

1. Fortschreibung Radverkehrskonzept der Stadt Döbeln

Bericht



Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	1
Abkürzungsverzeichnis (alphabetisch)	4
1. Aufgabenstellung und Ziele	5
2. Vorgehen	6
3. Grundsätze und Ziele der Radverkehrsförderung	8
3.1 Vielfältiger Nutzen eines starken Radverkehrs	8
3.2 Grundsätzliche Anforderungen an effektive Radverkehrsförderung	10
3.3 Grundlagen	11
4. Analyse	13
4.1 Radverkehrskonzept Döbeln 2012	13
4.2 Untersuchungsgebiet	16
4.3 Befragungen zum Radverkehr	20
4.4 Bestandsaufnahme der Radverkehrssituation in Döbeln	26
4.5 Zusammenfassung	47
5. Konzeption	48
5.1 Radverkehrsnetz	48
5.2 Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen	54
5.3 Eigenständige Radwege	58
5.4 Sanierung bestehender Straßen und Wege	60
5.5 Tempo 30 im Nebennetz	61
5.6 Einbahnstraßen	61
5.7 Radverkehrsanlagen an Knotenpunkten	62
5.8 Erreichbarkeit der Innenstadt	65
5.9 Fahrradparken	66
5.10 Radwegweisung	68
5.11 Service und ÖPNV-Verknüpfung	68
5.12 Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation	70
5.13 Leuchtturmprojekte	72
6. Umsetzungsstrategie	75
6.1 Priorisierung und Grobkostenschätzung	75
6.2 Finanzierung und Fördermöglichkeiten	77
6.3 Verstetigungsstrategie	78
7. Fazit	80

Anlagen

- **Pläne DIN A0:**
 - Radverkehrsanlagen Bestand
 - Zielnetz
 - Maßnahmenplan
- **Pläne DIN A3:**
 - Bau Radwege
 - Belagssanierungen
 - Markierungen
 - Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr
- **Maßnahmentabelle**

Impressum

Stand März 2023

Auftraggeber:

Stadt Döbeln, Stadtplanungsamt

Ansprechpartner:

Maja Köhler, Sachgebiet Verkehr und Natur

Telefon: +49 3431 / 579 234

E-Mail: Maja.Koehler@doebeln.de

Bearbeitung:

StadtLabor Träger + Mothes GbR
Hinrichsenstraße 3, 04105 Leipzig

Telefon +49 341 21 11 800

E-Mail: kontakt@stadtlabor.de

Bearbeiter:

Tim Träger
Dustin Bernhard
Eric Puttrowait

Genderhinweis

Die im Dokument genannte Männlichkeitsform wurde zur vereinfachten Lesbarkeit verwendet und bezieht explizit alle Gender mit ein.

Abkürzungsverzeichnis (alphabetisch)

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobilclub
ADFC	allgemeiner Deutscher Fahrradclub
B+R	Bike + Ride
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
GIS	Geoinformationssystem
HVS	Hauptverkehrsstraße
Kfz	Kraftfahrzeug
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
OBM	Oberbürgermeister
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RFS	Radfahrstreifen
RVA	Radverkehrsanlage
RVK	Radverkehrskonzept
StVO	Straßenverkehrsordnung
SNPV	Schienengebundener Personennahverkehr
SNR	SachsenNetz Rad

1. Aufgabenstellung und Ziele

Fast zehn Jahre sind seit dem Beschluss des ersten Radverkehrskonzeptes für die Stadt Döbeln vergangen. In dieser Zeit wurden bereits einige Maßnahmen des Konzeptes umgesetzt und damit sichtbare Verbesserungen für den Radverkehr geschaffen. Gleichzeitig hat sich das Bild der Stadt verändert. Mit den Eingemeindungen von Ziegra und Mochau haben sich die Flächen deutlich vergrößert und es sind Gebiete hinzugekommen, die im aktuellen Konzept noch nicht betrachtet werden. Hinzu kommen neue Infrastrukturprojekte wie die Muldenquerung am Klinikum Döbeln, die einen großen Einfluss auf den Verkehr in der Innenstadt Döbeln haben.

Im Rahmen einer integrierten Herangehensweise sollen bestehende Stärken und Schwächen des Radverkehrs ermittelt werden. Die Konzeption soll der Verwaltung dabei helfen, zielgerecht zu handeln und bei der Einstellung von Haushaltsmitteln oder der Beantragung von Fördermitteln argumentativ und planerisch vorbereitet zu sein.

Das im Jahr 2012 beschlossene Radverkehrskonzept soll inhaltlich geprüft, aktualisiert und um zusätzliche Themen erweitert werden. Aufbauend auf dieser Analyse sowie der Erfassung von Problemschwerpunkten sollen umfassende Entwicklungs- und Lösungsmöglichkeiten erarbeitet werden, die den lokalen Radverkehr unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten stärken und in eine Prioritätensetzung mit Grobkostenschätzung münden. Prozessbegleitend soll dazu die AG Rad, welche maßgeblich an der Erarbeitung des bestehenden Konzeptes beteiligt war, reaktiviert werden.

Das vorhandene Radroutennetz soll optimiert und um die Gemeinden Ziegra und Mochau erweitert werden. Maßgebend ist hierbei die weitgehende Nutzung des Straßen- und Wegebestandes sowie die Berücksichtigung städtischer Planungs- und Entwicklungsziele. Aufbauend auf einer Bestandserfassung erfolgen Empfehlungen für notwendige Maßnahmen. Beachtet werden für die Ergebnisse der Konzeption sowohl die Belange des Alltags- als auch des Freizeitradverkehrs. Angestrebt wird eine integrierte Planung, welche die Belange unterschiedlicher Nutzergruppen wie radfahrende Kinder, Einkaufsradverkehr, Schnellradler, Radtouristen u. a. berücksichtigt. Insgesamt wird die Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs für Einheimische und Besucher durch ein vervollständigtes Radroutennetz zur Verbindung wesentlicher Ziele angestrebt.

Neben netzbezogenen Maßnahmen werden auch Aspekte der ÖPNV-Verknüpfung und der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder einbezogen sowie die Wegweisung für den Radverkehr. Insgesamt wird unter der Betrachtung des „Radverkehrs als System“ ebenso Wert auf Kommunikationsinstrumente der Öffentlichkeitsarbeit, auf kostengünstige Lösungen sowie auf die Aktivierung und Einbeziehung von Handlungsträgern gelegt. Im Sinne einer umfassenden Unterstützung des Verkehrsträgers Fahrrad sollen aktuelle Erkenntnisse der Radverkehrsförderung und -planung Berücksichtigung finden.

2. Vorgehen

Die Bearbeitung der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes erfolgte grundlegend in drei Arbeitsbausteinen: Analyse, Konzeption sowie Öffentlichkeit und Beteiligung. Zu Beginn des Prozesses wurden gemeinsam mit der Verwaltung Ziele, Bearbeitungsschwerpunkte und Arbeitsschritte vereinbart. Bereits zum Auftaktgespräch erfolgte eine gemeinsame Begehung der Innenstadt von Döbeln, wo bekannte Mängel und Hindernisse hinsichtlich Erreichbarkeiten aufgezeigt und diskutiert wurden. Parallel zur etwa einjährigen Bearbeitungsdauer wurde die Arbeitsgruppe Radverkehr, die bereits bei der Erstellung des ersten Radverkehrskonzeptes mitwirkte, wieder aufgenommen. Die Arbeitsgruppe setzt sich aus Verwaltung, Politik, Polizei sowie interessierten Bürgern und Bürgerinnen zusammen. Bei vier gemeinsamen Treffen wurden aktuelle Arbeitsstände vorgestellt und diskutiert.

Für die Analyse wurden radverkehrsrelevante Daten ermittelt und untersucht. Wichtige Grundlage stellt das aktuell bestehende Radverkehrskonzept für Döbeln dar. Daneben erfolgten eigenständigen Befahrungen von ausgewählten Abschnitten des Stadtgebietes zur Beurteilung der aktuellen Radverkehrssituation. Weiterhin wurden Unfalldaten und Netzdaten mit Informationen zu zulässigen Geschwindigkeiten, Einbahnstraßen, Radverkehrsanlagen etc. angefordert und analysiert. Die Ergebnisse wurden mittels geografischen Informationssystems (GIS) dokumentiert. Im Zuge der Analyse erfolgte eine zweimonatige Onlineumfrage zum Thema Radverkehr, an der interessierte Bürgerinnen und Bürger teilnehmen konnten. Die Ergebnisse der Analyse wurden als Stärken und Schwächen zusammengefasst und bilden die Grundlage der Konzeption.

Für die Konzeption wurde zunächst das aktuelle Radroutennetz geprüft und entsprechend der Gebietserweiterungen angepasst. Das resultierende Zielnetz bildet die Grundlage für die Erarbeitung von Maßnahmen auf Netzebene. Diese wurden tabellarisch dargestellt und mit Grobkosten und Prioritäten ergänzt. Daneben geht das Konzept auf weitere verkehrliche Maßnahmen wie die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr und die Erweiterung von Tempo-30-Zonen ein. Weitere wichtige Themen sind Fahrradparken, ÖPNV-Verknüpfung, Radverkehrswegweisung und Möglichkeiten der Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation. Mit ausgewählten Leuchtturmprojekten sollen besondere Maßnahmen dargestellt werden.

Die vorläufigen Ergebnisse aus Analyse und Konzeption wurden im Juli 2022 interessierten Menschen innerhalb eines öffentlichen Forums präsentiert. Dabei bestand die Möglichkeit, Fragen an Verwaltung, Politik und Planer zu stellen sowie weitere Hinweise und eventuelle Befürchtungen zu äußern. Diese Hinweise wurden dokumentiert und abgewogen und sind schließlich in diesen Endbericht mit eingeflossen.

Bearbeitungsschritte zum Radverkehrskonzept Döbeln



- **Grundlagenermittlung**
- **Bestandserfassung**
- **Analyse der Infrastruktur**
- **Umsetzungsstand Radverkehrskonzept 2012**
- **Radverkehrsunfälle**



- **Prüfung des bestehenden Radroutennetzes**
- **Anpassung des Zielnetzes**
- **Maßnahmenkonzeption**
- **Lösungsansätze für Knoten und Querschnitte**
- **Erreichbarkeit der Innenstadt**
- **Fahrradparken**
- **Radwegweisung**
- **Service und ÖPNY-Verknüpfung**
- **Leuchtturmprojekte**



- **Beleuchtung von Möglichkeiten der Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation**
- **Koordination / Moderation / Akteursbeteiligung im Rahmen der AG Rad**
- **Bürgerforum**
- **Onlinebefragung zum Radverkehr**

3. Grundsätze und Ziele der Radverkehrsförderung

3.1 Vielfältiger Nutzen eines starken Radverkehrs

Mobilität in der Stadt sowie im ländlichen Raum soll ressourcenschonend, bezahlbar, komfortabel und sicher sein. Das Fahrrad als vielseitiges, kostengünstiges, gewohntes und funktionales Fortbewegungsmittel trägt zum Klimaschutz bei, fördert die Gesundheit, überwindet Mobilitätsdefizite und kann eine zentrale Rolle im Mobilitätssystem der Zukunft spielen. Das Fahrrad ermöglicht vielen Menschen eine flexible, selbstbestimmte Mobilität. Somit bietet der Radverkehr vielfältige Lösungsansätze zu aktuellen Herausforderungen und stiftet einen hohen gesamtgesellschaftlichen und individuellen Nutzen. Durch den Umstieg auf das Fahrrad sinkt mittelfristig die insgesamt Verkehrslast auf den Straßen. Somit kann auch der verbleibende Kfz-Verkehr besser fließen und Menschen kommen schneller ans Ziel. Mittelfristig ist von einer Senkung des Stellplatzbedarfes auszugehen.

Mehr Radverkehr = demokratischere Mobilität

Aufsteigen und los - das Radfahren erfreut sich bundesweit immer größerer Beliebtheit. Besonders im Alltag, aber auch im Radtourismus – für den Weg zur Arbeit, Transport der Kinder zur Kita, den Schulweg, das Einkaufen etc. - gewinnt das Fahrrad als Verkehrsmittel immer mehr an Bedeutung. Dies gilt besonders für innerstädtische Wege, jedoch werden nicht zuletzt durch Pedelecs auch weitere Strecken für Radfahrende interessant. Nicht nur Sportbegeisterten, sondern fast allen Menschen, ob jung oder alt, verhilft das Fahrrad zu unabhängiger Mobilität. Radfahrende sind eine sehr heterogene Zielgruppe mit unterschiedlichen Bedürfnissen und Fähigkeiten, die es in der Planung zu beachten gilt.

Mehr Radinfrastruktur und Verkehrssicherheit

Damit das Radfahren nicht nur in der Theorie attraktiv und komfortabel ist, braucht es eine entsprechende Infrastruktur. Sichere, direkte und leicht verständliche Wegeverbindungen sowie Fahrradabstellanlagen an Zielorten im öffentlichen und privaten Raum sind wichtige Voraussetzungen, um die Menschen zum Radfahren zu bewegen. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist beim Radverkehr von großer Bedeutung, damit Menschen aller Altersgruppen und Erfahrungslevel angst- und unfallfrei Rad fahren können. Über 80 Prozent der deutschen Haushalte besitzen laut dem Zweirad-Industrieverband ein Fahrrad und es gibt rund 73,5 Millionen Fahrräder. Jedoch dominiert der motorisierte Individualverkehr (MIV) nach wie vor die hauptsächlich für den Kfz-Verkehr ausgelegten Straßen. Für eine weitere Erhöhung des Radverkehrsanteils bedarf es also weiterer Anstrengungen, denn das Fahrrad erzeugt eine Vielzahl positiver Effekte auf unterschiedliche Bereiche unserer Gesellschaft und Umwelt.

Radverkehr fördert Umwelt- und Klimaschutz.

Radfahrende wissen das Fahrrad als preisgünstiges, (häufig) schnellstes, spontanstes und zugleich emissionsfreies Verkehrsmittel zu schätzen. Keine lange Parkplatzsuche, direkte Wege und frische Luft sind einige der Vorteile, die Radfahrende genießen. Die Fahrradherstellung, Infrastruktur und der Betrieb verbrauchen wenig Ressourcen und schonen somit die natürliche Umwelt.

Radverkehr ist bewegungs- und gesundheitsfördernd und steigert die Lebensqualität.

Das Fahrrad leistet einen Beitrag zur Gesunderhaltung und Bewegungsförderung im häufig aktivitätsarmen Alltag. Der Gesundheitsbeitrag liegt im Training der Ausdauer, der Kraft, des Koordinationsvermögens und der Beweglichkeit. Neben der Bewegung an der frischen Luft werden das Immunsystem, der Rücken und das psychische Befinden gestärkt. Mehr Radverkehr bedeutet mehr Lebensqualität für die Radfahrenden selbst, aber auch für die Mitmenschen und die Umwelt. Durch eine geringere Flächeninanspruchnahme des Radverkehrs im Vergleich zum Kfz-Verkehr besteht das Potenzial, Räume nutzbar zu machen und lebenswerter zu gestalten. Immer mehr Menschen entscheiden sich bewusst bei vielen Wegen für das Rad oder gar grundsätzlich gegen das Automobil. Städte mit hohen Radverkehrsanteilen am Gesamtverkehr werden als besonders lebendig und lebenswert bewertet.

Radverkehr ist wirtschaftlich.

Arbeitgeber profitieren beim Umstieg der Mitarbeitenden vom Pkw aufs Rad durch gesünderes Personal, weniger Ausfälle durch Staus und die Einsparung von Pkw-Parkflächen. Fahrradtourismus im ländlichen Raum kann zu neuer Wertschöpfung führen und stellt einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor mit Wachstumspotential dar. Strukturschwache Regionen profitieren besonders von den Umsätzen im Radtourismus.

- Weniger Emissionen und Umweltschäden-Folgekosten
- Vergleichsweise preiswertere Infrastruktur (Bau, Erhalt und Pflege)
- Höhere Kaufkraft von Verbrauchern durch gesparte Fahrkosten

Die WHO hat im Jahr 2012 den **ökonomischen Gesundheitsnutzen des Radfahrens** bewertet. Errechnet wurde ein **Gesundheitsnutzen von 2000 Euro pro Person und Jahr bei täglicher Bewegung** (9 km Radfahren mit 14,7 km/h). Dies bedeutet einen Nutzen von 0,61 Euro je Fahrrad-Kilometer.

Hauptfaktoren sind hierbei die Verbesserung der Lebensqualität und die Verminderung von Produktionsausfällen. Berechnungsgrundlage ist die statistische Minderung von vorzeitigen Todesfällen durch mehr Bewegung. Zusätzlich sinken direkte medizinische und nichtmedizinische Folgekosten.

(https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/461/publikationen/texte_11_2013_frey_wirtschaftliche_aspekte_nichttechnischer_massnahmen_zur_emissionsminderung_im_verkehr1.pdf)

Viele Akteure können Radverkehr fördern und von ihm profitieren.

Landkreise, Städte und Gemeinden sind die Hauptakteure in der Steigerung des Radverkehrs. Städte und Gemeinden bilden als Baulastträger die Basis für den Radverkehr mit ihren Straßen- und Wegenetzen. Aufgrund kleiner Verwaltungsstrukturen ist die Zuständigkeit der Radförderung eine Querschnittsaufgabe der gesamten Verwaltung. Bund und Länder sowie Landkreise sind ebenfalls als Baulastträger auf Bundesstraßen, Landesstraßen und Kreisstraßen für den Radverkehr verantwortlich. Gleichzeitig liegt die Aufgabe der gemeindeübergreifenden Koordinierung der touristischen Radrouten und des Alltagsverkehrs (z. B. Pendelverkehr) in den Händen des Landkreises. Durch ein Zusammenspiel von Politik und Verwaltung können die Belange des Radverkehrs eingebracht werden.

3.2 Grundsätzliche Anforderungen an effektive Radverkehrsförderung

Radverkehrsförderung ist weit mehr als nur die Schaffung der benötigten verkehrstechnischen Infrastruktur. Auch die Themen Service und Öffentlichkeitsarbeit spielen eine wichtige Rolle. Insgesamt ermöglicht es die integrierte Systembetrachtung, die unterschiedlichen Aspekte der Fahrradnutzung ganzheitlich anzugehen. Die folgenden grundsätzlichen Aspekte sollten daher beachtet werden, um den Radverkehr ernsthaft zu stärken und die Ziele des Konzeptes zu erreichen.

Die **Infrastruktur** soll direkte, sichere und komfortable Fahrten mit dem Fahrrad ermöglichen. Dazu gehören neben einem lückenlosen und umwegarmen Radverkehrsnetz auch Radverkehrsanlagen entsprechend den geltenden Richtlinien.

Radverkehrsanlagen sollten flächendeckend eine hohe Qualität aufweisen. Hierbei sind die Ausbaustandards gemäß dem Landesradverkehrsplan einzuhalten. Auch sind die geltenden Richtlinien der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, 2010) und der StVO (letzte Anpassungen 2021) auf den Abschnitten zu prüfen und umzusetzen. Ausreichende Mindestbreiten auf den Anlagen sind dabei unbedingt einzuhalten.

Neben den Wegen sind die **Wegweisung** und **Abstellanlagen** wichtige Infrastrukturelle Elemente zur effektiven Förderung des Radverkehrs. Eingebunden in ein **Zielnetz** bauen die einzelnen Elemente sinnvoll aufeinander auf.

Ein stabiler und gut ausgebauter **Servicebereich** macht das Radfahren attraktiv und kann dessen Image in der Öffentlichkeit positiv beeinflussen. Dazu gehören z. B. die Verknüpfung des Radverkehrs mit dem öffentlichen Verkehr, Fahrradverleihsysteme, Fahrrad- und Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten sowie unkomplizierte und schnelle Reparaturen und Informationen für Radtouristen.

Durch Informationen und imageverbessernde **Öffentlichkeitsarbeit** kann die Verkehrsmittelwahl zum Fahrrad hin beeinflusst werden. Dies beinhaltet beispielsweise Informationskampagnen oder Motivationsveranstaltungen zur Fahrradnutzung. Diese integrierte Systembetrachtung ermöglicht es, die unterschiedlichen Aspekte der Fahrradnutzung ganzheitlich anzugehen, um damit einen aufeinander abgestimmten Ausbau voranzubringen.

Die **Koordination** der entsprechenden Aktivitäten durch ein Management (Radverkehrsbeauftragte sowie AGs auf Ebene der Stadt und des Landkreises) ist unverzichtbare Grundlage der Infrastrukturentwicklung für den Radverkehr. Mobilität als Querschnittsthema sollte dabei integriert und sektorenübergreifend behandelt werden.

Radverkehr als System		
Infrastruktur	Service	Öffentlichkeitsarbeit
Radverkehrsnetzplanung Infrastruktur im Straßenraum <ul style="list-style-type: none"> • Radverkehrsanlagen • Parken • Wegweisung 	Verknüpfung mit dem ÖPNV Dienstleistungen Fahrradverleih/-sharing Touristische Angebote	Information Kommunikation Motivation Aufklärung

3.3 Grundlagen

Nationaler Radverkehrsplan 3.0 (NRVP)

Der Nationale Radverkehrsplan (NRVP) ist die Strategie der Bundesregierung zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland. Im NRVP enthalten sind Leitbilder, Themenschwerpunkte und konkrete Ziele, die Bund, Länder und Kommunen sowie weitere Akteure innerhalb ihrer Zuständigkeiten verfolgen.

Die **Leitziele** des NRVP 3.0 sind:

- Lückenloser Radverkehr in Deutschland
- Deutschland wird Fahrrad-Pendlerland
- Das Fahrrad im Zentrum moderner Mobilitätssysteme
- Radverkehr erobert Stadt und Land
- Vision Zero im Radverkehr
- Urbaner Lastenverkehr wird Radverkehr
- Deutschland wird Fahrradstandort
- Radverkehr wird intelligent, smart und vernetzt

Diese Leitziele bieten konkrete Anknüpfungspunkte zur Übernahme in kommunale Radverkehrskonzepte und sollten sich in deren Inhalten entsprechend widerspiegeln.



Abbildung 1: Laut NRVP 3.0 soll der Radverkehr bis 2030 „mehr, besser und sicherer“ werden. (Quelle: NRVP 3.0)

Radverkehrskonzeption Sachsen 2019

„Es geht darum, Mobilität ganzheitlich zu denken: Radverkehr als Beitrag zu einer nachhaltigen Verkehrs- und Stadtentwicklung und Teil einer multimodalen Mobilität.“ (S. 3 Radverkehrskonzeption Sachsen 2019, Vorwort). Die Radverkehrskonzeption Sachsen 2019 enthält **Ziele und Lösungen für die Entwicklung der Radverkehrsaktivitäten im Freistaat Sachsen**. Wichtige Leitsätze sind hierbei u. a.:

- den Anteil des Radverkehrs bei der Nutzung von Verkehrsmitteln zu steigern
- die Bedingungen / Infrastruktur für den Radverkehr zu verbessern
- die Verkehrssicherheit zu erhöhen
- das SachsenNetz Rad zum Premiumnetz auszubauen
- die Digitalisierung auch beim Radverkehr voranzutreiben
- Lastenräder zu fördern
- die Verkehrswende herbeizuführen

Das Konzept erläutert in Kapitel 2.7, wie **kommunale Radverkehrskonzepte in hohem Maße dazu beitragen, das Radverkehrsnetz weiter zu verdichten** und spannt so den Bogen zum Radverkehrskonzept Döbeln „Es obliegt in starkem Maße den Kommunen, die konkreten Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs in ihren Radverkehrskonzepten auszuarbeiten. Landkreise, Städte und Gemeinden sind die Hauptträger von infrastrukturbezogenen Maßnahmen für den Radverkehr. Die Kommunen sollen daher Netzplanungen sowohl für den Alltagsradverkehr als auch für den touristischen Radverkehr erstellen.“

ERA

Mit den **Empfehlungen für Radverkehrsanlagen** (ERA 2010) liegt ein **bundesweites Regelwerk** für die Planung, den Entwurf und den Betrieb der Infrastruktur des Radverkehrs vor. Es stellt den Stand der Technik dar und fügt sich in die übrigen von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgegebenen bundesweiten Regelwerke ein. Die 2021 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 bildet. **Verkehrsplanung und Straßenverkehrsbehörden beziehen sich somit auf einheitliche Grundlagen.**

Die ERA 2010 geben Hinweise zur Planung von Radverkehrsnetzen, stellen **grundlegende Entwurfsanforderungen** dar (z. B. Breiten, Radien, Oberflächenqualitäten) und stellen die Eigenschaften und Einsatzbereiche der einzelnen Führungsformen (z. B. Radweg, Radfahrstreifen, Fahrbahn) des Radverkehrs vor.

RASt

Die **Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen** (RASt 06) stellt ein weiteres von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgegebenes **bundesweit gültiges technisches Regelwerk** dar. Es zeigt die Zielsetzungen für die Planung von Stadtstraßen auf, die sich aus der Bewohnbarkeit und Funktionsfähigkeit der Städte ergeben und eine ausgewogene Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche an den Straßenraum verfolgen. **„Dabei wird es vielfach – vor allem in Innenstädten – notwendig sein, die Menge oder zumindest die Ansprüche des motorisierten Individualverkehrs an Geschwindigkeit und Komfort zu reduzieren und den Fußgänger- und Radverkehr sowie den öffentlichen Personenverkehr zu fördern.“** (S. 15 RAST 06)

4. Analyse

4.1 Radverkehrskonzept Döbeln 2012

Das erste Radverkehrskonzept der Stadt Döbeln wurde 2012 mit folgenden Zielen beschlossen:

- Entwicklung eines weitgehend lückenlosen Radwegenetzes in der Stadt Döbeln, bestehend aus einem System von Radwegen (selbstständig oder straßenbegleitend), Radfahrstreifen, Schutzstreifen sowie Radrouten auf öffentlichen Straßen und Wegen
- Verknüpfung des Radwegenetzes mit den vorhandenen überörtlichen, touristischen Radrouten und Fortschreibung des touristischen Radroutennetzes, soweit die Stadt Döbeln tangiert wird
- Verknüpfung mit dem Radwegenetz des Umfeldes der Stadt Döbeln
- Verknüpfung mit den Schnittstellen des ÖPN/SPNV
- Schaffung eines Systems aus Infrastruktur- und Dienstleistungsangeboten rund ums Fahrrad (Abstellanlagen, Reparaturservice, Wegweisung, Öffentlichkeitsarbeit u.v.m.)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer

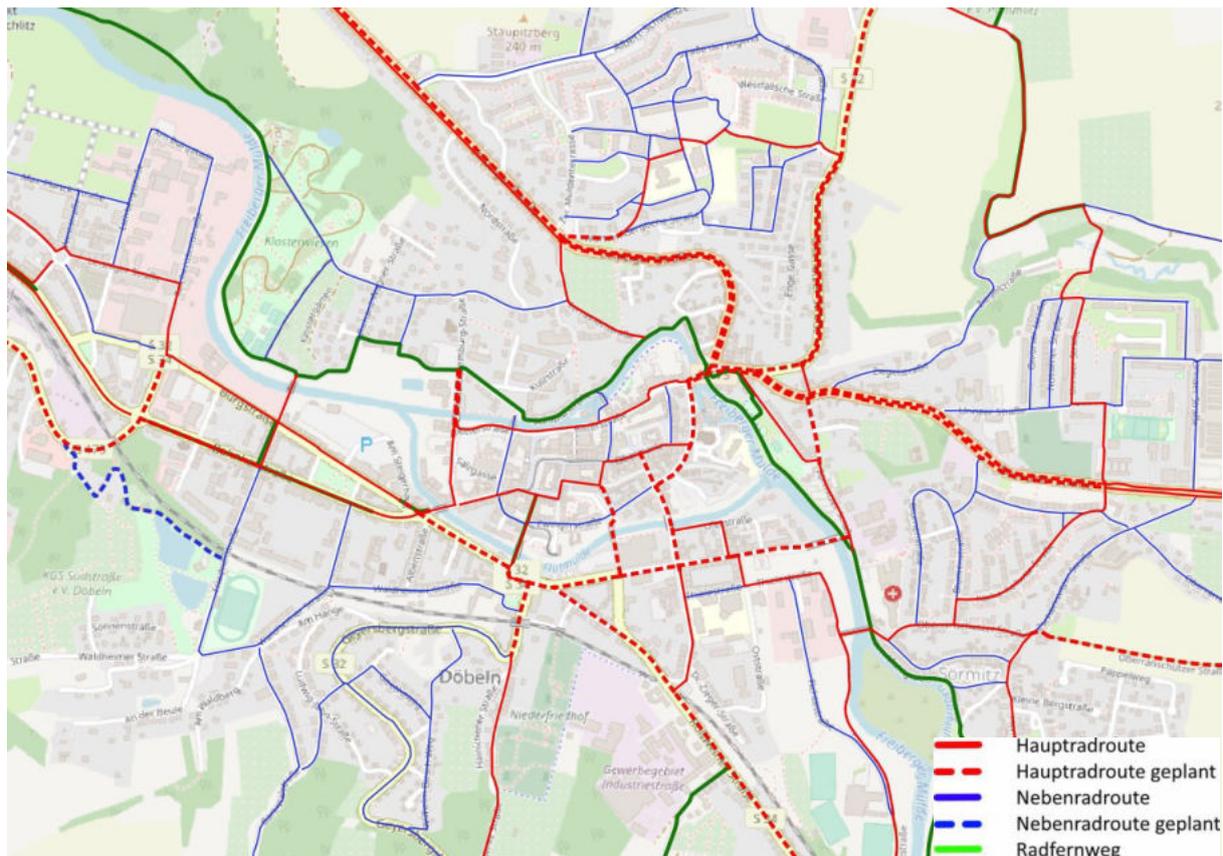


Abbildung 2: Ausschnitt aus dem Zielnetz des Radverkehrskonzeptes 2012 mit Maßnahmen (eigene Darstellung)

Von der Vorgehensweise genügt das Radverkehrskonzept den Anforderungen der Radverkehrsplanung. Betrachtet wurden insgesamt 14 innerstädtische Hauptrouten sowie touristische Radwege. Aufbauend auf einer Analyse wurden diese betrachtet und mit Maßnahmen und Kosten versehen sowie

priorisiert. Neben netzbezogenen Maßnahmen wurde weiterhin auf Themen wie Fahrradparken, Wegweisung, ÖPNV-Verknüpfung und Öffentlichkeitsarbeit eingegangen. Prozessbegleitend fanden Abstimmungen mit Beteiligten in der Arbeitsgruppe Radverkehr statt.

Umgesetzte Maßnahmen

- Radverkehrsanlagen
 - Zschepplitzer Straße / Grimmaische Straße
 - Roßweiner Straße Richtung Ebersbach
 - Schillerstraße
 - Bahnhofstraße / Lindenallee
 - Straße des Friedens
- Ausbau/Sanierung
 - Oberranschützer Straße
 - drei Bauabschnitte Mulderadweg
- Einbahnstraßenöffnung
 - Johannisstraße

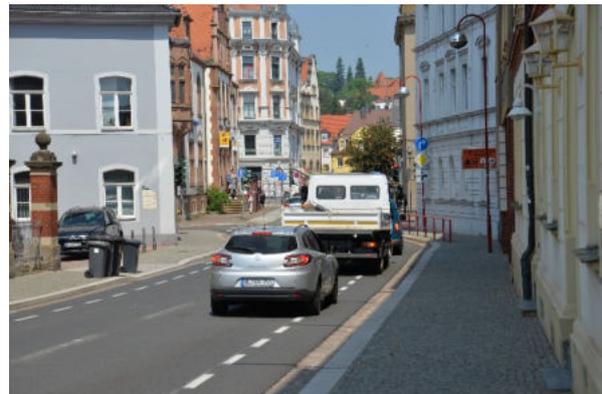


Abbildung 3: Umgesetzte Maßnahmen - Radverkehrsanlagen auf der Bahnhofstraße und Straße des Friedens



Abbildung 4: Umgesetzte Maßnahmen - Einbahnstraßenöffnung Johannisstraße / Ausbau Mulderadweg

Nicht umgesetzte Maßnahmen

- Radverkehrsanlagen
 - Harthaer Straße / Mastener Straße
 - Franz-Mehring-Straße / Körnerplatz / Schillerstraße
 - Oschatzer Straße
 - Leipziger Straße
 - Dresdner Straße

- Einbahnstraßenöffnung
 - Straße des Friedens (Obermarkt)
 - Große Kirchgasse
 - Bahnhofstraße (Innenstadt)

- Querung Robert-Tümmeler-Steg
- Querungshilfe Burgstraße / Friedrichstraße
- Querungshilfe Rosa-Luxemburg-Straße / Staupitzstraße
- Elbe-Mulde-Radweg → Verlegung von Grimmaische Straße zum ehemaligen Bahnhof Nord
- Beschilderung Zschopautal-Radweg
- Beschilderung innerörtlicher Ziele
- Erweiterung Abstellanlagen
- Fahrradboxen in der Innenstadt
- Schiebehilfen Unterführung Mastener Straße zum Hbf.
- Aktivierung der Öffentlichkeitsarbeit



Abbildung 5: Noch nicht umgesetzt - Radverkehrsanlagen auf der Dresdener und Oschatzer Straße

Zusammenfassung:

Zehn Jahre nach Beschluss des Radverkehrskonzeptes hat sich viel in der Stadt getan. Hervorzuheben ist die Markierung von Radverkehrsanlagen auf eine Länge von 4 km. Hinzu kommt der Ausbau des Mulderadwegs, der mittlerweile fast im gesamten Stadtgebiet eine sehr gute Asphaltdeckschicht aufweist. Auf der anderen Seite fehlen noch weitere Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen, obwohl diese als dringlich innerhalb des Konzeptes bewertet wurden. Dies gilt auch für die Einbahnstraßenöffnungen, welche in der Regel schnell und ohne Aufwand realisierbar sind.

4.2 Untersuchungsgebiet

Die Kreisstadt Döbeln befindet sich im Landkreis Mittelsachsen, eingebettet zwischen den drei größten sächsischen Städten Chemnitz (ca. 35 km Luftlinie), Dresden (ca. 45 km Luftlinie) und Leipzig (ca. 60 km Luftlinie). Größere Städte in der Umgebung, die aufgrund ihrer Entfernung für den Radverkehr relevant sind, sind u.a. Lommatzsch, Nossen, Roßwein, Mittweida, Waldheim, Hartha, Leisnig, Mügeln, Oschatz und Riesa.

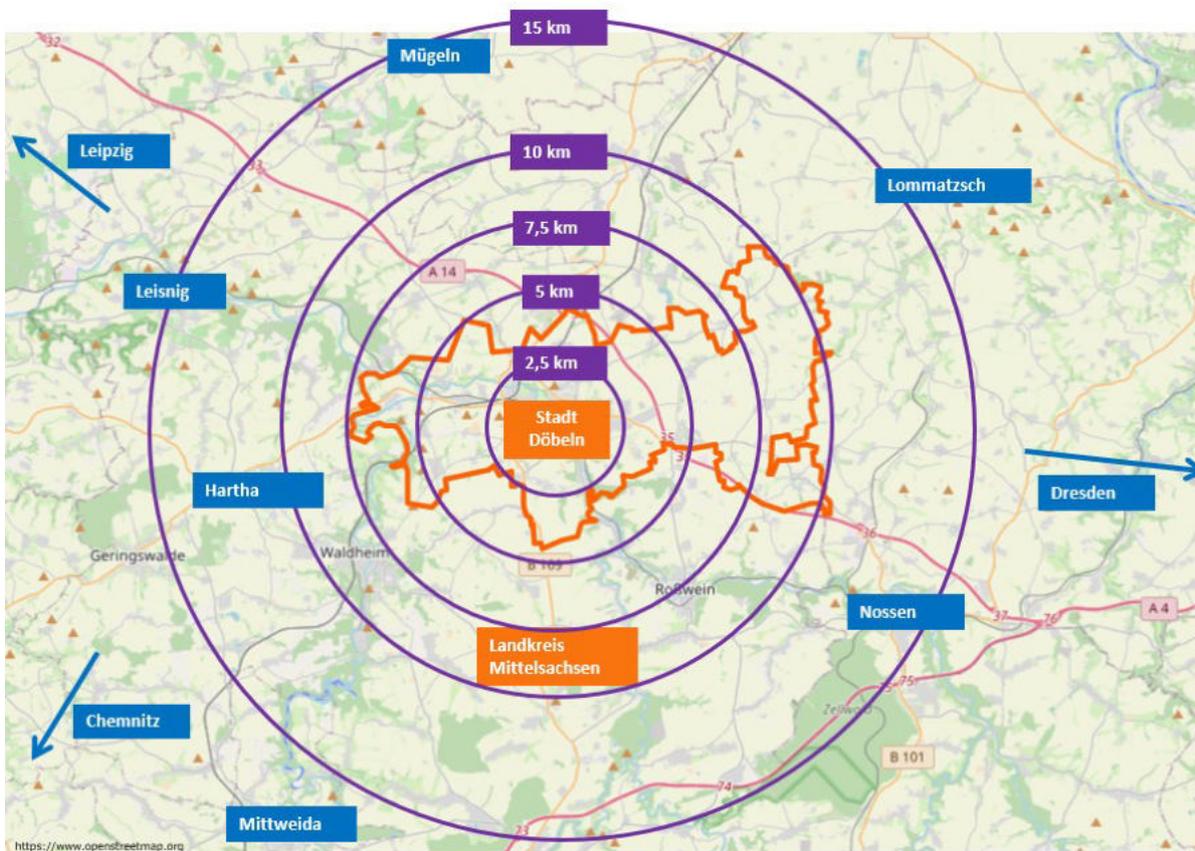


Abbildung 6: Erreichbarkeiten der Umgebung

Mit der Eingemeindung von Mochau und Zieggra hat sich die Einwohnerzahl seit der Erstellung des ersten Radverkehrskonzeptes, nach starkem Rückgang seit 1990, wieder erhöht. Mit Stand von 2021 beträgt diese 23.620 und hält sich aktuell relativ konstant auf diesem Niveau. Der Einwohnerschwerpunkt liegt dabei deutlich in der Kernstadt. Laut dem städtebaulichen Entwicklungskonzept „Zentrum/Muldeninsel“ leben mehr als zwei Drittel der Einwohner Döbeln in einem Radius von 1,5 km um das Rathaus. Darunter zählen die gründerzeitlichen Wohngebiete südlich der Mulde sowie die Wohngebiete Döbeln Nord und Döbeln Ost. Arbeitsplatzschwerpunkte bilden neben dem Stadtzentrum mit Einzelhandel und Verwaltung, die Gewerbegebiete Döbeln Nord, Ost und Am Fuchsloch. Voraussichtlich 2024 wird mit Karls Erlebnisdorf ein weiterer Schwerpunkt entstehen, der gleichzeitig auch für den Radtourismus von großer Relevanz sein wird.

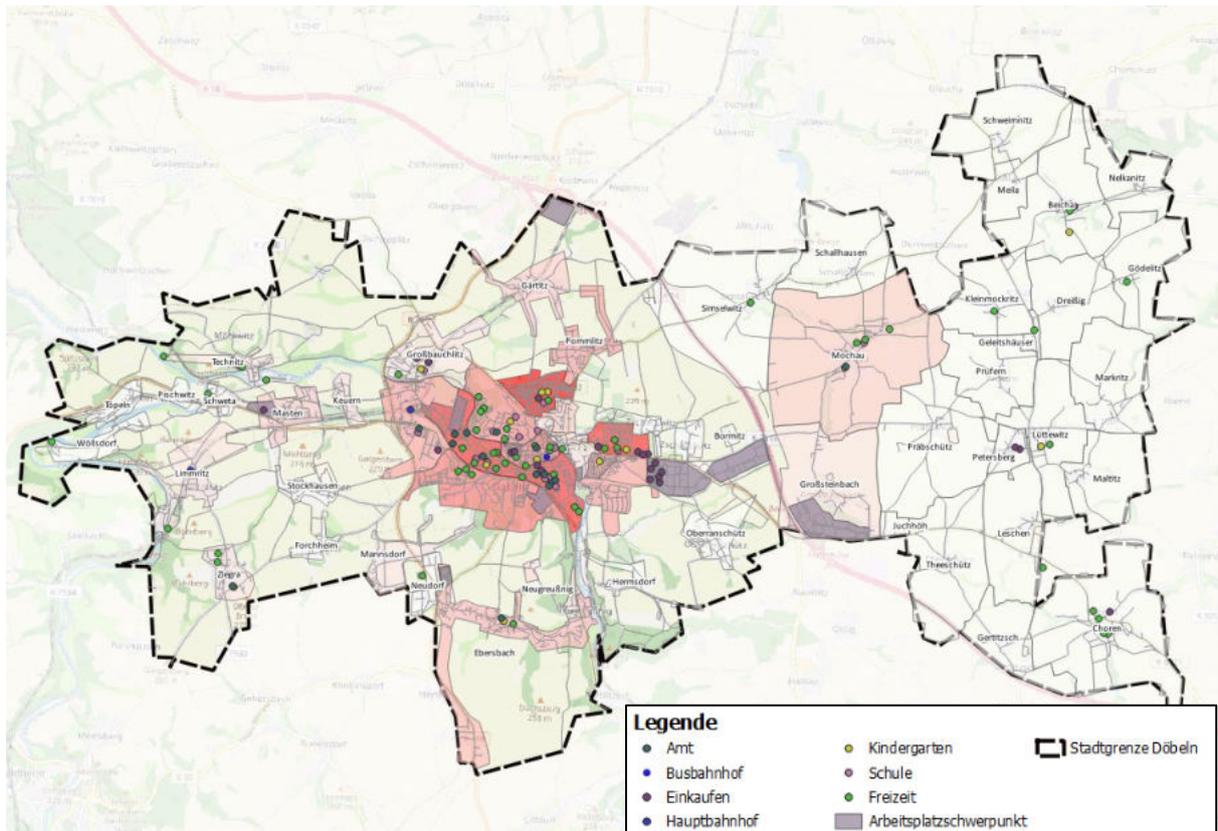


Abbildung 7: Wichtige Quellen und Ziele

Die Höhendifferenz zwischen dem niedrigsten und höchsten Punkt beträgt etwa 110 m. Die Zschopau und die Mulde bilden die Tallage des Untersuchungsgebietes. Die Kernstadt weist in West-Ost-Richtung (Masten, Neugreußnig) kaum Höhenunterschiede auf. Die Wohngebiete nördlich der Mulde (Döbeln-Nord und Ost) liegen ca. 30 m höher als die Innenstadt und sind je nach Routenwahl mit moderater Steigung auch für den nichtelektrischen Radverkehr befahrbar. Richtung Süden (Neudorf, Zieggra) und Osten (Oberranschütz, Lüttewitz) sind die Höhenunterschiede deutlich stärker und nur mit entsprechenden Steigungen überwindbar.

Döbeln verfügt aktuell über einen aktiven Bahnhof für den Schienenverkehr sowie einen Haltepunkt an der Roßweiner Straße, der seit längerer Zeit nicht mehr in Betrieb ist. Mit der Reaktivierung der Bahnstrecke Döbeln – Meißen/Dresden für den Personenverkehr würde dieser wieder als Haltepunkt dienen. Aktuell ist jedoch nicht bekannt, ob und wann der Personenverkehr auf der Strecke realisiert wird. Der Hauptbahnhof befindet sich ca. 2 km westlich der Innenstadt. Von hier aus verkehren jeweils stündlich die RB 110 nach Leipzig sowie die RB 45 nach Elsterwerda / Riesa und Mittweida / Chemnitz. Schwerpunkte des ÖPNV bilden der Hauptbahnhof und der Busbahnhof im Stadtzentrum. Im Busbahnhof bündeln sich die vier Stadtbuslinien sowie mehrere Regionalverkehrslinien, die die größeren Orte der Umgebung anbinden. Die Fahrradmitnahme ist in Bussen und Bahnen kostenlos.

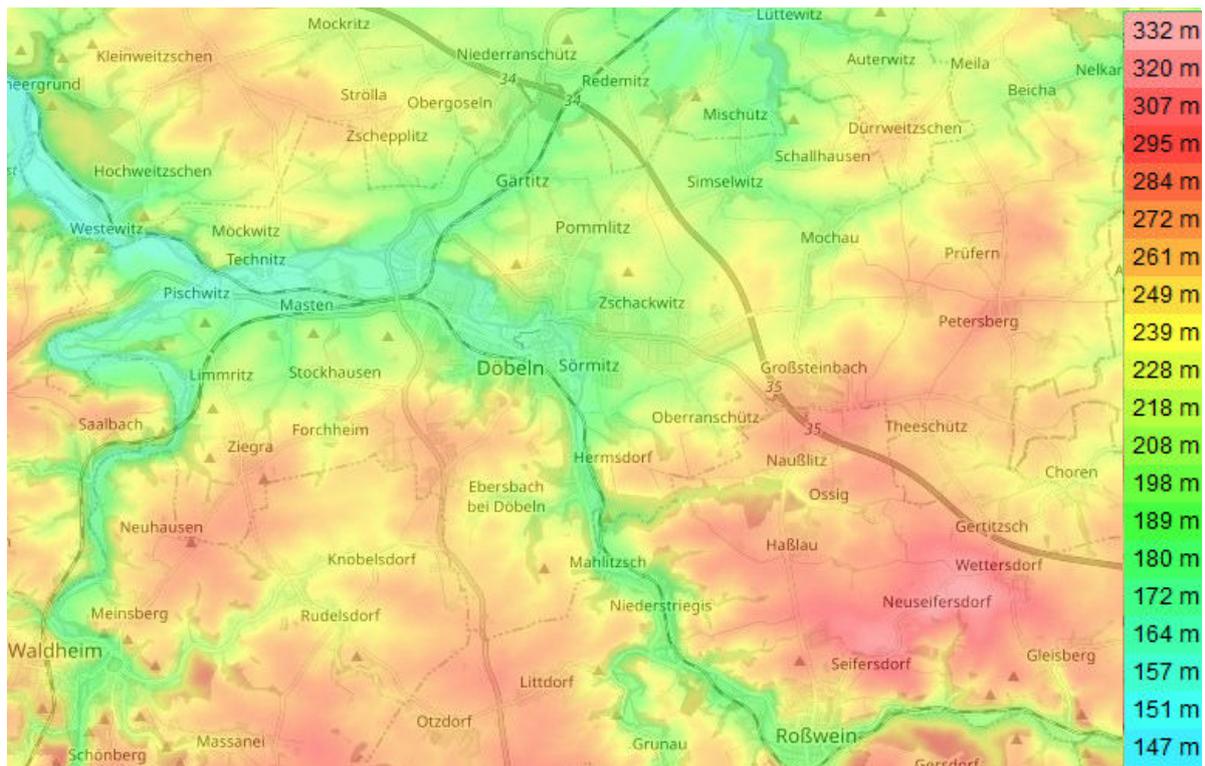


Abbildung 8: Höhenkarte für Döbeln (Quelle: topographic-map.com)

Durch das Untersuchungsgebiet verlaufen vier touristische Radwege, die entsprechend der sächsischen Radverkehrskonzeption in Radfernwege (SNR 1) und Regionale Haupttrouten (SNR 2) kategorisiert werden. Unter dem Titel SachsenNetz sollen diese Wege als Premiumrouten vermarktet und entsprechend ausgebaut werden. Dies sind:

Radfernwege SNR 1:

- Mulderadweg (Moldava bis Dessau)
- Zschopautalradweg (Fichtelberg bis Döbeln)

Regionale Haupttrouten SNR 2:

- Elbe-Mulde-Weg (Diera-Zehren bei Meißen bis Döbeln)
- Jahnatal-Radroute (Riesa – Mochau) + südliche Anbindung zum Mulderadweg

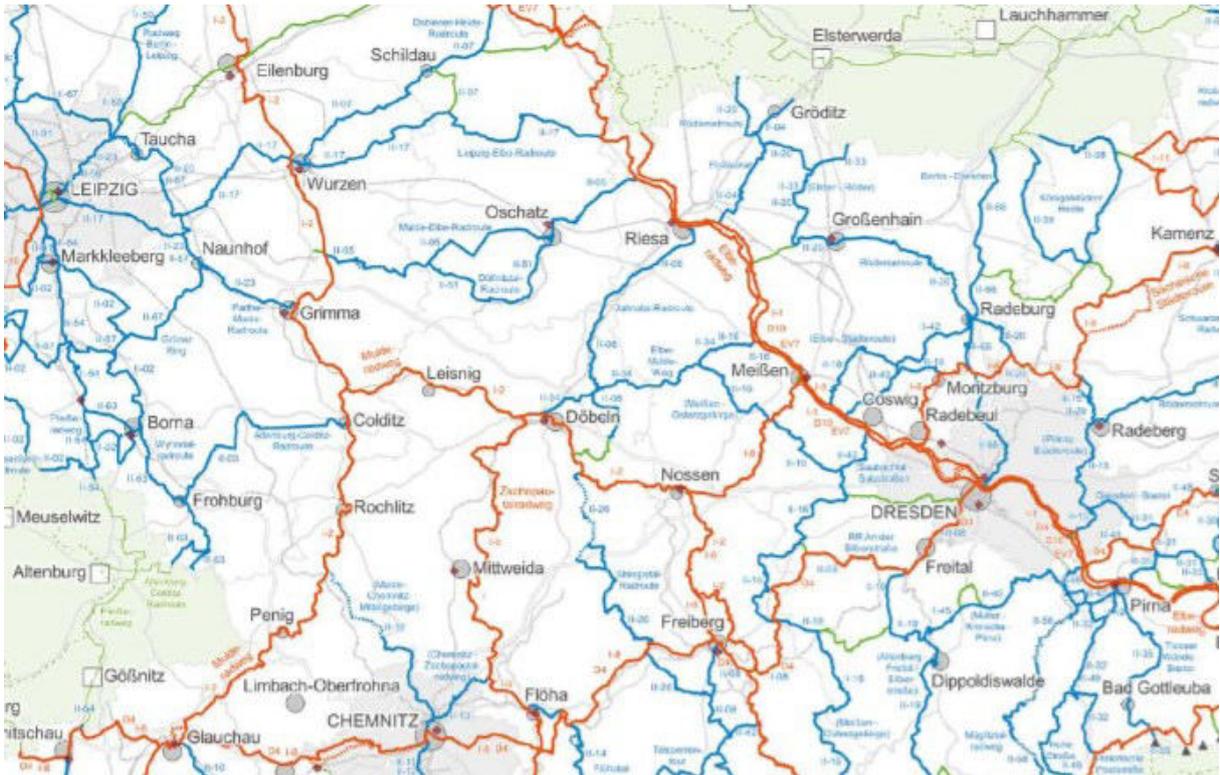


Abbildung 9: Auszug SachsenNetz Rad (Quelle: Radverkehrsnetzkonzeption 2019 Sachsen)

Zusammenfassung:

Döbeln hat eine kompakte Innenstadt, die zahlreiche Quellen und Ziele auf kurzen Wegen verbindet und somit ideal für den Radverkehr ist. Trotz beträchtlicher Höhenunterschiede lassen sich viele Wege außerhalb der Innenstadt ohne große Steigungen, teilweise über alternative Routen, überwinden. Lediglich die südlichen Ortsteile weisen starke Steigungen auf. Als Knotenpunkt für vier touristische Radwege ist Döbeln auch für den Tourismus von Bedeutung.

4.3 Befragungen zum Radverkehr

ADFC-Fahrradklima-Test 2020

Aller zwei Jahre wird vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club eine gesamtdeutsche Umfrage zur Bestimmung der Fahrradfreundlichkeit in Kommunen durchgeführt. Die Fragen decken das breite Spektrum des Radfahrens von Sicherheit, Komfort, Infrastruktur, Unterhaltung bis zum allgemeinen Fahrradklima in der Stadt ab. Zur Vergleichbarkeit werden die einzelnen Fragen mit Schulnoten zwischen 1 und 6 beantwortet. Durch Vergleiche mit anderen Kommunen ähnlicher Größe, sollen die Ergebnisse den Kommunen bei der Orientierung unterstützen. Letztlich lassen sich Stärken und Schwächen der Fahrradfreundlichkeit ableiten. Für eine erfolgreiche und auswertbare Teilnahme müssen mindestens 50 Personen an der Befragung teilgenommen haben.

Mit insgesamt 61 Teilnehmern hat die Stadt Döbeln Ende 2020, neben über 1.000 weiteren Kommunen, zum ersten Mal am Fahrradklima-Test teilgenommen. Mit einer Gesamtnote von 3,7 befindet sich Döbeln im oberen Drittel der Ortsgrößenklasse von 20.000 bis 50.000 Einwohnern und schneidet etwas besser als der Durchschnitt (3,9) ab. Bei den 415 Orten dieser Größe liegt die Spanne zwischen 2,4 (Baunatal) und 4,7 (Kulmbach). Unter den 19 sächsischen Städten der Ortsklasse belegt Döbeln den sechsten Rang. Hier beträgt die Spanne 3,5 (Markkleeberg) und 4,5 (Limbach-Oberfrohna).

Gesamtbewertung (Schulnote)	3,7
Rangplatz in Ortsgrößenklasse	124 von 415 Orten
Vergleich zu 2018	k.A.

Stärken und Schwächen im Städtevergleich

positiv

1. Oberfläche der (Rad)wege
2. Fahren auf Radwegen & Radf.-streifen
3. Hindernisse auf Radwegen

negativ

1. geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung
2. Werbung für das Radfahren
3. Öffentliche Fahrräder

Entwicklung seit 2012

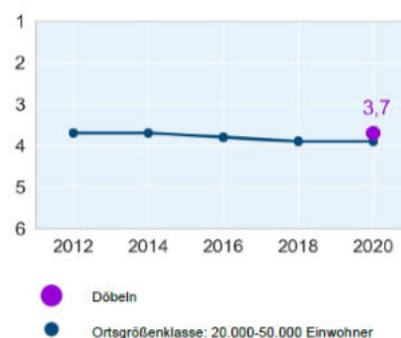


Abbildung 10: Übersicht der Ergebnisse für Döbeln beim Fahrradklima-Test (Quelle: ADFC)

Im Vergleich zu anderen Städten wurden die Oberflächen der Wege, das Fahren auf Radwegen und Radfahrstreifen sowie Hindernisse auf Radwegen besser bewertet. Dagegen schneiden die Themen Einbahnstraßenöffnung für den Radverkehr, Werbung für das Radfahren und öffentliche Fahrräder schlechter ab. In der Einzelbewertung liegen die Erreichbarkeit des Stadtzentrums (2,7), zügiges Radfahren (2,8), Spaß oder Stress (2,9) vorn. Die Fahrradmitnahme im Öffentlichen Verkehr (ÖV) (4,4), Werbung für das Radfahren (4,6) und Öffentliche Fahrräder (5,1) schnitten am schlechtesten ab.

Welche Themen besonders wichtig sind wurde ebenfalls erfragt. Ganz oben stehen die Themen Sicherheitsgefühl, Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer und Konflikte mit Kfz. Als eher unwichtig werden dagegen die Fahrradmitnahme im ÖV, Medienberichte und öffentliche Fahrräder betrachtet.

Stärken und Schwächen

...in der Einzelbewertung³

Erreichbarkeit Stadtzentrum	2,7
zügiges Radfahren	2,8
Spaß oder Stress	2,9
Radfahren durch Alt und Jung	3,0
Oberfläche der (Rad)wege	3,0
Abstellanlagen	3,3
Hindernisse auf Radwegen	3,3
Wegweisung für Radfahrer	3,4
Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	3,4
Fahren auf Radwegen & Radf.-streifen	3,5
Konflikte mit Fußgängern	3,5
Konflikte mit Kfz	3,8
Fahrradförderung in jüngster Zeit	3,8
Medienberichte	3,8
Reinigung der Radwege	3,8
geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	3,9
Fahrraddiebstahl	3,9
Ampelschaltungen für Radfahrer	3,9
Breite der (Rad)wege	3,9
Sicherheitsgefühl	4,0
Falschparkerkontrolle auf Radwegen	4,0
Fahren im Mischverkehr mit Kfz	4,1
Winterdienst auf Radwegen	4,2
Führung an Baustellen	4,3
Fahrradmitnahme im ÖV	4,4
Werbung für das Radfahren	4,6
Öffentliche Fahrräder	5,1

Stärken



Schwächen

...im Vergleich zu ähnlichen Orten⁴

Oberfläche der (Rad)wege	+1,1
Fahren auf Radwegen & Radf.-streifen	+0,8
Hindernisse auf Radwegen	+0,7
Breite der (Rad)wege	+0,7
Ampelschaltungen für Radfahrer	+0,6
Abstellanlagen	+0,6
Falschparkerkontrolle auf Radwegen	+0,6
Spaß oder Stress	+0,5
Fahrradförderung in jüngster Zeit	+0,4
Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	+0,4
Fahren im Mischverkehr mit Kfz	+0,3
Reinigung der Radwege	+0,3
Konflikte mit Kfz	+0,3
Führung an Baustellen	+0,3
zügiges Radfahren	+0,2
Sicherheitsgefühl	+0,1
Erreichbarkeit Stadtzentrum	+0,1
Radfahren durch Alt und Jung	0,0
Medienberichte	0,0
Konflikte mit Fußgängern	0,0
Wegweisung für Radfahrer	-0,1
Winterdienst auf Radwegen	-0,1
Fahrraddiebstahl	-0,2
Fahrradmitnahme im ÖV	-0,2
Öffentliche Fahrräder	-0,3
Werbung für das Radfahren	-0,4
geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	-0,7

Abbildung 11: Gesamtübersicht der Stärken und Schwächen (Quelle: ADFC)

Onlineumfrage im Zuge der Erstellung des Radverkehrskonzeptes

Von Juli bis September 2021 wurde über das sächsische Beteiligungsportal eine Umfrage zum Radverkehr in Döbeln durchgeführt. Zur Beteiligung wurde über sämtliche Kanäle der Stadt Döbeln wie Amtsblatt, Homepage und Tageszeitung sowie über Flyer aufmerksam gemacht. Ziel der Befragung war es, ein detailliertes Stimmungsbild zum Radverkehr in Döbeln zu erhalten. Mit 21 Fragen wurden soziodemografische Daten, Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten, Zufriedenheiten und Wichtigkeiten zum Radfahren erhoben. Daneben hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, Problempunkte in der Stadt sowie konkrete Verbesserungsvorschläge und Hinweise zu verorten. Nachfolgend werden allgemeine Ergebnisse der Umfrage präsentiert. In den weiteren Kapiteln des Berichtes wird themenbezogen auf weitere Erkenntnisse eingegangen.

Allgemeine Angaben

Insgesamt haben 224 Personen an der Umfrage teilgenommen. Über drei Viertel der Teilnehmenden waren 31 oder älter. Der Anteil unter 18-jähriger liegt bei etwa 6 %. Menschen. Personen, die jünger als 14 Jahre sind, haben an der Umfrage nicht teilgenommen. Somit sind ältere Menschen in der Umfrage überrepräsentiert, Schüler und Schülerinnen dagegen unterrepräsentiert. Ein Drittel der Befragten gab die Innenstadt als Wohnort an, gefolgt von Döbeln-Ost (9 %), Döbeln-Nord (8 %). Von den umliegenden Ortsteilen verzeichneten Großbauchlitz, Masten, Sörmitz die meisten Teilnehmer. Lediglich aus Limmritz nahm keine Person teil. 16 % gaben einen Wohnort außerhalb Döbelns an.

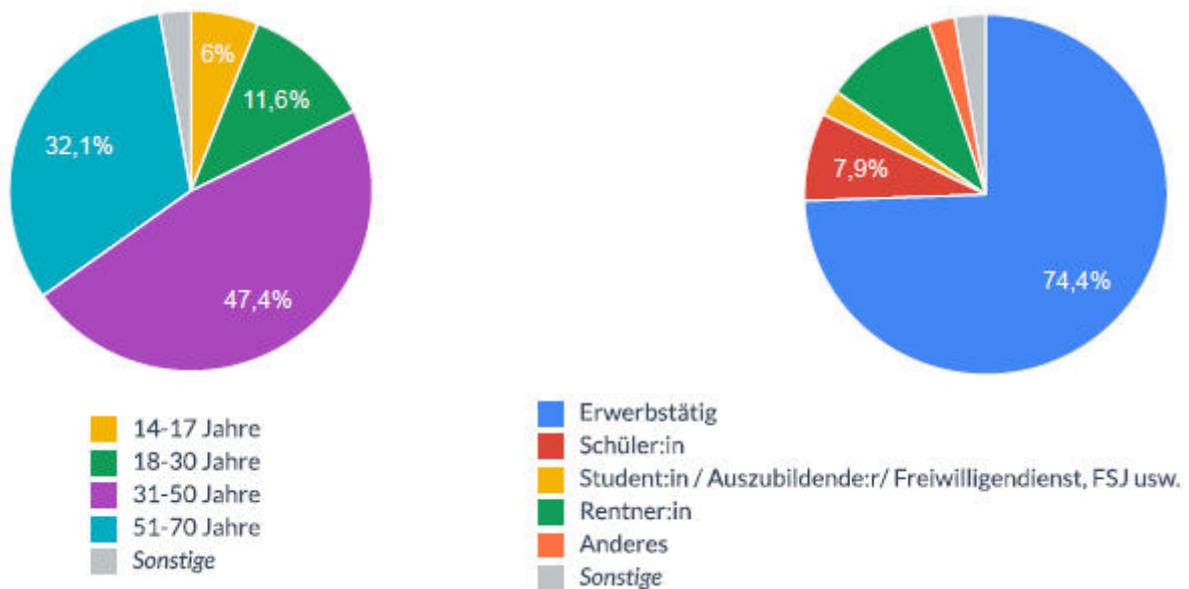


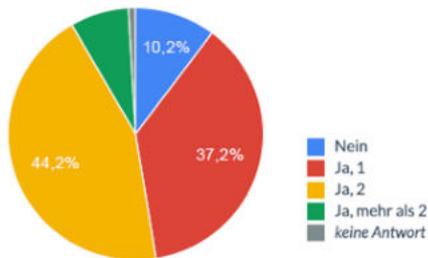
Abbildung 12: Anteile der Altersklassen und aktuellen Beschäftigung bei der Umfrage

Fahrzeugbesitz

In 90 % der Haushalte befindet sich mindestens ein Auto, über 50 % der teilnehmenden Haushalte besitzen mindestens zwei Autos. Unter der Voraussetzung, dass sich die Radverkehrsbedingungen in der Stadt verbessern, können sich über 60 % den Verzicht auf ihr Auto vorstellen. Der Großteil hat jedoch angegeben, dass mindestens ein Auto im Haushalt bleiben sollte. Drei Viertel der befragten besitzen ein „klassisches“ Fahrrad (City-, Trekking-, Rennrad, Mountainbike) und fast jeder fünfte ein

Fahrrad mit elektrischem Antrieb. Etwa 40 Personen gaben an, sich ein E-Bike in Zukunft kaufen zu wollen. Spezielle Fahrräder wie Lastenrad oder Liegerad finden sich sehr selten bis gar nicht.

Besitz Pkw / Umfrage



Könnten Sie auf Ihr Auto verzichten?

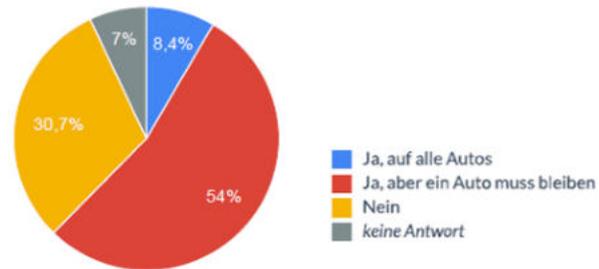


Abbildung 13: PKW-Besitz und möglicher Verzicht auf das eigene Auto

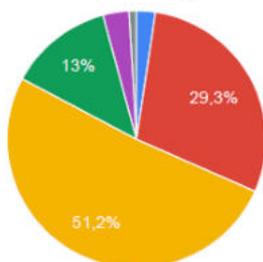
Typische Wege mit dem Fahrrad

Fast 50 % der Befragten gaben die Innenstadt als ihr alltägliches Ziel für Ausbildung/Arbeit an. Dies unterstreicht die Bedeutung und die Potentiale des nicht motorisierten Verkehrs in Döbeln. Viele Menschen, die zentral wohnen, müssen nur eine geringe Entfernung für ihren alltäglichen Weg zurücklegen. Die größte Bedeutung hat das Fahrrad für den Freizeitverkehr, wo fast alle Befragten angaben, das Rad mindestens einige Male pro Jahr zu nutzen (ca. 55 % mindestens wöchentlich). Jeder vierte Teilnehmende nutzt das Rad wöchentlich für den Arbeitsweg, der Großteil gab jedoch an, nie mit dem Fahrrad auf Arbeit zu fahren. Zum Einkaufen und den Weg zur Ausbildung wird das Rad am wenigsten genutzt. Ein Drittel der Eltern gab an, dass sein Kind mit dem Auto zur Schule / in den Kindergarten gebracht wird. Das Fahrrad wird von 20 % genutzt.

Allgemeine Aussagen zum Radverkehr in Döbeln

Für die Einschätzung des Sicherheitsempfindens und Zustand der Wege standen die Auswahlmöglichkeiten sehr gut – eher gut – eher schlecht – sehr schlecht zur Verfügung. Zwei von drei Befragten schätzt das Sicherheitsempfinden als eher schlecht bis sehr schlecht ein. Auf der anderen Seite wurde der Zustand der Wege als deutlich positiver eingeschätzt. Hier haben mehr als 60 % zumindest mit eher gut abgestimmt.

Sicherheitsempfinden



Zustand der Straßen und Wege

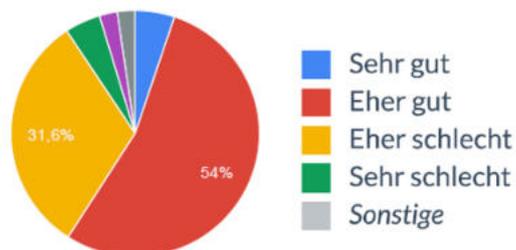


Abbildung 14: Aussagen zum Sicherheitsempfinden und Zustand der Döbelner Straßen

Für die Frage, was sich konkret ändern müsste, damit das Fahrrad häufiger genutzt wird, wurden 19 Themenbereiche abgefragt, die mit unwichtig, wichtig, eher wichtig oder sehr wichtig beurteilt werden konnten. Anhand der normierten Ergebnisse (unwichtig = 1 bis sehr wichtig = 4) ergibt sich folgendes Ranking:

Sehr wichtig		
1	3,7	Sichere Kreuzungen / Querungen
2	3,6	Fahrraddiebstahl verhindern
3	3,6	Vermeidung von Konflikten mit dem KFZ-Verkehr
4	3,5	Mehr Akzeptanz des Radverkehrs
5	3,5	mehr markierte Radwege
6	3,4	besserer Zustand der vorhandenen Radwege (Belag und Breite)
7	3,4	Mehr durch Bord getrennte Radwege
8	3,3	Besserer Radwegweisung
9	3,2	Besserer Beleuchtung der Radwege
10	3,1	mehr Fahrradabstellanlagen
11	3,0	Besserer Winterdienst auf Radwegen
12	3,0	Vorrang des Radverkehrs in verkehrsberuhigten Straßen (Fahrradstraße)
13	3,0	Bessere Reinigung von Radwegen
14	3,0	Einbahnstraßenöffnung für den Radverkehr
15	3,0	Mehr / bessere Mitnahmemöglichkeiten im Bus
16	2,9	Vermeidung von Konflikten mit dem Fußverkehr
17	2,6	mehr / bessere Öffentlichkeitsarbeit
18	2,4	mehr Fahrradgeschäfte / Reparaturwerkstätten
19	2,3	Mehr Lademöglichkeiten für Elektrofahrräder
Unwichtig		

Hier zeigt sich, dass die Sicherheit an oberster Stelle steht - einmal durch die Prävention von Fahrrad-diebstählen, auf der anderen Seite durch Erhöhung der Verkehrssicherheit. Insbesondere Maßnahmen im Hauptverkehrsnetz, die zur Vermeidung von Konflikten mit dem Kfz-Verkehr führen, sind besonders wichtig. Themen, die den Komfort des Radverkehrs betreffen (Wegweisung, Beleuchtung, Winterdienst) werden aktuell als weniger wichtig betrachtet. Dies deckt sich auch mit den Ergebnissen des ADFC-Fahrradklima-Tests.

Problempunkte

Abschließend konnten die Teilnehmenden konkrete Problempunkte in der Stadt benennen und Hinweise dazu äußern. Dies Problempunkte wurden in der Auswertung digital auf der Stadtkarte verortet. Die häufigsten Nennungen beziehen sich auf fehlende Radverkehrsanlagen im Hauptverkehrsnetz. Darunter zählen die Dresdner Straße (33 Nennungen), Leipziger Straße (15), Oschatzer Straße (15), Kleine Kirchgasse (12), Roßweiner Straße (11), Schillerstraße (11), Mastener Straße (9), Franz-Mehring-Straße (8), Straße des Friedens (8). [Anmerkung: zum Zeitpunkt der Umfrage bestanden auf der Roßweiner Straße und der Straße des Friedens keine Radverkehrsanlagen, die mittlerweile als Schutzstreifen realisiert wurden.]

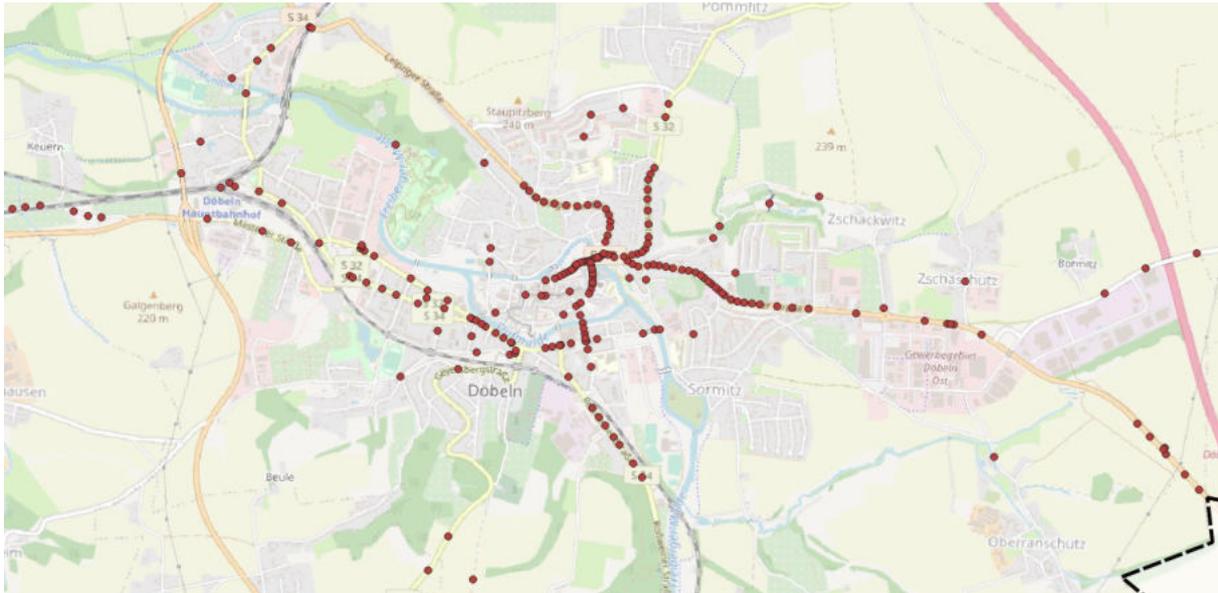


Abbildung 15: Verortete Problempunkte im Stadtgebiet

Zusammenfassung:

Aktuelle Umfragen zum Radverkehr zeigen, dass Döbeln im Vergleich zu Städten mit ähnlicher Anzahl an Anwohnern über dem Durchschnitt abschneidet. Dabei wird insbesondere die Qualität vorhandener Radverkehrsanlagen hervorgehoben. Das Fahrrad wird bereits heute im Freizeitverkehr und zur Arbeit regelmäßig genutzt. Verbesserungspotential besteht insbesondere bei der Verkehrssicherheit. Durch die Erhöhung der Akzeptanz des Radverkehrs und mit der Schaffung weiterer sicherer Radinfrastruktur auf Hauptverkehrsstraßen würden Döbelnerinnen und Döbelner auch zunehmend auf das Auto verzichten.

4.4 Bestandsaufnahme der Radverkehrssituation in Döbeln

Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen

Bezogen auf das gesamte Straßennetz der Stadt Döbeln, sind ca. 28 % Hauptverkehrsstraßen. Der Großteil dieser Straßen liegt nicht in der Baulast der Stadt Döbeln. Wichtigste Achsen für den motorisierten Verkehr sind folgende Straßen:

- A 14: zerschneidet das Stadtgebiet zwischen Döbeln Ost und Mochau
- B 175 über Dresdner,- Leipziger-, Bahnhof- und Mastener Straße
- B 169, tangiert die westliche Kernstadt
- S 32: Geyersberg-, Burg-, Bahnhof-, Oschatzer Straße, Simselwitz
- S 34: Roßweiner Straße
- Kreisstraßen, die überwiegend die Ortsteile außerhalb anbinden

Diese stellen überwiegend das Hauptverkehrsnetz der Stadt dar, deren Baulast beim Bund, Freistaat oder Landkreis liegen. Die Straßen weisen eine überörtliche Verbindungsfunktion auf und werden in der Regel mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h innerorts, bzw. 100 km/h außerorts befahren. Abschnittsweise finden sich Strecken mit 30 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit (bspw. Bahnhofstraße Höhe Wettplatz). Aufgrund der zulässigen Geschwindigkeiten und hoher Verkehrsmengen sollten diese Straßen in der Regel Radverkehrsanlagen aufweisen.

Auf einer Länge von etwa 4 km wurden in den letzten Jahren im Kernstadtgebiet Radfahrstreifen und Schutzstreifen markiert. Betroffen sind fast alle Straßen, die entsprechende Mindestbreiten aufweisen. Bezüglich der Markierung auf der Strecke und an Einmündungen entsprechen diese Radverkehrsanlagen den Vorgaben der ERA und bieten somit sicheres Fahren im Hauptverkehrsnetz. Auf der Schillerstraße, Straße des Friedens und Grimmaische Straße sind die vorhandenen Schutzstreifen jedoch teilweise zu schmal. Aufgrund der gepflasterten Fahrbahntwässerung am Seitenrand beträgt die tatsächlich befahrbare Breite des Schutzstreifens deutlich weniger als das vorhandene Mindestmaß. Folglich bewegen sich Radfahrende mehr zur Fahrbahnmitte, was zu geringeren Überholabständen durch den MIV führt. Diese Punkte wurden auch in der Onlineumfrage bemängelt.



Abbildung 16: Markierte Radverkehrsanlagen entsprechend ERA auf der Bahnhofstraße und Roßweiner Straße



Abbildung 17: Teils zu schmale Radverkehrsanlagen auf der Dresdener Straße und Grimmaische Straße



Abbildung 18: Straßenbegleitende Radwege entlang der Burgstraße und Mastener Straße

Radwege, als baulich abgetrennte Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen, bestehen an der Dresdner Straße, Burgstraße und an der Mastener Straße. Der getrennte Geh- und Radweg auf der Dresdner Straße wurde vor mehreren Jahrzehnten gebaut und entspricht nicht mehr den aktuellen Anforderungen an erforderlichen Breiten.

Viele Hauptverkehrsstraßen in der Stadt mit hohen Verkehrsmengen weisen keine Radverkehrsanlagen auf. Dabei handelt es sich zumeist um Straßen mit einem Fahrbahnquerschnitt unter 7,5 m, die also die Maße zur Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens unterschreiten. Aufgrund der Verkehrsmengen und der Bedeutung für die Erreichbarkeit des Stadtzentrums bieten folgende innerstädtische Straßen schlechte Bedingungen für den Radverkehr:

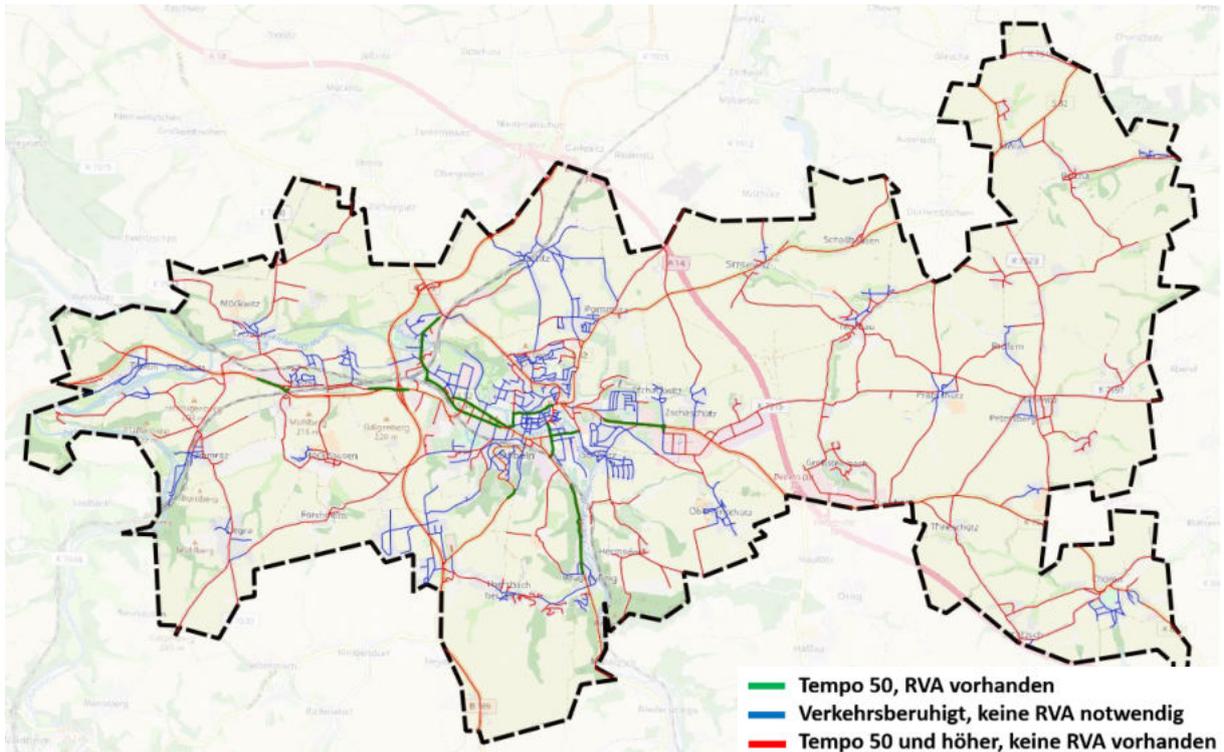
- Dresdener Straße
- Leipziger Straße
- Oschatzer Straße
- Mastener Straße



Abbildung 19: Hauptverkehrsstraßen mit fehlenden Radverkehrsanlagen

Hinzu kommen die zahlreichen überörtlichen Verbindungen durch anbaufreie Hauptverkehrsstraßen, die ebenfalls keine Radverkehrsanlagen aufweisen. Lediglich mit dem Ausbau der B 175 Richtung Anschlussstelle Döbeln-Ost wurden parallel landwirtschaftliche Wege gebaut, die vom Radverkehr genutzt werden können. Die direkten Anbindungen der äußeren Ortsteile an das Stadtzentrum sind aufgrund mangelnder Alternativen nicht gegeben. Betroffen sind die Verbindungen nach:

- Großweitzschen
- Zschepplitz
- Zschaitz
- Simselwitz – Schallhausen
- Mochau – Meila
- Choren
- Lüttewitz
- Neudorf
- Ziegra
- Limmritz



Knotenpunkte

Knotenpunkte stellen ein großes Gefahrenpotential für den Radverkehr dar. Deshalb sollten diese übersichtlich, mit klaren Flächenangaben für MIV und Radverkehr mit möglichst wenigen Konfliktpunkten gestaltet werden. Für die Gestaltung eines lückenlosen Radverkehrsnetzes haben sichere Knotenpunkte eine große Bedeutung. In der Kernstadt von Döbeln befinden sich bereits zahlreiche Kreisverkehre, die aus Sicht der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsarten eine sichere Befahrung ermöglichen. Innerorts soll der Radverkehr laut Richtlinien auf der Kreisfahrbahn geführt werden. Auch wenn das dem subjektiven Sicherheitsempfinden des Radfahrenden widerspricht, ermöglicht dies bessere Sichtbarkeit untereinander. Im Verlauf der Bahnhofstraße wurde der Wechsel der Radverkehrsführung richtliniengetreu umgesetzt. Aufgrund der zumeist engen Fahrbahnquerschnitte im Zentrum sind die meisten anderen Knotenpunkte begreifbar und unkompliziert befahrbar. Jedoch fehlen dort die Radverkehrsanlagen. Auffällig ist hierbei die Achse Bahnhofstraße – Schillerstraße - Straße des Friedens. Abschnittsweise sind auf dieser Strecke Radverkehrsanlagen vorhanden, die jedoch an den Knotenpunkten unterbrochen werden und somit keine durchgängig sichere Führung ermöglichen.



Abbildung 20: Gute Kreuzungs- und Einmündungslösungen, die den Radverkehr verdeutlichen

Bahnhofstraße/Burgstraße:

Stadteinwärts endet der Radfahrstreifen weit vor der Kreuzung. Um auf der Bahnhofstraße Richtung Stadtzentrum zu fahren, muss sich der Radverkehr ohne markierte Unterstützung auf den mittleren Fahrstreifen einordnen. Weiterhin wurden zahlreiche Radfahrer auf der Burgstraße beobachtet, die die Einbahnstraße regelwidrig stadteinwärts befahren, um dann über den schmalen Gehweg die Bahnhofstraße zu erreichen. Der Bedarf zur Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr an dieser Stelle ist hoch und aus verkehrsplanerischer Sicht realisierbar. Allerdings stellt die Führung des Radverkehrs an dem signalisierten Knotenpunkt eine große Herausforderung dar.



Abbildung 21: Knotenpunkt ohne Radverkehrsanlagen Burgstraße / Bahnhofstraße

Körnerplatz / Schillerstraße

Die Fahrbahnbreiten ermöglichen hier die durchgängige Markierung von Schutzstreifen. Aufgrund der zahlreichen Abbiegestreifen für den MIV wurden diese nicht realisiert.



Abbildung 22: durchgängig fehlende Radverkehrsanlagen auf der Strecke und an Kreuzungen

Schillerstraße / Straße des Friedens

Abbiegende Vorfahrtsstraßen sind aufgrund der Sichtbarkeit und Begreifbarkeit problematische Knotenpunktführungen. Für den Radverkehr aus dem Stadtzentrum in Richtung Lessing-Gymnasium existiert keine legale und sichere Führungsform.



Abbildung 23: Trotz vorhandener Radverkehrsanlagen kann die Schillerstraße nicht legal gequert werden

Straße des Friedens / Zwingerstraße

Der Schutzstreifen endet vor dem Knotenpunkt. Aufgrund der Steuerung des LSA besteht keine legale Führung für den Radverkehr Richtung Stadtzentrum.

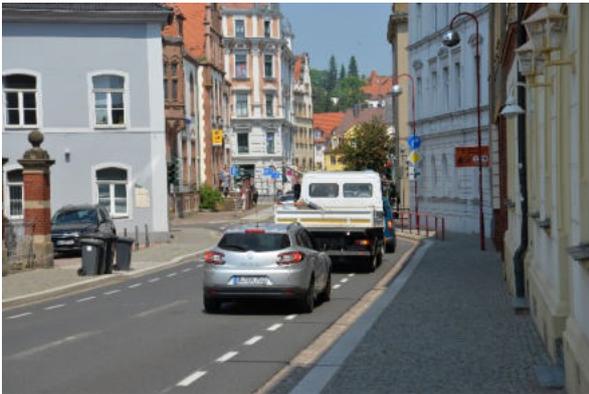


Abbildung 24: Für den Radverkehr besteht keine Möglichkeit, das Zentrum über die Str. d. Friedens zu erreichen

Zusammenfassung

Auf mehrere Hauptverkehrsstraßen im Kernstadtgebiet befinden sich mittlerweile Markierungen für den Radverkehr. Für ein lückenloses Netz fehlen jedoch noch weitere Strecken sowie die konsequente Betrachtung von Knotenpunkten. Straßenbegleitende Radwege an den anbaufreien Außenortsverbindungen sind so gut wie nicht vorhanden.

Radfahren im Nebennetz

Sind die Voraussetzung durch Verkehrsberuhigung mit unterstützender Straßenraumgestaltung erfüllt, stellt das Radfahren im Nebennetz eine sichere und stressarme Möglichkeit für alle Nutzergruppen des Radverkehrs dar, egal ob jung oder alt. Etwa 45 % des Gesamtnetzes in Döbeln sind Nebenstraßen, also Straßen, die überwiegend der Erschließung von Wohn- und Gewerbegebieten (Döbeln Ost, Sörmitz) dienen und deren Baulast bei der Stadt liegen.

Verkehrsberuhigung im Nebennetz

Der Großteil zusammenhängender Wohngebiete in der Stadt ist bereits durchgängig mit Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen beruhigt. Hier findet eine klare Trennung zwischen Hauptverkehrsstraßen und Erschließung von Wohnen statt. Dies betrifft die Wohngebiete in der Kernstadt sowie die dörflich geprägten Ortsteile außerhalb. Somit wird bequemes Befahren fernab der Hauptstraßen ermöglicht. Lediglich vereinzelt finden sich Streckenabschnitte im Nebennetz, zwischen Hauptverkehrsstraßen, die nicht beruhigt sind. Dies betrifft beispielsweise die Schlachthofstraße, Friedrichstraße, Wetтинplatz zwischen Bahnhof- und Burgstraße sowie die Roßweiner Straße zwischen Schiller- und Muldenstraße. In Masten haben die Harthaer und die Mastener Straße durch die neue Ortsumgebung ihre ursprüngliche Verbindungsfunktion verloren. Hier existieren noch keine ausreichend sicheren Bedingungen für den Radverkehr. Die Muldeninsel als Stadtzentrum ist weitestgehend verkehrsberuhigt. Die Ritterstraße, Zwingerstraße und Kleine Kirchgasse werden jedoch aufgrund des Durchgangsverkehrs stark vom MIV dominiert, sodass das Radfahren dort mit viel Stress verbunden ist.



Abbildung 25: Vorbildliche Beschilderung und Tempo-30 ermöglicht das sichere Radfahren im Nebennetz

Einbahnstraßen

Im Zuge des bestehenden Radverkehrskonzeptes wurden mehrere Einbahnstraßen für den Radverkehr geöffnet. Darunter zählen bspw. die Johannisstraße und Teile der Straße des Friedens. Hier wurde zusätzlich mit Markierungen auf der Strecke und an Einmündungen die Befahrung in Gegenrichtung verdeutlicht. Ein Großteil der Einbahnstraßen, die sich im Nebennetz befinden und die Voraussetzungen für die Öffnung erfüllen, sind aktuell nicht für den Radverkehr in beiden Richtungen legal befahrbar.



Abbildung 26: Wetтинplatz/Roßweiner Straße - Nebenstraßen ohne Tempo 30 und Einbahnstraßenöffnung

Zusammenfassung:

Beispielhaft für eine klare Trennung zwischen Hauptverkehrsstraßen und Nebenstraßen ist der Großteil des Nebennetzes in Döbeln durch Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche für den Radverkehr sicher und bequem befahrbar. Durch zahlreiche ungeöffnete Einbahnstraßen werden direkte Wegeverbindungen oftmals eingeschränkt.

Eigenständige Radwege

Eigenständige Radwege sind Wege, die unabhängig des bestehenden Straßennetzes verlaufen. Dies können für den Radverkehr angeordnete und entsprechend beschilderte Wege sein sowie landwirtschaftlich genutzte Straßen, die für den Radverkehr freigegeben sind. Aus Sicht des Radverkehrs stellen eigenständige Radwege eine besonders attraktive Verbindung dar, weil diese schnell und sicher befahrbar sind.

Touristische Radwege

Der Mulderadweg verläuft zwischen Leisnig und Roßwein über weite Strecken auf eigenständigen Wegen als gemeinsamer Geh- und Radweg und bietet damit ideale Bedingungen für den Alltags- und Freizeitverkehr. Lediglich auf kurzen Abschnitten besteht keine Asphaltdeckschicht. Ein Hindernis auf dem Mulderadweg stellt die Treppe an der Oberbrücke dar. Mangels fehlender, alternativer Wegeführung (Wappenhenschstraße ist als Einbahnstraße nicht für den Radverkehr freigegeben) stellt dies eine Barriere dar. Als potentielle Gefahrenquelle wird zudem die Engstelle am Bahndamm bei Neugreußnig angesehen. Auf dem Jahnatalradweg wurde zwischen Mochau und Simselwitz ein gemeinsamer Geh- und Radweg in guter Qualität errichtet. Gleiches gilt für den Elbe-Mulde-Radweg auf der ehemaligen Rübenbahn. Im weiteren Verlauf Richtung Mischütz führt die Route über einen unbefestigten Feldweg mit schlechter Belagsqualität. Auf dem Zschopautalradweg ist die Brückenquerung der Zschopau in Limmritz aufgrund des Oberflächenzustandes und Breiten nur eingeschränkt nutzbar.



Abbildung 27: Befestigte, touristische Radwege mit guter Qualität



Abbildung 28: Abschnitte des Mulderadweges mit Sanierungsbedarf

Sonstige Wege

Im gesamten Stadtgebiet finden sich weitere Wege, die sich für die Nutzung des Radverkehrs eignen. So wurde zwischen Döbeln-Nord und -Ost ein asphaltierter Radweg gebaut, der eine direkte Verbindung der beiden Stadtteile herstellt. Der Radweg zwischen Rosa-Luxemburg-Straße und Staupitzstraße erfüllt dagegen nicht die gewünschten Anforderungen an Breite und Oberfläche. Im ländlichen Raum verlaufen zahlreiche Feldwege parallel zu Landstraßen, die zumeist unbefestigt sind. Hier bestehen Potentiale für alternative Ortsanbindungen ohne MIV.



Abbildung 29: Zahlreiche eigenständige Wege unterschiedlicher Qualität bieten Alternativen zum Straßennetz

Zusammenfassung:

Gut ausgebaute eigenständige Wege befinden sich insbesondere auf den touristischen Radrouten. Hinzugekommen sind wichtige innerörtliche Verbindungen. Außerhalb der Kernstadt gibt es zahlreiche weitere Wege mit Potential, deren Zustand aktuell unzureichend ist.

Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheit ist ein wesentlicher Faktor, bei der Wahl eines Verkehrsmittels. Gerade für den Radverkehr spielt dies eine wichtige Rolle, da Unfälle innerorts deutlich häufiger zu schweren Verletzungen führen. Für die Unfallanalyse in Döbeln wurde auf Zahlen des Unfallatlas des statistischen Bundesamtes zurückgegriffen. Darin werden alle polizeilich registrierten Unfälle verzeichnet, bei der mindestens eine Person verletzt wurde. Somit können nicht alle tatsächlichen Radverkehrsunfälle abgebildet werden. Hinzu kommt, dass bei Radverkehrsunfällen eine erhebliche Dunkelziffer zu verzeichnen ist, da nicht jeder Unfall der Polizei gemeldet wird.

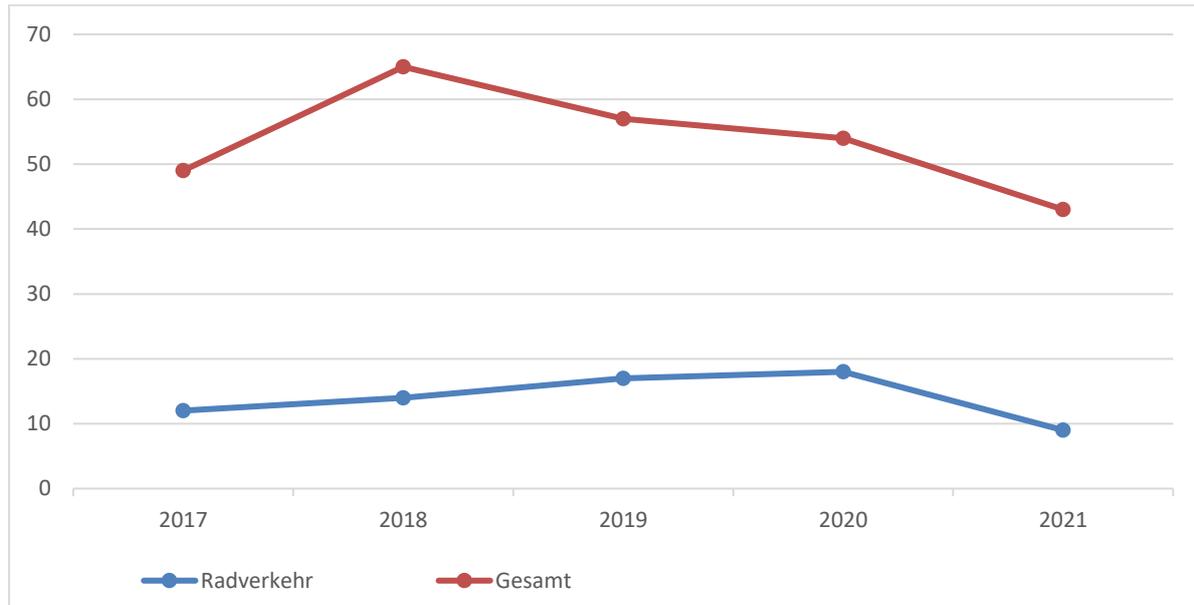


Abbildung 30: Anzahl der Gesamtunfälle und Radverkehrsunfälle mit Verletzten von 2017 – 2021

Von 2017 bis 2021 wurden in Döbeln 268 Unfälle mit Personenschaden, davon 70 mit Beteiligung des Radverkehrs, registriert. Hauptsächlich ereigneten sich die Unfälle mit Radbeteiligung im Döbelner Stadtgebiet, was sich durch die höhere Verkehrsmengen im Vergleich zum ländlichen Raum begründen lässt. Anhand der Verortung der Unfälle wird sichtbar, dass sich der Großteil der Radverkehrsunfälle auf Hauptverkehrsstraße mit Tempo 50, vorzugsweise im Bereich von Einmündungen und Knotenpunkten ereignete. Dadurch bestätigen sich die allgemeinen Erkenntnisse zur Radverkehrssicherheit. Mit zunehmender Geschwindigkeit steigen die Unfallgefahr und Unfallschwere. Dabei sind Radfahrer an Kreuzungen insbesondere durch ein- und abbiegende Fahrzeuge und auf der Strecke durch parkende Fahrzeuge gefährdet.

Radverkehrsunfälle mit verletzten Personen finden sich im gesamten Stadtgebiet, verteilt an Knotenpunkten, weitestgehend ohne statistische Auffälligkeiten. Heraus stechen jedoch die Burgstraße zwischen Höhe Agentur für Arbeit und der Dresdener Berg. Aufgrund fehlender Unfallberichte kann hierbei nur auf Erfahrungswerte der Unfallforschung zurückgegriffen werden.

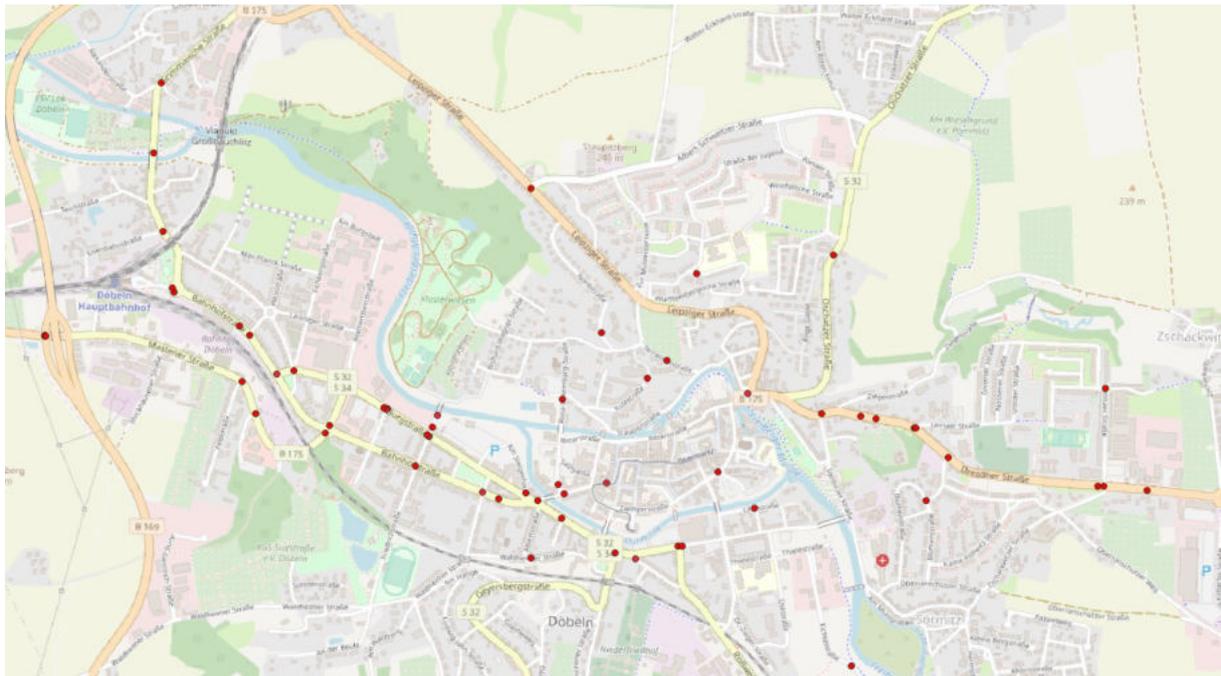


Abbildung 31: Verteilung der Radverkehrsunfälle mit Verletzten von 2017 - 2021

Burgstraße

Entlang der Burgstraße wird der Radverkehr auf einem einseitigen Zweirichtungsradweg geführt. An der Einmündung zur Agentur für Arbeit wurden im Betrachtungszeitraum 5 Radfahrende bei Unfällen verletzt. Dabei wurden alle Unfälle als Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle registriert. Laut Unfallforschung besteht an Zweirichtungsradwegen besondere Unfallgefahr, da beim Einbiegen und Abbiegen nicht mit dem Radverkehr aus entgegengesetzter Richtung gerechnet wird.

Dresdener Berg

Auf dem kurzen Abschnitt zwischen Dresdner Platz und Blumenstraße kam es zu 6 Unfällen mit Verletzten. Die Unfälle ereigneten sich ebenfalls beim Ein-/ bzw. Abbiegen. Der Dresdner Berg weist ein starkes Gefälle auf. Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Die Gehwege sind relativ schmal mit direkt angrenzenden Gebäudezugängen und Grundstückszufahrten. Aufgrund der hohen Verkehrsmengen und fehlenden Radverkehrsanlagen wird der Gehweg oft regelwidrig vom Radverkehr befahren, durch das Gefälle mit hohen Geschwindigkeiten. Folglich besteht hohe Unfallgefahr, da Radfahrende unerwartet und plötzlich auftauchen.



Abbildung 32: Burgstraße und Bahnhofstraße mit Unfallauffälligkeiten

Zusammenfassung:

Bei jedem vierten Unfall mit Verletzten in Döbeln ist ein Radfahrer involviert. Insbesondere sind dabei die Einmündungen an Hauptverkehrsstraßen mit Tempo 50 betroffen.

Erreichbarkeit der Muldeninsel

Die Muldeninsel hat für die Stadt als Zentrum eine herausragende Bedeutung. Sie bietet auf kleiner Fläche Wohnraum, Arbeitsplätze, Einkaufsmöglichkeiten und Optionen zur Freizeitgestaltung. Aufgrund der Insellage sind die Zugangsmöglichkeiten auf einige Brücken beschränkt. Insgesamt gibt es acht Querungen, davon eine Fußgängerbrücke im Süden und zwei Brücken ausschließlich für den Fuß- und Radverkehr im Norden. Der Großteil der vorhandenen Wege ist verkehrsberuhigt, als Fußgängerzone, verkehrsberuhigter Bereich oder Tempo 30. Trotzdem wird die Muldeninsel stark vom MIV dominiert. Viel Fläche wird zum Parken genutzt, es existiert ein lichtsignalgesteuerter Knotenpunkt mit drei Abbiegestreifen und Straßen, die vom Durchgangsverkehr beeinträchtigt werden. Dies wurde auch im städtebaulichen Entwicklungskonzept „Zentrum/Muldeninsel“ bemängelt. Darunter leidet allgemein die Aufenthaltsqualität und zusätzlich die Erreichbarkeit für den Radverkehr.

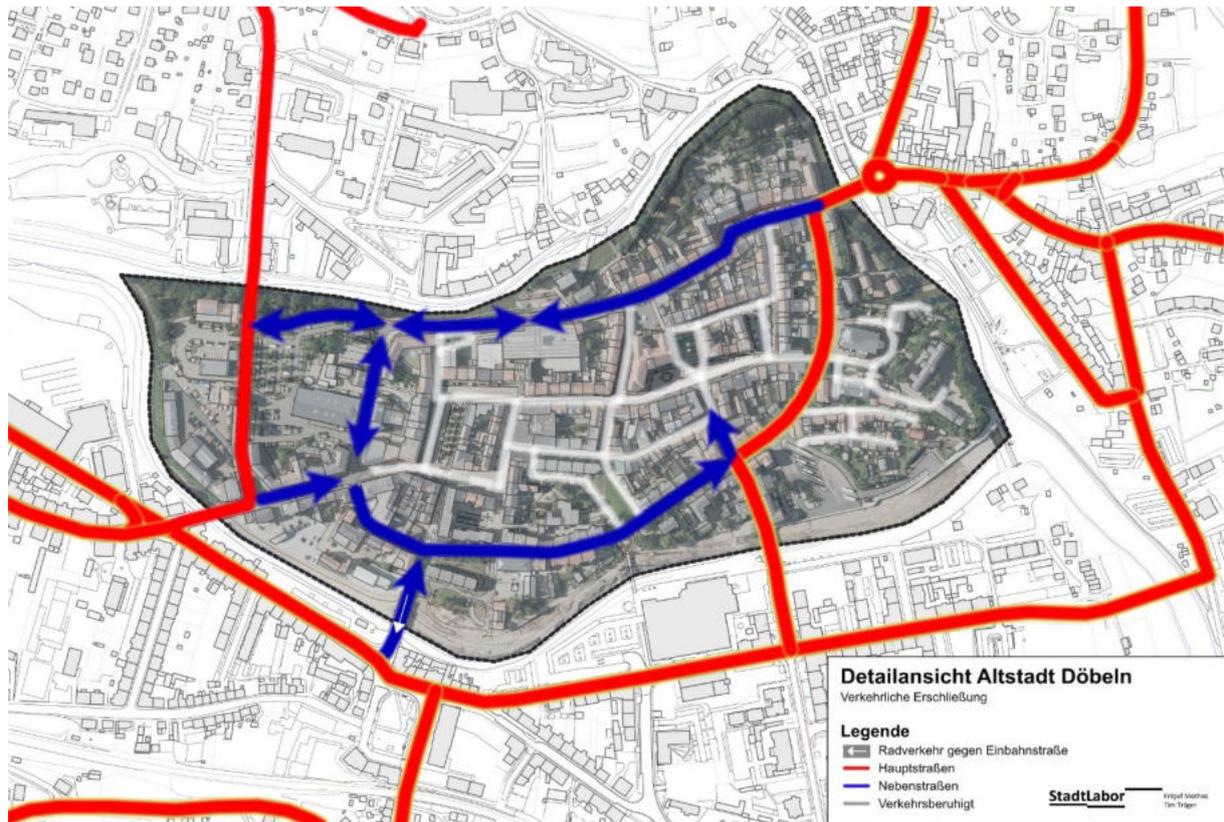


Abbildung 33: Aktuelle Verkehrsregelung auf der Muldeninsel

Durchgangsverkehr

Der verkehrsberuhigte Innenstadtbereich wird durch einen Ring aus Ritterstraße, Rosa-Luxemburg-Straße, Zwingerstraße und Kleiner Kirchgasse umgeben. Obwohl auf diesen Straßen überwiegend Tempo 30 angeordnet ist, sind diese Straßen aufgrund der Zeiteinsparung zum eigentlichen Hauptverkehrsnetz auf der West-Ost-Relation lukrativer. Hinzu kommt der Durchgangsverkehr über den Obermarkt. Durch die Straße des Friedens und die Stadthausstraße kann die Innenstadt von Süden durchquert werden. In Gegenrichtung können über die Stadthausstraße die Parkplätze auf dem Obermarkt erreicht werden.



Abbildung 34: Durchgangsverkehr über die Ritterstraße und Obermarkt

Einbahnstraßen

Die Innenstadt ist geprägt von zahlreichen Einbahnstraßen. Davon ist lediglich die Johannisstraße für den Radverkehr freigegeben. Folgende Relationen sind für den Radverkehr nicht legal befahrbar.

Stadtauswärts	stadteinwärts
Ritterstraße → Oberbrücke	Lutherplatz → Große Kirchgasse
Zwingerstraße/Theaterstraße → Bahnhofstraße	Straße des Friedens → Obermarkt
Niedermarkt → Bahnhofstraße	

Als Konsequenz der aktuellen Einbahnstraßensituation sind Radfahrende gezwungen, Umwege zu fahren oder vom Rad abzusteigen. Jedoch konnte auch beobachtet werden, dass Einbahnstraßen regelwidrig befahren werden. Insbesondere die unübersichtlichen Knoten Zwingerstraße / Straße des Friedens und Ritterstraße / Kleine Kirchgasse bieten dabei große Konfliktpotentiale.



Abbildung 35: keine legale Zufahrt zum Zentrum über Straße des Friedens / Ausfahrt an der Oberbrücke

Zusammenfassung:

Die Muldeninsel stellt ein wichtiges Ziel für diverse Aktivitäten dar. Aktuell sind viele der vorhandenen Flächen vom MIV dominiert. Darunter leidet die allgemeine Aufenthaltsqualität. Für den Radverkehr bestehen zahlreiche Konfliktpunkte wegen zu hoher Verkehrsmengen und Einbahnstraßen.

Fahrradparken

Eine fahrradfreundliche Stadt zeigt sich durch ausreichende hochwertige Möglichkeiten für ein sicheres Abstellen des Fahrrads an Start- und Zielpunkten. Auch an Haltepunkten des ÖPNV ist sicheres Fahrradparken ein entscheidender Anreiz für die Überbrückung der letzten Meile und somit der Entscheidung für den Umweltverbund. Die meiste Zeit steht das Fahrrad am eigenen Wohnort. Mit Abstellmöglichkeiten, die schnell erreichbar sowie geschützt vor Regen, Schnee und Diebstahl sind, kann bereits ein komfortabler Einstieg zum Radfahren ermöglicht und der Anreiz zur Radnutzung erhöht werden.

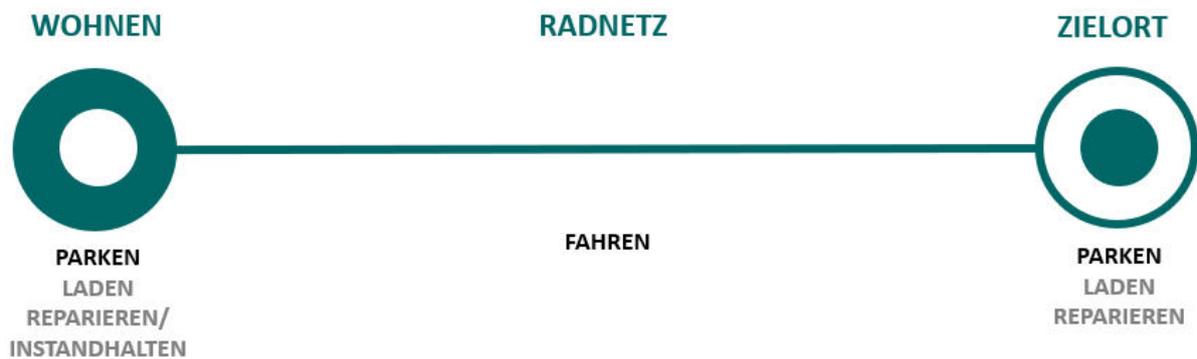


Abbildung 36: Neben dem Netz bildet das Fahrradparken eine wichtige Säule der notwendigen Radverkehrsinfrastruktur

Im Stadtgebiet wurden stichprobenartig Abstellmöglichkeiten begutachtet und dokumentiert. Aufgefunden wurden Abstellmöglichkeiten unterschiedlicher Qualität. Vorbildlich sind die einheitlichen Gestaltungsgrundsätze der Stadt Döbeln, die mit dem bisherigen Radverkehrskonzept beschlossen wurden. Auf städtischen Flächen wie dem Stadtzentrum, Stadtbad, Schulen und Freizeitanlagen zeigt sich ein großes Angebot an Anlehnbügel, die das sichere und komfortable Abstellen ermöglichen. Weiterhin ist der Hauptbahnhof mit überdachten Abstellanlagen im großen Umfang ausgestattet. Fahrradboxen, die besonderen Schutz gegen Diebstahl und äußeren Witterungsbedingungen bieten, sind dagegen nicht vorhanden. Abstellanlagen an Wohnhäusern und vor Einkaufsmöglichkeiten sind selten vorhanden und wenn, dann zumeist als einfache Fahrradständer, die nicht den aktuellen Vorgaben entsprechen. Hervorzuheben sind die Bestrebungen der Gemeinnützigen Wohnungsbaugenossenschaft Döbeln (GWG), die aktuell Fahrradabstellanlagen, teilweise als Fahrradboxen, in Ihren Wohnanlagen errichtet und somit auf die Bedürfnisse Ihrer Mieterinnen und Mieter reagiert.

Die Stimmung der Umfrage zeigt ein leicht anderes Bild. Zu Hause und am Arbeits-/Ausbildungsort werden Erreichbarkeit, Zustand und Sicherheit des Fahrradparkens am besten bewertet. Im öffentlichen Raum (Rathaus, Klostergarten, Bibliothek) ist die Beurteilung dagegen ausgewogen. Das lässt sich zum Teil damit erklären, dass vielen diese Standorte nicht bekannt sind und sie somit nicht beurteilt werden konnten.



Abbildung 37: Ein breites Angebot an sicheren Abstellanlagen befindet sich verteilt im zentralen Stadtgebiet



Abbildung 38: In Wohngebieten finden sich nur selten Abstellanlagen und wenn, dann oft mit unzureichender Qualität

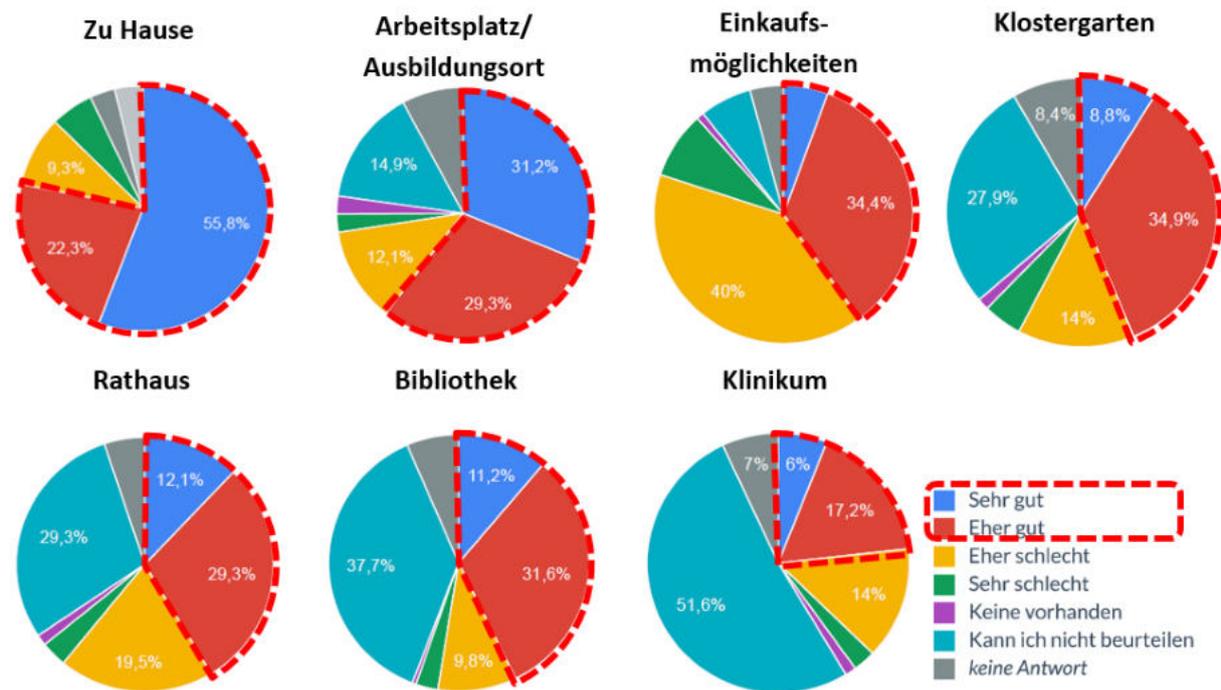


Abbildung 39: Meinungen aus der Umfrage zur Erreichbarkeit, Sicherheit und Zustand des Fahrradparkens in Döbeln

Zusammenfassung:

Fahrradabstellanlagen sind im Zentrum mit guter Ausstattung zahlreich vorhanden. Im nichtöffentlichen Bereich besteht jedoch Nachholbedarf.

Verknüpfung mit ÖPNV, Serviceinfrastruktur im öffentlichen Raum

Eine Vielzahl verschiedener Serviceangebote kann zur Förderung des Radverkehrs beitragen. Auch die Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV sind zu berücksichtigen. Letztlich gehören an relevanten Standorten weitere Serviceelemente wie öffentliche Luftpumpen zur Ausstattung zeitgemäßer, attraktiver Radabstellanlagen.

Bike + Ride, Fahrradmitnahme im ÖPNV

Mit allen Fahrausweisen des VMS ist die Fahrradmitnahme in Bahnen und Bussen kostenlos. Die Mitteldeutsche Regiobahn, die den Bahnverkehr Richtung Leipzig, Chemnitz und Elsterwerda abwickelt, gibt eine Fahrradabstellkapazität in ihren Zügen zwischen drei und zwölf Plätzen an. Überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten sind am Hauptbahnhof zahlreich vorhanden. Von dort aus sind die Bahnsteige mit kurzen Wegen erreichbar. Lediglich der Zugang von der Mastener Straße ist für den Radverkehr stark eingeschränkt. Die Gleisunterführung ist nur über steile Treppen nutzbar. Der Busverkehr wird von REGIOBUS Mittelsachsen durchgeführt. Bei den eingesetzten Fahrzeugen war keine Mitnahme-

möglichkeit von Fahrrädern erkennbar. Gerade im Stadtverkehr bestehen aufgrund der Höhenunterschiede Potenziale für die Fahrradmitnahme im Bus. Aus der Umfrage geht hervor, dass die Verknüpfung ÖPNV und Fahrrad im Alltag kaum genutzt wird.

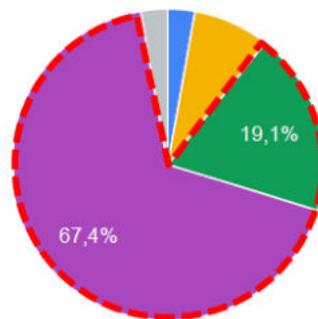


Abbildung 40: Großzügige Ausstattung überdachter Fahrradabstellanlagen am Hauptbahnhof, jedoch sind diese von der Mastener Straße nur schlecht erreichbar

Bike & Ride

Häufigkeit

- Täglich oder nahezu täglich
- Einige Male pro Monat
- Einige Male pro Jahr
- Nie
- Sonstige



Kaum genutzt

Mit welchem ÖPNV-Typ

- Bus
- Zug/S-Bahn
- Keines davon
- keine Antwort

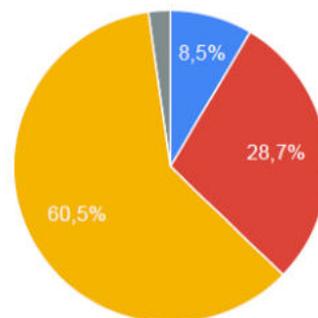


Abbildung 41: Nutzung des ÖPNV in Verbindung mit dem Fahrrad

Serviceangebote

Typische Serviceangebote bieten die drei Fahrradläden, wovon sich einer am Hauptbahnhof und zwei zentral befinden. Eine gute Erreichbarkeit aus Sicht der touristischen Radwege ist somit gegeben. Weitere öffentliche Serviceangebote wie Luftpumpen sind dagegen nicht bekannt. Generell besteht laut Umfrage der Wunsch nach weiteren Serviceangeboten, wobei die Priorität deutlich unter der Schaffung sicherer Radverkehrsanlagen liegt.

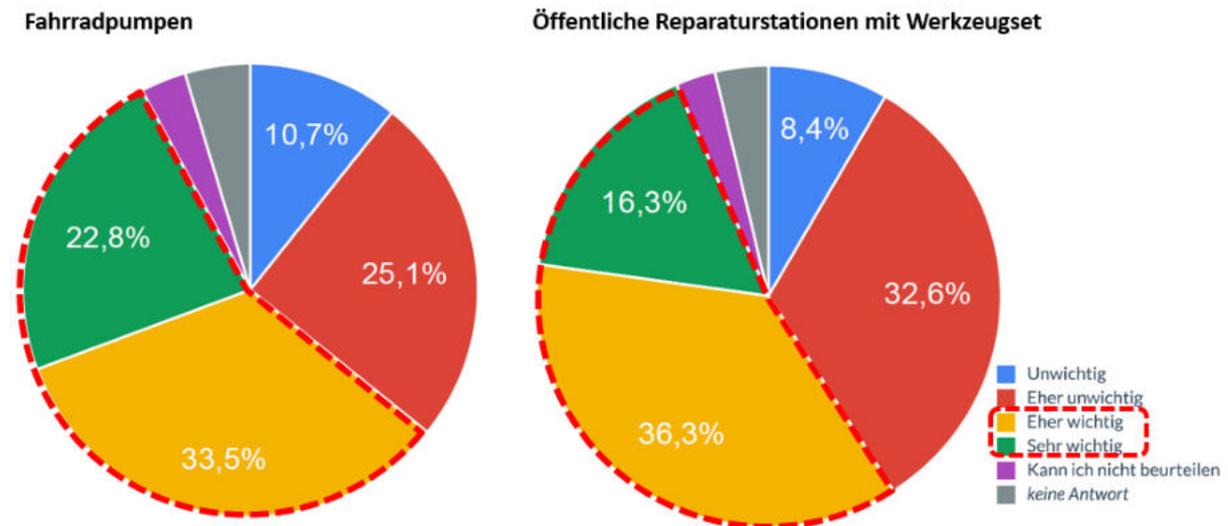


Abbildung 42: Wunsch nach öffentlichen Serviceangeboten

Zusammenfassung:

Eine gute Verknüpfung zwischen Rad und Bahn wird am Hauptbahnhof ermöglicht. In Bussen gestaltet sich die Mitnahme des Fahrrades schwierig. Für Serviceeinrichtungen bestehen in der Stadt noch Potentiale.

Wegweisung

Radverkehrswegweisung hat sowohl Informations- als auch Marketingfunktion. Daher sind ein einheitlicher Standard und eine einheitliche Erscheinungsweise wichtig. Die Standardisierung ermöglicht zugleich Kosteneinsparungen. In Döbeln wurde die Wegweisung bereits entlang des Mulderadwegs und Jahnatal-Radweges umgesetzt. Die vorhandene Wegweisung entspricht den Standards und ist verständlich sowie lückenlos auffindbar. Für den Zschopautalradweg und den Elbe-Mulde-Radweg befindet sich die Wegweisung aktuell in Planung. Alle vier Radrouten sind Teil des SachsenNetz Rad, die Planung und Realisierung der Wegweisung obliegt daher dem Freistaat Sachsen.



Abbildung 43: Beispiele für sehr gute Fahrradwegweisung im Stadtgebiet. Neben Fernzielen werden auch wichtige Ziele in der Stadt ausgewiesen



Abbildung 44: Umsetzungsstand Radverkehrswegweisung nach Radverkehrskonzept Sachsen

Zusammenfassung:

Die Stadt verfügt über ein sehr gutes Wegweisungsnetz. Mit der geplanten Beschilderung des Zschopautalradweges sind die Anforderungen an die Wegweisung perspektivisch erfüllt.

Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation

Einen wesentlichen Bestandteil der Radverkehrsförderungen stellt die Öffentlichkeitsarbeit dar. Sie umfasst die Information über geplante und realisierte Infrastrukturmaßnahmen, die Förderung eines sicheren und kooperativen Verhaltens im Verkehr, die Betonung der positiven Attribute des Fahrrads sowie die Motivation für die Nutzung des Rades. Durch die Sensibilisierung für das Thema Rad soll eine positive Einstellung zum Radfahren erzeugt werden. Regelmäßige und zielgerichtete Information, Kommunikation und Motivation können potenzielle Nutzer und Akteure erreichen und zu einer nachhaltigen Änderung des Mobilitätsverhaltens führen. Die Resonanz auf die Onlinebefragung zum Radverkehr sowie das Bürgerforum zum Radverkehrskonzept zeigen das vorhandene Potenzial auf.

Eine wichtige Rolle kommt den öffentlichen Meinungsträgern und Interessenverbänden zu (Politik, Verwaltung, Verbände etc.). Deren positive Einstellung zum Radfahren wirkt zurück in die Öffentlichkeit und kann dort Bewusstseins- und Verhaltensänderungen hervorrufen (Multiplikator-Funktion).

Die Stadt Döbeln informiert über ihre Internetpräsenzen und Rathauszeitung regelmäßig über Radverkehrsthemen. Dies betrifft vor allem Informationen zu aktuell umgesetzten Maßnahmen. Weiterhin wurde im Rahmen der Konzepterstellung bspw. zur Teilnahme am Bürgerforum oder dem Fahrradklima-Test 2022 aufgerufen. Unterstützt werden solche Informationen durch Berichte der beiden Tageszeitungen. Weiterhin ist über die Homepage das komplette Radverkehrskonzept für interessierte Menschen einsehbar. Im Bereich Tourismus, Kultur und Freizeit wird über die vier vorhandenen touristischen Radwege informiert. Kampagnen zur Verkehrssicherheit oder Motivation zum Radfahren gibt es dagegen keine.

Zusammenfassung:

In der Stadt wird regelmäßig öffentlich über den Radverkehr berichtet. Zielgerichtete Kampagnen, die über Sicherheit, Akzeptanz und Vorzüge des Radfahrens informieren gibt es keine.

4.5 Zusammenfassung

Stärken

- **Radverkehr findet statt:**
Die Umfrage bestätigt, dass das Fahrrad für viele Menschen ein wichtiges Verkehrsmittel für den Alltag und in der Freizeit ist.
- **Radverkehr ist sichtbar:**
Mit dem Radverkehrskonzept wurden mehrere Kilometer Radverkehrsanlagen markiert. Im öffentlichen Raum gibt es zahlreiche Abstellanlagen und ein lückenloses Netz an Wegweisung.
- **Radverkehr im Nebennetz ist sicher:**
Flächendeckende Tempo-30-Zonen ermöglichen das sichere Radfahren im Nebennetz, was auch die Unfallzahlen bestätigen.
- **Radverkehr macht Spaß:**
Der sehr gut ausgebaute und beschilderte Mulderadweg ist eine grüne Achse durch die Stadt mit weiteren Potentialen für den Alltags- und touristischen Radverkehr.
- **Radverkehr mit Zukunft:**
Realisierte Straßenbauvorhaben wie die Muldenquerung Schillerstraße und Ortsumgehung Masten bieten Potentiale zur Verbesserung der Radverkehrsbedingungen in der Stadt.

Schwächen

- **Radverkehr im Hauptnetz ist stressig und unsicher:**
Das Hauptverkehrsnetz bietet auf großen Abschnitten keine Radverkehrsinfrastruktur. Betroffen sind Knoten und Strecken.
- **Radverkehr mit Umwegen:**
Das Stadtzentrum als wichtige Quelle und Ziel zum Wohnen, Arbeiten und Einkaufen ist aus fast allen Himmelsrichtungen mit dem Rad nur schlecht erreichbar.
- **Radverkehr in nur eine Richtung:**
Im Nebennetz werden direkte Wegeverbindungen durch fehlende Einbahnstraßenöffnungen für den Radverkehr unterbunden.
- **Radverkehr ist einseitig:**
Die Kombination Fahrrad mit Bus und Bahn wird kaum genutzt und ist teilweise gar nicht möglich.
- **Radverkehr versteckt seine Stärken:**
Zielgerichtete Kampagnen zur Motivation zum Radfahren sind in der Stadt nicht vorhanden.

5. Konzeption

Aufbauend auf der Analyse wurden systematische Schwächen des Radverkehrs in Döbeln ermittelt. Hierfür sollen nachfolgend konkrete Lösungen aufgezeigt werden. Grundlage der netzbezogenen Maßnahmen bildet das Zielnetz, welches im Rahmen der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aktualisiert wurde. Die Maßnahmen lassen sich wie folgt kategorisieren:

Bauliche Maßnahmen	Straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen	Ergänzende Maßnahmen
<ul style="list-style-type: none"> • Neubau Radwege • Erneuerung Belag • Bau von Querungshilfen • Fahrradabstellanlagen • Bau von Bike+Ride-Stationen • Bau von E-Ladestationen 	<ul style="list-style-type: none"> • Anordnung von Tempo 30 • Öffnung von Einbahnstraßen • Markierungsarbeiten • Fahrradstraßen 	<ul style="list-style-type: none"> • Öffentlichkeitsarbeit Alltag/ Tourismus • Verkehrssicherheitsarbeit • Aufbau von Serviceangeboten • Jährlicher Fahrradaktionstag • Verkehrserziehung Schulen • Stadtradeln • Fahrradcodierung • Infomaterial für Einzelhandel und öffentliche Einrichtungen • Fahrradmitnahme ÖPNV

5.1 Radverkehrsnetz

Dem Radverkehr in Döbeln sollen grundsätzlich alle öffentlich gewidmeten Straßen und Wege zur Verfügung stehen. Das Zielnetz stellt die Strecken dar, die für den Radverkehr besonders wichtig sind. Hier sollen sich Radfahrende gebündelt und möglichst sicher von ihrem Ausgangspunkt zu allen Zielen in der Stadt, aber auch ins Umland begeben können. Die Erarbeitung des Zielnetzes für Döbeln erfolgte in mehreren Stufen:

- 1) Ermittlung wichtiger Quellen und Ziele in der Stadt und angrenzender Gemeinden
- 2) Bildung von Schwerpunkten, die mehrere Ziele und Quellen bündeln
- 3) Entwicklung eines Wunschliniennetzes durch Verbindung der Schwerpunkte
- 4) Umlegung des Wunschliniennetzes auf das vorhandene Straßen- und Wegenetz
- 5) Abgleich des Netzes mit dem Radverkehrsnetz des Radverkehrskonzeptes 2012

Quellen und Ziele

Wichtige Quellen und Ziele wurden bereits in der Analyse vorgestellt. Darunter zählen aktuelle und sich in Planung befindende Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte, Bildungseinrichtungen, Einzelhandelsstandorte und touristische Ziele.

Schwerpunkte

Die Schwerpunkte der Stadt werden überwiegend durch die größeren Ortsteile repräsentiert. Entsprechend der Dichte der Quellen und Ziele nimmt auch die Schwerpunktdichte vom Zentrum zum Stadtrand ab.

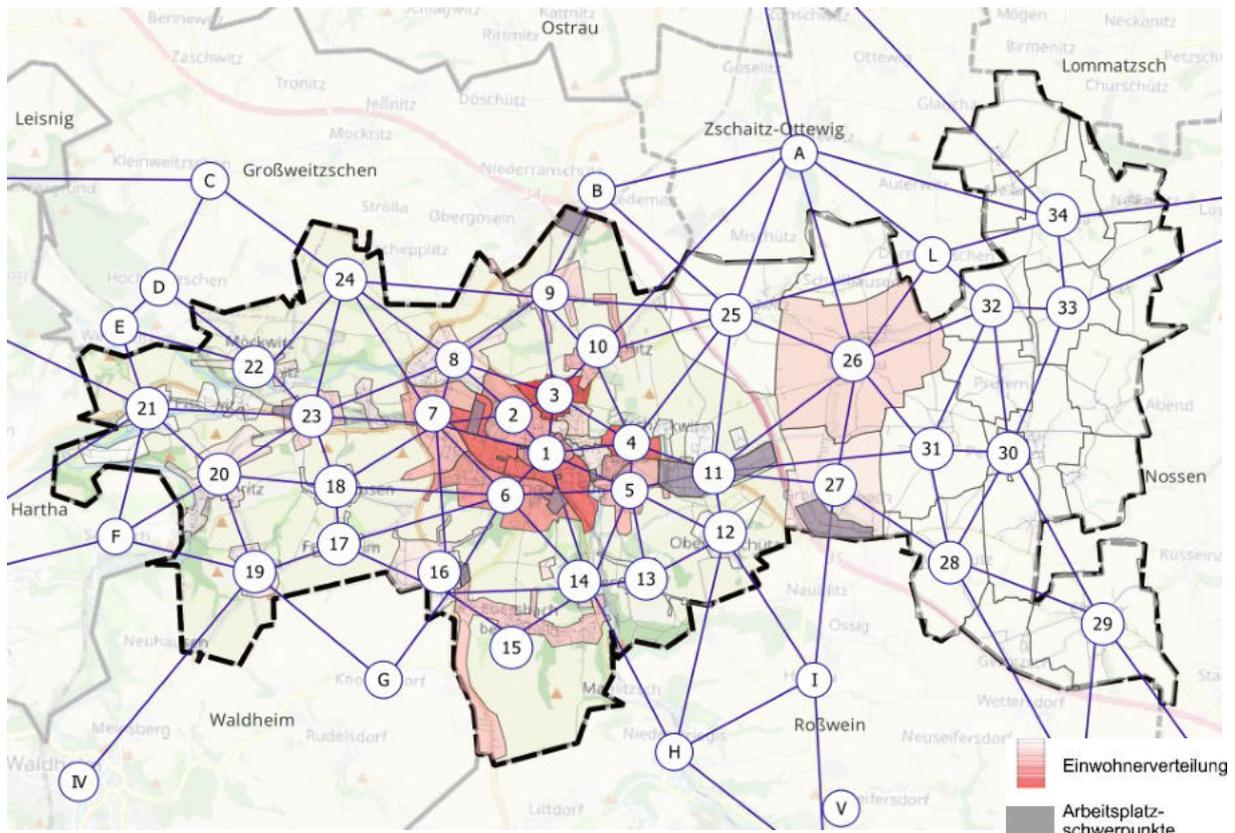


Abbildung 45: Wunschliniennetz zeigt die direkte Verbindung über Luftlinien zwischen benachbarten Schwerpunkten

Routenumlegung

Zwischen den einzelnen Schwerpunkten wurden die jeweils kürzesten Routen im bestehenden Straßennetz ermittelt, um so eine möglichst direkte Verbindung zu ermöglichen. Betrachtet wurden dabei auch der Zustand der bestehenden Infrastruktur, Steigungen etc. Teilweise haben sich dadurch parallele Routen zwischen den Zielen ergeben.

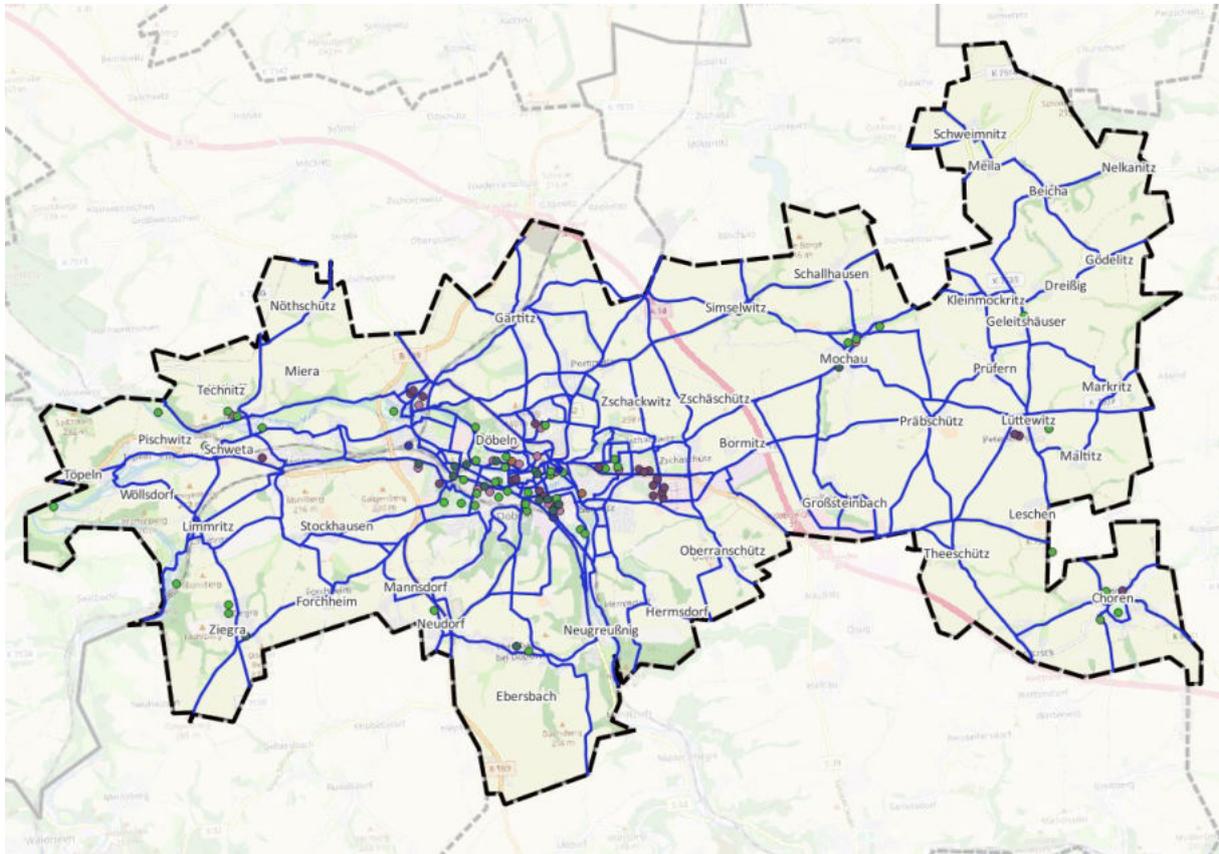


Abbildung 46: vorläufiges Radnetz, dass sich durch Routenumlegung des Wunschnetzes ergeben hat

Abgleich mit dem Radverkehrskonzept 2012

Das durch die Routenumlegung entstandene Netz wurde mit dem bestehenden Radroutennetz abgeglichen. Durch die Eingemeindung von Mochau und Zieggra sind zahlreiche neue Routen entstanden. Weitere neue Routen ergaben sich durch neue Ziele, wie bspw. die Verbindung Gärtitz – Karls Erdbeerhof. Insbesondere im Nebennetz (Döbeln – Nord und Ost) wurden dagegen parallel verlaufende Strecken aus der Netzbetrachtung herausgenommen. Über 40 % des Gesamtnetzes sind neue Routen.

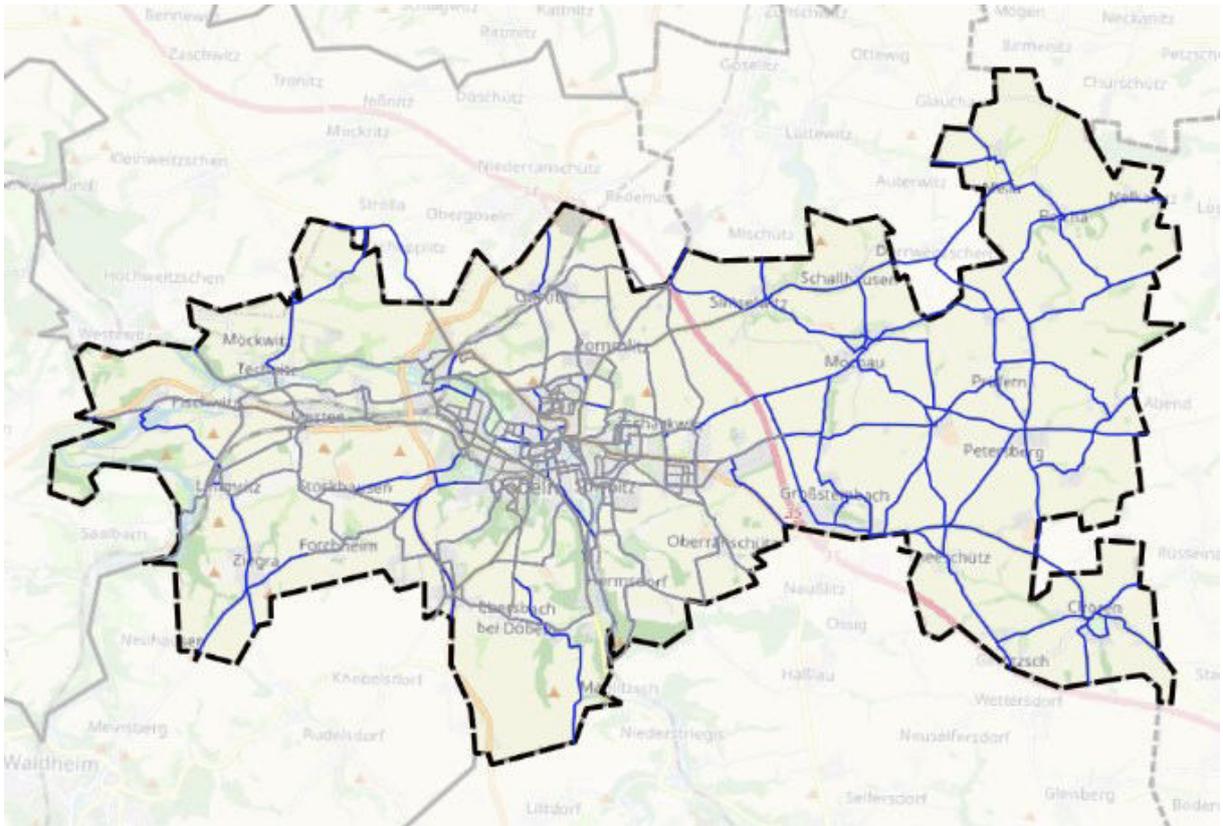


Abbildung 47: Abgleich mit dem alten Zielnetz - neue Routen in blau

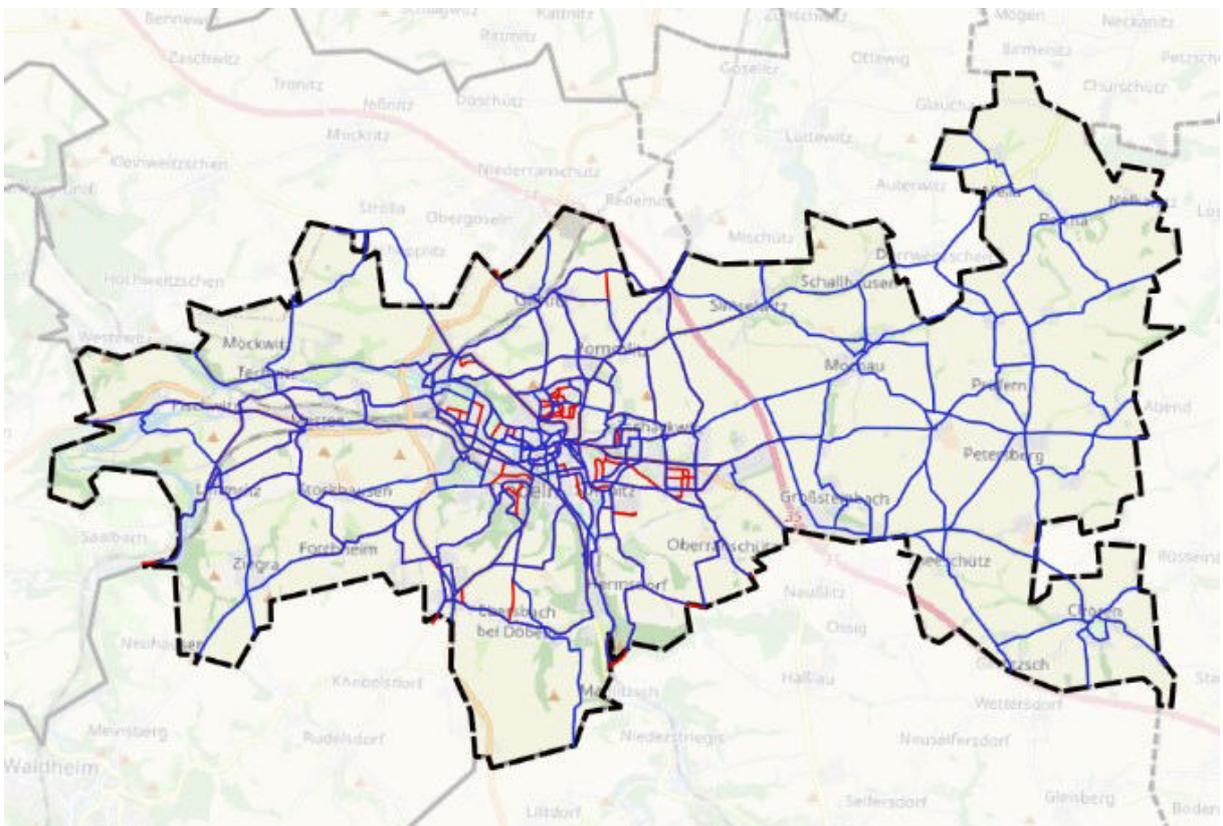


Abbildung 48: Abgleich mit dem alten Zielnetz - entfallende Routen in rot

Zielnetz

Das neue Zielnetz hat eine Gesamtlänge von ca. 200 km. Etwa ein Drittel des Netzes verläuft auf Hauptverkehrsstraßen, 41 % auf Nebenstraßen und ca. ein Viertel auf selbstständigen Wegen. Grundsätzlich sind alle Straßen so zu gestalten, dass sie **sicher und komfortabel für den Radverkehr nutzbar** sind. Bei der Planung von Straßenbaumaßnahmen und der Wahl der Radverkehrsführung sind die Entwurfsstandards der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) unter Beachtung der RAST 06 zugrunde zu legen. Beim Entwurf von Radverkehrsanlagen ist **eine Maximierung der Flächenangebote für den Rad- und Fußverkehr innerhalb der vorgegebenen Spielräume zu prüfen**.

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

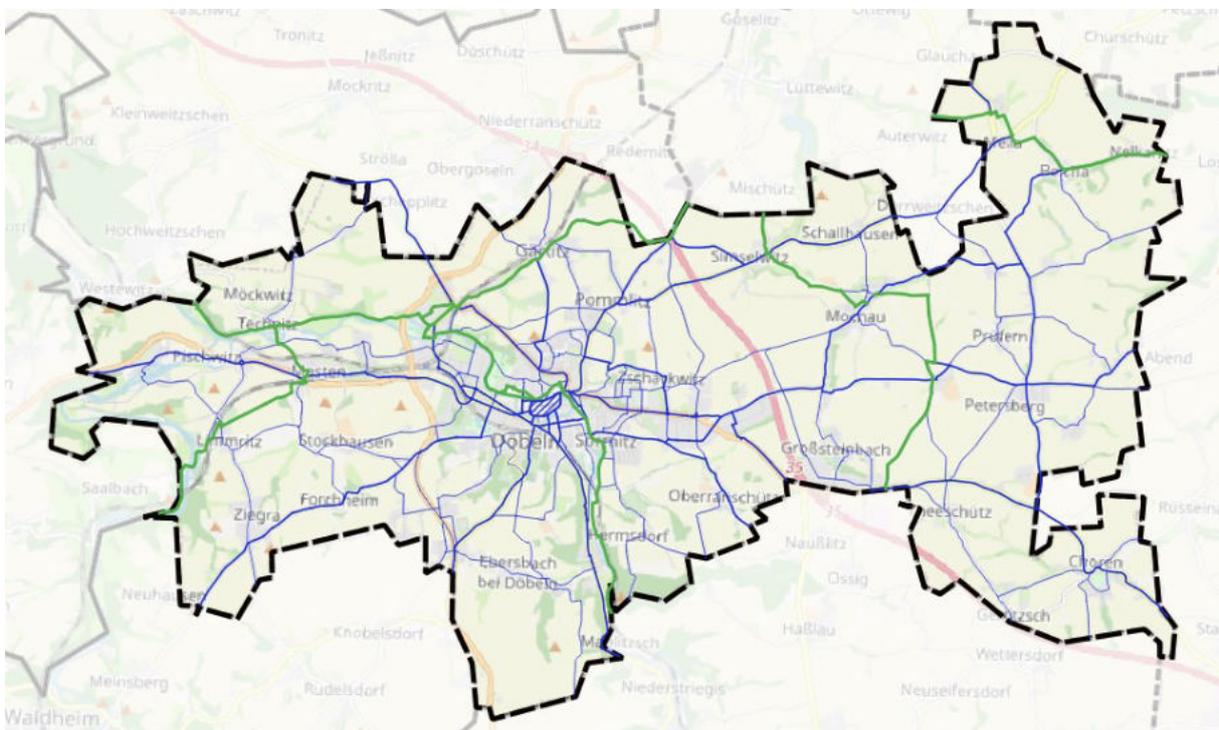


Abbildung 49: Darstellung des Zielnetzes mit touristischen Radwegen (grün)

Bei Neubau und Rekonstruktion von RVA sollen folgende Einzelregelungen beachtet werden:

- Einsatz von Asphalt als Regelbauweise für Radverkehrsanlagen
- keine optische Unterbrechung von Radwegen an Grundstückszufahrten und keine Minderung der Belagsqualität
- Natur-, Arten- und Wasserschutzbelange sollen bei der Neugestaltung von Radverkehrsanlagen berücksichtigt werden (z. B. bei Wegen entlang Gewässern, Neuversiegelung) unter Berücksichtigung komfortabler Wegebeläge

Die **Durchgängigkeit des Radverkehrsnetzes** soll dauerhaft gewährleistet werden. Bei Baumaßnahmen im Straßen- und Wegenetz sollen akzeptable Umleitungen inkl. notwendiger Baumaßnahmen und Ausschilderung umgesetzt werden.

Zur **Vermeidung infrastrukturbezogener Unfallursachen** sind situationsangepasste und anforderungsgerechte Führungsformen gemäß den Vorgaben der Regelwerke zu gewährleisten. Insbesondere:

- Die Dimensionierung von Straßenzügen bzw. Knotenpunkten ist bezüglich einer Reduzierung der Querschnitte zugunsten des Radverkehrs zu prüfen.
- Vermeidung von Radfahren auf Gehwegen als Planungsprinzip entsprechend aktuellen Richtlinien mit Anpassungen in den betroffenen Straßenräumen.

Insgesamt werden Maßnahmen in folgenden Gesamtlängen vorgeschlagen:

Bau von Radwegen an Hauptverkehrsstraßen	28 km
Bau von Radwegen im Neben- und Grünnetz	13 km
Belagssanierungen	13 km
Markierung von Schutzstreifen	10 km

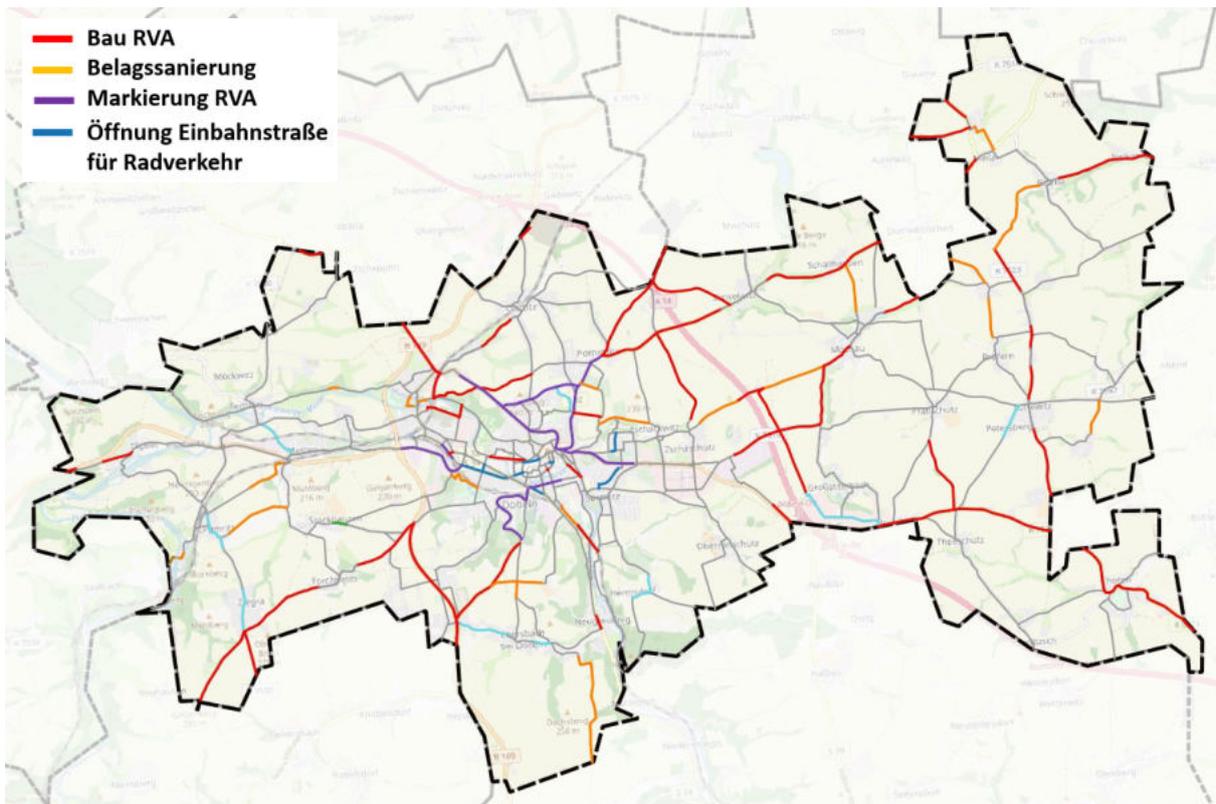


Abbildung 50: Maßnahmenvorschläge auf Netzebene

→ Die Maßnahmentabelle sowie Übersichtspläne zu den einzelnen Maßnahmenkategorien mit Maßnahmennummern sind im Format DIN A3 im Anhang.

5.2 Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen

Auf Hauptverkehrsstraßen werden grundsätzlich Radverkehrsanlagen vorgeschlagen. Die Wahl der geeigneten Führungsform ist laut ERA wesentlich von folgenden Rahmenbedingungen abhängig:

- Verkehrsmengen
- Zulässige Geschwindigkeiten
- Verfügbare Flächen des gesamten Straßenquerschnittes bzw. der Fahrbahn

Entsprechend der verfügbaren Fahrbahnbreiten und Ortslage lässt sich das Döbelner Hauptverkehrsnetz grob kategorisieren in:

- Angebaute Straßen
 - mit einer Fahrbahnbreite über 10,5 m (z.B. Lindenallee)
 - mit einer Fahrbahnbreite zwischen 7,5 m und 10,5 m (z.B. Roßweiner Straße)
 - mit einer Fahrbahnbreite unter 7,5 m (z.B. Leipziger Straße)
- anbaufreie Straßen (Außerortsverbindungen)

Mit der Kategorisierung lassen sich grundlegende Aussagen für mögliche Radverkehrsanlage treffen. Im Idealfall kann eine Umsetzung lediglich durch Markierung und geringen baulichen Aufwand erfolgen. Dadurch ist eine schnelle und kostengünstige Maßnahmenumsetzung möglich. Aufgrund vorhandener Querschnitte können in einigen Straßen bzw. Abschnitten nur einseitig RVA erstellt werden. In solchen Fällen wird ggf. die schutzbedürftige Richtung der Steigung bevorzugt, auf der Radfahrende langsamer sind.

Straßentyp	Maßnahmenvorschlag
Angebaute Straßen mit einer Fahrbahnbreite über 10,0 m	Markierung Radfahrstreifen beidseitig
Angebaute Straßen mit einer Fahrbahnbreite zwischen 7,5 m und 10,0 m	Markierung Schutzstreifen beidseitig
Angebaute Straßen mit einer Fahrbahnbreite unter 7,5 m	Markierung Schutzstreifen einseitig Anordnung Tempo 30 Prüfung der Gehwegfreigabe Markierung von Piktogrammen
anbaufreie Straßen	Bau straßenbegleitender Radweg

Radfahrstreifen

Radfahrstreifen zählen zu den sichersten Radverkehrsanlagen, da sie zum einen exklusive Flächen des Radverkehrs darstellen und gleichzeitig durch die fahrbahnahe Führung gute Sichtbarkeit zu anderen Verkehrsteilnehmern bieten. Alle potenziellen Strecken, die sich für die Markierung von Radfahrstreifen eignen, wurden bereits in Döbeln entsprechend markiert. Im Zuge von perspektivischen Straßenraum- / neubauvorhaben ist auf die Einhaltung einer Mindestbreite von 1,85 m zu achten. Das erleich-

tert das Überholen von Radfahrenden untereinander sowie die Einhaltung des Mindestüberholabstandes durch den MIV. Zur Prävention von Unfällen mit dem ruhenden Verkehr, ist ein Sicherheitsabstand von mindestens 0,5 m zu Längsparkständen einzuhalten.



Abbildung 51: Realisierte Radfahrstreifen

Schutzstreifen

Schutzstreifen bilden eine Kompromisslösung bei engen Fahrbahnquerschnitten, da diese bei Bedarf vom MIV befahren werden können. Der Schutzstreifen sollte mindestens 1,50 m, die verbleibenden Kernfahrbahn des MIV mindestens 4,50 m breit sein. Auf diese Maße ist unbedingt zu achten, um zu engem Überholen zu vermeiden. Auch hier ist der Sicherheitsraum zu Längsparkständen von 0,5 m notwendig. Beidseitige Schutzstreifen wurden bereits auf dem Großteil des möglichen Straßennetzes umgesetzt. Erweiterungen werden auf der Schillerstraße (zwischen Körnerplatz und Uferstraße), der Muldenstraße und Bahnhofstraße (zwischen Burgstraße und Weststraße) vorgeschlagen.



Abbildung 52: Die Fahrbahnbreiten der Schillerstraße ermöglichen auf der gesamten Länge beidseitige Schutzstreifen

Zahlreiche Hauptverkehrsstraßen ermöglichen keine beidseitige Markierung von Schutzstreifen. Hier sollte zumindest die Markierung eines Schutzstreifens geprüft werden. Dafür eignen sich besonders Straßen mit Steigungen / Gefälle. Bergab sind die Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen Rad und MIV nur gering, weshalb eine Führung auf der Fahrbahn sicher betrachtet wird. Bergauf kann ein Schutzstreifen dagegen zum Sicherheitsempfinden auf dem Rad beitragen.



Abbildung 53: Für die Leipziger und Dresdener Straße wird ein einseitiger Schutzstreifen bergauf empfohlen

Tempo 30

Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen gilt als Sonderfall, sofern keine anderen Maßnahmen zum Schutz des Radverkehrs möglich sind. Zur Steigerung des Sicherheitsempfindens des Radfahrenden sollte das Einhalten der Geschwindigkeitsbegrenzung möglichst durch die Straßenraumgestaltung unterstützt werden. Tempo 30 trägt nicht nur zu der Sicherheit auf dem Rad bei, sondern betrifft alle Verkehrsteilnehmer. Weiterhin werden Lärm und Schadstoffe minimiert. Auf der Franz-Mehring-Straße als Lärm-Hotspot sowie Ortsdurchfahrten an Landstraßen ohne Gehwege können dadurch Synergieeffekte erzeugt werden.

Führung des Radverkehrs im Seitenbereich

Die Führung des Radverkehrs im Seitenbereich von innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen wird nicht empfohlen und sollte nur unter genauer Prüfung der Randbedingungen angeordnet werden. Zu beachten ist dabei:

- die befahrbaren Flächen im Seitenraum sollten mindestens 2,5 m betragen
- die Sichtbarkeit des Radverkehrs ist an allen Einmündungen zu gewährleisten
- nicht auf Gefällestrassen anordnen
- die Zahl an Einmündungen, Grundstückszufahrten und unmittelbaren Hauseingängen sollte möglichst gering sein
- Grundstückszufahrten sind ohne Unterbrechungen oder Belagswechsel zu gestalten



Abbildung 54: Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr sollte nur in Ausnahmefällen angeordnet werden

Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn

Lösungsmöglichkeiten für den Radverkehr auf engen Hauptverkehrsstraßen bilden laut aktuellen Richtlinien einseitige Schutzstreifen, Tempo 30 sowie die Kennzeichnung von Radwegen ohne Benutzungspflicht, deren positive Wirksamkeit auf die Verkehrssicherheit bestätigt wurde. Ein neuer Ansatz, der sich noch nicht in der ERA wiederfindet, aber bereits mehrfach positiv auf deutschen Straßen untersucht wurde, ist die Markierung von Fahrradpiktogrammen ohne Radverkehrsanlagen. Ein aktueller Forschungsbericht der Universitäten Wuppertal und Dresden bestätigt die Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens von Radfahrenden sowie größere Abstände beim Überholen durch den MIV. Weiterhin reduzierten sich die Geschwindigkeiten. Die Untersuchung kam zu einer abschließenden Empfehlung bezüglich Größe und Platzierung der Piktogramme und empfiehlt eine Kombination mit der Anordnung von Tempo 30.

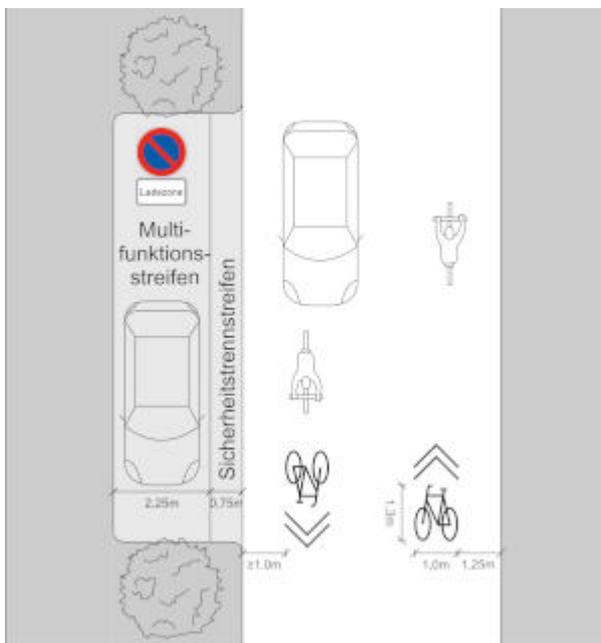


Abbildung 55: Alternativ zu einseitigen Schutzstreifen könnten Fahrradpiktogramme markiert werden

In Döbeln könnten Radpiktogramme schnell und kostengünstig auf der Mastener Straße oder Franz-Mehring-Straße umgesetzt werden. Grundsätzlich sind alle Straßen mit Fahrbahnbreiten unter 7,5 m geeignet. Da es sich hierbei um eine seltene Maßnahme handelt, ist eine solche Markierung mit entsprechender Öffentlichkeitsarbeit zu begleiten.

Bau straßenbegleitender Radwege

Der Bau straßenbegleitender Radwege stellt eine essenzielle Aufgabe für die zukünftige Radverkehrsförderung in der Stadt dar. Die zahlreichen überörtlichen Verbindungen mittels Bundes-, Staats- und Kreisstraßen sind nur durch Radwege für alle Radfahrenden sicher befahrbar. Gemäß Richtlinien sind diese Wege als gemeinsame Geh- und Radwege mit Asphaltdeckschicht zu errichten. Einmündungen und Querungen benötigen zusätzliche bauliche Unterstützung.



Abbildung 56: Insbesondere auf den Außerortsverbindungen ist der Bau von Radwegen notwendig

5.3 Eigenständige Radwege

Die bestehenden selbstständigen Radrouten sollen sinnvoll an das restliche Netz angeschlossen werden, sodass unnötige Umwege vermieden werden. Laut ERA ist eine Mindestbreite von 2,50 m notwendig. Auf Abschnitten mit Fußverkehr und hohen Radverkehrsmengen ist die Breite entsprechend zu erweitern. In der Radverkehrskonzeption Sachsen wird die Asphaltbauweise als Standardlösung für das SachsenNetz Rad außerhalb des Waldes angegeben. Im Vergleich zu einer wassergebundenen Deckschicht ist die Herstellung teurer. Dafür weist diese Bauweise geringere Unterhaltungskosten auf. Aufgrund des geringeren Rollwiderstandes und ihrer Allwettertauglichkeit bieten bituminöse Oberflächen die beste Qualität für den Radverkehr. Deshalb sollte beim Bau oder der Sanierung von Radwegen, die nicht Teil des SachsenNetz Rad sind, die Asphaltbauweise geprüft werden. Die durchgängige Einbettung der Wege in ausreichend breite Grünstreifen wird empfohlen, um deren Aufenthalts- und Erholungsqualitäten zu steigern. Das Netz selbstständiger Wege bietet noch weitere Potenziale. Eine durchgängig ausgebaute Radroute zwischen Döbeln und Oschatz sollte, wie in der touristischen Radverkehrskonzeption für den Landkreis Mittelsachsen (2018, Kapitel 9.5) beschrieben, mittel- bis langfristig ernsthaft geplant und umgesetzt werden.

Die Gesamtlänge der vorgeschlagenen neuzubauenden eigenständigen Radwege beträgt ca. 28 km.

Besondere Bedeutung haben hierbei:

- Verlegung des Mulderadweges am Stadtbad, wodurch Umwege und Steigungen über die Richard-Wagner-Straße und Klostergärten vermieden werden können
- Direkte Verbindung vom Viadukt Großbauchlitz zur Leipziger Straße

Eine fahrradfreundliche Rampenlösung einer **Auffahrt vom Mulderadweg zur Oberbrücke** wurde im Beteiligungsprozess vielfach gewünscht und sollte mittel- bis langfristig angestrebt werden. Diese würde auch Menschen mit Gehbehinderung und Kinderwagen zugute kommen.

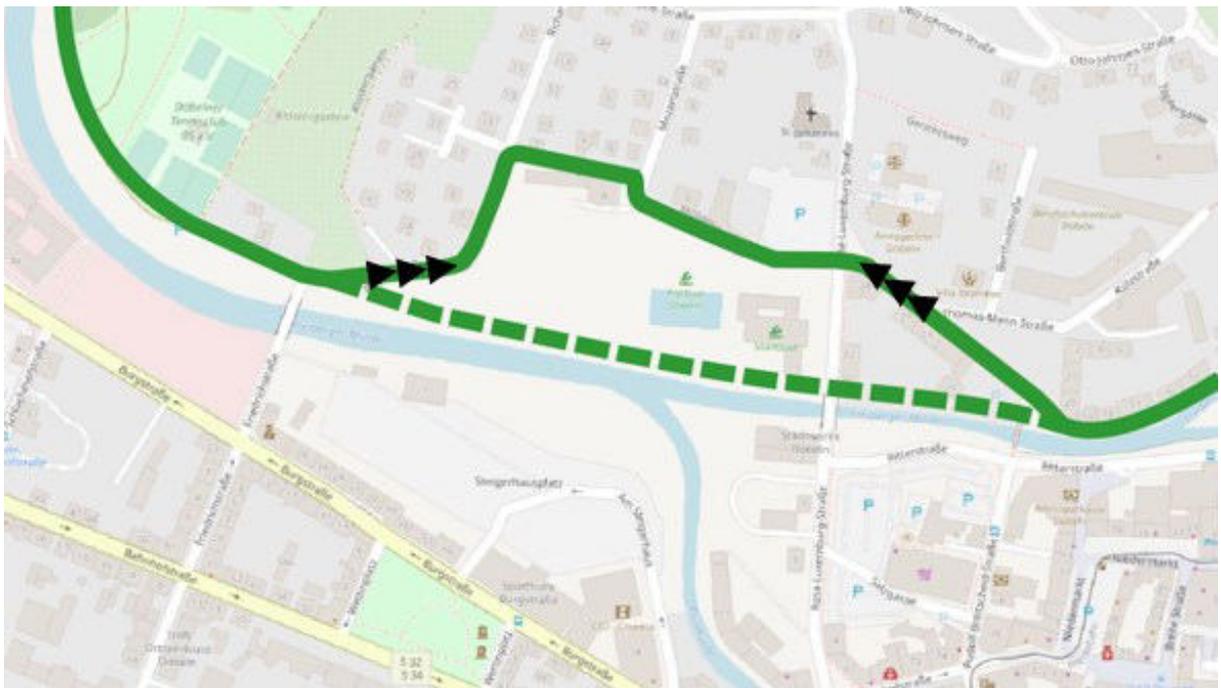


Abbildung 57: Vorschlag für eine Verlegung des Mulderadweges am Stadtbad

5.4 Sanierung bestehender Straßen und Wege

Für die Alltagstauglichkeit von Radwegen ist ein ebener und fester Oberflächenbelag fundamental. An einigen Abschnitten bietet sich eine Belagssanierung an, um Wege aufzuwerten. Eine hochwertige Asphaltoberfläche sichert zügiges, komfortables Vorankommen bei allen Witterungsverhältnissen. Wo dies nicht möglich ist, ist eine hochwertige wassergebundene Decke ohne Schlaglöcher, Rillen, Wellen oder sonstige Hindernisse die Mindestanforderung. Der Pflegeaufwand wird durch Asphaltoberflächen minimiert und auch der Winterdienst ist auf ihnen leichter möglich. Der Aufwand kann je nach Zustand von Ausbesserungen bis hin zu umfassenden Erneuerungen reichen.

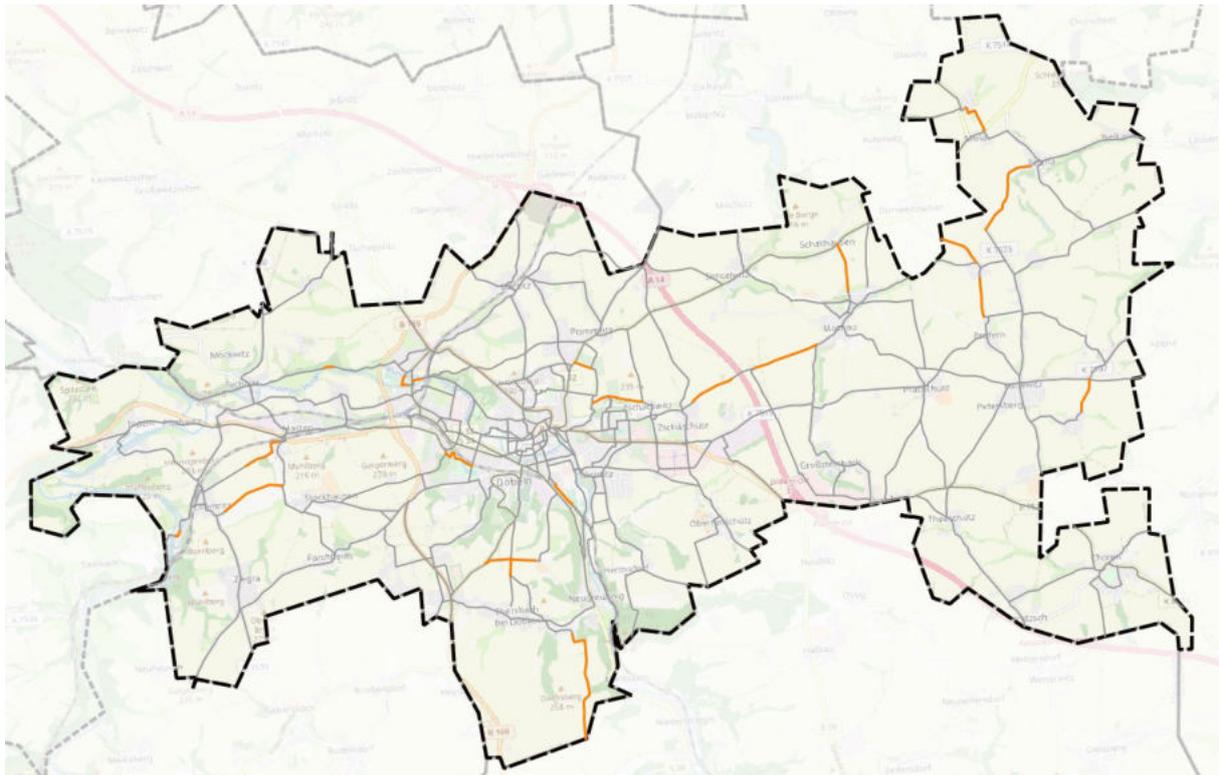


Abbildung 58: Durch Sanierung bestehender Wege erhöht sich der Komfort und die Allwettertauglichkeit

5.5 Tempo 30 im Nebennetz

Das vorhandene Straßennetz wurde entsprechend der Erschließungsfunktion in zwei Kategorien unterteilt. Hauptverkehrsstraßen bilden das Hauptnetz aus Verbindungen des Stadtzentrums mit den umliegenden Orten. Auf diesen Abschnitten besteht weiterhin eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Außerhalb bebauter Gebiete sind auch höhere Geschwindigkeiten möglich. Diese Strecken sind entsprechend der ERA mit Radverkehrsanlagen auszustatten, wenn eine Bedeutung für den Radverkehr nachgewiesen werden kann oder keine alternativen Wegeführungen bestehen. Die verbleibenden Strecken werden dem Nebennetz zugeordnet, mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Tempo-30-Zonen wurden bereits flächendeckend umgesetzt, sollte aber auf das gesamte Nebennetz, bspw. zwischen Bahnhof- und Burgstraße, angewendet werden.

Im Zuge von Tempo-30-Zonen kann die Einhaltung der neuen Geschwindigkeitsbeschränkung auch baulich unterstützt werden, z. B. durch Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen oder Straßenbäume. Gehwegnasen mit Baumtoren werden häufig im Übergang zwischen Zonenbegrenzung und Hauptstraßen eingesetzt und verdeutlichen den neuen Charakter der Straße. Die verbreiterten Seitenbereiche können für Fahrradabstellanlagen genutzt werden.

Zur **Beruhigung von Nebenstraßen** durch die Vermeidung von Durchgangsverkehr können außerdem **Modalfilter wie Diagonalsperren** dienen. Auf diese Weise können mit einfachen Mitteln die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit erhöht werden.



Abbildung 59: Schemadarstellung einer Diagonalsperre. Quelle: ADFC

5.6 Einbahnstraßen

Die Öffnung von Einbahnstraßen ist kostengünstig und in der Regel problemlos umsetzbar. Zusätzliche Fahrbahnmarkierungen können zu einer besseren Erkennbarkeit führen, sind aber nicht zwingend notwendig. Lediglich am Anfang, Ende und an Einmündungen ist die vorhandene Beschilderung mit Zusatzzeichen zur Freigabe zu erweitern. Mit der überarbeiteten VwV-StVO aus dem Jahr 2020 **sollen** nun Einbahnstraßen für den Radverkehr geöffnet werden, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- Höchstgeschwindigkeit von max. 30 km/h
- ausreichend Begegnungsbreite von 3,0 m (3,5 m bei stärkerem LKW- und Linienbusverkehr)
- diese Maße können an Engstellen unterschritten werden
- Übersichtlicher Streckenverlauf

Im Falle nicht gegebener Voraussetzungen zur Einbahnstraßenöffnung sollten zusätzliche Maßnahmen wie die Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit oder Umorganisation des ruhenden Verkehrs geprüft werden.



Abbildung 60: Der Großteil der Einbahnstraßen lässt sich unter den genannten Voraussetzungen problemlos öffnen

5.7 Radverkehrsanlagen an Knotenpunkten

Konsequent gestaltete Zu- und Abfahrten mit deutlichen Markierungen sowie Markierungen durch Furten im Knotenpunkt selbst sollen als Grundlage für sichere Querungen **bei allen neu geplanten Knotenpunkten integriert werden**. Eigene Signale für Radfahrende an Ampelanlagen sorgen für einen Zeitvorsprung.

Auch für den linksabbiegenden Radverkehr können entsprechende Bereiche markiert werden. An signalisierten Knotenpunkten sind gesonderte Lichtzeichen für den Radverkehr empfehlenswert. Durch einen früheren Beginn der Grünphase für den Radverkehr können beispielsweise Unfälle beim Abbiegen, die besonders häufig auftreten, vermieden werden. Gleichzeitig werden Wartezeiten verringert.

Ausgewählte **bestehende Knotenpunkte sollen im Interesse der Sicherheit radverkehrsfreundlich umgestaltet werden**. Dafür werden beispielhafte Lösungsansätze in Form von Schemaskizzen dargestellt.

Lösungsvorschlag:

- Einbahnstraßenfreigabe mit Markierung für den Radverkehr
- Errichtung einer Querungshilfe durch Markierung
- Alternativ: Neuaufteilung der Fahrstreifen; Errichtung eines baulichen Mittelstreifens als Grünfläche oder Multifunktionsfläche

St.-Georgen-Straße / Wappenhenschstraße

Die Wappenhenschstraße als Teil des Mulderadweges ist stadtauswärts nicht für den Radverkehr freigegeben. Die Fahrbahnbreiten ermöglichen die Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr. Im Einmündungsberich sollte der Radverkehr auf den Gehweg geführt werden. Hierzu sind Bordabsenkungen notwendig. Eine Mittelinsel schafft gute Bedingungen für die Querung des Fuß- und Radverkehrs. Mit der Markierung eines Radabbiegestreifens im Schatten der Insel kann die Wappenhenschstraße auch aus Osten gut erreicht werden. Das stellt eine Lösung dar, die schnell ohne großen baulichen Aufwand realisierbar ist. Langfristig wird der Bau eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt Dresdener / Oschatzer Straße begrüßt. Dabei sollten Radverkehrsanlagen in allen Zufahrten markiert werden.

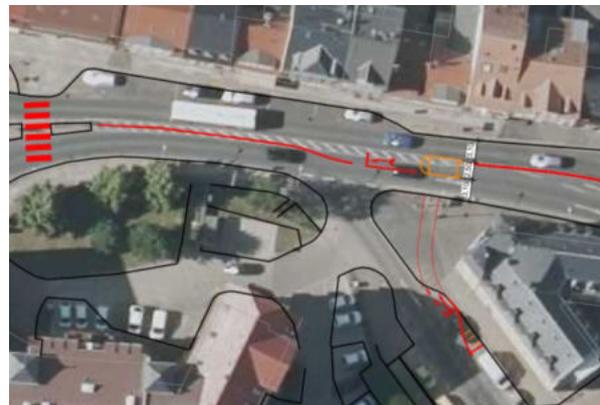


Abbildung 61: Kurzfristige und ohne baulichen Aufwand umsetzbare Lösung für die Wappenhenschstraße

Schillerstraße / Straße des Friedens

Im Schatten der Insel auf der Straße des Friedens kann ein Radfahrstreifen markiert werden, der einen Schutzraum für den geradeaus fahrenden Radverkehr bildet.



Abbildung 62: Markierungslösung auf der Straße des Friedens für die Radverbindung stadtauswärts

Rosa-Luxemburg-Straße / Staupitzstraße

Mittels Markierungen kann der stark aufgeweitete und unübersichtliche Knoten kurzfristig begreifbar und sicher gestaltet werden. Die Querungsstrecken und Konfliktpunkte für den Fuß- und Radverkehr werden durch die Fahrbahnverengungen deutlich minimiert. Perspektivisch wird eine bauliche Anpassung des Knotens empfohlen, um so den städtebaulichen Anforderungen zu genügen.



Abbildung 63: Mittels Markierung können die verfügbaren Flächen gerechter aufgeteilt werden

Weitere Knoten mit Handlungsbedarf sind außerdem:

- Bahnhofstraße / Franz-Mehring-Straße
- Straße des Friedens / Zwingerstraße
- Ritterstraße / Kleine Kirchgasse
- Schillerstraße / Muldenstraße
- Johannisstraße / Franz-Mehring-Straße
- Leipziger Straße / An der Kreamsche
- Zscheplitzer Straße / Schnitterstraße

5.8 Erreichbarkeit der Innenstadt

Das Thema Erreichbarkeit der Innenstadt soll als wichtige Säule zur Förderung des Radverkehrs in Döbeln speziell betrachtet werden, da hier eine große Schwäche im Gesamtnetz besteht. Durch die Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr können schnell erste Verbesserungen geschaffen werden. Die Voraussetzungen sind mit den Tempo-30-Zonen überwiegend gegeben.

Im Bereich Ritterstraße / Oberbrücke wird empfohlen, eine Querungshilfe zu errichten. So kann der Rad- und Fußverkehr die Kleine Kirchgasse stadtauswärts sicher queren. Ebenso wird das Linksabbiegen in die Ritterstraße vereinfacht. In der Bahnhofstraße ist aufgrund der Fahrbahnbreiten nicht zwingend eine Einbahnstraße notwendig. Zur Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr ist eine bauliche Anpassung des Seitenbereiches am Knoten mit der Rosa-Luxemburg-Straße notwendig. Problematisch zeigt sich die Einbahnstraße in der Straße des Friedens. Mit der aktuellen LSA-Reglung wäre ein zusätzlicher Signalgeber für den Radverkehr notwendig. Empfohlen wird eine verkehrstechnische Untersuchung des Knotens. Dabei sollen alle möglichen Fahrbeziehungen für den Radverkehr berücksichtigt werden. Die Errichtung eines Minikreisverkehrs könnte dies bspw. ermöglichen. Fraglich sind dabei Schleppekurven, mögliche Kapazitäten sowie die potenzielle Beeinträchtigung des Buslinienverkehrs am benachbarten Busbahnhof.

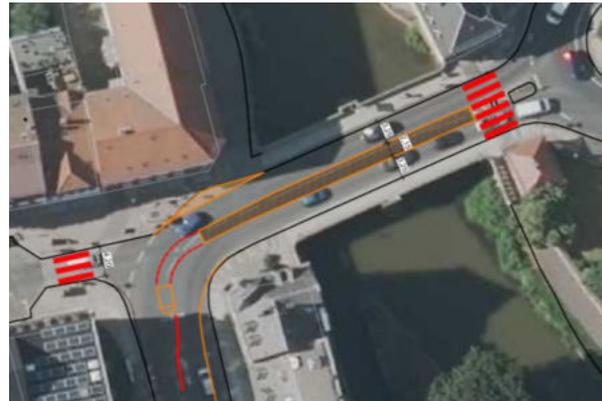


Abbildung 64: Lösungsvorschlag an der Oberbrücke zur Öffnung der Einbahnstraße und Querung der Kleinen Kirchgasse



Abbildung 65: Einbahnstraßenöffnung der Bahnhofstraße in der Innenstadt

Empfohlen wird weiterhin die konsequente Verkehrsberuhigung der Straßen. Hierzu zählt die Anordnung von Tempo 30 auf der gesamten Kleinen Kirchgasse. Dies hat auch positive Auswirkungen auf den Durchgangsverkehr. Empfohlen wird zusätzlich ein verkehrliches Konzept, das speziell die Innenstadt betrachtet. Darin sollte neben der Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität, der Durchgangsverkehr, Auswirkungen der Muldenquerung Schillerstraße sowie das MIV-Parken untersucht werden

5.9 Fahrradparken

Für eine erfolgreiche Attraktivierung des Radverkehrs sollen den Anforderungen entsprechende Abstellanlagen sowie Serviceangebote an Quellorten und Zielorten geschaffen werden. Die Fahrradabstellanlagen werden so dimensioniert und positioniert, dass der Fußverkehr nicht beeinträchtigt wird.

Beim **Neubau insbesondere von Wohngebäuden** sind ausreichend Abstellanlagen einzuplanen. Die sächsische Stellplatzverordnung sollte durch eine zeitgemäße städtische Stellplatzsatzung für Döbeln mit einem angepassten Stellplatzschlüssel für Fahrräder ergänzt werden.

Unzureichende Abstellmöglichkeiten an der Wohnung sind ein echter Reiseantrittswiderstand und erhöhen die Gefahr von Vandalismus und Diebstahl. In Gebieten mit dichter Wohnbebauung sind daher zusätzliche Angebote zum Fahrradparken auf den Grundstücken durch die Eigentümer einzurichten. Hierfür könnten mögliche **Anreize oder Angebote für Gebäude- bzw. Wohnungseigentümer** geprüft werden.

Bei **Neu-, Um- und Ausbau des Straßenraumes** ist die Realisierung von Fahrradabstellplätzen im öffentlichen Straßenraum in bedarfsgerechter Menge mit vorzusehen. Bei dicht bebauten Straßen kann ein Richtwert von mindestens zwei Fahrradbügel je 50 m pro Straßenseite angenommen werden.

Ferner soll die **Integration des Fahrrads in den Nahverkehr** mit den Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr sinnvoll, praktisch und attraktiv gestaltet werden.

Konkret sollen folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Fahrradbügelprogramm: 20 neue Bügel pro Jahr einem einheitlichen gesamtstädtischen Standard. In der Startphase sollten diese vor öffentlichen Einrichtungen errichtet werden.
- Errichtung von Fahrradboxen am Hauptbahnhof
- Errichtung von Fahrradboxen an der Ritterstraße: Parkplatz Zweckengasse oder Grünfläche neben der Staupitzmühle
- Mittels eines städtischen Fahrradabstellkonzeptes sollen die Bedarfe von Fahrradabstellanlagen ermittelt und punktuelle Maßnahmen ergriffen werden
- Information und Motivation großer Arbeitgeber und städtischer Wohnungsbauunternehmen zur Einrichtung von Abstellanlagen durch Flyer und Infoveranstaltung
- Information zum richtigen Abschließen und die Möglichkeiten zum Registrieren und Kennzeichnen von Rädern
- Verteilung von Material (Flyer) für die Gestaltung und Ausführung geeigneter Fahrradabstellanlagen



Abbildung 66: Beispiel Potsdam: Leitfaden für Wohnungs- und Immobilienwirtschaft (Typologie, Hersteller, Kosten)

Antragstellung und Kosten

Auf Antrag kann die Errichtung der Fahrradbügel im öffentlichen Verkehrsraum durch das Verkehrs- und Tiefbauamt (VTA) erfolgen, das für Sie darüber hinaus sowohl die Planung, Errichtung als auch die laufende Instandhaltung der Bügel übernimmt.

Voraussetzungen:

- Bereitschaft zur Erstfinanzierung (Material und Montage)
- gewünschte Aufstellfläche befindet sich in Bauleisttragerschaft (Eigentum) der Stadt Leipzig. Bei Bedarf erfolgt eine Prüfung durch die Stadt.

Verfahrensweise:

- das vorgefertigte Antragsformular (mit Lage-skizze) ausfüllen und an nebenstehend genannte Adresse schicken
- eine Vereinbarung wird durch das VTA ausgefertigt und zur Bestätigung zugesandt
- nach Eingang der finanziellen Mittel erfolgt der Aufbau der Fahrradbügel

Kosten:

ca. 160,00 € pro Bügel (Material und Montage inkl. gesetzlicher Mehrwertsteuer)

Information und Kontakt

- Antragsformular:**
www.leipzig.de/fahrrad
- Postanschrift:**
Stadt Leipzig,
Verkehrs- und Tiefbauamt,
04092 Leipzig
- Hausanschrift:**
Prager Str. 118 - 136, Haus C,
04317 Leipzig
Fax: 0341 123-7642
- Informationen unter:**
Tel.: 0341 123-7621
Fax: 0341 123-7617
oder
Tel.: 0341 123-1461
Fax: 0341 123-7729
- Herausgegeben von:**
Stadt Leipzig • Der Oberbürgermeister
Verkehrs- und Tiefbauamt
Amt für Umweltschutz
Foto: ADFC Leipzig, Stadt Leipzig
gedruckt auf 100 % Recyclingpapier

Stadt Leipzig

Fahrradbügel für Leipzig

Hinweise für Einzelhändler, Vermieter, Hausbesitzer, Gewerbetreibende und andere Interessenten

Logo: adfc

• Bitte senden an:

Stadt Leipzig
Verkehrs- und Tiefbauamt
04092 Leipzig

Antrag und Angaben zur Aufstellung von Fahrradabstellbügel

Antragsteller/in:

Anschrift (Straße, Hausnummer, PLZ, Ort):

Fragestellung erfolgt durch?:

vor ausfüllen, wenn Antragsteller mit Privatwagen nicht deutlich ist (Anfahrweise u. S. 20/26):

Standort im öffentl. Verkehrsraum: ja nicht bekannt

Bügelanzahl: (1 Bügel = ca. 175,00 €* mit Einbau, inkl. gesetzl. MwSt.) Stück

Skizze (ggf. auf einem separaten Blatt):

Bemerkungen:

Datum, Ort: Unterschrift:

* z. B. Hausnummer, Wohnungs-/Immobilienverwaltung, Einpreisieren
** Preis kann sich ändern, wenn Verkehrszeichen, Markierung oder Flächenbeschilderung erforderlich sind

Abbildung 67: Beispiel Leipzig: Antragstellung für die Errichtung von Fahrradabstellplätzen mit Eigenanteil im öffentlichen Verkehrsraum

5.10 Radwegweisung

Mit der beginnenden Wegweisungsplanung des Zschopautalradweges wird die Radwegweisung auf touristischen Radwegen in den nächsten Jahren vervollständigt. Bestehende Wegweiser sind regelmäßig auf Schäden, Verschmutzung, Aktualität und Sichtbarkeit zu prüfen und bei Bedarf zu erneuern.

Die Erweiterung der Radverkehrswegweisung ist aktuell nicht notwendig. Mit Herstellung lückenlos, sicherer Radverkehrsverbindungen, insbesondere in die umliegenden Ortsteile, sollten diese beschil-dert werden.

5.11 Service und ÖPNV-Verknüpfung

Die Abgrenzungen von Serviceangeboten zu Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit sind z.T. fließend. Eine unkomplizierte und weiterhin kostenlose Mitnahme des Fahrrads mit Bus und Bahn soll gewähr-leistet werden. Bei der Neuanschaffung von Stadtverkehrsbussen sollten die Mehrzweckabteile genü-gend Platz für die Beförderung von Fahrrädern bieten. Geprüft werden soll die Nachrüstung der aktu-ellen Fahrzeuge mit Heckträgern, die den Fahrradtransport außerhalb des Buses ermöglichen.

Folgende Serviceangebote sollen in Döbeln realisiert werden:

- **Sicherheitscheck Frühjahr:** Möglichkeit zur Durchsicht des eigenen Fahrrads zum Beginn der Radsaison in Kooperation mit Initiativen und Werkstätten
- **Fahrradregistrierung/-codierung zur Diebstahlbekämpfung,** z.B. durch Infostände an stark befahrenen Routen
- Angebote für Mitarbeitende der Stadtverwaltung: Dienstfahrräder, Fahrradservice etc.

Folgende zusätzliche Serviceangebote könnten in Döbeln geprüft werden:

- **öffentliche Luftpumpen** an ausgewählten Abstellanlagen
- **öffentliche Fahrradreparaturstation** an ausgewählten Standorten

Zur **Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs** von der Mastener Straße aus ist der südliche Zugang zur Unterführung vom existierenden Gehweg mit einer Rampe auszustatten. Der nördliche Zugang zum Bahnsteig sollte einen fahrradfreundlichen Aufzug bekommen. Mit diesen Maßnahmen wäre auch Menschen mit Kinderwagen, Rollstuhl, Rollator oder anderen Einschränkungen geholfen.



Abbildung 68: Mehrzweckbereiche in und an Fahrzeugen des ÖPNV

5.12 Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation

Das Radfahren benötigt mehr Präsenz in der Öffentlichkeit. Viele der möglichen Maßnahmen zielen auf gesellschaftliche Institutionen ab, die ihrerseits den Radverkehr beeinflussen (können). Dafür ist z. T. wiederum eine **Initiative der Stadtverwaltung zur Information und Aktivierung** nötig. Außerdem zeigt die Analyse, dass eine gezielte **Sensibilisierung von Autofahrende** für einen rücksichtsvollen und respektvollen Umgang mit anderen Verkehrsteilnehmenden nötig ist.

Zur Sicherung einer ansprechenden und wirksamen Öffentlichkeitsarbeit ist es sinnvoll ein **kontinuierliches jährliches Budget** festzusetzen.

Folgende Maßnahmen können zur Förderung des Radverkehrs in Döbeln beitragen:

- **Symbolträchtiger Umstieg der Stadtverwaltung und Politik auf das Fahrrad für den Arbeitsweg: Vorbildfunktion, Glaubwürdigkeit**
- **Fahrradaktionstag „Fahrradfrühling“ analog zum Döbelner „Autofrühling“** (Vorbild Darmstadt): Veranstaltung auf einem zentralen städtischen Platz mit der Möglichkeit, neue Fahrräder zu testen, Fahrradcodierung, Fachtagung zu Fahrradthemen etc.
- **Fahrradfeste:** große, breit getragene paradenartige Umzüge mit Fahrrädern für die gesamte Bevölkerung
- **Bewerbung der Aktion *Stadtradeln*:** Jährlich stattfindender Wettbewerb, bei dem über mehrere Wochen möglichst viele Kilometer mit dem Fahrrad gesammelt werden sollen. Mit Städte- und Teamvergleich (z.B. Schule, Firma)
- **Verstärkte Fahrrad-Leasing-Angebote für Arbeitnehmer (z.B. *JobRad*)**
- **Sicherheitstraining in Schulen und für Senioren:** weiterführendes Training der Fahrradfähigkeiten und Verkehrsregeln
- **Radschulwegpläne:** In Zusammenarbeit von Schulen und Stadtverwaltung sind für die weiterführenden Schulen Radschulwegpläne zu entwickeln und den Schülern zur Verfügung zu stellen. Diese zeigen die günstigen Verbindungen von den Einzugsbereichen bzw. vom Radverkehrsnetz zu den Schulen. Dabei gewonnene Erkenntnisse zum Verbesserungsbedarf der Infrastruktur sind bei Maßnahmen zu berücksichtigen. Zu Radschulwegplänen gibt es diverse Publikationen, z.B. der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST).
- **Plakat- und Postkartenkampagne zu Themen: Freude am Radfahren, sicheres Radeln, rücksichtsvolles Verkehrsverhalten, Sicheres Anschließen etc.**
- **Themen wie *rücksichtsvolles Autofahren* oder *Alternativen zum Autofahren*** als Teil des Unterrichts an Fahrschulen; dazu **Schulung von Fahrlehrer**
- **Erstellung von Informationsmaterial für Einzelhandel und Einrichtungen**
- **Erstellung eines Fahrradstadtplans für Bürger und Gäste Döbelns.** Er gibt Auskunft über die wichtigsten Strecken für das Radfahren in der Stadt und deren Qualität. In einem Begleitheft sind darüber hinaus Tipps und weitere Informationen zum Radfahren in Döbeln aufgeführt.
- **Erstellung eines Flyers mit touristischen Zielen im Zusammenhang mit touristischen Radrouten**
- **Ausführliche und informative Internetpräsenz der Landeshauptstadt**
- **Schnell auffindbare Informationen zum Radverkehr auf der Homepage der Stadt Döbeln**

DÖBELN RAD E L N

Beispiel Fahrradaktionstag Darmstadt



Codierung und Reparatur



Ausprobieren und Testen



Kommunikation

Beispiele Wartung/Pflege

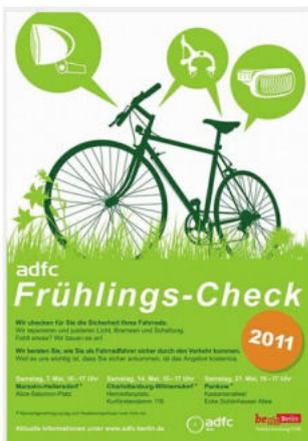


Abbildung 69: Möglichkeiten der Öffentlichkeitsarbeit für das Radfahren

5.13 Leuchtturmprojekte

Punktuelle oder flächendeckende Leuchtturmprojekte zur Radverkehrsförderung haben folgende Wirkungen:

- Verbesserung des Alltagsradverkehrs
- Steigerung des Fahrradtourismus
- Signalwirkung für Folgevorhaben

Sie sollen besondere Aufmerksamkeit erregen (begleitet durch Öffentlichkeitsarbeit) und eine herausragende Förderungswirkung für den Radverkehr als Ganzes entfalten. In Döbeln sollte jedoch angesichts begrenzter Mittel und Kapazitäten zunächst der Fokus auf dem grundlegenden lückenlosen Radwegenetz liegen. Erst dann erscheinen Leuchtturmprojekte sinnvoll. Sie sollten separat konzipiert werden. Vorschläge für solche Projekte sind:

Autobahnüberführung zwischen Döbeln-Ost und Mochau

Der Blick auf alte Landkarten zeigt die ehemalige Meißner Straße, eine direkte Wegeverbindung zwischen Zschackwitz und Mochau, die es vor dem Bau der A14 gab. Heute ist Mochau regelrecht abgeschnitten vom Döbelner Osten. Mit dem Bau einer Brücke für den Fuß- und Radverkehr könnte sich das ändern. Die alten Wege bis zur Autobahn bestehen beidseitig noch und müssten entsprechend saniert werden.



Abbildung 70: Die ehemalige Meißener Straße endet an der A 14 zwischen Döbeln und Mochau

Brückenbau am ehemaligen Standort des Greiner Steges

Der Greiner Steg hat lange Zeit das Bild an der Mulde als Querung zwischen Döbeln-Nord und dem Gewerbegebiet West geprägt, wurde jedoch 2010 aufgrund des Zustandes abgerissen. Perspektivisch könnte diese Verbindung wieder an Bedeutung gewinnen. Mit der Entstehung des Walduferviertels können die neuen Bewohner bequem die Klosterwiesen erreichen. Umgekehrt entsteht eine Achse im Nebennetz zwischen Mulderadweg und Hauptbahnhof.



Abbildung 71: Bis 2010 bestand der Greiner Steg nahe der Klosterwiesen (Quelle www.doebeln.de)

Muldenquerung zum Bahnhof Zentrum

Der Mulderadweg verläuft zwischen Roßwein und Neugreußnig parallel zur Bahn. Kurz vor Sörmitz quert die Bahnlinie die Mulde, um von da aus entlang der Roßweiner Straße das südliche Stadtgebiet zu erreichen. Aus Sicht des Radverkehrs ist das südliche Stadtgebiet vom Mulderadweg nur schwer erreichbar. Eine zusätzliche Querungsmöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr an der bestehenden Bahnbrücke würde diese Situation verbessern. Beispielsweise würden der Haltepunkt Zentrum und das Lessing-Gymnasium direkt angebunden.

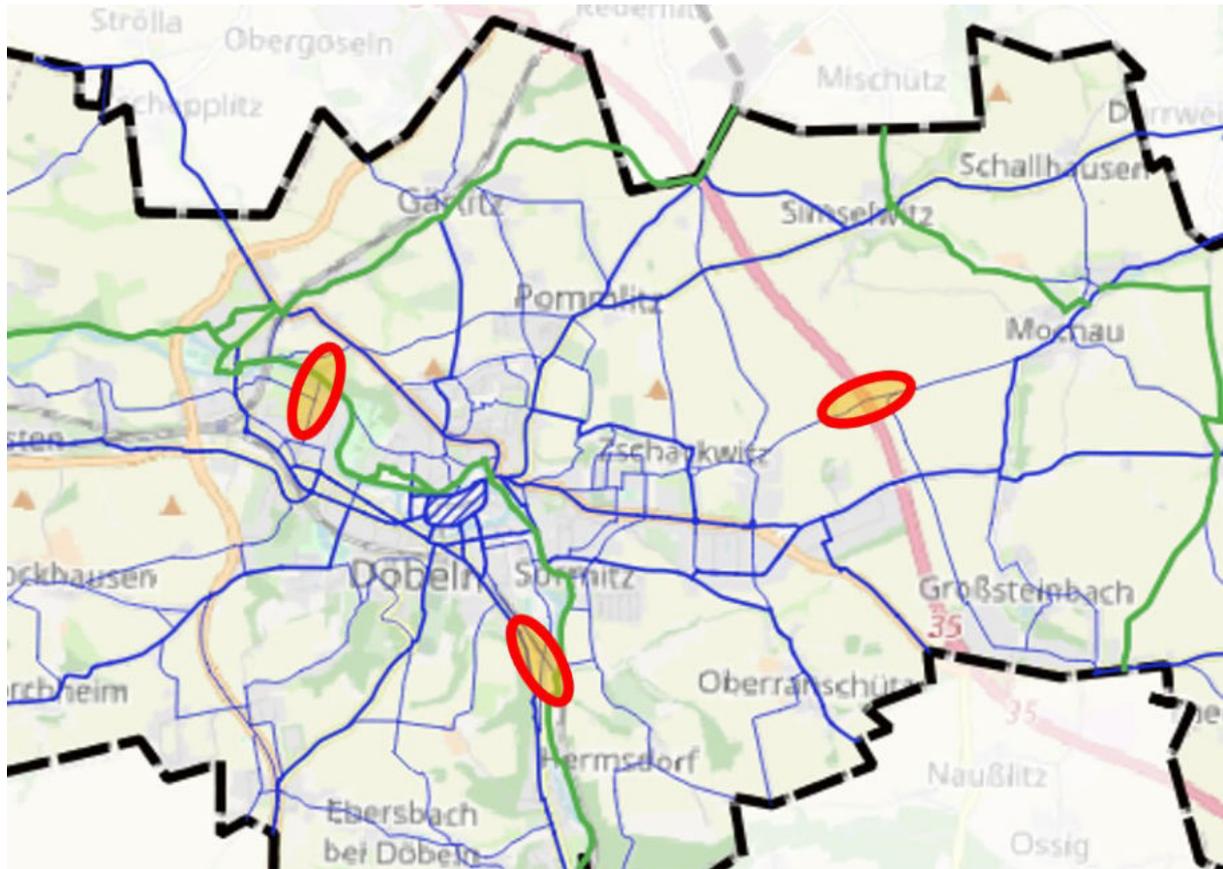


Abbildung 72: Übersicht neuer Brückenstandorte als Leuchtturmprojekte für den Radverkehr

6. Umsetzungsstrategie

6.1 Priorisierung und Grobkostenschätzung

In der folgenden Tabelle sind Gesamtzahlen und geschätzte Kosten der vorgeschlagenen Infrastruktur-Maßnahmen nach Baulastträgerschaft aufgeteilt dargestellt. Finanzierungsmöglichkeiten werden in Kapitel 6.2 beschrieben.

Kategorie	Maßnahmenart	Frist	Baulast Stadt Döbeln		Landkreis/Freistaat	
			Gesamtlänge /Anzahl	Grobkosten	Gesamtlänge /Anzahl	Grobkosten
Baumaßnahmen	Bau von Radwegen an Hauptverkehrsstraßen	Mittel- bis langfristig	0 km	-	28 km	14 Mio. €
	Bau von Radwegen im Neben- und Grünnetz	Mittel- bis langfristig	13 km	6,5 Mio. €	0 km	-
	Belagssanierungen	Mittel- bis langfristig	13 km	1,3 Mio. €	0 km	-
	Querungshilfen	Kurz- bis mittelfristig		-		-
	Umgestaltung von Knotenpunkten	Mittel- bis langfristig	3 Stück	1,5 Mio. €	4 Stück	2 Mio. €
Straßenverkehrsbehördliche Anordnungen	Markierung von Schutzstreifen	Kurz- bis mittelfristig	1,5 km	0,04 Mio. €	8 km	0,2 Mio. €
	Tempo 30	Kurzfristig		-		-
	Öffnung von Einbahnstraßen	Kurzfristig		-		-
Fahrradparken	• 20 Bügel pro Jahr an öffentlichen Einrichtungen	Kurz- bis mittelfristig	200 Stück	0,4 Mio. €		-
	• Fahrradboxen am Hbf. und an der Ritterstraße	Kurzfristig		-		-
Kosten gesamt			ca. 10 Mio. €		Ca. 16 Mio. €	

Sofortmaßnahmen (innerhalb von drei Jahren)

- **Ausweisung von Tempo 30** in ausgewählten Zonen, Straßen und Abschnitten
- **Prüfung und Öffnung von Einbahnstraßen** für Radfahrende
- **Sofortprogramm Fahrradparken:** Ausstattung defizitärer Zielorte mit sicheren Abstellanlagen
 - Öffentliche Einrichtungen (Programm 20 Bügel pro Jahr)
 - Fahrradboxen am Hauptbahnhof und an der Ritterstraße
 - öffentliche Plätze
 - Arbeitgeber

Priorisierung von Abschnitten für RVA

Da nicht alle Maßnahmen sofort umgesetzt werden können, müssen prioritäre Straßen bzw. Abschnitte erwogen werden. Maßnahmenprioritäten ergeben sich aus der Überlagerung von Radverkehrsnetz, Lärmschwerpunkten und Radverkehrsunfällen. Die oberste Priorität ist die **Beseitigung von Gefahrenstellen**. Ein weiterer Aspekt bei der Priorisierung ist die Herstellung **durchgängiger zusammenhängender Verbindungen** über längere Distanzen und Lückenschlüsse. Für die Maßnahmen der

1. Priorität sind vorrangig die notwendigen Planungsmittel bereitzustellen, die Planungen zeitlich einzuordnen und erste Maßnahmen (unter der Bedingung einer nachgewiesenen Verträglichkeit der Einordnung von RVA) umzusetzen.

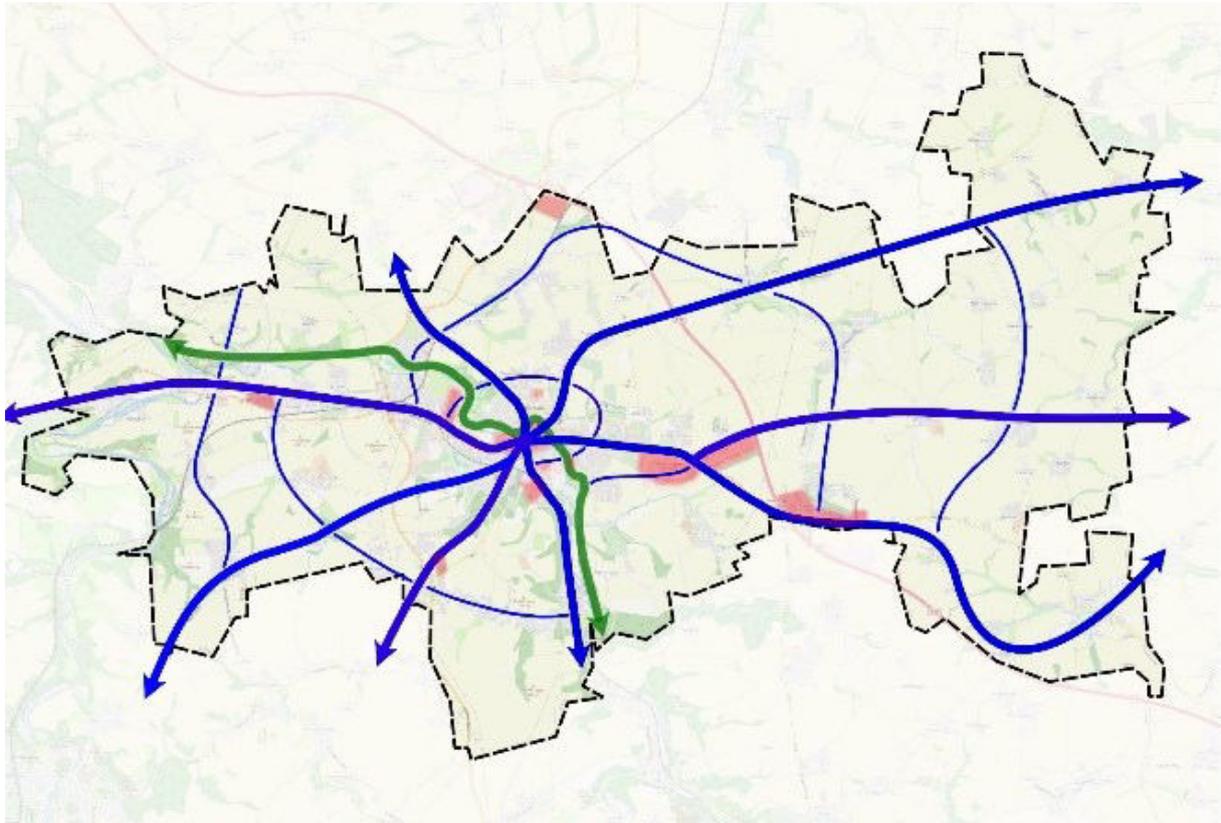


Abbildung 73: Hohe Priorität sollten durchgehende Verbindungen zwischen Zentrum und den äußeren Ortsteilen erhalten

Verbindungen und Prioritäten für Bau und Markierung:

1. Priorität:

- Erreichbarkeit Innenstadt
- Zentrum → Döbeln Ost
- Zentrum → Simselwitz
- Zentrum → Choren
- Zentrum → Neudorf
- Zentrum → Masten
- Zentrum → Zscheplitz

2. Priorität:

- Zentrum → Ziegra
- Döbeln Ost → Mochau
- Sonstige tangentielle Verbindungen im Zielnetz

Straßen sind abschnittsweise zu betrachten. Da die Umsetzungshorizonte von weiteren Faktoren, insbesondere der Finanzierung, abhängen, stellt die Priorisierung nicht zwingend die zeitliche Reihenfolge der Umsetzung dar.

Einzelheiten zu den Maßnahmen sind der Maßnahmentabelle in der Anlage zu entnehmen.

Weiterhin sind die im Abschnitt **Knotenpunkte** genannten Stellen angesichts ihrer Bedeutung für die Sicherheit zügig zu prüfen und möglichst umzugestalten.

6.2 Finanzierung und Fördermöglichkeiten

Die Finanzierung von Maßnahmen hängt stark von der Möglichkeit der Förderung ab. Daher ist es entscheidend, im **städtischen Haushalt ein Budget einzuplanen**, welches als Eigenmittel für die Akquise von Fördergeldern genutzt werden kann. Die Förderquoten betragen in der Regel zwischen 70 und 90 Prozent, der städtische Eigenanteil ist also minimal.

Fördermöglichkeiten für die Umsetzung von Maßnahmen sind vielfältig gegeben und neue Richtlinien werden laufend aufgelegt. Aktuelle Fördermöglichkeiten sind der Förderfibel auf der Website des „Mobilitätsforum Bund“ https://www.mobilitaetsforum.bund.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Foerderfibel_Formular.html?nn=3750392 zu entnehmen. Einige der wichtigsten Fördermöglichkeiten werden im Folgenden aufgelistet:

Förderung von Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger (RL KStB)

- ➔ Förderung des Baus von Radverkehrsanlagen und Ingenieurbauwerken bis zu 90 Prozent

Sonderprogramm „Stadt und Land“ (S&L)

Förderung von Investitionen im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung:

- Neu-, Um- und Ausbau flächendeckender, möglichst getrennter und sicherer Radverkehrsnetze
- eigenständige Radwege
- Fahrradstraßen
- Radwegebrücken oder -unterführungen
- Abstellanlagen und Fahrradparkhäuser
- Lastenradverkehr

GRW-Infra

- ➔ Förderung von touristischen Radwegen bzw. Erschließung von Industrie- und Gewerbegebieten zwischen 70 und 90 Prozent

Bike+Ride-Offensive (über Kommunalrichtlinie)

- ➔ Förderung des Auf- und Ausbaus von Radabstellanlagen an Bahnhöfen zwischen 70 und 100 Prozent

Programm „Lebendige Zentren“ des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat

- ➔ u.A. Förderung von „Maßnahmen zur Verbesserung der städtischen Mobilität einschließlich alternativer Mobilitätsformen“

Auch wenn der Radwegebau als sichtbarste und teuerste Maßnahme häufig im Vordergrund steht, gibt es **Fördermöglichkeiten für vielfältige weitere Maßnahmen**, wie z.B. die Fortbildung von Verwaltungspersonal oder Modellversuche. Auch diese sind nicht zu unterschätzende Bausteine der Radverkehrsstärkung.

Im Ergebnispapier zum **Nationalen Radverkehrsplan 3.0 (NRVP)** der Bundesregierung werden 30 € je Bürger*in jährlich für die Radverkehrsförderung empfohlen. Umgerechnet auf Döbeln würde dies ein Budget von 720.000 € jährlich bedeuten.



Angesichts der groß erscheinenden Summe sei hervorgehoben, dass den Investitionen ein vielfacher volkswirtschaftlicher Nutzen gegenübersteht. Eine konsequente und großzügige Radverkehrsförderung rentiert sich sofort sowie langfristig.

6.3 Verstetigungsstrategie

Vorliegendes Radverkehrskonzept ist **den mit Verkehrsplanung oder Radverkehr befassten Ämtern und Planungsbüros zur Kenntnis** zu geben, um die rechtzeitige Berücksichtigung zu erreichen.

Den mit der Entwicklung des Radverkehrssystems in Döbeln direkt oder indirekt befassten Verwaltungsmitarbeitenden ist durch **Teilnahme an Schulungen, Konferenzen und Fortbildungen** die Möglichkeit zu geben, sich mit den aktuellen Entwicklungen und Anforderungen auf Gebieten, die den Radverkehr betreffen, vertraut zu machen.

Für die erfolgreiche Umsetzung sind nicht nur finanzielle Mittel vonnöten, sondern auch eine **entsprechend angemessene personelle Ausstattung in der Stadtverwaltung** angesichts vielfältiger zusätzlicher Aufgabenbereiche:

- Bewusstsein für den Radverkehr innerhalb der Verwaltung stärken
- Kapazitäten für die fachliche Betreuung und für die wirksame Umsetzung der Öffentlichkeitsarbeit sichern
- Grundsätzlich soll bei jeder Baumaßnahme geprüft werden, ob Verbesserungen für den Radverkehr möglich sind (auch bspw. Fahrradparken bei Wohnungsneubau).
- Das Radverkehrskonzept soll mit parallelen und künftigen Konzepten verschnitten werden.
- Eine ergänzende Betrachtung des Themas Parken für Pkw in der Innenstadt und Entlastungsmöglichkeiten, die sich durch die neue Muldenquerung Schillerstraße ergeben haben, wird empfohlen. Die damit erzielte Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes rechtfertigt und erleichtert die Flächenumverteilung zugunsten verträglicherer Verkehrsarten.

Wirkungskontrolle

Der Zustand der Radverkehrsinfrastruktur soll im Zuge der allgemeinen regelmäßigen Straßenüberprüfung erfasst werden. Über den **Fortschritt der Schaffung neuer RVA und Erfolge im Radverkehr** (z. B. anhand der Auswertung von Unfallstatistiken, Ergebnisse ADFC Fahrradklima-Test) ist zu informieren. Ggf. sind Anpassungen an Planungen vorzunehmen. Auch die Auswertung der **Wirkungen der Maßnahmen in den Bereichen Service und Öffentlichkeitsarbeit** (Nutzung der Kommunikationsinstrumente etc.) sind Teil des Monitorings.

Um Gefahrenstellen rechtzeitig zu erkennen und entsprechende Maßnahmen zur Verkehrssicherheit ableiten zu können, soll das Unfallgeschehen kontinuierlich ausgewertet werden. **2033 soll das vorliegende Konzept fortgeschrieben werden.**

Wartung und Pflege der RVA

- Entsprechend der Kenntnis über den Zustand der RVA sollen eventuelle Mängel gezielt behoben werden. Dies betrifft Oberflächenbeläge, Markierungen, Abstellanlagen, sowie weitere Elemente im öffentlichen Verkehrsraum
- Ziel sollte es sein, dass RVA von Laub, Schnee, Glasscherben und sonstigen Verschmutzungen reingehalten werden.
- Die Radverkehrswegweisung soll mindestens jährlich kontrolliert werden, um Mängel zeitnah erkennen und beseitigen zu können.
- Für die Unterhaltung von Radverkehrsanlagen sind ausreichende Finanzmittel zur Verfügung zu stellen.

Management

Empfohlen wird die **Weiterführung der bestehenden AG Rad Döbeln** als ämterübergreifende Arbeitsgruppe mit vierteljährlichen Tagungen unter Federführung des Stadtplanungsamtes mit einem erweiterten Teilnehmer*innenkreis.

Einzubeziehende Akteure:

- Straßenverkehrsbehörde
- Relevante Abteilungen des Stadtplanungsamtes
- weitere Ämter
- Institutionen und Verbände (Polizei, Schulen, Wohnen, Tourismus, ADFC, ...)
- Ggf. die/der künftige Citymanager*in

Mögliche Themen

- Stand der Umsetzung von Maßnahmen
- Stand Mängel
- Auswertung Unfallanalyse bezogen auf Radverkehr
- Sichere Schulwege
- Prüfung von Neu- und Umbauplänen bzgl. ERA 2010
- Erstellung Sofortmaßnahmen
- Baustellensituation bei Umleitungen für Radfahrer
- Situation Winterdienst und Reinigung
- Öffentlichkeitsarbeit (Veranstaltungen, Marketing etc.)
- Fahrradparken

Gegebenenfalls sind zu ausgewählten Themen vertiefende Konzepte zu erarbeiten.

Außerdem ist eine **regelmäßige kommunenübergreifende Abstimmung zum Ausbau des Radwegenetzes** nötig. Empfohlen werden Austauschtreffen mit den Kommunen und Behörden des Landkreises im Halbjahresrhythmus sowie mit dem LASuV im Jahresrhythmus. Obgleich die Initiative hierfür beim Landkreis bzw. beim LASuV liegen muss, kann die Stadt Döbeln aktiv auf diesen Bedarf aufmerksam machen.

7. Fazit

Ziele und Chancen bestehen in der Möglichkeit, ab sofort mit vielfältiger Unterstützung auf verschiedenen Ebenen (Förderprogramme, Verbände, Zivilgesellschaft) entschieden den Wandel zu einer zukunftsfähigen, lebenswerten Stadt Döbeln voranzutreiben. Denn dazu kann der Radverkehr einen erheblichen Beitrag leisten. Wenn die Grundlagen geleistet werden, kann es das Fahrrad aus der Nische herauschaffen. Der Umstieg ist machbar und viele Bürger warten auf die Umsetzung von Maßnahmen. Eine **Entschleunigung und Entspannung des Straßenverkehrs machen das Radfahren sicherer** und somit attraktiver für sensible Gruppen.

Voraussetzungen

- Rückhalt in der Politik herstellen
- Budget und Personal in der Stadtverwaltung
- Schrittweises Vorgehen als Einsteigerstadt
- Radverkehr in die Stadtentwicklung einbeziehen

Herausforderungen

Die reine Schaffung der Infrastruktur ist nur die eine Hälfte der Aufgabe. Ebenso wichtig sind die „weichen“ Faktoren:

- Respektvolles Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden
- Befürworter vernetzen
- Vorbehalte überwinden, Skeptiker gezielt durch Öffentlichkeitsarbeit und Diskussionsveranstaltungen einbeziehen und überzeugen. Argumente dazu finden sich in diesem Konzept.

