

Radverkehrskonzept der Stadt Oschatz

Bericht



Inhaltsverzeichnis

1. Aufgabenstellung und Ziele	4
2. Vorgehen	5
2.1 Herangehensweise	5
2.2. Erarbeitungsprozess	5
3. Grundlagen	8
3.1 Vielfältiger Nutzen eines starken Radverkehrs	8
3.2 Grundsätzliche Anforderungen an effektive Radverkehrsförderung.....	10
3.3 Vorliegende Planungen, Konzepte und Richtlinien	11
4. Analyse	18
4.1 Untersuchungsgebiet	18
4.2 Verkehr in Oschatz	20
4.3 Radverkehr in Oschatz.....	24
4.4 Bestandsaufnahme der Radverkehrsinfrastruktur in Oschatz	29
4.5 Verknüpfung mit ÖPNV, Serviceinfrastruktur	47
4.6 Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation.....	48
4.7 Zusammenfassung.....	49
5. Konzeption	50
5.1 Netzentwicklung.....	50
5.2 Maßnahmen im Zielnetz.....	53
5.3 Maßnahmen an Hauptverkehrsstraßen	55
5.4 Maßnahmen im Nebennetz	68
5.5 Punktuelle Maßnahmen	76
5.6 Touristische und Freizeitradrouten.....	89
5.7 Radwegweisung.....	91
5.8 Service und ÖPNV-Verknüpfung	92
5.9 Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation.....	93
6. Umsetzungsstrategie	95
6.1 Priorisierung und Grobkostenschätzung	95
6.2 Finanzierung und Fördermöglichkeiten	97
6.3 Verstetigungsstrategie	99
7. Fazit	101

Impressum

Stand März 2024

Auftraggeber:

Stadt Oschatz, Stadtbauamt

Ansprechpartner:

Martin Gärtner

Telefon: +49 3435 970 264

E-Mail: m264@oschatz.org

Bearbeitung:

StadtLabor Träger + Mothes GbR
Hinrichsenstraße 3, 04105 Leipzig

Telefon +49 341 21 11 800

E-Mail: kontakt@stadtlabor.de

Bearbeiter:

Tim Tröger

Eric Puttrowait

Abkürzungsverzeichnis (alphabetisch)

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobilclub
ADFC	allgemeiner Deutscher Fahrradclub
B+R	Bike + Ride
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
GIS	Geoinformationssystem(e)
HVS	Hauptverkehrsstraße
INSEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
Kfz	Kraftfahrzeug(e)
LASuV	Landesamt für Straßenbau und Verkehr des Freistaats Sachsen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
OBM	Oberbürgermeister
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PKW	Personenkraftwagen
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RFS	Radfahrstreifen
RVA	Radverkehrsanlage(n)
RVK	Radverkehrskonzept
StVO	Straßenverkehrsordnung
SNPV	Schienengebundener Personennahverkehr
SNR	SachsenNetz Rad

1. Aufgabenstellung und Ziele

Das Radverkehrskonzept soll der Stadtverwaltung dabei helfen, bei der Förderung des Radverkehrs systematisch und zielgerecht zu handeln. Bei der Einstellung von Haushaltsmitteln oder der Beantragung von Fördermitteln soll das Konzept eine argumentative und planerische Grundlage sein.

Primäres Ziel ist ein umfassendes und lückenloses Radwegenetz

Wichtige Achsen für den Radverkehr sollen sicher und komfortabel befahrbar sein, insbesondere auch zwischen Stadtteilen, Ortsteilen und Nachbarkommunen.

Auch wenn dieses Idealziel nicht in zehn Jahren oder weniger erreichbar ist, gibt es eine Zielvorstellung, die bei Entscheidungen der Stadtverwaltung maßgeblich ist.

Insbesondere kann durch schnell umsetzbare Maßnahmen eine Qualitätssteigerung der Radverkehrsinfrastruktur deutlich sichtbar gemacht werden.

Dabei soll einerseits der Fokus auf Maßnahmen liegen, die als durch die Stadt Oschatz umsetzbar erachtet werden.

Andererseits sollen auch Lösungen bzw. eine Strategie für die Straßen gefunden werden, auf die die Stadt Oschatz selbst keinen Zugriff hat. Durch das langfristige Zielnetz etwa kann eine durchdachte Diskussionsgrundlage für die Kooperation mit dem LASuV mit Plänen, Maßnahmenvorschlägen und Prioritäten vorliegen.

2. Vorgehen

2.1 Herangehensweise

Mobilität ist für fast alle Menschen ein Grundbedürfnis, welches in erster Linie dazu dient, andere wichtige Bedürfnisse zu erfüllen: Bildung, Einkommenserwerb, Versorgung, soziale und kulturelle Teilhabe usw. Dabei hat das Zurücklegen von Alltagswegen mit dem Fahrrad in Städten einen wachsenden Stellenwert als kostengünstiges, gesundheitsförderndes, lärmarmes, platzsparendes und klimafreundliches Transportmittel. Insbesondere vor dem Hintergrund des Klimawandels kann der Radverkehr einen enormen Beitrag zur Senkung von Treibhausgasemissionen leisten.

Die Sicherheit gilt in der Straßenverkehrsordnung als oberste Prämisse. Schwächeren, schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmenden soll ein höherer Stellenwert zukommen. Insbesondere soll es keine Toten mehr durch Verkehrsunfälle geben. Einladende Verkehrsnetze müssen deswegen vor Allem sicher sein, und zwar insbesondere auch für ältere Menschen, Kinder und Menschen mit Behinderung.

Ab der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wurden Straßenräume verstärkt für den Autoverkehr optimiert, allerdings oftmals auf Kosten der Aufenthaltsqualität und der Bewegungsräume für Menschen, die Rad fahren oder zu Fuß gehen. Diese Räume sukzessive wieder umzubauen, bedeutet, eine nachhaltige, lebenswerte und sichere Stadt für Alle zu schaffen.

Das Radverkehrskonzept verfolgt die Vision, allen Einwohner:innen von Oschatz die sichere und komfortable Erreichbarkeit von Zielen mit dem Fahrrad zu ermöglichen.

Bei Stadt- und Verkehrsplanung sollte stets der Mensch im Mittelpunkt stehen. Eine Stadt mit hoher Lebensqualität zeichnet sich durch hochwertige öffentliche Räume aus, die zum Bewegen, Begegnen und Verweilen einladen. Die Förderung des Radverkehrs kann auf vielfache Weise Beiträge dazu leisten. Der Anspruch besteht darin, Lösungen für den Radverkehr zu schaffen, die möglichst auch für andere Verkehrsteilnehmende nützlich sind und den Stadtraum als Lebensraum aufwerten können.

Beachtet wurden sowohl die Belange des Alltags- als auch des Freizeitradverkehrs. In einer integrierten Planung wurden die Belange unterschiedlicher Nutzergruppen wie radfahrende Kinder, Einkaufsradverkehr, Schnellradler, Radtouristen u. a. berücksichtigt. Insgesamt wurde die Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs für Einheimische und Besucher durch ein vervollständigtes Radroutennetz zur Verbindung wesentlicher Ziele angestrebt.

2.2. Erarbeitungsprozess

Die Bearbeitung 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 Oschatz, wo bekannte Mängel und Hindernisse hinsichtlich Erreichbarkeiten aufgezeigt und diskutiert wurden. Parallel zur einjährigen Bearbeitungsdauer wurden aktuelle Arbeitsstände in der Arbeitsgruppe Radverkehr vorgestellt und dis-

kutiert. Die Arbeitsgruppe setzt sich aus Verwaltung, Politik und Polizei zusammen. Auch frühere Diskussionsinhalte der AG Rad wurden in der Analyse ausgewertet und, sofern noch aktuell, auf einer Mängelkarte verortet.

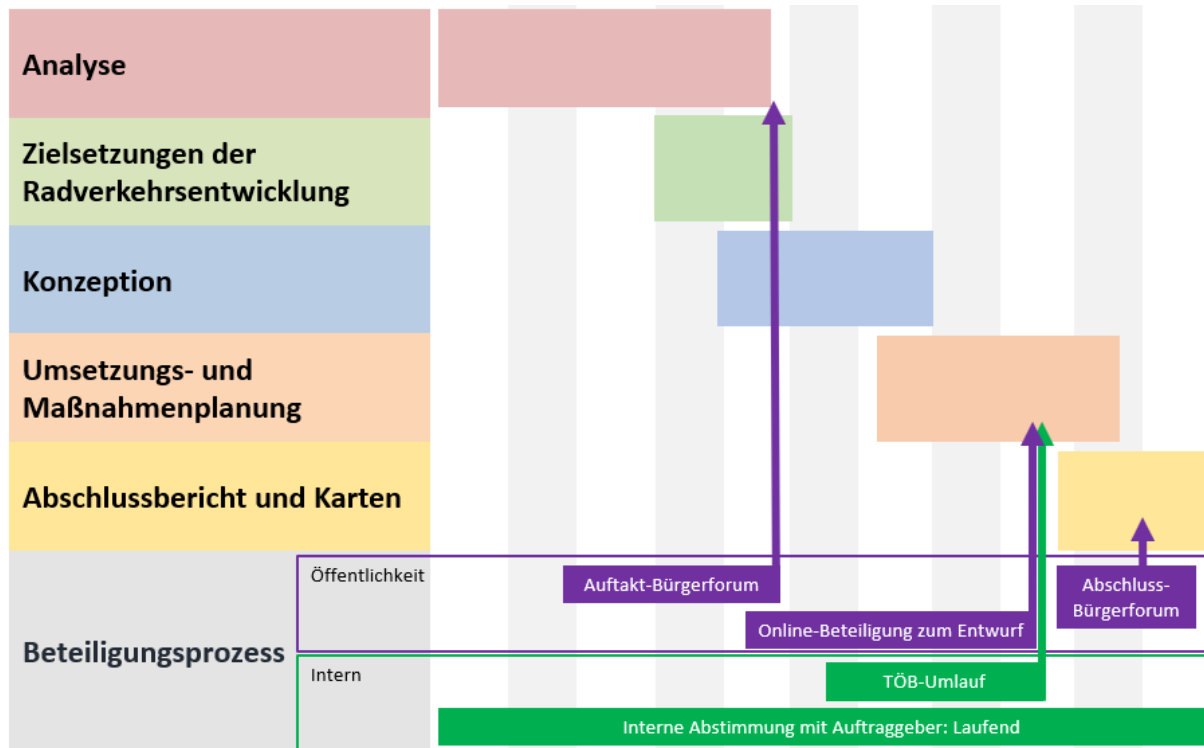


Abbildung 1: Übersicht des Erarbeitungsprozesses des Radverkehrskonzepts der Stadt Oschatz

Für die Analyse wurden radverkehrsrelevante Daten ermittelt und untersucht. Neben der Auswertung von Konzepten wie dem INSEK und Unfalldaten erfolgten eigenständigen Befahrungen von ausgewählten Abschnitten des Stadtgebietes zur Beurteilung der aktuellen Radverkehrssituation. Weiterhin wurden Netzdaten mit Informationen zu zulässigen Geschwindigkeiten, Einbahnstraßen, Radverkehrsanlagen etc. analysiert. Die Ergebnisse wurden mittels Geografischer Informationssysteme (GIS) dokumentiert. Ein öffentliches Diskussionsforum im Januar 2023 wurde genutzt, um die Analyse durch weitere Wünsche und Vorschläge der Bürger:innen zu ergänzen. Die Ergebnisse der Analyse wurden als Stärken und Schwächen zusammengefasst und bilden die Grundlage der Konzeption.

Für die Konzeption wurde zunächst ein Zielnetz für Radverkehrsverbindungen erarbeitet. Dieses bildet als „ideales Zukunftsbild“ die Grundlage für die Erarbeitung von Maßnahmen auf Netzebene. Diese wurden tabellarisch dargestellt und mit Grobkosten und Prioritäten entsprechend der Rahmenbedingungen (Kosten, Planungshoheit etc.) 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. Neben netzbezogenen, linearen Maßnahmen wurden auch folgende wichtige Aspekte konzeptionell bearbeitet: Fahrradparken, ÖPNV-Verknüpfung, Radverkehrswegweisung und Möglichkeiten der Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation.

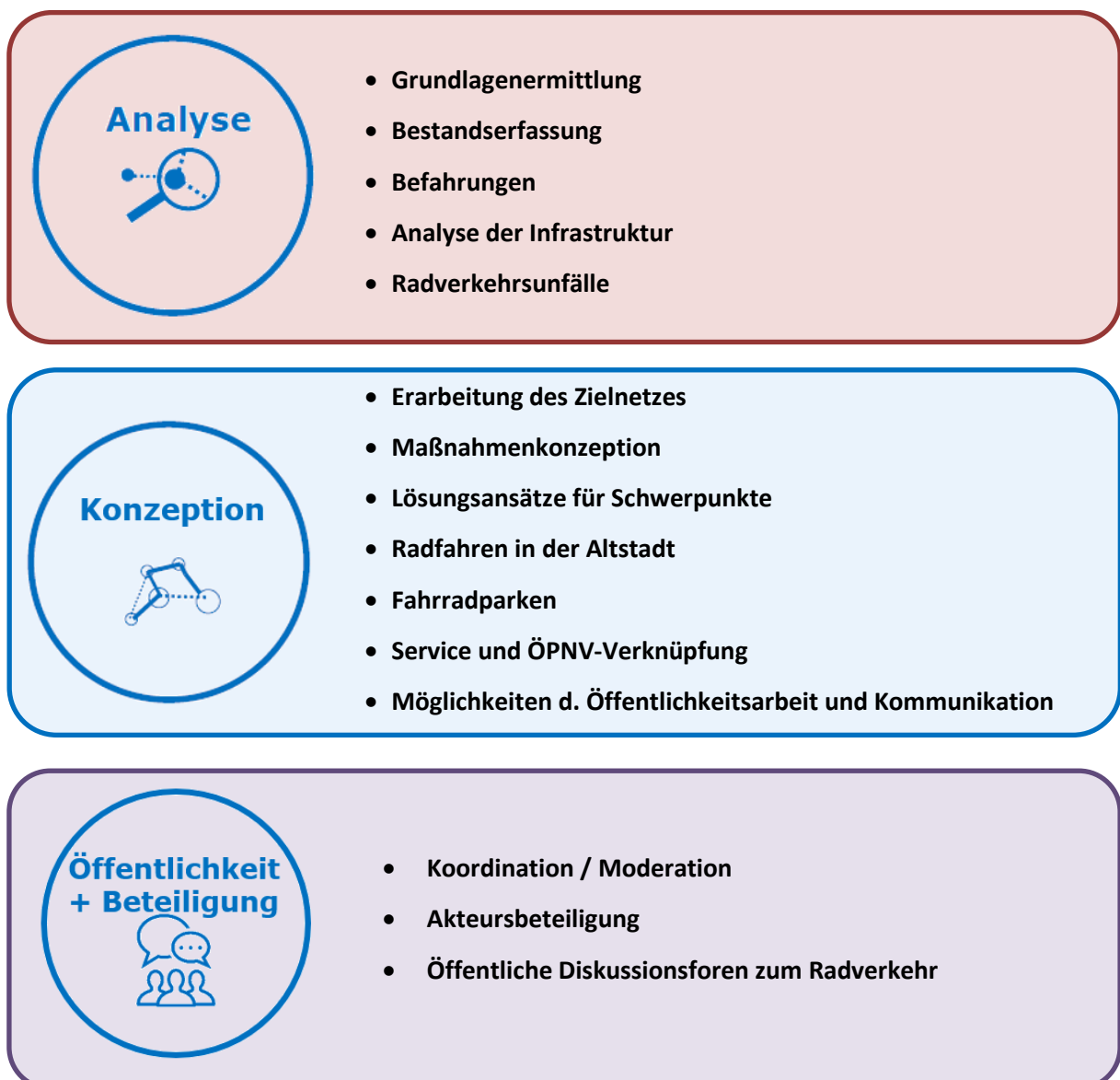
Es erfolgte eine enge Abstimmung mit der Stadtverwaltung sowie eine aktive Einbeziehung der Stadtpolitik, von Trägern öffentlicher Belange und Nachbarkommunen. Aufgrund der großen Menge an

Kreis- Staats- und Bundesstraßen erfolgte eine intensive Abstimmung mit dem Landratsamt Nordsachsen und dem LASuV zu den Maßnahmen. Im formellen Rahmen wurden folgende Akteure um Stellungnahmen zum Radverkehrskonzept der Stadt Oschatz gebeten:

- LASuV
- Landratsamt Nordsachsen:
 - Straßenbauamt
 - Amt für Wirtschaftsförderung und Landwirtschaft
 - Untere Naturschutzbehörde
- Stadtverwaltung Oschatz:
 - Straßenverkehrsbehörde
 - Sozial- und Ordnungsamt
- Polizeidirektion Leipzig, Polizeirevier Oschatz
- Nachbargemeinden

Parallel wurde der Entwurf online veröffentlicht und es konnten Stellungnahmen dazu abgegeben werden. Diese Hinweise wurden dokumentiert und abgewogen und sind schließlich in diesen Endbericht mit eingeflossen.

Arbeitsbausteine zum Radverkehrskonzept Oschatz



3. Grundlagen

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 = Mobilität für Alle

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 rentiert sich 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 2.000 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)

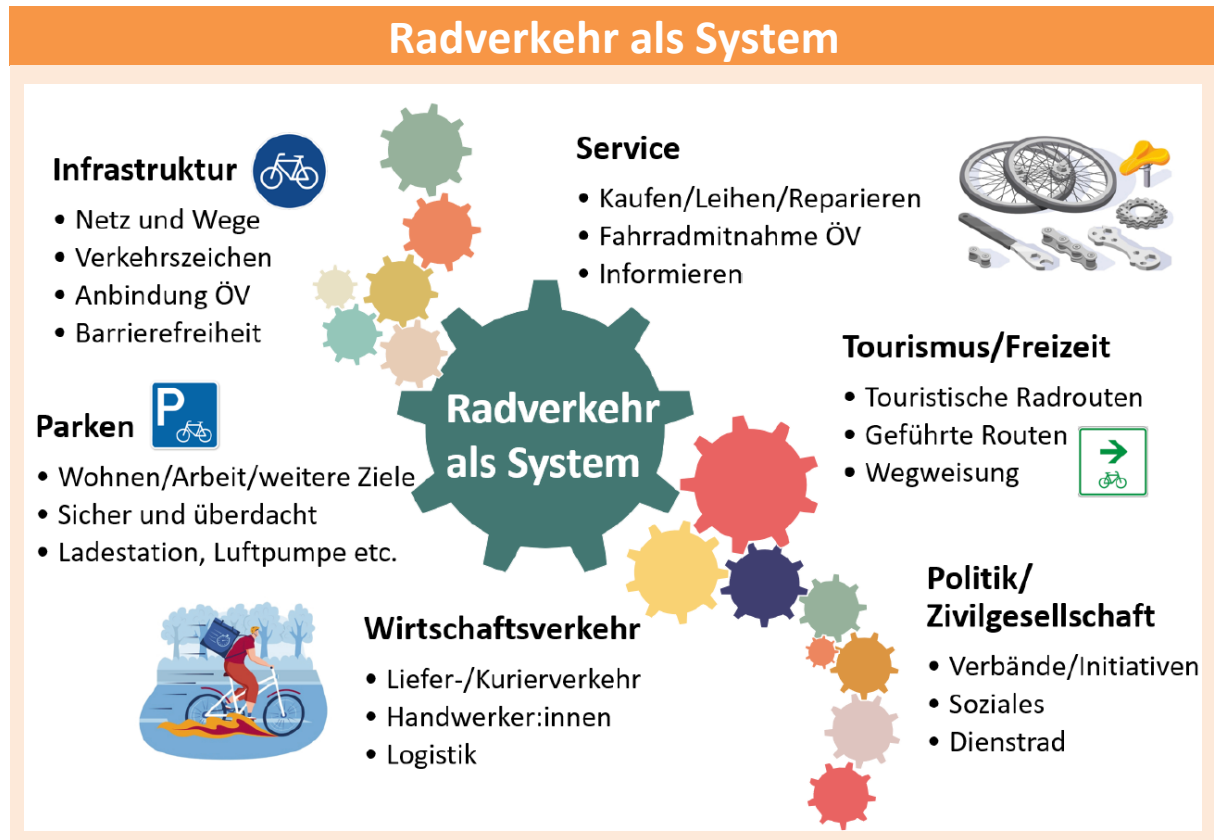


Viele Akteure können Radverkehr fördern und von ihm profitieren.

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.



Infrastruktur

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.

Service

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.

Öffentlichkeitsarbeit

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.

3.3 Vorliegende Planungen, Konzepte und Richtlinien

Radverkehrsplanung ist in Deutschland in allen Verwaltungsebenen verankert und hierarchisch vertikal verknüpft. Außerdem ist sie auf den verschiedenen Ebenen jeweils horizontal in Konzepte, Pläne und Strategien integriert, die Radverkehrsbelange berühren.

Auf oberster Ebene gibt der Nationale Radverkehrsplan (NRVP) strategische Ziele der Radverkehrsentwicklung vor. Mit der Radverkehrskonzeption Sachsen gibt es eine konzeptionelle Grundlage auf Länderebene, die diese Ziele konkretisiert und weitere Schwerpunkte setzt. Auch die Landkreise erstellen Radverkehrskonzeptionen, die bereits sehr konkrete Maßnahmen beinhalten, die auch auf kommunaler Ebene bedeutsam sind. Insbesondere die Vernetzung von Kommune(n) und Landkreis auf Arbeitsebene sind für gut funktionierende Infrastruktur und Serviceangebote entscheidend. Kommunale Radverkehrskonzepte sind schließlich die Handlungsgrundlage für Städte und Gemeinden, radverkehrsbezogene Maßnahmen systematisch umzusetzen.

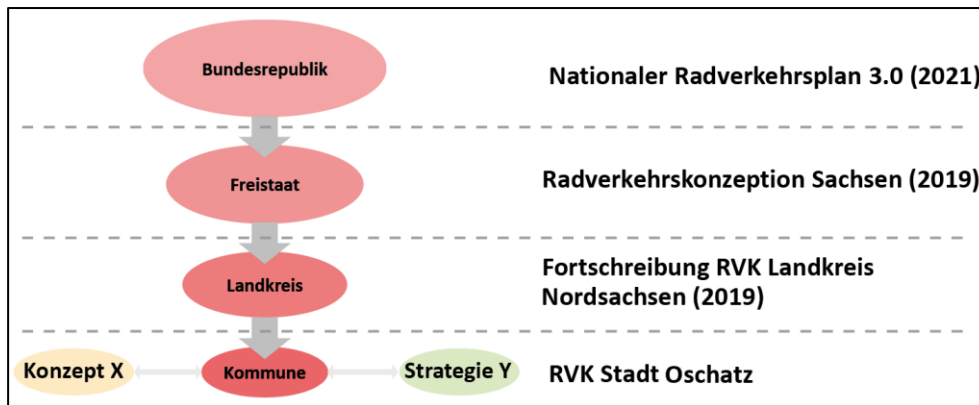


Abbildung 2: Übersicht von Radverkehrsplanung auf unterschiedlichen Verwaltungsebenen

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.

Der nationale Radverkehrsplan (NRVP) von Deutschland hat das Ziel, den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen bis 2030 auf 15 Prozent zu steigern und damit einen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität zu leisten. Der NRVP soll dazu beitragen, den Radverkehr sicherer, komfortabler und attraktiver zu gestalten und damit auch die Gesundheit der Bevölkerung zu fördern. Weitere Ziele des NRVP sind die Verbesserung der Radinfrastruktur, die Förderung des Radtourismus sowie die Sensibilisierung der Bevölkerung für die Vorteile des Radverkehrs. Auch die Integration des Radverkehrs in die Verkehrsplanung und -politik gehört zu den Zielen des NRVP.

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 3: 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 Ziele 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 Oschatz „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.“

Ziele Radverkehrskonzeption Sachsen

- Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr weiter erhöhen
- Radverkehrsinfrastruktur bedarfsorientiert vorhalten und ausbauen (Erhaltung und Instandsetzung, Neu- und Ausbau)
- Sicherheit von Radfahrenden erhöhen
- Vernetzung von Fahrrad und ÖPNV verbessern.

Die Radverkehrskonzeption 2019 baut auf der RVK 2014 auf, in der Maßnahmen bereits priorisiert und in Klassen A – C eingeteilt wurden.

In der RVK 2019 sind enthalten:

- B 6 östlich Oschatz

Als in Planung befindlich werden folgende Strecken dargestellt:

- B 6 westlich Oschatz
- S 38 Ri. Lampersdorf

Als Bedarfsmeldung außerhalb von Ortsdurchfahrten, Bestätigung einzelfallabhängig, enthalten:

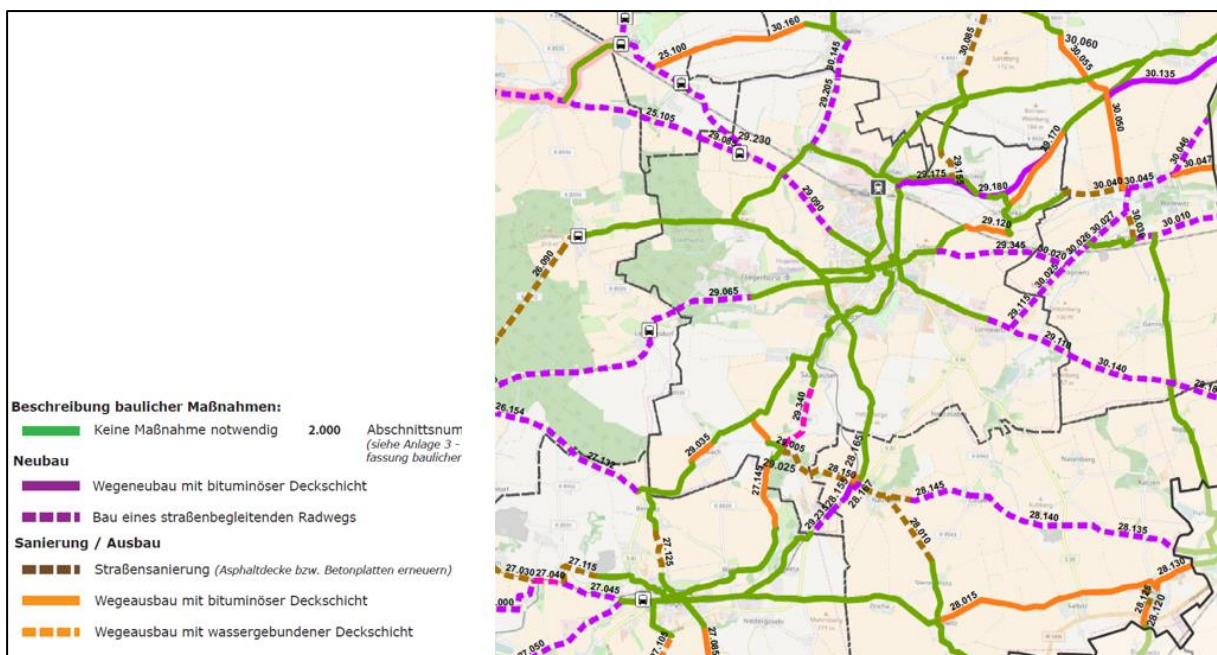
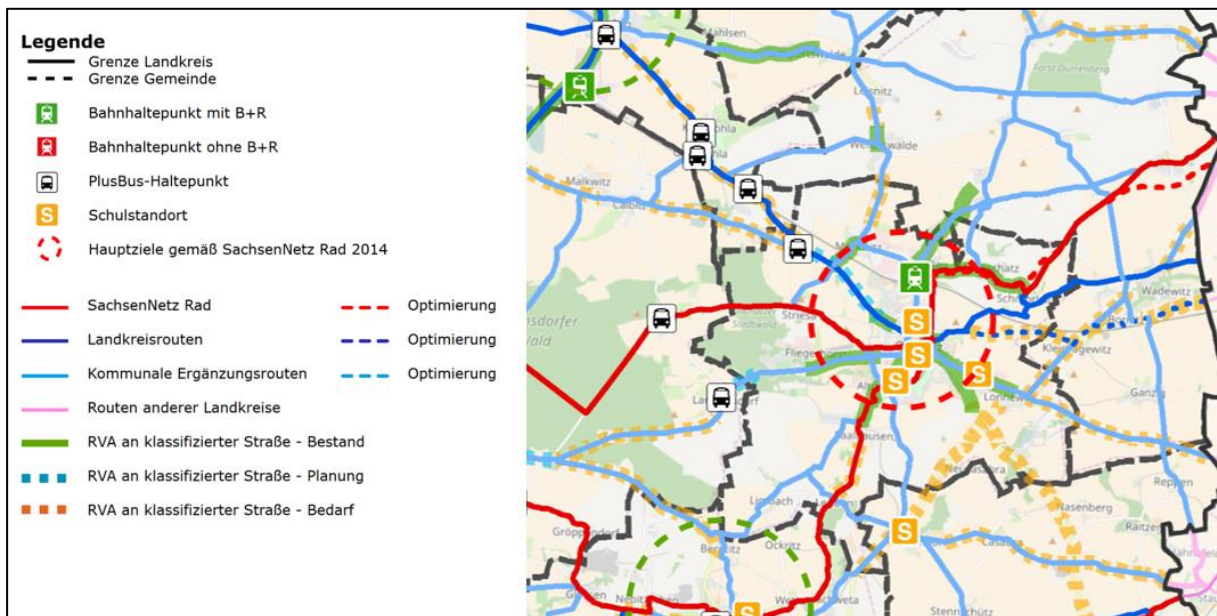
- B 6 östlich Lonnewitz
- S 30 südlich bis Zöschau
- S 31 südlich bis Naundorf/Mügeln
- S 31 nördlich Lonnewitz
- S 28 östlich bis S 31
- S 29 B6 Ri. Dahlen
- S 30 zwischen Merkwitz und Wellerswalde

Radverkehrskonzeption Landkreis Nordsachsen Evaluation und Fortschreibung 2019

Die Radverkehrskonzeption beschäftigt sich unter anderem mit den Verbindungen im Landkreis Nordsachsen zwischen den Hauptzielen des SachsenNetz Rad. Dabei wird konstatiert, dass folgende Radverkehrsverbindungen noch nicht hergestellt sind:

- Relation Oschatz – Döbeln
- Relation Oschatz – Wurzen

Durch den Landkreis Nordsachsen, den Landkreis Leipzig und die Stadt Wurzen wird die Aufnahme der Relation Wurzen – Oschatz in das SachsenNetz Rad angestrebt. Der Lückenschluss muss hier im Wermsdorfer Forst stattfinden, also nicht im Oschatzer Stadtgebiet. Für die Relation Oschatz – Döbeln würde sich ein Anschluss von Oschatz an den Jahnatalradweg über Naundorf und Hohenwussen anbieten. Hierfür liegt noch keine Konzeption vor.



Das Zielnetz zeigt Routen verschiedener Kategorien, die Ortsteile verbinden. Aktuell sind dies überwiegend Routen, die dem Verlauf von klassifizierten Straßen ohne RVA folgen. Dementsprechend sind im Zielnetz Optimierungsbedarfe im Verlauf von bestehenden Radrouten (RIO-Radweg über S 28), vor Allem aber Bedarfe für Radverkehrsanlagen an klassifizierten Straßen (S 28, S 30, S 31) abgebildet. Die im Jahr 2019 in Planung befindlichen RVA (B 6, S 38) sind bislang nicht umgesetzt. Wichtig zu beachten ist bei der Analyse, dass die Konzeption Verbindungsabschnitte auf freier Strecke umfasst, nicht jedoch die innerörtlichen Strecken. Dies ist insbesondere in Bezug auf RVA an Hauptverkehrsstraßen relevant.

INSEK der Stadt Oschatz (2018)

Das integrierte Stadtentwicklungskonzept ist eine zentrale Planungsgrundlage, welche Hinweise zur Radverkehrsentwicklung liefert. Die Stadt Oschatz ist im Kern kompakt und viele Ziele sind auf kurzen Wegen erreichbar. Dies ist eine hervorragende Voraussetzung für die Attraktivität des Fahrrads als Alltagsverkehrsträger. In Bezug auf den Radverkehr strebt das INSEK jedoch auch explizit die stärkere Anbindung aller dörflichen Ortsteile an. Genannt werden hierfür:

- in Richtung Wurzen (B 6)
- in Richtung der Ortsteile Zöschau und Rechau (S 30)
- in Richtung Naundorf (K 8941, Potenzialverbindung in Richtung Döbeln)
- in Richtung der Ortsteile Leuben und Limbach (K 8940)

Auch eine Sperrung von parallel verlaufenden Straßen für den MIV wird als Lösung zur Schaffung von sicheren Radwegeverbindungen genannt:

- K 8941 zwischen Altoschatz und Naundorf (parallel zu K 8940)
- Limbacher Weg zwischen Thalheim und Limbach

Lärmaktionsplan (2018)

Der Lärmaktionsplan verfolgt das Ziel, Lärmquellen zu reduzieren, die der menschlichen Gesundheit schaden. Eine bedeutende Lärmemissionsquelle ist der motorisierte Straßenverkehr. Für die Stadt Oschatz wurde eine Lärmkartierung der B 6 vorgenommen, die von hohen Lärmpegeln betroffene Bereiche sichtbar macht. Die Reduzierung von Kfz-Verkehr durch den Umstieg auf das Fahrrad ist effektiver Lärmschutz, der entsprechende Maßnahmen zur Attraktivierung des Radverkehrs an betroffenen Straßen erfordert. Der Lärmaktionsplan benennt generelle und konkrete Maßnahmen zur Schaffung von Radverkehrsinfrastruktur, aber auch organisatorische Maßnahmen wie den Winterdienst auf Radwegen oder die fahrradfreundliche Anpassung von LSA-Taktungen. Diese Maßnahmen werden durch das Radverkehrskonzept weiter verankert.

Eine weitere bewährte Maßnahme zur Lärmreduzierung ist die Geschwindigkeitsbegrenzung der Kfz-Verkehrs. Tempo 30 anstatt Tempo 50 auf Hauptverkehrsstraßen senkt die Geräuschemissionen, fördert aber ebenfalls die Sicherheit für alle und ist deswegen auch aus Radverkehrssicht zu befürworten.

Maßnahmen des Lärmaktionsplans mit Radverkehrsbezug (Auszug)

Nr.	Maßnahme
1.4	Prüfung der Einrichtung von Kreisverkehrsplätzen an den Knotenpunkten Dresdner Str./ Nos-sener Str. und Leipziger Str./ Friedensstr.
1.6	Prüfung von Querungshilfen für Fußgänger in Form von Mittelinseln an den Bushaltestellen Busbahnhof, Arthur-Moritz-Weg und Finanzamt
1.7	Prüfung eines geschwindigkeitsdämpfenden Fahrbahnteilers an der Ortsdurchfahrt der B 6 am Ortseingang im Bereich Leipziger Str./ Aral-Tankstelle als Radwegquerung
1.8	Im Rahmen des Ausbaus der Ortsdurchfahrt der B 6 ist die Anlage von Radwegen oder Radstreifen bzw. Schutzstreifen auf der Fahrbahn zu prüfen und soweit möglich zu berücksichtigen, Radverkehrsverbindung zwischen Lonnewitz und Neubaugebiet Karl-Liebknecht-Str.
2.2	Konsequente Kontrolle der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und der Geschwindigkeitsbegrenzungen
3.2	Verkehrsvermeidende Stadtentwicklungsplanung
5.3	<p>Förderung des Radverkehrs:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes als Voraussetzung für die Maßnahmenumsetzung durch die Baulastträger ▪ Einrichtung bzw. Ausbau zusammenhängender Radverkehrsanlagen zur Realisierung eines lückenlosen Radwegenetzes ▪ Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn durch Radfahr- oder Radschutzstreifen wo es die Fahrbahnbreite zulässt ▪ Überprüfung der LSA-Steuerungen hinsichtlich der Berücksichtigung des Radverkehrs und Einsatz von gesonderten Signalgebern ▪ Überprüfung der Durchführung des Winterdienstes auf Radwegen ▪ Regelmäßige Prüfung und ggf. Erweiterung der Fahrradabstellmöglichkeiten am Bahnhof (B&R-Stellplätze) ▪ Schaffung von Fahrradabstellmöglichkeiten an weiteren relevanten Zielen des Radverkehrs in der Innenstadt

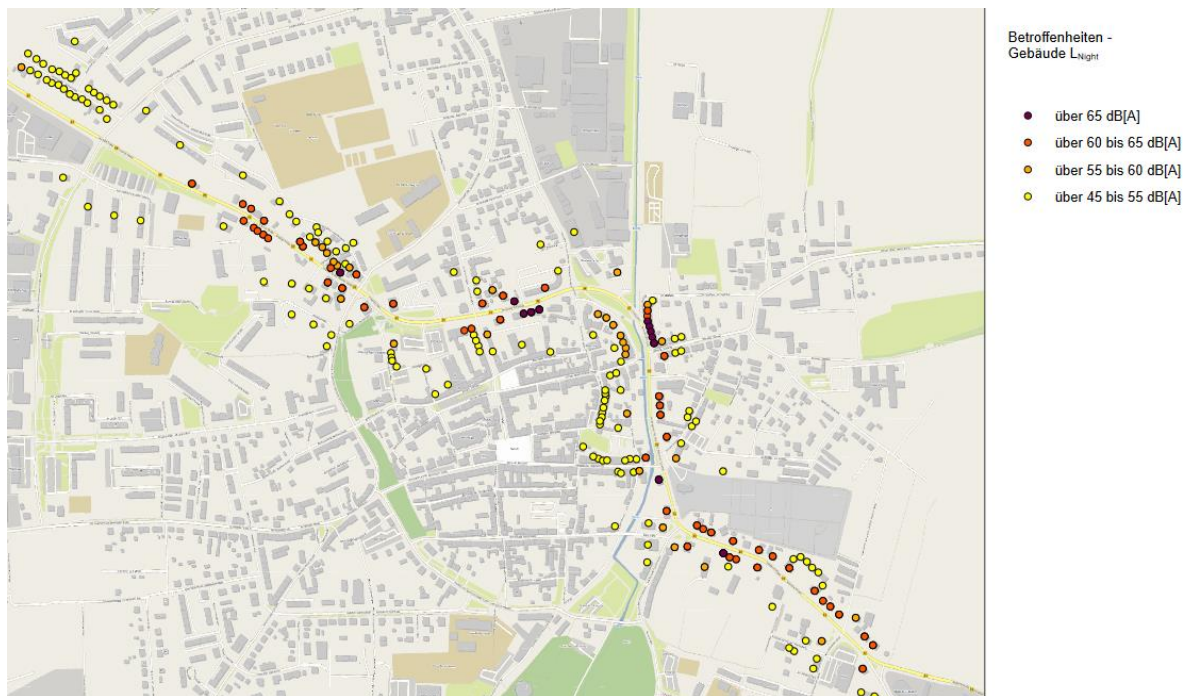


Abbildung 4: Lärmkartierung entlang der B 6.

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (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.

Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (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 Wohnbarkeit 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 Untersuchungsgebiet

Die Große Kreisstadt Oschatz befindet sich im Landkreis Nordsachsen in der Mitte zwischen Dresden und Leipzig (jeweils ca. 50 km Luftlinie). Größere Städte im Umkreis von ca. 10 km, die aufgrund ihrer Entfernung für den Radverkehr relevant sind, sind Riesa, Dahlen, Wermisdorf, Mügeln und Strehla. Mit Stand von 2021 beträgt die Einwohnerzahl 13.884.

Stadträumliche Gliederung der Stadt Oschatz (INSEK 2018)

Die Stadt gliedert sich um den in seiner Struktur gut erhaltenen und sanierten mittelalterlichen Stadtkern, der vom „Promenadenring“ eingefasst wird. Darum gliedern sich z. T. verdichtete Stadtteile. Prägend sind darüber hinaus die 14 dörflichen Ortsteile, die untereinander nicht alle durch Straßen direkt verbunden sind. Arbeitsplatzschwerpunkte bilden neben dem Stadtzentrum mit Einzelhandel und Verwaltung die größeren Gewerbegebiete am Wellerswalder Weg, an der Venissieuxer Straße, an der Nossener Straße und der Theodor-Körner-Straße.

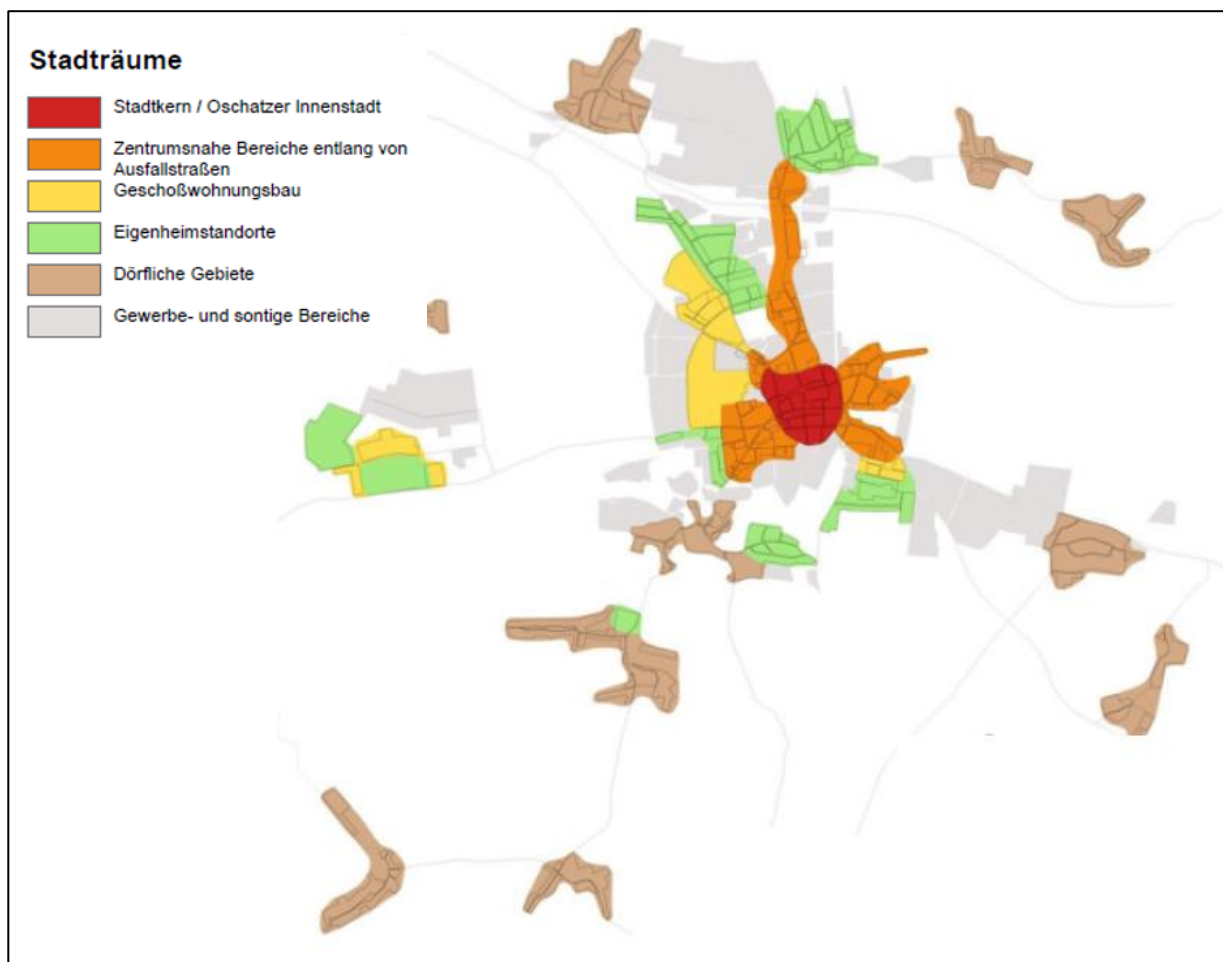


Abbildung 5: Übersicht der Stadträume von Oschatz

Erreichbarkeit

Alle Ortsteile sind höchstens 5 km Luftlinie vom Stadtzentrum entfernt. Diese kurzen Wege sind eine gute Grundlage für attraktiven Radverkehr. Auch die umliegenden Städte und Orte Riesa, Dahlen, Wernsdorf, Mügeln und Strehla sind nur ca. 10 km entfernt und somit mit dem Fahrrad noch gut erreichbar.

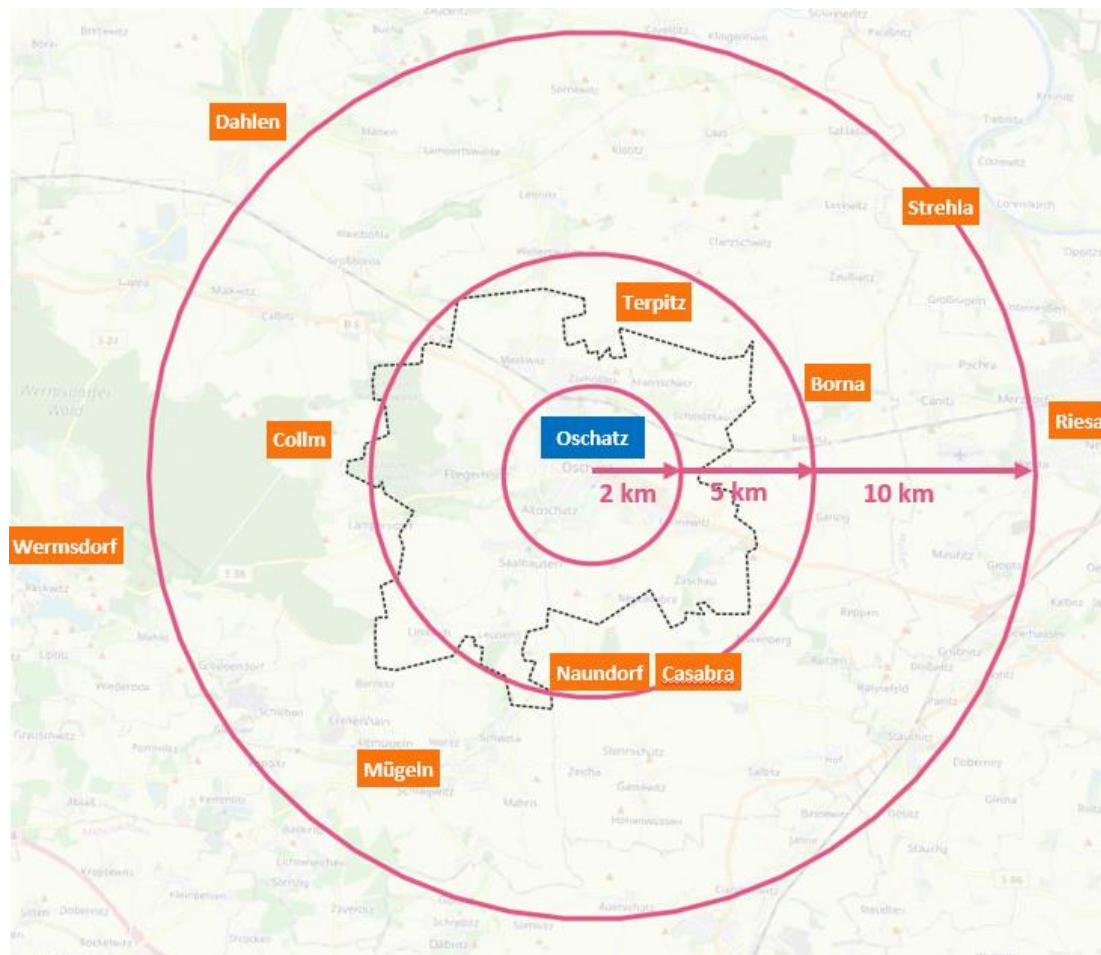


Abbildung 6: Erreichbarkeiten von Städten und Orten in der Umgebung vom Stadtzentrum aus

Topografie

Oschatz liegt im Tal der Döllnitz in insgesamt hügeligem Terrain. Der Collmberg mit 313 m Höhe befindet sich unweit der westlichen Stadtgrenze. Größere Höhenunterschiede von ca. 50 m befinden sich aber auch im zentraleren Stadtgebiet z. B. an der Dresdener Str., der Heinrich-Mann-Str. und Am Zschöllauer Berg. Diese können Barrieren für den Radverkehr darstellen. Die Gefälle sind jedoch größtenteils moderat. Hinsichtlich der zunehmenden Verbreitung von E-Bikes und Pedelecs verlieren topografische Hindernisse zwar an Bedeutung. Um Radfahrende zu schützen, die an Anstiegen langsamer fahren, besteht hier dennoch ein besonderer Bedarf an getrennten Radverkehrsanlagen.



Abbildung 7: Steigung auf der Heinrich-Mann-Straße

4.2 Verkehr in Oschatz

Öffentlicher Verkehr

Oschatz verfügt aktuell über einen aktiven Bahnhof für den Schienenverkehr sowie die **Schmalspurbahn „Döllnitzbahn“** zwischen **Oschatz und Mügeln**. Der Hauptbahnhof befindet sich ca. 1,5 km nördlich der Innenstadt. Von hier aus verkehren jeweils stündlich die **RE 50 nach Leipzig und Dresden** sowie die **S 3 nach Leipzig/Halle**. Schwerpunkte des ÖPNV bilden der Hauptbahnhof und der Busbahnhof im Stadtzentrum. Im Busbahnhof bündeln sich die Stadtbuslinien und Regionalverkehrslinien, die die größeren Orte der Umgebung anbinden. Die Fahrradmitnahme ist in Bussen und Bahnen kostenlos.



Abbildung 8: ÖPNV-Netz in Oschatz, Quelle: MDV

Straßenverkehrsnetz

Der Straßenverkehr wird in Oschatz über ca. 56 km Hauptverkehrsstraßen abgewickelt. In kommunaler Baulast befinden sich davon jedoch lediglich die Theodor-Körner-Straße, die Venissieuxer Straße, die Friedensstraße, die Freiherr-vom-Stein-Promenade, die Eichstäd-Promenade sowie die Kirschallee (Leuben) mit insgesamt ca. 4,5 km Länge. Auf dem Großteil der Straßen, nämlich B 6, S 28, S 29, S 30, S 31, S 38 sowie sieben Kreisstraßen hat die Stadt keine Planungs- und Bauhoheit für Fahrradinfrastruktur. Dies macht für die Konzeption des Radverkehrsnetzes einen intensiven Austausch mit den zuständigen Baulastträgern notwendig.



Abbildung 9: Übersicht der Hauptverkehrsstraßen in Oschatz, nach Straßenklasse

Verkehrsbelastung durch Kfz

Aus Sicherheitssicht sind Konflikte mit Kraftfahrzeugen die größte Gefahr für Radfahrende. In Oschatz konzentriert sich der Kfz-Verkehr auf der Ortsdurchfahrt der B 6, die direkt durch das Stadtzentrum führt und somit auch für den Radverkehr von zentraler Verbindungsfunktion ist. Weitere zentrale Hauptverkehrsstraßen weisen ebenfalls erhebliche Verkehrsbelastungen zwischen 5.000 und 10.000 DTV auf. Eine Besonderheit ist der hohe Anteil des Schwerververkehrs um 10 Prozent auf maßgeblichen innerstädtischen Abschnitten

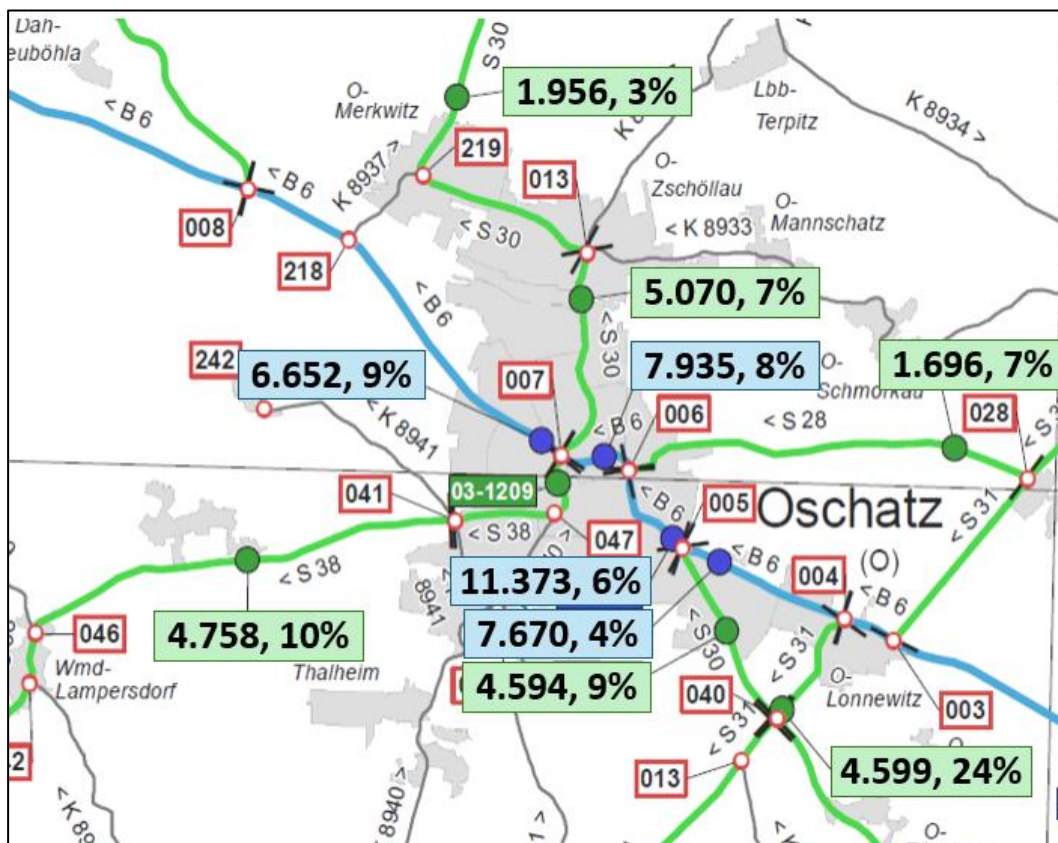


Abbildung 10: Verkehrsmengenkarte DTV mit Schwerverkehrsanteil in Prozent für Bundesstraße B 6 und Staatsstraßen, 2021, Quelle: LIST

Geschwindigkeiten

Auf den Hauptverkehrsstraßen ist überwiegend Tempo 50 als Höchstgeschwindigkeit zugelassen. Ausnahmen sind z. T. kurze Abschnitte auf folgenden Straßen:

- S 30 zwischen Bahnhof und Zschöllau
- S 30 Lindenstraße Merkwitz (für LKW)
- S 30 Bahnhofstraße Bereich Schule
- S 31 Ortsdurchfahrt Lonnewitz (teilweise)
- K 8933 Ortsdurchfahrt Schmorkau
- K 8937 Erich-Weinert-Straße Merkwitz Ortsdurchfahrt (teilweise)
- K 8940 Heinrich-Mann-Straße Altoschatz Bereich Rosenthalschule
- K 8940 Hauptstraße Limbach Ortsdurchfahrt
- K 8941 Hermann-Scheibe-Straße Bereich Bahnübergang Altoschatz

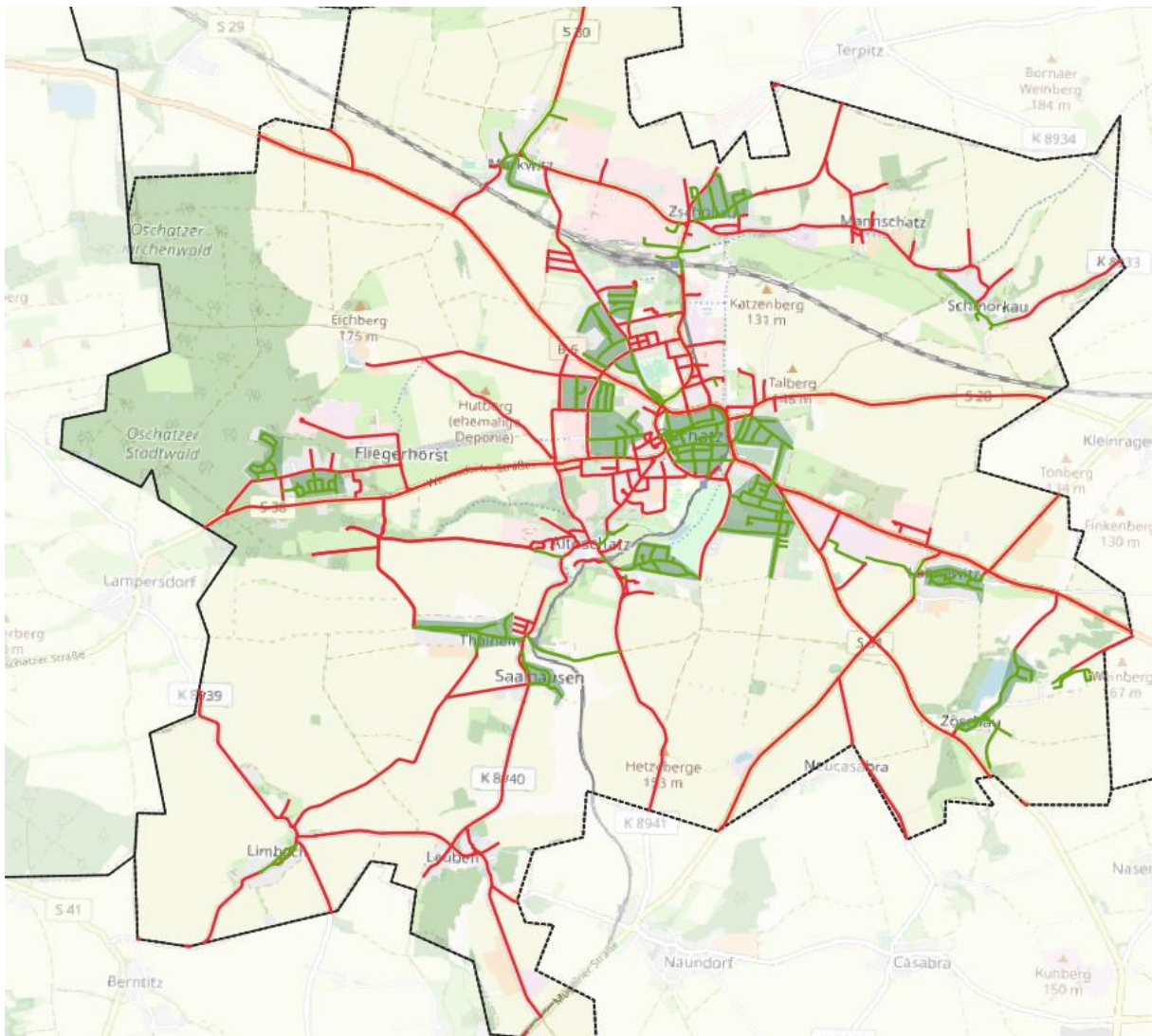
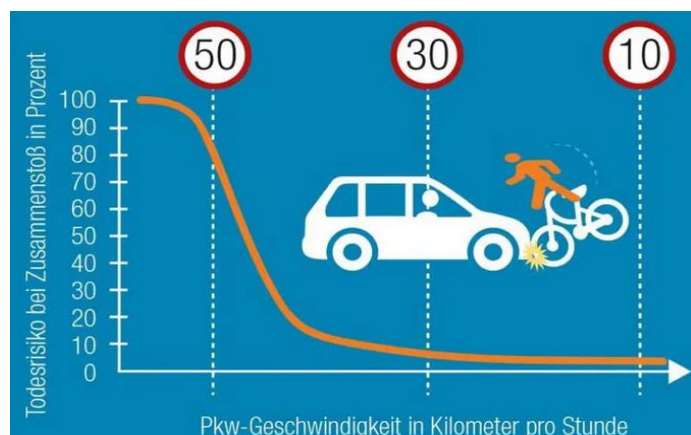


Abbildung 11: Übersicht der aktuell zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten in Oschatz: rot: Tempo 50 und höher, grün: Tempo 30 und niedriger

Die Fahrgeschwindigkeit hat eine enorme Bedeutung für das Verletzungsrisiko von Radfahrenden bei Unfällen mit Kfz. Bei Tempo 30 können Gefahren besser erkannt werden, Der Anhalteweg wird kürzer, Unfallfolgen sind leichter. Die Überlebenschancen für Radfahrende bei einem Zusammenprall mit einem Fahrzeug mit Tempo 50 liegen lediglich bei 20 bis 30 Prozent. Bei Tempo 30 steigen die Chancen auf 90 Prozent. Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit kann Leben retten und entsprechende Anordnungen an Bedarfsstraßen(-abschnitten) sollten geprüft werden.

Abbildung 12: Das Risiko eines Verkehrsunfalls mit Todesfolge abhängig von Kfz-Geschwindigkeiten (Quelle: VCÖ)



4.3 Radverkehr in Oschatz

Quellen und Ziele des Radverkehrs

Ziel einer Netzkonzeption für den Radverkehr ist es, die Orte, an denen ein Weg beginnt und jene, an denen die Wege enden, möglichst sinnvoll miteinander zu verknüpfen. Aus Sicht des Radverkehrs wichtige zu betrachtende sogenannte Quellorte sind in Oschatz Wohngebiete der Stadtteile, die verteilten Ortsteile, der Bahnhof sowie der Busbahnhof, aber auch Orte in angrenzenden Kommunen.

Die Zielorte des (Rad-)Verkehrs sind Arbeitsplatzschwerpunkte wie Gewerbegebiete, Einkaufsstandorte, Bildungseinrichtungen, Sportanlagen sowie Freizeitziele.

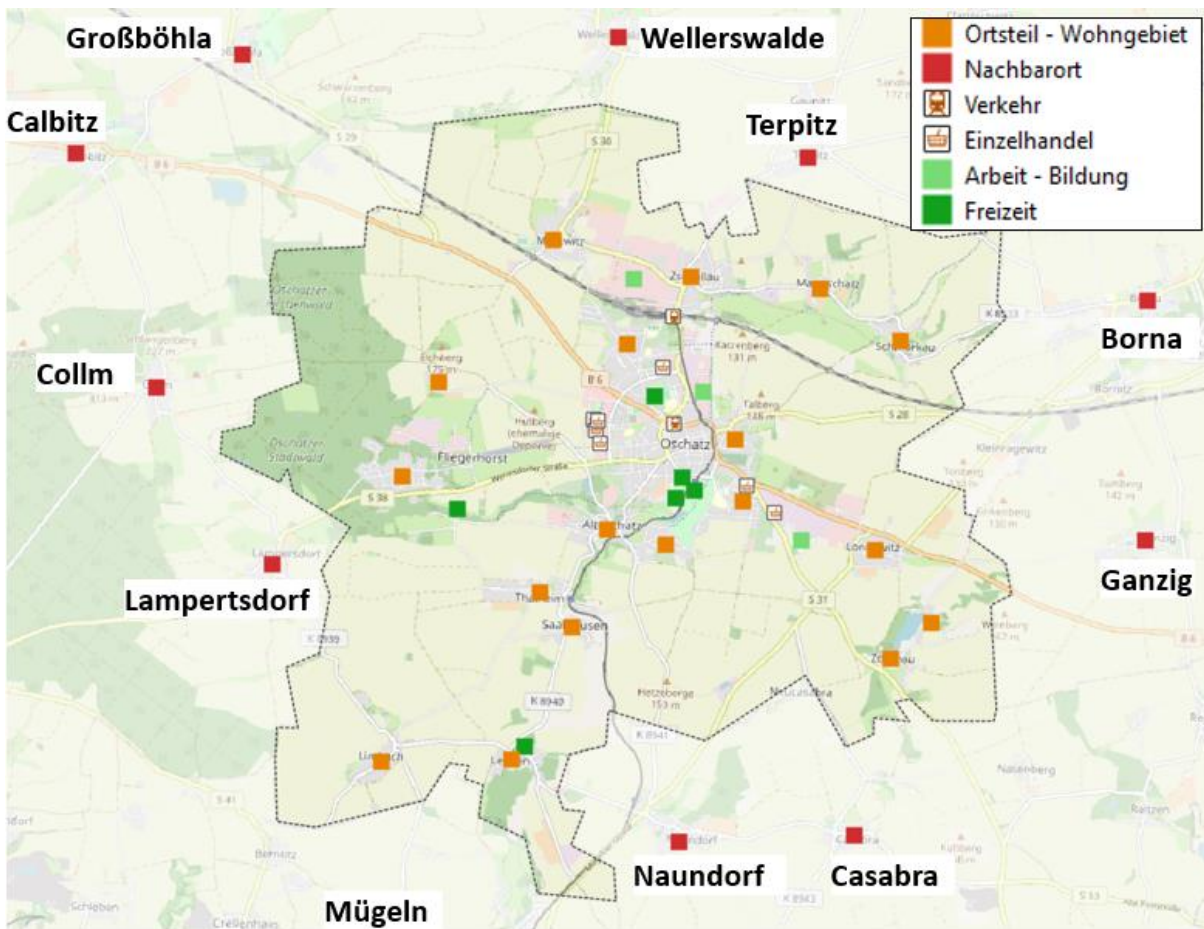


Abbildung 13: Übersicht Quell- und Zielorte für den Radverkehr in Oschatz und Umgebung

Sensible Einrichtungen

Sogenannte Sensible Einrichtungen sind Kitas, Schulen jeder Art, Seniorenheime, Kliniken und andere Gesundheitseinrichtungen.

Diese Orte werden frequentiert von Personengruppen, die, z. B. aufgrund ihres Alters oder Gesundheitszustandes, besondere Anforderungen an Verkehrssicherheit haben. Daher besteht ein Anlass für verkehrsberuhigende Maßnahmen an den Straßen, die diese Einrichtungen erschließen. In der Regel kommen solche verkehrsberuhigenden Maßnahmen auch der Attraktivität und Sicherheit des Radverkehrs zugute.

Ein weiterer Grund, sensible Einrichtungen zu betrachten, ist, dass Sie häufig Zielorte sind, z.B. für Schüler:innen, Besucher:innen von Patient:innen oder Personal. Somit ist eine gute Wegeanbindung, aber auch sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vor Ort sicherzustellen. Vorbilder insbesondere für die Sicherheit rund um Schulen finden sich in Initiativen für autofreie Schulstraßen bzw. Schulzonen in Paris, Wien oder Berlin.

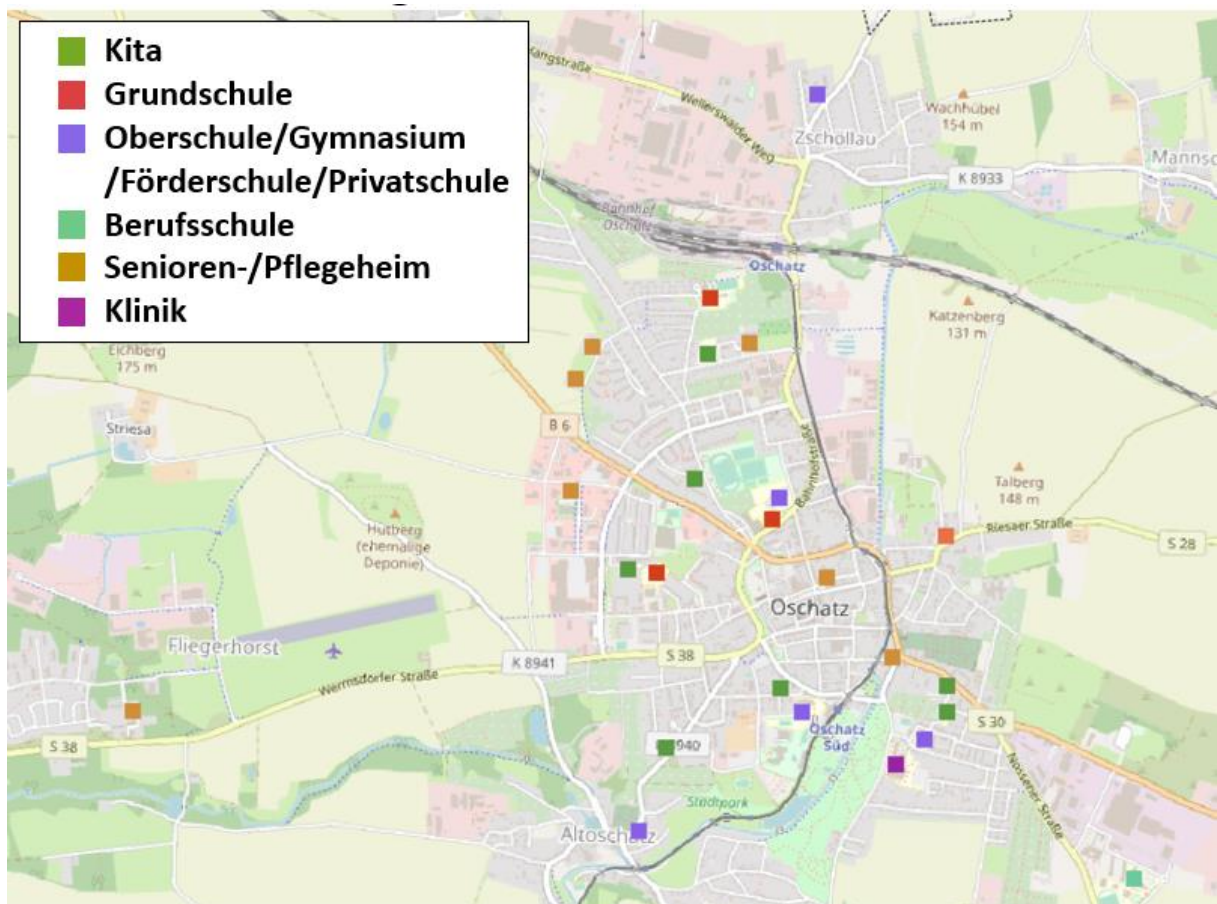


Abbildung 14: Übersicht der sensiblen Einrichtungen in Oschatz

Zusammenfassung:

Oschatz hat eine kompakte Kernstadt, die zahlreiche Quellen und Ziele auf kurzen Wegen verbindet und somit ideal für den Radverkehr ist. Trotz gewisser Höhenunterschiede lassen sich die meisten Wege ohne große Steigungen zurücklegen. Die touristischen Radrouten verlaufen grob in West-Ost-Richtung.

Befragungen zum Radverkehr: ADFC-Fahrradklima-Test 2022

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 116 Teilnehmenden hat die Stadt Oschatz 2022, neben über 1.100 weiteren Kommunen, am Fahrradklima-Test teilgenommen. Mit einer Gesamtnote von 4,0 befindet sich Oschatz im Mittelfeld der Ortsgrößenklasse bis 20.000 Einwohner und liegt leicht unter dem Durchschnitt (3,9). Unter den 24 sächsischen Städten der Ortsklasse belegt Oschatz den neunten Rang.

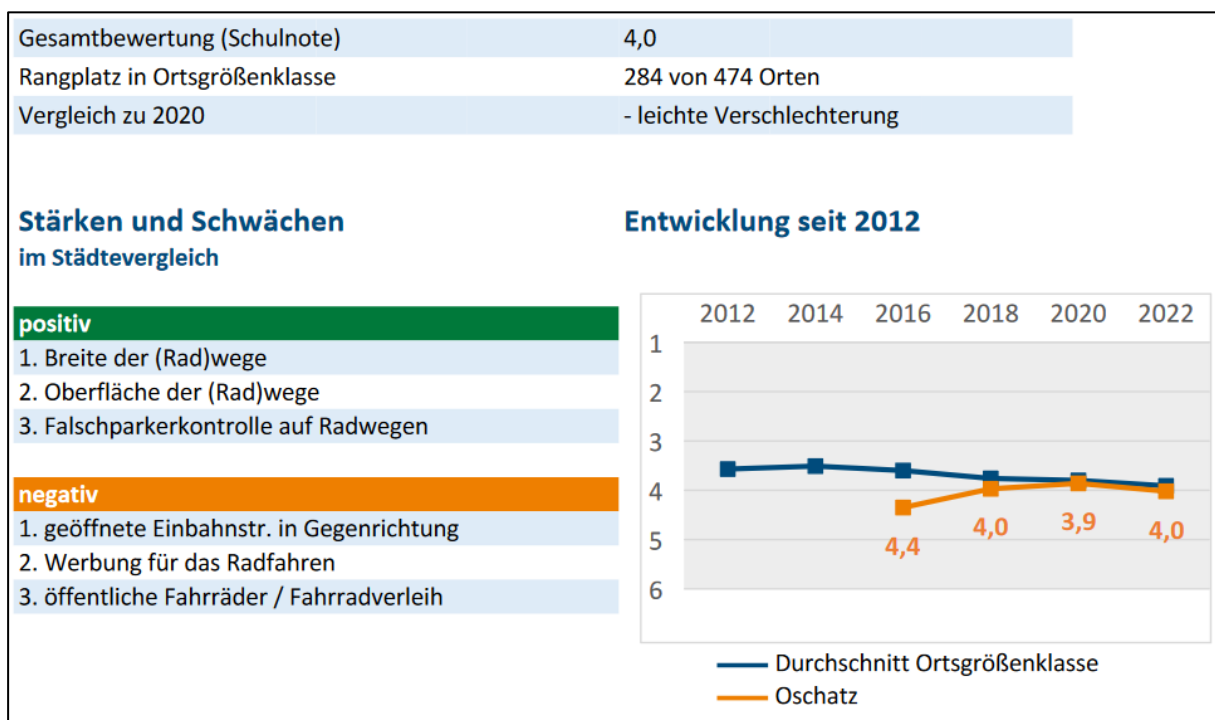


Abbildung 15: Übersicht der Ergebnisse für Oschatz beim Fahrradklima-Test (Quelle: ADFC)

Im Vergleich zu anderen Städten wurden die Breiten sowie die Oberflächen der Wege und die Falschparkerkontrolle 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 (2,9), Radfahren durch Alt und Jung (3,2) sowie das Zügige Radfahren (3,3) vorn. Die Fahrradmitnahme im Öffentlichen Verkehr (4,6), Werbung für das Radfahren (4,9) und Öffentliche Fahrräder (5,2) schnitten am schlechtesten ab.

Ebenfalls erfragt wurde, welche Themen besonders wichtig sind. Ganz oben stehen die Themen Sicherheitsgefühl, Hindernisse auf Radwegen und Konflikte mit Kfz. Als eher unwichtig werden dagegen Aktionen und Kampagnen, die Medienberichterstattung und öffentliche Fahrräder betrachtet.

Stärken und Schwächen

... in der Einzelbewertung³

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

Stärken



Schwächen

... im Vergleich zu ähnlichen Orten⁴

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

Abbildung 16: Gesamtübersicht der Stärken und Schwächen (Quelle: ADFC)

Verkehrssicherheit und Unfallanalyse

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 Oschatz 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.

Von 2016 bis 2021 wurden in Oschatz 84 Unfälle mit Beteiligung des Radverkehrs registriert. Anhand der Verortung der Unfälle wird sichtbar, dass sich der **Großteil der Radverkehrsunfälle auf Hauptverkehrsstraßen 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 Radfahrende 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. Jedoch sind als **Straßen mit mehreren registrierten Unfällen die B 6 im Bereich des Promenadenrings, die Bahnhofstraße und die Venis-sieuxer Straße** zu nennen.

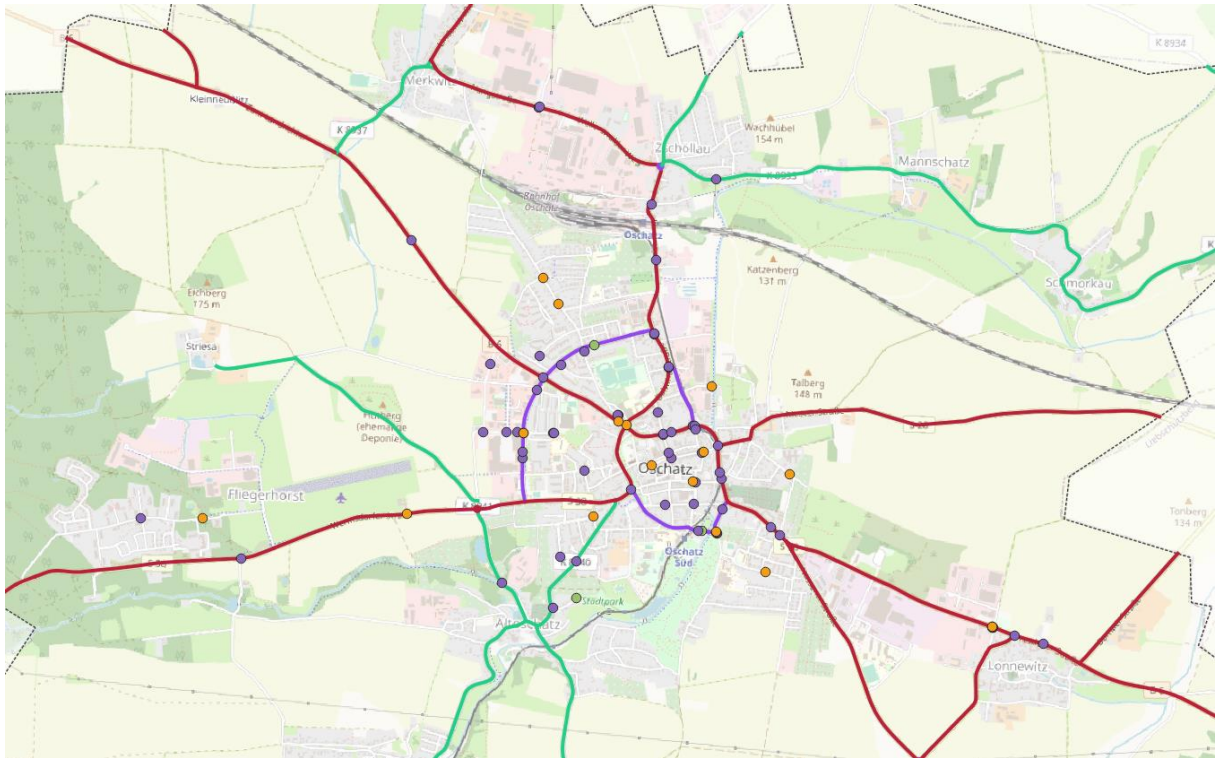


Abbildung 17: Verteilung der Radverkehrsunfälle mit Verletzten von 2016 bis 2021 sowie hervorgehobene Hauptverkehrsstraßen im zentralen Stadtgebiet

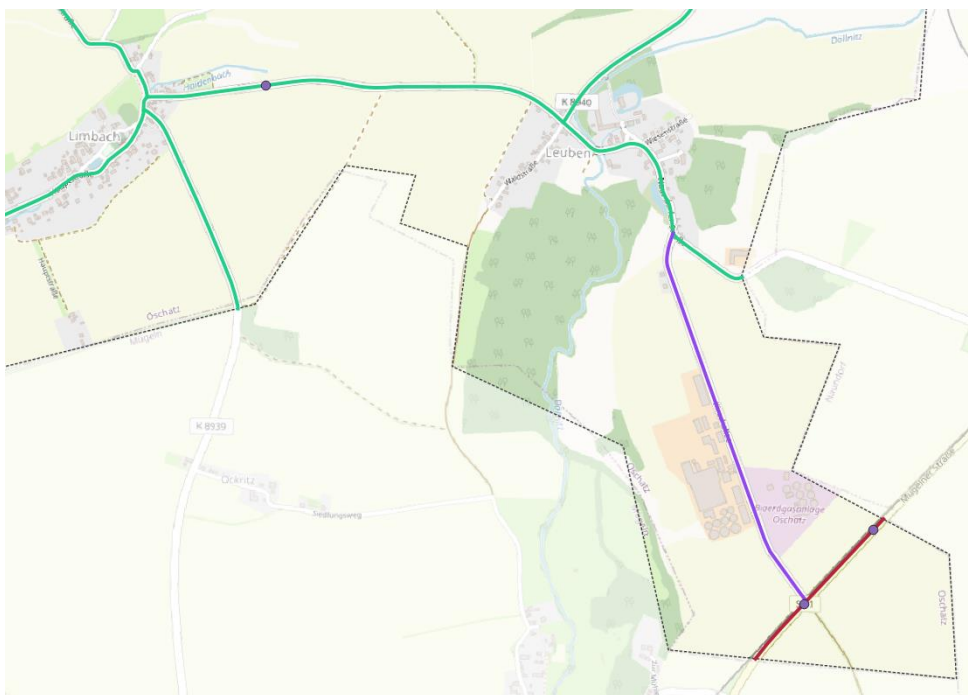


Abbildung 18: Verteilung der Radverkehrsunfälle mit Verletzten von 2016 bis 2021 sowie hervorgehobene Hauptverkehrsstraßen im südlichen Stadtgebiet

4.4 Bestandsaufnahme der Radverkehrsinfrastruktur in Oschatz

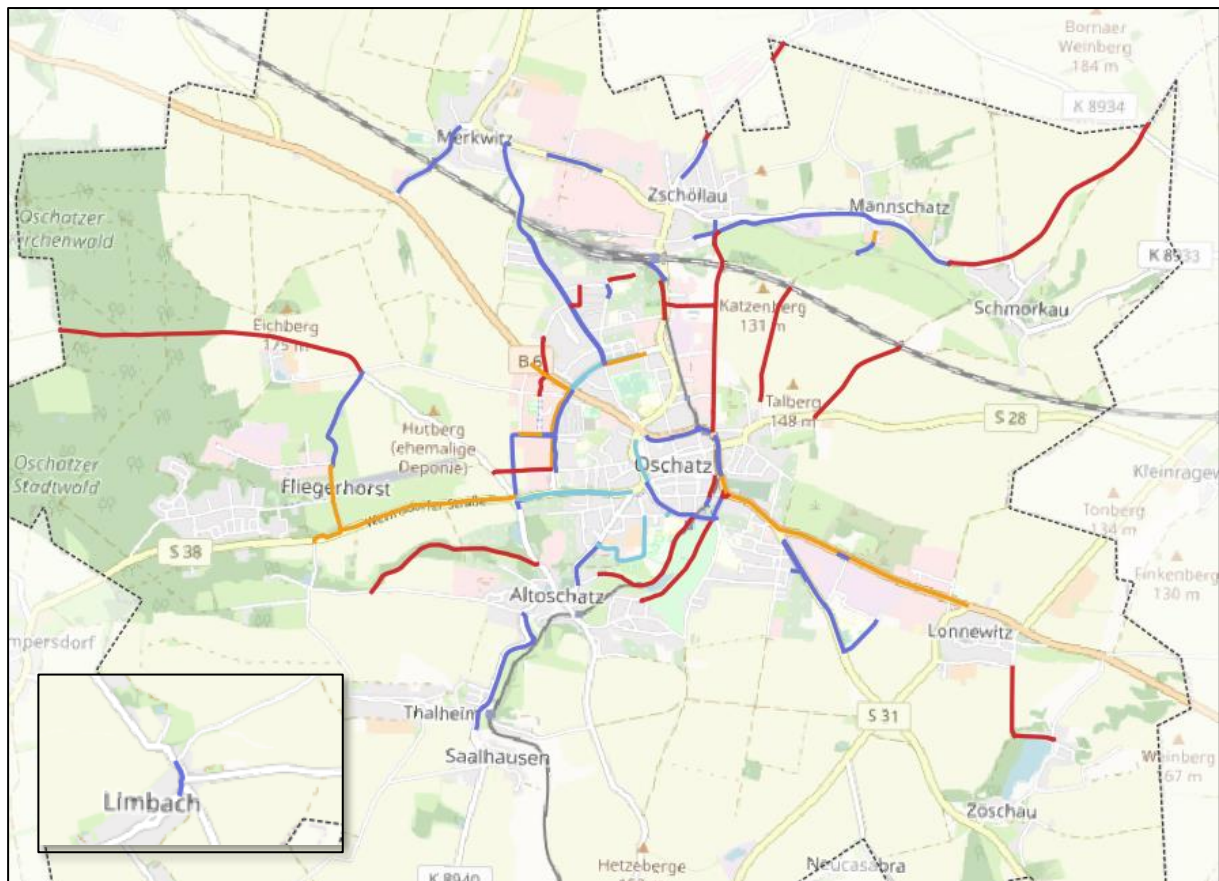
Radverkehrsanlagen im Bestand

Um einen Überblick über die vorhandene Infrastruktur zu erhalten, wurden die gesamten Radverkehrsanlagen im Bestand in der Analyse erfasst. Die RVA wurden anhand der Führungsform differenziert.

Dabei fällt auf, dass an kommunalen Straßen häufiger RVA existieren als an klassifizierten Straßen. Auf dem überwiegenden Teil der Hauptverkehrsstraßen wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt, häufig mit hohen Schwerverkehrsanteilen. Dies ist unbefriedigend angesichts des Anspruchs, Radfahren für alle Gruppen sicher zu gestalten. Viele dieser Straßen sind zudem aktuell alternativlos als Verbindung zwischen Quell- und Zielorten (z. B. Bahnhofstraße, Riesaer Straße, Wellerswalder Weg, Am Steinbruch).

- An Straßen überwiegt die Führung als gemeinsame Geh- und Radwege. Die Breiten dieser Wege sind nicht immer den Konventionen entsprechend ausreichend ($\geq 2,50$ m), was zu Konflikten zwischen Radfahrenden und Fußgänger:innen führen kann (Promenade, Nossener Straße, Wellerswalder Weg).
- Markierte Radfahrstreifen oder Schutzstreifen existieren in Oschatz aktuell nicht.
- Ein großer Anteil der Radwege führt aktuell insbesondere zwischen der Kernstadt und Ortsteilen auf selbständigen Wegen. Hier besteht keine Unfallgefahr mit Kfz, weshalb diese Führungsform grundsätzlich positiv zu bewerten ist. Hier bestehen teilweise Mängel in der Oberflächenqualität (z. B. Gadegastweg nördlich der Bahnstrecke).
- Insbesondere im ländlichen Gebiet westlich der Kernstadt sind gut ausgebaute, aber ruhige Ortsverbindungsstraßen, die für den Radverkehr gut geeignet sind (Wüstes Schloss - Thalheim - Limbach).
- Ein gutes Beispiel für fahrradfreundliche Lösungen in den Ortsteilen ist der Kleine Weg in Limbach, der parallel zur K 8940 verkehrsberuhigt durch den Ort führt.

Zusammenfassung: Insgesamt ist das Bestandsnetz als lückenhaft zu bewerten. Vor allem in kritischen innerstädtischen Knoten (Leipziger Platz, Miltitzplatz) aber auch Ortsdurchfahrten (Altoschatz, Lonnewitz) fehlen konsequente Lösungen, wodurch ein großes Gefahrenpotenzial besteht.



— Selbständiger Radweg	13 km
— Straßenbegleitender Radweg	5,6 km
— Gehweg Rad frei	3,1 km
— Gemeinsamer Geh-/Radweg	13 km
Schutzstreifen	0 km
Radfahrstreifen	0 km

Abbildung 19: Gesamtübersicht der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur in Oschatz

Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen

Der Großteil der 56 km Hauptverkehrsstraßen liegt nicht in der Baulast der Stadt Oschatz, sondern beim Freistaat oder Landkreis. Diese 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 (S 30 Bahnhofstraße, S 31 Lonnewitz, S 30 Merkwitz). Die klassifizierten Straßen sind häufig hochgradig mit KFZ-Verkehr belastet und gleichzeitig nicht mit RVA ausgestattet. Für viele Radverkehrsverbindungen sind diese Straßen jedoch alternativlos. Dies betrifft zum einen anbaufreie Abschnitte, zum anderen auch bedeutende Straßen(-abschnitte) und Knoten im zentralen Stadtgebiet. Aufgrund der zulässigen Geschwindigkeiten und hoher Verkehrsmengen sollten diese Straßen in der Regel Radverkehrsanlagen aufweisen. Tatsächlich sind lediglich 14 km der Hauptverkehrsstraßen mit RVA ausgestattet. Daher werden klassifizierte Straßen mit Handlungsbedarf für RVA als Schwerpunkt betrachtet.

Die Legitimität einer Führung im Mischverkehr wird durch das Verkehrsaufkommen (insbesondere Schwerlastverkehr), den Querschnitt sowie den Zustand der Straße limitiert. Durch die Anlage von straßenbegleitenden Radwegen können sichere und komfortable Alternativen zum Mischverkehr geboten werden. Für ihre Bedarfsermittlung und den Bau ist für die Bundes- und Staatsstraßen das Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV) zuständig. Mittels einer Multikriterienanalyse werden Bedarfsmeldungen bewertet, um diese hinsichtlich der Umsetzung zu priorisieren. Dies wurde zuletzt im Rahmen der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2014 durchgeführt. Alle Radverkehrsmaßnahmen an Bundes- und Staatsstraßen der höchsten Priorität (Klasse A) der Radverkehrskonzeption 2014 im Umfang von rund 540 km befinden sich in Planung oder im Bau bzw. sind bereits realisiert. Abschnitte der Priorität B sind aller Voraussicht nach erst nach 2025 möglich. Bei Abschnitten in der letzten Prioritätsstufe C ist eine Umsetzung aktuell nicht vorgesehen.

Bestand an vorbildlichen Radwegen an HVS: Beispiele in Oschatz



Abbildung 20: Venissieuxer Straße



Abbildung 21: Dresdener Straße



Abbildung 22: Wermsdorfer Straße

Fehlende oder mangelhafte Radwege an HVS: Beispiele



Abbildung 23: Wermsdorfer Straße (S 38): gefährliche Überführung in Mischverkehr, hoher Schwerverkehrsanteil, potenziell ausreichend Platz für RVA bei Entnahme des Kfz-Parkens



Abbildung 24: Dresdener Straße (B 6) Höhe Riesaer Straße: Radweg endet, Weiterführung als gemeinsamer Geh- und Radweg. Gefahr durch Bushaltestelle rechts der Radfart, Beginn des Zweirichtungsrads mit entsprechendem Querungsbedarf für in südlicher Richtung Radfahrende



Abbildung 25: Promenade (B 6): zu schmaler gemeinsamer Geh- und Radweg, unklare Führung an Knoten, keine RVA auf der nördlichen Straßenseite



Abbildung 26: Bahnhofstraße (S 30): alternativlos zur Erschließung des Bahnhofs mit dem Fahrrad, Belag v. a. in Randbereichen mangelhaft, keine sichere Querung zum Radweg Dreibrückenweg vorhanden, Gefahren durch die Bedeutung als Nord-Süd-Achse für den Schwerverkehr.



Abbildung 27: Hangstraße: einzige Verbindung zwischen Zschöllau und Merkwitz, gemeinsamer Geh- und Radweg endet ohne sichere Fortführung, Radweg beginnt erst wieder auf Höhe Einfahrt Matratzenfabrik, ungeschützter Seitenwechsel nötig



Abbildung 28: Ernst-Schneller-Straße (S 30): direkte Verbindung zwischen Lonnwitz und Naundorf, sehr hoher Schwerverkehrsanteil, besondere Gefahrenstellen in der Ortsdurchfahrt ohne Geh- und Radwege, Böschung und Graben direkt am Fahrbahnrand

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.

Promenade / Lutherstraße

Die Führung für Radfahrende ist an diesem zentralen und für den Radverkehr in alle Richtungen bedeutungsvollen Knoten unklar. Vielfach ist das Benutzen der Fußgängerfurt zum Queren der Promenade zu beobachten, was auf eine gefühlte Unsicherheit bei der gemeinsamen Benutzung der Fahrbahn schließen lässt. Zum Erreichen der Schulen am Ende der Lutherstraße ist dieser Knoten insbesondere für die sensible Zielgruppe der Schulkinder eine Schlüsselstelle.



Abbildung 29: Knotenpunkt Promenade / Lutherstraße

Miltitzplatz

Der Miltitzplatz ist von großer Bedeutung für den Schwerverkehr, der hier direkt an der Grenze der Altstadt entlang der Staatsstraße geführt wird. Die Hauptbeziehung aus Radverkehrssicht besteht jedoch zwischen der Wermisdorfer Straße und der Altoschatzer Straße, also der Altstadt. Die nötige Querung ist bisher nicht sicher, zumal die Fahrbahnbreiten auf der S 38 in dem Bereich keine Markierung von Radverkehrsanlagen ermöglichen. Eine Kreisverkehrslösung wurde in der Vergangenheit bereits vom Stadtrat abgelehnt.



Abbildung 30: Miltitzplatz

Leipziger Platz

Der Leipziger Platz ist die Kreuzung von B 6 und S 30 bzw. S 38 mit einer sehr hohen Kfz-Verkehrsbelastung. Radverkehrsanlagen sind aktuell nicht vorhanden. Zum Erreichen der Altstadt und der Schulen an der Bahnhofstraße sowie weiterer Ziele ist der Knoten jedoch aus diversen Richtungen, z. B. von der Merkwitzer Straße kommend, alternativlos. Aufgrund seiner Verbindungsfunktionen und der Gefahrenpotenziale insbesondere durch den hohen Schwerverkehrsanteil ist eine Verbesserung der Radverkehrsbedingungen dringend zu verwirklichen.



Abbildung 31: Leipziger Platz

Dresdener Straße / Nossener Straße

Die Hauptstraßen B 6 und S 30 kommen hier zusammen. Die sichere Ein- und Ausfahrt in die S 30 ist nötig zum Erreichen der Siedlung am Wasserturm, des Berufsschulzentrums, des KGV Oschatz Süd und des Gewerbegebiets mit diversen Einzelhandelsgeschäften. Insbesondere vom Radweg an der B 6 kommend in die S 30 hinein ist die Führung (und die Weiterführung auf der Strecke) unklar. Zunächst ist eine Querung der B 6 nötig, anschließend muss auch die S 30 gequert werden, um auf die stadtauswärtige Fahrtrichtungsseite zu gelangen. Der zu schmale gemeinsame Geh- und Radweg beginnt erst hinter der Einmündung der Straße Am Wasserturm. Auch aus der S 30 hinaus ist die Radverkehrsführung nicht gesondert gelöst.



Abbildung 32: Dresdener Straße / Nossener Straße

Zusammenfassung: Die Sicherheit für Radfahrende auf Hauptverkehrsstraßen im Kernstadtgebiet ist an vielen Stellen nicht durch separate Führung gewährleistet. Für ein lückenloses Netz fehlt auch 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. Dies betrifft Straßen, die überwiegend der Erschließung von Wohn- und Gewerbegebieten dienen und die in der Baulast 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 der 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 Rudolf-Breitscheid-Straße, die Nordstraße oder den nördlichen Abschnitt der Lutherstraße.



Abbildung 33: Kreischaer Straße: Tempo 30 ermöglicht das sichere Radfahren im Nebennetz



Abbildung 34: Lutherstraße: unverhältnismäßig breite Fahrbahn (ca. 7 m) und gerader Verlauf verleiten Kfz zum Rasen, keine Verkehrsberuhigung durch Tempo 30

Einbahnstraßen

Grundsätzlich soll der Radverkehr Einbahnstraßen in beiden Richtungen nutzen können, sofern Sicherheitsgründe nicht dagegensprechen (Kapitel 7.1 ERA).

Die meisten Einbahnstraßen befinden sich in Oschatz in der Altstadt. Die Situation in der Altstadt wird in dem entsprechenden Kapitel (Seite 41/42) ausführlich beschrieben.

Darüber hinaus sind die Gartenstraße, die Härtwigstraße und die Dornstraße jeweils an der Bahnhofstraße, sowie sie die Stübelstraße bzw. Lazerstraße aktuell nicht für den Radverkehr in beiden Richtungen legal befahrbar. Die Verkehrsstärken und die Längen der Straßen sind gering, Fahrbahnbreiten sind ausreichend bzw. sind Ausweichmöglichkeiten für einen Begegnungsfall vorhanden. Dies spricht grundsätzlich für die Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung. Einzig die zulässige Höchstgeschwindigkeit, die hier nicht auf 30 km/h beschränkt ist, ist ein Hinderungsgrund.



Abbildung 35: Gartenstraße - Nebenstraße ohne Tempo 30 und Einbahnstraßenöffnung



Abbildung 36: Stübelstraße/Lazerstraße - Nebenstraße ohne Tempo 30 und Einbahnstraßenöffnung

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

Eigenständige Radwege

Eigenständige Radwege sind Wege, die unabhängig des bestehenden Straßennetzes verlaufen. Diese 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 und kein Unfallpotenzial mit Kfz bergen.

Im Oschatzer Stadtgebiet finden sich bereits zahlreiche solcher Wege in einem guten baulichen Zustand. Hinzu kommen jedoch etliche unausgeschöpfte Potenziale an Wegen, die durch eine Belagsverbesserung oder einen Ausbau einen großen Gewinn für das Radverkehrsnetz bieten könnten. Dies betrifft insbesondere Radialen zwischen der Kernstadt und den Ortsteilen, wie den Pappelschacht, aber auch mögliche Verbindungen zwischen den Ortsteilen, wie den Feldweg zwischen Striesa und B 6 Abzweig Merkwitz.

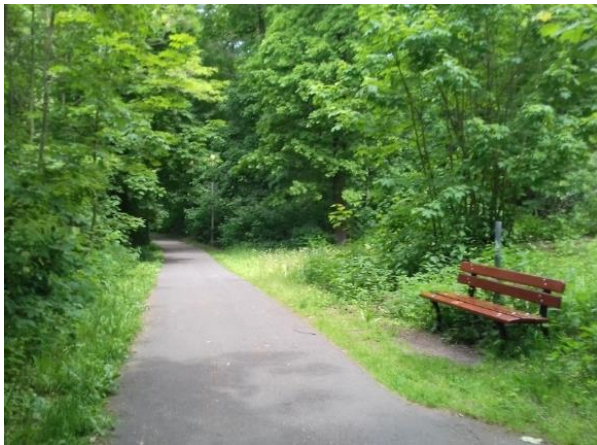


Abbildung 37: Stadtpark: Befestigte Radwege zwischen Stadtzentrum und Kleinformst mit guter Qualität

Abbildung 38: Am Langen Rain: Befestigte Radwege mit guter Qualität und touristischer Radwegweisung



Abbildung 39: Am Entenfang/Promenade gut ausgebauter Radweg (Dreibrückenweg) in Richtung Norden, Zufahrt jedoch über Trampelpfad

Abbildung 40: Pappelschacht Schmorkau: Wichtige Verbindungsfunktion, aktuell jedoch nicht zum Radfahren geeignet



Abbildung 41: Feldweg Hermann-Scheibe-Straße zwischen K 8941 und S 31: mäßige Oberflächenqualität

Touristische Radrouten

Durch Oschatz führen mehrere beschilderte touristische Radrouten, die auch im SachsenNetz Rad (SNR) als regionale Hauptradrouten enthalten sind.

Die Mulde-Elbe-Radroute („MER“, SNR II-05) durchquert das Stadtgebiet in West-Ost-Richtung.

Die Döllnitztal-Radroute (II-51) verbindet das Oschatzer Zentrum über Mügeln mit Wernsdorf.

Der RIO-Radweg führt als Landkreisroute von Oschatz nach Riesa. Er ist auf dem Oschatzer Stadtgebiet ausgebaut, in den Nachbarkommunen jedoch nicht. Die Route ist die Anbindung von Oschatz an den Elberadweg.

Die Mulde-Elbe-Radroute verläuft größtenteils auf eigenen, gut ausgebauten Wegen. Die anderen beiden Radrouten verlaufen zum Teil auf Kreisstraßen im Mischverkehr, was unter Verkehrssicherheitsaspekten kritisch zu bewerten ist. Die Döllnitztal-Radroute verläuft ab Altoschatz bis Leuben auf der K 8940 und der RIO-Radweg verläuft ab Schmorkau auf der K 8933.

Das Sachsen-M verbindet Oschatz als beschilderte Rundroute mit über 200 km Länge mit zahlreichen Städten des Landkreises Nordsachsen, des Landkreises Leipzig und der Stadt Leipzig.

Auch in mehreren teils engen Ortsdurchfahrten existieren keine gesonderten Radverkehrsanlagen oder Verkehrsberuhigungen.

Alle Routen durchqueren die Altstadt oder beginnen/enden in dieser. Das Einbahnstraßensystem sorgt hier für indirekte Streckenverläufe und verschiedene Routen stadtaus- bzw. einwärts.



Abbildung 42: Auszug SachsenNetz Rad (Quelle: Radverkehrskonzeption 2019 Sachsen)

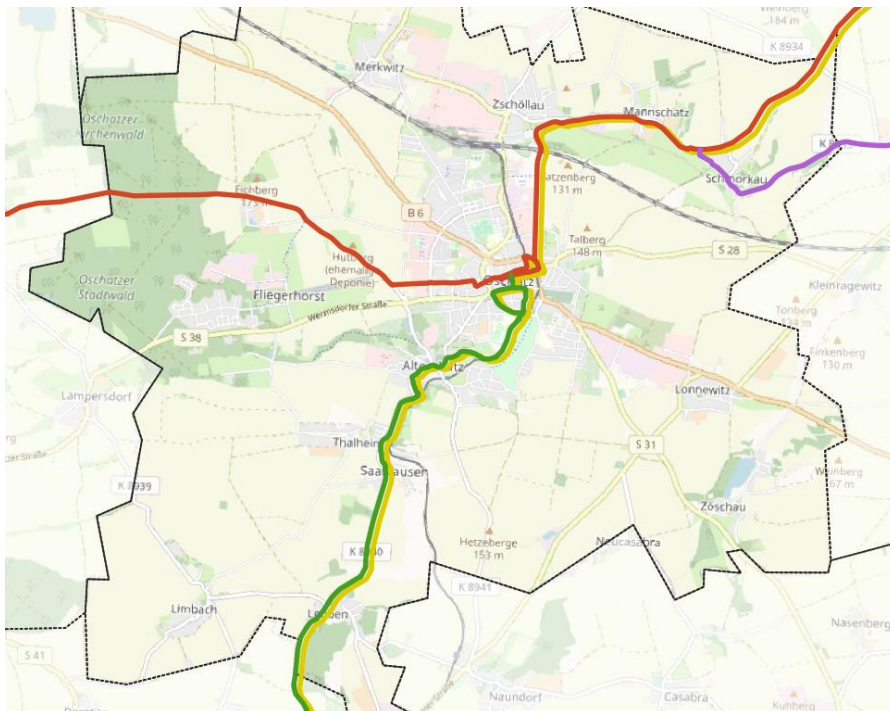


Abbildung 43: Verläufe der bestehenden touristischen Radrouten in Oschatz: grün: Döllnitztal-Radroute, rot: Mulde-Elbe-Radroute, violett: RIO-Radweg, gelb: Sachsen-M

Zusammenfassung Mängel der touristischen Radrouten

- Verläufe teilweise auf Kreisstraßen ohne RVA
- Ortsdurchfahrten ohne RVA
- Tafeln alter Verlauf MER noch vorhanden
- Altstadt: Verwirrung durch Wegweisung und Einbahnstraßen



Abbildung 44: *Mulde-Elbe-Radroute (Mannschatz)*

Abbildung 45: *Mulde-Elbe-Radroute (Striesa)*



Abbildung 46: *Döllnitztal-Radweg (Saalhausen): Ortseinfahrt ohne Verkehrsberuhigung*

Abbildung 47: *RIO-Radweg (Schmorkau): Ortsdurchfahrt ohne Verkehrsberuhigung*

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.

Fokus Altstadt

Die Oschatzer Altstadt ist ein zentraler Zielort des Radverkehrs. In ihr liegen zahlreiche Ziele, wie öffentliche Einrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten, Sehenswürdigkeiten usw. Gleichzeitig ist die Altstadt auch Wohnort vieler Menschen und somit eine Quelle für Radverkehr. Darüber hinaus führen Wege aus vielen Richtungen durch die Altstadt hindurch zu Zielen in umliegenden Stadtteilen. Sie hat also für den Radverkehr eine herausragende Bedeutung. Mehrerer aktuell für den Radverkehr noch unsichere Abschnitte des Promenadenrings machen die Durchquerbarkeit der Altstadt noch wichtiger.

Die Fußgängerzone um den Neumarkt ist für den Radverkehr freigegeben.

Der Verkehr in der Altstadt ist geprägt durch ein **Einbahnstraßensystem**, welches den Durchgangsverkehr von Kfz größtenteils unterbindet und gemeinsam mit der Tempo-30-Zonenregelung eine erfolgreiche Verkehrsberuhigung darstellt. Das Einbahnstraßensystem ist jedoch an mehreren Stellen für

den Radverkehr hinderlich und unattraktiv. Es entstehen z. T. große Umwege durch für den Radverkehr nicht freigegebene Gegenrichtungen. Insbesondere fehlt eine Netzverbindung von der Altstadt kommend in Richtung der B 6 Dresdener Straße. Damit wird dieser Verkehr bei regelgerechter Fahrweise im Mischverkehr über die B 6 um die „halbe“ Innenstadt geleitet. Es wird gemutmaßt, dass Menschen im Alltag dennoch mit dem Fahrrad entgegen der freigegebenen Richtung fahren.

Der Umbau der Verkehrsflächen im Zuge der aufwendigen Sanierung der Altstadt war kostspielig. Erneute Umbaumaßnahmen sind daher nicht realistisch, Lösungen müssen bestandsnah, möglichst in Form von Verkehrsorganisatorischen Anordnungen gefunden werden.

Eine naheliegende Lösung ist die **Freigabe von ausgewählten Einbahnstraßen** für den Radverkehr in beide Richtungen. die Änderung der StVO am 25.06.2021 macht die Freigabe von Einbahnstraßen von einer Kann- zu einer Soll-Regelung und damit zum Regelfall. Im Falle von Begegnungen mit Kfz auf schmalen Fahrbahnen wird dann einander ausgewichen.

Folgende Einbahnstraßen sind für den Radverkehr in Gegenrichtung nicht legal befahrbar:

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Schmorlstraße ▪ Theodor-Körner-Straße ▪ Strehlaer Straße ▪ Altmarkt zw. Lutherstraße und Sporerstraße ▪ Altmarkt zw. Kirchplatz und Brüderstraße | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Altoschatzer Straße ▪ Hospitalstraße ▪ Seminarstraße ▪ Rosmarinstraße ▪ Breite Straße |
|--|---|

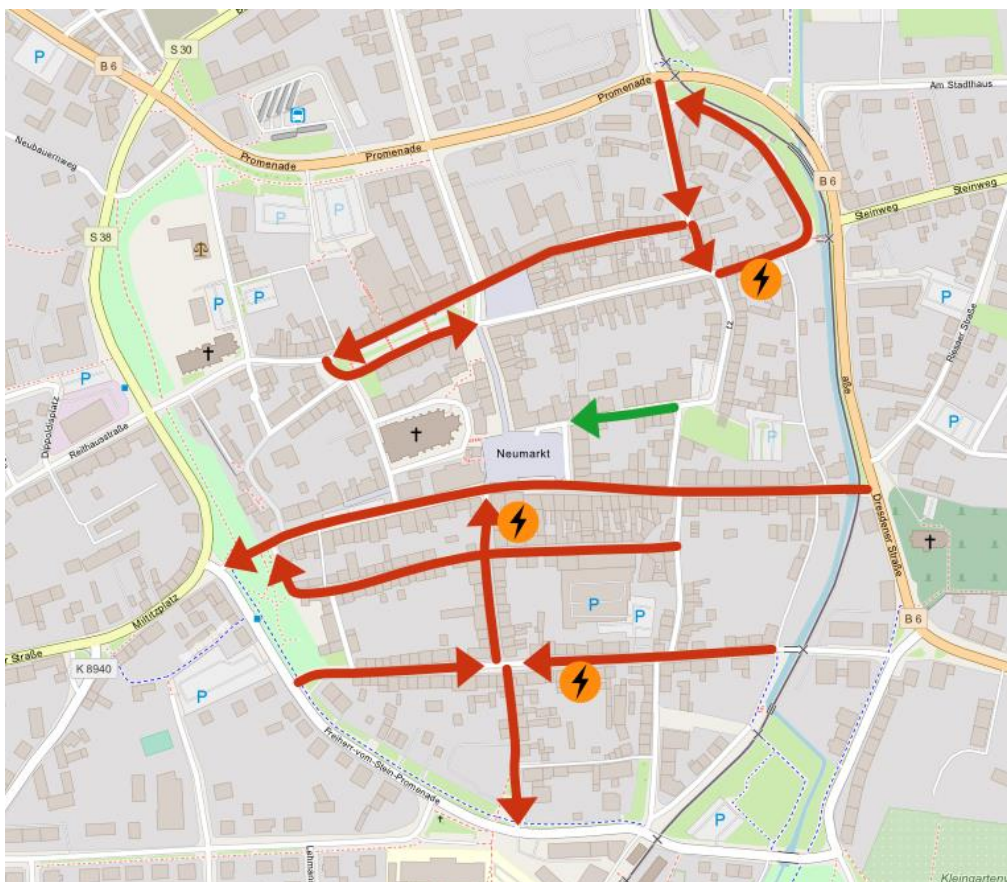


Abbildung 48: für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegebene Einbahnstraßen in der Altstadt (grün: Badergasse), und nicht freigegebene Einbahnstraßen (rot). Aus Radverkehrssicht besonders bedeutende Verbindungen und daher mit Konfliktpotenzial belastete Abschnitte sind mit Blitzen markiert. (Pfeil: erlaubte Fahrrichtung für Kfz)



Abbildung 49: Seminarstraße: Wichtige Verbindung für Schulkinder zwischen Thomas-Mann-Gymnasium und Busbahnhof



Abbildung 50: Theodor-Körner-Straße



Abbildung 51: Strehlaer Straße: logische Verbindung über Döllnitzbrücke zum Steinweg



Abbildung 52: Fußgängerzone Sporerstraße: freigegeben für den Radverkehr.



Abbildung 53: Innere Lutherstraße / Altmarkt: Geradeausverbot (VZ 209 Vorgeschriebene Fahrtrichtung rechts) auch für Fahrräder verhindert direkten Weg zum Neumarkt



Abbildung 54: Seminarstraße / Neumarkt: Lösungsvorschlag Vorgeschriebene Fahrtrichtung mit Zusatzzeichen „Fahrrad frei“ (VZ 1022-10)

Alternativ könnte die Aufhebung von Einbahnstraßen - nicht nur für Radverkehr - oder auch die Ausweitung verkehrsberuhigter Bereiche bzw. der Fußgängerzone ohne weitere bauliche Maßnahmen, z.B. im Zuge von Verkehrsversuchen sinnvoll sein. Der Westliche Teil des Altmarktes könnte für den Zweirichtungsverkehr freigegeben werden, was Umwege für Kfz über den Altmarkt vermeiden könnte. Eine Reduzierung von Parkflächen für Kfz in der Altstadt könnte auch eine Möglichkeit sein, mehr Platz für den Radverkehr zu bekommen.

Zusammenfassung: Die Altstadt 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 Konfliktpunkte wegen Einbahnstraßen.

Fahrradparken

Sichere und idealerweise wettergeschützte Abstellmöglichkeiten in ausreichender Menge sind eine Grundvoraussetzung für die Attraktivität des Radverkehrs. Das Vorhandensein von Fahrradparkmöglichkeiten an allen Quell- und Zielorten beeinflusst maßgeblich die Motivation, das Fahrrad zu benutzen. Andersherum sorgen mangels vorgesehener Anlagen wild abgestellte Fahrräder für Ärger und ein schlechtes Image des Radverkehrs.

Auch an Haltepunkten des ÖPNV ist sicheres Fahrradparken ein entscheidender Anreiz für die Überbrückung der letzten Meile und somit der Entscheidung für den Umweltverbund. Am Wohnort kann mit Abstellmöglichkeiten, die schnell erreichbar sowie geschützt vor Regen, Schnee und Diebstahl sind, ein komfortabler Einstieg zum Radfahren ermöglicht und der Anreiz zur Radnutzung erhöht werden.

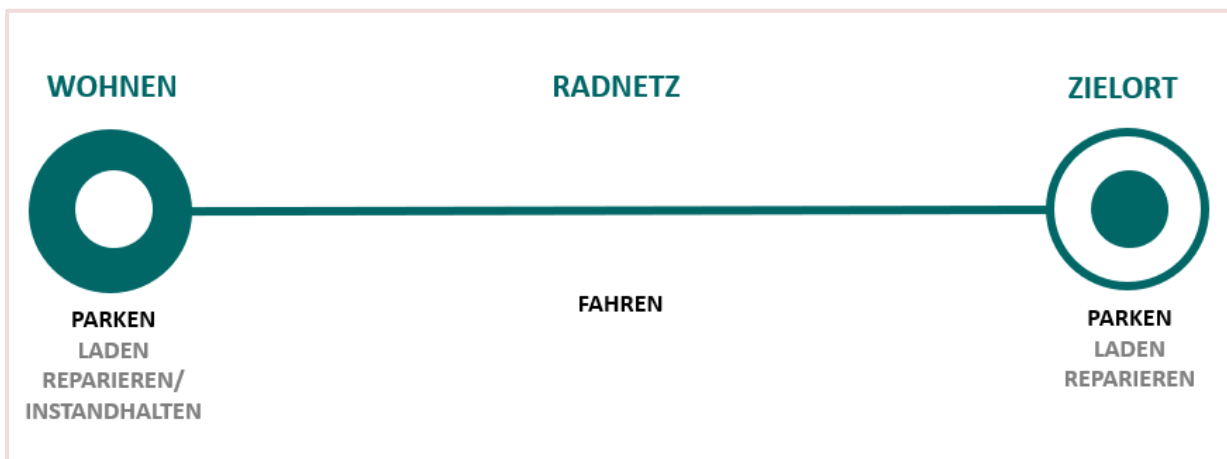


Abbildung 55: Neben dem Netz bildet das Fahrradparken eine wichtige Säule der notwendigen Radverkehrsinfrastruktur

Hervorragend ist das Fahrradparken am Bahnhof von Oschatz zu bewerten. Mit dem Radhaus besteht ein sicheres Parkhaus mit 60 Plätzen, die für 3 Euro pro Monat vermietet werden. Das Radhaus ist voll ausgelastet, es gibt eine Warteliste. Diese Anlage ist sachsenweit vorbildhaft.

Abstellmöglichkeiten in der Altstadt als wichtiges touristisches, aber auch Alltagsziel wurden im Zuge der Sanierung im öffentlichen Raum verteilt geschaffen. Die vorhandenen Standardmodelle der Stadt sind einfache Vorderradhalter (z.B. am Rathaus), die jedoch wenig Diebstahlschutz und Standsicherheit

bieten und die Gefahr eines Seitenschlags im Vorderrad bergen. Gleiches gilt für die privat vor Geschäften aufgestellten Abstellanlagen („Werbeparker“).

Darüberhinaus wurde festgestellt, dass an wichtigen Einrichtungen wie dem Thomas-Müntzer-Haus überhaupt keine Fahrradabstellanlagen existieren, während sich die Stadt am Altmarkt über 40 kostenlose Kfz-Parkstände leistet.

Auch am Busbahnhof befinden sich keine Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Auch die Bushaltestellen der Ortsteile sind diesbezüglich in der Regel nicht gut ausgestattet, was die Erreichbarkeit der Haltestellen jedoch wesentlich verbessern würde.

Die Stadt kann bei der Oschatzer Wohnstätten GmbH als kommunales Unternehmen direkten Einfluss auf die Bereitstellung von Fahrradabstellmöglichkeiten in deren Immobilien nehmen. Über den öffentlichen Raum und Einrichtungen der Stadt hinaus sind Abstellanlagen insbesondere in folgenden Bereichen wichtig:

- In/an Wohngebäuden
- In Gewerbebetrieben (für Personal)
- In Einrichtungen wie der Klinik, Schulen, Seniorenheim, Freizeitziele usw.
- Einzelhandel und Einkaufszentren (für Kundschaft und Personal)



Abbildung 56: Vorbildliches Fahrradparkhaus am Bahnhof zum sicheren und trockenen Abstellen von Fahrrädern für Pendlerinnen und Pendler. Das Angebot ist voll ausgelastet.



Abbildung 57: Die öffentlichen Bike & Ride Anlagen am Bahnhof mit ca. 30 Stellplätzen sind ebenfalls ausgelastet.



Abbildung 58: Bushaltestelle Limbach ohne Abstellanlagen für Fahrräder



Abbildung 59: Verschiedene Qualitäten von Abstellanlagen: Vorderradhalter und Anlehnbügel an der Rückseite der Altmarkt-Passage bei „LIDL“



Abbildung 60: Neumarkt /Rathaus: Städtisches Standardmodell Vorderradhalter ist nicht ideal: Schäden an der Felge können leicht entstehen.

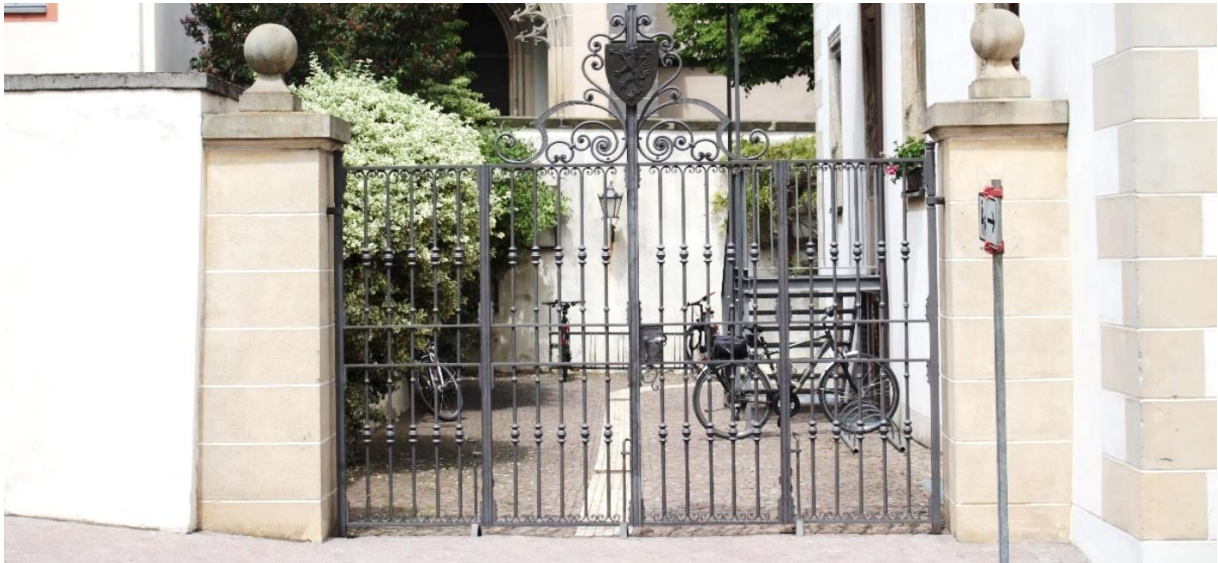


Abbildung 61: Der Seiteneingang des Rathauses ist mit Abstellmöglichkeiten für 10 bis 15 Fahrrädern für Personal ausgestattet. Witterungsschutz ist nicht gegeben



Abbildung 62: Stadthalle/Altmarkt: Platz für ca. 42 Kfz (gebührenfrei)



Abbildung 63: lediglich drei Vorderradhalter für Fahrräder in demselben Bereich



Abbildung 64: Neumarkt/Zentrum: Beispiel für privat aufgestellte Werbeparker



Abbildung 65: Fahrradabstellanlagen an der Grundschule Collmblick

Zusammenfassung: Sowohl in der Menge als auch in der Modellauswahl besteht beim Fahrradparken dringender Verbesserungsbedarf. Wichtige Zielorte wie die Stadthalle, Schulen und Bushaltestellen verfügen über keine oder nicht felgenschonende Abstellmöglichkeiten.

4.5 Verknüpfung mit ÖPNV, Serviceinfrastruktur

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

In Regionalbahnen ist die Fahrradmitnahme im MDV-Gebiet kostenlos. Die Gleisunterführung am Bahnhof ist mit Aufzügen ausgestattet, was die barrierefreie Erreichbarkeit der Bahnsteige gewährleistet.

In Bussen des MDV muss im Landkreis Nordsachsen eine Extrakarte für die Fahrradmitnahme gelöst werden. In anderen Zonen des MDV ist die Fahrradmitnahme hingegen kostenlos. Im angrenzenden VVO, Für Fahrten Richtung Dresden/Riesa, ist eine ermäßigte Einzelfahrkarte für die Fahrradmitnahme zu lösen.

Serviceangebote

Typische Serviceangebote bieten die vier Fahrradläden. Einer befindet sich in der Altstadt, einer zentrumsnah westlich der Altstadt, einer am westlichen Stadtrand an der B 6 und ein weiterer an der Bahnhofstraße. Eine gute Erreichbarkeit aus Sicht der touristischen Radwege ist somit gegeben.

Eine öffentliche Elektroladestation mit Schließfächern in der Sporerstraße existiert, wird jedoch nicht genutzt. Es wird angenommen, dass Auswärtige die Station nicht benötigen, weil sie an ihren Zielorten laden können. Möglich wäre auch, dass die Funktionsweise nicht verstanden wird.



Abbildung 66: bestehende Elektroladestation in der Sporerstraße

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

4.6 Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation

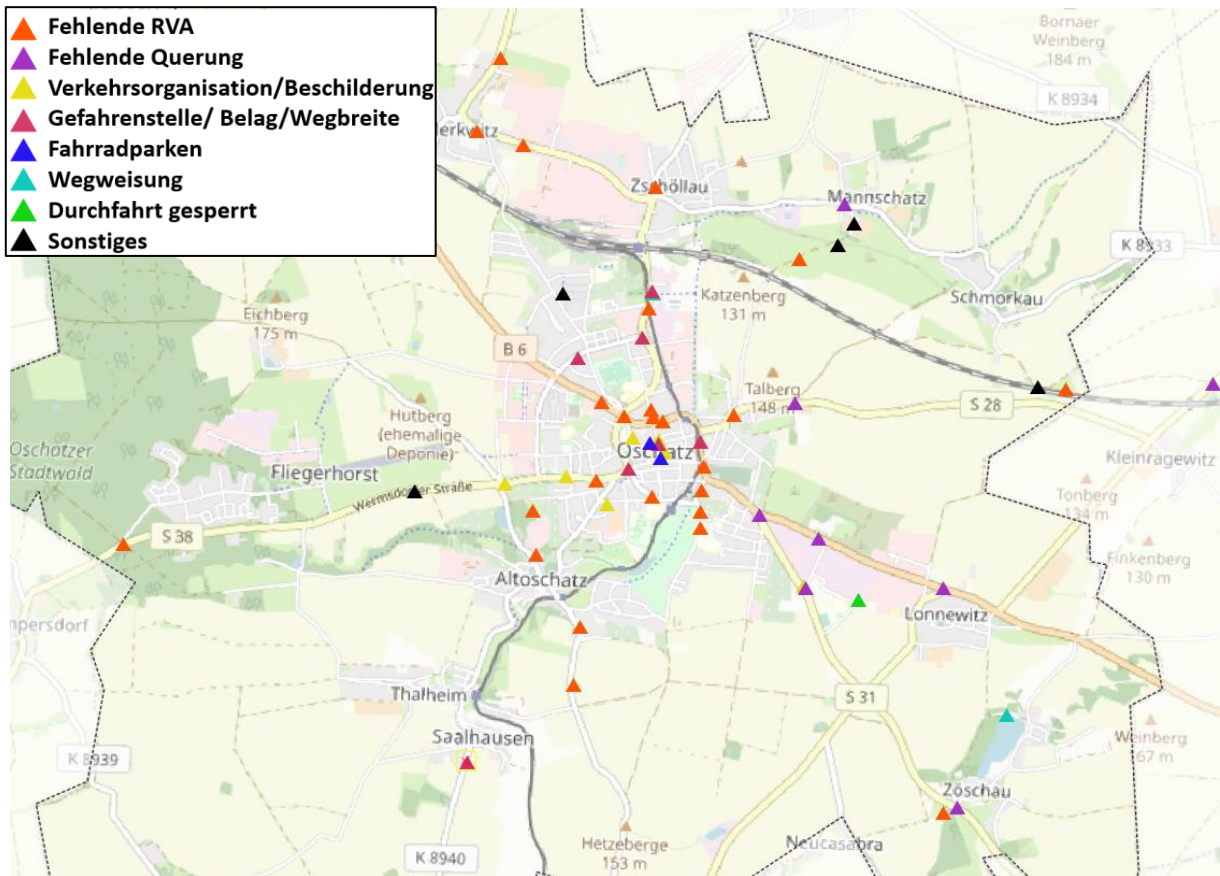
Einen wesentlichen Bestandteil der Radverkehrsförderungen stellt die Öffentlichkeitsarbeit dar. Sie umfasst die Information über geplante und realisierte Infrastrukturmaßnahmen, die Förderung eines sicheren und kooperativen Verhaltens im Verkehr, die Betonung der positiven Attribute des Fahrrads sowie 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 öffentlichen Diskussionsforen zum Radverkehrskonzept zeigt 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 Oschatz informiert über ihre Internetpräsenzen vor Allem im Bereich Tourismus und Freizeit über die touristischen Radwege. Kampagnen zur Verkehrssicherheit oder Motivation zum Radfahren gibt es dagegen bisher nicht.

4.7 Zusammenfassung

Mängelkarte



Als Ergebnis der Analyse bezüglich der Infrastruktur wurde eine **Mängelkarte** aus Erkenntnissen der eigenen Befahrung, des Diskussionsforums sowie Hinweisen als Vorgesprächen erstellt. Diese wird in der Konzeption auf notwendige Maßnahmen übertragen.

Stärken

- Überwiegend gut ausgebaute touristische Radrouten
- Gute Basisinfrastruktur auf Straßen in kommunaler Baulast
- gut ausgebaute, aber ruhige Ortsverbindungsstraßen im Westen der Stadt (Wüstes Schloss - Thalheim - Limbach)
- Vorbildliche Abstellanlagen am Bahnhof
- Radverkehr im Nebennetz ist sicher: Flächendeckende Tempo-30-Zonen ermöglichen das sichere Radfahren im Nebennetz.

Schwächen

- kein durchgehendes Radverkehrsnetz: Das Hauptverkehrsnetz bietet auf großen Abschnitten keine Radverkehrsinfrastruktur. Betroffen sind Knoten und Strecken. Gefahrenstellen und Komfortdefizite auf Routen ohne Alternative
- für den Radverkehr ungünstiges Einbahnstraßensystem in der Altstadt
- Promenadenring ohne sichere RVA
- Döllnitztal-Radrouten z. T. auf Hauptstraßen ohne RVA
- Schwierige Anbindung der Ortsteile und Nachbarkommunen

5. Konzeption

In der Analyse wurden systematisch Schwächen des Radverkehrs in Oschatz ermittelt. Hierfür sollen nachfolgend konkrete Lösungen aufgezeigt werden. Grundlage der netzbezogenen Maßnahmen bildet das Zielnetz für den Radverkehr. Die Maßnahmen lassen sich wie folgt kategorisieren:

 Bauliche Maßnahmen	 Organisatorische Maßnahmen	 Service und Kommunikation
<ul style="list-style-type: none"> • Neubau Radwege • Umbauten von Knotenpunkten • Erneuerung von Belägen • Bau von Querungsanlagen • Bordabsenkungen • Fahrradabstellanlagen • Bau von Bike+Ride-Stationen 	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrradstraßen • Geschwindigkeitsbegrenzung (Tempo 30) • Hauptverkehrsstraßen zu Nebenstraßen • Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr • Markierungen von Radverkehrsanlagen • Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr • Markierung von Hinweisen zur gegenseitigen Rücksichtnahme 	<ul style="list-style-type: none"> • Pflege und Wartung der Radverkehrsinfrastruktur (Winterdienst) • Wegweisung • Kontrollen von falschparkenden Kfz auf Radwegen • Geschwindigkeitskontrollen bei Kfz • Öffentlichkeitsarbeit Alltag/Tourismus • Verkehrssicherheitsarbeit • Aufbau von Serviceangeboten • Jährlicher Fahrradaktionstag • Verkehrserziehung an Schulen • Stadtradeln • Fahrradcodierung • Infomaterial für Einzelhandel und öffentliche Einrichtungen • Fahrradmitnahme im ÖPNV

5.1 Netzentwicklung

Dem Radverkehr in Oschatz 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 Oschatz erfolgte in folgenden Schritten:

- 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

Die Schritte 1 und 2 wurden bereits im Rahmen der Analyse vollzogen.

Wunschliniennetz

Im Wunschliniennetz wurden alle Quellen und Ziele des Radverkehrs (s. Kapitel 4.3, Seite 24/25) mit geraden Linien verbunden. Dies sind Teilbereiche der Kernstadt, alle Ortsteile sowie die nächsten Orte der Nachbarkommunen. Das Ergebnis ist eine Struktur aus idealen Linien, die sich vor Allem im Stadtzentrum bündeln. Darüber hinaus entsteht ein Ring um die äußere Kernstadt als Verbindung der Stadtteile untereinander. Ein weiterer äußerer Ring verknüpft die Ortsteile untereinander. Inwiefern die

Ortschaften über die Anbindung an das Stadtzentrum hinaus untereinander verknüpft werden (können), hängt einerseits von der angenommenen Bedeutung bzw. Notwendigkeit für diese Beziehung ab, andererseits ist dafür aber auch die Realisierbarkeit in Abwägung mit der Priorität anderer Maßnahmen entscheidend.

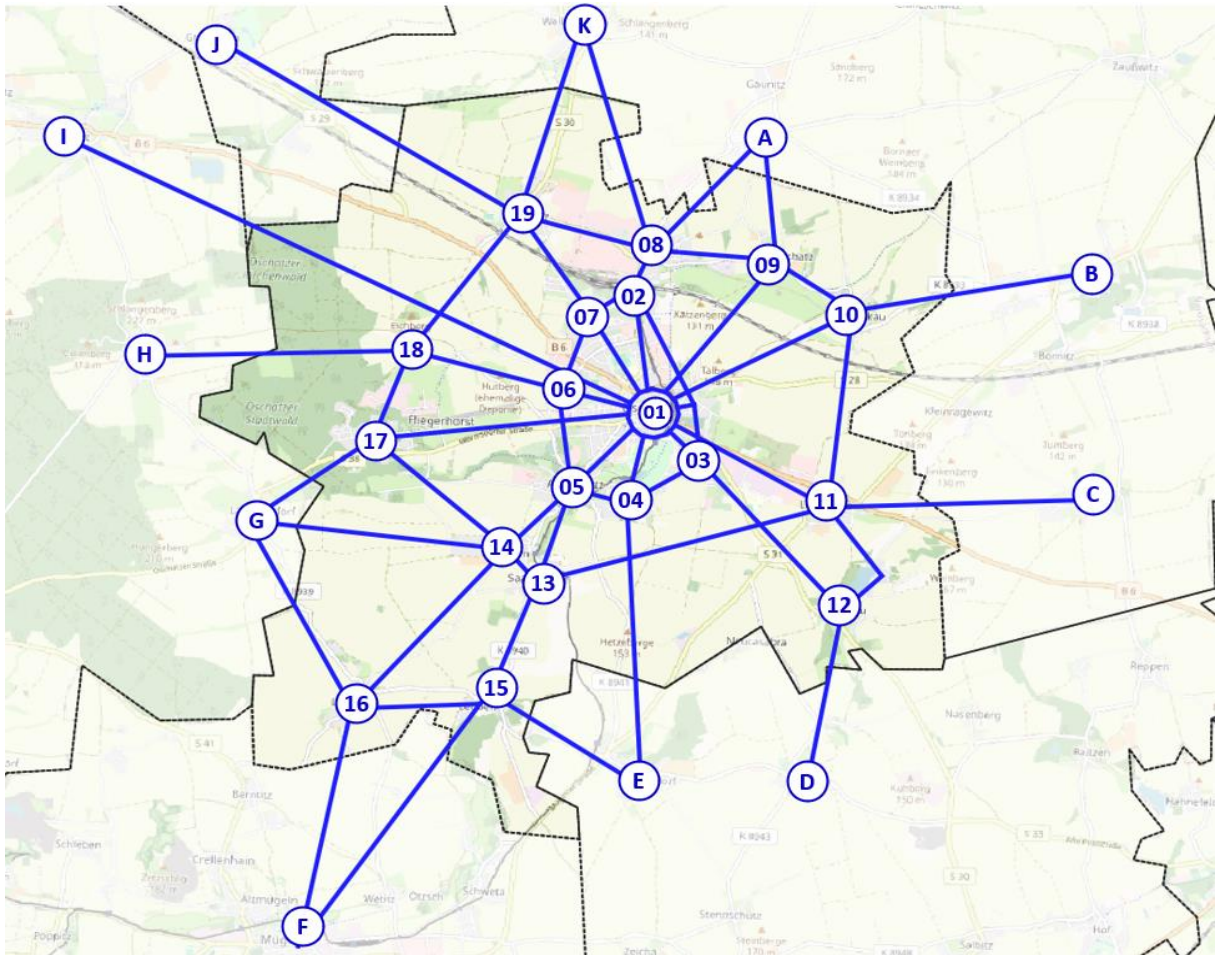


Abbildung 67: Wunschliniennetz zeigt die direkte Verbindung über Luftlinien zwischen benachbarten Schwerpunkten

In Oschatz

- 01 Stadtzentrum
- 02 Bahnhof
- 03 Siedlung Wasserturm
- 04 Kleinforst
- 05 Altoschatz
- 06 Gewerbegebiet West
- 07 Oschatz Nord
- 08 Zschöllau
- 09 Mannschatz
- 10 Schmorkau
- 11 Lonnewitz
- 12 Zöschau
- 13 Saalhausen
- 14 Thalheim
- 15 Leuben
- 16 Limbach
- 17 Fliegerhorst
- 18 Striesa
- 19 Merkwitz

Nachbarkommunen/-orte

- A Terpitz
- B Borna
- C Ganzig
- D Casabra
- E Naundorf
- F Mügeln
- G Lampertsdorf
- H Collm
- I Calbitz
- J Großböhla
- K Wellerswalde

Zielnetz für den Radverkehr

Aus dem Wunschliniennetz wurden die gezogenen Verbindungen auf das existierende Straßen- und Wegenetz übertragen, um ein Zielnetz für den Radverkehr zu erhalten. Dieses beinhaltet die wichtigen lokalen und regionalen Wegebeziehungen, die durch die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes sicher und komfortabel mit dem Fahrrad nutzbar sein sollen. Die bestehenden touristischen Radrouten wurden integriert.

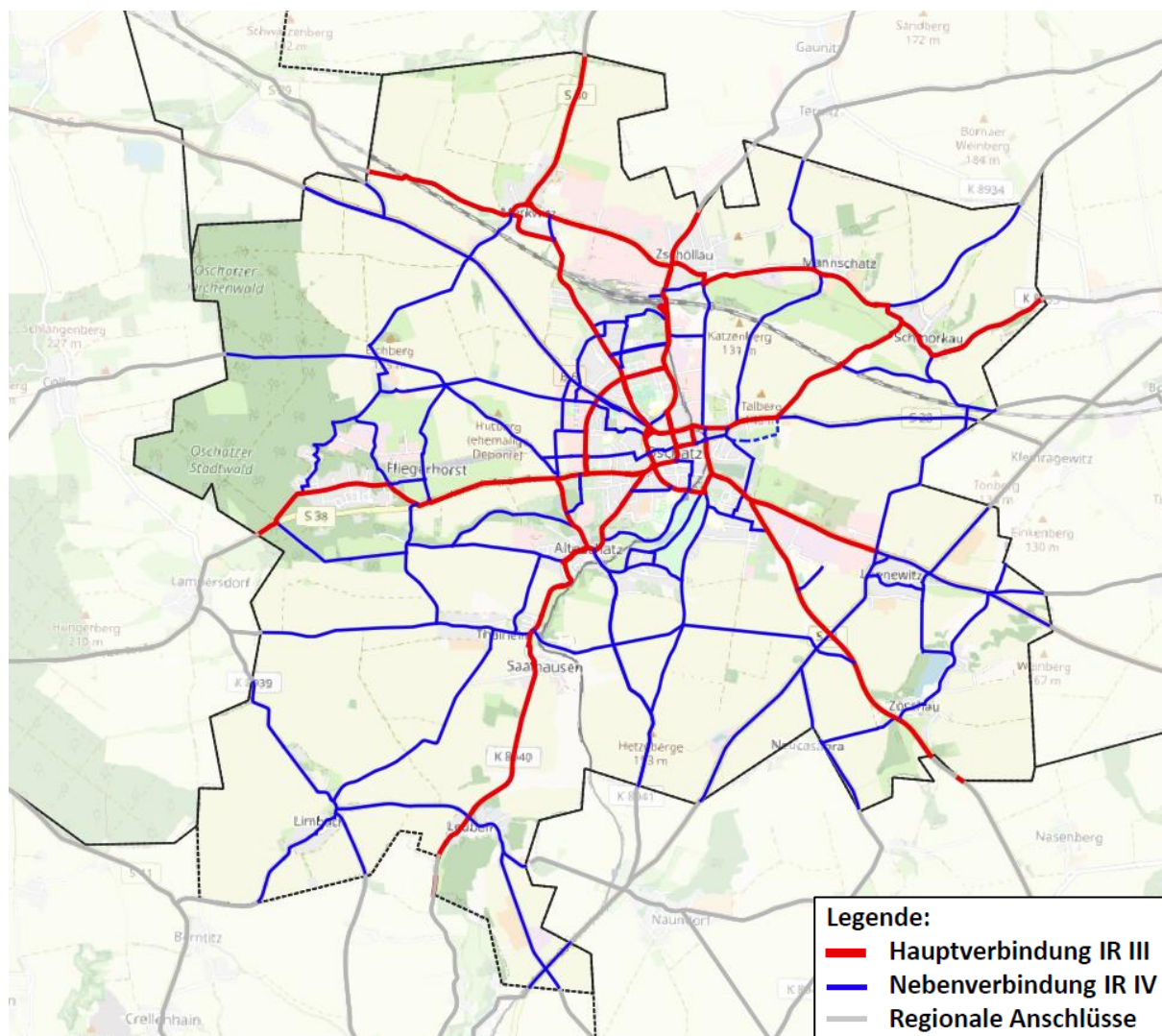


Abbildung 68: Kategorisiertes Zielnetz für den Radverkehr in Oschatz

Das Zielnetz richtet sich an den gängigen Standards gemäß RIN aus. Es werden Routen nach Verbindungsbedeutung unterschieden:

- „IR III – Innergemeindliche Radhauptverbindung“ (rot)
- „IR IV – innergemeindliche Radverkehrsverbindung“ (blau)

Die wesentlichen Kriterien des Alltagsradverkehrs sind:

- Sichere Führung des Radverkehrs
- Direkte Wegeführung für zügige Befahrbarkeit der Route
- Gute Oberflächenqualität

Die Stecken des Zielnetzes erfüllen diese jedoch aktuell nicht flächendeckend. Aus dem Abgleich des Zielnetzes mit dem Bestand der RVA wird daher der Maßnahmenplan abgeleitet. An einigen Stellen werden auch ergänzende Lückenschlüsse durch neue Wege vorgeschlagen, die heute noch gar nicht vorhanden sind (z. B. zwischen Lonnewitz und Schmorkau).

Wichtig zu beachten ist, dass über das Zielnetz hinaus die vielen Nebenstraßen und untergeordneten Wege selbstverständlich für den Radverkehr nutzbar sein sollten. Dies kann beispielsweise durch die konsequente Umsetzung von Tempo-30-Zonen gewährleistet werden.

Im Bereich der Altstadt sind die Routen des Zielnetzes exemplarisch zu betrachten. Durch die Freigabe von geeigneten Einbahnstraßen kann hier eine sinnvolle Verknüpfung vieler Wegebeziehungen hergestellt werden (Siehe Seite 73, Abschnitt „Altstadt“).

5.2 Maßnahmen im Zielnetz

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 RAS 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 Oschatz 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.

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 von Gewässern, Neuversiegelung) unter Berücksichtigung komfortabler Wegebeläge

Die **Durchgängigkeit des Radverkehrsnetzes** soll dauerhaft gewährleistet werden. Bei Baumaßnahmen im Straßen- und Wegenetz sollen akzeptable Umleitungen inklusive 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:

Maßnahmentyp	Baulast Kommune	Baulast Landratsamt	Baulast Freistaat
Bau von straßenbegleitenden Radwegen an Hauptverkehrsstraßen	-	3 km	15 km*
Bau von eigenständigen Radwegen	12 km	-	-
Markierung von Radfahrstreifen / Schutzstreifen	-	-	2 km**

* laut LASuV sind davon 11 km bereits in Planung.

** laut LASuV wird davon 1 km bereits 2024 realisiert.

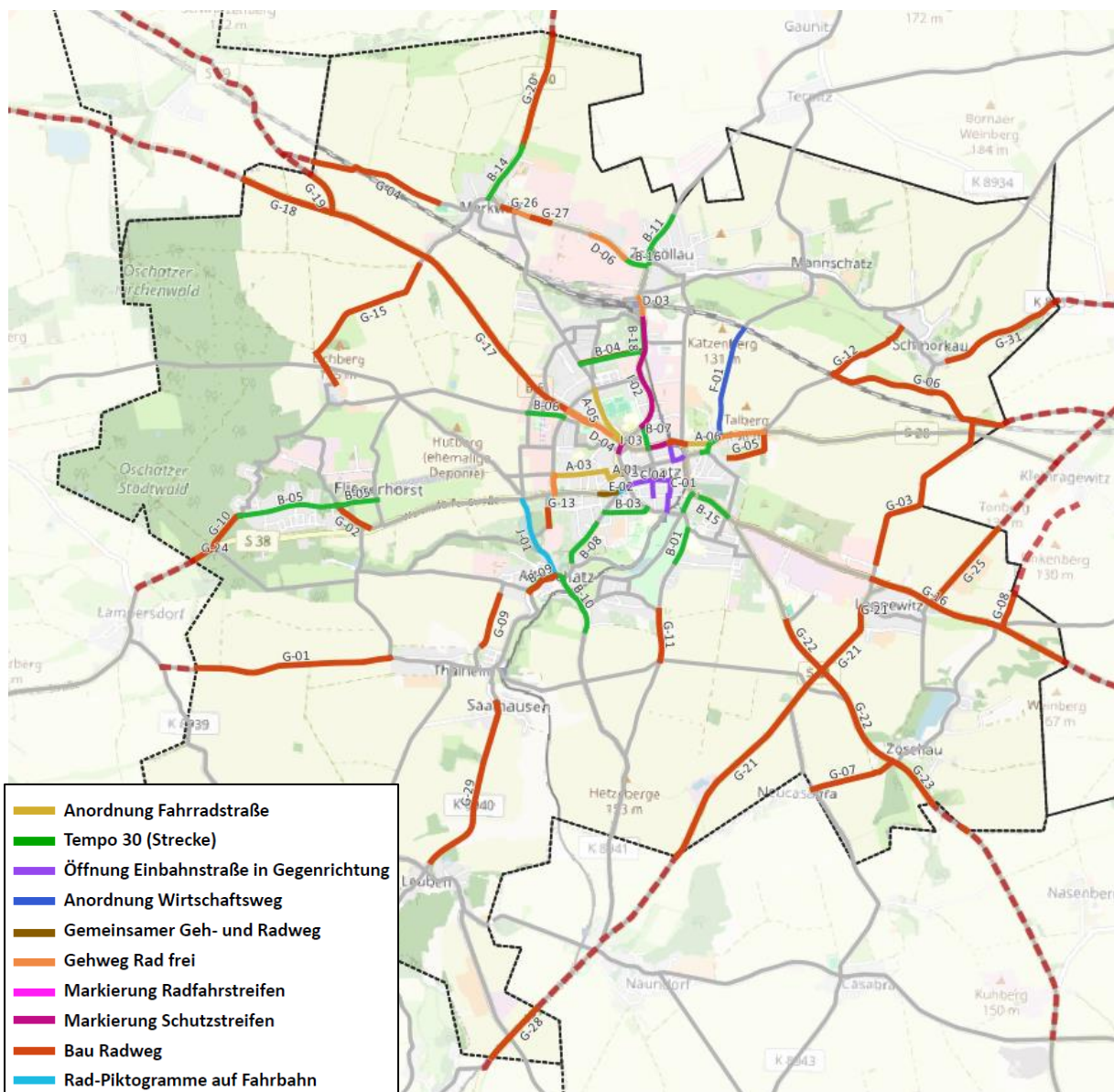


Abbildung 69: Maßnahmenvorschläge (linear) auf Netzebene

➔ Die Maßnahmentabelle sowie Übersichtspläne zu den einzelnen Maßnahmenkategorien mit Maßnahmennummern im Format DIN A3 befinden sich im Anhang.

5.3 Maßnahmen 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 Oschatzer Hauptverkehrsnetz grob kategorisieren in:

- angebaute Straßen
 - mit einer Fahrbahnbreite über 10 m (z. B. Promenade)
 - mit einer Fahrbahnbreite zwischen 7,5 m und 10 m (z. B. Bahnhofstraße)
 - mit einer Fahrbahnbreite unter 7,5 m (z. B. Wermsdorfer Straße)
- anbaufreie Straßen (Außerortsverbindungen)

Mit der Kategorisierung lassen sich grundlegende Aussagen für mögliche Radverkehrsanlage treffen. Im Idealfall kann eine Umsetzung schnell und kostengünstig mit geringem baulichem Aufwand oder durch Markierungen erfolgen. Falls aufgrund der Straßenquerschnitte nur für einseitige RVA ausreichend Platz vorhanden ist, wird ggf. die schutzbedürftige Richtung der Steigung bevorzugt, auf der Radfahrende langsamer sind.








	Schutzstreifen Ab 7,5 m QSchn	Radfahrstreifen Ab 10 m QSchn	Baulicher Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg
Abmessungen	≥ 1,5 m	≥ 1,85 m	Eine Richtung: ≥ 2,00 m Zwei Richtungen: ≥ 2,50 m	Innerorts: ≥ 2,50 m Außerorts: ≥ 2,50 m
Sicherheitsabstände (Trennstreifen)	Zu Parkständen: 0,75 m		Zur Fahrbahn: ≥ 0,50 m Zu Längsparkständen: 0,75 m Zu Schräg/ -Senkrechtparkständen: 1,10 m	
Geeigneter Straßentyp	Sammelstraßen, Hauptstraßen mit mäßiger Verkehrsbelastung	Hauptstraßen, Sammelstraßen, Industrie-/Gewerbestraßen	Hauptstraßen, Sammelstraßen, Industrie-/Gewerbestraßen (auch anbaufreie Straßen)	anbaufreie Sammel- und Hauptstraßen, Industrie-/Gewerbestraßen
Zulässige Kfz-Geschwindigkeit	möglichst 30 km/h	≤ 50 km/h	keine Einschränkung	keine Einschränkung
Kfz-Verkehrsmenge	Gering bis mittel	Mittel bis hoch	Mittel bis sehr hoch	Mittel bis sehr hoch
Beispieldarstellung				
Verkehrszeichen		 237	 237	 240

Abbildung 70: Übersicht und Beschreibung Führungsformen des Radverkehrs

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 Kfz-Fahrenden bieten. Keine der potenziellen Strecken, die sich für die Markierung von Radfahrstreifen in Oschatz eignen, wurde bisher entsprechend markiert. Im Zuge von perspektivischen Straßenraum-/ Neubauvorhaben ist auf die Einhaltung einer Mindestbreite von 1,85 m zu achten. Das erleichtert das Überholen von Radfahrenden untereinander sowie die Einhaltung des Mindestüberholabstandes durch Kfz. Zur Prävention von Unfällen mit dem ruhenden Verkehr sind Sicherheitsabstände zu Parkständen zu gewährleisten.

Abbildung 71: Markierungen von Radfahrstreifen in Oschatz



Abbildung 72: Promenade: Vorschlag Radfahrstreifen und Schutzstreifen



Abbildung 73: Promenade: Vorschlag einseitiger Radfahrstreifen auf Wermsdorfer Straße (S 38) Richtung stadteinwärts. Richtung stadtauswärts: gemeinsamer Geh- und Radweg bzw. Gehweg Rad Frei

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 verbleibende Kernfahrbahn des MIV mindestens 4,50 m breit sein. Auf diese Maße ist unbedingt zu achten, um zu enges Überholen zu vermeiden. Auch hier ist der Sicherheitsraum zu Längsparkständen von 0,75 m notwendig.

Abbildung 74: Markierungen von Schutzstreifen in Oschatz



Abbildung 75: Die Fahrbahnbreiten der Bahnhofstraße ermöglichen auf der gesamten Länge beidseitige Schutzstreifen



Abbildung 76: Visualisierung der Bahnhofstraße mit Schutzstreifen und Querungsanlage zum Dreibrückenweg

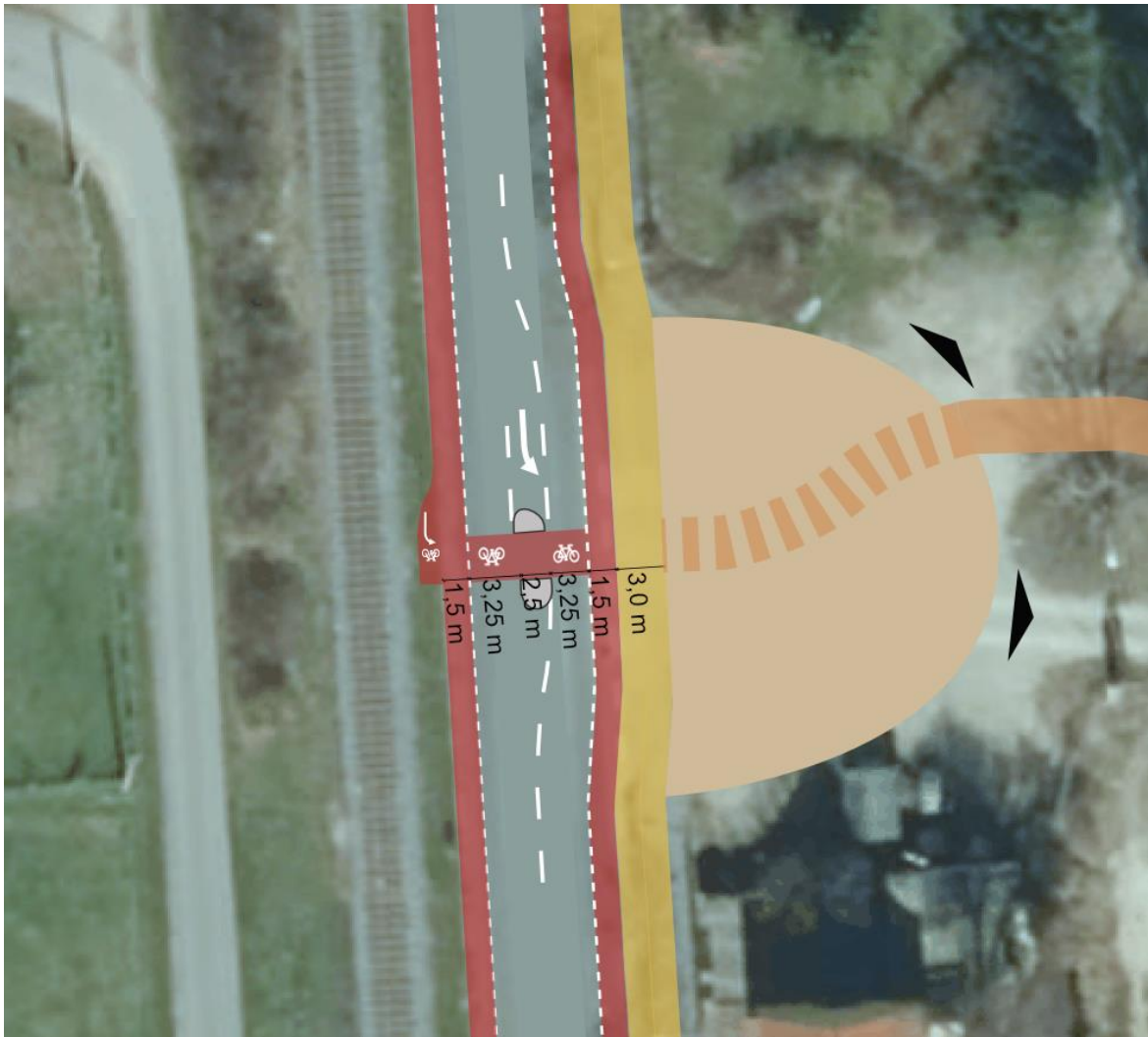


Abbildung 77: Lageplan für Schutzstreifen auf der Bahnhofstraße mit Querungsanlage zum sicheren Erreichen der Dreibrückenwegs

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. Im Zuge von Radwegebaumaßnahmen werden begleitende Baumpflanzungen empfohlen, die das Landschaftsbild aufwerten und Radfahrenden Schatten bieten können.

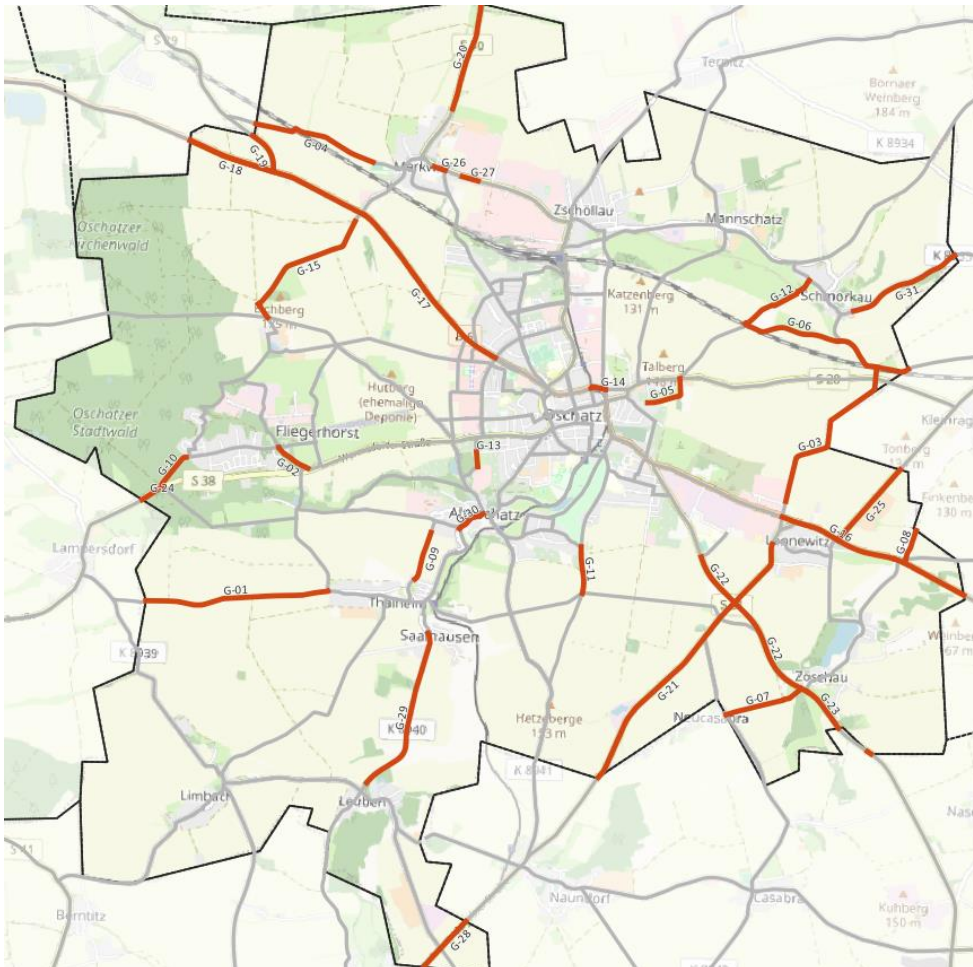


Abbildung 78: Bau von straßenbegleitenden und eigenständigen Radwegen in Oschatz

Das LASuV bzw. die LIST planen momentan folgende Maßnahmen in Außerortsbereichen:

Straße	Abschnitt	Maßnahmenbezeichnung	Laufende Planungsphase
B 6	ab Kaiserweg (Lonnewitz - östlich Oschatz)	G-16	Vorplanung
B 6	Leipziger Straße Friedensstraße bis Abzw S 29	G-17	Entwurfsplanung
S 31	Lonnewitz E.-Thälmann-Str. bis Schweta	G-21	Vorplanung
S 30	Erich-Billert-Weg bis Kreisverkehr	G-22a	Vorplanung
S 38	Am Forsthaus bis Lampersdorf	G-24	Vorplanung
S 30	Hangstraße: Oschatzer Str. bis Gartenweg	G-26/D05/ G-27/B14	Vorbereitung Baurecht (Planfeststellung)
S 31	Mügelner Straße Lonnewitz E.-Thälmann-Str. bis Naundorf	G-28	Vorplanung laufend



Abbildung 79: Leipziger Straße (B 6) ab Friedensstraße stadtauswärts



Abbildung 80: S 30 zwischen Merkwitz und Wellerswalde



Abbildung 81: Ernst-Schneller-Straße (S 30)



Abbildung 82: Hangstraße (S 30)

Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen

Anordnung von Tempo 30 als zulässige Höchstgeschwindigkeit 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 zur Sicherheit auf dem Rad bei, sondern betrifft alle Verkehrsteilnehmer. Weiterhin werden Lärm und Schadstoffe minimiert. Auf der B 6 als Lärm-Hotspot sowie auf Ortsdurchfahrten an Landstraßen (Zschöllau, Merkwitz, Altoschatz) ohne Gehwege können dadurch Synergieeffekte erzeugt werden.

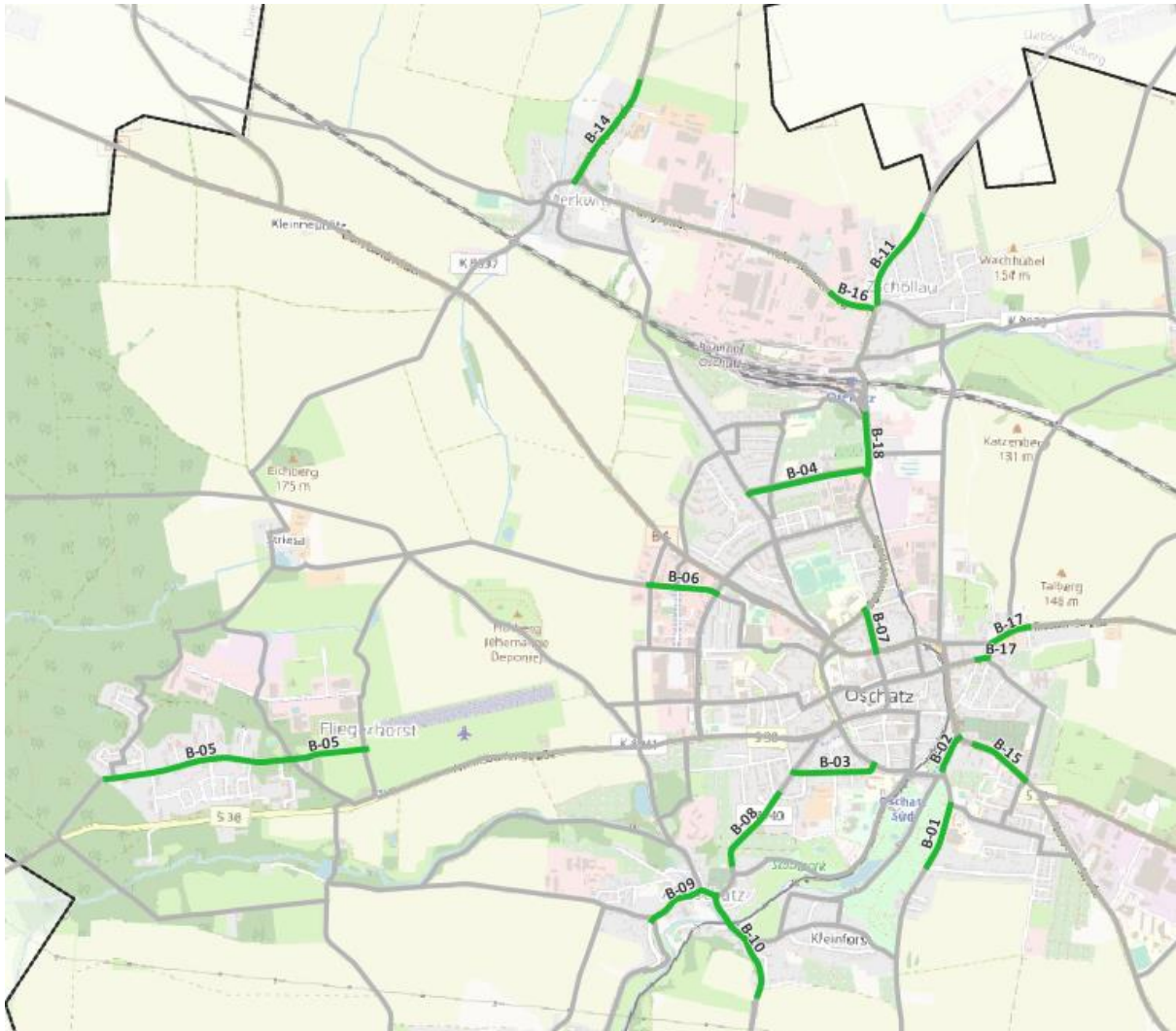


Abbildung 83: Anordnung Tempo 30 auf Abschnitten des Zielnetzes in Oschatz



Abbildung 84: Vorschlag Tempo 30 auf der Heinrich-Mann-Straße bei der Kita „Am Holländer“



Abbildung 85: Vorschlag Tempo 30 auf der Riesaer Straße

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

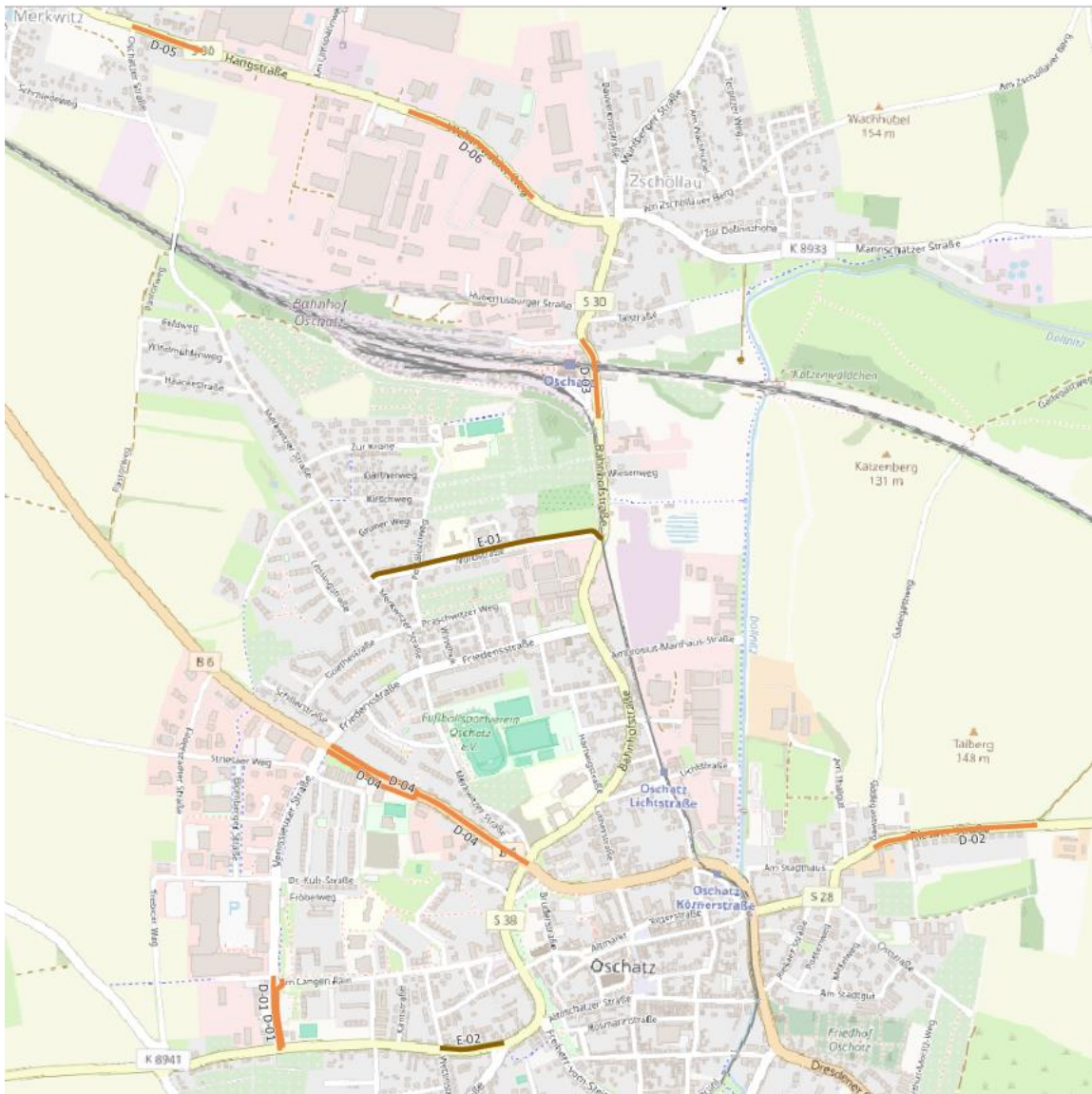


Abbildung 86: Anordnung Gemeinsamer Geh- und Radweg (braun) bzw. Gehweg / Rad frei (orange) in Oschatz



Abbildung 87: Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr sollte wie an der Hangstraße nur in Ausnahmefällen angeordnet werden

Fahrradpiktogramme/Piktogrammketten 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 dem ERA wiederfindet, aber bereits mehrfach positiv auf deutschen Straßen untersucht wurde, ist die Markierung von Fahrradpiktogrammen ohne Radverkehrsanlagen. Ein Forschungsbericht der Universitäten Wuppertal und Dresden bestätigt die Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens von Radfahrenden, größere Abstände beim Überholen durch Kfz und reduzierte Geschwindigkeiten. Empfohlen wird eine Kombination mit der Anordnung von Tempo 30. Zahlreiche Anwendungsbeispiele finden sich z. B. Niedersachsen und Baden-Württemberg. In Sachsen sind die Fahrradpiktogramme/-Ketten durch die Verkehrsbehörde noch nicht eingeführt. Nach der StVO ist es möglich, eine temporäre Einführung als Verkehrsversuch bzw. Erprobungsmaßnahme vorzunehmen (Experimentierklausel § 45 Ab1 Nr. 6 StVO).

Vorteile: ¹

- verbesserte Interaktion Kfz und Radfahrende
- Kfz überholen Radfahrende seltener und mit mehr Abstand
- Abnahme der Geschwindigkeit von Kfz
- mehr Wissen, dass Radfahren auf Straße erlaubt ist

Rahmenbedingungen ²

- sinnvoll, wenn wegen Platzmangel kein Schutzstreifen möglich ist
- werden als Hinweise (Kommunikationsmittel) und nicht als offizielles Straßenverkehrszeichen gewertet

1: Studie der TU Dresden und TU Wuppertal, „Radfahren bei beengten Verhältnissen- Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit“, 2021

2: „Was ist das? Ein Sharrow“, Giebeler, Bertram; ADFC Frankfurt am Main, 2017



Abb. 44. Kreisstraße ohne Mittelstreifen mit Piktogrammen, Region Hannover, 2020

In Oschatz könnten Radpiktogramme schnell und kostengünstig auf der **K8941 zwischen Altoschatz und Cunnersdorfer Weg** sowie auf der **Hangstraße (S 30) in Merkwitz beim Friedhof** 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.

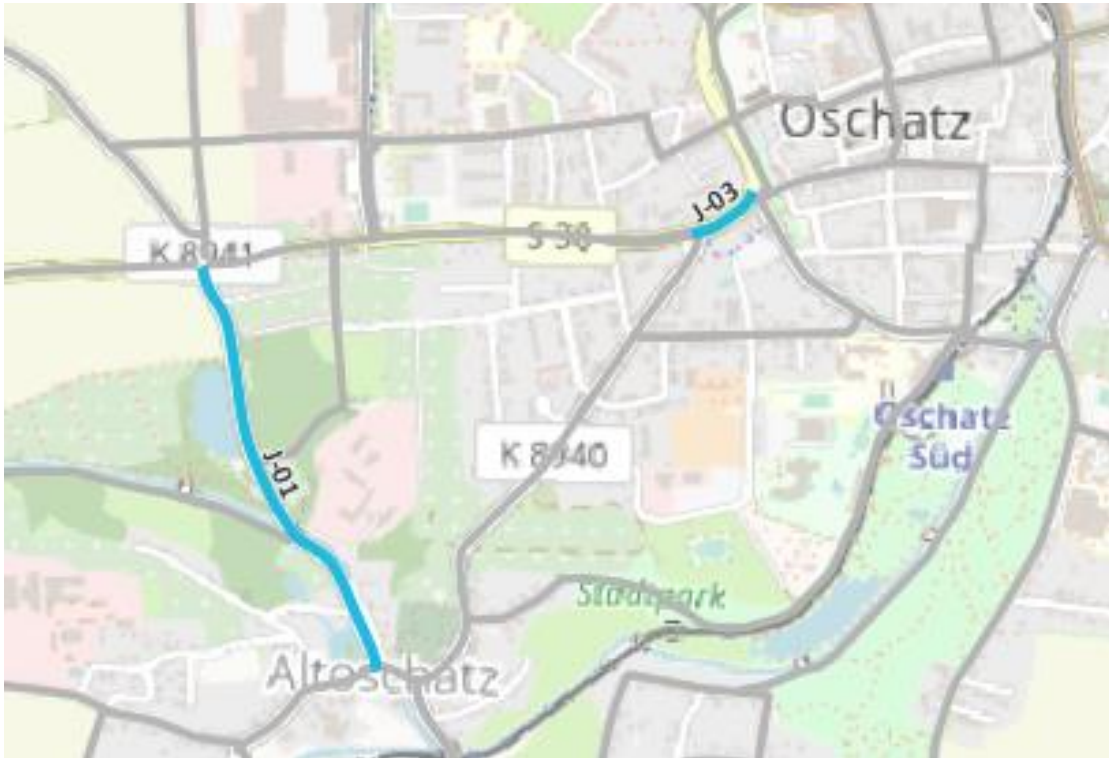


Abbildung 88: Vorschläge für Abschnitte mit Piktogrammketten auf der Fahrbahn in Oschatz



Abbildung 89: Der enge Bereich der Hangstraße (S 30) beim Friedhof sollte dringend zusätzlich zum bereits ausgewiesenen Tempolimit 30 durch weitere Maßnahmen wie Piktogrammketten gekennzeichnet oder beruhigt werden. Der sehr schmale, unbefestigte Gehweg ist für Fahrräder nicht benutzbar (und selbst für Zufußgehende, bspw. mit Kinderwagen, ein beschwerlicher bis unmöglicher Weg). Bus- und Schwerverkehr, Steigung, mangelhafter Belag sind hier zusätzliche kumulierte Gefahrenquellen.

Anpassung der Klassifizierung von Hauptverkehrsstraßen

Aus Radverkehrssicht, aber auch unter Berücksichtigung von potenziellen Lärm- und Abgasminderungen für belastete Straßenabschnitte, können in Oschatz an zwei Stellen Umklassifizierungen von Staatsstraßen zu signifikanten Verbesserungen führen. Da diese Eingriffe Gegenstand einer übergreifenden Debatte sein müssen, berücksichtigen die Maßnahmen der Maßnahmentabelle des Radverkehrskonzepts diese Varianten nicht, sondern gehen von den aktuellen Gegebenheiten aus. Im Falle einer Umklassifizierung müssten die entsprechenden Maßnahmen angepasst werden.

S 28: Bereich Steinweg / Riesaer Straße / Am Stadthaus

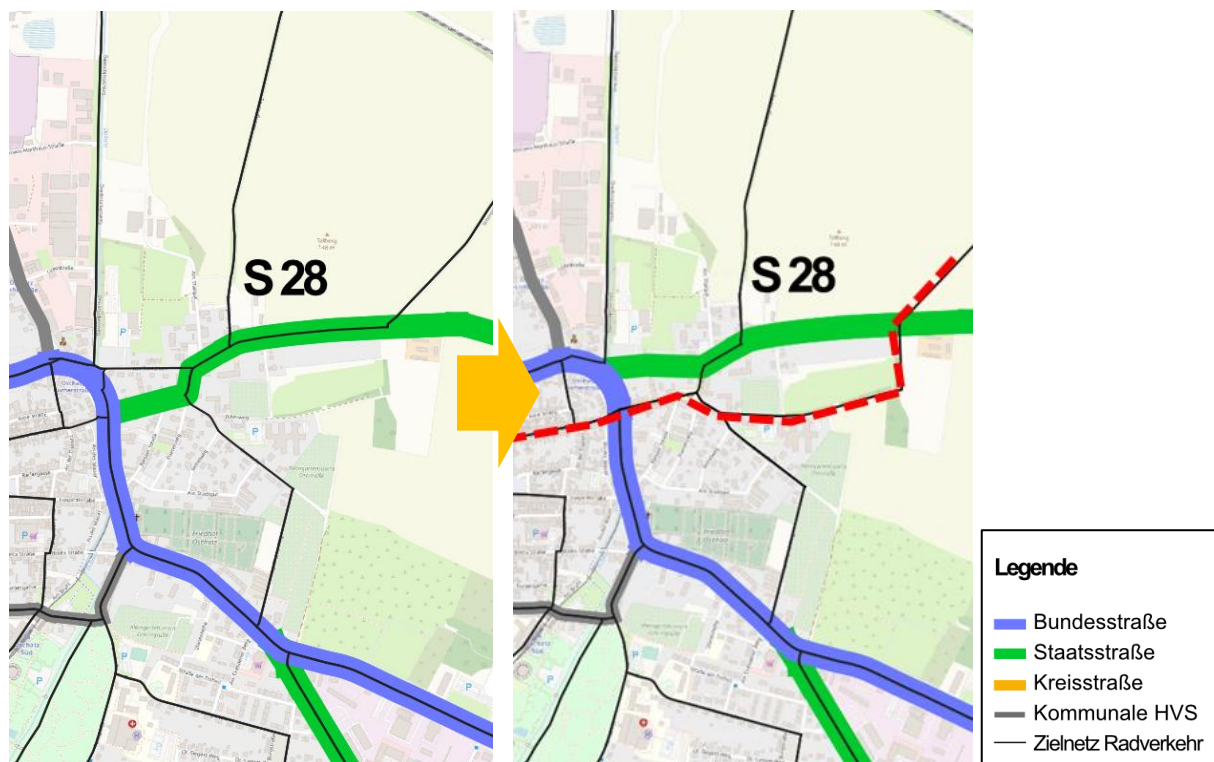


Abbildung 90: Verlauf der S 28 aktuell (links) und Anpassungsvorschlag (rechts)

Durch die Führung der S 28 durch die Straße „Am Stadthaus“ wäre eine direktere Anbindung für den Kfz-Verkehr weiter in Richtung Wurzen und Zschöllau gegeben. Der Knoten an der Döllnitz müsste baulich qualifiziert werden. Der Steinweg wäre in der Folge verkehrsberuhigt und könnte eine direkte, sichere und komfortable Radverkehrsachse in die Altstadt bieten. Über den verlängerten Biberweg kann ein eigenständiger Anschluss für den Radverkehr an den Schmorkauer Weg geschaffen werden (rote Linie auf Abbildung 90 rechts).

S 30/ S 38: Wermisdorfer Straße / Promenade

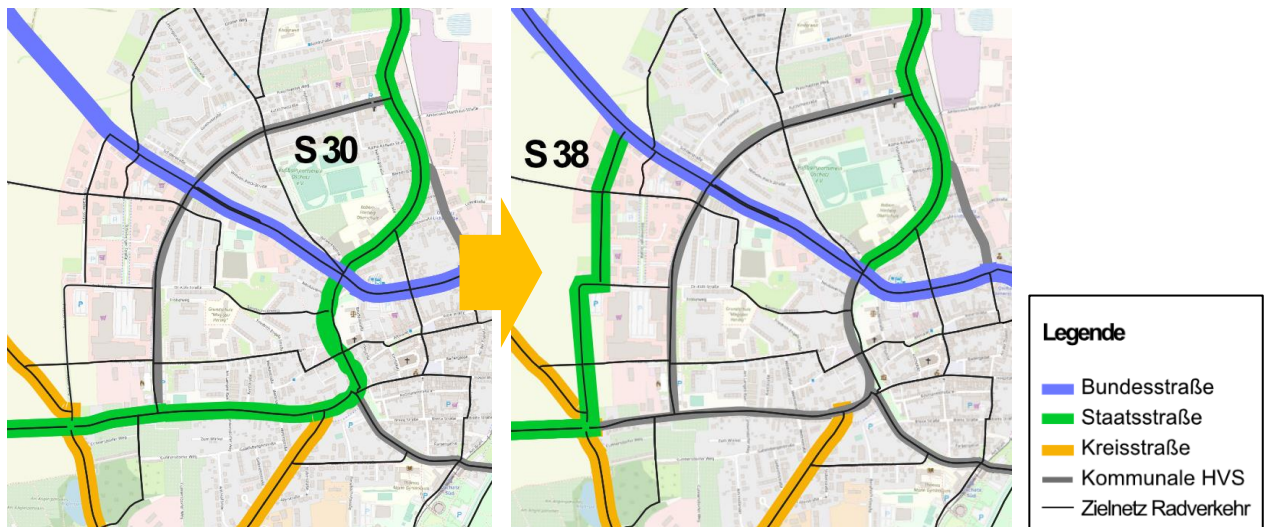


Abbildung 91: Verlauf der S 30 / S 38 aktuell (links) und Anpassungsvorschlag (rechts)

Die S 30 könnte statt über die Wermisdorfer Straße über den Trebicer Weg und die Filderstädter Straße zur B 6 führen. Insbesondere LKW würden das Nadelöhr Miltitzplatz umfahren. Die Folge wäre eine massive Beruhigung der Wermisdorfer Straße, des Miltitzplatzes und der Friedrich-Naumann-Promenade, was die Radverkehrsbedingungen in diesen zentralen Abschnitten erheblich verbessern würde. Auch für Anwohnende wäre diese Maßnahme enorm entlastend bezüglich Lärm und Abgasen. Am Trebicer Weg und an der Filderstädter Straße sind gewerbliche Nutzungen, die verhältnismäßig weniger dadurch belastet würden.

- ➔ Diese Anregungen sind mit der Aussicht verbunden, Verbesserungen der Radverkehrsbedingungen zu erreichen, bringen jedoch auch weiterreichende Konsequenzen und evtl. weitere positive Auswirkungen auf andere schwächere Verkehrsteilnehmende, Lärmschutz für Anwohnende, stadtgestalterische Möglichkeiten mit sich. Diese Effekte müssen jedoch in einem größerem Rahmen bewertet werden.

5.4 Maßnahmen im Nebennetz

Anordnung Fahrradstraße

Die Fahrradstraße ist mittlerweile ein bewährtes Instrument zur Radverkehrsförderung durch Priorisierung auf Straßen(-abschnitten), die eine besondere Verbindungsfunktion für den Radverkehr haben und bereits eine geringe Kfz-Belastung ausweisen. Radfahrende dürfen in Fahrradstraßen nebeneinander fahren und bekommen Vorrang an Einmündungen. Die Freigabe für Kfz muss explizit durch ein Zusatzzeichen erfolgen und sollte sich auf Anlieger beschränken. Um diese effektive, aber auch symbolträchtige Maßnahme niedrigschwellig in Oschatz zu erproben, eignen sich die **Merkwitzer Straße** zwischen Leipziger Platz und Friedensstraße sowie **Am Stadthaus**. Beide Straßen sind Hauptverbindungen im Zielnetz für den Radverkehr, gleichzeitig jedoch wenig von Kfz befahrene Anliegerstraßen ohne Durchgangsverkehr. In der Merkwitzer Straße, die teilweise auch keinen Gehweg hat, würde die verkehrsberuhigende Wirkung durch die Anordnung der Fahrradstraße auch für den Fußverkehr einen Sicherheitsgewinn bedeuten. Auch die Achse der Mulde-Elbe-Radrouten von der Friedrich-Naumann-Promenade stadtauswärts über **Reithausstraße, Dippoldisplatz und Am Langen Rain** bis zur Venissieuxer Straße könnte durch die Ausweisung als Fahrradstraße gestärkt werden. Fahrradstraßen sind grundsätzlich mit Busverkehr vereinbar. Eine entsprechende Gestaltung der Straßen, die zusätzlich bauliche Verkehrsberuhigung erzeugt, ist empfehlenswert (Siehe s. Seite 74/75, Abschnitt „Zusätzliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung“).



Abbildung 92: Vorschläge für die Anordnung von Fahrradstraßen in Oschatz



Abbildung 93: Beispiel für eine Fahrradstraße in Dresden



Abbildung 94: Merkwitzer Straße



Abbildung 95: Am Stadthaus

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 überwiegend 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. Hier sollte flächendeckend eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h durch die konsequente Ergänzung von Tempo-30-Zonen erreicht werden.

Im Zuge von Ausweisung von Tempo-30-Zonen kann die Verkehrsberuhigung auch baulich unterstützt werden, z. B. durch Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen oder Straßenbäume (s. Seite 74/75). 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.

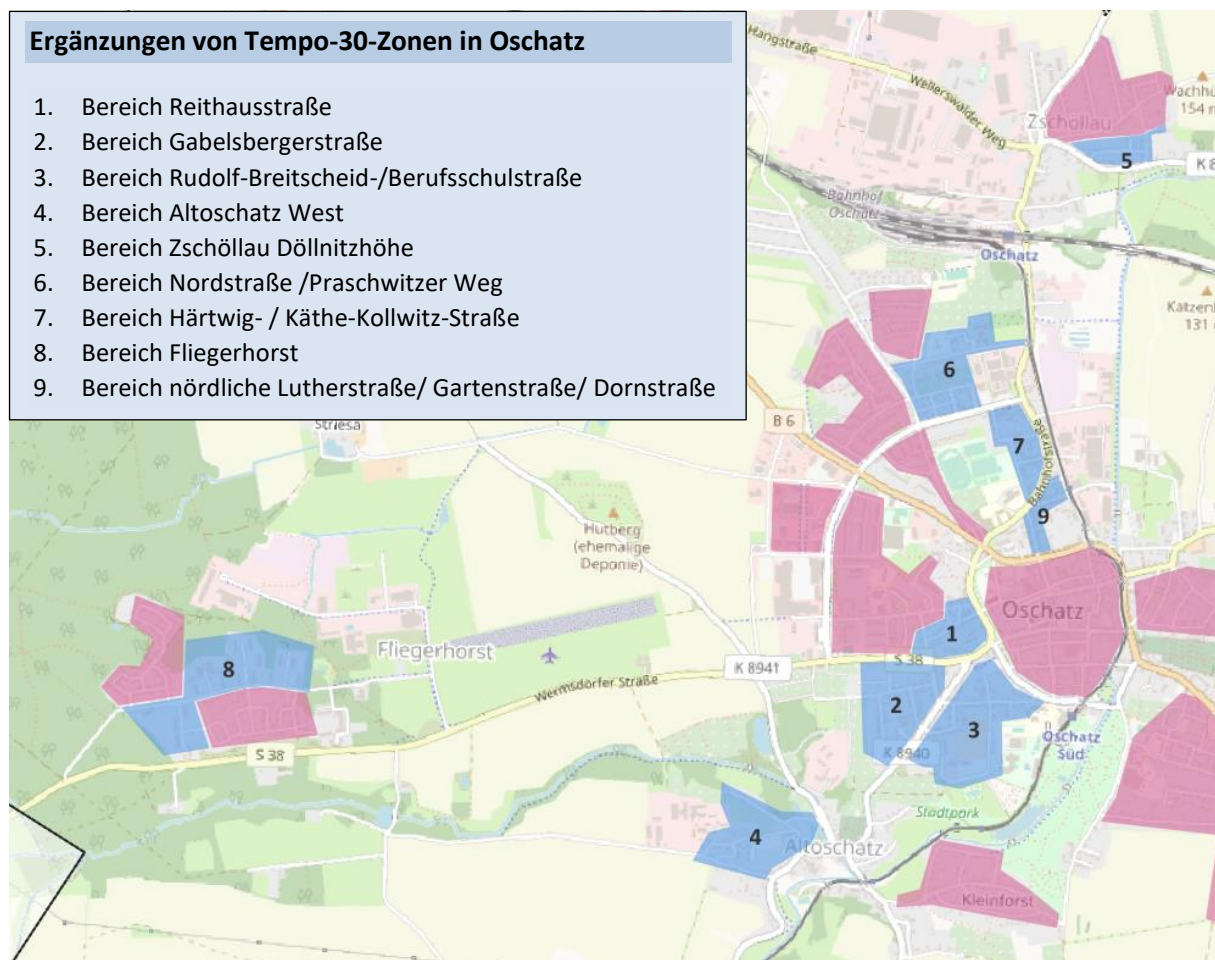


Abbildung 96: Bestehende Tempo-30-Zonen, Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche (Tempo 20) und Verkehrsberuhigte Bereiche (rot) sowie Vorschläge zur Ausweitung und Ergänzung (blau)

Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in beide Richtungen

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.

Folgende Einbahnstraßen sollen für den Radverkehr in beide Richtungen geöffnet werden:

- Härtwigstraße
- Dornstraße
- Stübelstraße/Lazerstraße
- Gartenstraße

Altstadt

Die Erreichbarkeit und die Durchlässigkeit der Innenstadt sollten als wichtige Säulen zur Förderung des Radverkehrs in Oschatz speziell betrachtet werden, da die Altstadt im Zielnetz nicht nur als Ballung wichtiger Zielorte, sondern auch als Drehscheibe von grundlegenden West-Ost- und Nord-Süd-Wegebeziehungen fungiert. Durch die Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr können schnell erste Verbesserungen geschaffen werden. Die Voraussetzungen sind mit den Tempo-30-Zonen überwiegend gegeben.

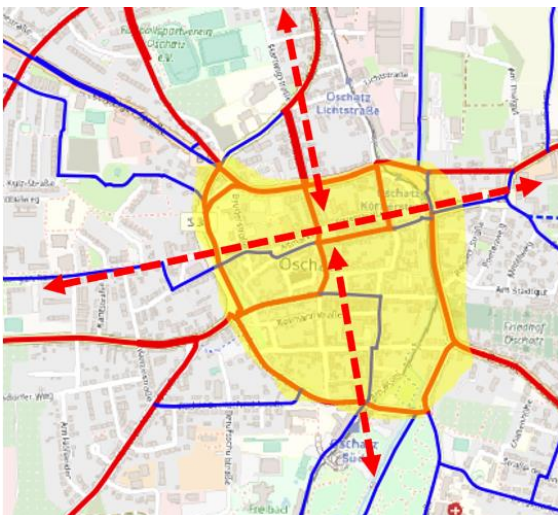


Abbildung 97: Altstadt (gelb) als zentraler Schnittpunkt von Verbindungen zu Wohn- und Gewerbegebieten, Schulen, Erholungs- und Freizeitzielen sowie dem Bahnhof

Für eine **erste Phase** werden folgenden Straßen zur Öffnung für den Radverkehr in beide Richtungen empfohlen, die im Radverkehrsnetz von großer Bedeutung sind:

- Altoschatzer Straße
- Altmarkt zwischen Lutherstraße und Sporerstraße
- Schmorlstraße
- Seminarstraße
- Hospitalstraße
- Strehlaer Straße



Abbildung 98: Der Großteil der Einbahnstraßen, wie die abgebildete Altoschatzer Straße, lässt sich unter den genannten Voraussetzungen problemlos öffnen

Zusätzliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Fahrbahnverengungen, Versätze

Die RAST 06 schlägt eine Reihe von Versatzmusterlösungen vor, die der Entschleunigung von Kfz in Anliegerstraßen dienen und somit die Verkehrssicherheit steigern. Nicht nur der Radverkehr profitiert, auch für Zufußgehende, insbesondere Kinder und ältere Menschen oder Menschen mit Einschränkungen erleben eine größere Sicherheit.

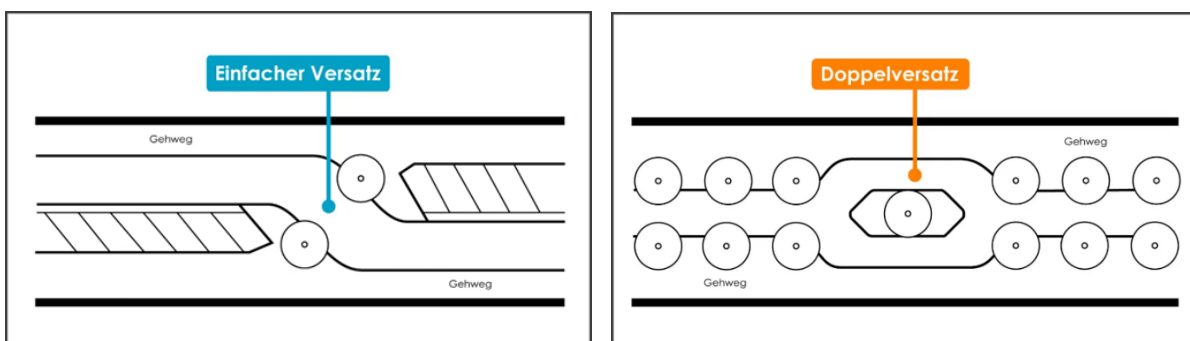


Abbildung 99: Musterbeispiele für Versätze zur Verkehrsberuhigung; Quelle: RAST 06; FGSV

In Oschatz dafür **geeignete Straßen(abschnitte)** sind unter anderem:

- Lutherstraße
- Merkwitzer Straße
- Burgstraße
- Straße der Einheit
- Am Wasserturm
- Oststraße



Abbildung 100 und 101: Praxisbeispiele für Versätze und Einengungen der Fahrbahn; Quelle: <http://www.guh-oelde.de>

Aufpflasterungen

Aufpflasterungen existieren in verschiedenen Bauformen und dienen der Steigerung der Verkehrssicherheit durch die Dämpfung der Geschwindigkeit von Kfz.

Sie kommen in folgenden Situationen zum Einsatz:

- An gleichberechtigten Kreuzungsbereichen in Wohngebieten, an denen große Aufmerksamkeit für Begegnungsfälle gefordert ist.
- An Einmündungen in Hauptverkehrsstraßen, um dort verlaufenden Rad- und Gehwegen Priorität einzuräumen und diese zu schützen

Aufpflasterungen sind niveaugleich mit Gehwegen und kommen daher im Sinne der Barrierefreiheit Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zugute. Beim Neubau von Straßen, bei Sanierungen oder sonstigen Umbaumaßnahmen von bestehenden Straßen oder als eigenständige Maßnahme an konfliktträchtigen Stellen sind auch Aufpflasterungen in Betracht zu ziehen.

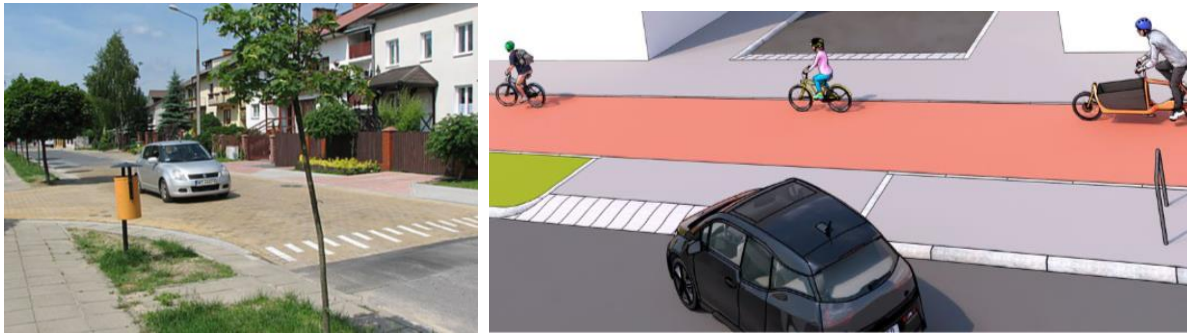


Abbildung 102 (links): Beispiel für eine Aufpflasterung im Kreuzungsbereich im Nebennetz: erhöhte Aufmerksamkeit und reduzierte Geschwindigkeit für alle Richtungsbeziehungen. Quelle: Wikipedia

Abbildung 103 (rechts): Beispiel für eine Aufpflasterung einer Straßeneinmündung an einer Hauptverkehrsstraße. Auf der vorrangigen Straße wird durch durchgängige Beläge ohne Borde auch dem Fuß- und Radverkehr Priorität eingeräumt. Quelle: Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Eigenständige Radwege

Die bestehenden selbstständigen Radwege sollen sinnvoll an das restliche Netz angeschlossen werden, sodass unnötige Umwege vermieden werden. Laut ERA ist eine Mindestbreite von 2,50 m für eigenständige Radwege 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. 13 km.



Abbildung 104: Pfad zwischen Fliegerhorst und S 38/ Am Wüsten Schloss: Qualifizierung der Verbindung Richtung Thalheim und Saalhausen



Abbildung 105: Pfad am Pappelschacht: Qualifizierung für eine alltagstaugliche Verbindung nach Schmorkau nötig (1 km Wegersparnis im Vergleich zum Gadegastweg)

Entfernung von Mittelmarkierungen innerorts

In bestimmten Fällen können bzw. sollen Mittelmarkierungen auf Straßen entfernt werden, um zum einen angepasste Fahrgeschwindigkeiten von Kfz an die Wahrnehmung der Fahrbahn als ungeteilten Aufmerksamkeitsbereich zu erzielen. Zum anderen werden ggf. Überholabstände nicht unnötig knapp gehalten. In Oschatz bieten sich die Thalheimer Straße in Altoschatz und die Mühlberger Straße in Zschöllau für die Entfernung der Mittelmarkierung an.



Abbildung 106: Beispiel für eine entfernte Mittelmarkierung ab Ortseingang in Lutterberg, Niedersachsen

Vorteile:

- Autofahrende fahren langsamer und aufmerksamer ¹
- es wird mehr Abstand gehalten bei Überholvorgängen
- Radfahrende nehmen sich mehr Raum

Voraussetzungen / Rahmenbedingungen ²

- Laut ERA sollte unter 5,5 m Straßenbreite der Mittelstreifen entfernt werden
- Entfernung ab unter 6,5 m Breite empfohlen, da sonst mit zu geringem Abstand überholt wird

1: „Berücksichtigung psychologischer Aspekte beim Entwurf von Landstraßen – Grundlagenstudie-, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik, Heft V 148, 2006

2: Faktenblatt 02: „Schutzstreifen für den Radverkehr“, AGFK (Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V.), Januar 2020, S.1



Abbildung 107 und 108: Auf der Thalheimer Straße in Altoschatz (links) und der Mühlberger Straße in Zschöllau (rechts) könnte die Entfernung der Mittelmarkierung die Sicherheit erhöhen.

5.5 Punktuelle Maßnahmen



Abbildung 109: Übersicht der punktuellen Maßnahmen

Radverkehrsfreundliche Knotenpunkte

Große Knotenpunkte bergen ein erhöhtes Unfallrisiko und sind daher ein Schwerpunkt von hoher Priorität bei der Schaffung fahrradfreundlicher Infrastruktur. Konsequenterweise 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 von Hauptverkehrsstraßen integriert werden.**

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 Unfälle beim Abbiegen, die besonders häufig auftreten, vermieden werden.

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

Da die großen Knoten in Oschatz überwiegend in der Baulast des Freistaates liegen, ist hier eine intensive Abstimmung und Kooperation nötig.

B 6 Promenade/ Leipziger Platz

Auf dem Leipziger Platz lassen sich durch Markierungen relativ günstig und kurzfristig die Verkehrsflächen umverteilen und sichere Verhältnisse für Radfahrende schaffen. Die B 6 zwischen Leipziger Platz und Lutherstraße ist ausreichend breit für einen Radfahrstreifen stadtauswärts und einen Schutzstreifen zwischen dem Knoten selbst und dem beginnenden Geh-/Radweg stadteinwärts. Die derzeitige Rechtsabbiegespur in die Bahnhofstraße hinein könnte aufgrund ihrer geringen Bedeutung für den Kfz-Verkehr entfallen. An der S 30 und S 38 können vorgezogene Aufstellflächen für Radfahrende deren Sicherheit verbessern. Auf der B 6 zwischen S 38 und Friedensstraße ist nicht ausreichend Platz für eigene Radverkehrsanlagen. Eine Führung über die Merkwitzer Straße und „Die Gemeinde“ kann den besonders engen Knotenzufahrtsbereich überbrücken.



Abbildung 110: Leipziger Platz aktuell



Abbildung 111: Vorschlag für kurzfristige und ohne hohen baulichen Aufwand umsetzbare Lösung für den Knoten B 6 / Leipziger Platz

B 6 Promenade / Lutherstraße

Die B 6 soll durchgehend mit eigenen Radverkehrsanlagen ausgestattet werden. Zwischen Lutherstraße und Theodor-Körner-Straße ist mit 9 Metern Fahrbahnbreite ausreichend Platz für Schutzstreifen. In der Lutherstraße können vorgezogene Aufstellflächen Radfahrenden helfen, sicherer abzubiegen. Die Einmündungsgestaltung in die Äußere Lutherstraße kann im Zuge der geplanten Erneuerung optimiert werden.



Abbildung 112: Knoten B 6 / Lutherstraße aktuell



Abbildung 113: Markierungslösung auf der Promenade im Bereich Lutherstraße

Promenade/Entenfang/ Am Stadthaus

Die derzeitige Führung des Radverkehrs am Knoten B 6 / Theodor-Körner-Straße ist aktuell unsicher und nicht konsistent. Insbesondere die Relation zwischen Dreibrückenweg und Altstadt sollte intuitiv, sicher und komfortabel ausgebaut sein, da sie von touristischer Bedeutung ist und auch für den Alltagsverkehr den Bahnhof und mehrere Ortsteile anbindet. Markierungen von Radfurten können hier in Verbindung mit den Radschutzstreifen auf der Promenade Klarheit schaffen. Der Weg nach Osten über „Am Stadthaus“ wird durch eine Rad- und Fußbrücke über die Döllnitz wesentlich attraktiviert. Baumpflanzungen werden den Radweg gestalterisch auf und bieten Radfahrenden Schatten. Jedoch auch ohne die beschriebenen Baumaßnahmen bieten die Markierungen im Knotenbereich eine wesentliche Verbesserung. Voraussetzung ist die Öffnung der Schmorlstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung.



Abbildung 114: Bereich Promenade von der Schmorlstraße aus gesehen

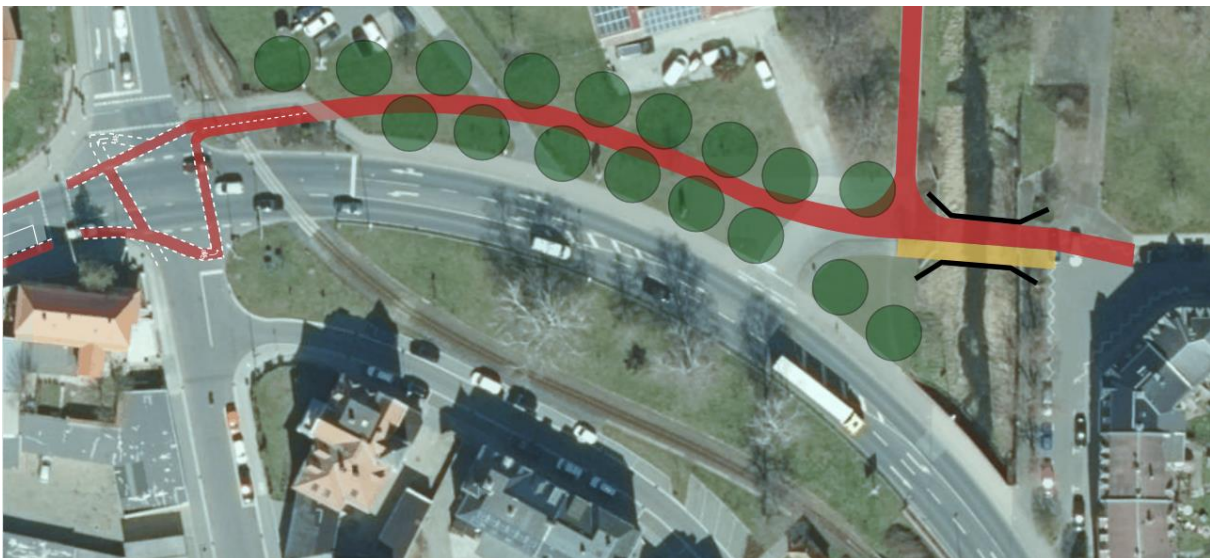


Abbildung 115: Bereich Promenade/Entenfang: Die Markierung von Furten im Knotenbereich mit einer sinnvollen und landschaftlich attraktiv eingebetteten Anbindung der Straße „Am Stadthaus“ stärkt und sichert vorhandene touristische Radrouten sowie mehrere Alltagsverbindungen. Die Radverkehrsführung wird an dieser Schlüsselstelle somit klarer und verständlicher.

Miltitzplatz

Der Miltitzplatz ist eine bekannte Problemstelle aus Radverkehrssicht. Die Wermisdorfer Straße hat hier einen Querschnitt von 6 m, was keinen Raum für markierte RVA bietet. Der eigenständige Radweg entlang des Promenadenrings kann aktuell nicht sicher erreicht werden. Eine Beruhigung durch Tempo 30 wird hier als nötig erachtet. Diese entlastet auch Anwohnende von Emissionen. Zusätzlich werden Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn empfohlen, um die Aufmerksamkeit von Kfz-Fahrenden zu steigern. Zur Radverkehrsführung zwischen Altstadt und Wermisdorfer Straße werden drei Varianten vorgeschlagen, die verschiedene Szenarien darstellen.

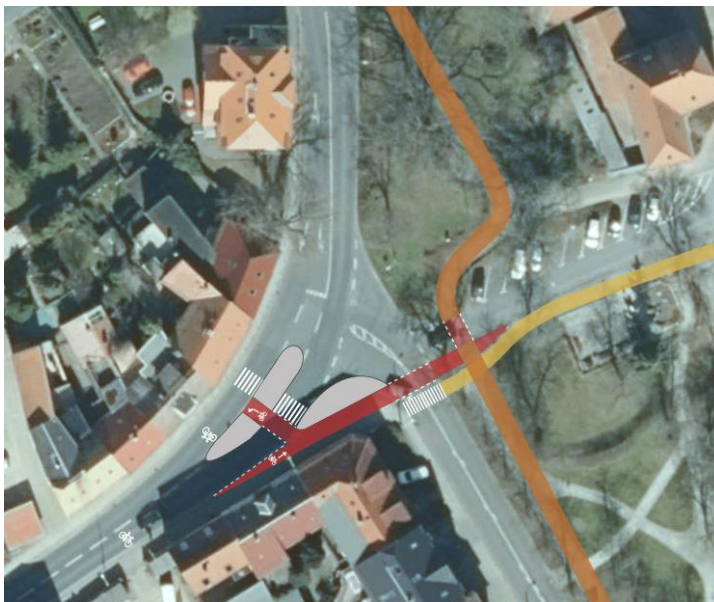


Abbildung 116: Miltitzplatz aktuell: hoher Schwerverkehrsanteil, keine RVA, keine sicher Querungsmöglichkeit für Radverkehr



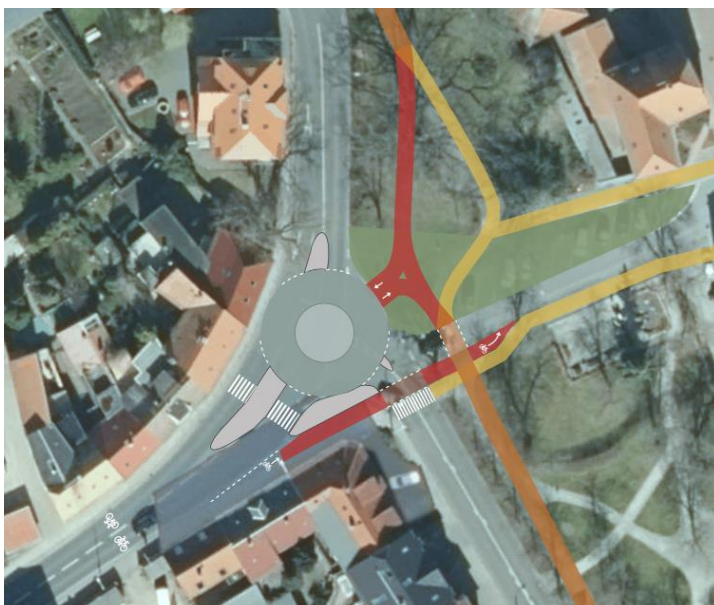
Variante 1

Querungsinsel und Altoschatzer Straße als Sackgasse mit Rad- und Gehwegen zur Verbindung. Kfz-Erschließung über Reithausstraße. Lückenschluss der Grünanlage des Promenadenrings.



Variante 2

Querungsinsel und Altoschatzer Straße wie im Bestand als Einbahnstraße, jedoch mit Öffnung für den Radverkehr stadteinwärts.



Variante 3

Minikreisverkehr (Durchmesser ca. 15 m) mit eigener Ein- und Ausfahrt des Radwegs, zusätzlich geradlinige Führung von der Wermisdorfer Straße in die Altoschatzer Straße mit Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung.

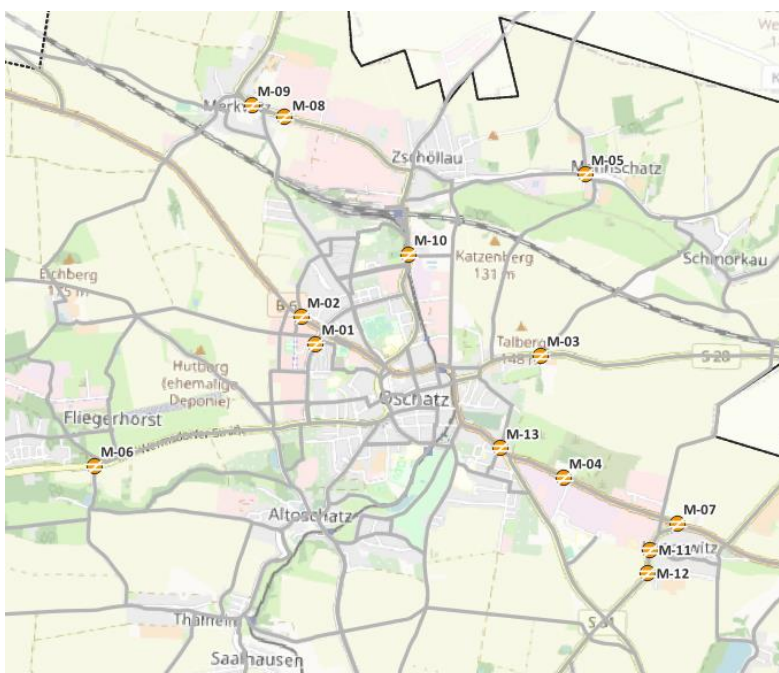
Weitere Knoten mit Handlungsbedarf sind:

- B 6 / Eichstädtpromenade
- B 6 / Nossener Straße
- B 6 / Friedensstraße
- Eichstädtpromenade / Parkstraße
- Merkwitz S 30 / K 8937



Abbildung 117: Merkwitz S 30 / K 8937 – der eigentliche Dorfplatz ist ein großer Verkehrsknoten mit schlechtem Belagszustand und aus Radverkehrssicht unklarer Wegeführung und Flächenverteilung. Eine Umgestaltung mit einer Qualifizierung der Aufenthaltsqualität könnte die Verkehrssicherheit enorm steigern und dem ganzen Ort eine Aufwertung durch eine „neue Mitte“ verleihen.

Querungsanlagen



Insbesondere an der B 6 und an Staatsstraßen sollen Querungsanlagen kurz- bis mittelfristig das sichere Queren für Radfahrende, aber auch für Zufußgehende ermöglichen. Dies ist an Stellen notwendig, an denen Radwege beginnen oder enden, wo eigenständige Geh- und Radwege von entsprechenden Straßen geschnitten werden, wo ÖPNV-Haltestellen oder wichtige Zielorte erreicht werden müssen.

Abbildung 118: Übersicht der Vorschläge für Querungsanlagen in Oschatz



Abbildung 119: S 38 / Am Wüsten Schloss

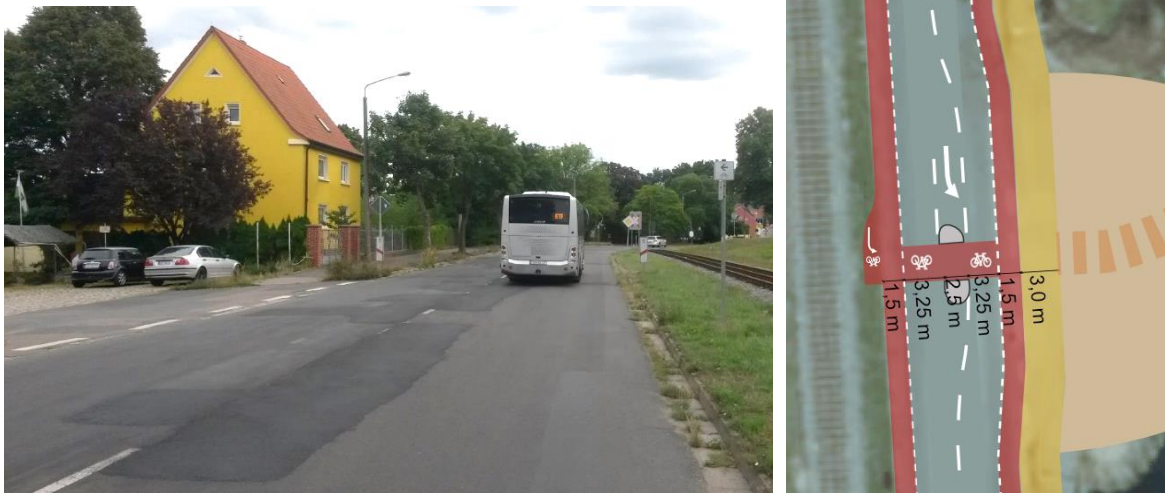


Abbildung 120: Bahnhofstraße aktuell (links) und Vorschlag für eine Fahrradquerungsanlage (rechts)



Abbildung 121: B 6 Höhe ARAL



Abbildung 122: Beispiel für vorbildliche Querungsanlage, Quelle: pebueso.de

Abbildung 123: Beschleunigung des Radverkehrs durch bevorrechtigte Querung

An ausgewählten Stellen kann auch eine bevorrechtigte Rad- und Fußquerung zu Attraktivierung von Hauptverbindungen beitragen. Am Trebicer Weg könnte so mittelfristig eine weitere Qualifizierung der Mulde-Elbe-Radroute erreicht werden.

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 Oschatz mit einem angepassten Stellplatzschlüssel für Fahrräder ergänzt werden. Fahrradstellplätze sollen möglichst ebenerdig erreichbar sein, z. B. überdacht im Innenhof oder im Gebäude im Erdgeschoss.

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.

Ferner soll die **Integration des Fahrrads in den Nahverkehr** mit den Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr sinnvoll, praktisch und attraktiv gestaltet werden. Dies bedeutet die Ausstattung von Bushaltestellen mit Radabstellanlagen für Fahrgäste, die den Weg vom Wohnort zum Bus mit dem Fahrrad zurücklegen wollen (Bike & Ride). Beispielsweise sind es von der Riesaer Straße (An den Steinkreuzen bis Schmorkauer Weg) 700 Meter und mehr bis zur nächsten Bushaltestelle (Friedhof). Fahrradabstellanlagen an Bushaltestellen fungieren ebenso als praktische generelle Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum, unabhängig davon, ob die Nutzenden Bus fahren oder nicht.

Für folgende Bushaltestellen wird die Bereitstellung von Abstellanlagen prioritär vorgesehen (alphabetisch):

- | | | |
|---------------------------|------------------------|---------------------|
| ▪ Altoschatz, Teich | ▪ Heinrich-Mann-Straße | ▪ Rechau |
| ▪ Am Langen Rain | ▪ Leuben | ▪ Schmorkau |
| ▪ Bahnhofstraße | ▪ Limbach | ▪ Striesauer Weg |
| ▪ Busbahnhof | ▪ Lonnewitz | ▪ Thalheim |
| ▪ Fliegerhorst Alte Wache | ▪ Mannschatz | ▪ W.-Pieck-Straße |
| ▪ Fliegerhorst, Finkenweg | ▪ Merkwitz, Teich | ▪ Wellerswalder Weg |
| ▪ Heinrich-Heine-Straße | ▪ Oschatz, Friedhof | ▪ Zöschau |

Weitere Bedarfsorte für Fahrradparken sind in Oschatz:

- Schulen
- Öffentliche Einrichtungen
- Freizeitziele
- Arbeitsplätze
- Einkaufsziele
- Wohnumfeld

Konkret sollen folgende Maßnahmen umgesetzt werden, um das Angebot für sicheres Fahrradparken flächendeckend sicherzustellen:

- einheitlicher gesamtstädtischer Standard: Einführung von diebstahlsicheren und felgenfreundlichen Anlehnbügel an neuen Standorten
- Fahrradbügelprogramm: 20 neue Bügel pro Jahr. In der Startphase sollten diese vor öffentlichen Einrichtungen errichtet 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 Fahrrädern
- Verteilung von Material (Flyer) für die Gestaltung und Ausführung geeigneter Fahrradabstellanlagen



Abbildung 124: Bike & Ride: Bushaltestelle mit Fahrradabstellanlagen im ländlichen Raum (Emsland)

Abbildung 125: Beispiel für sichere und fahrradschonende Anlehnbügel in Marburg. So ähnlich könnten Abstellanlagen z. B. am Altmarkt realisiert werden.



Abbildung 126 (links): Beispiel für Abstellmöglichkeiten in einem Einkaufszentrum (Markkleeberg)
 Abbildung 127 (rechts): Besondere Einrichtungen: Fahrradablenkbügel vor einer Kirche (Fahrradkirche Zöbiger, Markkleeberg)

Fahrradabstellplätze bei Wohngebäuden
 Ein Leitfaden für die Wohnungs- und Immobilienwirtschaft

Gefördert durch:
 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
 aufgrund eines Beschlusses der Deutschen Bundestage

Bild 40 Zufahrt zu der Tiefgarage vom neuen Wohngebäude in offener Bauweise

Bild 41 Abstellplätze für kurzfristig abgestellte Fahrräder in Eingangsbereich „Lobby City“ eines Bild-Ladens

Bild 42 Offene Abstellplätze neben dem Hauptzugang

Bild 43 Zeitweise temporär unterstütztes Erweitern des Stellplatzes im Hintergrund/Stockwerke zum Laden des Abbaus

Bild 44 Abstellraum auf Ebene der Tiefgarage

Bild 45 Abstellplätze in Keller bei Neubauten mit Tiefgarage

Bild 46 Fahrradkeller

Bild 47 Zeitweise temporär unterstütztes Erweitern des Stellplatzes im Hintergrund/Stockwerke zum Laden des Abbaus

3.2.7 Leerstehende Wohnungen oder Gewerberäume
 In dicht bebauten Stadtgebieten, bei denen keine Abstellplätze auf Freiflächen oder im Straßenumfeld eingerichtet werden können, bietet sich auch eine Umnutzung leerstehender Wohnungen oder Gewerberäume an. In der niederländischen Stadt Utrecht etwa sind fast 30 sogenannte „Buurstallingen“ (Nachbarschaftsstellplätze) mit insgesamt etwa 1.200 Plätzen in ehemaligen Ladenlokalen eingerichtet worden. Die einzelnen Räume bieten zwischen 18 und 150 Plätze in Doppelschichten, die meistens etwa 40 Abstellplätze. Die Anlagen werden durch eine gemeinnützige Gesellschaft der Stadt Utrecht betrieben (Bild 36, Bild 37).

3.3 Beispiellösungen bei Neubauten

3.3.1 Fahrradkeller
 Bei Neubauten empfehlen sich Abstellräume im Keller nur, wenn sie mit einem hinreichend großen Aufzug oder von außen mit einer Fahr- oder flachen Treppentrampe erreichbar sind. Für kurzfristig abgestellte Fahrräder von Besucherinnen und Besuchern oder Bewohnerinnen und Bewohnern sind ergänzend Anlehnbügel in Eingangsnähe erforderlich (Bild 38, Bild 39).

3.3.2 Abstellplätze in Keller bei Neubauten mit Tiefgarage
 In neuen Gebäuden bieten sich – sofern vorhanden – auch Abstellplätze in Tiefgaragen an. Diese können über eine bequeme Zufahrt erschlossen und z. B. in einem separaten, abschließbaren Abstellraum nahe beim Treppenhauseingang angelegt werden (Bild 40, Bild 41). Der separate Abstellraum verringert die Verschmutzung Gefahr aus dem Rollstuhlfahrt und aus Schmutzwasser auf den für genutzten Flächen. Daneben sollte das Gebäude offene ebenerdige Anlehnbügel direkt neben dem Haupteingang aufweisen (Bild 42). Der Zugang zu dem Abstellraum ließe sich durch eine Brandschutztür mit Positivschließung erleichtern, die in der Regel offen steht und sich erst bei Rauchentwicklung in der Tiefgarage schließt.

In der hier dargestellten Tiefgarage hat einer der Bewohnerinnen und Bewohner einen Pkw-Stellplatz für ein Erwachsenen-Deutrad

Abbildung 128: Beispiel Potsdam: Leitfaden für Wohnungs- und Immobilienwirtschaft (Typologie, Hersteller, Kosten)

Antragstellung und Kosten

Auf Antrag kann die Errichtung der Fahrradbügel vom Typ „Leipziger Bügel“ im öffentlichen Verkehrsraum durch das Verkehrs- und Tiefbauamt (VTA) erfolgen, das 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 Baustraßengerschaft (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
Fotos: ADFC Leipzig, Stadt Leipzig
gedruckt auf 100 % Recyclingpapier

Stadt Leipzig

Fahrradbügel für Leipzig



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



Bitte senden an:

Stadt Leipzig
Verkehrs- und Tiefbauamt
04092 Leipzig

Engagement-
Registrier-Nr.:
Antrag vom:
Verbinde-nng:
wird vom Amt ausgefüllt

Antrag und Angaben zur Aufstellung von Fahrradabstellbügel

Antragsteller/in
Name, Vorname, Firma
Titel, E-Mail

Anschrift (Straße, Hausnummer, PLZ, Ort)

Finanzierung erfolgt durch:
Name, Vorkauf, Anzahl

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

Drücken Eingabe löschen

* z. B.: Hausgegenüber, Wohnungs-/Immobilienverwaltung, Einzelperson
** Preis kann sich ändern, wenn Verkehrszeichen, Markierung oder Flächenbelegung erforderlich sind

Abbildung 129: Beispiel Leipzig: Antragstellung für die Errichtung von Fahrradabstellplätzen mit Eigenanteil im öffentlichen Verkehrsraum

Verkehrinseln an Ortseingängen



Abbildung 130: Beispiel für eine Verkehrsinsel an einem Ortseingang zum Zweck der Verkehrsberuhigung.

Verkehrinseln am Ortseingang reduzieren die Geschwindigkeit der ankommenden Kfz. Dadurch entsteht eine höhere Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Durch eine naturnahe Bepflanzung kann zusätzlich ein attraktiver Ortseingang geschaffen werden. Sofern es einen einseitigen straßenbegleitenden Fuß-/Radweg außerorts gibt, sollte zudem eine Querungshilfe integriert werden, um den Zugang zu erleichtern.



Abbildung 131: Ortseingang Thalheim / Saalhausen mit Potenzial für eine Verkehrsinsel



Abbildung 132: Ortseingang Merkwitz (S 30) mit Potenzial für eine Verkehrsinsel (und Bedarf für einen straßenbegleitenden Radweg)

Konkrete Stellen mit Potenzial für Verkehrsinseln an Ortseingängen sind:

- K 8940 Saalhausen, Höhe Flurstraße
- S 31 Lonnewitz, Höhe „Siedlung“
- S 30 Merkwitz von Wellerswalde kommend

5.6 Touristische und Freizeitradrouten

Anpassung Wegeführung der Mulde-Elbe-Radroute (MER)

Die Wegeführungen der touristischen Radrouten im Bereich der Altstadt ist aktuell durch das Einbahnstraßensystem verwirrend: je nach Fahrtrichtung führen die Routen durch verschiedene Straßen. Durch eine gezielte Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr kann die Routenführung vereinfacht werden. Dies betrifft insbesondere den Streckenabschnitt der MER zwischen Altmarkt und Drei-Brückenweg und die Döllnitztalroute zwischen Neumarkt und Südbahnhof.

Außerdem wird eine Anpassung der Routenführung der MER zwischen Reithausstraße und Am Langen Rain vorgeschlagen: Dort soll sie nicht wie bisher umwegig über den Dippoldisplatz führen, sondern stattdessen durch die Weststraße. Dieser Weg ist direkter und mit keinen zusätzlichen Gefahren verbunden.

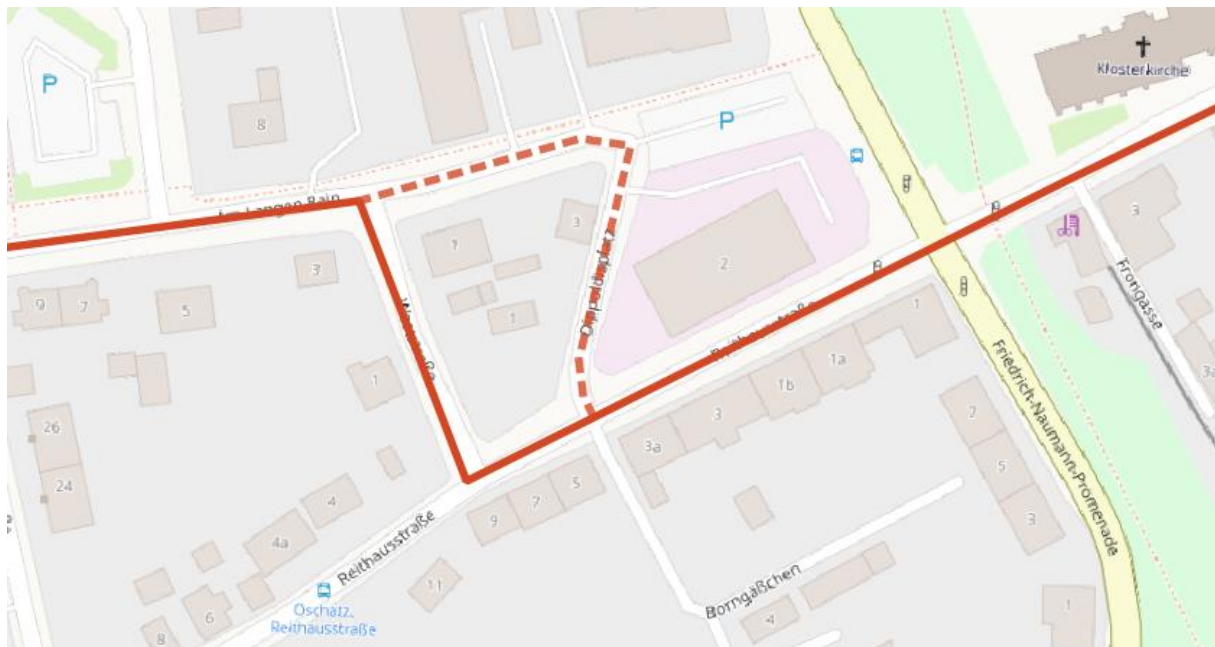


Abbildung 133: Vorschlag zur neuen Führung der Mulde-Elbe-Radroute über die Weststraße (durchgezogene Linie) anstatt wie bisher grundlos umwegig über Dippoldisplatz (gepunktete Linie).

„Oschatz-Kleeblatt“

Die bestehenden touristischen Radrouten führen linear nach Oschatz hinein bzw. heraus. Bisher existieren jedoch keine qualifizierten und ausgewiesenen Rundrouten für kleinere Touren im Oschatzer Stadtgebiet. Dementsprechend wird eine Erweiterung des touristischen Routennetzes vorgeschlagen: auf überwiegend bestehenden, einigen zu qualifizierenden ruhigen Wegen und wenigen neu zu bauenden Abschnitten führen vier in sich geschlossene Ringrouten kleeblattartig in alle Himmelsrichtungen und verbinden Ortsteile mit dem Zentrum und untereinander. Somit eignen sich die Teilringe als Alltagswege, sind aber auch für Touristinnen und Touristen attraktiv, die in Oschatz verweilen und die Umgebung erkunden wollen. Die Ringe bieten abwechselnde Szenerien zwischen städtischem Raum, offenen Landschaften und Waldrand. Die einzelnen Ringe sind frei kombinierbar. Zusammen mit den

bestehenden überkommunalen touristischen Radrouten ergibt sich ein kleinteiliges nahräumliches Netz. Perspektivisch ist eine sukzessive Erweiterung zu einem überkommunalen Knotennummernsystem denkbar, wie es im Wurzener Land realisiert wurde. Eine gezielte Qualifizierung durch Rastanlagen, inhaltliche Bespielung (Infotafeln etc.), Kunstwerke am Wegesrand usw. wäre eine weitere Wertsteigerung.

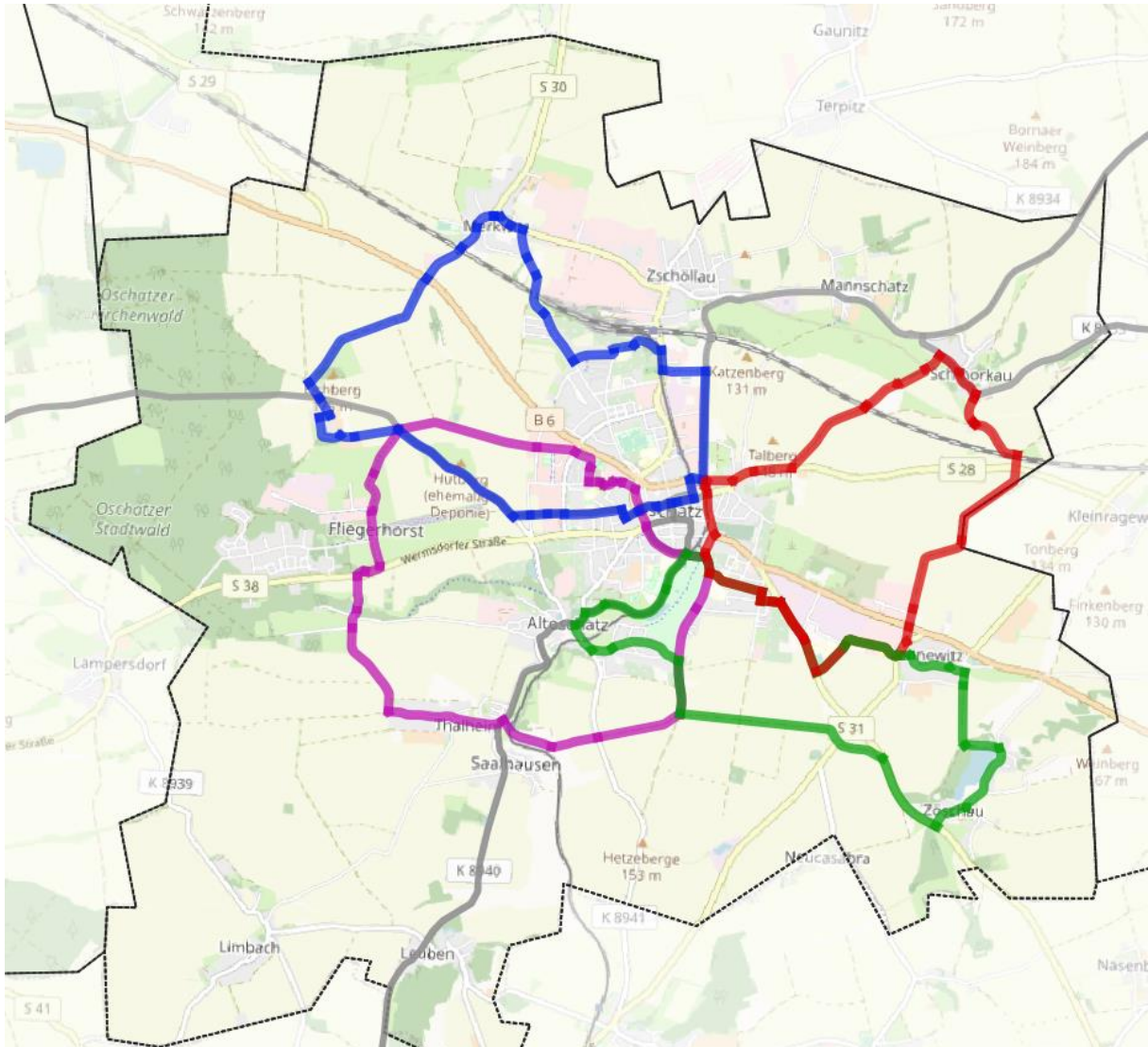


Abbildung 134: Vorschlag für Ringrouten-System „Oschatz-Kleeblatt“: vier Routen (blau, rot, grün, violett) können einzeln oder kombiniert befahren werden. Gemeinsam mit den bestehenden linearen Routen (grau) entsteht ein klares Freizeit-Routennetz.

5.7 Radwegweisung

Anhand des entwickelten Radwegenetzes wurde eine Einschätzung zur Ergänzung der Radwegweisung mit Hinweisen zur Zielauswahl ermittelt. Diese bezieht sich überwiegend auf Relationen innerhalb des Stadtgebiets. Voraussetzung für die Wegweisung sind durchgängige sichere Routen.

Die Relation Striesa – Altoschatz ist fehlerhaft beschildert. Zwischen Wermsdorfer Straße und Altoschatz existieren keine Wegweiser. Die K 8941 ist derzeit auf diesem Abschnitt nicht sicher befahrbar.

Auf dem alten Verlauf der Mulde-Elbe-Radroute sind zum Teil noch Wegweiser erhalten, die nicht dem aktuellen FGSV-Standard entsprechen.

Folgende Relationen im Stadtgebiet sind bereits heute sicher befahrbar und könnten mit Wegweisern beschildert werden:

1. Altstadt – Merkwitz
2. Altstadt – Fliegerhorst (Lampersdorf) / Wüstes Schloss
3. Altstadt – Lonnewitz – Rechau – Zöschau
4. Thalheim - Limbach
5. Altstadt – Freibad Platsch

Mittelfristig könnte mit der Verdichtung der durchgängig befahrbaren Routen die Einführung einer Knotenpunktwegweisung, wie sie beispielsweise in Wurzen etabliert wurde, erwogen werden.

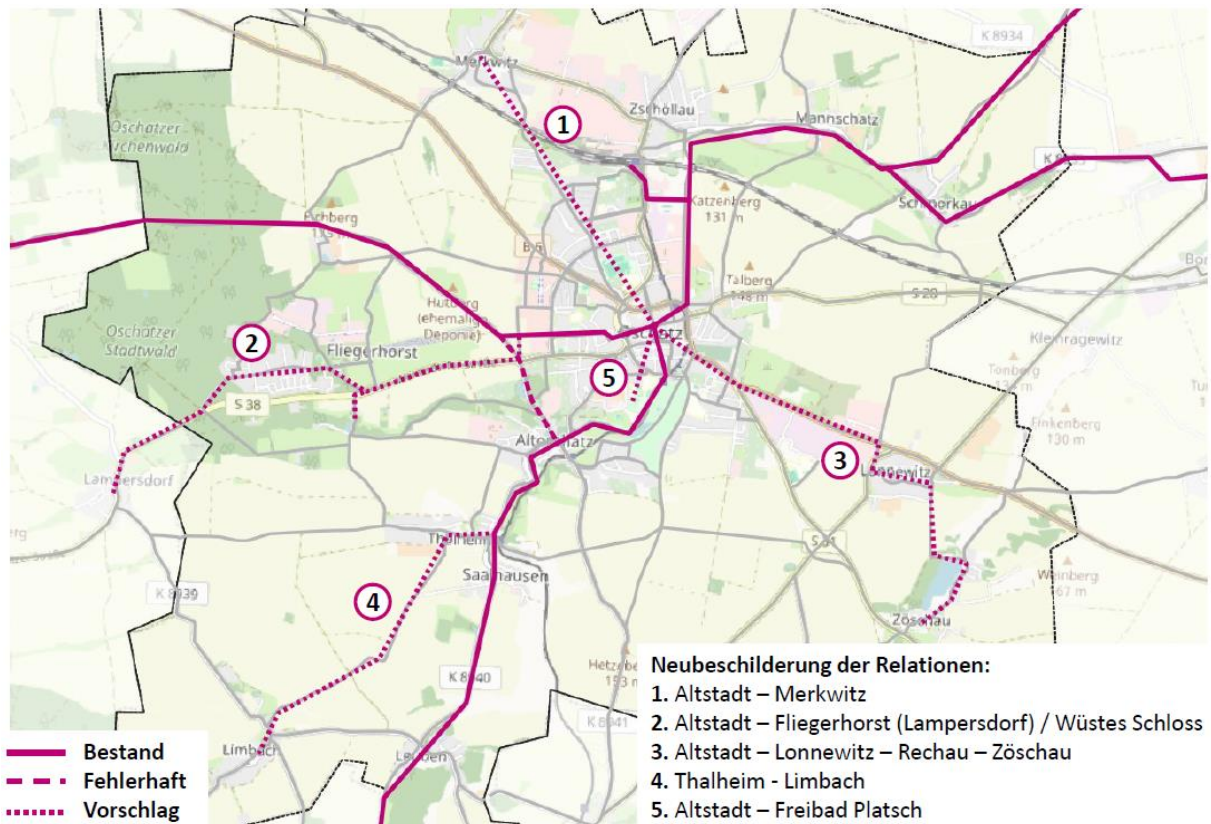


Abbildung 135: Radwegweisung in Oschatz mit Ergänzungsvorschlägen

5.8 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 gewährleistet werden. Bei der Neuanschaffung von Stadtverkehrsbusse sollten die Mehrzweckabteile genügend Platz für die Beförderung von Fahrrädern bieten.

Folgende Serviceangebote sollen in Oschatz realisiert werden:

- **Sicherheitscheck im 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 Oschatz (z. B. Bereich Eulensteg/Brühl, Klosterkirche) geprüft werden:

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



Abbildung 136: Mehrzweckbereiche in und an Fahrzeugen des ÖPNV

5.9 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 wird eine gezielte **Sensibilisierung von Autofahrenden** für einen rücksichtsvollen und respektvollen Umgang mit anderen Verkehrsteilnehmenden empfohlen.

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

Folgende Maßnahmen können zur Förderung des Radverkehrs in Oschatz beitragen:

- **Symbolträchtiger Umstieg der Stadtverwaltung und Politik auf das Fahrrad für den Arbeitsweg: Vorbildfunktion, Glaubwürdigkeit**
- **Fahrradaktionstag „Fahrradfrühling“** (Vorbild Darmstadt): Veranstaltung auf einem zentralen städtischen Platz mit der Möglichkeit, neue Fahrräder zu testen, Fahrradcodierung, Fachtagung zu Fahrradthemen etc.
- **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 Schülerinnen und 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 Abschließen etc.**
- **Sensibilisierung für Radverkehrsmaßnahmen:** Der wegebund, in dem die Stadt Oschatz Mitglied ist, bietet hierfür Materialien, z. B. zur Einführung von Fahrradstraßen, die für die Öffentlichkeitsarbeit genutzt werden können.
- **Themen wie rücksichtsvolles Autofahren oder Alternativen zum Autofahren** als Teil des Unterrichts an Fahrschulen; dazu **Schulung von Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern**
- **Erstellung von Informationsmaterial für Einzelhandel und Einrichtungen**
- **Erstellung eines Fahrradstadtplans für Bürgerinnen und Bürger sowie Gäste von Oschatz.** 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 Oschatz aufgeführt.
- **Erstellung eines Flyers mit touristischen Zielen im Zusammenhang mit touristischen Radrouten**
- **Schnell auffindbare und ausführliche Informationen zum Radverkehr auf der Homepage der Stadt Oschatz**

Die Oschatz-Information beabsichtigt, **Stadtführungen per Fahrrad anzubieten**. Zielgruppe sind Einheimische und Auswärtige. Durch die Fortbewegung per Fahrrad wird die Erreichbarkeit von interessanten Zielen über das Stadtzentrum hinaus ermöglicht, z. B. das Wüste Schloss.



Codierung und Reparatur



Ausprobieren und Testen



Kommunikation

Abbildung 137: Fahrradaktionstag Darmstadt

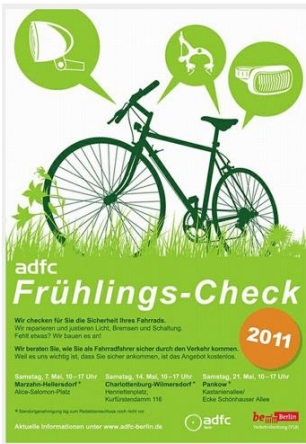


Abbildung 138: Möglichkeiten der Öffentlichkeitsarbeit für das Radfahren

6. Umsetzungsstrategie

6.1 Priorisierung und Grobkostenschätzung

In der folgenden Tabelle sind die geschätzten Kosten der vorgeschlagenen Infrastruktur-Maßnahmen dargestellt. Finanzierungsmöglichkeiten werden in Kapitel 6.2 beschrieben.

Kategorie	Maßnahmenart	Summe Grobkosten	Anteil Stadt Oschatz
Anordnungen	Fahrradstraße	k. A.	k. A.
	Tempo 30	k. A.	k. A.
	Öffnung Einbahnstraße	k. A.	k. A.
	Gehweg Rad frei	k. A.	k. A.
	gemeinsamer Geh- und Radweg	k. A.	k. A.
	Anordnung Wirtschaftsweg	k. A.	k. A.
Bau/ Markierungen	Bau Radweg	10.990.000,00 €	6.355.000,00 €
	Radfahrstreifen	30.000,00 €	0,00 €
	Schutzstreifen	21.000,00 €	0,00 €
	Rad-Piktogramme auf Fahrbahn	9.000,00 €	0,00 €
	Radverkehrsführung an Knoten verbessern	3.415.000,00 €	275.000,00 €
	Fahrradparken	0,00 €	50.000,00 €
	Querung	39.000,00 €	3.000,00 €
	Luftpumpe / Reparaturstation	0,00 €	3.000,00 €
GESAMT		14.489.000,00 €	6.686.000,00 €

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)
 - 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.

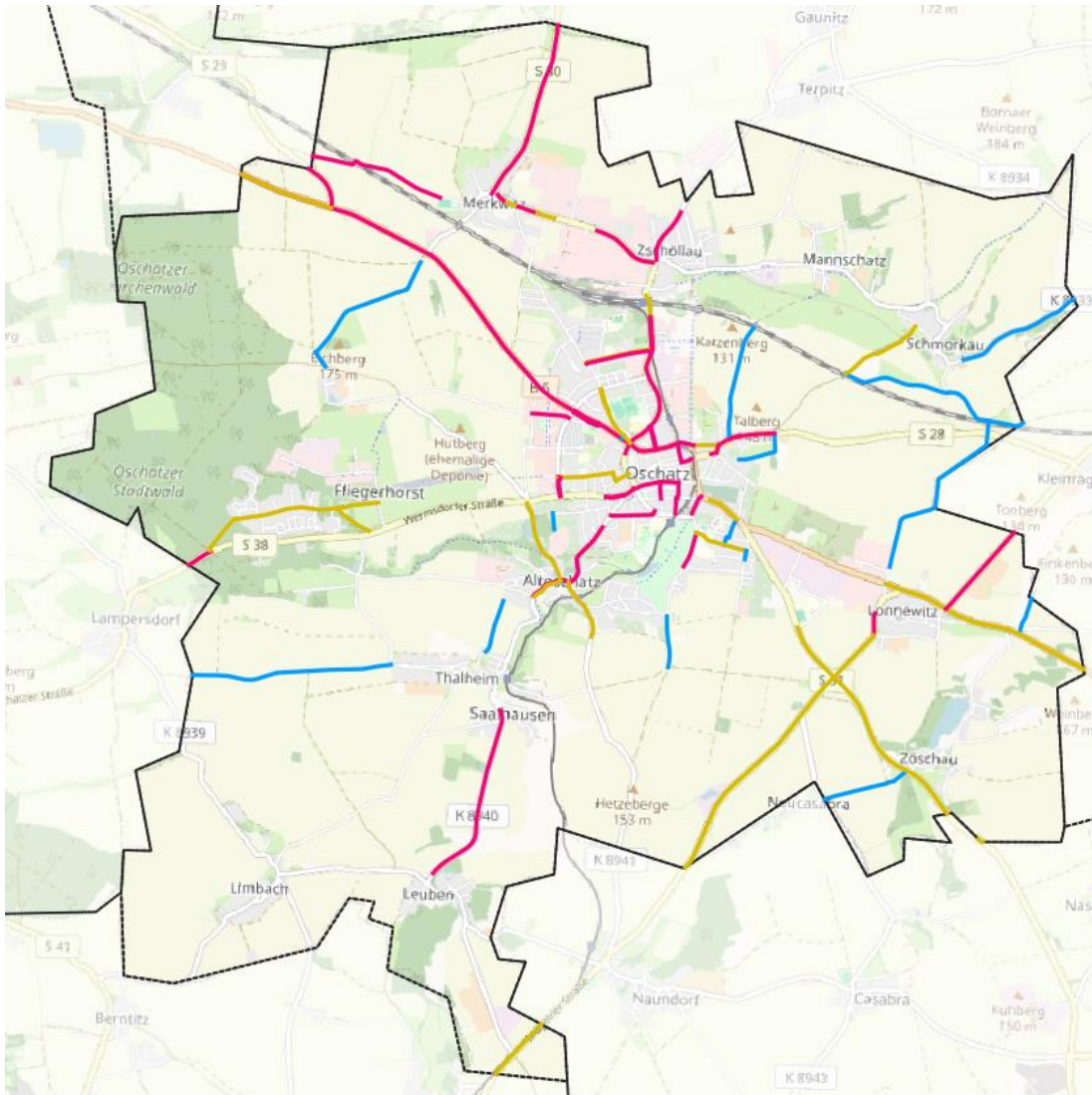


Abbildung 139: Maßnahmen nach Prioritäten für die Umsetzung: rot: 1. Priorität, gelb: 2. Priorität, blau: 3. Priorität

Verbindungen der 1. Priorität für Bau und Markierung:

- Erreichbarkeit des Zentrums
- Ring
- Zentrum → Bahnhof
- Zentrum → Thalheim → Leuben
- Merkwitz → Wellerswalde
- Oschatz → Großböhla
- Oschatz → Lampersdorf

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 Oschatz würde dies ein Budget von 420.000 € 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 Oschatz 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) soll die Öffentlichkeit informiert werden. 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 Oschatz** als ämterübergreifende Arbeitsgruppe mit vierteljährlichen Tagungen unter Federführung des Stadtplanungsamtes mit einem erweiterten Teilnehmer*innenkreis.

Einzubeziehende Akteure:

- Straßenverkehrsbehörde
- Stadtverwaltung
- Institutionen und Verbände (Polizei, Schulen, Wohnen, Tourismus, ADFC, ...)

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 und Umleitungen für Radfahrende
- Situation Winterdienst und Reinigung
- Öffentlichkeitsarbeit (Veranstaltungen, Marketing etc.)
- Fahrradparken

Kommunenübergreifende Abstimmung

Gegebenenfalls sind zu **ausgewählten Themen vertiefende Konzepte** zu erarbeiten.

Das vorliegende Radverkehrskonzept hat die Notwendigkeit von Maßnahmen für Radverkehrsanlagen an klassifizierten Straßen identifiziert und definiert. Bei diesen müssen kooperativ Lösungen mit den jeweiligen Baulastträgern angestrebt werden. Ein regelmäßiger Austausch ist hierfür notwendig. Empfohlen werden Austauschtreffen mit den Kommunen und Behörden des Landkreises im Halbjahresrhythmus sowie mit dem LASuV im Jahresrhythmus.

Des Weiteren sind Maßnahmen, insbesondere der Bau von Radwegen, vorgesehen, die über die Stadtgrenze von Oschatz hinausgehen. Für die Planung und Umsetzung ist eine Abstimmung mit den entsprechenden Nachbarkommunen nötig. Generell ist eine **regelmäßige kommunenübergreifende Abstimmung zum Ausbau des Radwegenetzes** nötig.

Öffentlichkeitsbeteiligung

Für die Akzeptanz von Maßnahmen ist eine **angemessene Beteiligung der Bevölkerung** bei weiteren Planungsschritten notwendig.

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 fahrradfreundlichen Stadt Oschatz voranzutreiben. Denn ein starker Radverkehr kann einen erheblichen Beitrag zur Entwicklung einer zukunftsfähigen und lebenswerten Stadt leisten.

- **Trotz bereits vorhandener Infrastruktur sind wichtige Lückenschlüsse im Netz dringend nötig.**
- **Viele Maßnahmen schnell und kostengünstig umsetzbar.**
- **Fördermöglichkeiten sind vorhanden.**

Wenn alle Akteure, insbesondere die verschiedenen Verwaltungsebenen effektiv zusammenarbeiten, können Netzlücken geschlossen werden und dem Fahrrad zu mehr Präsenz verhelfen. Der Umstieg ist machbar und viele Bürgerinnen und Bürger warten auf die Umsetzung von Maßnahmen. Eine **Entschleunigung und Entspannung des Straßenverkehrs machen das Radfahren sicherer** und somit attraktiver für sensible Gruppen.



Handlungspotenziale für die Stadt Oschatz bestehen trotz Abhängigkeiten auf Kreis-/Staats- und Bundesstraßen in maßgeblichen Bereichen:

- Schaffung einer durchlässigen Altstadt für den Radverkehr
- Flächendeckend sicheres Fahrradparken
- Weitere Verkehrsberuhigung in Quartieren
- Verkehrsbehördliche Anordnungen auf allen Straßen
- Wegeausbauten zur Anbindung von Ortsteilen abseits klassifizierter Straßen
- Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung zur Imagestärkung des Radverkehrs



Voraussetzungen

- Die vielen Abhängigkeiten von Freistaat und Landkreis müssen zielgerichtet koordiniert werden. Impulse und Bedarfe müssen aktiv und stetig mit diesen Akteuren ausgehandelt werden.
- Rückhalt in der Politik herstellen
- Budget und Personal in der Stadtverwaltung
- Schrittweises Vorgehen als Einsteigerstadt
- Radverkehr in die Stadtentwicklung einbeziehen



Chancen

Die Qualifizierung der Infrastruktur ist eine wichtige Säule der Radverkehrsförderung. 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.

