



## **Große Kreisstadt Radebeul**

### **Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes Handlungskonzept 2018**



**IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme**  
Alaunstraße 9 - 01099 Dresden  
Tel.: (03 51) 2 11 14-0 - Fax: (03 51) 2 11 14-11  
dresden@ivas-ingenieure.de - [www.ivas-ingenieure.de](http://www.ivas-ingenieure.de)

## Impressum

Titel: Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes  
Handlungskonzept

Auftraggeber: Stadtverwaltung Radebeul  
Stadtplanungs- und Bauaufsichtsamt  
Pestalozzistraße 8, 01445 Radebeul

Auftragnehmer: Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme  
Alaunstraße 9, 01099 Dresden  
Tel.: 0351-2 11 14-0, E-Mail: dresden@ivas-ingenieure.de

Status: Abschlussbericht August 2018

Ingenieurbüro für  
Verkehrsanlagen und -systeme

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Dirk Ohm', with a long horizontal flourish extending to the right.

Dipl.-Ing. Dirk Ohm  
Inhaber

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Aufgabenstellung und Vorgehen .....</b>	<b>1</b>
1.1	Aufgabenstellung .....	1
1.2	Methodisches Vorgehen .....	1
<b>2.</b>	<b>Entwicklungen im Radebeuler Verkehrssystem .....</b>	<b>3</b>
2.1	Generelle Entwicklungen .....	3
2.2	Straßennetz und Kfz-Verkehr .....	3
2.3	Verkehrsmittel des Umweltverbundes .....	6
<b>3.</b>	<b>Ziele der weiteren Verkehrsentwicklung .....</b>	<b>10</b>
3.1	Präambel .....	10
3.2	Zehn Ziele für die Entwicklung von Mobilität und Verkehr in Radebeul .....	11
<b>4.</b>	<b>Maßnahmen nach Handlungsschwerpunkten .....</b>	<b>12</b>
4.1	Schwerpunkt 1 – Straßenhauptnetz .....	12
4.1.1	Schrittweiser Ausbau Meißner Straße .....	12
4.1.2	Ausbau/ Signalisierung Knotenpunkt Meißner Straße/ Obere Johannisbergstraße .....	13
4.1.3	LSA Koordinierung Meißner Straße .....	13
4.1.4	Umsetzung Lkw-Führungskonzept .....	14
4.1.5	Signalisierung Knotenpunkt Forststraße .....	15
4.1.6	Tempo 30 Moritzburger Straße/ Kottenleite .....	15
4.1.7	Sicherung zukünftige Bahnquerung im Bereich Radebeul Mitte .....	16
4.1.8	Ertüchtigung Fabrikstraße für Lkw-Verkehre .....	16
4.1.9	Dynamische Verkehrslenkung unter Nutzung neuer Optionen im Straßennetz .....	17
4.2	Schwerpunkt 2 – Kötzschenbroda .....	18
4.2.1	Umgestaltung Bahnhofstraße .....	18
4.2.2	Aufwertung Fußgängerachse zwischen Meißner Straße und Altkötzschenbroda .....	19
4.2.3	Einrichtung Tempo 20/ verkehrsberuhigter Geschäftsbereich in Altkötzschenbroda .....	20
4.2.4	Optimierung Verknüpfung Bahn/ Bus .....	21
4.2.5	Einordnung Fahrradabstellanlagen .....	21
4.2.6	Schaffung neuer Angebote im ruhenden Verkehr nördlich der Bahn .....	22
4.2.7	Erarbeitung Parkraumbewirtschaftungskonzept .....	22
4.2.8	Wegweisung Parkplatz Festwiese .....	23
4.2.9	Einordnung Reisebushaltestelle .....	23
4.2.10	Schutzstreifen Radverkehr Meißner Straße .....	24
4.2.11	Sicherung Radverkehr im Bereich Bahnunterführung .....	24

4.2.12	Radverkehrsführung Vorwerkstraße/ Kötitzer Straße/ Hermann-Ilgen-Straße .....	25
4.2.13	Einrichtung Fahrradstraße im Teilabschnitt des Elberadwegs .....	25
4.2.14	Neuorganisation der Lkw-Anbindung für gewerbliche Schwerpunkte .....	26
4.2.15	Vertiefende Verkehrskonzeption Kötzschenbroda .....	27
4.3	Schwerpunkt 3 – Anbindung Gewerbeschwerpunkt Naundorf-Kötitz .....	28
4.3.1	Realisierung Brücke „Nach der Schiffsmühle“ .....	28
4.3.2	Fortsetzung Bau S 84n .....	29
4.3.3	Busverbindung über die Elbebrücke Niederwartha .....	29
4.3.4	Teilmaßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrslösungen .....	30
4.3.5	Neuordnung Lkw-Verkehre im Bereich Naundorf .....	30
4.4	Schwerpunkt 4 – Radebeul-Ost .....	32
4.4.1	Maßnahmen zur verbesserten Nutzung Parkhaus Sidonienhöfe .....	32
4.4.2	Bike&Ride an der Forststraße .....	33
4.4.3	Trassensicherung Durchbindung Sidonienstraße .....	33
4.5	Schwerpunkt 5 – Radebeul-Mitte .....	34
4.5.1	Anbindung Pharma-Park Radebeul Mitte .....	34
4.5.2	Umbau Richard-Wagner-Straße .....	34
4.5.3	Sicherung des Radverkehrs im Bereich Bahnunterführung Weintraubenstraße .....	35
4.5.4	Verdichtung Fuß- und Radwegenetz .....	35
4.5.5	Ertüchtigung Gottesacker .....	36
4.6	Nicht weiter zu verfolgende Maßnahmenansätze .....	37
<b>5.</b>	<b>Rahmenkonzept Strategie 2030 .....</b>	<b>39</b>
5.1	Vorbemerkungen/ Zielstellung .....	39
5.2	Strategien zur Stärkung des Umweltverbundes .....	39
5.2.1	Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV .....	39
5.2.2	Erstellung eines Radverkehrskonzeptes .....	41
5.2.3	Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr .....	42
5.3	Intensive Zusammenarbeit mit den Nachbarkommunen .....	43
5.4	Förderung intermodaler Mobilität .....	44
5.4.1	CarSharing .....	44
5.4.2	Förderung der Elektro-Mobilität .....	45
5.4.3	Förderung von Inter- und Multimodalität .....	45
5.5	Monitoring und Evaluierung des VEP .....	46

## **Abbildungsverzeichnis**

- Abbildung 1      Übersicht über die Maßnahmen des VEP Radebeul
- Abbildung 2.1    Ergebnis der Verkehrsmodellierung – Analysefall, Verkehrsbelegung
- Abbildung 2.2    Ergebnis der Verkehrsmodellierung – Nullfall 2030, Verkehrsbelegung
- Abbildung 2.3    Ergebnis der Verkehrsmodellierung – Nullfall 2030, Differenz zu Analysefall
- Abbildung 3      Ergänzungen Stadtbuss Radebeul

## **Anlagenverzeichnis**

- Anlage 1          Maßnahmenliste

## 1. Aufgabenstellung und Vorgehen

### 1.1 Aufgabenstellung

Letztmalig wurde im Jahr 2004 der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Radebeul als strategisches Grundlagendokument zur weiteren Entwicklung des städtischen Verkehrssystems auf Grundlage des Verkehrsentwicklungsplanes von 1995 fortgeschrieben. Seit 2004 haben sich die verkehrlichen Rahmenbedingungen in Radebeul selbst, sowie im die Stadt umgebenden Ballungsraum Dresden, weiterentwickelt und verändert.

Aus diesem Grund soll der Verkehrsentwicklungsplan nunmehr erneut fortgeschrieben werden, um die Zielstellungen sowie abzuleitenden Maßnahmen auf die sich verändernden Anforderungen anzupassen.

### 1.2 Methodisches Vorgehen

Im ersten Schritt wurden dazu umfangreiche Analysen des Verkehrssystems sowie der strukturellen Entwicklungen durchgeführt. Auf Grundlage dieser konnten Defizite und Handlungsschwerpunkte abgeleitet werden. Zielstellung des daran anschließenden Konzeptes ist, der Stadt einen Handlungsleitfaden für die weitere Entwicklung des Straßennetzes sowie der Anlagen für den ÖPNV, Fuß- und Radverkehr an die Hand zu geben.

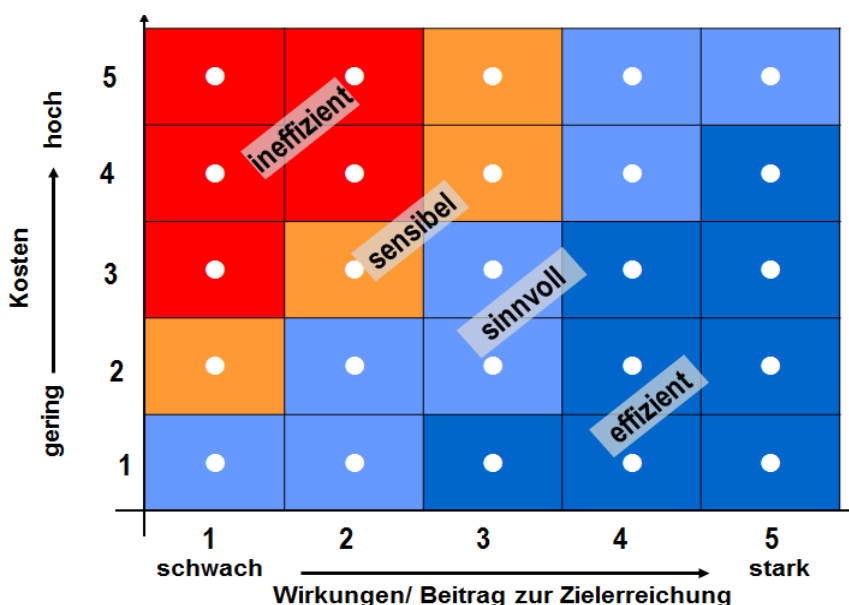
Im konzeptionellen Teil wurde im Gegensatz zu den bisherigen Verkehrsentwicklungsplänen nicht die Gesamtstadt betrachtet, sondern sich auf identifizierte **räumliche und thematische Schwerpunkte** konzentriert. Diese sind im Folgenden aufgeführt:

- Schwerpunkt 1: Straßenhauptnetz
- Schwerpunkt 2: Radebeul-Kötzschenbroda
- Schwerpunkt 3: Anbindung Gewerbeschwerpunkt Naundorf/ Kötzitz
- Schwerpunkt 4: Radebeul-Ost
- Schwerpunkt 5: Radebeul-Mitte

Das vorliegende **Handlungskonzept** beschreibt auf Grundlage der wesentlichen Erkenntnisse der Analyse die entwickelten Maßnahmen.

In **Abbildung 1** sind die punktuellen und streckenhaften Maßnahmen verortet.

Die Auswahl der Maßnahmen, die zur Umsetzung empfohlen werden, erfolgt über eine Einzelbewertung der Maßnahmen hinsichtlich der voraussichtlichen Wirkung und der notwendigen Investitionen. Dazu schätzten die Gutachter die Wirksamkeit jeder Maßnahme in Bezug auf die Zielerfüllung und der räumlichen Wirkung ein. Die Überlagerung von Kosten- und Wirkungsklasse ergibt letztlich die Effizienz der Maßnahme, angegeben als Kosten-Wirkungs-Relation. Diese sind einzelnen Maßnahmen zugeordnet worden.



Grafik 1: Ableitung der Zielerreichung aus Wirkungs- und Kostenklasse

In **Anlage 1** ist eine Übersicht über die Maßnahmen, die Wirkungs- und die Kostenklasse sowie der sich daraus ableitenden Zuordnung in die Kosten-Wirkungs-Relation enthalten. Das vorliegende Handlungskonzept enthält aufgrund der methodischen Vorgehensweise keine Maßnahmen, welche als „ineffizient“ eingeordnet sind.

Vorgaben hinsichtlich des **Umsetzungshorizontes** werden in drei Kategorien gemacht:

<b>Umsetzungshorizont:</b>	<b>zeitliche Einordnung</b>
kurzfristig	bis 2 Jahre
mittelfristig	bis 6 Jahre
langfristig	mehr als 6 Jahre

Tabelle 1: Zeitliche Einordnung der Maßnahmen

Der Realisierungszeitraum enthält jedoch keine Aussagekraft hinsichtlich der Bedeutung einer Maßnahme.

## 2. Entwicklungen im Radebeuler Verkehrssystem

### 2.1 Generelle Entwicklungen

Im Folgenden sollen komprimiert die wesentlichen Erkenntnisse aus der Analyse in Bezug auf die demographische und verkehrliche Entwicklung wiedergegeben werden:

- Die positive Einwohnerentwicklung der Stadt Radebeul der vergangenen Jahre wird gemäß der „6. Regionalisierten Bevölkerungsprognose des Freistaates Sachsen“<sup>1</sup> bis etwa 2022 anhalten, anschließend ist eine Stagnation bzw. ein moderater Rückgang bis 2030 prognostiziert.
- Insgesamt wird für Radebeul und sein direktes Umland eine im Vergleich zu anderen ostdeutschen Regionen eher stabile Bevölkerungsentwicklung prognostiziert.
- In den Prognosen zur Altersverteilung wird mit einem absoluten und relativen Zuwachs an älteren Einwohnern gerechnet, das Thema „Barrierefreiheit“ erhält somit eine größere Bedeutung.

### 2.2 Straßennetz und Kfz-Verkehr

#### **Verkehrsmengen im Straßennetz**

Um die Nutzungsintensität der Straßen in Radebeul aufzeigen zu können, sind die Ergebnisse von Verkehrszählungen relevant, welche u.a. für den Verkehrsentwicklungsplan in den Jahren 2013/ 2014 erhoben wurden:

- Die Meißner Straße nimmt nach wie vor den größten Teil des Kfz-Verkehrs auf. Die Belegung schwankt im Verlauf von etwa 13.000 Kfz/ Tag (Umfeld der August-Bebel-Straße) bis etwa 23.000 (östlich der Paradiesstraße).
- Die am zweitstärksten genutzte Achse: Kötzschenbrodaer Straße – Kötitzer Straße (10.000 bis 12.000 Kfz/ Tag).
- Die Elbebrücke Niederwartha wurde zum Zeitpunkt der Zählung von etwas über 10.000 Kfz/ Tag genutzt, wobei der Schwerverkehrsanteil mit ca. 7,3 % vergleichsweise hoch war (zum Zeitpunkt der Zählung ausschließlich über die Cossebauder Straße/ Anbindung an die S 84 (3. BA) zu erreichen).

---

<sup>1</sup> veröffentlicht durch das Statistische Landesamt des Freistaates Sachsen am 19.04.2016, Ergebnisse abrufbar unter: <https://www.statistik.sachsen.de/html/40866.htm>



In der Verkehrsprognose 2030 sind unter Ansatz der dann als realisiert angenommenen Maßnahmen (z.B. B 6 n in Cossebaude, Weiterführung der S 84n in Richtung Coswig, Brücke „Nach der Schiffsmühle“) folgende Entwicklungen abzulesen (vgl. **Abbildungen 2.2** und **2.3** sowie zum Vergleich die Ergebnisse der Verkehrsmodellierung Analyse in **Abbildung 2.1**):

- Im Radebeuler Westen kommt es zu erheblichen Verlagerungen: etwa 9.000 Kfz/ Tag auf der Brücke „Nach der Schiffsmühle“ und 12.000 bis 15.000 Kfz/ Tag auf der S 84n, dafür Rückgänge auf der Meißner Straße und der Kötzter Straße jeweils westlich der Cossebauder Straße sowie auf der Cossebauder Straße selbst.
- Die Meißner Straße stellt weiterhin die am stärksten befahrene Straße in Radebeul dar, wobei diese im Vergleich des Modells zwischen Analyse-Nullfall und Nullfall 2030 überwiegend eine leichte Entlastung erfährt (Ausnahme: im Abschnitt zwischen Cossebauder Straße und Bahnhofstraße wurde eine leichte Zunahme prognostiziert).
- Im weiteren Straßennetz bewegen sich die Unterschiede zwischen Analyse und Prognose in unauffälligen Größenordnungen, trotz der unterstellten positiven Bevölkerungsentwicklung sind also keine problematischen Kfz-Verkehrszuwächse zu erwarten, es entstehen aber auch keine Kapazitätsreserven. Deshalb und um Umleitungsstrecken zur Sicherstellung eines funktionsfähigen Straßennetzes auch in Ausnahmefällen (insbesondere baustellen- oder unfallbedingte Sperrungen) zu besitzen, soll das ausgewiesene Straßenhauptnetz im Grundsatz in seiner heutigen Form erhalten werden (vgl. auch den Grundsatzbeschluss des Radebeuler Stadtrates zur Klassifizierung des Radebeuler Straßennetzes – SR 31/07-04/09).

### **Erfolgte Ausbauten und Netzergänzungen**

Im Straßennetz in und um Radebeul sind in den vergangenen Jahren mehrere Netzergänzungen realisiert worden, welche im Verkehrsentwicklungsplan von 2004 festgelegt waren. Im Folgenden sollen alle Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplanes von 2004 im Sinne einer Evaluierung hinsichtlich des Umsetzungsstandes eingeordnet werden:

<b>Maßnahme des VEP 2004 (Verantwortlichkeit)</b>	<b>Umsetzungsstand</b>
<b><i>Straßennetz außerhalb des Stadtgebietes</i></b>	
Elbebrücke Niederwartha (Freistaat Sachsen)	Realisiert
Weiterführung S 84n (Freistaat Sachsen)	Realisiert bis Naundorfer Straße (Coswig), Weiterführung in Planung
S 81 Ortsumgehung Boxdorf/ Reichenberg/ Friedewald (Freistaat Sachsen)	Realisiert
Ausbau Knotenpunkt Dresdner Straße/ Wahnsdorfer Straße in Boxdorf (Gemeinde Moritzburg)	Nicht realisiert/ keine Planungen bekannt

Maßnahme des VEP 2004 (Verantwortlichkeit)	Umsetzungsstand
<b>Straßennetz außerhalb des Stadtgebietes (Fortsetzung)</b>	
Ausbau/ Signalisierung Knotenpunkt S 179/ Am Walde (Baumwiese) (Freistaat Sachsen)	Alternative Planung: Kreisverkehr/ Realisierung vorgesehen
Verlängerung Emilianstraße (Anschluss an Kötzschenbroder Straße) (Landeshauptstadt Dresden)	Nicht realisiert/ Alternativenuntersuchung durch die LH Dresden: ohne Ergebnis
Ausbau Kötzschenbroder Straße und Umgestaltung des Knotenpunktes Kötzschenbroder Straße/ Spitzhausstraße zum Kreisverkehr (LH Dresden)	Nicht realisiert/ keine Planungen bekannt
Leistungsfähige Gestaltung des Riegelplatzes (Dresden) (Landeshauptstadt Dresden)	Gleisschleife wurde eingeordnet, keine Leistungsfähigkeitsprobleme aufgetreten

Tabelle 2: Umsetzungsstand der Maßnahmen im Straßenhauptnetz des VEP 2004 – Maßnahmen außerhalb von Radebeul

Maßnahme des VEP 2004	Umsetzungsstand
<b>Radebeuler Straßenhauptnetz</b>	
Cossebauder Straße/ Anbindung an die S 84 (3. BA)	Realisiert
Neubau ESAG-Spange/ Umgehung Serkowitz	Nicht realisiert
Sukzessiver Ausbau Meißner Straße (in Zusammenhang mit Straßenbahnausbau)	Teilabschnitte umgesetzt, weitere in Vorbereitung
Ausbau Forststraße mit Vergrößerung des Lichtraumprofils Eisenbahnunterführung	Lichtraumprofil mit Baumaßnahmen Bahn vergrößert/ Realisierung Straßenausbau vorgesehen
Ausbau/ Umgestaltung Moritzburger Straße	Realisiert
Verbindung Cossebauder Straße – Obere Johannisbergstraße – Kottenleite („OBI-Strahl“)	Nicht realisiert
Verbindung Friedrich-List-Straße/ Nach der Schiffsmühle an die S 82	In Vorbereitung
Ausbau/ Umgestaltung der Schildenstraße	Realisiert
Durchbindung Gartenstraße bis Schildenstraße	Realisiert
Anbindung Kaditzer Straße an Turnerweg	Nicht realisiert
Durchbindung Sidonienstraße zur Forststraße	Nicht realisiert
Anbindung Schillerstraße an Meißner Straße	Nicht realisiert
Umgestaltung Kottenleite	In Realisierung (geplant bis Ende 2018)
Ausbau Paradiesstraße	Realisiert
Jägerhofstraße/ Neuländer Straße	Teilweise realisiert
Neucoswiger Straße/ Mittlere Bergstraße	Nicht realisiert/ Planungen liegen vor

Tabelle 3: Umsetzungsstand der Maßnahmen des VEP 2004 im Straßenhauptnetz Radebeul

Es zeigt sich, dass sowohl die Maßnahmen in Verantwortung des Freistaates Sachsen (LASuV) zu einem großen Teil umgesetzt wurden bzw. planerisch vorangetrieben wurden, als auch die Maßnahmen, welche durch Radebeul zu verantworten sind. Einige wurden hingegen nur zum Teil umgesetzt. Dazu gehört z.B. auch die leistungsfähige Anbindung des Radebeuler Ostens an die Autobahn A 4, welche durch Radebeul in Kooperation mit der Landeshauptstadt Dresden realisiert werden sollte. Diese und andere „offene“ Maßnahmen sind im vorliegenden Verkehrsentwicklungsplan (siehe Konzeptteil) hinsichtlich ihrer Sinnhaftigkeit, den Realisierungschancen und sich ggf. ergebenden Alternativen geprüft worden.

## 2.3 Verkehrsmittel des Umweltverbundes

### **Öffentlicher Personennahverkehr**

- Die S-Bahn-Strecke zwischen Dresden und Coswig (weiter nach Meißen) wurde inkl. der Haltepunkte in den vergangenen Jahren umfassend um- und ausgebaut, die Nutzerzahlen sind stabil.
- Weiterhin hält in Radebeul-Ost stündlich der RE „Saxonia“ Dresden – Riesa – Leipzig (RE 50). Dieses Angebot sollte mit Abschluss der Bauarbeiten an der Bahnstrecke zwischen Dresden-Neustadt und Radebeul entfallen, konnte aber „vorerst“ erhalten werden<sup>2</sup>.
- In Radebeul-Naundorf hält stündlich die RB 31, welche zwischen Dresden-Hauptbahnhof und Coswig, teilweise zudem über Großenhain nach Elsterwerda verkehrt.
- Im Bereich der Straßenbahn ist der Zustand der Strecke entlang der Meißner Straße insbesondere vom Alter der Anlage abhängig. Langsamfahrstrecken aufgrund des schlechten Zustandes von Gleis und Unterbau sind auf acht Streckenabschnitten in Radebeul gegeben.
- In den grundhaft sanierten bzw. umgebauten Abschnitten der Meißner Straße sind hingegen sowohl die Gleisanlagen in gutem Zustand als auch die Haltestellen barrierefrei ausgebaut (Abschnitte Pestalozzistraße bis Weintraubenstraße/ Dr.-Külz-Straße bis Gradsteg).
- Als besonderes schienengebundenes Verkehrsmittel kann die touristisch bedeutsame Schmalspurbahn zwischen Radebeul-Ost und Radeburg („Lößnitzgrundbahn“) eingeordnet werden. Die Bahn verkehrt ohne festen Takt mit 7 Zugpaaren täglich (davon eines morgens nur an Schultagen, 3 nur zwischen Radebeul und Moritzburg und ein weiteres nur in den Sommermonaten und ebenfalls nur auf der Teilstrecke).

Das Busnetz ist seit 2004 angepasst, die im damaligen VEP vorgeschlagenen Optimierungen sind dabei aufgegriffen und zum Teil modifiziert aufgenommen worden.

---

<sup>2</sup> Vgl.: *Fahrplan für neue S-Bahn nach Meißen steht*“ Presseinformation des VVO vom 03.03.2017, abrufbar unter: [https://www.vvo-online.de/doc/pm/170303\\_PI\\_S-Bahn%20Fahrplan.pdf](https://www.vvo-online.de/doc/pm/170303_PI_S-Bahn%20Fahrplan.pdf)

Gegenüber der Analyse des Verkehrsentwicklungsplanes 2004 lassen sich folgende Änderungen (auf dem Stadtgebiet von Radebeul) feststellen:

- die derzeitige Linie 72 ersetzt die Linien 91 und 425,
- die 2004 existierende Linie 324 (Serkowitz – Moritzburg/ Radeburg) wurde eingestellt,
- die Linie 327 verkehrt nun von Boxdorf kommend ab Radebeul-Ost alternierend zum S-Bahn-Halt Radebeul-Kötzschenbroda bzw. nach Dresden-Trachau, (auf dem letztgenannten Streckenabschnitt war 2004 die eigenständige Linie 325 unterwegs), am anderen Liniende der Linie 327 wird von Boxdorf aus der Ortsteil Wahnsdorf mit eingebunden
- die Linie 400 verkehrt im Radebeuler Westen unverändert, bindet aber auf einigen Fahrten zusätzlich Wahnsdorf mit ein,
- die Linie 406 (verkehrte nur am Wochenende) wurde eingestellt, damit entfällt auch die Busanbindung bis in die Nähe des Spitzhauses.

### **Radverkehrsführung**

Eine detaillierte Betrachtung des Radverkehrsnetzes (vergleichbar mit dem VEP 2004) wird Gegenstand eines gesonderten Konzeptes sein (vgl. Kapitel 5.2 ab S. 39, Maßnahme 6-3). Im vorliegenden Dokument soll deshalb nur eine kurze Einschätzung zur Radverkehrsführung im Stadtgebiet sowie zu den Entwicklungen der letzten Jahre gegeben werden. Weiterhin sind in den räumlichen Schwerpunkten bei entsprechender Relevanz Maßnahmen beschrieben worden.

Durch Radebeul führen zwei überregional bedeutsame **Fernradwege**, die auch in der „Radverkehrskonzeption des Freistaates Sachsen 2014“<sup>3</sup> ausgewiesen sind. Dazu gehört einerseits der Elberadweg (D-Route Nr. 10 des „Radnetzes Deutschland“) und andererseits die „Sächsische Städteroute“.

Der Elberadweg wird überwiegend außerhalb des Straßennetzes parallel zur namensgebenden Bundeswasserstraße geführt. Er besitzt auch eine gewisse Relevanz im Alltagsradverkehr z.B. als Verbindung in die Landeshauptstadt Dresden.

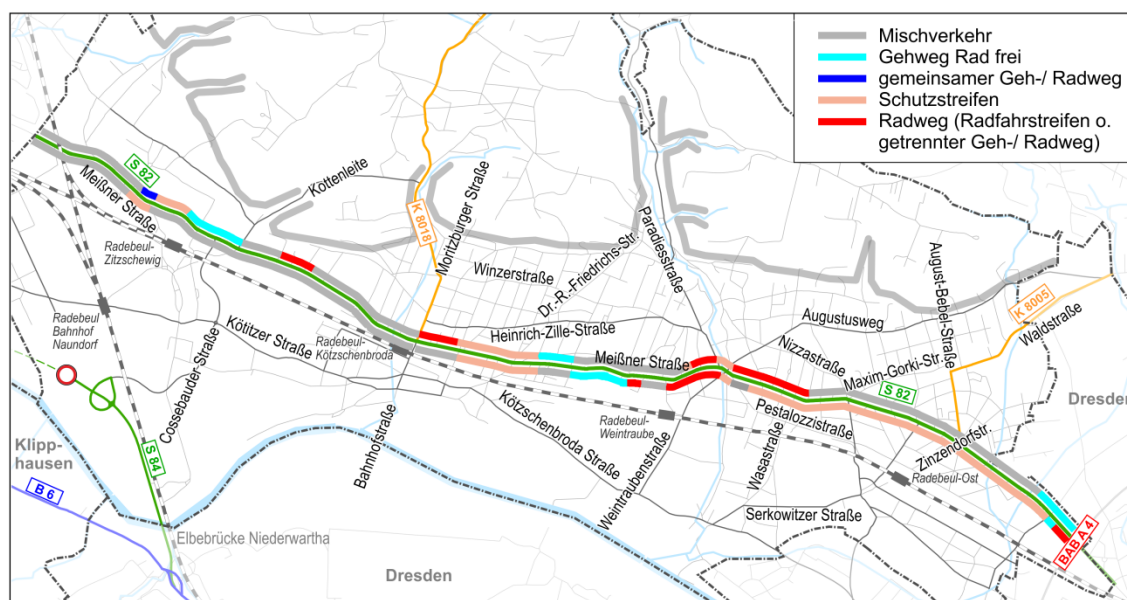
Die Sächsische Städteroute führt von Friedewald kommend durch den Lößnitzgrund (Lößnitzgrundstraße) – Schuchstraße – Meißner Straße – Weintraubenstraße – Kötzschenbrodaer Straße und Plattenweg auf den Elberadweg, auf dem es weiter nach Meißen geht. Die Routen sind in Radebeul im Grundsatz ausreichend beschildert.

---

<sup>3</sup> Radverkehrskonzeption des Freistaates Sachsen 2014, Hrsg.: Sächsisches Staatsministerium für Arbeit, Wirtschaft und Verkehr (SMWA), Dresden, Stand: April 2014

In Bezug auf die **Führung des Radverkehrs** kann anhand der einschlägigen Planungsgrundlagen ein Großteil des Radebeuler Straßennetzes als ohne gesonderte Anlagen geeignet eingeordnet werden. Nur im Straßenhauptnetz (Meißner Straße, Kötzchenbrodaer Straße, Köitzer Straße, Cossebauder Straße, August-Bebel-Straße/ Waldstraße) werden demnach Anlagen empfohlen und sind zum Teil bereits vorhanden. Allerdings ist eine entsprechende Ertüchtigung von Straßen oftmals nicht im Bestand möglich, sondern kann erst bei grundhaften Sanierungs- und Ausbaumaßnahmen eingeordnet werden.

Die Meißner Straße ist dabei als ein Handlungsschwerpunkt zu sehen. Hier wurden bei Baumaßnahmen der vergangenen Jahre regelgerechte Anlagen eingeordnet. Wenn die entsprechenden Breiten gegeben sind, wurden zudem auch auf Bestandsfahrbahnen Schutzstreifen markiert oder als Option Gehwege zur Radnutzung freigegeben. Es sind aber noch viele Abschnitte mit Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn vorhanden.



Grafik 2: Radverkehrsanlagen entlang der Meißner Straße (Darstellung aus der Analyse 2015)

Auf der Relation Kötzchenbrodaer Straße – Altkötzchenbroda – Köitzer Straße kann bzw. muss überwiegend auf der Fahrbahn im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr gefahren werden.

Entlang der Moritzburger Straße wurde ein Schutzstreifen bergaufwärts (Richtung Norden) markiert. Durch die asymmetrische Markierung der Straße sollen die bergauf (langsam) fahrenden Radler geschützt werden, während bergab auch die Radfahrer höhere Geschwindigkeiten erreichen können.

Auch die Cossebauder Straße besitzt einseitig Radwege (beschildert als „Gemeinsamer“ bzw. „Getrennter Geh- und Radweg“), die teilweise im Zweirichtungsverkehr freigegeben sind. Probleme bestehen hier vor allem durch den notwendigen Wechsel der Straßenseiten, wenn die Anlagen enden.

Als generell problematisch können die in Radebeul anzutreffenden **Einbahnstraßen ohne Radverkehrsfreigabe** eingeschätzt werden. Diese werden bei entsprechender Eignung jedoch sukzessive freigegeben.

Durch das Vorhalten zielnaher **Radabstellmöglichkeiten**, durch die auch ein sicheres Anschließen hochwertigerer Räder ermöglicht wird, kann eine indirekte Förderung des Radverkehrs erfolgen und zugleich ein Beitrag zur Ordnung des Stadtbildes geleistet werden. In den vergangenen Jahren wurde mit der Ausstattung von wichtigen Umstiegspunkten zwischen Fahrrad und ÖPNV (Bike-and-Ride) begonnen.



Foto: Überdachte Radabstellanlagen am S-Bahn-Haltepunkt Radebeul-Kötzschenbroda

### 3. Ziele der weiteren Verkehrsentwicklung

#### 3.1 Präambel

Den einzelnen Zielen zur Entwicklung von Mobilität und Verkehr wird folgende Präambel vorangestellt:

**Zweckbindung:** Verkehr und Mobilität sind kein Selbstzweck, sondern dienendes und unterstützendes Element unseres arbeitsteilig organisierten Gemeinwesens. Individuelle Mobilität als eines der Grundbedürfnisse der Menschen und wirtschaftliche Austauschprozesse sind durch die Vorhaltung geeigneter verkehrlicher Infrastrukturen und deren stadtverträglichen Betrieb sicherzustellen.

**Verträglichkeit:** Die störenden und insbesondere die gesundheitsgefährdenden Auswirkungen des Verkehrs müssen durch Maßnahmen der Verkehrsvermeidung aber auch der Bündelung, Verlagerung und effizienten, umweltschonenden Abwicklung minimiert werden, damit die wesentlichen städtischen Qualitätsmerkmale und die Ziele der Stadtentwicklung und Stadtsanierung erreicht bzw. erhalten werden können. Dazu sind die Ziele der Lärminderung, der Luftreinhaltung und des Klima- und Ressourcenschutzes in die Verkehrsentwicklungsplanung einzubeziehen.

**Gleichberechtigung:** Die jeweiligen Stärken der Verkehrsträger (Fuß, Rad, ÖPNV, Kfz-Verkehr) sollen für die Gesamtentwicklung der Stadt nutzbar sein. Zu berücksichtigen sind stets die Verträglichkeiten im sozialen, wirtschaftlichen sowie ökologischen Bereich. Eine Abwägung gegenüber den Notwendigkeiten und Bedürfnissen für Wirtschafts-, Ausbildungs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr ist geboten und muss insbesondere die ökonomischen Anforderungen und Perspektiven sowie die Qualitäten als Wohnstandort berücksichtigen.

**Wirtschaftlichkeit:** Im Vordergrund sollte bei allen Verkehrsmaßnahmen die gesamtstädtische Nutzen-Kosten-Relation stehen. Kostenwirkungen sind im räumlichen Kontext aber auch vor dem Hintergrund langfristiger Finanzierbarkeit zu betrachten. Sie müssen dabei gegenüber gesamtstädtischen Zielstellungen, externen Anforderungen und auch ökologischen Aspekten bewertet werden. Ein wesentlicher Beitrag zur Wirtschaftlichkeit des Verkehrs sind kurze Wege, die durch eine integrierte Standortpolitik für die Funktionen Wohnen, Arbeiten, Bildung und Versorgung und die Nutzung vorhandener Infrastrukturen und ÖPNV-Angebote verkehrsvermeidend wirken können.

**Sicherheit:** Der Schutz und die Unterstützung nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer – besonders der Fußgänger und Radfahrer sowie Älterer, Mobilitätseingeschränkter, Kinder und Jugendlicher – ist Voraussetzung für ein funktionierendes Gemeinwesen.

Die demografischen Entwicklungen gebieten es in besonderem Maße, attraktiv für nicht motorisierte Kinder und Jugendliche sowie für Senioren und hoch Betagte zu sein. Dafür ist Verkehrssicherheit ein maßgeblicher Faktor.

### 3.2 Zehn Ziele für die Entwicklung von Mobilität und Verkehr in Radebeul

Ausgehend von den Vorgaben der Präambel, den in den Analysen festgestellten Defiziten und den städtischen Entwicklungsperspektiven sind folgende verkehrliche Zielstellungen zu verfolgen:



Grafik 3: Zusammenstellung der 10 Ziele der Radebeuler Verkehrsentwicklungsplanung



## 4. Maßnahmen nach Handlungsschwerpunkten

### 4.1 Schwerpunkt 1 – Straßenhauptnetz

#### 4.1.1 Schrittweiser Ausbau Meißner Straße

Für die Meißner Straße als zentrale Hauptachse kann aus den Modellberechnungen (vgl. Abbildungen 2.2 und 2.3) abgeleitet werden, dass die Verkehrsmengen zukünftig nicht steigen, in Teilbereichen durch entlastende Maßnahmen (B 6n in Cossebaude/ S 84n) sogar abnehmen. Der schrittweise Um- und Ausbau mit besserer Berücksichtigung der Belange von Radfahrern und Fußgängern soll fortgesetzt werden. Entsprechende Planungen liegen dabei für Teilabschnitte bereits vor (zwischen Rennerbergstraße und Dr.-Külz-Straße sowie zwischen Schillerstraße und Eduard-Bilz-Straße). Weiterer dringender Handlungsbedarf ist z.B. westlich des Gradsteges (inkl. dem Knotenpunkt mit der Bahnhofstraße) gegeben, hier sind entsprechende Planungen in Vorbereitung.

<b>Maßnahme 1-1: Weiterführung des schrittweisen Aus- und Umbaus der Meißner Straße (im Zusammenhang mit Straßenbahnausbau)</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Umsetzung der bereits geplanten Abschnitte</li> <li>- Planung/ Realisierung der weiteren, bislang nicht sanierten Abschnitte</li> </ul>		
<b>Ziel/ Wirkung:</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbesserung der Bedingungen für den ÖPNV, Fuß- und Radverkehr</li> <li>- Reduzierung der Umfeldbelastungen (insbesondere Lärm) durch ebene Fahrbahnbeläge</li> <li>- Attraktivierung des Straßenhauptnetzes, dadurch Entlastung des Nebennetzes</li> </ul>		
<b>Teilmaßnahme A: Rennerbergstraße bis Dr.-Külz-Straße (6. BA)</b>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
V (> 1 Mio.)	sinnvoll	kurzfristig
<b>Teilmaßnahme B: Schillerstraße bis Eduard-Bilz-Straße</b>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
V (> 1 Mio.)	sinnvoll	mittelfristig
<b>Teilmaßnahme C: Gradsteg bis A.-Eyckhout-Straße</b>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
V (> 1 Mio.)	sinnvoll	langfristig
<b>Teilmaßnahme D: Eduard-Bilz-Straße bis Wasastraße</b>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
V (> 1 Mio.)	sinnvoll	langfristig
<b>Teilmaßnahme E: Forststraße bis Schillerstraße</b>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
V (> 1 Mio.)	sinnvoll	mittelfristig

<b>Maßnahme 1-1 (Fortsetzung)</b>		
<b>Teilmaßnahme F: G.-Hauptmann-Straße bis Spitzgrundweg</b>		
Kostenklasse:	Kosten-Wirkungs-Relation:	Umsetzungshorizont:
V (> 1 Mio.)	sinnvoll	kurz-/ mittelfristig
<b>Teilmaßnahme G: Spitzgrundweg bis Stadtgrenze Coswig</b>		
Kostenklasse:	Kosten-Wirkungs-Relation:	Umsetzungshorizont:
V (> 1 Mio.)	sinnvoll	mittelfristig
<b>Teilmaßnahme H: A.-Eyckhout-Straße bis Cossebauder Straße</b>		
Kostenklasse:	Kosten-Wirkungs-Relation:	Umsetzungshorizont:
V (> 1 Mio.)	sinnvoll	langfristig

#### 4.1.2 Ausbau/ Signalisierung Knotenpunkt Meißner Straße/ Obere Johannisbergstraße

An den Knotenpunkten entlang des Straßenverlaufs der Meißner Straße ist nicht mit grundsätzlich zu ändernden Dimensionierungen aus Gründen der Leistungsfähigkeit zu rechnen. Umfassende Flächen-Einsparungspotenziale können aber ebenfalls nicht abgeleitet werden. Eine sinnvolle Verbesserung des Verkehrsablaufs stellt jedoch die Einordnung einer LSA und eines Linksabbiegestreifens von der Meißner Straße in die Obere Johannisbergstraße dar.

<b>Maßnahme 1-2: Realisierung einer LSA mit gesondertem Linksabbiegestreifen auf der Meißner Straße in die Obere Johannisbergstraße</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Einordnung der bereits planerisch vertieften LSA mit Linksabbiegestreifen von der Meißner Straße in die Obere Johannisbergstraße</li> </ul> <p><b>Ziel/ Wirkung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbesserung des Kfz-Verkehrsflusses auf der Meißner Straße/ Erhöhung der Leistungsfähigkeit</li> <li>- Verbesserung der Verkehrssicherheit</li> </ul>		
Kostenklasse:	Kosten-Wirkungs-Relation:	Umsetzungshorizont:
IV (100 Tsd. – 1 Mio.)	sensibel	langfristig

#### 4.1.3 LSA Koordinierung Meißner Straße

Die Optimierung der Lichtsignalanlagen bzw. deren Steuerung über längere Strecken („**Grüne Welle**“) der Meißner Straße ist mit dem Ziel eines homogeneren Verkehrsflusses und einer Verkürzung der Reisezeiten an der Meißner Straße zu prüfen. Unter Einbeziehung des ÖPNV sollte zumindest über mehrere Teilstrecken und ggf. nur in einer Fahrtrichtung eine detaillierte Untersuchung der Möglichkeiten vorgenommen werden, um diese vorteilhaften Potenziale noch besser erschließen zu können.

<b>Maßnahme 1-3: Detailprüfung LSA-Koordinierung Meißner Straße</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Identifizierung möglicher Koordinierungsstrecken</li> <li>- Aspekte: derzeitige und aufgrund von Ausbauten absehbare Abstände und Art der LSA, Alter/ technischer Stand, Knotenpunktbelastungen/ Phasensysteme, Hauptstromrichtungen, Einfluss durch ÖPNV</li> <li>- bei Eignung: Koordinierung anwenden (ggf. unter Nutzung innovativer Systeme)</li> </ul> <p><b>Ziel/ Wirkung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verstetigung des Kfz-Verkehrs/ ÖPNV,</li> <li>- Reduzierung von Geschwindigkeitsübertretungen,</li> <li>- Attraktivierung des Straßenhauptnetzes, dadurch Entlastung des Nebennetzes</li> </ul>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
II (10 Tsd. – 50 Tsd.)	sinnvoll	kurzfristig

#### 4.1.4 Umsetzung Lkw-Führungskonzept

Die leistungsfähige **Anbindung des Ostens** von Radebeul an die Autobahn A 4 insbesondere für den Schwerverkehr ist trotz entsprechender Bemühungen der Stadt weiterhin ungelöst. Im Rahmen von Untersuchung zu möglichen alternativen Führungen kam die Landeshauptstadt Dresden zu keinem Ergebnis. Deshalb soll an der Führung über die bestehenden Straßen auf der Relation Peschelstraße – Rankestraße – Emilienstraße festgehalten und die notwendigen Voraussetzungen auf Radebeuler Seite geschaffen werden.

<b>Maßnahme 1-4: Umsetzung des Lkw-Führungskonzeptes zur Anbindung des Radebeuler Ostens an die Autobahn A 4</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prüfung/ Abstimmung von Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung an die A 4 in enger Kooperation mit der Landeshauptstadt Dresden (auch Maßnahme des Dresdner „Verkehrsentwicklungsplan 2025Plus“)</li> <li>- Vorzugsvariante: Nutzung der vorhandenen Straßen auf der Relation Peschelstraße – Rankestraße – Emilienstraße</li> <li>- Herstellung von Begegnungsbreiten, leistungsfähige Knotenpunkte und SV-konforme lichte Durchfahrtshöhen an Überführungen</li> </ul> <p><b>Ziel/ Wirkung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbesserung der Erreichbarkeit der Gewerbeschwerpunkte im Radebeuler Osten</li> <li>- Konzentration von Verkehren auf dem Hauptnetz</li> </ul>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
IV (100 Tsd. – 1 Mio.)	sinnvoll	kurzfristig

Die Landeshauptstadt Dresden und ggf. die obere Verkehrsbehörde sind auf die Wichtigkeit der Route weiter hinzuweisen, so dass auch in der Landeshauptstadt die erforderlichen Maßnahmen

zur Ertüchtigung der Route umgesetzt werden (insbesondere durchgehende Gewährleistung der erforderlichen Begegnungsbreiten Lkw – Lkw).

#### 4.1.5 Signalisierung Knotenpunkt Forststraße

Der Knotenpunkt Forststraße hat die Grenze der Leistungsfähigkeit erreicht. Auch ist eine gesicherte Fußgängerquerung in diesem Bereich der Meißner Straße nicht möglich, woraus schließlich Maßnahme 1-5 abgeleitet wird.

<b>Maßnahme 1-5: Realisierung Knotenpunkt-LSA am Knotenpunkt Meißner Straße/ Forststraße</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Einordnung der vorgesehenen Knotenpunkt-LSA</li> </ul> <p><b>Ziel/ Wirkung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbesserung der Bedingungen für abbiegende Lkw und damit der Erreichbarkeit der Gewerbeflächen/ der vorgesehenen Relation zur A 4</li> <li>- Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes</li> <li>- Herstellung einer gesicherten Fußgängerquerung</li> </ul>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
IV (100 Tsd. – 1 Mio.)	sinnvoll	mittelfristig

#### 4.1.6 Tempo 30 Moritzburger Straße/ Kottenleite

Die **Verträglichkeit der Straßenführung** der Kottenleite bzw. der Moritzburger Straße in Bezug auf die umgebende Wohnnutzung soll über die Ausweitung von Geschwindigkeitsbegrenzungen hergestellt werden. Dadurch würden überörtlich orientierte Lkw-Verkehre auf alternative Achsen verlagert, die kleinräumige Verkehrsnachfrage kann aber weiterhin bedient werden.

<b>Maßnahme 1-6: Anordnung Tempo 30 (nur für Lkw) auf der Moritzburger Straße in dicht angebauten Bereichen (etwa 150 m südlich der Straße „An den Brunnen“ bis Neuländer Straße)</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anordnung von Tempo-30 (nur für Lkw) auf einem Teilabschnitt der Verbindung zur S 81</li> <li>- (im Gemeindegebiet Moritzburg: Verbesserung der Fahrbahnoberflächen/ Tragfähigkeit des Untergrundes)</li> </ul> <p><b>Ziel/ Wirkung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reduzierung der Lärmbelastungen/ Erschütterungen</li> <li>- ggf. Verdrängung auf andere Achsen</li> </ul>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
I (< 10 Tsd.)	sinnvoll	kurzfristig

#### 4.1.7 Sicherung zukünftige Bahnquerung im Bereich Radebeul Mitte

Zur **Sicherung von Zukunftsoptionen** soll eine zusätzliche Verbindung zwischen der Meißner Straße und der Kötzschenbrodaer Straße unter Nutzung der vorbereiteten Unterführung der Bahnstrecke westlich der Weintraubenstraße planerisch gesichert werden. Die Straße würde überwiegend zur Anbindung von potenziellen Entwicklungsflächen zwischen dem Bahndamm und der Kötzschenbrodaer Straße in diesem Bereich dienen. Eine verkehrliche Wirkung, also z.B. nennenswerte Entlastungen von Wohnlagen, ergeben sich aus den Modellberechnungen hingegen nicht. Die an dieser Stelle vorgesehene ESAG-Spange wird als nicht weiter zu verfolgen eingeordnet (vgl. Kapitel 4.6).

<b>Maßnahme 1-7: Sicherung der zukünftigen Nutzbarkeit der vorbereiteten Unterführung der Bahnstrecke westlich der Weintraubenstraße</b>		
- Anpassung der derzeitigen planungsrechtlichen Vorgaben im Flächennutzungsplan		
<b>Ziel/ Wirkung:</b>		
- Erhalt der langfristigen Option zur Netzergänzung		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
I (< 10 Tsd.)	effizient	kurzfristig

#### 4.1.8 Ertüchtigung Fabrikstraße für Lkw-Verkehre

Auch die Gewerbeschwerpunkte Fabrikstraße und Kötitzer Straße bedingen die Gewährleistung der Erreichbarkeit mit Lkw. Gemäß dem Lkw-Führungskonzept der Stadt Radebeul (Zielnetz) ist eine Erschließung ausschließlich über die westlich von Kötzschenbroda liegende Cossebauder Straße vorgesehen.

<b>Maßnahme 1-8: Ertüchtigung der westlichen Fabrikstraße für die Nutzung durch Lkw, inkl. Abbiegebeziehungen von/ zur Cossebauder Straße (Umsetzung Schwerverkehrskonzept)</b>		
- Verbreiterung der Fabrikstraße im westlichen Abschnitt		
- Ertüchtigung der Fahrbahn zur Gewährleistung von Abbiegevorgängen in die/ aus der Cossebauder Straße		
<b>Ziel/ Wirkung:</b>		
- Schaffung direkter Zuwegungen zu dem Gewerbe- und Industriestandort Fabrikstraße		
- Entlastung Kötitzer Straße/ Reduzierung umständlicher Abbiegevorgänge auf den Querstraßen		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
IV (100 Tsd. – 1 Mio.)	sinnvoll	mittelfristig

Eine Beseitigung des Engpasses in der Fabrikstraße (unzureichende Fahrbahnbreite im westlichen Abschnitt) und die Herstellung der direkten Anbindung an die Cossebauder Straße (Geometrie/ Anordnung der Mittelinseln) ist vorzunehmen.

#### 4.1.9 Dynamische Verkehrslenkung unter Nutzung neuer Optionen im Straßennetz

Nach Realisierung der B 6n in Cossebaude ist die Strecke zwischen der Autobahn A 4 und dem Radebeuler Westen in die Umleitungsplanung einzubeziehen. Zu prüfen ist, ob durch dynamische Anzeigen insbesondere an der Autobahn A 4 auf bestimmte Verkehrszustände reagiert und eine Aufforderung zur Nutzung der B 6n ab Anschlussstelle Dresden-Altstadt als Alternative gegeben werden kann. Notwendig ist dazu eine enge Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger.

<b>Maßnahme 1-9: Dynamische Verkehrslenkung unter Nutzung der B 6neu als entstehende Alternativstrecke zur Meißner Straße</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- dynamische Anzeigen an der Autobahn A 4, welche bei Störungen auf die Nutzung der Alternative B 6n hinweisen</li> </ul> <p><b>Ziel/ Wirkung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reduzierung der Verkehrsbelegung im Straßennebennetz bei Störungen im Hauptnetz durch Umfahrvorkehr</li> <li>- Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
II (10 Tsd. – 50 Tsd.) (nur für Teilmaßnahmen auf Radebeuler Stadtgebiet)	effizient	langfristig

## 4.2 Schwerpunkt 2 – Kötzschenbroda

Ein thematischer Schwerpunkt im Bereich Kötzschenbroda/ Altkötzschenbroda im Verkehrsentwicklungsplan ist die Erhöhung der **Attraktivität des Einzelhandelsschwerpunktes** insbesondere für Fußgänger. Einige der dazu vorgeschlagenen Maßnahmen wurden bereits während des Erarbeitungsprozesses des Verkehrsentwicklungsplanes umgesetzt:

- Sicherung der Querung Güterhofstraße (entlang der Bahnhofstraße) als fußläufige Verbindung zwischen S-Bahn-Halt und Einzelhandelszentrum
- Überdachung Bike-and-Ride am Haltepunkt zur Steigerung der Attraktivität des Angebotes, insbesondere als Alternative der Nutzung des Gehwegbereiches unter der Unterführung
- Anordnung eines Verkehrsberuhigten Bereiches (umgangssprachlich „Spielstraße“) auf der südlichen Straße Altkötzschenbroda

### 4.2.1 Umgestaltung Bahnhofstraße

Die Bahnhofstraße selbst ist im Abschnitt Güterhofstraße bis Hermann-Ilgen Straße derzeit Gegenstand von planerischen Betrachtungen. Ziel der Planungen ist die Schaffung eines attraktiven und erlebbaren Straßenraumes mit hoher Aufenthaltsqualität, welcher aber auch unter verkehrlichen Aspekten funktionsfähig ist. Dazu soll die bauliche Ausführung so erfolgen, dass verkehrsorganisatorisch mehrere Zukunftsoptionen offen bleiben.

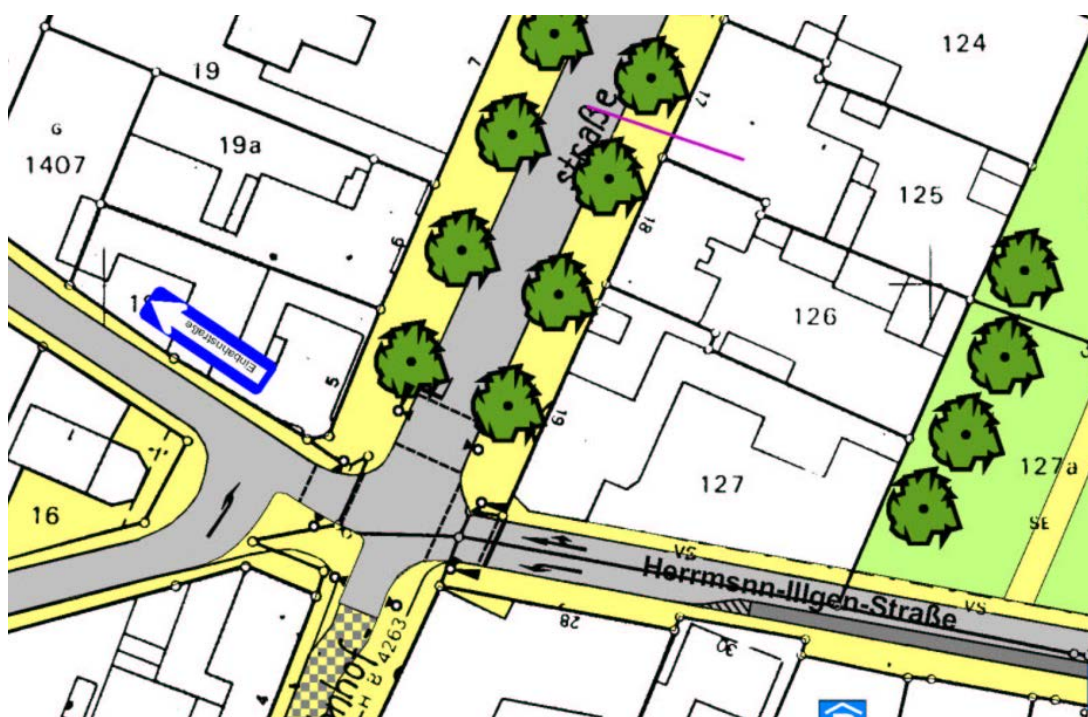
Da die Planungen derzeit ergebnisoffen unter intensiver Einbindung der Öffentlichkeit erfolgen, sollen im vorliegenden Verkehrsentwicklungsplan keine Festlegungen zur Gestaltung getroffen werden.

<b>Maßnahme 2-1: Umgestaltung und städtebauliche Aufwertung des Einzelhandelsschwerpunktes Bahnhofstraße</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vertiefende Planung der Umgestaltung des Straßenraumes im Geschäftsbereich zur Aufwertung/ Erhöhung der Attraktivität und Erlebbarkeit</li> <li>- Offenhaltung verschiedener verkehrsorganisatorischen Optionen</li> </ul> <p><b>Ziel/ Wirkung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ggf. Entlastung des Bereiches vom fließenden Kfz-Verkehr</li> <li>- Nutzung von Aufwertungspotenzialen (Seitenräume/ Aufenthaltsflächen/ Ordnung des ruhenden Verkehrs)</li> <li>- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer</li> </ul>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
IV (100 Tsd. – 1 Mio.)	sinnvoll	kurzfristig

#### 4.2.2 Aufwertung Fußgängerachse zwischen Meißner Straße und Altkötzschenbroda

Ein weiterer Fokus der Betrachtungen lag auf dem **Fußgänger-Längsverkehr** entlang der Bahnhofstraße zwischen der Meißner Straße bzw. Haltepunkt Kötzschenbroda im Norden und Altkötzschenbroda im Süden. Da sowohl die Bahnhofstraße selbst, als auch der Dorfkern Altkötzschenbroda als funktional bedeutend und mit einem entsprechend hohen Fußgängeraufkommen ein-geordnet werden können, sind insbesondere die drei notwendigen Straßenquerungen (Güterhofstraße, Hermann-Ilgen-Straße und Altkötzschenbroda) sicher, attraktiv und barrierefrei zu gestalten. Im Bereich der Güterhofstraße wurde bereits eine Querung markiert.

Der Knotenpunkt Bahnhofstraße/ Hermann-Ilgen-Straße/ Wilhelm-Eichler-Straße ist in Anlehnung an den Vorschlag aus dem VEP von 1995 umzubauen. Kern des Vorschlages ist die Ableitung des Verkehrs aus der westlichen Hermann-Ilgen-Straße nach links in die Wilhelm-Eichler-Straße und die Nutzung der entstehenden Freiheitsgrade zur Einordnung einer großzügigen Vorstreckung entlang der westlichen Seite der Bahnhofstraße sowie der Vervollständigung des Gehweges zwischen westlicher Hermann-Ilgen-Straße und Wilhelm-Eichler-Straße.



Grafik 4: Umgestaltungsvorschlag zum Knotenpunkt Bahnhofstraße/ Hermann-Ilgen-Straße/ Wilhelm-Eichler-Straße aus dem Verkehrskonzept Kötzschenbroda von 1995

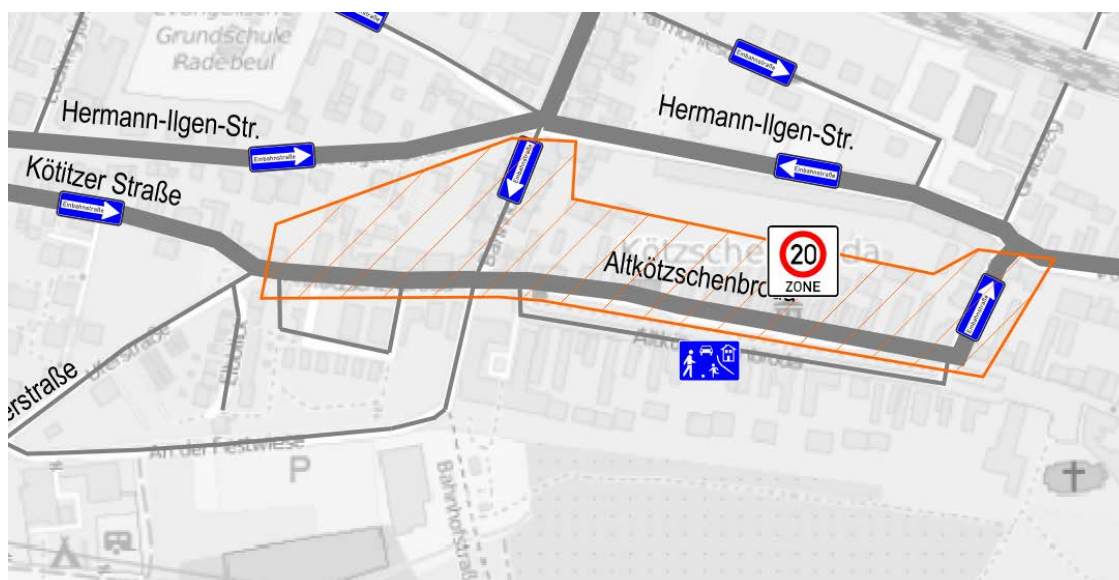
In Altkötzschenbroda wird ein Fußgängerüberweg östlich der Einmündung der Bahnhofstraße vorgeschlagen.



<b>Maßnahme 2-2: Umsetzung von Teilmaßnahmen zur Sicherung der Fußgängerachse Bahnhofstraße (Meißner Straße bis Altkötzschenbroda)</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Umgestaltung des Knotenpunktes Hermann-Ilgen-Straße/ Bahnhofstraße/ Wilhelm-Eichler Straße unter Einordnung einer Vorstreckung zwischen südlicher Bahnhofstraße und westlicher Hermann-Ilgen-Straße</li> <li>- Einordnung eines Fußgängerüberweges über die Straße „Altkötzschenbroda“ direkt östlich der Einmündung Bahnhofstraße</li> </ul> <p><b>Ziel/ Wirkung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sicherung der wichtigen Querungsbeziehung zwischen S-Bahn-Haltepunkt und Altkötzschenbroda für Fußgänger</li> <li>- Aufwertung der Achse</li> <li>- in geringem Maß: Verdrängung von Kfz-Verkehren</li> </ul>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
II (10 Tsd. – 50 Tsd.)	effizient	mittelfristig

#### 4.2.3 Einrichtung Tempo 20/ verkehrsberuhigter Geschäftsbereich in Altkötzschenbroda

In Altkötzschenbroda selbst ist entsprechend des Charakters die Anordnung eines „Verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches“ (Tempo-20-Zone) vorgesehen. Zudem wurde die südliche Fahrbahn bereits als „Verkehrsberuhigter Bereich“ (Spielstraße) beschildert.



Grafik 5: Vorschlag zur Einordnung eines „Verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches“ (Tempo-20-Zone) in Altkötzschenbroda

<b>Maßnahme 2-3: Einrichtung „Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ (Tempo-20-Zone) in Altkötzschenbroda</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aufnahme von Altkötzschenbroda in einen „Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich“</li> <li>- Prüfung der Vorfahrtsregelungen, in Teilen ist die Vorrangregelung mittels Zeichen 301 („Vorfahrt“) möglich</li> </ul> <p><b>Ziel/ Wirkung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhöhung der Verkehrssicherheit im neben dem Kfz-Verkehr auch von Fußgängern und Radfahrern intensiv genutzten Bereich</li> <li>- ggf. auch Verdrängungswirkung auf Durchgangsverkehre</li> </ul>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
I (< 10 Tsd.)	sinnvoll	kurzfristig

#### 4.2.4 Optimierung Verknüpfung Bahn/ Bus

Im Umfeld des **S-Bahn-Haltes Kötzschenbroda** sind verschiedene Maßnahmen vorgesehen, welche die Verknüpfung zwischen den verschiedenen Verkehrsarten verbessern sollen. So sind die Umsteigewege zwischen der S-Bahn und der Buslinie 400 durch eine Verschiebung der Bushaltestelle in Richtung Osten zu verkürzen.

<b>Maßnahme 2-4: Prüfung der Verlegung der Bushaltestelle „S-Bahnhof Kötzschenbroda“ in Richtung Osten</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verlegung der Bushaltestelle ist anzustreben, aber von einer Reihe von Faktoren abhängig (Prüfbedarf: Fahrbahnbreiten/ Schleppkurven, Verstellen der Fußgängerquerung, Umgang mit den Taxistellplätzen,...)</li> </ul> <p><b>Ziel/ Wirkung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkürzung der Umstiegswege zwischen S-Bahn und Bus</li> <li>- dadurch entstehen Zeitreserven, die bei Verspätungen als Puffer dienen</li> </ul>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
II (10 Tsd. – 50 Tsd.)	sinnvoll	kurzfristig

#### 4.2.5 Einordnung Fahrradabstellanlagen

Die Bedingungen für das Abstellen von Fahrrädern sollen am vorhandenen Standort auf dem Platzbereich östlich des ehemaligen Bahnhofsgebäudes durch das Angebot zusätzlicher, ebenfalls überdachter Fahrradabstellschleppbühnen verbessert werden. Zu prüfen ist zudem, ob auch nördlich der Unterführung ein Standort gefunden werden kann. Diese zusätzlichen Fahrradabstellschleppbühnen sollen auch dazu beitragen, das Abstellen im Bereich der Unterführung zu unterlassen, welches den Gehweg räumlich einschränkt.

<b>Maßnahme 2-5: Einordnung zusätzlicher Fahrrad-Abstellanlagen</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Einordnung zusätzlicher Fahrradbügel (überdacht) auf dem Platzbereich östlich des ehemaligen Bahnhofsgebäudes (B+R)</li> <li>- Prüfung der Möglichkeiten eines zusätzlichen Standortes nördlich des S-Bahn-Haltes</li> </ul> <p><b>Ziel/ Wirkung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Attraktivierung der Abstellplätze gegenüber der Nutzung des Geländers unterhalb der Unterführung (dies engt den Gehbereich unnötig ein)</li> </ul>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
I (< 10 Tsd.)	sinnvoll	kurzfristig

#### 4.2.6 Schaffung neuer Angebote im ruhenden Verkehr nördlich der Bahn

Die Platzreserven im Umfeld des Bereiches „Alte Post West“ sollen zur Erhöhung der Kapazitäten im ruhenden Verkehr herangezogen werden, welche den Besuchern des Geschäftszentrums und den Anwohnern der Bahnhofstraße dienen können.

<b>Maßnahme 2-6: Nutzung der Platzreserven nördlich der S-Bahn (Umfeld „Alte Post West“) zur Schaffung von Parkmöglichkeiten für Einzelhandelskunden und Besucher</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- der Bereich stellt die letzte verbleibende Platzreserve im Umfeld dar</li> <li>- mit Umbau der Meißner Straße ist tendenziell mit einer Reduzierung der Abstellmöglichkeiten im Bereich der Straße zu rechnen</li> </ul> <p><b>Ziel/ Wirkung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Schaffung/ Erhöhung der Stellplatzreserven für verschiedene Nutzergruppen</li> <li>- ggf. Einordnung CarSharing-Stellplätze</li> </ul>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
II (10 Tsd. – 50 Tsd.)	sinnvoll	mittelfristig

#### 4.2.7 Erarbeitung Parkraumbewirtschaftungskonzept

Der **ruhende Verkehr** im Umfeld der Bahnhofstraße sowie in Altkötzschenbroda ist augenscheinlich von einem Mangel an Kapazitäten geprägt. Diese sollen durch eine geeignete Bewirtschaftung zwischen den Nachfragegruppen geregelt werden, für welche ein Parkraumbewirtschaftungskonzept aufzustellen ist. Der räumliche Umgriff umfasst die südliche Moritzburger Straße – Meißner Straße – Bahnhofstraße – Hermann-Ilgen-Straße und Altkötzschenbroda. Es sind die Konsequenzen aus den Maßnahmen 2-1, 2-7 und 2-11 zu berücksichtigen.

<b>Maßnahme 2-7: Aufstellung Parkraum(bewirtschaftungs)konzept</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prüfung der Optionen der Bewirtschaftung des vorhandenen Parkraumes in Hinblick auf die verschiedenen Nutzergruppen</li> <li>- Diskussion: Einführung Gebührenparken?</li> </ul> <p><b>Ziel/ Wirkung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Optimierung der Nutzung der knappen Stellplätze</li> <li>- Erhöhung der Vermarktungspotenziale der Stellplätze im bestehenden Parkhaus</li> </ul>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
I (< 10 Tsd.)	effizient	kurzfristig

#### 4.2.8 Wegweisung Parkplatz Festwiese

Um den großen Parkplatz „An der Festwiese“ gerade für Ortsfremde besser auffindbar zu machen, soll die zielführende Beschilderung optimiert werden. Dadurch kann auch der Parkdruck/ Parksuchverkehr insbesondere in Altkötzschenbroda reduziert werden.

<b>Maßnahme 2-8: Verbesserung der wegweisenden Beschilderung zum Parkplatz Festwiese von der Meißner Straße und der Kötitzer Straße aus</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zufahrt zum Parkplatz ist für Ortsfremde aufgrund des städtebaulichen Umfeldes schwer nachvollziehbar (schmale Straße zwischen historischer Bebauung)</li> <li>- Beschilderungen unmittelbar an den Knotenpunkten in Ergänzung zum bestehenden System über die Bahnhofstraße bzw. Straße Altkötzschenbroda</li> </ul> <p><b>Ziel/ Wirkung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verdeutlichung der Zufahrt/ Entlastung des Kernbereiches Altkötzschenbroda von Parksuchverkehr</li> </ul>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
I (< 10 Tsd.)	sinnvoll	kurzfristig

#### 4.2.9 Einordnung Reisebushaltestelle

Die touristische Attraktivität von Altkötzschenbroda führt auch zu Reisebusverkehren im Ortsteil, die zukünftig verträglicher abgewickelt werden sollen. Dazu ist eine Aus- bzw. Einstiegshaltestelle östlich der Bahnhofstraße vorgesehen (die Mitnutzung der vorhandenen Bushaltestelle wurde diskutiert, aber aufgrund möglicher Behinderungen des Linienbusverkehrs verworfen). Das Abstellen der Busse während des Aufenthaltes soll hingegen westlich des Bahnhofsgebäudes an der Güterhofstraße erfolgen.

<b>Maßnahme 2-9: Einordnung einer Reisebushaltestelle in Altkötzschenbroda sowie Abstellplatz Güterhofstraße</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reisebusverkehre zum beliebten Dorfkern sollen einen definierten Ein- und Ausstiegsbereich erhalten (Altkötzschenbroda, östlich Bahnhofstraße)</li> <li>- das Abstellen der Busse während des Aufenthalts erfolgt im westlichen Abschnitt der Güterhofstraße am Bahndamm</li> </ul> <p><b>Ziel/ Wirkung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reduzierung von Parksuchverkehren mit Reisebussen/ Vermeidung von WendemanÖPNVern etc.</li> </ul>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
I (< 10 Tsd.)	sinnvoll	mittelfristig

#### 4.2.10 Schutzstreifen Radverkehr Meißner Straße

Für den **Radverkehr** sind im Bereich Kötzschenbroda verschiedene Maßnahmen vorgesehen. Die Meißner Straße soll demnach durch die Markierung von Schutzstreifen bis an die bereits umgebauten und mit Anlagen ausgestatteten Abschnitte östlich der Bahnhofstraße sicherer werden.

<b>Maßnahme 2-10: Sicherung des Radverkehrs auf der Meißner Straße durch Anpassungen im Bestand</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Markierung von Schutzstreifen im Übergangsbereich von Alt- und Neubauabschnitten östlich der Bahnhofstraße zur Sicherung des Radverkehrs</li> </ul> <p><b>Ziel/ Wirkung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sicherung des Radverkehrs für die Zwischenzeit bis zur grundhaften Sanierung</li> <li>- Verdeutlichung der Radverkehrsnutzung</li> </ul>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
I (< 10 Tsd.)	effizient	kurzfristig

#### 4.2.11 Sicherung Radverkehr im Bereich Bahnunterführung

Ein Problembereich ist die Führung der Radfahrenden im Bereich der Bahnunterführung der Bahnhofstraße. Verkehrsrechtlich soll die Fahrbahn mit genutzt werden, aufgrund der örtlichen Situation (beidseits Stützmauern ohne Ausweichmöglichkeiten, Anstieg) sind viele Radler auf den Gehwegen zu beobachten, was zu Konflikten mit Fußgängern führt. Die Führung auf der Fahrbahn soll deshalb beidseits durch einleitende Schutzstreifen sowohl den Radfahrern, als auch den Kfz-Führern verdeutlicht werden.

<b>Maßnahme 2-11: Verdeutlichung der Radverkehrsnutzung in der nördlichen Bahnhofstraße durch Markierung kurzer Schutzstreifen</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Radverkehrsführung im Bereich der Unterführung aufgrund der Fahrbahnbreiten kritisch, aber alternativlos</li> <li>- Verdeutlichung der Fahrbahnnutzung sowohl für Kfz- als auch Radfahrer durch kurze „Einleitungsstrecken“ als Schutzstreifen</li> </ul> <p><b>Ziel/ Wirkung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sicherung des Fußgänger- und Radverkehrs</li> <li>- Verdeutlichung der Radverkehrsnutzung</li> </ul>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
I (< 10 Tsd.)	sinnvoll	kurzfristig

#### 4.2.12 Radverkehrsführung Vorwerkstraße/ Kötitzer Straße/ Hermann-Ilgen-Straße

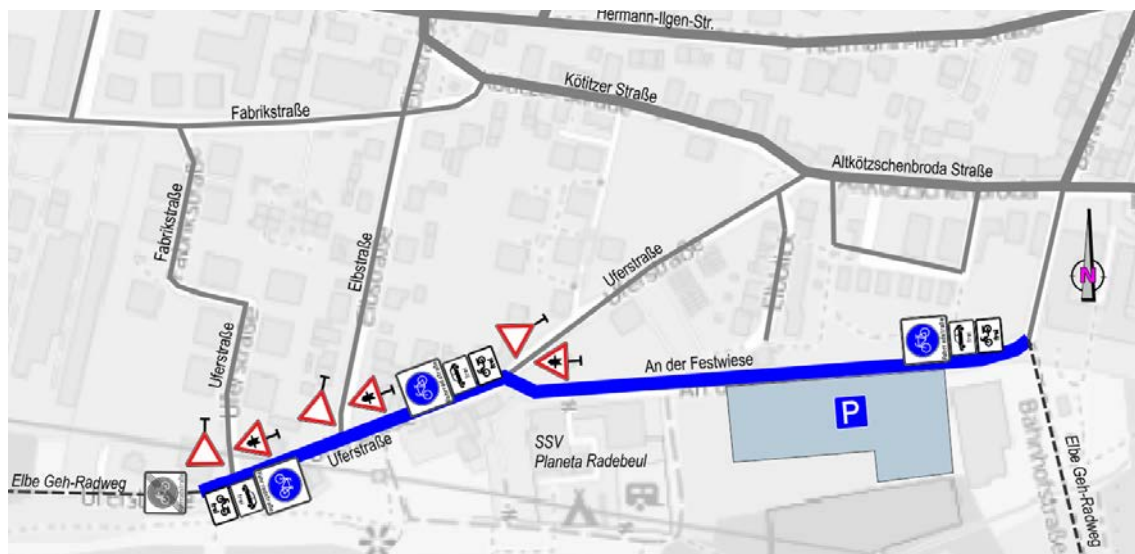
Auf der Achse Kötzschenbrodaer Straße – Vorwerkstraße – Kötitzer Straße wird gemäß den einschlägigen Vorschriften für die Führung von Radverkehr in Abhängigkeit von Geschwindigkeit und Verkehrsbelegung eine durchgängige Nutzung auf der Fahrbahn bei paralleler Freigabe der Gehwege vorgesehen. Die Freigabe der Einbahnstraße kann im Abschnitt der Hermann-Ilgen-Straße ohne den (im Bestand oft beparkten) Radfahrstreifen beibehalten werden.

<b>Maßnahme 2-12: Vereinheitlichung der Radverkehrsführung Vorwerkstraße/ Kötitzer Straße/ Hermann-Ilgen-Straße</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anordnung „Gehweg-Rad frei“ parallel zu Mischverkehr auf der Fahrbahn</li> <li>- Beseitigung des Radfahrstreifens entgegen der Einbahnstraße in der Hermann-Ilgen-Straße (Freigabe für den Radverkehr wird beibehalten)</li> </ul> <p><b>Ziel/ Wirkung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Herstellung einer regelgerechten Radverkehrslösung</li> <li>- Sicherung des Radverkehrs (Reduzierung der Konflikte im Bereich der Ein- und Ausfahrten)</li> </ul>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
I (< 10 Tsd.)	effizient	kurzfristig

#### 4.2.13 Einrichtung Fahrradstraße im Teilabschnitt des Elberadwegs

Im Bereich des Elberad- und Gehweges gibt es in den Abschnitten mit gemeinsamer Nutzung mit Kfz-Verkehr Konfliktpotenzial, welches durch die verkehrsrechtliche Verdeutlichung der Priorität des Radverkehrs bei gleichzeitiger grundsätzlicher Beibehaltung der Erreichbarkeit anliegender Grundstücke mittels Kfz reduziert werden soll. Vorgeschlagen wird die Einrichtung einer Fahrradstraße. Die Ausweisung soll über die gesamte relevante Strecke an der Uferstraße und „An

der Festwiese“ vorgenommen werden. Gegenüber dem Bestand wird bei Bevorrechtigung der Achse mittels Zeichen 301 „Vorfahrt“ insbesondere in Fahrtrichtung West die bestehende „rechts-vor-links“-Regelung aufgehoben.



Grafik 6: Ausweisung des Elberadweges im Bereich Uferstraße/ „An der Festwiese“ als Fahrradstraße

<b>Maßnahme 2-13: Sicherung des Radverkehrs entlang des Elbe-Geh-und-Radweges</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Einordnung einer Fahrradstraße im Bereich An der Festwiese/ Uferstraße</li> <li>- Anpassungen weiterer Beschilderungen</li> </ul> <p><b>Ziel/ Wirkung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhöhung der Verkehrssicherheit/ Verträglichkeit entlang der beliebten Radverkehrsachse</li> <li>- Verdeutlichung der Vorrangsituation</li> </ul>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
I (< 10 Tsd.)	sinnvoll	kurzfristig

#### 4.2.14 Neuorganisation der Lkw-Anbindung für gewerbliche Schwerpunkte

Durch die Entwicklung des Straßennetzes, insbesondere den Neubau der S 84n mit Anbindung nach Coswig (Naundorfer Straße) ergeben sich neue Möglichkeiten der attraktiven Anbindung des Gewerbestandes Naundorf-Kötitz bei gleichzeitiger Vermeidung der Durchfahrung von Kötzschenbroda durch Lkw-Verkehr. Die Anbindung erfolgt in Radebeul über die Meißner Straße und Cossebauder Straße zur S 84 und anschließend die Naundorfer Straße bzw. von der südlichen Elbseite über die Elbebrücke Niederwartha. Ggf. Kann Kötzschenbroda insgesamt zu einer für den Schwerverkehr begrenzten Zone entwickelt werden, wobei die anliegenden Betriebe und Einrichtungen erreichbar bleiben müssen („Anlieger frei“).

In einem ersten Schritt ist als „Minimallösung“ die Sperrung der Kötitzer Straße zwischen der Cossebauder Straße und der Emil-Schüller-Straße zu prüfen. Lkw-Verkehr müsste dann über die Fabrikstraße geführt werden, die dafür aber teilweise zu ertüchtigen ist. In einer vertiefenden Untersuchung (ggf. in Varianten) sind die Voraussetzungen weiter zu klären, bevor eine konkrete Anordnung möglich wird (siehe Skizze Seite 31).

<b>Maßnahme 2-14: Prüfung Verlagerung Lkw-Verkehr von der Kötitzer Straße zwischen Emil-Schüller-Straße und Cossebauder Straße auf die Fabrikstraße</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Indirekte Weiterentwicklung des Lkw-Führungskonzeptes</li> <li>- Prüfung auch der Sperrung von Bahnhofstraße/ Güterhofstraße und Emil-Schüller-Straße in Kötzschenbroda</li> </ul> <p><b>Ziel/ Wirkung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Trägt zur Verkehrsberuhigung, Verkehrssicherheit und Lärminderung in dicht bebauten Wohnlagen bei,</li> <li>- Entlastung der Kötitzer Straße und ggf. auch weiteren Teilen von Kötzschenbroda</li> </ul>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
I (< 10 Tsd.)	effizient	kurzfristig

Die Erarbeitung des Konzeptes kann kurzfristig und mit geringen Kosten erfolgen, die voraussichtlich deutlich höheren Kosten der Umsetzung sind erst nach der Erarbeitung des Konzeptes abschätzbar.

#### 4.2.15 Vertiefende Verkehrskonzeption Kötzschenbroda

Trotz der bereits sehr umfangreichen Maßnahmenkataloges für den Stadtteil Kötzschenbroda konnten im Verkehrsentwicklungsplan aufgrund der stadtweiten Betrachtungsebene noch nicht alle für den Stadtteil relevanten Fragestellungen abgearbeitet werden. Deshalb soll zum Erreichen weitergehender Verkehrs- und Sanierungsziele eine vertiefende Untersuchung für den Stadtteil erfolgen. Dabei stehen die weitere Entlastung der Bahnhofstraße und von Alt-Kötzschenbroda, die Anbindung des künftigen Sport- und Freizeitareals am Lößnitzbad sowie weiterführende Fragestellungen im Mittelpunkt. In Teilbereichen ist es denkbar, dass die vertiefende Untersuchung Abweichungen zu den vorgenannten Maßnahmen für Kötzschenbroda ergibt.



<b>Maßnahme 2-15: Verkehrskonzeption Kötzschenbroda</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Weiterentwicklung und Vertiefung der Ansätze des VEP</li> </ul> <p><b>Ziel/ Wirkung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- weitere Entlastung von Kötzschenbroda mit den Schwerpunkten Bahnhofstraße und Alt-Kötzschenbroda</li> <li>- Sicherung einer höchstmöglichen Verbesserung der Lebensqualität durch begleitende verkehrliche Maßnahmen</li> </ul>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
II (10 Tsd. – 50 Tsd.)	effizient	kurzfristig

### 4.3 Schwerpunkt 3 – Anbindung Gewerbeschwerpunkt Naundorf-Kötitz

#### 4.3.1 Realisierung Brücke „Nach der Schiffsmühle“

Wie bereits beschrieben sind im Bereich Naundorf-Kötitz in den vergangenen Jahren mit der Freigabe der Elbebrücke Niederwartha (S 84n) die größten Veränderungen im Radebeuler Verkehrsnetz eingetreten. Zum Zeitpunkt der Analysen war der Anschluss der Staatsstraße S 84n noch ausschließlich über die Cossebauder Straße gegeben, was zu hohen Verkehrsbelegungen in der Ortsdurchfahrt Naundorf (Kötitzer Straße) führte. Zwischenzeitlich ist mit Verlängerung der Anbindung bis zur Naundorfer Straße in Coswig eine Entlastung des Bereiches eingetreten.

<b>Maßnahme 3-1: Realisierung der Brücke „Nach der Schiffsmühle“</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Schaffung einer planfreien Verbindung „Nach der Schiffsmühle“ zur Meißner Straße</li> <li>- Entlastung insbesondere der Wohnlagen Naundorf/ Zitzschewig wurde nachgewiesen</li> </ul> <p><b>Ziel/ Wirkung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhöhung der Verträglichkeit Wohnnutzung – Kfz-Verkehre</li> <li>- Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> <li>- Verbesserung der Erreichbarkeit des Industrie- und Gewerbestandortes Naundorf/ Kötitz</li> </ul>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
V (> 1 Mio.)	sinnvoll	mittelfristig

Im Verkehrsmodell wurden die weitere Verlängerung der S 84n in Richtung Coswig/ Meissen sowie die Fertigstellung der Brücke „Nach der Schiffsmühle“ über die Eisenbahnstrecke Coswig – Dresden als verkehrswirksam unterstellt. Auch die Verlegung der Bundesstraße B 6n in Cossebaude mit Trassierung durch anbaufreie Bereiche ist eingepflegt worden. Im Ergebnis der Umlageung zeigt sich, dass die S 84n und ihre Anbindungen stärker genutzt wird, dafür die Meißner Straße in der Ortslage Zitzschewig, die Kötitzer Straße (Naundorf) und die Cossebauder Straße entlastet werden. Aufgrund der positiven Wirkungen sind diese planerisch vorbereiteten bzw. bereits begonnenen Maßnahmen fortzuführen.

#### 4.3.2 Fortsetzung Bau S 84n

<b>Maßnahme 3-2: Fortsetzung des Baus der S 84n</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verlängerung der S 84n bis Coswig</li> <li>- Entlastung insbesondere der Wohnlagen Naundorf/ Zitzschewig wurde nachgewiesen</li> <li>- Bau einer neuen Anbindung an die F.-List-Straße zur inneren Erschließung des Gebietes (Entfall Tännichtweg)</li> </ul> <p><b>Ziel/ Wirkung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhöhung der Verträglichkeit Wohnnutzung – Kfz-Verkehre</li> <li>- Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> <li>- Verbesserung der Erreichbarkeit des Industrie- und Gewerbestandes Naundorf/ Kötzitz</li> </ul>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
V (> 1 Mio.)	sinnvoll	langfristig

#### 4.3.3 Busverbindung über die Elbebrücke Niederwartha

Durch die Elbebrücke Niederwartha ergibt sich die Möglichkeit, eine direkte ÖPNV-Verbindung zwischen dem linkselbischen Dresdner Westen und den Städten Radebeul/ Coswig herzustellen. Eine entsprechende Linie ist zwischen der Stadt Radebeul (bzw. dem Landkreis Meißen) und der Landeshauptstadt Dresden abzustimmen und einzurichten. In Frage kommt z.B. die Verlängerung der Dresdner Stadtbuslinie 94.

<b>Maßnahme 3-3: Schaffung einer Busverbindung Cossebaude – Naundorf über Elbebrücke Niederwartha</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nutzung der neuen Elbquerung für den ÖPNV durch ein zusätzliches Linienangebot</li> <li>- Maßnahme ist ebenfalls im VEP Dresden verankert</li> <li>- Option: Verlängerung der Buslinie 94 (Dresden-Postplatz – Cossebaude/ Niederwartha) entweder bis zum Gewerbeschwerpunkt Naundorf (Haltepunkt Radebeul-Zitzschewig), zum Haltepunkt Radebeul-Kötzschenbroda oder bis zum Bahnhof Coswig</li> </ul> <p><b>Ziel/ Wirkung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbesserung der Anbindung der linkselbischen Stadtgebiete von Dresden an Radebeul/ Coswig</li> <li>- Verbesserte Erreichbarkeit des Industrie- und Gewerbestandes Naundorf/ Kötzitz</li> <li>- Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV insgesamt</li> </ul>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
III (50 Tsd. – 100 Tsd.)	effizient	kurzfristig

#### 4.3.4 Teilmaßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrslösungen

Im Schwerpunktbereich Naundorf-Kötitz sind weiterhin Maßnahmen zur Beseitigung von Problemstellen im Radverkehr vorgeschlagen worden. Vorgesehen ist die Markierung von Schutzstreifen in beiden Richtungen auf der Friedrich-List-Straße. Entlang der Kötitzer Straße soll die Führung auf der Fahrbahn als Standardlösung zur Anwendung kommen, wobei für unsichere Fahrer ein alternatives Angebot durch die Freigabe der Gehwege vorgesehen ist.

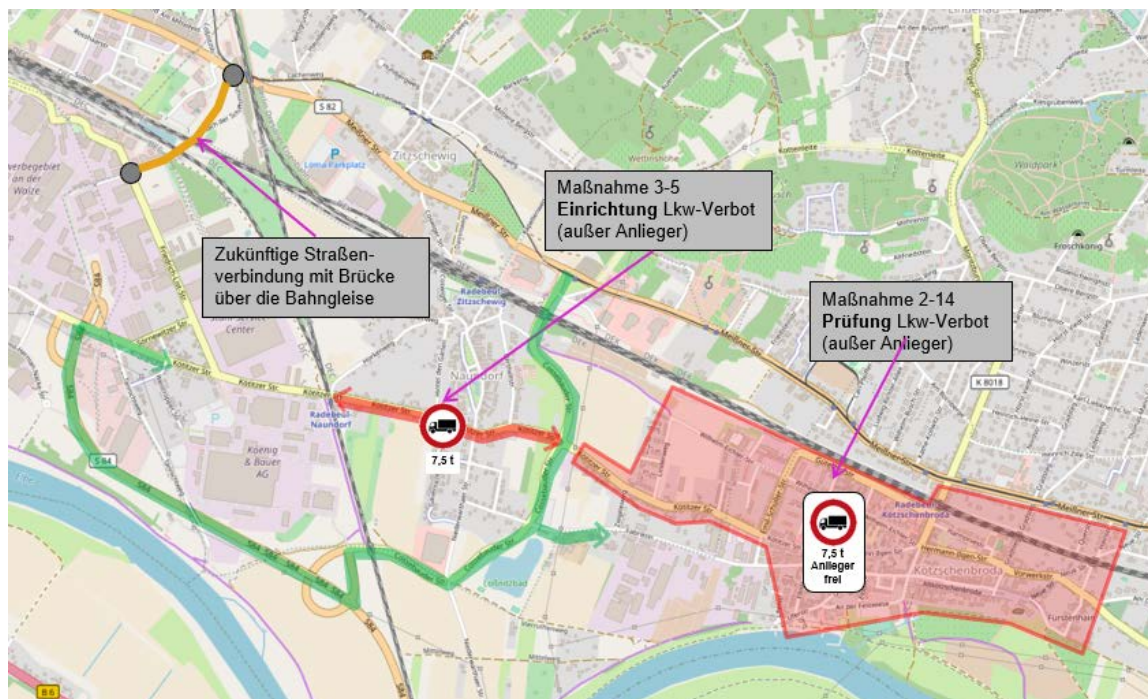
Zudem wird die Einordnung einer Mittelinsel auf der Kötitzer Straße westlich des Bahnüberganges zur sicheren Einbindung des Vierruthenweges zum Elberadweg vorgeschlagen. Am Haltepunkt Radebeul-Zitzschewig sollen B+R-Kapazitäten (Fahrradabstellanlagen nahe den Zugängen zum S-Bahn-Halt) vorgehalten werden.

<b>Maßnahme 3-4: Verbesserung der Radverkehrsbedingungen im Bereich Naundorf mit verschiedenen Teilmaßnahmen</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- kleinteilige Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsbedingungen (Markierung von Schutzstreifen, Freigabe Gehwege, Einordnung einer Mittelinsel Kötitzer Straße)</li> </ul> <p><b>Ziel/ Wirkung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> <li>- Verbesserung der Radverkehrsbedingungen</li> </ul>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
I (< 10 Tsd.)	effizient	kurzfristig

#### 4.3.5 Neuordnung Lkw-Verkehre im Bereich Naundorf

Mit den bereits erfolgten Ergänzungen im Straßennetz (Anbindung S 84 n an die Naundorfer Straße in Coswig) kann der Lkw-Verkehr zu den gewerblichen Schwerpunkten in Naundorf-Kötitz bzw. dem Westteil von Kötzschenbroda (Fabrikstraße) zukünftig auf unsensibleren Routen gebündelt werden. Somit ist es möglich, den dicht bewohnten Abschnitt der Kötitzer Straße zwischen Emil-Schüller-Straße und Cossebauder Straße für Lkw > 7,5 t zu sperren (Verkehrssicherheit, Lärminderung). Vor Umsetzung der Maßnahme ist zu prüfen, ob nicht auch weitere Teile von Kötzschenbroda einbezogen werden können (Bahnhofstraße/ Güterhofstraße/ Emil-Schüller-Straße), siehe Maßnahme 2.14.

Die grundsätzlichen Möglichkeiten sind in nachfolgender Grafik dargestellt:



Grafik 7: Prinzipskizze zur Führung der Lkw-Verkehre

<b>Maßnahme 3-5: Sperrung der Kötitzer Straße zwischen Cossebauder Straße und Bahnübergang für den Lkw-Verkehr</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Indirekte Weiterentwicklung des Lkw-Führungskonzeptes</li> <li>- Prüfung auch der Sperrung von Bahnhofstraße/ Güterhofstraße und Emil-Schüller-Straße in Kötzschenbroda (siehe Maßnahme 2-14)</li> </ul> <p><b>Ziel/ Wirkung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bündelung des Lkw-Verkehrs auf weniger sensiblen Straßen</li> <li>- trägt zur Verkehrsberuhigung, Verkehrssicherheit und Lärminderung in dicht bebauten Wohnlagen bei,</li> <li>- Entlastung der Kötitzer Straße und ggf. auch Teilen von Kötzschenbroda</li> </ul>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
I (< 10 Tsd.)	effizient	kurzfristig

#### 4.4 Schwerpunkt 4 – Radebeul-Ost

##### 4.4.1 Maßnahmen zur verbesserten Nutzung Parkhaus Sidonienhöfe

In Radebeul-Ost befindet sich mit Sidonienstraße (Umfeld Bahnhof), Hauptstraße und Meißner Straße ein weiteres **funktionales Zentrum** der Stadt. Verkehrlich, baulich und gestalterisch wurde in den vergangenen Jahren bereits versucht, diese Funktion zu erhalten bzw. weiter auszubauen. Dieser Prozess soll mittels verkehrlicher Maßnahmen fortgesetzt werden.

Ein Teil der im Prozess der Erarbeitung des VEP entwickelten Maßnahmen wurden bereits umgesetzt:

- Einrichtung einer Tempo-30-Zone (z.T. als streckenhafte Tempo-30-Vorgabe realisiert)
- Ertüchtigung/ Sicherung der Radverkehrsachse Meißner Straße – Gellertstraße (Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr)

In Radebeul-Ost stellt die Verfügbarkeit ausreichender Parkraum-Kapazitäten zwar augenscheinlich ein Problem dar, allerdings ist im Parkhaus an der Hauptstraße keine große Auslastung gegeben. Ein Grund für die fehlende Nutzer-Akzeptanz können die dort erhobenen Gebühren sein. Die Übernahme der Parkgebühren im Parkhaus durch den Einzelhandel im Zentrum Radebeul-Ost soll angestoßen werden, um die Akzeptanz zu erhöhen.

Alternativ ist die Bewirtschaftung des vorhandenen öffentlichen Parkraumes mit gebührenpflichtigem Parken zu diskutieren.

<b>Maßnahme 4-1: Erhöhung der Nachfrage im Parkhaus Sidonienhöfe zur besseren Auslastung vorhandener Kapazitäten</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Initiierung der Übernahme der Parkgebühren im Parkhaus durch den Einzelhandel im Zentrum Radebeul-Ost zum Abbau der Unterschiede zwischen der Parkhausnutzung (kostenpflichtig) und den weiteren Stellplätzen (kostenlos/ zeitbegrenzt),</li> <li>- Alternativ: Prüfung der finanziellen Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums</li> <li>- Prüfung der Einordnung von Kiss-and-Ride-Parkständen am S-Bahnhof</li> </ul> <p><b>Ziel/ Wirkung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vergleichmäßigung der Auslastung der vorhandenen Stellplatzkapazitäten/ Entlastung der Straßenräume</li> <li>- Erhöhung der Attraktivität des Einzelhandelsschwerpunktes</li> </ul>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
II (10 Tsd. – 50 Tsd.)	sinnvoll	mittelfristig

#### 4.4.2 Bike&Ride an der Forststraße

Die Straßenbahnhaltestelle „Forststraße“ an der Meißner Straße liegt auf der Tarifzongrenze zwischen Dresden und Radebeul. Von dieser Haltestelle aus kann also in beide Richtungen gefahren werden, ohne die Fahrt in der benachbarten Tarifzone bezahlen zu müssen.

Dies macht einen spürbaren preislichen Unterschied (Einzelfahrt Erwachsener in einer Zone: 2,30 Euro/ zwei Zonen: 4,10 Euro). Demnach kann an der Haltestelle eine gewisse Nachfrage nach Abstellmöglichkeiten für das Fahrrad festgestellt werden. Dieser soll mittels einer Bike-and-Ride-Station begegnet werden.

<b>Maßnahme 4-2: Einordnung eines Bike-and-Ride-Stellplatzes an der Straßenbahnhaltestelle Forststraße</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Haltestelle an der Tarifzongrenze des VVO (erste Haltestelle, die mit Tickets z.B. nur der Zone Dresden in Richtung der Landeshauptstadt genutzt werden kann)</li> <li>- damit Nachfrage nach komfortablen und sicheren Rad-Abstellmöglichkeiten von ÖPNV-Kunden, welche mit dem Fahrrad zur Haltestelle fahren</li> </ul> <p><b>Ziel/ Wirkung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stärkung des ÖPNV/ der Verknüpfung ÖPNV-Rad</li> </ul>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
II (10 Tsd. – 50 Tsd.)	sinnvoll	kurzfristig

#### 4.4.3 Trassensicherung Durchbindung Sidonienstraße

Im Flächennutzungsplan der Stadt Radebeul ist die Durchbindung der Sidonienstraße zwischen Kiefernstraße und Fortstraße sowie die Weiterführung unter der Autobahnbrücke hindurch zur Meißner Straße enthalten.

<b>Maßnahme 4-3: Trassensicherung der Durchbindung der Sidonienstraße zur Forststraße</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Beibehaltung der im FNP gesicherten Verlängerung der Sidonienstraße bis zur Forststraße</li> </ul> <p><b>Ziel/ Wirkung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhalt der Option der rückwärtigen Flächenerschließung</li> </ul>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
I (< 10 Tsd.)	sinnvoll	kurzfristig

Derzeit ist eine Ertüchtigung und öffentliche Widmung der im Grundsatz bereits vorhandenen Verlängerung der Sidonienstraße zwischen Kiefernstraße und Forststraße nicht möglich, da die Straße eine vorhandene Bahn-Entladestation für (teilweise als Gefahrgut ausgewiesene) Flüssiggüter vom Betriebsgelände von Arevipharma trennen würde. Die dauerhafte Sicherung der Trasse zur Durchbindung der Sidonienstraße bis zur Forststraße, wie im Flächennutzungsplan

erfolgt, wird als sinnvoll eingeschätzt. Diese Möglichkeit würde bei einer Umnutzung des Geländes genutzt werden können. Eine Überprüfung im Verkehrsmodell ergab, dass die Straße aber eher als Naherschließung der gewerblichen Schwerpunkte wirkt.

Von der Weiterführung bis zur Meißner Straße kann abgesehen werden (vgl. Kapitel 4.6).

#### 4.5 Schwerpunkt 5 – Radebeul-Mitte

##### 4.5.1 Anbindung Pharma-Park Radebeul Mitte

In Radebeul-Mitte ist im Flächennutzungsplan südlich der Meißner Straße und östlich der Seweringstraße eine „Sonderfläche Forschung“ ausgewiesen. Generell ist die Erschließung über die direkt an die Meißner Straße angebundene Ein- und Ausfahrt gegeben, dies kann aber bei stärkerer Nutzung des Geländes und aufgrund der Zufahrtskontrollen zu Rückstaus auf die Meißner Straße führen. Zur Verbesserung der Erschließung der Gewerbefläche soll deshalb ein Teilstück der vormals geplanten Anbindung der ESAG-Spange (vgl. Maßnahme 1-7/ Ausführungen in Kapitel 4.6, S. 37) genutzt werden. Zu dieser ist eine Verbindung ausgehend von der Bernhard-Voss-Straße herzustellen.

<b>Maßnahme 5-1: Anbindung des „Pharmaparks Radebeul“ an die Meißner Straße über Anbindung der ESAG-Spange mit Durchbindung zur Bernhard-Voß-Straße</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nutzung der im Rahmen des Ausbaus der Meißner Straße vorgesehenen Einbindung der ehemals als „ESAG-Spange“ geplanten Verbindung in Richtung Kötzschenbrodaer Straße als Erschließungsstraße zur Anbindung des Pharmaparks</li> <li>- Verbesserung der inneren Erschließung des Gebietes durch die Realisierung einer Verbindung zur Bernhard-Voß-Straße</li> </ul> <p><b>Ziel/ Wirkung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Optimierung der Erreichbarkeit des Standortes</li> <li>- Verbesserung des Verkehrsflusses Meißner Straße</li> <li>- Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
IV (100 Tsd. – 1 Mio.)	sensibel	mittelfristig

##### 4.5.2 Umbau Richard-Wagner-Straße

Im Bereich des Umfeldes des Haltepunkts Radebeul-Weintraube an der Richard-Wagner-Straße kann ein hohes Fußgängerverkehrsaufkommen aufgrund der umgebenden Nutzungen (Schule, Jugendherberge, Sport- und Freizeitzentrum) festgestellt werden. Für den Kfz-Verkehr ist des Weiteren vor allem die Einmündung der Richard-Wagner-Straße in die Weintraubenstraße durch bestehende bauliche Sichtbehinderungen kritisch.

Für den Bereich ist eine Reihe von Verbesserungen durch den Umbau der Richard-Wagner-Straße geplant. Diese können als zielführend beurteilt werden, so dass die Umsetzung empfohlen wird.

<b>Maßnahme 5-2: Umsetzung des Umbaus Richard-Wagner-Straße/ S-Bahn-Haltepunkt</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Schaffung eines Platzbereiches vor dem Ausgang des Haltepunktes durch Verlegung der Fahrbahn nach Norden</li> <li>- Einordnung von Radabstellmöglichkeiten, Parkstreifen</li> </ul> <p><b>Ziel/ Wirkung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> <li>- Verknüpfung der Verkehrsmittel (B+R)</li> </ul>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
IV (100 Tsd. – 1 Mio.)	sensibel	mittelfristig

#### 4.5.3 Sicherung des Radverkehrs im Bereich Bahnunterführung Weintraubenstraße

Im Bereich der schmalen Fahrbahn in der Bahnunterführung Weintraubenstraße ergibt sich für Radfahrer eine Gefahrenstelle. Diese könnte beseitigt werden, wenn im Rahmen des geplanten Umbaus die Straße auf mindestens 7 m verbreitert und Schutzstreifen markiert werden. Dies ist zu prüfen.

<b>Maßnahme 5-3: Prüfung der Verbreiterung der Fahrbahn der Weintraubenstraße im Bereich der Bahnunterführung</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- bei Einordnung einer 7 m breiten Fahrbahn könnte ein Schutzstreifen im Bereich der Unterführung markiert werden</li> </ul> <p><b>Ziel/ Wirkung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sicherung des Radverkehrs auf der wichtigen Achse zwischen Kaufland und den nördlich der Bahnstrecke gelegenen Bereichen</li> </ul>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
I (< 10 Tsd.)	sinnvoll	kurzfristig

#### 4.5.4 Verdichtung Fuß- und Radwegenetz

Nördlich der Eisenbahnstrecke können Radfahrer zwar die Meißner Straße benutzen, allerdings ist im Bestand keine sichere Anlage gegeben. Des Weiteren bedingt die Nutzung auf bestimmten Relationen Umwege. Die zur Erschließung des Sondergebietes Forschung vorgesehene Verlängerung der Bernhard-Voß-Straße würde ein (weiteres) Teilstück einer direkten Alternative zur Meißner Straße bilden. Diese ist die ausgewiesene Erschließungsstraße (Teil der ESAG-Spange)



als zusätzliche Fuß- und Radverbindung bis zur Richard-Wagner-Straße bzw. Weintraubenstraße als Geh- und Radweg weiter zu führen. Über die Steinbachstraße und Pestalozzistraße wird so eine Rad-Relation bis nach Radebeul-Ost möglich.

<b>Maßnahme 5-4: Ergänzung einer Wegestruktur Fuß/ Rad zwischen Bernhard-Voß-Straße und Richard-Wagner Straße (Krokofit) bzw. Weintraubenstraße (Jugendherberge)</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ergänzung zu Maßnahme 5-1</li> <li>- Einordnung eines Weges nördlich der Eisenbahnstrecke als straßenunabhängige Wegstrecke (Bedeutung u.a. als Schulweg)</li> </ul> <p><b>Ziel/ Wirkung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> <li>- Schaffung kurzer Wegestrukturen</li> </ul>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
III (50 Tsd. – 100 Tsd.)	sinnvoll	mittelfristig

#### 4.5.5 Verbindung Gottesacker - Schildenstraße

Südlich der Bahnstrecke existiert mit dem Gottesacker bereits ein straßenunabhängiger Weg, welcher auch durch den Radverkehr genutzt wird. Der Weg wurde deshalb zu einem gut nutzbaren Radweg ausgebaut und sollte größtenteils straßenunabhängig bis zur Schildenstraße verlängert werden.

<b>Maßnahme 5-5: Ertüchtigung des Radweges Gottesacker und Verlängerung bis zur Schildenstraße (größtenteils straßenunabhängige Führung)</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verlängerung bis zur Schildenstraße</li> </ul> <p><b>Ziel/ Wirkung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhöhung der Verkehrssicherheit/ Schulwegsicherung</li> <li>- Schaffung kurzer Wegestrukturen</li> </ul>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
IV (100 Tsd. – 1 Mio.)	sinnvoll	kurzfristig

#### 4.6 Nicht weiter zu verfolgende Maßnahmenansätze

Im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes wurden auch bisherige Maßnahmenansätze zur Netzergänzung aus den Vorgängerdokumenten auf ihre Wirkungen und Sinnhaftigkeit vor dem Hintergrund der eingetretenen bzw. prognostizierten Verkehrsentwicklungen überprüft.

##### ***Neubau ESAG-Spange (Verbindung Meißner Straße und Kötzschenbrodaer Straße)***

Die sogenannte ESAG-Spange war als Umgehung des Ortsteiles Serkowitz sowie als Querverbindung zwischen der Meißner Straße und der Kötzschenbrodaer Straße konzipiert. Im Rahmen der Modelluntersuchungen konnte aufgezeigt werden, dass bei Realisierung der ESAG-Spange im Teilabschnitt zwischen Kötzschenbrodaer Straße und Weintraubenstraße nennenswerte Entlastungen in der Ortslage (Bereich der Durchfahrt Kötzschenbrodaer Straße) erzielt würden. Diesen stehen aber Neubelastungen entlang der geplanten Teilspange entgegen. Zudem sind die Realisierungskosten sehr hoch, da unter anderem Vorkehrungen zum Lärmschutz getroffen werden müssen. Aus gegenwärtiger Sicht ist die Maßnahme nicht weiter zu verfolgen.

Als Maßnahme 1-7 wurde jedoch die planerische Sicherung der zukünftigen Nutzbarkeit unter Ertüchtigung der baulich vorbereiteten Unterführung der Bahn festgeschrieben. Durch diese Sicherung kann auf zukünftige, derzeit nicht absehbare Entwicklungen reagiert werden.

##### ***Verlängerung Turnerweg***

In Alt-Radebeul bzw. Radebeul-Ost konnte mit Verlängerung der Gartenstraße in Kombination mit dem Ausbau der Schildenstraße eine städtebauliche Aufwertung des Bereiches um den Robert-Werner-Platz erfolgen, welche durch die veränderte Verkehrsführung möglich wurde. Im VEP von 2004 war zusätzlich vorgesehen, den Turnerweg direkt auf die Spitzhausstraße durchzubinden, um so weitere Gestaltungsmöglichkeiten in der Ortslage zu erhalten.

In Anbetracht der sich zwischenzeitlich „eingespielten“ verkehrlichen Verhältnisse in dem Bereich um Alt-Radebeul sowie der prognostizierten Reduzierungen auf der Kaditzer Straße ist diese Durchbindung nicht mehr notwendig. Auf eine Berechnung der Netzwirkung wurde aufgrund des kleinteiligen Charakters der Maßnahme verzichtet.

### ***Direktanbindung Kottenleite an den Knotenpunkt Meißner Straße/ Cossebauder Straße („OBI-Strahl“)***

Die Realisierung einer direkten Verbindung zwischen Meißner Straße/ Cossebauder Straße zur Kottenleite mittels einer Neubaustraße war im Verkehrsentwicklungsplan von 2004 als eine mögliche Option enthalten. Diese kann auf Grundlage der vorliegenden Modellberechnungen zur weiteren Verkehrsentwicklung, insbesondere im Bereich der Cossebauder Straße, endgültig verworfen werden.

Die Alternative, die Einordnung eines Linksabbiegestreifens von der Meißner Straße in die Obere Johannisbergstraße, ist als Maßnahme 1-2 weitergeführt.

### ***Weitere Durchbindung Sidonienstraße zwischen Forststraße und Meißner Straße***

Die im Flächennutzungsplan enthaltene Trasse der Sidonienstraße von der Forststraße unter der Autobahnbrücke hindurch zur Meißner Straße wird (im Gegensatz zum Abschnitt Kiefernstraße bis Forststraße, vgl. Maßnahme 4-3) als nicht notwendig eingeordnet. Die Erschließung der gewerblich genutzten Gebiete östlich der Forststraße kann ausreichend gewährleistet werden.

## 5. Rahmenkonzept Strategie 2030

### 5.1 Vorbemerkungen/ Zielstellung

Neben den beschriebenen, ortskonkreten Maßnahmen sollen im Folgenden Strategien und Handlungsempfehlungen gegeben werden, welche eher allgemeine Wirkung entfalten, im Sinne der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung aber dennoch wirksam sind.

Zielstellung ist dabei insbesondere die Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, also von ÖPNV, Radverkehr und zu Fuß gehen. Die modale Verlagerung, also der Verringerung der mit dem Kfz zurückgelegten Wege, kann zur Reduzierung von negativen Wirkungen des Verkehrs (insbesondere Lärm- und Schadstoffemissionen, Flächenverbrauch sowie Unfälle) beitragen.

Die Strategien sind weiter zu verfolgen und konzeptionell/ planerisch zu untersetzen. Der Einfluss auf bestimmte Ansätze ist jedoch nur indirekt gegeben, so dass ggf. über Anreize (durch das Schaffen und Aufzeigen von Vorteilen) oder eine aktive Initiierung (z.B. durch Pilotprojekte) gearbeitet werden sollte.

### 5.2 Strategien zur Stärkung des Umweltverbundes

#### 5.2.1 Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV

Grundsätzlich ist das ÖPNV-System von Radebeul gut aufgestellt. Die Stadt profitiert hier von der unmittelbaren Nähe zur Landeshauptstadt Dresden, aus welcher die Straßenbahnlinie 4 sowie die Stadtbuslinie 72 nach bzw. über Radebeul geführt werden. Auch die S-Bahn-Linie S 1 gehört zum Netz des Großraumes Dresden. Eine Verdichtung des Fahrtenangebotes ist seit April 2017 vorgenommen worden, seitdem fährt die S-Bahn in der Hauptverkehrszeit vier Mal pro Stunde und Richtung. Grundsätzlich ist das bestehende Verkehrsangebot dauerhaft zu sichern, was auch die ÖPNV-Beschleunigung bzw. die Schaffung von zeitgemäßen und mit „normalen“ Geschwindigkeiten zu befahrenden Anlagen für die Straßenbahn einschließt.

Im Sinne der Verbesserung der inneren Erschließung ist die Einrichtung einer eigenständigen **Stadtbuslinie** innerhalb von Radebeul anzustreben. Diese soll insbesondere folgende Ansätze verfolgen:

- Erschließung/ Anbindung der bislang vom ÖPNV nicht oder nur eingeschränkt angefahrenen Stadtteile (Fokus: Bereiche nördlich der Meißner Straße),
- Verknüpfung mit den S-Bahn-Halten/ Straßenbahnhaltstellen und weiteren Buslinien (Zubringerfunktion),
- Verdichtung der Angebote auf relevanten Streckenästen.

In **Abbildung 3** ist ein Linienführungsvorschlag für einen Stadtbus dargestellt. Dieser würde als Ringlinie das Stadtgebiet erschließen (konzipiert ist die Fahrt im Uhrzeigersinn, es wäre aber auch die Bedienung in beiden Richtungen möglich). Dabei erschließt der Linienweg auch die Ortsteile nördlich der Hangkante und Niederlößnitz/ Oberlößnitz. Angelegt ist der Bus als Zubringer zur S- und Straßenbahn sowie zu wichtigen Einrichtungen der Stadt (Schulen, Rathaus usw.). Der End- und Anfangshalt (Pausenzeiten) ist in Radebeul-Ost möglich. Die Fahrt über Wahnsdorf bedingt, dass auch Gemeindeteile von Moritzburg mit bedient werden. Demnach ist die Einrichtung mit der Gemeinde abzustimmen. Geprüft werden muss, welche Busgröße benötigt wird. Ggf. reicht der Einsatz von Midibussen (kürzer als Standard-Solobusse) aus, was in den engeren Straßen von Vorteil ist.

<b>Maßnahme 6-1: Einrichtung einer Stadtbuslinie Radebeul</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erschließung bislang durch den ÖPNV nicht oder unterversorgten Stadtteile (u.a. Oberlößnitz, Lindenau, Wahnsdorf)</li> <li>- Verknüpfung mit den weiteren ÖPNV-Linien im Stadtgebiet</li> <li>- Erhöhung der Bedeutung nach Verdichtung des Taktes auf der S-Bahn-Linie S 1</li> </ul> <p><b>Ziel/ Wirkung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbesserung der ÖPNV-Erschließung</li> <li>- Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV</li> </ul>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
IV (100 Tsd. – 1 Mio.)	effizient	mittelfristig

Aus Radebeuler Sicht ein weiterer Problembereich ist die Lage in den **Tarifzonen** des VVO. Die sprunghaft höheren Kosten (4,10 Euro für 2 Zonen gegenüber 2,30 Euro für eine Zone) bei Fahrten über eine Tarifzonengrenze, welche insbesondere auf der Relation nach Dresden gezahlt werden müssen, können als eine „Barriere“ bezüglich der Nutzung des ÖPNV identifiziert werden (vgl. dazu auch Maßnahme 4-2, Bike-and-Ride Forststraße). Auch die Anordnung von Grenzbereichen zur Abmilderung des Effektes nutzt nur einem kleinen Teil der Fahrgäste.

<b>Maßnahme 6-2: Einwirken auf eine Anpassung des Tarifsystems</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- hohe „Sprungkosten“ bei Fahrten über die Tarifgrenze im Bestand (insbesondere in Richtung Dresden relevant)</li> <li>- Anregung zur entfernungsabhängigen Änderung des Tarifsystems zur Reduzierung dieser Effekte</li> </ul> <p><b>Ziel/ Wirkung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV (im Fokus: Verbindung Radebeul – Dresden)</li> </ul>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
I (< 10 Tsd.)	effizient	Daueraufgabe

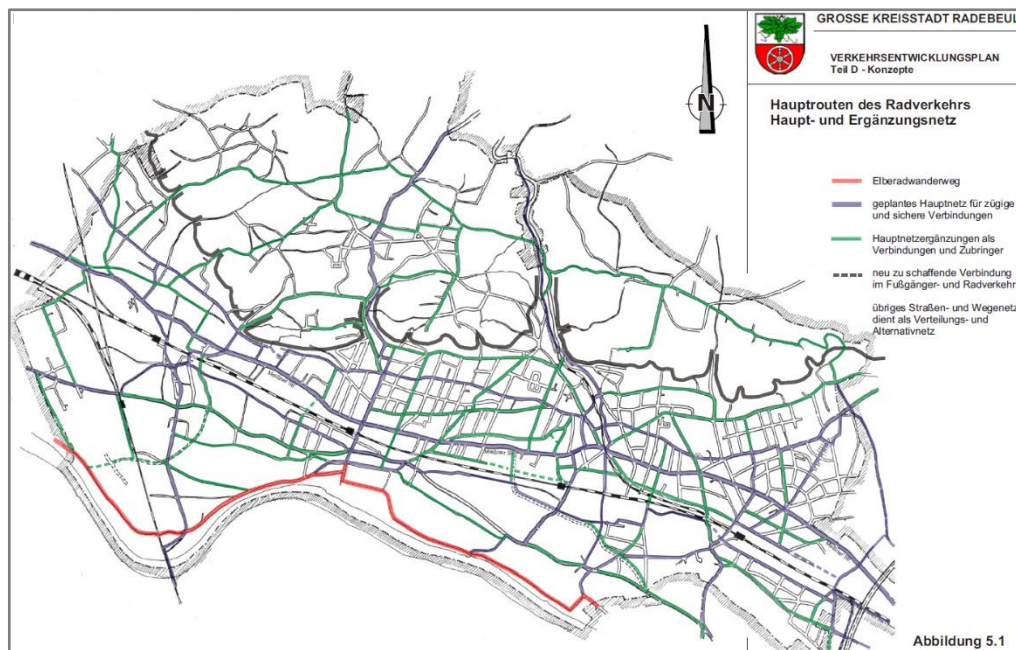
Die Fragestellung einer Änderung des Tarifsystems (z.B. per eTickets) kann durch die Stadt Radebeul jedoch nur „angestoßen“ werden, weshalb die Maßnahme das Einwirken auf die Anpassung der Tarifzonen beinhaltet.

## 5.2.2 Erstellung eines Radverkehrskonzeptes

Gemäß der Aufgabenstellung beinhaltet die Fortschreibung des VEP keine differenzierte Aufarbeitung der Konzepte für den Fuß- und Radverkehr aus dem VEP 2004. Nicht zuletzt wegen des sehr hohen Detaillierungsgrades dieser Konzepte sind separate Fortschreibungen sinnvoll und werden als Maßnahmen im aktuellen VEP verankert.

Schwerpunkte der Fortschreibung eines Radverkehrskonzeptes sollen sein:

- Prüfung und ggf. Fortschreibung des Netzkonzeptes aus dem VEP 2004 (Alltags- und touristisches Netz), vgl. nachfolgende Grafik.



Grafik 8: Darstellung des Haupttroutennetzes aus dem Verkehrsentwicklungsplan 2004

- Prüfung der Anforderungen für einen Radschnellweg entlang des Elbtales in Radebeul (in Abstimmung mit den übergeordneten Planungen)
- Abbau von Unfallschwerpunkten
- Förderung/ Berücksichtigung von Anforderungen durch Pedelec/ S-Pedelec
- Diskussion Leihradsystem
- Wegweisung/ Leitsysteme
- Fahrradabstellanlagen/ B+R
- Imagekampagnen
- Maßnahmenpriorisierung/ Festlegung eines kurzfristig umzusetzenden Aktionsprogramms

<b>Maßnahme 6-3: Erstellung eines Radverkehrskonzeptes</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fortschreibung auf Grundlage der Konzeption aus dem Jahr 2004</li> </ul> <p><b>Ziel/ Wirkung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bei Umsetzung: Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> <li>- Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs</li> </ul>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
II (10 Tsd. – 50 Tsd.)	effizient	kurzfristig

### 5.2.3 Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr

Dem Fußverkehr wird i.d.R. eine geringe Bedeutung zugemessen, obwohl ein Großteil der Wege in Städten vollständig oder zumindest auf Teilstrecken zu Fuß zurückgelegt wird. Entsprechend hohe Relevanz besitzt die stetige Ertüchtigung des Fußwegenetzes. Dazu sind die im VEP 2004 beschriebenen Maßnahmen hinsichtlich ihrer Aktualität zu bewerten und ein Strategie- und Handlungskonzept zu erarbeiten.

<b>Maßnahme 6-4: Verbesserung der Fußverkehrsbedingungen durch kleinteilige Maßnahmen</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realisierung von einer Reihe kleinteiliger Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr</li> </ul> <p><b>Ziel/ Wirkung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> <li>- Erhöhung der Attraktivität des Fußverkehrs</li> </ul>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
IV (100 Tsd. – 1 Mio.)	effizient	Daueraufgabe

Folgende Aspekte sind dabei zur Beibehaltung bzw. Stärkung des Fußgängerverkehrs u.a. von Relevanz:

- Vorhaltung ausreichend breiter Gehwege mit gut nutzbaren Oberflächen (straßenbegleitend und als straßenunabhängige Quartiersquerungen) unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit (Absenkungen, taktile Elemente, Einsatz kontrastreicher Materialien),
- Sicherung von Querungsstellen (Bordvorstreckungen, Mittelinseln, Fußgängerüberwege, LSA), an LSA mit möglichst kurzen Wartezeiten
- besondere Beachtung der Schulwegsicherheit
- Reduzierung von Konflikten mit dem Radverkehr durch richtlinienkonforme Anlagen,
- Sicherstellung des Winterdienstes auch entlang anliegerfreier Straßen
- Kampagnen.

### 5.3 Intensive Zusammenarbeit mit den Nachbarkommunen

Der teilweise „nahtlose“ Übergang von Radebeul in die östlich und westlich anschließenden Städte Dresden und Coswig bedingt eine enge Abstimmung mit diesen. Dabei versteht sich Radebeul als Teil des regionalen Wirtschaftsraumes. Die S 84n mit ihrer Führung durch alle drei Städte kann als positives Beispiel der interkommunalen Zusammenarbeit in Kooperation mit der Straßenbauverwaltung eingeordnet werden.

Als größter Problembereich verbleibt insbesondere die Anbindung des Radebeuler Ostens an die Autobahn A 4, welche nur zusammen mit der Landeshauptstadt Dresden verbessert werden kann. Die grundsätzliche Festlegung im Dresdner Verkehrsentwicklungsplan muss entsprechend positiv gewertet werden, allerdings ist die Trassenfindung und Realisierung nun auch voranzutreiben. Bislang sind keine derartigen Aktivitäten bekannt.

Es wäre wünschenswert, wenn der im Rahmen der Erarbeitung des VEP Dresden gebildete „Runde Tisch Region“ als Abstimmungs- und Koordinierungsgremium regelmäßig (z.B. einmal jährlich) zusammenkommt und interkommunale Problempunkte sowie gemeinsame Strategien bespricht. Dies liegt jedoch im Verantwortungsbereich der Landeshauptstadt Dresden, an die der Wunsch herangetragen wird.

Auch bezüglich der Bewertung von Maßnahmenwirkungen im Großraum ist die Erstellung und Pflege eines Verkehrsmodells für die Region von Nutzen. Die Landeshauptstadt hat aufgrund der erheblichen Verflechtungen mit dem Umland bereits ein Modell mit entsprechend größeren Umgriff im Zugriff.

Durch die stetige Integration aktueller Zählraten aus der Region kann die Genauigkeit und Aussagekraft erhöht und andererseits eine Wirkungsbewertung auch über die jeweiligen Stadtgrenzen hinweg vorgenommen werden. Dazu sollte ein Modus des Austausches von Daten (Straßenzählungen, Strukturdaten und -prognosen usw.) im Gegenzug zur Bewertung von Einzelmaßnahmen im Gesamtsystem gefunden werden.

<b>Maßnahme 6-5: Intensive Zusammenarbeit mit den Nachbarkommunen</b>		
<b>Ziel/ Wirkung:</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Umsetzung gemeinsamer Maßnahmen im Grenzraum</li> <li>- Kenntnis/ Abstimmung von Planungen</li> <li>- bei Nutzung eines regionalen Verkehrsmodells: einheitliche Berechnungs- und Bewertungsgrundlage/ Kalibrierung auf Grundlage umfassender Datensätze</li> </ul>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
I (< 10 Tsd.)	effizient	Daueraufgabe



## 5.4 Förderung intermodaler Mobilität

### 5.4.1 CarSharing

Um die Nutzung des Kfz durch private Haushalte zu reduzieren, ist CarSharing eine mittlerweile verbreitete Option. Dies ermöglicht Haushalten, grundsätzlich über einen Pkw zu verfügen. In der Regel nutzen CarSharing-Teilnehmer das Fahrzeug aber seltener als Besitzer von Pkw.

Da wichtige Erfolgsfaktoren für CarSharing die sichere Verfügbarkeit von Fahrzeugen und kurze Wege zu den Stationen sind, kann dieses Angebot derzeit als nur eingeschränkt attraktiv gewertet werden. Demnach ist es als Aufgabe zu sehen, die weitere Verbreitung des CarSharing aktiv zu forcieren. Dies ist in Planungen mit Auswirkungen auf den Parkraum z.B. nahe von S-Bahn-Haltepunkten bereits zu berücksichtigen und eine gewisse Anzahl gut erreichbarer Standorte für eine Ausweisung vorzusehen:

- Nahe Haltepunkt Radebeul-Kötzschenbroda,
- Nahe Haltepunkt Radebeul-Ost,
- Rosa-Luxemburg-Platz (oder Umgebung),
- westliche Waldstraße (oder Umgebung).

Die bestehenden Parkhäuser am Bahnhof Radebeul Ost und an der Güterhofstraße in Radebeul West (bahnhofsnahe) sollten als mögliche Standorte geprüft werden.

Da Car-Sharing-Anbieter verstärkt elektrisch betriebene Fahrzeuge einsetzen, ist zudem die Vorhaltung von Ladeinfrastrukturen (oder deren bauliche Vorbereitung) anzustreben.

Generell zu prüfen ist, ob Mitarbeiter der Stadtverwaltung bei dienstlichen Fahrten zu einer gewissen „Grundauslastung“ der Car-Sharing-Fahrzeuge beitragen können. Der Stadt würde damit bei entsprechender Vermarktung auch eine Vorbildfunktion zukommen.

<b>Maßnahme 6-6: Ausdehnung des CarSharing-Angebotes innerhalb von Radebeul</b>		
<b>Ziel/ Wirkung:</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Förderung von CarSharing als Angebot, welches zur Reduzierung des Kfz-Bestandes beitragen kann</li> <li>- Vorreiterrolle der Stadtverwaltung für Außenwirkung</li> </ul>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
I (< 10 Tsd.)	effizient	mittelfristig

#### 5.4.2 Förderung der Elektro-Mobilität

Im Sinne der nachhaltigen Mobilität und vor dem Hintergrund perspektivisch endlicher Rohölvorkommen werden elektrische Antriebe als langfristige Alternative zu Verbrennungsmotoren angesehen. Dabei ist die Elektromobilität auch aus den Aspekten Lärminderung sowie Luft- und Klimaschadstoffreduzierung für Städte interessant.

Im Automobilbereich ist in Radebeul mit Eröffnung der Stromtankstelle am Haltepunkt Ost ein öffentlichkeitswirksames Zeichen für die Förderung von elektrisch angetriebenen Kfz gesetzt worden.

Durch den Aufbau eines dichten Netzes an Stromtankstellen soll die begrenzte Reichweite als eines der größten funktionalen Probleme elektrisch betriebener Fahrzeuge reduziert werden. Hinsichtlich der praktischen Nutzung von Elektrofahrzeugen hat Radebeul gegenüber größeren Städten den Vorteil, dass Kfz oftmals auf privaten Grundstücken geparkt werden und dort geladen werden können. Demnach sollte vor Ausweitung des Ladenetzes regelmäßig die Nachfrage am Standort in Radebeul-Ost geprüft werden, um bei sich abzeichnender intensiver Nutzung durch zusätzliche Stationen zu reagieren.

Im Sinne einer Vorbildfunktion sollte auch geprüft werden, ob die Stadtverwaltung einen Teil der Flotte auf Elektromobilität umstellt. Auch denkbar ist die Kooperation mit Car-Sharing-Anbietern.

<b>Maßnahme 6-7: Förderung Elektromobilität - Kfz</b>		
<b>Ziel/ Wirkung:</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Frühzeitige Beteiligung an der Förderung der Elektromobilität als Zukunftstechnologie</li> <li>- Vorbildfunktion der Stadtverwaltung</li> <li>- Sammlung von Erfahrungen/ Erfahrungsaustausch</li> </ul>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
II (10 Tsd. – 50 Tsd.)	effizient	Daueraufgabe

#### 5.4.3 Förderung von Inter- und Multimodalität

Die Schaffung neuer Mobilitätsangebote wird in Ballungsräumen zunehmend an sogenannten „Mobilpunkten“ gebündelt. In einem ansprechenden Corporate Design werden Angebote des ÖPNV mit Car- und Bikesharing, gesicherten Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Ladestationen für Elektro-Pkw und sonstigen Dienstleistungen (z.B. Paketstationen) in unterschiedlichen Ausstattungstiefen und -umfängen zusammengeführt. Ausgehend von den in der Landeshauptstadt Dresden laufenden Aktivitäten sollen die Möglichkeiten geprüft werden, die Ansatzpunkte dieses

Konzeptes auch auf Radebeul zu übertragen. Dabei sind jedoch die Besonderheiten der Stadt Radebeul zu beachten.

<b>Maßnahme 6-8: Erarbeitung Konzept für Mobilpunkte in Radebeul</b>		
<b>Ziel/ Wirkung:</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bündelung verschiedener Mobilitätsangebote und Optionen an Mobilpunkten unterschiedlicher Hierarchie</li> <li>- Bessere Präsenz/ Außenwirkung innovativer Mobilitätsformen und damit zusammenhängender Dienstleistungen</li> <li>- Förderung der Inter- und Multimodalität und damit auch des Umweltverbundes</li> </ul>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
I (< 10 Tsd.)	effizient	kurzfristig

Die Erarbeitung des Konzeptes kann kurzfristig und mit geringen Kosten erfolgen, die deutlich höheren Kosten der Umsetzung sind erst bei der Erarbeitung des Konzeptes abschätzbar.

## 5.5 Monitoring und Evaluierung des VEP

### **Basis-Daten Einwohner und Arbeitsplätze**

Die Erfahrungen der letzten Jahre gerade im Bereich der Einwohner- und Altersentwicklung zeigen, dass die Entwicklungsprognosen gerade in ostdeutschen Ballungsräumen nicht ohne gewisse Unsicherheiten sind. Demnach sind die aktuellen Prognosen regelmäßig gegenüber den tatsächlichen Entwicklungen zu prüfen, um ggf. frühzeitig auf nicht erwartete Effekte reagieren zu können.

Indikatoren:

- Wohnbevölkerung in Radebeul/ den Umlandgemeinden
- Altersstruktur
- Entwicklung Ein- und Auspendler
- Arbeitsplätze in Radebeul

### **Verkehrsmengen**

Als zentrale Aufgabe ist die Bereitstellung aktueller und gut aufbereiteter Daten (Systematisierung der Verkehrszählungen zu Verkehrsmengen und Schwerverkehrsanteil im Sinne eines Verkehrsmengenmonitorings) zu sehen. Diese dienen nicht nur der Verkehrsentwicklungsplanung, sondern sind auch für den Umweltbereich, insbesondere der Lärmkartierung/ Lärmaktionsplanung von Relevanz. Auch bei konkreten Straßenplanungen sind die Daten als Grundlage für die Entscheidung zur Dimensionierung/ Anlagengestaltung wichtig. Durch die Erstellung eines

Zählkonzeptes und die regelmäßige, systematische Zählung wichtiger Querschnitte (unter Beachtung von baustellenbedingten Sperrungen u.ä.) kann die Datenbereitstellung deutlich verbessert werden.

Zunehmend von Bedeutung sind dabei auch Erhebungen im Radverkehr. So werden in den einschlägigen Richtlinien Entscheidungen über geeignete Anlagen- oder Führungsformen auch von der Nutzungsintensität abhängig gemacht.

Indikatoren:

- Verkehrsmengen im Stadtgebiet
- Verkehrsmengen auf den umgebenden klassifizierten Straßen (inkl. Autobahn)
- Lkw-Verkehrsmengen im Stadtgebiet
- Radverkehrsmengen an ausgewählten Querschnitten
- Anzahl Fahrgäste auf den ÖPNV-Linien

### **Verkehrsfluss im Straßenhauptnetz**

In der Analyse des VEP wurde aufgezeigt, dass die Reisezeiten mit Kfz, Rad und Straßenbahn selbst zu den Hauptverkehrszeiten in Bereichen liegen, welche gemäß den einschlägigen Richtlinien als „anzustreben“ eingeordnet sind. Entsprechende Vergleichsmessungen sind dazu geeignet, gerade nach stärkeren Umbaumaßnahmen im Straßenhauptnetz den „subjektiven Eindruck“ zum Verkehrsablauf belastbare Aussagen entgegenzustellen.

Indikatoren:

- Durchschnittliche Reisegeschwindigkeiten IV/ ÖPNV
- Verspätungshäufigkeit ÖPNV

### **Unfallgeschehen**

Ein wichtiger Indikator insbesondere in Bezug auf die Verkehrssicherheit ist die Auswertung des Verkehrsunfallgeschehens. Häufungsstellen zeigen der Verkehrsunfallkommission sicherheitskritische Bereiche auf, die durch entsprechende Maßnahmen beseitigt werden sollen:

- Unfallzahlen
- Verortung der Unfälle

### **Mobilitätsverhalten**

Mit den regelmäßig stattfindenden SrV-Erhebungen besteht eine gute Grundlage zur Einschätzung des Mobilitätsverhaltens der Radebeuler. Als Schwierigkeit stellt sich dabei jedoch die

zusammengefasste Erhebung der Stadt Coswig und Radebeul dar, welche durch den VVO beauftragt wird. Da sich die beiden Städte strukturell und topografisch trotz der räumlichen Nähe stark unterscheiden, können keine zuverlässigen Erkenntnisse für Radebeul abgeleitet werden.

Es ist deshalb zu prüfen, unter welchen Bedingungen die Stadt mit einer ausreichenden Stichprobe eigenständig erfasst werden kann.

Indikatoren:

- Modal Split
- Reiseweiten

### **Zustand der Infrastruktur/ Ausstattung**

Um den zukünftigen Investitionsbedarf abschätzen zu können, sind regelmäßige Aufnahmen zum Zustand der Verkehrsanlagen notwendig. Dazu gehört auch der aufgrund gesetzlicher Vorgaben zu gewährleistende vollständig barrierefreie Ausbau des ÖPNV-Systems.

Indikatoren:

- Zustandsbewertung Straßen(haupt)netz
- Anteil barrierefrei ausgebauter Haltestellen

### **Umsetzungskontrolle VEP**

Die im vorliegenden Verkehrsentwicklungsplan beschriebenen Maßnahmen müssen planerisch weiter untersetzt und anschließend realisiert werden. Es empfiehlt sich eine regelmäßige Erueirung des Umsetzungsstandes, welche insbesondere folgende Aspekte berücksichtigen sollte:

- Aktueller Planungsstand und vorgesehener Umsetzungshorizont von Einzelmaßnahmen?
- Was sind ggf. Hinderungsgründe bei der Realisierung?
- Besteht die Möglichkeit, die Realisierung zu beschleunigen?
- Gibt es gegebenenfalls zu berücksichtigende neue Entwicklungen mit Einfluss auf die Maßnahmen?
- Bei der absehbaren Nicht-Realisierung: sind Alternativen zur Zielerreichung gegeben?
- Bestehen weitere Synergien, die zur Umsetzung genutzt werden können?

### Berichterstattung

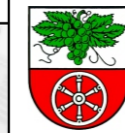
Über die benannten Indikatoren ist regelmäßig Bericht zu erstatten. Als geeignetes Intervall kann ein 5-Jahres-Turnus (eine Legislaturperiode des Stadtrates) gesehen werden, so dass die jeweils aktuellen SrV- und SVZ-Ergebnisse integriert werden können.

<b>Maßnahme 6-8: Monitoring/ Evaluierung Verkehrssystem und VEP</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Regelmäßige Durchführung von Verkehrszählungen (auch als Grundlage Lärmkartierung/ Kalibrierung Verkehrsmodell)</li> <li>- regelmäßige Erhebung/ Berichterstattung über die Entwicklung von Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen, Nutzungsindikatoren, Verkehrsflussanalysen und Mobilitätsverhalten</li> <li>- Umsetzungskontrolle der Einzelmaßnahmen</li> <li>- Regelmäßige Berichterstattung</li> </ul> <p><b>Ziel/ Wirkung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erfolgskontrolle/ frühzeitiges Gegensteuern bei ungewünschten Effekten</li> </ul>		
<b>Kostenklasse:</b>	<b>Kosten-Wirkungs-Relation:</b>	<b>Umsetzungshorizont:</b>
II (10 Tsd. – 50 Tsd.)	effizient	Daueraufgabe

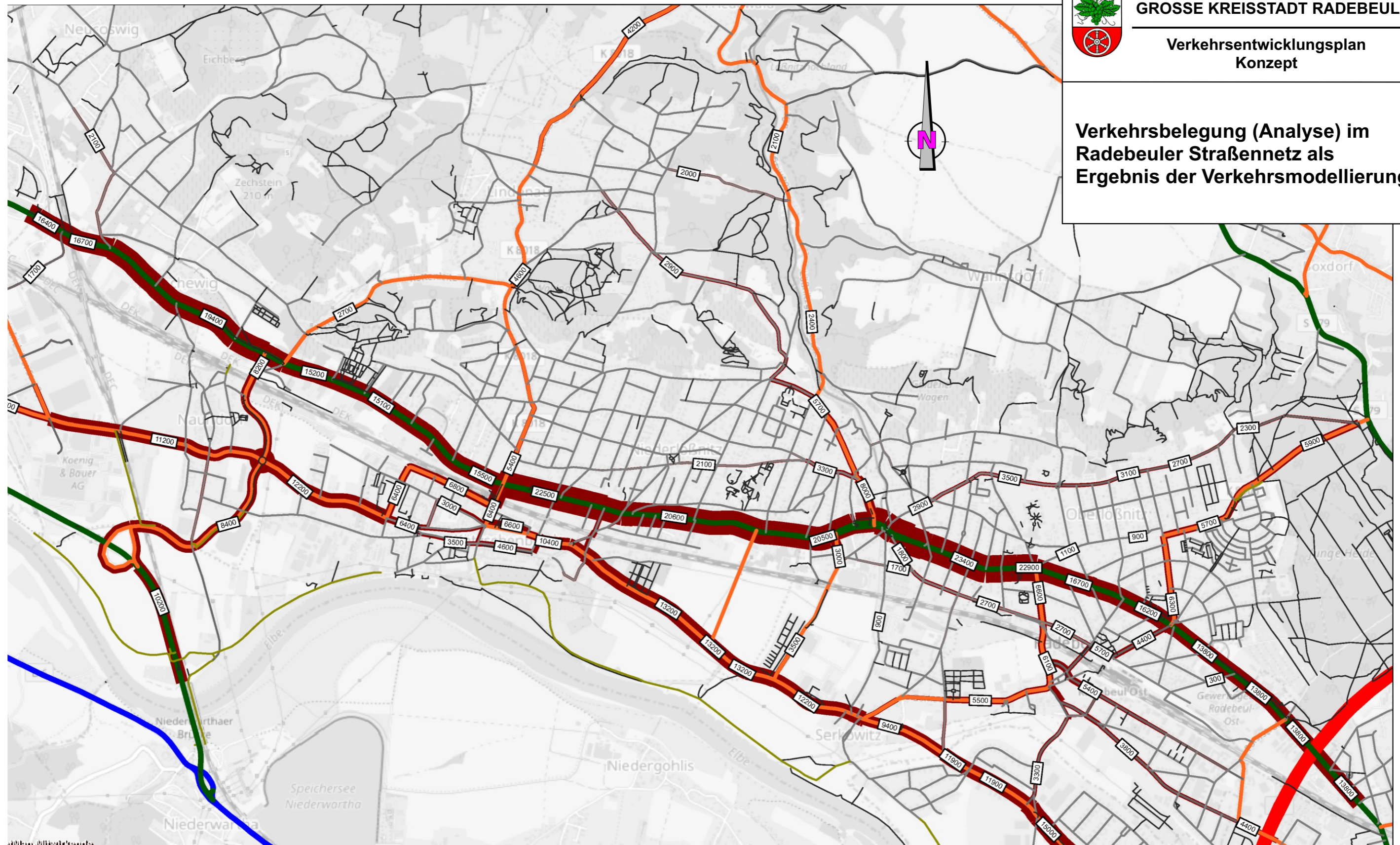
# Abbildungen







Verkehrsbelegung (Analyse) im  
Radebeuler Straßennetz als  
Ergebnis der Verkehrsmodellierung



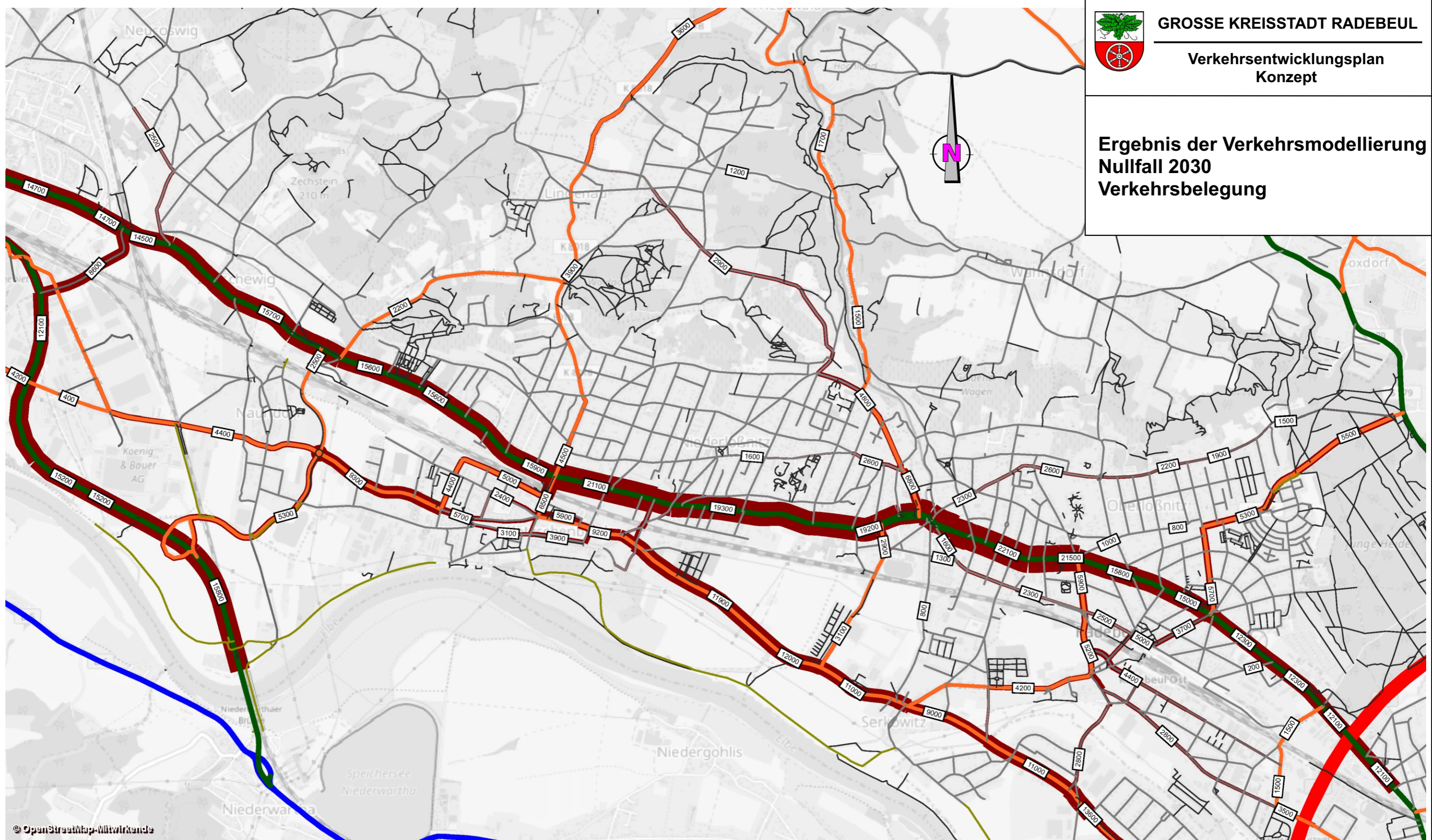
- █ Bundesautobahn
- █ Bundesstraße
- █ Staatsstraße
- █ Innerörtliche HVS
- █ Innerörtliche HVS
- █ Radweg
- █ Fußweg

20200 Verkehrsstärke  
DTV in Kfz/ 24 h (Mo - Fr)

Abbildung 2.1



Ergebnis der Verkehrsmodellierung  
Nullfall 2030  
Verkehrsbelegung



- █ Bundesautobahn
- █ Bundesstraße
- █ Staatsstraße
- █ Innerörtliche HVS
- █ Innerörtliche HVS
- █ Radweg
- █ Fußweg

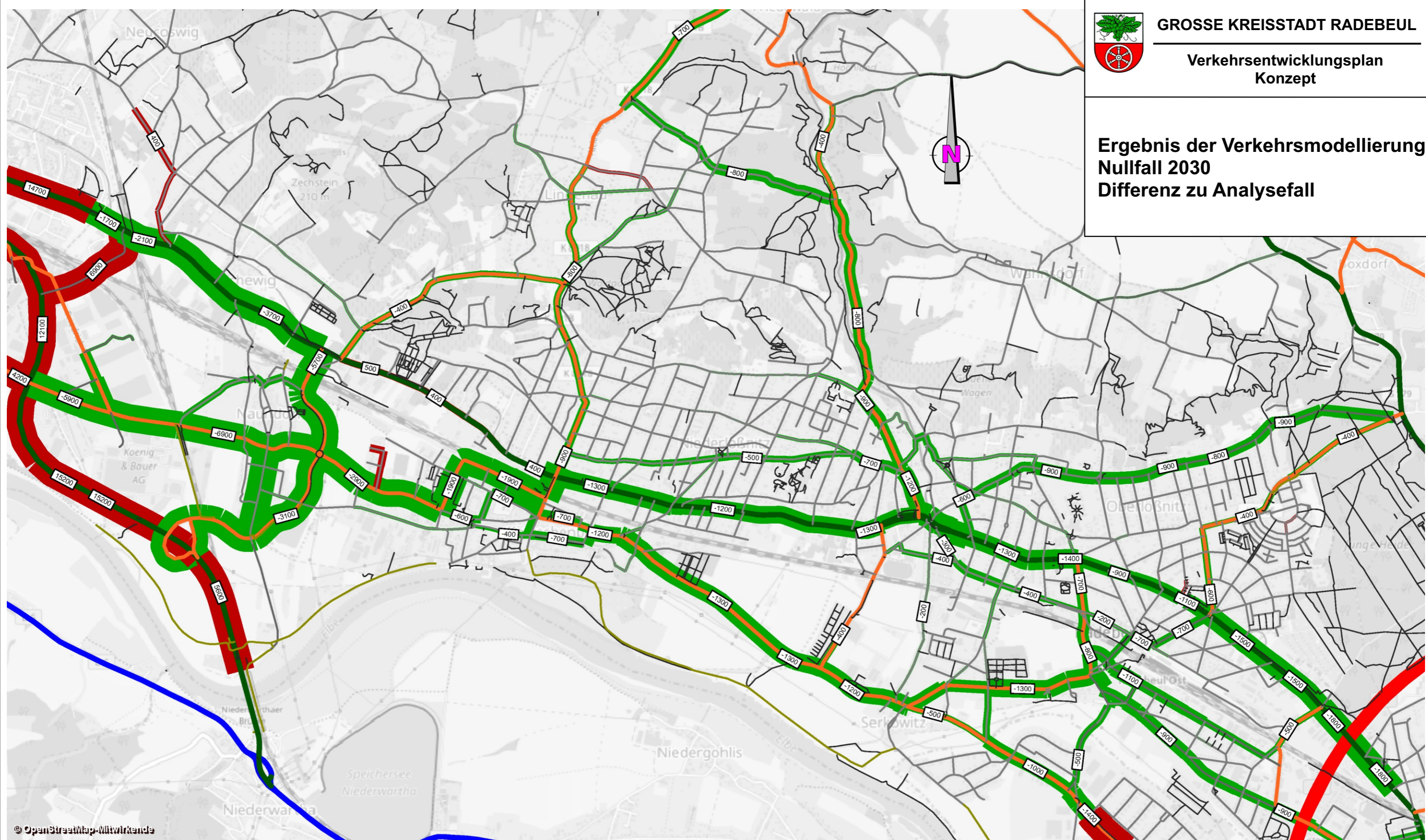
20200 Verkehrsstärke  
DTV in Kfz/ 24 h (Mo - Fr)

Abbildung 2.2





Ergebnis der Verkehrsmodellierung  
Nullfall 2030  
Differenz zu Analysefall



© OpenStreetMap-Mitwirkende

- █ Bundesautobahn
- █ Bundesstraße
- █ Staatsstraße
- █ Innerörtliche HVS
- █ Innerörtliche HVS
- █ Radweg
- █ Fußweg

- 2000 Streckenabschnitt mit Verkehrszunahme (inkl. Wert) DTV in Kfz/ 24 h (Mo - Fr)
- 2000 Streckenabschnitt mit Verkehrsabnahme (inkl. Wert) DTV in Kfz/ 24 h (Mo - Fr)

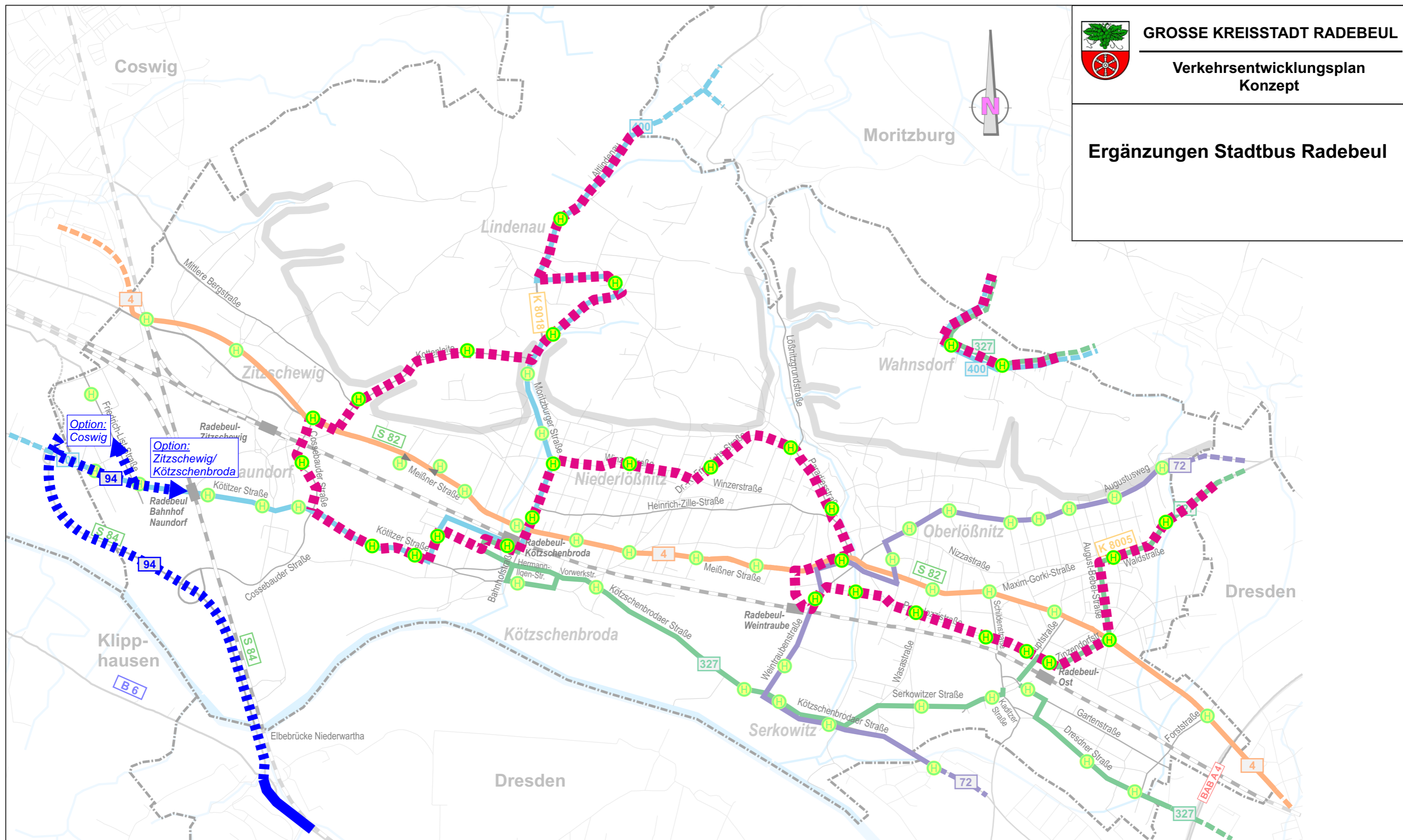
Abbildung 2.3

Ingenieurbüro für  
Verkehrsanlagen und -systeme  
Mobilität - Umwelt - Verkehr





Ergänzungen Stadtbus Radebeul



BAB A 4

Bundesautobahn

B 6

Bundesstraße

S 82

Staatsstraße

K 8018

Kreisstraße

Gemeindestraße

Gemeindegrenze

Buslinie 72 327 400  
mit Haltestelle

Straßenbahnlinie 4  
mit Haltestelle

S- oder Regionalbahnverkehr  
mit Haltepunkt

neue Stadtbuslinie  
mit Haltestelle (ggf. nur in einer Richtung)

Erweiterte Linienführung 94

Karteninhalte  
Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten Openstreetmap.org

Abbildung 3

Ingenieurbüro für  
Verkehrsanlagen und -systeme  
Mobilität - Umwelt - Verkehr





Nr.	Maßnahme	Ziel- erreichung Gesamtbewertung	räumliche Betroffenheit 3 - gesamtstädtisch 2 - stadtteilbezogen 1 - lokal	Wirkungsbereich Produkt Zielerreichung und räumliche Betroffenheit	Wirkungs- klasse Wirkungsklasse (1 - 5)	Kostenklasse					Wirkung - Kosten	Zuordnung	Fristigkeit	
						I: < 10.000	II: 10.000 - 50.000	III: 50.000 - 100.000	IV: 100.000 - 1 Mio	V: > 1 Mio				Kostenklasse
<b>Schwerpunkt 1: Straßenhauptnetz</b>														
1-1	Weiterführung des schnittweisen Um- und Ausbaus der Meißner Straße													
1-1A	Abschnitt Rennerbergstraße bis Dr.-Külz-Straße	14	3	42	5					x	5	5:5	sinnvoll	kurzfristig
1-1B	Abschnitt Schillerstraße bis Eduard-Bilz-Straße	14	3	42	5					x	5	5:5	sinnvoll	mittelfristig
1-1C	Abschnitt Gradsteg bis A.-Eychhout-Straße	14	3	42	5					x	5	5:5	sinnvoll	langfristig
1-1D	Abschnitt Eduard-Bilz-Straße bis Wasastraße	14	3	42	5					x	5	5:5	sinnvoll	langfristig
1-1E	Abschnitt Forststraße bis Schillerstraße	14	3	42	5					x	5	5:5	sinnvoll	mittelfristig
1-1F	Abschnitt G.-Hauptmann-Straße bis Spitzgrundweg	14	1	14	5					x	5	5:5	sinnvoll	kurz-/ mittelfristig
1-1G	Abschnitt Spitzgrundweg bis Stadtgrenze Coswig	14	2	28	5					x	5	5:5	sinnvoll	mittelfristig
1-1H	Abschnitt A.-Eychhout-Straße bis Cossebauder Straße	14	3	42	5					x	5	5:5	sinnvoll	langfristig
1-2	Realisierung einer LSA inkl. gesondertem Linksabbiegestreifen auf der Meißner Straße in die Obere Johannisbergstraße	5	2	10	3				x		4	3:4	sensibel	mittelfristig
1-3	Detailprüfung LSA-Koordinierung Meißner Straße	5	2	10	3	x					2	3:2	sinnvoll	kurzfristig
1-4	Umsetzung des Lkw-Führungskonzeptes zur Anbindung des Radebeuler Ostens an die Autobahn A 4	7	3	21	4				x		4	4:4	sinnvoll	kurzfristig
1-5	Realisierung Knotenpunkt-LSA am Knotenpunkt Meißner Straße/ Forststraße	8	2	16	4				x		4	4:4	sinnvoll	mittelfristig
1-6	Anordnung Tempo 30 (nur für Lkw) auf der Moritzburger Straße in dicht angebauten Bereichen (etwa 150 m südlich der Straße „An den Brunnen“ bis Neuländer Straße)	6	1	6	2	x					1	2:1	sinnvoll	kurzfristig
1-7	Sicherung der zukünftigen Nutzbarkeit der vorbereiteten Unterführung der Bahnstrecke westlich der Weintraubenstraße	6	3	18	4	x					1	4:1	effizient	kurzfristig
1-8	Ertüchtigung der westlichen Fabrikstraße für die Nutzung durch Lkw, inkl. Abbiegebeziehungen von/ zur Cossebauder Straße (Umsetzung Schwerverkehrskonzept)	7	2	14	4				x		4	4:4	sinnvoll	mittelfristig
1-9	Dynamische Verkehrslenkung unter Nutzung der B 6neu als entstehende Alternativstrecke zur Meißner Straße	9	3	27	5	x					2	5:2	effizient	langfristig
<b>Schwerpunkt 2: Kötzschenbroda</b>														
2-1	Umgestaltung und städtebauliche Aufwertung des Einzelhandelsschwerpunktes Bahnhofstraße	10	2	20	4				x		4	4:4	sinnvoll	kurzfristig
2-2	Umsetzung von Teilmaßnahmen zur Sicherung der Fußgängerachse Bahnhofstraße (Meißner Straße bis Altkötzschenbroda)	9	2	18	4	x					2	4:2	effizient	mittelfristig
2-3	Einrichtung „Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ (Tempo-20-Zone) in Altkötzschenbroda	7	1	7	2	x					1	2:1	sinnvoll	kurzfristig
2-4	Prüfung der Verlegung der Bushaltestelle „S-Bahnhof Kötzschenbroda“ in Richtung Osten	6	2	12	3		x				2	3:2	sinnvoll	kurzfristig
2-5	Einordnung zusätzlicher Fahrrad-Abstellanlagen (inkl. Überdachung)	4	1	4	1	x					1	1:1	sinnvoll	kurzfristig
2-6	Nutzung der Platzreserven nördlich der S-Bahn (Umfeld „Alte Post West“) zur Schaffung von Parkmöglichkeiten für Einzelhandelskunden und Besucher	5	2	10	3		x				2	3:2	sinnvoll	mittelfristig
2-7	Aufstellung Parkraumbewirtschaftungskonzept	5	2	10	3	x					1	3:1	effizient	kurzfristig
2-8	Verbesserung der wegweisenden Beschilderung zum Parkplatz Festwiese von der Meißner Straße und Kötitzer Straße aus	2	2	4	1	x					1	1:1	sinnvoll	kurzfristig
2-9	Einordnung einer Reisebushaltestelle in Altkötzschenbroda sowie Abstellplatz Güterhofstraße	4	1	4	1	x					1	1:1	sinnvoll	mittelfristig
2-10	Sicherung des Radverkehrs auf der Meißner Straße durch Anpassungen im Bestand	7	2	14	4	x					1	4:1	effizient	kurzfristig
2-11	Verdeutlichung der Radverkehrsnutzung in der nördlichen Bahnhofstraße durch Markierung kurzer Schutzstreifen	7	1	7	2	x					1	2:1	sinnvoll	kurzfristig
2-12	Vereinheitlichung der Radverkehrsführung Vorwerkstraße/ Kötitzer Straße/ Hermann-Ilgen-Straße	6	2	12	3	x					1	3:1	effizient	kurzfristig
2-13	Sicherung des Radverkehrs entlang des Elbe-Geh- und-Radweges	6	2	12	3	x					1	3:1	effizient	kurzfristig
2-14	Prüfung Verlagerung Lkw-Verkehr von Kötitzer Straße auf Fabrikstraße	13	1	13	3		x				2	3:2	sinnvoll	kurzfristig
2-15	Verkehrskonzeption Kötzschenbroda	21	2	42	2	x					2	2:2	sinnvoll	kurzfristig

Nr.	Maßnahme	Ziel- erreichung Gesamtbewertung	räumliche Betroffenheit 3 - gesamtstädtisch 2 - stadtteilbezogen 1 - lokal	Wirkungsbereich Produkt Zielerreichung und räumliche Betroffenheit	Wirkungs- klasse Wirkungsklasse (1 - 5)	Kostenklasse					Zuordnung Wirkung - Kosten	Fristigkeit ineffizient sensibel sinnvoll effizient kurzfristig mittelfristig langfristig Daueraufgabe		
						I: < 10.000	II: 10.000 - 50.000	III: 50.000 - 100.000	IV: 100.000 - 1 Mio	V: > 1 Mio				
<b>Schwerpunkt 3: Anbindung des Gewerbeschwerpunktes Naundorf/ Kötitz</b>														
3-1	Realisierung der Brücke „Nach der Schiffsmühle“	9	3	27	5					x	5	5:5	sinnvoll	mittelfristig
3-2	Fortsetzung des Baus der S 84n	9	3	27	5					x	5	5:5	sinnvoll	langfristig
3-3	Schaffung einer Busverbindung Cossebaude – Naundorf über Elbebrücke Niederwartha	9	3	27	5		x				3	5:3	effizient	kurzfristig
3-4	Verbesserung der Radverkehrsbedingungen im Bereich Naundorf mit verschiedenen Teilmaßnahmen	8	2	16	4	x					1	4:1	effizient	kurzfristig
3-5	Sperrung der Kötitzer Straße zwischen Cossebauder Straße und Bahnübergang für Lkw-Verkehr	13	2	26	4		x				2	4:2	effizient	kurzfristig
<b>Schwerpunkt 4: Radebeul-Ost</b>														
4-1	Erhöhung der Nachfrage im Parkhaus Sidonienhöfe zur besseren Auslastung vorhandener Kapazitäten	3	2	6	2		x				2	2:2	sinnvoll	mittelfristig
4-2	Einordnung eines Bike-and-Ride-Stellplatzes an der Straßenbahnhaltestelle Forststraße (Tarifzongrenze)	8	1	8	3		x				2	3:2	sinnvoll	kurzfristig
4-3	Trassensicherung der Durchbindung der Sidonienstraße zur Forststraße	6	1	6	2	x					1	2:1	sinnvoll	kurzfristig
<b>Schwerpunkt 5: Radebeul-Mitte</b>														
5-1	Anbindung des „Pharmaparks Radebeul“ an die Meißner Straße über Anbindung der ESAG-Spange mit Durchbindung zur Bernhard-Voß-Straße	4	2	8	3				x		4	3:4	sensibel	mittelfristig
5-2	Umsetzung des Umbaus Richard-Wagner-Straße/ Umfeld des S-Bahn-Haltepunktes	8	1	8	3				x		4	3:4	sensibel	mittelfristig
5-3	Prüfung der Verbreiterung der Fahrbahn der Weintraubenstraße im Bereich der Bahnunterführung	5	1	5	1	x					1	1:1	sinnvoll	kurzfristig
5-4	Ergänzung einer Wegestruktur Fuß/ Rad zwischen Bernhard-Voß-Straße und Richard-Wagner Straße (Krokofit) bzw. Weintraubenstraße (Jugendherberge)	6	2	12	3			x			3	3:3	sinnvoll	mittelfristig
5-5	Ertüchtigung des Radweges Gottesacker und Verlängerung bis zur Schildenstraße (größtenteils straßenunabhängige Führung)	7	2	14	4				x		4	4:4	sinnvoll	kurzfristig
<b>Rahmenkonzept – Strategie 2030</b>														
6-1	Einrichtung einer Stadtbushaltestelle Radebeul nicht oder unterversorgten Stadtteile (u.a. Oberlößnitz, Lindenau, Wahnsdorf)	9	3	27	5				x		4	5:4	effizient	mittelfristig
6-2	Einwirken auf ein Anpassung des Tarifsystems	4	3	12	3	x					1	3:1	effizient	Daueraufgabe
6-3	Erstellung eines Radverkehrskonzeptes	10	3	30	5		x				2	5:2	effizient	kurzfristig
6-4	Verbesserung der Fußverkehrsbedingungen durch kleinteilige Maßnahmen	10	3	30	5				x		4	5:4	effizient	Daueraufgabe
6-5	Intensive Zusammenarbeit mit den Nachbarkommunen	3	3	9	3	x					1	3:1	effizient	Daueraufgabe
6-6	Ausdehnung des CarSharing-Angebotes innerhalb von Radebeul	7	3	21	4	x					1	4:1	effizient	mittelfristig
6-7	Förderung Elektromobilität - Kfz	7	3	21	4		x				2	4:2	effizient	Daueraufgabe
6-8	Konzept Mobilpunkte	13	3	39	5	x					1	5:1	effizient	mittelfristig
6-9	Monitoring/ Evaluierung Verkehrssystem und VEP	7	3	21	4		x				2	4:2	effizient	Daueraufgabe