

Projekta

Beratung-Planung/Projektierung-Bauleitung

Radverkehrs-konzept Reichenbach

Im Auftrag der Stadt Reichenbach
7. Oktober 2019

Projekta – Ingenieurgesellschaft
für Tiefbautechnik Auerbach mbH
Bahnhofstraße 9
08209 Auerbach

Geschäftsführer
Dipl.-Ing. Thomas Fröbel
HRB 1001 Amtsgericht Chemnitz
Steuer-Nummer: 223/116/00099

Telefon (03744) 267-0
Telefax (03744) 267-250
www.projekta-auerbach.de
E-Mail: info@projekta-auerbach.de

Bankverbindung
Sparkasse Vogtland
IBAN: DE11 8705 8000 3562 0031 60
BIC: WELADED1PLX



Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
Abbildungsverzeichnis	3
Tabellenverzeichnis	5
1 Untersuchungsanlass und Aufgabenstellung	6
2 Zielsetzungen und Methodik	7
2.1 Zielsetzungen zur Förderung des Radverkehrs	7
2.2 Methodik zur Erstellung des Radverkehrskonzeptes	7
2.3 Vorbemerkung	8
2.4 Definitionen von Radverkehrsanlagen.....	8
3 Bedeutende Quell- und Zielpunkte für den Radverkehr	15
4 Straßen- und Wegeverbindungen im Detail für das Stadtgebiet	17
4.1 Innenstadt	17
4.2 Oberreichenbach.....	21
4.3 Altstadt / Park der Generationen	27
4.4 Rotschau.....	32
4.5 Mylau	34
4.6 Neubaugebiet.....	38
4.7 Obermylau / Pappelweg	42
4.8 Friedensstraße.....	45
4.9 Wasserturmgebiet.....	48
5 Anbindungen an das regionale Radroutennetz – Straßen- und Wegeverbindungen außerhalb des Stadtgebietes zu Ortsteilen und Nachbarorten	59
5.1 Ortsteil Schneidenbach	59
5.2 Göltzschtalradweg.....	60
5.3 Ortsteil Friesen.....	60
5.4 Stadtteil Cunsdorf.....	60
5.5 Ortsteil Brunn	61
5.6 Gewerbegebiet Kaltes Feld / Am Windrad.....	61
5.7 Neumark	65
5.8 Rund um (Reichenbach)	66
5.9 Tabellarische Zusammenfassung der Maßnahmen außerhalb des unmittelbaren Stadtbereiches von Reichenbach	67
6 Radwegenetz Reichenbach	68
7 Kostenschätzung	69
8 Besonderheiten und Anforderungen an Pedelec bzw. E-Bikes	70
9 Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr	74
9.1 Funktionen und Richtlinien	74
9.2 Beschilderungselemente für den Radverkehr.....	75
10 Zusammenfassung und Empfehlung	76
Anlagenverzeichnis	77

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	VZ 237, Radweg.	9
Abbildung 2:	Beispiel Radfahrstreifen.	9
Abbildung 3:	Beispiel Radschutzstreifen.	10
Abbildung 4:	vermaßte Prinzipdarstellung eines Radschutzstreifens.	10
Abbildung 5:	VZ 241-30, getrennter Geh- und Radweg – Radweg linksseitig.....	11
Abbildung 6:	VZ 240, gemeinsamer Geh- und Radweg.	11
Abbildung 7	links: VZ 241-30 mit 1000-31, rechts: VZ 237 mit 1000-31.	11
Abbildung 8:	links: VZ 239 mit 1022-10, rechts VZ 242.1 mit 1022-10.	12
Abbildung 9:	VZ 220-10 mit 1000-32, VZ 220-20 mit 1000-32 VZ 267 mit 1022-10.....	12
Abbildung 10:	VZ 250 mit 1022-10, VZ 357-50, VZ 357-52, VZ 245 mit 1022-10.....	13
Abbildung 11:	VZ 274.1-20 und VZ 274.1.	13
Abbildung 12:	VZ 325.1 Beginn Verkehrsberuhigter Bereich.....	14
Abbildung 13:	VZ 244.1 Beginn einer Fahrradstraße.	14
Abbildung 14:	Blick in die Zenkergasse Richtung Weinholdstraße.	17
Abbildung 15:	Blick in die Zwickauer Straße Richtung Postplatz in Höhe Oststraße.	18
Abbildung 16:	Blick nach West in die Weststraße in Höhe der Weinholdstraße.	18
Abbildung 17:	Übersichtsplan der Maßnahmen im Bereich der Innenstadt. Hintergrundbild: OpenStreetMap.org.....	20
Abbildung 18:	Zusammenfassung der Maßnahmen Innenstadt.	21
Abbildung 19:	Querverbindung zwischen Oberreichenbacher Straße und Karolastraße über Katharinenstraße.....	23
Abbildung 20:	Übersichtsplan der Maßnahme Katharinenstraße. Hintergrundbild: OpenStreetMap.org.....	23
Abbildung 21:	Obere Dunkelgasse als Verbindungsachse mit geringerer Steigung / Gefälle zum Stadtzentrum für den Radverkehr.....	24
Abbildung 22:	Übersichtsplan der Maßnahme Obere Dunkelgasse und Bachgasse. Hintergrundbild: OpenStreetMap.org.....	24
Abbildung 23:	Heinrich-Ludwig-Straße westlicher Abschnitt ist als Einbahnstraße angeordnet und sollte für den Radverkehr freigegeben werden.	25
Abbildung 24:	Übersichtsplan der Maßnahme Heinrich-Ludwig-Straße. Hintergrundbild: OpenStreetMap.org.....	25
Abbildung 25:	Zusammenfassung der Maßnahmen Oberreichenbach.....	26
Abbildung 26:	Altstadtplatz, Blick Richtung West.	28
Abbildung 27:	Burgstraße / Landstraße, Blick Richtung West.	28
Abbildung 28:	Landstraße / Marienstraße, Blick Richtung West, kleines Bild mit Blick nach Süd.	28
Abbildung 29:	Übersichtsplan der Maßnahme Klemmsgäßchen. Hintergrundbild: OpenStreetMap.org.....	29
Abbildung 30:	Zusammenfassung der Maßnahmen Altstadt / Park der Generationen.....	30
Abbildung 31:	Übersichtsplan der Maßnahme Aufwertung eines Feldweges. Hintergrundbild: OpenStreetMap.org.....	32
Abbildung 32:	Zusammenfassung der Maßnahmen Rotschau.	33
Abbildung 33:	Übersichtsplan der Maßnahme Verlängerung des Raumbachradweges. Hintergrundbild: OpenStreetMap.org.....	35
Abbildung 34:	Übersichtsplan der Maßnahme Burgstraße. Hintergrundbild: OpenStreetMap.org.....	35
Abbildung 35:	Übersichtsplan zur Änderung der Radwegroute Mylau – Göltzschtal. Hintergrundbild: OpenStreetMap.org.....	36
Abbildung 36:	Zusammenfassung der Maßnahmen Mylau.....	37
Abbildung 37:	Knotenpunkt Obermylauer Weg / Klinkhardtstraße, Blick nach Südwest.	38
Abbildung 38:	bauliche Anpassung am Knotenpunkt Klinkhardtstraße / Obermylauer Weg. Hintergrundbild: Geoportal Sachsenatlas.	39



Abbildung 39: Übersichtsplan der Maßnahme Dammsteinstraße. Hintergrundbild: OpenStreetMap.org.....	40
Abbildung 40: Ausschnitt aus der Übersichtskarte zum Radverkehrskonzept.	40
Abbildung 41: Übersichtsplan der Maßnahmen Greizer Straße. Hintergrundbild: OpenStreetMap.org.....	42
Abbildung 42: Übersichtsplan der Maßnahmen Greizer Straße zwischen Ruppelteweg und Haydnstraße. Hintergrundbild: OpenStreetMap.org.....	43
Abbildung 43: Zusammenfassung der Maßnahmen Obermylau / Pappelweg.	44
Abbildung 44: Blick nach West in die Cunsdorfer Straße in Höhe Zwickauer Straße.....	45
Abbildung 45: Fußgänger- und Radfahrerunter- / -überführung am Bahnhof mit Verwendung der alten Gütergleisstrasse. Verbindungen zu den Bahnsteigen sind vorgesehen. Hintergrundbild: Geoportal Sachsenatlas.....	46
Abbildung 46: Zusammenfassung der Maßnahmen Friedensstraße.	47
Abbildung 47: Blick nach Süd in die Bahnunterführung Zwickauer Straße.	48
Abbildung 48: Blick nach Süd auf die Bahnunterführung Bauhofstraße.	49
Abbildung 49: Übersichtsplan der Maßnahme im Bereich Bauhofstraße. Hintergrundbild: OpenStreetMap.org.....	50
Abbildung 50: links: Blick nach West in die Rosenstraße in Höhe Turmstraße, rechts: Blick nach West in die Kastanienstraße in Höhe des Rosenplatzes.....	51
Abbildung 51: links: Blick nach Nord in die Parkstraße in Höhe der Platanenstraße, rechts: Blick nach West von der Parkstraße zur Zwickauer Straße.	51
Abbildung 52: links: Blick nach Nordwest in die Schreberstraße von der Platanenstraße zur Zwickauer Straße, rechts: Blick nach Südost in die Schreberstraße von der Zwickauer Straße aus.	52
Abbildung 53: Übersichtsplan der Maßnahmen im Bereich der Sternsiedlung. Hintergrundbild: OpenStreetMap.org.....	52
Abbildung 54: Blick nach Süd in Höhe Schönbacher Marktsteig in die Erich-Mühsam-Straße.	53
Abbildung 55: Blick nach West in die Fußwegverbindung.	54
Abbildung 56: Blick von der Agnes-Löscher-Straße (Nähe Cunsdorfer Straße) nach Ost in den Stadtpark.....	54
Abbildung 57: Übersichtsplan der Maßnahmen im Bereich Agnes-Löscher-Straße. Hintergrundbild: OpenStreetMap.org.....	55
Abbildung 58: Zusammenfassung der Maßnahmen Wasserturmgebiet.	57
Abbildung 59: Ausschnitt aus der Übersichtskarte zum Radverkehrskonzept.	57
Abbildung 60: Blick nach Süd auf die K 7810 Richtung Schneidenbach in Höhe Gewerbegebiet Kaltes Feld / Am Windrad.....	59
Abbildung 61: fehlende Bordsteinabsenkung Einmündung des Weges entlang des Friesenbaches zwischen Stadtpark (Erlicht) und Cunsdorfer Straße.	61
Abbildung 62: Übersichtsplan möglicher Teilabschnitte zur Führung des Radverkehrs Altstadt – Gewerbegebiet Kaltes Feld / Am Windrad. Hintergrundbild: OpenStreetMap.org.....	63
Abbildung 63: Übersichtsplan der Maßnahme Anbindung Neumark. Hintergrundbild: OpenStreetMap.org.....	65
Abbildung 64: „Rund um“ Radweg (gelb gepunktet).....	66
Abbildung 65: Beispielhafte Darstellung der Pfeilwegweiser für den Postplatz.....	75
Abbildung 66: Beispielhafte Darstellung von Tabellenwegweiser.....	75
Abbildung 67: Beispiel Zwischenwegweiser.....	75



Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Einteilung bedeutenden Quell- und Zielpunkte in Kategorien.	15
Tabelle 2:	Maßnahmen Innenstadt	20
Tabelle 3:	Maßnahmen Oberreichenbach	26
Tabelle 4:	Maßnahmen Altstadt / Park der Generationen.....	31
Tabelle 5:	Maßnahmen Rotschau	33
Tabelle 6:	Maßnahmen Mylau.....	37
Tabelle 7:	Maßnahmen Neubaugebiet	41
Tabelle 8:	Maßnahmen Obermylau / Pappelweg	44
Tabelle 9:	Maßnahmen Friedensstraße	47
Tabelle 10:	Maßnahmen Wasserturmgebiet	58
Tabelle 11:	Beschreibung der Teilabschnitte	64
Tabelle 12:	Maßnahmen außerhalb des Stadtbereiches Reichenbach	67
Tabelle 13:	Kostentabelle für Maßnahmen (Einheitspreise).....	69



1 Untersuchungsanlass und Aufgabenstellung

Die Stadt Reichenbach hat sich zum Ziel gesetzt, den Radverkehr sowohl für den Freizeitbereich als auch für den Alltagsverkehr zu fördern und zu unterstützen.

Insgesamt betrachtet sprechen jedoch viele Punkte in der Stadt Reichenbach derzeit mehr gegen als für den Radverkehr. Insbesondere sind das:

- topografischen Gegebenheiten mit erheblichen Höhenunterschieden
- Trennwirkung der Bahntrasse, dadurch größere Umwegigkeiten vorhanden
- häufig Einbahnstraßen vorhanden
- beengte Platzverhältnisse im städtischen Bereich, dadurch separate Verkehrsanlagen für Radverkehr oftmals nicht möglich.
- Fahrbahnbeschaffenheit (Straßenzustände) ungünstig für Radfahrer
- fehlende wegweisende Beschilderung für Radverkehr
- wenig Rücksichtnahme auf den Radverkehrsteilnehmer durch die motorisierten Verkehrsteilnehmer (geringe seitliche Sicherheitsabstände, Nichtbeachtung der Verkehrsregeln gegenüber Radfahrer, etc.)
 - Allgemein betrachtet: In Reichenbach ist der Radfahrer ein eher ungewohnter Verkehrsteilnehmer, der vom Kfz-Verkehr nur unzureichend berücksichtigt wird.

Im Umkehrschluss ist bei dieser Ausgangssituation jedoch ableitbar, dass schon durch einige wenige Verbesserungen für den Radverkehr viel erreicht werden kann.

Bei der Konzepterstellung wurden daher zwei wesentliche Bearbeitungsstufen berücksichtigt:

- Stufe 1 – Hauptthema Lückenschluss
In dieser Bearbeitungsstufe werden insbesondere folgende Bearbeitungsschwerpunkte aufgegriffen:
 - Prüfung von Netzzusammenhängen (ggf. über Stadtgrenzen hinaus)
 - Verbesserungen für den Radverkehr in Bezug auf Umwegigkeit durch
 - z. B. Öffnung von Einbahnstraßen für Radverkehr
 - Allgemein: Erarbeitung von punktuellen Maßnahmen
- Stufe 2 – Hauptthema Wegweisung
In dieser Bearbeitungsstufe werden vor allem durch die Erstellung eines Wegweiskonzeptes
 - einerseits die Möglichkeiten für den Verkehrsteilnehmer aufgezeigt, über welche Routen verschiedene Ziele (innerstädtisch als auch touristisch) mit dem Rad als Verkehrsmittel erreicht werden können,
 - andererseits wird durch das Vorhandensein einer Radwegweisungsbeschilderung im Straßenbild auch möglicherweise das Verständnis unter den sonstigen Verkehrsteilnehmern für den Radverkehrsteilnehmer positiv unterstützt.

2 Zielsetzungen und Methodik

2.1 Zielsetzungen zur Förderung des Radverkehrs

Das Hauptziel ist die Attraktivitätssteigerung und Erhöhung des Radverkehrs und die Verbesserung der Sicherheit der Radfahrer in der Stadt Reichenbach.

Die Stadt Reichenbach hat sich unter anderem mit der Teilnahme am European Energy Award verpflichtet, nach umweltfreundlichen Alternativen für den mobilen Individualverkehr zu suchen. Neben der Verbesserung des ÖPNV ist der Radverkehr eine tragende Säule von umweltfreundlicher Mobilität. Der Radverkehr wird, bedingt durch die technischen Neuerungen der Elektromobilität, auch in topografisch schwierigen Gegenden wie der Stadt Reichenbach, immer attraktiver.

Eine Hemmschwelle für die Nutzung des Rades ist die fehlende oder lückenhafte Infrastruktur. Ein gesteigertes Sicherheitsempfinden der Radfahrer ist eine weitere Grundlage für die Erhöhung der Attraktivität des Verkehrsmittels Fahrrad.

Die Stadt Reichenbach möchte mit der Erstellung des Radverkehrskonzeptes einen ersten Schritt für ein „fahrradfreundliches Klima“ schaffen. Dabei geht es vordergründig um den Alltagsradverkehr¹, welcher zur Verringerung des Kfz-Verkehrs beitragen soll. Gerade in Bezug auf die Stellplatzproblematik trägt eine Erhöhung des Radverkehrs zur Verringerung von benötigten Pkw-Stellplätzen und der hierfür notwendigen Suchfahrten bei. Mit einer Verringerung des Pkw-Verkehrs erhöhen sich nachweislich die Wohn- und Aufenthaltsqualität in der Stadt und das Erleben der Stadt durch die Fußgänger und Radfahrer.

Gleichzeitig soll mit der Konzeption zum Alltagsradverkehr eine Verbesserung des Freizeitradverkehrs erreicht werden. Sichere Anbindungen zum Freizeitradnetz (touristisches Radwegenetz) sind die Grundlage für dessen Attraktivitätssteigerung.

Die Konzeption ist als Zustandsanalyse erarbeitet und soll als Grundlage für Maßnahmenpläne, Planungen und Fördermittelbeschaffung dienen. Das vorliegende Konzept muss in regelmäßigen Abständen fortgeschrieben werden, so dass es nie als endgültig abgeschlossen anzusehen ist.

2.2 Methodik zur Erstellung des Radverkehrskonzeptes

Wie im Kapitel 1 genannt, können schon durch einige wenige Verbesserungen für den Radverkehr viele Ziele zur Förderung des Radverkehrs gleichzeitig positiv unterstützt werden.

Ausgangspunkt der Untersuchung ist eine Kartierung bedeutender Quell- und Zielpunkte für den Radverkehr innerhalb der Stadtgrenzen von Reichenbach. Gleichzeitig sind jedoch auch die Wohnquartiere als solche zu behandeln, da im Tagesverlauf die meisten Rad-Fahrten

¹ Im Weiteren erfolgt keine Differenzierung zwischen Alltags- und/oder Tourismus- bzw. Freizeit-Radverkehr. Es wird einheitlich der Begriff Radverkehr verwendet, denn die erarbeiteten Maßnahmen und Verbesserungsvorschläge kommen dem Radverkehr insgesamt zu Gute, unabhängig des Zweckes der jeweiligen (Rad-) Fahrt.



dort ihren ersten Quellort bzw. finalen Zielort haben. Entsprechend ergeben sich daraus wichtige Relationen, auf denen potenziell Radverkehr zu erwarten ist.

Aufbauend auf diese Relationen werden Straßen- und Wegeachsen hinsichtlich ihrer Tauglichkeit zur Führung des Radverkehrs ausgewählt. Diese Straßen- und Wegeverbindungen werden im Detail analysiert und Verbesserungen in Bezug auf bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen herausgearbeitet. Ableitend daraus ergibt sich eine Maßnahmenliste. Die einzelnen Maßnahmen werden im Anschluss in eine Rangfolge gebracht. Die Rangfolge ergibt sich dabei anhand der voraussichtlichen Umsetzbarkeit in Bezug auf kurz-, mittel- und langfristig.

2.3 Vorbemerkung

Im Rahmen der Radwanderwegekonzeption² wurden zum Radverkehr in Reichenbach ausführliche Informationen zu

- den topografischen Gegebenheiten,
- den bestehenden Radwanderwegen / Radwanderwegen,
- den Begriffsbestimmungen,
- den Mängeln / Defiziten und Chancen etc.

bereits zusammengestellt. Diese Informationen sind weitgehend auch für diese Untersuchung und Konzepterstellung anwendbar bzw. übertragbar. Es wird daher auf diese Literaturquelle hingewiesen.

Weitere Literaturquellen sind unter anderem:

- Hrsg. Städteverbund Nordöstliches Vogtland, vertreten durch die Stadt Reichenbach Autoren: fugmann+fugmann architekten und ingenieure gmbh: Weiterführung Göltzschtalradweg, von der Göltzschtalbrücke bis nach Greiz, Januar 2013.
- Hrsg. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), 2010.
- Hrsg. Freistaat Sachsen, Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr: Richtlinien zur Radverkehrswegweisung im Freistaat Sachsen (SächsRWW), 2015.

2.4 Definitionen von Radverkehrsanlagen

Seit September 2009 sind Änderungen der Straßenverkehrsordnung und der Verwaltungsvorschriften zur StVO in Kraft getreten, die flexiblere Planungen und Lösungsansätze für die Radverkehrsführungen ermöglichen.

Diese Regelungen betreffen unter anderem:

- Anpassung der Bestimmungen zur Radwegebenutzungspflicht in VwV-StVO

² Christian Zürich: Radwanderwegekonzeption, im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrskonzeptes der Stadt Reichenbach im Vogtland, Februar 2004.

- Gleichrangigkeit von baulichen Radwegen und Radfahrstreifen
- Verbesserungen für die Anlage von Schutzstreifen und Radfahrstreifen
- „Linke“ Radwege auch durch Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ möglich
- Erleichterungen für die Öffnung von Einbahnstraßen für entgegen gerichteten Radverkehr und für die Einrichtung von Fahrradstraßen

Nachfolgend werden wesentliche Verkehrszeichen zur Führung des Radverkehrs im Straßenraum beschrieben, um die im Radverkehrskonzept für Reichenbach gewählten Möglichkeiten besser verstehen zu können.

Radwege

Das Verkehrszeichen (VZ) 237 bezeichnet reine Radwege, die in der Regel eigenständig baulich angelegt sind. Es besteht eine Benutzungspflicht durch die Radfahrer. Andere Verkehrsteilnehmer (Kfz oder Fußgänger) dürfen diese Wege nicht benutzen.



Abbildung 1: VZ 237, Radweg.

Radfahrstreifen

Das VZ 237 kennzeichnet auch die Radfahrstreifen. Dies ist ein auf der Fahrbahn markierter Bereich, der ausschließlich für den Radverkehr vorgesehen ist. Er ist durch einen breiten, durchgehenden weißen Strich und meist auch durch ein Fahrradsymbol zu erkennen. Radfahrstreifen sind dem baulich angelegten Radweg gleichgestellt. Auf dem Radfahrstreifen sind Radfahrer besser sichtbar und dadurch weniger gefährdet. In bestimmten Fällen ist der Radfahrstreifen zur besseren Sichtbarkeit für andere Verkehrsteilnehmer zusätzlich rot eingefärbt. Kraftfahrzeuge dürfen auf diesem Streifen nicht fahren und auch nicht halten bzw. parken.



Abbildung 2: Beispiel Radfahrstreifen.

Radschutzstreifen

Ein Schutzstreifen ist ein durch Zeichen 340 StVO gekennzeichnet und zusätzlich in regelmäßigen Abständen sowie im Aufstellbereich vor Signalanlagen mit dem Sinnbild „Fahrrad“ markierter Teil der Fahrbahn. Fahrzeugführer dürfen den Schutzstreifen bei Bedarf im Ausnahmefall (u. a. Begegnungsverkehr Lkw / Lkw) überfahren, wenn dabei der Radverkehr nicht gefährdet wird. Dem Radverkehr muss ein hinreichender Bewegungsraum eingeräumt werden, Pkw müssen sich ohne Nutzung des Schutzstreifens gefahrlos begegnen können und dürfen auf Schutzstreifen nicht parken, aber zum Be- und Entladen bzw. Ein- und Aussteigen halten. Die Regelbreite des Schutzstreifens beträgt 1,5 m, kann aber in Sonderfällen bis auf 1,25 m vermindert werden. Am Beginn des Schutzstreifens und nach jeder einmündenden Straße ist das Sinnbild „Fahrrad“ auf dem Schutzstreifen zu markieren. Im weiteren Verlauf des Schutzstreifens werden ca. alle 60 m weiße Sinnbilder „Fahrrad“ markiert.



Abbildung 3: Beispiel Radschutzstreifen.

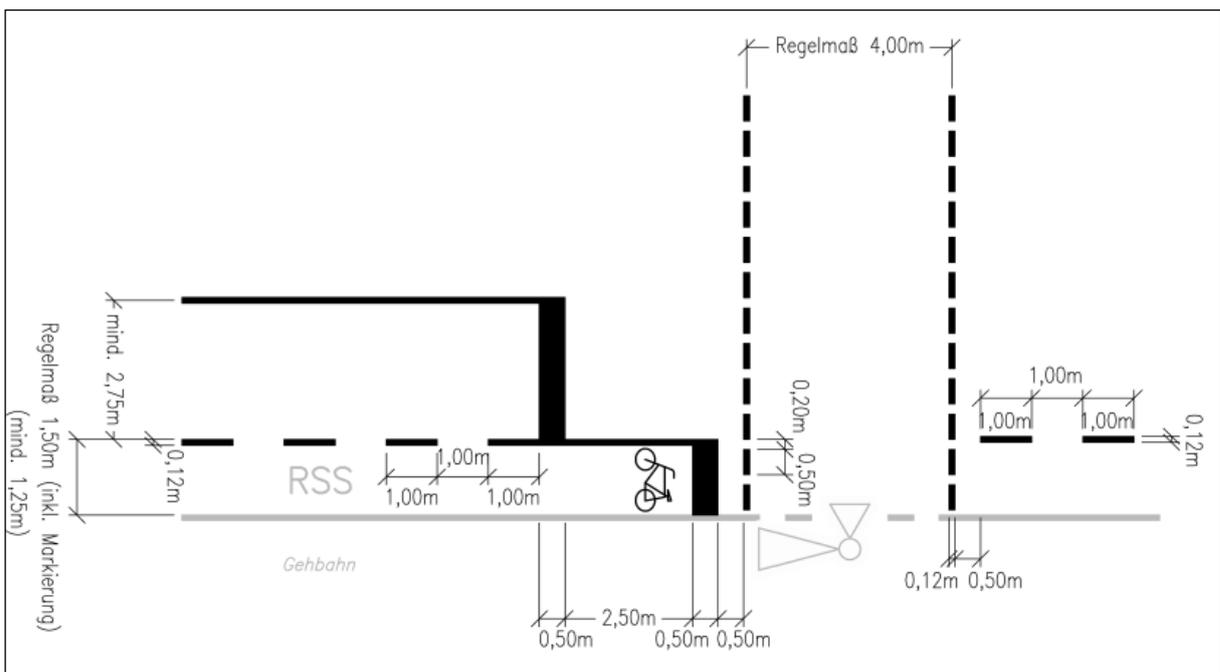


Abbildung 4: vermaßte Prinzipdarstellung eines Radschutzstreifens.

Getrennter Geh- und Radweg

Bei getrennten Geh- und Radwegen müssen Radfahrer den für sie vorgesehenen Bereich benutzen. Getrennt sind der Geh- und der Radweg meist durch eine farbige Linie oder einen baulich abgesetzten Belag. Das Verkehrszeichen gibt dabei an, welche Wegseite für den Radverkehr bestimmt ist. Eine Beschränkung der Geschwindigkeit für den Radverkehr besteht nicht. Die Mindestbreite für den Radweg beträgt 1,50 m. An kurzen Engstellen ist jedoch unter Wahrung der Verkehrssicherheit auch eine geringere Breite zulässig.



Abbildung 5: VZ 241-30, getrennter Geh- und Radweg – Radweg linksseitig.

Gemeinsamer Geh- und Radweg

Im Unterschied zum getrennten Geh- und Radweg wird der Weg gemeinsam durch Fußgänger und Radfahrer genutzt. Es gibt keine Geschwindigkeitsbegrenzung für die Radfahrer, jedoch gilt: Der Radfahrer hat Rücksicht auf Fußgänger zu nehmen! Auch hier besteht eine Benutzungspflicht für Radfahrer. Kraftfahrzeuge dürfen auf dem Weg nicht fahren, halten oder parken.



Abbildung 6: VZ 240, gemeinsamer Geh- und Radweg.

Zweirichtungsradwege

Besonders in Grünbereichen und außerhalb der Stadt entlang von Landstraßen ist der Radverkehr meist nicht so stark, dass eigene Angebote für Radfahrer in beiden Richtungen nötig sind. In diesem Fall werden Radwege bzw. Geh- und Radwege häufig durch ein Zusatzschild in beiden Richtungen freigegeben.

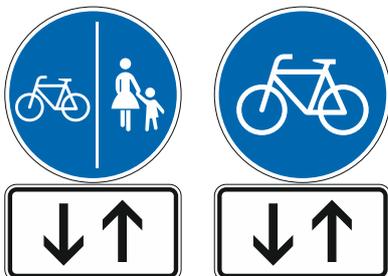


Abbildung 7 links: VZ 241-30 mit 1000-31, rechts: VZ 237 mit 1000-31.

Gehweg, Radfahrer frei

In Ausnahmefällen sind Gehwege durch ein Zusatzschild auch für Radfahrer freigegeben. Es besteht jedoch keine Benutzungspflicht. Sie dürfen sowohl auf dem Gehweg als auch auf der Fahrbahn fahren. Wählen sie den Gehweg, müssen sie allerdings den Fußgängern Vorrang einräumen und nach derzeitiger Straßenverkehrsordnung auch Schrittgeschwindigkeit einhalten.



Abbildung 8: links: VZ 239 mit 1022-10, rechts VZ 242.1 mit 1022-10.

Ein Nachteil einer gemeinsamen Führung der Fußgänger und des Radverkehrs im Fall von getrennten oder gemeinsamen Geh- und Radweg bzw. Gehweg mit „Radfahrer frei“ liegt einerseits darin, dass es zu gegenseitigen Behinderungen, Gefährdungen und auch zu Unfällen kommen kann. Zudem werden Radfahrer bei Ein- und Ausfahrten und im Bereich von Einmündungen vom Kfz-Verkehr weniger gut wahr genommen als bei der Radverkehrsführung auf der Fahrbahn (Mischverkehr, Schutzstreifen oder Radfahrstreifen). Gemeinsame Geh- und Radwege oder die Freigabe von Gehwegen für Radfahrer sind daher auf Einzelfälle zu beschränken.

Einbahnstraßen, Freigabe für Radfahrer in beide Richtungen

In Einbahnstraßen, deren Verkehrszeichen am Beginn und am Ende mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer in beiden Richtungen“ (Fahrradsymbol mit zwei Pfeilen in Gegenrichtung) bzw. „Radfahrer frei“ ergänzt sind, dürfen von Radfahrern in beiden Richtungen befahren werden. Dadurch verkürzen sich in einer Stadt für den Radverkehr viele Wege maßgebend.

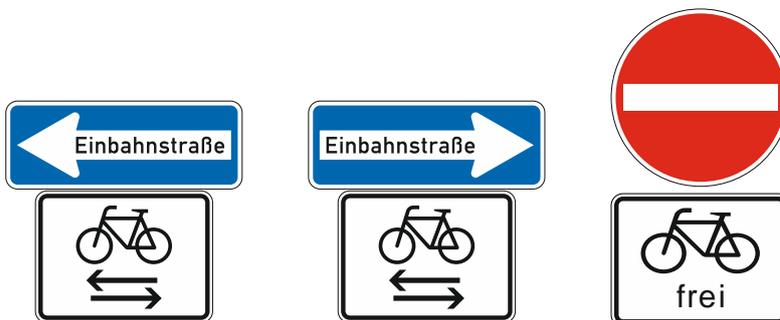


Abbildung 9: VZ 220-10 mit 1000-32, VZ 220-20 mit 1000-32 VZ 267 mit 1022-10.

Weitere Freigaben für den Radverkehr

Insbesondere bei der Wahl geeigneter Routen und Wege für den Radverkehr ergänzen folgende Verkehrszeichen die Freiheitsgrade. Im Fall von gesonderten Fahrwegen für den Linienbusverkehr ergeben sich in Kombination mit der Freigabe für den Radverkehr eine sogenannte „Umweltspur“, welche nur den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln wie Bussen und Fahrrädern vorbehalten ist.

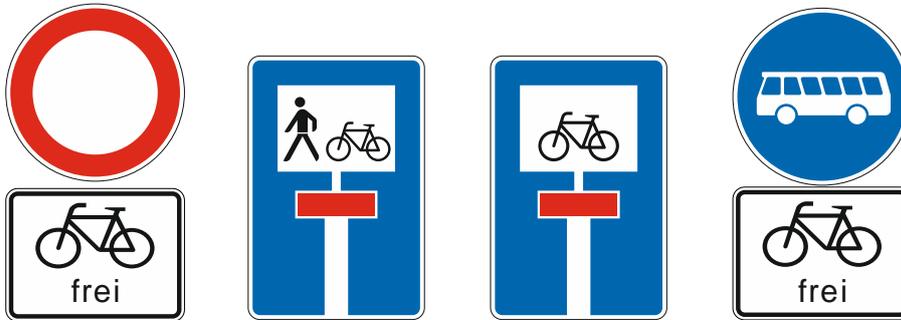


Abbildung 10: VZ 250 mit 1022-10, VZ 357-50, VZ 357-52, VZ 245 mit 1022-10.

In der Stadt Reichenbach wurden seit 2015 ca. 20 bis 25 Verkehrszeichen angeordnet, die die Durchlässigkeit von Sackgassen für Radfahrer zeigen (VZ 250 mit 1022-10).

Tempo-20-Zonen / Tempo-30-Zonen

Wegen des geringen Geschwindigkeitsniveaus und der meist geringen Verkehrsbelastung sind in Tempo-20/30-Zonen keine eigenen Angebote für Radfahrer (also Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen etc.) erforderlich. Die Radfahrer fahren hier zusammen mit dem motorisierten Verkehr auf der Fahrbahn. Tempo-20/30-Zonen sind wichtiger Bestandteil einer Reihe von Radrouten in einer Stadt, da hier als Radfahrer auch ohne Radweg weitgehend ruhig und sicher gefahren werden kann.



Abbildung 11: VZ 274.1-20 und VZ 274.1.

Verkehrsberuhigter Bereich

In Straßen, die als verkehrsberuhigte Bereiche beschildert sind, sind Fußgänger, Radfahrer und Kraftfahrzeuge gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer. Vorgeschrieben ist Schrittgeschwindigkeit für alle. In verkehrsberuhigten Zonen muss jederzeit auf Fußgänger und spielende Kinder Rücksicht genommen werden.



Abbildung 12: VZ 325.1 Beginn Verkehrsberuhigter Bereich.

Fahrradstraßen

Die Fahrradstraße ist eine primär für den Radverkehr vorgesehene Straße. Die Voraussetzungen für die Ausweisung einer Fahrradstraße sind eine bereits bestehende oder zu erwartende hohe Radverkehrsfrequenz auf der Strecke, die den Kfz-Verkehr übersteigt. Außer von Radfahrern darf eine Fahrradstraße nur genutzt werden, wenn dies durch ein Zusatzschild ausdrücklich zugelassen ist, z. B. „Anlieger frei“. Auf der Fahrradstraße dürfen Radfahrer nebeneinander fahren. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt für alle Fahrzeuge 30 km/h. Kraftfahrer müssen gegebenenfalls ihre Geschwindigkeit verringern, um eine Behinderung oder Gefährdung von Radfahrern zu vermeiden.



Abbildung 13: VZ 244.1 Beginn einer Fahrradstraße.

Radschnellweg

Auf Radschnellwegen sind Radfahrer bevorrechtigt, sodass sie eine sichere, zügige und komfortable Fahrt ermöglichen. Insbesondere bei mittleren Entfernungen von mehr als fünf Kilometern bieten sie eine attraktive Alternative mit dem Rad und können dadurch dazu beitragen, Pendler zum Umstieg vom Auto auf das Fahrrad zu motivieren. Zusätzlich sind sie ideal für die steigende Zahl an Nutzern von Pedelecs, da sie ein schnelles Vorankommen ermöglichen. Radschnellwege dienen vor allem der Verknüpfung von Wohnorten mit Arbeitsstätten, Studentenvierteln mit den Hochschulstandorten und Umsteigepunkten mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

3 Bedeutende Quell- und Zielpunkte für den Radverkehr

In der Anlage 1 sind die bedeutenden Quell- und Zielpunkte für den Radverkehr zusammengestellt. Dabei ist der Fokus auf das Stadtgebiet von Reichenbach gerichtet. Als bedeutenden Quell- und Zielpunkte sind folgende aufgeführte Kategorien definiert:

Tabelle 1: Einteilung bedeutenden Quell- und Zielpunkte in Kategorien.

Kategorie	Beschreibung, Beispiel
Einkauf 	Nahversorgung durch Vollsortimenter und Discounter
Freizeit / Sport / Erholung 	Parks, Freizeitsportanlagen, Freibäder etc. 
Gastronomie 	Gastronomische Einrichtungen mit nahezu keinen Konkurrenzeffekten, wie es beispielsweise im innerstädtischen Bereich vorzufinden ist. Relative hohe Attraktivität für Radverkehr (Merkmale eines Schnellrestaurants, Sitzplätze im Außenbereich, Radabstellanlagen etc.).
POI ³ , Sehenswürdigkeit 	Bahnhof, Wasserturm, Göltzschtalbrücke, Burg Mylau etc.
Schule 	für Kinder ab etwa 10 Jahre, einschließlich Berufs- und Hochschulen
Ortsteilzentrum (OTZ) Stadtteilzentrum (STZ) 	sind sowohl: zentrale Punkte in den jeweiligen Ortsteilen , diese Punkte können durch Plätze, bedeutende Schnittpunkte von Verkehrsachsen, gastronomische oder öffentliche Einrichtungen geprägt sein als auch: Siedlungsschwerpunkte für Wohn- und Gewerbegebiete (oftmals keine anderen Bereiche dort vorzufinden sind)
Kirche 	Kirchen / Kirchenbauwerke, mit zum Teil touristischer Bedeutung

³ Abkürzung für englischen Begriff: Point Of Interest.



Folgende Standorte werden nicht als bedeutende Quell- und Zielpunkte für den Radverkehr gesehen:

- Baumärkte → für den Warentransport ist das Fahrrad oftmals ungeeignet.
- Getränkehandel → für den Warentransport ist das Fahrrad oftmals ungeeignet.
- Grundschulen → für Grundschüler der 1. bis 4. Klassen ist es unüblich, dass sie mit dem Rad zur Schule fahren (Hintergrund: Verkehrssicherheit). Grundsätzlich verboten ist es jedoch nicht.

Mit der Annahme, dass das Stadtzentrum von Reichenbach – insbesondere die Stadtteilzentren Solbrigplatz und Postplatz – von allen anderen bedeutenden Punkten mit dem Rad gut erreichbar sein soll, ergeben sich Korridore, auf denen der Radverkehr stattfinden muss.

Es wurden daher um das Stadtzentrum herum Sektoren gebildet (vgl. Anlage 2), für die im nachfolgenden Kapitel 4 Defizite zusammengestellt und Maßnahmen erarbeitet wurden. Die Innenstadt wurde als eigener Sektor betrachtet. Im Fokus des Kapitels 4 stehen Wegeweiten bis etwa 2 km, welche dem Alltags-Radverkehr damit nahezu vollständig entsprechen.

Die Ortsteile Brunn, Cunsdorf, Friesen und Schneidenbach einschließlich das Gewerbegebiet Kaltes Feld / Am Windrad sowie weitere Verbindungen außerhalb des Stadtgebietes wurden im Zuge der Betrachtungen zu den Anbindungen an das regionale Radroutennetz im Kapitel 5 näher betrachtet. Dazu gehören überörtliche Verbindungen beispielsweise nach Neumark, Göltzschtalradweg nach Greiz und der Raumbachtalradweg nach Heinsdorfergrund.

Alle bedeutende Quell- und Zielpunkte für den Radverkehr sollten entsprechende Infrastrukturen für den Radverkehr besitzen. Insbesondere sind dies mit hoher Priorität geeignete Abstellmöglichkeiten für die Fahrräder.

Weitere typische Infrastrukturbeispiele wären:

- Ladestationen, gegebenenfalls mit Schutzdach / Diebstahlsicherung,
- Radabstellanlagen allgemein, gegebenenfalls mit Überdachung bzw. Radabstellanlagen als abschließbaren Boxen, z. B. an Bike+Ride Stationen (Bahnhof),
- Automaten mit Ersatzteilen (Fahrradschläuche, Ventile, sonstige Kleinteile etc.),
- Werkzeugstandorte (diverses Werkzeugsortiment z. B. an bedeutenden touristischen Stationen, sodass beispielsweise kleine Reparaturen durchgeführt werden können),
- zusätzlich könnten diese Standorte mittels Videotechnik überwacht werden.

4 Straßen- und Wegeverbindungen im Detail für das Stadtgebiet

4.1 Innenstadt

Bestand

Die Innenstadt von Reichenbach ist hinsichtlich Verkehrsorganisation und -abwicklung mit Einbahnstraßenregelungen versehen. Erschwerend kommen für den Radverkehr die topografischen Bedingungen zur Geltung.

Der Radverkehr ist – im Gegensatz zum Kfz-Verkehr – in der Zwickauer Straße zwischen Postplatz und Oststraße in beiden Richtungen erlaubt.

Defizite

Defizite sind insbesondere die zahlreichen Einbahnstraßenregelungen sowie die topografischen Bedingungen.

Maßnahmen

Nachfolgende Maßnahmen werden zur Attraktivitätssteigerung für den Radverkehr für das Innenstadtgebiet von Reichenbach vorgesehen.

Zwickauer Straße / Zenkergasse

Die gesperrten Fahrtrichtungen für den Kfz-Verkehr Zwickauer Straße zwischen Oststraße und Postplatz sowie die Zenkergasse zwischen Postplatz und Weinholdstraße sind bereits für den Radverkehr freigegeben (vgl. nachfolgende Abbildungen).

Dennoch sollte von städte- und verkehrsplanerischer Seite favorisiert werden, dass insbesondere der Kfz-Durchgangsverkehr auf diesen beiden Trassen vermieden wird, denn ein geringeres Kfz-Aufkommen verbessert die Angebotsqualität für den Radverkehr in der Innenstadt.



Abbildung 14: Blick in die Zenkergasse Richtung Weinholdstraße.



Abbildung 15: Blick in die Zwickauer Straße Richtung Postplatz in Höhe Oststraße.

Weststraße

In Verlängerung der Zenkergasse bietet die Öffnung der Einbahnstraßenregelung für den Radverkehr die Möglichkeit, eine durchgehende Verbindungsachse zwischen Innenstadt, dem Quartierszentrum Solbrigplatz und der Bahnhofstraße (mit Weiterführung bis zum Neubaugebiet) zu erhalten. In der Weststraße müssen die Längsparkstände dabei in Fahrtrichtung Ost auf die rechte Fahrbahnseite verlegt werden. In Konsequenz entfällt das Längsparken auf der linken Fahrbahnseite auf der Weststraße zwischen Solbrigplatz und Weinholdstraße. Derzeit ist das Längsparken dort werktags zwischen 8.00 - 18.00 Uhr verboten.

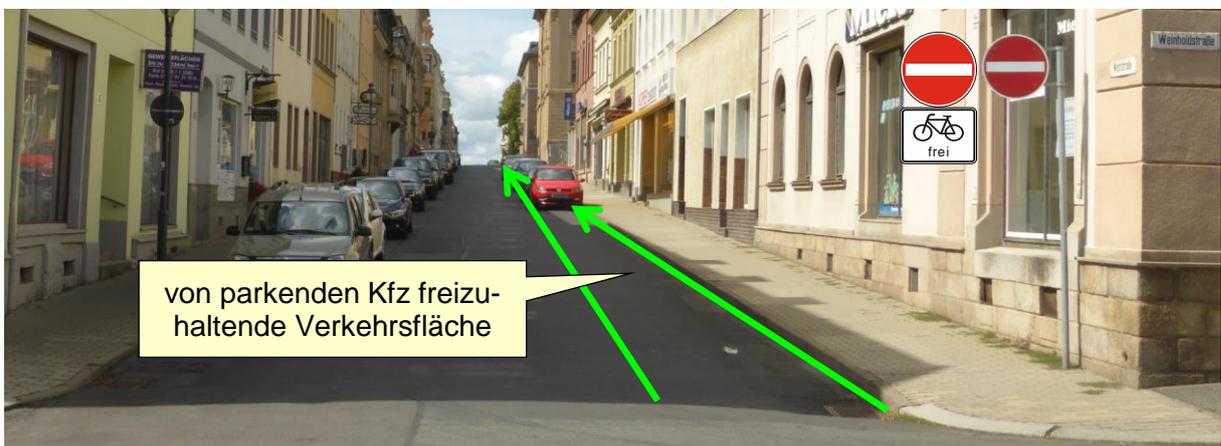


Abbildung 16: Blick nach West in die Weststraße in Höhe der Weinholdstraße.

Solbrigplatz

Die Umgestaltung des Solbrigplatzes ist so geplant, dass der Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen zwischen Weststraße und Albertstraße verkehren kann.

Marktstraße

Die Marktstraße ist zwischen Bahnhofstraße / Postplatz und dem Markt selbst als Einbahnstraße ausgewiesen. Eine Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr verbessert damit wesentlich die Erreichbarkeit des Postplatzes (und damit weiterer Ziele) für den Radverkehr.



Die Führung des Radverkehrs über die Rathausstraße zur Straße Am Graben ist aufgrund der Steigungsstrecke Am Graben als ungünstig zu werten.

Eine Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr ist jedoch voraussichtlich mit dem Entfall der Längsparkplätze in der Marktstraße verbunden.

Lessingstraße

Da die Lessingstraße ein Teil der Radwegverbindung zwischen Altstadt und Innenstadt bzw. dem westlichen Stadtgebiet von Reichenbach darstellt, ist hier die Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr in Richtung Bahnhofstraße vorgesehen.

Bahnhofstraße

Zur Steigerung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr empfiehlt sich im Bereich der Bahnhofstraße zwischen Einmündung Klinkhardtstraße und Kreuzung Weststraße bei allen Querstraßen jeweils Furten für den Radverkehr zu markieren. Durch die Einbahnstraßenregelungen in Humboldt-, Alberti- und Weststraße sind verstärkt ab- und einbiegende Kfz-Ströme vorhanden. Um den Vorrang von Radfahrern entlang der Bahnhofstraße zu verdeutlichen, können diese zusätzlich mit roter Farbe gefärbt werden.

Innenstadtring

Damit das Stadtquartier um den Solbrigplatz herum zukünftig vom Durchgangsverkehr entlastet werden kann, ist eine innerörtliche Umfahrung über die Höferstraße vorgesehen. Diese Maßnahme kommt insbesondere der Aufenthaltsqualität in der Humboldtstraße zu Gute und damit insgesamt auch dem Radverkehr im Quartier. Die Maßnahme ist bereits im INSEK (Integriertes Stadtentwicklungskonzept) der Stadt Reichenbach beschrieben. Als Änderungsvorschlag ist im Radverkehrskonzept eine Anbindung an den Knotenpunkt Klinkhardt- / Bahnhofstraße vorgesehen und nicht an den bestehenden Kreisverkehr am Bahnhof.

Zusammenfassung der Maßnahmen Innenstadt

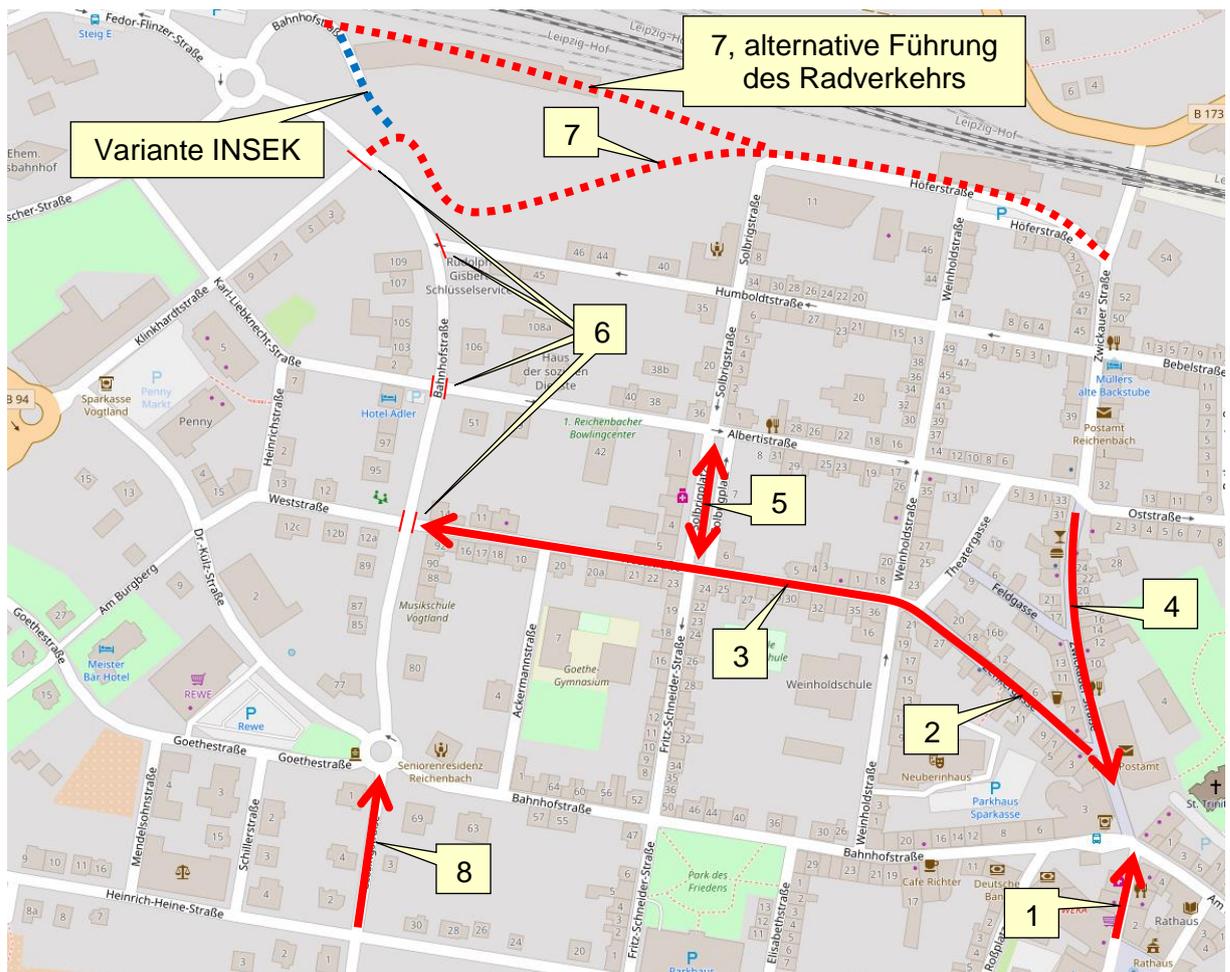


Abbildung 17: Übersichtplan der Maßnahmen im Bereich der Innenstadt.

Hintergrundbild: OpenStreetMap.org.

Tabelle 2: Maßnahmen Innenstadt

Nr.	Beschreibung, Begründung
1	Öffnung der Einbahnstraße Marktstraße zwischen Markt und Am Graben, Entfall der Längsparkplätze in der Marktstraße
2, 4	Vermeidung von Kfz-Durchgangsverkehr
3	Öffnung der Einbahnstraße Weststraße zwischen Weinholdstraße und Bahnhofstraße für Radverkehr, Längsparken nur auf der rechten Straßenseite erlauben
5	Solbrigplatz für Radverkehr durchgängig zwischen Albertistraße und Weststraße
6	Markierung von Radfurten über die Nebenstraßen, um die Vorfahrtberechnung des Radfahrers gegenüber abbiegenden Kfz von der Bahnhofstraße zu verdeutlichen
7	Innenstadtring zwischen Zwickauer Straße und Klinkhardtstraße zur Verkehrsreduzierung im Quartier → Verbesserung für Radverkehr
8	Öffnung der Einbahnstraße Lessingstraße für den Radverkehr
Allgemein	Markierung, Beschilderung erforderlich, Wegweisende Beschilderung Radverkehr

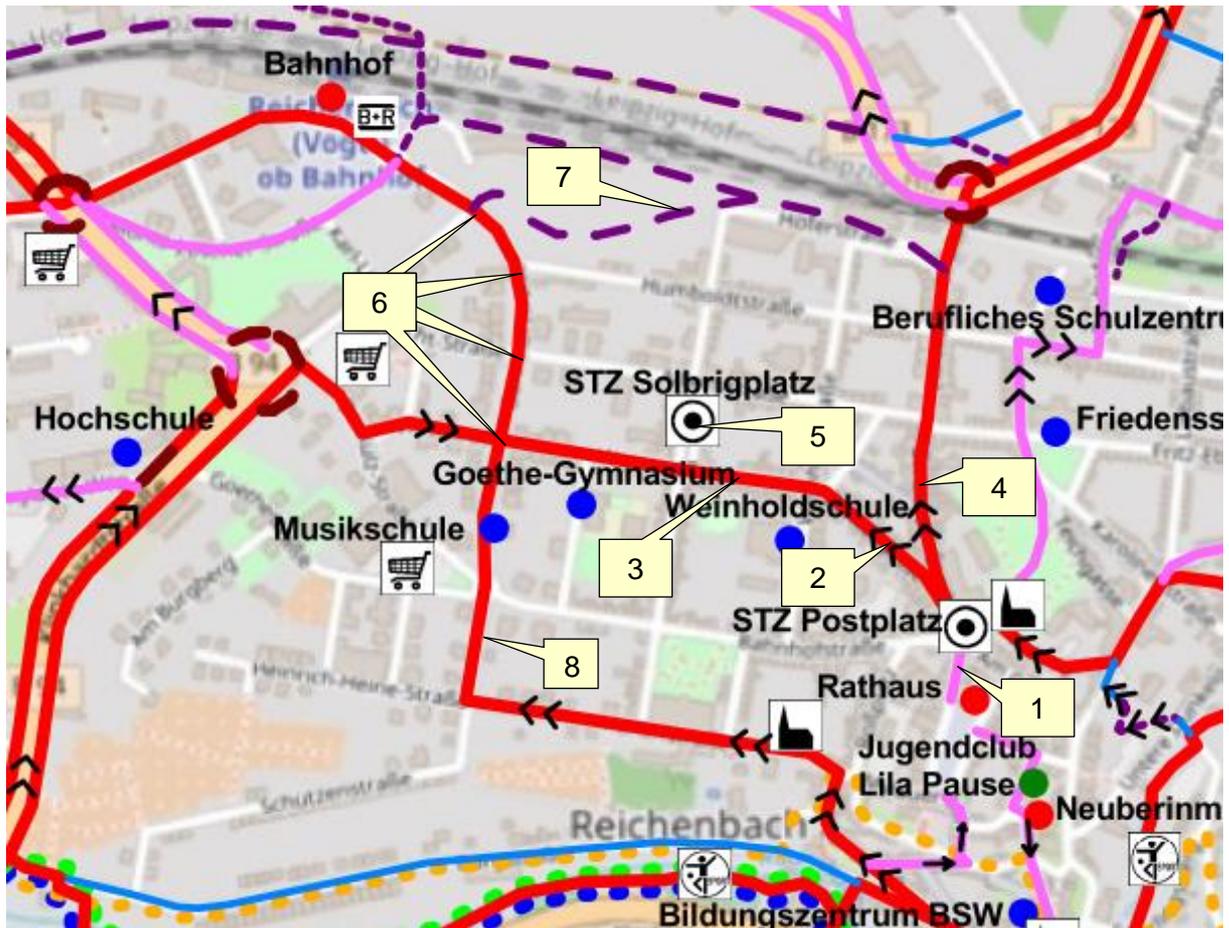


Abbildung 18: Zusammenfassung der Maßnahmen Innenstadt.

4.2 Oberreichenbach

Bestand

Aufgrund der Lage im Tal (Oberreichenbacher Bach) sind die topografischen Höhenunterschiede grundsätzlich für das Radfahren geeignet. Weiterhin sind bereits Anlagen für den Fußgänger- und Radverkehr bzw. abseits der Hauptstraße geführte Wegeverbindungen zwischen Altstadt (Sperlingsberg) und Mosraberger vorhanden. Im weiteren Verlauf ergibt sich auf der Achse Dittesstraße – Eisenbahnstraße eine Durchbindung bis in Höhe Oberreichenbacher Freibad. Von dort aus besteht über den Oberneumarker Weg eine Verbindung bis zum Gasthaus Schwarze Katz'.

Derzeit gibt es konkrete Planungen auf dem alten Bahndamm zwischen Joppenberg und Dittesstraße durchgängig den Radweg entlang des Oberreichenbacher Baches fortzuführen (siehe Tabelle 3, Maßnahme 1).

Defizite

Defizite sind auf dieser Verbindungsachse folgende zu benennen:

- **Anbindung Randsiedlung**
Aufgrund der topografischen Gegebenheiten sind jedoch keine Alternativen vorhanden, um den steilen Anstieg über fast 500 m Länge mit einem Höhenunterschied von ca. 50 m zu überwinden. Großräumig kann diese Höhendifferenz nur über den Umweg Oberreichenbach – Schwarze Katz' – Höhenweg zwischen Schwarze Katz' und Randsiedlung oder über eine Anfahrt von Unterheinsdorf (jedoch ebenfalls mit maßgebenden Steigungen) überwunden werden.
- **Verknüpfung Gewerbegebiet RC-Ost und Wasserturmgebiet**
Einerseits besitzt die Bahntrasse Reichenbach – Neumark eine erhebliche Trennwirkung, sodass nur zwei Bahnunterführung für den Radverkehr bedingt nutzbar sind (Karolastraße mit Verbindung zum Gewerbegebiet RC-Ost und Oberreichenbacher Straße – Obere Lindenstraße), andererseits existiert eine Hangkante, welche stadteinwärts zunimmt. Die Höhendifferenz beträgt in Höhe des Friedhofsweges ca. 50 m.
- **Verknüpfung Stadtzentrum**
Die Erreichbarkeit des Stadtzentrums (Postplatz) ist für die Fahrtrichtung Stadtzentrum nach Oberreichenbach aufgrund der Einbahnstraßenregelung in der Oberen Dunkelgasse zwischen Oberreichenbacher Straße und Karolinenstraße ungünstig zu werten.
- **Abschnitt Bachgasse zwischen Bachgasse Hausnummer 9 – Joppenberg**
Zwischen der Bachgasse Hausnummer 9 und der Straße Joppenberg existiert nur eine relativ schmale Wegeverbindung. Ein Begegnungsverkehr für den Radverkehr ist nur bedingt möglich. Die Trasse ist jedoch ein Teilabschnitt der gesamten Radwegverbindung zwischen Altstadt und Oberreichenbach.
- **Stadtteilzentrum Bebelstraße / Fritz-Ebert-Straße / Heinrich-Ludwig-Straße**
Aufgrund der topografischen Gegebenheiten sind die Straßenachsen Bebelstraße und Fritz-Ebert-Straße ungeeignet für den Radverkehr. Für die Fahrbeziehung in Richtung Stadtzentrum Reichenbach bleibt damit die Heinrich-Ludwig-Straße einzige Alternative. Diese ist jedoch eine Einbahnstraße in Fahrtrichtung Ost. Wegen der Hangkante zwischen Heinrich-Ludwig-Straße und Oberreichenbacher Straße mit den nur drei steilen Querverbindungen (Hainberg, Vater-Jahn-Straße, Silberstraße), ist eine alternative Führung über die Oberreichenbacher Straße nicht empfehlenswert.

Maßnahmen

Die Verknüpfung zum Gewerbegebiet RC-Ost und Wasserturmgebiet kann wie folgt verbessert werden:

- Änderung der verkehrsrechtlichen Anordnung (z. B. Rad frei, VZ 1022-10)
- Herstellung einer befestigten Fahrbahnoberfläche

Bild links: Blick Richtung West von der Oberreichenbacher Straße in die Katharinenstr.
 Bild rechts: Blick Richtung Nordost von der Karolastraße in die Katharinenstraße.



Abbildung 19: Querverbindung zwischen Oberreichenbacher Straße und Karolastraße über Katharinenstraße.



Abbildung 20: Übersichtsplan der Maßnahme Katharinenstraße.
 Hintergrundbild: OpenStreetMap.org

Die Verknüpfung vom Stadtzentrum (Postplatz) nach Oberreichenbach kann wie folgt verbessert werden:

Öffnung der Einbahnstraßenregelung in der Oberen Dunkelgasse zwischen Karolinenstraße und Oberreichenbacher Straße für den Radverkehr (Verkehrsrechtliche Anordnung VZ 267 mit 1022-10 bzw. 220-10 mit 1000-32). Damit ist Oberreichenbach ab dem Postplatz über folgende Straßenachsen für beide Fahrrichtungen mit dem Rad an das Stadtzentrum angebunden: Postplatz – Trinitatisgasse – Obere Dunkelgasse mit Querung Karolinenstraße – Oberreichenbacher Straße und von dort weiter auf dem Radweg

Bild links: Blick Richtung West von der Oberreichenbacher Straße in die Obere Dunkelgasse.
 Bild rechts: Blick Richtung Ost von der Karolinenstraße in die Obere Dunkelgasse.



Abbildung 21: Obere Dunkelgasse als Verbindungsachse mit geringerer Steigung / Gefälle zum Stadtzentrum für den Radverkehr

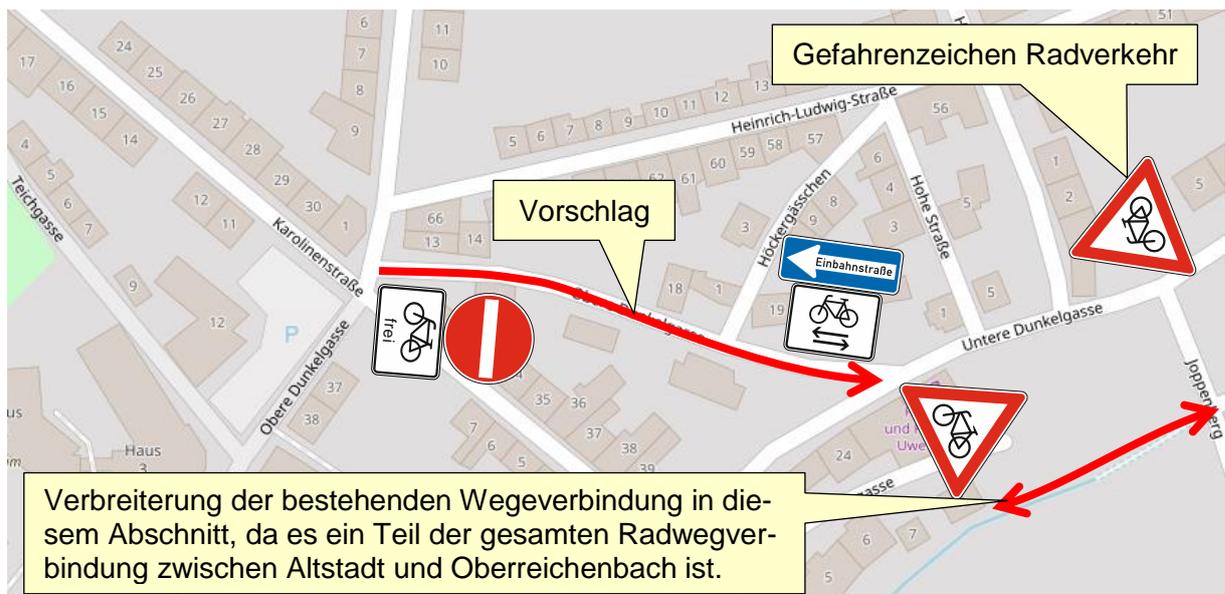


Abbildung 22: Übersichtsplan der Maßnahme Obere Dunkelgasse und Bachgasse.
 Hintergrundbild: OpenStreetMap.org

Die Verknüpfung vom Stadtteilzentrum Bebelstraße / Fritz-Ebert-Straße / Heinrich-Ludwig-Straße kann wie folgt verbessert werden:

Öffnung der Einbahnstraßenregelung in der Heinrich-Ludwig-Straße zwischen Liebaustraße und Hohe Straße für den Radverkehr, verkehrsrechtlichen Anordnung VZ 267 mit 1022-10 bzw. 220-10 mit 1000-32. Damit ist das Stadtquartier ab dem Postplatz über folgende Straßenachsen für beide Fahrrichtungen an das Stadtzentrum angebunden: Postplatz – Trinitatisgasse – Obere Dunkelgasse – Liebaustraße / Heinrich-Ludwig-Straße.

Bild links: Blick Richtung Ost von der Liebaustraße in die Heinrich-Ludwig-Straße.
 Bild rechts: Blick Richtung West in die Heinrich-Ludwig-Straße in Höhe Hainberg.



Abbildung 23: Heinrich-Ludwig-Straße westlicher Abschnitt ist als Einbahnstraße angeordnet und sollte für den Radverkehr freigegeben werden.

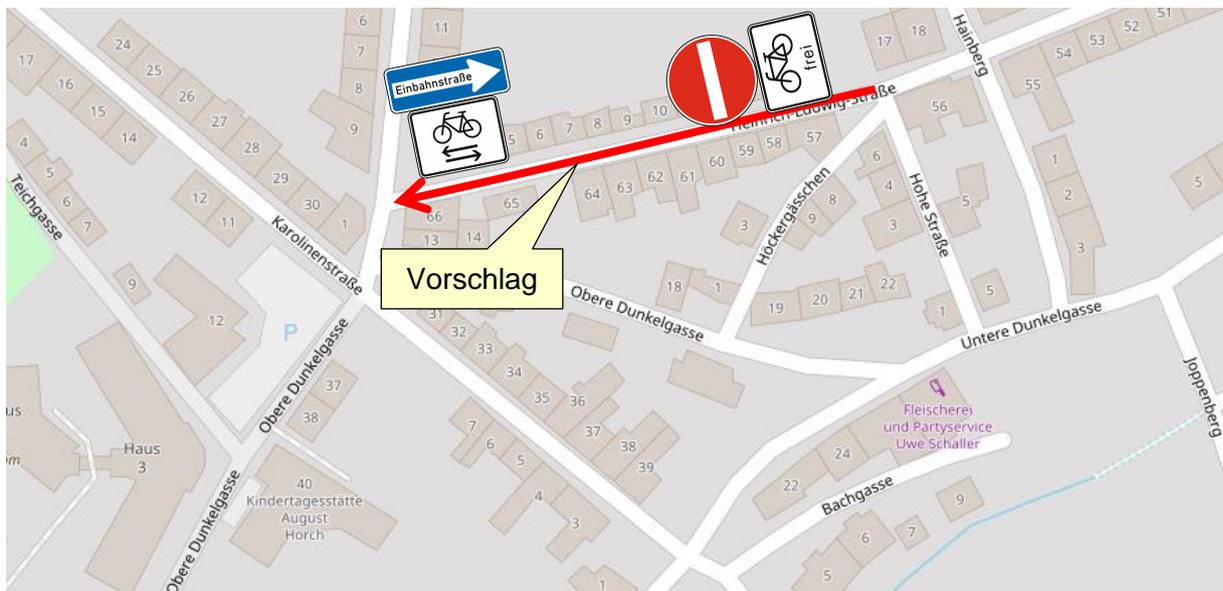


Abbildung 24: Übersichtsplan der Maßnahme Heinrich-Ludwig-Straße.
 Hintergrundbild: OpenStreetMap.org

Zusammenfassung der Maßnahmen Oberreichenbach

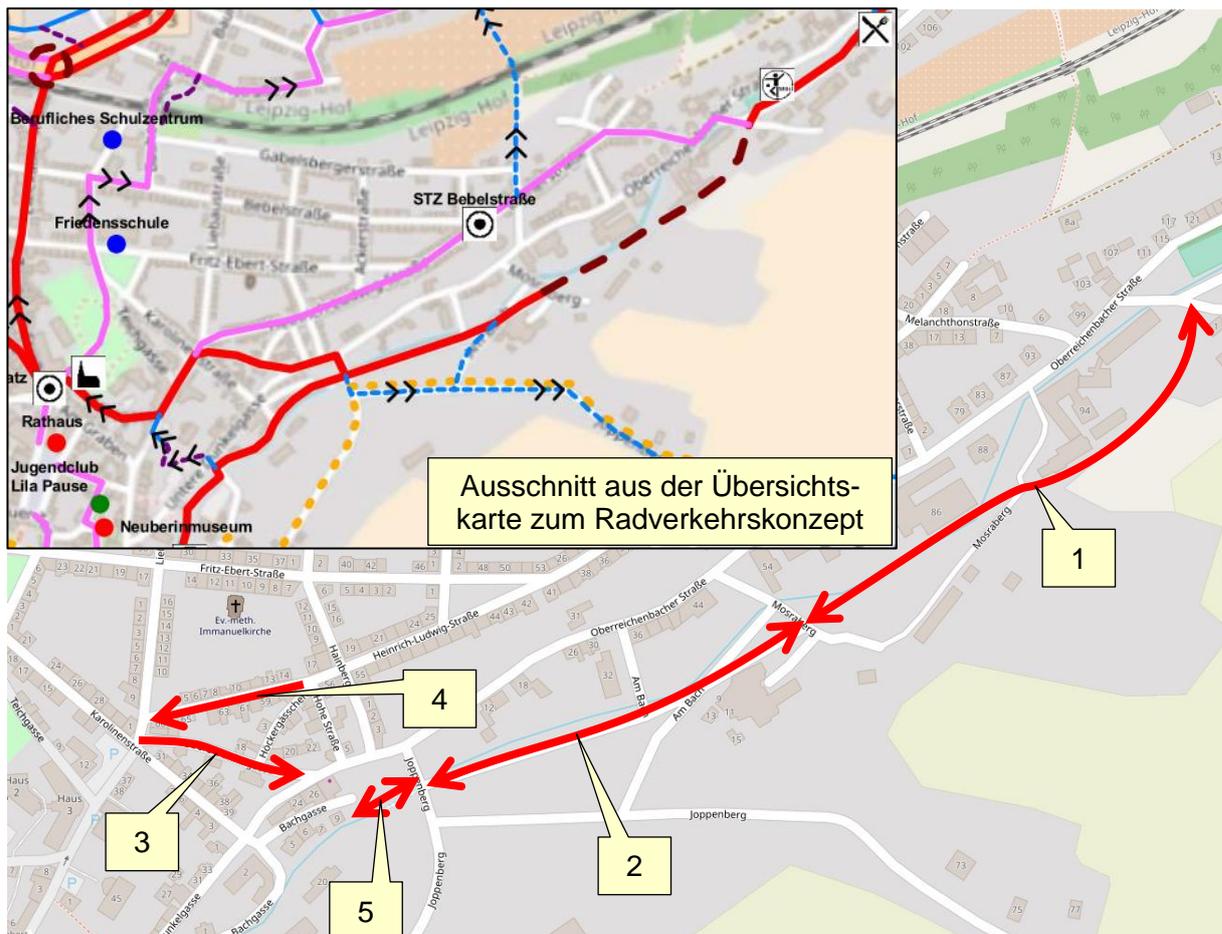


Abbildung 25: Zusammenfassung der Maßnahmen Oberreichenbach.

Tabelle 3: Maßnahmen Oberreichenbach

Nr.	Beschreibung, Begründung
1	Neubau eines Radweges zwischen Mosrabergr und Dittesstraße
2	Ausbau des bestehenden Weges (insbesondere Fahrbahnoberfläche)
3	Öffnung der Einbahnstraße Obere Dunkelgasse für Radfahrer zwischen Karolinenstraße und Oberreichenbacher Straße einschließlich Gefahrenzeichen Radverkehr Verbesserung der Anbindung Stadtteilzentrum Bebelstraße → Innenstadt
4	Öffnung der Einbahnstraße Heinrich-Ludwig-Straße für Radfahrer zwischen Hohe Straße und Liebaustraße Verbesserung der Anbindung Innenstadt → Oberreichenbach
5	Verbreiterung der bestehenden Wegeverbindung im Bereich Bachgasse
6	(ohne Abbildung in der Zusammenfassung) Anpassung der Beschilderung im Bereich der Querverbindung zwischen Oberreichenbacher Straße, Karolastraße und Katharinenstraße.
Allgemein	bei Einbahnstraßenöffnung für Radverkehr Aufbringung von Fahrbahnmarkierung, Beschilderung erforderlich, Wegweisende Beschilderung für Radverkehr

4.3 Altstadt / Park der Generationen

Bestand

Die Altstadt in Verbindung mit der Peter-Paul-Kirche sowie dem Park der Generationen liegt im Raumbachtal. Nur wenige Stadtbereiche oder Ortsteile von Reichenbach bzw. Nachbargemeinden können von hieraus ohne größere Höhendifferenzen bzw. Steigungs- und Gefällstrecken mit dem Rad erreicht werden. Hierzu zählen Oberreichenbach, Mylau und Heinsdorfergrund im näheren Umfeld. Es führen zwei bauliche Radwege über den Park der Generationen hindurch (Raumbachtalradweg und Radwegverbindung Oberreichenbach). Einen wichtigen Knotenpunkt stellt der signalisierte Knotenpunkt B 94 / Am Graben dar.

Defizite

Da die Verbindung zum Stadtzentrum von Reichenbach zwar relativ kurz ist, jedoch hinsichtlich der Steigung und Höhendifferenz zum Radfahren ungeeignet ist, sind gewisse Umwege für die Radverkehrsrouten nicht auszuschließen.

Weiterhin ist das Kreuzen der B 94 zwischen Altstadt / Am Graben und Park der Generationen nur über die Lichtzeichenanlage mit Anforderung für den Fußgänger- und Radverkehr möglich, wobei keine Radfahrerfurten vorhanden sind (das Fahrrad ist bei Querung der Fahrbahn zu schieben).

Die Nutzung der B 94 für den Radverkehr ist insbesondere in Hinblick auf eine Anbindung der Stadt Reichenbach an das Gewerbegebiet Kaltes Feld / Am Windrad nicht geeignet.

Der Raumbachtalradweg ist im Bereich Park der Generationen aufgrund der geringen Breiten und der vielen Fußgänger im Park, verbunden mit den fehlenden Sichtbeziehungen im Bereich der Unterführung der B 94, nur eingeschränkt als Radweg nutzbar.

Maßnahmen

Die Hauptroute des Raumbachtalradweges wird daher über folgende Straßenachsen geführt: Rotschauer Straße – Burgstraße – Altstadtplatz – Neustädtel – Blumengasse – Am Mühlengraben – über die neu errichtete Fußgänger- und Radwegbrücke (Anger) – Heinsdorfer Straße. Ab der Einmündung in die Heinsdorfer Straße ist bis zum Beginn des baulichen Radweges auf Heinsdorfer Flur die Einrichtung von Radschutzstreifen vorgesehen.

Damit eine Anbindung in Richtung Gewerbegebiet Kaltes Feld / Am Windrad möglich wird, ist zwischen Blumengasse und Am Mühlengraben über die Schießgasse ein Abzweig zur Sorggasse vorgesehen. Die genaue Weiterführung der Radwegverbindung, einschließlich der Querung der B 94 zum Gewerbegebiet, ist erst nach Festlegung der Route zwischen Altstadt und Gewerbegebiet Kaltes Feld / Am Windrad möglich.

Die Verknüpfung der Altstadt und Park der Generationen mit dem Postplatz bzw. sonstigen Stadtbereichen ist durch die topografischen Verhältnisse nur bedingt für den Radverkehr lösbar. An dieser Stelle wird einerseits auf die bestehende Wegverbindung zwischen Sperlingsberg und Bachgasse / Krummer Weg entlang des Oberreichenbacher Baches verwiesen. Andererseits bietet nur der Trassenkorridor ab dem Knotenpunkt Am Graben / Altstadtplatz – Burgstraße – Landstraße – Marienstraße bis in Höhe des Knotenpunktes Lessingstraße / Marienstraße / Heinrich-Heine-Straße (Kreisverkehr) eine alternative Trassenführung, um den Höhenunterschied mit dem Rad überwinden zu können.



Abbildung 26: Altstadtplatz, Blick Richtung West.



Abbildung 27: Burgstraße / Landstraße, Blick Richtung West.



Abbildung 28: Landstraße / Marienstraße, Blick Richtung West, kleines Bild mit Blick nach Süd.

Ab dem Knotenpunkt Lessingstraße / Marienstraße / Heinrich-Heine-Straße ist die Lessingstraße als Verbindung zur Bahnhofstraße (Kreisverkehr) als Einbahnstraße angeordnet. Entsprechend ist hier die Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr vorgesehen, um eine durchgängige Verbindung bis zur Bahnhofstraße und darüber hinaus zu erhalten (vgl. Kapitel 4.1, Maßnahme Lessingstraße).

Um eine weitere Verbindung zwischen der Altstadt und dem Postplatz zu schaffen, ist neben dem Abzweig in der Landstraße über die Osterstraße – Kolpingstraße – Marktstraße ebenso das Klemmsgäßchen von Bedeutung. Andererseits wird darüber eine Verbindung zwischen Postplatz und der Radverbindung nach Oberreichenbach ermöglicht, wobei die Radwegführung über Kfz-freie Routen bzw. über Verkehrsberuhigte Bereiche führt. Jedoch ist eine Anpassung der Wegführung in Hinblick auf die Steigungsreduzierung erforderlich. Im Bereich des Klemmsgäßchens würde die jedoch zu einer städtebaulichen Aufwertung führen.



Abbildung 29: Übersichtsplan der Maßnahme Klemmsgäßchen. Hintergrundbild: OpenStreetMap.org

Zusammenfassung Altstadt / Park der Generationen

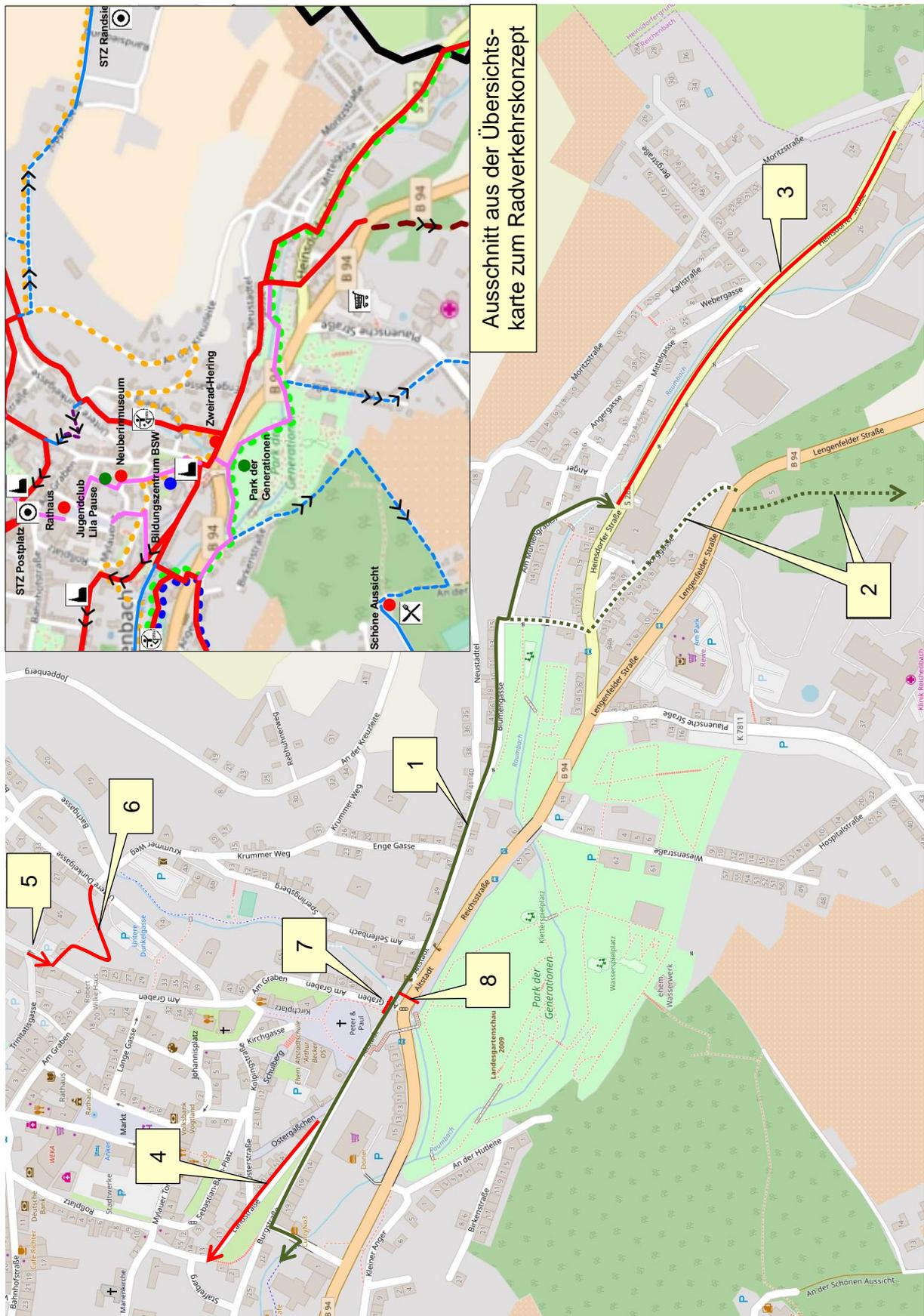


Abbildung 30: Zusammenfassung der Maßnahmen Altstadt / Park der Generationen.



Tabelle 4: Maßnahmen Altstadt / Park der Generationen

Nr.	Beschreibung, Begründung
1	Verlegung des Raumbachtalweges auf die Straßenachsen: Rotschauer Straße – Burgstraße – Altstadtplatz – Neustädtel – Blumengasse – Am Mühlengraben – über die neu errichtete Fußgänger- und Radwegbrücke (Anger) – Heinsdorfer Straße
2	Anbindung in Richtung Gewerbegebiet Kaltes Feld / Am Windrad: Abzweig zur Sorggasse zwischen Blumengasse und Am Mühlengraben über die Schießgasse
3	Beidseitige Radschutzstreifen auf der Heinsdorfer Straße zwischen Einmündung Anger und Abzweig Raumbachtalradweg auf der ehemaligen Bahntrasse
4	Öffnung der Einbahnstraße Landstraße für Radfahrer zwischen Burgstraße und Treppengäßchen, Verbesserung der Anbindung Altstadt → Innenstadt
5	Ausbau Klemmsgäßchen (möglichst mit Serpentinenzführung) sodass eine Verbindung vom Radweg Oberreichenbach zur Innenstadt möglich wird. Eine Führung über die Karolinenstraße – Obere Dunkelgasse wird aufgrund der Verkehrsbelastungen, Straßenquerschnitt und Steigung in der Karolinenstraße nicht empfohlen.
6	Öffnung der Einbahnstraße Obere Dunkelgasse zwischen Tinitatisgasse und Klemmsgäßchen für Radfahrer
7	Die Fußgängerquerungsfurt Am Graben an der LSA ist für Radfahrer zu erweitern (Radfahrerfurt), da hier meist „verbotswiedrig“ das Rad nicht geschoben wird.
8	Die Fußgängerquerungsfurt an der LSA über die B 94 zum Park der Generationen ebenfalls für Radfahrer erweitern.
Allgemein	bei Einbahnstraßenöffnung für Radverkehr Aufbringung von Fahrbahnmarkierung, Beschilderung erforderlich

4.4 Rotschau

Bestand

Der Ortsteil Rotschau liegt ebenfalls auf einem Kammrücken, welcher von dem Raumbachtal und dem Göltzschtal eingegrenzt wird. Die Höhendifferenz zwischen der Altstadt und Rotschau beträgt rund 60 m, zwischen der Altstadt und der Schönen Aussicht rund 80 m.

In Teilbereichen ist der straßenbegleitende Fußweg entlang der Straße Rotschauer Weg für den Radverkehr freigegeben. Die Straßenverbindung über den Rotschauer Weg entspricht schon der Wegeverbindung mit den geringsten Steigungen.

Durch Rotschau verläuft der Euregio-Egrensis-Radweg bis zum Göltzschtalradweg, der auch als Alltagsradweg dient.

Defizite

Der Straßenabschnitt zwischen der Einmündung der Straße Kleiner Anger (Verlängerung Rotschauer Weg) in die B 94 (Altstadt) und dem Beginn des straßenbegleitenden Weges entlang des Rotschauer Weges, ist als kritischer Bereich zu nennen. Einerseits sind dort relative große Steigungen bzw. Gefälle vorhanden, andererseits sind durch den begrenzten Straßenquerschnitt keine Gehwege vorhanden bzw. zusätzliche Radverkehrsanlagen nahezu ausgeschlossen.

Aufgrund der Verkehrssicherheit sind flankierende Maßnahmen wünschenswert.

Maßnahmen

Denkbar sind Maßnahmen, welche in Bezug auf die zulässige Geschwindigkeit (z. B. VZ 274-30) und Information der Verkehrsteilnehmer (z. B. VZ 136 und VZ 138) setzen.

Weiterhin besteht ein Feldweg zwischen den Ortsteilen Rotschau und Mylau, welcher für die Nutzung mit dem Fahrrad aufgewertet werden kann. Auf Mylauer Seite sind jedoch erhebliche Steigungen/Gefälle auf der Schützenstraße vorhanden.



Abbildung 31: Übersichtsplan der Maßnahme Aufwertung eines Feldweges.
Hintergrundbild: OpenStreetMap.org

Eine weitere Maßnahme als langfristiges Ziel ist ein straßenbegleitender Geh- und Radweg an der K 7810 zwischen der östlichen Ortsgrenze von Rotschau und dem Gewerbegebiet Kaltes Feld / Am Windrad. In Kombination mit der Maßnahme zwischen Mylau und Rotschau ergibt sich dadurch eine durchgängige Radroutenverbindung.

Zusammenfassung der Maßnahmen Rotschau

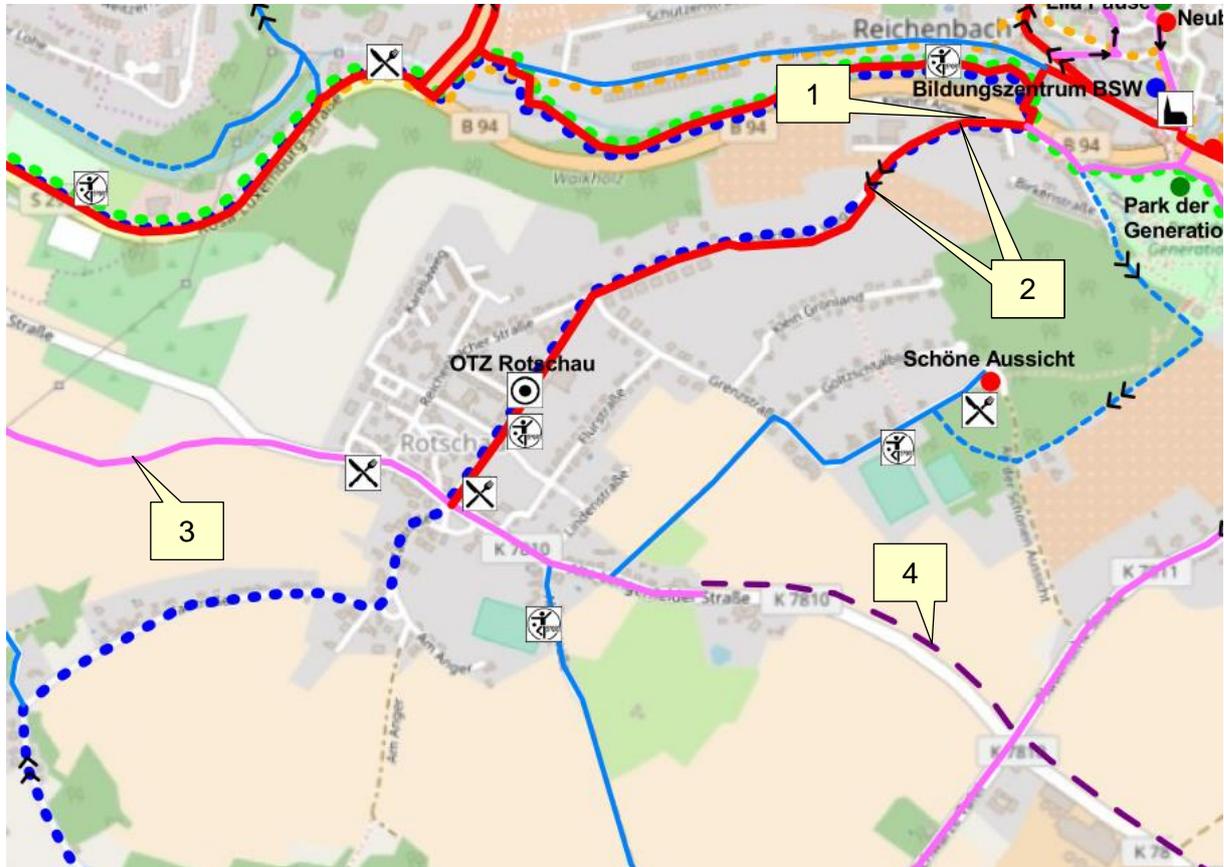


Abbildung 32: Zusammenfassung der Maßnahmen Rotschau.

Tabelle 5: Maßnahmen Rotschau

Nr.	Beschreibung, Begründung
1	Im Steigungsbereich Verlängerung der Fußwegfreigabe für den Radverkehr in Fahrtrichtung Rotschau bis in Höhe kleiner Anger
2	Im Steigungsbereich zwischen Kleiner Anger und dem Beginn des straßenbegleitenden Gehweges (welcher in beide Fahrtrichtungen für den Radverkehr freigegeben ist) Anlage eines Radschutzstreifens.
3	Ausbau des bestehenden Feldweges zwischen Mylau (in Verlängerung der Schützenstraße) und Rotschau
4	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges zwischen Rotschau – Plauensche Straße – Gewerbegebiet Kaltes Feld
Allgemein	bei Einbahnstraßenöffnung und Schutzstreifen für Radverkehr Aufbringung von Fahrbahnmarkierung, Beschilderung erforderlich, Wegweisende Beschilderung für Radverkehr

4.5 Mylau

Bestand

Der Ortsteil Mylau liegt im Tal der Göltzsch und des Raumbauches, entsprechend sind Ziele insbesondere entlang der Göltzsch (stromaufwärts → Göltzschtalradweg) und des Raumbachtales (Raumbachtalradweg) mit dem Rad hinsichtlich zu überwindender Höhendifferenzen gut erreichbar. Im Bestand ist der Fußweg entlang der S 299 im Abschnitt Klinkhardtstraße und K 7810 (Reichenbacher Straße) für den Radverkehr in beide Richtungen freigegeben.

In Richtung Reichenbacher Altstadt existiert über den Raumbachtalweg bzw. die Burgstraße eine gute Anbindung von Mylau.

Weiterhin sind die Gehwege auf der Klinkhardtstraße zwischen Rosa-Luxemburg-Straße und Einmündung Obermylauer Weg bzw. Einmündung Dr.-Külz-Straße für den Radverkehr freigegeben.

Defizite

Defizite bestehen für den Ortsteil Mylau selbst insbesondere durch das Vorhandensein von Einbahnstraßen. Für folgende Quellen und Ziele ergeben sich daher zum Teil erhebliche Einschränkungen in Bezug auf die Erreichbarkeit:

- Die Burg Mylau ist nur über die Hainstraße oder die Mühlgasse erreichbar. Es ergeben sich – auch für den Radtourismus – zum Teil erhebliche Umwege.
- Die Anbindung des Neubaugebietes von Reichenbach über die Ernst-Thälmann-Straße bzw. über die Dammsteinstraße ist durch die Einbahnstraßenregelungen Markt, Otto-Richter-Straße und Bahnhofstraße als mangelhaft zu beurteilen.
- Die Einbahnstraßenregelungen in der August-Bebel-Straße, Ringstraße und Lambziger Straße erschweren die Erreichbarkeit der daran liegenden Wohnbebauung einschließlich des Netzschkauer Ortsteiles Lambzig maßgebend.

Maßnahmen

Langfristig ist ein raumbachbegleitender Radweg entlang des Raumbaches als alternative Führung auf der S 299 zwischen Reichenbach und Mylau denkbar. Dieser würde rechtsseitig des Raumbaches zwischen der Einmündung des Weges ab dem Dathe-Hain und der Straße Am Seifenbach in Mylau verlaufen.



Abbildung 33: Übersichtskarte der Maßnahme Verlängerung des Raumbachradweges. Hintergrundbild: OpenStreetMap.org

Im Ortsteil Mylau ist die Öffnung der Einbahnstraße Burgstraße – Heubnerring für den Radverkehr vorgesehen. Damit ist vom Marktplatz bzw. der Mylauer Stadtkirche eine direktere Verbindung in Richtung Rotschau möglich. Weiterhin könnte die Öffnung der Einbahnstraße Markt, Otto-Richter-Straße und Bahnhofstraße für den Radverkehr erfolgen. Damit wäre eine kürzere Verbindung nach Reichenbach über die Ernst-Thälmann-Straße möglich, da der Obermylauer Berg ungünstig zum Radfahren ist (Signalanlage, enger Straßenquerschnitt, Verkehrsbelastung).

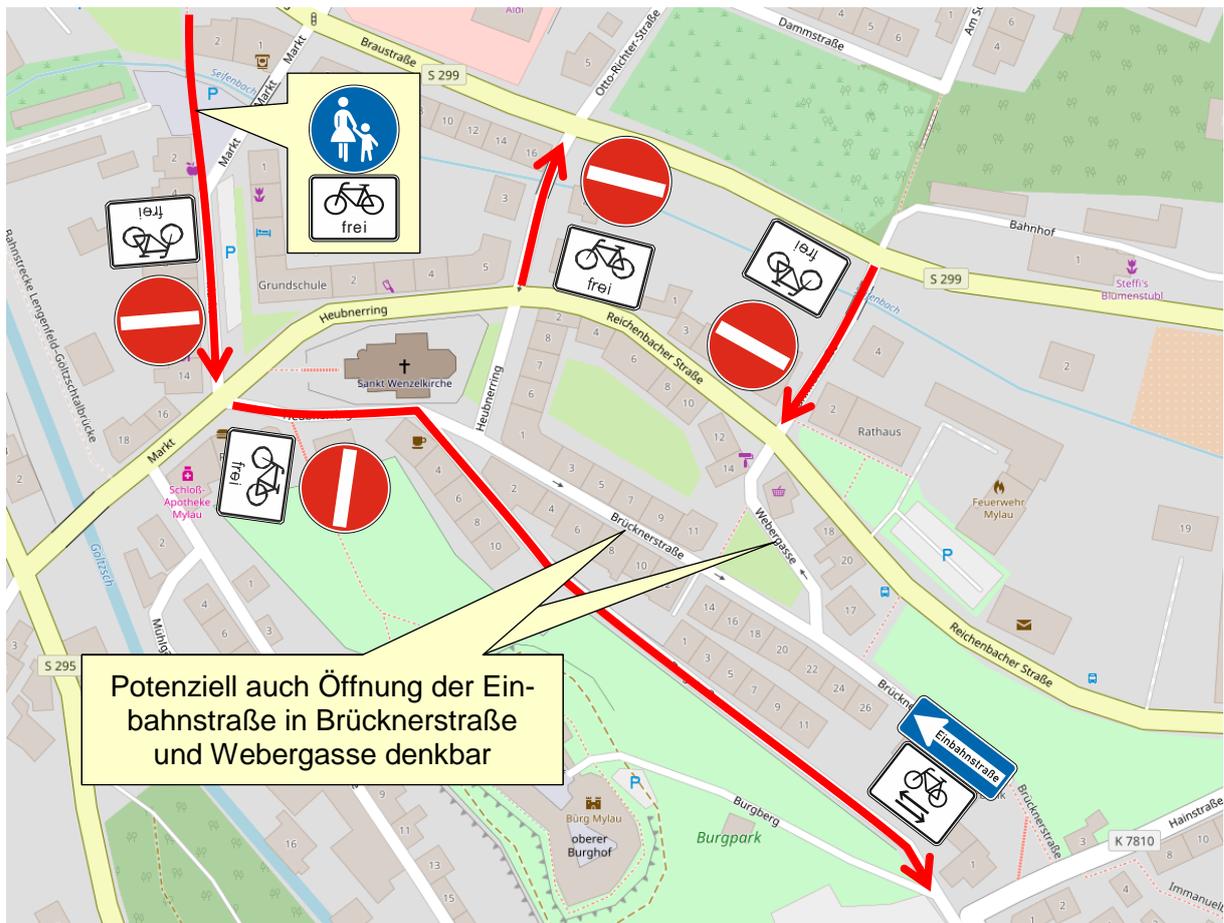


Abbildung 34: Übersichtskarte der Maßnahme Burgstraße. Hintergrundbild: OpenStreetMap.org

Weiterhin ist vorgesehen die Führung des Göltzschtalradweges im Bereich Mylau wie folgt zu ändern. Im Bestand wird der Radverkehr über die Netzschkauer Straße parallel zur Göltzsch bzw. dann weiter über die S 299 zur Göltzschtalbrücke geleitet. Vorgesehen ist zukünftig die Nutzung der nahezu parallel zur S 299 verlaufenden Straße (Netzschkauer Straße im Bereich Karl-Marx-Ring). Im Bereich des Knotenpunktes S 295 / S 299 wird der Linkseinbiegende Radverkehr auf der umzubauenden Grünfläche geführt und gesichert mit dem Fußgänger über die Einmündung geleitet. Auf der S 299 ist eine Mittelinsel als Querungshilfe auf der derzeitigen Sperrflächenmarkierung vorgesehen. Ebenso wäre auch eine Führung über den Markt von Mylau möglich, jedoch ist dies mit einer gewissen Umwegigkeit verbunden.

Da jedoch der Markt von Mylau hinsichtlich Erreichbarkeit verbessert werden soll, ist eine Freigabe des Gehwegs in Höhe des Robert-Georgi-Weges vorgesehen.

Alternativ zu einer Querungshilfe in der Netzschkauer Straße kann auch eine zusätzliche LSA-Furt im Bereich des Knotenpunktes S 299 / S 295 angelegt werden, wobei auf einer Länge von ca. 100 m ein Geh-/Radweg errichtet werden muss.

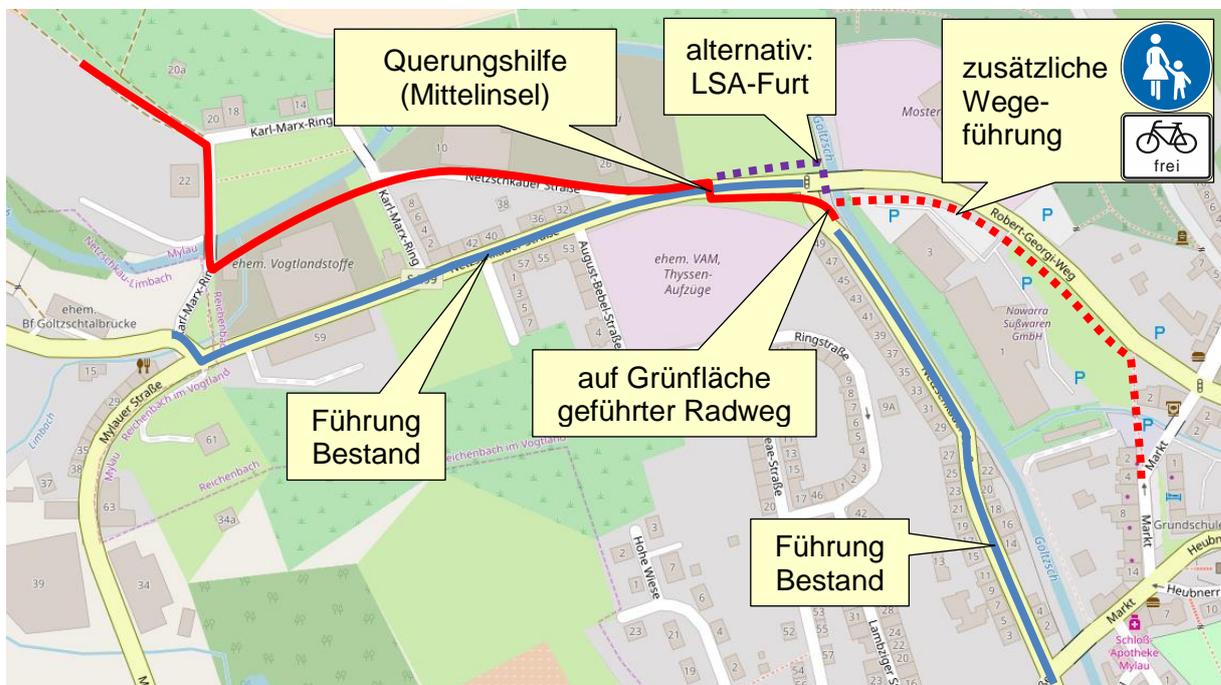


Abbildung 35: Übersichtspland zur Änderung der Radwegroute Mylau – Göltzschtal.
Hintergrundbild: OpenStreetMap.org.

Zusammenfassung der Maßnahmen Mylau

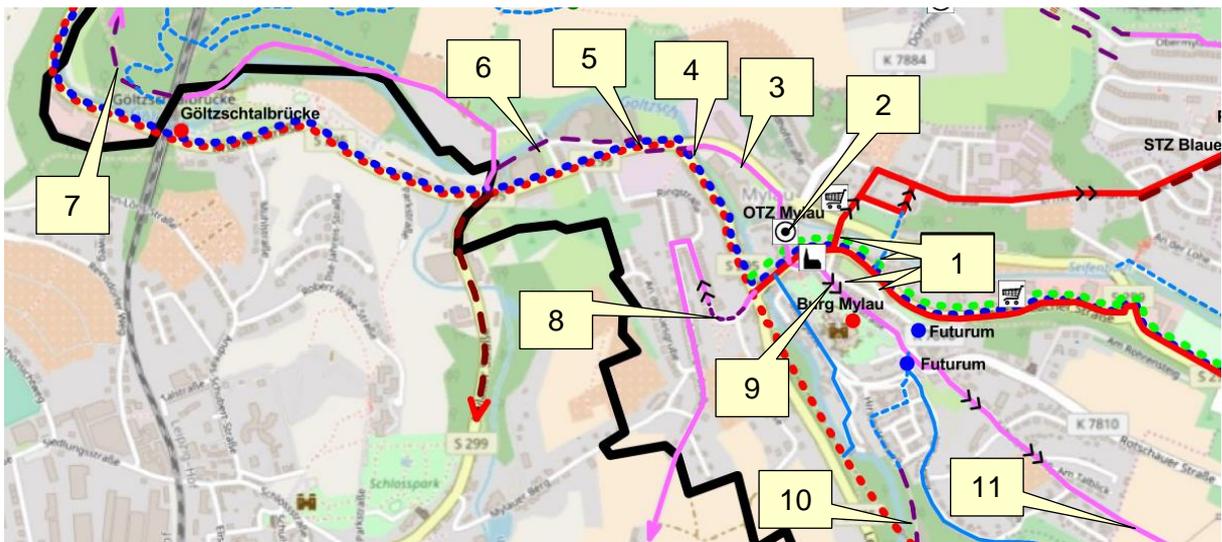


Abbildung 36: Zusammenfassung der Maßnahmen Mylau.

Tabelle 6: Maßnahmen Mylau

Nr.	Beschreibung, Begründung
1	Öffnung der Einbahnstraßen für Radverkehr: Otto-Richter-Straße, Bahnhofstraße, Brücknerstraße, Webergasse
2	Öffnung der Einbahnstraße Markt mit Durchfahrt über kleine Raumbachbrücke
3	Freigabe Gehweg für Radfahrer (Robert-Georgie-Weg)
4	Grünfläche neben LSA-Mast für Radverkehr nutzen, sodass eine gesicherte Führung des Radverkehrs über die S 295 (Netzschkauer Straße) erfolgen kann. Alternativ: lichtsignalgesteuerte Fußgänger- und Radfahrerfurt über die S 299 ohne Realisierung von der Mittelinsel (Nr. 5)
5	Querungshilfe (Mittelinsel) für Radverkehr
6	Verlegung Göltzschtalradweg auf zurückversetzte Trasse (Bereich Karl-Marx-Ring und Netzschkauer Straße) mit Bau eines kurzen Radwegabschnittes
7	Fortführung Göltzschtalradweg nach Greiz möglichst abseits der S 295
8	Verbreiterung der Fahrbahn im Kurvenbereich (auf Bankett), Freigabe Einbahnstraße für Radverkehr, im Kurvenbereich Radschutzstreifen
9	Freigabe Einbahnstraße für Radverkehr: Heubnerring und Burgstraße für Direktverbindung Mylau – Rotschau
10	Wegausbau, sodass die Burganlage besser vom Göltzschtalradweg erreicht wird
11	Ausbau des bestehenden Feldweges zwischen Mylau (in Verlängerung der Schützenstraße) und Rotschau
Allgemein	bei Einbahnstraßenöffnung und Schutzstreifen für Radverkehr Aufbringung von Fahrbahnmarkierung, Beschilderung erforderlich, Wegweisende Beschilderung für Radverkehr

4.6 Neubaugebiet

Bestand

Das Neubaugebiet der Stadt Reichenbach ist nahezu vollständig als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Die topografischen Gegebenheiten innerhalb des Gebietes verursachen Steigungen von bis zu etwa 10 %.

Aufgrund der eher geringen Verkehrsbelastungen (deutlich kleiner 800 Kfz/h bei 30 km/h) wird in der Fachliteratur als Führungsform für den Radverkehr ein Mischverkehr mit dem Kfz empfohlen. Dies trifft für das Neubaugebiet in Reichenbach zu.

Zum Stadtzentrum von Reichenbach bestehen zwei wesentliche Verbindungsachsen:

- Dammsteinstraße – Fedor-Flinzer-Straße bzw. Moritz-Löscher-Straße – Bahnhofstraße
- Obermylauer Weg – Goethestraße

Jedoch ist die Goethestraße aufgrund der Steigung/Gefälle ungeeignet für die Führung des Radverkehrs. Die Dr.-Külz-Straße zwischen Klinkhardtstraße und Bahnhofstraße bzw. Klinkhardtstraße und Weststraße ist tendenziell besser für eine Radverkehrsführung geeignet, um das Neubaugebiet an das Stadtzentrum von Reichenbach anzubinden.

Weiterhin sind die Gehwege auf der Klinkhardtstraße zwischen Rosa-Luxemburg-Straße und Einmündung Obermylauer Weg bzw. Einmündung Dr.-Külz-Straße für den Radverkehr freigegeben.

Defizite

Defizite bei der Erreichbarkeit des Stadtzentrums ergeben sich insbesondere an den Knotenpunkten in Verbindung mit der Querung der Klinkhardtstraße.

Am Knotenpunkt Obermylauer Weg / Klinkhardtstraße ist eine Unterbrechung der Freigabe für den Radverkehr vorhanden.



Abbildung 37: Knotenpunkt Obermylauer Weg / Klinkhardtstraße, Blick nach Südwest.

Die Dammsteinstraße weist im nordöstlichen Bereich zwischen Nordhorner Platz und Dr.-Külz-Straße nur noch bedingt den Charakter einer Sammelstraße für Wohngebiete auf. Es überwiegt der Charakter eines Gewerbegebietes.

Maßnahmen

Wie im Kapitel 4.5 bereits angesprochen, sind bauliche Maßnahmen am Knotenpunkt Klinkhardtstraße / Obermylauer Weg erforderlich. Hierfür ist ein Teil der Grüninsel zu überbauen.



Abbildung 38: bauliche Anpassung am Knotenpunkt Klinkhardtstraße / Obermylauer Weg.
Hintergrundbild: Geoportal Sachsenatlas.

Am bestehenden Kreisverkehr Klinkhardtstraße / Dr.-Külz-Straße endet derzeit die beidseitige Gehwegfreigabe für den Radverkehr auf der Klinkhardtstraße zwischen dem Knotenpunkt Klinkhardtstraße / Rosa-Luxemburg-Straße. Die Gehbahn um den Kreisverkehr herum kann fahrtrichtungstreu für den Radverkehr mit freigegeben werden. Damit ist der für das Radverkehrskonzept bedeutende Knotenpunkt hinsichtlich der Radverkehrsführung aufgewertet.

Im Zuge der Gehwegfreigabe für den Radverkehr am Kreisverkehr ist ebenso an der Dr.-Külz-Straße ab der Einmündung des Gehwegs Neuberinstraße der Gehweg bis zum Kreisverkehr in Fahrtrichtung Ost für den Radverkehr freizugeben.

Am Obermylauer Weg existiert zwischen Einmündung Pappelweg (Bahnbrücke) und dem Beginn der Wohnbebauung (Obermylauer Weg) kein Gehweg. Im Zuge des Radverkehrskonzeptes bietet es sich an, die parallel verlaufende Fahrgasse für die Parkplatzerschließung in Richtung Obermylau bzw. Pappelweg auf der Nordseite des Obermylauer Weges als Geh- und Radweg zu verlängern.

Derzeit gibt es ebenso Überlegungen zwischen dem Ortszentrum Obermylau und dem Obermylauer Weg einen Gehweg auf der Südseite der Fahrbahn zu errichten. In Höhe der Bahnquerung (Pappelweg) ist eine Treppe als Wegeverbindung für Fußgänger empfehlenswert. Der südliche Gehweg könnte ebenso auch für den Radverkehr mit genutzt werden.

In der Dammsteinstraße ist für die Fahrtrichtung Ost ab Nordhorner Platz die Einrichtung eines Radschutzstreifens zweckmäßig.



Abbildung 39: Übersichtspland der Maßnahme Dammsteinstraße.
Hintergrundbild: OpenStreetMap.org.

Weiterhin müssen mittel- bis langfristig am Knotenpunkt B 94 / Dammsteinstraße / Fedor-Flinzer-Straße Radverkehrsanlagen integriert werden (sowohl baulich als auch im Lichtsignalanlagen-Programm).

Zusammenfassung der Maßnahmen Neubaugebiet

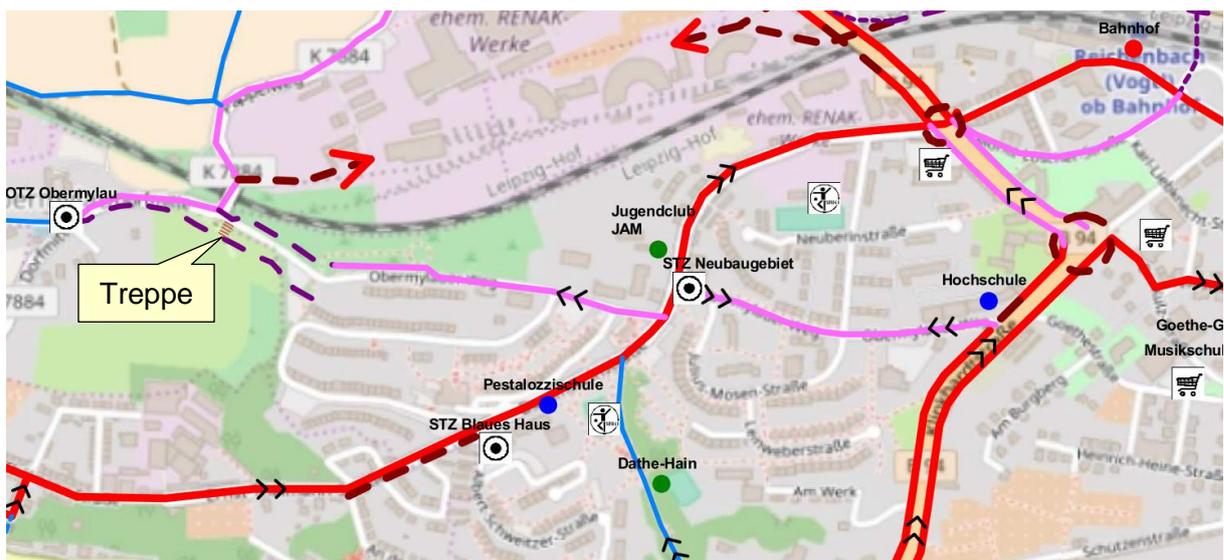
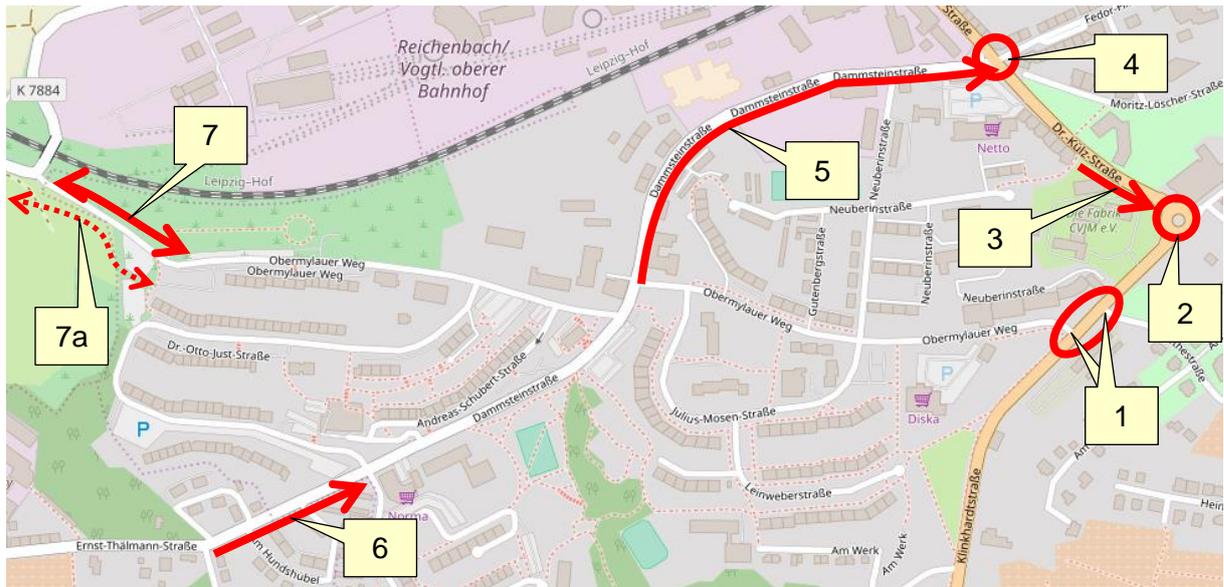


Abbildung 40: Ausschnitt aus der Übersichtskarte zum Radverkehrskonzept.



Zusammenfassung der Maßnahmen Neubaubereich.

Tabelle 7: Maßnahmen Neubaubereich

Nr.	Beschreibung, Begründung
1	Neubau Gehweg im Bereich der Grüninsel mit Freigabe für den Radverkehr einschließlich Rotmarkierung der Furt, sodass ein gewisser Vorrang der Fußgänger und Radfahrer zu abbiegenden Verkehr entsteht. Die Rotmarkierung soll auch an der Furt der Goethestraße nachträglich erfolgen.
2	Freigabe des Gehwegs fahrtrichtungstreu auch für Radfahrer
3	Freigabe Gehweg ab Einmündung des Gehwegs von der Neuberinstraße in die Dr.-Külzstraße bis zum Kreisverkehr für den Radverkehr
4	Radverkehrsanlagen im Knotenpunktbereich
5	Radschutzstreifen im Steigungsbereich zwischen Nordhorner Platz und B 94 in Fahrtrichtung B 94
6	Anlage Gehweg (Neubau), da der Abschnitt im Steigungsbereich liegt (Fahrtrichtung B 94), ist ein Ausbau zu einem Geh- und Radweg zweckmäßig.
7	Neubau Geh- und Radweg zwischen Pappelweg und Parkplatzerschließung am Obermylauer Weg
7a	Planung Gehweg auf der Südseite der Fahrbahn einschließlich Treppe zur Bahnbrücke. Der südliche Gehweg könnte ebenso für den Radverkehr mit genutzt werden.
Allgemein	bei Einbahnstraßenöffnung und Schutzstreifen für Radverkehr Aufbringung von Fahrbahnmarkierung, Beschilderung erforderlich, Wegweisende Beschilderung für Radverkehr

4.7 Obermylau / Pappelweg

Bestand

An der nordwestlichen Stadtgrenze befinden sich großflächige Gewerbeeinheiten. Hinzu kommt das ehemalige Bahnbetriebswerk, welches in den nächsten Jahren einer entsprechenden Nachnutzung zugeführt werden soll. Zur Anbindung dieses Stadtgebietes an das Stadtzentrum sind im Wesentlichen folgende Straßenrouten möglich:

- Pappelweg / Fernblick – Greizer Straße /(B 94) – Dr.-Külz-Straße – ...
- Pappelweg / Fernblick – Greizer Straße /(B 94) – Friedensstraße – ...
- Pappelweg / Fernblick – Obermylauer Weg (via Neubaugebiet) – ...

Defizite

Defizite bei der Erreichbarkeit ergeben sich aufgrund der Verkehrsbelastungen entlang der Greizer Straße bzw. der Friedensstraße.

Maßnahmen

Vorgesehen ist eine Freigabe des Gehwegs für Radfahrer (VZ 1022-10) bzw. ein gemeinsamer Geh- und Radweg (VZ 240). Dies trifft insbesondere für den Abschnitt auf der Greizer Straße zwischen Friedensstraße und Dammsteinstraße zu. Der verbleibende Gehwegquerschnitt auf der Bahnbrücke in Fahrtrichtung Südost ist zu schmal für eine Freigabe für den Radverkehr. Langfristig ist eine Brückenverbreiterung vorzusehen.

Im Vor- und Nachlauf des betrachteten Abschnittes ist ebenfalls eine teilweise Freigabe der Gehwege für den Radverkehr vorgesehen. In Richtung Greiz sind weitere bauliche Maßnahmen vorzusehen, da kein Gehweg mehr vorhanden ist.



Abbildung 41: Übersichtsplan der Maßnahmen Greizer Straße. Hintergrundbild: OpenStreetMap.org.

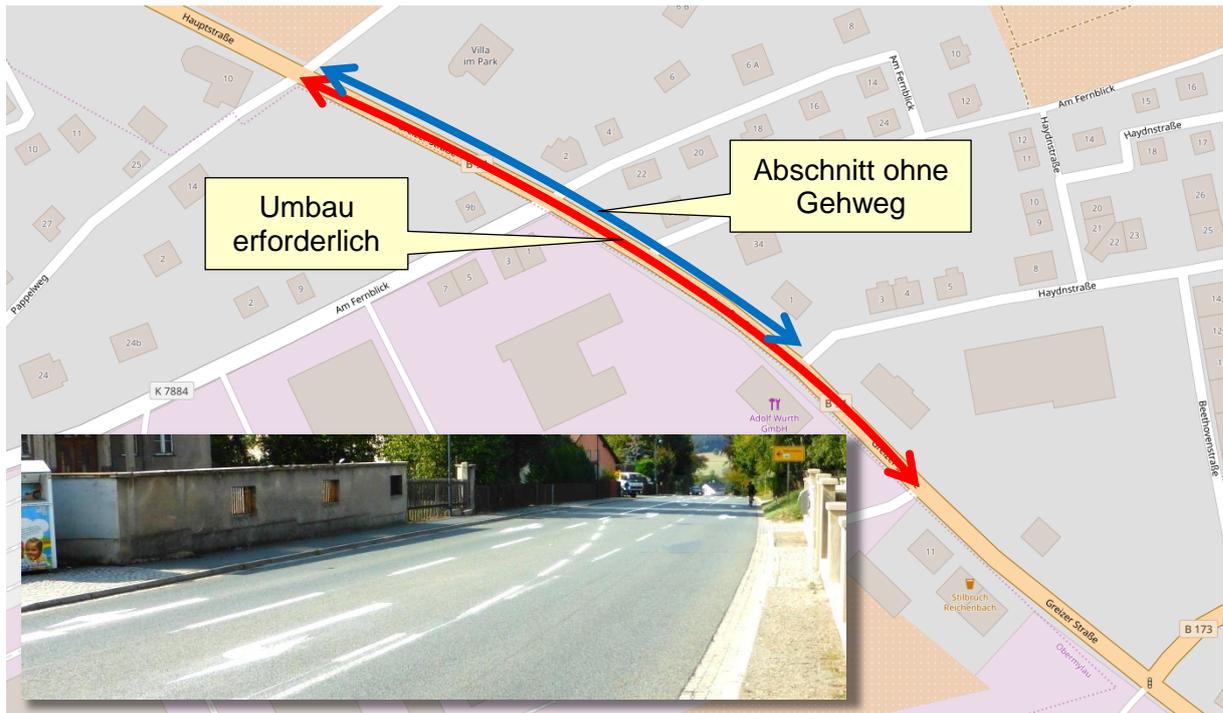


Abbildung 42: Übersichtplan der Maßnahmen Greizer Straße zwischen Ruppelteweg und Haydnstraße. Hintergrundbild: OpenStreetMap.org.

Die Greizer Straße besitzt in diesem Abschnitt drei Fahrstreifen, wobei der mittlere Fahrstreifen abwechselnd als Linksabbiegestreifen genutzt wird. Um den Radverkehr in den Straßenquerschnitt integrieren zu können, bestehen prinzipiell zwei Möglichkeiten:

- Möglichkeit 1: Herausnahme des mittleren Fahrstreifens (für Linksabbieger) und Anlage von beidseitigen Radfahrstreifen
- Möglichkeit 2: Reduzierung der Fahrstreifenbreite des mittleren Fahrstreifens auf ein Mindestmaß (geeignet für Pkw). Anlage eines entsprechend breiten Gehweges, so dass ein gemeinsamer Geh- und Radweg für die Fahrtrichtung Greiz angelegt werden kann. Dieser Geh- und Radweg in Fahrtrichtung Greiz könnte alternativ bis in Höhe der Rudolf-Hallmeyer-Siedlung verlängert werden. Mittels Querungshilfe wäre somit eine Verbindung bis zur alten Trasse des Friesener Berges möglich.

Weiterhin müssen im Zuge der Brachenrevitalisierung der ehemaligen Bahnbetriebswerksflächen entsprechende Trassen und Anbindungen für den Radverkehr mit freigehalten werden. Es besteht damit die Chance einen parallelen Radweg zur Bahntrasse zwischen Obermylau / Pappelweg und der Cunsdorfer Straße zu realisieren. Dieser hat den entscheidenden Vorteil, dass er für Reichenbach nur sehr geringe Höhendifferenzen aufweisen würde.

Zusammenfassung der Maßnahmen Obermylau / Pappelweg

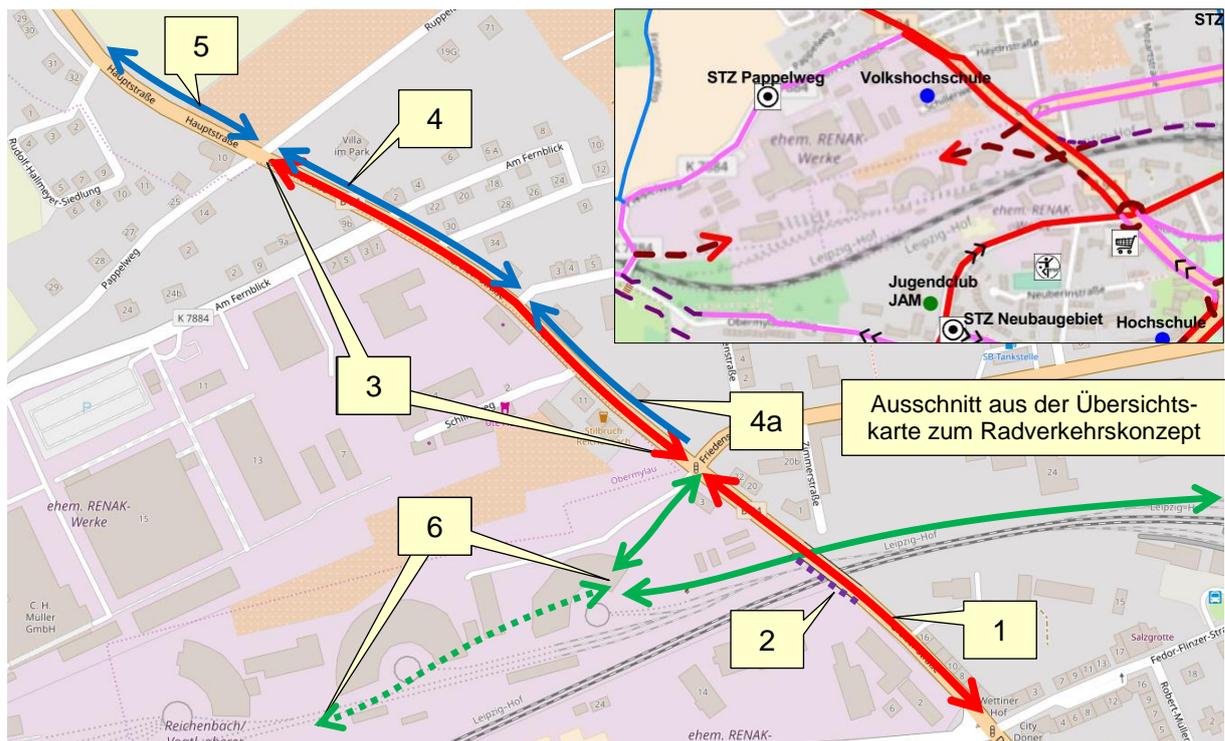


Abbildung 43: Zusammenfassung der Maßnahmen Obermylau / Pappelweg.

Tabelle 8: Maßnahmen Obermylau / Pappelweg

Nr.	Beschreibung, Begründung
1	beidseitige Freigabe des Gehwegs für Radfahrer
2	Verbreiterung Brückenbauwerk (langfristig), Freigabe Gehweg auf der Westseite derzeit nicht möglich, Unterbrechung der Gehwegfreigabe
3	Möglichkeit 1: Herausnahme des mittleren Fahrstreifens (für Linksabbieger) und Anlage von beidseitigen Radfahrstreifen
4	Möglichkeit 2: Reduzierung der Fahrstreifenbreite des mittleren Fahrstreifens auf ein Mindestmaß (geeignet für Pkw). Neubau eines entsprechend breiten Gehweges, sodass ein gemeinsamer Geh- und Radweg für die Fahrtrichtung Greiz angelegt werden kann. In Fahrtrichtung Reichenbach muss im Detail geprüft werden, ob entsprechende Radverkehrsanlagen (beispielsweise Schutzstreifen oder Gehwegfreigabe) möglich sind.
4a	Freigabe Gehweg im Bestand in Fahrtrichtung Greiz möglich
5	Optional Verlängerung des Geh- und Radwegs in Fahrtrichtung Greiz bis in Höhe der Zufahrt Rudolf-Hallmeyer-Siedlung. Mittels Querungshilfe über die B 94 wäre somit eine Verbindung bis zur alten Trasse des Friesener Berges möglich.
6	Radweganbindung auf den Brachflächen des ehemaligen Bahnbetriebswerkes
Allgemein	Markierung, Beschilderung erforderlich, Wegweisende Beschilderung für Radverkehr

4.8 Friedensstraße

Bestand

Die Gewerbe- und Wohnstandorte an der Friedensstraße sowie dessen Querstraßen sind durch die Trennwirkung der Bahn nur über zwei Straßenachsen mit der Innenstadt von Reichenbach verbunden.

- Greizer Straße (Bahnbrücke)
- Zwickauer Straße (Bahnunterführung)

Defizite

Für den Radverkehr ergeben sich die Defizite insbesondere durch

- Umwegigkeit (Bahntrasse trennt Bereich zur Innenstadt ab)
- Verkehrsaufkommen entlang der Friedensstraße
- Topografische Verhältnisse (Steigung / Gefälle Greizer Straße und Zwickauer Straße bzw. Cunsdorfer Straße)

Maßnahmen

Radfahrer, die in Richtung Friedensstraße fahren, müssen eine relativ große Steigung bewältigen. Hinzu kommen zum Teil ungünstige Sichtverhältnisse. Langsam fahrende Radfahrer, die sich bereits hinter der Kurve befinden, werden von Kfz-Fahrern erst relativ spät gesehen, da auf der Nordseite der Cunsdorfer Straße eine Stützmauer vorhanden ist.

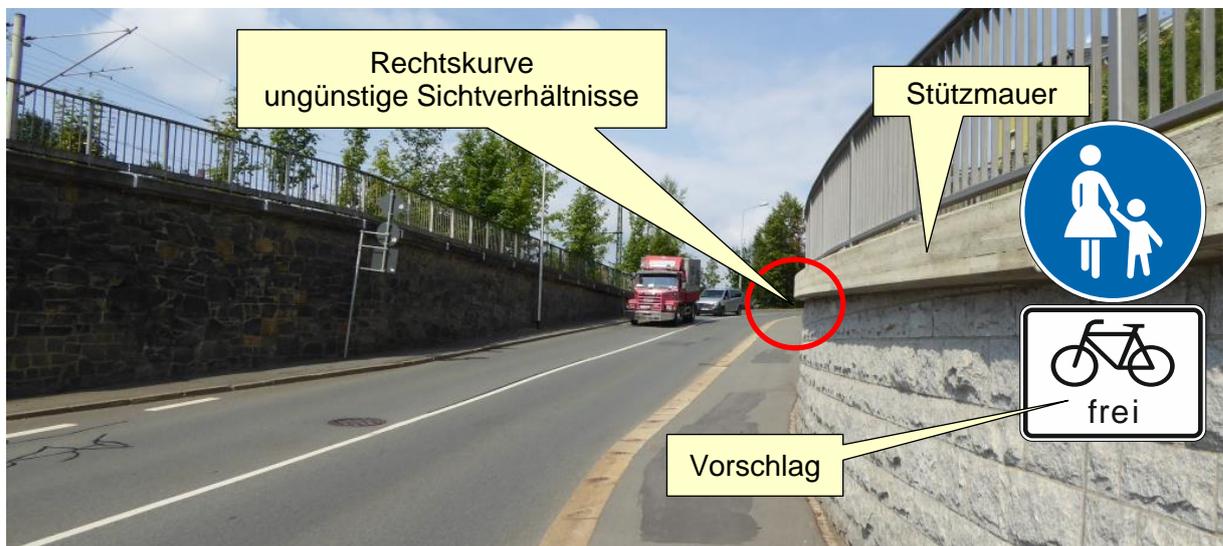


Abbildung 44: Blick nach West in die Cunsdorfer Straße in Höhe Zwickauer Straße.

Da sowohl das Fußgänger- als auch das Radfahreraufkommen auf der Friedensstraße als eher gering eingestuft werden kann, sollte in Fahrtrichtung West der Fußweg für Radfahrer mit freigegeben werden. Zusätzlich sind im Knotenpunktbereich Cunsdorfer Straße / Zwickauer Straße entsprechende Bordsteinabsenkungen zur Auffahrt vorzusehen. Beziehungsweise kann der Gehweg bereits ab der Einmündung der Schlachthofstraße in Fahrtrichtung West für den Radverkehr freigegeben werden. In Fahrtrichtung Ost ist auf der Friedensstraße derzeit die Einrichtung eines Radfahrstreifens favorisiert.

Sofern langfristig die Friedensstraße einmal grundhaft ausgebaut werden muss, wäre die beidseitig Anlage von Radfahrstreifen mit etwas schmalere Gehwegen oder zu Lasten der Fahrbahnbreite getrennte Geh- und Radweg in beide Richtungen anzulegen (VZ 241-30).

Damit die Umwegigkeit des Gebietes in Richtung Bahnhof und Innenstadt deutlich für den Fußgänger- und Radverkehr verbessert wird, ist eine nördliche Anbindung des Bahnhofes langfristig einzuplanen.

Alternativ ist eine Anbindung an den bestehenden Fußgängertunnel für die Anbindung der Bahnsteige 2, 3, 4 und 5 denkbar. Jedoch ist der Radverkehr damit ausgeschlossen und ein Weiterkommen nur in Kombination mit Rad schieben und Fahrstuhlnutzung möglich.

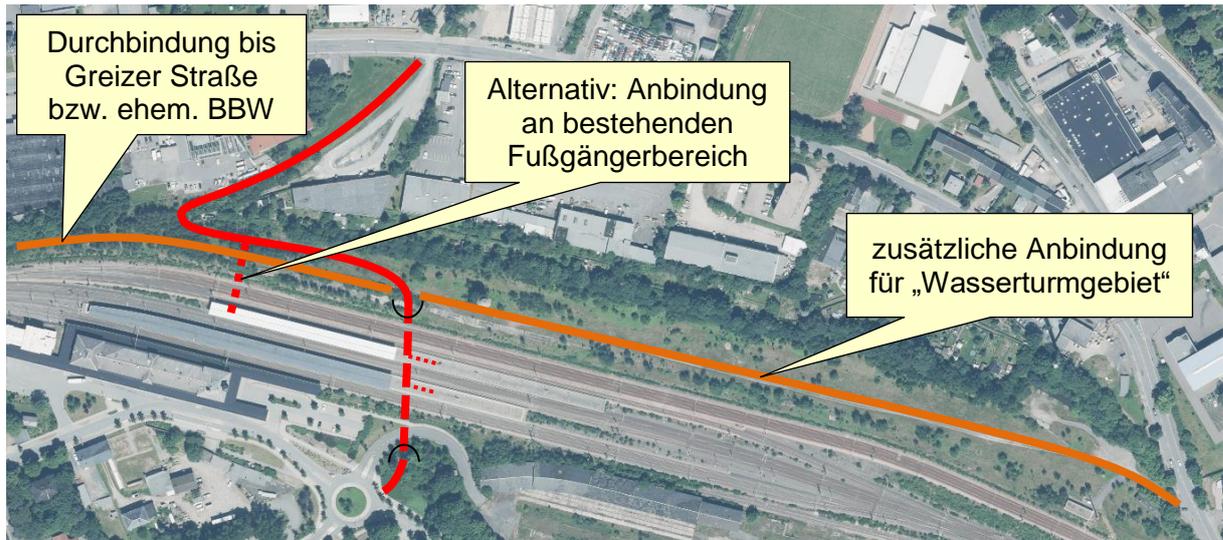


Abbildung 45: Fußgänger- und Radfahrerunter- / -überführung am Bahnhof mit Verwendung der alten Gütergleistrasse. Verbindungen zu den Bahnsteigen sind vorgesehen.
Hintergrundbild: Geoportal Sachsenatlas.

Zusammenfassung der Maßnahmen Friedensstraße

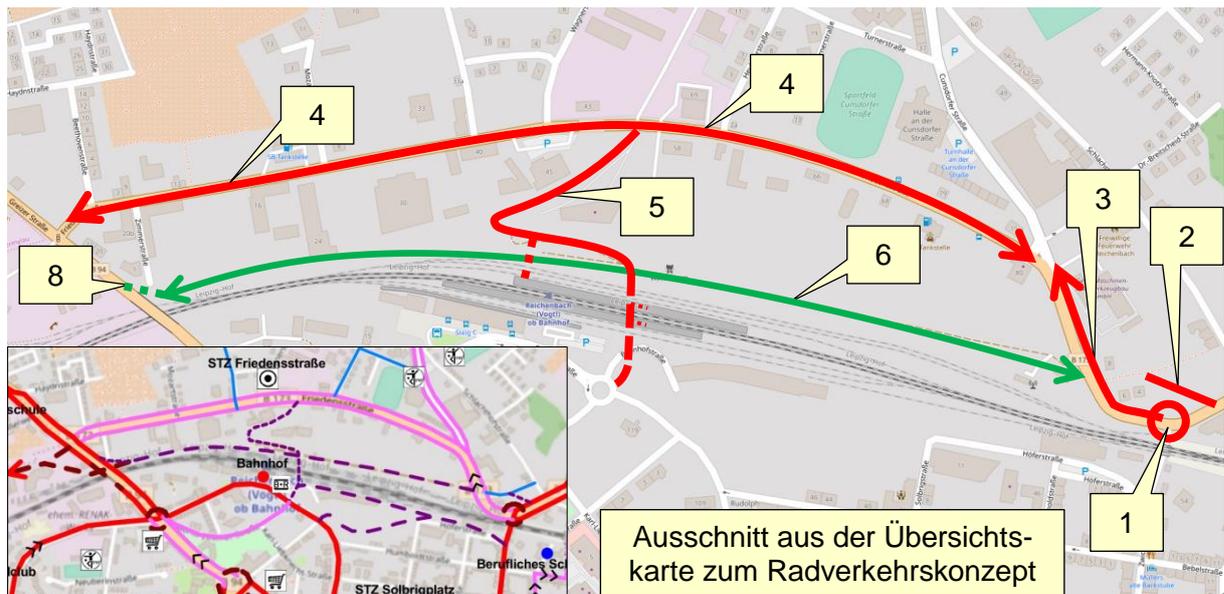


Abbildung 46: Zusammenfassung der Maßnahmen Friedensstraße.

Tabelle 9: Maßnahmen Friedensstraße

Nr.	Beschreibung, Begründung
1	Ausbau Knotenpunkt, sodass alle Fahrbeziehungen möglich sind (vgl. Kapitel 4.9)
2	Neubau Geh- und Radweg, sodass Gefahrenstelle in der Kurve Cunsdorfer Straße (siehe Punkt 3) umfahren werden kann
3	Freigabe des Gehwegs für Radfahrer in Fahrtrichtung Friedensstraße
4	Nördlicher Gehweg: Freigabe des Gehwegs für Radfahrer, jedoch ist die Gehwegoberfläche in vielen Bereichen neu herzurichten. Südseite der Friedensstraße: Anlage Radfahrstreifen Langfristig (bei grundhaften Ausbau der Friedensstraße): beidseitige Anlage von Radfahrstreifen mit etwas schmaleren Gehwegen oder beidseitig zu Lasten der Fahrbahnbreite getrennter Geh- und Radweg (VZ 241-30).
5	Anbindung des Stadtteils Friedensstraße an den Bahnhof und die Innenstadt über die ehemalige Industriegleisstrasse (kürzeste Wegeverbindung), Bahnunter- oder -überführung im Gleisbereich mit Aufgängen zu den Bahnsteigen, Durchbindung bis zum Kreisverkehr Bahnhofstraße / Fedor-Flinzer-Straße
6	Kürzeste Wegeverbindung des gesamten Wasserturmgebietes zum Bahnhof (nur in Kombination mit Nr. 5 möglich)
7	Weiterführung der bahnparallelen Trasse bis zur Greizer Straße, dadurch ist eine Fortführung bis in das ehemaligen Bahnbetriebswerk bzw. bis nach Obermylau möglich, wobei die komplette Trasse nahezu keine Gefälle und Steigungen aufweist.
8	Rampe zur Auffahrt auf die Greizer Straße
Allgemein	Markierung, Beschilderung erforderlich, Wegweisende Beschilderung für Radverkehr

4.9 Wasserturmgebiet

Bestand

Das Wasserturmgebiet besteht sowohl aus Wohngebieten (Geschosswohnungen bis hin zu Doppel- und Einzelhäusern) als auch aus produzierenden Gewerbeflächen sowie entsprechenden Nahversorgungseinrichtungen. Die Wohngebiete selbst sind als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Bedeutendste Verbindungsachse für den Verkehr ist die Zwickauer Straße als Bundesstraße B 173.

Defizite

Defizite in Bezug auf den Radverkehr ergeben sich vor allem durch die topografischen Gegebenheiten und die Trennwirkung der hoch belasteten B 173 während der Hauptverkehrszeiten. Weiterhin sind aufgrund der Straßenquerschnitte einige Wohnstraßen als Einbahnstraßen angelegt, welche im Sinne der Umwegigkeit für den Radverkehr ungünstig zu werten sind.

Ableitend aus der Analyse der Erreichbarkeit zwischen Innenstadt von Reichenbach und dem Wasserturmgebiet, kristallisierte sich dies als maßgebendstes Defizit für den Radverkehr heraus. Dies wird vor allem durch die Trennwirkung der Bahntrasse und der Einbahnstraßenregelung⁴ bei den Bahnunterführungen hervorgerufen.

Maßnahmen

Nachfolgende Maßnahmen [Maßnahmen-Nr.] werden zur Attraktivitätssteigerung für den Radverkehr für das gesamte Wasserturmgebiet vorgeschlagen (vgl. Abbildung 58).

Knotenpunkt Zwickauer Straße / Cunsdorfer Straße

[1] Am Knotenpunkt Zwickauer Straße / Cunsdorfer Straße in Höhe der Eisenbahnunterführung sind insbesondere die Linksabbiege-Fahrbeziehungen für den Kfz-Verkehr und damit auch für den Radverkehr nicht erlaubt. Dies ist eine Folge der Platzverhältnisse.



Abbildung 47: Blick nach Süd in die Bahnunterführung Zwickauer Straße.

⁴ Die Bahnunterführung Zwickauer Straße ist kommend vom Wasserturmgebiet, die Bahnunterführung Bauhofstraße kommend von der Bebelstraße nicht befahrbar.

In Bezug auf viele innerstädtische Verkehrsverhältnisse kristallisiert sich dieser Knotenpunkt als neuralgischer Punkt heraus. Beispielsweise könnte bei Vorhandensein eines Linksabiegestreifens in der Bahnunterführung die Friedensstraße teils als Umfahrung für die Humboldtstraße dienen und somit zur Aufwertung des Stadtquartiers westliche Innenstadt mit beitragen, sodass auch der Radverkehr durch die Verkehrsreduzierung profitiert.

Die Radroute vom Wasserturmgebiet zum Stadtquartier Solbrigplatz führt über die Bahnunterführung Bauhofstraße – Bebelstraße – Humboldtstraße und ist dabei mit erheblichen Steigungs- und Gefällstrecken verbunden. Alternativ wäre zukünftig noch die Route Bauhofstraße – Bebelstraße – Karolinenstraße – Trinitatispark (Alter Friedhof) – Postplatz – Zenkergasse – Weststraße möglich. Jedoch sind die absoluten Höhenunterschiede damit noch etwas größer bei steigendem Umwegfaktor.

Im Rahmen dieses Radverkehrskonzeptes wird vorgeschlagen, für diesen Knotenpunkt eine entsprechende Untersuchung anzuregen. Bei einem Ausbau dieses Knotenpunktes könnten zukünftig folgende Vorteile sich ergeben:

- Alle Fahrbeziehungen möglich (sowohl für Kfz- als auch Radverkehr),
- wesentlich bessere Erreichbarkeit der Innenstadt (z. B. Quartierszentrum Solbrigplatz, Bahnhof etc.) für den Radverkehr aus Richtung Wasserturmgebiet,
- Entfall des verbotswidrigen Linksab- und -einbiegen,
- Umwegigkeit für Kfz- und Radfahrer (kommend aus der Innenstadt mit Fahrtziel Cunsdorfer Straße bzw. Friedensstraße) reduziert sich.

Bahnunterführung Bauhofstraße

[2] Die Bahnunterführung in der Bauhofstraße ist in Hinblick auf ihre Verkehrsbedeutung für die Stadt Reichenbach viel zu schmal errichtet. Insbesondere für die nichtmotorisierten Individualverkehr (Fußgänger) ist die bestehende Verkehrsfläche nicht ausreichend dimensioniert. Ein aneinander Vorbeigehen mit Kinderwagen bzw. Gehhilfen ist nahezu ausgeschlossen. Ein Schieben der Fahrräder auf dem Fußweg in entgegengesetzter Fahrtrichtung zur Einbahnstraße ist nahezu nicht möglich.



Abbildung 48: Blick nach Süd auf die Bahnunterführung Bauhofstraße.

Ebenso ist ausgeschlossen, dass der Radverkehr entgegen der Einbahnstraßenfahrtrichtung auf der Straße geführt werden kann. Weiterhin sind kurz- bis mittelfristig voraussichtlich keine größeren Baumaßnahmen an diesem Bauwerk aus Sicht der Bahn durchzuführen (Sanierung / Erhaltung), somit ist auch eine Verbreiterung dieses Bauwerks ausgeschlossen.

Es wird daher die Errichtung einer Bahnunterführung für Fußgänger und Radfahrer in Verlängerung der Baumgartenstraße vorgeschlagen und für das zukünftige Verkehrskonzept als notwendig gesehen.

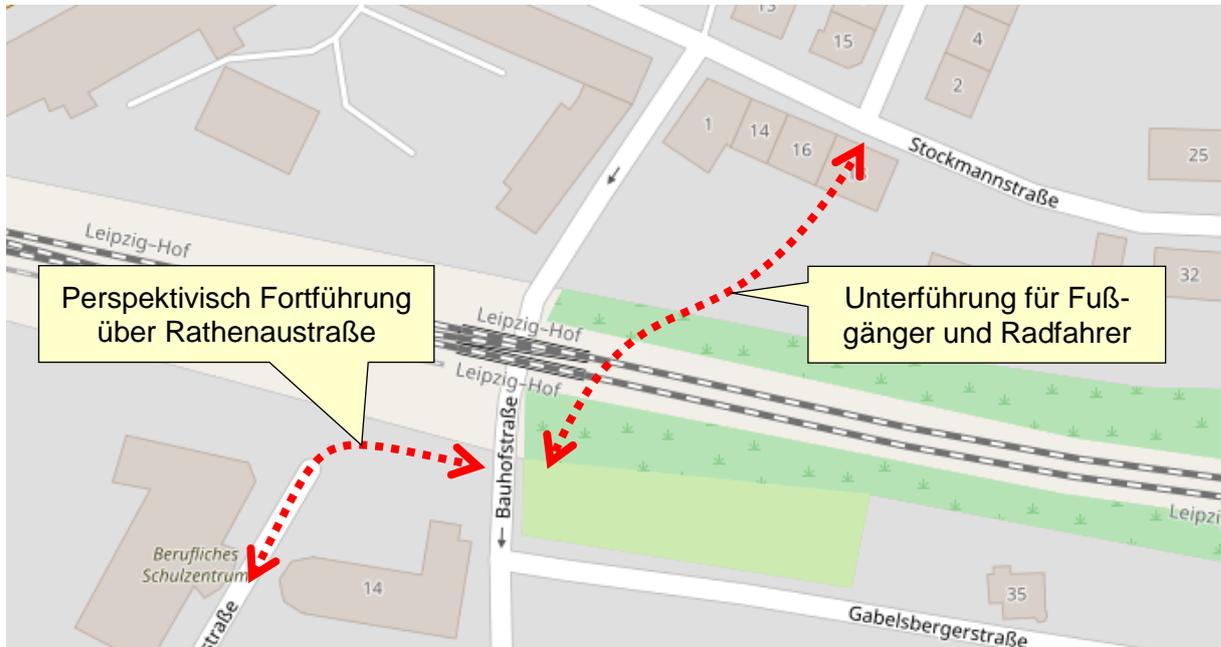


Abbildung 49: Übersichtplan der Maßnahme im Bereich Bauhofstraße.
Hintergrundbild: OpenStreetMap.org.

Die Vorteile ergeben sich bei dieser Maßnahme ausschließlich für den Fußgänger- und Radverkehr. Für den Fußgängerverkehr ergibt sich eine wesentlich verbesserte Angebotsqualität und für den Umwegempfindlichen Radverkehr ist eine Durchfahrt in Richtung Wasserturmgebiet möglich.

Perspektivisch wäre eine Fortführung über die Rathenaustraße möglich, somit könnte für den Radverkehr auch die Steigungsstrecke der Bebelstraße in Fahrtrichtung Ost ab der Rathenaustraße über die Rathenaustraße / Berufliches Schulzentrum selbst umfahren werden.

Einbahnstraßenöffnungen für den Radverkehr

- [3] Die Öffnung der Rosenstraße verbessert die Erreichbarkeit des Stadtzentrums. Die Umwegigkeit über Querstraßen bis zur Platanenstraße und Baumgartenstraße entfällt.
- [4] Durch Öffnung der Kastanienstraße ist die Zwickauer Straße ebenso direkt erreichbar, da die Herman-Dindas-Straße keine Einmündung in die Zwickauer Straße besitzt.



Abbildung 50: links: Blick nach West in die Rosenstraße in Höhe Turmstraße, rechts: Blick nach West in die Kastanienstraße in Höhe des Rosenplatzes.

- [5] Die Öffnung der Parkstraße für den Radverkehr ist in Konsequenz für eine einheitliche Verkehrsorganisation zu sehen.



Abbildung 51: links: Blick nach Nord in die Parkstraße in Höhe der Platanenstraße, rechts: Blick nach West von der Parkstraße zur Zwickauer Straße.

- [6] Die Öffnung der Schreiberstraße für den Radverkehr ist in Konsequenz ebenso als einheitliche Verkehrsorganisation zu betrachten. Abzuwägen ist, ob bei Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr die Verkehrssicherheit im Bereich der Kindertagesstätte „Goldene Kindersonne“ vollumfänglich gewährleistet ist. Festzustellen ist, dass der Querschnitt der Fahrbahn für die derzeit schon auftretenden Verkehrssituationen mangelhaft ist, da der östliche Gehweg insbesondere durch Schwerverkehrsfahrzeuge mit genutzt werden muss und somit die Fahrbahn erhebliche Schäden aufweist.

Die Schreiberstraße sollte dabei wie folgt umgebaut werden:

- Anstatt des Gehweges (vgl. Abbildung 52, rechtes Bild) Anlage eines Radfahrstreifens zwischen Kindertagesstätte und Zwickauer Straße.
- In Höhe Kindertagesstätte geringfügige Gehwegverschmälerung (ca. 10-20 cm), sodass Schwerverkehrsfahrzeuge auf der Fahrbahn bleiben können.
- Zwischen Kindertagesstätte und Platanenstraße Verbreiterung des Straßenquerschnittes zu Lasten der Grünflächen (ca. 1 m Streifen), sodass die Fahrbahn und der Gehweg jeweils ca. 0,5 m breiter hergestellt werden können.

[7] Es ergibt sich in Verlängerung dieser Straßenachse in Richtung Norden ein Lückenschluss bis zum Schönbacher Marktsteig, sofern der Fußweg ebenfalls für den Radverkehr geöffnet wird. In diesem Zug sind die Bordsteine an der Zwickauer Straße entsprechend abzusenken



Abbildung 52: links: Blick nach Nordwest in die Schreberstraße von der Platanenstraße zur Zwickauer Straße, rechts: Blick nach Südost in die Schreberstraße von der Zwickauer Straße aus.

- [8] Einbahnstraßenöffnung Sternsiedlung in Höhe Kunstrasensportplatz zwischen Landschänkenweg und Alfred-Fuchs-Weg.
Im Zuge der Querverbindung zwischen Oberreichenbach bzw. auch dem Ausflugsziel Schwarze Katz' sowie den daran anschließenden Radwegrouten und dem Wasserturmgebiet bietet es sich an, in diesem Abschnitt ebenfalls die Einbahnstraße für Radfahrer zu öffnen. Hinsichtlich des zu überwindenden Höhenprofils über den Alfred-Fuchs-Weg – Damaschkestraße – Reinhard-Rödel-Weg ist über eine geöffnete Einbahnstraße in Höhe Kunstrasensportplatz der Wasserturm wesentlich leichter mit dem Fahrrad zu erreichen.

Bisher ist die Radwegroute „Rund um Reichenbach“ wie folgt beschildert (vgl. Abbildung 53).



Abbildung 53: Übersichtsplan der Maßnahmen im Bereich der Sternsiedlung. Hintergrundbild: OpenStreetMap.org.

- [9] Einbahnstraßenöffnung Sternsiedlung in Höhe der Grundstücke 84 bis 88 (bzw. bis 124 → „äußerer Weg“).
Wie in Abbildung 53 dargestellt, liegt es nahe auch den äußeren Weg der Sternsiedlung auf einem kurzen Abschnitt in Höhe der Hausnummern 84 bis 88 für Radfahrer mit freizugeben. Ab diesem Punkt besteht über den östlichen straßenbegleitenden Weg die Möglichkeit in entgegengesetzter Richtung zur Einbahnstraße zu fahren. Alternativ kann auch der gesamte Abschnitt für Radfahrer freigegeben werden (vgl. Abbildung 53, rot gepunkteter Abschnitt).
- [10] Einbahnstraßenöffnung Schönbacher Marktsteig zwischen Erlichtplatz und Erich-Mühsam-Straße.
Der Schönbacher Marktsteig ist zwischen Erlichtplatz und Erich-Mühsam-Straße als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Südwest angeordnet. Durch eine Freigebe für den Radverkehr wird die gesamte Achse ab Höhe Friedhofsvorplatz hinsichtlich des Höhenprofils eine attraktive Alternativroute zur Route über die Zwickauer Straße und dann den jeweiligen Straßen Erlicht, Ziegelweg, Erich-Mühsam-Straße für das gesamte Wohnviertel nördlich der Zwickauer Straße.
Da der Straßenquerschnitt zwischen Ziegelweg und Erich-Mühsam-Straße teils keine Gehwege aufweist und zulässt bzw. auch ein Längsparken nicht möglich ist, empfiehlt sich dort die Anlage eines verkehrsberuhigten Bereiches mit vorherigem grundhaften Ausbau. Dabei ist eine einheitliche Fahrbahnoberfläche zu favorisieren.
- [11] Einbahnstraßenöffnung Otto-Lilienthal-Straße für den Radverkehr in Konsequenz einer einheitliche Verkehrsorganisation im Quartier.

Gehwegfreigabe Erich-Mühsam-Straße zwischen Schönbacher Marktsteig und Otto-Lilienthal-Straße

[12] Um eine durchgängig freie Routenwahl mit dem Rad zu erhalten, ist der westliche Gehweg in der Erich-Mühsam-Straße zwischen Schönbacher Marktsteig und Otto-Lilienthal-Straße für den Radverkehr freizugeben. In der Gegenrichtung wird der Radverkehr mit dem Kfz-Verkehr auf der Straße (Einbahnstraße) mit geführt.



Abbildung 54: Blick nach Süd in Höhe Schönbacher Marktsteig in die Erich-Mühsam-Straße.

Anpassung des Gehweges zwischen Friedhofsvorplatz und Schönbacher Marktsteig

[13] Zwischen dem südwestlichen Ende des Schönbacher Marktsteiges und der Friedhofsausfahrt besteht eine Fußwegverbindung, welche für den Radverkehr nutzbar wäre. Prinzipiell ist dieser Weg mit dem Rad befahrbar, besitzt jedoch bauliches Verbesserungspotenzial:

- Die befestigte Fläche ist relativ schmal (ca. 1,50 m).
- Die unbefestigte Fläche zwischen Schönbacher Marktsteig und den bestehenden Wegen in den Parkanlagen sollte ebenfalls befestigt werden.
- Gegebenenfalls Verringerung der Rampenneigung zwischen Parkplatz und Parkanlagen



Abbildung 55: Blick nach West in die Fußwegverbindung.

Befahrbarkeit des Stadtparks mit dem Rad

[14] An der Nordseite des Stadtparks gibt es zwar eine gut ausgebaute Radwegverbindung, jedoch sollten auch die Wege im Stadtpark selbst für den Radverkehr freigegeben werden. Einerseits ist das Radverkehrsaufkommen voraussichtlich sehr gering andererseits das Fußgängeraufkommen nicht überproportional hoch.

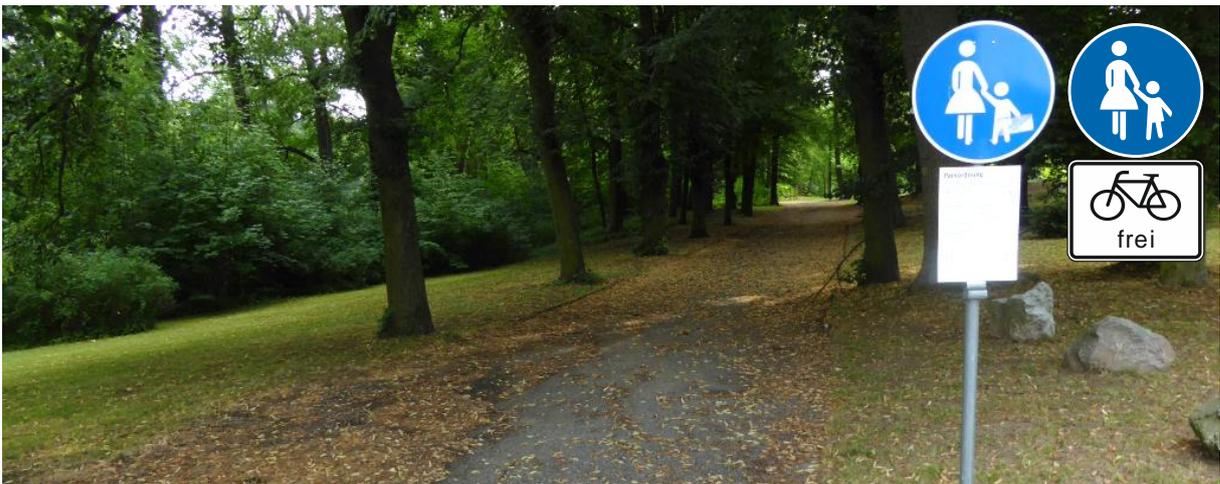


Abbildung 56: Blick von der Agnes-Löscher-Straße (Nähe Cunsdorfer Straße) nach Ost in den Stadtpark.

Agnes-Löscher-Straße

[15] Die Agnes-Löscher-Straße ist vor allem geprägt durch den Hol- und Bringverkehr an den Kindertagesstätten, aber auch als Umfahrung der Zwickauer, Cunsdorfer, Friedens- und Greizer Straße (B 94) insbesondere für Kfz-Routen zwischen Reichenbach und Greiz.

Auf der Nord-Ost-Seite (Friedhof, Stadtpark) der Agnes-Löscher-Straße ist ein breites Grünband vorhanden. Dieses könnte bei einem grundhaften Ausbau der Agnes-Löscher-Straße als 2-Richtungsradweg angelegt werden. Dadurch sind Konflikte zwischen haltenden Pkw, ein-/aussteigenden Personen (vor allem im Bereich der Kindertagesstätten) und dem Radverkehr ausgeschlossen. Am Beginn und Ende des Zweirichtungsradweges hat der Radfahrer dem Fußgängerverkehr Vorrang zu geben, um sich im fließenden Kfz-Verkehr ein- oder auszufädeln.

Als Zwischenlösung kann auch im Zuge der geplanten Wohnbau-Nachverdichtung in Höhe Stadtpark der gesamte Streckenzug mit Tempo 30 ausgewiesen werden.



Abbildung 57: Übersichtsplan der Maßnahmen im Bereich Agnes-Löscher-Straße.
Hintergrundbild: OpenStreetMap.org.



Zwickauer Straße

- [16] Im Abschnitt zwischen den Knotenpunkten Zwickauer Straße / Cunsdorfer Straße (Bahnunterführung) und der Ringstraße bzw. Erich-Mühsam-Straße ist die Anlage von beidseitigen Radschutzstreifen vorgesehen.
Im Bereich der Knotenpunkte mit der Stockmannstraße bzw. Schlachthofstraße und der Agnes-Löscher-Straße ist im Detail zu prüfen, ob die erforderlichen Fahrstreifenbreiten einschließlich Radschutzstreifen im Straßenquerschnitt realisiert werden können, sodass die Mindestmaße eingehalten werden können. Sofern dies partiell nicht möglich ist, ist eine abschnittsweise Gehwegfreigabe anzustreben.
- [17] Im Abschnitt zwischen Schlachthofstraße und Cunsdorfer Straße in Fahrtrichtung West ist eine Gehwegfreigabe zu favorisieren, sodass eine Weiterfahrt auf dem Gehweg in die Cunsdorfer Straße bzw. Friedensstraße möglich ist.
- [18] Im Abschnitt zwischen Ringstraße und dem Beginn des Gewerbegebietes Reichenbach-Ost in Fahrtrichtung Zwickau ist eine Gehwegfreigabe zu favorisieren. Damit wird ein Lückenschluss zum bestehenden Gehweg am Gewerbegebiet realisiert, welcher für den Radverkehr schon freigegeben ist.
- [19] Im Abschnitt zwischen Einmündung Schönbacher Weg und der Erich-Mühsam-Straße in Fahrtrichtung West ist ebenso eine Gehwegfreigabe zu favorisieren. Jedoch sind in Teilbereichen keine oder nur unzureichende Gehwege vorhanden. Mit dieser Maßnahme werden insbesondere die Wegeverbindungen zwischen Windmühlenweg (sowie dem Ortsteil Brunn) und Reichenbach für den Radverkehr verbessert.

Zusammenfassung der Maßnahmen Wasserturmgebiet

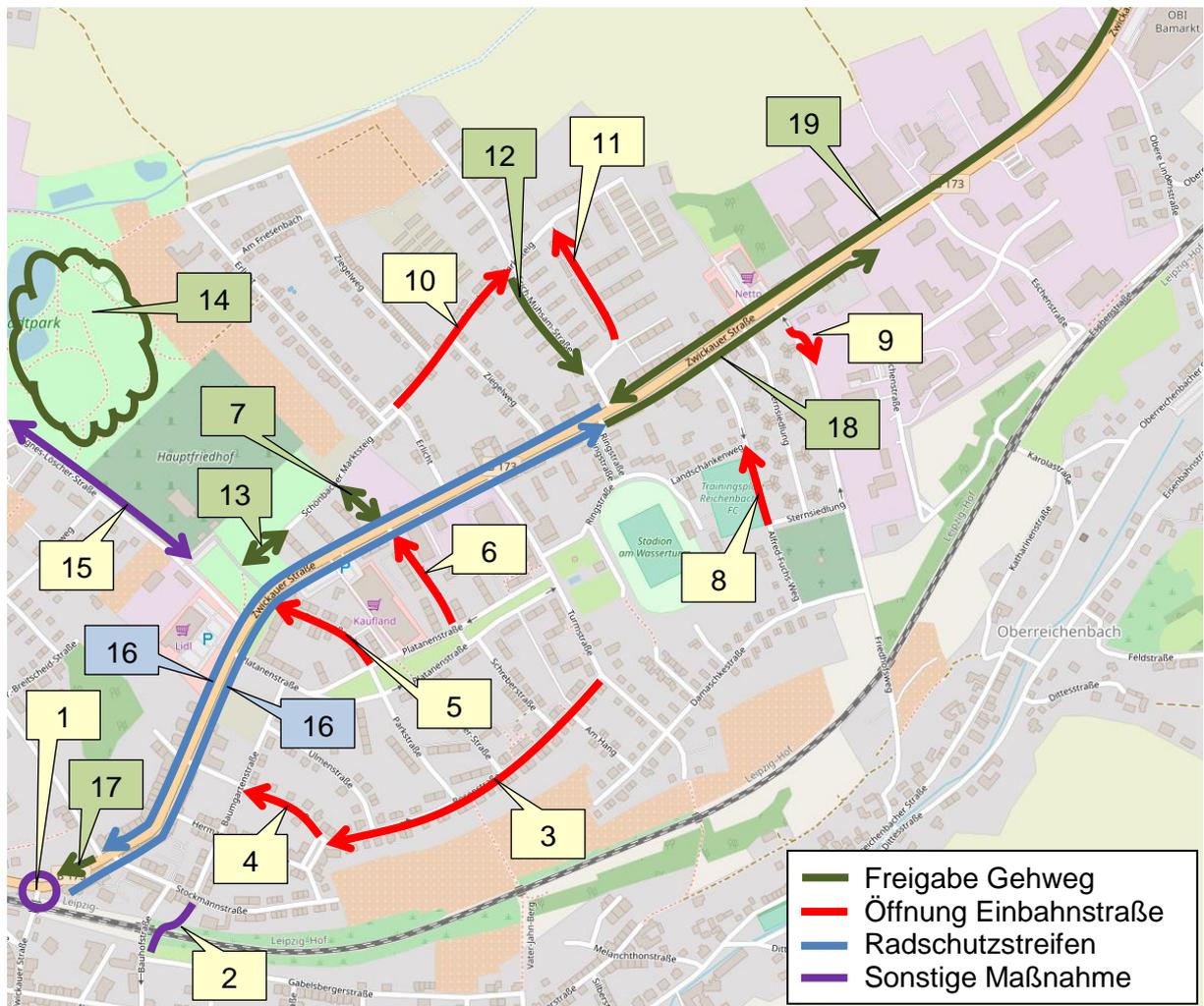


Abbildung 58: Zusammenfassung der Maßnahmen Wasserturmgebiet.

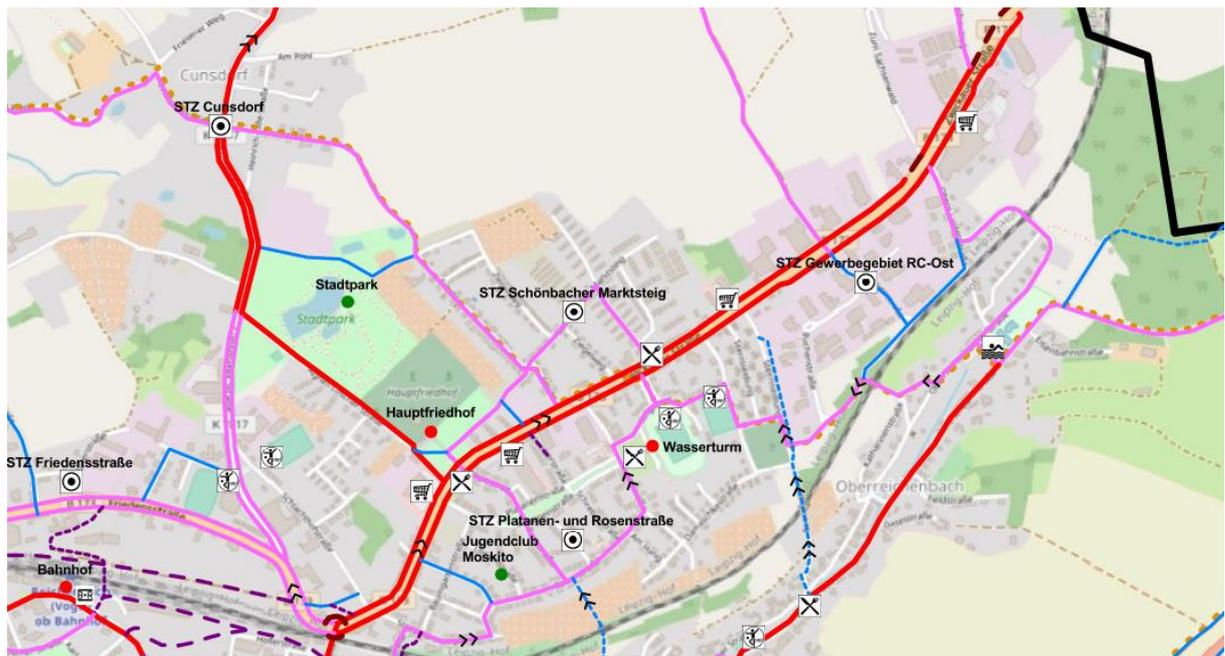


Abbildung 59: Ausschnitt aus der Übersichtskarte zum Radverkehrskonzept.

Tabelle 10: Maßnahmen Wasserturmgebiet

Nr.	Beschreibung, Begründung
1	Knotenpunktausbau, sodass alle Fahrbeziehungen möglich sind
2	Neue Bahnunterführung nur für Fußgänger und Radfahrer
3	Öffnung der Einbahnstraße Rosenstraße für Radfahrer zwischen Turmstraße und Rosenplatz
4	Öffnung der Einbahnstraße Kastanienstraße für Radfahrer zwischen Rosenplatz und Baumgartenstraße
5	Öffnung der Einbahnstraße Parkstraße für Radfahrer zwischen Platanenstraße und Zwickauer Straße
6	Öffnung der Einbahnstraße Schreiberstraße für Radfahrer zwischen Platanenstraße und Zwickauer Straße mit entsprechenden Anpassungen im Querschnittprofil
7	Freigabe des Weges in Verlängerung der Schreiberstraße zwischen Zwickauer Straße und Schönbacher Marktsteig für Radfahrer, einschließlich Bordabsenkung an der Zwickauer Straße.
8	Öffnung der Einbahnstraße Sternsiedlung in Höhe Kunstrasenplatz für Radverkehr
9	Öffnung der Einbahnstraße Sternsiedlung in Höhe der Grundstücke 84 bis 88 „äußerer Weg“ für Radverkehr
10	Öffnung der Einbahnstraße Schönbacher Marktsteig für Radfahrer zwischen Erlicht und Erich-Mühsam-Straße für Radverkehr
11	Öffnung der Einbahnstraße Otto-Lilienthal-Straße für Radverkehr
12	Freigabe des Gehweges auf der Erich-Mühsam-Straße in Richtung Zwickauer Straße für Radfahrer
13	Verbreiterung des Gehwegs zwischen Schönbacher Marktsteig und Parkanlagen vor dem Friedhof, Freigabe des Weges für Radfahrer
14	Freigabe der Gehwege durch den Stadtpark für Radfahrer
15	Anlage eines 2-Richtungsradweges auf der Nordostseite der Agnes-Löscher-Straße (derzeit als Grünstreifen vorhanden, Baumanpflanzungen bisher immer gescheitert)
16	Beidseitige Radschutzstreifen zwischen Bahnunterführung Zwickauer Straße und Ringstraße bzw. Erich-Mühsam-Straße auf der Zwickauer Straße
17	Freigabe des Gehweges zwischen Schlachthofstraße und Cunsdorfer Straße in der Zwickauer Straße in Fahrtrichtung West
18	Freigabe der Gehwege im Abschnitt zwischen Ringstraße und dem Beginn des Gewerbegebietes Reichenbach-Ost in Fahrtrichtung Zwickau
19	Freigabe der Gehwege auf der Zwickauer Straße Fahrtrichtung Reichenbach zwischen Schönbacher Weg und Erich Mühsam-Straße, teils Neubau erforderlich
Allgemein	Markierung, Beschilderung erforderlich, Wegweisende Beschilderung für Radverkehr

5 Anbindungen an das regionale Radroutennetz – Straßen- und Wegeverbindungen außerhalb des Stadtgebietes zu Ortsteilen und Nachbarorten

5.1 Ortsteil Schneidenbach

Bestand

Schneidenbach liegt abseits der Siedlungszentrums von Reichenbach. Unweit des Ortszentrums von Schneidenbach verläuft der Göltzschtalradweg. Er stellt derzeit die einzige qualitativ hochwertige Radwegverbindung für Schneidenbach dar.

Defizite

Der Ortsteil Schneidenbach liegt zwischen dem Göltzschtal und dem Gewerbegebiet Kaltes Feld / Am Windrad. Entsprechend ergeben sich damit Höhenunterschiede, die hinsichtlich der Radverkehrsführung nicht unerheblich sind. Eine Radweg-Anbindung zwischen Reichenbach und Schneidenbach ist derzeit nur über den Göltzschtalradweg – Mylau – Reichenbach gegeben. Andere Routen weisen erhebliche Höhenunterschiede mit enormen Steigungs- und Gefällestrecken bzw. hohe Verkehrsbelastungen auf (z. B. Mühlwand – Schwarze Tafel – K 7811, Kaltes Feld / Am Windrad – Reichenbach).

Maßnahmen

Mittel bis langfristig ist eine Anbindung an das Radwegnetz zwischen Kaltes Feld / Am Windrad und Reichenbach möglich (vgl. Kapitel 5.6). Hierfür wird ein Geh- und Radweg auf der Westseite der K 7810 zwischen Schneidenbach und Gewerbegebiet Kaltes Feld / Am Windrad vorgeschlagen. Auf diesem Abschnitt ist einerseits ein relativ hohes Schwerverkehrsaufkommen durch die Glitznier Entsorgung GmbH und andererseits sind relativ hohe Kfz-Fahrgeschwindigkeiten mit entsprechender Steigung bzw. Gefälle vorzufinden.

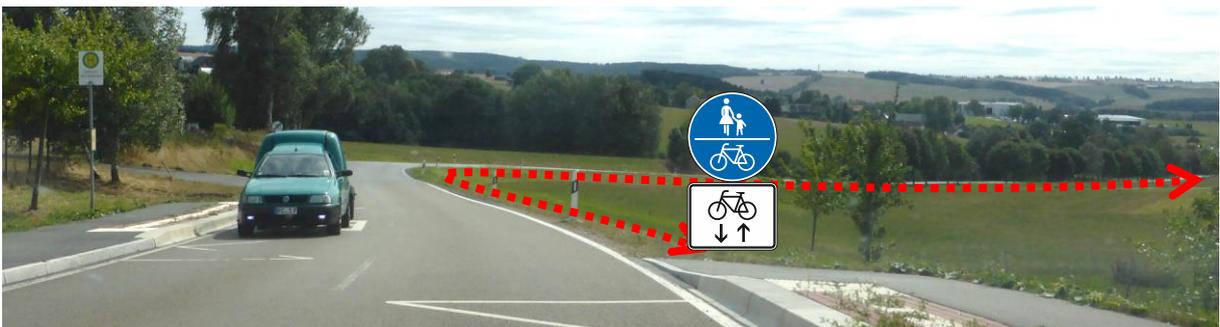


Abbildung 60: Blick nach Süd auf die K 7810 Richtung Schneidenbach in Höhe Gewerbegebiet Kaltes Feld / Am Windrad.

Innerhalb des Ortsbereiches ist die Führung des Radverkehrs, wie im Bestand, auf der Hauptstraße vorgesehen. Zwischen der Einmündung der K 7810 in die S 295 und der Zufahrt zum Göltzschtalradweg besteht somit nahezu ein Lückenschluss im Radwegnetz.

Eine weitere Anbindung nach Schönbrunn ist mit der Stadt Lengenfeld abzustimmen.



5.2 Göltzschtalradweg

Langfristig ist eine Weiterführung des Göltzschtalradweges bis nach Greiz mit Anbindung an den Elsterradweg – möglichst abseits der S 295 – anzustreben (vgl. weitere Literaturquellen im Kapitel 2.3).

5.3 Ortsteil Friesen

Der Ortsteil Friesen ist einerseits durch den Friesener Weg nach Obermylau als auch über das Nebenstraßennetz Friesen – Cunsdorf an Reichenbach angebunden. Ein Abschnitt führt dabei an den Friesener Teichen entlang.

Weiterhin besteht ab der Zufahrt zur Rudolf-Hallmeyer-Siedlung über die ehemalige Trasse der B 94 eine Wegeverbindung, die sehr gut vom Radverkehr genutzt werden kann.

In Verlängerung der Waltersdorfer Straße existiert ein Feld- und Waldweg bis zur Oberen Waltersdorfer Straße nach Waltersdorf und Reinsdorf (Stadtgebiet Greiz).

Weitere Maßnahmen sind derzeit nicht vorgesehen.

5.4 Stadtteil Cunsdorf

Der Stadtteil Cunsdorf ist von Reichenbach aus über zwei Routen angebunden.

- Erlicht – Stadtpark / Friesenbach
- Erlicht – Kantstraße

Wenn die Kneippstraße ausgebaut wird, wäre es empfehlenswert ab dem Knotenpunkt Kneippstraße / Heinrich-Zille-Straße auf der Kneippstraße in Richtung Brunn die gesamte Steigungsstrecke mit einem Radschutzstreifen zu markieren. Die Gegenrichtung braucht einerseits aufgrund der verbleibenden Fahrbahnbreite als auch durch die für Radfahrer angenehm zu fahrende Gefällestrecke diese Zusatzfahrbahnmarkierung nicht.

Mittel- bis langfristig ist ein kombinierter Geh- und Radweg zwischen Brunn und Cunsdorf vorzusehen.

Zwischen dem Knotenpunkt Cunsdorfer Straße / Friedensstraße und Kneippstraße / Heinrich-Zille-Straße sind beidseitig Radschutzstreifen, sofern die Fahrbahnbreiten es erlauben, auch Radfahrstreifen vorzusehen.

Weiterhin ist in der Cunsdorfer Straße eine Bordabsenkung vorzunehmen.

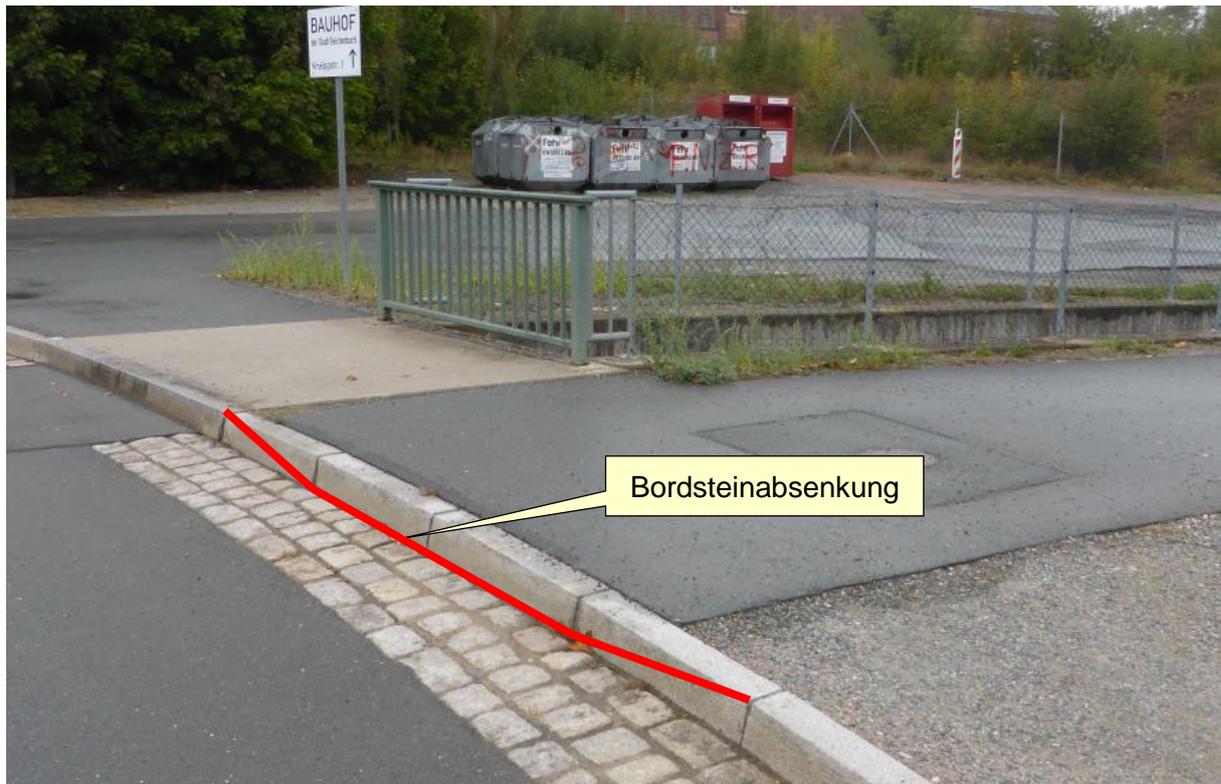


Abbildung 61: fehlende Bordsteinabsenkung Einmündung des Weges entlang des Friesenbaches zwischen Stadtpark (Erlicht) und Cunsdorfer Straße.

5.5 Ortsteil Brunn

Als Gegenstück zur Steigungsstrecke Cunsdorf – Brunn würde sich kurzfristig im Ortsteil Brunn die Steigungsstrecke Brunn – Cunsdorf anbieten einen Radschutzstreifen anzulegen. Mittel- bis langfristig ist ein kombinierter Geh- und Radweg zwischen Brunn und Cunsdorf vorzusehen.

Weiterhin ist Brunn über den Windmühlenweg mit dem Wasserturmgebiet für den Radverkehr gut angebunden.

Über die K 7817 (Reuther Straße) und weiterführend über die K 7803 sowie die K 511 (Landkreis Greiz) existiert eine Verbindung bis zum Naherholungsgebiet Werdauer Wald. Mittelfristig sollte daher ein straßenbegleitender Geh- und Radweg an der K 7817 zwischen Brunn und Reuth favorisiert werden. Dieser stellt gleichzeitig eine Radwegverbindung in Richtung Pleißetal mit den dort verlaufenden Radwegerouten dar und ergibt damit einen Lückenschluss bedeutender Radwegerouten in der Region.

5.6 Gewerbegebiet Kaltes Feld / Am Windrad

Bestand

Aufgrund der Lage des Gewerbegebietes Kaltes Feld / Am Windrad auf dem Kammrücken zwischen den Raumbachtal und dem Göltzschtal sind beispielsweise zwischen der Altstadt von Reichenbach (Park der Generationen) und dem Gewerbegebiet Höhenunterschiede von bis zu 100 m vorhanden. Das Gewerbegebiet ist hauptsächlich durch die B 94 für den Kfz-



Verkehr erschlossen. Von Heinsdorfergrund aus ist das Gewerbegebiet von der S 282 über die K 7823 (Waldstraße – Alte Schönbrunner Straße – Kaltes Feld / Am Windrad) bzw. über die Feldstraße angebunden. Weiterhin bindet die Kreisstraße 7810 (Mylau – Rotschau – Am Windrad – Schneidenbach – S 295/Göltzschtal) das Gewerbegebiet von Westen und Süden zusätzlich an.

Defizite

Alle bestehenden Anbindungen weisen erhebliche Höhenunterschiede auf. Die B 94 mit den geringsten Steigungen und der kürzesten Wegeverbindung besitzt jedoch keinen Fuß- oder Radweg. Sowohl die Kreisstraßen als auch die Feldstraße besitzen ebenso keine Fuß- oder Radwege.

Das Radfahren ist zwar auf der B 94 zugelassen, jedoch aufgrund der anzutreffenden Kfz-Geschwindigkeiten und der Verkehrsbelastung nicht empfehlenswert.

Findung von Korridoren zur Führung des Radverkehrs / Maßnahmen

Eine parallele Führung eines neu anzulegenden einseitiger Fuß- und Radweges an der B 94 ist wegen der Knotenpunktanlage B 94 / S 289 sowie im Bereich des Hangeinschnittes mit extrem hohen Kosten verbunden und damit als ungünstig einzustufen. Es wird daher eine Führung abseits der B 94 erforderlich.

In Abbildung 62 sind mögliche Teilabschnitte dargestellt, die in Verbindung mögliche Radrouten ergeben, z. B. 12 – 11 – 10 – 9 – 8.

Eine Führung des Radverkehrs über die K 7810 (insbesondere Abschnitt 5), wird aufgrund des hohen Anteils an landwirtschaftlichen Verkehr, der gefahrenen Geschwindigkeiten der Kfz, des schmalen und unbeleuchteten Straßenquerschnittes nicht empfohlen. Ansonsten wäre ein durchgehender Anbau eines Geh- und Radweges an die Nordseite der K 7810 zwischen Siedlungsgrenze Rotschau bis zum Gewerbegebiet Am Windrad erforderlich (Abschnitt 16).

Unter Abwägung der topografischen Gegebenheiten kristallisieren sich folgende Maßnahmen als mittel- bis langfristig geeignet heraus:

- Abschnittsfolge 12 (ggf. 13) – 11 – 10 – 9 – 8 in Verbindung mit einer Verbesserung der Quermöglichkeiten der B 94 in Höhe Sorggasse und
- Abschnitt 16 straßenbegleitender Geh- und Radweg zwischen Rotschau und Gewerbegebiet Kaltes Feld / Am Windrad

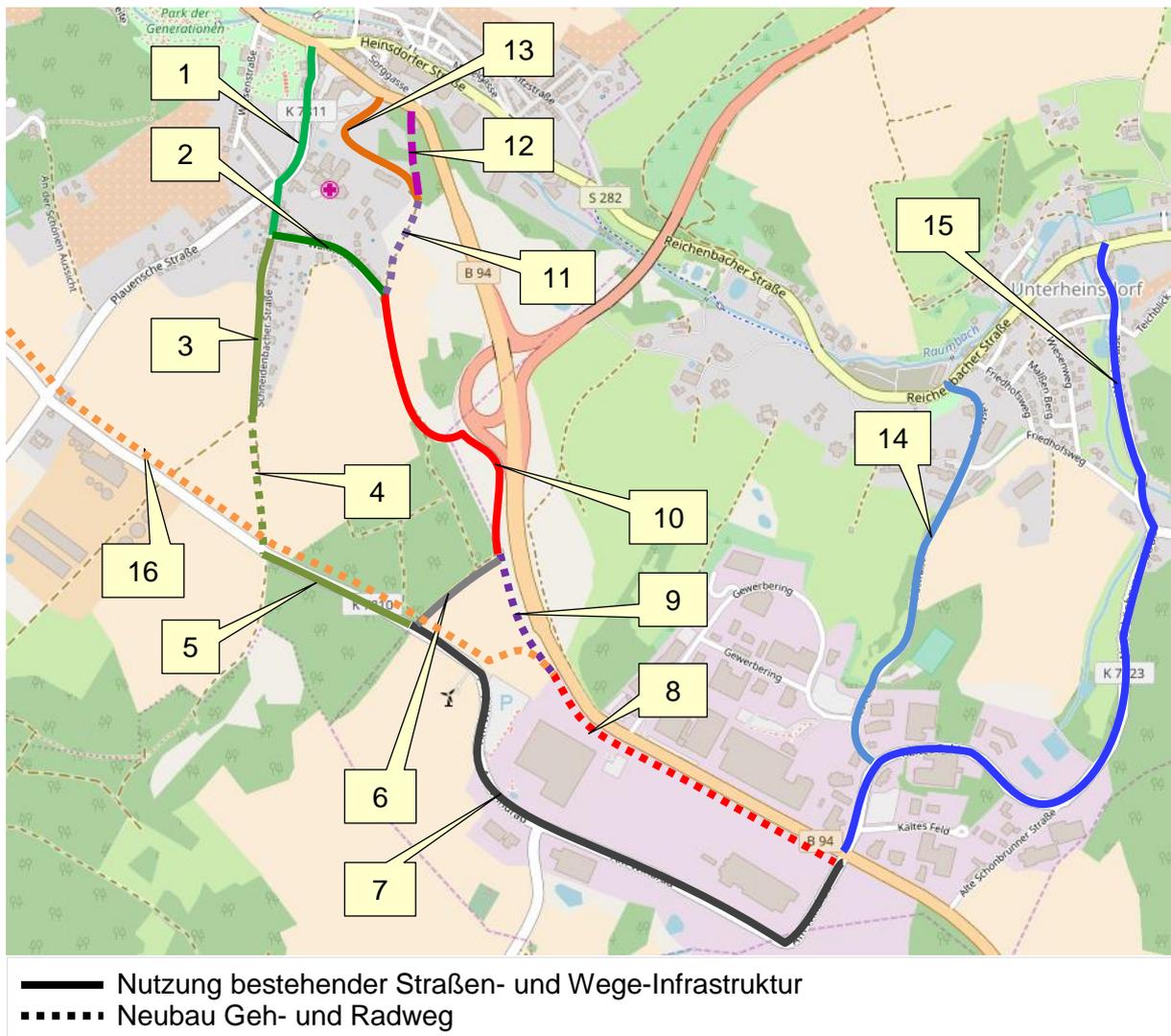


Abbildung 62: Übersichtsplan möglicher Teilabschnitte zur Führung des Radverkehrs Altstadt – Gewerbegebiet Kaltes Feld / Am Windrad. Hintergrundbild: OpenStreetMap.org.

Tabelle 11: Beschreibung der Teilabschnitte

1 Plauensche Straße	Sehr starkes Gefälle / Steigung, abschnittsweise kein Gehweg vorhanden, sehr beengter Straßenquerschnitt.
2 Waldstraße	Westliches Teilstück des Abschnittes starkes Gefälle / Steigung, ansonsten für Radverkehr gut geeignet
3 Schneiden- bacher Str.	Sehr starkes Gefälle / Steigung, größtenteils geschotterter Weg
4	Trampelpfad, für Radverkehr angemessener Ausbau erforderlich
5 K 7810	Relativ schmale Straße, hoher Anteil Schwerlastverkehr (landwirtschaftliche Fahrzeuge), unbeleuchtet, relativ hohe Kfz-Fahrgeschwindigkeiten
6	Gefälle / Steigung vorhanden, unbefestigte Oberfläche → Feldweg
7 K 7810	Teils starkes Gefälle / Steigung vorhanden, relativ schmale Straße, hoher Anteil Schwerlastverkehr (landwirtschaftliche Fahrzeuge und Lastzüge durch Gewerbe), unbeleuchtet, relativ hohe Kfz-Fahrgeschwindigkeiten
8	Geh- und Radwegneubau parallel zur B 94 erforderlich
9	Geh- und Radwegneubau erforderlich, Gefälle / Steigung vorhanden, Grunderwerb von Ackerfläche notwendig, da eine Führung an der Hangkante zur B 94 zu gefährlich bzw. dort entsprechende Oberflächenwasser-Auffanggräben verlaufen.
10	Überwiegend befestigte Oberfläche, Gefälle / Steigung vorhanden, ansonsten für Radverkehr gut geeignet
11	Starkes Gefälle / Steigung vorhanden, Geh- und Radwegneubau erforderlich
12	Starkes Gefälle / Steigung vorhanden, Ausbau erforderlich
13	Starkes Gefälle / Steigung vorhanden, Verkehr durch Rettungsfahrzeuge, befestigte Oberfläche vorhanden, Radweg-Führung über Kursana Domizil Gelände erforderlich
14 Feldstraße	Starkes Gefälle / Steigung vorhanden, landwirtschaftlicher Fahrzeuge, Umwegigkeit über Heinsdorfergrund
15 Waldstraße / Alte Schön- brunner Str.	Starkes Gefälle / Steigung vorhanden, ansonsten für Radverkehr gut geeignet, Umwegigkeit über Heinsdorfergrund
16 Sied- Rotschau – Kaltes Feld / Am Windrad	Geh- und Radwegneubau parallel zur K 7810 auf der Nordseite ab Siedlungsbebauung Rotschau bis Gewerbegebiet Kaltes Feld / Am Windrad erforderlich, gewisse Umwegigkeit über Rotschau für Radverkehr für die Beziehung Altstadt – Kaltes Feld / Am Windrad

5.7 Neumark

Mittel- bis langfristig ist ein Geh- und Radweg zwischen Einmündung Schönbacher Weg und Alte Reichenbacher Straße (K 7803) mit neuem Brückenbauwerk über die Bahntrasse zu favorisieren.

Ein weiterer Vorteil in dieser Maßnahme besteht darin, dass der straßenbegleitende Feldweg zwischen Schwarzer Katz' und B 173 auch nach Reichenbach (Wasserturmgebiet) selbst wieder angebunden ist. Im Bestand ist die Route Schwarze Katz' – Wasserturmgebiet nur über die Route durch Oberreichenbach möglich, was jedoch mit entsprechenden Steigungs- und Gefällstrecken für den Radverkehr verbunden ist.

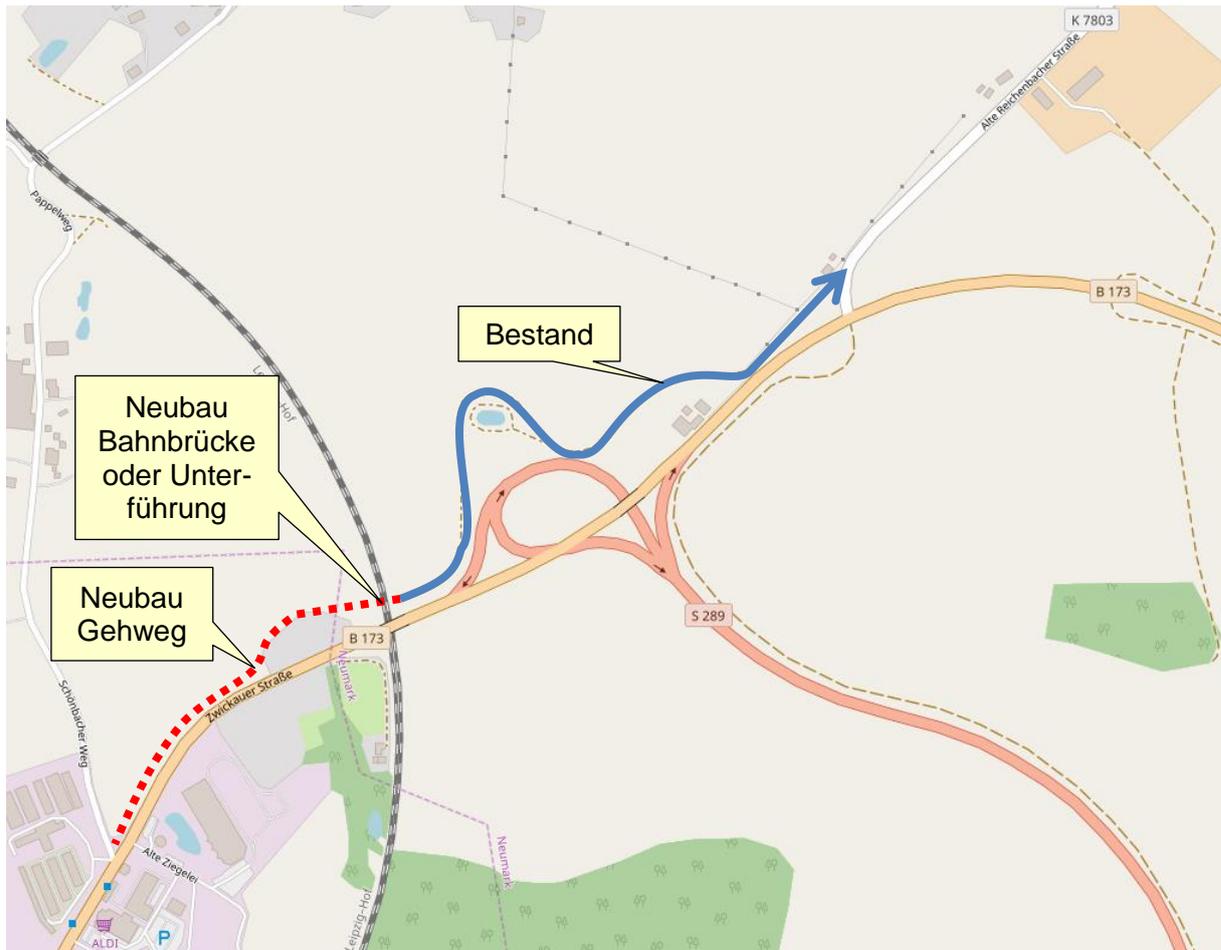


Abbildung 63: Übersichtsplan der Maßnahme Anbindung Neumark.
Hintergrundbild: OpenStreetMap.org

5.8 Rund um (Reichenbach)

Seit einigen Jahren existierte ein Radweg um Reichenbach (ohne Stadtteil Mylau). Er wies jedoch Lücken auf mit zum Teil auch ungünstiger Wegeführung. Diese Radwegroute wurde im Rahmen der Konzeption überarbeitet und erreicht eine Routenlänge von rund 25 km.

Im Bereich Gewerbegebiet Kaltes Feld / Am Windrad bzw. Schneidenbach bestehen jedoch noch Wegelücken. Diese sind im Zuge einer Fortschreibung der Konzeption planerisch zu vertiefen. Vorerst soll hier gedanklich von einem Planungskorridor in der Lücke ausgegangen werden.

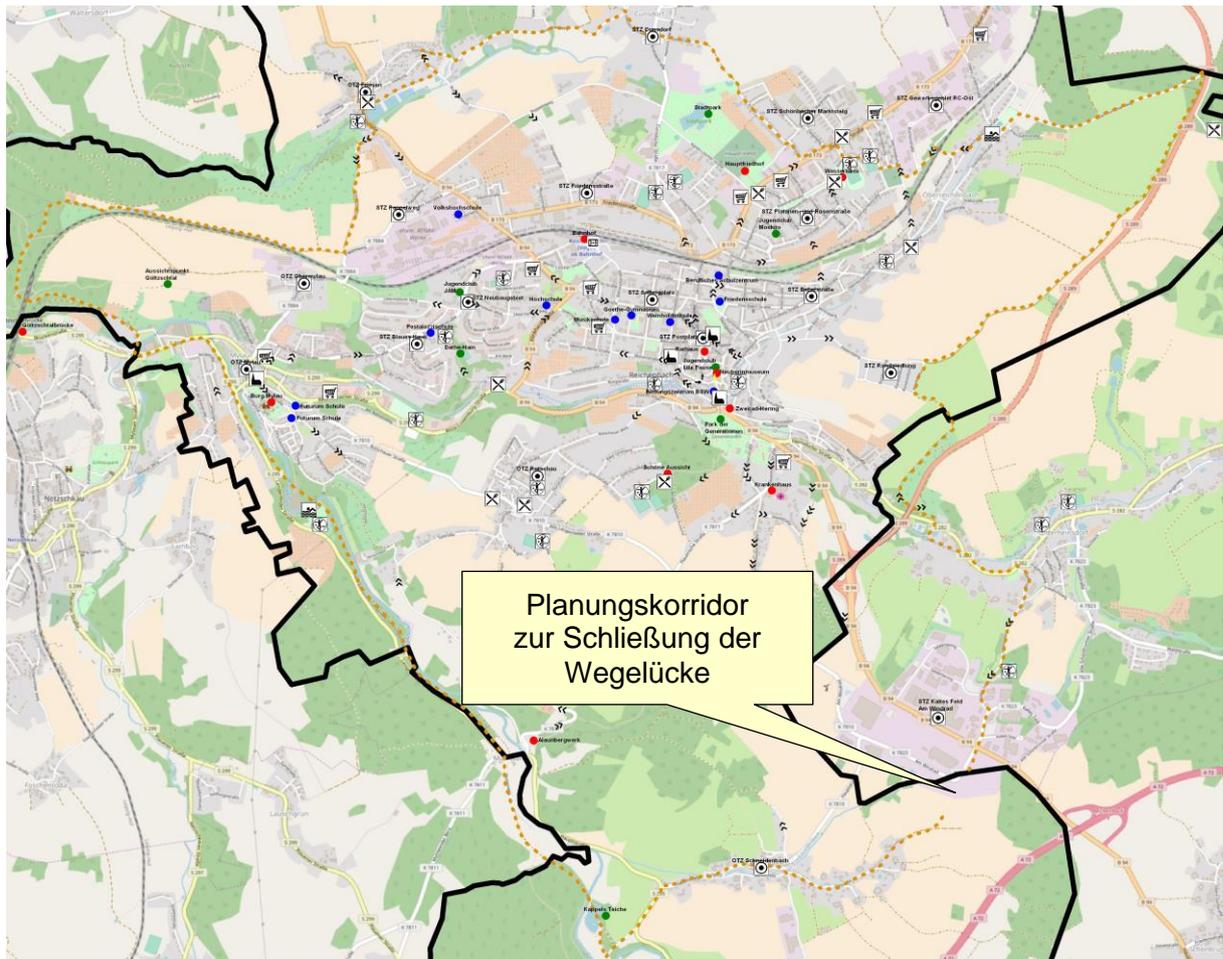


Abbildung 64: „Rund um“ Radweg (gelb gepunktet).

5.9 Tabellarische Zusammenfassung der Maßnahmen außerhalb des unmittelbaren Stadtbereiches von Reichenbach

Tabelle 12: Maßnahmen außerhalb des Stadtbereiches Reichenbach

Bereich	Beschreibung, Begründung
Schneidenbach	Neubau Geh- und Radweg zwischen Gewerbegebiet Kaltes Feld / Am Windrad und Ortsgrenze Schneidenbach an der K 7810
Göltzschtalradweg	Trassenfindung zur Weiterführung des Göltzschtalradweges zwischen Göltzschtalbrücke und Greiz
Friesen	Maßnahmen stehen im engen Zusammenhang mit den Maßnahmen entlang der Greizer Straße bzw. Friedensstraße
Cunsdorf	Radschutzstreifen zwischen Cunsdorf und Brunn (im Steigungsbereich), Mittel- bis langfristig ist ein kombinierter Geh- und Radweg zwischen Brunn und Cunsdorf vorzusehen Radschutzstreifen bzw. Radfahrstreifen zwischen Friedensstraße und Cunsdorf beidseitig auf der Cunsdorfer Straße Bordsteinabsenkung Cunsdorfer Straße Einmündung der Wegeverbindung zum/vom Erlicht kommend in Höhe Friesenbach
Brunn	Radschutzstreifen zwischen Brunn und Cunsdorf (im Steigungsbereich), Mittel- bis langfristig ist ein kombinierter Geh- und Radweg zwischen Brunn und Cunsdorf vorzusehen Anlage eines straßenbegleitender Geh- und Radweg an der K 7817 zwischen Brunn und Reuth
Gewerbegebiet Kaltes Feld / Am Windrad	Aus- und Neubau Radweg zwischen B 94 und Waldstraße einschließlich Verbesserung der Querungsmöglichkeit der B 94 in Höhe Sorggasse Neubau Geh- und Radweg in Höhe Windrad bis Knotenpunkt B 94 / K 7823 Neubau Geh- und Radweg in Höhe Thermofin an der K 7810 Neubau Geh- und Radweg zwischen Ortsgrenze Rotschau und Gewerbegebiet Kaltes Feld / Am Windrad an der K 7810
Neumark	Neubau Geh- und Radweg zwischen Einmündung Schönbacher Weg und Alte Reichenbacher Straße (K 7803) mit neuem Brückenbauwerk über die Bahntrasse
Rund um (Reichenbach)	Der bisher nahezu unbekannte, teils auch unvollständige Radweg um Reichenbach „Rund um“ wurde überarbeitet und ist entsprechend neu auszuschildern und zu ergänzen.
Allgemein	Markierung, Beschilderung erforderlich, Wegweisende Beschilderung für Radverkehr

6 Radwegenetz Reichenbach

Ableitend aus den Kapiteln 4 und 5 wurde mit Beachtung der angedachten Maßnahmen ein Radwegenetz entwickelt (siehe Anlage 3). Dieses wurde in zwei Klassen eingeteilt:

- Hauptnetz
Damit sind insbesondere direkte Verbindungen zwischen dem Stadtzentrum von Reichenbach und den jeweiligen Orts- bzw. Stadtteilen möglich.
- Nebennetz
Es ergibt maßgebend Verbindungen zwischen den benachbarten Orts- bzw. Stadtteilen. Weiterhin beinhaltet es auch Alternativrouten, z. B. Raumbachtalradweg durch den Park der Generationen als Alternative zum Hauptnetz über Burgstraße – Altstadtplatz – Neustädtel – Blumengasse.

In der Übersichtskarte sind weiterhin „Sonstige Radrouten“ als Wegeverbindungen eingetragen, die für den Radverkehr attraktive Wegeverbindungen darstellen bzw. von Radfahrern angenehm zu fahren sind (z. B. keine / geringe Kfz-Belastung, Direktverbindung mit geringer Umwegigkeit), jedoch keine Wege des Haupt- oder Nebennetzes des Radverkehrskonzeptes sind.

Die „Sonstigen Radrouten“ haben im Allgemeinen folgende Eigenschaften:

- Attraktive Wegeverbindung für touristische Radtouren
- Ausbaugrad häufig nur mit ungebundener Fahrbahnoberfläche
- Keine / sehr geringe Kfz-Belastung
- Anbindungsfunktion an höherrangiges Radwegenetz

Die bedingt geeigneten Radwege haben weiterhin teilweise Eigenschaften, die dem Radverkehr tendenziell entgegenwirken:

- Steigung / Gefälle zu hoch (deutlich größer 10 %)
- Ausbauzustand eher gering (Feld-/Waldweg bzw. Pfad)

Grundsätzlich wurden bei der Entwicklung des Radwegenetzes folgende Kriterien mit berücksichtigt:

- Verkehrsbelastungen (subjektive Wahrnehmung)
- Steigung / Gefälle
- Befahrbarkeit
 - Fahrbahnoberfläche
 - Abstände zu Laternenmasten, Verkehrszeichenmasten oder sonstigen Einbauten (Strom- und Medienverteilerschränke)
- Straßenquerschnitte

Weiterhin wird davon ausgegangen, dass sich Radfahrer innerhalb von Wohngebieten bzw. Tempo-20/30-Zonen frei entscheiden, welchen Straßen und Wege sie jeweils als ihre Wunschroute kombinieren.

7 Kostenschätzung

Aufgrund der sehr unterschiedlichen Realisierungszeiten einzelner Maßnahmen zur Umsetzung des gesamten vorgeschlagenen Radverkehrskonzeptes ist eine Gesamtkostenschätzung nahezu nicht möglich. Weiterhin müssten insbesondere für Baumaßnahmen (Neubau von Radwegen) entsprechende Grundlagendaten mit einbezogen werden, wie z. B. Grundstücksverhältnisse, Baugrund / Bodenverhältnisse, naturschutzfachliche Kriterien, um eine Kostenschätzung realistischer zu erstellen.

Es werden daher näherungsweise Einheitspreise genannt, die in nachfolgender Tabelle aufgelistet sind, wobei bei einer Realisierung deutlich abweichende Kosten entstehen können:

Maßnahme	Einheit	Kosten [€]
Zusatzverkehrszeichen an bestehenden Mast	Stück	50
Verkehrszeichen mit neuem Mast inkl. Fundament	Stück	250
Markierung: Strich bzw. Strich / Lücke	10 m	50
Markierung: Piktogramm	Stück	50
Markierung: Fläche	m ²	100
Bordabsenkung	Stück	2000
unbefestigte Oberfläche	m ²	50
befestigte Oberfläche, nur für Geh- und Radweg	m ²	80
befestigte Oberfläche, auch für Pkw geeignet	m ²	150
Insel / Fahrbahnteiler als Querungshilfe	m ²	250
Brückenbauwerk	m ²	5000

Tabelle 13: Kostentabelle für Maßnahmen (Einheitspreise).

Würde beispielsweise die Zwickauer Straße mit einem Radschutzstreifen zwischen Bahnunterführung Cunsdorfer Straße und Beginn Gewerbegebiet RC-Ost versehen werden, so ergibt sich folgendes Rechenbeispiel:

Länge: 1.580 m, beidseitig: 3.160 m

Piktogramme: pauschal 20 Stück

Kosten: $3.160 \text{ m} \times 50 \text{ €} / 10 \text{ m} + 20 \times 100 \text{ €} = 17.800 \text{ €}$



8 Besonderheiten und Anforderungen an Pedelec bzw. E-Bikes

Um die Besonderheiten und einzelnen Definitionen der Elektrofahrräder darzulegen, wird an dieser Stelle auf die Angaben des ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.) verwiesen. Diese Erklärungen und Definitionen geben einen sehr guten Einblick in die Thematik.

Quelle: <https://www.adfc.de/artikel/elektrofahrraeder/> Internetauftritt ADFC, 30.08.2019

Fahrräder mit elektrischem Zusatzantrieb sprechen zunehmend jüngere und technikbegeisterte Menschen sowie Pendler und Familien an. Pedelecs und E-Bikes sind mittlerweile millionenfach in Deutschland verkauft worden, Tendenz weiter steigend.

Mit Elektrorädern lassen sich Leistungseinbußen oder -unterschiede ausgleichen und auch längere Strecken zurücklegen. So sind Elektrofahrräder in Gebieten attraktiv, die nicht ausreichend an Bus und Bahn angeschlossen sind und in denen der Weg für die tägliche Nutzung eines Fahrrads zu weit erscheint.

Elektrofahrräder können ein Pkw-Ersatz sein und sind für Berufspendler und Firmen eine Alternative. In den Niederlanden nutzen bereits Polizei und Sanitätsdienste Pedelecs als Dienstfahrzeuge. Das spart laufende Kosten und vermindert Lärmemissionen. Feinstaubbelastungen in der Stadt lassen sich ebenfalls verringern.

Gutachterliche Anmerkung

Voraussetzung dafür sind jedoch geeignete Wegeverbindungen.

Pedelec

Das Pedelec (Pedal Electric Cycle) unterstützt den Fahrer mit einem Elektromotor bis maximal 250 Watt, während des Tretens und nur bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h. Wer schneller fahren will, ist auf die eigene Körperleistung angewiesen, die bei einem durchschnittlichen Radfahrer etwa 100 Watt beträgt. Der Unterstützungsgrad kann in mehreren Stufen eingestellt werden und ist abhängig von der Pedalkraft oder der Trittfrequenz des Fahrers.

Die Definition eines Pedelecs ergibt sich aus Paragraf 1 Absatz 3 des Straßenverkehrsgesetzes. Es ist dem Fahrrad rechtlich gleichgestellt. Weder ein Versicherungskennzeichen noch eine Zulassung oder ein Führerschein sind notwendig. Für sie besteht ebenso keine Helmpflicht oder Altersbeschränkung. Dies gilt auch für Pedelecs mit Anfahrhilfe bis 6 km/h.

Leider ist der Begriff Pedelec nicht sehr eingängig und eindeutig, Verbraucher können sich darunter wenig vorstellen. Deshalb wird häufig der Begriff E-Bike verwendet, was eigentlich eine andere Fahrzeugklasse ist. Gemeint ist jedoch meistens das normale Pedelec, das über 90 Prozent des Marktes ausmacht.



Schnelle Pedelecs / S-Pedelecs

Die schnellen Pedelecs, auch S-Pedelecs genannt, gehören nicht mehr zu den Fahrrädern, sondern zu den Kleinkrafträdern. Die Räder funktionieren zwar wie ein Pedelec, aber die Motorunterstützung wird erst bei einer Geschwindigkeit von 45 km/h abgeschaltet. Derzeit liegt die maximal erlaubte Nenn-Dauerleistung der Motoren bei 4000 Watt, aber die Kraft des Fahrers darf höchstens vervierfacht werden.

Rechtliche Besonderheiten bei S-Pedelecs

Für die schnelle Klasse sind einige gesetzliche Besonderheiten zu beachten: Für sie ist eine Betriebserlaubnis beziehungsweise eine Einzelzulassung des Herstellers vom Kraftfahrtbundesamt (KBA) notwendig. Das schnelle Elektrofahrrad braucht ein Versicherungskennzeichen (Kostenpunkt etwa 70 Euro pro Jahr).

Das Bundesverkehrsministerium (BMVI) sieht als bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit die an, die beim Mitreten erreicht wird, also bis zu 45 km/h. Daraus folgt, dass Nutzende mindestens 16 Jahre alt und in Besitz einer Fahrerlaubnis der Klasse AM sein müssen, zudem müssen sie einen geeigneten Schutzhelm tragen. Unklar ist, welche Art Helm als geeignet anzusehen ist. Auf Radwegen darf man mit dem schnellen Pedelec auch dann nicht fahren, wenn sie für Mofas frei gegeben sind.

E-Bikes

E-Bikes im engeren Sinn sind die dritte Kategorie. Sie sind mit einem Elektromofa zu vergleichen und lassen sich mit Hilfe des Elektroantriebs durch einen Drehgriff oder Schaltknopf fahren, auch ohne dabei in die Pedale zu treten. Wird die Motorleistung von 1000 Watt und eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 25 km/h nicht überschritten, gelten diese Fahrzeuge als Kleinkraftrad.

Auch hier sind ein Versicherungskennzeichen, eine Betriebserlaubnis und mindestens eine Mofa-Prüfbescheinigung zum Fahren notwendig. Man ist auf die eigene Leistungsfähigkeit angewiesen, wenn man schneller als 25 km/h fahren möchte. Wenn das E-Bike schneller als 20 km/h fahren kann, ist ein Motorradhelm Pflicht.

Ableitend aus diesen Begriffsdefinitionen ergibt sich, dass im Rahmen des Radverkehrskonzeptes das Pedelec mit einzubeziehen ist. Da es jedoch dem Fahrrad rechtlich gleichgestellt ist bzw. hinsichtlich seiner technischen Konstruktion nahezu identische Maße zu einem normalen Fahrrad besitzt (Länge, Breite, befahrbare Kurvenradien, Bremsverhalten etc.)⁵ ergeben sich daraus keine maßgebenden Besonderheiten, die im Radverkehrskonzept zu berücksichtigen sind, z. B. die Wegebreiten für den Radverkehr sowie die grundsätzlichen Anforderungen hinsichtlich sonstiger baulicher Ausprägungen.

Vielmehr ergeben sich im Rahmen der Planung des Radverkehrskonzeptes wesentlich mehr Freiheitsgrade, da insbesondere die topografischen Bedingungen in Reichenbach und Umland nicht mehr zwingend ein Ausschlusskriterium für bestimmte Radrouten darstellen. Als Beispiel stehen hierfür die Planungen der Anbindung des Gewerbegebietes Kaltes Feld / Am Windrad.

An dieser Stelle wird nochmals hingewiesen, dass die vorhandene bzw. geplante technische Infrastruktur (Lademöglichkeiten) einen bedeutenden Betrag leisten kann, um dieses Verkehrsmittel weiter planerisch zu unterstützen. Dies gilt sowohl für den Alltags- als auch für den touristischen Radverkehr. Somit sind insbesondere bedeutende Quell- bzw. Zielgebiete für den Radverkehr potenziell mit dieser technischen Infrastruktur auszustatten. Für Gewerbe- und/oder Dienstleistungsstandorte bzw. gastronomische Einrichtungen kann dies ein bedeutender Wettbewerbsvorteil sein.

Bedenken und Befürchtungen

Konfliktpotenzial zwischen Pedelec und weiteren Verkehrsteilnehmern (Fußgänger):

Sowohl aus Sicht der Öffentlichkeit als auch aus Sicht der Baulastträger könnten Bedenken und Befürchtungen zur Verkehrssicherheit entstehen, die beispielsweise bei der Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr entstehen und in diesem Zusammenhang beispielsweise von einem Pedelec genutzt werden.

Grundsätzlich wird mit diesem vorliegenden Radverkehrskonzept das Ziel verfolgt, überhaupt ein gewisses Grundangebot für den allgemeinen Radverkehr zu schaffen. Es wird eingeschätzt, dass in vielen Streckenabschnitten kein maßgebend hohes Radverkehrsaufkommen auftritt und damit beispielsweise die Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr in der Regel empfehlenswert ist.

Sofern jedoch der Radverkehr aufgrund des geplanten und damit deutlich verbesserten Radwegeangebotes in einigen Netzabschnitten stark zunehmen sollte und damit das Konfliktpotenzial zwischen (Pedelec-) Radfahrern und Fußgängern erheblich zunimmt, kann die Gehwegfreigabe auch wieder aufgehoben werden. Ein Radverkehrskonzept sollte nach Maßnahmenumsetzung (auch Teilmaßnahmen) immer hinsichtlich seiner verkehrlichen Wirkungen und der gewünschten Planungsziele in Bezug auf die jeweils betrachtete Maßnahme überprüft werden (vgl. Kapitel 2.1, letzter Absatz).

⁵ Abweichungen zu einem normalen Fahrrad sind maßgebend nur bei der Fahrzeugmasse feststellbar.



Unfallgefahr durch steigende Nutzung von Pedelec:

Die Unfallgefahr steigt bei den Pedelec-Nutzern dadurch an, dass insbesondere Personen, die vorher nur sehr wenig Fahrpraxis hatten, nunmehr Fahrgeschwindigkeiten erreichen, die ihren Fähigkeiten nicht entsprechen. Beziehungsweise steigt dieser Nutzerkreis der Pedelecs, der oftmals jahrelang nahezu keine Fahrpraxis mit Fahrrädern hatte, auf Pedelecs um.

Das Pedelec selbst stellt dabei nicht das eigentliche Gefahrenpotenzial dar, denn die Untersuchungen des Zweirad-Industrie-Verbandes kommen zu dem Ergebnis, dass die durchschnittliche Geschwindigkeit der Pedelec nur rund zwei km/h über der des normalen Fahrrades liegt. Weitere Aspekte zu diesem Themengebiet können dem folgenden Internet-Link entnommen werden (aufgerufen am: 30.08.2019):

<https://pedelec-elektro-fahrrad.de/magazin/pedelec-unfaelle-kein-grund-zur-sorge/94004/>



9 Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr

9.1 Funktionen und Richtlinien

Mit der wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr werden zwei wesentliche Funktionen ermöglicht:

- Es werden die Möglichkeiten für den Verkehrsteilnehmer aufgezeigt, über welche Routen verschiedene Ziele (innerstädtisch als auch touristisch) mit dem Rad als Verkehrsmittel erreicht werden können. Dies trifft insbesondere für das Hauptradnetz zu. Abzweigend von diesem Hauptradnetz werden Ziele im weiteren Straßen- und Wegenetz für den Radverkehr beschildert.
→ Informationsfunktion
- Weiterhin würde das Vorhandensein einer Rad-wegweisenden Beschilderung im Straßenbild auch möglicherweise das Verständnis unter den sonstigen Verkehrsteilnehmern für den Radverkehrsteilnehmer positiv unterstützen.
→ Marketingfunktion

In der „Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen“ wird in diesem Zusammenhang von einer Doppelfunktion gesprochen: *„...der im Vergleich mit Streckenausbaumaßnahmen sehr geringen Kosten ist die Radverkehrswegweisung eines der effektivsten Marketinginstrumente für den Radverkehr. Dies gilt vor allem dann, wenn die Qualität der Wegweisung stimmt, die Informationen also nicht widersprüchlich oder lückenhaft sind und ergänzende Elemente wie z. B. Infotafeln in das Informationssystem integriert werden.“*⁶

Das Beschilderungssystem für den Radverkehr erfolgt nach den FGSV-Vorgaben⁷ als bundesweiter Standard. Aufbauend darauf wurden diese Vorgaben in der SächsRWW konkretisiert.⁸

⁶ <https://publikationen.sachsen.de/bdb/artikel/21895/documents/30585> (aufgerufen am: 30.08.2019)

⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

⁸ Hrsg. Freistaat Sachsen, Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr: Richtlinien zur Radverkehrswegweisung im Freistaat Sachsen (SächsRWW)

9.2 Beschilderungselemente für den Radverkehr

Im Wesentlichen gibt es drei verschiedene Elemente der Beschilderung: Pfeilwegweiser, Tabellenwegweiser und Zwischenwegweiser. Beispielhaft wird nachfolgend die Beschilderung für den Postplatz als zentraler Standort mit Pfeilwegweisern dargestellt.

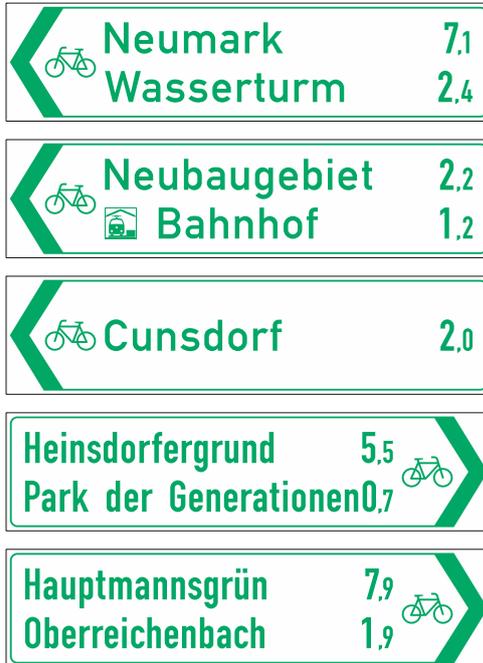


Abbildung 65: Beispielhafte Darstellung der Pfeilwegweiser für den Postplatz

An komplexen Knotenpunkten sind in jeder Zufahrt entsprechende Wegweiser vorzusehen. Ein Beispiel hierfür ist der Knotenpunkt B 94 / Am Graben. Diese Wegweiser werden als Tabellenwegweiser ausgeführt.

Zufahrt Am Graben: Zufahrt von West

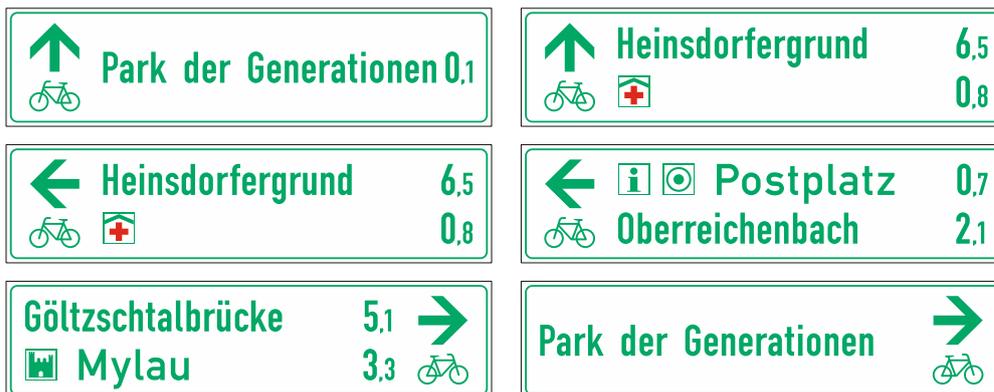


Abbildung 66: Beispielhafte Darstellung von Tabellenwegweisern

Wenn Zwischenwegweiser erforderlich werden und keine Entscheidungspunkte zwischen verschiedenen Routen für den Radverkehr vorhanden sind, erfolgt die wegweisende Beschilderung mit dieser Beschilderung



Abbildung 67: Beispiel Zwischenwegweiser

10 Zusammenfassung und Empfehlung

Diese Fassung des Radverkehrskonzeptes zeigt einerseits die bisherigen Planungen und Möglichkeiten zum Radverkehr auf, andererseits soll es dazu anregen politischen und fachlichen Entscheidungsträgern, Trägern öffentlicher Belange und sonstigen Interessierten sich an der Radverkehrskonzeption zu beteiligen und einzubringen.

Auf Basis der aktuellen Empfehlungen durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zum Thema Radverkehr sind viele der in der Konzeption genannten Maßnahmen schon lang überfällig. Weitere Maßnahmen bedürfen sicherlich einer zusätzlichen intensiven Diskussion und Abstimmung mit anschließendem Planungsprozess, insbesondere im Fall von größeren Baumaßnahmen (Bahnunterführung, Knotenpunktumbau, innerörtliche Umfahrung).

Die bisher erarbeiteten Maßnahmen können hinsichtlich ihres Umsetzungsaufwandes wie folgt priorisiert werden.

- Kurzfristig: Maßnahmen, welche nahezu ausschließlich mit Verkehrsrechtlicher Anordnung bezüglich Beschilderung und Markierung auf städtischen Straßen umgesetzt werden können.
- Mittelfristig: Maßnahmen, welche kleinere Baumaßnahmen nach sich ziehen bzw. Abstimmungen mit anderen Straßenbaulastträgern zur Folge haben.
- Langfristig: Maßnahmen, welche größere Baumaßnahmen mit vorangestelltem Planungsprozess erfordern.

Auerbach, 7. Oktober 2019



Ralf Engelhardt



Anlagenverzeichnis

- Anlage 1: bedeutende Quell- und Zielpunkte für den Radverkehr
- Anlage 2: Korridore zur Erreichbarkeit der Ortsteilzentren Solbrigplatz und Postplatz von anderen bedeutenden Quellen und Ziele für den Radverkehr
- Anlage 3: Haupt- und Nebennetz für das Radverkehrskonzept