



Stadt  
**Meißen**

Verkehrsentwicklungskonzept  
2014 bis 2025



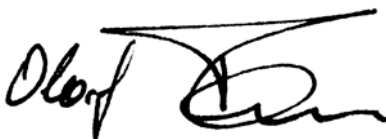
## Danksagung

Das vorliegende Verkehrsentwicklungskonzept ist das Ergebnis eines intensiven, mehrstufigen Prozesses, das unter breiter öffentlicher Beteiligung von sachverständigen Bürgern, Behörden und Verbänden in vielen Beratungen, Arbeitskreisen und Fachausschüssen erarbeitet wurde.

2014 konnte die neue Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt durch den Stadtrat beschlossen werden. Die Umsetzung der festgelegten Maßnahmen in den kommenden Jahren folgt dem erklärten verkehrspolitischen Ziel der Stadt Meißen, den Verkehrsfluss an den Hauptstraßen erheblich zu verbessern, Verkehr aus den Wohngebieten zu verdrängen und das Radverkehrsnetz auszubauen.

An dieser Stelle sei den nachfolgend genannten Beteiligten herzlich gedankt, welche mit Ihren Hinweisen, Anregungen und Lösungsansätzen maßgeblich zu der erfolgreichen Erarbeitung des Konzeptes beigetragen haben.

- Autoclub Europa e.V.
- Polizeidirektion Oberes Elbtal
- Polizeirevier Meißen
- Landratsamt Meißen
- Landesamt für Straßenbau und Verkehr Meißen
- Stadtverwaltung Meißen
- Ingenieurbüro Uhlig & Wehling
- Gemeinnützige Wohnungsbaugenossenschaft GWG Meißen eG
- Familienvertretung der Stadt Meißen
- SEEG Stadtentwicklungs- u. Stadterneuerungsgesellschaft Meißen mbH
- Verkehrsverbund Oberelbe (VVO)
- Verkehrsgesellschaft Meißen (VGM)
- Seniorenvertretung der Stadt Meißen
- Tourist-Information Meißen
- Tourismusverein Meißen e.V.
- sachverständige Bürger der Stadt Meißen
- Stadtrat der Stadt Meißen



Olaf Raschke  
Oberbürgermeister

## **Inhaltsverzeichnis**

1. Verkehrsentwicklungsplanung in der Stadt Meißen .....	2
2. Bestandsanalyse und Konzeptentwicklung .....	2
3. Planung, Diskussion, Ergebnisse.....	5

## **Anlagenverzeichnis**

Anlage 1	Maßnahmenkatalog Verkehrskonzept
Anlage 2	Radverkehrskonzeption

## 1. Verkehrsentwicklungsplanung in der Stadt Meißen

Die Stadt Meißen blickt seit der Wende 1989/90 auf 2 wesentliche Entwicklungsstufen in der Verkehrsentwicklungsplanung zurück. Bereits im Oktober 1992 wurden im Entwurf der Stadtentwicklungskonzeption Meißen Ziele und Prioritäten der Meißner Verkehrspolitik unter dem Motto „Verkehrsunsicherheit abbauen – Wirtschaft und Tourismus fördern – Umweltschutz stärken – Mobilität sichern“ benannt, in der Verkehrsentwicklungskonzeption bis 1994 weiter untersetzt und verabschiedet.

Ende der 90er Jahre nahm die strukturelle Entwicklung (Verkehrs-, Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur) und die Entwicklung des Verkehrsverhaltens konkretere Formen an, was sich vor allem im stark gestiegenen motorisierten Individualverkehr (MIV) und den damit verbundenen Problemen im Straßenverkehr bemerkbar machte. Über den Antrag „Verbesserung im Stadtverkehr von Meißen/ Überarbeitung der Verkehrskonzeption“ wurde die Stadtverwaltung vom Stadtrat mit der Fortschreibung der Verkehrsentwicklungskonzeption beauftragt.

Als zweite Entwicklungsstufe der Verkehrskonzeption der Stadt Meißen wurden 1999 in einem Teil-Maßnahmenkonzept vorliegende Verbesserungsvorschläge untersucht, bewertet und in der Folge teilweise umgesetzt. Die parallel angedachte Fortschreibung der Verkehrsentwicklungskonzeption sah zunächst eine umfassende Verkehrserhebung (Zählungen, Befragungen, Kennzeichenverfolgungen) vor, die jedoch auf Grund des erheblichen Aufwandes nicht realisiert wurde.

Die hier vorliegende Verkehrskonzeption sieht sich als dritte Stufe dieser Entwicklung, welche ausgehend von einer aktuellen Problemanalyse und einer breiten Diskussion mit Bürgern und Verwaltung das verkehrliche Leitbild der Stadt Meißen definieren und anhand konkreter Maßnahmen in die Praxis überführen soll. Dazu wurde für die Stadt Meißen erstmalig ein Verkehrsmodell des Kfz-Verkehrs entwickelt und als „Prognose-Nullfall“ für die Bewertung von Straßeninfrastrukturmaßnahmen zum Prognosehorizont 2025 bereitgestellt.

Parallel erfolgt die Erstellung des Verkehrsmodells in Zusammenarbeit mit der PTV AG Dresden. Methodik und Datengrundlagen sind in einer gesonderten Unterlage dokumentiert. Eine Kommentierung der prognostizierten Verkehrsentwicklung und daraus zu erwartende Probleme bilden den Abschluss der Analyse.

## 2. Bestandsanalyse und Konzeptentwicklung

Ziel der Analyse ist die Bestands- und Problemanalyse durch Erfassung der gegenwärtigen verkehrlichen Situation. Das Erkennen der Schwachstellen in Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit der einzelnen Verkehrsmittel zeigt in welchen Teilbereichen konzeptionelle Grundlagen zu schaffen sind, aus welchen dann die verkehrsrechtlichen und infrastrukturellen Maßnahmen abgeleitet werden.

Zur Problemanalyse wurden Bürger und Träger öffentlicher Belange beteiligt. Die Bürgerbeteiligung erfolgte durch Aufrufe zur Beteiligung in der Presse, u.a. im Amtsblatt (02.12.2011) und führte zu 195 Einzelvorschlägen von 52 Bürgern und dem Seniorenrat der Stadt. Die als Träger öffentlicher Belange angeschriebenen Behörden und Vereine trugen 25 Einzelvorschläge bei. Alle eingebrachten Vorschläge wurden kategorisiert und in die Facharbeitsgruppen eingebracht.

Die Vorschläge der Bürger berühren vor allem die Themen:

- Lichtsignalanlagen (44 Vorschläge),

- Verkehrsfluss (33 Vorschläge),
- Fußgängerverkehr (30 Vorschläge),
- Radverkehr (25 Vorschläge),
- Verkehrsberuhigung (24 Vorschläge),
- Parken (20 Vorschläge),
- ÖPNV (17 Vorschläge).

Die Bürgeranregungen der Themenbereich Lichtsignalanlagen und Verkehrsfluss gingen unter anderem in folgende Maßnahmenkonzepte ein:

- **Varianten zur Optimierung der LSA B 6/ B 101,**
- **Varianten zum Umbau im Bereich der LSA Rauhentalstraße/Talstraße und Talstraße/ Kerstingstraße.**

Der örtliche Schwerpunkt der Vorschläge lag in der Meißner Altstadt (36 Vorschläge). Daher und auf Grund ihrer besonderen Gegebenheiten und Herausforderungen wurde für die Altstadt ein eigener Facharbeitskreis eingerichtet und folgende Teilkonzepte diskutiert:

- **Parkraumkonzept (Bewohnerparken),**
- **Parkraumbewirtschaftungskonzept (Parkscheinparken),**
- **Konzept zur Erweiterung der Fußgängerzone Elbstraße** und das
- **Konzept zur Verdrängung des Durchgangsverkehrs aus der Gerbergasse.**

Als weiteres Analyseinstrument wurden von der Polizei Unfalllisten und –karten erstellt. Die allgemeine Unfallentwicklung ist im zeitlichen Verlauf tendenziell rückläufig (2013: 754 Verkehrsunfälle mit 23 Schwerverletzten und 86 Leichtverletzten) aber anhand spezieller Unfallkarten sind Unfalldhäufungen mit Beteiligung besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmergruppen Fußgänger, Radfahrer und Senioren erkennbar.

Ergebnisse der Unfalluntersuchungen sind in folgende Maßnahmenkonzepte eingeflossen:

- **Optimierung LSA B 101/ Hafenstraße,**
- **Konzept zum Umbau des Knotenpunkts : Uf]\_glfUEY/ Brauhausstraße,**
- **Konzept zum Teilausbau des Knotenpunktes B 101/ S 88/ S 177,**
- **Teile des Fußgänger- und Radkonzeptes.**

Die durch Stadtratsbeschluss (31.03.2004) festgelegten Hauptverkehrsstraßen und Haupteinzelstraßen bilden im Wesentlichen das Vorfahrtstraßennetz der Stadt Meißen. Die übrigen Straßen bilden das Nebennetz, in welchem generell verkehrsberuhigende Maßnahmen, z.B. die Einrichtung von Tempo 30-Zonen in Betracht kommen. Zur Überprüfung dieser Gliederung des Straßennetzes wurde die Verkehrsfunktion aller Straßen bestimmt und die

- **Tempo 30-Zonen-Konzeption** sowie
- **k Y]HfYKonzeptY zur Verdrängung des Durchgangsverkehrs**

erarbeitet.

Staugefährdete Bereiche in Meißen sind der Beyerleinplatz und seine Zufahrtstraßen einschließlich S 80 Niederauer Straße. Auch im Bereich der Altstadtbrücke und der beidseits anschließenden LSA-Knotenpunkte Bahnhofstraße/ Dresdner Straße sowie B 6 Uferstraße/ Gerbergasse und an der LSA B 6 Siebeneichener Straße/ Poststraße sind Stauerscheinungen zu beobachten.

Die wesentliche Engstelle des Straßennetzes für den Kfz-Verkehr stellt der Beyerleinplatz dar. Der Schleichverkehr in Straßen der umliegenden Wohngebiete ist im Wesentlichen in Zusammenhang mit der Überlastung dieses Knotenpunktes zu betrachten und zu lösen.

Zur Lösung dieser Problematik wurde die

- **Variantenuntersuchung zum Bau einer Umfahrung des Fr.-A.-Beyerleinplatz**

bearbeitet, in welchem das Prognoseverkehrsmodell der Stadt Meißen für das Jahr 2025 zum Einsatz kam.

Die Führung des Radverkehrs in der Stadt Meißen ist von einer Vielzahl unterschiedlicher Formen und Qualitäten in häufigem Wechsel gekennzeichnet. Eine durchgehend einheitliche Führung weist nur der Elberadweg auf. Durchgehend gut nutzbare Routen für den Alltagsradverkehr sind rar. Obwohl der Radverkehr als Verkehrsmittel in Meißen nur einen Anteil von 8,5 % einnimmt, sind bei Verkehrsunfällen ca. 25 % der Verletzten Radfahrer.

Um eine durchgreifende Verbesserung dieser Situation zu erreichen wurde das

- **Radverkehrskonzept**

erarbeitet.

Der Fußgängerverkehr in Meißen findet hauptsächlich auf den straßenbegleitenden Gehwegen statt. Besondere Nutzungsansprüche bestehen im Bereich der Altstadt wo viele Ziele hauptsächlich zu Fuß zu erreichen sind und der Aufenthalt im Straßenraum von Bedeutung ist.

Wie im Radverkehr schlägt sich die besondere Gefährdung von Fußgängern im Straßenverkehr in der Verkehrsunfallstatistik nieder: Ca. 25 % aller in Meißen bei Verkehrsunfällen Verunglückten sind Fußgänger.

Schwerpunkte von Verkehrsunfällen mit Fußgängerbeteiligung sind häufig gequerten Straßenstellen die noch nicht mit einer Fußgängerquerungshilfe ausgestattet sind sowie der Beyerleinplatz. Die Bürgereingaben zum Thema Fußgängerverkehr weisen auf Straßenabschnitte mit fehlenden oder schlecht nutzbaren Gehwegen hin. Während der Erarbeitung der

- **Fußwegekonzeption**

sind zahlreiche Möglichkeiten zur Nachrüstung sicherer Fußgängerquerungshilfen diskutiert worden.

Die Belange der Angebotsplanung des ÖPNV sind Bestandteil des Nahverkehrsplanes des Landkreises Meißen und werden im Rahmen des Verkehrskonzepts nicht bearbeitet. Diesbezügliche Bürgerhinweise werden entsprechend weitergeleitet.

Im Rahmen des Verkehrskonzepts wurde der Schwerpunkt auf die Untersuchung der Verknüpfungen des ÖPNV mit den anderen Verkehrsmitteln gelegt um intermodale Wegekette zu ermöglichen und so die Attraktivität und Zugänglichkeit des ÖPNV zu erhöhen. Als Verknüpfungspunkte sind die S-Bahn-Haltestellen Meißen Triebischtal, Meißen Altstadt und Meißen einschließlich Busbahnhof von besonderer Bedeutung.

### 3. Planung, Diskussion, Ergebnisse

Die vorgenannten Konzepte wurden im ersten Halbjahr 2012 im Entwurf erarbeitet und in den Arbeitskreisen:

- **1: „Motorisierter Individualverkehr“**,
- **2: „Verkehr in Wohngebieten/ ÖPNV/ Radverkehr/ Fußwege“**,
- **3: „Fortschreibung Rahmenplan historische Altstadt“**

in jeweils 2 Sitzungen im Juli und September 2012 vorgestellt, diskutiert und weiterentwickelt. Das Ergebnis von Konzeption, Planung und Abstimmung innerhalb der Arbeitskreise wurde einem größeren Kreis Interessierter am 18.10.2012 im Ratssaal vorgestellt und diskutiert.

Aus diesem Arbeitsstand wurde der Maßnahmenkatalog zusammengestellt und in verschiedene Varianten oder einzeln umsetzbare Teile untergliedert, so dass möglichst konkrete, gut abgegrenzte Teile des Verkehrskonzeptes entstehen, über welche der Bauausschuss und der Stadtrat beraten und entschieden konnten. Die Vorberatungen des Bauausschusses fanden im Februar und März 2013 statt. Der Beschluss des Maßnahmenplans durch den Stadtrat erfolgte am 24.04.2013. Die Prioritäten der einzelnen Maßnahmen wurden durch Beschluss des Bauausschusses am 23.04.2014 festgelegt.

Anlage 1 enthält die Maßnahmenblätter der beschlossenen Maßnahmen mit dem derzeitigen Planungsstand und einem Ausblick auf die Kosten und Zeiträume, welche zur Realisierung noch einzuplanen sind.

Zwischenzeitlich abgekoppelt wurde das Radverkehrskonzept, für welches das konzeptionell entworfene Radverkehrsnetz weiter abgestimmt und um konkrete Einzelmaßnahmen erweitert werden sollte. Bis Oktober 2013 wurden 40 Einzelmaßnahmen benannt und zunächst verwaltungsintern diskutiert. Die Beratungen zu den dann noch 30 Einzelmaßnahmen im Bauausschuss fanden am 21.05.2014 statt und der Beschluss des Radverkehrskonzeptes einschließlich der Einzelmaßnahmen wurde am 18.06.2014 getroffen. Radverkehrsnetz, Übersichtskarte der Maßnahmen und die Maßnahmenblätter mit Festlegung der Prioritäten enthält Anlage 2.

Die Festlegung der Prioritäten (**Prioritäten 1 – 3**) orientiert sich an der Umsetzbarkeit und dem Nutzen für den Radverkehr, so dass schnell spürbare Effekte für den Radverkehr erreicht werden können.

Maßnahmen an klassifizierten Straßen die über die Änderung von Fahrbahnmarkierung und Beschilderung hinausgehen (d.h. die bauliche Änderungen beinhalten) sind als "Maßnahmen Dritter" (**Priorität „D“**), d.h. Maßnahmen anderer Baulastträger eingestuft.

Maßnahmen die bereits im Planungsprozess sind (meist im Zuge von Straßenausbauplanungen), erhalten den Status „Sowieso-Maßnahme“ (**Priorität „S“**).

Für alle Maßnahmen liegen Lageskizzen und weiterführenden Beschreibungen vor.

Aufgestellt:

**UHLIG & WEHLING**

Beratende Ingenieure

Mittweida/Sa.

- i. A. Dipl.-Ing. A. Bertl -



# **A N L A G E 1**

## **Maßnahmenkatalog**

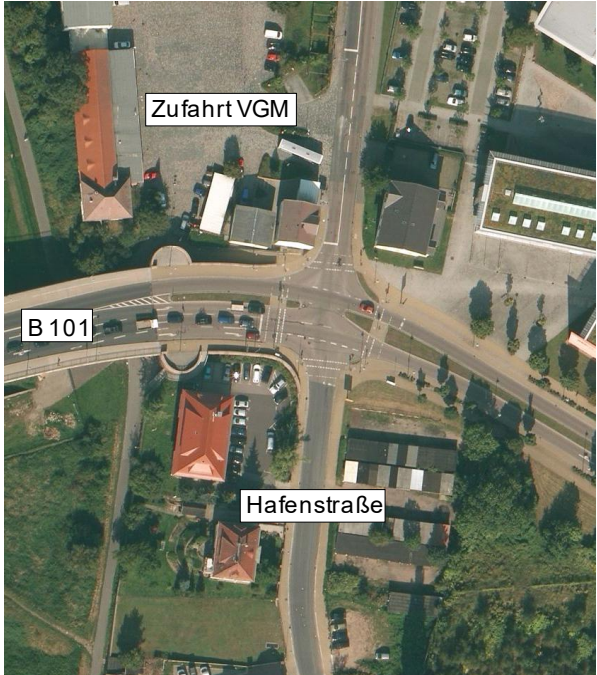
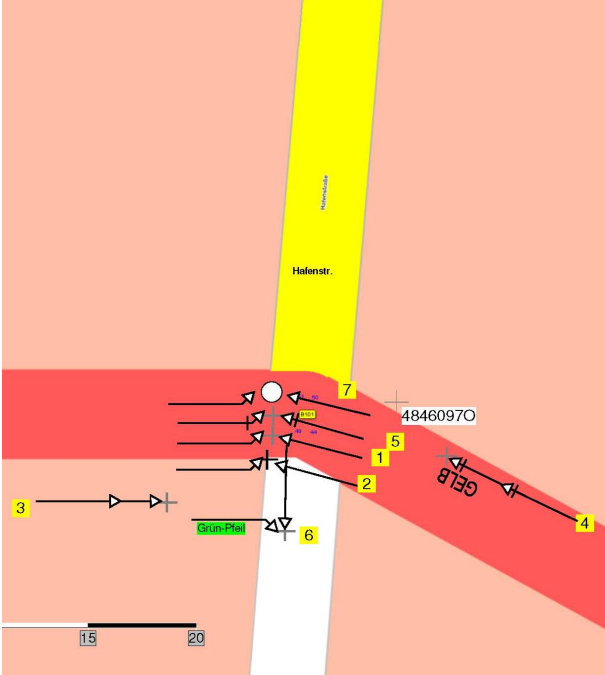
<b>E1</b> Kostenträger: LASuV	Ortsbezug:	Knotenpunkt B 6/ B 101	Priorität  -
	Bezeichnung:	Optimierung/ Teilabschaltung LSA	

Luftbild



<p><b>Maßnahme E1a (Alternativmaßnahme):</b></p> <p>Optimierung beider LSA und Anpassung an die tatsächlichen Verkehrsmengen.</p> <p><b>Begründung:</b> Die Lichtsignalanlagen an der B 6 und an der B 101 sind über eine Koordination verbunden. An der LSA B 6/ Rampenfahrbahn treten dadurch sehr lange Wartezeiten auf, ohne dass feindlicher Verkehr fließt. Die für die Planung der Erstinstallation zugrunde gelegten Verkehrsbelastungswerte sind nicht eingetreten, so dass die Lichtsignalanlagen anhand aktueller Zählwerte und der aktuellen Prognose überarbeitet werden sollten.</p>	Stand der Maßnahme Okt. 2014: zurückgestellt als Alternative zu E1b
	Planungsdauer und Kosten: 1 Jahr, 4.000 €
	Bauzeit und Baukosten: 2015, 6.000 €
	Abhängigkeiten: -
<p><b>Maßnahme E1b:</b></p> <p>Abschaltung der LSA B 6/ Rampenfahrbahn. Betrieb nur im Umleitungsfall.</p> <p><b>Begründung:</b> Als Alternative zur Optimierung kann die LSA B 6/ Rampenfahrbahn abgeschaltet werden. Die Einmündung weist als Vorfahrtnotenpunkt ausreichende Leistungsfähigkeit auf (QSV A), die Sichtweiten auf den übergeordneten Verkehr der B 6 sind ausreichend. Für Fußgänger und Radfahrer stehen Fahrbahnteiler als Querungshilfe zur Verfügung. Für den Umleitungsfall (Tunnelsperrung) ist eine LSA vorzuhalten.</p>	Stand der Maßnahme Okt. 2014: Antrag an LASuV in Vorbereitung
	Planungsdauer und Kosten: 1 Jahr, 2.000 €
	Bauzeit und Baukosten: 2015, 3.000 €
	Abhängigkeiten: -

<b>E2</b> Kostenträger: LASuV/ Kreis	Ortsbezug:	Knotenpunkt B 101/ Hafenstraße	Priorität  -
	Bezeichnung:	Optimierung LSA	

Luftbild	Unfalldiagramm 2011
	

**Maßnahme E2a:**

Nachrüstung eines Linksabbiegersignals aus Richtung Elbebrücke in Richtung Hafenstraße (VGM) – gesichertes Linksabbiegen.

**Begründung:** Durch die separate Signalisierung der Linksabbieger entfällt der unfallträchtige Konflikt mit dem Gegenverkehr.

**Maßnahme E2b:**

Deaktivierung des Vorsignals VGM nachts und am Wochenende.

**Begründung:** Durch den Halt am Vorsignal kann am Knotenpunkt nicht über den Grünpfeil abgebogen werden. Nachts und am Wochenende ist der Halt am Vorsignal aber nicht erforderlich, da sowohl Häufigkeit der Ein- und Ausrückfahrten von Bussen sowie die Wahrscheinlichkeit einer Überstauung der Zufahrt sehr gering sind.

Stand der Maßnahme Okt. 2014:

Kostenträger ermittelt  
(LASuV 83%/ Kreis 17%)

Planungsdauer und Kosten:  
3 Monate, 4000 €

Bauzeit und Baukosten:  
3 Monate, 6000 €

Abhängigkeiten:

-

<b>E3</b> Kostenträger: LASuV	Ortsbezug:	<b>Knotenpunkt B 101/ S 177/ S 88 (Bohnitzsch)</b>	<b>Priorität</b>  <b>3</b>
	Bezeichnung:	<b>Teilausbau mit Nachrüstung LSA</b>	

Empfohlene Vorzugsvariante



**Maßnahme E3a:**

Ausrüstung der Einmündung B 101/ S 177 mit einer Lichtsignalanlage, unter der Maßgabe weitergehender Untersuchungen zur Sicherstellung des Linksausbiegens aus der S 88.

**Begründung:** Die Einmündung B 101/ S 177 ist verkehrlich hoch belastet und war dadurch jahrelang Unfallschwerpunkt. Das Unfallgeschehen hat sich beruhigt aber die Verkehrsbelastung ist nicht zurückgegangen und wird auch zukünftig (Prognose 2025) nicht zurückgehen. Als eine mögliche Lösung wurde in der Vorplanung des LASuV (August 2009) die Installation einer Lichtsignalanlage untersucht. Diese Variante sollte umgesetzt werden.

Stand der Maßnahme Okt. 2014:  
Vorplanung liegt vor

Planungsdauer und Kosten:  
1 Jahr, 10.000 €

Bauzeit und Baukosten:  
1 Jahre, 40.000 €

Abhängigkeiten:  
-

**Maßnahme E3b:**

Teilausbau der Einmündung B 101/ S 88 zum Vorfahrtnodepunkt mit Linksabbiegespur.

**Begründung:** Als Voraussetzung für die Maßnahme a sollte nach dem Vorschlag des LASuV an der Einmündung B 101/ S 88 das Linksabbiegen verboten werden. Das hat die Stadt Meißen abgelehnt, da keine zumutbaren Alternativen bestehen. Stattdessen wird vorgeschlagen eine Linksabbiegespur anzubauen, um so einer funktionsfähigen Gesamtlösung zu kommen.

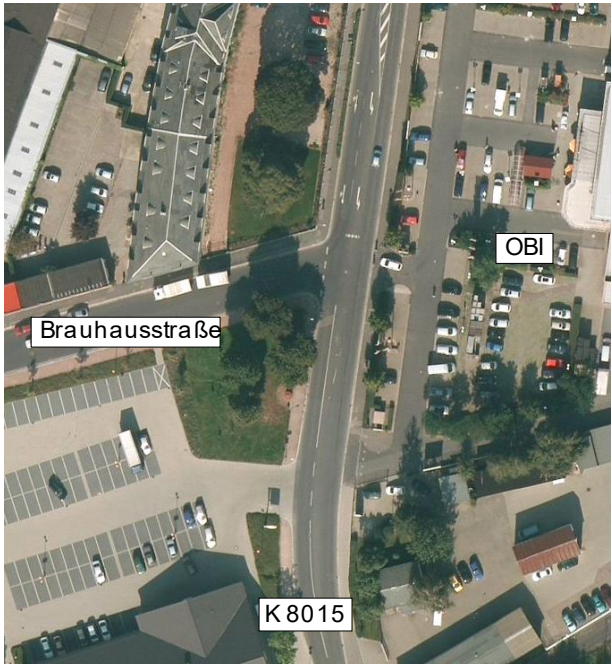
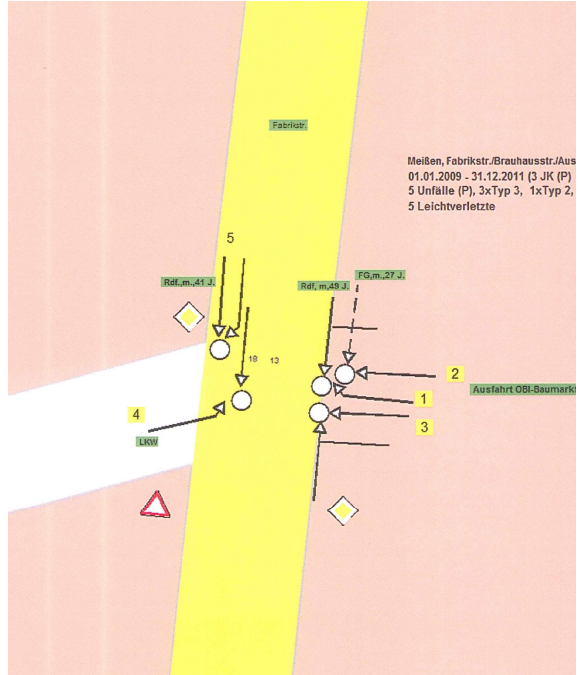
Stand der Maßnahme Okt. 2014:  
-

Planungsdauer und Kosten:  
2 Jahre, 15.000 €

Bauzeit und Baukosten:  
2 Jahre, 60.000 €

Abhängigkeiten:  
-

<b>M1</b> Kostenträger: Kreis	Ortsbezug:	<b>Knotenpunkt Fabrikstraße (K8015)/ Brauhausstraße</b>	<b>Priorität</b>  <b>5</b>
	Bezeichnung:	<b>Umbau zum Kreisverkehr, Sofortmaßnahmen</b>	

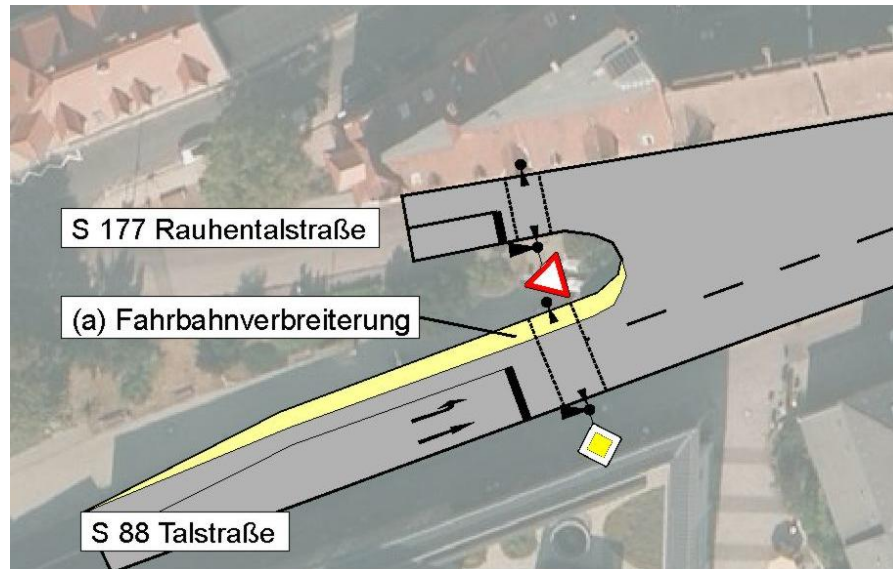
Luftbild	Unfalldiagramm 2009-2011
	

<p><b>Maßnahme M1a:</b></p> <p>Ausbau des Knotenpunktes zum Kreisverkehr.</p> <p><b>Begründung:</b> Der Knotenpunkt ist nicht ausreichend leistungsfähig (QSV E), es entstehen lange Wartezeiten in den untergeordneten Zufahrten wodurch die Entstehung von Unfällen gefördert wird. Durch die umgebende Bebauung können in den Knotenpunktzufahrten keine Spuren angebaut werden. Einzige sichere, leistungsfähige Knotenpunkt-lösung ist ein Kreisverkehr. Mit der möglichen Realisierung der „S 84 NEU“ östlich der Fabrikstraße wird der Verkehr am Knotenpunkt zwar abnehmen aber die Leistungsfähigkeit wird an der Grenze bleiben (QSV D). Der Kreisverkehr verbessert die Nutzbarkeit der Brauhausstraße für den Durchgangsverkehr – Entlastung des Wohngebietes Cölln.</p>	<p>Stand der Maßnahme Okt. 2014: Fundierte Baukostenschätzung</p>
	<p>Planungsdauer und Kosten: 3 Jahre, 140.000 €</p>
<p><b>Maßnahme M1b:</b></p> <p>Sofortmaßnahmen durch Beschilderung/ Markierung an der Zufahrt OBI prüfen durch die Verkehrsbehörde. Verkehrsrechtliche Anordnung an die verantwortlichen Baulastträger (Bereich Zufahrt: OBI). Mögliche Maßnahmen: Sichtverbesserung, Verdeutlichung des Radverkehrs auf dem Gehweg.</p> <p><b>Begründung:</b> Das Unfallbild zeigt, dass der bauliche Zustand des Knotenpunktes in Verbindung mit der hohen Verkehrsbelastung zu Verkehrsunfällen mit Personenschäden führt. Die Verkehrsbehörde kann daher aus Gründen der Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs Einschränkungen der Abbiegebeziehungen und Maßnahmen zur Verbesserung der Erkennbarkeit/ Sichtbarkeit des Radverkehrs anordnen.</p>	<p>Bauzeit und Baukosten: 2 Jahre, 1.000.000</p>
	<p>Abhängigkeiten: Betrachtung in Zusammenhang mit S 84neu (E7)</p>
	<p>Stand der Maßnahme Okt. 2014: Die Sofortmaßnahmen wurden umgesetzt.</p>
	<p>Planungsdauer und Kosten: -</p>
	<p>Bauzeit und Baukosten: -</p>
	<p>Abhängigkeiten: -</p>

<b>E4</b> Kostenträger: LASuV	Ortsbezug:	Knotenpunkt S 177 Talstraße/ Kerstingstraße	Priorität  <b>6</b>
	Bezeichnung:	Teilrückbau LSA, Kreisverkehr prüfen	
Luftbild		Lösungsvarianten (a) und (b)	
			
<p><b>Maßnahme E4a:</b></p> <p>Rückbau der Knoten-Lichtsignalanlage zu einer Fußgänger-Lichtsignalanlage. Spurrückbau in der Zufahrt Neugasse unter Beachtung der Führung des Radverkehrs. Erprobung des Spurrückbaus durch Abbaken einer Fahrspur für einen 10-wöchigen Testzeitraum. Die endgültige Umsetzung erfolgt nur bei erfolgreichem Test.</p> <p><b>Begründung:</b> Wie Abschaltungen in der Praxis zeigen ist der Knotenpunkt auch ohne LSA ausreichend leistungsfähig. Rechnerisch wurde ohne LSA die Qualitätstufe QSV E ermittelt aber durch die „Rotschatten“ der benachbarten Lichtsignalanlagen sind die Wartezeiten in der Praxis deutlich geringer (nach dem optischen Eindruck des Verkehrsablaufs wird QSV C geschätzt). Der Verbleib einer FLSA ist notwendig, da andere Querungshilfen baulich oder verkehrlich nicht oder schwierig realisierbar sind. Der Spurrückbau ist erforderlich um die Komplexität des Knotenpunktes auf das Minimum zu reduzieren (Verkehrssicherheit). Die Führung des Radverkehrs ist zu untersuchen.</p>		<p>Stand der Maßnahme Okt. 2014: Rückbau LSA und Errichtung FLSA</p> <p>Planungsdauer und Kosten: -</p> <p>Bauzeit und Baukosten: -</p> <p>Abhängigkeiten: -</p>	
<p><b>Maßnahme E4b:</b></p> <p>Langfristig Umbau in einen Kreisverkehr prüfen.</p> <p><b>Begründung:</b> Der Knotenpunkt kann auch als Kreisverkehr betrieben werden. Damit würde sich eine Wendemöglichkeit ergeben und das Linksabbiegen am benachbarten Knotenpunkt S 83 Talstraße/ S 177 Rauentalstraße könnte verboten werden.</p>		<p>Stand der Maßnahme Okt. 2014: -</p> <p>Planungsdauer und Kosten: 3 Jahre, 75.000 €</p> <p>Bauzeit und Baukosten: 2 Jahre, 450.000 €</p> <p>Abhängigkeiten: Bei Umsetzung und Erfolg von E4a und E5 nicht mehr dringlich.</p>	

<b>E5</b> Kostenträger: LASuV	Ortsbezug:	Knotenpunkt S 88 Talstraße/ S 177 Rauentalstraße	Priorität  <b>4</b>
	Bezeichnung:	Spurverbreiterung Talstraße, Standort Signalmast	

Lösungsansatz (a)



<p><b>Maßnahme E5a:</b></p> <p>Schaffung einer überbreiten Fahrspur Talstraße aus Richtung Manufaktur. Verringerung der Gehwegbreite von <math>\geq 4,00</math> m auf <math>\geq 2,50</math> m in diesem Bereich. Errichtung normgerechter Ausleger von LSA in Höhe Talbad.</p> <p><b>Begründung:</b> Die Linksabbieger in die Rauentalstraße führen zur Behinderung des Verkehrsflusses der Talstraße in Richtung Altstadt und Vermindern die Kapazität dieser Zufahrt wodurch häufig Rückstau entsteht. Die Problematik ist durch geänderte Schaltung der LSA nicht lösbar. Durch die überbreite Spur besteht für Pkw die Möglichkeit an wartenden Linksabbiegern vorbei zu fahren. Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes erhöht sich.</p>	Stand der Maßnahme Okt. 2014: Allgemein positive Meinung
	Planungsdauer und Kosten: 3 Monate, 5000 €
	Bauzeit und Baukosten: 1 Jahr, 25.000 €
	Abhängigkeiten: Mittelfristig umsetzbare Alternative zu E4b
<p><b>Nebenmaßnahme:</b></p> <p>Errichtung normgerechter Ausleger von LSA in Höhe Talbad.</p> <p><b>Begründung:</b> Die Sicht auf das Signal ist derzeit durch die Bebauung eingeschränkt. Es besteht die Gefahr, dass die LSA insgesamt nicht wahrgenommen wird.</p>	Stand der Maßnahme Okt. 2014: Vereinbarung mit LASuV in Arbeit
	Planungsdauer und Kosten: -
	Fertigstellung und Baukosten: -
	Abhängigkeiten: -

<b>E6</b> Kostenträger: LASuV/ Kreis	Ortsbezug:	Knotenpunkt B 6/ Leipziger Straße	Priorität <b>7</b>
	Bezeichnung:	Verlegung des Knotenpunktes	

Luftbild mit Lageskizze



**Maßnahme:**

Abkröpfen der Leipziger Straße in Höhe des Geländes der jetzigen Straßenmeisterei einschl. Verlegung des Knotenpunktes mit der B 6. Einseitige Verbreiterung der B 6 zur Anlage einer Linksabbiegespur (Linksabbiegetyp LA2 nach RAL-Entwurf:  $L_z=70$  m,  $L_v=0$  m,  $L_A=20$  m, Rückverziehung  $L_v=40$  m).

**Begründung:**

Der bestehende Knotenpunkt B 6/ Leipziger Straße weist durch die Lage in einer Krümme Einschränkungen der Sichtbeziehungen auf und ist deshalb auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/ h begrenzt. Der Umzug der Straßenmeisterei bietet die Gelegenheit die Leipziger Straße im Bereich der frei werdenden Flächen abzukröpfen und so den Knotenpunkt mit der B 6 zu verlegen. Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf der B 6 könnte entfallen und die Benutzung der Leipziger Straße würde für Durchgangsverkehr aus Richtung Zehren in Richtung Meißen weniger attraktiv. Die Anlage der Linksabbiegespur im Zuge der B 6 erhöht die Verkehrssicherheit der Einmündung.

Stand der Maßnahme Okt. 2014:

Allgemein positive Meinung, Re-kultivierung der Brachflächen mit einbeziehen (Kostenträger Kreis)

Planungsdauer und Kosten:

1 Jahr, 35.000 €

Bauzeit und Baukosten:

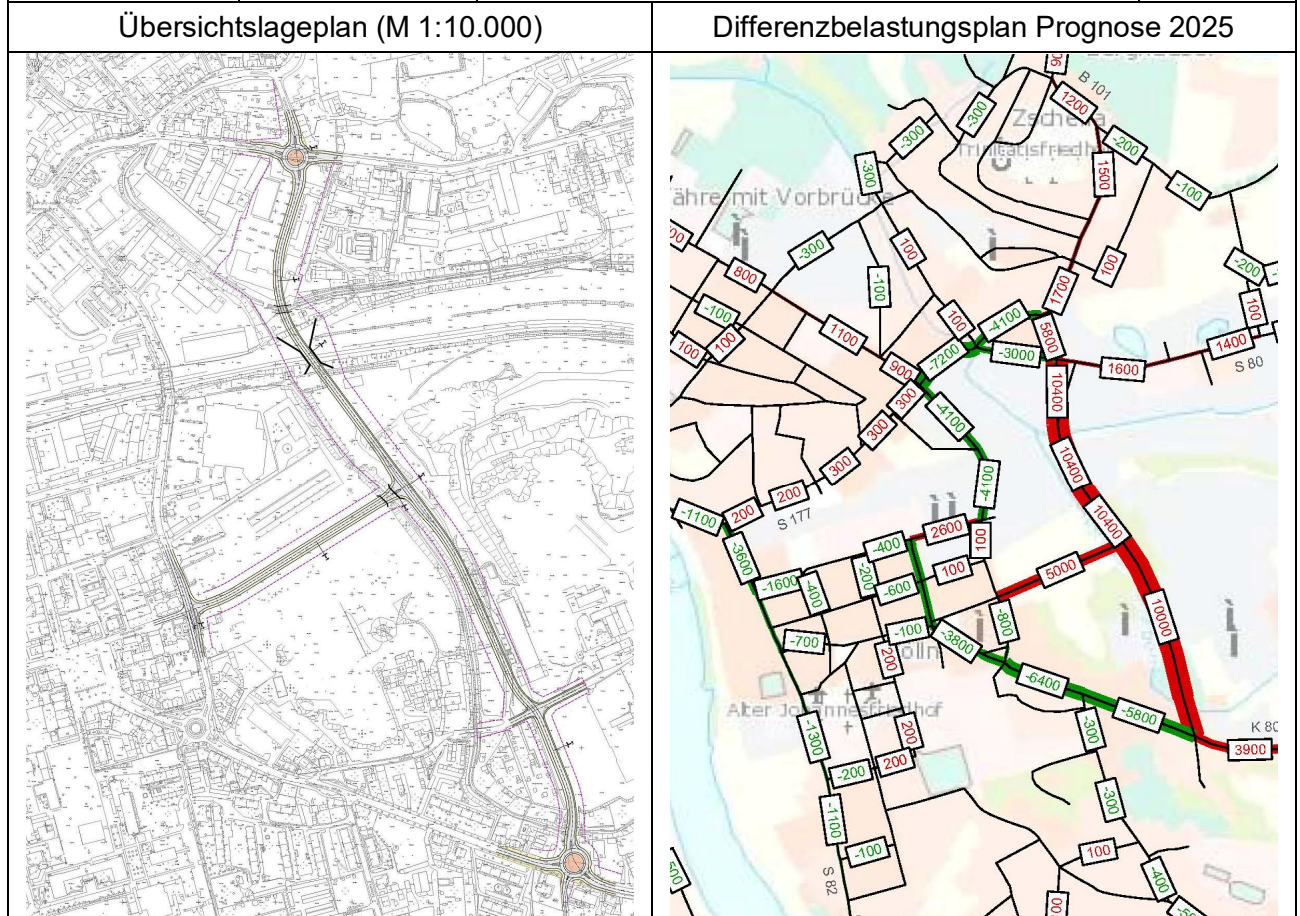
1 Jahr, 130.000 €

Abhängigkeiten:

Abhängig vom Rückbau der Straßenmeisterei



<b>E7</b> Kostenträger: LASuV	Ortsbezug:	Knotenpunkt B 101/ S 177/ K 8015 (Fr.-A.-Beyerl.-Pl.)	Priorität <b>2</b>
	Bezeichnung:	S 84 - NEU	



**Maßnahme:**

Verlegung der zukünftigen S 84 neu (derzeit K 8015) aus dem Bereich der Wohnbebauung in einen Bereich mit Brach- und Gewerbeflächen mit Querverbindung zur derzeitigen K 8015. Dadurch wird eine neue Straßenverbindung zwischen der Zaschendorfer Straße (derzeit K 8015) und der S 80 Niederauer Straße mit Entlastung des Franz-Adam-Beyerlein-Platzes geschaffen.

**Begründung:**

Der Franz-Adam-Beyerlein-Platz befindet sich derzeit an der Kapazitätsgrenze und ist ein Unfallschwerpunkt. Durch die vom Freistaat Sachsen geplanten Maßnahmen der „S 84 neu“ zwischen Meißen und Dresden wird zukünftig zusätzlicher Verkehr auf die K 8015 (S 84 neu) verlagert und der Franz-Adam-Beyerlein-Platz in der Verkehrsprognose 2025 verkehrlich überlastet. Durch die geplante neue Straßenverbindung werden der Franz-Adam-Beyerleinplatz und weitere Straßen mit Wohnbebauung wesentlich vom Verkehr entlastet und angrenzende Brachflächen verkehrlich erschlossen.

Stand der Maßnahme Okt. 2014:  
Trasse ist festgelegt und gesichert.

Planungsdauer und Kosten:  
10 Jahre, 2.000.000 €

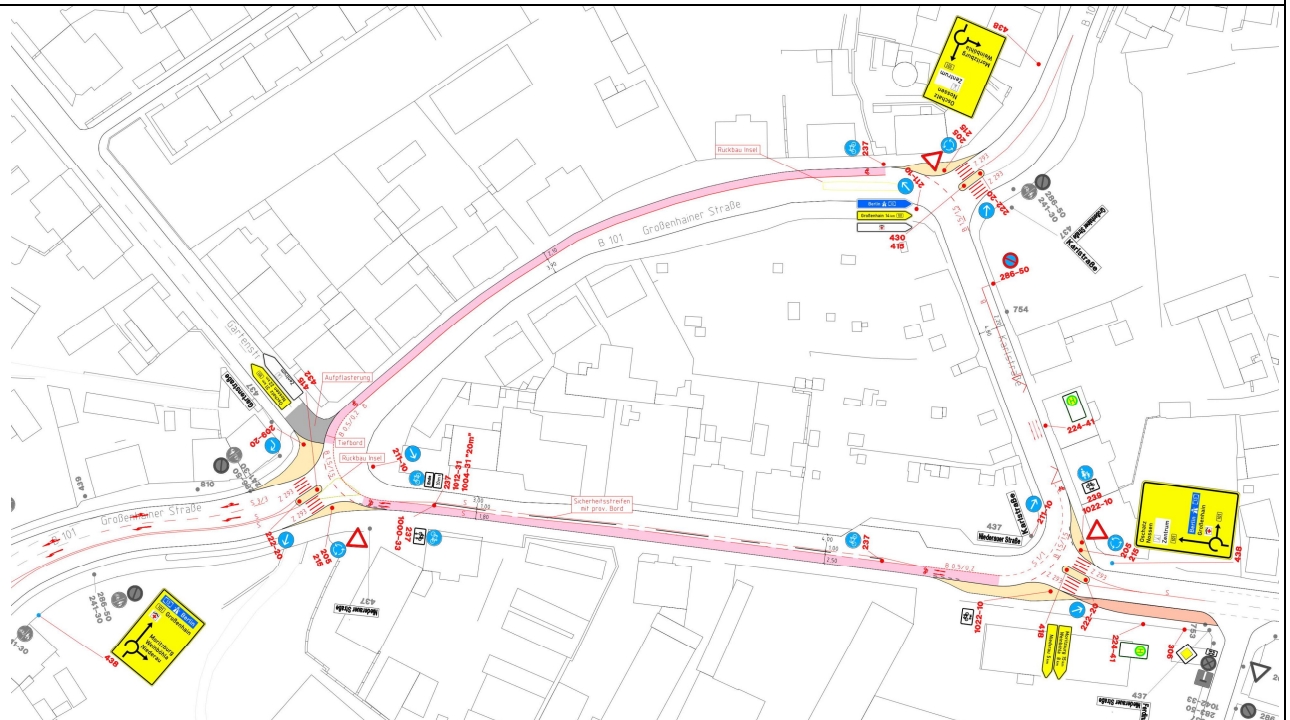
Bauzeit und Baukosten:  
3 Jahre, 7.700.000 €

Abhängigkeiten:

-

<b>E8</b> Kostenträger: LASuV	<b>Ortsbezug:</b>	<b>B 101/ S 80/ Karlstraße</b>	<b>Priorität</b>  <b>1</b>
	<b>Bezeichnung:</b>	<b>Optimierung Verkehrsführung</b>	

Vorzugsvariante provisorischer Umbau



**Maßnahme:**

Rückbau der LSA Großenhainer Straße/ Niederauer Straße und Führung des Verkehrs im Einrichtungsverkehr entlang der Niederauer Straße – Karlstraße – Großenhainer Straße.

Der Umbau erfolgt zunächst provisorisch im Rahmen der vorhandenen Straßenflächen und soll mittelfristig durch vollständigen Umbau optimiert werden.

**Begründung:**

Die Maßnahme verbessert den Verkehrsfluss und verstetigt den Zufluss zum Fr.-A.-Beyerleinplatz. Für die LSA Fr.-A.-Beyerleinplatz können die längeren Aufstellbereiche und der Wegfall der Koordinierung mit der LSA Niederauer Straße für ein neues, flexibleres verkehrsabhängiges Signalprogramm genutzt werden.

Stand der Maßnahme Okt. 2014:

Der provisorische Umbau ist in Planung. Die Umsetzung erfolgt 2015 im Zuge Ausbau Niederauer Straße.

Planungsdauer und Kosten:

1 Jahr, 15.000 €/  
4 Jahre, 20.000-80.000 €

Bauzeit und Baukosten:

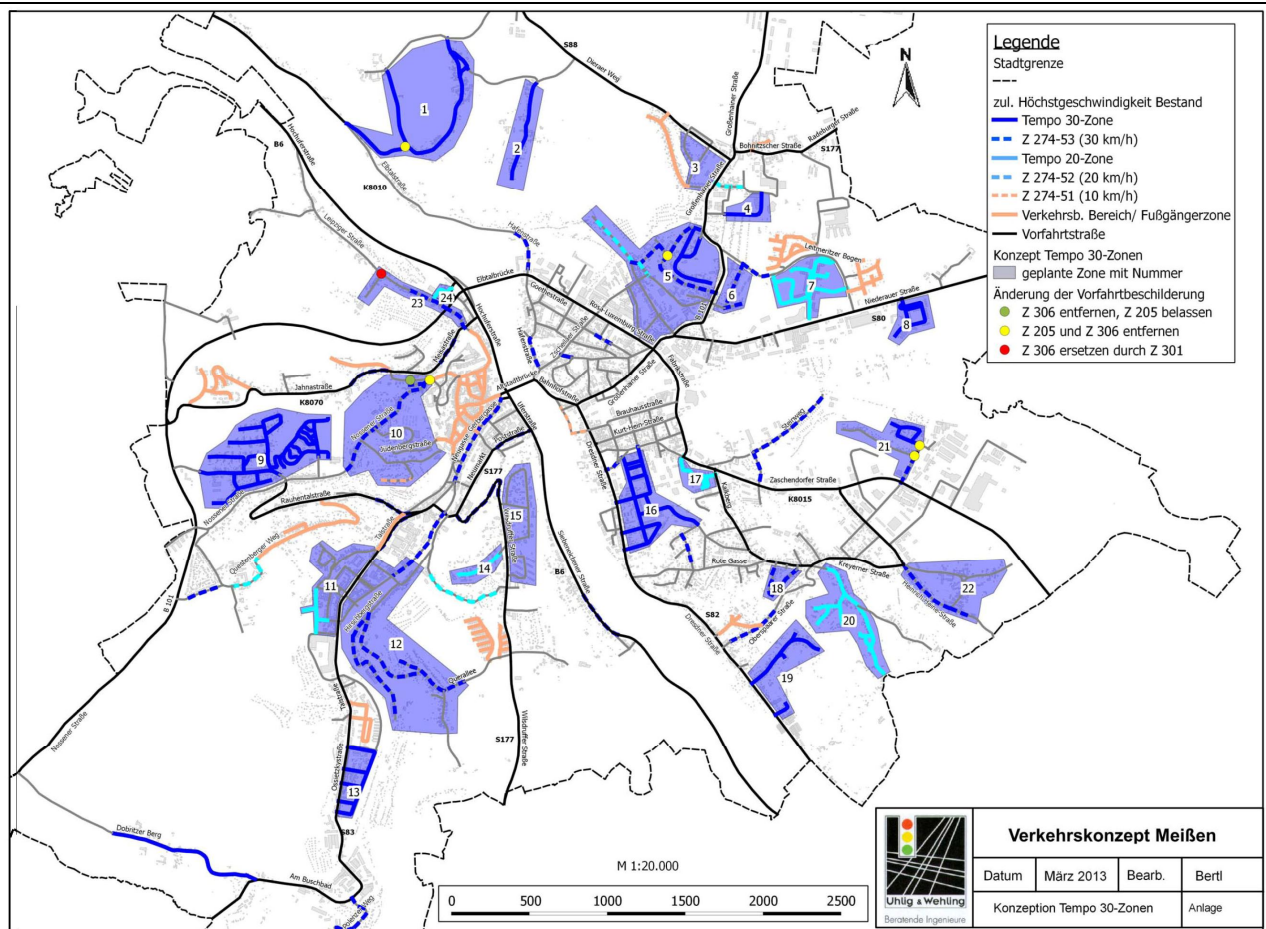
3 Monate, 60.000 €/  
1 Jahr, 100.000-500.000 €

Abhängigkeiten:

Für den endgültigen Ausbau soll ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Die Planungen zur S 84neu (Maßnahme E7) sind zu beachten.

<b>M3</b> Kostenträger: Stadt	<b>Ortsbezug:</b>	<b>Gesamtes Stadtgebiet</b>	<b>Priorität</b>  -
	<b>Bezeichnung:</b>	<b>Tempo 30-Zonen-Konzeption</b>	

Übersichtskarte (Liste siehe Anlage)



**Maßnahme:**

Erweiterung und Neuausweisung von Tempo 30-Zonen in Wohngebieten. Damit verbunden sind punktuelle Änderungen der Vorfahrtregelungen in „Rechts-vor-Links“.  
Erweiterung und Neuausweisung von Tempo 30-Zonen in Wohngebieten. Damit verbunden sind punktuelle Änderungen der Vorfahrtregelungen in „Rechts-vor-Links“.

**Begründung:**

Verringerung der Lärmbelastung und Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere für Fußgänger und Radfahrer, dadurch Erhöhung der Lebensqualität in den Wohngebieten. Die Ausweisung der Zonen erfolgt unter Berücksichtigung der Erhaltung eines leistungsfähigen Vorfahrtstraßennetzes mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit 50 km/h. Verkehrsrechtlich sind Tempo 20-Zonen nur in Innenstadtbereichen als „verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ zulässig. Anhand der baulichen Gegebenheiten wurde jeweils geprüft, ob die Umwandlung in einen verkehrsberuhigten Bereich (Bedingung: Mischverkehrsfläche für alle Verkehrsteilnehmer) oder eine Tempo 30-Zone zu empfehlen ist.

Stand der Maßnahme Okt. 2014:  
Umsetzung sukzessive begonnen

Planungsdauer und Kosten:

-

Fertigstellung und Baukosten:  
2 Jahre, 15.000 €

Abhängigkeiten:

-

### Anlage zu M3

Nr.	Bezeichnung	Art	Bemerkungen
1	Winkwitzer Straße	30	Bestand
2	Proschwitzer Straße	30	Bestand
3	Bohnitzsch-West	30	Neu
4	Bohnitzsch-Ost	30	Bestand
5	Zscheila	30	Erweiterung der vorhandenen Tempo 30-Zone
6	Smetanastraße	30	Umwandlung von Strecken- in Zonen-Beschilderung
7	Leitmeritzer Bogen	30	Umwandlung der vorhandenen Tempo 20-Zone, ohne Leitmeritzer Bogen
8	Albert-Mücke-Ring	30	Bestand
9	Kynastweg	30	Bestand
10	Nossener Straße	30	Umwandlung von Strecken- in Zonen-Beschilderung; Erweiterung
11	Mühlweg	30	Umwandlung der vorhandenen Tempo 20-Zone; Erweiterung
12	Wettinstraße/ Hirschbergstraße	30	Umwandlung von Strecken- in Zonen-Beschilderung; Erweiterung
13	Leschnerstraße	30	Bestand
14	Stadtparkhöhe	30	Umwandlung der Tempo 20-Zone Alternative: verkehrsberuhigter Bereich
15	Gellertstraße	30	Neu
16	Cölln-Süd	30	Bestand
17	Max-Haarig-Straße	30	Umwandlung der Tempo 20-Zone Alternative: verkehrsberuhigter Bereich
18	Kruspestraße	30	Umwandlung von Strecken- in Zonen-Beschilderung
19	Lückenhübelstraße	30	Bestand
20	Boselweg	30	Umwandlung der vorhandenen Tempo 20-Zone
<del>21</del>	<del>Herrmann-Grafe-Straße</del>	<del>30</del>	<del>Erweiterung der vorhandenen Tempo 30-Zone</del>
22	Altzaschendorf	30	Umwandlung von Strecken- in Zonen-Beschilderung; Erweiterung
23	Leipziger Straße	30	Umwandlung von Strecken- in Zonen-Beschilderung; Erweiterung
24	Fischergasse	vB	Umwandlung Tempo 20-Zone in Verkehrsberuhigter Bereich

<b>M5</b> Kostenträger: Stadt	Ortsbezug:	Ganzes Stadtgebiet	Priorität  -
	Bezeichnung:	Einrichtungen zum Fahrradparken	

Bereich für Standortsuche (c)



<p><b>Maßnahme M5a:</b></p> <p>Aus- bzw. Neubau von Bike &amp; Ride-Standorten an allen S-Bahnhaltepunkten in Zusammenarbeit mit der DB AG. Eigenschaften: Gute Zugänglichkeit zum ÖPNV, öffentlich einsehbar, evtl. überdacht, ausreichende Kapazität.</p> <p><b>Begründung:</b> Die Erreichbarkeit der Zugangsstellen zum ÖPNV verbessert sich. Die Einzugsbereiche der S-Bahnhaltepunkte vergrößern sich. Die Attraktivität des ÖPNV nimmt zu. Der Wegfall von Autofahrten entlastet das Straßennetz.</p>	Stand der Maßnahme Okt. 2014: Umsetzung laufend je nach Möglichkeit
	Planungsdauer und Kosten: -
	Bauzeit und Baukosten: -, 30.000 € je 100 Stellplätze
	Abhängigkeiten: -
<p><b>Maßnahme M5c:</b></p> <p>Weitere Angebote zum Fahrradparken für Radtouristen schaffen. Eigenschaften: zentral und gut erreichbar, abgeschlossene Räumlichkeiten oder Boxen, Umziehgelegenheiten, evtl. Serviceangebote. Prüfen geeigneter Gelegenheiten im Stadtgebiet (Freiflächen und vorhandene Gebäude).</p> <p><b>Begründung:</b> Fahrradtouristen soll nach Erreichen der Altstadt die Möglichkeit gegeben werden Ihre Fahrräder einschl. Gepäck sicher abzustellen und sich für einen Altstadtbummel umzuziehen. Aufenthaltsdauer, Aktivitäten und Bewegungsradius in der Altstadt nehmen zu.</p>	Stand der Maßnahme Okt. 2014: Umsetzung laufend je nach Möglichkeit
	Planungsdauer und Kosten: -
	Bauzeit und Baukosten: -, 30.000 € je 20 Stellplätze
	Abhängigkeiten: -

<b>M6</b> Kostenträger: Stadt/ LASuV	Ortsbezug:	Ganzes Stadtgebiet	Priorität  -
	Bezeichnung:	Fußwegekonzeption	

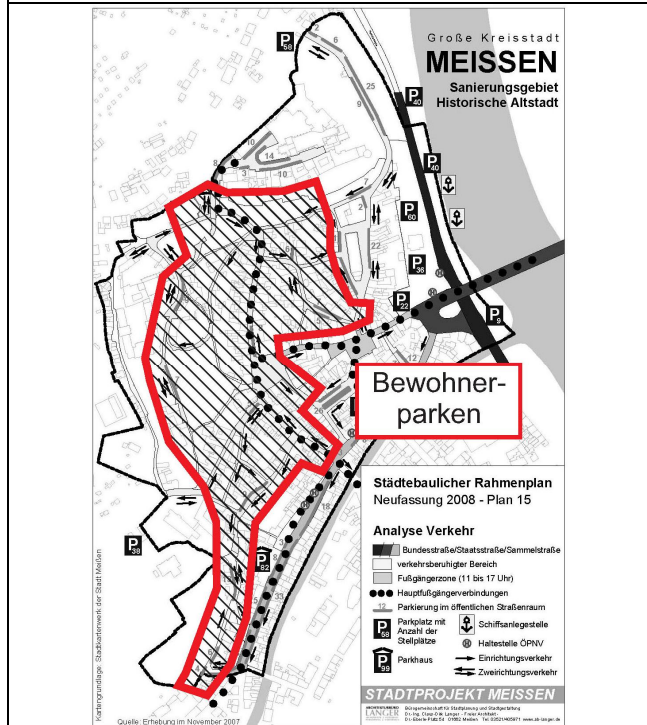
Neubau Fußgängerüberweg (b)



<p><b>Maßnahme M6a:</b></p> <p>Maßnahmen im Fußwegenetz: Anbau fehlender Gehwege, Nachrüstung von Bordabsenkungen, Gehwege in Schotterdecke mit Pflaster befestigen (Hanglagen höhere Priorität).</p> <p><b>Begründung:</b> Ziel ist die schrittweise Weiterentwicklung zu einem Fußwegenetz mit wenigstens einem einseitigen Gehweg in jeder angebauten Straße (ausgenommen verkehrsberuhigte Bereiche). Die Querung von Straßen an Knotenpunkten soll durch Bordabsenkungen erleichtert werden. Die schlecht begehbaren Gehwege mit Schotterdecke sollen schrittweise mit Pflaster befestigt werden. Gehwege in Hanglagen sollen zuerst ausgebaut werden wegen des derzeit hohen Unterhaltungsaufwandes (Auspülungen).</p>	Stand der Maßnahme Okt. 2014: Fußwegneubau Burgstraße 2014/ 2016
	Planungsdauer und Kosten: -
	Bauzeit und Baukosten: -
	Abhängigkeiten: Realisierung über Instandhaltung jedes Jahr unter Beachtung bei allen Inverstitionen
<p><b>Maßnahme M6b:</b></p> <p>Talstraße, Höhe Einkaufsmarkt Netto: Errichtung Fußgängerüberweg als Querungshilfe prüfen.</p> <p><b>Begründung:</b> Hohes Querungsbedürfnis zwischen Einkaufsmarkt und gegenüber liegendem Wohngebiet. Vor allem für ältere Menschen mit niedriger Gehgeschwindigkeit soll die lange Querung durch die Mittelinsel in zwei kurze Querungen verkürzt werden.</p>	Stand der Maßnahme Okt. 2014: Planung mit LASuV
	Planungsdauer und Kosten: 6 Monate, 6.000 €
	Bauzeit und Baukosten: 3 Monate, 10.000 €
	Abhängigkeiten: -

<b>M7</b> Kostenträger: Stadt	<b>Ortsbezug:</b>	<b>Historische Altstadt</b>	<b>Priorität</b>  -
	<b>Bezeichnung:</b>	<b>Neuordnung der Parkraumnutzung innere Altstadt</b>	

Übersichtskarte	Beschilderungsvarianten
-----------------	-------------------------



**Maßnahme:**

Der innere Bereich der Altstadt (vgl. Karte) soll ausschließlich „Bewohnerparken“ werden. D.h. die derzeit freien verfügbaren oder für Bewohner- und Parkuhrparken gekennzeichneten Parkflächen dürfen nur noch von Bewohnern mit Parkausweis genutzt werden.

**Begründung:**

Derzeit sind im gekennzeichneten Gebiet ca. 93 öffentliche Stellplätze vorhanden. Östlich und südlich der Burgstraße sind die Stellplätze (ca. 49) unbeschränkt nutzbar. Die übrigen Stellplätze sind nur mit Parkscheibe (2 h) und durch Bewohner nutzbar. Alle Stellplätze sind fast durchgehend belegt, werden aber oft durch Parksuchverkehr abgefahren bevor dieser die kostenpflichtigen Stellplätze nutzt. Dieser Parksuchverkehr belastet das Straßennetz der Altstadt unnötig. Auf den schmalen Gassen kommt es zu Konflikten mit dem Fußgängerverkehr und die Aufenthaltsqualität wird vermindert. Mit der flächendeckend einheitlichen Regelung des Bewohnerparkens bleibt der Parksuchverkehr dem Gebiet von vornherein fern, da die Parkplatzsuche dort aussichtslos ist. Für die Bewohner verbessert sich die Parkplatzsituation erheblich, da ihnen die wohnnahen Stellplätze häufiger zur Verfügung stehen.

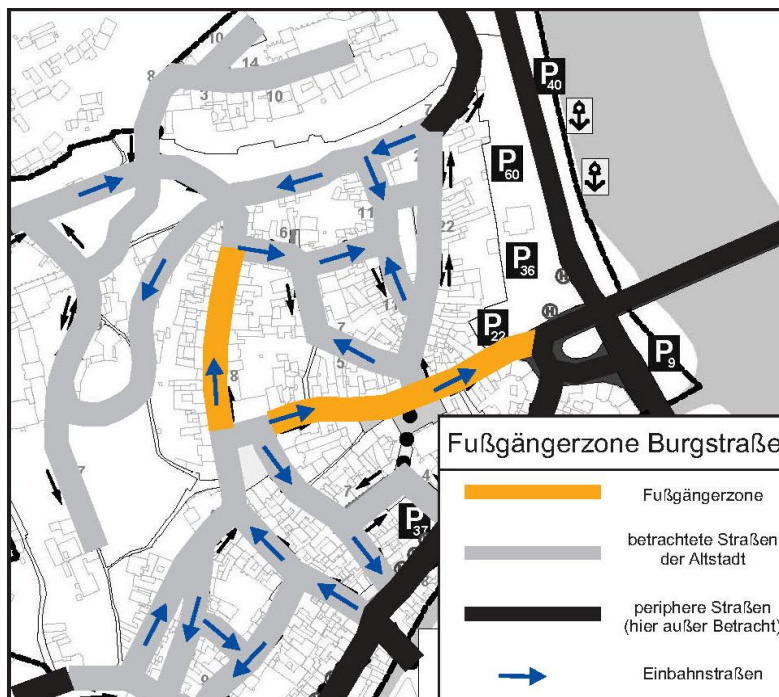
Stand der Maßnahme Okt. 2014: Umsetzung ab 2015 geplant
Planungsdauer und Kosten: -
Bauzeit und Baukosten: 1 Monat, 3.500 €
Abhängigkeiten: Umsetzung spätestens mit Ausbau Neugasse

<b>M8</b> <b>Kostenträger:</b> <b>Stadt</b>	<b>Ortsbezug:</b> <b>Historische Altstadt</b> <b>Bezeichnung:</b> <b>Vereinheitlichung der Parkraumbewirtschaftung</b>	<b>Priorität</b> <b>-</b>
<b>Parkscheinparken (a)</b>		<b>Disponible Bereiche (b)</b>
<p><b>Maßnahme M8a:</b></p> <p>Ausweitung des Parkscheinparkens (8-17 Uhr, Bewohner frei) auf das gesamte Gebiet Gerbergasse, Neugasse, Theaterplatz und Leipziger Straße südlich Schloßberg. Kurzparken soll gebührenfrei sein („Brötchentaste“ für bis zu 30 Minuten Parken).</p> <p><b>Begründung:</b> Die Maßnahme soll die Nutzung des knappen Parkraumbewirtschaftungsbereiches der historischen Altstadt von innen (Bewohner) nach außen (Kurzzeitparker) unterstützen. Langzeitparker sollen verdrängt werden und Kurzzeitparkern mit der Bereitschaft kostenpflichtige Stellplätze zu nutzen, soll möglichst jederzeit ein Stellplatz angeboten werden können. Die Stellplatzwechselfrequenz in unmittelbarer Altstadtnähe erhöht sich, der erste freie Stellplatz kann angenommen werden, da keine zentralen, kostenfreien Stellplätze (Parkuhr 2 h) mehr zur Verfügung stehen.</p>		<p>Stand der Maßnahme Okt. 2014: Umsetzung ab 2015 geplant</p> <p>Planungsdauer und Kosten: -</p> <p>Bauzeit und Baukosten: -</p> <p>Abhängigkeiten: Nach Umsetzung der Maßnahme M7.</p>
<p><b>Maßnahme M8b:</b></p> <p>Die derzeitige Parkregelungen Leipziger Straße zwischen Schlossberg und Meisastraße, Martinstraße, Hahnemannsplatz (jeweils Parkuhr 2 h, Bewohner frei), sowie Fähmannstraße und Talsstraße östlich Kerstingstraße (Parken frei) und Wettinstraße (Parkschein) sollen vorerst beibehalten werden. Nach Beobachtung der Wirkung der Maßnahmen <b>M7a</b> und <b>M8a</b> sollen diese Straßen nach dem örtlichen Bedarf in die Bewirtschaftung einbezogen werden. (Entscheidung für Parkscheinparken o. Parkuhrparken 2 h.)</p> <p><b>Begründung:</b> Die Einrichtung des Bewohnerparkens (M7a) und die Ausweitung des Parkscheinparkens (M8a) wird eine Veränderung der Parkgewohnheiten nach sich ziehen. Auf diese sollte punktuell reagiert werden um das Ziel des neuen Parkraumbewirtschaftungskonzeptes zu erreichen.</p>		<p>Stand der Maßnahme Okt. 2014:</p> <p>Planungsdauer und Kosten: -</p> <p>Bauzeit und Baukosten: -</p> <p>Abhängigkeiten: Nach Beobachtung der Auswirkungen der Maßnahmen M7a und M8a</p>



<b>M9</b> Kostenträger: Stadt	Ortsbezug:	Burgstraße zwischen Markt und Baderberg	Priorität  -
	Bezeichnung:	Einrichtung einer Fußgängerzone	

Übersichtskarte



**Maßnahme :**

Ausweisung der Burgstraße zwischen Markt und Baderberg als Fußgängerzone. Sicherung durch versenkbare Poller mit Zufahrtsregelung für Anwohner und Schaffung von Ausweichstellplätzen.

**Begründung:**

Der Pkw-Verkehr stört die Entwicklung der Straße als touristische Route zum Domplatz. Eine Fußgängerzone würde die Straße für Fußgänger, insbesondere Touristen aufwerten.

Stand der Maßnahme Okt. 2014:  
Umsetzung kurzfristig geplant

Planungsdauer und Kosten:

-

Bauzeit und Baukosten:

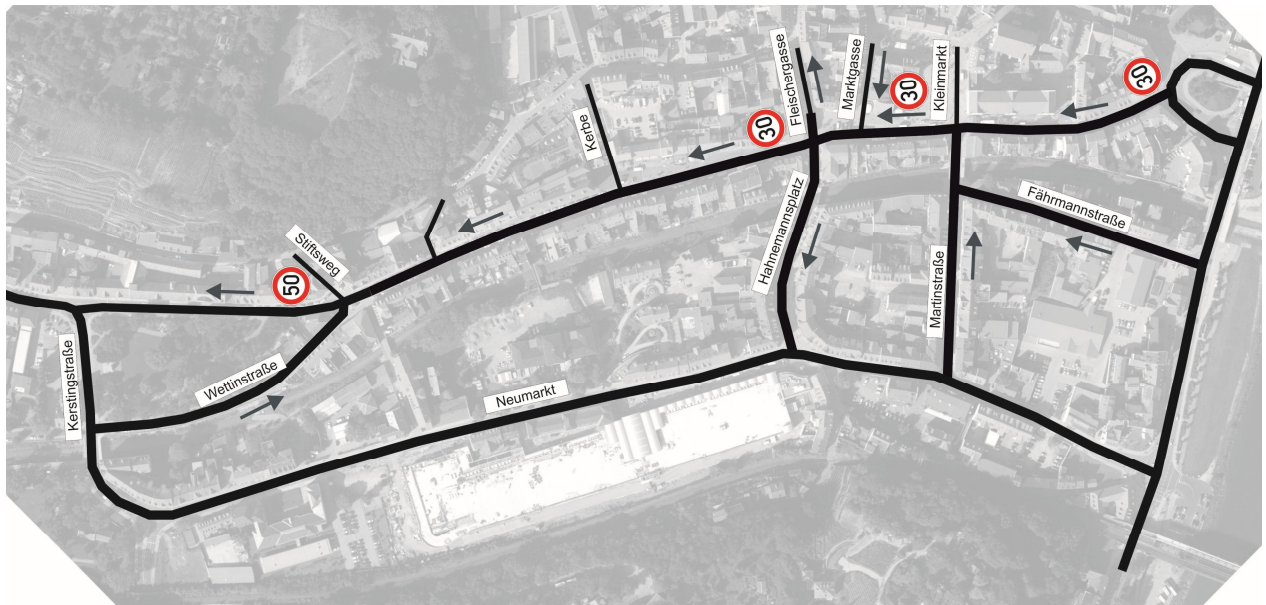
2 Monate, 12.000 €

Abhängigkeiten:

Möglichst in Zusammenhang mit Einrichtung des ausschließlichen Bewohnerparkens in diesem Gebiet (Maßnahme M7) einrichten.

<b>M10</b> Kostenträger: Stadt	Ortsbezug:	Gerbergasse/ Neugasse	Priorität -
	Bezeichnung:	Verdrängung Durchgangsverkehr Gerbergasse	

Übersichtskarte Bestandssituation



**Maßnahme :**

Prüfung weiterer Fußgängerüberwege im bezeichneten Gebiet, z.B. in Verlängerung der Martinstraße.

**Begründung:**

Erleichterung der Straßenquerung für Fußgänger und Verkehrsberuhigung.

Stand der Maßnahme Okt. 2014:

Im Zuge des Ausbaus der Gerbergasse (2014/ 2015) wird ein Fußgängerüberweg auf Höhe der Martinstraße geschaffen.

Vor dem Ausbau der Neugasse soll zumindest auch in Höhe der Fußgängerbrücke Neumarkt und der Sparkasse eine provisorische Fußgängerquerungsmöglichkeit geschaffen werden.

Planungsdauer und Kosten:

-

Bauzeit und Baukosten:

-

Abhängigkeiten:

Umsetzung mit Ausbau Neugasse

<b>M11</b> Kostenträger: Stadt	Ortsbezug:	Burgstraße	Priorität  -
	Bezeichnung:	Aufhebung Einbahnstraße nördlich Baderberg	

Bestandssituation



**Maßnahme:**

Freigabe der Burgstraße im Abschnitt zwischen Baderberg und Schloßberg in beide Richtungen.

**Begründung:**

Die dortigen Anwohner wünschen sich eine Öffnung um den Umweg über Baderberg/ Schlossberg zu sparen. Der Wegfall von Umwegfahrten entlastet diese Straßen. Auf Grund der schlechten Befahrbarkeit der Leinewebergasse ist die Entstehung von Durchgangsverkehr nicht zu erwarten. Der Abschnitt ist kurz und gut einsehbar, so dass Begegnungen durch gegenseitige Verständigung problemlos abgewickelt werden können.

Stand der Maßnahme Okt. 2014:  
Bereits Anfang 2014 umgesetzt

Planungsdauer und Kosten:

-

Bauzeit und Baukosten:

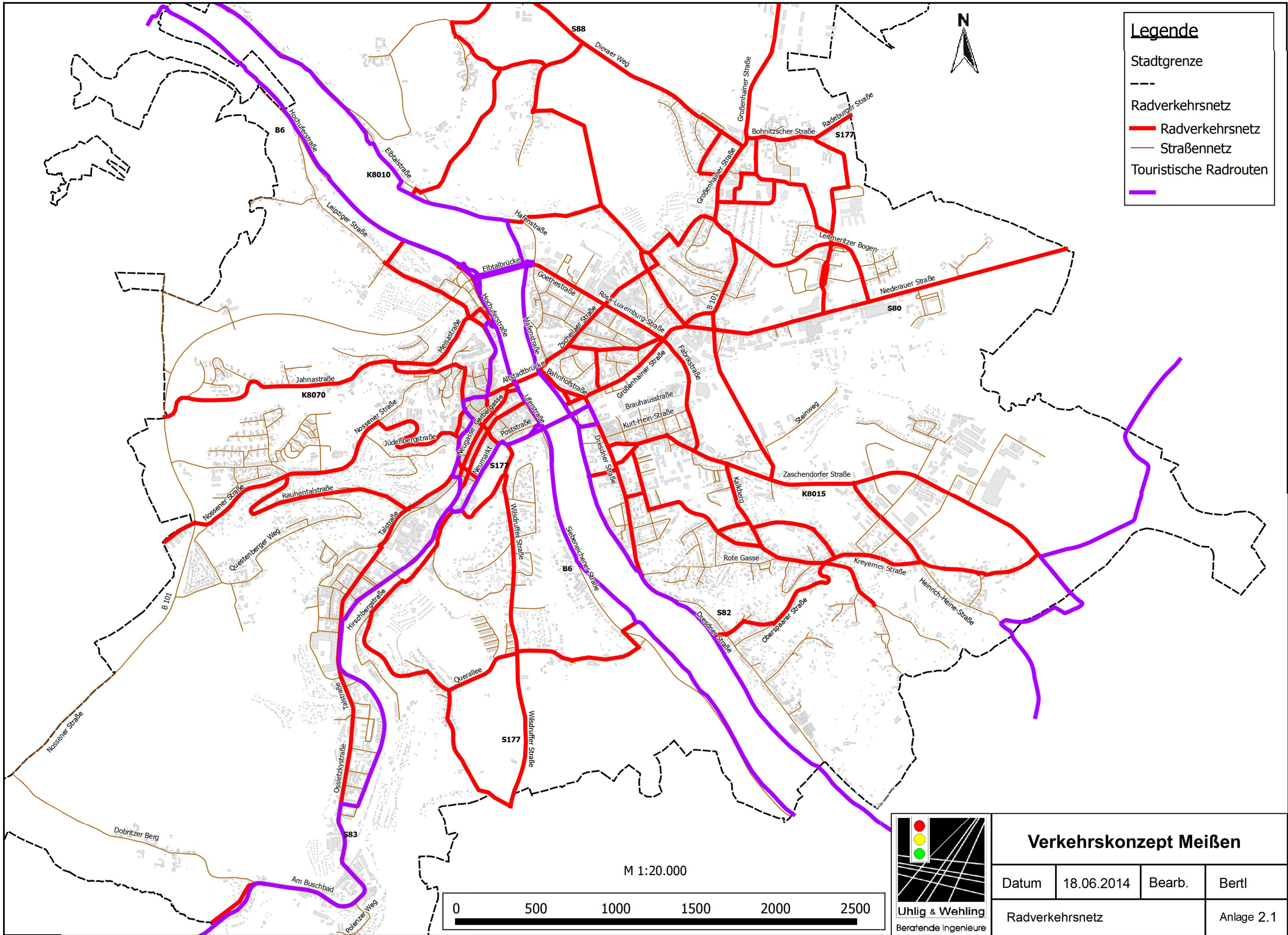
-

Abhängigkeiten:

-

## **A N L A G E 2**

- Anlage 2.1    Radverkehrsnetz**
- Anlage 2.2    Übersichtskarte Maßnahmen**
- Anlage 2.3    Maßnahmentabelle**



- ### Legende
- Stadtgrenze
  - Radverkehrsnetz
  - Radverkehrsnetz
  - Straßennetz
  - Touristische Radrouten

### Verkehrskonzept Meißen

Datum	18.06.2014	Bearb.	Bertl
Radverkehrsnetz			Anlage 2.1

Uhlig & Wehling  
Beratende Ingenieure



M 1:20.000

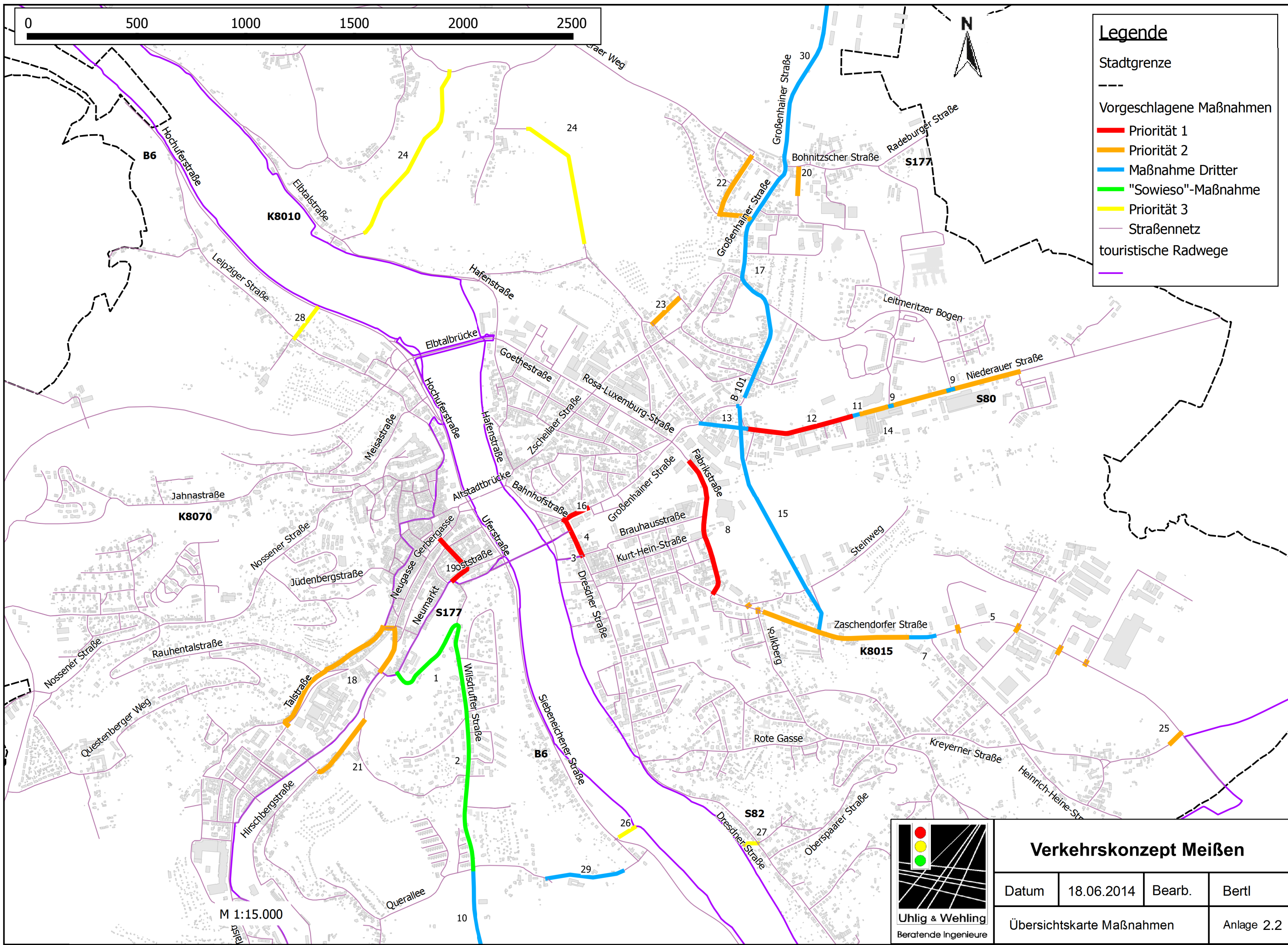


### Legende

Stadtgrenze  
 ---

Vorgeschlagene Maßnahmen

- Priorität 1
- Priorität 2
- Maßnahme Dritter
- "Sowieso"-Maßnahme
- Priorität 3
- Straßennetz
- touristische Radwege



M 1:15.000

Verkehrskonzept Meißen			
Datum	18.06.2014	Bearb.	Bertl
Übersichtskarte Maßnahmen			Anlage 2.2

Nr.	Straße	Abschnitt	Beschreibung	Priorität
1	Wilsdruffer Straße	Neumarkt bis Gellerstraße	bergwärts gemeinsamer Rad-/ Gehweg, talwärts Schutzstreifen. Realisierung im Zuge Ausbau Plossenaufstieg	S
2	Wilsdruffer Straße	Gellerstraße bis Querallee	bergwärts gemeinsamer Rad-/ Gehweg, talwärts Schutzstreifen.	S
3	Dresdner Straße	Brauhausstraße bis Bahnhofstraße	Neubauabschnitt (Geländer) Gehweg mit Radfahrer frei beschildern	1
4	Dresdner Straße	Bahnhofstraße bis Brauhausstraße	vor Bushaltestelle Führung auf Gehweg beenden, Einleitung auf Fahrbahn markieren, aus Bereich Bushaltestelle i. H. Plangasse auf Gehweg (Furtmarkierung)	1
5	Zaschendorfer Straße	Ortseingang bis Fabrikstraße	Furtmarkierungen ergänzen (2x Ziegeleistraße, H.-Grafe-Straße, Am Wall, Steinweg, Gegenrichtung: Kalkberg, Am Wall, H.-Grafe-Straße, Jägerstraße)	2
6	Zaschendorfer Straße	Fabrikstraße bis H.-Heine-Straße	Ausbau Gehweg, für Radfahrer freigeben	2
7	Zaschendorfer Straße	Einmündung H.-Heine-Straße	Weit abgesetzte Furt in Nähe Zaschendorfer Straße verlegen (Borde absenken, Grünflächen befestigen, Furt markieren)	D
8	Fabrikstraße	Brauhausstraße bis Zaschendorfer Straße	Bis Zaschendorfer Straße durchgehend als Gehweg Radfahrer frei beschildern (IST: bis K.-Hein-Straße Gehweg, ab da gemeinsamer Geh-/Radweg; SOLL: komplett Geh-/Radweg), Einmündungen mit Furtmarkierungen versehen (Brauhausstraße, K.-Hein-Str., Hospitalstraße).	1
9	Niederauer Straße	Einmündungen Leitmeritzer Bogen und Fellbacher Straße	Verlegung der weit abgesetzten Furt an die Niederauer Straße (Borde absenken, Grünflächen befestigen, Furtmarkierung)	D
10	Wilsdruffer Straße	Querallee bis Stadtgrenze	Bau eines straßenbegleitenden Geh-/Radweges	D

Nr.	Straße	Abschnitt	Beschreibung	Priorität
11	Niederauer Straße	Einmündung Zufahrt Kaufland	Radweg in Schutzstreifen einleiten (Bord absenken, Grünfläche befestigen, Furtmarkierung)	D
12	Niederauer Straße	Kaufland bis Karlstraße	Begrenzung Parkstreifen markieren, Sicherheitsstreifen (0,50 m), Schutzstreifen und Leitlinie neu markieren.	1
13	Niederauer Straße	Karlstraße bis Großenhainer Straße	Querungshilfe in Höhe Karlstraße, Freigabe Rad-/ Gehweg auf Südseite in Richtung Großenhainer Straße	D
14	Niederauer Straße	Großenhainer Straße bis Ortsausgang	Benutzungspflicht aufheben (Gehweg Radfahrer frei durchgängig bis Albert-Mücke-Ring), Furtmarkierungen ergänzen (Ferdinandstraße, Luisenstraße, Riesensteinstraße)	2
15	S 84 Neu	Zaschendorfer Straße bis Niederauer Straße	Neubau mit straßenbegleitendem Rad-/ Gehweg	D
16	Großenhainer Straße	Dresdner Straße bis Busbahnhof	Bahnhofsvorplatz ordnen, durchgehende Integration Radverkehr	1
17	Großenhainer Straße	100 m nördlich Karlstraße bis Bohnitzscher Straße	Schaffung einer sicheren Radverkehrsführung (Angebotsstreifen oder Gehweg mit Radfahrer frei)	D
18	Wettinstraße/ Am Steinberg	Talstraße bis Neugasse	Über Wettinstraße stadteinwärts und Stiftsweg, Am Steinberg und obere Talstraße stadtauswärts.	2
19	Hahnemannsplatz	Plossenweg bis Gerbergasse	Führung auf der Fahrbahn vom Plossenweg über die Poststraße und Martinstraße zur Gerbergasse.	1
20	Berghausstraße	Gerichtsweg bis Bohnitzscher Straße	Pfad ausbauen zu Rad-/ Gehweg, Breite 2,5 m, Asphalt (ca. 110 m)	2



Nr.	Straße	Abschnitt	Beschreibung	Priorität
21	Hirschbergstraße	Karl-Niesner-Straße bis Goldgrund	"unechte" Einbahnstraße für Radverkehr öffnen. In Verbindung einber Geschwindigkeitsreduzierung mittels "Tempo 30 Zone".	2
22	Karl-Marx-Straße/ Tzschukestraße	Großenhainer Straße bis Dieraer Weg	Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr	2
23	Platanenstraße	Pfarrgasse bis Proschwitzer Weg	Straße unter Ausnutzung des westseitigen Seitenraumes ausbauen, so dass ausreichende Fahrbahnbreite für Begegnung mit Radfahrern entsteht (mind. 3,5 m). Bauliche Eingriffe für den Radverkehr können nur in Verbindung eines kompletten Ausbaus der Platanenstraße umgesetzt werden.	2
24	Knorregrund oder Heiliger Grund	Thomas-Müntzer-Str. bis Elbtalstr. bzw. Proschwitzer Weg bis Proschwitzer Straße	Waldweg befestigen, 2,5 m breit; Realisierung einer Verbindung; Knorregrund verkehrlich besser, Umweltverträglichkeit vergleichen	3
25	Auenstraße	Ende Auenstraße bis K 8015	Lückenschluß, unbefestigten Feldweg zum Rad-/ Gehweg, 3,0 m breit mineralisch neu herrichten.	2
26	Verbindung Tierpark - Elberadweg	Elberadweg - B 6	unbefestigten Pfad befestigen, 2,5 m breit, Beseitigung Hindernis (Stein)	3
27	Verbindung Alte Spaargasse - Elberadweg	Dresdner Str. bis Elberadweg	Barrierefreiheit durch den Rückbau der Treppe herstellen, Umbau in eine längere Rampe	3
28	Verbindung Leipziger Straße - Elberadweg	Leipziger Straße bis Elberadweg	Pfad ausbauen zu Rad-/ Gehweg, Breite 2,5 m, Asphalt. Nutzung vorhandener Straßenunterführung	3
29	Siebeneichener Schloßberg	Schloß bis B 6	Ausbau in Asphalt	D
30	Großenhainer Straße	Bohnitzscher Straße bis Stadtgrenze	Anbau eines einseitigen, straßenbegleitenden Rad-/ Gehwegs	D