

**ADFC Dresden e.V. • Bautzner Str. 25 • 01099 Dresden**

Mitglieder des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften  
Landeshauptstadt Dresden

Allgemeiner Deutscher  
Fahrrad-Club Dresden e.V.

Bautzner Str. 25  
01099 Dresden

Telefon 0351 - 501 391 5  
Telefax 0351 - 501 391 6

[info@adfc-dresden.de](mailto:info@adfc-dresden.de)  
[www.adfc-dresden.de](http://www.adfc-dresden.de)

IHR ZEICHEN

IHR SCHREIBEN VOM

UNSER ZEICHEN  
26sra004

28. Mai 2026

## Stellungnahme zum Rahmenplan Nr. 7000, Dresden-Niedersedlitz, Windmühlenstraße (V0783/26)

Sehr geehrte Damen und Herren,

am 10. Juni befassen Sie sich mit dem Rahmenplan Nr. 7000, Dresden-Niedersedlitz, Windmühlenstraße (V0783/26). Dazu möchten wir Ihnen gerne unsere Stellungnahme übermitteln und einen Text für einen Ergänzungsantrag vorschlagen.

### Grundsätzliche Bewertung

Wir begrüßen das städtebauliche Leitbild des Rahmenplans ausdrücklich. Die Konzeption mit einer begrünten und ruhigen Quartiersmitte, einer Quartiersspange zur guten Erschließung für den Fuß- und Radverkehr sowie dem Fokus auf die Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote (u. a. Carsharing, ÖPNV und Fahrradinfrastruktur) würde einen Mehrwert für bestehende und neue Bewohner des Stadtteils bieten. Der Rahmenplan bietet eine gute Grundlage für das nachfolgende Bebauungsplanverfahren. Gleichwohl bestehen aus unserer Sicht erhebliche Defizite in der konkreten Ausgestaltung der Radverkehrsinfrastruktur, die im B-Plan-Verfahren zwingend behoben werden müssen.

### 1. Querschnitte Windmühlenstraße: Regelwerkskonformität

Die im Rahmenplan dargestellten Straßenquerschnitte der Windmühlenstraße entsprechen nicht den Anforderungen der ERA 2010 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen): Schnitt A (Nordseite) sieht einen einseitigen Radfahrstreifen von lediglich 1,50 m Breite vor. Gleichzeitig fehlt jede Aussage zur künftigen Kfz-Belastung der Windmühlenstraße nach vollständiger Quartiersentwicklung mit Wohnhäusern, Schule und Kindergarten. Ohne diese Grundlage ist die Dimensionierung des Radfahrstreifens nicht belastbar. Schnitt B (Südseite) zeigt einen 1,50 m breiten Radweg unmittelbar angrenzend an längs angeordnete Kfz-Parkflächen und Gehweg, ohne erkennbaren Sicherheitsabstand. Nach ERA 2010 ist zwischen Parkflächen und Radwegen ein Sicherheitsstreifen zur Vermeidung von Dooring-Unfällen von mindestens 0,75 m, vorzusehen. Die dargestellte Lösung ist in dieser Form nicht regelkonform und gefährdet Radfahrende, sowie Fußgänger. Unserer Meinung nach sollte im B-Plan-Verfahren eine vollständige Verkehrsuntersuchung vorgelegt werden. Die Radverkehrsanlagen an allen Randstraßen sind ERA-konform zu dimensionieren.

### 2. Prüfauftrag: Einbahnstraßenregelung als Lösung für regelkonforme Radführung

Wir regen zusätzlich an, im B-Plan-Verfahren folgendes Konzept zu prüfen: Die Windmühlenstraße wird zur Einbahnstraße in westlicher Fahrtrichtung erklärt. Die Heinrich-Mann-Straße wird zur Einbahnstraße in

Steuernummer  
202/140/17726

Vereinsregistereintrag  
Vereinsnummer VR 3353 beim  
Amtsgericht Dresden

Unterstützen Sie uns  
mit Ihrer Spende!  
[www.adfc-dresden.de/spenden](http://www.adfc-dresden.de/spenden)

Bankverbindung  
IBAN: DE68 3506 0190 1624 7800 15  
BIC: GENODED1DKD (KD-Bank)

östlicher Fahrtrichtung erklärt. Beide Straßenzüge werden gleichzeitig als Fahrradstraße (mit Kfz-Freigabe zur Anliegererschließung) ausgewiesen. Im kurzen Abschnitt der Windmühlenstraße zwischen Langer Weg und Heinrich-Mann-Straße verbleibt beidseitiger Verkehr. Dieser Abschnitt ist für eine Umgestaltung als Fahrradstraße mit Kfz-Freigabe geeignet und im Bestand bereits ausreichend breit.

Dieses Konzept hätte folgende Vorteile: Auf jeder Einbahnstraße entfällt in Fahrtrichtung die Notwendigkeit eines separaten Radfahrstreifens. In Gegenrichtung genügt ein schmalerer Radfahrstreifen, weil der Überholungsfall mit dem Kfz-Verkehr entfällt. Die knappe Querschnittsbreite beider Straßen wird so ohne Flächenmehrbedarf für eine sichere Radführung gestaltet. Die Heinrich-Mann-Straße als Fahrradstraße schafft zudem eine direkte, geschützte Verbindung in zweiter Reihe zur Dohner Straße zwischen Prohlis und dem bestehenden Schulstandort weiter östlich.

Der Knoten Erich-Kästner-Straße/Windmühlenstraße ist ohnehin grundlegend neu zu gestalten, da er den künftigen Nutzungsanforderungen (Schule, Quartierszugang, Radverkehr) in seiner heutigen Form nicht gerecht wird. Er bietet ausreichend Fläche, um die veränderten Verkehrsbeziehungen aufzunehmen. Eine Aufweitung des Knotens Erich-Kästner-Straße / Heinrich-Mann-Straße kann entfallen.

### **3. Radabstellanlagen: konzeptionelle Lücke**

Der Rahmenplan thematisiert den ruhenden Kfz-Verkehr ausführlich (Quartiersgarage, Tiefgaragen, oberirdische Stellplätze). Für den ruhenden Radverkehr fehlt hingegen jedes Konzept. Die im Schnitt C erkennbaren temporären Fahrradstellplätze im Shared Space vor den Wohngebäuden sind kein Ersatz für ein quartiersbezogenes Abstellkonzept. Wir schlagen daher vor, im B-Plan-Verfahren verbindliche Vorgaben für überdachte, gesicherte Fahrradabstellanlagen festzusetzen. Dabei sind sowohl ebenerdige Anlagen im öffentlichen Raum als auch Abstellmöglichkeiten in Tiefgaragen und Quartiersgaragen zu berücksichtigen und hinsichtlich Nutzbarkeit (Rampenneigung, Beleuchtung, Sicherung) ausdrücklich zu beschreiben.

### **4. Schulumfeld Erich-Kästner-Straße: Sicherheit und Förderschulbetrieb**

Der Rahmenplan betont, dass der Schulstandort an der Erich-Kästner-Straße eine optimale Anbindung für die Transferfahrten einer Förderschule biete. Im Erschließungsplan sind an dieser Stelle jedoch oberirdische Kfz-Stellplätze eingezeichnet. Ein gesicherter Übergabebereich für den Fahrdienst ist nicht erkennbar. Für Kinder mit körperlichen und motorischen Einschränkungen ist ein konfliktfreier, von fließendem Park- und Fahrverkehr getrennter Übergabebereich keine Komfortfrage, sondern grundlegende Sicherheitsanforderung.

Zusätzlich wird der Schulstandort einen erheblichen Anteil an Radverkehr durch Kinder und Jugendliche erzeugen. Die Erich-Kästner-Straße wird damit als zentrale Schulwegachse gestärkt. Ziel moderner Verkehrsplanung ist, Kindern eine selbstständige und sichere Mobilität zu ermöglichen. Die im Rahmenplan erkennbare Überlagerung von Hol- und Bringverkehr, Parksuchverkehr und Radverkehr führt jedoch zu einem hohen Konfliktpotenzial. Gerade jüngere Radfahrende sind auf übersichtliche und sichere Führungen angewiesen. Die derzeitige Planung wird diesen Anforderungen nicht gerecht.

Darüber hinaus fehlt schon im Bestand auf der Erich-Kästner-Straße im Bereich des Schulzugangs zur Waldorfschule ein für 2023 angekündigter Fußgängerüberweg. Dieses Defizit bleibt im Rahmenplan unerwähnt, würde im Zuge der Umsetzung des zweiten Schulstandortes noch gravierender und ist im Zuge der Quartiersentwicklung – besser weit vorher – zwingend zu beheben.

### **5. Flurstück 685: Strukturierung des Hol- und Bringverkehrs**

Der im Eigentum der Landeshauptstadt Dresden befindliche Parkplatz südlich des Plangebiets (Flurstück 685, siehe Abbildung 1) wird im Rahmenplan lediglich als Kapazitätsreserve für den ruhenden Kfz-Verkehr geführt, ohne funktional in die Quartiersentwicklung eingebunden zu sein.

Wir regen an, diese Fläche gezielt für den Besucherverkehr des Quartiers sowie für den Hol- und Bringverkehr von Schule und Kindertageseinrichtungen zu ertüchtigen. Dies würde in Verbindung mit der unter Punkt 2 vorgeschlagenen Einbahnstraßenregelung auf der Heinrich-Mann-Straße den Kfz-Verkehrsfluss konsequent strukturieren: Der Hol- und Bringverkehr würde auf den westlichen Quartiersrand konzentriert und von der schulnahen Erich-Kästner-Straße ferngehalten, ohne die Erschließungsqualität des Quartiers zu beeinträchtigen.

Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass das Leitbild des Rahmenplans ausdrücklich zu begrüßen ist. Die vorliegenden Defizite (nicht regelkonforme Radverkehrsanlagen, fehlendes Radabstellkonzept, ungeklärte Schulwegsicherheit) stehen jedoch im Widerspruch zu diesem Leitbild und müssen im B-Plan-Verfahren verbindlich gelöst werden.



Abbildung 1: Flurstück 685, aufgenommen am 11. Mai 2026

### Vorschlag Ergänzungsantrag

Wir möchten Ihnen daher empfehlen, folgenden Ergänzungsantrag im Rahmen der Billigung des Rahmenplanes einzubringen:

"Folgende Maßgaben sind als Grundlage der weiteren Entwicklungsplanung zu beachten:

1. Im Bebauungsplanverfahren ist eine vollständige Verkehrsuntersuchung vorzulegen und die Radverkehrsanlagen an allen angrenzenden Straßen entsprechend den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) regelkonform zu dimensionieren.
2. Es ist zu prüfen, inwieweit durch eine Einbahnstraßenregelung auf Windmühlenstraße und Heinrich-Mann-Straße in Verbindung mit der Ausweisung als Fahrradstraßen eine sichere und flächeneffiziente Radverkehrsführung erreicht werden kann.
3. Für das Quartier ist ein verbindliches Konzept für qualitativ hochwertige, überdachte und gesicherte Fahrradabstellanlagen zu entwickeln und im Bebauungsplan festzusetzen.
4. Das Schulumfeld an der Erich-Kästner-Straße ist als sensibler Bereich mit Vorrang für den Fuß- und Radverkehr auszugestalten. Insbesondere sind sichere Querungsmöglichkeiten und ein konfliktfreier Übergabebereich für den Fahrdienst verbindlich zu gewährleisten.
5. Die Fläche des Flurstücks 685 ist funktional in die Quartiersentwicklung einzubeziehen und insbesondere für den Besucherverkehr sowie den Hol- und Bringverkehr von Schule und Kindertageseinrichtungen zu ertüchtigen."

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anmerkungen und stehen für einen weiteren Austausch zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen  
ADFC Dresden e.V.

Nils Larsen