

Für Radfahrer problematische Knotenpunkte in Dresden



aufgestellt vom ADFC Dresden e.V.
6. Juni 2006



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

www.adfc-dresden.de

Einleitung

Behinderungen des Radverkehrs an Kreuzungen („Knotenpunkten“) werden oft nur diffus wahrgenommen. Sie äußern sich weniger in sichtbaren baulichen Mängeln, sondern oft in Verkehrsabläufen, die als unsicher, zeitraubend oder verwirrend erlebt werden. Vielleicht liegt es daran, dass diese Knotenmängel auch bei neuen oder soeben umgestalteten Verkehrsbauwerken so häufig auftreten - sie sind für Ungeübte auf dem Papier des Planers schwer erkennbar. Der ADFC Dresden hat deshalb als Ergebnis einer sich über mehrere Monate erstreckenden Untersuchung nachfolgende, auf persönlichen Erfahrungen beruhende Zusammenstellung von über 70 Problemstellen erstellt. Es zeigt sich, dass häufig gegen Richtlinien oder Planungsgrundsätze verstoßen wird. Mit dem Papier soll eine Diskussion darüber angestoßen werden, wie künftig eine bessere Qualität für den Radverkehr an Dresdens Knotenpunkten erreicht werden kann und welche Veränderungen in Strukturen und Abläufen dazu notwendig sind.

Allgemein können an vielen untersuchten Knotenpunkten die folgenden Probleme aus der Sicht des Radverkehrs beobachtet werden:

- lange Wartezeiten (Bsp. Knoten Pirnaischer Platz)
- Drückerampeln (tastergesteuerte Radfahrer/Fußgänger-LSA) mit entsprechend längerer Wartezeit für Radfahrer als im Fall einer Festzeitsteuerung
- Ausfall der Quittierungssignale an LSA mit Tasteranforderung
- mangelhafte bzw. fehlende Bordsteinabsenkungen
- unterdimensionierte Aufstellflächen an Mittelinseln (nicht ausreichend für Radfahrer mit Kinderanhänger)

Zumeist handelt es sich dabei um Planungsfehler, deren Abstellung ohne eine Benachteiligung der anderen Verkehrsteilnehmer in vielen Fällen möglich ist. In diesem Sinne fordert der ADFC Dresden eine planerische und bauliche Überarbeitung der in diesem Papier genannten Knotenpunkte, sowie eine Untersuchung aller Knoten hinsichtlich potenzieller Mängel insbesondere im Voraus von Um- und Neubauarbeiten. Ziel muss es sein, alle Kreuzungen und Einmündungen dem sich weiterentwickelnden Stand der Technik¹ anzupassen, um derart den Anteil positiv erwähnenswerter Beispielknoten zu erhöhen.

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Dresden e.V.
Umweltzentrum Dresden,
Schützengasse 16, 01067 Dresden
Tel: 0351 - 494 33 21
Fax: 0351 - 494 34 00
info@adfc-dresden.de
www.adfc-dresden.de

¹Hier sei auf die neuen Regelwerke „Hinweise zur Signalisierung des Radverkehrs HSRa 05“ und die zukünftig geltenden Stadtstraßen-Richtlinien verwiesen.

Inhaltsverzeichnis

1	Knoten: Alte Meißner Landstraße/Meißner Landstraße (TJG)	9
2	Knoten: Ammonstraße/Freiburger Straße	9
3	Knoten: Antonstraße/Leipziger Straße/Robert-Blum-Straße	10
4	Knoten: Antonstraße/Leipziger Straße/Robert-Blum-Straße	10
5	Knoten: Baumwiesenweg/Neuländer Straße	11
6	Knoten: Beilstraße/Winterbergstraße	11
7	Knoten: Berggartenstraße/Hüblerstraße	12
8	Knoten: Bergstraße/Kohlenstraße/Südhöhe	12
9	Knoten: Bergstraße/Kohlenstraße/Südhöhe	12
10	Knoten: Bergstraße/Nöthnitzer Straße	13
11	Knoten: Bodenbacher Straße/Zwinglistraße	14
12	Knoten: Budapester Straße/Nürnberger Straße	14
13	Knoten: Budapester Straße/Nürnberger Straße	14
14	Knoten: Bünaustraße/Kesselsdorfer Straße	15
15	Knoten: Bürgerstraße/Leipziger Straße (vor Elbcenter)	16
16	Knoten: Carolaplatz	16
17	Knoten: Carolaplatz	17
18	Knoten: Dippoldiswalder Platz - in Bau	17
19	Knoten: Dohnaer Straße/Langer Weg/Tschirnhausstraße	17
20	Knoten: Dohnaer Straße/Michaelisstraße	18
21	Knoten: Dohnaer Straße/Tornaer Straße	18
22	Knoten: Einsteinstraße/Zellescher Weg	19
23	Knoten: Eisenbahnstraße/Hansastraße	19
24	Knoten: Emerich-Ambros-Ufer/Lübecker Straße	20
25	Knoten: Freiburger Straße/Saxoniastraße	20

26 Knoten: Fritz-Förster-Platz	21
27 Knoten: Fritz-Förster-Platz	21
28 Knoten: Fritz-Förster-Platz	22
29 Knoten: Fritz-Förster-Platz/Nürnberger Platz	22
30 Knoten: Fritz-Löffler-Platz	23
31 Knoten: Fritz-Reuter-Straße/Großenhainer Straße	24
32 Knoten: Fritz-Reuter-Straße/Hansastraße	24
33 Knoten: Fröbelstraße/Lübecker Straße	25
34 Knoten: Großenhainer Straße/Harkortstraße	25
35 Knoten: Großenhainer Straße/Liststraße	26
36 Knoten: Großenhainer Straße/Weinböhlauer Straße	26
37 Knoten: Hansastraße/Hechtstraße/Maxim-Gorki-Straße	27
38 Knoten: Hauptallee/Lennéstraße	27
39 Knoten: Hermann-Mende-Straße/Königsbrücker Straße	28
40 Knoten: Josephinenstraße/Reitbahnstraße	28
41 Knoten: Käthe-Kollwitz-Ufer/Lothringer Weg	29
42 Knoten: Kaitzer Straße/Nürnberger Straße	29
43 Knoten: Kesselsdorfer Straße/Koblenzer Straße	30
44 Knoten: Kesselsdorfer Straße/Löbtauer Straße	30
45 Knoten: Kesselsdorfer Straße/Löbtauer Straße	31
46 Knoten: Kesselsdorfer Straße/Malterstraße	31
47 Knoten: Kesselsdorfer Straße/Reisewitzer Straße/Saalhausener Straße	32
48 Knoten: Kesselsdorfer Straße/Tharandter Straße	33
49 Knoten: Königsbrücker Straße/Manfred-von-Ardenne-Ring	33
50 Knoten: Liebstädter Straße/Winterbergstraße	34
51 Knoten: Lübecker Straße/Pennricher Straße	34

52 Knoten: Meißner Landstraße/Warthaer Straße	34
53 Knoten: Nossener Brücke/Oederaner Straße	35
54 Knoten: Nürnberger Platz	35
55 Knoten: Nürnberger Platz	36
56 Knoten: Nürnberger Platz	37
57 Knoten: Nürnberger Platz	37
58 Knoten: Pieschener Allee/Weißeritzstraße	38
59 Knoten: Pirnaischer Platz	39
60 Knoten: Querallee/Tiergartenstraße	40
61 Knoten: Rosa-Luxemburg-Platz	40
62 Knoten: Rosa-Luxemburg-Platz	41
63 Knoten: Sachsenplatz	41
64 Knoten: Sachsenplatz	42
65 Knoten: Schlesischer Platz	42
66 Knoten: Steinstraße/Ziegelstraße	43
67 Knoten: Straßburger Platz	44
68 Knoten: Theaterplatz	45
69 Knoten: Trachenberger Platz	45
70 Knoten: Wasaplatz	46
71 Knoten: Wettiner Platz	46
72 Knoten: Wettiner Platz	47

1 Knoten: Alte Meißner Landstraße/Meißner Landstraße (TJG)

- Zufahrt: Meißner Landstraße stadtauswärts
- Problem: Linksabbiegen in die Alte Meißner Landstraße vom Bordstein-Radweg rechts nicht gefahrlos möglich und von der vierstreifigen Straße aus auf Grund der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sehr gefährlich, zumal zwischen der letzten Bordsteinabsenkung und der eigentlichen Kreuzung ein ansteigendes Stück Straße überquert werden muss
- Art der Radverkehrsführung: beidseitige Einrichtungs-Bordsteinradwege
- Verstoß gegen Richtlinie:
 - EAHV 93, S. 99: „Überquerungsstellen für Radfahrer . . . sind an allen Hauptverkehrstraßen erforderlich.“
 - VwV zu § 8 StVO, Nr. II: „Die Verkehrsregelung an Kreuzungen und Einmündungen soll so sein, dass es für den Verkehrsteilnehmer möglichst einfach ist, sich richtig zu verhalten.“
- Lösungsvorschläge:
 - Bedarfs-LSA als Querungshilfe
 - Warnung des Kfz-Verkehrs mit Zeichen 138 „Radfahrer kreuzen“

2 Knoten: Ammonstraße/Freiburger Straße

- Zufahrt: Freiburger Straße stadtauswärts
- Probleme:
 1. z.T. sehr lange Wartezeit (länger als 1 Umlauf) nach Grünanforderung an LSA über Ammonstraße (provoziert Fehlverhalten)
 2. wartende Radfahrer an LSA über Ammonstraße blockieren schmalen Fuß- und Radweg in Richtung Könneritzstraße (mangelnde Aufstellfläche)
 3. Führung des geradeaus in Richtung Freiburger Straße fahrenden Radverkehrs rechts vom Kfz-Rechtsabbieger-Fahstreifen
 4. Anforderungstaster von Radweg aus schlecht zu erreichen
- Art der Radverkehrsführung: Bordsteinradwege, Radfahrer-LSA, gekoppelt mit Fußgänger-LSA, Tasterbetätigung
- Verstoß gegen Richtlinie:
 1. – RiLSA 92, S. 13: „Der Verkehrsablauf ist am einzelnen Knotenpunkt als verbesserungsbedürftig anzusehen, wenn . . . einzelne Fußgänger und Radfahrer regelmäßig über eine bestimmte Geduldsschwelle (z.B. länger als 60 s) hinaus warten müssen.“

- HSRa 05, S. 18: „Die Radfahrer sollten sich über Detektoren anmelden können, die so weit vor der Überquerungsstelle angeordnet sind, dass Wartezeiten an der Signalanlage möglichst gering sind oder vermieden werden.“
- 4. ERA 95, S. 56: „...zumindest müssen die Radfahrer den Anforderungstaster bequem erreichen können.“
- Lösungsvorschläge:
 1. Signalzeitenpläne straffen
 2. Radverkehr aus Ammonstraße in Richtung Könneritzstraße zumindest bis hinter die kreuzende LSA auf der Fahrbahn als Radfahrstreifen führen (Trennung zwischen wartenden und kreuzend vorbeifahrenden Radfahrern) und/oder Aufstellfläche an der LSA erweitern
 4. Versetzen des Anforderungstasters bzw. feste Freigabe parallel zum Kfz-Verkehr ohne Anforderungstaster realisieren

3 Knoten: Antonstraße/Leipziger Straße/Robert-Blum-Straße

- Zufahrt: Antonstraße aus Richtung Schlesischer Platz in Richtung Marienbrücke
- Problem: Freigabezeit für Radverkehr im Vergleich zur parallelen Kfz-Signalisierung zu kurz
- Art der Radverkehrsführung: gemeinsamer Geh- und Radweg, Radfahrer-LSA
- Verstoß gegen Richtlinie: ERA 95, S. 55: „Die Freigabezeitverluste der Radfahrer sollten gegenüber der Freigabezeit des parallelen Fahrzeugverkehrs nur gering sein.“
- Lösungsvorschlag: Radfahrer-Grünphase auf Länge der Kfz-Grünphase verlängern

4 Knoten: Antonstraße/Leipziger Straße/Robert-Blum-Straße

- Zufahrt: Robert-Blum-Straße in Richtung Leipziger Straße
- Problem: Radverkehr wird nach dem Knoten auf einen gemeinsamen Geh-/Radweg geführt, welcher nach der Bahnunterführung weit abgesetzt in der Eisenbahnstraße ohne Vorkehrungen endet, so dass abbiegende Kfz die Radfahrer oft zu spät wahrnehmen.
- Art der Radverkehrsführung: gemeinsamer Geh- und Radweg
- Verstoß gegen Richtlinie:
 - ERA 95, S. 10: „Durch eine sorgfältige bauliche Ausführung dieses Bereiches [Ende von Radwegen] ist sicherzustellen, daß Radfahrer geschützt vor den Kraftfahrzeugen der gleichen Fahrtrichtung auf die Fahrbahn wechseln können. ... Ein Radweg soll nicht unmittelbar vor einer Problemstelle (z. B. einer Engstelle) enden.“

- ERA 95, S. 36: „An Radwegenden sollen Radfahrer baulich vor den Kraftfahrzeugen der gleichen Fahrtrichtung geschützt auf die Fahrbahn wechseln können, z. B. durch eine Schutzinsel oder durch eine entsprechende Bordführung. . . . An das Radwegende sollte auf mindestens 10 m, besser 20 m Länge noch ein Radfahrstreifen angefügt werden.“
- Lösungsvorschlag: statt dem gemeinsamen Geh-/Radweg sind Schutzstreifen zu markieren und die Furt dorthin führen; der Gehweg ist freizugeben, damit der Radverkehr zur Eisenbahnstraße diesen nutzen kann.

5 Knoten: Baumwiesenweg/Neuländer Straße

- Zufahrt: Baumwiesenweg in Richtung Sternweg (Heide)
- Problem: geradeaus in den Sternweg fahrende Radfahrer müssen den aus der Neuländer Straße in den Baumwiesenweg abbiegenden Kfz Vorfahrt gewähren (abknickende Vorfahrtstraße), wobei ein Sichtkontakt erst auf der Straßenmitte gegeben ist. Starke Gefährdung der Radfahrer auf Grund hoher Fahrgeschwindigkeiten und Kurvenschneiden seitens der abbiegenden Kfz
- Art der Radverkehrsführung: auf der Fahrbahn
- Lösungsvorschlag: Verkehrsspiegel auf der linken Kreuzungsseite

6 Knoten: Beilstraße/Winterbergstraße

- Zufahrt: Winterbergstraße stadtauswärts
- Problem: fehlende Bordsteinabsenkungen
- Art der Radverkehrsführung: für Radverkehr freigegebener Gehweg
- Verstoß gegen Richtlinie: ERA 95, S. 87: „Die Rampen [von Radwegabsenkungen] sollen stufenfrei (d.h. ohne verbleibende Auftrittshöhe) und in voller Breite des Radweges ausgeführt werden . . . Die Gradienten sollte im Rampenbereich eine Neigung von 4% bis 6% nicht überschreiten.“
- Lösungsvorschlag: Bordsteinkanten absenken, Rampen anlegen

7 Knoten: Berggartenstraße/Hüblerstraße

- Zufahrt: Hüblerstraße aus Richtung Loschwitzer Brücke
- Problem: Induktionsschleife reagiert nicht mehr auf Radfahrer
- Art der Radverkehrsführung: auf der Fahrbahn
- Verstoß gegen Richtlinie: RiLSA 92, S. 78 „Die Betriebssicherheit einer Lichtsignalanlage ist ... regelmäßig zu überprüfen.“
- Lösungsvorschlag: Induktionsschleife reparieren bzw. sensibler einstellen

8 Knoten: Bergstraße/Kohlenstraße/Südhöhe

- Zufahrt: Bergstraße abbiegend in Richtung Südhöhe
- Problem: Fehlende direkte Radverkehr-Linksabbiegemöglichkeit von Bergstraße in Südhöhe (Hauptroute Dresden-Bannewitz!)
- Art der Radverkehrsführung: Bordsteinradweg, gemeinsame Fußgänger-Radfahrer-LSA
- Verstoß gegen Richtlinie:
 - EAHV 93, S. 99: „Überquerungsstellen für Radfahrer ... sind an allen Hauptverkehrsstraßen erforderlich.“
 - VwV zu § 8 StVO, Nr. II: „Die Verkehrsregelung an Kreuzungen und Einmündungen soll so sein, dass es für den Verkehrsteilnehmer möglichst einfach ist, sich richtig zu verhalten.“
- Lösungsvorschlag: direkte Linksabbiegemöglichkeit vom Stadtzentrum kommend schaffen

9 Knoten: Bergstraße/Kohlenstraße/Südhöhe

- Zufahrt: Südhöhe in Richtung Kohlenstraße
- Probleme:
 - Gefährdungen durch rechtsabbiegende Kfz, die nicht mit Radfahrern auf den Gehwegen rechnen.
 - Mastenwirrwarr auf den Radfahrbahnen.
 - unübersichtliche Ausschilderung von benutzungspflichtigen und freigegebenen Geh- bzw. Radwegen bei gleichzeitigem Fehlen von Rampen zwischen Fahrbahn und Bordsteinradweg

- keine durchgängige Radverkehrsführung
- Art der Radverkehrsführung: Vor und nach der Kreuzung Führung auf der Fahrbahn, im Kreuzungsbereich auf Radwegen teilweise weit außerhalb des Sichtbereichs der Kraftfahrer. Gefährliche Führung der geradeaus fahrenden Radfahrer rechts von rechtsabbiegenden Kfz! Fehlende Abgrenzung zu Fußgängerbereichen.
- Verstoß gegen Richtlinie: VwV-StVO zur Radwegbenutzungspflicht: „Linienführung im Streckenverlauf und die Radwegführung ... im Verlauf stetig und insbesondere an Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten sicher gestaltet“
- Lösungsvorschläge:
 - Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht
 - Fortbildungslehrgang für die verantwortlichen Planer

10 Knoten: Bergstraße/Nöthnitzer Straße

- Zufahrt: Nöthnitzer Straße in Richtung Räcknitzhöhe
- Problem: Taster zur Grünanforderung von Radfahrerfurt aus nicht erreichbar
- Art der Radverkehrsführung: Radfahrerfurt auf der Fahrbahn
- Verstoß gegen Richtlinie:
 - ERA 95, S.56: „Auf Radfahrstreifen oder Radwegen sollten sowohl direkt vor der Haltelinie als auch frühzeitig in der Knotenpunktzufahrt geeignete Detektoren angeordnet werden, da eine Anforderung mit Anforderungstaster von den Radfahrern meist nicht akzeptiert wird.
... zumindest müssen die Radfahrer den Anforderungstaster bequem erreichen können. Parallel geführte Radfahrer- und Kraftfahrzeugströme sollen ... gleichzeitig freigegeben werden, d.h. auch dann, wenn eine Freigabezeit nur von Kraftfahrzeugen angefordert wird.“
 - HSRa 05, S. 18: „Die Radfahrer sollten sich über Detektoren anmelden können, die so weit vor der Überquerungsstelle angeordnet sind, dass Wartezeiten an der Signalanlage möglichst gering sind oder vermieden werden.“
- Lösungsvorschlag: Ersatz der Grünanforderung via Taster durch entsprechend sensibel eingestellte Induktionsschleifen oder gleichwertige Detektoren.

11 Knoten: Bodenbacher Straße/Zwinglistraße

- Zufahrt: Zwinglistraße aus Richtung Busbahnhof (Winterbergstraße) in Richtung Stübelallee
- Probleme:
 1. Induktionsschleife reagiert nicht auf Radfahrer
 2. Sturzgefahr durch starke Unebenheit bei Gleisquerung
- Art der Radverkehrsführung: auf der Fahrbahn
- Verstoß gegen Richtlinie: RiLSA 92, S. 78 „Die Betriebssicherheit einer Lichtsignalanlage ist ... regelmäßig zu überprüfen.“
- Lösungsvorschläge:
 1. Induktionsschleife reparieren bzw. sensibler einstellen
 2. Unebenheit beseitigen (Kante abschleifen)

12 Knoten: Budapester Straße/Nürnberger Straße

- Zufahrt: Nossener Brücke in Richtung Nürnberger Straße
- Problem: rechts in die Chemnitzer Straße abbiegende Kfz fahren links neben dem Radweg, daher Unfallgefahr mit geradeaus fahrenden Radfahrern, wenn Kraftfahrer den Schulterblick vergessen, zumal der Radfahrer-Signalgeber (längere Freigabezeit als paralleler Fußgängerverkehr) von abbiegenden Kfz-Fahrern nicht gesehen wird.
- Art der Radverkehrsführung: beidseitig Einrichtungs-Bordsteinradweg
- Lösungsvorschlag: Installation eines gelben Blinklichts zur Erhöhung der Aufmerksamkeit der abbiegenden Kraftfahrer an der Furt

13 Knoten: Budapester Straße/Nürnberger Straße

- Zufahrt: Nürnberger Straße in Richtung Nossener Brücke
- Probleme:
 1. Führung des Radverkehrs im Seitenbereich rechts vom Kfz-Rechtsabbieger-Fahstreifen
 2. Radfahrer-Signalgeber (längere Freigabezeit als parallel verlaufender Fußgängerverkehr) kann von aus der Budapester Straße in Richtung Nossener Brücke abbiegenden Kfz-Fahrern nicht wahrgenommen werden, die dank Grünpfeil regelmäßig die Radfahrerfurt blockieren.

3. querende Radfahrer (aus Chemnitzer Straße in Richtung Budapester Straße) müssen durch die in Richtung Nossener Brücke wartenden Radfahrer (starkes Verkehrsaufkommen) durchfahren, Fußgänger müssen über die Stellflächen für Radfahrer, um Grün anzuordern. Gefährlich, weil vor allem Fußgänger nicht mit von hinten nahenden Radfahrern rechnen.
- Art der Radverkehrsführung: beidseitig Einrichtungs-Bordsteinradweg
 - Verstoß gegen Richtlinie:
 - ERA 95, S. 54: „Der Grünpfeil darf nicht angewendet werden, wenn beim Rechtsabbiegen starker Fußgänger- oder Fahrradverkehr, der seinerseits freigegeben ist, gekreuzt werden muß.“
 - HSRa 05, S. 23: „Die Grünpfeil-Regelung darf nicht verwendet werden (vgl VwV-StVO zu Absatz 2 zu § 37 StVO, Nr. XI), wenn . . . der Fahrradverkehr trotz Verbots in der Gegenrichtung in erheblichem Umfang stattfindet und durch geeignete Maßnahmen nicht ausreichend eingeschränkt werden kann . . . Die Grünpfeil-Regelung sollte nicht angewandt werden, wenn der freigegebene Radverkehr auf der zu kreuzenden Furt gesondert signalisiert ist, . . . oder die für Radfahrer freigegebene Furt regelmäßig von (langen) Fahrzeugen blockiert wird, die in die Straße, in die sie bei Rot nach rechts abbiegen wollen, z.B. wegen starker Belastung oder hoher Geschwindigkeiten, nicht einfahren können.“
 - Lösungsvorschläge:
 1. Anlage von Radfahrstreifen (Breite: 2m) mit einer Führung links vom Rechtsabbiegerfahrstreifen
 2. Abbau des Grünpfeil-Zeichens
 3. alternativ: Tempo 30 auf der gesamten Nürnberger Straße, Freigabe der Fahrbahn für Radfahrer und damit auch Entschärfung anderer bestehender Probleme (Linksabbiegen von der Nürnberger Straße , wenig Platz auf Radweg, schlechte Weg-Qualität, Haltestellen, Probleme mit Fußgängern . . .)

14 Knoten: Bünaustraße/Kesselsdorfer Straße

- Zufahrt: Kesselsdorfer Straße in Richtung Nossener Brücke
- Problem: hohe Unfallgefahr mit rechtsabbiegenden Kfz, Konflikte mit Fußgängern
- Art der Radverkehrsführung: für Kraftfahrer unsichtbar auf weit abgesetzten Radwegen hinter Bäumen, Geländern, Straßenbahnhaltestelle. Fehlende Trennung zu Fußgängerbereichen
- Verstoß gegen Richtlinie:
 - VwV-StVO zur Radwegebenutzungspflicht: „Linienführung im Streckenverlauf und die Radwegführung . . . im Verlauf stetig und insbesondere an Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten sicher gestaltet“

- ERA 95, S. 61: „Verlaufen die Radwege im Streckenbereich hinter Längsparkständen oder sind sie aus anderen Gründen (z.B. Grünstreifen) entsprechend weit von der Fahrbahn abgesetzt, so sind sie rechtzeitig an den Fahrbahnrand zu verschwenken.“

- Lösungsvorschlag: Auflassung des Radweges. Radfahrstreifen oder Mischverkehr ggf. 30 km/h

15 Knoten: Bürgerstraße/Leipziger Straße (vor Elbcenter)

- Zufahrt:
- Problem: Fußgänger/Radfahrer-LSA seit Umbau mit sehr langen Wartezeiten (bis ca. 3 Minuten), vermutlich durch Anmeldung der Straßenbahnen verursacht; Straßenbahnen werden trotz vorheriger längerer Wartezeiten nicht erreicht, da der Fußgänger- und Radverkehrstrom keine Freigabe erhält (auch nicht nach Haltestelleneinfahrt der Straßenbahn), dadurch erhebliche Rotlichtverstöße
- Art der Radverkehrsführung: Fußgänger/Radfahrer-LSA
- Verstoß gegen Richtlinie: RiLSA 92, S. 13: „Der Verkehrsablauf ist am einzelnen Knotenpunkt als verbesserungsbedürftig anzusehen, wenn . . . einzelne Fußgänger und Radfahrer regelmäßig über eine bestimmte Geduldsschwelle (z.B. länger als 60 s) hinaus warten müssen.“
- Lösungsvorschlag: LSA-Schaltung überarbeiten, max. 1 Minute Wartezeit für Fußgänger und Radfahrer realisieren

16 Knoten: Carolaplatz

- Zufahrt: Wigardstraße in Richtung Carolabrücke (linksabbiegen)
- Problem: Der Geradeaus- und Linksabbiegestreifen hat ungünstige Abmessungen. Entweder steht ein geradeausfahrendes Kfz links von einem abbiegenden Radfahrer oder ein linksabbiegender Kraftfahrer rechts
- Art der Radverkehrsführung: auf der Fahrbahn
- Verstoß gegen Richtlinie: ERA 95, S. 47: „Für die Fahrtrichtungen geradeaus und links sind gemeinsam vorgesehene Fahrstreifen bei Mischverkehr ungünstig, da linksabbiegende Radfahrer dann unter Umständen rechts von schnellen geradeausfahrenden Kraftfahrzeugen fahren müssen.“
- Lösungsvorschlag: Fahrstreifen verschmälern

17 Knoten: Carolaplatz

- Zufahrt: Köpkestraße in Richtung Wigardstraße
- Problem: Beim Geradeausfahren (2. Fahrstreifen, Kombination von geradeaus und rechts) hat man trotz mittiger Einordnung im Fahrstreifen immer rechtsabbiegende PKW links von sich
- Art der Radverkehrsführung: auf der Fahrbahn
- Lösungsvorschlag: Fahrstreifen verschmälern

18 Knoten: Dippoldiswalder Platz - in Bau

- Zufahrt: Dr.-Külz-Ring in Richtung Budapester Straße
- Problem: weit abgesetzte Radverkehrsführung (Kreuzung mit Wallstraße und Marienstraße), Konflikte mit Fußgängern auf dem gemeinsamen Geh-Radweg
- Art der Radverkehrsführung: Bordsteinradweg (bis Wallstraße), danach gemeinsamer Geh-Radweg mit ungünstiger Linienführung
- Lösungsvorschlag: Fortsetzung des Radfahrstreifens entlang des Dr.-Külz-Ringes parallel zu den beiden Kfz-Fahrstreifen bis zum Anschluß an den Radfahrstreifen der Budapester Straße

19 Knoten: Dohnaer Straße/Langer Weg/Tschirnhausstraße

- Zufahrt: Dohnaer Straße stadtauswärts
- Probleme:
 - gemeinsamer Geh-Radweg führt nach dem Straßenumbau im 90°-Winkel über den neuen separaten, nicht LSA-geregelten Rechtsabbiegerstreifen (von Dohnaer Straße in Tschirnhausstraße)
 - Mast im Überführungsbereich sorgt für zusätzliche Behinderungen
 - Konflikt mit regem Fußgängerverkehr in der Haupteinkaufszeit
 - für Autoverkehr schlecht/spät sichtbare, weil hinter einem heckenbepflanzten Grünstreifen abgesetzte Radverkehrsführung auf der Dohnaer Straße unmittelbar vor der Kreuzung
- Art der Radverkehrsführung: abgesetzter Bordsteinradweg
- Verstoß gegen Richtlinie:

- ERA 95, S. 42: „Nicht signalisierte Rechtsabbiegefahrbahnen mit Dreiecksinseln ... führen wegen der hohen Geschwindigkeiten der rechtsabbiegenden Kraftfahrer zu einer großen Gefährdung der Radfahrer und Fußgänger. Zügig geführte Rechtsabbiegefahrbahnen sollten deshalb vermieden oder in die Lichtsignalsteuerung einbezogen werden.“
- ERA 95, S. 58: „Weit abgesetzte Führungen des Radverkehrs, bei denen die beiden sich kreuzenden Radwege zu einer Radfahrerfurt zusammengefaßt werden, sollten bei nicht signalisierten Rechtsabbiegefahrbahnen vermieden werden. ... Signalisierte Rechtsabbiegefahrbahnen mit Dreiecksinseln sollten eingesetzt werden, wenn ... die Gefährdung für Radfahrer (und Fußgänger) auf der Rechtsabbiegefahrbahn infolge hoher Verkehrsbelastung, zügiger Trassierung ... sehr hoch ist oder Zweirichtungsverkehr über die Rechtsabbiegefahrbahn verläuft.“
- Lösungsvorschlag: Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht auf der gesamten B172 in Dresden

20 Knoten: Dohnaer Straße/Michaelisstraße

- Zufahrt: Dohnaer Straße stadtauswärts
- Problem: Fußgänger-Radfahrer-LSA schaltet grundsätzlich eine halbe Minute vor der Kfz-LSA auf Rot, während gleichzeitig keine vorzeitige Grünschalung für Fußgänger und Radfahrer zum Phasenbeginn erfolgt. Insgesamt lange Umlaufzeiten
- Art der Radverkehrsführung: abgesetzter Bordsteinradweg
- Verstoß gegen Richtlinie: ERA 95, S. 55: „Die Freigabezeitverluste der Radfahrer sollten gegenüber der Freigabezeit des parallelen Fahrzeugverkehrs nur gering sein.“
- Lösungsvorschlag: Gleichbehandlung von motorisiertem und nichtmotorisiertem Verkehr bei der Schaltung der LSA

21 Knoten: Dohnaer Straße/Tornaer Straße

- Zufahrt: Dohnaer Straße stadteinwärts
- Problem: mangelhafte Absenkung des Radwegs zur Straße
- Art der Radverkehrsführung: Bordsteinradwege
- Verstoß gegen Richtlinie: ERA 95, S. 87: „Die Rampen [von Radwegabsenkungen] sollen stufenfrei (d.h. ohne verbleibende Auftrittshöhe) und in voller Breite des Radweges ausgeführt werden ... Die Gradienten sollte im Rampenbereich eine Neigung von 4% bis 6% nicht überschreiten.“
- Lösungsvorschlag: ebenere Bordsteinabsenkung

22 Knoten: Einsteinstraße/Zellescher Weg

- Zufahrt: Zellescher Weg in Richtung Teplitzer Straße
- Problem: hohe Abbiegegeschwindigkeiten und hohes Radverkehrsaufkommen in beiden Richtungen begünstigen ein großes Unfallrisiko
- Art der Radverkehrsführung: Zweirichtungs-Bordsteinradweg
- Lösungsvorschlag: Anheben des Geh- und Radwegs im Kreuzungsbereich (Aufpflasterung) zur Reduktion der Abbiegegeschwindigkeiten

23 Knoten: Eisenbahnstraße/Hansastraße

- Zufahrt: Eisenbahnstraße von Süd
- Problem: um in die Hansastraße Richtung Norden zu kommen, müssen wegen des Fehlens der direkten Furt drei Knotenarme mit jeweils einer sehr großen Wartezeit an den LSA überquert werden, z.T. 5 Minuten Zeitverlust
- Art der Radverkehrsführung: Bordsteinradwege
- Verstoß gegen Richtlinie:
 - RiLSA 92, S. 69: „Dennoch sollte versucht werden, bei der Koordinierung der Signalprogramme benachbarter Knotenpunkte auch Radfahrern, zumindest in Teilabschnitten, eine 'Grüne Welle' anzubieten. . . . Insbesondere für die wichtigen Hauptverbindungen in einem Radverkehrsnetz ist eine solche abschnittsweise Koordinierung wünschenswert.“
 - ERA 95, S. 55: „Auch großräumige Knotenpunkte mit Fahrbahnteilern und Dreiecksinseln sollen von geradeausfahrenden Radfahrern ohne Zwischenhalt überquert werden können. . . . Bei dicht aufeinanderfolgenden signalisierten Knotenpunkten sollte insbesondere im Verlauf wichtiger Hauptverbindungen des Radverkehrsnetzes auch Radfahrern, zumindest in Teilabschnitten, eine 'Grüne Welle' angeboten werden.“
- Lösungsvorschläge:
 - fehlende direkte Querungsmöglichkeit nachrüsten
 - kurzfristig: bessere Koordinierung der vorhandenen Querungs-LSA

24 Knoten: Emerich-Ambros-Ufer/Lübecker Straße

- Zufahrt: Lübecker Straße stadtauswärts
- Problem: Gefährdung des bevorrechtigten Radfahrers durch hohe Abbiegegeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs in Richtung Emerich-Ambros-Ufer
- Art der Radverkehrsführung: auf der Fahrbahn zusammen mit dem Kfz-Verkehr
- Lösungsvorschlag: Reduktion der Abbiegegeschwindigkeiten durch Umbau der Kreuzung (Abkröpfen) und damit eindeutigerer Vermittlung des „Vorfahrt gewähren“-Gebots

25 Knoten: Freiburger Straße/Saxoniastraße

- Zufahrt: Freiburger Straße stadteinwärts
- Problem: Radweg endet ohne Überleitung im Kreuzungsbereich
- Art der Radverkehrsführung: bis zur Kreuzung Bordsteinradweg
- Verstoß gegen Richtlinie:
 - ERA 95, S. 10: „Durch eine sorgfältige bauliche Ausführung dieses Bereiches [Ende von Radwegen] ist sicherzustellen, daß Radfahrer geschützt vor den Kraftfahrzeugen der gleichen Richtung auf die Fahrbahn wechseln können. Dabei ist darauf zu achten, daß das Zustellen dieses Übergangsbereiches durch Kraftfahrzeuge verhindert wird und gute Sichtverhältnisse bestehen.“
 - ERA 95, S. 43: „Auf der Strecke vorhandene Radverkehrsanlagen sollten aus Gründen der Führungskontinuität in Knotenpunktzufahrten nicht enden.“
 - VwV-StVO zur Radwegebenutzungspflicht: „Linienführung im Streckenverlauf und die Radwegführung ... im Verlauf stetig und insbesondere an Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten sicher gestaltet“
 - VwV-StVO zu Absatz 4 Satz 3 I 2.: „Der Radverkehr kann deshalb auch bei anderen Radwegen, insbesondere an Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten nicht sich selbst überlassen bleiben“
- Lösungsvorschläge:
 - baulich gesicherte/markierte Überleitung des Radverkehrs vom gemeinsamen Geh-Radweg auf die Fahrbahn
 - Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht

26 Knoten: Fritz-Förster-Platz

- Zufahrt: Bergstraße in Richtung Fritz-Löffler-Platz
- Problem: rechtsabbiegende Radfahrer (aus Bergstraße auf Zelleschen Weg in Richtung B172) kreuzen nach derzeitiger Führung zweimal die Fußgänger­magistrale zwischen Bergstraßen-LSA und Neuer Mensa, auf Grund der durch das abschüssige Gelände provozierten hohen Geschwindigkeiten der Radfahrer extreme Kollisionsgefahr mit Fußgängern, Radfahrern vom Zelleschen Weg und wartenden Fahrgästen der Buslinie 61 (generell hohes Konfliktpotential)
- Art der Radverkehrsführung: Bordsteinradwege, die z.T. sehr breit, aber un­stetig geführt werden (Fußweg kreuzend)
- Verstoß gegen Richtlinie: ERA 95, S.27: „Gemeinsame Geh- und Radwege sollten bei starkem Gefälle nicht angelegt werden.“
- Lösungsvorschläge:
 - Rad- und Fußgänger­verkehr sollen bei starkem Gefälle auch nicht anderweitig gemischt werden
 - eventuell Entschärfung durch stärkere Separation zwischen Fußgänger- und Radverkehr (nötig ist allerdings auch eine Geschwindigkeitsreduzierung des Radverkehrs im Sinne der gegenseitigen Rücksichtnahme!)

27 Knoten: Fritz-Förster-Platz

- Zufahrt: Bergstraße über LSA-Zellescher Weg in die Hochschulstraße
- Problem: sehr eingeschränkte Aufstellfläche auf der Mittelinsel der LSA über den Zelleschen Weg (nicht ausreichend für Radfahrer mit Kinderanhänger)
- Art der Radverkehrsführung: Bordsteinradwege, Fußgänger/Radfahrer-LSA über je eine Fahr­bahn der Straße mit versetzter Freigabe
- Verstoß gegen Richtlinie:
 - RiLSA 92, S. 68: „Radfahrer sollen eine kreuzende Straße mit Fahrbahnteiler oder Dreiecksinsel ohne Zwischenhalt überqueren können. Sind aber Zwischenhalte auf einer Insel nicht zu vermeiden, dann sollten die Freigabezeiten so aufeinander abgestimmt werden, daß nur kurze Wartezeiten entstehen. . . . Es soll vermieden werden, daß die hintere Furt früher freigegeben wird, damit die Radfahrer nicht eine davorliegende Furt bei ROT überfahren.“
 - ERA 95, S. 55: „. . . bei weit abgesetzten Radfahrerfurten mit angrenzenden Fußgängerfurten erfolgt die Signalisierung der Radfahrer in der Regel gemeinsam mit dem Fußgänger­verkehr. Dabei ist anzustreben, daß die zu kreuzende Straße ohne Zwischenhalt überquert werden kann.“

- Lösungsvorschlag: eine separate Radfahrer-LSA über die gesamte Straße oder Synchronisierung der LSA-Schaltung über beide Fahrbahnen (kein Warten auf der Mittelinsel mehr im Regelfall)

28 Knoten: Fritz-Förster-Platz

- Zufahrt: Bergstraße über LSA-Nürberger Straße in Richtung Räcknitz
- Problem: sehr eingeschränkte Aufstellfläche auf der Mittelinsel der LSA über den Zelleschen Weg (nicht ausreichend für Radfahrer mit Kinderanhänger)
- Art der Radverkehrsführung: Bordsteinradwege, Fußgänger/Radfahrer-LSA über je eine Fahrbahn der Straße mit versetzter Freigabe
- Verstoß gegen Richtlinie:
 - RiLSA 92, S. 68: „Radfahrer sollen eine kreuzende Straße mit Fahrbahnteiler oder Dreiecksinsel ohne Zwischenhalt überqueren können. Sind aber Zwischenhalte auf einer Insel nicht zu vermeiden, dann sollten die Freigabezeiten so aufeinander abgestimmt werden, daß nur kurze Wartezeiten entstehen. . . . Es soll vermieden werden, daß die hintere Furt früher freigegeben wird, damit die Radfahrer nicht eine davorliegende Furt bei ROT überfahren.“
 - ERA 95, S. 55: „. . . bei weit abgesetzten Radfahrerfurten mit angrenzenden Fußgängerfurten erfolgt die Signalisierung der Radfahrer in der Regel gemeinsam mit dem Fußgängerverkehr. Dabei ist anzustreben, daß die zu kreuzende Straße ohne Zwischenhalt überquert werden kann.“
 - HSRa 05, S. 17: „Um ein gefährdungs- und beeinträchtigungsarmes Aufstellen bei nicht vermeidbarem Zwischenhalt zu ermöglichen, muss die Aufstellfläche ausreichend dimensioniert sein. Anzustreben ist eine Tiefe von 3,0 m und eine Breite von 4,0 m. . . . Die Mindesttiefe von Fahrbahnteilern mit möglichem Zwischenhalt beträgt 2,5 m. Bei Unterschreiten dieses Wertes ist das Queren in einem Zuge zu ermöglichen.“
- Lösungsvorschlag: eine separate Radfahrer-LSA über die gesamte Straße oder Synchronisierung der LSA-Schaltung über beide Fahrbahnen (kein Warten auf der Mittelinsel mehr im Regelfall)

29 Knoten: Fritz-Förster-Platz/Nürnberger Platz

- Zufahrt: Nürnberger Straße aus Richtung Nossener Brücke
- Problem: Harmonisierung der LSA-Schaltungen im Rahmen einer sog. 'Grünen Welle' für alle Verkehrsteilnehmer mangelhaft

- Art der Radverkehrsführung: Bordsteinradweg
- Verstoß gegen Richtlinie: RiLSA 92, S. 69: „Dennoch sollte versucht werden, bei der Koordinierung der Signalprogramme benachbarter Knotenpunkte auch Radfahrern, zumindest in Teilabschnitten, eine 'Grüne Welle' anzubieten. . . . Insbesondere für die wichtigen Hauptverbindungen in einem Radverkehrsnetz ist eine solche abschnittsweise Koordinierung wünschenswert.“
- Lösungsvorschlag: LSA-Umlaufpläne überarbeiten

30 Knoten: Fritz-Löffler-Platz

- Zufahrt: Münchner Straße aus Richtung Nürnberger Platz
- Probleme:
 1. sehr eingeschränkte Aufstellfläche auf der Mittelinsel der LSA über die Bergstraße (nicht ausreichend für Radfahrer mit Kinderanhänger)
 2. lange Wartezeiten, da Freigabe erst nach Anforderung über Taster erfolgt
- Art der Radverkehrsführung: Bordsteinradwege, Fußgänger/Radfahrer-LSA über je eine Fahrbahn der Straße mit versetzter Freigabe
- Verstoß gegen Richtlinie:
 1. RiLSA 92, S. 68: „Radfahrer sollen eine kreuzende Straße mit Fahrbahnteiler oder Dreiecksinsel ohne Zwischenhalt überqueren können. Sind aber Zwischenhalte auf einer Insel nicht zu vermeiden, dann sollten die Freigabezeiten so aufeinander abgestimmt werden, daß nur kurze Wartezeiten entstehen. . . . Es soll vermieden werden, daß die hintere Furt früher freigegeben wird, damit die Radfahrer nicht eine davorliegende Furt bei ROT überfahren.“
 2. HSRa 05, S. 17: „Um ein gefährdungs- und beeinträchtigungsarmes Aufstellen bei nicht vermeidbarem Zwischenhalt zu ermöglichen, muss die Aufstellfläche ausreichend dimensioniert sein. Anzustreben ist eine Tiefe von 3,0 m und eine Breite von 4,0 m. . . . Die Mindesttiefe von Fahrbahnteilern mit möglichem Zwischenhalt beträgt 2,5 m. Bei Unterschreiten dieses Wertes ist das Queren in einem Zuge zu ermöglichen.“
 3. HSRa 05, S. 18: „Die Radfahrer sollten sich über Detektoren anmelden können, die so weit vor der Überquerungsstelle angeordnet sind, dass Wartezeiten an der Signalanlage möglichst gering sind oder vermieden werden.“
- Lösungsvorschläge:
 1. Synchronisierung der LSA-Schaltung über beide Fahrbahnen (kein Warten auf der Mittelinsel mehr im Regelfall)
 2. Freigabe für Fußgänger und Radfahrer ohne Taster-Anforderung im Zuge der Freigabe des parallel fahrenden Kfz-Verkehrsstroms ermöglichen

31 Knoten: Fritz-Reuter-Straße/Großenhainer Straße

- Zufahrt: Großenhainer Straße stadteinwärts
- Problem: Linksabbiegen in die Fritz-Reuter-Straße vom Bordsteinradweg aus unmöglich, keine Möglichkeit, den Linksabbiegerfahrstreifen gefahrlos zu erreichen, wenn der Radfahrer nicht bereits vor dem Beginn der Straßenbahnhaltestelle auf die Fahrbahn wechselt
- Art der Radverkehrsführung: gemeinsamer Geh-Radweg
- Verstoß gegen Richtlinie: gesetzliche Forderung nach Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs nicht eingehalten

32 Knoten: Fritz-Reuter-Straße/Hansastraße

- Zufahrt: Fritz-Reuter-Straße aus beiden Richtungen
- Problem:
 - mangelnde Akzeptanz der auf der Fahrbahn fahrenden Radfahrer seitens der Kfz-Lenker, da Radwegstummel und LSA-Signale eine Führung des Radverkehrs auf dem Bord suggerieren
 - katastrophaler Zustand des Großpflasters
 - LSA-Schaltung lässt Überqueren der Hansastraße in einem Schritt oft nicht zu, Wartezeiten zum Überqueren des Knotens zusammen mit Fußgängern betragen gelegentlich mehr als zwei Minuten.
- Art der Radverkehrsführung: unklar, auf Hansastraße durchgängig beidseitige Bordsteinradwege, deren Stummel sich jeweils etwa fünf Meter auf der Fritz-Reuter-Straße fortsetzen, Fußgänger-LSA mit Signalbild für Radfahrer und Fußgänger
- Verstoß gegen Richtlinie:
 - RiLSA 92, S. 13: „Der Verkehrsablauf ist am einzelnen Knotenpunkt als verbesserungsbedürftig anzusehen, wenn . . . einzelne Fußgänger und Radfahrer regelmäßig über eine bestimmte Geduldsschwelle (z.B. länger als 60 s) hinaus warten müssen.“
 - RiLSA 92, S. 68: „Radfahrer sollen eine kreuzende Straße mit Fahrbahnteiler oder Dreiecksinsel ohne Zwischenhalt überqueren können. Sind aber Zwischenhalte auf einer Insel nicht zu vermeiden, dann sollten die Freigabezeiten so aufeinander abgestimmt werden, daß nur kurze Wartezeiten entstehen. . . . Es soll vermieden werden, daß die hintere Furt früher freigegeben wird, damit die Radfahrer nicht eine davorliegende Furt bei ROT überfahren.“
- Lösungsvorschlag: Entscheidung für konsistente Radverkehrsführung auf der Fritz-Reuter-Straße, vorzugsweise als Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau

33 Knoten: Fröbelstraße/Lübecker Straße

- Zufahrt: Fröbelstraße in Richtung Pennricher Straße
- Problem: Anforderungstaster für LSA-Furt über die Lübecker Straße weit vorgelagert und vom gemeinsamen Geh-Radweg aus ohne Absteigen nicht erreichbar
- Art der Radverkehrsführung: gemeinsamer Geh-Radweg für Zweirichtungsverkehr
- Verstoß gegen Richtlinie:
 - HSRa 05, S. 18: „Die Radfahrer sollten sich über Detektoren anmelden können, die so weit vor der Überquerungsstelle angeordnet sind, dass Wartezeiten an der Signalanlage möglichst gering sind oder vermieden werden.“
 - ERA 95, S.56: „Auf Radfahrstreifen oder Radwegen sollten sowohl direkt vor der Halteinie als auch frühzeitig in der Knotenpunktzufahrt geeignete Detektoren angeordnet werden, da eine Anforderung mit Anforderungstaster von den Radfahrern meist nicht akzeptiert wird. Auch bei gemeinsamer Signalisierung mit dem Fußgängerverkehr sollten geeignete Radfahrerdetektoren vorgesehen werden, zumindest müssen die Radfahrer den Anforderungstaster bequem erreichen können.“
- Lösungsvorschlag: Freigabe der Fußgänger- und Radfahrerfurt ohne Anforderung im Zuge der Freigabe des parallel fahrenden Kfz-Verkehrstroms ermöglichen

34 Knoten: Großenhainer Straße/Harkortstraße

- Zufahrt: Großenhainer Straße stadtauswärts
- Probleme:
 - Einordnen in Linksabbiegerfahrstreifen erst zu spät erlaubt, dann auf Grund des dichten Kfz-Verkehrs oft erst nach Anhalten möglich, was wiederum zu Konflikten mit nachfolgenden Radfahrern führt
 - Konflikte mit Kfz-Verkehr, der in die rechtsliegende Tankstelle abbiegt oder aus jener heraus auf die Großenhainer Straße einbiegt
- Art der Radverkehrsführung: Radfahrstreifen auf Fahrbahn
- Verstoß gegen Richtlinie:
 - RiLSA 92, S. 69: „Sind Radwege oder Radfahrstreifen vorhanden, so kann es sich bei starkem linksabbiegender Radverkehr, insbesondere an Knotenpunkten mit mehr als einem Fahrstreifen für den Geradeausverkehr ... empfehlen, Radfahrerschleusen einzurichten.“

- ERA 95, S. 44: „Für direkt linksabbiegende Radfahrer sollten spezielle Abbiegestreifen vorgesehen werden, wenn der Radverkehr bereits auf der Strecke auf Radverkehrsanlagen geführt wird. . . .

Indirektes Linksabbiegen sollte zumindest bei der Führung der Radfahrer auf Radfahrstreifen oder im Mischverkehr durch Hinweiszeichen angezeigt werden.

Auf der Fahrbahn aufmarkierte oder im Seitenbereich angeordnete Aufstellflächen sind . . . erforderlich . . . , wenn aus der Örtlichkeit nicht eindeutig abzulesen ist, wo sich linksabbiegende Radfahrer gefahrlos aufstellen können.“

- Lösungsvorschlag:
 - Radstreifenmarkierung früher (direkt ab Fußgängerampel) unterbrechen und so ein frühzeitiges Linkseinordnen ermöglichen
 - LSA an Straßenbahn-Haltestelle (extra Signal für Radfahrer bereits vorhanden) für Radverkehr eher grün schalten als für Kfz-Verkehr
 - Umgestaltung der Tankstelleneinfahrt im Sinne der Geschwindigkeitsreduktion

35 Knoten: Großenhainer Straße/Liststraße

- Zufahrt: Liststraße in Richtung Großenhainer Straße stadtauswärts
- Problem: Induktionsschleife erfasst Radfahrer nicht
- Art der Radverkehrsführung: auf der Fahrbahn
- Verstoß gegen Richtlinie: RiLSA 92, S. 78 „Die Betriebssicherheit einer Lichtsignalanlage ist . . . regelmäßig zu überprüfen.“
- Lösungsvorschlag: Induktionsschleife sensibler einstellen

36 Knoten: Großenhainer Straße/Weinböhlaer Straße

- Zufahrt: Weinböhlaer Straße in Richtung Großenhainer Straße stadtauswärts
- Problem: gemeinsamer Geh-Radweg Großenhainer Straße zur Fahrbahn stark abgesenkt (grabenartige Vertiefung: Entwässerung)
- Art der Radverkehrsführung: gemeinsamer Geh-Radweg auf der Großenhainer Straße
- Verstoß gegen Richtlinie: ERA 95, S. 87: „Die Summe der gegenläufigen Neigungen sollte im Bereich der Rinne nicht größer als 6% sein. Die Fahrbahn- bzw. Radwegbefestigungen sollen ohne Kanten an die Rinne abschließen.“
- Lösungsvorschlag: Ausbau der grabenartigen Vertiefung

37 Knoten: Hansastraße/Hechtstraße/Maxim-Gorki-Straße

- Zufahrt: Hechtstraße in Richtung Maxim-Gorki-Straße
- Probleme:
 - ungünstiger Kreuzungswinkel verleitet Kfz-Fahrer (selbe Richtung) zum Überholen der Radfahrer mit sehr geringem Seitenabstand
 - alternative Radverkehrsführung mit gemeinsamer Fußgänger-Radfahrer-LSA über die Radeburger Straße in Richtung Maxim-Gorki-Straße endet ohne gesicherte Überleitung im Kreuzungsbereich (Dreiecksinsel am Rechtsabbieger-Fahrbereich von der Radeburger Straße in die Maxim-Gorki-Straße)
- Art der Radverkehrsführung: auf der Fahrbahn, Bordstein-Radwege in Richtung Hansastraße
- Verstoß gegen Richtlinie: ERA 95, S. 10: „Durch eine sorgfältige bauliche Ausführung dieses Bereiches [Ende von Radwegen] ist sicherzustellen, daß Radfahrer geschützt vor den Kraftfahrzeugen der gleichen Fahrtrichtung auf die Fahrbahn wechseln können. ... Ein Radweg soll nicht unmittelbar vor einer Problemstelle (z. B. einer Engstelle) enden.“
- Lösungsvorschlag: freigegebener Gehweg von der Hechtstraße aus bis zur Fußgänger-LSA über die Radeburger Straße mit anschließender gesicherter Überleitung des Radverkehrs zurück auf die Fahrbahn in der Maxim-Gorki-Straße

38 Knoten: Hauptallee/Lennéstraße

- Zufahrt: Hauptallee aus Richtung Großer Garten
- Problem: gegenläufige Querneigung von Fahrbahn und Gehweg in Verbindung mit Bordsteinkante verhindert zügiges Überqueren/Einfahren in die Lennéstraße
- Art der Radverkehrsführung: auf der Lennéstraße Radfahrstreifen, auf der Hauptallee gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern
- Verstoß gegen Richtlinie: ERA 95, S. 87: „Die Summe der gegenläufigen Neigungen sollte im Bereich der Rinne nicht größer als 6% sein. Die Fahrbahn- bzw. Radwegbefestigungen sollen ohne Kanten an die Rinne abschließen.“
- Lösungsvorschlag: deutlichere Bordsteinabsenkung

39 Knoten: Hermann-Mende-Straße/Königsbrücker Straße

- Zufahrt: Königsbrücker Straße stadteinwärts
- Probleme:
 - Radwegende im Kreuzungsbereich unzureichend baulich gesichert
 - Bordsteinabsenkung zu schmal und schlecht erkennbar
- Art der Radverkehrsführung: Bordsteinradweg
- Verstoß gegen Richtlinie:
 - ERA 95, S. 10: „Durch eine sorgfältige bauliche Ausführung dieses Bereiches [Ende von Radwegen] ist sicherzustellen, daß Radfahrer geschützt vor den Kraftfahrzeugen der gleichen Fahrtrichtung auf die Fahrbahn wechseln können. ... Ein Radweg soll nicht unmittelbar vor einer Problemstelle (z. B. einer Engstelle) enden.“
 - ERA 95, S. 87: „Die Rampen [von Radwegabsenkungen] sollen stufenfrei (d.h. ohne verbleibende Auftrittshöhe) und in voller Breite des Radweges ausgeführt werden ... Die Gradienten sollte im Rampenbereich eine Neigung von 4% bis 6% nicht überschreiten.“
- Lösungsvorschläge:
 - Fahrbahneinengung (4streifig zu 2streifig) in die Straßenmitte verlegen und entstandenen Sperrbereich an den Fahrbahnrand verlagern. Hierdurch entstünde ausreichend Platz zum Einordnen der Radfahrer
 - zusätzliche Sicherung der Sperrfläche gegen Überfahren durch aufgeklebte Bischofsmützen etc. (vgl. Antonstraße am Schlesischen Platz)

40 Knoten: Josephinenstraße/Reitbahnstraße

- Zufahrt: Josephinenstraße aus Richtung Budapester Straße
- Problem: die letzten 5 bis 10 Meter vom Ende des baulichen Radweges bis zur Reitbahnstraße werden als Parkplatz genutzt, somit kein sicheres Einfädeln in den Kfz-Verkehr möglich
- Art der Radverkehrsführung: endender nichtbenutzungspflichtiger Bordsteinradweg ohne gesicherte Überleitung
- Verstoß gegen Richtlinie:
 - ERA 95, S. 10: „Dabei ist darauf zu achten, daß das Zustellen dieses Übergangsbereiches [Ende von Radwegen] durch Kraftfahrzeuge verhindert wird und gute Sichtverhältnisse bestehen.“

- ERA 95, S. 45: „Hinter Parkständen verlaufende Radwege sollen im Knotenpunktbereich an die parallele Fahrbahn herangerückt werden oder in einen Radfahrstreifen übergehen. Die Führung der Radverkehrsanlage soll in diesen Fällen zumindest 10,00 m vor dem Knotenpunkt bereits unmittelbar neben der Fahrbahn verlaufen.“
 - VwV-StVO zur Radwegebenutzungspflicht: „Linienführung im Streckenverlauf und die Radwegeführung . . . im Verlauf stetig und insbesondere an Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten sicher gestaltet“
 - VwV-StVO zu Absatz 4 Satz 3 I 2.: „Der Radverkehr kann deshalb auch bei anderen Radwegen, insbesondere an Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten nicht sich selbst überlassen bleiben.“
- Lösungsvorschlag: Parkverbot einrichten (auch aus Gründen der Sichtbeziehungen zur Reitbahnstraße sinnvoll)

41 Knoten: Käthe-Kollwitz-Ufer/Lothringer Weg

- Zufahrt: Käthe-Kollwitz-Ufer in Richtung Schillerplatz
- Problem: steile Auffahrrampen zwischen Fahrbahn und Radweg
- Art der Radverkehrsführung: Bordsteinradweg
- Verstoß gegen Richtlinie: ERA 95, S. 87: „Die Rampen [von Radwegabsenkungen] sollen stufenfrei (d.h. ohne verbleibende Auftrittshöhe) und in voller Breite des Radweges ausgeführt werden . . . Die Gradienten sollte im Rampenbereich eine Neigung von 4% bis 6% nicht überschreiten.“
- Lösungsvorschlag: flachere Rampen

42 Knoten: Kaitzer Straße/Nürnberger Straße

- Zufahrt: Nürnberger Straße
- Problem: direktes Linksabbiegen in Nebenstraßen wie z.B. Kaitzer Straße vom Radweg nicht möglich und auf der vierstreifigen Straße kein/gefährlich wenig Platz (keine Linksabbiegerstreifen)
- Art der Radverkehrsführung: beidseitige Einrichtungs-Bordsteinradwege
- Verstoß gegen Richtlinie: EAHV 93, S. 46: „Vierstreifige Fahrbahnen ohne Mittelstreifen . . . sind schlecht überquerbar und nur zweckmäßig, wenn . . . zumindest punktuell Mittelinseln . . . unterzubringen sind.“
- Lösungsvorschlag: Querungshilfen, indirektes Linksabbiegen für Radverkehr ausweisen inklusive der Markierung von Aufstellflächen

43 Knoten: Kesselsdorfer Straße/Koblenzer Straße

- Zufahrt: Kesselsdorfer Straße stadtauswärts
- Problem: Hohe Unfallgefahr, enorme Behinderung auf Hauptroute
- Art der Radverkehrsführung: Bürgersteigradweg endet mitten im Kreuzungsbereich ohne bauliche Absicherung der Überleitung auf die Fahrbahn
- Verstoß gegen Richtlinie:
 - ERA 95, S. 10: „Durch eine sorgfältige bauliche Ausführung dieses Bereiches [Ende von Radwegen] ist sicherzustellen, daß Radfahrer geschützt vor den Kraftfahrzeugen der gleichen Fahrtrichtung auf die Fahrbahn wechseln können. ... Ein Radweg soll nicht unmittelbar vor einer Problemstelle (z. B. einer Engstelle) enden.“
 - ERA 95, S. 36: „An Radwegenden sollen Radfahrer baulich vor den Kraftfahrzeugen der gleichen Fahrtrichtung geschützt auf die Fahrbahn wechseln können, z. B. durch eine Schutzinsel oder durch eine entsprechende Bordführung. ... An das Radwegende sollte auf mindestens 10 m, besser 20 m Länge noch ein Radfahrstreifen angefügt werden.“
 - VwV-StVO zur Radwegebenutzungspflicht: „Linienführung im Streckenverlauf und die Radwegeführung ... im Verlauf stetig und insbesondere an Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten sicher gestaltet“
 - VwV-StVO zu Absatz 4 Satz 3 I 2.: „Der Radverkehr kann deshalb auch bei anderen Radwegen, insbesondere an Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten nicht sich selbst überlassen bleiben.“
- Lösungsvorschlag: Radwegbenutzungspflicht aufheben. Radwegende weit vor die Kreuzung legen und baulich absichern

44 Knoten: Kesselsdorfer Straße/Löbtauer Straße

- Zufahrt: Freiburger Straße in Richtung Lübecker Straße
- Problem: indirekte Führung des Radverkehrs über Löbtauer Straße mit Fußgänger-Radfahrer-LSA und nach 90°-Kurve über Radweg Löbtauer Straße (entgegen der Fahrtrichtung)
- Art der Radverkehrsführung: Bordsteinradweg, Zweirichtungs-Fußgänger/Radfahrer-LSA
- Verstoß gegen Richtlinie: ERA 95, S. 42: „Radverkehrsanlagen sollen für bevorrechtigte Radfahrer zügig befahrbar sein. Enge Radien, Kanten (z.B. bei Bordsteinabsenkungen), abrupte Verschwenkungen oder Hindernisse im Zuge der Radverkehrsanlage (Masten, Poller) sind zu vermeiden.“
- Lösungsvorschlag: Direktfahrmöglichkeit aus Freiburger Str. Richtung Lübecker Str. schaffen, indem der Kfz-Aufstellbereich der Löbtauer Straße in Richtung Tharandter Straße bis vor die Einmündung der Lübecker Straße zurück verlagert wird

45 Knoten: Kesselsdorfer Straße/Löbtauer Straße

- Zufahrt: in Richtung Kesselsdorfer Straße stadtauswärts
- Probleme:
 1. hohe Unfallgefahr, enorme Behinderung auf Hauptroute
 2. Konflikte mit Radfahrern aus der Tharandter Straße in Richtung Löbtauer Straße
- Art der Radverkehrsführung:
 1. Bürgersteigradweg endet kurz hinter der Kreuzung mitten im konfliktbehafteten Haltestellenbereich ohne jegliche Absicherung der Überleitung auf die Fahrbahn
 2. Bordsteinradweg, der über LSA-Aufstellfläche in Richtung Kesselsdorfer Straße führt
- Verstoß gegen Richtlinie:
 - ERA 95, S. 10: „Durch eine sorgfältige bauliche Ausführung dieses Bereiches [Ende von Radwegen] ist sicherzustellen, daß Radfahrer geschützt vor den Kraftfahrzeugen der gleichen Fahrtrichtung auf die Fahrbahn wechseln können. ... Ein Radweg soll nicht unmittelbar vor einer Problemstelle (z. B. einer Engstelle) enden.“
 - ERA 95, S. 36: „An Radwegenden sollen Radfahrer baulich vor den Kraftfahrzeugen der gleichen Fahrtrichtung geschützt auf die Fahrbahn wechseln können, z. B. durch eine Schutzinsel oder durch eine entsprechende Bordführung. ... An das Radwegende sollte auf mindestens 10 m, besser 20 m Länge noch ein Radfahrstreifen angefügt werden. ...
Bei beengten Platzverhältnissen sollte der Radweg im Bereich der Haltestelle in einen Radfahrstreifen übergehen. Der Radweg soll dann in etwa geradliniger Führung sicher verlassen werden können.“
- Lösungsvorschläge:
 1. Radwegbenutzungspflicht aufheben. Radwegende weit vor die Kreuzung in die Abfahrt von der Nossener Brücke legen und baulich absichern
 2. Radfahrer aus der Tharandter Straße in Richtung Löbtauer Straße ab Kreuzung auf der Fahrbahn führen, da der bisher benutzungspflichtige Radweg im Nichts endet.

46 Knoten: Kesselsdorfer Straße/Malterstraße

- Zufahrt: Kesselsdorfer Straße stadteinwärts
- Probleme:
 - Radwegführung kreuzt Fußgängerstrom
 - schlecht überschaubare Radwegführung zwischen mehreren Schildern und Masten hindurch

- Gefährdung durch aus der Kesselsdorfer Straße links in die Saalhausener Straße abbiegende Kfz
- Art der Radverkehrsführung: Bordsteinradweg
- Verstoß gegen Richtlinie:
 - ERA 95, S. 42: „Radverkehrsanlagen sollen für bevorrechtigte Radfahrer zügig befahrbar sein. Enge Radien, Kanten (z.B. bei Bordsteinabsenkungen), abrupte Verschwenkungen oder Hindernisse im Zuge der Radverkehrsanlage (Masten, Poller) sind zu vermeiden.“
 - ERA 95, S. 62: „Ein Verschwenken eines Radweges in die einmündende Straße hinein soll an Anschlußknotenpunkten grundsätzlich nicht vorgenommen werden.“
- Lösungsvorschlag: Ausbau der Verschwenkung und somit Trennung von Fußgängern und Radverkehr

47 Knoten: Kesselsdorfer Straße/Reisewitzer Straße/Saalhausener Straße

- Zufahrt: Kesselsdorfer Straße stadtein- und stadtauswärts
- Probleme:
 - Linksabbieger aus der Kesselsdorfer Straße (stadtauswärts) in die Saalhausener und Malterstraße missachten Vorfahrt der stadtwärtigen Radfahrer.
 - Rechtsabbieger aus der Kesselsdorfer Straße (stadtauswärts) in die Malterstraße missachten Vorfahrt der landwärtigen Radfahrer.
 - Konflikte mit auf Radfahrbahn laufenden Fußgängern (Radwegführung kreuzt Fußgängerstrom)
- Art der Radverkehrsführung: Auf für Kraftfahrer und Fußgänger kaum erkennbaren Bordsteinradwegen. Im Kreuzungsbereich um Masten und Poller extra verschwenkt. Führung außerhalb des Wahrnehmungsbereiches der Kraftfahrer über die Gehwege
- Verstoß gegen Richtlinie:
 - VwV-StVO zur Radwegebenutzungspflicht: „Linienführung im Streckenverlauf und die Radwegeführung ... im Verlauf stetig und insbesondere an Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten sicher gestaltet“
 - ERA 95, S. 42: „Radverkehrsanlagen sollen für bevorrechtigte Radfahrer zügig befahrbar sein. Enge Radien, Kanten (z.B. bei Bordsteinabsenkungen), abrupte Verschwenkungen oder Hindernisse im Zuge der Radverkehrsanlage (Masten, Poller) sind zu vermeiden.“
 - ERA 95, S. 62: „Ein Verschwenken eines Radweges in die einmündende Straße hinein soll an Anschlußknotenpunkten grundsätzlich nicht vorgenommen werden.“

- Lösungsvorschlag: Trennung von Fußgängern und Radverkehr durch komplettes Auflassen der Radwege (kein „Radfahrer frei!“), dafür Radfahrstreifen oder Mischverkehr ggf. mit 30 km/h

48 Knoten: Kesseldorfer Straße/Tharandter Straße

- Zufahrt: Kesseldorfer Straße in Richtung Freiburger Straße
- Problem: Gefährdungen durch rechtsabbiegende Kfz, die nicht mit Radfahrern auf den Gehwegen rechnen. Starke Konflikte mit Fußgängern.
- Art der Radverkehrsführung: Führung der Radfahrer außerhalb des Sichtbereichs der Kraftfahrer durch stark belebte Zentral-Haltestelle. Im Kreuzungsbereich fehlende Abgrenzung zu Fußgängerbereichen
- Verstoß gegen Richtlinie:
 - ERA 95, S. 36: „Bei beengten Platzverhältnissen sollte der Radweg im Bereich der Haltestelle in einen Radfahrstreifen übergehen. Der Radweg soll dann in etwa geradliniger Führung sicher verlassen werden können.“
 - ERA 95, S. 61: „Verlaufen die Radwege im Streckenbereich hinter Längsparkständen oder sind sie aus anderen Gründen (z.B. Grünstreifen) entsprechend weit von der Fahrbahn abgesetzt, so sind sie rechtzeitig an den Fahrbahnrand zu verschwenken.“
- Lösungsvorschlag: Aufhebung des Radweges und Einrichten von Radfahrstreifen bzw. baulich abgesichertes Ende des Radweges vor der Haltestelle Tharandter Straße

49 Knoten: Königsbrücker Straße/Manfred-von-Ardenne-Ring

- Zufahrt: Königsbrücker Straße stadtauswärts
- Problem: seitliche Straßenentwässerung in trichterförmiger, gepflasterter Einmündung gefährlich abgesenkt
- Art der Radverkehrsführung: Bordsteinradweg
- Verstoß gegen Richtlinie: ERA 95, S. 87: „Die Summe der gegenläufigen Neigungen sollte im Bereich der Rinne nicht größer als 6% sein. Die Fahrbahn- bzw. Radwegbefestigungen sollen ohne Kanten an die Rinne abschließen.“

50 Knoten: Liebstädter Straße/Winterbergstraße

- Zufahrt: Liebstädter Straße von Nord
- Problem: Induktionsschleifen reagieren nicht auf Radfahrer, diese bekommen kein Grün
- Art der Radverkehrsführung: Fahrbahn
- Verstoß gegen Richtlinie: RiLSA 92, S. 78 „Die Betriebssicherheit einer Lichtsignalanlage ist ... regelmäßig zu überprüfen.“
- Lösungsvorschlag: andere technische Lösung (z.B. empfindlichere Induktionsschleifen)

51 Knoten: Lübecker Straße/Pennricher Straße

- Zufahrt: Pennricher Straße in Richtung Fröbelstraße
- Problem: Führung des Radverkehrs auf den Zweirichtungsradweg links der Fröbelstraße nur über zwei Fußgänger-LSA legal möglich (Zeitverlust)
- Art der Radverkehrsführung: auf der Pennricher Straße zusammen mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn, Zweirichtungsradweg entlang der Fröbelstraße
- Lösungsvorschlag: Radfahrer vom zwanghaften Rechtsabbiegen aus der Pennricher Straße ausklammern (Radfahrer frei, LSA-Schaltung) und Radfahrerfurt links des Kfz-Streifens (wartende Radler) einrichten.

52 Knoten: Meißner Landstraße/Warthaer Straße

- Zufahrt: Meißner Landstraße in Richtung Warthaer Straße stadtauswärts
- Problem: starke Gefährdung der Fußgänger-LSA-Benutzer durch aus der Hamburger Straße in die Meißner Landstraße einbiegenden Kfz-Verkehr, der durch einen Grünpfeil zusätzlich beschleunigt wird, während der durch ein Blinkzeichen gesicherte LSA-Übergang, der von Radfahrern in beiden Richtungen benutzt wird (Zufahrt Elberadweg) erst spät vom Kfz-Verkehr erkannt wird
- Art der Radverkehrsführung: Bordsteinradweg, tastergesteuerte Fußgänger-LSA
- Verstoß gegen Richtlinie: HSRa 05, S. 23: „Die Grünpfeil-Regelung darf nicht verwendet werden (vgl VwV-StVO zu Absatz 2 zu § 37 StVO, Nr. XI), wenn ... der Fahrradverkehr trotz Verbots in der Gegenrichtung in erheblichem Umfang stattfindet und durch geeignete Maßnahmen nicht ausreichend eingeschränkt werden kann ...“

- Lösungsvorschläge:
 - Abbau des Grünfeil-Zeichens
 - Installation einer ortsfesten Geschwindigkeits-Überwachungsanlage vor der Fußgänger-LSA

53 Knoten: Nossener Brücke/Oederaner Straße

- Zufahrt: Nossener Brücke in Richtung Freiburger Straße
- Problem: Radwegführung unnötig verschwenkt, dadurch Vorfahrts-Konflikte mit von der Nossener Brücke rechts in die Oederaner Straße abbiegenden Kfz
- Art der Radverkehrsführung: Bordsteinradweg
- Verstoß gegen Richtlinie: ERA 95, S. 42: „Radverkehrsanlagen sollen für bevorrechtigte Radfahrer zügig befahrbar sein. Enge Radien, Kanten (z.B. bei Bordsteinabsenkungen), abrupte Verschwenkungen oder Hindernisse im Zuge der Radverkehrsanlage (Masten, Poller) sind zu vermeiden.“
- Lösungsvorschlag: Entfernen des Versatzes und stetige Radweglinienführung

54 Knoten: Nürnberger Platz

- Zufahrt: Hettnerstraße über LSA auf die Münchner Straße in Richtung Fritz-Löffler-Platz
- Problem: Radfahrer-LSA über die Nürnberger Straße von Hettnerstraße aus nicht zugänglich durch fehlende Bordsteinabsenkung
- Art der Radverkehrsführung: auf Hettnerstraße zusammen mit dem Kfz-Verkehr, auf der Nürnberger Straße Bordsteinradwege, Nürnberger Platz in Richtung Fritz-Förster-Platz mit Radfahrstreifen
- Verstoß gegen Richtlinie: ERA 95, S. 87: „Die Rampen [von Radwegabsenkungen] sollen stufenfrei (d.h. ohne verbleibende Auftrittshöhe) und in voller Breite des Radweges ausgeführt werden . . . Die Gradienten sollte im Rampenbereich eine Neigung von 4% bis 6% nicht überschreiten.“
- Lösungsvorschlag: Absenken des Bordsteins zur Hettnerstraße, um die Radverkehrsführung aus Hettnerstraße über Mittelinsel zur LSA benutzbar zu machen

55 Knoten: Nürnberger Platz

- Zufahrt: Nürnberger Straße in Richtung Nossener Brücke
- Probleme:
 1. mangelnder Aufstellplatz an Radfahrer/Fußgänger-LSA über Münchner Straße, hierdurch Konflikt mit Fußgängern und v.a. Radfahrern aus der Münchner Straße, deren Radverkehrsführung genau hier auf das Bord führt (sehr gefährlich, weil wegen des leicht abschüssigen Geländes diese Radfahrer mit einer hohen Geschwindigkeit kreuzen)
 2. stumpfes Ende der Radfahrfurt Richtung Nürnberger Straße mit anschließender fahrdynamisch unmöglicher 90 Grad-Kurve. Anschließende mehrmalige Verschwenkungen der Radverkehrshaupttroute um Masten und über den Gehweg. Weiter anschließend schlaglochartige Rampe beim Überqueren der Rechtsabbiegerfahrbahn, anschließend Radweg über die Wartefläche der Haltestelle der Linie 61 mit hohem Konfliktpotential mit Fußgängern
- Art der Radverkehrsführung: Bordsteinradwege, Radfahrer-LSA
- Verstoß gegen Richtlinie:
 1. HSRa 05, S. 17: „Um die Beeinträchtigungen zwischen Fußgängern und Radfahrern gering zu halten, sollten die Aufstellflächen der Radfahrer gut erkennbar außerhalb der Querungsbereiche der Fußgänger angelegt werden.“
 2. – VwV-StVO zur Radwegebenutzungspflicht: „Linienführung im Streckenverlauf und die Radwegeführung ...im Verlauf stetig und insbesondere an Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten sicher gestaltet“
 - ERA 95, S. 36: „Bei beengten Platzverhältnissen sollte der Radweg im Bereich der Haltestelle in einen Radfahrstreifen übergehen. Der Radweg soll dann in etwa geradliniger Führung sicher verlassen werden können.“
 - ERA 95, S. 42: „Radverkehrsanlagen sollen für bevorrechtigte Radfahrer zügig befahrbar sein. Enge Radien, Kanten (z.B. bei Bordsteinabsenkungen), abrupte Verschwenkungen oder Hindernisse im Zuge der Radverkehrsanlage (Masten, Poller) sind zu vermeiden.“
- Lösungsvorschlag:
 1. Radverkehrsführung aus der Münchner Straße in Richtung Fritz-Löffler-Platz zumindest bis hinter die kreuzende LSA als Radfahrstreifen auf der Fahrbahn führen, somit Trennung zwischen wartenden Radlern (Nürnberger Straße in Richtung Nossener Straße) und rollendem Radverkehr (Münchner Straße) oder Haltelinie auf dem Radweg vor der LSA über die Münchner Straße markieren zur Freihaltung des Radwegs in Richtung Fritz-Löffler-Platz
 2. Radfahrfurt im Bogen über Münchner Straße (günstigerer Gleis-Querungswinkel), Fortsetzung als Radfahrstreifen baulich getrennt vom Gehweg bis in die zu asphaltierende Busbucht der Haltestelle

56 Knoten: Nürnberger Platz

- Zufahrt: Münchner Straße in Richtung Münchner Platz
- Probleme:
 - getrennte Signalisierung von Rad- und Fußverkehr, Radverkehr wird nach dem Knoten auf die Fahrbahn geführt Autos und Fußgänger haben grün, Radfahrer rot und müssen nach Tasterbetätigung oft länger als 1 Umlauf warten
 - Führung des geradeausfahrenden Radverkehrs rechts vom Kfz-Rechtsabbieger-Fahrbahnen
- Art der Radverkehrsführung: Bordsteinradweg, leicht abgesetzt, Radfahrer-LSA mit Tasterbetätigung
- Verstoß gegen Richtlinie:
 - ERA 95, S.56: „Auf Radfahrbahnen oder Radwegen sollten sowohl direkt vor der Halteinie als auch frühzeitig in der Knotenpunktzufahrt geeignete Detektoren angeordnet werden, da eine Anforderung mit Anforderungstaster von den Radfahrern meist nicht akzeptiert wird.
... zumindest müssen die Radfahrer den Anforderungstaster bequem erreichen können. Parallel geführte Radfahrer- und Kraftfahrzeugströme sollen ... gleichzeitig freigegeben werden, d.h. auch dann, wenn eine Freigabezeit nur von Kraftfahrzeugen angefordert wird.“
 - HSRa 05, S. 18: „Die Radfahrer sollten sich über Detektoren anmelden können, die so weit vor der Überquerungsstelle angeordnet sind, dass Wartezeiten an der Signalanlage möglichst gering sind oder vermieden werden.“
- Lösungsvorschläge:
 - Radfahrer bereits vor dem Knoten auf die Fahrbahn leiten, somit Querung parallel zum Kfz-Verkehr, Bettelampel abschaffen
 - Abschaffung der zweiten Kfz-Rechtsabbiegemöglichkeit und Führung des in Richtung Nossener Brücke fahrenden Kfz-Verkehrs über den abgesetzten Rechtsabbiegerfahrbahnen. Somit Platzgewinn für mögliche direkte Radfahrerfurt über die Nürnberger Straße

57 Knoten: Nürnberger Platz

- Zufahrt: Nürnberger Straße in Richtung Fritz-Förster-Platz
- Probleme:
 1. Gefährdung der geradeausfahrenden Radfahrer durch rechtsabbiegende Kraftfahrer dank ungünstiger Sichtbeziehung (Radwegführung hinter Haltestellenhaus verschwenkt)

2. links in Richtung Fritz-Löffler-Platz über die Fußgänger-LSA abbiegende Radfahrer blockieren den Radfahrstreifen
- Art der Radverkehrsführung: bis zum separaten Rechtsabbiegerstreifen Bordsteinradweg, hinter der Haltestelle verschwenkt, danach bis zur Kreuzung Radfahrstreifen
 - Verstoß gegen Richtlinie:
 1. ERA 95, S. 36: „Bei beengten Platzverhältnissen sollte der Radweg im Bereich der Haltestelle in einen Radfahrstreifen übergehen. Der Radweg soll dann in etwa geradliniger Führung sicher verlassen werden können.“
 2. ERA 95, S. 44: „Indirektes Linksabbiegen sollte zumindest bei der Führung der Radfahrer auf Radfahrstreifen oder im Mischverkehr durch Hinweiszeichen angezeigt werden. Auf der Fahrbahn aufmarkierte oder im Seitenbereich angeordnete Aufstellflächen sind ... erforderlich ..., wenn aus der Örtlichkeit nicht eindeutig abzulesen ist, wo sich linksabbiegende Radfahrer gefahrlos aufstellen können.“
 - Lösungsvorschläge:
 1. Radweg vor Beginn der Haltestelle z.B. im Zuge der Kfz-Pförtner-LSA als Radfahrstreifen auf die Fahrbahn überleiten und bis zur Kreuzung fortführen
 2. Aufstellfläche für indirekt linksabbiegende Radfahrer über vorhandene Bordsteinabsenkung auf der Verkehrsinsel erreichbar machen und ausweisen/markieren

58 Knoten: Pieschener Allee/Weißeritzstraße

- Zufahrt: Weißeritzstraße aus Richtung Magdeburger Straße in Richtung Pieschener Allee
- Problem: Linksabbiegen in die Pieschener Allee (Zufahrt Elberadweg) von Bordsteinradweg unmöglich, vorheriges Linkseinordnen auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens zeitraubend und wegen zahlreicher den Weg z.T. verdeckenden Verkehrsschilder, Masten gefährlich (Sichteinschränkung)
- Art der Radverkehrsführung: beidseitig Einrichtungs-Bordsteinradweg (Gemeinsamer Geh-Radweg)
- Verstoß gegen Richtlinie:
 - RiLSA 92, S. 69: „Sind Radwege oder Radfahrstreifen vorhanden, so kann es sich bei starkem linksabbiegender Radverkehr, insbesondere an Knotenpunkten mit mehr als einem Fahrstreifen für den Geradeausverkehr ... empfehlen, Radfahrerschleusen einzurichten.“
 - ERA 95, S. 44: „Für direkt linksabbiegende Radfahrer sollten spezielle Abbiegestreifen vorgesehen werden, wenn der Radverkehr bereits auf der Strecke auf Radverkehrsanlagen geführt wird. ...“

Indirektes Linksabbiegen sollte zumindest bei der Führung der Radfahrer auf Radfahrstreifen oder im Mischverkehr durch Hinweiszeichen angezeigt werden.

Auf der Fahrbahn aufmarkierte oder im Seitenbereich angeordnete Aufstellflächen sind ... erforderlich ..., wenn aus der Örtlichkeit nicht eindeutig abzulesen ist, wo sich linksabbiegende Radfahrer gefahrlos aufstellen können.“

- Lösungsvorschläge:
 - Geh-Radweg vor der Yenidze als freigegebenen Gehweg ausschildern und den Radverkehr auf der Weißeritzstraße an der Kreuzung Magdeburger Straße/Weißeritzstraße auf die Fahrbahn leiten (also gefahrloses Einreihen in den Kfz-Verkehr und damit auch Linkseinordnen möglich)
 - baulich gesicherte Fuß-Radweg-Abfahrt mit Bordsteinabsenkung und Warnung des Kfz-Verkehrs (Zeichen 138 „Radfahrer kreuzen“)
 - alternativ: Radweg links (vor Eissporthalle) für Zweirichtungsverkehr öffnen, Zufahrt zur Pieschener Allee dann über Fußgänger-LSA Magdeburger Straße möglich.

59 Knoten: Pirnaischer Platz

- Zufahrt: Wilsdruffer Straße in Richtung Grunaer Straße
- Problem: Linksabbieger in die St.-Petersburger Straße müssen sich in die Warteschlange der abbiegenden Autos einreihen, ein langsames Rechtsüberholen ist auf Grund des nebenliegenden Fahrstreifens (geradeaus) nicht möglich
- Art der Radverkehrsführung: Angebotsstreifen für geradeaus radelnde Radfahrer, Linksabbieger auf der Fahrbahn
- Verstoß gegen Richtlinie:
 - RiLSA 92, S. 69: „Sind Radwege oder Radfahrstreifen vorhanden, so kann es sich bei starkem linksabbiegender Radverkehr, insbesondere an Knotenpunkten mit mehr als einem Fahrstreifen für den Geradeausverkehr ... empfehlen, Radfahrerschleusen einzurichten.“
 - ERA 95, S. 44: „Für direkt linksabbiegende Radfahrer sollten spezielle Abbiegestreifen vorgesehen werden, wenn der Radverkehr bereits auf der Strecke auf Radverkehrsanlagen geführt wird.“
- Lösungsvorschläge:
 - Abmarkieren einer Aufstellfläche (aufgeweiteter Radaufstellstreifen) vor der Warteschlange des Autoverkehrs (diese Aufstellfläche wäre dann über den Angebotsstreifen bequem und schnell erreichbar)
 - alternativ: Einrichtung einer LSA-geregelten Radfahrerschleuse

60 Knoten: Querallee/Tiergartenstraße

- Zufahrt: Querallee in Richtung Tiergartenstraße
- Problem: Freigabe-Anforderungstaster zur Überquerung der Tiergartenstraße von vorgeschriebener Halteposition aus nicht erreichbar
- Art der Radverkehrsführung:
- Verstoß gegen Richtlinie:
 - ERA 95, S.56: „Auf Radfahrstreifen oder Radwegen sollten sowohl direkt vor der Halteposition als auch frühzeitig in der Knotenpunktzufahrt geeignete Detektoren angeordnet werden, da eine Anforderung mit Anforderungstaster von den Radfahrern meist nicht akzeptiert wird.
... zumindest müssen die Radfahrer den Anforderungstaster bequem erreichen können.“
 - HSRa 05, S. 18: „Die Radfahrer sollten sich über Detektoren anmelden können, die so weit vor der Überquerungsstelle angeordnet sind, dass Wartezeiten an der Signalanlage möglichst gering sind oder vermieden werden.“
- Lösungsvorschläge:
 - Ersatz durch Induktionsschleifenanforderung
 - alternativ: Versetzen des Anforderungstasters

61 Knoten: Rosa-Luxemburg-Platz

- Zufahrt: Albertbrücke linksabbiegend in die Wigardstraße
- Problem: Hier besteht keine Möglichkeit, sich vernünftig links einzuordnen. Indirektes Linksabbiegen ist legal nicht möglich und über den Fußweg sehr zeitaufwändig (3 LSA)
- Art der Radverkehrsführung: Bordsteinradweg
- Verstoß gegen Richtlinie:
 - RiLSA 92, S. 69: „Sind Radwege oder Radfahrstreifen vorhanden, so kann es sich bei starkem linksabbiegender Radverkehr, insbesondere an Knotenpunkten mit mehr als einem Fahrstreifen für den Geradeausverkehr ... empfehlen, Radfahrerschleusen einzurichten.“
 - ERA 95, S. 44: „Für direkt linksabbiegende Radfahrer sollten spezielle Abbiegestreifen vorgesehen werden, wenn der Radverkehr bereits auf der Strecke auf Radverkehrsanlagen geführt wird. ...
Indirektes Linksabbiegen sollte zumindest bei der Führung der Radfahrer auf Radfahrstreifen oder im Mischverkehr durch Hinweiszeichen angezeigt werden.
Auf der Fahrbahn aufmarkierte oder im Seitenbereich angeordnete Aufstellflächen sind ... erforderlich ..., wenn aus der Örtlichkeit nicht eindeutig abzulesen ist, wo sich linksabbiegende Radfahrer gefahrlos aufstellen können.“

- Lösungsvorschläge:
 - Möglichkeit zum legalen Linksabbiegen für Radfahrer schaffen, vorzugsweise direkt geführt
 - alternativ: indirektes Linksabbiegen über Fußgänger-LSA durch verbesserte Koordination der LSA ermöglichen

62 Knoten: Rosa-Luxemburg-Platz

- Zufahrt: Wigardstraße in Richtung Carusufer
- Problem: Hier fehlt eine direkte Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer. Dies ist insbesondere dann störend, wenn der Elbradweg überflutet ist
- Art der Radverkehrsführung: gemeinsamer Geh-Radweg auf dem Bord
- Lösungsvorschlag: direkte Querungsmöglichkeit

63 Knoten: Sachsenplatz

- Zufahrt: Albertbrücke in Richtung Güntzstraße
- Probleme:
 1. Radfahrer/Fußgänger bekommen hier gegenüber dem Kraftverkehr verzögert grün, obwohl Rechtsabbiegen erlaubt ist
 2. Radweg endet im Kreuzungsbereich ohne gesicherte Überleitung auf die Fahrbahn
- Art der Radverkehrsführung: Bordsteinradweg, kombinierte Fußgänger-Radfahrer-LSA
- Verstoß gegen Richtlinie:
 1. RiLSA 92, S. 28: „Wird ein bedingt verträglich abbiegender Fahrzeugstrom zusammen mit dem bevorrechtigten Fußgänger- oder Radfahrerstrom freigegeben, so ist der Beginn der Freigabezeiten beider Verkehrsströme zeitlich so gegeneinander zu versetzen, daß sich die Fußgänger oder Radfahrer 1 bis 2 s früher auf der Furt befinden, bevor ein abbiegendes Fahrzeug an der Furt ankommt.“
 2. ERA 95, S. 10: „Durch eine sorgfältige bauliche Ausführung dieses Bereiches [Ende von Radwegen] ist sicherzustellen, daß Radfahrer geschützt vor den Kraftfahrzeugen der gleichen Fahrtrichtung auf die Fahrbahn wechseln können. ... Ein Radweg soll nicht unmittelbar vor einer Problemstelle (z. B. einer Engstelle) enden.“
- Lösungsvorschläge:

1. Hier sollten Radfahrer vor den Autos grün bekommen
2. baulich gesicherte Überleitung des Radverkehrs vor der Kreuzung Albertbrücke-Terrassenufer über Bordsteinabsenkung auf die Fahrbahn und Einrichtung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens vor den Kfz-Fahrstreifen

64 Knoten: Sachsenplatz

- Zufahrt: Sachsenallee in Richtung Albertbrücke
- Problem: Grünzeitverlängerung für Straßenbahn wird für parallel laufenden Radweg (Fußgänger-Radfahrer-LSA) nicht übernommen
- Art der Radverkehrsführung: Bordsteinradweg
- Verstoß gegen Richtlinie:
 - ERA 95, S. 55: „Die Freigabezeitverluste der Radfahrer sollten gegenüber der Freigabezeit des parallelen Fahrzeugverkehrs nur gering sein.“
 - ERA 95, S. 56: „Parallel geführte Radfahrer- und Kraftfahrzeugströme sollen (auch bei gemeinsamer Signalisierung der Radfahrer mit Fußgängern) gleichzeitig freigegeben werden, d.h. auch dann, wenn eine Freigabezeit nur von Kraftfahrzeugen angefordert wird. Für nachträglich eintreffende Radfahrer ist gegebenenfalls eine bereits angeforderte Freigabezeit zu verlängern.“
- Lösungsvorschlag: Wenn die Straßenbahn die Grünphase verlängert, sollte das auch für die Fußgänger-Radfahrer-LSA gelten

65 Knoten: Schlesischer Platz

- Zufahrt: HansasträÙe
- Problem: Radweg endet unter Eisenbahnbrücke mitten auf dem Fußweg, durch Brückenpfeiler keine Sicht auf Fahrbahn zwecks Einordnen
- Art der Radverkehrsführung: Bordsteinradweg, Übergang in Gehweg
- Verstoß gegen Richtlinie:
 - ERA 95, S. 10: „Durch eine sorgfältige bauliche Ausführung dieses Bereiches [Ende von Radwegen] ist sicherzustellen, daß Radfahrer geschützt vor den Kraftfahrzeugen der gleichen Fahrtrichtung auf die Fahrbahn wechseln können. ... Ein Radweg soll nicht unmittelbar vor einer Problemstelle (z. B. einer Engstelle) enden.“

- ERA 95, S. 36: „An Radwegenden sollen Radfahrer baulich vor den Kraftfahrzeugen der gleichen Fahrtrichtung geschützt auf die Fahrbahn wechseln können, z. B. durch eine Schutzinsel oder durch eine entsprechende Bordführung. . . . An das Radwegende sollte auf mindestens 10 m, besser 20 m Länge noch ein Radfahrstreifen angefügt werden.“
 - ERA 95, S. 43: „Auf der Strecke vorhandene Radverkehrsanlagen sollten aus Gründen der Führungskontinuität in Knotenpunktzufahrten nicht enden.“
 - VwV-StVO zur Radwegbenutzungspflicht: „Linienführung im Streckenverlauf und die Radwegführung . . . im Verlauf stetig und insbesondere an Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten sicher gestaltet“
 - VwV-StVO zu Absatz 4 Satz 3 I 2.: „Der Radverkehr kann deshalb auch bei anderen Radwegen, insbesondere an Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten nicht sich selbst überlassen bleiben.“
- Lösungsvorschlag: durchgängige Führung des Radweges über den Knoten, danach flüssiges Einordnen in Hainstr. ermöglichen und gleichzeitig Möglichkeit zum indirekten Linksabbiegen in die Antonstraße Richtung Albertplatz schaffen

66 Knoten: Steinstraße/Ziegelstraße

- Zufahrt: Steinstraße aus Richtung Terrassenufer
- Problem: Linksabbiegen in die Ziegelstraße (wichtiger Elberadweg-Zubringer) vom Radweg aus (Einfädeln in den fließenden Verkehr) nicht möglich
- Art der Radverkehrsführung: Bordsteinradweg
- Verstoß gegen Richtlinie:
 - RiLSA 92, S. 69: „Sind Radwege oder Radfahrstreifen vorhanden, so kann es sich bei starkem linksabbiegender Radverkehr, insbesondere an Knotenpunkten mit mehr als einem Fahrstreifen für den Geradeausverkehr . . . empfehlen, Radfahrerschleusen einzurichten.“
 - ERA 95, S. 44: „Für direkt linksabbiegende Radfahrer sollten spezielle Abbiegestreifen vorgesehen werden, wenn der Radverkehr bereits auf der Strecke auf Radverkehrsanlagen geführt wird.“
- Lösungsvorschläge:
 - Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht
 - Markierung von Radfahrstreifen mit der Möglichkeit zum gefahrlosen Linksabbiegen der Radfahrer in die Ziegelstraße

67 Knoten: Straßburger Platz

- Zufahrt: Güntzstraße aus Richtung Güntzplatz
- Probleme:
 1. Radweg endet ohne bauliche Überleitung und Sicherung in Knotenpunktzufahrt
 2. direktes Linksabbiegen erschwert durch hohes Verkehrsaufkommen, indirektes Linksabbiegen über Fußgänger-LSA durch Knotengröße sehr zeitintensiv
- Art der Radverkehrsführung: Bordsteinradweg
- Verstoß gegen Richtlinie:
 1. – ERA 95, S. 10: „Durch eine sorgfältige bauliche Ausführung dieses Bereiches [Ende von Radwegen] ist sicherzustellen, daß Radfahrer geschützt vor den Kraftfahrzeugen der gleichen Fahrtrichtung auf die Fahrbahn wechseln können. . . . Ein Radweg soll nicht unmittelbar vor einer Problemstelle (z. B. einer Engstelle) enden.“
 - ERA 95, S. 36: „An Radwegenden sollen Radfahrer baulich vor den Kraftfahrzeugen der gleichen Fahrtrichtung geschützt auf die Fahrbahn wechseln können, z. B. durch eine Schutzinsel oder durch eine entsprechende Bordführung. . . . An das Radwegende sollte auf mindestens 10 m, besser 20 m Länge noch ein Radfahrstreifen angefügt werden.“
 - ERA 95, S. 43: „Auf der Strecke vorhandene Radverkehrsanlagen sollten aus Gründen der Führungskontinuität in Knotenpunktzufahrten nicht enden.“
 2. – RiLSA 92, S. 69: „Sind Radwege oder Radfahrstreifen vorhanden, so kann es sich bei starkem linksabbiegender Radverkehr, insbesondere an Knotenpunkten mit mehr als einem Fahrstreifen für den Geradeausverkehr . . . empfehlen, Radfahrschleusen einzurichten.“
 - ERA 95, S. 44: „Für direkt linksabbiegende Radfahrer sollten spezielle Abbiegestreifen vorgesehen werden, wenn der Radverkehr bereits auf der Strecke auf Radverkehrsanlagen geführt wird.“
- Lösungsvorschläge:
 - Einrichtung von Radfahrstreifen auf der Güntzstraße zwischen Güntzplatz und Straßburger Platz
 - alternativ: rechtzeitige baulich gesicherte Überleitung von Bordsteinradweg auf Radfahrstreifen im Zuge der Knotenpunktzufahrt
 - alternativ: Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht auf der Güntzstraße

68 Knoten: Theaterplatz

- Zufahrt: Sophienstraße in Richtung Postplatz
- Problem: von der Augustusbrücke kommende, auf der Sophienstraße fahrende Radfahrer werden durch die Missachtung der Vorfahrt seitens der vom Terrassenufer in die Sophienstraße in Richtung Postplatz fahrenden Kfz gefährdet
- Art der Radverkehrsführung: auf der Fahrbahn
- Lösungsvorschlag: deutlichere Kennzeichnung der Vorfahrtsregelung (Zeichen 206 „Halt! Vorfahrt gewähren!“ sinnvoll)

69 Knoten: Trachenberger Platz

- Zufahrt: Großenhainer Straße stadtauswärts
- Problem: im Kreuzungsbereich endender Radweg
- Art der Radverkehrsführung: Bordsteinradweg
- Verstoß gegen Richtlinie:
 - ERA 95, S. 10: „Durch eine sorgfältige bauliche Ausführung dieses Bereiches [Ende von Radwegen] ist sicherzustellen, daß Radfahrer geschützt vor den Kraftfahrzeugen der gleichen Fahrtrichtung auf die Fahrbahn wechseln können. ... Ein Radweg soll nicht unmittelbar vor einer Problemstelle (z. B. einer Engstelle) enden.“
 - ERA 95, S. 36: „An Radwegenden sollen Radfahrer baulich vor den Kraftfahrzeugen der gleichen Fahrtrichtung geschützt auf die Fahrbahn wechseln können, z. B. durch eine Schutzinsel oder durch eine entsprechende Bordführung. ... An das Radwegende sollte auf mindestens 10 m, besser 20 m Länge noch ein Radfahrstreifen angefügt werden. ...
Bei beengten Platzverhältnissen sollte der Radweg im Bereich der Haltestelle in einen Radfahrstreifen übergehen. Der Radweg soll dann in etwa geradliniger Führung sicher verlassen werden können.“
 - ERA 95, S. 43: „Auf der Strecke vorhandene Radverkehrsanlagen sollten aus Gründen der Führungskontinuität in Knotenpunktzufahrten nicht enden.“
- Lösungsvorschlag: baulich gesicherte Überleitung des Radverkehrs vom Radweg auf die Fahrbahn vor der Kreuzung und vor der Haltestelle

70 Knoten: Wasaplatz

- Zufahrt: Caspar-David-Friedrich-Straße in Richtung Oskarstraße
- Problem: LSA-Taster unerreichbar
- Art der Radverkehrsführung:
- Verstoß gegen Richtlinie:
 - ERA 95, S.56: „Auf Radfahrstreifen oder Radwegen sollten sowohl direkt vor der Halte-
telinie als auch frühzeitig in der Knotenpunktzufahrt geeignete Detektoren angeordnet
werden, da eine Anforderung mit Anforderungstaster von den Radfahrern meist nicht
akzeptiert wird.
... zumindest müssen die Radfahrer den Anforderungstaster bequem erreichen können.“
 - HSRa 05, S. 18: „Die Radfahrer sollten sich über Detektoren anmelden können, die so
weit vor der Überquerungsstelle angeordnet sind, dass Wartezeiten an der Signalanlage
möglichst gering sind oder vermieden werden.“
- Lösungsvorschlag: Induktionsschleife für Radfahrer an die Bushaltestelle legen

71 Knoten: Wettiner Platz

- Zufahrt: Grüne Straße in Richtung Wettiner Platz
- Probleme:
 - Linkseinbiegen in die Schweriner Straße nicht möglich (nicht erlaubt)
 - hohe Geschwindigkeiten von Kfz, Bus und Straßenbahn aus der Schweriner Straße in
die Jahnstraße erschweren ein Überqueren der breiten Schweriner Straße zusätzlich
 - generell sehr unübersichtliche und gefährliche Situation
- Art der Radverkehrsführung: auf der Fahrbahn
- Lösungsvorschläge:
 - Kurvenradius von der Schweriner Straße in die Jahnstraße verringern und die Kurve
später beginnen
 - dadurch Geschwindigkeitsreduzierung und Teilung des fünfarmigen Knotens in zwei vier-
armige Kreuzungen (bessere Übersichtlichkeit)
 - Sichtlinie der Grünen Straße vorziehen und Linkseinbiegen in die Schweriner Straße
erlauben
 - Querungshilfen (Zebrastreifen, Mittelinsel) für Fußgänger einrichten

72 Knoten: Wettiner Platz

- Zufahrt: Schweriner Straße in Richtung Postplatz
- Problem: Straßenverengung (Ende des Radfahrstreifens) auf der Schweriner Straße in Richtung Postplatz durch parkende Autos führt zu einem verstärkten Verkehrsdruck (Verflechtungsvorgang)
- Art der Radverkehrsführung: bis zum Wettiner Platz Radfahrstreifen, danach auf der Fahrbahn
- Verstoß gegen Richtlinie: ERA 95, S. 43: „Auf der Strecke vorhandene Radverkehrsanlagen sollten aus Gründen der Führungskontinuität in Knotenpunktzufahrten nicht enden.“
- Lösungsvorschlag: Radstreifen auf der Schweriner Straße über die Kreuzung hinaus in Richtung Postplatz verlängern