

Radverkehrskonzeption für die Stadt Chemnitz



Inhalt

1	Aufgabe und Ziel	4
2	Potentiale und Randbedingungen	6
3	Analyse des erreichten Standes	10
3.1	Befragung	10
3.1.1	Anlass	10
3.1.2	Teilnehmende Personen	10
3.1.3	Bewertung der Radverkehrsbedingungen	11
3.1.4	Störungen	12
3.1.5	Zu verbessernde Strecken	13
3.1.6	Verteilung Geld für Radverkehrsmaßnahmen	13
3.1.7	Zahlungsbereitschaft Fahrradparken	14
3.1.8	Fazit zur Nutzerbefragung	14
3.2	Netz	15
3.3	Fahrradparken	19
3.4	Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr	23
3.5	Wegweisung	25
3.6	Öffentlichkeitsarbeit	25
3.7	Fazit Bestandsaufnahme	27
4	Radverkehrsnetz	28
4.1	Netz Alltagsradverkehr	28
4.2	Radtouristisches Netz	30
4.3	Anforderungen an übergeordnete Netze	31
4.4	Prioritäten für die Maßnahmeumsetzung	31
5	Wegweisung	32
5.1	Standards und Realisierung	32
5.2	Wegweisungsnetz und zu weisende Ziele	34
5.3	Umsetzungsprioritäten	34
6	Fahrradparken	36
6.1	Standards	36
6.2	Prioritäten und Umsetzung	37
6.3	Administrative Rahmenbedingungen	37
7	Verknüpfung mit dem ÖPNV	39

7.1 Weiterentwicklung B+R und Fahrradmitnahme	39
7.2 Umfeld Hauptbahnhof	40
8 Öffentlichkeitsarbeit und Service	42
8.1 Anforderungen	42
8.2 Aktivitäten	42
9 Administrative Rahmenbedingungen	45
9.1 Gremien	45
9.2 Abläufe	45
9.3 Ganzjahresnetz	47
9.4 Umsetzung der StVO-Novelle 2009/2013	48
9.5 Finanzierung	49
10 Verzeichnisse und Quellen	50
10.1 Abbildungsverzeichnis	50
10.2 Abkürzungsverzeichnis	51
10.3 Quellenverzeichnis	51
10.4 Impressum	52

Anlagen

Anlage 1	Vorhandene Führungsformen des Radverkehrs im Straßen- und Wegenetz der Stadt Chemnitz (Karte)
Anlage 2	Abweichung der vorhandenen Führungsformen vom ERA-Standard (Karte)
Anlage 3	Übersicht zu Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum (Karte)
Anlage 4	Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr Chemnitz (Karte)
Anlage 5	Übersicht Einzelmaßnahmen im Netz (Karte)
Anlage 6	Maßnahmenliste Netz
Anlage 7	Wegweisungsnetz und radtouristisches Netz (Karte)
Anlage 8	Maßnahmen zur Umsetzung der StVO-Novelle (Karte)

1 Aufgabe und Ziel

Am 25.03.2009 beauftragte der Stadtrat¹ der Stadt Chemnitz die Verwaltung, ein Konzept zur Radverkehrsförderung für die Stadt Chemnitz zu erarbeiten und ihm vorzulegen. Das Konzept soll auf den Aussagen des Verkehrsentwicklungsplanes zum Radverkehr aufbauen und einen systematischen Ansatz verfolgen. Dieser geht weit über die Aufgabe der Infrastrukturplanung hinaus und verfolgt z.B. auch Maßnahmen der Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit.

In einem sehr umfangreichen Erarbeitungs- und Abstimmungsprozess, in den viele Ämter der Stadtverwaltung, aber auch externe Akteure sowie ab Sommer 2011 auch die Fraktionen des Stadtrates einbezogen waren, wurde die vorliegende Radverkehrskonzeption erstellt. Grundlage der Arbeit im Akteurskreis waren 7 Zwischenberichte, auf deren Basis anschließend themenbezogene Workshops durchgeführt wurden. Die Ergebnisse der Workshops sowie alle weitergehenden Zuarbeiten der Teilnehmer des Akteurskreises sind in die Erstellung der vorliegenden Radverkehrskonzeption eingeflossen².

Die Radverkehrskonzeption hat folgende zentrale **Ziele**:

Verkehrspolitische Ziele:

- Verdoppelung des Radverkehrsanteiles bis 2020 auf 12% aller täglichen Wege³
- Etablierung des Leitbildes einer „Fahrradfreundlichen Stadt Chemnitz“
- Engagement der Stadt Chemnitz zur Förderung des Radverkehrs in der Metropolregion Mitteldeutschland und auf Ebene des Freistaates Sachsen

Verkehrsplanerische Grundsätze:

- Hierarchisiertes Radverkehrsnetz mit innenstadtnahen Ringen in Verbindung der auf das Zentrum zulaufenden Radialen
- Infrastrukturmaßnahmen auf dem aktuellen Stand der Technik

¹ Beschluss BA-010/2009

² Die vollständigen Unterlagen (Zwischenberichte, Protokolle) können im Tiefbauamt, Abteilung Verkehrsplanung, eingesehen werden.

³ Vergleichsbasis: Radverkehrsanteil 2008: 6% gemäß SrV (System repräsentativer Verkehrserhebungen, TU Dresden)

- Einheitliche Wegweisung nach bundesweitem Standard für ausgewählte Teile des Netzes für den Alltagsradverkehr sowie die radtouristischen Routen
- Fahrradabstellanlagen in hoher Qualität und ausreichender Quantität mit den Schwerpunkten Innenstadt und Hauptbahnhof
- Gezielte Aktivitäten im Bereich Marketing und Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Radverkehrs und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Finanzielle Ausstattung und Koordinierung der Radverkehrsförderung:

- Zweckgebundenes jährliches Finanzbudget (Ansatz: 0,6 Mio. EUR)
- Etablierung eines Radverkehrsbeauftragten in der Stadtverwaltung

Die Umsetzung der in der vorliegenden Radverkehrskonzeption benannten Maßnahmen soll weitgehend bis 2020 erreicht werden, sofern nicht andere Termine benannt sind.

2 Potentiale und Randbedingungen

Im Jahr 2008 wurden etwa 6 % aller Wege in Chemnitz mit dem Fahrrad zurückgelegt⁴. Dies ist zwar eine Verdreifachung gegenüber den zu Beginn der 90er Jahre gemessenen Werten, angesichts des bundesweiten städtischen Radverkehrsanteils von 12 % jedoch noch sehr gering (vgl. Abbildung 2.1).

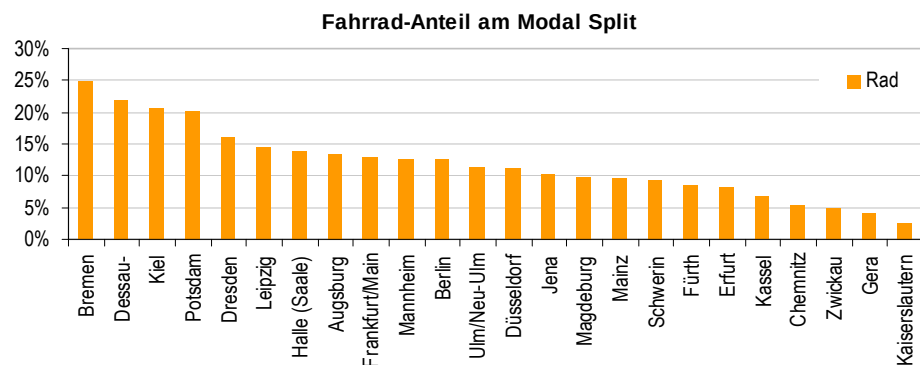


Abbildung 2.1 Anteile des Radverkehrs an allen zurückgelegten Wegen in verschiedenen Städten (Quelle: System repräsentativer Verkehrsbefragungen 2008)

Welche Rolle kann also der Radverkehr künftig innerhalb des Verkehrssystems der Stadt Chemnitz einnehmen und welche Potenziale können diesbezüglich noch erschlossen werden?

Aus Befragungen (System repräsentativer Verkehrsbefragungen SrV der TU Dresden) ist bekannt, dass in Chemnitz etwa 39 % aller Autofahrten schon nach 5 km und 51 % aller Autofahrten schon nach 6 km zu Ende sind und damit hinsichtlich der zurückgelegten Entfernungen ein Potenzial für den Radverkehr darstellen.

In einer Studie /1/ ließ 2002 das Sächsische Landesamt für Umwelt und Geologie untersuchen, welche Radverkehrspotenziale in Sachsen bestehen. Von den Randbedingungen, welche diese Potenziale näher bestimmen, kann ein großer Teil durch Politik, Verwaltung und Bürgerschaft selbst mittelfristig beeinflusst werden. Relativ unbeeinflussbar sind dagegen die vier Randbedingungen Topografie, klimatische Verhältnisse (Regentage, Schnee, Wind ...), Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur. Beim Vergleich dieser Randbedingungen zwischen niederländi-

⁴ Siehe dazu die Ergebnisse des Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) der TU Dresden.

schen Städten mit ihren hohen Radverkehrsanteilen und sächsischen Städten zeigte sich, dass vor allem die Topografie wesentlich unterschiedlich ist. Unter Beachtung dieses Einflusses (über die Anteile der Siedlungsflächen mit bestimmten Steigungsverhältnissen) zeigte sich in der Studie, dass für Chemnitz durchaus ein Radverkehrsanteil von etwa 15 % vorstellbar ist, wenn die Verkehrsbedingungen wie in den niederländischen Städten wären.

In diese Betrachtung einbezogen werden sollten jedoch auch weitere Entwicklungen, die sich erhöhend bzw. abmindernd auf den Anteil des Radverkehrs an den täglichen Wegen in Chemnitz auswirken können.

- Die in der Studie betrachteten typischen niederländischen Städte haben oft nur ÖPNV-Anteile von etwa 10 % an allen Wegen. In Chemnitz liegt dieser höher (14% im SRV 2008) und soll gemäß der verkehrspolitischen Ziele der Stadt auf mindestens 17 % wachsen.
- Eher abmindernd wird sich die Alterstruktur und die demografische Entwicklung der Stadt Chemnitz auf den Radverkehrsanteil auswirken. Menschen im höheren Alter können selbstverständlich vielfach auch (noch) Fahrrad fahren. Jedoch ist es in dieser Altersgruppe deutlich schwieriger, über lange Zeit hinweg persönlich gelebte und habitualisierte Mobilitätsmuster zu verändern. Jüngere Menschen wie auch Berufstätige sind in der Regel eher für eine verstärkte Nutzung des Fahrrades im Alltagsverkehr zu begeistern.
- Zum allgemeinen Trend der Elektromobilität gehören auch Elektrofahrräder (Pedelects), die aktuell bundesweit enorme Zuwachsraten in den Verkaufszahlen verzeichnen. Mit diesen Pedelects werden topografische Hemmnisse wesentlich unbedeutender werden, was sich auch positiv auf den Radverkehrsanteil in Chemnitz auswirken kann. Pedelects verringern zudem die körperliche Anstrengung bei Radfahren, was nicht zuletzt für ältere Menschen vorteilhaft sein kann.
- Letztlich üben auch die Kraftstoffpreise einen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl aus. Bei höheren Kraftstoffpreisen, wovon aufgrund der prognostizierten Erdölverknappung allgemein ausgegangen wird, steigt für die Bürgerinnen und Bürger der Anreiz, die täglichen Wegen häufiger auch mit dem Fahrrad zurück zu legen, um die persönlichen Mobilitätskosten zu minimieren.

Um mehr Menschen in Chemnitz für das Radfahren zu begeistern und die Radverkehrspotenziale somit zu erschließen bedarf es eines Zusammenspiels kommunaler Aktivitäten und günstiger Randbedingungen, die durch übergeordnete Ebenen gesetzt werden.

Der Bund hat mit dem Nationalen Radverkehrsplan 2020 /2/ seinen Willen zur Radverkehrsförderung bekräftigt und Maßnahmen in seinem Handlungsbereich ergriffen. Dazu gehören insbesondere die Finanzierung von Fortbildungsmaßnahmen und Modellversuchen, der Bau von Radwegen an Bundesstraßen und die radverkehrsfreundlichere Gestaltung des Straßenverkehrsrechts durch die Novelle der Straßenverkehrsordnung 2009/2013.

Der Nationale Radverkehrsplan geht vom Leitbild des Radverkehrs als System aus. Damit ist gemeint, dass zur Radverkehrsförderung nicht nur die Bereitstellung des Weges vom Start bis zum Ziel gehört, sondern auch viele weitere Komponenten wie Wegweisung, Abstellanlagen, Fahrradmitnahmemöglichkeiten in öffentlichen Verkehrsmitteln usw. (vgl. Abbildung 2.2).

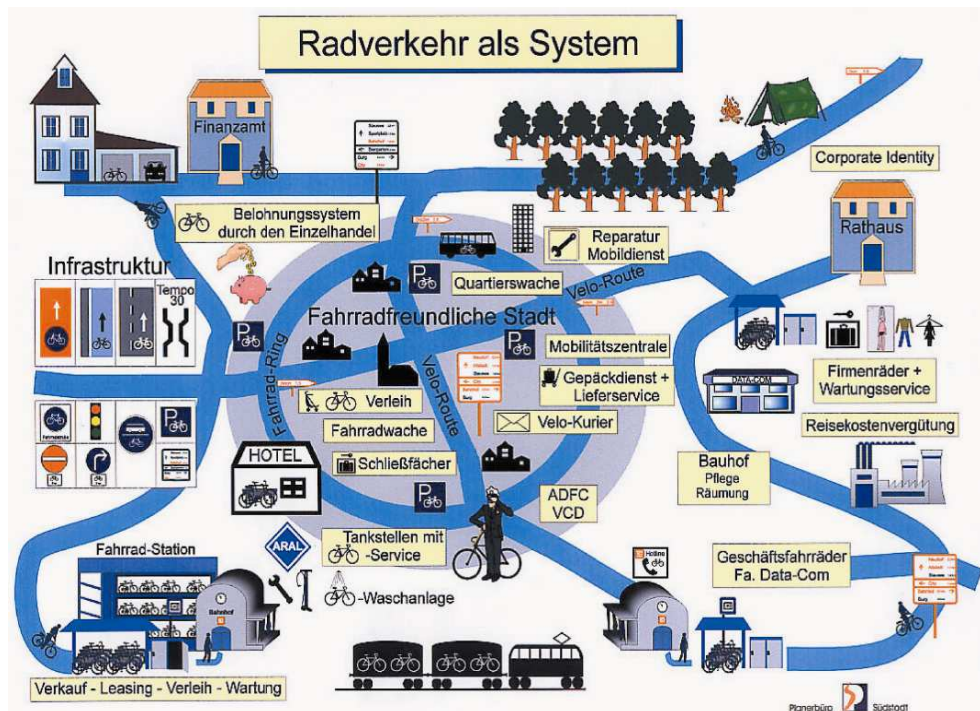


Abbildung 2.2

Radverkehr als System (Quelle: Nationaler Radverkehrsplan 2002 - 2012)

Auch der Freistaat Sachsen folgt in seiner Radverkehrskonzeption /3/ dem Leitbild des Radverkehrs als System. Er unterstützt die kommunale Radverkehrsförderung mit diversen Förderprogrammen und hat die Möglichkeit, die Kommunen zwecks eines besseren Erfahrungsaustausches zu vernetzen. Hierfür wurde Ende 2008 durch das Sächsische Ministerium für Wirtschaft und Arbeit mit Unterstützung des Sächsischen Landkreistages und des Sächsischen Städte- und Gemeindebundes eine Arbeitsgemeinschaft „Radverkehr sächsischer Kommunen“ (AG RSK) gegründet, die 4 mal im Jahr tagen sollte und in der auch die Stadt Chemnitz aktiv mitarbeitete. Die Arbeit der AG RSK ruht derzeit, weil das SMWA alle diesbezüglichen Aktivitäten eingestellt hat und seit Mai 2009 keine Sitzung der AG RSK mehr stattfand.

Für das SachsenNetz Rad, ein touristisches Landesnetz mit im Endausbau ca. 5.000 km Länge, setzt der Freistaat Sachsen einheitliche Standards. Mit den Richtlinien zur Fahrradwegweisung im Freistaat Sachsen hat er eine einheitliche Vorgabe in Kraft gesetzt, welche auf dem bundesweiten Standard zur Radverkehrswegweisung beruht. Er ist Baulastträger für Radwege an Staatsstraßen und ist für eine einheitliche Handhabung des Straßenverkehrsrechts in Sachsen zuständig. Radverkehrsbeauftragte in den Landesdirektionen sollen die Kommunen unterstützen und für eine Koordinierung zwischen diesen sorgen.

Mit den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010 (ERA 2010) /6/ liegt ein bundesweites Regelwerk für die Planung, den Entwurf und den Betrieb der Infrastruktur des Radverkehrs vor. Es repräsentiert den Stand der Technik und fügt sich in die übrigen von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgegebenen und in der Praxis bewährten bundesweiten Regelwerke, wie z.B. die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06 /7/), ein. Die 2009 novellierte Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) weist hinsichtlich der Gestaltung von Radverkehrsanlagen ausdrücklich auf die ERA hin. Dies ist von besonderer Bedeutung, da die VwV-StVO zusammen mit der Straßenverkehrsordnung die Grundlage für die Arbeit der

Straßenverkehrsbehörden, etwa bei der Anordnung von Verkehrszeichen und Markierungen, bildet. Verkehrsplaner und Straßenverkehrsbehörden beziehen sich somit auf einheitliche Grundlagen.

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

Die Förderung des Radverkehrs entspricht auch den formulierten Zielen verschiedener durch den Stadtrat beschlossener Konzepte und Programme, wie z. B.

- dem Verkehrsentwicklungsplan 2015
- dem Lärmaktionsplan
- dem Luftreinhalteplan
- dem Klimaschutzprogramm und
- den Aktivitäten zum European Energy Award (EEA).

3 Analyse des erreichten Standes

3.1 Befragung

3.1.1 Anlass

Im Zuge der Erstellung der Radverkehrskonzeption für die Stadt Chemnitz wurde eine Nutzerbefragung durchgeführt. Diese soll qualitative Einsichten bezüglich der von der Chemnitzer Bevölkerung zum Radverkehr anzutreffenden Bewertungen und Problemwahrnehmungen bieten.

Diese Befragung wurde vom 14. Juni bis 30. August 2010⁵ durchgeführt. Sie ist aus Aufwandsgründen im statistischen Sinne erwartungsgemäß nicht repräsentativ, da wie erwartet vor allem Personen, die das Fahrrad stark benutzen, geantwortet haben. Dabei ist zu beachten, dass mit der SrV 2008 (System repräsentativer Verkehrsbefragungen, TU Dresden) speziell zu Chemnitz aktuelle Daten zum Verkehrsverhalten vorliegen. Diese beiden Befragungen ergänzen sich somit.

3.1.2 Teilnehmende Personen

Es wurden 701 ausgefüllte Fragebögen zurückgegeben. Die Teilnehmerstruktur ist aus Abbildung 3.1 ersichtlich. Die Fahrradnutzung der Teilnehmer zeigt Abbildung 3.2.

⁵ Der ursprünglich geplante Endtermin Ende Juli 2010 wurde wegen der regen Teilnahme öffentlichkeitswirksam verlängert.

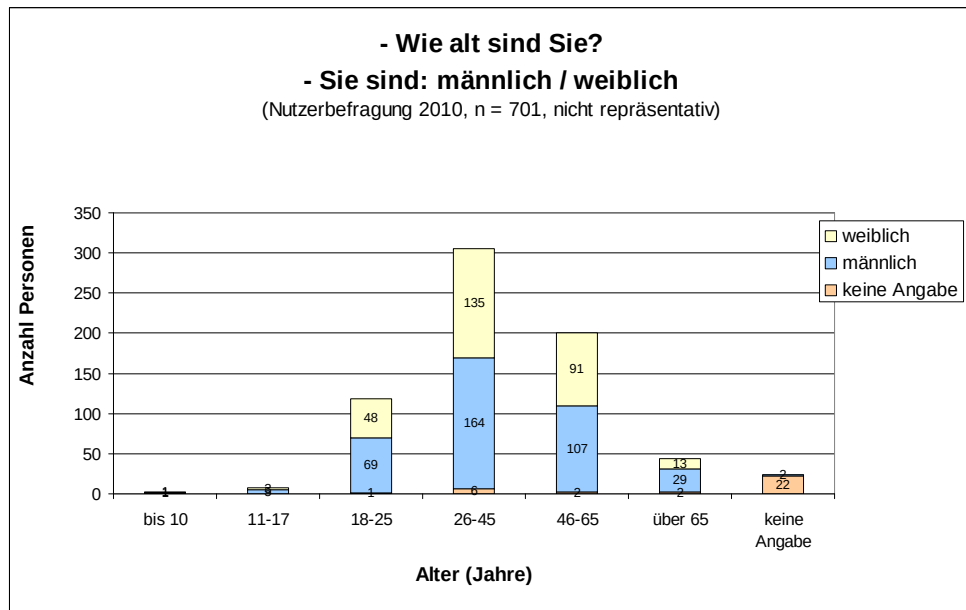


Abbildung 3.1 Struktur der Befragungsteilnehmer

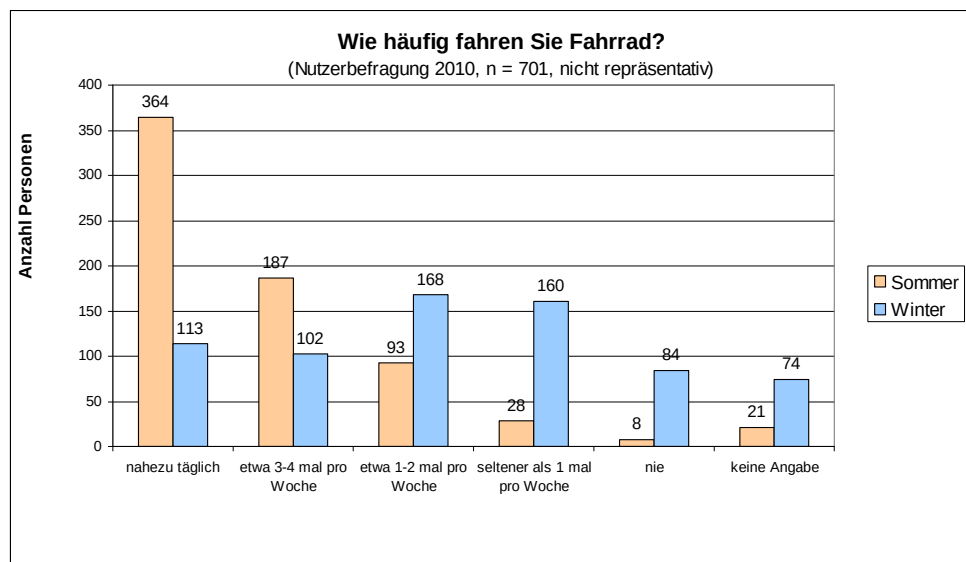


Abbildung 3.2 Fahrradnutzung der Befragungsteilnehmer

3.1.3 Bewertung der Radverkehrsbedingungen

Die Bewertung der Radverkehrsbedingungen in Freizeit und Tourismus (Abbildung 3.4) fällt besser aus als für den Alltagsradverkehr (Abbildung 3.3).

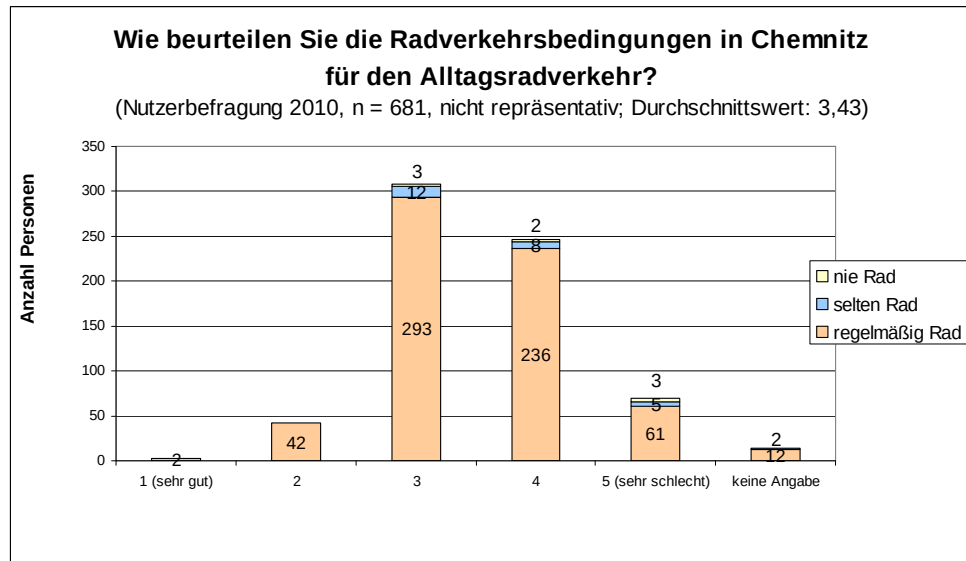


Abbildung 3.3 Bewertung Radverkehrsbedingungen Alltag

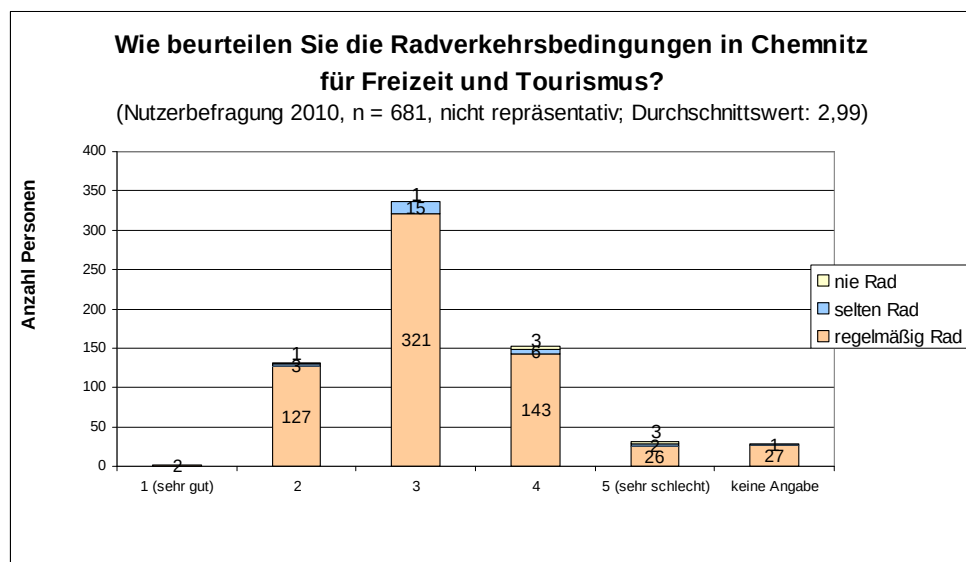


Abbildung 3.4 Bewertung Radverkehrsbedingungen Freizeit und Tourismus

3.1.4 Störungen

Die Frage, was beim Radfahren stört, war als offene Frage formuliert. Die Antworten wurden zu Kategorien zusammengefasst, also nicht in jedem Fall wörtlich so gegeben. Am häufigsten wurde benannt (in dieser Reihenfolge).

- zu wenig Radwege
- Radwege sind unterbrochen

- konkreter Mängelhinweis
- Radwegführung ist schlecht
- eine Ampelschaltung ist schlecht
- Autofahrer verhalten sich rücksichtslos.

3.1.5 Zu verbessernde Strecken

Es durften maximal drei zu verbessernde Strecken benannt werden. Besonders häufig wurden (in dieser Reihenfolge) die Innenstadt inklusive Bahnhofstraße, die Leipziger Straße, die Zwickauer Straße, der Chemnitztalradweg, die Limbacher Straße, die Annaberger Straße, die Dresdner Straße, die Zschopauer Straße, die Reichenhainer Straße und die Straße der Nationen benannt.

3.1.6 Verteilung Geld für Radverkehrsmaßnahmen

Favoriten bei der präferierten Verteilung von hypothetischen Mitteln sind die Markierung von Radfahrstreifen, der Bau von Radwegen, das Absenken von Bordsteinen und, schon deutlich weniger benannt, die Sicherung von Überquerungsstellen (Abbildung 3.5).

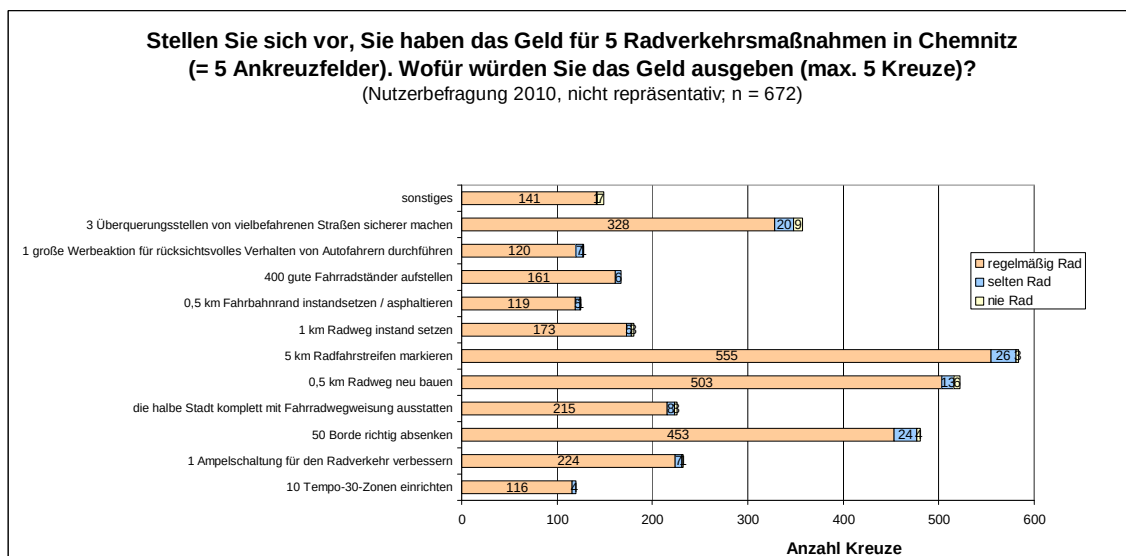


Abbildung 3.5

Präferierte Verteilung von Finanzressourcen für Radverkehrsmaßnahmen

3.1.7 Zahlungsbereitschaft Fahrradparken

Die Antworten zeigen, dass es bei knapp 60 % der Befragungsteilnehmer Zahlungsbereitschaften gibt (Abbildung 3.6). Etwa 48 % würden mindestens 0,50 EUR bezahlen, 11 % sogar mindestens 1,50 EUR.

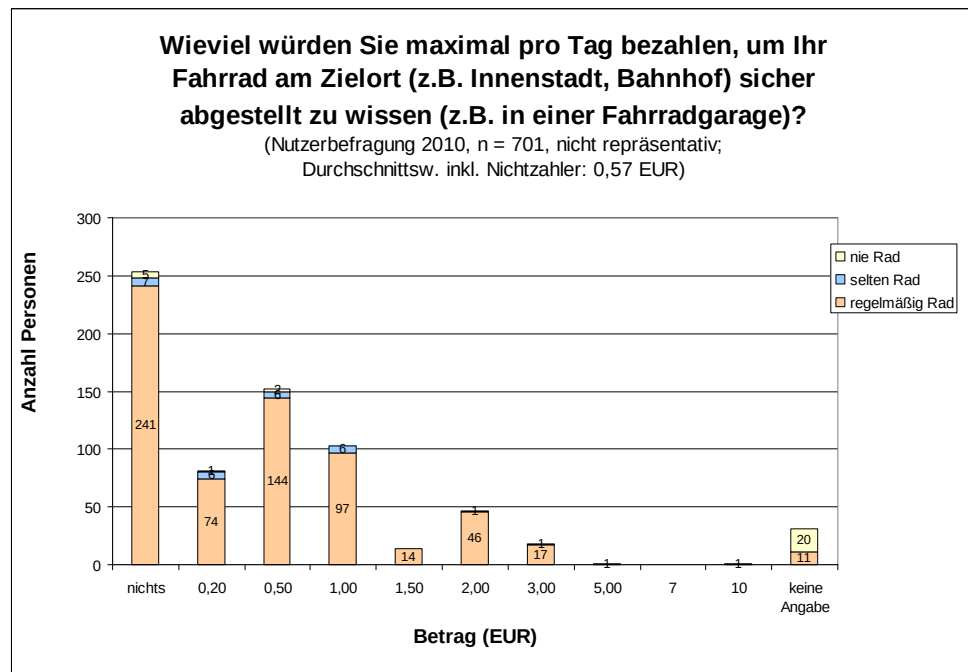


Abbildung 3.6 Zahlungsbereitschaften Fahrradparken

3.1.8 Fazit zur Nutzerbefragung

Die Ergebnisse der Nutzerbefragung von 2010 ermöglichen wertvolle Rückschlüsse auf den Handlungsbedarf und Handlungsmöglichkeiten:

- Die 2010 in Chemnitz vorhandenen Radverkehrsbedingungen werden sehr kritisch beurteilt, insbesondere hinsichtlich des Alltagsradverkehrs.
- Als Störungen werden sowohl infrastrukturelle Mängel als auch betriebliche Defizite und Verhaltensdefizite benannt. Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsbedingungen sollten sich also nicht auf die Infrastruktur beschränken. Auch sollte die Nennung "fehlende Radwege" eher im Sinne einer gewünschten erkennbaren Führung des Radverkehrs interpretiert werden, da Nutzer das Spektrum an sicheren Führungsmöglichkeiten für den Radverkehr in der Regel nicht benennen können.
- Als zu verbessernde Strecken werden oft große Hauptverkehrsstraßen benannt. Da es teilweise günstigere Alternativstrecken zu diesen gibt, könnte dies ein Hinweis sein, dass letztere nicht ausreichend bekannt sind.
- Bei der Frage nach dem Einsatz eines hypothetischen Finanzbudgets auf vorgegebene Radverkehrsmaßnahmen zeigte sich ein sehr differenziertes Bild.

Während einige Nutzer sich entsprechend ihrer persönlichen Erfahrungen klar für eine Maßnahme entschieden und alle fünf Kreuze dort setzten, präferierten andere einen Mix von Maßnahmen. Im Gesamtergebnis gab es keine gänzlich unerwünschten Maßnahmen. Neubaumaßnahmen wurden deutlich häufiger als Bestandssanierungen gewählt (Ausnahme Bordabsenkungen), die kostengünstigen Radfahrstreifen häufiger als bauliche Radwege. Es kann geschlossen werden, dass eine Strategie der vielfältigen, den Bedingungen angepassten Maßnahmen als sinnvoll anzusehen ist und Lückenschlüssen eine hohe Bedeutung zukommt.

- Bei einem Teil der Nutzer gibt es die Bereitschaft, für eine sichere Abstellmöglichkeit des Fahrrades auch einen finanziellen Beitrag zu leisten. Die erklärte Bereitschaft schlägt sich jedoch erfahrungsgemäß nicht in jedem Fall in entsprechenden Handlungen bei derartigen Angeboten nieder.

3.2 Netz

Der Verkehrsentwicklungsplan 2015 der Stadt Chemnitz von 2007 /4/ beinhaltet zum Thema Radverkehr u. a. vorrangige Entwicklungsmaßnahmen, weitere Entwicklungsmaßnahmen und vorhandene Radverkehrsführungen. Die Aussagen spiegeln in starkem Maße Erfahrungswissen über die Wegewahl des Radverkehrs im Alltag, über Streckenmängel und den Handlungsbedarf wieder.

Die Darstellung aus dem Verkehrsentwicklungsplan weist aber keine hierarchische Gliederung nach Verbindungsfunktionsstufen auf, wie sie die zwischenzeitlich veröffentlichten Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) /5/ vorsehen. Auch basiert sie nicht auf der systematischen Verbindung wichtiger Quellen und Ziele nach der Methodik der RIN, so dass potenzielle Entwicklungschancen möglicherweise unentdeckt bleiben. Zudem floss das Potential durch den Pedelecverkehr noch nicht in die Betrachtungen ein.

Der Verkehrsentwicklungsplan enthält eine Darstellung des touristischen Radrouthenetzes, wie es in Chemnitz bereits seit vielen Jahren verfolgt und umgesetzt wird (vgl. Abbildung 3.7). Einbezogen sind dabei überregionale Routen, die mit dem Umland abgestimmt sind. Die durch Chemnitz führenden Routen des SachsenNetz Rad inklusive des Radfernweges Sächsisches Städteroute sind integriert. Innerhalb der Stadt Chemnitz ergänzen drei tangentielle Routen und eine Ringroute das radtouristische Angebot.

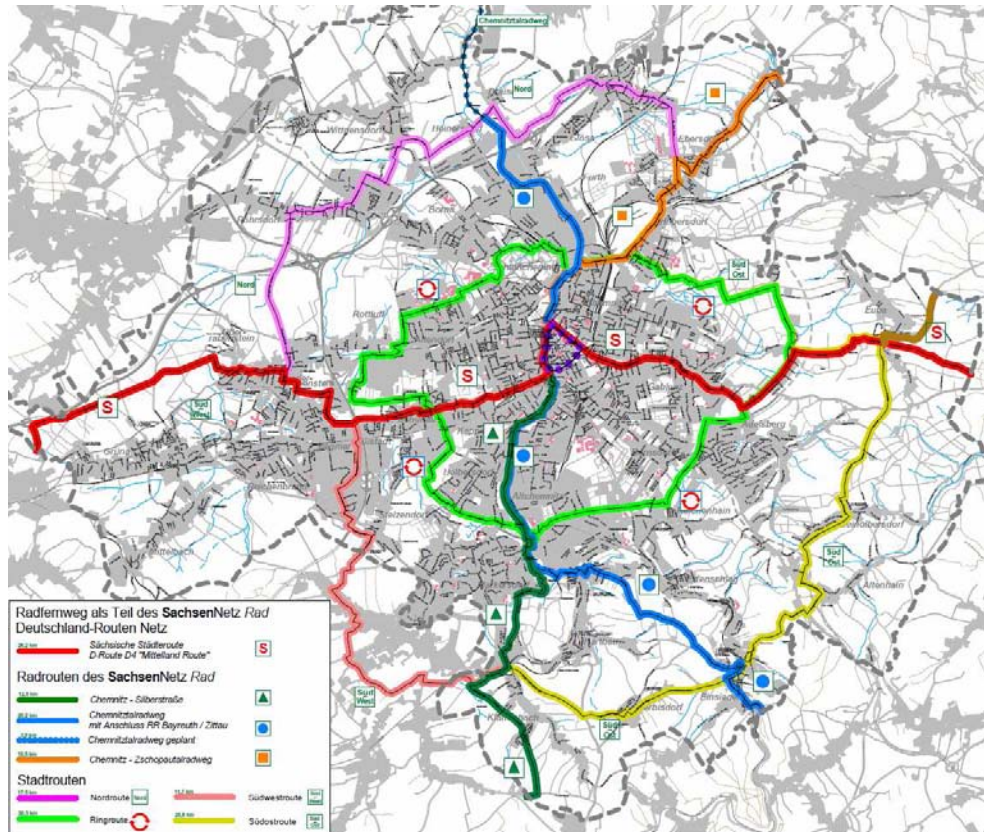


Abbildung 3.7 In Chemnitz verfolgtes Routennetz des Radverkehrs (Tiefbauamt, März 2011)

Eine systematische Mängelanalyse und Darstellung der vorhandenen Führungsformen lag nicht vor. Daher wurde eine Befahrung des Straßennetzes im Rahmen der Erarbeitung der vorliegenden Radverkehrskonzeption durchgeführt. Sie erfolgte überwiegend mit dem Fahrrad. Die Ergebnisse wurden in eine Datenbank eingepflegt, die sich auf das bei der Stadt Chemnitz genutzte Knoten-Kanten-Modell des Straßennetzes im GIS-System bezieht. Damit ist es leicht möglich, bestimmte Einzelaspekte in Karten zu visualisieren und den Datenbestand zu pflegen.

Erfasst wurden für jede Fahrtrichtung u. a.



Führungsform Radfahrfahrbahnen

1. die Führungsform des Radverkehrs (bei Fahrbahnführung auch die zulässige Höchstgeschwindigkeit)



Verkehrsmengenkarte

2. der durchschnittliche tägliche Kfz-Verkehr (DTV, aus Verkehrsmengenkarte)



unnötige Radwegbenutzungspflicht

3. die eventuelle Abweichung der Ist-Führungsform von der nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) erforderlichen Führungsform (anhand der Einteilung der Straßen nach Verkehrsstärke und Geschwindigkeit, Bild 7 bzw. 8 der ERA 2010)



Gehweg zu eng für Radverkehr

4. die eventuelle Verletzung von Ausschlusskriterien der ERA 2010 bzw. RAST 06 bei Führung auf dem Gehweg



Radweg zu schmal für legales Überholen

5. die von der Breite anhängigen Überholmöglichkeiten im Radverkehr (z. B. Fahrrad mit Anhänger überholt Fahrrad mit Anhänger)



mangelhafte Fahrbahnoberfläche

6. Art und Zustand der Oberfläche



Radfahrstreifen zu eng
am Parkstreifen

7. Längsmängel, die für die gesamte Strecke gelten (z.B. Sicherheitstrennstreifen zum Schutz vor aufschlagenden Türen fehlt)



schlecht erkennbare
Poller

8. Punktmängel, die nur an einer Stelle wirken (z. B. Poller im Weg)



Sturzgefahr durch
schrägen Bord

9. Knotenmängel, die an dem auf die Strecke folgenden Knotenpunkt bis zum Erreichen der nächsten Strecke vorhanden sind (z. B. enger Verschwenk, fehlende Abbiegemöglichkeit)

Zur Festlegung der Mängel wurde von einem möglichen Optimalzustand auf dem neusten Stand der Technik (Aktuelles Regelwerk) ausgegangen. Da nicht jeder Mangel gleichbedeutend mit einer Gefährdung oder einer Unbenutzbarkeit ist, wurde jeder festgestellte Mangel mit einem Gewicht versehen, welches ausdrückt, wie schwerwiegend der Mangel ist. Durch Verrechnung der Mängelgewichte eines Abschnitts können unter Beachtung der jeweiligen Längen die Abschnitte herausgearbeitet werden, an denen infolge schwerer bzw. sehr vieler Mängel der Handlungsbedarf besonders groß ist.

Eine Darstellung der vorhandenen Führungsformen des Radverkehrs im Straßen- und Wegenetz der Stadt Chemnitz zeigt Anlage 1. In Anlage 2 ist dargestellt, inwieweit diese vorhandenen Führungsformen von den je nach Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeit differierenden Vorgaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) /6/ abweichen. In Bezug auf die Führungsform zeigen sich Mängel an Hauptverkehrsstraßen. Allgemeine bauliche Mängel sind sowohl auf Abschnitten von Hauptverkehrsstraßen (zu enge, nicht dem Stand der Technik entsprechende Radwege, nur auf Taster reagierende Ampeln, enge Verschwenke, fehlende Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr) als auch im verkehrsberuhigten Tempo-30-Netz (Oberflächenmängel, nicht geöffnete Ein-

bahnstraßen) und auch bei selbständigen Radwegen (schwer erkennbare Poller, Oberflächenmängel) festzustellen. Daraus speist sich auch der bei Nutzern in Chemnitz häufig geäußerte Eindruck, jede Verbindung habe irgendwo ihre Mängelstellen.

Insgesamt ist der Handlungsbedarf zur Realisierung einer ausreichenden Qualität auf den Radverkehrsverbindungen noch sehr hoch. Dies bestätigen auch die Teilnehmer der Befragung (siehe Abschnitt 3.1.3). Eine ähnlich kritische Einschätzung treffen auch viele Schulleitungen hinsichtlich der Schulwege zum Radfahren (vgl. Abbildung 3.8).

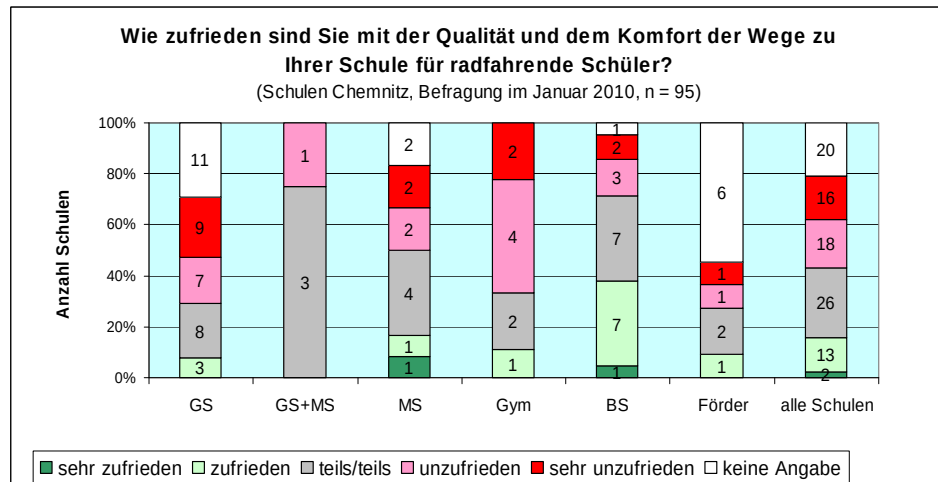


Abbildung 3.8 Zufriedenheit mit den Schulwegen

3.3 Fahrradparken



Am Wall - gute Abstellqualität



Str. der Nationen - zu eng gesetzt



Private Anlage schlechter Qualität



Anlage nach ADFC-Standard (Düsseldorfer Platz)



Starke Nutzung am TU-Campus

Auf der Basis einer Bestandserhebung in den Jahren 2009/10 lassen sich folgende Aussagen zum Angebot an Fahrradabstellplätzen in Chemnitz treffen:

- Von den etwa 1.750 Abstellplätzen der Innenstadt genügen nur knapp die Hälfte grundlegenden Anforderungen. Der überwiegende Teil der privaten, oftmals mit Werbung verbundenen, Fahrradständer besteht aus Felgenklemmern, bei denen das Fahrrad nicht sicher steht und der Rahmen nicht angeschlossen werden kann. Die Fahrradabstellanlagen in Baulast des Tiefbauamtes im öffentlichen Verkehrsraum sind überwiegend so genannte Bügelparker mit guter Qualität, teilweise stehen die Bügel aber zu eng und können so nicht voll genutzt werden.
- Rund 16% aller Abstellmöglichkeiten in der Innenstadt sind überdacht.
- Eine Erfassung der Abstellanlagen im Stadtzentrum (Umgriff Brückenstraße, Theaterstraße, Bahnhofstraße inkl. jeweils der äußeren Straßenseite) ergab folgenden Stand an frei zugängigen Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Verkehrsraum: 138 private Einstellmöglichkeiten und 204 öffentliche Einstellmöglichkeiten in Baulast des Tiefbauamtes, in der Summe also ca. 350 Fahrradständer im Stadtzentrum ohne Abstellmöglichkeiten für Bedienstete und Kunden im Moritzhof oder in den Parkhäusern.
- Auffällig ist die teilweise sehr schlechte Qualität der privaten Abstellanlagen (Zustand, Positionierung, Diebstahlsicherung z.B. auch für Pedelec).
- Bei den städtischen Ständern gibt es drei Schwerpunktthemen: a) vorhandene Ständer aber keine Nachfrage (z.B. Stadthallenpark, Wall), b) vorhandene Ständer erfüllen nicht die Nachfrage (z.B. Straße der Nationen an der Galerie

Roter Turm, Am DASTietz), c) Nachfrage vorhanden aber kein Angebot (z. B. Rosenhof, Markt, Am Rathaus).

- Es fällt die Vielfalt der verschiedenen Ständerarten der öffentlichen Ständer auf. Zudem stehen teilweise die Bügel zu eng, um zwei Fahrräder an einen Bügel anzuschließen.
- Von den beim TU-Gelände (Standorte Reichenhainer Straße und Erfenschlager Straße) erhobenen 817 Abstellplätzen sind 594 (72 %) als Bügel ausgebildet und entsprechen damit den Forderungen nach einer sicheren Anschlussmöglichkeit.
- Im übrigen Stadtgebiet (vgl. Anlage 3) sind, abgesehen von den Bike+Ride-Anlagen an Bahnhöfen und Haltestellen, fast alle der wenigen Fahrradständer als Felgenklemmer ohne Dach ausgebildet. Ein erheblicher Teil ist von Geschäftsinhabern möglicherweise vorrangig zu Werbezwecken aufgestellt. Ein Engagement eines großen Akteurs (z.B. Wohnungsbaugenossenschaft oder Supermarktkette) zur Realisierung vorbildlicher Qualitäten ist nicht erkennbar.
- Probleme wegen zu geringer Kapazität der Abstellanlagen wurden vorerst nur im Stadtzentrum und am Hauptbahnhof festgestellt.
- Nur für einen geringen Teil der Schüler stehen Fahrradabstellplätze an den Schulen zur Verfügung (Abbildung 3.9, ohne Förderschüler/Berufsschüler insgesamt 13.326 Schüler, 2.140 Abstellplätze). In der Regel handelt es sich um Felgenklemmer ohne Dach und damit um die niedrigste Qualitätsstufe, die weder ausreichenden Halt noch Wetter- oder Diebstahlschutz bietet. Lediglich an den Gymnasien sind mehr als 50 % der Abstellplätze einer höheren Qualität zuzuordnen. An 17 Schulen wird die Anzahl und/oder Qualität der Fahrradabstellanlagen von den Schulleitungen als nicht ausreichend eingeschätzt. Auch etwa die Hälfte der Kindergartenleitungen teilt diese Einschätzung.

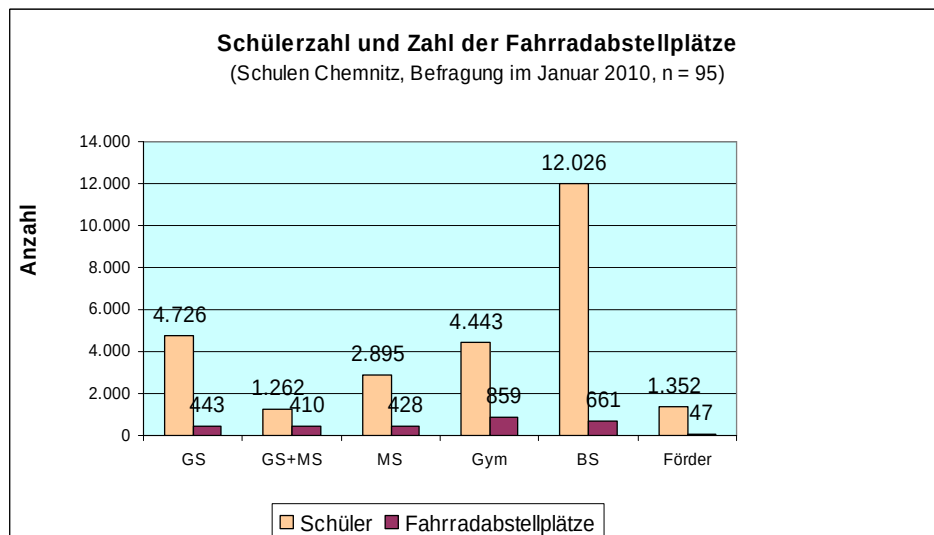


Abbildung 3.9 Schülerzahl und Zahl der Fahrradabstellplätze

- Das sichere Abstellen eines Fahrrades am Ziel wird von einem Teil der an der Nutzerbefragung 2010 Teilnehmenden als Problem gesehen, wie sich aus den abgefragten Zahlungsbereitschaften erkennen lässt (vgl. Abbildung 3.6).

Nach Abschluss der Analyse sind, z. T. in Reaktion auf diese, erste Verbesserungen festzustellen. So wurden am Hauptbahnhof wegen der großen Nachfrage etwa 50 zusätzliche Fahrradbügel realisiert, am Wall weitere Fahrradbügel aufgestellt und in der Reitbahnstraße durch Händler funktionstüchtige und anspruchsvolle Fahrradständer mit Werbefunktion angeschafft.

Hinsichtlich der Verwaltungspraxis zu Fahrradabstellanlagen ergibt sich folgendes Bild:

- Die sächsische Bauordnung schreibt in ihrem § 49 vor, dass für Anlagen, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr mit Fahrrädern zu erwarten ist, Abstellplätze im erforderlichen Umfang auf oder in der Nähe des Grundstücks zu schaffen sind. In einer Verwaltungsvorschrift dazu wird mit Hilfe einer Richtzahlentabelle geregelt, wie der zu erwartende Bedarf ermittelt werden kann. § 48 der Bauordnung schreibt zudem die Realisierung von Abstellräumen für Fahrräder bei Mehrfamilienhäusern vor.
- Die Stadt Chemnitz verfügt bislang noch nicht über einen definierten und bekannt gemachten Qualitätsstandard für Fahrradabstellanlagen (sowohl für den eigenen Bereich als auch als Forderung gegenüber Bauherren).
- Als informeller Standard sind vielen Bearbeitern in Chemnitz die Vorteile von Bügelparkern bekannt. Es werden in der Praxis sehr unterschiedliche Bügelparker eingesetzt.
- Ein Programm für die Nachrüstung anforderungsgerechter Fahrradabstellanlagen im eigenen Bereich (z.B. Schulen / Kindergärten in eigener Trägerschaft) ist noch im Aufbau.
- Die Stadt Chemnitz hat bezüglich Standard und Ausstattung mit Fahrradabstellanlagen noch keinen Einfluss auf eigene Gesellschaften (z.B. Wohnungsbauunternehmen) genommen.
- Die Forderungen der Bauordnung werden durch die Bauaufsichtsbehörde nur bei Sonderbauten geprüft, und zwar anhand der eingereichten Unterlagen (Ausweisung und Zahl der Abstellflächen für Fahrräder). Für die Mengenermittlung wird die Richtzahlentabelle der Verwaltungsvorschrift zur Sächsischen Bauordnung (VwVSächsBO) zugrunde gelegt. Eine Qualitätsprüfung (z.B. Zugänglichkeit, Beleuchtung) findet nicht statt, lediglich auffällige Verstöße (z.B. Versperren von Rettungswegen) werden thematisiert. Inwieweit die Pläne bezüglich der Abstellplätze wirklich umgesetzt werden, kann z. T. nicht eingeschätzt werden, da Fahrradstellflächen als Bestandteil der Außenanlagen zum Kontrollzeitpunkt noch nicht fertig gestellt sind.
- Nach Aussage der Bauaufsichtsbehörden ist für die Baugenehmigung ein Nachweis der Fahrradabstellplätze auf eigenem Grundstück zu führen. Für die Nutzung anderer Grundstücke ist eine rechtliche Sicherung erforderlich. Ein Modell der Nachrüstung im Bestand, jedoch im öffentlichen Straßenraum (z.B. bei engen Gründerzeitquartieren) ist in Chemnitz noch nicht praktiziert worden.

3.4 Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr

Die Analyse hinsichtlich der in Chemnitz bestehenden Möglichkeiten, ein Fahrrad an Haltestellen oder Bahnhöfen abzustellen, um mit öffentlichen Verkehrsmitteln weiterzufahren, ergab:

- In Chemnitz gibt es an den Bahnhöfen und Haltestellen Bike+Ride-Angebote sehr unterschiedlicher Qualität. Sie reichen von einfachen Felgenklemmern ohne Dach bis hin zu überdachten Bügeln (vgl. Abbildung 3.10).
- Ausgestattet mit Fahrradabstellanlagen sind die Endstellen der Straßenbahn sowie die Mehrzahl der Zugangstellen zum Nahverkehr der Eisenbahn. Bis auf den Hauptbahnhof konnten keine Schwerpunkte des Abstellbedarfes festgestellt werden.
- Die vorhandenen Anlagen reichen mit Ausnahme des Hauptbahnhofes für die gegenwärtige Nachfrage aus. Ein Bedarf an Zugangsstellen ohne Abstellanlagen wurde nur in Ausnahmefällen (Haltepunkt Kinderwaldstätte) festgestellt.
- Im Liniennetzplan der CVAG sind die CVAG-Haltestellen, an denen Bike+Ride-Angebote bestehen, speziell gekennzeichnet. Im topografischen Liniennetzplan des VMS (Stadtplan Chemnitz) erfolgt keine Kennzeichnung von Bike+Ride-Angeboten.

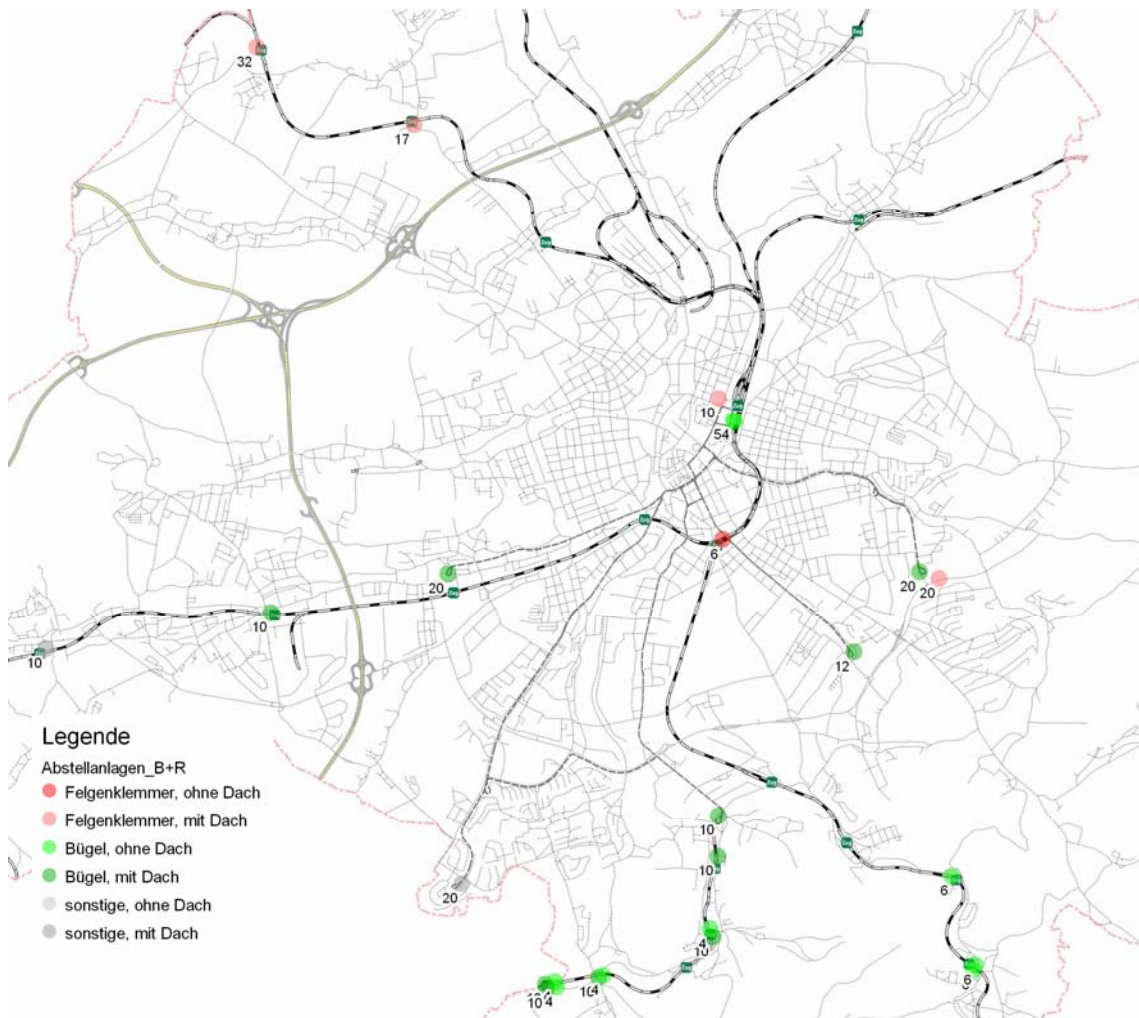


Abbildung 3.10 Angebot Bike+Ride (Anzahl Abstellplätze)

Für die Mitnahme von Fahrrädern im öffentlichen Personennahverkehr bestehen folgende Bedingungen:

- Im Nahverkehr der Eisenbahn inklusive City-Bahn Chemnitz ist die Fahrradmitnahme generell möglich. Eine Ausnahme stellen die IRE und RE zwischen Dresden und Nürnberg bzw. Hof dar, bei denen die Fahrradmitnahme zwar möglich ist, diese aus Kapazitätsgründen jedoch in der Fahrplanauskunft nicht angegeben wird.
- Die Busse und Straßenbahnen der CVAG bieten die technische Möglichkeit der Fahrradmitnahme über Mehrzweckabteile, die auch von Kinderwagen und Rollstühlen mit genutzt werden. Zum Teil fehlt die Kennzeichnung der Mitnahmemöglichkeit durch ein Fahrradpiktogramm.
- In den Tarifbestimmungen des VMS ist in Abschnitt 10, Absatz 3 geregelt: "Die Mitnahme von Fahrrädern ist für die Nutzer des VMS-Tarifes unentgeltlich."
- In den Beförderungsbedingungen des VMS ist die Mitnahme in § 12, Absatz 1, wie folgt geregelt: "Ein Anspruch auf Beförderung von Sachen besteht nicht. Handgepäck und sonstige Sachen werden bei gleichzeitiger Mitfahrt des Fahrgastes und nur dann befördert, wenn dadurch die Sicherheit und Ordnung des

Betriebes nicht gefährdet und andere Fahrgäste nicht belästigt werden können. Die Mitnahme von Fahrrädern wird gestattet, wenn die Voraussetzungen dazu gegeben sind. Im Einzelfall entscheidet das Personal über die Mitnahme."

3.5 Wegweisung

Seit 1998 existiert mit dem "Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr" /8/ der FGSV eine bundesweit einheitliche Grundlage für die Radverkehrswegweisung. Im Freistaat Sachsen wurde 2005 mit den "Richtlinien zur Fahrradwegweisung im Freistaat Sachsen" der bundesweite Standard eingeführt. Die Einhaltung ist Fördervoraussetzung. Die Richtlinien sind als Anlage 6 Bestandteil der "Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2005" /3/ und geben auch die zu verwendenden Zielorte für die Hauptziele der Wegweisung im SachsenNetz Rad vor.

Die Stadt Chemnitz hat in den vergangenen Jahren ein Netz touristischer Routen, soweit dieses schon baulich hergestellt ist, mit Radverkehrswegweisung ausgestattet (vgl. Abbildung 3.7; Seite 16). Dieses Netz ist bereits im Verkehrsentwicklungsplan /4/ der Stadt Chemnitz von 2007 definiert. Es besteht aus radialen, im Zentrum verknüpften Strecken, die zum SachsenNetz Rad gehören und tangentialen Strecken, die sich zu zwei Ringen verbinden.

Die hierbei bisher verwendete Wegweisung folgt überwiegend noch älteren, vor 2005 in Sachsen empfohlenen Standards. Dies spiegelt sich wieder in der vorrangigen Verwendung von Zwischenwegweisern, auch an Entscheidungspunkten, der z. T. andersartigen Gestaltung von Zielwegweisern (z.B. kleinere Schrift) und der nicht großräumig abgestimmten Zielortewahl. Bei der Bewertung ist zu beachten, dass für die Realisierung nur sehr geringe Ressourcen zur Verfügung standen und daher auch ungewöhnliche Realisierungswege (z.B. im Rahmen von Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen) gegangen werden mussten.

Die Wegweisung wird durch Informationstafeln am Stadtrand und im Stadtzentrum ergänzt, deren Standorte auch in einer speziell von der Stadt herausgegebenen Karte "Mit dem Fahrrad durch Chemnitz" verzeichnet sind.

Speziell für den Alltagsradverkehr mit Wegweisung ausgestattete Strecken in Chemnitz sind nicht bekannt.

Die regelmäßige Kontrolle der installierten Wegweisung wird derzeit auf ehrenamtlicher Basis über das Chemnitzer Stadtfahrrad gewährleistet. Ein aussagefähiges Wegweisungskataster ist noch im Aufbau.

3.6 Öffentlichkeitsarbeit

Ein infrastrukturelles Grundangebot zum Radfahren vorausgesetzt, sind Marketing und Öffentlichkeitsarbeit wesentliche Mittel, um eine stärkere Nutzung des Fahrrades zu erreichen.

Die Stadt Chemnitz hat bislang noch keine dauerhaft systematische Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der Fahrradnutzung gemacht. Folgende Einzelaktivitäten können beispielhaft benannt werden:

- Regelmäßige Herausgabe eines kostenlosen Übersichtsplanes zu den radtouristischen Routen auf Stadtgebiet (vgl. "Mit dem Fahrrad durch Chemnitz", Ausgabe 2009)
- Pressemitteilungen zu aktuell in der Verwaltung anstehenden Themen der Radverkehrsförderung
- Jährliche geführte große Radtour in Zusammenarbeit mit privaten Akteuren
- Workshops / Bürgerversammlungen zu anstehenden Planungen und Problemlagen, Informationsstände
- Herausgabe von Faltblättern zu Radverkehrsthemen
- jährliche Durchführung der Mobilitätswoche mit Schwerpunkt auf umweltfreundlichen Verkehrsmitteln und unter Vernetzung und Beteiligung vieler relevanter Akteure

Bei den Kindertagesstätten in Chemnitz gibt es einige, welche die Kinder mit verschiedensten Aktivitäten an das Radfahren oder Vorstufen dazu heranführen (vgl. Abbildung 3.11). Bei den Grundschulen ist die Radfahrausbildung in der 4. Klasse durchgängig Standard, einige wenige Schulen ergänzen dies durch weitere Aktivitäten wie Projekttag, Nachmittagsangebote, Reparaturkurse oder Klassenradtouren.

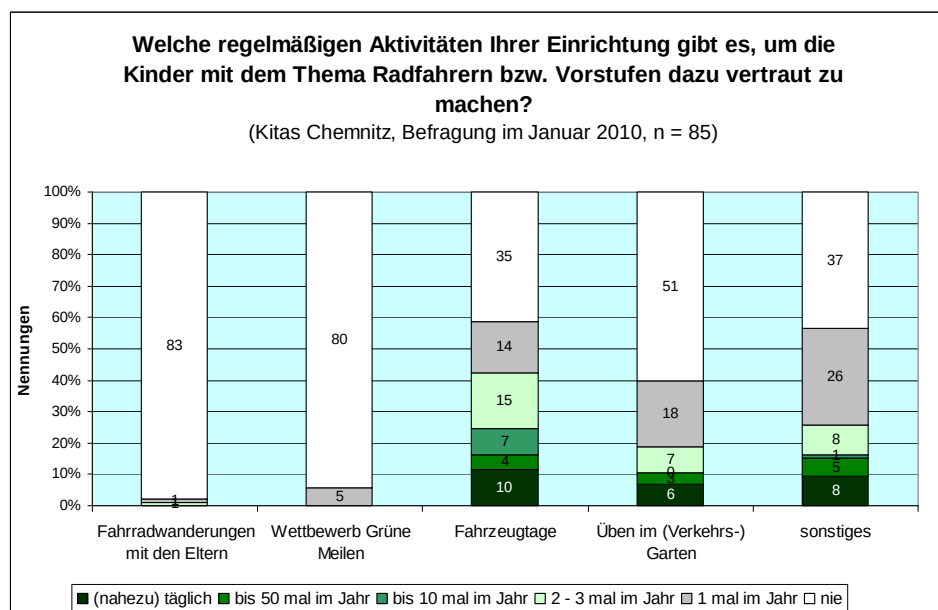


Abbildung 3.11

Aktivitäten der Kindertageseinrichtungen bezüglich Radfahren

3.7 Fazit Bestandsaufnahme

Die Bestandsaufnahme zeigt, dass in Chemnitz bereits einige Grundlagen zur Entwicklung einer fahrradfreundlichen Stadt gelegt wurden und auch wichtige Erfolge sichtbar sind. Beispiele sind die Entwicklung des Chemnitztalradweges und Verbesserungen der Fahrradabstellmöglichkeiten im Stadtzentrum. Die Bestandsaufnahme verdeutlichte bestehende Mängel vor allem hinsichtlich

- der systematischen Entwicklung des Radverkehrsnetzes,
- wiederkehrender baulicher Mängel wie ungenügende oder nicht abmarkierte Sicherheitsräume neben Radverkehrsanlagen, Oberflächenmängel, zeitraubende Radverkehrsführungen an Knotenpunkten,
- nicht ausgeschöpfter verkehrsorganisatorischer Möglichkeiten,
- ungenügender Standards bei Fahrradabstellanlagen,
- einer für den Alltagsradverkehr wenig hilfreichen Wegweisung und
- einer fehlenden Systematik in der Öffentlichkeitsarbeit.

Zu beobachten ist außerdem eine zu geringe Beachtung der Radverkehrsführung an Baustellen, diese wird oftmals unterbrochen oder ist nicht erkennbar.

Auf dem Weg zu einer fahrradfreundlichen Stadt sind demnach noch viele systematische Aktivitäten notwendig. Diese werden in den folgenden Abschnitten im Sinne einer Konzeption dargestellt. Die benannten Maßnahmen unterliegen erfahrungsgemäß im Zuge der Projektplanung, verkehrsrechtlichen Anordnung und fachbehördlichen Prüfung noch Veränderungen.

4 Radverkehrsnetz

Hinweis: Im Gegensatz zu den Festlegungen (F) sind im nachfolgenden Text die Erläuterungen nicht Bestandteil des Stadtratsbeschlusses.

4.1 Netz Alltagsradverkehr

F 4.1.1 Dem Radverkehr in Chemnitz sollen grundsätzlich alle öffentlich gewidmeten Straßen und Wege zur Verfügung stehen. Eine besondere Angebotsqualität wird in dem in Anlage 4 dargestellten Radverkehrsnetz (Netzkategorien II bis IV nach RIN) verwirklicht.

Erläuterung: Das dargestellte Netz ist das Ergebnis einer systematischen Planung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) /5/. Dabei werden wichtige Quellen und Ziele des Radverkehrs zunächst durch Luftlinien miteinander verbunden und diese Luftlinien anschließend auf bestehende oder zu realisierende Straßen und Wege umgelegt. Aus der Bedeutung der miteinander verbundenen Quellen und Ziele ergibt sich die Netzkategorie der jeweiligen Radverkehrsverbindung und somit eine Hierarchie im Netz. Grundlage für die Zielauswahl waren das Zentrenkonzept der Stadt Chemnitz und der Ansatz, jeden Stadtteil durch mindestens ein Ziel zu repräsentieren. Das dargestellte Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr hat auf dem Gebiet der Stadt Chemnitz eine Gesamtlänge von 383 km, davon entfallen 22 km auf die höchste Netzkategorie II, 236 km auf die Netzkategorie III und 125 km auf die Netzkategorie IV. Durch zwei innenstadtnahe Ringe sollen die radial auf das Zentrum zulaufenden Verbindungen verknüpft und damit die Fußgängerzone von Rad-durchgangsverkehr entlastet werden (vgl. Abbildung 4.1).

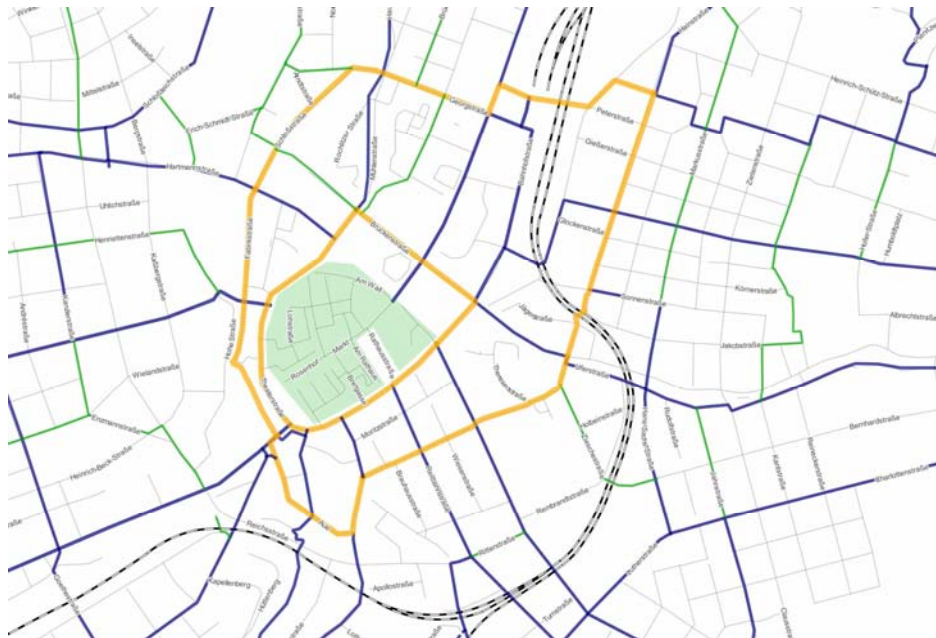


Abbildung 4.1 Innenstadtnahe Ringe (orange) zur Netzverknüpfung und Umfahrung der Fußgängerzonen (innen: Zentrumsring, außen: Wegweisungsring)

F 4.1.2 Für das in Anlage 4 dargestellte Netz für den Alltagsradverkehr werden die in den "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)" /6/, Tabelle 2 dargestellten Qualitätsmerkmale als Zielgrößen für die Netzgestaltung und Planung von Straßenbauvorhaben angestrebt.

Erläuterung: Die ERA stellen den aktuellen Stand der Technik dar, was auch durch einen entsprechenden Hinweis in den Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung unterstrichen wird. Die Qualitätsmerkmale beziehen sich auf langfristig zu erreichende Zielgrößen zu Fahrgeschwindigkeiten, maximalen Zeitverlusten durch Anhalten und Warten, die Ausstattung mit Beleuchtung und Wegweisung und auf Netzebene zu verwirklichende Qualitäten hinsichtlich Netzdichte, Umwegfaktoren, Entwurfsanforderungen, Winterdienst und soziale Sicherheit.

F 4.1.3 Unabhängig davon, ob es sich um eine Strecke des in Anlage 4 dargestellten Radverkehrsnetzes handelt oder nicht, sind bei der Planung, Realisierung und Ausführung von Straßenbaumaßnahmen und der Wahl der Radverkehrsführung immer die Entwurfsstandards der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)" /6/ zugrunde zu legen. Als Zielgröße für die Qualitätsmerkmale der Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen außerhalb dieses Radverkehrsnetzes sind die Anforderungen für innergemeindliche Radverkehrsverbindungen (vgl. ERA, Tabelle 2, IR IV) zu beachten. Beim Entwurf von Radverkehrsanlagen sind die Spielräume für eine Maximierung der Flächenangebote für den Radverkehr auszunutzen. Zum Schutz von mobilitätseingeschränkten und älteren Fußgängern sind die Vorgaben der Regelwerke für gemeinsame Führungen von Rad- und Fußverkehr eng auszulegen und die in Chemnitz fixierten Regelbauweisen zu beachten.

Erläuterung: Grundsätzlich sind alle Straßen so zu gestalten, dass sie sicher und komfortabel für den Radverkehr nutzbar sind. Die Zuordnung zu einem Netz dient insbesondere dazu, für die Netzbestandteile eine besonders hohe Qualität anzustreben und Investitionen zu konzentrieren. Neben dem allgemeinen Regelwerk ist es nötig, die in Chemnitz speziell entwickelten Konkretisierungen, die sich insbesondere auf die Vorreiterrolle der Stadt Chemnitz zur Barrierefreiheit beziehen, zu beachten. Diese werden als "Regelbauweisen für das barrierefreie Bauen im öffentlichen Verkehrsraum und an Haltestellen der Stadt Chemnitz", hier Kapitel "Radverkehr und Barrierefreiheit", schriftlich fixiert und abgestimmt.

F 4.1.4 Zur Verbesserung von Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrsnetzes sind vorrangig die in Anlage 5 als Übersicht dargestellten und in Anlage 6 genauer beschriebenen Maßnahmen umzusetzen. **Dabei sind Veränderungen infolge der Projektplanung, verkehrsrechtlichen Anordnungen und fachbehördlichen Prüfungen zu berücksichtigen.** Bei der zeitlichen Planung sind die angegebenen Prioritäten zu beachten. Die Umsetzung von Maßnahmen der Priorität 1 wird bis spätestens Ende 2018 angestrebt.

Erläuterung: Die dargestellten Maßnahmen sind so konzipiert, dass mit ihrer Umsetzung eine Mindestqualität in dem mit Wegweisung zu versehenen Radverkehrsnetz (vgl. Abschnitt 5.2) gewährleistet ist. Dies betrifft insbesondere die Realisierung einer für die jeweilige Straße geeigneten Führungsform des Radverkehrs entsprechend ERA, die Beseitigung von Verkehrssicherheitsmängeln wie Poller, Verschwenke und Bordkanten und die Gewährleistung einer anspruchsgerechten Oberfläche und Breite.

F 4.1.5 Bei allen baulichen und organisatorischen Maßnahmen der Stadt Chemnitz ist zu überprüfen, ob das in Anlage 4 dargestellte Radverkehrsnetz davon direkt oder indirekt betroffen ist, um dessen bestehende Qualitäten nicht zu beeinträchtigen bzw. bestehende Mängel soweit möglich mit zu beheben. Dies betrifft insbesondere Maßnahmen der Stadterneuerung, der Grünflächengestaltung, allgemeine Verkehrsbaumaßnahmen, Tiefbauarbeiten und die Möblierung bzw. Ausstattung des Straßenraumes.

Erläuterung: Erfahrungsgemäß kann ein nicht unerheblicher Teil von Verbesserungen für den Radverkehr im Zuge anderer, sowieso anstehender Maßnahmen mit erreicht werden, wenn dies von vornherein berücksichtigt wird. Daher kommt der guten planerischen Vorbereitung und Abstimmung dieser "Sowieso-Maßnahmen" im Sinne eines effektiven Mitteleinsatzes eine große Bedeutung zu. Mit der Datenbank zu den Befragungsergebnissen des Radverkehrsnetzes verfügt die Stadtverwaltung über ein effektives Instrument, um Handlungsbedarf zu erkennen.

F 4.1.6 Ergänzend zu den in Anlage 6 dargestellten Maßnahmen sollen kontinuierlich kleinere Mängel an Abschnitten mit hoher vorhandener oder hoher zu erwartenden Nutzung beseitigt werden.

Erläuterung: Auch außerhalb des Radverkehrsnetzes können mit geringem Mitteleinsatz gute Effekte für den Radverkehr erreicht werden, z.B. durch Bordsteinabsenkungen oder Verkehrsorganisation. Um mit solchen Maßnahmen auch auf aktuelle Entwicklungen reagieren zu können, sind dafür jährlich pauschale Finanzmittel einzuplanen.

F 4.1.7 Die Trasse der ehemaligen Bahnstrecke Küchwald - Wüstenbrand soll für die Entwicklung einer Radverkehrsachse gesichert und schrittweise zu einer attraktiven und schnellen Radverkehrsverbindung inklusive der Anschlüsse an das übrige Radverkehrsnetz ausgebaut werden. Dafür sind spezielle Haushaltsmittel vorzusehen und Fördermöglichkeiten zu nutzen.

Erläuterung: Die benannte ehemalige Eisenbahntrasse bietet nicht nur für den Alltagsradverkehr günstige Verbindungen, sondern hat zugleich auch touristische Bedeutung. Nach dem Ausbau soll die Sächsische Städteroute (SachsenNetz Rad I-8 und zugleich D-Route 4) zwischen Rabenstein und Stadtgrenze hier verlaufen. Die Nutzung der Trasse für den Radverkehr war eine der häufigsten Forderungen aus der Bürgerbeteiligung.

F 4.1.8 Die Trasse der ehemaligen Bahnstrecke Lugau - Wüstenbrand soll für die Entwicklung einer Radverkehrsachse gesichert und in Abstimmung mit benachbarten Gebietskörperschaften schrittweise zu einer sowohl für den Radtourismus als auch den Alltagsradverkehr nutzbaren Verbindung ausgebaut werden. Dafür sind spezielle Haushaltsmittel vorzusehen und Fördermöglichkeiten zu nutzen.

Erläuterung: Die benannte ehemalige Eisenbahntrasse bietet nicht nur für den Alltagsradverkehr günstige Verbindungen, sondern hat zugleich auch touristische Bedeutung für eine Route aus Richtung Oelsnitz (Bergbaumuseum) bis Hohenstein-Ernstthal bzw. Chemnitz. Die Nutzung der Trasse für den Radverkehr war eine häufige Forderung aus der Bürgerbeteiligung.

F 4.1.9 Für die in Anlage 4 dargestellten Korridore sind vertiefende Untersuchungen zur genauen Führung des Radverkehrsnetzes und die damit zusammenhängenden und umzusetzenden Maßnahmen zu führen.

Erläuterung: In den benannten Korridoren ist die Entscheidung über den Verlauf des Radverkehrsnetzes und die zu verfolgende Investitionsstrategie erst nach Untersuchung der Spielräume im Straßenentwurf möglich.

4.2 Radtouristisches Netz

F 4.2.1 Das radtouristische Netz in Chemnitz besteht aus den Strecken des SachsenNetz Rad und Stadtrouten (vgl. Anlage 7).

Erläuterung: Das SachsenNetz Rad ist durch die Radverkehrskonzeption Sachsen /3/ als Landesnetz eingeführt worden und besteht aus Radfernwegen, Regionalen Hauptradrouten und sonstigen Strecken. Stadtrouten sollen örtliche Sehenswürdigkeiten auf einer Tages- oder Halbtagestour erfahrbar machen.

F 4.2.2 Für den Ausbau des SachsenNetz Rad auf dem Gebiet der Stadt Chemnitz sind die in der Radverkehrskonzeption Sachsen definierten Qualitätsstandards anzuwenden.

Erläuterung: Die in der Anlage 3 der Radverkehrskonzeption Sachsen definierten Qualitätsstandards entsprechen bundesweiten Standards (u. a. Oberflächenqualität, Wegweisung) und sind auch die Grundlage für die Ausreichung von Fördermitteln durch den Freistaat Sachsen.

F 4.2.3 Mit den Nachbarlandkreisen und -kommunen sind für die durch Chemnitz führenden Routen des SachsenNetz Rad Rahmenvereinbarungen entsprechend Radverkehrskonzeption Sachsen abzuschließen, die wesentliche Fragen der Zuständigkeiten und Gestaltung regeln.

Erläuterung: Diese Rahmenvereinbarungen sollen sicherstellen, dass die Routen baulastträgerübergreifend entwickelt und vermarktet werden. Sie regeln die Zuständigkeiten und Maßnahmen und sind zugleich eine politische Willenserklärung zur Realisierung der Route.

F 4.2.4 Stadtrouten haben ergänzende Funktion zum SachsenNetz Rad und den Hauptrouten des Alltagsradverkehrs. Sie erschließen Freizeitmöglichkeiten oder Sehenswürdigkeiten.

Erläuterung: Die Stadtrouten sind bereits im Verkehrsentwicklungsplan von 2007 /4/ dargestellt und seit vielen Jahren mit Wegweisung versehen.

F 4.2.5 Die Linienführung der Süd-West-Route ist entsprechend den geänderten Gegebenheiten ggf. zu überplanen.

Erläuterung: Bei der Süd-West-Route zwingen Grundstücksprobleme zu einer Verlaufsänderung, so dass eine Überplanung erforderlich ist.

F 4.2.6 Der vorhandene Handlungskatalog "Kappelbachradweg" ist möglichst zügig umzusetzen.

Erläuterung: Der sowohl vom Radverkehr als auch von Fußgängern gern genutzte Kappelbachradweg weist Mängel hinsichtlich Attraktivität und Sicherheit auf. Der Handlungskatalog soll auch Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr vermindern.

4.3 Anforderungen an übergeordnete Netze

F 4.3.1 Die Stadt Chemnitz erwartet vom Freistaat Sachsen eine zügige Umsetzung des Bauprogramms für Radwege an Bundes-, Staats- und Kreisstraßen der Radverkehrskonzeption Sachsen /3/ und die zugehörige finanzielle Unterstützung der Straßenbaulastträger.

Erläuterung: Die Umsetzung des Bauprogramms ist eine wesentliche Voraussetzung für die Nutzbarkeit der entsprechenden Straßen für den Radverkehr und damit für den Netzlückenschluss auch über das Stadtgebiet hinaus.

F 4.3.2 Die Stadt Chemnitz übermittelt bei einer anstehenden Fortschreibung der Radverkehrskonzeption Sachsen die zwischenzeitlich eingetretenen Aktualisierungen der Routenführungen des SachsenNetz Rad auf Chemnitzer Gebiet. Sie setzt sich zudem für eine Weiterentwicklung des SachseNetz Rad zu einem Netz ein, welches für den Alltagsradverkehr zwischen allen zentralen Orten Verbindungen anbietet.

Erläuterung: Im Zuge der Umsetzung der Routen gab es zum Teil Anpassungen des Routenverlaufes, die zu berücksichtigen sind. Die Weiterentwicklung ergibt sich aus den Anforderungen der RIN nach Verbindung der zentralen Orte, aus der gewachsenen Bedeutung des Alltagsradverkehrs und den mit den elektrisch unterstützten Fahrrädern (Pedelec) wachsenden Wegeentfernungen.

4.4 Prioritäten für die Maßnahmeumsetzung

F 4.4.1 Bei der zeitlichen Einordnung der Realisierung von Straßenbaumaßnahmen soll die Zuordnung zum Radverkehrsnetz (Anlage 4) bei hier notwendigen Maßnahmen als ein Entscheidungskriterium hinzugezogen werden.

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

F 4.4.2 Bei der Dringlichkeitsreihung von speziellen Maßnahmen für den Radverkehr ist die Prioritätenzuordnung in Anlage 6 zu berücksichtigen.

Erläuterung: Die Prioritätenzuordnung in Anlage 6 folgt dem Grundsatz, möglichst rasch spürbar positive Effekte für den Radverkehr zu erreichen. Priorität erhielten daher Maßnahmen, die sehr zentrumsnah sind (weil sich hier die Einwohner bzw. die Verkehrsnachfrage konzentrieren), die ein sehr grundlegendes Problem des Radverkehrs lösen oder die bei relativ hohem Effekt sehr kostengünstig sind. Priorität 3 erhielten Maßnahmen, die vergleichsweise teuer sind, nur relativ wenige Einwohner erreichen oder einen langen planerischen Vorlauf haben. Außerdem wurde angegeben, welche Maßnahmen im Zuge allgemeiner sonstiger Maßnahmen ("Sowieso-Maßnahmen") realisiert werden sollen bzw. den Zuständigkeitsbereich anderer Straßenbaulastträger betreffen.

5 Wegweisung

Hinweis: Im Gegensatz zu den Festlegungen (F) sind im nachfolgenden Text die Erläuterungen nicht Bestandteil des Stadtratsbeschlusses.

5.1 Standards und Realisierung

- F 5.1.1** Für die Planung, Realisierung und Ausführung der Radverkehrswegweisung in Chemnitz sind die Standards der „Richtlinien zur Fahrradwegweisung im Freistaat Sachsen“ /9/ zugrunde zu legen. Sofern sich konkretisierende Festlegungen aus der Fortschreibung des bundesweiten FGSV-Merkblatts /8/ ergeben, sind diese zu berücksichtigen.

Erläuterung: Für die Radverkehrswegweisung gibt es seit 1998 mit dem entsprechenden Merkblatt der FGSV /8/ einen bundesweiten Standard. An Entscheidungspunkten werden Zielwegweiser in Form von Pfeil- oder Tabellenwegweisern gesetzt. Die Logos von (touristischen) Routen werden auf Einschüben mitgeführt. Die Wegweisung entspricht damit den Anforderungen sowohl zielorientiert als auch routenorientiert fahrender Nutzer. Zwischenwegweiser ohne Zielangabe werden nur außerhalb von Entscheidungspunkten zur Verdeutlichung des Routenverlaufes eingesetzt (vgl. Abbildung 5.1). Dieser bundesweite Standard wurde mit der Radverkehrskonzeption Sachsen 2005 durch die Einführung von Richtlinien zur Fahrradwegweisung /9/ für Sachsen konkretisiert. Diese Richtlinien sind zugleich die Grundlage für Fördermaßnahmen durch den Freistaat. Radverkehrswegweisung hat sowohl Informations- als auch Marketingfunktion. Daher ist ein einheitlicher Standard und eine einheitliche Erscheinungsweise wichtig. Die Standardisierung ermöglicht zugleich Kosteneinsparungen.

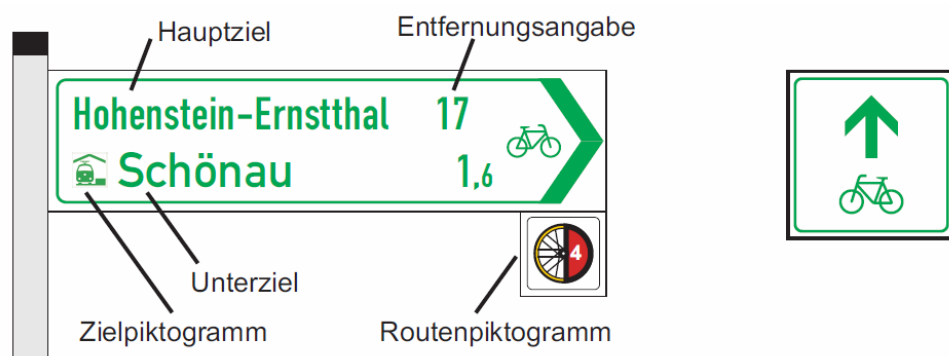


Abbildung 5.1 Pfeilwegweiser (links) und Zwischenwegweiser (rechts) nach bundesweitem Standard der Radverkehrswegweisung

- F 5.1.2** Nach Realisierung eines geschlossenen Wegweisungsnetzes kann eine zusätzliche Ausstattung mit Knotenpunktnummern ergänzt werden. Hier sollen zunächst die Erfahrungen anderer deutscher Kommunen damit ausgewertet werden. Sol-

che Knotenpunktnummern sollten an den Zielwegweisern deutlich sichtbar entsprechend Abbildung 5.2 angebracht werden. Die Weisung zu benachbarten Knoten erfolgt über Einschübe. Das Netz und die Lage der Knoten können auf Übersichtskarten am Standort dargestellt werden.



Abbildung 5.2 Ergänzung der Zielwegweiser durch Knotenpunktnummern (Weiß auf grünem Grund)

Erläuterung: Mit einem derartigen Knotenpunktnummernsystem als Ergänzung zur klassischen Zielwegweisung liegen aus mehreren Regionen der Niederlande und z. T. auch schon in Deutschland positive Erfahrungen vor. Mit dem System kann eine Route durch unbekanntes Gebiet sehr einfach durch die Abfolge der Knotenpunktnummern beschrieben und beim Befahren verfolgt werden. Dies ist auch im Alltagsradverkehr in großen Städten vorteilhaft, wo die Zielorte weiter entfernter Stadtteile oft weniger bekannt sind und auf dichten Netzen Routen neu kombiniert werden. Aus diesem Grund ist es geplant, das Knotenpunktsystem künftig in den bundesweiten Standard der Radverkehrswegweisung zu integrieren.

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

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

F 5.1.3 Für die mit Radverkehrswegweisung versehenen Strecken in Chemnitz ist ein gemeinsames, baulastträgerübergreifendes Wegweisungskataster beim Tiefbauamt oder einer von diesem beauftragten Stelle vorzuhalten. Die Möglichkeit der Einsichtnahme und Verwendung der Daten durch andere Akteure der Radverkehrswegweisung ist zu gewährleisten.

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

F 5.1.4 Die Wegweiser sind so auszustatten, dass Nutzer unter Angabe der Standortkennung festgestellte Mängel melden können. Mängelmeldungen sollen per Telefon und E-Mail möglich sein. Für die künftige Weiterentwicklung ist neben einer alphanumerischen Standortkennung zusätzlich der Einsatz von QR-Codes zur schnellen Standortfindung auf Mobilgeräten zu prüfen.

Erläuterung: Das Aufbringen einer Standort-Kennung und von Kontaktdaten (z.B. als Aufkleber am Mast) hat sich in mehreren deutschen Regionen bewährt, da Nutzer gern bereit sind, Hinweise an Beschwerdemanagementsysteme zu geben, wenn ein Wegweiser fehlt oder beschädigt ist.

5.2 Wegweisungsnetz und zuweisende Ziele

F 5.2.1 Mit Radverkehrswegweisung ist das in Anlage 7 dargestellte Wegweisungsnetz auszustatten. Es besteht aus wesentlichen Teilen des Netzes für den Alltagsradverkehr, insbesondere den Netzkategorien IR II und IR III, den durch Chemnitz verlaufenden Strecken des SachsenNetz Rad sowie den Stadtrouten.

Erläuterung: Nicht alle für den Radverkehr nutzbaren Strecken erhalten Wegweisung, sondern aus Kosten- und Gestaltungsgründen nur ausgewählte wichtige Strecken. Dies sind die Strecken der höchsten Verbindungsfunktionsstufen nach den „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)“ der FGSV und ausgewählte Netzerergänzungen. Weiterhin werden alle touristischen Strecken mit Wegweisung versehen.

F 5.2.2 Die in der Radverkehrswegweisung in Chemnitz zu verwendenden Hauptziele und Unterziele sind Anlage 7 zu entnehmen. Die Hauptziele sind in der Karte auf den Strecken als Kürzel angetragen, die Unterziele als beschriftetes farbiges Quadrat am Abschnittsende. Die Wegweisung kann um abzweigende Nahziele ergänzt werden, insbesondere um wichtige Zugangsstellen zum öffentlichen Personenverkehr und Sehenswürdigkeiten auszuweisen.

Erläuterung: Ein grundlegendes Merkmal einer funktionierenden Wegweisung ist die Zielkontinuität, d.h. ein einmal gezeigtes Ziel wird bis zu seinem Erreichen beibehalten. Daher bedarf es einer gemeinsamen Grundlage der Beteiligten über die Zielauswahl. Diese muss auch stadtübergreifend beachtet werden, da die Radverkehrsverbindungen nicht an der Stadtgrenze abbrechen. Für das SachsenNetz Rad enthält die Radverkehrskonzeption Sachsen /3/ bereits die zuweisenden Hauptziele, die in die Darstellung übernommen wurden.
Nahziele sind in der Regel solche, die nicht auf der Route liegen, sondern knapp neben ihr. Von der Route aus wird am Abzweig zu diesen gewiesen, aus Platzgründen in der Regel jedoch nicht im Verlauf der Route.

F 5.2.3 Die Verknüpfung der auf das Stadtzentrum zulaufenden Routen erfolgt auf dem Wegweisungsring. Wo Routen auf den Wegweisungsring stoßen bzw. von ihm abgehen ist Zielwegweisung (Route und Wegweisungsring) vorzusehen. Auf dem Wegweisungsring wird zur Kennzeichnung zusätzlich ein Einschub mit einem noch zu bestimmenden Symbol gezeigt.

Erläuterung: Der Wegweisungsring übernimmt eine Verteilungsfunktion zwischen den radialen Routen und soll deshalb selbst mit Wegweisung ausgestattet werden.

F 5.2.4 In Zusammenarbeit mit den Nachbarlandkreisen und -kommunen sind für die Routen des SachsenNetz Rad, soweit noch nicht erfolgt, aussagekräftige und attraktive Logos zu entwickeln, einzuführen und auf den Einschüben der Wegweisung zu verwenden.

Erläuterung: Die durch Chemnitz verlaufenden Routen des SachsenNetz Rad verfügen zumeist noch nicht über einheitliche Logos. Hilfsweise verwendet Chemnitz daher bisher geometrische Figuren.

5.3 Umsetzungsprioritäten

F 5.3.1 Erste Priorität bei der Umsetzung der Radverkehrswegweisung haben die Deutschlandroute D4, die Strecken des SachsenNetz Rad und der Wegweisungsring. Zweite Priorität haben die vom Stadtzentrum ausgehenden Radialen zur TU Chemnitz, nach Grüna, nach Rottluff über Weststraße, nach Wittgensdorf, nach Hilbersdorf, bis Zeisigwald, bis Yorckgebiet und nach Adelsberg. Dritte Priorität haben die übrigen Strecken des Wegweisungsnetzes. Auch wenn die Umsetzung in einzelnen Projektabschnitten erfolgt, ist die Planung von vornherein auf das funktionsfähige Gesamtnetz auszurichten. Nicht richtliniengerechte Wegweisung ist zu ersetzen.

Erläuterung: Die Prioritäten richten sich nach der Netzbedeutung und den Möglichkeiten zur Herstellung einer akzeptablen Befahrbarkeit. Sie geben eine Orientierung, sofern die Umsetzung in mehreren Abschnitten erfolgen muss.

F 5.3.2 Angestrebt wird, das Wegweisungssystem bezüglich der Teile erster Priorität bis spätestens 2016 und bezüglich der Teile 2. Priorität bis spätestens 2020 in der

vorgesehenen Form zu realisieren. Voraussetzung ist jeweils ein baulicher Mindeststandard der zu nutzenden Streckenabschnitte, der ggf. noch durch bauliche Maßnahmen hergestellt werden muss (vgl. Anlage 6).

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

F 5.3.3 Die Wegweisung soll mindestens zweimal jährlich kontrolliert werden, um Mängel zeitnah erkennen und beseitigen zu können.

Erläuterung: Wenn Wegweisung nicht regelmäßig unterhalten wird, tritt rasch ein Werteverlust der Investition ein. Schon ein einzelner fehlender Wegweiser kann die gesamte Informationskette unterbrechen. Beschädigte Wegweiser beschädigen auch das Image der Stadt. Wünschenswert wäre eine Kontrolle im März, Juni und September.

6 Fahrradparken

Hinweis: Im Gegensatz zu den Festlegungen (F) sind im nachfolgenden Text die Erläuterungen nicht Bestandteil des Stadtratsbeschlusses.

6.1 Standards

- F 6.1.1** Grundsätzlich sollen künftig in Chemnitz bei Fahrradabstellplätzen entweder Bügel verwendet werden oder Ständer, welche den Qualitätskriterien des ADFC Bundesverbandes entsprechen. Bei der Verwendung von Bügeln sollen diese folgende Eigenschaften aufweisen: Höhe der Bügel etwa 70 cm; Länge der Bügel 1,00 bis 1,30 m; zusätzlicher Querholm in 40 cm Höhe, wo häufig mit Kinderfahrrädern zu rechnen ist; zum Schutz des Fahrrades Verwendung runder Profile; dauerhafter Korrosionsschutz; seitlicher Abstand mindestens 1,20 m, um beidseitig am Bügel Fahrräder abstellen zu können.

Erläuterung: Fahrradständer müssen vielfältigen Anforderungen entsprechen, die durch einfache Modelle oft nicht erfüllt werden. So ist es aus Gründen des Diebstahlschutzes wichtig, dass der Rahmen und ein Laufrad angeschlossen werden können. Das Fahrrad muss sicher fixiert und die Anlage leicht zu reinigen sein. Sie darf keine Verletzungsgefahr für Fußgänger darstellen. Die vielfältigen Anforderungen werden durch Bügel bzw. ADFC-zertifizierte Anlagen am besten erfüllt.

- F 6.1.2** Es wird angestrebt, Fahrradabstellplätze an Haltestellen, Bahnhöfen, Arbeitsstätten und nach Möglichkeit an Schulen und Ausbildungseinrichtungen zu überdachen.

Erläuterung: Dort, wo Fahrräder lange geparkt werden, ist ein Dach sehr hilfreich, weil es vor Regen und Schnee schützt und damit die ganzjährige Nutzung des Fahrrades erleichtert.

- F 6.1.3** An Kindertagesstätten sollen Möglichkeiten geschaffen werden, Fahrräder, Laufräder, Roller u. ä. der Kinder sowie Kinderanhänger und Kindersitze witterungsgeschützt unterbringen zu können.

Erläuterung: Damit Kinder das Fahrrad als ein praktisches Fortbewegungsmittel schätzen lernen, sollen sie schon frühzeitig die Vorstufen zum Radfahren auf dem Weg zum Kindergarten üben können bzw. erleben, dass die Eltern sie mit dem Fahrrad transportieren. Daher kommt Abstellräumen in den Kindertagesstätten eine wichtige Rolle zu, auch weil sich Eltern im Bringen und Holen zum Teil ablösen und daher z.B. Fahrradanhänger oder Kindersitze tagsüber in der Kindertagesstätte lassen. Etwa die Hälfte der Kindertagesstätten in Chemnitz verfügte 2010 über keinen derartigen Abstellraum.

- F 6.1.4** Die von der Stadt Chemnitz angestrebten Standards für Fahrradabstellplätze sollen in einem Faltblatt zusammengefasst werden, was sowohl externen Bauherren als auch den Ämtern, die für die Stadt Chemnitz als Bauherr auftreten bzw. Baugenehmigungen erteilen, zur Verfügung steht.

Erläuterung: Damit soll eine bessere Information über diese Standards erreicht werden.

6.2 Prioritäten und Umsetzung

- F 6.2.1** In einem speziellen Programm zur kurzfristigen Verbesserung des Angebots sind in der Innenstadt ca. 500 Fahrradbügel zu ergänzen. Schwerpunkte sind die Zugänge von der Bahnhofstraße und Theaterstraße ins Stadtzentrum sowie die Standorte Straße der Nationen, Neumarkt und Am Wall.

Erläuterung: Die zunehmende Belegung der Innenstadt hat in dieser auch zu mehr Fahrradverkehr geführt, so dass stellen weise die vorhandenen Bügel nicht ausreichen bzw. neue Angebote aufgrund der Nachfrage sinnvoll erscheinen. Einige Fahrradbügel wurden 2011 schon ergänzt.

- F 6.2.2** Der Bestand an öffentlich zugänglichen Fahrradbügeln ist, mit Schwerpunkt Stadtzentrum, auf die Einhaltung der notwendigen Bügelabstände zu kontrollieren. Bei Bügeln, die enger als 1,20 m zusammenstehen, ist zu prüfen, ob durch Entfernen jedes zweiten Bügels Verbesserungen erreicht werden können oder eine Neuordnung sinnvoller ist.

Erläuterung: Zum Teil sind Bügel wegen zu geringer Abstände nicht voll nutzbar.

- F 6.2.3** Für den Campus der TU Chemnitz und deren andere Standorte sind mit SIB und Studentenwerk Gespräche zu führen, um im Sinne der Angebotsplanung ein Nachrüstprogramm zu initiieren. Ziel sollte es sein, bis zum Jahr 2015 die Umsetzung der Vorgaben der Verwaltungsverordnung zur Sächsischen Bauordnung zu erreichen.

Erläuterung: Die Verwaltungsvorschrift zur Sächsischen Bauordnung sieht einen Fahrrad-Abstellplatz je 4 bis 8 Studienplätzen vor. Bei 10.300 Studierenden entspricht dies ca. 1.300 bis 2.500 Abstellplätzen. Weil nur etwa 800 Abstellplätze vorhanden sind, sollte das Nachrüstprogramm etwa 500 weitere umfassen. Durch die mit vorliegendem Konzept verfolgten Maßnahmen der Radverkehrsförderung ist auch im Bereich der TU mit einem steigenden Radverkehrsaufkommen zu rechnen.

- F 6.2.4** Bei den in Anlage 3 entsprechend dargestellten Schulen und Kindergärten soll schrittweise der erkannte Bedarf an Abstellanlagen durch Neuinstallation, Ersatz oder Qualitätsverbesserung (z.B. Überdachung) von Fahrradabstellanlagen gedeckt werden. Es wird insgesamt von einem Nachrüstbedarf von ca. 4.000 Abstellplätzen an Schulen und Berufsschulen und weiteren 500 Abstellplätzen an Kindergärten ausgegangen. Bei Neubauten oder Komplettisanierungen wird darauf geachtet, dass Fahrradabstellanlagen nach den Qualitätsanforderungen des Abschnitts 6.1 realisiert werden.

Erläuterung: Die Auswahl der Schulen und Kindergärten erfolgte auf der Grundlage von Ergebnissen entsprechender Befragungen aus dem Jahr 2010. Für die Schätzung des Bedarfes wurde die Verwaltungsvorschrift zur Sächsischen Bauordnung unter Berücksichtigung des Bestandes zugrunde gelegt.

6.3 Administrative Rahmenbedingungen

- F 6.3.1** Alle Bauherren, für welche die Stadt Chemnitz diesbezüglich Behördenfunktion erfüllt, sollen das o. a. Faltblatt mit den angestrebten Standards für Fahrradabstellanlagen möglichst frühzeitig erhalten oder auf eine Downloadmöglichkeit dazu hingewiesen werden.

Erläuterung: Die frühzeitige Information soll verhindern, dass durch Unkenntnis der Bauherren untaugliche Fahrradabstellanlagen installiert werden.

- F 6.3.2** Bei eingereichten Bauanträgen von Sonderbauten soll durch die entsprechenden Ämter der Stadt Chemnitz ein Nachweis gefordert werden, dass die geplante Anzahl von Fahrradabstellanlagen den Vorgaben der Bauordnung entspricht. In den Baugenehmigungen ist auf die in Abschnitt 6.1 dargestellten Qualitätsstandards für Fahrradabstellanlagen hinzuweisen.

Erläuterung: Die Durchsetzung der Vorgaben der Bauordnung und städtischer Standards bei Fahrradabstellanlagen soll zu einer Verbesserung der Situation bei Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen beitragen.

F 6.3.3 Bei der Beschaffung von Fahrradabstellanlagen für den eigenen Bedarf der Stadt Chemnitz sowie für Einrichtungen, bei denen die Stadt Bauherr oder Träger ist, sollen die o. a. Qualitätsstandards eingehalten und die Mengenstandards der Bauordnung auch im Bestand erreicht werden. In gleicher Weise soll die Stadt Chemnitz auf Gesellschaften oder Einrichtungen, auf die sie mittelbar oder unmittelbar Einfluss besitzt (z.B. Wohnungsunternehmen), einwirken. Bei erkennbarem Bedarf sollen Nachrüstprogramme für den Bestand initiiert werden.

Erläuterung: Die Stadt Chemnitz soll damit in ihrem eigenen Zuständigkeitsbereich mit gutem Beispiel vorangehen.

F 6.3.4 Bei allen Planungen, die eine Umgestaltung des Straßenraumes betreffen, ist die Realisierung von Fahrradabstellplätzen im öffentlichen Straßenraum mit vorzusehen. Dabei sollen bei dicht bebauten Straßen pro Straßenseite mindestens je 50 m zwei Fahrradbügel vorgesehen werden, bei erkennbarem Bedarf mehr.

Erläuterung: Gemessen an den gesamten Baukosten ist die Realisierung von Fahrradbügeln ein geringer Aufwand, hat jedoch über die Zeit, dies zeigen z.B. Leipziger Erfahrungen, einen deutlich positiven Effekt auf das Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten.

F 6.3.5 Die Stadtverwaltung Chemnitz prüft bei Vorhaben zur Realisierung oder dem Umbau großer Parkhäuser oder Tiefgaragen, ob künftig möglichst ein Teil der Kapazität als Fahrradabstellplätze genutzt werden kann.

Erläuterung: Gerade in der Nähe der Innenstadt wird bei steigendem Radverkehr der Bedarf nach hochwertigen Abstellmöglichkeiten, wie ihn Parkhäuser und Tiefgaragen bieten können, wachsen. Zum Teil gibt es dafür auch Zahlungsbereitschaften der Nutzer. Die Stadt soll sich daher im Rahmen ihrer Möglichkeiten für eine Umnutzung eines Teils der Parkhäuser und Tiefgaragen einsetzen.

F 6.3.6 In Umsetzung der vom Stadtrat beschlossenen Sondernutzungssatzung sind Gespräche mit den Vertretern der Gewerbetreibenden (z. B. über IG Innenstadt und IHK) und weiteren öffentlichen und privaten Akteuren zu führen, um zu erreichen, dass sich diese bei der Aufstellung von privaten Fahrradständern, u. a. mit Werbemöglichkeiten, an den in Abschnitt 6.1 dargestellten Qualitätsstandards für Fahrradabstellanlagen orientieren. Es ist zu prüfen, ob im Rahmen gemeinsamen Aktivitäten der Gewerbetreibenden und der Stadtverwaltung in der Innenstadt hochwertige Fahrradabstellanlagen geschaffen werden können.

Erläuterung: Die aktuelle Sondernutzungssatzung sieht für das Aufstellen von Fahrradständern mit Werbung den Verzicht auf Gebühren vor. Die Einhaltung der Qualitätsstandards soll auf Basis von Gesprächen und Abstimmungen mit den Gewerbetreibenden erreicht werden, die zwischen Tiefbauamt und IG Innenstadt Ende 2011 bereits angelaufen sind.

F 6.3.7 Die Stadt Chemnitz etabliert ein Verfahren, mit dem Anträge von Grundstückseigentümern oder -nutzern auf Realisierung von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum geprüft, realisiert und ggf. unter Mitwirkung des Antragstellers finanziert werden.

Erläuterung: Diverse Großstädte haben mit derartigen Vorgehensweisen gute Erfahrungen gemacht, um insbesondere in dichten Bestandsgebieten die Defizite an Fahrradparkmöglichkeiten zu beheben. In vielen Fällen liegt nach diesen Erfahrungen zumindest für die notwendigen Investitionen die Bereitschaft der Grundstückseigentümer oder -nutzer vor, sich finanziell zu beteiligen.

7 Verknüpfung mit dem ÖPNV

Hinweis: Im Gegensatz zu den Festlegungen (F) sind im nachfolgenden Text die Erläuterungen nicht Bestandteil des Stadtratsbeschlusses.

7.1 Weiterentwicklung B+R und Fahrradmitnahme

F 7.1.1 Beim Um- oder Neubau von Zugangsstellen zum SPNV und von exponierten Standorten von Bus- und Straßenbahnhaltstellen soll ein Mindestangebot von 4 Fahrradabstellplätzen für Bike+Ride mit realisiert werden. Diese können in bewährter Weise als multifunktionale Bügel ausgebildet werden.

Erläuterung: Im Gegensatz zu manchen Bahnhöfen im Umland ist in Chemnitz selbst, vom Hauptbahnhof abgesehen, noch keine große Nachfrage nach Fahrradabstellmöglichkeiten an Bahnhöfen und Haltepunkten zu verzeichnen. Daher ist zunächst nur ein Mindestangebot vorzusehen.

F 7.1.2 An den Straßenbahnen sollen die Türen, hinter denen sich die Mehrzweckflächen für die Fahrradmitnahme befinden, so gekennzeichnet werden, dass sich Fahrgäste mit Fahrrad schon aus 30 m Entfernung daran orientieren können. Auch innerhalb der Fahrzeuge soll das Fahrradlogo angebracht und dabei der Vorrang von Rollstuhlfahrern und Kinderwagen verdeutlicht werden.

Erläuterung: Damit soll Fahrgästen, die ein Fahrrad mitnehmen, eine schnellere Orientierung und damit eine Verkürzung der Einstiegszeit ermöglicht werden.

F 7.1.3 Als Aufgabenträger für den ÖPNV wirkt die Stadt Chemnitz gegenüber dem betrauten Verkehrsunternehmen darauf hin, dass neue oder neu zum Einsatz kommende Fahrzeuge (Bus, Straßenbahn) ausreichend große Mehrzweckabteile aufweisen, in welchen Fahrräder mitgenommen werden können. In Bus und Straßenbahn sollen mindestens 4, im SPNV mindestens 8 Fahrräder transportiert werden können. Die Stadt wird an den VMS als Aufgabenträger für den SPNV herantreten, damit dieser in gleicher Weise auf die Ausstattung neuer SPNV-Fahrzeuge Einfluss nimmt.

Erläuterung: Mehrzweckabteile sind eine wichtige Voraussetzung für eine vielseitige Nutzbarkeit der Fahrzeuge. Da die Fahrzeuge eine relativ lange Lebensdauer haben, sind bereits bei der Beschaffung zukünftig wachsende Nutzungsansprüche möglichst gut zu berücksichtigen.

F 7.1.4 Wie bei Park+Ride sollen auch die Standorte für Bike+Ride in den topografischen Liniennetzplänen des VMS angegeben werden.

Erläuterung: Damit können Nutzer ihre Wege besser planen und das Angebot zur Fahrradnutzung wird deutlich.

F 7.1.5 Die Nachfrage im Bike+Ride soll regelmäßig etwa alle fünf Jahre erhoben werden, um Angebotsengpässe erkennen und beseitigen zu können.

Erläuterung: Der Turnus entspricht dem der Aktualisierung der Nahverkehrspläne.

F 7.1.6 Die Stadt Chemnitz setzt sich dafür ein, dass die unentgeltliche Fahrradmitnahme in den Verkehrsmitteln im Verkehrsverbund Mittelsachsen erhalten bleibt.

Erläuterung: Die unentgeltliche Fahrradmitnahme bedeutet eine wesentliche Tarifvereinfachung und stärkt die Kombination von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln als schnelle Alternative zum Auto.

7.2 Umfeld Hauptbahnhof

F 7.2.1 Die Stadt Chemnitz wirkt darauf hin, dass im Anschluss an den laufenden Umbau des Chemnitzer Hauptbahnhofes im Rahmen des Chemnitzer Modells (Einfahrt in den Hauptbahnhof) und der Maßnahme Knoten Chemnitz der DB AG im Bereich des Bahnhofsvorplatzes eine überdachte Fahrradabstellanlage mit einer Kapazität von etwa 100 Plätzen zuzüglich Erweiterungsmöglichkeit entsteht.

Erläuterung: Die Zahl der am Hauptbahnhof abgestellten Fahrräder ist in den letzten Jahren deutlich gewachsen. Durch die mit der Überdachung angestrebte Qualitätsverbesserung sollen weitere Nutzer gewonnen werden.

F 7.2.2 In einer künftigen Machbarkeitsstudie ist mittelfristig zu klären, welche Chancen zur Weiterentwicklung der künftig überdachten Fahrradabstellanlage am Hauptbahnhof zu einer Fahrradservicestation mit folgenden Anforderungen bestehen:

- Angebot für das sichere, ggf. auch mehrtägige, Einstellen von 100 Fahrrädern , erweiterbar auf 200 Fahrräder (z.B. durch Nutzung einer zweiten Ebene oder Doppelstockparker)
- Tarifgestaltung für das Fahrradparken entsprechend der Erfahrungen in anderen Städten mit Fahrradstationen, ggf. (Teil-)Integration der Leistung in Zeitkarten des VMS.
- automatisiertes, rund um die Uhr nutzbares Zugangssystem, zusätzlich Personalbetrieb 10 Stunden werktäglich anzustreben (abhängig von Betriebskonzept des möglichen privaten oder gemeinnützigen Betreibers)
- Angebot weiterer Serviceleistungen z.B. Fahrradverleih, Fahrradwäsche, Kleinreparaturen, geführte Touren (abhängig von Betriebskonzept des möglichen privaten oder gemeinnützigen Betreibers)

Bei positiven Erfolgsaussichten sowie geklärten finanziellen und rechtlichen Rahmenbedingungen können seitens der Stadt Chemnitz die notwendigen Schritte zur Realisierung der Fahrradservicestation eingeleitet werden.

Erläuterung: Die Anforderungen orientieren sich an Erfahrungen mit Fahrradstationen in anderen Bundesländern. So beträgt zum Beispiel in Nordrhein-Westfalen der Preis häufig 0,70 EUR/Tag bzw. 70 EUR/Jahr. Die Platzvorgabe wurde aus der Zahl der bisher am Hauptbahnhof geparkten Fahrräder (bis zu 80) abgeleitet unter Berücksichtigung der Erfahrungen, dass einerseits nicht alle Fahrräder in kostenpflichtigen Angeboten abgestellt werden und andererseits die Nachfrage durch gute Angebote wächst. Die Bedarfsabschätzung ist im Rahmen der Machbarkeitsstudie zu konkretisieren. Diese soll auch klären, welche Gebäude zu welchen Randbedingungen genutzt werden könnten, welche Möglichkeiten der Wegeoptimierung zu den Bahnsteigen es gibt, welche Betreibermodelle unter den konkreten Chemnitzer Bedingungen denkbar sind, welche Beiträge von den einzelnen Akteuren (z.B. VMS, DB AG, Stadt Chemnitz) zu leisten wären und in welchem Zeithorizont die Realisierung erfolgen kann.

F 7.2.3 Zur Verbesserung der Zugänglichkeit des Hauptbahnhofes, auch mit dem Fahrrad, sind bei dessen Umbau die Aufwertung des nördlichen Tunnels zwischen Mauerstraße und Dresdner Straße (Befahrbarkeit mit dem Rad, Sauberkeit, Sicherheit), die Herstellung der Durchgängigkeit und Barrierefreiheit des südlichen Bahnsteigtunnels zur Dresdner Straße und die Errichtung von Bike+Ride-Anlagen an dessen östlichem Mund anzustreben. Zudem soll die Erreichbarkeit des Bahnhofes mit dem Fahrrad aus Richtung Bahnhofstraße und Carolastraße verbessert werden.

Erläuterung: Der Hauptbahnhof dient auch für die Kombination von Fahrrad und Nahverkehrszügen als Hauptverknüpfungspunkt. Daher sollten die benannten Verbesserungen in den laufenden Umbau integriert

werden. Gegenwärtig plant die Stadt Chemnitz gemeinsam mit DB Station & Service die Durchbindung des Bahnsteigzugangs in Richtung Sonnenberg. Die Umsetzung kann erfolgen, wenn DB Projektbau die Maßnahme im Bereich der Gleise („Knoten Chemnitz“) abgeschlossen hat und die Außenbahnsteige des Hauptbahnhofes entbehrlich geworden sind. Am Ausgang des Tunnels im Bereich Dresdner Straße wird eine Platzgestaltung angestrebt, bei der u. a. auch Fahrradabstellplätze vorzusehen sind.

8 Öffentlichkeitsarbeit und Service

Hinweis: Im Gegensatz zu den Festlegungen (F) sind im nachfolgenden Text die Erläuterungen nicht Bestandteil des Stadtratsbeschlusses.

8.1 Anforderungen

- F 8.1.1** Radverkehrsförderung braucht Marketing und Öffentlichkeitsarbeit. Marketing und Öffentlichkeitsarbeit sind im Rahmen der finanziellen und personellen Möglichkeiten begleitend zu allen Radverkehrsmaßnahmen der Stadt Chemnitz vorzusehen. Die Information der Öffentlichkeit über laufende Investitionen und Maßnahmen und über deren Rolle im Gesamtzusammenhang der Radverkehrsförderung sollte gewährleistet werden.

Erläuterung: Marketing und Öffentlichkeitsarbeit spielen erfahrungsgemäß eine wesentliche Rolle bei der Erhöhung des Radverkehrsanteils. Infolge der begrenzten Mittel und der zunächst notwendigen Konzentration auf Maßnahmen im Radverkehrsnetz kann nur ein Teil der in anderen Kommunen erfolgreichen Aktivitäten zur Öffentlichkeitsarbeit realisiert werden. Die Grundinformation über laufende Aktivitäten gehört dazu.

- F 8.1.2** Zur Verbesserung der Einhaltung der Verkehrsregeln wird die Stadt Chemnitz sich für die regelmäßige und für die Verkehrsteilnehmer nachvollziehbare Verkehrsüberwachung einsetzen.

Erläuterung: Damit die Akzeptanz der Verkehrsregeln nicht abnimmt und die Verkehrssicherheit sich verbessert, müssen Verkehrsteilnehmer darauf vertrauen können, dass Verkehrsregeln auch von anderen eingehalten werden und dies kontrolliert wird. Die Stadt Chemnitz hat hier nur wenig eigene Handlungsmöglichkeiten, wird das Anliegen aber z.B. gegenüber der Polizei vertreten.

8.2 Aktivitäten

- F 8.2.1** Umfassende und aktuelle Information über Maßnahmen und Vorhaben des Radverkehrs sollen neben Pressearbeit, Darstellungen im Amtsblatt und themenbezogenen Veröffentlichungen vor allem über den Internetauftritt der Stadt Chemnitz bereitgestellt werden. Es ist zu prüfen, welche Möglichkeiten der Kommunikation mit den Nutzern von Seiten der Stadt etabliert werden können.

Erläuterung: In welche Form die Darstellung im Internet erfolgen kann, ist in Zusammenwirken von Radverkehrsbeauftragtem und Pressestelle heraus zu arbeiten. Denkbar ist u. a. die Etablierung eines Newsletters mit aktuellen Informationen zum Radverkehr, die gleichzeitig auch über eine regelmäßige Kolumne im

Amtsblatt verbreitet werden können. Auch könnten die Informationen zum Radverkehr integraler Bestandteil eines noch einzurichtenden Mobilitätsportals auf dem Internetauftritt der Stadt Chemnitz werden.

F 8.2.2 Als weitere Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit sind die nachfolgend benannten Einzelmaßnahmen in Chemnitz mit Priorität (u.a. mit externen Akteuren) umzusetzen:

- gemeinsames Logo / Motto für Aktivitäten der Radverkehrsförderung entwickeln und verwenden
- Faltblätter zu verschiedenen Themen, z. B. in Gegenrichtung für den Radverkehr geöffnete Einbahnstraßen, Toter Winkel
- Pressemitteilungen zu aktuell in der Verwaltung anstehenden Themen der Radverkehrsförderung
- Fahrradtouren für Neubürger bzw. Radverkehrsinformationen in Neubürgerpaketen anbieten
- Aktivitäten von Kindergärten, um Kinder mit dem Radfahren bzw. Vorstufen dazu vertraut zu machen
- Unterstützung und Anregung der Aktivitäten von Schulen, die Kinder an das Radfahren heranführen, die Sicherheit erhöhen und der Verbesserung von und Information über geeignete Routen zur Schule dienen
- Herausgabe eines Fahrradstadtplans, der bereits jetzt schon günstig zu befahrende Routen einschließlich Zustandsinformationen und Steigungsverhältnissen zeigt
- Informationen an Kraftfahrer insbesondere zu seitlichen Sicherheitsabständen zum Radverkehr sowie zur Mitbenutzung der Fahrbahn durch den Radverkehr
- Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer bei Mischnutzung von Rad- und Fußgängerverkehr, insbesondere hinsichtlich der Schutzbedürfnisse von mobilitäts eingeschränkten oder älteren Personen.

Erläuterung: Die Auswahl beinhaltet relativ kostengünstige und für die Situation in Chemnitz passende Maßnahmen.

F 8.2.3 Im Zuge der Öffentlichkeitsarbeit zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind auch Radverkehrsthemen zu verfolgen. Themen sollten u. a. der Tote Winkel insbesondere bei Lastkraftwagen, das Abstandsverhalten und der Schulterblick von Abbiegern sein.

Erläuterung: Zu den benannten, in Chemnitz sehr wichtigen Themen liegen aus anderen Kommunen erfolgreiche Kampagnenbeispiele vor, die nachgenutzt werden könnten. Diese sollten Bestandteil einer gut geplanten und über mehrere Jahre konzipierten Kampagne für mehr Verkehrssicherheit sein. Ob eine solche Kampagne etabliert werden kann, hängt von den zur Verfügung stehenden finanziellen und personellen Ressourcen ab. Erste Ansätze wurden seit 2009 bereits im Rahmen einer Sicherheitskonzeption in enger Abstimmung mit der städtischen Unfallkommission erarbeitet.

F 8.2.4 Die Stadt Chemnitz beteiligt sich nach Möglichkeit an Erfolg versprechenden Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen zugunsten des Radverkehrs, die von Dritten oder übergeordneten Ebenen initiiert werden. Sie prüft die Realisierung einer eigenen, großen Kampagne zu den Themen Radverkehr und Verkehrssicherheit.

Erläuterung: Durch die Beteiligung können auch die Ziele der Chemnitzer Radverkehrspolitik, z.B. eine stärkere Nutzung des Fahrrades auf dem Arbeitsweg oder eine Verbesserung der Verkehrssicherheit, unterstützt und damit besser erreicht werden. Da noch nicht klar ist, ob die Übernahme oder Ergänzung einer externen Kampagne aussichtsreich ist, soll auch der Weg einer eigenen großen Kampagne geprüft werden.

F 8.2.5 Die Stadt Chemnitz unterstützt auch weiterhin die Entwicklung des Verleihsystems "Chemnitzer Stadtfahrrad" mit dem Ziel, ein kostengünstiges und niedrighschwelliges Grundangebot an Leihfahrrädern anzubieten. Die Unterstützung bezieht sich auf die Bekanntmachung des Angebotes, die Nutzung von Dienstleistungsangeboten und die Unterstützung im Standortaufbau, insbesondere bei der teilweisen Umstellung auf Pedelects.

Erläuterung: Mit dem Chemnitzer Stadtfahrrad verfügt Chemnitz über ein einfaches Leihsystem, welches in den letzten Jahren gewachsen ist. Die bisherige Unterstützung soll daher weitergeführt werden.

9 Administrative Rahmenbedingungen

9.1 Gremien

- F 9.1.1** Mindestens einmal jährlich ist unter Leitung des Tiefbauamtes eine Arbeitsgruppe zu aktuellen Fragen des Radverkehrs (AG Rad) in Chemnitz einzuberufen. In dieser sollen die erreichten Fortschritte, die erkennbaren Probleme und die anstehenden Projekte und Aufgaben diskutiert und strategische Verbesserungsvorschläge erarbeitet werden. Die Arbeitsgruppe soll die thematisch befassten Ämter, Vertreter der Stadtratsfraktionen und externe Akteure, wie z. B. Verbände, einschließen.

Erläuterung: Die Arbeitsgruppe soll eine verbesserte Zusammenarbeit der Beteiligten, ein gemeinsames grundlegendes Nachdenken über die nächsten Schritte der Radverkehrsförderung und die Einbeziehung der Erfahrungen und Aktivitäten externer Akteure ermöglichen. In vielen Großstädten existieren derartige Arbeitsgruppen bereits langjährig erfolgreich und tagen z. T. monatlich oder öfter.

- F 9.1.2** Die Stadt Chemnitz engagiert sich in überregionalen Arbeitsgruppen, z.B. in der „Radverkehrskonferenz Mitteldeutschland“ unter dem Dach der Metropolregion, um auf bessere Bedingungen für den Radverkehr und ein besseres Radverkehrsklima zu erreichen sowie den fachlichen Austausch zu pflegen. Sofern der Freistaat Sachsen seine Aktivitäten in der „Arbeitsgemeinschaft Radverkehr Sächsischer Kommunen“ wieder aufnimmt, bringt sich die Stadt Chemnitz auch hier aktiv ein.

Erläuterung: Die Ende 2008 vom SMWA in Umsetzung der Radverkehrskonzeption des Freistaates Sachsen gegründete Arbeitsgemeinschaft „Radverkehr Sächsischer Kommunen – RSK“ bot eine Chance zur Verbesserung der Radverkehrsförderung. Sie hat jedoch mangels Initiative des Freistaates Sachsen seit Mitte 2009 nicht mehr getagt. Ob und wann es von Seiten der Staatsregierung zu neuerlichen Aktivitäten im Bereich des Radverkehrs kommt, ist gegenwärtig nicht absehbar. Die Stadt Chemnitz hatte vor Gründung der AG RSK ein Netzwerk kommunaler Radverkehrsfachleute in sächsischen Kommunen initiiert. Dieses ging dann in der AG RSK auf. Gegenwärtig gibt es Aktivitäten zur Vernetzung der aktiven Kommunen über die Metropolregion Mitteldeutschland. Unter diesem Dach fand Ende 2011 die 1. Mitteldeutsche Radverkehrskonferenz statt, die nunmehr als dauerhafte Projektgruppe innerhalb der Metropolregion etabliert werden soll.

9.2 Abläufe

- F 9.2.1** Die Aktivitäten zur Umsetzung der Radverkehrskonzeption und zur Förderung des Radverkehrs unter dem Leitbild "Radverkehr als System" sollen von einem Radverkehrsbeauftragten innerhalb der Verwaltung koordiniert werden. Hier sind die bisherigen Aktivitäten des derzeitigen „Themenverantwortlichen Radverkehr“ im Tiefbauamt auszubauen.

Erläuterung: Die Erfahrungen deutscher und ausländischer Kommunen mit einer erfolgreichen Radverkehrsförderung zeigen, dass eine zentrale Koordinierung bei einem Radverkehrsbeauftragten sinnvoll ist. Eine entsprechende Personalausstattung sollte gesichert werden. Davon unbenommen ist die Fachkompetenz zu Radverkehrsfragen aller Akteure notwendig, die mit ihrem Handeln die Bedingungen für den Radverkehrs beeinflussen. Eine gute Orientierung hierfür bietet das aktuelle Planungs- und Entwurfs-Regelwerk sowie

die rechtlichen Vorschriften. Die Aufgabe soll auch darauf ausgerichtet sein, das kooperative Verhalten im Straßenverkehr zu fördern.

- F 9.2.2** Einmal jährlich ist ein öffentlicher Statusbericht zum Radverkehr an den Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss des Stadtrates zu erstellen. Der Bericht soll in kompakter Form die Aktivitäten der vergangenen 12 Monate reflektieren und einen Ausblick auf kommende Aktivitäten und Schwerpunkte geben. Er wird auch mit der o. a. AG Rad diskutiert.

Erläuterung: Eine aktive Radverkehrspolitik bedarf des Monitorings. Verwaltungsspitze, Politik und Öffentlichkeit brauchen Informationen über den aktuellen Stand, Probleme und Lösungsideen, um die Weiterentwicklung des Radverkehrs zu ermöglichen und den Hintergrund für die Bereitstellung der notwendigen finanziellen und personellen Ressourcen zu liefern. Der Bericht sollte nur die wichtigsten, d.h. strategisch relevanten Fragen thematisieren, z. B. Liste der wichtigsten zum Radverkehr getätigten Maßnahmen inkl. Investitionsvolumen, kurze Einschätzung der eingetretenen Veränderungen für den Radverkehr in der Stadt, aktuelle Problemfelder, deren Lösung des Handelns der Stadtpolitik bedürfen oder die nur durch Dritte lösbar sind, Ideen für die Weiterentwicklung des Radverkehrssystems über die aktuelle Beschlusslage des Stadtrates hinaus, wichtigste für die Folgejahre geplante Maßnahmen inkl. Investitionsvolumen, aktuelle Erkenntnisse zur Nachfrageentwicklung im Radverkehr und eine Karte, aus der eingetretene Veränderungen in der Verkehrsqualität des Radverkehrs hervorgehen.

- F 9.2.3** Die vorliegende Radverkehrskonzeption ist der Öffentlichkeit und der Akteuren der Radverkehrsförderung aktiv zur Kenntnis zu geben. Hierfür ist sie insbesondere auf der Website der Stadt Chemnitz zum Download bereitzustellen.

Erläuterung: Dies ist eine Voraussetzung, um eine Umsetzung zu gewährleisten.

- F 9.2.4** Durch regelmäßige Teilnahme an Schulungen, Konferenzen und Fortbildungen ist auch weiterhin zu gewährleisten, dass die mit Radverkehr befassten Mitarbeiter jeweils den aktuellsten Stand der Technik zum Radverkehr auf ihrem Gebiet kennen und für die Stadt Chemnitz nutzbar machen können.

Erläuterung: Gutes Fachwissen hilft Fehlplanungen, die später teuer korrigiert werden müssen, zu vermeiden. Das Tiefbauamt der Stadt Chemnitz hat in den vergangenen Jahren beste Erfahrungen sowohl mit der Teilnahme an Schulungen, Konferenzen und Fortbildungen durch einzelne Mitarbeiter, wie auch mit der Ausrichtung von Inhouse-Seminaren für das gesamte Amt gemacht. Diese Aktivitäten sollen fortgeführt und bei Bedarf auf weitere Akteure innerhalb der Stadtverwaltung ausgedehnt werden.

- F 9.2.5** Für den Radverkehr nutzbare Verkehrsflächen sollen bei ihrer Bauabnahme möglichst immer auch mit dem Fahrrad befahren werden, um radverkehrsrelevante Mängel besser zu erkennen.

Erläuterung: Die Bauabnahme bietet Gelegenheit, bauliche Mängel zu erkennen und Nachbesserungen zu veranlassen.

- F 9.2.6** Auch an Baustellen ist eine durchgängige und sichere Führung des Radverkehrs gemäß aktuellem Stand der Technik zu gewährleisten. Die Einhaltung der entsprechenden Regeln wird über die zuständigen Fachabteilungen im Tiefbauamt sicher gestellt. Beauftragte Baufirmen wird eine kompakte Darstellung an die Hand gegeben, um Informationslücken zu schließen. Jede Baustelle von mehr als 1 Woche Dauer ist mindestens einmal bezüglich der Einhaltung zu kontrollieren. Bei Baumaßnahmen auf dem Routennetz des Radverkehrs ist zwingend eine Abstimmung mit dem Radverkehrsbeauftragten durchzuführen.

Erläuterung: Ungenügend gesicherte Baustellen stellen für Radfahrer nicht nur eine Komforteinschränkung, sondern auch eine Gefahr da. Daher ist eine deutliche Qualitätsverbesserung nötig. Die Radverkehrsführung soll an Baustellen erkennbar und nicht unterbrochen sein. Ggf. soll die Befahrung benachbarter Flächen wie der Fahrbahn, z.B. für Fahrräder mit Anhänger, ermöglicht werden. Die Breitenanforderungen und Kurvenradien sollen beachtet und provisorische Bordabsenkungen eingesetzt werden. Der Stand der Technik unter besonderer Beachtung des Rad- und Fußverkehrs ist derzeit u. a. in einer Broschüre /10/ der AG-FSK in NRW dargestellt.

- F 9.2.7** Die Ansprechpartner in der Stadtverwaltung zu bestimmten Radverkehrsfragen sind auf der Website der Stadt und in anderen geeigneten Medien zu veröffentlichen.

Erläuterung: Damit soll es Nutzern vereinfacht werden, ihre Anliegen an die Verwaltung heranzutragen.

- F 9.2.8** Für die Entgegennahme von Mängelmeldungen von Nutzern zur Radverkehrswegweisung wird eine zentrale Stelle gemeinsam mit den benachbarten Landkreisen angestrebt, ggf. auch ergänzt durch eine internetgestützte Mängelmeldeplattform. Notwendige Maßnahmen zur Behebung der Mängel sollen baulastträgerübergreifend veranlasst werden

Erläuterung: Da Radverkehrswegweisung baulastträgerübergreifend funktionieren muss, ist eine entsprechende Koordination wichtig.

9.3 Ganzjahresnetz

- F 9.3.1** Die Gewährleistung des Winterdienstes richtet sich nach den gesetzlichen Grundlagen. Die Stadt Chemnitz strebt an, eine zunehmende Zahl von Verbindungen ganzjährig für den Radverkehr benutzbar zu halten. Auf den in Abbildung 9.1 dargestellten Verbindungen ist eine besonders hohe Bedeutung für die ganzjährige Nutzung durch den Radverkehr zu erwarten. Daher sollen dort die Radverkehrsanlagen durchgängig frei von Schnee und Eis gehalten und eine ganzjährige Befahrbarkeit gesichert werden. Die Erfahrungen bezüglich Aufwand und Nutzung sind auszuwerten und Schlussfolgerungen für eine Weiterentwicklung der Winterdienstpraxis auf ein Ganzjahresnetz zu ziehen.



Abbildung 9.1 Verbindungen mit besonderer Bedeutung für die ganzjährige Nutzbarkeit durch Radverkehr

Erläuterung: In der Stadt Chemnitz sind die Winter in der Regel mit relativ hohen Schneemengen verbunden, so dass ohne Winterdienstmaßnahmen Radfahren kaum möglich ist. Bislang, dies zeigen auch die Ergebnisse der Nutzerbefragung, geht daher die Nutzung des Fahrrades im Winter stark zurück. Auf den

gezeigten Relationen soll deshalb durch Winterdienstmaßnahmen die Befahrbarkeit gesichert und damit z.B. zwischen TU-Campus und Stadtzentrum eine höhere Verkehrsqualität erreicht werden. Die Maßnahmen konzentrieren sich zunächst auf ausgewählte Relationen, da Winterdienst einen erheblichen nichtinvestiven finanziellen Aufwand bedeutet und zunächst Erfahrungen zum Nutzen der Maßnahmen gesammelt werden sollen.

- F 9.3.2** Im Winterdienstdokument der Stadt Chemnitz sind die nötigen Festlegungen zur Sicherung des Winterdienstes auf den o. a. Radverkehrsverbindungen zu treffen. Zugleich ist darauf hinzuwirken, dass durch Schneeberäumung Radverkehrsanlagen und Furten nicht zusätzlich blockiert werden.

Erläuterung: Das Winterdienstdokument benennt die Prioritäten der Räumung entsprechend Verfügbarkeit der Finanzmittel und die Methoden der Beräumung. Trotz zusätzlicher Aktivitäten zur Freihaltung von Furten und Haltestellenbereichen sind Radverkehrsanlagen oft noch durch geschobenen Schnee blockiert, so dass hier weitere Verbesserungen im Ablauf notwendig sind.

9.4 Umsetzung der StVO-Novelle 2009/2013

- F 9.4.1** Die neuen Möglichkeiten, die sich seit 2009 aus der Novelle der Straßenverkehrsordnung und der zugehörigen Verwaltungsvorschriften ergeben, sind in Chemnitz im Sinne der Förderung des Radverkehrs aktiv zu nutzen und Prüfpflichten regelmäßig wahrzunehmen.

Erläuterung: Mit der StVO-Novelle 2009/2013 wurden umfangreiche Änderungen auch zum Radverkehr in die StVO und die VwV-StVO eingefügt. Ziel ist es u. a., die benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen zu reduzieren und größere Handlungsspielräume für die Planungs- und Straßenverkehrsbehörden für die Förderung und Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs zu ermöglichen. Diese Handlungsspielräume betreffen eine Vielzahl von Themen (Einbahnstraßen, Sackgassen, Fahrradstraßen, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Bussonderfahrstreifen, Furten, Lichtsignalanlagen, Geschwindigkeiten, Umleitungsbeschilderungen), die fallkonkret zu berücksichtigen sind. Prüfpflichten betreffen z. B. die sichere Führung des Radverkehrs bei Bussonderfahrstreifen und bei erhöhten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten.

- F 9.4.2** Die Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung ist für die in Anlage 8 entsprechend gekennzeichneten Einbahnstraßen vorzubereiten und nach Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde umzusetzen.

Erläuterung: Aufgrund der guten Erfahrungen mit der Freigabe in Gegenrichtung hat der Gesetzgeber nach sorgfältiger Forschung die Kriterien zur Freigabe weiter reduziert und vereinfacht. Dies bietet die Möglichkeit, über die Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung das Nebennetz noch durchlässiger und damit attraktiver für den Radverkehr zu machen. Für die in der Anlage gekennzeichneten Einbahnstraßen ergab sich aus der Vorprüfung, dass die grundlegenden Kriterien für eine Freigabe erfüllt sind.

- F 9.4.3** Bei den in Anlage 8 benannten Sackgassenbeschilderungen soll die Durchlässigkeit für den Rad- bzw. Fußverkehr angezeigt werden.

Erläuterung: Mit der StVO-Novelle 2009 wurde auch ausdrücklich die Möglichkeit benannt, die Durchlässigkeit von Sackgassen für den Rad- bzw. Fußverkehr durch Verwendung spezieller Schilder anzuzeigen. Obwohl die Stadt Chemnitz schon länger so verfährt, gibt es dennoch Stellen mit Handlungsbedarf.

- F 9.4.4** Der Bestand an benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen ist hinsichtlich der Notwendigkeit des Weiterbestehens der Benutzungspflicht regelmäßig zu überprüfen.

Erläuterung: Die Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen ist nach VwV-StVO nur zulässig, wenn eine bestimmte Notwendigkeit (besondere Gefahrenlage) besteht und die Anlage gleichzeitig bestimmten Qualitätsanforderungen entspricht. Da sich beide Voraussetzungen im Lauf der Zeit ändern können, ist eine regelmäßige Prüfung erforderlich. Die Streckenanalyse zur Radverkehrskonzeption hat gezeigt, dass es mehrere Strecken mit aktuell vertieftem Prüfungsbedarf gibt.

9.5 Finanzierung

F 9.5.1 Neben der Verbesserung der Nutzbarkeit und des Ausbaus des Radverkehrsnetzes im Zuge des allgemeinen Straßenaus- und -umbaus sowie der Straßenunterhaltung ist die Radverkehrsförderung durch ein jährliches Finanzbudget in Höhe von 0,6 Mio. EUR abzusichern. Die Zuordnung in Mittel im Investitions- bzw. im Ergebnishaushalt erfolgt in den jährlichen Haushaltplänen der Stadt Chemnitz.

Erläuterung: Mit einem festgelegten jährlichen Budget für die Förderung des Radverkehrs können sichtbare Fortschritte erreicht werden, da die Verbesserungen sich nicht allein auf infrastrukturelle Maßnahmen im Zuge des allgemeinen Straßenbaus beschränken. Mit etwa 2,5 EUR pro Einwohner und Jahr liegt der gewählte Ansatz noch unter demjenigen fahrradfreundlicher Städte, wo dieser mit 5 bis 10 Euro pro Einwohner und Jahr angegeben wird. Zusätzlich können über Förderprogramme bei Vorliegen von Eigenmitteln weitere Summen aktiviert werden.

F 9.5.2 Die Mittel aus dem festen jährlichen Finanzbudget zur Radverkehrsförderung sollen auf die einzelnen Handlungsfelder der Radverkehrsförderung in etwa wie in Abbildung 9.2 dargestellt aufgeteilt werden (Größenordnung).

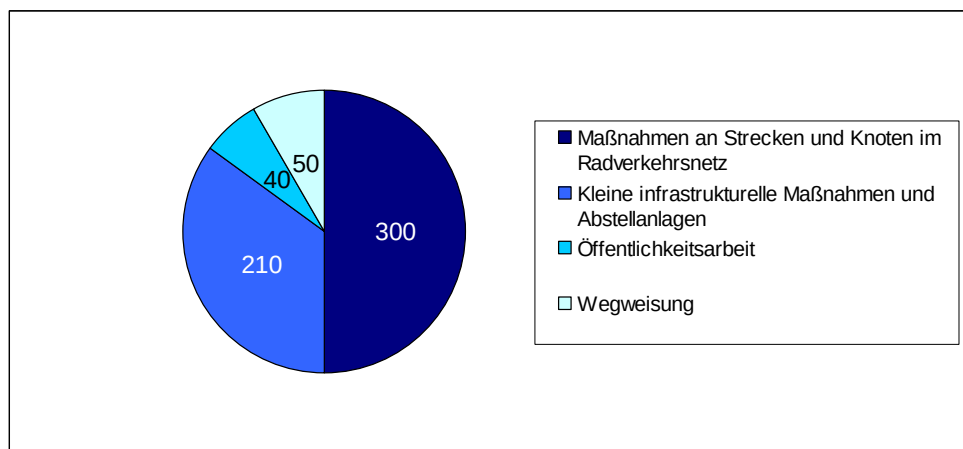


Abbildung 9.2 Angestrebte Verteilung der Mittel für den Radverkehr auf die einzelnen Handlungsfelder (Angaben in T EUR)

Erläuterung: Neben der langfristig wirkenden Prioritätensetzung für Maßnahmen im Radverkehrsnetz ist es notwendig, im laufenden Jahr auf aktuell eintretende kleinere Probleme reagieren zu können, verkehrsorganisatorische Maßnahmen umzusetzen und Netzlücken im Nebennetz, die wegen der geringen Mittelaufwendungen bzw. einer zu erwartenden hohen Radverkehrsnachfrage besonders lohnenswert erscheinen, schließen zu können. Es ist davon auszugehen, dass die Öffentlichkeitsarbeit mit fortschreitenden infrastrukturellen Verbesserungen eine größere Bedeutung erhält. Für die Radverkehrswegweisung sind in den ersten Jahren die Investitionen inklusive Planung zu leisten, danach sinkt der Aufwand etwas, weil nur noch die Unterhaltung anfällt. Insofern wird sich die Aufteilung des jährlichen Finanzbudgets auf die verschiedenen Handlungsfelder im Laufe der Zeit verschieben.

F 9.5.3 Wenn Stellplatzablösegebühren eingenommen werden, sind mindestens 12% davon für Maßnahmen des Radverkehrs zu verwenden. Dies entspricht dem angestrebten Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen.

Erläuterung: Die Verwendung der Stellplatzablösegebühren ist nach Verwaltungsvorschrift zur sächsischen Bauordnung ausdrücklich möglich ("Zu den sonstigen Maßnahmen zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr nach Satz 3 Nr. 2 gehören insbesondere die Errichtung von Anlagen, die den Bedarf an Parkeinrichtungen verringern, zum Beispiel der Bau neuer Fahrradwege oder die Errichtung von Fahrradabstellanlagen.").

10 Verzeichnisse und Quellen

10.1 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 2.1	Anteile des Radverkehrs an allen zurückgelegten Wegen in verschiedenen Städten (Quelle: System repräsentativer Verkehrsbefragungen 2008)	6
Abbildung 2.2	Radverkehr als System (Quelle: Nationaler Radverkehrsplan 2002 - 2012)	8
Abbildung 3.1	Struktur der Befragungsteilnehmer	11
Abbildung 3.2	Fahrradnutzung der Befragungsteilnehmer	11
Abbildung 3.3	Bewertung Radverkehrsbedingungen Alltag	12
Abbildung 3.4	Bewertung Radverkehrsbedingungen Freizeit und Tourismus	12
Abbildung 3.5	Präferierte Verteilung von Finanzressourcen für Radverkehrsmaßnahmen	13
Abbildung 3.6	Zahlungsbereitschaften Fahrradparken	14
Abbildung 3.7	In Chemnitz verfolgtes Routennetz des Radverkehrs (Tiefbauamt, März 2011)	16
Abbildung 3.8	Zufriedenheit mit den Schulwegen	19
Abbildung 3.9	Schülerzahl und Zahl der Fahrradabstellplätze	21
Abbildung 3.10	Angebot Bike+Ride (Anzahl Abstellplätze)	24
Abbildung 3.11	Aktivitäten der Kindertageseinrichtungen bezüglich Radfahren	26
Abbildung 4.1	Innenstadtnahe Ringe (orange) zur Netzverknüpfung und Umfahrung der Fußgängerzonen (innen: Zentrumsring, außen: Wegweisungsring)	28
Abbildung 5.1	Pfeilwegweiser (links) und Zwischenwegweiser (rechts) nach bundesweitem Standard der Radverkehrswegweisung	32
Abbildung 5.2	Ergänzung der Zielwegweiser durch Knotenpunktnummern (Weiß auf grünem Grund)	33
Abbildung 9.1	Verbindungen mit besonderer Bedeutung für die ganzjährige Nutzbarkeit durch Radverkehr	47
Abbildung 9.2	Angestrebte Verteilung der Mittel für den Radverkehr auf die einzelnen Handlungsfelder (Angaben in T EUR)	49

10.2 Abkürzungsverzeichnis

DTV	durchschnittlicher täglicher Verkehr
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Mio.	Millionen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen (TU Dresden)
VMS	Verkehrsverbund Mittelsachsen

10.3 Quellenverzeichnis

- /1/ Ermittlung von Radverkehrspotenzialen in Sachsen - Strategien und Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes, Sächsisches Staatsministerium für Umwelt und Landwirtschaft, 2001/02
- /2/ Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Nationaler Radverkehrsplan 2020 - Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln, Berlin 2012
- /3/ Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2005, Freistaat Sachsen, Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit, Dresden 2005
- /4/ Verkehrsentwicklungsplan 2015, Beschluss, Stadt Chemnitz - Die Oberbürgermeisterin, Bürgermeisteramt/Tiefbauamt, Chemnitz 2007
- /5/ Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN, Ausgabe 2008), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2008
- /6/ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2010
- /7/ Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2006
- /8/ Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 1998
- /9/ Richtlinien zur Fahrradwegweisung im Freistaat Sachsen, Anlage 6 der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2005, Freistaat Sachsen, Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit, Dresden 2005
- /10/ Baustellenabsicherung im Bereich von Geh- und Radwegen, Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V., 2. Auflage 2009

10.4 Impressum

Herausgeber:

Stadt Chemnitz - Die Oberbürgermeisterin
Bürgermeisteramt / Tiefbauamt

Bearbeitung:

ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH
Leipziger Straße 120 01127 Dresden
(Michael Haase (Projektleitung), Matthias Pfeil)

Stand:

5. Februar 2013

Radverkehrskonzeption

Legende

Führungsform Radverkehr

- Anliegerfahrbahn
- Busspur
- Fußgängerbereich
- Fahrbahn, Tempo 30
- Fahrbahn, Tempo 40
- Fahrbahn, Tempo 50
- Fahrbahn, Tempo > 50
- Fahrbahn + Gehweg / Rad frei
- Fahrbahn + nicht benutzungspflichtiger Radweg
- Gemeinsamer Geh- und Radweg
- Radfahstreifen
- Radweg
- Radweg linksseitig
- Radweg beidseitig
- Wechsel Seitenraum + Fahrbahn
- Führungswechsel im Seitenraum
- Schutzstreifen
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Weg
- Radweg ohne Benutzungspflicht

Hinweis: Seitenrichtige Anzeige ist von der Digitalisierungsrichtung abhängig

0 1000 2000 3000 m



Anlage 1:
Vorhandene Führungsformen des
Radverkehrs
Stand: 24.01.2012

**ISUP Ingenieurbüro
für Systemberatung und Planung GmbH**

Verkehr | Mobilität | Logistik



Ausschnitt Innenstadt

Radverkehrskonzeption

Legende

Abweichung Führungsform

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

weitere Strecken (Wege)

- - - Befahrbarkeit gut
- - - Befahrbarkeit mäßig
- - - Befahrbarkeit schlecht
- - - unbefahrbar / existiert nicht
- - - nicht bewertet

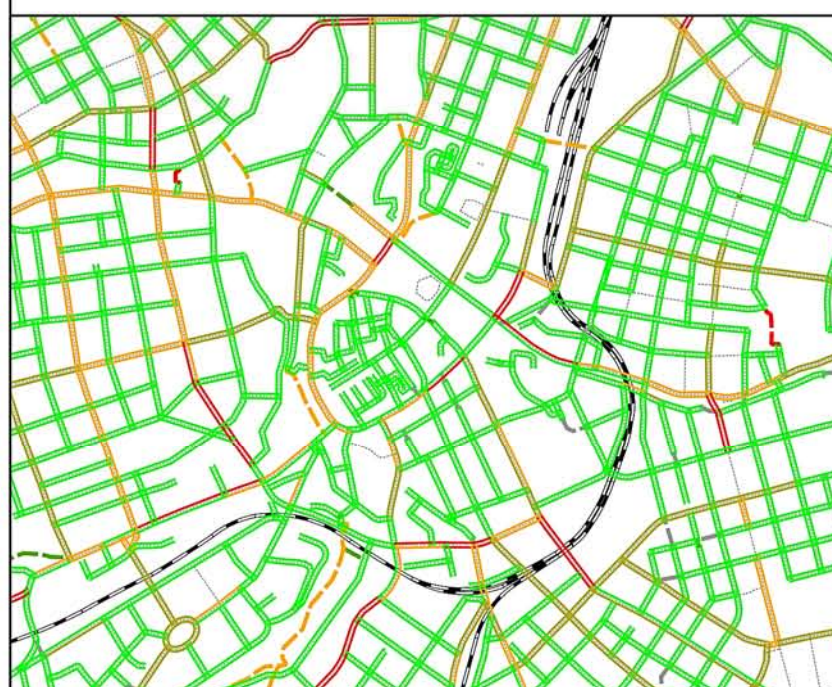
Gezeigt wird, um wie viele Stufen die vorhandene Führungsform des Radverkehrs von der nach ERA 2010, Bilder 7 und 8, notwendigen Führungsform abweicht.

Hinweis: Seitenrichtige Anzeige ist von der Digitalisierungsrichtung abhängig

0 1000 2000 3000 m



Anlage 2:
Abweichung der vorh. Führungsformen des
Radverkehrs von ERA-Vorgaben
Stand: 24.01.2012



Ausschnitt Innenstadt

Radverkehrskonzeption

Legende

Abstellanlagen im öffentlichen Raum

● Felgenklemmer, ohne Dach

● Felgenklemmer, mit Dach

● Bügel, ohne Dach

● Bügel, mit Dach

● sonstige, ohne Dach

● sonstige, mit Dach

Kindertagesstätten

▲ mit nicht ausreichenden Fahrradständern

Schulen

● mit nicht ausreichenden Fahrradständern

Hinweis: Die Punktgröße entspricht der Kapazität

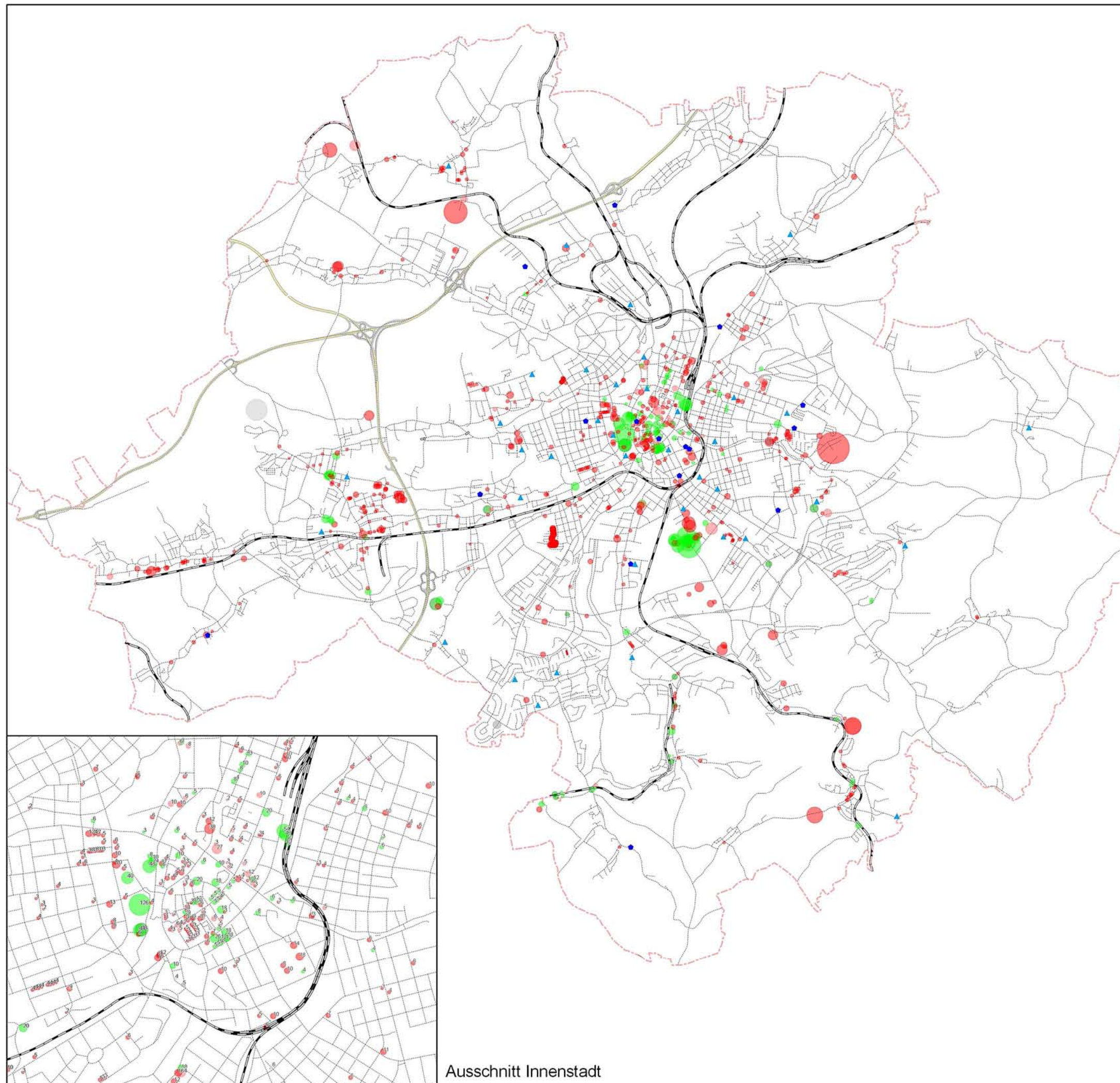
0 1000 2000 3000 m



Anlage 3:
Übersicht zu Fahrradabstellanlagen im
öffentlichen Raum
Stand: 05.01.2012

**ISUP Ingenieurbüro
für Systemberatung und Planung GmbH**

Verkehr | Mobilität | Logistik



Ausschnitt Innenstadt

Radverkehrskonzeption

Legende

Radverkehrsnetz_2013-01-23

— Stadtnetz (Kategorie II und III nach RIN*)

— Stadtnetz, Ring

- - - Stadtnetz, vorläufige Führung

— Netzverdichtungen (Kategorie IV nach RIN*)

→ Weiterführung ins Umland (schematisch)

→ "

Freigabe Fußgängerzone für Radverkehr

Netzkorridor (vertieft untersuchen)

- 1 Ost-West-Verbindung Kaßberg
- 2 Fürstenstraße bis Frankener Straße
- 3 Süd-Ost-Achse

*) RIN: Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, Ausgabe 2008, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln

0 1000 2000 3000 m



Anlage 4:
Radverkehrsnetz für den
Alltagsradverkehr Chemnitz
Stand: 04.02.2013

ISUP Ingenieurbüro
für Systemberatung und Planung GmbH

Verkehr | Mobilität | Logistik



Ausschnitt Innenstadt

Radverkehrskonzeption

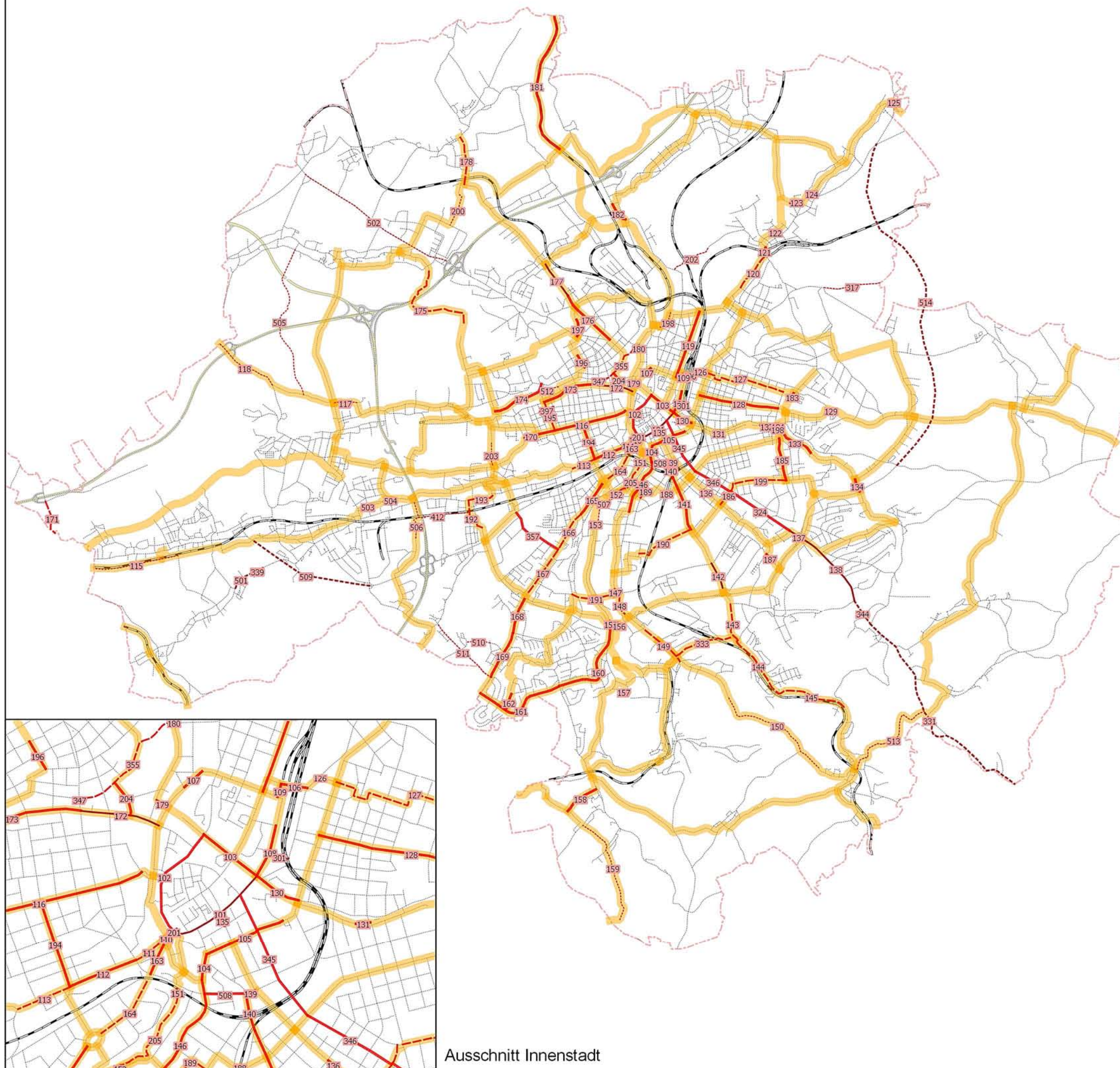
Legende

Massnahmen

- Priorität 1
- - - Priorität 2
- ⋯ Priorität 3
- Sowieso-Maßnahme
- ⋯ Maßnahmen Dritter (andere Straßenbaulast)

Wegweisungsnetz

- mit Wegweisung zu versehende Strecke



Ausschnitt Innenstadt

0 1000 2000 3000 m



Anlage 5:
Übersicht streckenbezogene
Einzelmaßnahmen
Stand: 05.02.2013

**ISUP Ingenieurbüro
für Systemberatung und Planung GmbH**

Verkehr | Mobilität | Logistik



Radverkehrskonzeption

Legende

Wegweisungsnetz

mit Wegweisung zu versehende Strecke

Wegweisungs-Zielorte

Hauptziel (Chemnitz)

Hauptziel (SachsenNetz Rad)

Unterziel (Chemnitz)

Unterziel (außerhalb)

Radtouristische Routen (überw. Bestandswegw.)

SachsenNetz Rad

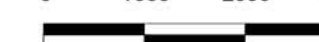
Stadtrouten

Kürzel der Hauptziele

ACZ Altkemnitz
ADE Adelsberg
ANN Annaberg-Buchholz
BOR Borna
C Chemnitz (Zentrum)
EIN Einsiedel
FEL Felsendome
FLÖ Flöha
GLÖ Glösa
GRÜ Gröna
HBF Hauptbahnhof
HIL Hilbersdorf
HOE Hohenstein-Ernstthal

HUT Hutholz
LIO Limbach-Oberfrohna
KLA Klaffenbach
MIT Mittweida
RAB Rabenstein
ROC Rochlitz
RÖH Röhrsdorf
ROT Rottluff
STO Stollberg
TU TU Chemnitz
WIT Wittgensdorf
YOR Yorckgebiet
ZEI Zeisigwald

0 1000 2000 3000 m



Anlage 7:
Wegweisungsnetz und radtouristisches Netz
Stand: 05.02.2013

ISUP Ingenieurbüro
für Systemberatung und Planung GmbH

Verkehr | Mobilität | Logistik



Ausschnitt Innenstadt

Radverkehrskonzeption

Legende

Einbahnstraßen

— Einbahnstraße öffnen*

Sackgassen

— falsche Sackgasse ändern**

Anlieger

— Anliegerbeschränkung aufheben***

*) Die Einbahnstraße könnte nach erster Prüfung für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet werden. Weitere bauliche oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen können dazu nötig sein.

**) Eine Sackgassenbeschilderung zeigt nicht an, dass eine Weiterführung für den Fuß- und/oder Radverkehr existiert.

***) Verkehrsrechtlich ist nur Anliegerverkehr erlaubt und damit auch durchgehender Radverkehr ausgeschlossen.

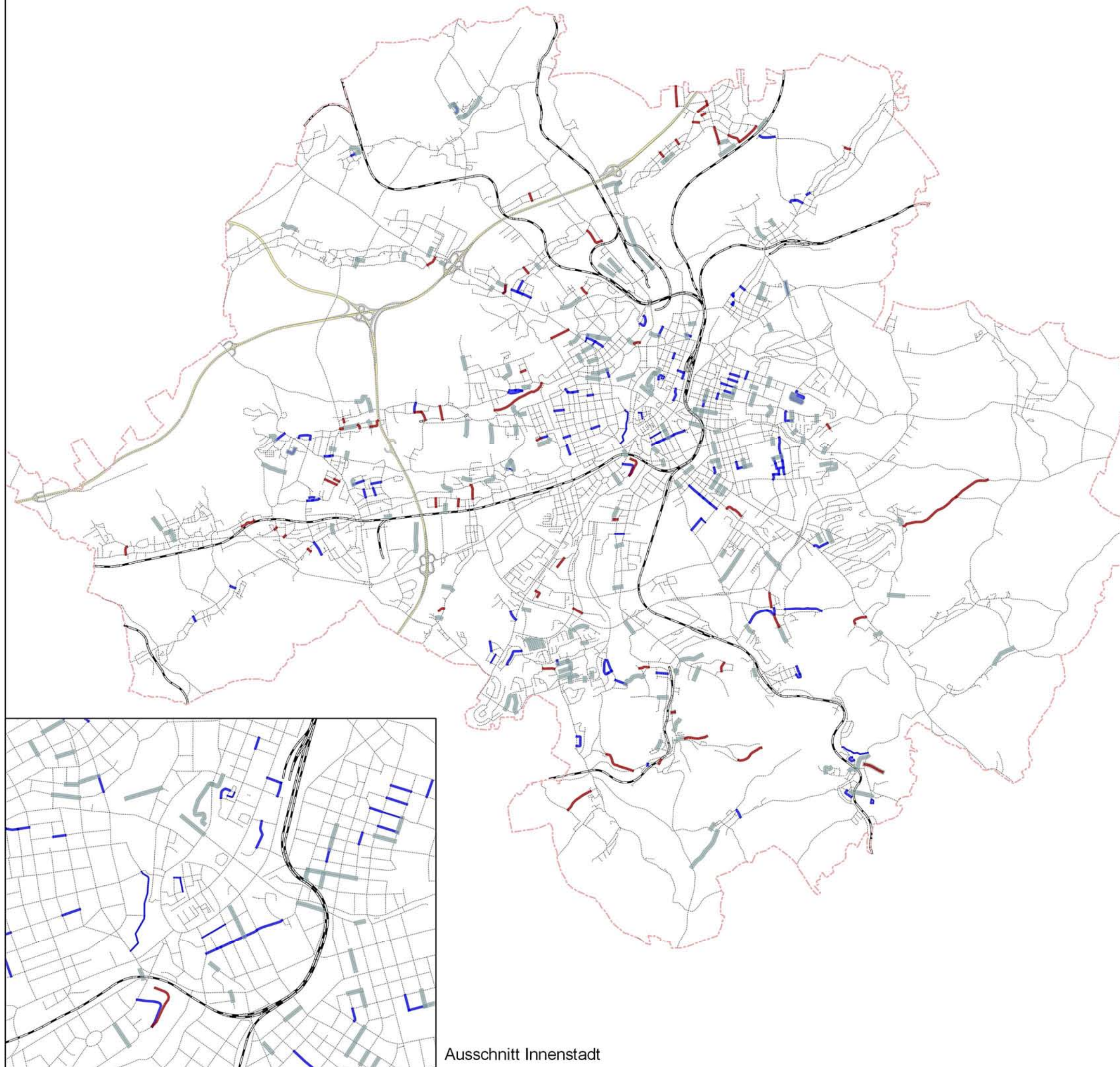
0 1000 2000 3000 m



Anlage 8:
Maßnahmen zur Umsetzung der StVO-
Novelle
Stand: 04.02.2013

ISUP Ingenieurbüro
für Systemberatung und Planung GmbH

Verkehr | Mobilität | Logistik



Ausschnitt Innenstadt

Anlage 6:

Maßnahmenliste Netz (Vorschläge)

Hinweise:

Die benannten Maßnahmen können sich infolge der Projektplanung, von verkehrsrechtlichen Anordnungen und von fachbehördlichen Prüfungen verändern

Die Prioritätenzuordnung folgt dem Grundsatz, möglichst rasch spürbar positive Effekte für den Radverkehr zu erreichen.

Priorität 1 und 2 erhielten Maßnahmen

- die in bevölkerungsdichter Zentrumsnähe liegen,
- ein sehr grundlegendes Problem des Radverkehrs lösen
- bei relativ hohen Effekten kostengünstig sind.

Priorität 3 erhielten Maßnahmen

- die vergleichsweise teuer sind,
- nur relativ wenig Einwohner erreichen oder
- einen langen planerischen Vorlauf haben.

Priorität S bezeichnet sogenannte „Sowieso-Maßnahmen“. Damit sind Radverkehrsführungen gemeint, die im Zuge von allgemeinen Straßenbaumaßnahmen mit entstehen, wie z. B.:

- Markierung von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen im Zuge von Deckensanierungen und
- Radverkehrsanlagen bei Straßenneubau oder Straßenumbau

Priorität D sind Maßnahmen Dritter, z.B. wenn die Straßenbaulast nicht bei der Stadt Chemnitz liegt.

sonstige Maßnahmen zeigen erkannten Handlungsbedarf ohne Zuordnung zu Prioritäten

Nr.	Straße	von ... bis	Beschreibung	Priorität (S = sowieso, D = andere Straßenbaulast)
101	Bahnhofstraße	Zwickauer Straße bis Brückenstraße	Optimierung Radverkehrsanlagen (beide Richtungen) inklusive Querungsmöglichkeiten (als Teil eines allgemeinen Straßenumbaus)	S
102	Theaterstraße	Zwickauer Straße bis Brückenstraße	Realisierung Radverkehrsanlagen (beide Richtungen) im Zuge Chemnitzer Modell	S
103a	Brückenstraße	Bahnhofstraße bis Theaterstraße	Beseitigung von Einzelmängeln an den Radverkehrsanlagen (enge Radien, Masten, Oberflächen, Kanten, Drückampeln, fehlender Sicherheitstrennstreifen)	1
103b	Brückenstraße	Bahnhofstraße bis Theaterstraße	Städtebauliche Neuordnung des Straßenraums	S
104	Annaberger Straße	Aue bis Annenstraße	Radverkehrsanlagen anlegen (nordwärts Radweg, südwärts Radfahrstreifen)	1
105	Annenstraße	Theresenstraße bis Annaberger Straße	Einbahnstraße in Gegenrichtung für Radverkehr öffnen, dazu Radfahrstreifen anlegen und Fahrspur wegnehmen sowie 3 LSA anpassen	1
106	Tunnel Hbf	Dresdner Straße bis Minna-Simon-Straße	Verbesserung der Sichtverhältnisse und der sozialen Sicherheit	1
107	Schloßstraße	Arndtstraße bis Georgstraße	beidseitig Oberflächenverbesserungen	1
108	Bahnhofstraße	Brückenstraße bis Carolastraße	Radverkehrsanlagen anlegen (durch Markierung, vgl. Vorplanung PGV)	S
109a	Mauerstraße	Georgstraße bis Minna-Simon-Straße	Einbahnstraße in Gegenrichtung für Radverkehr öffnen	1
109b	Mauerstraße	Georgstraße bis Minna-Simon-Straße	Oberfläche verbessern (beide Richtungen) im Zuge Chemnitzer Modell	S
110	Zwickauer Straße	Bahnhofstraße bis Schadestraße	Querungsmöglichkeiten optimieren (direkter) und Oberfläche verbessern	2
111	Zwickauer Straße	Schadestraße bis Reichsstraße	Beseitigung von Einzelmängeln (Radien, Oberfläche, Wartezeiten, Furt an Fahrbahnrand, Sichtfelder)	2
112	Zwickauer Straße	Reichsstraße bis Barbarossastraße	Verbesserung der Radverkehrsführung an 2 Knotenpunkten (u. a. Furt an Fahrbahnrand, Radfahrstreifen KP Barbarossastraße landwärts)	1
113	Zwickauer Straße	Barbarossastraße bis Michaelstraße	Beseitigung von Einzelmängeln (Radien, Oberfläche, Masten, Sichtfelder, Wahrnehmbarkeit linksfahrender Radverkehr, Umbau KP Ulmenstraße mit anbindung Kappelbachgrünzug, Radverkehrsführung Ulmenstraße bis Michaelstraße, Anpassung Radverkehrsführung Michaelstraße, Neumarkierung Furten)	2
115	verlängerter Schachtweg	Karlstraße bis Stadtgrenze	Oberfläche verbessern (beide Richtungen)	3
116	Weststraße	Kaßberggauffahrt bis Kochstraße	Schutzstreifen beidseitig (Machbarkeit prüfen, da Breite im Grenzwert)	1
117	Kreisigstraße	Am Naturtheater bis Röhrsdorfer Straße	beidseitig Oberflächenverbesserungen	3
118	Oberfrohaer Straße	Kreisigstraße bis Stadtgrenze	Radweg anlegen (beide Richtungen)	3
119	Straße der Nationen	Georgstraße bis Emilienstraße	Schutzstreifen beidseitig (inklusive Sicherheitstrennstreifen, ggf. ruhenden Verkehr ordnen)	1
120	Hilbersdorfer Straße	Helmholtzstraße bis Frankenberger Straße	Oberfläche verbessern (beide Richtungen)	2
121	Frankenberger Straße	Hilbersdorfer Straße bis Glösaer Straße	Beseitigung von Einzelmängeln (westlichen Gehweg für Benutzung in beide Richtungen freigeben, punktuelle Verbreiterungen, 2 Rad-/Gehwegüberfahrten)	1
122	Lichtenwalder Straße	Krügerstraße bis Otto-Planer-Straße	Oberfläche verbessern (beide Richtungen)	2
123	Eichendorfstraße	Max-Saupe-Straße bis Lichtenwalder Straße	Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung öffnen	1
124	Mittweidaer Straße	Silcherstraße bis Eberhardsteig	Gehweg für Radverkehr freigeben	1
125	Frankenberger Straße	Mittweidaer Straße / Harrasstraße	Querungshilfe (Mittelinsel) anlegen	2
126	Lessingstraße	Knoten mit Dresdner Straße	Querungshilfe (Mittelinsel, Alternative LSA) anlegen und Radverkehr Linkseinbiegen gestatten	1
127	Lessingstraße / Sebastian-Bach-Straße / Beethovenstraße	Hainstraße bis Yorckstraße	Oberfläche verbessern (beide Richtungen) und eine Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung öffnen	2

Nr.	Straße	von ... bis	Beschreibung	Priorität (S = sowieso, D = andere Straßenbaulast)
128	Fürstenstraße	Hainstraße bis Yorckstraße	Schutzstreifen beidseitig (inklusive Sicherheitstrennstreifen, ggf. ruhenden Verkehr ordnen); beidseits Durchfahrtmöglichkeiten für Radverkehr in Uhlandstraße schaffen	1
129	Kutusowstraße	Fürstenstraße bis Verbindungsweg	Oberfläche verbessern (beide Richtungen)	2
130a	Augustusburger Straße	Bahnhofstraße bis Uferstraße	Beseitigung von Einzelmängeln (Raden, Bordabsenkungen, Aufstellbereich Linksabbiegen markieren)	2
130b	Augustusburger Straße	Uferstraße bis Bahnhofstraße	Schutzstreifen abmarkieren; zusätzlich per Wegweisung auf linksliegende Führung hinweisen	1
131	Uferstraße	Jahrnstraße bis Clausstraße	Beseitigung von Einzelmängeln (Sackgassen-Zusatz ergänzen, Poller entfernen bzw. kenntlich machen)	1
132	Uferstraße	Kreherstraße bis Pfarrstraße	Beseitigung von Einzelmängeln: Poller entfernen bzw. kenntlich machen	1
133	Adelsbergstraße	Geibelstraße bis Olbersdorfer Straße	Beseitigung von Einzelmängeln (mehrfach Poller entfernen bzw. kenntlich machen; Bordkante sanieren; an Geibelstraße Linksabbiegen und Geradeausfahren legalisieren)	1
134	Adelsbergstraße	W.-Klippel-Str. bis Südring	rechtzeitigen Hinweis auf Streckenverbot linksabbiegend ergänzen	1
135	Reitbahnstraße	Bahnhofstraße bis Moritzstraße	südöstlichen Seitenraum als gemeinsame Fläche für Fuß- und Radverkehr (beide Richtungen) entwickeln (Treppe entfernen, verbreitern, Fahrbeziehungen am Knoten Moritzstraße herstellen)	1
136	Bernsdorfer Straße	Gutenbergstraße bis Sennefelder Straße	beidseitig neben Haltestellen Schutzstreifen oder zumindest Fahrradpiktogramme auf Fahrbahn prüfen	1
137	Zschopauer Straße	Rosa-Luxemburg-Straße bis Richterweg	Beseitigung von Einzelmängeln (Radwege sanieren; Bordabsenkung für Linksabbieger in R.-Luxemburg-Straße anlegen; freie Rechtsabbieger entfernen)	S
138	Zschopauer Straße	Richterweg bis Gornauer Straße	Radwege anlegen	S
139a	Bernsbachplatz	Reichenhainer Straße bis Reitbahnstraße	in beiden Richtungen Aufstellflächen für direkte Linksabbieger abmarkieren und zusätzlich indirektes Linksabbiegen ermöglichen (Gehwegfreigabe, Aufstellflächen, Signalprogramme, Grünfahrbahn entfernen)	1
139b	Bernsbachplatz	Reichenhainer Straße bis Fritz-Reuter-Straße	Fahrbeziehung in beiden Richtungen für Radverkehr ermöglichen (nordwärts: Nutzung Linksabbiegespur und Bordabsenkung, südwärts Radfahrsignal und Bordabsenkung)	1
140	Reichenhainer Straße	Bernsbachplatz bis Fraunhoferstraße	Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen abmarkieren (beide Richtungen)	1
141	Reichenhainer Straße	Fraunhoferstraße bis Thüringer Weg	bei Radfahrstreifen neben parkenden Kfz Sicherheitstrennstreifen abmarkieren	1
142	Reichenhainer Straße	W.-Seelenbinder-Straße bis Südring	anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen schaffen im Zuge Straßensanierung	S
143	Reichenhainer Straße	Gornauer Straße bis Jägerschloßchenstraße	Querungshilfe zum Erreichen und Verlassen des linksliegenden Radweges anlegen	2
144	Erfenschlager Straße	Gornauer Straße bis An der Ölmühle	Radweg anlegen (beide Richtungen); vorab ggf. Gehweg freigeben	2
145	Erfenschlager Straße	An der Ölmühle bis Niederwaldstraße	Radweg anlegen (beide Richtungen, ggf. direkt am Fluss); vorab ggf. Gehweg freigeben	2
146	Annaberger Straße	Aue bis Rößlerstraße	Radfahrstreifen anlegen (beide Richtungen) zu Lasten Fahrstreifen; Anpassungsmaßnahmen (Ummarkierungen, Programmierung, Borde) an 4 Knotenpunkten	1
147	Paul-Gruner-Straße	Krenkelstraße bis Scheffelstraße	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche inklusive Verbesserung der Querbarkeit der Straßenbahnschienen	2
148	Annaberger Straße	Scheffelstraße bis vor Südring	Radfahrstreifen anlegen (beide Richtungen) zu Lasten Fahrstreifen, damit auch Entschärfung Tankstellenzufahrten; Anpassungsmaßnahmen (Ummarkierungen, Programmierung, Borde) an 1 Knotenpunkt	2
149	Annaberger Straße	Südstraße bis Pfarrhübel	Radfahrstreifen anlegen (beide Richtungen) zu Lasten Fahrstreifen; Anpassungsmaßnahmen (Ummarkierungen, Programmierung, Borde) an 2 Knotenpunkten	2
150	Pfarrhübel	An den Eichen bis Harthauer Weg	Oberfläche verbessern (beide Richtungen)	3
151	Stadtpark	Bahnüberführung	Umlaufsperrung entfernen	1
152	Stadtpark	Querung Beckerstraße	Vorrang der Radroute einrichten (Beschilderung, Plateauanhebung, Sichtfelder)	1

Nr.	Straße	von ... bis	Beschreibung	Priorität (S = sowieso, D = andere Straßenbaulast)
153	Stadtpark	Querung Schumannstraße / Gluckstraße	Vorrang der Radroute einrichten (Beschilderung, Plateauanhebung, Sichtfelder), Alternative: Verbesserung der Befahrbarkeit	1
154a	H.-Sturm-Weg	Querung Scheffelstraße	Poller entfernen bzw. kenntlich machen	1
154b	H.-Sturm-Weg	Querung Scheffelstraße	LSA auf regelmäßiges Grün bzw. Scheleifen/Videodetektion umstellen (statt Drückknopf)	3
155	H.-Sturm-Weg	Übergang zu Helbersdorfer Straße	Poller entfernen bzw. kenntlich machen	1
156	Stadtpark	Unterquerung Südring	Poller entfernen bzw. kenntlich machen und 1 Umlaufsperre entfernen	1
157	Stadtpark	Einmündung Auf der Kuppe	Umlaufsperre entfernen	1
158	Wasserschloßweg	Klaffenbacher Hauptstraße bis Kircheck	Verlegung der Beschilderung von würschnitznahmen Weg weiter nördlich	1
159	Kircheneck / Im Wiesengrund	Wasserschloßweg bis Eisenweg	Oberflächenverbesserung, Entfernen von 2 Pollern und 2 Querrinnen	3
160	Markersdorfer Straße, Wolgograder Allee	Südring bis Chemnitzer Straße	beidseits Radfahrstreifen zu Lasten eines Fahrstreifens anlegen (bessere Führungskontinuität)	1
161	Wolgograder Allee	Chemnitzer Straße bis Stollberger Straße	beidseits Schutzstreifen abmarkieren, Leitlinie entfernen, Schadstellen ausbessern	1
162	Wolgograder Allee	Haus 186 bis 198 (Wohnweg)	Oberfläche verbessern, Sackgassenschild ändern	1
163	Stollberger Straße	Zwickauer Straße bis Reichsstraße	Beseitigung von Einzelmängeln an den Radverkehrsanlagen (enge Radian, Masten, Drückampeln)	1
164	Stollberger Straße	Bahnhof Mitte bis Goetheplatz	Beseitigung von Einzelmängeln an den Radverkehrsanlagen (enge Radian, Masten, Kanten, Drückampeln)	2
165	Stollberger Straße	Goetheplatz bis Haydnstraße	Prüfung der Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht (da zu schmal und mangelhaft)	1
166	Stollberger Straße	Haydnstraße bis Straße Usti nad Labem	Beseitigung von Einzelmängeln an den Radverkehrsanlagen (enge Radian, Oberflächen, Kanten, Drückampeln)	2
167a	Stollberger Straße	Straße Usti nad Labem bis Südring	Führung über Anliegerfahrbahn für Radverkehr in beiden Richtungen optimieren (Oberflächen, Sichtfelder, direkte Führung)	2
167b	Stollberger Straße	Straße Usti nad Labem bis Südring	Stadteinwärts Radfahrstreifen anlegen, dazu Fahrbahn verbreitern	3
168a	Stollberger Straße	Südring bis W.-Sagorski-Straße	Aufhebung Radwegbenutzungspflicht stadteinwärts ab Morgenleite (Nutzung Anliegerfahrbahn Tempo 30)	1
168b	Stollberger Straße	Südring bis W.-Sagorski-Straße	Beseitigung von Einzelmängeln an den Radverkehrsanlagen (enge Radian, Poller, Mast, Kanten)	1
169a	Stollberger Straße	W.-Sagorski-Straße bis F.-Viertel-Straße	Beseitigung von Einzelmängeln an den Radverkehrsanlagen (enge Radian, Masten, Kanten)	1
169b	Stollberger Straße	W.-Sagorski-Straße bis F.-Viertel-Straße	Verbreiterung der Radverkehrsanlagen (vollwertiger Radweg, ggf. Grunderwerb)	3
170	Harthweg Querverbindung	Weststraße bis Harthweg	Neubau Rad- und Gehweg inklusive Grunderwerb	1
171	S 242	Anschlussstelle Wüstenbrand bis Stadtgrenze	Neubau Rad- und Gehweg inklusive Grunderwerb	2
172	Hartmannstraße	Schloßstraße bis Reichsstraße	beidseitig Radverkehrsanlagen im Zuge Umbau Chemnitzer Modell anlegen	S
173	Limbacher Straße	Reichsstraße bis Erzberger Straße	beidseitig Schutzstreifen abmarkieren, Leitlinie entfernen, Sichtbeziehungen an Knoten prüfen	1
174	Gutsweg	Paul-Jäkel-Straße bis Rudolf-Krahl-Straße	Raddurchgangsverkehr zulassen (statt Zufahrtsbeschränkung Anlieger)	1
175	Feldweg (Autobahnunterführung)	Steinwiese bis Goetheweg	Weg befestigen (Asphalt) und beleuchten	2
176	Cottaschneise	Hechlerstraße bis Wittgensdorfer Straße	Weg befestigen (Asphalt, denkmalgerechte Gestaltung) und beleuchten, Poller entfernen	1
177	Wittgensdorfer Straße	Am Küchwald bis Sandstraße	Asphaltdecke beidseits seitlich erneuern; Aufstellschutz Am Küchwald abmarkieren (abknickende Hauptstraße)	S
178	Chemnitzer Straße (Wittgensdorf)	Clara-Zetkin-Straße bis Untere Hauptstraße	Asphaltdecke beidseits seitlich erneuern	2

Nr.	Straße	von ... bis	Beschreibung	Priorität (S = sowieso, D = andere Straßenbaulast)
179	Theunertstraße	Schloßstraße bis Promenadenstraße	Asphaltdecke beidseits seitlich erneuern (bzw. Maßnahmen B-Plan umsetzen)	2
180	Promenadenstraße	Knoten mit Müllerstraße	in beiden Richtungen Möglichkeit zum direkten Geradeausfahren schaffen (nordwärts aufgeweiteter Radaufstellstreifen, südwärts Aufhebung Durchfahrverbot und Einbeziehung in die Signalisierung)	1
181	Chemnitztalradweg	Heinersdorfer Straße bis Stadtgrenze	Wegebau als gemeinsamer Geh- und Radweg	1
182	Chemnitztalstraße	Fischweg bis Querstraße	Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 zur Sicherung des Radverkehrs; unterstützend Markierungsmaßnahmen zur opt. Einengung der Fahrbahn (Breite reicht für Radverkehrsanlagen nicht aus)	1
183	Zeisigwaldstraße	südlich H.-Schütz-Straße	Einbahnstraße in Gegenrichtung für Radverkehr öffnen und Sackgassenschild korrigieren	1
184	Geibelstraße	Knotenpunkt mit Augustusburger Straße	Gemeinsame Fußgänger-/Radfahrerfurt inklusive Signalisierung an Westseite ergänzen und Befahrbarkeit herstellen (Alternative: LSA beseitigen, Aufstellbereich in Fahrbahnmitte zum Queren anlegen)	S
185	Geibelstraße	Charlottenstraße bis Carl-von-Ossietzky-Straße	Einbahnstraße (Fahrbahn) in Gegenrichtung für Radverkehr freigeben	1
186	Wartburgstraße	Carl-von-Ossietzky-Straße bis Bernsdorfer Straße	Freigabe der Gehwege für den Radverkehr prüfen (Fahrbahnquerschnitt für Schutzstreifen zu eng) inklusive Furtmarkierungen	2
187	Marktsteig	Bernsdorfer Straße Richtung Südring	Sackgassenschild korrigieren	1
188	verlängerte Lutherstraße	Fraunhofer Straße bis Alchemnitzer Straße	Bau einer niveaufreien Kreuzung der Eisenbahnstrecke für Fußgänger und Radfahrer	3
189	W.-Rabe-Str. / Brüder-Grimm-Straße	Treffurthstraße bis Elsasser Straße	Oberfläche verbessern (beide Richtungen) und Beleuchtung anlegen (Ankauf Privatstraße prüfen)	2
190	Feldweg	Reichenhainer Straße bis Wolkensteiner Straße	mit Beleuchtung ausstatten	2
191	Scheffelstraße	Annaberger Straße bis Helbersdorfer Straße	beidseitig Schutzstreifen (z.T. auch Radfahrstreifen) abmarkieren, ruhenden Verkehr zur Querschnittsoptimierung ordnen	2
192	Bahnstraße / Neuwerckstraße / Stelzendorfer Straße	Südring bis Zwickauer Straße	beidseitig Schutzstreifen abmarkieren, ruhenden Verkehr zur Querschnittsoptimierung ordnen	2
193	Zwickauer Straße	Stelzendorfer Straße bis Popowstraße	beidseitig Schutzstreifen (z.T. auch Radfahrstreifen) abmarkieren, ruhenden Verkehr zur Querschnittsoptimierung ordnen	2
194	Barbarossastraße	Zwickauer Straße bis Weststraße	beidseitig Schutzstreifen abmarkieren, ruhenden Verkehr zur Querschnittsoptimierung ordnen	1
195	Erzbergerstraße	Weststraße bis Limbacher Straße	Oberfläche verbessern (beide Richtungen, Straße bzw. Weg)	2
196	Tannenstraße	Konradstraße bis G.-Keller-Straße	Einzelängel beseitigen (Sackgassenschild korrigieren, Oberflächenmängel)	1
197	Küchwaldring	Leipziger Straße bis Cottaweg	Einzelängel beseitigen (Poller entfernen, Entwässerungsmängel beseitigen)	1
198	Gablenzplatz	Adelsberger Straße über Geibelstraße	Querungsmöglichkeit sicherer machen (Teil der Platzumgestaltung)	S
199	Carl-von-Ossietzky-Straße	Clausstraße bis Geibelstraße	Erhöhung der Überholabstände von Radfahrern durch Kfz durch Umorganisation des ruhenden Verkehrs, ggf. Radfahrstreifen	2
200	Verbindungsweg	Freibad Wittgensdorf (Bahrstraße) bis Chemnitz-Center (Ringstraße)	Weg als Radweg ausbauen: Weg stellenweise verbreitern; 4*Umlaufsperrn beseitigen; Lückenplatten ersetzen; 6*Querrinnen entfernen (andere Entwässerung), Sackgassenschild modifizieren, als Gemeinsamer Geh-/Radweg ausschildern	3
201	Falkeplatz	Bahnhofstraße bis Zwickauer Straße	Prüfung der Radverkehrs- und Fußgängerführung hinsichtlich einer zügigeren Querungsmöglichkeit; Prüfung der Erweiterung der Aufstellflächen oder Änderung der Ampelschaltung; Entfernung von Hindernissen im Verkehrsraum des Fuß-/Radverkehrs	1
202	Glösaer Straße	B107 bis Abzweig Weg zu Kleingärten (über Bahnübergang)	Realisierung eines für Radverkehr nutzbaren Gehweges an der Südseite sowie von Schutzstreifen an der Nordseite	3

Nr.	Straße	von ... bis	Beschreibung	Priorität (S = sowieso, D = andere Straßenbaulast)
203	Popowstraße / Am Heim	Waldenburger Straße bis Harthweg	Oberfläche verbessern	3
204	Verbindungsweg	Hartmannstraße bis Schloßteichstraße	Bordabsenkung an Hartmannstraße anlegen, Durchfahrt an Schloßteichstraße vom ruhenden Verkehr freihalten, stellenweise Oberfläche verbessern	1
205	Parkweg parallel Beckerstraße	Eisenbahn bis Beckerstraße	Oberfläche verbessern	2
206	Hainstraße	Fürstenstraße bis Fankenberger Straße	Verbesserung der Radverkehrsbedingungen im Zuge allgemeiner Straßenraumgestaltung	sonstige Maßnahme
207	Frankenberger Straße	Dresdner Straße bis Margarethenstraße	Markierung von Schutzstreifen (beide Richtungen)	sonstige Maßnahme
301	Waisenstraße	Bahnhofstraße bis Dresdner Straße	anspruchsgerechte Radwege und Knotenführungen bei Umbau mit anlegen	S
302	Hartmannstraße	Theaterstraße bis Schloßstraße	beidseitig Radfahrstreifen abmarkieren zu Lasten je eines Kfz-Fahrstreifens (Alternative: Busspur mit zugelassenem Radverkehr)	sonstige Maßnahme
303	Mühlenstraße	Brückenstraße bis Georgstraße	beidseitig Schutzstreifen abmarkieren	sonstige Maßnahme
304	Mühlenstraße	Georgstraße bis Hauboldstraße	beidseitig Radfahrstreifen abmarkieren zu Lasten je eines Kfz-Fahrstreifens; Aufstellfläche für linksabbiegenden Radverkehr an Hauboldstraße abmarkieren und Linksabbiegen freigeben	sonstige Maßnahme
305	Stollberger Straße	Wolgograde Allee bis Stadtgrenze	beidseitig bauliche Radwege anlegen	sonstige Maßnahme
306	W.-Sagorski-Straße	Burkhardsdorfer Straße bis Stollberger Straße	westwärts Oberfläche verbessern und Poller entfernen	sonstige Maßnahme
307	Pleißäer Straße	Lessingstraße bis Ende (Waldrand)	beidseitig Asphaltdecke verbessern	sonstige Maßnahme
308	Pleißäer Straße (Verlängerung),	Waldrand bis Totensteinstraße	Weg befestigen (Asphalt) und beleuchten	sonstige Maßnahme
309	Verbindungsstück	Adalbert-Stifter-Weg bis Zufahrt Kleingarten	Weg anlegen und beleuchten; Durchlass am Kleingarten öffnen	sonstige Maßnahme
310	verlängerter Adalbert-Stifter-Weg	Huttenstraße bis M.-Saupe-Straße	Umfahrung für Treppe anlegen	sonstige Maßnahme
311	Chemnitztalstraße	südöstlich Glösaer Straße	Sicherheitstrennstreifen zu Parkbucht abmarkieren (ggf. Parktasche verbreitern); Furt abmarkieren	sonstige Maßnahme
312	Blankenburgstraße	Christian-Wehner-Straße bis vor Glösaer Straße	Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen abmarkieren (beide Richtungen), stellenweise zu Lasten des zweiten Richtungsfahrstreifens	sonstige Maßnahme
313	Christian-Wehner-Straße	Blankenauer Straße bis Emilienstraße	beidseitig Gehwege zur Benutzung durch Radverkehr freigeben, Furten markieren, Bord absenken	sonstige Maßnahme
314	Verbindungsstück	Hartmannstraße bis Matthesstraße	Gehweg verbreitern und für Radverkehr nutzbar machen	sonstige Maßnahme
315	Verbindungsweg	Am Schnellen Markt bis Max-Saupe-Straße	Gehweg verbreitern und für Radverkehr nutzbar machen	sonstige Maßnahme
316	Dresdner Straße	Waldschlösschenstraße bis Weißer Weg	Zweirichtungsradschwergewichtsweg anlegen inklusive Querungshilfen	sonstige Maßnahme
317	Dresdner Straße	Weißer Weg bis Stadtgrenze	bestehenden Weg asphaltieren oder Alternativführung entwickeln	3
318	Verbindungsweg	Dresdner Straße bis Frankenberger Straße	Gehweg verbreitern und für Radverkehr nutzbar machen inklusive Bordabsenkungen und Querungshilfen an der Frankenberger und Dresdner Straße	sonstige Maßnahme
319	Verbindungsweg	Hans-Link-Straße und Röhrweg	Gehweg verbreitern und für Radverkehr nutzbar machen	sonstige Maßnahme
320	Verbindungsweg	Forststraße bis Planitzwiese	Gehweg verbreitern und für Radverkehr nutzbar machen inklusive Durchlass unter Rohren	sonstige Maßnahme
321	Röhrweg	westlich Waldschlösschenstraße	Gehweg verbreitern und für Radverkehr nutzbar machen	sonstige Maßnahme
322	Sonnenstraße / Martinistraße	Bereich Fußgängerzone	Fußgängerzone für Radverkehr freigeben und Poller entfernen	sonstige Maßnahme
323	Jahnstraße / Andreasstraße	Charlottenstraße und Bernsdorfer Straße	Fahrbahnoberfläche verbessern und Durchlass an Bernsdorfer Straße verbreitern	sonstige Maßnahme
324	Zschopauer Straße	Wartburgstraße bis Rosa-Luxemburg-Straße	in beiden Richtungen Einzelmängel der bestehenden Radverkehrsanlagen beheben: Furten markieren, Borde absenken, Räder entzerren, Sicherheitstrennstreifen anlegen, Abbiegebeziehungen ermöglichen, ebene Oberfläche herstellen	1

Nr.	Straße	von ... bis	Beschreibung	Priorität (S = sowieso, D = andere Straßenbaulast)
325	Verbindungsweg	W.-Seelenbinder-Straße und Bahnlinie	Weg ausbauen (inkl. Beleuchtung) und öffentlich zugänglich machen; Durchfahrt unter Fernwärmeleitung ermöglichen	sonstige Maßnahme
326	Zwickauer Straße	Lützowstraße und Lärchenstraße	Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen abmarkieren (beide Richtungen)	sonstige Maßnahme
327	Verbindungsweg	Paul-Bertz-Straße und W.-Sagorski-Straße	Gehweg zu gemeinsamen Geh- und Radweg ausbauen (allwettertauglicher Belag, Verbesserung Sichtverhältnisse, Beleuchtung)	sonstige Maßnahme
328	Zwickauer Straße	Stelzendorfer Straße und G.-Wünsch-Straße	Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen abmarkieren (beide Richtungen)	sonstige Maßnahme
329	Frankenberger Straße	Harrasstraße bis Stadtgrenze	Zweirichtungsradweg anlegen inklusive Querungshilfen	sonstige Maßnahme
330	Chemnitztalstraße	Dorfstraße bis hinter Autobahn	beidseitig Schutzstreifen abmarkieren und Mittelmarkierung entfernen, Alternative: Tempo 30	sonstige Maßnahme
331	Zschopauer Straße	Hermersdorfer Straße bis Stadtgrenze	Zweirichtungsradweg anlegen inklusive Querungshilfen	D
332	Lehmgrubenweg	Zschopauer Straße bis Erfenschlager Straße	Weg befestigen (Asphalt) und beleuchten	sonstige Maßnahme
333	Erfenschlager Straße	Annaberger Straße bis Reichenhainer Straße	beidseitig Asphaltdecke verbessern	2
334	Dittersdorfer Weg	Schollstraße bis Stadtgrenze	beidseitig Asphaltdecke verbessern	sonstige Maßnahme
335	Schulstraße	Zöblitzer Straße bis Südring	beidseitig Asphaltdecke verbessern; falsches Sackgassenschild ändern	sonstige Maßnahme
336	Fleischergasse	Markersdorfer Straße bis Meinersdorfer Straße	Einbahnstraße in Gegenrichtung für Radverkehr öffnen	sonstige Maßnahme
337	Jagdschänkenstraße	Bereich der Autobahnunterführung bis Stelzendorfer Straße	beidseitig Radwege anlegen (unter Brücke ggf. als Markierungslösung)	sonstige Maßnahme
338	ehem. Bahnstrecke	Bahnhofstraße (Mittelbach) bis Stadtgrenze	Ausbau zu Zweirichtungsradweg	sonstige Maßnahme
339	Hofer Straße	Radwegende aus Richtung Neefestraße bis Ortseingang Mittelbach	Zweirichtungsradweg ohne Benutzungspflicht inklusive Querungshilfen anlegen	3
340	Oberfrohaer Straße	Knotenpunkt mit Trützschlerstraße	sicheres Radwegende anlegen	sonstige Maßnahme
341	ehem. Bahnstrecke	Kopernikusstraße bis R.-Krahl-Straße	Ausbau zu Zweirichtungsradweg inkl. der Anschlüsse an das übrige Radverkehrsnetz	sonstige Maßnahme
342	Am Alten Weinberg	Riedstraße bis Unritzstraße	beidseitig Asphaltdecke verbessern	sonstige Maßnahme
343	Am Alten Weinberg	Unritzstraße bis Pelzmühlenstraße	Einbahnstraße in Gegenrichtung für Radverkehr öffnen	sonstige Maßnahme
344	Zschopauer Straße	Gornauer Straße bis Hermersdorfer Straße	Zweirichtungsradweg anlegen inklusive Querungshilfen	D
345	Zschopauer Straße	Bahnhofstraße bis Lutherstraße	Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen abmarkieren zu Lasten des dritten bzw. vierten Fahrstreifens (beide Richtungen, ggf. an Engstelle Annenstraße unterbrochen), Benutzungspflicht an Radwegen von/nach Bahnhofstraße aufheben	1
346a	Zschopauer Straße	Lutherstraße bis Wartburgstraße (stadtauswärts)	Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen abmarkieren, ggf. ruhenden Verkehr verlagern; an Senefelder Straße, Andreasstraße und Wittenberger Straße Anschluss für Radverkehr herstellen	1
346b	Zschopauer Straße	Wartburgstraße bis Lutherstraße (stadteinwärts)	Einzelängel der bestehenden Radwege beheben: Borde absenken, Abbiegebeziehungen ermöglichen, ebene Oberfläche herstellen	1
347	Matthesstraße	Querung der Leipziger Straße zur Schlossstraße	Mittelinsel anlegen zu Lasten Stauraum und Herstellen einer Gehwegüberfahrt in Matthesstraße für Radverkehr	sonstige Maßnahme
348	Leipziger Straße	Bornaer Straße bis Wittgensdorfer Straße	beidseitig Radwege anlegen (stadteinwärts ggf. als Radfahrstreifen), dazu Grunderwerb tätigen (Gesamtumgestaltung Querschnitt)	sonstige Maßnahme

Nr.	Straße	von ... bis	Beschreibung	Priorität (S = sowieso, D = andere Straßenbaulast)
349	Leipziger Straße	Wittgensdorfer Straße bis Hartmannstraße	beidseitig Radfahrstreifen abmarkieren durch Optimierung vorhandener Breiten (kaum Grunderwerb möglich); Alternative: Modellversuch Tempo 30 mit strenger Überwachung auf jeweils rechtem Fahrstreifen (ggf. Beschränkung auf Rad/Bus/Taxi/stark besetzte Pkw)	sonstige Maßnahme
350	Küchwaldring	Glauchauer Straße bis Winklerstraße	beidseitig Asphaltdecke verbessern und zwei Sackgassenschilder korrigieren	sonstige Maßnahme
351	K-Flügel	Alter Flügelweg bis südöstlich Erlengrundweg	Ausbau zu Zweirichtungsradweg	sonstige Maßnahme
352	Alfred-Brehm-Straße	Darwinstraße bis Haydnstraße	Beschränkung auf Anliegerverkehr aufheben (Raddurchgangsverkehr zulassen)	sonstige Maßnahme
353	Leipziger Straße	Heidelberger Straße bis Bornaer Straße	beidseitig Radwege anlegen (stadteinwärts ggf. als Radfahrstreifen), dazu Grunderwerb tätigen (Gesamtumgestaltung Querschnitt)	sonstige Maßnahme
354	Leipziger Straße	Querung Autobahn	Weg verbreitern, Instand setzen, Sichtfelder verbessern, Einbindung in Ringstraße herstellen (Raden, Borde ...)	sonstige Maßnahme
355	Schloßteichstraße, Matthesstraße	Promenadenstraße bis Leipziger Straße	Radverkehrsführungen einordnen (beide Richtungen)	2
356	Jeannickestraße	Zwickauer Straße bis Neefestraße	Radwegbenutzungspflicht beidseitig aufheben und Einzelmängel an den Radwegen beheben	sonstige Maßnahme
357	Carl-Hamel-Straße	Neefestraße bis Stollberger Straße	Radwegbenutzungspflicht beidseitig aufheben und Einzelmängel an den Radwegen beheben	1
358	Verbindungsweg	Kurt-Schneider-Straße bis Wolgograder Allee	Ausbau zu Zweirichtungsradweg, an Haltestelle ggf. Grunderwerb	sonstige Maßnahme
359	Klaffenbacher Straße	Bahnlinie bis Albert-Schenk-Straße	Sicherheitstrennstreifen zu Parkstreifen abmarkieren (ggf. Schutzstreifen verschieben)	sonstige Maßnahme
360	Verbindungsweg	Hermersdorfer Straße bis Gartenstadt	Ausbau zu Zweirichtungsradweg	sonstige Maßnahme
361	Mittagleite / An der Gemeindewiese	Südring bis Gornauer Straße	Anliegerbeschränkung aufheben (Raddurchgangsverkehr ermöglichen) und Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung öffnen	sonstige Maßnahme
362	Verbindungsweg	Hammerstraße bis Fürstenstraße	Gehweg verbreitern und für Radverkehr nutzbar machen, Beseitigung von Kanten und Pollern	sonstige Maßnahme
363	Karl-liebknecht-Straße	Käthe-Kollwitz-Straße bis Färberstraße	Ausbau zu Zweirichtungsradweg, Beseitigung von Kanten und Pollern	sonstige Maßnahme
364	ehem. Bahnstrecke	Hofer Straße (Mittelbach) bis Stadtgrenze	Ausbau zu Zweirichtungsradweg	sonstige Maßnahme
365	Verbindungsweg	Stelzendorfer Straße und An der Kolonie	Gehweg verbreitern und für Radverkehr nutzbar machen	sonstige Maßnahme
366	An der Kolonie	an Stollberger Straße	Einbahnstraße in Gegenrichtung für Radverkehr öffnen	sonstige Maßnahme
367	Gornauer Straße	Am Stollen bis Genossenschaftsweg	Einbahnstraße in Gegenrichtung für Radverkehr öffnen	sonstige Maßnahme
368	Amselgrund	Altenhainer Dorfstraße bis Wieseneck	beidseitig Asphaltdecke verbessern und Sackgassenschild korrigieren	sonstige Maßnahme
369	Altenhainer Dorfstraße	Einsiedler Weg bis Zum Spitzberg	beidseitig Asphaltdecke verbessern	sonstige Maßnahme
370	An der Hofewiese	Bornaer Straße bis Blankenburgstraße	für Raddurchgangsverkehr freigeben (Anliegerbeschränkung aufheben)	sonstige Maßnahme
371	Schmitt-Rottluff-Straße	Rehweg bis Stadtgrenze	beidseitig Asphaltdecke verbessern	sonstige Maßnahme
372	Mittweidaer Straße (S 200)	Äußere Chemnitzer Straße bis Stadtgrenze	Zweirichtungsradweg anlegen inklusive Querungshilfen	sonstige Maßnahme
373	Verbindungsweg	Frankenberger Straße entlang Bahnlinie bis Stadtgrenze	Ausbau zu Zweirichtungsradweg	sonstige Maßnahme
374	Augustusburger Straße	Breitenlehn bis Stadtgrenze	Zweirichtungsradweg anlegen inklusive Querungshilfen	sonstige Maßnahme
375	Breitenlehn	Adelsbergstraße bis Augustusburger Straße	für Raddurchgangsverkehr freigeben (Anliegerbeschränkung aufheben)	sonstige Maßnahme
376	Verbindungsweg	Eubauer Straße, Ferdinandstraße und Stadtgrenze	Weg befestigen (Asphalt) und beleuchten	sonstige Maßnahme

Nr.	Straße	von ... bis	Beschreibung	Priorität (S = sowieso, D = andere Straßenbaulast)
377	Altenhainer Dorfstraße	Amselgrund bis Wieseneck	beidseitig Asphaltdecke verbessern	sonstige Maßnahme
378	Verbindungsweg	Altenhainer Dorfstraße bis Zschopauer Straße	Ausbau zu Zweirichtungsradweg	sonstige Maßnahme
379	Annaberger Straße	Eibenberger Allee bis Stadtgrenze	Zweirichtungsradweg anlegen inklusive Querungshilfen	sonstige Maßnahme
380	Pflockenstraße	Bahnhofstraße bis Stadtgrenze	Zweirichtungsradweg anlegen inklusive Querungshilfen	sonstige Maßnahme
381	S 242	Totensteinstraße und Stadtgrenze	Zweirichtungsradweg anlegen inklusive Querungshilfen, unter Brücke ggf. Radfahrstreifen oder Temporeduktion	sonstige Maßnahme
382	Obere Hauptstraße	Wiesenweg bis Leipziger Straße	Zweirichtungsradweg anlegen inklusive Querungshilfen	sonstige Maßnahme
383	Verbindungsweg	Alte Herrenhaider Straße bis Stadtgrenze	Weg ausbauen (inkl. Beleuchtung) und öffentlich zugänglich machen	sonstige Maßnahme
384	Neefestraße	Zwickauer Straße bis Carl-Hamel-Straße	in beiden Richtungen Einzelmängel der bestehenden Radwege beheben: Furten markieren, Borde absenken, Radien entzerren, Drückampeln beseitigen, Abbiegebeziehungen ermöglichen, ebene Oberfläche herstellen, Nebenstraßen anschließen	sonstige Maßnahme
385	Neefestraße	Südring bis Am Künzelholz	Weg mit Asphaltdecke versehen und zwei Drückampeln entfernen	sonstige Maßnahme
386a	August-Bebel-Straße	Straße der Nationen bis Dresdner Straße	kurzfristig Gehwege für den Radverkehr freigeben, dazu Borde absenken und Furten markieren	sonstige Maßnahme
386b	August-Bebel-Straße	Straße der Nationen bis Dresdner Straße	Fahrbahn zu überbreiter zweistreifiger Fahrbahn umgestalten, beidseits Radfahrstreifen abmarkieren, in Knoten Fortsetzung ggf. als Schutzstreifen (Detailuntersuchung Machbarkeit nötig)	sonstige Maßnahme
387	Palmstraße	Dresdner Straße bis Reinhardstraße	Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen abmarkieren (beide Richtungen, Kfz-Verkehr einstreifig führen)	sonstige Maßnahme
388	Hilbersdorfer Straße	August-Bebel-Straße bis Weg von Emilienstraße	im nördlichen Teil beidseitig Asphaltdecke verbessern	sonstige Maßnahme
389	Hilbersdorfer Straße	Gehweg zur Emilienstraße	Ausbau zu Zweirichtungsradweg inklusive Grunderwerb und Beleuchtung	sonstige Maßnahme
390	Am Adelsbergturm	Eubaer Weg bis Turm	beidseitig Asphaltdecke verbessern	sonstige Maßnahme
391	Erich-Schmidt-Straße	Promenadenstraße bis Ende	falsches Sackgassenschild korrigieren	sonstige Maßnahme
392	Verbindungsweg	Nevoigtstraße bis Pelzmühlenstraße	Oberfläche verbessern und Poller entfernen	sonstige Maßnahme
393	Bernhardtstraße	Rembrandstraße bis Hans-Sachs-Straße	beidseitig Asphaltdecke auf Großpflaster aufbringen	sonstige Maßnahme
394	Bahnhofstraße (Wittgensdorf)	Obere Hauptstraße bis Bahnhof	beidseitig Asphaltdecke auf Kleinpflaster aufbringen	sonstige Maßnahme
395	Zufahrt Bahnhof Chemnitz-Mitte	Neefestraße bis Bahnhof	falsches Sackgassenschild korrigieren	sonstige Maßnahme
396	Fußgängerbereich	Max-Türpe-Straße bis Burkhardtsdorfer Straße	Fußgängerzone für Radverkehr freigeben, Poller kennzeichnen und Oberfläche verbessern	sonstige Maßnahme
397	Henriettenstraße	Horst-Menzel-Straße bis Schiersandstraße	Zweirichtungsradweg anlegen inklusive Grunderwerb	sonstige Maßnahme
398	Würzburger Straße	Gießlerstraße bis Humboldtstraße	falsches Sackgassenschild korrigieren	sonstige Maßnahme
399	Ritterstraße	Reitbahnstraße bis Stollberger Straße	Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen abmarkieren (beide Richtungen, auch in Knoten, Kfz-Verkehr einstreifig überbreiten führen)	sonstige Maßnahme
400	Otto-Schmerbach-Straße	Zwickauer Straße bis Wöhlerstraße	beidseitig Asphaltdecke verbessern	sonstige Maßnahme
401	Reinhardstraße	Phillipstraße bis Palmstraße	beidseitig Asphaltdecke auf Kleinpflaster aufbringen	sonstige Maßnahme
402	Agricolastraße	Hoffmannstraße bis Michaelstraße	beidseitig Asphaltdecke verbessern	sonstige Maßnahme
403	Verbindungsweg	Michaelstraße bis Weststraße	Ausbau zu Zweirichtungsradweg und Treppe umfahren	sonstige Maßnahme
404	Reichsstraße	Enzmannstraße bis Zwickauer Straße	beidseitig Radwege anlegen, dazu Grunderwerb; Abbiegebeziehungen an den Knoten gewährleisten	sonstige Maßnahme
405	Brühl	Georgstraße bis Müllerstraße	Fußgängerzone für Radverkehr freigeben	sonstige Maßnahme

Nr.	Straße	von ... bis	Beschreibung	Priorität (S = sowieso, D = andere Straßenbaulast)
406	Küchwaldring	Hechlerstraße bis Küchwaldstraße	beidseitig Asphaltdecke auf Großpflaster aufbringen	sonstige Maßnahme
407	Schloßberg	Salzstraße bis Schloßteichstraße	Gehweg für Radverkehr freigeben und falsches Sackgassenschild ändern	sonstige Maßnahme
408	Annaberger Straße	Bahnhofstraße bis Annenstraße	Radfahrstreifen abmarkieren (soweit keine Radverkehrsanlage vorhanden) unter Verzicht/Minimierung von Abbiegespuren	sonstige Maßnahme
409	Verbindungsweg	Wasserschloßweg bis Stadtgrenze (Tergartenweg)	Ausbau zu Zweirichtungsradweg	sonstige Maßnahme
410	Harthweg	Gustav-Wünsch-Straße bis Haldenweg	Oberfläche verbessern	sonstige Maßnahme
411	Gustav-Wünsch-Straße	Harthweg bis Eichelbergweg	Oberfläche verbessern und falsches Sackgassenschild ändern	sonstige Maßnahme
412	Verbindungsweg	Zwickauer Straße bis Stelzendorfer Straße	Ausbau zu Zweirichtungsradweg inkl. Beleuchtung	3
413	Bürgerstraße	Leipziger Straße bis Flemmingstraße	verkehrsrechtliche Beschränkungen für Durchgangsradsverkehr aufheben und Oberflächen verbessern	sonstige Maßnahme
414	Leipziger Straße	Bürgerstraße bis Wittgensdorfer Straße	beidseitig Radwege anlegen, dazu Grunderwerb; Abbiegebeziehungen an den Knoten gewährleisten	sonstige Maßnahme
415	Verbindungsweg	Cervantesstraße bis C.-von-Ossietsky-Straße	Ausbau zu Zweirichtungsradweg mit Fußverkehr (Weg verbreitern, Räder vergrößern, bei Brücke Holzbohlen beschichten)	sonstige Maßnahme
501	Hofer Straße	Radwegende vor Ortseingang bis Aktienstraße	Realisierung Radverkehrsanlagen inkl. Querungshilfen, ggf. Grunderwerb	D
502	Leipziger Straße	Chemnitz-Center bis Hartmannsdorf	Zweirichtungsradweg anlegen inklusive Grunderwerb	3
503	Radweg Schönau - Siegmar	Brücke Gaußstraße	Herstellung einer ausreichenden Durchfahrthöhe für den Radverkehr, Entfernung der Umlaufsperrn	2
504	Radweg Schönau - Siegmar	Kreuzung mit Kopernikusstraße	Herstellung des Vorranges für den Radverkehr (Beschilderung, Markierung, Sichtdreiecke)	2
505	Verbindungsweg Röhrsdorf - Rabenstein	Goetheweg bis Kreisigstraße	Ausbau der alten Bahntrasse zu Verbindungsweg	3
506	Verbindungsweg	Mauersberger Straße bis A 72 Schönau	Ausbau der alten Bahntrasse zu Verbindungsweg	3
507	Stadtpark, rechtes Chemnitzufer	Straßburger Straße bis Heinrich-Lorenz-Straße	Bau eines Weges entsprechend Bebauungsplan zur Entlastung des linksseitigen Weges	3
508	Gustav-Freytag-Straße	Annaberger Straße bis Bernsbachplatz	Radverkehrsanlagen anlegen (beide Richtungen), teils baulich, teils Markierung	1
509	Neefestraße	Jagdschänkenstraße bis Hohensteiner Straße	Radwege anlegen (beide Richtungen)	D
510	Verbindungsweg	Meisenweg bis Stelzendorf	Anlegen des Weges	3
511	Neukirchener Straße	Stollberger Straße bis Stelzendorfer Straße	Prüfung der Realisierung von Schutzstreifen	3
512	Verbindung	Matthesstraße bis Gutsweg	Herstellung einer Verbindung für den Radverkehr im Zuge des Pleißebach-Projektes	3
513	Altenhainer Allee	Talsperregrund bis Zschopauer Straße	Prüfung einer Alternativführung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, z.B. über Fischzuchtgrund	3
514	B 107 neu	Südring bis Frankenberger Straße	Realisierung Radverkehrsanlagen beim Bau der Straße	D