



Inhalt

INHALT	2
1. VORBEMERKUNGEN	4
2. GRUNDLAGENERMITTLUNG	5
2.1 Unfallgeschehen.....	5
3. INNERSTÄDTISCHE HAUPTROUTEN - ANALYSE, BEDARFSERMITTLUNG UND LÖSUNGSANSÄTZE.....	7
3.1 Hauptroute1 / Masten bis GWG DL-Ost.....	8
3.1.1 Masten bis Bahnhofstraße Innenstadt (101-100).....	8
3.1.2 Bahnhofstraße bis Innenstadt (101-200)	8
3.1.3 Schillerstraße (101-300).....	9
3.1.4 Oberranschützer Straße (101-400).....	10
3.2 Hauptroute 2 / GWG Ost I B bis Technitz.....	11
3.2.1 Dresdner Straße (102-100)	11
3.2.2 Innenstadt (102-200)	12
3.2.3 Burgstraße (102-300).....	12
3.2.4 Grimmaische Straße (102-400 bis 102-500).....	13
3.3 Hauptroute 3 / Zschepplitz- Hbf – Kreisverkehr Bahnhofstraße (HR 1).....	14
3.3.1 Grimmaische Straße (103-100).....	14
3.3.2 Bahnhofstraße (103-200)	15
3.4 Hauptroute 4 / Bahnhofstraße Innenstadt – Simselwitz	15
3.4.1 Innenstadt (104-100 und 104-200).....	15
3.4.2 Oschatzer Straße (104-300)	16
3.5 Hauptroute 5 / Wohngebiet West – Döbeln-Nord- Döbeln Ost I (Anbindung Schulzentrum Nord).....	16
3.5.1 Burgstraße (105-100).....	16
3.5.2 Staupitzstraße / Terrassenstraße (105-200).....	17
3.5.3 Wohngebiet Döbeln Nord (105-300)	17
3.5.4 Verbindung Nord-Ost (105-400).....	18
3.6 Hauptroute 6 / Körnerplatz – Ebersbach - Stockhausen	18
3.6.1 Körnerplatz bis Siedlung Roßweiner Straße (106-100)	18
3.6.2 Siedlung Roßweiner Straße bis Hauptstraße Ebersbach (106-200)	19
3.6.3 Hauptstraße Ebersbach bis B 169 (106-300)	19
3.6.4 B 169 – Sportplatz Neudorf – Mannsdorfer Straße (106-400).....	20
3.6.5 Mannsdorfer Straße – Mannsdorf - Stockhausen (106-500)	20
3.7 Hauptroute 7 / Roßweiner Straße – Birkenweg – Schiffsbrücke (107-100).....	20
3.8 Hauptroute 8 / Sörmitz – Hermsdorf – Oberranschütz - GWG DL-Ost 1 A (108-100)	21
3.9 Hauptroute 9 / Leipziger Straße (109-100)	21

3.10	Hauptroute 10 / Niedermarkt –Geyersberg – Neudorf B 169 (110-100)	22
3.10.1	Niedermarkt – Geyersberg (Krematorium) (110-100).....	22
3.10.2	Krematorium – Ortslage Neudorf (B 169) (106-200).....	23
3.10.3	Knobelsdorfer Straße – Richtung Waldheim (106-300).....	24
3.11	Hauptroute 11 / Fronstraße - Bahnhof Zentrum (111-100)	24
3.12	Hauptroute 12 / Obermarkt – Schillerstraße (Anschluss Hauptroute 1) (112-100)	24
3.13	Hauptroute 13 / Friedrichstraße (113-100)	25
3.14	Hauptroute 14 – Oschatzer Straße – Schillerstraße (114-100)	25
4.	RADFERNWEGE UND REGIONALE HAUPTRADROUTEN	27
4.1	Radfernwege	27
4.1.1	Mulderadweg.....	27
4.1.2	Zschopautalradweg.....	28
4.2.	Regionale Hauptradroute	29
4.2.1	Elbe-Mulde-Radweg.....	29
5.	BEWERTUNG	30
5.1	Bewertung der Radwege	30
5.2	Finanzierung und Kostenübersicht	33
6.	AUSSTATTUNGEN	35
6.1	Wegweisung	35
6.1.1	touristische Beschilderung	35
6.1.2	Alltagsradverkehr	36
6.2	Abstellanlagen	37
6.3	Fahrradboxen	38
6.4	Verknüpfung ÖPNV / SPNV	38
6.4.1	Bahnhöfe.....	38
7.	ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	39
8.	LITERATUR/ QUELLEN:	40
9.	ANLAGEN	41
	Anlage 1 – Unfallbericht.....	41
	Anlage 2 – Netzplan nach Verkehrsarten M 1 : 15 000.....	41
	Anlage 3 – Haupt- und Nebenrouten M 1 : 15 000.....	41
	Anlage 4 – Lageplan innerstädtische Wegweisung M 1 : 5 000.....	41
	Anlage 5 – Gestaltungshinweise zu Abstellanlagen	41
	Anlage 6 – Führungsformen nach ERA 2010	41

Die Radverkehrskonzeption wurde am 13.12.2012 vom Stadtrat unter der Beschluss Nr. 255/29/2012 beschlossen. Die Veröffentlichung erfolgte im Amtsblatt 1/2013 der Stadt Döbeln

1. Vorbemerkungen

Die Erstellung dieser Radverkehrskonzeption der Stadt Döbeln erfolgt aufbauend und fortführend auf dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Döbeln, der 1995 aufgestellt, durch den Stadtrat beschlossen und durch Nachfolgeplanungen und Konzeptionen fortgeschrieben und aktualisiert wurde.

Grundsätzlich wurde die Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2005 (Kabinettsbeschluss am 08.11.2005) bei der Bearbeitung beachtet.

Weitere wesentlich zu beachtende Grundlagen stellen sämtliche in den an die Stadt Döbeln angrenzenden Gemeinden sowie im Altlandkreis Döbeln und im Landkreis Mittelsachsen erstellten Radverkehrskonzepte und Radwegeplanungen dar.

Darüber hinaus wurden die für Radverkehrsanlagen und verkehrsplanerische Belange geltenden Vorschriften und Richtlinien beachtet.

Ausgehend von der Tatsache, dass sich das Rad fahren immer größerer Beliebtheit erfreut, sowohl in radtouristischen Bereich als auch in der alltäglichen Nutzung, gilt das Fahrrad als Verkehrsmittel das stärker in die Verkehrsplanung integriert werden muss.

Angesichts der Tatsache, dass bereits Anfang der 1990er Jahre in der Stadt Döbeln der Radverkehr einen Anteil von ca. 10 % am Gesamtverkehr hatte, ist es erklärtes Ziel den Modal Split in den nächsten Jahren zugunsten der Anteile des Radverkehrs zu erhöhen. Das ist zugleich ein nicht unwesentlicher Beitrag für eine umweltbewusste, klimafreundliche Stadtentwicklungspolitik.

Das Radverkehrskonzept ist Bestandteil des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (INSEK) im Fachkonzept "4.4 Verkehr und technische Infrastruktur"

Ziele der Radverkehrskonzeption sind deshalb schwerpunktmäßig:

- 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 Radwegesnetzes 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 ÖPNV / SPNV

- Schaffung eines Systems aus Infrastruktur- und Dienstleistungsangeboten rund ums Fahrrad (Abstellanlagen, Reparaturservice, Wegweisung, Öffentlichkeitsarbeit u.v.m.)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer

und somit:

- Förderung des Fahrrades als Verkehrsmittel
- Erhöhung der Sicherheit für den Radfahrer
- Verbesserung der Leichtigkeit bei der Nutzung des Radwegenetzes
- Stärkung des Radtourismus, als Teil der Tourismuswirtschaft
- Steigerung der Motivation, das Fahrrad anstatt das Auto für die Mobilität und insbesondere für kurze Wege zu nutzen

2. Grundlagenermittlung

Zur Erstellung der Radverkehrskonzeption wurden die folgenden Konzeptionen beachtet und eingearbeitet:

Nationaler Radverkehrsplan 2020 (NRVP 2020) Entwurf Mai 2012

Radverkehrskonzeption Freistaat Sachsen

Radverkehrskonzeption Landkreis Mittelsachsen

Lommatzscher Pflege

2.1 Unfallgeschehen

Durch das Polizeirevier Döbeln wurde die Unfallstatistik 2008-2010, 2010 und 2011 von Döbeln für den Radverkehr in Form von Lageplanausschnitten, die in der Anlage 1 dargestellt sind, bereitgestellt.

Demnach ereigneten sich in den letzten 3 Jahren 51 Verkehrsunfälle, dabei wurden 12 Personen schwer- und 39 leichtverletzt. Gegenüber dem Vorjahr 2010 wurden 2011 3 Fahrradunfälle mehr gezählt. Das ist eine Erhöhung von 19 %.

Tabelle 1

Unfalltyp	Darstellung	Anzahl	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte
Fahrunfall (F)	grün	7	2	5
Abbiegeunfall(AB)	gelb	9	3	6
Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)	rot	20	4	16
Überschreitungsunfall (ÜS)	weiß	1		1
Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)	blau	1		1
Unfall im Längsverkehr (LV)	orange	6		6
Sonstiger Unfall (SO)	schwarz	7	3	4
Summe		51	12	39

Weiterhin ergibt sich daraus, dass keine örtlichen oder zeitlichen Schwerpunkte vorhanden sind. Unfallhäufungen treten nur an den Kreisverkehren Bahnhofstraße und St.-Georgen-Straße, sowie an der Einmündung Unnaer Straße auf die Dresdner Straße auf. Mehr als die Hälfte aller Unfälle ereigneten sich beim Abbiegen oder Einbiegen. Besonders betroffen sind die Bahnhofstraße (8), Dresdner Straße (4), Schillerstr. (2), Burgstraße (4) und Mastener Straße (4).

Dies bestätigt die allgemein gültige Erkenntnis, dass zwar die subjektive Sicherheit der Radfahrer auf separat geführten Radwegen größer ist, jedoch an Einmündungen und Kreuzungen erhöhtes Konfliktpotential besteht, da hier die Radfahrer von den einbiegenden oder kreuzenden Kraftfahrern oft nicht oder nicht rechtzeitig beachtet werden. Außerdem kann man aus dieser Auswertung auch erkennen, dass die gängige Praxis, an wenig oder nur mäßig befahrenen Straßen keine separate Radwegführung vorzusehen, richtig ist. Hier ist in aller Regel ein geordnetes Neben- und Miteinander zwischen Rad- und Kraftfahrern zu beobachten, was in Verbindung mit der auf solchen Innerortsstraßen meist angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h, wenig Konfliktpotential birgt.

Wie die Auswertung aber auch zeigt, sind gerade an den Hauptstraßen mit großen Verkehrsmengen viele Unfälle mit Radfahrern aufgetreten. Hier sollte für die Sicherheit der Radfahrer geeignete Formen der Führung gemeinsam mit den entsprechenden Baulastträgern gefunden werden.

3. Innerstädtische Hauptrouten - Analyse, Bedarfsermittlung und Lösungsansätze

Für die Erarbeitung eines Routennetzes wurde der vorhandene Straßenbestand auf Schutzbedürftigkeit geprüft und an Hand des vorhandenen Netzes eine Routennummerierung erarbeitet. Die Nummerierung gibt keine Wertigkeiten der einzelnen Routen an. Um die Routen besser zu beschreiben wurden Abschnitte gebildet. An Kreuzungen von Routen oder besonderen Abschnitten sind Knotenpunkte bezeichnet worden. Die Nummerierung der Routen und der Knotenpunkte sind der Anlage 3 zu entnehmen.

Entsprechend der ERA 2010 wurden die verschiedenen Führungsformen für die einzelnen Routenabschnitte zu Grunde gelegt.

Tabelle 8: Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen

Belastungsbereich	Führungsformen für den Radverkehr	Abschnitt	Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereiches nach oben oder unten
I	<ul style="list-style-type: none"> - Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen) 	3.1	<ul style="list-style-type: none"> - bei starken Steigungen kann die Führung auf der Fahrbahn gegebenenfalls durch die Führung „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ ergänzt werden - bei geeigneten Fahrbahnbreiten können bei höheren Verkehrsstärken auch Schutzstreifen vorteilhaft sein - bei großen Fahrbahnbreiten ist die Gliederung der Fahrbahn durch möglichst breite Schutzstreifen sinnvoll
II	<ul style="list-style-type: none"> - Schutzstreifen - Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ - Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht - Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ - Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht 	<ul style="list-style-type: none"> 3.2 3.1 und 3.6 3.1 und 3.4 3.2 und 3.6 3.2 und 3.4 	<ul style="list-style-type: none"> - bei geringem Schwerverkehr, Gefällestrrecken über 3 % Längsneigung, übersichtlicher Linienführung und geeigneten Fahrbahnbreiten (vgl. Abschnitt 3.1) kann die Führung im Mischverkehr zweckmäßig sein - bei starkem Schwerverkehr, unübersichtliche Linienführung und ungünstigen Fahrbahnquerschnitten (vgl. Abschnitt 3.1) kommen Radfahrstreifen oder benutzungspflichtige Radwege in Betracht
III/IV	<ul style="list-style-type: none"> - Radfahrstreifen - Radweg - gemeinsamer Geh- und Radweg 	<ul style="list-style-type: none"> 3.3 3.4 3.6 	<ul style="list-style-type: none"> - bei Belastungsbereich III mit geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienführung kann auch ein Schutzstreifen gegebenenfalls in Kombination mit „Gehweg/Radfahrer frei“ eingesetzt werden

3.1 Hauptroute1 / Masten bis GWG DL-Ost

3.1.1 Masten bis Bahnhofstraße Innenstadt (101-100)

Mit Umverlegung der Bundesstraße B 175 aus der Ortslage Masten ist die Harthaer Straße bis zur B 175 in Keuern gut durch den Radfahrer zu nutzen. Bis zur Querung der B 169 in Höhe Eisenbahnstraße verläuft der Radweg als gemeinsamer Rad-Gehweg.

Auf der Mastener Straße fehlen Radeinrichtungen gänzlich. Auf Grund der sehr hohen Kfz-Belastungszahlen, besonders des Schwerlastverkehrs wären Radeinrichtungen dringend notwendig.



Konfliktpunkt

- fehlende Radeinrichtungen auf Mastener Straße bis Bahnhofstraße

Lösungen

- Einrichtung von Schutzstreifen in beide Richtungen, Ausschilderung „Gehweg frei“ von Bahnhofstraße bis Eisenbahnstraße

3.1.2. Bahnhofstraße bis Innenstadt (101-200)

In der Bahnhofstraße ist die Einrichtung eines Radfahrstreifens bis zum Kreuzungspunkt Franz-Mehring-Straße stadteinwärts geplant. Im Kreuzungsbereich muss sich der Radfahrer in den Fahrverkehr einordnen.

Durch den geplanten Kreuzungsausbau Bahnhofstraße/ Burgstraße/ Franz-Mehring-Straße (KP 101 004) können für den Radfahrer aufgrund der baulichen Begrenzung keine gesonderten Fahrstreifen angeboten werden.

In der Franz-Mehring-Straße fehlen ebenfalls die Radeinrichtungen. Aufgrund der Enge der Bebauung kann hier nur nach dem geplanten Ausbau der S32 – Franz-Mehring-Straße ein Schutzstreifen eingerichtet werden.



Konfliktpunkt

- fehlende Radeinrichtungen

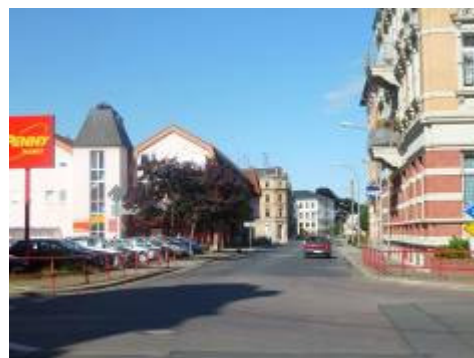
Lösungen

- Markierung einer Radfahrstreifen in
Bahnhofstraße
Markierung eines Schutzstreifens in
beiden Richtungen in Franz-Mehring-Straße

Die Realisierung des Radfahrstreifens in der Bahnhofsstraße erfolgte im Juni 2012 durch das Landesamt für Straßenbau und Verkehr, NL Zschopau, Sitz Chemnitz.

3.1.3 Schillerstraße (101-300)

Die Route wird weiter über den Körnerplatz und Schillerstraße geführt. Auch hier ist auf Grund der engen Bebauung und des großen Verkehrsaufkommens (Hauptdurchfahrtstraße) keine Möglichkeit einer Radeinrichtung gegeben. Auch eine Umfahrung dieses Straßenabschnittes kann nicht angeboten werden. Der Radfahrer kann hier nur auf der Straße mitfahren.



Ab der Straße des Friedens kann die Schillerstraße nur als Einbahnstraße in Richtung Gabelsbergerstraße befahren werden. Eine Öffnung entgegen der Einbahnstraße ist nur mit einem signalisiertem Knotenpunkt und/ oder der Weiterführung der Schillerstraße über die Freiburger Mulde (geplanter Brückenbau) möglich.

Der Gegenverkehr kann über die Thielestraße oder Uferstraße zur Straße des Friedens bzw. dann Schillerstraße gelangen.

Zur Innenstadt kann an der Bahnhofstraße, am Körnerplatz, an der Muldenstraße und an der Straße des Friedens abgebogen werden.

Für die Weiterführung bis zur Oberranschützer Straße gibt es keine Beanstandungen.

Konfliktpunkt

- fehlende Radeinrichtungen

Lösungen

- Markierung eines Schutzstreifens in
beiden Richtungen auf Schillerstraße

Kosten

- Länge des Abschnittes

300 m

- Markierung

250 €

3.1.4 Oberranschützer Straße (101-400)



Die Oberranschützer Straße kann am Krankenhaus nur von Richtung Döbeln Ost-I (Einbahnstraße) befahren werden. Um die Einbahnstraße für Radfahrer zu öffnen, müssen bauliche Änderungen (Straßenaufweitungen von 3,50 m auf 4,50 m und Anbau eines Gehweges) oder aber die Ausweisung zur verkehrsberuhigten Zone erfolgen. Im Rahmen der Planungen zur 2.Muldenquerung wurde dieser Bereich in die Verkehrsuntersuchungen mit einbezogen und die Ausweisung einer verkehrsberuhigten Zone befürwortet.

Im weiteren Verlauf wird der Radfahrer auf der Straße geführt.

Ab der Zschackwitzer Straße ist die Oberranschützer Straße ein Feldweg. Hier kann durch Ausbau auch der Radfahrer sicher und mit geringeren Steigungen bis zum Gewerbegebiet Ost I A (mit Ausbau B 175 bis GE-Gebiet 1b und weiter Richtung Mochau) und nach Oberranschütz geführt werden.



Die Führung durch das Gewerbegebiet Ost I A zum Gewerbegebiet Ost I B erfolgt auf der Richard-Köberlin-Straße, die Querung über die B 175 erfolgt mit dem geplanten Brückenbau und Verlegung der B 175.

Auf der K 7515, Richtung Mochau sind keine Radeinrichtungen vorhanden. Auch hier wäre es für den Schülerverkehr wünschenswert entlang der K 7515 Radeinrichtungen zu errichten.

Konfliktpunkt

- Radweg führt über eine Einbahnstraße
- unebene Oberfläche

Lösungen

- Einbahnstraße in beiden Richtungen für Radfahrer freigeben
- Beschilderung ändern
- Einbau einer Asphaltdecke

Kosten

Länge des Abschnittes	680 m
- Deckenerneuerung als Asphaltdecke	51.000 €

3.2 Hauptroute 2 / GWG Ost I B bis Technitz**3.2.1 Dresdner Straße (102-100)**

Vom Gewerbegebiet Ost 1 B, der Ortslage Bormitz oder auch Zschäschtz gelangt der Radfahrer auf der Mochauer Straße bis zur Einmündung auf die Dresdner Straße. Durch den geplanten Ausbau der B 175 wird die Mochauer Straße als Radweg zurückgebaut und an der Dresdner Straße einseitig ein Radweg in beiden Richtungen eingerichtet. Ab dem Kreisverkehr Dresdner Straße bestehen beidseitig Radwege bis zur Schule Döbeln Ost. Im weiteren Verlauf bis zum Kreisverkehr Oberbrücke fehlen auf Grund der engen Bebauung die Radeinrichtungen.

In Richtung Innenstadt kann der Radfahrer bergab im Verkehr mit fahren. In der Gegenrichtung bergauf ist er aufgrund des steilen Gefälles eher ein Verkehrshindernis. Hier könnte der Gehweg bis zur Blumenstraße geöffnet werden. An der Einmündung zur Unnaer Straße wird eine Querungshilfe benötigt.

Konfliktpunkt

- fehlende Radeinrichtungen
- An B 175 von Oberbrücke bis Ampel Schule Ost sowie von Kreisverkehr bis Chausseehaus

Lösungen

- Markierung eines Schutzstreifens in beiden Richtungen ab Schule
- Beschilderung ändern
- Querungshilfe Unnaer Straße
- Querungshilfe Dresdner Platz

3.2.2 Innenstadt (102-200)

Der Radweg führt in der Innenstadt in Richtung West über die Ritterstraße. Erst als nichtbenutzungspflichtiger Radweg neben dem Gehweg, dann als Radspur auf der Straße. Im Bereich zwischen den Kegelbrüdern und dem Spielwarenladen entspricht die Radverkehrsanlage nicht mehr dem Stand der Technik, auf Grund der geringen Breite kommt es immer wieder zu Konflikten mit Fußgängern. Jedoch ist das Fahren auf der Fahrbahn auf Grund des groben Kopfsteinpflasters bedenklich. Da die Ritterstraße als Einbahnstraße ausgewiesen ist und die Verkehrsstärke sehr hoch ist, ist eine Führung entgegen der Fahrtrichtung nicht möglich. Der Radfahrer wird gegenwärtig über die Fußgängerzone der Innenstadt geführt, jedoch sind an allen Ausfahrten ebenfalls Einbahnstraßen eingerichtet (Ritterstraße, Straße des Friedens, Johannisstraße, Bahnhofstraße). Die Knotenpunktgestaltungen ließen bisher kein sicheres Öffnen entgegen der Einbahnstraße zu, jedoch wird hier an Lösungen gearbeitet.



In der Rosa-Luxemburg-Straße ist einseitig eine Radspur in Richtung Bahnhofstraße markiert.

Konfliktpunkt

- Radweg führt über Einbahnstraßen

Lösungen

- Umfahrung zwischen Staupitzsteg und
- Oberbrücke an der Mulde

3.2.3 Burgstraße (102-300)

In der Burgstraße ist ab der Einmündung Steigerhausplatz in der Einbahnstraßenrichtung eine Radeinrichtung vorhanden. In der Gegenrichtung wird der Radfahrer über die Bahnhofstraße geleitet. Radfahrer in Richtung Mulderadweg von Westen kommend, müssen als Linksabbieger die Bahnhofstraße queren und dann die Burgstraße, welches beides Sicherheitsrisikos für den Radfahrer bedeuten. Deswegen benutzt der Radfahrer den Abschnitt vom Kreisverkehr Burgstraße bis zur Friedrichstraße den breiten Gehweg oder Radweg entgegengesetzt. In diesem Abschnitt gibt es nur eine Grundstücksausfahrt, so dass der Radfahrer auch auf dem 2,50 m breiten Radweg entgegengesetzt geführt werden kann. Um die Anbindungen besonders

am Kreisverkehr Burgstraße besser zu gestalten, ist die Verbreiterung der Gehbahn von 1,50 m im Kreisverkehr geplant. So kann der Radfahrer die Verkehrsinsel nutzen, um auf den gemeinsamen Rad-/ Gehweg aufzufahren.



Konfliktpunkt

- geringe Gehwegbreite
im Kreisverkehr Burgstraße

Lösungen

- Ausbau der Gehbahn im Kreisverkehr
Burgstraße
- Austausch des Pflasters an der Grundstück-
zufahrt
- Beschilderung ändern

Kosten

- | | |
|-------------------------|---------------------------|
| - Länge des Abschnittes | 32 m |
| - Gehwegverbreiterung | 8.600 € |
| - Pflastertausch | 50 m ² - 750 € |

Die Gehbahnverbreiterung im Kreisverkehr wurde 2011 im Rahmen des EFRE-Programm realisiert.

3.2.4 Grimmaische Straße (102-400 bis 102-500)

Über die Reichensteinstraße und Leisniger Straße bzw. Burgstraße (Rundbau) erreicht der Radfahrer die Grimmaische Straße. Ab dem Sternplatz ist ein Radweg neben dem Gehweg ausgewiesen.

Vom Sternplatz abgehend kann der Radfahrer über die Weststraße und Bahnhofstraße den Hauptbahnhof erreichen.

Ab der Einmündung Lindenallee wurde der stadtauswärts führende Gehweg für den Radverkehr freigegeben. Mit der Ausbauplanung B 175/ S32/ S 34 ist die Einrichtung von beidseitigen markierten Radfahrstreifen vorgesehen.

Die Weiterführung erfolgt über die Teichstraße, Wiesenweg und Zu den Drei Eichen bis nach Technitz. Auf Grund des sehr geringen Kfz-Verkehrs sind hier keine Radeinrichtungen erforderlich.

Die erforderlichen Radeinrichtungen werden mit dem Ausbau **B 175 Grimmaische Straße/ Lindenallee/ Bahnhofstraße** realisiert.

3.3 Hauptroute 3 / Zscheppplitz- Hbf – Kreisverkehr Bahnhofstraße (HR 1)

3.3.1 Grimmaische Straße (103-100)

In der Zscheppplitzer Straße gibt es keine Radeinrichtungen. Da die Zscheppplitzer Straße als Zubringer für die B 169 und Autobahn gilt, ist hier das Fahrzeugaufkommen sehr hoch, an der Straße gibt es aber bis auf ca. 20 m keine Geh- bzw. Radbahn. Hier ist es dringend erforderlich, auch als Verbindung zum Ortsteil Zscheppplitz der Gemeinde Großweitzschen Radeinrichtungen anzubauen, vorzugsweise als Radspur bzw. gemeinsamer Rad-Gehweg, außerhalb der Ortstafel als einseitigen Radweg für beide Richtungen.



In der Grimmaischen Straße ist ein Schutzstreifen von der Brücke Mühlgraben bis zum Kreuzungspunkt Zscheppplitzer Straße markiert. In der Gegenrichtung gibt es keine Markierung. Auf der Grimmaschen Straße verläuft auch der Elbe-Mulde-Radweg als touristischer Radweg.

Konfliktpunkt

- keine Radeinrichtung an Zscheppplitzer Straße

Lösungen

- Anbau einer Rad-/Gehbahn bis zum Ortseingang Zscheppplitz

Mit der Ausbauplanung **B 175 Grimmaische Straße/ Lindenallee/ Bahnhofstraße** ist die Einrichtung von beidseitigen markierten Radfahrstreifen von der Einmündung An den Sandhäusern bis zur Weststraße vorgesehen.

3.3.2 Bahnhofstraße (103-200)

Vom Hauptbahnhof bis zum Kreisverkehr Bahnhofstraße ist stadteinwärts eine Radspur markiert. In der Gegenrichtung wird der Radfahrer über die Reichensteinstraße, Leisniger Straße, Sternplatz und Weststraße zur Bahnhofstraße geführt.

Der Abschnitt Bahnhofstraße bis zum Hauptbahnhof soll mit der Ausbauplanung **B 175 Grimmaische Straße/ Lindenallee/ Bahnhofstraße** für den Radfahrer mit beidseitigem Radfahrstreifen ausgebaut werden.

3.4 Hauptroute 4 / Bahnhofstraße Innenstadt – Simselwitz

3.4.1 Innenstadt (104-100 und 104-200)

Die Führung der Hauptroute wird über die Bahnhofstraße, Niedermarkt, Breite Straße, Fronstraße, Kreuzstraße, Obermarkt und Große Kirchgasse geleitet. Der Niedermarkt, Kreuzstraße und Obermarkt sind als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Breite Straße und Fronstraße ist Fußgängerzone mit Radfahrer frei. Die einzige Ausfahrt vom Obermarkt in Richtung Norden/ Osten ist die Große Kirchgasse. Diese mündet in die Kleine Kirchgasse, welche die Hauptdurchfahrtsstraße des West-Ost-Stadtverkehrs ist. Hier gibt es aufgrund der beengten Verhältnisse keine Radeinrichtungen.

3.4.2 Oschatzer Straße (104-300)

Über die Kleine Kirchgasse, Oberbrücke, Kreisverkehr St.-Georgen-Straße und St.-Georgen-Straße, die alle keine Radeinrichtungen aufweisen, gelangt der Radfahrer in die Oschatzer Straße. Die Oschatzer Straße weist zum Beginn starkes Gefälle auf, wo der Radfahrer auf der relativen engen und kurvenreichen Strecke ein hohes Sicherheitsrisiko hat. Stadtauswärts bis zum Ortsausgang



sollte hier ein Schutzstreifen markiert werden (an Stelle des jetzt markierten Parkstreifens). In der Gegenrichtung kann der Radfahrer auf der Straße mitfahren.

In Pommlitz besteht die Möglichkeit die S 32 Richtung Simselwitz oder die K 7512 in Richtung Zschaitz (Abzweig Mischütz zum Jahnatalradweg) zu nutzen.

Konfliktpunkt

- keine Radeinrichtungen

Lösungen

- Schutzstreifen teilweise bergauf auf der Oschatzer Straße

3.5 Hauptroute 5 / Wohngebiet West – Döbeln-Nord- Döbeln Ost I (Anbindung Schulzentrum Nord)

3.5.1 Burgstraße (105-100)

Vom Kreisverkehr Burgstraße ist geplant, den Radweg an der Burgstraße bis zur Friedrichstraße zu nutzen (Realisierung 07/ 2012). Durch die bereits gebaute Erweiterung der Gehbahn im Kreisverkehr als Rad-/Gehweg und einer geänderten Beschilderung kann hier der Radweg auch linksseitig im Einbahnstraßenbereich geführt werden. Die Route wird links über die Friedrichstraße, Brücke Freiburger Mulde zur Richard-Wagner-Straße geführt.

3.5.2 Staupitzstraße / Terrassenstraße (105-200)

Ab der Richard-Wagner-Straße verläuft diese Route auf dem Mulderadweg bis zur Staupitzstraße. Der Einmündungsbereich Rosa-Luxemburg-Straße / Staupitzstraße ist sehr groß und unübersichtlich. Hier sind eine bauliche Einengung und eine Querungshilfe vorgesehen. Dieser Abschnitt ist Teil des Mulderadweges. Von der Staupitzstraße führt die Terrassenstraße nach Döbeln Nord. Diese Straße ist sehr steil, wird aber als Anwohnerstraße trotzdem vom Radfahrer genutzt.



Konfliktpunkt

- unübersichtlicher Kreuzungspunkt

Lösungen

- Kreuzungsausbau Staupitzstraße

Kosten

- Kreuzungsausbau Staupitzstraße

27.000 €

3.5.3 Wohngebiet Döbeln Nord (105-300)



Nach der Querung der B 175 - Leipziger Straße wird der Radfahrer durch das Wohngebiet Nord bis zum Schulzentrum Nord geleitet. Hier fehlt eine entsprechende Beschilderung, dass der Gehweg mit einer Breite von 2,50 m als gemeinsamer Rad/Gehweg freigegeben werden kann.

Mit der Einmündung in die Riesaer Straße wird der Radfahrer wieder auf öffentliche Straßen geführt. Die Oschatzer Straße ist Teilstrecke der Hauptroute 4.

Konfliktpunkt

- fehlende Beschilderung

Lösungen

- Aufstellung von Zeichen 240

3.5.4 Verbindung Nord-Ost (105-400)

Ab der Einmündung Albert-Schweitzer-Straße verläuft der Radweg wieder im Bereich von Geh- und Radwegen bis zum Wohngebiet Döbeln Ost II. **Um die Streckenführung zu optimieren, sollte der „Trampelpfad“ durch Grunderwerb gesichert und entsprechend ausgebaut werden.**



Durch das Wohngebiet Döbeln Ost II werden die Anliegerstraßen genutzt. Mit einer Ampelüberquerung über die B 175 – Dresdner Straße – Hauptroute 2 wird der Radweg durch das Wohngebiet Ost I an der Blumenstraße an die Hauptroute 1 angeschlossen.

Konfliktpunkt

- „Trampelpfad „
temporär wild angelegt

Lösungen

- Wegeausbau mit Grunderwerb

Kosten

- Wegeausbau 30.000 € zzgl. GE

3.6 Hauptroute 6 / Körnerplatz – Ebersbach - Stockhausen

3.6.1 Körnerplatz bis Siedlung Roßweiner Straße (106-100)

Vom Körnerplatz muss der Radfahrer die S 34 Richtung Roßwein nutzen, um nach Ebersbach zu kommen. Bis zum Ende der Bebauung an der Roßweiner Straße existieren keine Radeinrichtungen. Hier wäre es sinnvoll dem Schülerverkehr aus Ebersbach eine geschützte Route anzubieten. Geplant ist hier jeweils einseitig einen Schutzstreifen zu markieren. Ab Beginn des Waldes „Roßweiner Anlagen“ gibt es einen gut ausgebauten asphaltierten Geh-Radweg bis zur Siedlung Roßweiner Straße.

Konfliktpunkt

- fehlende Radeinrichtungen

Lösungen

- Schutzstreifen Roßweiner Straße

3.6.2 Siedlung Roßweiner Straße bis Hauptstraße Ebersbach (106-200)

Ab Beginn der Bebauung Roßweiner Siedlung (Knotenpunkt 106 003) wird der Radweg auf der Anliegerstraße durch die Siedlung bis zum Pferdeberg kurz vor dem Ortsteil Ebersbach geführt.

Für eine sichere Anbindung bis zur Hauptstraße in Ebersbach sind ca. 215 m Rad-/ Gehweg auszubauen. Besonderes Nadelöhr ist die Brücke S 32, die keinerlei Nebenanlagen aufweist.

Konfliktpunkt

- fehlende Radeinrichtungen

Lösungen

- Gehwegausbau in Ebersbach mit Beleuchtung

Kosten

- | | |
|-------------------------|-----------------------------|
| - Länge des Abschnittes | 215 m |
| - Gehwegausbau | 25.800 € ohne Brückenausbau |

3.6.3 Hauptstraße Ebersbach bis B 169 (106-300)

Die Ortsstraße im Ortsteil Ebersbach weist keine Radeinrichtungen auf. Auf Grund der baulichen Enge sind keine möglich. Durch die Ausweisung der teilweisen Tempo 30-Zone auf großen Abschnitten der Hauptstraße und des geringen Durchfahrtsverkehr fährt der Radfahrer relativ ungefährdet bis zur B 169. Die Querung der B 169 in Richtung Neudorf kann an der ca. 60 m entfernten Querungshilfe B 169 / S 32 erfolgen.

3.6.4 B 169 – Sportplatz Neudorf – Mannsdorfer Straße (106-400)

Auf der Knobelsdorfer Straße bis zum Knotenpunkt 106 008, Einmündung Ringstraße ist Zone 30 ausgeschildert. Dieser Routenabschnitt gehört gleichzeitig zur Route 110- 300.

Bis zum Sportplatz Neudorf verläuft der Radweg erst auf der Ringstraße, dann über einen Feldweg.

Durch die neu geplante Verbindung vom Sportplatz Neudorf bis zur Mannsdorfer Straße wäre ein Netzschluss der Ortslage Mannsdorf an die Ortslage Neudorf sowie weiter über den geplanten Radweg an der S 32 Richtung Döbeln zum Mulderadweg gegeben. Der gesamte Bereich soll eine Asphaltsschicht erhalten.

Konfliktpunkt

- fehlende Verbindung zum Sportplatz Neudorf

Lösungen

- Radwegausbau zwischen Ringstraße und Mannsdorfer Straße

Kosten

- | | |
|-------------------------|----------|
| - Länge des Abschnittes | 500 m |
| - Radwegausbau | 75.000 € |

3.6.5 Mannsdorfer Straße – Mannsdorf - Stockhausen (106-500)

Von Mannsdorf verläuft die Route auf Ortsstraßen über Stockhausen nach Masten und Technitz zum Mulderadweg und Zschopautalradweg. Durch diese Verbindung ist auch die OL Neudorf und Mannsdorf an die Radfernwege Mulde und Zschopau angeschlossen.

3.7 Hauptroute 7 / Roßweiner Straße – Birkenweg – Schiffsbrücke (107-100)

Vom Knotenpunkt 106 003 der Hauptroute 6 abgehend muss der Radfahrer die S 34 queren. Da hier nur die Wohnstraße Siedlung Roßweiner Straße auf die S 34 mündet, welche noch sehr steil ist, hat der Radfahrer keine richtige Warteaufstellfläche. Um dieses Sicherheitsdefizit zu beseitigen soll ein 17 m langer Rad-/Gehweg an die S 34 angebaut werden.

Dann verläuft der Radweg zur Erschließung des Sport- und Freizeitzentrums auf dem Gebietswanderweg parallel zur Freiburger Mulde. Am Birkenweg bindet diese Route auf die Hauptroute 1 (KP 101 009).

Konfliktpunkt

- keine Wartefläche für den Radfahrer

Lösungen

- Gehweganbau an S 34

Kosten

- | | |
|-------------------------|---------|
| - Länge des Abschnittes | 17 m |
| - Gehwegausbau | 6.000 € |

3.8 Hauptroute 8 / Sörmitz – Hermsdorf – Oberranschütz - GWG DL-Ost 1 A (108-100)

Von der Hauptroute 1 (KP 101 012) werden die südöstlichen dörflichen Gebiete erschlossen. Die Route führt über die wenig befahrenen Ortsstraßen bis zum Gewerbegebiet Döbeln-Ost I A und schließt dort wieder an die Hauptroute 1 (KP101 013) an.

3.9 Hauptroute 9 / Leipziger Straße (109-100)



Vom Kreisverkehr an der St.-Georgen-Straße (KP 102 006) abgehend verläuft der Radweg in Richtung Norden entlang der Leipziger Straße. Diese Route ist die Haupteinschließung des Wohngebietes Nord mit der Innenstadt. Die Leipziger Straße weist nur im Bereich zwischen der Terrassenstraße und Beginn der Bebauung

des Ortsteiles Großbauchlitz auf der linken Seite einen Rad-Gehweg auf. Besonders im stadtnahen Bereich weist die Straße starkes Gefälle auf. Auf Grund des starken Gefälles und durch die vielen Grundstücksausfahrten ist die Ausweisung des Rad-/



Gehweges in beiden Richtungen entsprechend ERA 2010 nicht zulässig.

Besonders bergauf ist der Radfahrer sehr langsam und dadurch eher ein Verkehrshindernis und sollte durch einen Schutzstreifen geschützt werden.

In der Ortslage Großbauchlitz steigt die Leipziger Straße ab dem Bahnübergang wieder stark an. Bergauf gibt es einen Gehweg, der aber zu schmal ist, um ihn als „Radfahrer frei“ zu öffnen. Eine Alternative wäre die Umfahrung hinter den Grundstücken. Durch den längeren Weg kann die Steigung minimiert werden.

Konfliktpunkt

- fehlende Radeinrichtungen

Lösungen

- Schutzstreifen

Kosten

- Länge des Abschnittes

400 m

- Gehwegausbau

50.000 €

3.10 Hauptroute 10 / Niedermarkt –Geyersberg – Neudorf B 169 (110-100)

3.10.1 Niedermarkt – Geyersberg (Krematorium) (110-100)

Die Hauptroute 10 verläuft in südlicher Richtung bis in die Ortslage Neudorf an der B 169. Vom Niedermarkt (KP 104 002) führt der Radweg entgegen der Einbahnstraße bis zur Zwingerstraße. Auf der Johannisbrücke ist ebenfalls die Öffnung der Einbahnstraße geplant. Sicherheitsdefizit ist die Einmündung in den Körnerplatz (KP 101 005) in Richtung Körnerplatz / Schillerstraße. Hier ist der Radfahrer Linksabbieger und hat in dieser Richtung schlechte Sichtverhältnisse. Die Straße hat in diesem Bereich 3 Spuren, so dass er eine Querungshilfe benötigt. Mit dem geplanten Ausbau der S 32/ S 34 Muldenstraße/ Schillerstraße/ Körnerplatz werden die Bedingungen für den Radfahrer nicht verbessert. Aufgrund der baulichen Gegebenheiten ist eine gesonderte Führung des Radfahrers nicht möglich (Nutzung der Fußgängerüberquerung).



Ab dem Körnerplatz verläuft der Radweg auf der Hainichener Straße bis zum Krematorium an der S 32. Der Straßenabschnitt ab der Geyersbergstraße ist sehr steil, aber aufgrund der sehr geringen Verkehrsbelastung (Anwohnerverkehr, Sackgasse) fährt der Radfahrer hier sicherer als auf der Geyersbergstraße. Die Geyersbergstraße hat keine Radeinrichtungen. Der Radfahrer muss im Straßenverkehr mitfahren und ist bergauf ein Verkehrshindernis. In der Gegenrichtung, welche bergab führt, kann der Radfahrer gut die Straße benutzen.

Oberhalb der Ludwig-Jahn-Straße ist durch das Landesamt für Straßenbau und Verkehr, NL Zschopau der Ausbau der S 32 bis zur B 169 einschließlich der Radverkehrseinrichtungen geplant.

Konfliktpunkt

- fehlende Radeinrichtungen

Lösungen

- Radfahrstreifen Brücke Johannisstraße

Die Markierung des Radfahrstreifens auf der Johannisbrücke wurde im August 2012 realisiert.

3.10.2 Krematorium – Ortslage Neudorf (B 169) (106-200)

Vom Krematorium bis zur Ortslage Neudorf ist linksseitig ein Radweg durch das Landesamt für Straßenbau und Verkehr, NL Zschopau, Sitz Chemnitz geplant. Auf der linken Seite, etwa auf der Hälfte der Strecke bindet ein Feldweg ein. Hier besteht eine Anschlussmöglichkeit zum Bahnhof „Döbeln-Zentrum“ über das Stadtgut Greußnig und die Rößchengrundstraße. Der Netzschluss bis zur B 169 kann ebenfalls auf der linken Seite als kombinierten Rad-Gehweg erfolgen. Die Querung der B 169 erfolgt an der vorhandenen Querungsstelle.

3.10.3 Knobelsdorfer Straße – Richtung Waldheim (106-300)

Ab der Knobelsdorfer Straße führt der Weg auf der Ortsstraße und dann auf der Birnenallee nach Knobelsdorf.

Auf dem neu ausgebauten Radweg an der S 32 gelangt der Radfahrer über Gebersbach nach Waldheim zum Zschopautalradweg.

3.11 Hauptroute 11 / Fronstraße - Bahnhof Zentrum (111-100)

Von der Innenstadt kann der Radfahrer über die Fronstraße als verkehrsberuhigte Zone, den Robert-Tümmler-Steg nutzen und an der Ampelkreuzung auf die Schillerstraße fahren um zum Bahnhof- Zentrum oder auch in östlicher Richtung die Kreuzung an der Zwingerstraße / Straße des Friedens zu umfahren. Besonders um aus dieser Richtung in die Stadt zu gelangen, wäre diese eine sichere Route als über die Straße des Friedens.

3.12 Hauptroute 12 / Obermarkt – Schillerstraße (Anschluss Hauptroute 1) (112-100)

Die Straße des Friedens führt direkt als Einbahnstraße aus östlicher Richtung auf den Obermarkt. Die Kreuzung Straße des Friedens/ Zwingerstraße ist eine ampelgeregelte Kreuzung mit abbiegender Hauptstraße von der östlichen Straße des Friedens in die nördliche Zwingerstraße. Ein Geradeausfahren ist untersagt.



Eine Verbesserung für den Fahrradfahrer ist nur durch eine Änderung der Ampelschaltung möglich. Da es aber die Hauptdurchfahrtsstraße der Stadt Döbeln ist und durch den Fußgängerverkehr schon lange Rotphasen für den Autoverkehr gibt und in Hauptverkehrszeiten

der Rückstau bis zum Körnerplatz reicht, ist eine Änderung erst durch eine 2. Muldenquerung in Höhe der Schillerstraße /Thielestraße zu erreichen.

Von der Straße des Friedens kann der Radfahrer über die ruhige Uferstraße und Gabelsberger Straße die Schillerstraße erreichen und der Hauptroute 1 weiter folgen. Hier muss der Radfahrer vom Obermarkt bis zur Zwingerstraße sein Rad schieben und sich dann in den Verkehr einordnen.

Als Alternative ist hier die Route 11 zu nutzen.

3.13 Hauptroute 13 / Friedrichstraße (113-100)

Vom Mulderadweg an der Richard-Wagner-Straße führt der Radweg die Friedrichstraße entlang bis zum Bürgergarten. Der Radfahrer muss dazu die stark befahrene Burgstraße und Bahnhofstraße queren. Dazu sind Querungshilfen erforderlich. Zwischen der Burg- und Bahnhofstraße verläuft eine Einbahnstraße Richtung Burgstraße. Für die Gegenrichtung besteht nur die Möglichkeit den Gehweg zu öffnen, da auf beiden Seiten PKW-Stellplätze eingerichtet sind und die Straße dadurch zu schmal ist.

Ab der Bahnhofstraße kann der Radfahrer auf der Straße bei geringem Verkehr bis zum Bürgergarten fahren.

Konfliktpunkt

- fehlende Radeinrichtungen
- Querung der Burgstraße
und Bahnhofstraße
- Bordabsenkung notwendig

Lösungen

- Beschilderung ändern
- Querungsstellen einrichten
- Bord absenken

Die Änderung der Beschilderung wird 2012 ausgeführt.

3.14 Hauptroute 14 – Oschatzer Straße – Schillerstraße (114-100)

Über die Borngasse, Dresdner Platz und Sörmitzer Straße sind besonders für die nördlichen Stadtteile die Anbindung an den Mulderadweg und zum Gymnasium und Landratsamt gegeben. Die Borngasse weist sehr starkes Gefälle (ca. 10 %) auf einer Länge von ca. 38 m auf. An der Dresdner Straße ist eine Querungshilfe notwendig. Der Dresdner Platz sollte entgegen der Einbahnstraße geöffnet werden.

Konfliktpunkt

- fehlende Radeinrichtungen
- Querung der Dresdner Straße

Lösungen

- Beschilderung ändern
- Querungsstelle B 175 einrichten
- Öffnung der Einbahnstraße

4. Radfernwege und Regionale Hauptradrouten

4.1 Radfernwege

4.1.1 Mulderadweg

Die Stadt Döbeln unterhält ca. 11 km Mulderadweg am Ufer der Freiburger Mulde. Der Mulderadweg ist Bestandteil der Konzeption SachsenNetzRad von 2005 und ist baulich in guten bis befriedigenden Zustand. Nach dem Hochwasserereignis 2002 wurde der gesamte Weg auf 2,50 m ausgebaut und mit einer sandgeschlammten Schotterdecke oder in besonders gefährdeten Bereichen (Ausspülung durch Gefälle oder Überflutung) mit einer Asphaltdecke versehen.

Die Ausschilderung entsprechend der Wegweisungsrichtlinie wurde 2008 realisiert.

48 % der Strecke sind bisher asphaltiert worden und bieten den Standard entsprechend SachsenNetzRad.

Tabelle 2

Mulderadweg			
	Belag:	Zustand	Art der Radverkehrsanlage
von Mahlitzsch	Ostrauer Wegedecke	Befriedigend	Rad-/Gehweg
ab Bahnüberführung Hermsdorf	Asphalt	sehr gut	Rad-/Gehweg, Grundstückszufahrt
ab Zufahrtsweg Hermsdorf	Ostrauer Wegedecke	befriedigend	Rad-/ Gehweg
ab Mühle Sörmitz	Asphalt	sehr gut	Rad-/ Gehweg
Mühlenstraße	Asphalt	gut	Zone 30
Sörmitzer Straße	Asphalt	gut	Zone 30
Gehweg am Krankenhaus	Ostrauer Wegedecke	befriedigend	Rad-/Gehweg
Klosterstraße	Kleinpflaster	gut	Zone 30
Staupitzstraße	Asphalt	befriedigend	Zone 30
Klostergärten	Asphalt	sehr gut	Rad-/Gehweg, Zone 30
ab Klostergärten	Ostrauer Wegedecke	befriedigend	Rad-/Gehweg
Unterführung Grimmaische Straße	Asphalt	sehr gut	Rad-/Gehweg
Gartenanlage Großbauchlitz	Ostrauer Wegedecke	gut	Rad-/Gehweg
Alexanderstraße	Asphalt	gut	Mischverkehr, sehr wenig
Mulderadweg Großbauchlitz-Technitz	Asphalt	sehr gut	Rad-/Gehweg
Zum Muldenblick	Asphalt	gut	Zone 30
Westewitzer Straße	Asphalt	gut	Zone 30
Mulderadweg Technitz-Bischofswiese	Ostrauer Wegedecke, mit teilweise Asphalt, im Wald geringe Fahrbahnbreiten	befriedigend/schlecht	Rad-/Gehweg

Durch die direkte Nähe zum Fluss wird bei Hochwasser die sandgeschlämmte Decke immer wieder überspült und es entstehen sehr hohe Instandhaltungskosten. Deshalb ist es geplant, die verbleibenden Abschnitte zu asphaltieren. Hier besteht ein Widerspruch zwischen Ausbaustandard und Naturschutz. Eine Klärung kann nur auf Ebene der Ministerien erfolgen

Für den weiteren Ausbau sind 3 Bauabschnitte geplant.

- | | |
|---|--------------|
| 1. BA vom Wehr Neugreußnig bis Wirtschaftsweg Matthes | ca. 1,000 km |
| 2. BA von Brücke Bielebach bis Mühle Sörmitz | ca. 0,450 km |
| 3. BA von Rosinenberg bis Bischofswiese | ca. 0,530 km |

4.1.2 Zschopautalradweg

In Technitz beginnt der Zschopautalradweg in Richtung Limmritz – Waldheim stromaufwärts. Durch das Döbelner Stadtgebiet wird der Radweg hauptsächlich über das öffentliche Straßennetz mit wenig Verkehr geführt. Im Bereich der B 175, Ortslage Masten wird der Radfahrer nach dem Ausbau der Ortsumgehung Masten auf Geh-Radwegen geführt. Die Querung der B 175 erfolgt über einer Querungshilfe.

Tabelle 3

Zschopautalradweg				
	Belag:	Zustand	Art der Radverkehrsanlage	
Von Westewitzer Straße				
bis Harthaer Straße/	Asphalt	befriedigend	Mischverkehr	
Querung der B 175	Asphalt	sehr gut	Radverkehrsanlage	m
Talstraße /	Asphalt	gut	Mischverkehr	
Radweg Richtung Limmritz	Asphalt	gut	Rad-/Gehweg	630 m

Als Alternativroute kann der Radfahrer von Technitz nach Schweta Richtung Töpelndorf oder Limmritz fahren. Die Führung erfolgt ebenfalls über das öffentliche Straßennetz. Die Querung der B 175 ist in diesem Bereich sehr problematisch, da hier keine Radeinrichtungen vorhanden sind.

Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr, NL Zschopau plant hier einen Kreisverkehr mit gemeinsamen Geh-Radwegen. Gegenwärtig läuft das Planfeststellungsverfahren.

4.2. Regionale Hauptradroute

4.2.1 Elbe-Mulde-Radweg

Mit dem Ausbau der ehemaligen Kleinbahnstrecke Gärtitz-Wilsdruff im Jahr 2008 als Radweg konnte die Streckenführung des Elbe-Mulde-Radweges besonders für Familien und Senioren im Döbelner Gebiet erheblich verbessert werden. Durch den Bau des Radweges wurde eine Verbindung vom Mulderadweg zum Elberadweg in Zehren bei Meißen geschaffen. Ein Sicherheitsdefizit ist der fehlende Radweg an der K 7512 im Bereich der Gemeinde Großweitzschen. Hier muss der Radfahrer die stark befahrene Kreisstraße (100 km/h, hoher Schwerlastverkehr) queren und dann auf ca. 500 m die Straße nutzen. Hier ist ein linksseitiger Radweg durch den ehemaligen Landkreis Döbeln bereits geplant, jedoch noch nicht realisiert.



Tabelle 4

Elbe-Mulde-Radweg			
Von Muldenradweg Großbauchlitz bis Stadtgrenze Richtung Zschaitz, A 14			
	Belag:	Zustand:	Art der Radverkehrsanlage
Grimmaische Straße	Asphalt	befriedigend	einseitiger Schutzstreifen, hoher Verkehr
An der Kreamsche	Asphalt	gut	Mischverkehr, Zone 30
Wasserwerk Gärtitz	Asphalt	gut	Anliegerverkehr
Ehemaliger Bahndamm	Asphalt	sehr gut	Rad-/Gehweg
K 7512	Asphalt	genügend	Mischverkehr, starker Schwerlastverkehr

Um für diesen touristischen Radweg auch eine Route abseits der Hauptverkehrsstraßen (Grimmaische Straße) anbieten zu können, ist es geplant, vom Mulderadweg in Großbauchlitz vor der Bahnbrücke einen Weg parallel zu den Bahnschienen, über den ehemaligen Bahnhof Döbeln-Nord bis zur Leipziger Straße zu bauen. Mit einer Querungsinsel kann die Leipziger Straße gequert werden und dann auf der wenig befahrenen Straße „An der Kreamsche“ der Elbe-Mulde-Radweg genutzt werden. Damit würde die Befahrung der Grimmaischen Straße, die Kreuzung Grimmaische Straße/ Zschepplitzer Straße, das Queren des Bahnüberganges und das Linksabbiegen im Bahnbereich der Leipziger Straße in die Straße „An der Kreamsche“ entfallen. Ebenso würde es für die Gegenrichtung eine bessere Alternative geben. Gespräche mit der Deutschen Bahn AG laufen.

5. Bewertung

5.1 Bewertung der Radwege

Für die Bewertung des Radwegbestandes werden zunächst die massgeblichen Kriterien zusammengetragen. Diese fließen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtbewertung ein. Ein großes Augenmerk und daraus folgernd eine hohe Wichtung erhalten die Kriterien „Konfliktpunkte“ und „Sicherheit für Radfahrer“, wobei die überwiegende Nutzung durch Schüler wiederum mit der höchsten Wichtung in die Bewertung einfließt. Die Bewertungsmatrix ist im Folgenden detailliert dargestellt.

1 Netzverbindungsfunktion			15 %
wichtige Verbindung, Alternative möglich	4	Punkte	
wichtige Verbindung, mittlere Radverkehr	6	Punkte	
wichtige Verbindung, viel Radverkehr	8	Punkte	
Netzschluss	10	Punkte	
2 Baulicher Zustand			10 %
gut	1 - 2	Punkte	
gut – mittel	3 - 4	Punkte	
mittel	5 - 6	Punkte	
mittel – schlecht	7 - 8	Punkte	
schlecht	9 - 10	Punkte	
3 Verkehrsstärke			10 %
wenig	1 - 2	Punkte	
wenig – mäßig	3 - 4	Punkte	
mäßig	5 - 6	Punkte	
mäßig – stark	7 - 8	Punkte	
stark	9 - 10	Punkte	
4 Konfliktpunkte			15 %
keine	0	Punkte	
wenig	4	Punkte	
viel / weniger schwerwiegend	8	Punkte	
sehr viel / schwerwiegend	10	Punkte	
5 Sicherheit für Radfahrer			20 %
niedrige Gefährdung	0	Punkte	
mittlere Gefährdung	5	Punkte	
hohe Gefährdung	10	Punkte	
6 Nutzung durch andere Konzeptionen			10 %
Freistaat Sachsen	4	Punkte	
Gemeinden / Städte	2	Punkte	
Stadt Umland Region	2	Punkte	
7 Benutzung durch			20 %
Schüler	60	%	
Touristen	30	%	
Einheimische	10	%	

geringe Nutzung 0 Punkte
 mittlere Nutzung 5 Punkte
 starke Nutzung 10 Punkte

Summe: 100 %

Tabelle 5

Radwegnummer	1	2	3	4	5	6	7			Summe	Rang	
	Netzverbindungs- funktion	Baulicher Zustand	Verkehrsstärke	Konfliktpunkte	Sicherheit für Radfahrer	Nutzung durch andere Konzeptionen	Benutzung durch	Schüler	Touristen			Einheimische
	15%	10%	10%	15%	20%	10%	20%	60%	30%	10%	100%	
101-100	10	4	10	20	10	0	3,50	5	0	5	8,60	1
101-200	8	2	10	4	5	0	8,50	10	5	10	5,70	19
101-300	10	6	10	10	10	0	7,00	10	0	10	8,00	4
101-400	8	5	3	4	0	4	8,50	10	5	10	4,70	23
101-500	10	10	2	4	0	0	4,00	5	0	10	4,10	25
101-600	6	2	4	4	0	0	0,50	0	0	5	2,20	29
102-100	8	2	10	10	10	0	7,00	10	0	10	7,30	9
102-200	8	6	8	8	5	0	4,00	0	10	10	5,60	20
102-300	8	2	10	4	0	4	8,50	10	5	10	5,10	22
102-400	8	5	5	8	5	4	6,50	5	10	5	6,10	16
102-500	8	6	2	4	0	2	5,50	5	5	10	3,90	26
103-100	10	8	10	8	10	4	7,00	5	10	10	8,30	2
103-200	10	4	10	4	5	4	5,50	5	5	10	6,00	17
104-100	10	4	8	4	5	4	5,50	5	5	10	5,80	18
104-200	10	6	10	8	10	0	7,00	10	0	10	7,70	8
104-300	8	5	9	8	10	0	3,50	5	0	5	6,50	14
105-100	10	5	10	8	5	4	5,50	5	5	10	6,70	12
105-200	10	9	4	4	5	4	7,00	5	10	10	6,20	15
105-300	10	5	3	4	5	0	3,50	5	0	5	4,60	24
105-400	10	6	4	4	5	2	6,50	10	0	5	5,60	21
106-100	10	6	8	10	10	0	7,00	10	0	10	7,80	5
107-100	6	4	1	0	0	2	5,00	5	5	5	2,60	28
108-100	6	5	3	4	5	0	0,50	0	0	5	3,40	27
109-100	8	6	10	8	10	0	4,00	5	0	10	6,80	11
110-100	10	5	7	8	10	0	5,00	5	5	5	6,90	10
111-100	10	4	9	8	10	4	8,50	10	5	10	8,10	3
112-100	10	3	9	8	10	2	8,50	10	5	10	7,80	6
113-100	10	4	10	8	10	0	2,50	0	5	10	6,60	13
114-100	10	7	6	8	10	4	7,00	5	10	10	7,80	7

Durch Auswertung mittels vorgenannter Bewertungsmatrix erhält somit jeder Abschnitt einer Radverkehrsverbindung eine Gesamtbewertung, wobei sich die Dringlichkeit des Handlungsbedarfes an der Höhe der ermittelten Bewertung ergibt. Das heißt je höher der Zahlenwert, desto höher der Rang in der Prioritätenliste. In dieser nachfolgend dargestellten Prioritätenliste wurden mit entsprechender farblicher Kennzeichnung der vordringliche (kurzfristige), mittelfristige und sonstige Handlungsbedarf gekennzeichnet.

Tabelle 6

Nr	Bezeichnung	Blatt-Nr.	
101-100	Harthaer Str./ Mastener Str.		8,60
103-100	Zscepplitzer Str./ Grimmaische Str.		8,30
111-100	Fronstraße/ Schillerstraße/ Bahnhof Zentrum		8,10
101-300	F.-Mehring-Str./ Körnerplatz / Schillerstr.		8,00
106-100	Körnerplatz / Roßweiner Str. Ebersbach		7,80
112-100	Obermarkt / Straße des Friedens		7,80
114-100	Oschatzer str./ Borngasse/ Dresdner Platz/ Sörmitzer Straße/ Schillerstr.		7,80
104-200	Gr. Kirchgasse/ Kl. Kirchgasse/ Kreisverkehr St.-Georgen-Str.		7,70
102-100	GWG Ost 1B / Dresdner Str		7,30
110-100	Niedermarkt / Körnerplatz/ Hainichener Straße/ Neudorf B 169		6,90
109-100	Kreisverkehr St.-Georgenstr./ Leipziger Str./ Zscepplitzer Str.		6,80
105-100	Kreisverkehr Burgstr./ Friedrichstr.		6,70
113-100	Friedrichstr.bis Bürgergarten		6,60
104-300	Oschatzer Straße bis Pommlitz		6,50
105-200	R.-Wagner-Str./ Staupitzstr./ Terrassenstr.		6,20
102-400	Kreisverkehr Burgstr./ Leisniger Str./ Sternplatz/ Grimmaische Str bis Lindenallee		6,10
103-200	Lindenallee / Bahnhofstr. bis Kreisverkehr		6,00
104-100	Bahnhofstr./ Niedermarkt / Obermarkt		5,80
101-200	Bahnhofstraße		5,70
102-200	Kreisverkehr St.-Georgenstr./ Ritterstr bis Bahnhofstr.		5,60
105-400	Oschatzer Str. / WG Döbeln Ost II, WG Döbeln Ost I, Blumenstr.		5,60
102-300	Burgstr		5,10
101-400	Schillerstr. / Gabelsberger Str./ Birkenweg/ Oberranschützer Str. bis Blumenstr.		4,70
105-300	Leipziger Str./ Bayrische Str. / Riesaer Straße		4,60
101-500	Oberranschützer Str. bis GWG Ost 1A		4,10
102-500	Grimmaische Str. / Teichstr. bis Technitz		3,90
108-100	Zschackwitzer Str./ Hermsdorf / Oberranschütz/ Marktkauf		3,40
107-100	Roßweiner Str./ Birkenweg		2,60
101-600	GWG Ost 1B / Mochauer Str		2,20

5.2 Finanzierung und Kostenübersicht

Ausreichende personelle und finanzielle Ressourcen sind wesentliche Grundlagen der Radverkehrsförderung. Investitionsmittel für die Infrastruktur umfassen den Neu-, Aus, und Umbau ebenso wie die laufende Erhaltung und Erneuerung vorhandener Radverkehrsanlagen. Erforderlich sind außerdem Mittel für Kommunikation, Service und weitere nicht-investive Maßnahmen. Ein Vorteil ist, dass Maßnahmen im Radverkehr meist sehr kosteneffizient sind. Den Ausgaben für den Radverkehr stehen zudem Einsparungen an anderer Stelle, zum Beispiel im Gesundheitsbereich, bei den Umweltkosten sowie bei anderen Infrastrukturausgaben gegenüber.

Auszug aus dem Entwurf NRVP 2020

Finanzbedarf von Kommunen

Vor dem Hintergrund, dass ein Hauptteil der Aufgaben der Radverkehrsförderung sowohl in Bezug auf die Infrastruktur als auch in Bezug auf die so genannten weichen Maßnahmen auf der Seite der Kommunen liegt, wurde in Rahmen der Weiterentwicklung des NRVP ein Kurzgutachten beauftragt, da in einer ersten Abschätzung u.a. den Finanzbedarf der Städte, Gemeinden und Landkreise in Relation zur Einwohnergröße ermittelt hat.²⁶

*Die Abschätzung basiert auf umfangreichen Recherchen vorhandener Mittelansätze und – bedarfe in In- und Ausland. Die konkreten Angaben wurden dabei differenziert nach den unterschiedlichen Ausgangslagen („Einsteiger“, „Aufsteiger“ und „Vorreiter“) aufbereitet und können den kommunalen Akteurinnen und Akteuren als Orientierungshilfe dienen. Demnach kann bei den Städten und Gemeinden unabhängig von der jeweiligen Stadt- bzw. Gemeindegröße für Neubau, Erhaltung und Betrieb der Infrastruktur ein Wert von rund **6 bis 15 Euro** pro Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr (davon zwischen etwa **1 und 3 Euro** allein für die betriebliche Unterhaltung) als Mittelbedarf angenommen werden. Hinzu kommen Maßnahmen für Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum in Höhe von jährlich etwa **1 bis 2,50 Euro** pro Einwohnerin bzw. Einwohner und für die so genannten weichen Maßnahmen (Kommunikation, Service etc.) von **0,50 und 2 Euro** pro Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr. Zusammen mit weiteren Maßnahmen (z.B. Fahrradverleihstation) ergibt sich bei dem Ziel, sowohl bei der Infrastruktur als auch bei Abstellmöglichkeiten, Kommunikation und Service einen guten Standard zu erreichen, abhängig vom bisherigen Ausgangsniveau und dem zukünftigen Anspruch ein Mittelbedarf für die einzelnen Städte und Gemeinden von **8 bis 19 Euro** pro Einwohnerin und Einwohner und Jahr.*

²⁶ PGV Hannover: Kurzgutachten „Finanzierung des Radverkehrs“, Hannover 2012

Für alle dargestellten Radverkehrsverbindungen wurden, abgeleitet aus der Analyse und Bewertung Kostenschätzungen für den jeweiligen Handlungsbedarf erstellt. Ausgehend von der Prioritätenliste wurden die Maßnahmen mit den ermittelten Kosten in der nachfolgenden Tabelle dem kommunalen Haushalt zugeordnet.

Tabelle 7

	Bezeichnung	Haushalt 2013	Haushalt 2014	Haushalt 2015	Haushalt 2016	Bemerkung	Länge des Abschnittes
						Beträge sind Netto ausgewiesen	
1	Oberranschützer Straße		51.000			Straße verbreitern /	63 m / 83 m/ 680 m
3	Burgstraße					8600 € Finanzierung über EFRE	bereits realisiert
4	Staupitzstraße				27.000	Kreuzungsausbau	
5	Verbindung Nord-Ost		30.000			Wegebau	
6	Roßweiner Straße			25.800		Radwegausbau	215 m
7	Roßweiner Straße		6.000			Gehweganbau als Wartefläche zum Queren	17 m
8	Wegweisende Beschilderung	20.000	15.000			Innerstädtische Ziele	
9	Muldenradweg Abschnitt 3, Technitz – Bischofswiese	61.000				Asphaltdecke	530 m
10	Muldenradweg Abschnitt 2, Bielebach – Mühle Sörmitz				48.000	Asphaltdecke	450 m
11	Radwegbau Ringstraße – Mannsdorfer Straße			75.000		270 m Neubau, 230 m Asphaltdecke	500 m
	Summe	81.000	102.000	100.800	75.000		

6. Ausstattung

6.1 Wegweisung

6.1.1 touristische Beschilderung



Im Jahr 2008 wurde im Stadtgebiet Döbeln der Mulderadweg und Elbe-Mulde-Radweg mit der wegweisenden Beschilderung nach den Standards der „Richtlinie zur Fahrradwegweisung im Freistaat Sachsen“ ausgestattet. Zur Anwendung kam das „Omega-Profil“. Dieses Profil ist für das gesamte Stadtgebiet zu verwenden.

Das Landratsamt Mittelsachsen übernahm die Koordinierung der Beschilderung mit den anliegenden Kommunen des Landkreises. Die Beschilderung wurde 2012 fertiggestellt. Die Ausschilderung erfolgte für den gesamten Mulderadweg der Freiberger und Zwickauer Mulde von Striegistal bis Leisnig und von Penig bis Zettlitz. Es erfolgt eine direkte Anbindung an die Landkreise Leipzig und Zwickau. In Döbeln gibt es in diesem



Zusammenhang eine geringfügige Erweiterung der bestehenden Beschilderung. Weiterhin wurden Infotafeln mit touristischen Informationen an 3 Standorten aufgestellt.

Für den Zschopautalradweg muss die Beschilderung noch ergänzt werden.

6.1.2 Alltagsradverkehr

Für den Alltagsradverkehr gibt es noch keine Beschilderung. Für eine weitere Förderung des Radfahrens in der Stadt ist die Ausweisung öffentlicher Ziele wichtig. Dem Radfahrer können dadurch Strecken angeboten werden, die abseits der Hauptverkehrsrouuten liegen, mit dem die Radfahrer günstiger zu ihren Zielen kommen.

Die wegweisenden Ziele für die Radfahrer sind (siehe auch Anlage 2):

Öffentliche Einrichtungen

- Theater
- Kino
- Stadtinformation und Museum
- Rathaus
- Pferdebahnmuseum
- Friedhof
- St. Nicolaikirche
- St. Jacobikirche
- St. Johanneskirche
- Bibliothek
- Krankenhaus
- Muldenwiesen Klostergärten
- Landratsamt

Schulen

- Gymnasium Geb. I und II
- Schulzentrum -Nord
- Musikschule
- Berufsschule
- Volkshochschule

Bahnhöfe

- Hauptbahnhof
- Bahnhof-Zentrum

- Busbahnhof

Sportanlagen

- Stadtbad
- Stadtsporthalle
- Sporthalle Burgstraße
- Bürgergarten und Stadion
- Gruner-Sportpark
- Lok-Stadion
- Tennisplätze
- Muldenwiesen Klostergärten
- Hundeplatz

Sonstiges

- Gewerbegebiet DL-Ost
- Gewerbegebiet West
- Gewerbegebiet Süd

Für die Ausweisung ist ebenfalls die „Richtlinie zur Fahrradwegweisung im Freistaat Sachsen“ Grundlage. Erste Priorität bei der Umsetzung der Radwegweisung haben die Hauptverkehrsrouten.

In den Lageplänen Nr. 4 – Blatt 1 bis 4 wurde die erforderliche Beschilderung dargestellt. Diese Aufstellung bildet die Grundlage für die Kostenschätzung der Wegweisung. Der Finanzierungsbedarf wird auf 35.000 EUR geschätzt.

6.2 Abstellanlagen

Neben der Verbesserung der Infrastruktur für den fließenden Verkehr sind auch Verbesserungen von Fahrradabstellanlagen erforderlich. Zum einen sind hier die privaten Eigentümer, Vermieter und Wohnungsbaugesellschaften gefordert, zum anderen sollen auch an öffentlichen Stellen vor Geschäften, Schulen, ÖPNV-Haltestellen oder auch an Büros und Arbeitsstätten ausreichend Kapazitäten geschaffen werden. Entsprechend der Anlage 6 empfiehlt die Stadt das Aufstellen von Abstellanlagen, an denen mindestens das Vorderrad und der Rahmen so angeschlossen werden können, dass das Fahrrad vor Diebstahl, Vandalismus

und Umfallen best möglichst geschützt ist. Sollten Fahrräder für längere Zeit abgestellt werden, wie z.B. an Schulen, Arbeitsstätten oder Bahnhöfen ist auch ein Wetterschutz sinnvoll.



Fahrradabstellanlage Gymnasium 2011 1

Abstellanlagen im öffentlichen Bereich

Rathaus	25	Stück
Obermarkt	38	Stück
Niedermarkt	21	Stück
Lessing - Gymnasium Gebäude I	120	Stück
Lessing - Gymnasium Gebäude II	40	Stück
Bibliothek Lutherplatz	22	Stück
Bahnhofstraße/ Cafe Courage	10	Stück
Stadtbad	60	Stück
Hauptbahnhof	92	Stück

6.3 Fahrradboxen

Für den touristischen Radfahrer ist es geplant, Fahrradboxen im Innenstadtbereich aufzustellen. Auf der Freifläche Ritterstraße sind 6 Boxen für max. 12 Fahrräder geplant. Ein weiterer Standort ist bedarfsabhängig zwischen Erich-Heckel-Platz und Niedermarkt vorgesehen.

6.4 Verknüpfung ÖPNV / SPNV

6.4.1 Bahnhöfe

Am Hauptbahnhof Döbeln wurden mit dem Ausbau der Verknüpfungsstelle überdachte Fahrradabstellanlagen aufgestellt. Im Bereich der Zugrichtung Borsdorf -Coswig sind 60 Radeinstellungen und am Gleis Chemnitz-Riesa 32 Fahrradständer aufgestellt.

Verbesserungen für die Zufahrt von der Mastener Straße zum Hauptbahnhof würden sich durch Schiebehilfen im Bereich der Unterführung anbieten. Auch eine Abstellanlage vor der Unterführung auf dem Grundstück der DB AG ist zu empfehlen.

Im Zuge der geplanten Umgestaltungsmaßnahmen am Bahnhof Döbeln-Zentrum sind Bike+Ride-Anlagen im Zugangsbereich geplant.

Am Busbahnhof sind nach dem Bau der Hochwasserschutzanlagen Umgestaltungsmaßnahmen geplant.

In Zusammenarbeit mit dem örtlichen Busunternehmen sind Gespräche zu führen, ob hier und auch an den ländlichen Haltestellen Fahrradabstellanlagen benötigt werden.

7. Öffentlichkeitsarbeit

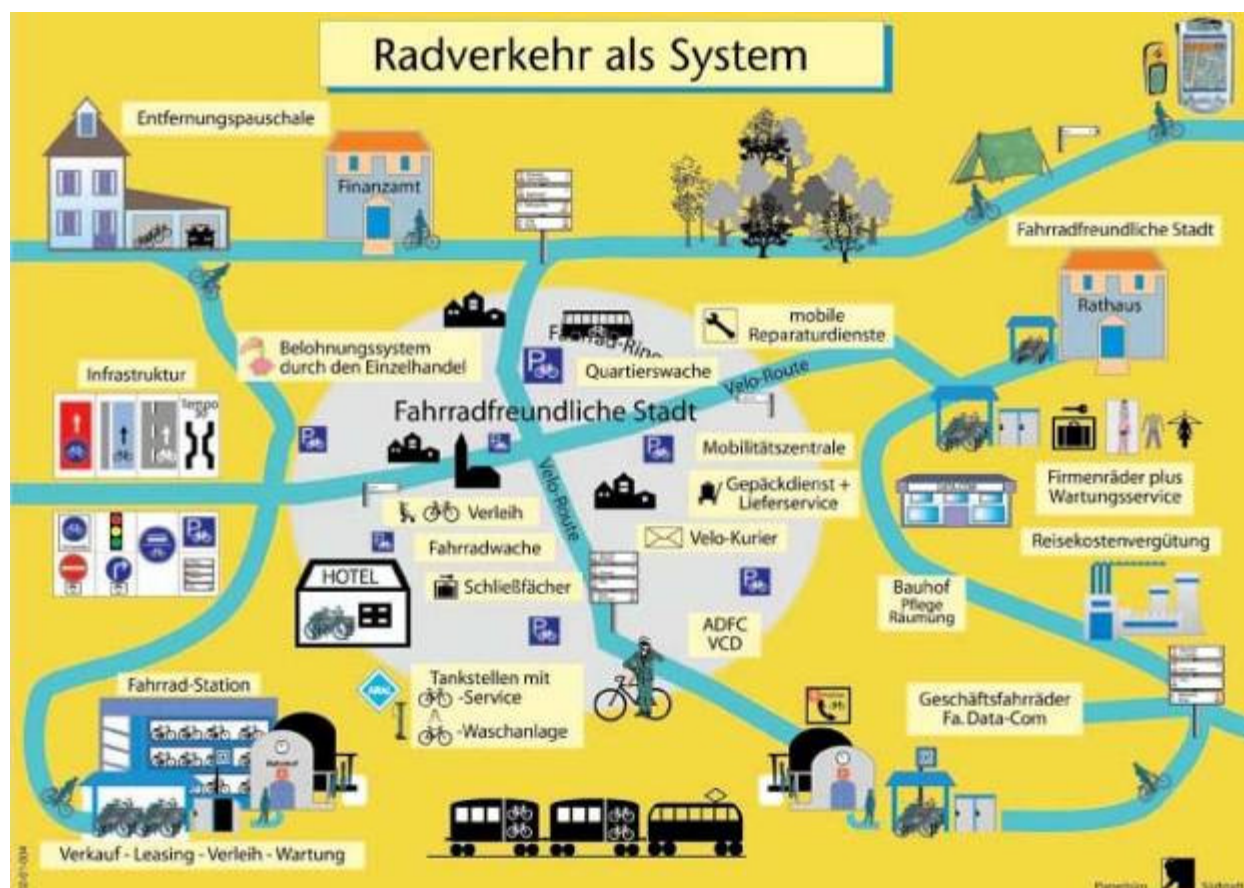


Abbildung 1 - Darstellung aus dem Nationalen Radverkehrsplan (www.NRVP.de)

Die Öffentlichkeitsarbeit pro Rad ist als wesentlicher Teil der Radverkehrsförderung in Döbeln zu entwickeln. Insbesondere soll die Vielfalt der Möglichkeiten (Flyer, Plakate, Aktionen,

Wettbewerbe, Sendungen usw.) und gestalterische Mittel genutzt werden. Es sollen unterschiedliche Zielgruppen angesprochen werden (Pendler, Familien, Schulkinder, Senioren, Freizeitradfahrer usw.). Die Öffentlichkeitsarbeit soll systematisch in Jahresprogrammen konzipiert und bei Infrastrukturmaßnahmen eingeplant werden. Kooperationspartner sind einzubeziehen und Aktivitäten übergeordneter Ebenen zu unterstützen. Als Teil der Öffentlichkeitsarbeit soll ein Fahrradstadtplan neu aufgelegt werden und als Marketinginstrument genutzt werden.

Die seit 2009 bestehende Rad-AG der Stadt Döbeln wurde mit ihren verschiedenen Akteuren aus Stadtverwaltung, Polizei, Landesamt für Straßen und Verkehr, NI Zschopau, Presse und aktiven Bürgern Gremium für die verschiedenen Fragen rund um den Radverkehr, Förderung des Radfahrens in der Stadt und die erforderliche Pressearbeit.

Diese Arbeit ist weiter zu aktivieren und noch mehr Mitglieder und Akteure pro Radfahren zu gewinnen.

8. Literatur/ Quellen:

- Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2005
- Nationaler Radverkehrsplan 2020 (Entwurf)
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - ERA – Ausgabe 2010
- Hinweise zum Fahrradparken – Ausgabe 1995
- Hinweise zur Beschilderung von Radverkehrsanlagen nach der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO
- Bilder, wenn nicht anders bezeichnet, vom Planungsamt

9. Anlagen

Anlage 1 – Unfallbericht

Anlage 2 – Netzplan nach Verkehrsarten M 1 : 15 000

Anlage 3 – Haupt- und Nebenrouten M 1 : 15 000

Anlage 4 – Lageplan innerstädtische Wegweisung M 1 : 5 000

Anlage 5 – Gestaltungshinweise zu Abstellanlagen

Anlage 6 – Führungsformen nach ERA 2010

Anlage 7 – Abwägungsprotokoll