

**Ergänzungsantrag**

Die Fußverkehrsstrategie dient der Förderung aktiver Mobilität, die zudem noch einen Beitrag zur Nachhaltigkeit des Verkehrssystems leistet. Zur Intensivierung der Maßnahmen beschließt der Stadtbezirksbeirat die Beauftragung des Oberbürgermeisters zu folgenden Punkten:

1. Folgende Positionen in den Anlagen zur Vorlage sind zusätzlich einzuordnen, die Priorität zu erhöhen bzw. vom Umfang zu erweitern:

**Schaffung von Querungshilfen**

- Schaffung einer sicheren Möglichkeit zur Straßenquerung, insbesondere für Schulkinder;
- im Kreuzungsbereich Würzburger Straße (Schulweg 49. Grundschule);
- Westendring/Bernhardstr auf Höhe Albert-Schweizer Str über Straßenbahn;
- Haltestelle Straßenbahn Kotteweg stadteinwärts - Anbindung an Fußweg am Nordende des Bahnsteigs;
- Westendring Bereich Haltestelle;
- Cämmerswalder Str (Anbindung an Fußweg in Südpark, Fußweg zur Muldaer Str);
- Querungen Straßenbahn vom Weg Mitte Münchner Str am Nordende der Wendeschleife Nöthnitzer Str verbessern (Drängelgitter abschaffen)

**Änderung Priorität Fußwege**

- 1804 → Priorität 1 (ein Schulweg ohne Gehweg);
- 1038 → Priorität 2 (Lückenschluss)

**Änderung Priorität Querungen**

- 70 → Priorität 2 (Chemnitzer Straße, Ecke Bienertstraße);
- 179 → Priorität 2 (Coschützer Straße zwischen Hohe Straße und Leibnitzstraße);
- 248 → Priorität 2 (Kohlenstraße, Ecke Döbraer Straße);
- 273 → Priorität 2 (Kohlenstraße, Ecke Kleinpestitz);
- 281 → Priorität 2 (Altplauen Übergang F-C-Weiskopf-Platz);
- 525 → Priorität 2 (Kohlenstraße, Kreuzung Dorfhainer Straße / Muldaer Straße);
- 543 → Priorität 2 (Altplauen auf Höhe Haltepunkt Plauen)

**Schaffung neuer Fußwege**

- öffentl. Weg auf Flurstück: 108/a Gemarkung: Coschütz herstellen;
- Anbindung Altcoschütz Richtung Wege an Heidenschanze über Flurstück: 14/a Gemarkung: Coschütz

**LSA**

- Grünphase Fußgängerampel am Nürnberger Ei durchschalten und so Queren in einem Zug ermöglichen (ggf. Wochentags 7:15-9:00 Uhr);
- Sicherheitstechnische Ertüchtigung der Straßenbahnhaltestellen der Linie 3, Nürnberger Platz, beidseitig, mit Errichtung einer Lichtsignalanlage vor den Haltestellenbereichen sowie Aufbringung von deutlichen Markierungen auf den Fahrbahndecken.

2. Der Beschluss A0404/18 ist nochmalig und eingehend zu prüfen und die genannten Maßnahmen umzusetzen. Zusätzliche Querungshilfen (Fußgängerüberwege) gemäß VorR-PI00006/21 sind in das Konzept aufzunehmen und umzusetzen.
3. Die mittleren Wartezeiten an LSA sind durch Reduktion der Umlaufzeiten so zu verringern, dass sie nicht mehr als 60 Sekunden betragen.
4. Die Dauer der Grünphase für Fußverkehr sowie der Zwischenzeit soll so bemessen sein, dass sicheres Queren auch bei einer Geschwindigkeit von 2,3 km/h (mit Rollator) möglich ist.
5. Der Einsatz von Tastern zur Freigabeanmeldung des Fußverkehrs soll derart erfolgen, dass ein kurzfristiges Grünschalten der LSA erfolgt. Ist dies nicht möglich, sollen Taster nicht verbaut werden.
6. Die Schaffung von behindertengerechten Bordsteinabsenkungen insbes. im Umfeld von Altenheimen, Behinderteneinrichtungen, Ärztehäusern, Apotheken, Sanitätshäusern, insbesondere auch die fallweise Prüfung von differenzierten Bordhöhen für die getrennte Führung von Blinden und Menschen mit fahrbaren Mobilitätsmitteln ist umzusetzen.
7. Eine beschleunigte Schaffung von barrierefreien Haltestellen ist vorzunehmen für folgende Haltestellen:
  - a. Linien 3, 8 und 61: Nürnberger Platz
  - b. Linie 85: Kaitzer Straße, Nöthnitzer Straße, Regensburger Straße, Helmholtzstr, Stadtgutstraße
8. Durch die „Ortsgebundenheit“ der Fußwege sind auch Akteure vor Ort wie Stadtteilinitiativen, Orts- und Heimatvereine über die Beteiligung der Stadtbezirksbeiräte hinaus in ihrem Handlungsbereich verbindlich einzubeziehen. Das betrifft auch Seniorenakteure durch deren abnehmende Mobilität mit steigendem Alter, die auf Quartiere der kurzen und barrierearmen Wege angewiesen sind.
9. Das Positionspapier des Seniorenbeirats (Anlage zur Beschlussempfehlung) zur Vorlage V1338/21 „Fußverkehrsstrategie der Landeshauptstadt Dresden“ ist dem Stadtrat zur Kenntnis zu geben. Die Umsetzbarkeit der Inhalte des Positionspapiers ist zusammen mit dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften, dem Seniorenbeirat und der Beauftragten für Menschen mit Behinderung/Senioren zu prüfen.
10. Im Rahmen der Strategie ist ein Fachkonzept zur Aufwertung, Ausweitung und Neueinrichtung von Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Bereichen/Spielstraßen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und zur Förderung des sozialen Zusammenhalts und des nachbarschaftlichen Austausches zu erarbeiten und dem Stadtrat zum Beschluss vorzulegen. Konkrete Handlungsschwerpunkte und Maßnahmenprioritäten sind dabei festzulegen.
11. Zur Förderung des Anteils des Fußverkehrs am Modal Split sowie der Sicherheit vulnerabler Verkehrsteilnehmer ist im Namen der Stadt Dresden der „Städteinitiative Tempo 30“ des Deutschen Städtetages beizutreten und Tempo 30 im Stadtgebiet soweit möglich anzuordnen.
12. Maßnahmen sind zu ergreifen, die dafür geeignet sind, das Gehwegparken, sowie Parken vor Bordsteinabsenkungen einzuschränken. Zudem soll dafür Sorge getragen werden, dass Sichtbeziehungen an Querungsstellen freigehalten werden.

13. Fuß- und Radverkehr ist an den im Folgenden genannten Stellen gemeinsam zu verbessern. Für beide umweltfreundliche Fortbewegungsarten können vielerorts Synergieeffekte gehoben werden, d.h. eine geschickte Ausführung von Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs kann auch den Radverkehr unterstützen. Dazu sollten die vom Projektteam „Radzielnetz Plauen“ erarbeiteten Vorschläge konsultiert werden, die vielfach bereits Verbesserungen für den Fußverkehr mit umfassen. Dies betrifft insbesondere folgende Straßenzüge:

- **Nürnberger/Hohe Straße:** Die Querung Nr. 524 an der Hohen Straße ist ebenfalls als hochwertige Querung für den Radverkehr auszulegen. Dies ist eine zentrale Voraussetzung für die von der Stadtverwaltung geplante Radvorrangroute durch die Hohe Straße. Auf eine MIV-Vollkreuzung ist hingegen zu verzichten, um die Hohe Straße als prioritäre Route für Fuß- und Radverkehr auszulegen. (Näheres dazu im „Radzielnetz Plauen“ unter Nr. 21)
- **Zellescher Weg:** Die drei Querungen 538, 91 und 79 haben ebenfalls große Bedeutung für den Radverkehr, sodass hier kombinierte Querungsmöglichkeiten anzulegen sind. Beim Räcknitzer Marktweg sowie bei Wundt- und Schinkelstraße handelt es sich um geeignete Nebenrouten. Die Achse Heinrich-Greif- und Max-Liebermann-Straße (Nr. 91) stellt hingegen die Hauptradroute Innenstadt-Zschernitz gemäß dem städtischen Radverkehrskonzept dar und wird dort mit den Maßnahmen 650 und 651 aufgeführt. Hier sind unbedingt zwei unabhängige Querungen vorzusehen, die beide auch dem Fußverkehr dienen können, damit der Radverkehr aus beiden Straßen heraus den Zelleschen Weg geradeaus queren kann, anstatt abschnittsweise links fahren zu müssen. (Näheres dazu im „Radzielnetz Plauen“ unter Nr. 22)
- **Münchner Straße:** Hier sind die Bedingungen sowohl für den querenden Fußverkehr als auch den Radverkehr in Längsrichtung absolut ungenügend, was das städtische Radverkehrskonzept unter der Maßnahme 665 bestätigt. Sichere Querungen mit breiten Sichtfenstern sind unverzichtbar, sollten aber nicht zulasten einer regelwerkskonformen Radverkehrsführung gehen. Laut ERA 2010 sind bei den insb. nördlich der Würzburger Straße gemessenen Kfz-Verkehrsstärken eigene Radverkehrsanlagen nötig, die auf der Münchner Straße sinnvollerweise als kostengünstige Radfahrstreifen anzulegen wären. Es sollten daher keine Gehwegvorstreckungen in die vorhandene Fahrbahn der Münchner Straße hinein gebaut werden, da diese eine sichere, attraktive und regelwerkskonforme Radverkehrsführung nachhaltig verhindern würden. Die im Stadtratsbeschluss vom 24.03.22 zum Antrag AO196/21 geforderten Gehwegvorstreckungen in den einmündenden Seitenstraßen würden wiederum Fuß- und Radverkehr gleichermaßen zugutekommen. (Näheres dazu im „Radzielnetz Plauen“ unter Nr. 9)
- **Nöthnitzer/Hohe Straße:** Parallel zur Querung Nr. 215, die mangels Baufreiheit für eine Verkehrsinsel als Zebrastreifen anzulegen wäre, wäre eine Vorfahrtsregelung für die von der Stadtverwaltung geplante Radvorrangroute durch die Hohe Straße zweckmäßig. Für den Fahrzeugverkehr entlang der Nöthnitzer Straße wäre es kontraintuitiv, wenn Fußgänger\*innen entlang der Hohen Straße Vorrang hätten, aber Radelnde warten müssten.
- **Plauenscher Ring:** Die Querungen Nr. 228 und 199 betreffen jeweils Kreuzungen, an denen die geplante Radvorrangroute nach Coschütz voraussichtlich ums Eck biegt und eigenständige Radverkehrsanlagen (vgl. Radfahrstreifen) auf dem Plauenschen Ring zwischen Hoher und Bernhardstraße erfordert. Bei geschickter Bauausführung können die Fußgängerquerungen die Ein-/Ausfädelung der Radvorrangroute unterstützen.



(Näheres dazu im „Radzielnetz Plauen“ unter Nr. 2)

- **Chemnitzer/Bienertstraße:** Die Querung Nr. 70 verläuft parallel zur vom Stadtrat beschlossenen Ost-West-Radvorrangroute durch die Bienertstraße (SR/024/2021). Die geplante Querung sollte daher für Fuß- und Radverkehr gleichermaßen ausgelegt werden. (Ein konkreter Vorschlag für eine hochwertige Radquerung findet sich im „Radzielnetz Plauen“ unter Nr. 24)
- **Würzburger/Hofmühlenstraße:** Die Querung Nr. 230 an der Hofmühlenstraße verläuft entlang des Trassenkorridors, der höchstwahrscheinlich den von Freistaat und LHD geplanten Radschnellweg Dresden-Freital aufnehmen wird. Auch im Radverkehrskonzept ist die Hofmühlenstraße als wichtige Radroute ausgewiesen; an der direkten Fortsetzung durch die Fabrikstraße wird laut Stadtverwaltung bereits gearbeitet. Deshalb sollten an der Kreuzung mit der Würzburger Straße ebenfalls Fuß- und Radverkehr gemeinsam optimiert, wobei eine langfristige Umkehrung der Vorfahrtsregelung mit Vorrang für die Hofmühlenstraße mitzudenken wäre! (Näheres dazu im „Radzielnetz Plauen“ unter Nr. 35)
- **Strehleener Straße:** Die fehlenden Querungen sollen ohne Verkehrsinsel in der Mitte angelegt werden, damit die nötige Breite für regelwerkskonforme Radfahrstreifen freibleibt. Stattdessen sollten idealerweise Zebrastreifen, notfalls Ampeln eingerichtet werden. Laut Aussagen der Stadtverwaltung ist für die Strehleener Straße bereits eine neue Radverkehrslösung in Planung, sodass beide Aktivitäten gebündelt werden sollten. (Näheres dazu im „Radzielnetz Plauen“ unter Nr. 45)
- **Strehleener Platz:** Die zu verbessernden Querungen sollten auch für das indirekte Linksabbiegen des Radverkehrs ertüchtigt werden und zu diesem Zweck an die Radfahrstreifen bzw. Fahrbahnen im Mischverkehr in geeigneter Weise angebunden werden. Alle fünf in den Strehleener Platz mündenden Straßen werden rege durch den Radverkehr genutzt, ohne dass ein sicheres Linksabbiegen heute möglich wäre. (Näheres dazu im „Radzielnetz Plauen“ unter Nr. 46)
- **Kohlenstraße:** Der Ausbau des südseitigen Gehwegs (z.T. nur Trampelspur) ist dem Anbau eines nordseitigen Gehwegs vorzuziehen. Neu angelegt werden sollte ein gemischter Fuß- und Zweirichtungsradweg, d.h. der neu zu bauende Weg ist gleich auch für den Radverkehr auszulegen. Das moderate Fußverkehrsaufkommen auf diesem kaum besiedelten Abschnitt macht den Mischverkehr mit dem Fahrrad unproblematisch, während die schmale, stark befahrene Kfz-Fahrbahn kein sicheres Radfahren ermöglicht. Mit einer Fortsetzung bis zur Bergstraße (indem z.T. bestehende Wege aufgegriffen und saniert würden) sowie bis zur Cunnersdorfer Straße (bei geringfügiger Flächenabtretung eines inzwischen nicht mehr genutzten Speditionsgrundstücks) könnte eine durchgängige, hochwertige Route für Fuß- und Radverkehr in stetiger Führung auf der Südseite entstehen. (Konkrete Vorschläge, u.a. für die Ein-/Ausfädelung des Radverkehrs an Berg- und Cunnersdorfer Straße, finden sich im „Radzielnetz Plauen“ unter Nr. 19)
- **Boderitzer Straße:** Die Nr. 1514 beschreibt einen schmalen Straßenabschnitt zwischen Kaitz und Mockritz, der auch für den Radverkehr äußerst unangenehm ist. Auch hier wäre ein gemischter Fuß- und Zweirichtungsradweg auf der Südseite optimal. (Näheres dazu im „Radzielnetz Plauen“ unter Nr. 31)

- **Freitaler Straße:** Neben einer guten Lösung für den Fußverkehr fehlt auf der Freitaler Straße (Nr. 142) auch die Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung, damit Radelnde von Innenstadt/Plauen/Coschütz nach Niedergittersee/Freital nicht die zusätzlichen Höhenmeter über Karlsruher und Potschapper Straße bezwingen müssen. Die heutige illegale Nutzung in Gegenrichtung beweist den Bedarf. Der Bau eines Fußwegs sollte deshalb die nötigen Fahrbahnbreiten berücksichtigen bei durchgängigem Tempo 30. (Näheres dazu im „Radzielnetz Plauen“ unter Nr. 38)
- **Böllstraße:** Die unter Nr. 126 beschriebene Verbindung von Südpark/Bergstraße und Moreauweg/Ludwig-Renn-Allee ist auch als Radnebenroute für Freizeit-/Schulverkehr relevant. Ein gemeinsamer Rad- und Fußweg (bzw. Gehweg „Rad frei“) auf der Nordseite wäre optimal, andernfalls müsste eine Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung. (Näheres dazu im „Radzielnetz Plauen“ unter Nr. 54)
- **Stadtgutstraße:** Bei der Maßnahme Nr. 139 sollte auch der Radverkehr vom Moreauweg über die Stadtgutstraße in den Räcknitzpark bzw. zum TU-Gelände/SLUB berücksichtigt werden. Das städtische Radverkehrskonzept weist die Stadtgutstraße im Nord-Süd-Abschnitt deshalb als Radroute aus. Für einen Gehwegneubau ist hier so viel Platz, dass er als breiter gemischter Fuß-/Radweg oder mindestens mit Zusatzschild „Rad frei“ ausgestattet werden kann – sofern nicht die Fahrbahn mit dem Großpflaster sowieso grunderneuert wird. (Näheres dazu im „Radzielnetz Plauen“ unter Nr. 53)

Überprüfung des eingereichten

Eigenen zur - Abrechnung

S.1 bleibt.

S.2: Der Stadt bezirksbezogenen  
dem Stadt vor folgende  
zusätzliche Positionen zu  
lesen liefern

Ziffer 2.

Der Beschluss 404/18 des  
Stadtrates ist neu malig und  
~~Stadtbezirksbezogen~~ ~~Streu~~

~~ist~~

eingehend zu prüfen und die gesamte  
Maßnahme ein zu setzen. Zusätzliche Anrechnung-  
hilfen (Aufgabenübernahme) gemäß VorR - Be  
② des SBR Planes  
~~0000~~ 0000 6/21 sind in das Konzept  
auf zu nehmen und ein zu setzen.

Klein, Rika