

■ TECHNISCHER BERICHT

Datum:	24.11.2023
Projekt-Nr.:	P502113
Version	6
Seitenanzahl:	23
Autor:	Uwe Frost Philipp Merholz

Auftraggeber:

Große Kreisstadt Coswig

Fachbereich Bauwesen
Karrasstraße 2
01640 Coswig

Projekt:

Radwegekonzept Coswig

Inhalt:

Fortschreibung 2022/2023

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Aufgabenstellung und Methodik.....	4
2.	Grundlagenermittlung und Abstimmungen.....	5
2.1	Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)	6
2.2	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)	6
2.3	Bestandsanalyse	8
2.3.1	Erfassung der Radverkehrsinfrastruktur.....	9
2.3.2	Erhebungen zum Radverkehr	9
2.3.3	Zustandsbewertung	10
2.3.4	Erkenntnisse aus der amtlichen Unfallstatistik	11
2.3.5	Abstimmungen.....	11
2.4	Defizitanalyse	12
3.	Entwicklungskonzept für das städtische Radverkehrsnetz.....	13
3.1	Konzept 2030 (ohne S 84).....	14
3.2	Konzept 2030+ (mit S 84).....	14
4.	Maßnahmenkatalog	16
4.1	Maßnahmenblätter.....	16
4.2	Maßnahmenpriorisierung	17
4.3	Kleinmaßnahmen.....	18
5.	Kosten- und Zeitrahmen der Maßnahmen.....	19
6.	Exkurs: Radabstellanlagen	20
7.	Zusammenfassung & Ausblick.....	22

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Belastungsbereiche von Radverkehrswegen für zweistreifige Stadtstraßen.....	7
Abbildung 2: Zählstelle und Ergebnisse der Radverkehrserhebung in Coswig (Juni 2022).....	10
Abbildung 3: Radverkehrsunfälle in Coswig 2020 - 2022.....	11
Abbildung 4: Kartenausschnitte von den Anlagen 1 bis 4	12
Abbildung 5: Maßnahmenpriorisierung nach Zeithorizont und Baulasträger	18
Abbildung 6: Vor- und Nachteile gängiger Fahrradhalterttypen.....	21

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Regel-/Mindestbreiten für Radverkehrsanlagen nach ERA 2010.....	8
Tabelle 2: Verkehrsprognose 2020 für Staatsstraße S 84 neu im Raum Coswig	14
Tabelle 3: Maßnahmentabelle (Übersicht)	17
Tabelle 4: Maßnahmentabelle inkl. Kategorisierung (Baulast, Priorität, Grobkosten, Horizont).....	20

1. Aufgabenstellung und Methodik

Die Stadt Coswig hat zurückliegend als Teil der Verkehrsentwicklungsplanung ein Radverkehrskonzept erarbeitet (brenner BERNARD, 2010). Zwischenzeitlich hat der Landkreis Meißen unter Beteiligung der Städte und Gemeinden ein kreisbezogenes Radwegekonzept erstellt, welches den Fokus auf zwischenörtliche und touristische Radwegeverbindungen legt. Eine Anpassung dieser Konzepte an die örtlichen Bedingungen und Anforderungen obliegt den Städten und Gemeinden. Folglich besteht aktuell die Aufgabe, ausgehend von der Kreisradwegenetzkonzeption, das städtische Radwegekonzept generell zu aktualisieren und in die Kreiskonzeption einzupassen.

Die Stadt Coswig eignet sich aufgrund ihrer Größe, Lage, günstigen Topografie und der Lage am Elberadweg sehr gut für den Radverkehr.

In den letzten Jahren haben sich sowohl das Repertoire an Möglichkeiten zur Sicherung und Förderung des Radverkehrs als auch die Anforderungen durch unterschiedliche Radnutzer (z. B. Pedelec-Nutzer) spürbar erweitert. Insbesondere durch die vermehrte Nutzung elektrounterstützter Fahrräder gewinnt das Fahrrad als Verkehrsmittel auf längeren Distanzen, in topografisch bewegten Räumen und als Alltagsverkehrsmittel weiter erheblich an Bedeutung.

Für kurze Entfernungen (ca. 1 - 5 km) und immer häufiger auch für mittlere Entfernungen (bis ca. 25 km) wird das Fahrrad auf dem Weg zum Einkauf, zur Arbeit, zur Schule oder als Zubringerverkehrsmittel zur Bahn oder Straßenbahn benutzt. Der weitere Ausbau des gesamten Radverkehrsnetzes soll deshalb den Bedürfnissen der Radfahrer nach direkten, schnellen und sicheren Verbindungen entsprechen.

Neben den touristischen bzw. freizeitorientierten Routen ist der Schwerpunkt also auf den Alltagsradverkehr zu legen. Ferner spielt die Sicherung des Schülerradverkehrs eine wesentliche Rolle.

Das Radverkehrskonzept soll das Stadtgebiet betrachten. Es soll das gesamte Radverkehrsnetz darstellen und dabei sowohl den Alltags- als auch den Freizeitverkehr umfassen. Das Konzept soll bestehende Mängel aufzeigen und die Maßnahmen zur Behebung der Mängel umfassend auflisten. Das Radverkehrskonzept bildet somit den Handlungsrahmen für Ausbau und Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur für die nächsten Jahre in der Stadt Coswig.

Im Sinne einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der Förderung der zum Kraftfahrzeugverkehr alternativen Verkehrsmittel ist ein durchgängiges, an neuesten Standards orientiertes Radverkehrsnetz zu entwickeln. Das innerörtliche Radverkehrsnetz soll in das übergeordnete Radwegenetz aus regionalen und touristischen Routen eingebunden und in sich gegliedert werden, um so allen Radnutzerguppen Rechnung zu tragen.

Im Gegensatz zur Planung des Straßennetzes wird der Ausbaustandard und die Führung der Radverkehrsanlagen als Verkehrsinfrastruktur-Angebot („Angebotsplanung“) konzipiert, welches die Benutzung des Fahrrads erleichtern bzw. verbessernd unterstützen, sowie die Sicherheit der relativ stark gefährdeten Verkehrsteilnehmer verbessern soll.

Die Anforderungen des Radverkehrs unterscheiden sich in der Freizeit und im Alltag. Während die Direktheit der Routen im Alltag von zentraler Bedeutung ist, treten die Attraktivität der Umgebung von Radrouten und deren autofreie Führung im Fahrradtourismus in den Vordergrund. Um das Angebot an Radverkehrsanlagen den unterschiedlichen Bedürfnissen anzupassen und um eine hohe Akzeptanz der Radverkehrsführungen zu erzielen, ist eine detaillierte Aufnahme der derzeitigen Verhältnisse besonders wichtig.

Im zu entwickelnden Konzept ist das Radverkehrsnetz entsprechend der Bedeutung in ein Haupt- und ein Ergänzungsnetz zu gliedern. Darüber hinaus ist eine nutzerspezifische Gliederung sinnvoll, da ein Großteil der interessierten Radfahrenden sich im Straßenraum mit hohen Verkehrsstärken und schnellen Kfz-Verkehren oft unsicher fühlt. Die Maßnahmenvorschläge sollen Hinweise zu erforderlichen verkehrsregelnden oder baulichen Maßnahmen geben.

Im Hinblick auf Kapazitätsengpässe im Stadtverkehr einerseits sowie den geringer werdenden finanziellen Spielräumen kommunaler Haushalte andererseits kommt seit einiger Zeit einer gezielten Förderung des Radverkehrs als kosteneffizientes Verkehrsmittel eine gesteigerte Bedeutung zu.

Mit Veröffentlichung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) 2030 wurden Ziele genannt (eine deutliche Steigerung des Radverkehrsanteils) sowie Handlungsempfehlungen zur Förderung des Radverkehrs gegeben. Die Hauptverantwortung hierfür tragen Länder und Kommunen, die aufgefordert sind, mit innovativen und schlüssigen Radverkehrskonzepten ihren Beitrag zu einer nachhaltigen, integrierten Verkehrspolitik zu leisten.

Zur Bearbeitung dieses Themenbereiches ist es unabdingbar, detaillierte Ortskenntnisse mit dem Fahrrad zu erlangen. Nur so können die Probleme sachgerecht analysiert und maßgeschneiderte Lösungen erarbeitet werden. Für das vorliegende Radwegekonzept wurde das gesamte Radwegenetz per Rad befahren.

Mit der Stadtverwaltung Coswig wurde die Vorgehensweise abgestimmt und während der Bearbeitung ein regelmäßiger fachlicher Austausch gewährleistet. Dies diente einer effektiven Arbeitsweise und bot die Option, dass sich die Vorstellungen wie Möglichkeiten der Stadt in der Radwegekonzeption widerspiegeln.

Aus Kostengründen wurden ausgewählte Teilleistungen, wie z.B. die Radwege-Beschilderung, von der Stadt Coswig eigenständig ausgeführt und gesondert dokumentiert.

2. Grundlagenermittlung und Abstimmungen

Das vorliegende Radverkehrskonzept für die Stadt Coswig bezieht sich auf den Planungshorizont 2030plus und basiert auf der Grundlage der „Aktualisierung und Fortschreibung der Radverkehrskonzeption“ von 2010. In einem iterativen Bearbeitungsprozess und in Abstimmung mit der Stadt Coswig wurde das Radverkehrskonzept erarbeitet. In diesem Bearbeitungsprozess fanden Jour-Fixe-Termine mit der Stadtverwaltung, 4 Ausschusstermine sowie eine Stadtratsabstimmung statt. An zwei von vier Ausschusssitzungen nahm die BERNARD Gruppe ZT GmbH als Planungsbüro teil. Außerdem sind die Rückmeldungen, welche seitens der Stadträte zu den Arbeitsständen eingereicht werden konnten, sowie die Stellungnahme der Polizeidirektion Dresden in das Radverkehrskonzept integriert.

Die enge Arbeit mit den beteiligten Akteuren sowie der stetige Austausch während der Bearbeitungszeit fördert die konsistente Zusammensetzung des Radverkehrskonzeptes sowie die Akzeptanz und Nutzung der Bürgerinnen und Bürger nach Fertigstellung des Konzeptes.

Die Nutzungsansprüche der Radfahrenden sind vielfältig. Neben der Unterscheidung zwischen Alltags- und Freizeitverkehren müssen die jeweiligen Personengruppen entsprechend ihrer Nutzungsansprüche betrachtet werden. Die Ansprüche an eine sichere und komfortable Radverkehrsinfrastruktur von schutzbedürftigen Radfahrenden, wie beispielsweise älteren Personen oder Kindern, Pedelecs, Rennradfahren-

den, Lasterädern oder weiteren unterscheiden sich. Insbesondere die Nutzungsansprüche von schutzbedürftigen Radfahrern stellen eine besondere Berücksichtigung zur Gewährleistung von sicheren Radverkehrsanlagen dar.

2.1 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

Mit Fahrrädern/Lastenrädern muss laut Straßenverkehrs-Ordnung, soweit keine andere Regelung vorhanden ist, auf der Fahrbahn gefahren werden.

„Fahrzeuge müssen die Fahrbahnen benutzen, von zwei Fahrbahnen die rechte.“ (§ 2, Abs. 1, S. 1 StVO).

Die Möglichkeit, andere Verkehrsflächen, wie beispielsweise Gehwege, zu nutzen, wird durch das Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“) eröffnet. Hier steht dem Fahrradfahrer die Entscheidung frei, ob auf der Fahrbahn oder auf der durch das Zusatzzeichen freigegebenen Verkehrsfläche gefahren wird.

Eine Pflicht zur Benutzung einer bestimmten Verkehrsfläche und somit das Verbot, die Fahrbahn zu benutzen, wird durch die Verkehrszeichen 237 („Radweg“), 240 („gemeinsamer Geh- und Radweg“), 241 („getrennter Geh- und Radweg“) angeordnet. Diese Benutzungspflicht ist in der Straßenverkehrsordnung wie folgt geregelt:

„Eine Pflicht, Radwege in der jeweiligen Fahrtrichtung zu benutzen, besteht nur, wenn dies durch Zeichen 237, 240 oder 241 angeordnet ist. Rechte Radwege ohne die Zeichen 237, 240 oder 241 dürfen benutzt werden. Linke Radwege ohne die Zeichen 237, 240 oder 241 dürfen nur benutzt werden, wenn dies durch das alleinstehende Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ angezeigt ist.“ (§ 2 Abs. 4 S. 2 StVO).

Die Voraussetzungen für die Anordnung einer Benutzungspflicht für Geh- und/oder Radwege bestimmt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung:

„Voraussetzung für die Kennzeichnung ist, dass [...] die Benutzung des Radweges nach der Beschaffenheit und dem Zustand zumutbar sowie die Linienführung eindeutig, stetig und sicher ist“ (VwV-StVO zu § 2, Abs. 4, S. 2).

Als Voraussetzungen werden aufgelistet: ausreichende Breite und Befestigung, Hindernisfreiheit, ein genügender Bau- und Unterhaltungszustand und eine eindeutige, stetige und sicher gestaltete Linienführung.

2.2 Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)

Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA), Ausgabe 2010¹ der Forschungsgesellschaft für Straßenverkehrswesen (FGSV) sind ein technisches Regelwerk, welches Empfehlungen enthält, wie Radverkehrsanlagen geplant und realisiert werden sollten. Sie besitzen keine gesetzliche Verbindlichkeit, dennoch wird ihre Verwendung als Stand der Technik empfohlen.

¹ Aktuell wird die ERA überarbeitet und voraussichtlich 2024 aktualisiert

Die ERA werden für die Neuplanung sowie für die Prüfung bestehender Radverkehrsanlagen angewendet. Die Art der Radverkehrsanlage ist abhängig von der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit auf dem betrachteten Streckenabschnitt sowie der Kraftfahrzeug-Verkehrsstärken in der werktäglichen Spitzenstunde. Abbildung 1 zeigt die vier Bereiche, die durch die ERA definiert werden.

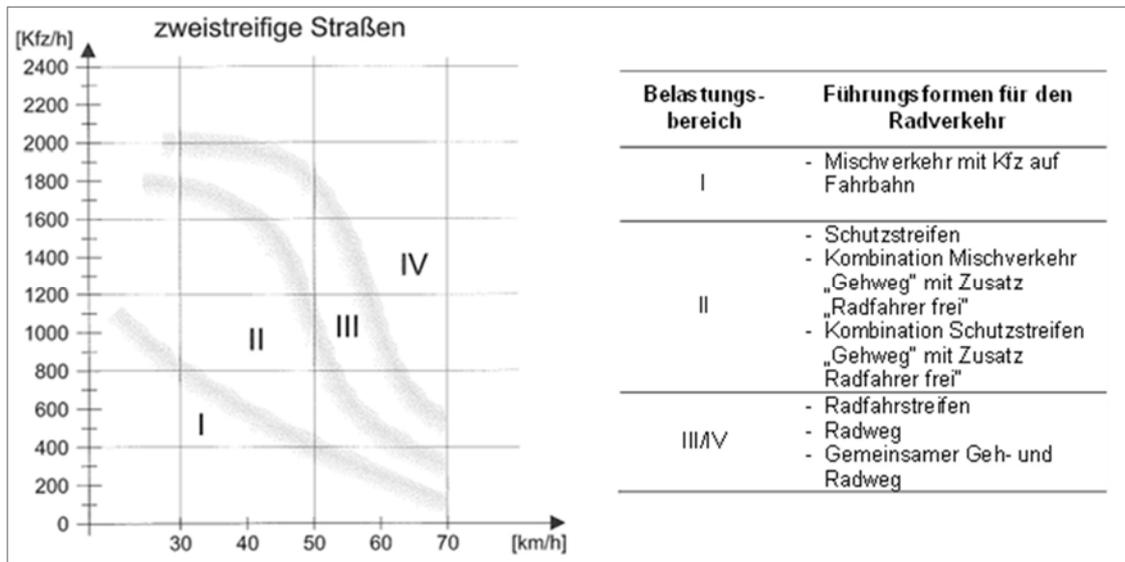


Abbildung 1: Belastungsbereiche von Radverkehrswegen für zweistreifige Stadtstraßen
 (Quelle: ERA, 2010)

Die Übergänge zwischen den Belastungsbereichen sind dabei nicht als harte Trennlinien zu betrachten. Bereich I stellt jenen Bereich dar, in dem Mischverkehr zwischen Kraftfahrzeugen und Fahrrädern auf der Fahrbahn ohne Sicherheitsdefizite möglich ist.

Ab Bereich II ist es empfehlenswert, eine Radverkehrsanlage zur Verfügung zu stellen. Beispiele hierfür sind Schutzstreifen oder Gehwege, welche für den Radverkehr durch Zusatzzeichen 1022-10 freigegeben sind. Benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen empfehlen sich in diesem Bereich noch nicht.

Die Bereiche III und IV markieren die Einsatzgrenzen bei sehr hohen Kfz-Verkehrsstärken. Hier empfiehlt sich aus Sicht der Verkehrssicherheit die Benutzungspflicht für Radverkehrsanlagen anzuordnen. Radverkehrsanlagen mit Benutzungspflicht sind Radfahrstreifen (mit Verkehrszeichen 237 zu kennzeichnen), Radwege (mit Verkehrszeichen 237 oder 241 zu kennzeichnen) und gemeinsame Geh- und Radwege (mit Verkehrszeichen 240 zu kennzeichnen).

Vereinfacht lässt sich für Innerortsbereiche festhalten, dass bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h die Wahl eines Schutzstreifens ab einer Querschnittsbelastung von 400 Kfz/h sinnvoll ist. Ab einer Verkehrsstärke von 1.100 Kfz/h ist eine gesondert geführte Radverkehrsanlage anzuordnen.

Die vorherrschenden Radverkehrsstärken spielen für die Wahl der Radverkehrsanlage keine Rolle.

In Tabelle 1 sind die empfohlenen Mindest- und Regelbreiten für Radverkehrsanlagen laut Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) aufgelistet.

Tabelle 1: Regel-/Mindestbreiten für Radverkehrsanlagen nach ERA 2010

	Regelbreite	Mindestbreite
Schutzstreifen	1,50 m	1,25 m
Radfahrstreifen	≥ 1,85 m	1,85 m
Radweg	2,00 m	1,60 m
gemeinsamer Geh-/Radweg	≥ 2,50 m	2,50 m
Zweirichtungsradweg, einseitig	3,00 m	2,00 m
Zweirichtungsradweg, beidseitig	2,50 m	2,00 m

Gemäß den Zielen und Standards laut Regelwerk „E-Klima 2022“ sind die in Tabelle 1 angegebenen Regelmaße als Mindestmaße anzusehen. Die Radverkehrsanlagen sind möglichst breiter zu wählen; die Mindestmaße nicht mehr anzuwenden.

2.3 Bestandsanalyse

Die Große Kreisstadt Coswig liegt im sächsischen Landkreis Meißen nordwestlich von Dresden. Aufgrund ihrer Größe und der topografischen Lage der innerstädtischen Verkehrsachsen bestehen in Coswig gute Voraussetzungen für den Radverkehr. Die lokalen Verkehrsachsen als auch regionale Verbindungen nach Meißen, Radebeul, Moritzburg und Dresden stellen wichtige Relationen für den Radverkehr dar. Innerhalb des Kernstadtgebietes ist ein dichtes Straßenverkehrsnetz vorhanden, das von Radfahren genutzt werden kann. Das nordwestliche Stadtgebiet wird durch eine offenere und ländlichere Infrastruktur geprägt. Im Nordosten des Stadtgebietes befindet sich zudem ein bewaldetes und dünn besiedeltes Stadtgebiet.

Innerhalb des Stadtgebietes liegen ebenfalls Freizeitradwege vor, welche innerhalb vom Landkreis Meißen bis Dresden eine regionale Erschließung ermöglichen. Die vorliegenden Freizeitradwege sind:

- Elbe Friedewald Schloss Wackerbarth
- Elbe-Moritzburg-Lößnitzgrund
- Elbe-Nassau-Friedewald
- Elberadweg
- Moritzburger Ring
- Route M
- Weinberge Tour
- Zilleradweg

ADFC-Fahrradklima-Test 2022

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V. (ADFC) führt im Zweijahresturnus Umfragen zum Fahrradklima in deutschen Städten und Gemeinden durch. Auch 2022 wurde sich im Rahmen des Fahrradklimatests wieder seitens der Bürgerinnen und Bürger in Coswig beteiligt und abgestimmt.

Im Ergebnis hat die Gemeinde die Schulnote 4,2 erhalten und hat den Platz 297 von 447 Orten in der Ortsgrößenklasse 20.000 - 50.000 Einwohner erreicht. Im Vergleich zu 2020 gab es eine starke Verschlechterung (3,8). Als positiv wurden die Erreichbarkeit des Stadtzentrums, das Radfahren durch Alt

und Jung und die Fahrradmitnahme im ÖPNV hervorgehoben. Schlechte Bewertungen wurden bezüglich der Breite der (Rad)wege, des Angebots an öffentlichen Leihfahrrädern und der Werbung für das Radfahren zugeschrieben.

Mobilitätskompass Sächsische Zeitung

Vom 26. August bis zum 29. September 2023 fand die Befragung zum Mobilitätskompass in Ost- und Mittelsachsen statt. Hier konnten die Befragten die Stadt Coswig auf einer Bewertungsskala von 1 (volle Zustimmung) bis 5 (überhaupt keine Zustimmung) das Thema Mobilität und alle Verkehrsmodi bewerten. Mit einer Gesamtbewertung von 2,81 ist Coswig sächsischer Spitzenreiter und über der Gesamtbewertung von 2,95 für Sachsen. Beim Radverkehr sehen die Einwohner Coswigs noch Ausbesserungsbedarf im Lückenschluss, der Breite der Radverkehrsinfrastruktur und der allgemeinen Verkehrssicherheit. Im Allgemeinen wurde die Radverkehrsinfrastruktur und die fahrradfreundliche Ampelschaltung positiv bewertet.

2.3.1 Erfassung der Radverkehrsinfrastruktur

Die Radverkehrsinfrastruktur wird kartografisch in den Karten aus dem Anhang visualisiert und kategorisiert. Abschnittsweise sind auf den Hauptverkehrsstraßen im Kernstadtbereich bereits Radverkehrsanlagen vorhanden. Das kartografisch dargestellte Radverkehrsnetz wurde mit örtlichen Befahrungen, Luftbildanalyse und Katasterdaten erfasst. Im Zuge des Radverkehrskonzeptes sollen die Lücken im Bestandsnetz geschlossen und zu einem zusammenhängenden Verkehrsnetz verknüpft werden. Dies soll über eine verständliche, zusammenhängende und erkennbare Infrastruktur für den Radverkehr erfolgen. Neben dem Infrastrukturellen Angebot gehören auch Beschilderungen, Beleuchtungen und weitere Möglichkeiten zur Informationsverbreitung über das stadtweite Radverkehrskonzept.

Im Stadtgebiet finden sich zudem Freizeitwege wieder. Der Elberadweg im südlichen Stadtgebiet bildet sowohl für den lokalen als auch für den regionalen Radverkehr eine wichtige Verbindungsfunktion. Über den Elberadweg besteht von Coswig aus eine unmittelbare Verbindung zu den Nachbarstädten Meißen, Radebeul und Dresden. Dieser stellt sowohl für den Alltagsradverkehr als auch für den Freizeitverkehr eine wichtige Verkehrsachse dar.

2.3.2 Erhebungen zum Radverkehr

Im Rahmen einer Radverkehrserhebung im Juni 2022 wurden an 11 Querschnitten und 6 Knotenpunkten der Radverkehr in Coswig erhoben. Die Ergebnisse der Radverkehrserhebung sind in Abbildung 2 abgebildet.

An den 11 Querschnitten wurden manuell die Spitzenstunden des Radverkehrs erhoben. Die Knotenpunkte wurden in einer 24 Stunden Erhebung für den Rad- und Kfz-Verkehr erfasst. Die Ergebnisse der Radverkehrserhebung sind in Abbildung 2 dargestellt. Auf der Kötzter Straße und der Hauptstraße wurden zwischen 700 und 1040 Radfahrende am Erhebungstag erfasst. Diese Strecke stellt eine wichtige Verbindung zwischen dem Stadtkern Coswigs, sowie dem Elberadweg als lokale und regionale Radverkehrsachse dar.

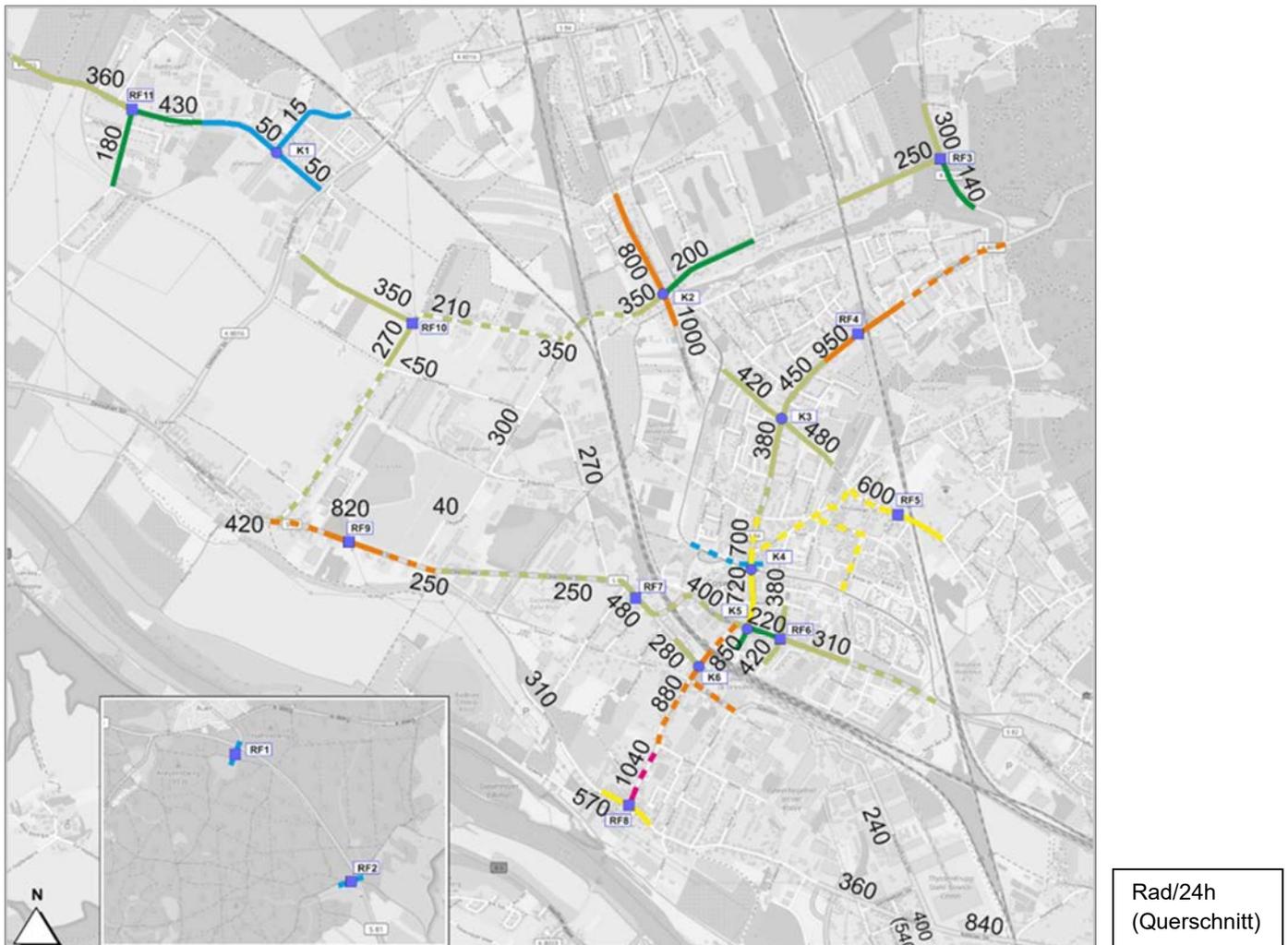


Abbildung 2: Zählstelle und Ergebnisse der Radverkehrserhebung in Coswig (Juni 2022)

2.3.3 Zustandsbewertung

Für eine zuverlässige und qualitative Bewertung des Infrastrukturbestandes sind detaillierte Ortskenntnisse und die aktive Befahrung des Stadtgebietes per Rad eine wichtige Grundlage. Zur Bestandsanalyse wurden entsprechend Luftbilder, Video-Befahrungsmaterial der Stadt Coswig, die Ergebnisse der Verkehrserhebungen und Ergebnisse von Ortsbesichtigungen ausgewertet.

Zur Bewertung der Radverkehrsanlagen wurden die Führungsform des Radverkehrs (Anlage 1) in Abhängigkeit der Verkehrsstärken, die Oberflächenbeschaffenheit (Anlage 2), das Oberflächenmaterial, die Breite der Verkehrsanlage, die Beschilderung (Anlage 3) und die Erkennbarkeit betrachtet.

2.3.4 Erkenntnisse aus der amtlichen Unfallstatistik

Für die Unfallanalyse wurden die statistischen Werte des Unfallatlas im Statistikportal der statistischen Ämter des Bundes und der Länder untersucht. Betrachtet wurden alle Verkehrsunfälle mit Personenschaden der vergangenen drei Jahre mit Fahrrad-Beteiligung. In den Jahren 2020 bis 2022 ereigneten sich insgesamt 115 Verkehrsunfälle mit Radverkehrsbeteiligung.

Im Jahr 2020 ereignete sich zudem ein Unfall mit der schwersten Unfallkategorie (Kategorie 1 – Unfall mit Getöteten). Dieser ereignete sich auf der Kreuzung der Weinböhlauer Straße mit der Auerstraße. 26 Unfälle der drei Jahre werden der Unfallkategorie 2 – Unfall mit Schwerverletzten und 88 Unfälle der Kategorie 3 – Unfälle mit Leichtverletzten zugeordnet.

Der Großteil der Unfälle ereignete sich im Kernstadtbereich von Coswig.

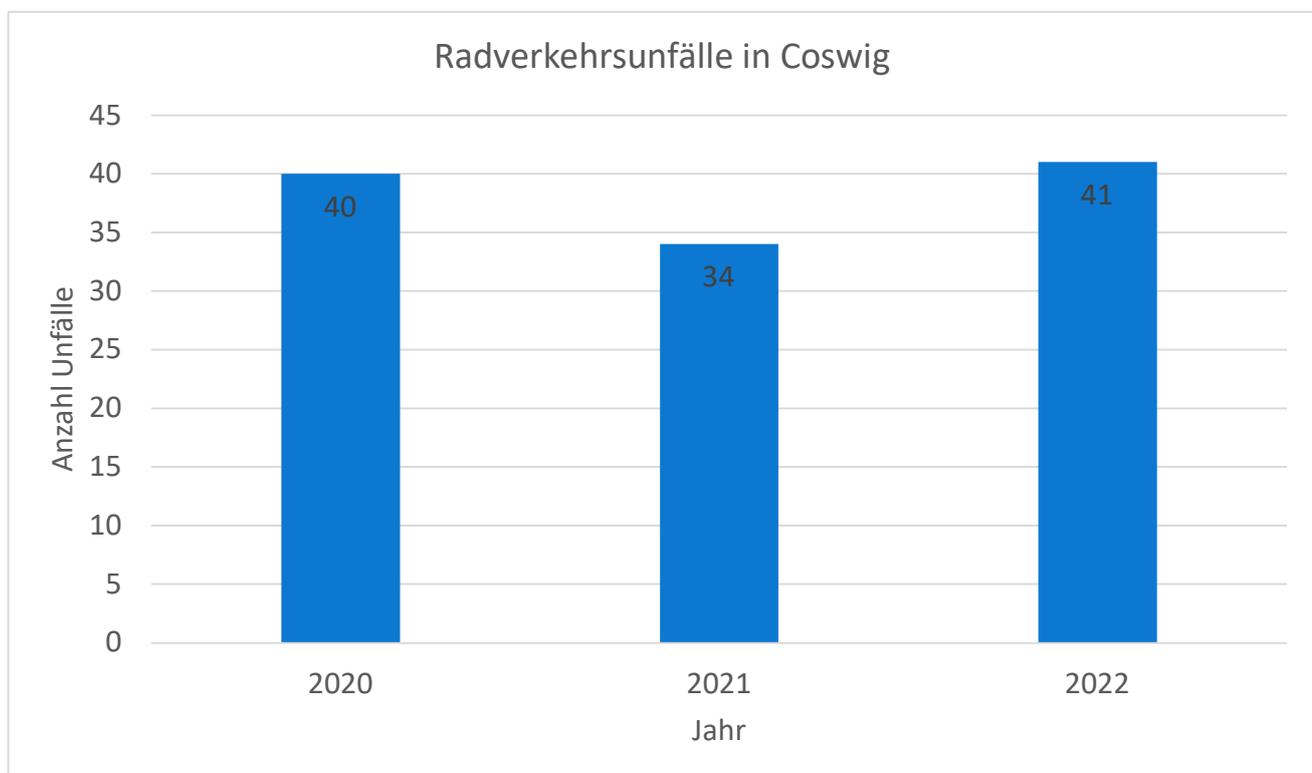


Abbildung 3: Radverkehrsunfälle in Coswig 2020 - 2022

2.3.5 Abstimmungen

Zur Abstimmung des Radverkehrskonzeptes wurden gemeinsam mit der Stadt Coswig und dem Stadtrat die folgenden Termine zur Abstimmung durchgeführt und in der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes maßgeblich integriert:

- 3 Sitzungen mit der Stadtverwaltung
- 4 Ausschusssitzungen im Ausschuss für Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung (SWA)
- Stellungnahme Polizeidirektion Dresden
- Stellungnahmen der Stadträte

2.4 Defizitanalyse

In der Defizitanalyse werden die Infrastruktur und das bestehende Radverkehrsnetz analysiert. In Anlage 1 wird die Führungsform des Radverkehrs dargestellt. In Anlage 2 und 3 werden die Beschilderung und die Fahrbahnqualität der Radverkehrsanlagen bewertet. Diese Bewertungen miteinander kombiniert ergeben die Bewertung des Radverkehrsnetzes aus Anlage 4. In Abbildung 4 werden die Kartenausschnitte der Anlagen dargestellt. Die vollständige Darstellung und die dazugehörigen Legenden sind den jeweiligen Anhängen zu entnehmen.

Baulich

Bei der Defizitanalyse wurden die Ergebnisse aus der Analyse des bestehenden Radverkehrsnetzes und das Wunschliniennetz (siehe 3. und Anlage 5) betrachtet. Hierfür wurden die jeweiligen kritischen Stellen herausgearbeitet und in Abhängigkeit von der Verbindungsfunktionsstufe bewertet. Die herausgearbeiteten Defizite wurden anschließend mit dem Radverkehrsnetz verschnitten, sodass defizitäre Stellen und Strecken im Zielnetz herausgestellt werden konnten. Entsprechend der Überlagerung von defizitären Stellen wurde der Zustand des bestehenden Radverkehrsnetzes, wie in Abbildung 4 (siehe auch Anlage 4) dargestellt, bewertet. Die Zustandsbewertung bildet anschließend die Grundlage für die Findung von Maßnahmen innerhalb des Stadtgebietes zum Ausbau des Radverkehrsnetzes.

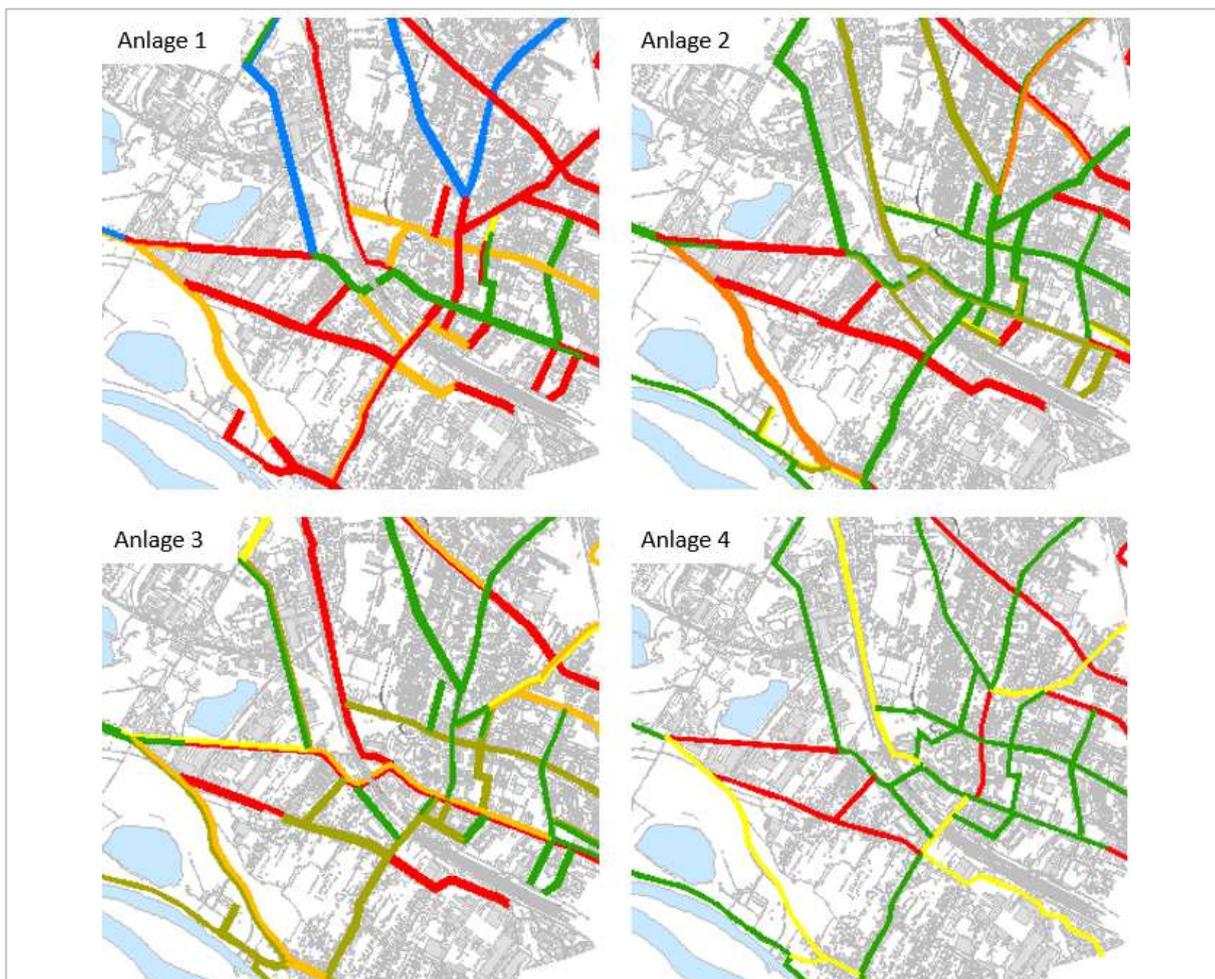


Abbildung 4: Kartenausschnitte von den Anlagen 1 bis 4

Lückenschluss

Über die erfassten Radverkehrsanlagen und das Radverkehrskonzept 2010 konnte für den Bestand ein Wunschliniennetz entwickelt und folglich Lücken im Radwegenetz festgestellt werden. Insbesondere die Führungsform des Radverkehrs ist abhängig von der Ortslage der Strecke, sowie von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für den Kfz-Verkehr und die verkehrenden Verkehrsmengen. Mit der Errichtung der S 84 entstehen neue Wegeverbindungen innerhalb des Stadtgebietes, weshalb zur Vermeidung von neuen Radverkehrslücken ein zusätzliches Betrachtungsszenario die Veränderungen berücksichtigt.

Die vorhandenen Lücken bilden neben dem Zustand des Radverkehrsnetzes im Bestand eine weitere Grundlage zur Maßnahmenbestimmung im Radverkehrsnetz von Coswig.

3. Entwicklungskonzept für das städtische Radverkehrsnetz

Das Radverkehrskonzept richtet sich in zwei Etappen an die zukünftigen Ausbaustufen der Radverkehrsinfrastruktur innerhalb Coswigs. Die erste Stufe stellt ein kategorisiertes Radverkehrsnetz dar, welches bis zur Weiterführung der Staatstraße S 84 neu konzipiert ist. In der zweiten Stufe sind die Einflüsse der S 84 neu auf das Straßenverkehrsnetz von Coswig berücksichtigt. Da die S 84 neu nach bisherigen Angaben bis 2030 finalisiert werden soll, ergeben sich somit ein Radverkehrskonzept 2030 und ein Radverkehrskonzept 2030+.

Grundsätzlich werden an das Radverkehrsnetz der Stadt Coswig die folgenden Anforderungen gestellt:

- ein geschlossenes Radverkehrsnetz ohne Lücken,
- Vermeidung von Umwegen und eine damit einhergehende möglichst direkte Verbindung zwischen den Quellen und Zielen des Radverkehrs,
- eine hohe Attraktivität und
- eine verkehrssichere Infrastruktur mit hohem Komfort.

Für die Entwicklung des Radverkehrsnetzes wurden die Quellen und Ziele innerhalb des Stadtgebietes sowie die regionalen Ziele im Umkreis der Stadt ermittelt (siehe: Wunschliniennetz, Anlage 5). Datengrundlagen bilden hier eine kartografische Erfassung der Ortsteilzentren der Stadt Coswig sowie Ortsbeachtigungen und Ortskenntnisse. Innerhalb des Stadtgebietes wurden folgende Quellen und Ziele als relevant erachtet:

- Stadtzentrum
- Stadtteilzentren
- Wohnstandorte
- Bildungs- und Freizeiteinrichtungen
- Arbeitsplatzschwerpunkte
- Wichtige ÖPNV-Haltepunkte (S-Bahn, Fähre)

3.1 Konzept 2030 (ohne S 84)

Im Radverkehrskonzept 2030 (Anlage 6) wird das Infrastrukturnetz von Coswig ohne die geplante S 84 betrachtet. Anhand der Wegebeziehungen, der Verbindungen zwischen den Stadtteilen und der Verkehrserhebungen ergibt sich das kategorisierte Radverkehrsnetz für den Zielhorizont 2030. Das Zielnetz erschließt die im Wunschliniennetz definierten Ziele im Stadtgebiet von Coswig.

Bis 2030 stellt die Auerstraße die Verbindung zwischen der Dresdner Straße und dem Stadtgebiet rund um die Weinböhlauer Straße dar. Des Weiteren stellt der Prasseweg als Verlängerung der Auerstraße bis Neusörnnewitz eine wichtige Verbindung in der Ost-West-Relation dar.

Innerhalb des Stadtkerns bilden die Hauptstraße und die Dresdner Straße die Hauptverbindungsachsen für den fließenden Kfz-Verkehr. Entlang der Hauptstraße finden sich diverse gastronomische und gewerbliche Erdgeschossnutzungen wieder, welche zusätzliche Nutzungsansprüche an den Verkehrsraum stellen. Die Dresdner Straße wird als Verbindungachse zwischen Meißen, Coswig, Radebeul und Dresden genutzt.

Das Zielnetz der Konzeption 2030 stellt das Radverkehrsnetz dar, welches für die Stadt Coswig angestrebt werden soll. Voraussetzung hierfür sind die Umsetzung der definierten Maßnahmen zur baulichen Verbesserung, zum Lückenschluss oder Ergänzung der Radverkehrsinfrastruktur im Stadtgebiet von Coswig.

3.2 Konzept 2030+ (mit S 84)

Nach Fertigstellung der S 84 auf dem Coswiger Stadtgebiet entsteht ein großer infrastruktureller Eingriff auf das Verkehrsnetz, welcher entsprechend der Verkehrsprognose zu einem Verlagerungseffekt des Verkehrs führt. Dies führt dazu, dass das Zielnetz für die fertiggestellte S 84 Szenario abhängig angepasst werden muss (Anlage 7).

Innerhalb des Stadtzentrums stellt die S 84 eine Verkehrsachse für den Durchgangsverkehr dar, weshalb es zu Verlagerungseffekten der Verkehrsströme von der Hauptstraße und der Dresdner Straße auf die S 84 kommt. Die Hauptstraße innerhalb des Stadtzentrums wird entsprechend der Verkehrsprognose durch die S 84 entlastet. Die Dresdner Straße wird im gesamten Verlauf durch das Stadtgebiet durch die S 84 entlastet. Dies führt dazu, dass die regionalen Verkehre zwischen Meißen, Coswig, Radebeul und Dresden künftig über die S 84 abgewickelt werden.

Im westlichen Stadtgebiet stellt die S 84 neben dem Prasseweg eine im Norden liegende Verbindung zwischen Neusörnnewitz und dem Stadtzentrum dar. Sowohl die Cliebener Straße als auch die Elbgaustraße werden von der S 84 gekreuzt. Die Verbindungen zwischen Sörnnewitz und Neusörnnewitz über die Cliebener Straße und die Elbgaustraße können weiterhin vom Kfz- und Radverkehr befahren werden.

Entsprechend der Prognose werden auf der S 84 nach Fertigstellung 13.500 Kfz/24 h verkehren. Im Vergleich dazu wird auf der Hauptstraße eine Entlastung von 500 Kfz/24 h und auf der Dresdener Straße eine Entlastung von 7.500 Kfz/24 h prognostiziert. Auf der Köhlerstraße wird eine Entlastung von 8.000 Kfz/24 h und auf der Weinböhlauer Straße von 2.000 Kfz/24 h erwartet.

Tabelle 2: Verkehrsprognose 2020 für Staatsstraße S 84 neu im Raum Coswig

Strecke	2020 [Kfz/24 h]	2030 (ohne S 84) [Kfz/24 h]	2030 (mit S 84) [Kfz/24 h]	Differenz [Kfz/24 h]
---------	--------------------	--------------------------------	-------------------------------	-------------------------

S 84	-	-	13.500	+13.500
Dresdner Straße (West)	14.000	15.000	7.500	-7.500
Dresdner Straße (Ost)	15.000	19.000	14.500	-4.500
Köhlerstraße	10.500	10.000	2.000	-8.000
K 8016	10.000	9.500	4.500	-5.000
Weinböhlauer Straße	11.000	10.500	7.500	-3.000
Hauptstraße	11.500	12.000	11.500	-500
Am Güterbahnhof	6.000	6.000	3.000	-3.000

Aufgrund der veränderten Verkehrsstärken kann es künftig zu einer neuen Klassifizierung der Verbindungsfunktionsstufen der Bestandsstraßen kommen. Die Straßenklassifizierung erfolgt entsprechend der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN).

4. Maßnahmenkatalog

Hinsichtlich der erfassten Defizite und Lücken im Radverkehrsnetz wurden jeweils Maßnahmenvorschläge (Übersicht: Anlage 8) aufgezeigt und bewertet. Zur besseren Übersicht und Dokumentation wurde für jede Maßnahme ein Maßnahmenblatt entwickelt. Die Maßnahmenblätter werden unter Kapitel 4.1 Maßnahmenblätter detailliert beschrieben.

Der gesamte Maßnahmenkatalog dient zur Vervollständigung und zum Lückenschluss des Radverkehrsnetzes. Da die Errichtung der S 84 im Coswiger Stadtgebiet Einfluss auf das städtische Infrastrukturnetz nimmt, wurde das Radverkehrskonzept in 2 Szenarien, ohne und mit neuer Staatsstraße S 84, betrachtet.

4.1 Maßnahmenblätter

Die Maßnahmen werden auf den Maßnahmenblättern (Anlage 9) zusammengefasst und bezüglich einer Grobkostenschätzung, der Priorisierung und dem zu erwartenden Zeithorizont für die Umsetzbarkeit der jeweiligen Maßnahme kategorisiert.

Auf den Maßnahmenblättern zum Radverkehrskonzept sind folgende Angaben enthalten:

Die Maßnahmenblätter fassen die notwendigen Informationen zur Realisierung einer einzelnen Maßnahme dar. Im Blattkopf werden die wichtigen Informationen, wie die Lage, die Länge der Maßnahme, die Ortslage, der zuständige Baulastträger, die durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke sowie die zulässige Höchstgeschwindigkeit zusammengefasst. Nachfolgend erfolgt eine Bestimmung der Maßnahme im Zielnetz des Radverkehrs sowie die bereits verkehrenden Radverkehrsmengen.

- allgemeine Angaben (Nummerierung, Mängelkategorie im entsprechenden Farbschema),
- Lagebeschreibung,
- Ortslage und Baulastträger,
- Kfz-Verkehrsstärke und zulässige Höchstgeschwindigkeit,
- Routenbestandteil,

Anschließend wird der erfasste Mangel sowohl kartografisch als auch bildlich dargestellt. In einem Kurztex wird die Maßnahme zur Lösung des Mangels benannt und entsprechend der Priorisierung, Grobkostenschätzung und dem zu erwartenden Zeithorizont zur Umsetzung der Maßnahme kategorisiert.

- Beschreibung des Mangels / Problems,
- Kartendarstellung und Fotodokumentation,
- Beschreibung der Maßnahme,
- Priorisierung,
- Grobkostenschätzung,
- Realisierungshilfe (Musterlösungen).

Abschließend befindet sich ein Feld für zusätzliche Bemerkungen bezüglich der Maßnahme oder potenziellen äußeren Einflüssen auf die Maßnahmenumsetzung.

- (bei Bedarf) zusätzliche Bemerkungen.

Die Maßnahmen 4.1 und 4.2 sowie 5.1 und 5.2 stellen eine zusammenhängende Problematik dar, müssen aber aufgrund des zu erwartenden Umfangs als getrennte Maßnahmen betrachtet werden. Aufgrund der Stellungnahme der Polizeidirektion entfällt die Maßnahme entlang der Kötzter Straße zunächst. In Abhängigkeit von der Entwicklung der Verkehrsstärken sowie der Einflüsse der S 84 wird empfohlen die Verbindung zwischen dem Elberadweg und dem Stadtkern von Coswig weiterhin zu beobachten.

Die Maßnahmen zur Umsetzung der Radverkehrskonzeption sind in Tabelle 3 aufgelistet. Die vollständige Beschreibung der Maßnahmen finden sich im Maßnahmenkatalog laut Anlage 9 wieder. Anlage 10 stellt eine kartografische Übersicht dar.

Tabelle 3: Maßnahmentabelle (Übersicht)

Kennung	Maßnahmenbezeichnung	Straßenname
M 1	Dresdner Straße	Dresdner Straße
M 2	Hauptstraße	Hauptstraße
M 3.1	Dresdner Straße / Friedhofsweg	Dresdner Straße
M 3.2	Dresdner Straße / Elberadweg	Dresdner Straße
M 4.1	Cliebener Straße	Cliebener Straße
M 4.2	Lückenschluss Weinböhlen	Cliebener Straße
M 5	Engstelle Auerstraße	Auerstraße
M 6	Umgestaltung Auerstraße	Auerstraße
M 7	Lückenschluss Nord	Auerstraße
M 8	Lückenschluss Radebeul	Dresdner Straße, Ost
M 9	Lückenschluss Weinböhlen	Am Spitzberg
M 10	Grenzstraße	Grenzstraße
M 11	Ausbau S 81	S 81
M 12	Neubau S 84	S 84
M 13	Auerstraße / Prasseweg	Auerstraße / Prasseweg
M 14	Verlängerter Lehdenweg	Lehdenweg
M 15	Tempo 30 Zone Lindenstraße	Lindenstraße (und weitere)
M+	Kleinmaßnahmen	Gemeindegebiet + Umgebung

4.2 Maßnahmenpriorisierung

Die Maßnahmenpriorisierung (Anlage 11) stellt die zeitliche Umsetzbarkeit und die zu erwartenden Projektkosten in Rangfolge und Reihung dar. Sie dient zur Visualisierung der Dringlichkeit einer Maßnahme. Über die Visualisierung können die Maßnahmen im Zusammenhang von der zeitlichen Umsetzbarkeit und den zu erwartenden Kosten zueinander kategorisiert werden. Des Weiteren können aus der Darstellung in Abbildung 4 die Baulastträger zugeordnet werden, sodass die notwendigen und beteiligten Akteure zur Umsetzung und Finalisierung einer Maßnahme identifiziert werden können.



Abbildung 5: Maßnahmenpriorisierung nach Zeithorizont und Baulastträger

Legende:

- | | |
|------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Grobkostenschätzung | Baulastträger |
| ● M Hoch (> 50.000 €) | M Coswig |
| ● M Mittel | M Freistaat |
| ● M Gering (< 10.000 €) | M Landkreis Meißen |

4.3 Kleinmaßnahmen

Die Kleinmaßnahmen umfassen geringe infrastrukturelle Defizite oder äußere Einflüsse auf die Radverkehrsanlage, die sich in ihrer Behebung durch einen geringen Zeit- und Kostenaufwand auszeichnen. Insgesamt wurden auf dem Coswiger Stadtgebiet 8 verschiedene Kleinmaßnahmen identifiziert. Die Kleinmaßnahmen sind zur Verortung der geografischen Lage im Stadtgebiet in Anlage 12 dargestellt.

Grundsätzlich wird empfohlen die Kleinmaßnahmen zukünftig fortlaufend zu aktualisieren, so dass eine dauerhafte und sichere Befahrbarkeit der Radverkehrsanlage gewährleistet werden können. Des Weiteren können über die Ausbesserungen der Kleinmaßnahmen die Qualität und Wahrnehmung der Radverkehrsanlagen positiv verbessert werden.

1 - Einrichtung einer Tempo-30-Zone

Zur Verdeutlichung des Wohngebietscharakters und zur Förderung des Radverkehrs wird empfohlen den Bereich zwischen Hohensteinstraße, Gartenstraße und Spitzgrundstraße mit einer Tempo-30-Zone zu beschildern. In diesem Fall kann der Radverkehr im Mischverkehr fahren und benötigt aufgrund der reduzierten Geschwindigkeit keine zusätzliche Radverkehrsanlage.

2 - Entfernung von Hindernissen

Im Bürgerpark und auf einem für den Radverkehr freigegebenen Schleichweg befinden sich zum aktuellen Zeitpunkt Poller, welche das Befahren durch den Kfz-Verkehr vermeiden sollen. Insbesondere für Radfahrende, welche in Gruppen verkehren, stellen diese ein Sicherheitsrisiko dar, weshalb empfohlen wird, diese Hindernisse zu entfernen.

3 - Fahrbahnmarkierung

Im Bereich des Knotenpunktes Dresdner Straße und Hauptstraße fehlen Bodenmarkierungen für den Radverkehr. Dieses sollten zur Verdeutlichung der Führung des Radverkehrs ausgebessert werden. Außerdem fehlt die Markierung des Schutzstreifens auf der Strecke an der Dresdner Straße in einem Abschnitt von circa 20 m. Eine Ausbesserung der Markierung verbessert die Qualität der Radverkehrsanlage.

4 - Beschilderung

Am Knotenpunkt der Kötzter Straße mit der Sachsenstraße ist die Beschilderung für den Radverkehr verdreht. Zur Verdeutlichung der Radverkehrsführung sollte die Position des Verkehrsschildes wiederhergestellt werden.

5 - Grünschnitt

Von einem privaten Grundstück wachsen Grünpflanzen in den Seitenraum des Verkehrswegs. Durch einen Grünschnitt können die notwendigen Verkehrsraummaße wiederhergestellt werden.

6 - Lückenschluss Radebeul

Auf dem Abschnitt am Tännichtweg an der Stadtgrenze von Radebeul und Coswig fehlt auf Radebeuler Seite abschnittsweise die Verkehrsinfrastruktur im Seitenraum der Straße. Für eine konsequente und durchgehende Infrastruktur wird empfohlen diese Infrastrukturlücke zu schließen.

7 – Lückenschluss zwischen Radebeuler Straße und Lößnitzstraße

Der Radweg zwischen Radebeuler Straße und Lößnitzstraße führt im östlichen Teil über einen privaten Parkplatz. An dieser Stelle sollte im Sinne einer konsequent durchgehenden Infrastruktur der Radweg verlängert werden.

5. Kosten- und Zeitrahmen der Maßnahmen

Der Aufwand von Maßnahmen kann im Rahmen einer flächendeckenden konzeptionellen Planung nur grob geschätzt werden. Für die genaue Angabe entstehender Kosten im Zuge der Umsetzung einer Maßnahme bedarf es einer Detailplanung. Die angegebenen Kosten werden aus diesem Grund in drei Stufen für die Kostenschätzung eingestuft. Bei Kosten niedriger als 10.000 € wird die Maßnahme als „gering“ eingestuft. Zu erwartende Kosten zwischen 10.000 € und 50.000 € für eine umzusetzende Maßnahme werden als „mittel“ kategorisiert. Als „hoch“ werden alle Maßnahmen eingestuft, welche mit höheren Kosten als 50.000 € kalkuliert werden. Die Einstufung dient als grobe Kosteneinschätzung und kann je nach Umsetzungsvariante variieren.

Tabelle 4: Maßnahmentabelle inkl. Kategorisierung (Baulast, Priorität, Grobkosten, Horizont)

Ken-nung	Maßnahmenbe-zeichnung	Straßenname	Baulast	Priorisie-rung	Grobkosten-schätzung*	Zeithorizont**
M 1	Dresdner Straße	Dresdner Straße	Land & Gemeinde	hoch	hoch	langfristig
M 2	Hauptstraße	Hauptstraße	Gemeinde	hoch	mittel	kurzfristig
M 3.1	Dresdner Straße / Friedhofsweg	Dresdner Straße	Land & Gemeinde	hoch	hoch	langfristig
M 3.2	Dresdner Straße / Elberadweg	Dresdner Straße	Land	hoch	hoch	langfristig
M 4.1	Cliebener Straße	Cliebener Straße	Landkreis	hoch	hoch	mittelfristig
M 4.2	Lückenschluss Weinböhla	Cliebener Straße	Gemeinde	hoch	mittel	kurzfristig
M 5	Engstelle Auerstraße	Auerstraße	Gemeinde	mittel	mittel	mittelfristig
M 6	Umgestaltung Auerstraße	Auerstraße	Gemeinde	hoch	hoch	mittelfristig
M 7	Lückenschluss Nord	Auerstraße	Gemeinde	mittel	gering	kurzfristig
M 8	Lückenschluss Radebeul	Dresdner Straße, Ost	Land & Gemeinde	hoch	hoch	mittelfristig
M 9	Lückenschluss Weinböhla	Am Spitzberg	Landkreis	hoch	hoch	kurzfristig
M 10	Grenzstraße	Grenzstraße	Gemeinde	gering	gering	mittelfristig
M 11	Ausbau S 81	S 81	Land	mittel	hoch	mittelfristig
M 12	Neubau S 84	S 84	Land	mittel	hoch	mittelfristig
M 13	Auerstraße / Prasseweg	Auerstraße / Prasseweg	Gemeinde	gering	hoch	langfristig
M 14	Verlängerter Lehdenweg	Lehdenweg	Gemeinde	gering	mittel	mittelfristig
M 15	Tempo 30 Zone Lindenstraße	Lindenstraße (und weitere)	Gemeinde	gering	gering	kurzfristig
M+	Kleinmaßnahmen	Gemeindegebiet + Umgebung	Gemeinde	gering	gering	kurzfristig

6. Exkurs: Radabstellanlagen

Radabstellanlagen müssen sicher, öffentlich zugänglich und optisch ansprechend ausgebildet sein. Zusätzlich wird eine Errichtung eines Witterungsschutzes zur Erhöhung der Qualität der Abstellanlage empfohlen. Außerdem kann eine Beleuchtung der Abstellanlage die Sicherheit und Komfort erhöhen. An wichtigen Umstiegsplätzen wie Bahnhöfen, Parkplätzen oder größeren Gewerbegebieten können die Radabstellanlagen durch Reparaturstationen, die Einbindung von Sharing-Systemen oder des ÖPNVs zu sogenannten Mobilitätshubs oder Mobilitätspunkten ausgeweitet und somit die Qualität der Radabstellanlagen weiter erhöht werden. Nutzern wird damit eine multimodale Mobilität erleichtert oder ermöglicht. Dadurch wird der Umstieg aufs Rad als Alltagsverkehrsmittel gefördert.

Die Hinweise zum Fahrradparken beschreiben in den Grundanforderungen fünf verschiedene Anforderungen, welche qualitative Fahrradhalter erfüllen müssen. Im Bau müssen die Fahrradhalter günstig installierbar sein und eine stadtgesterische Verträglichkeit darstellen. Im Betrieb sollen die Abstellanlagen sicher sein, eine einfache Reinigung ermöglichen sowie einen ausreichenden Diebstahlschutz und eine gute Zugänglichkeit bieten.

Entsprechend der in Abbildung 6 dargestellten Grafik der FGSV bieten Anlehnhalter die besten Voraussetzungen zur Errichtung einer Radabstellanlage. Dementsprechend wird empfohlen, dass bei Umbau- und Neubaumaßnahmen, Radabstellanlagen stets durch Anlehnbügel ausgestattet und hergestellt werden. Anlagen, welche mit einem Vorderradhalter ausgestattet sind, sollten entsprechend der Empfehlung erneuert und durch Anlehnbügel ersetzt werden.

	Anlehnhalter	Lenkerhalter	Vorderradhalter (wird nicht empfohlen)	Aufhängungen	Transportable Halter
Kundensicht					
Guter Halt	++	--	--	+	+
Zugänglichkeit	+	o	-	o	o
Diebstahlschutz	++	-	--	+	o
Betriebssicht					
Betrieb	+	-	--	o	+
Installation	-	+	o	o	+
Stadtgestalt	+	-	o	-	o

++ großer Vorteil
 + kleiner Vorteil
 o kein Vor- oder Nachteil
 - kleiner Nachteil
 -- großer Nachteil

Abbildung 6: Vor- und Nachteile gängiger Fahrradhalterttypen
 (FGSV: "Hinweise zum Fahrradparken")

Außerdem sollten in Zukunft bei Umbau oder Planung von Radabstellanlagen Lastenräder, Fahrradanhänger und elektrisch unterstützte Fahrräder stärkere Berücksichtigung finden. Die Einrichtung besonderer Abstellflächen für mehrspurige Fahrräder oder der Ausbau der Ladeinfrastruktur fördert ebenfalls die Mobilität mit dem Fahrrad.

7. Zusammenfassung & Ausblick

Die Große Kreisstadt Coswig beabsichtigt den Radverkehr nachhaltig zu fördern. Aus diesen Gründen hat die Stadt Coswig die Fortschreibung des bisherigen Radverkehrskonzeptes veranlasst.

Mit einem gezielten Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und der Behebung von Mängeln möchte die Große Kreisstadt Coswig den Radverkehr fördern und entwickeln – sowohl im Freizeit- als auch im Alltagsradverkehr. Die bestehende Radverkehrsinfrastruktur von Coswig ist ausbaufähig und stellenweise lückenhaft. Mit dem vorliegenden Radverkehrskonzept wird ein Handlungsrahmen für die Förderung des Radverkehrs in den nächsten Jahren entwickelt. Insgesamt werden 17 Maßnahmen und 8 Kleinmaßnahmen zum Ausbau und zur Verbesserung des Radverkehrsnetzes vorgeschlagen. Die Kleinmaßnahmen dienen dazu, dass eine laufende Instandhaltung des Radverkehrsnetzes eine sichere und komfortable Befahrbarkeit der Radverkehrsanlagen gewährleistet. Es wird empfohlen die Kleinmaßnahmen fortlaufend zu aktualisieren.

Die Maßnahmen sind in einem Maßnahmenkatalog dargestellt und entsprechend ihrer Dringlichkeit priorisiert. Mit dem Ausbau und der Optimierung des Radverkehrsnetzes sollen dem Radverkehr sichere und komfortable Wege auf direkten Routen angeboten werden.

Entsprechend der Bedeutung bzw. der vorrangigen Nutzung wird im Radwegekonzept zwischen Haupt- und Nebennetz unterschieden. In Abhängigkeit von der Fertigstellung der S 84 neu im Stadtgebiet Coswigs wurde ein Radverkehrskonzept 2030 (ohne S 84 neu) und Radverkehrskonzept 2030+ (mit S 84 neu) entwickelt. Die S 84 wird voraussichtlich bis 2030 fertiggestellt. Nach deren Fertigstellung soll das Radverkehrsnetz 2030 entsprechend der Wegeverbindungen und Klassifizierungen auf das Radverkehrsnetz 2030+ aktualisiert werden.

Die vorliegende Radverkehrskonzeption 2030 / 2030* wurde mit der Stadtverwaltung, den Fachgremien und der Polizeidirektion Dresden abgestimmt. Es enthält für den Ausbau der städtischen Radinfrastruktur einen konkreten, nach Priorität und Zeithorizont gegliederten Handlungsrahmen, der in sog. Maßnahmenblättern detailliert beschrieben ist. Mit Beschluss durch den Stadtrat kann mit der Umsetzung ausgewählter Radinfrastrukturmaßnahmen begonnen werden.

BERNARD Gruppe ZT GmbH

Dr.-Ing. Uwe Frost

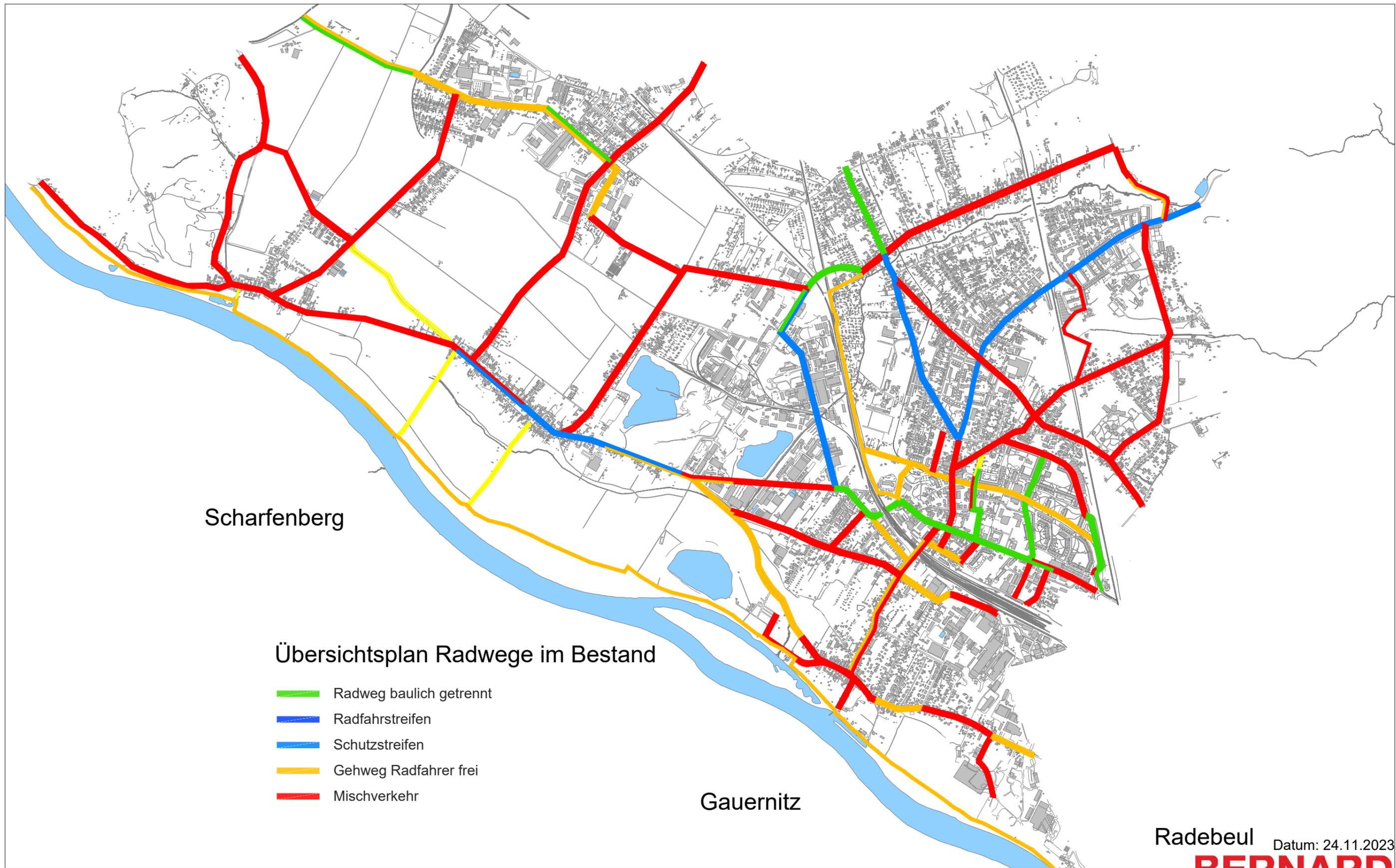
Dipl.-Ing. Philipp Merholz

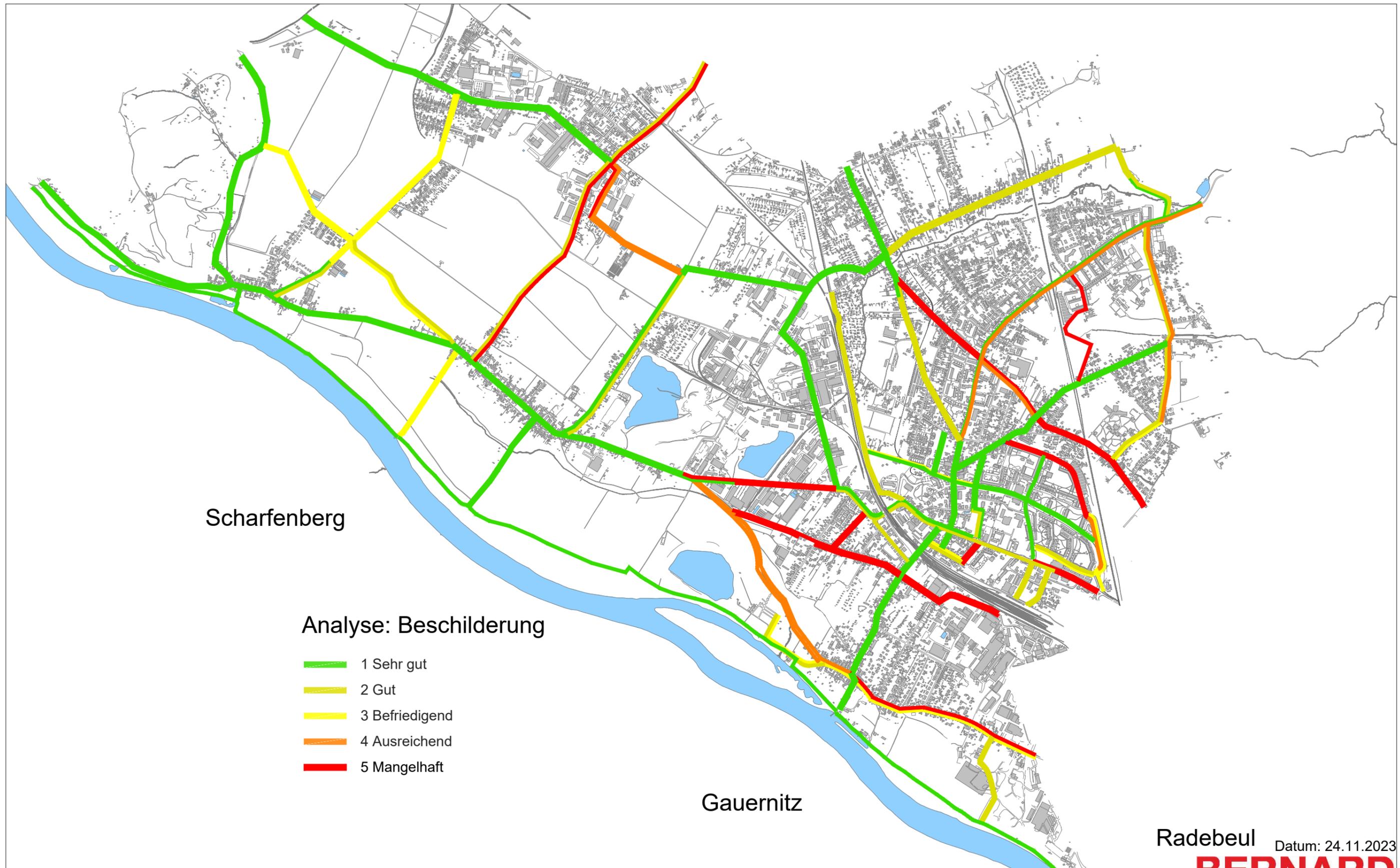
Projektname: Radwegekonzept Coswig
Projektnummer: P502113
Inhalt: Fortschreibung 2022/2023

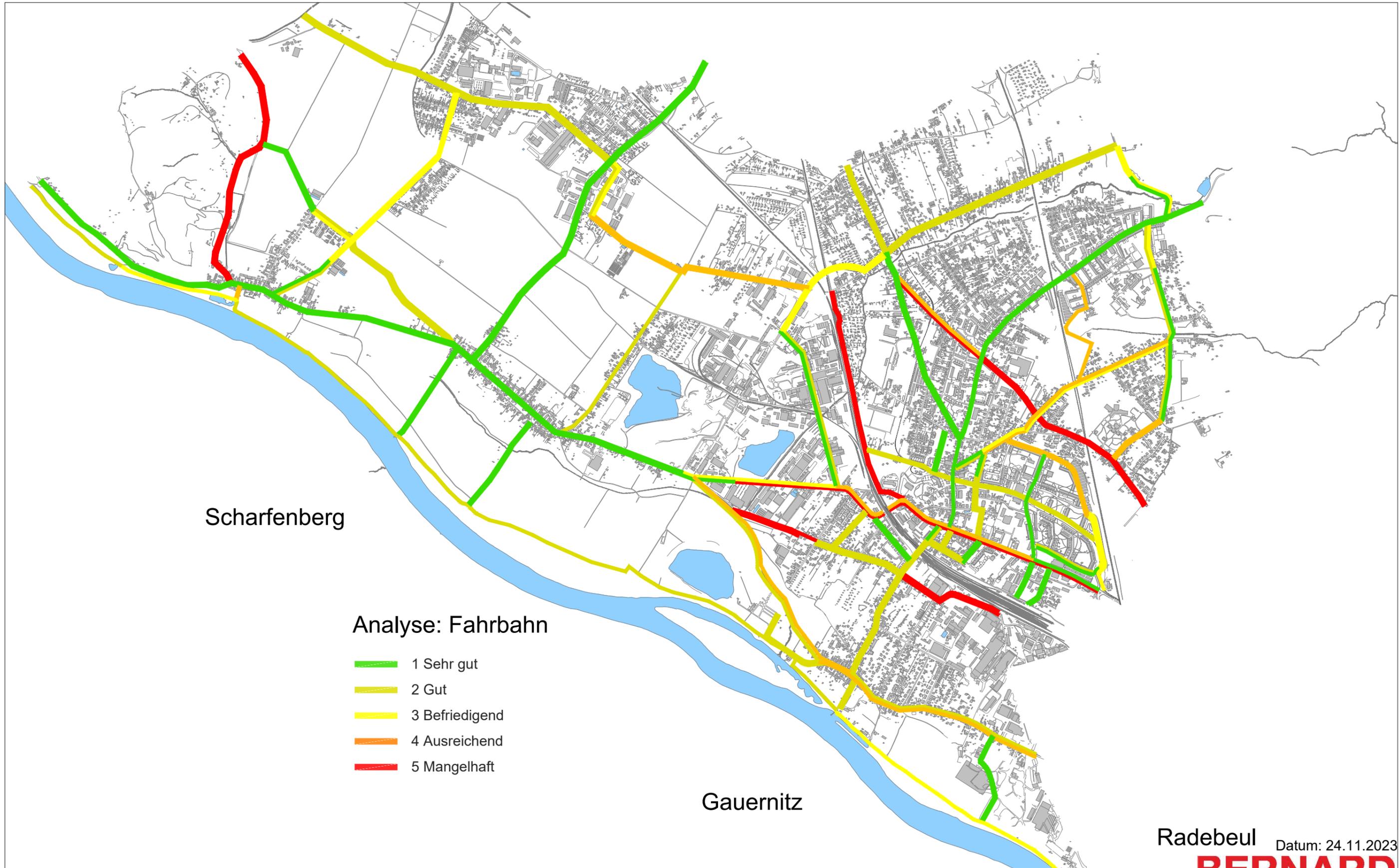
- Anlagen:
- 1 Radverkehrsorganisation
 - 2 Zustand Beschilderung
 - 3 Zustand Fahrbahn
 - 4 Bewertung Radverkehrsnetz Bestand
 - 5 Wunschliniennetz
 - 6 Radverkehrsnetz 2030
 - 7 Radverkehrsnetz 2030+
 - 8 Übersichtstabelle Maßnahmen
 - 9 Maßnahmenblätter
 - 10 Übersichtsplan Maßnahmen
 - 11 Maßnahmenpriorisierung
 - 12 Übersichtsplan Kleinmaßnahmen
 - 13 Artikel der sächsischen Zeitung: Mobilitätskompass Coswig

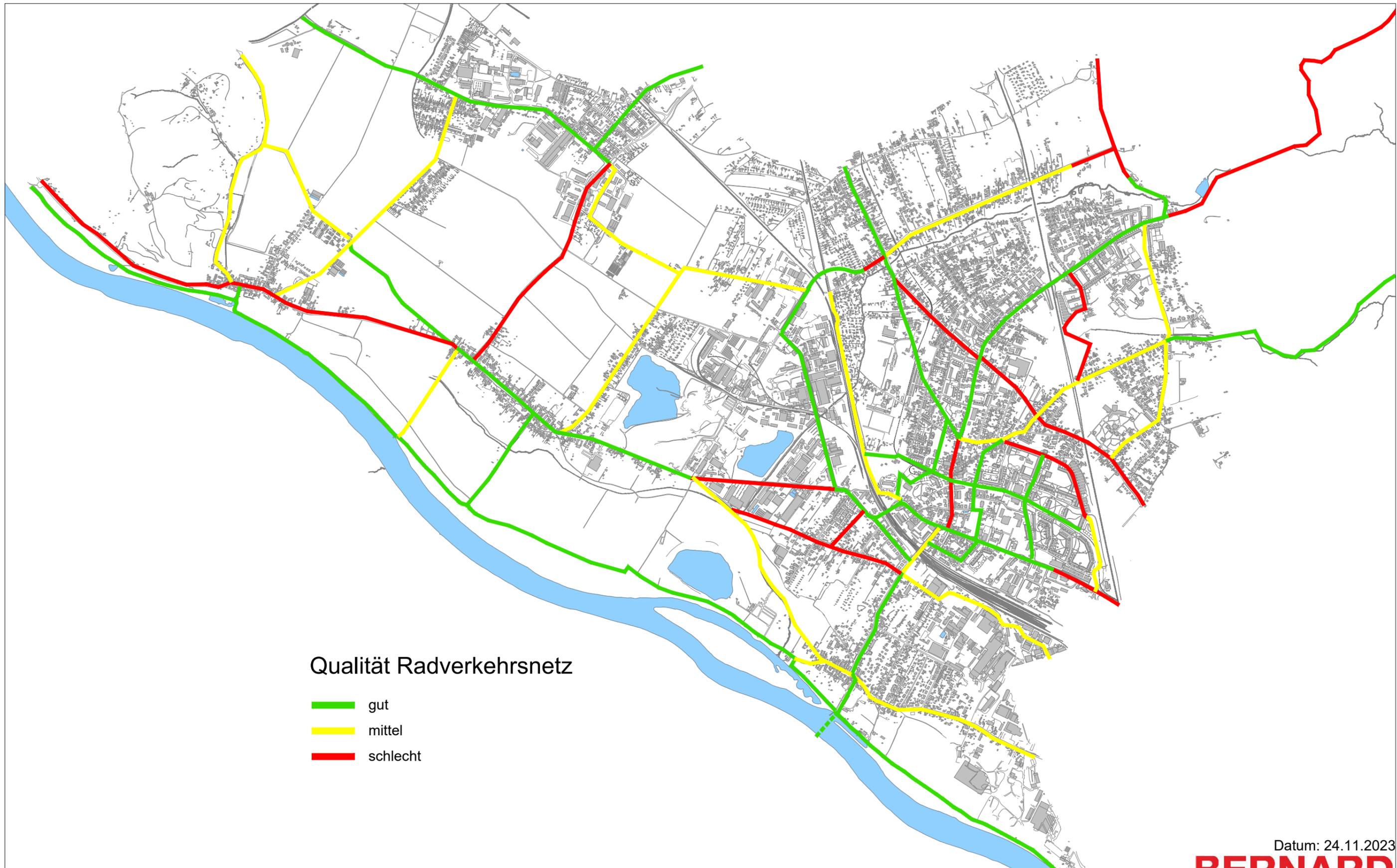
Große Kreisstadt Coswig

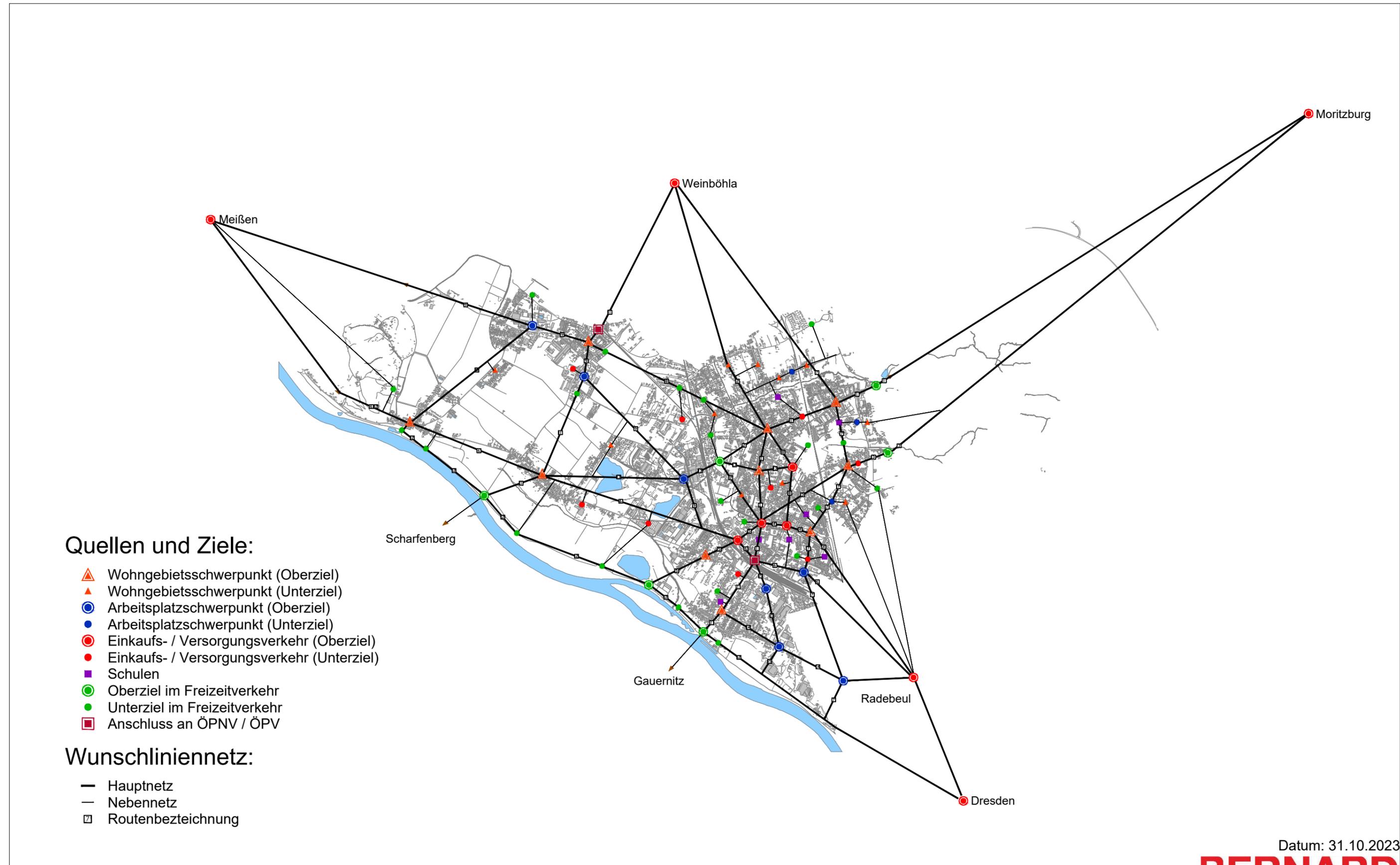
Radwegekonzept

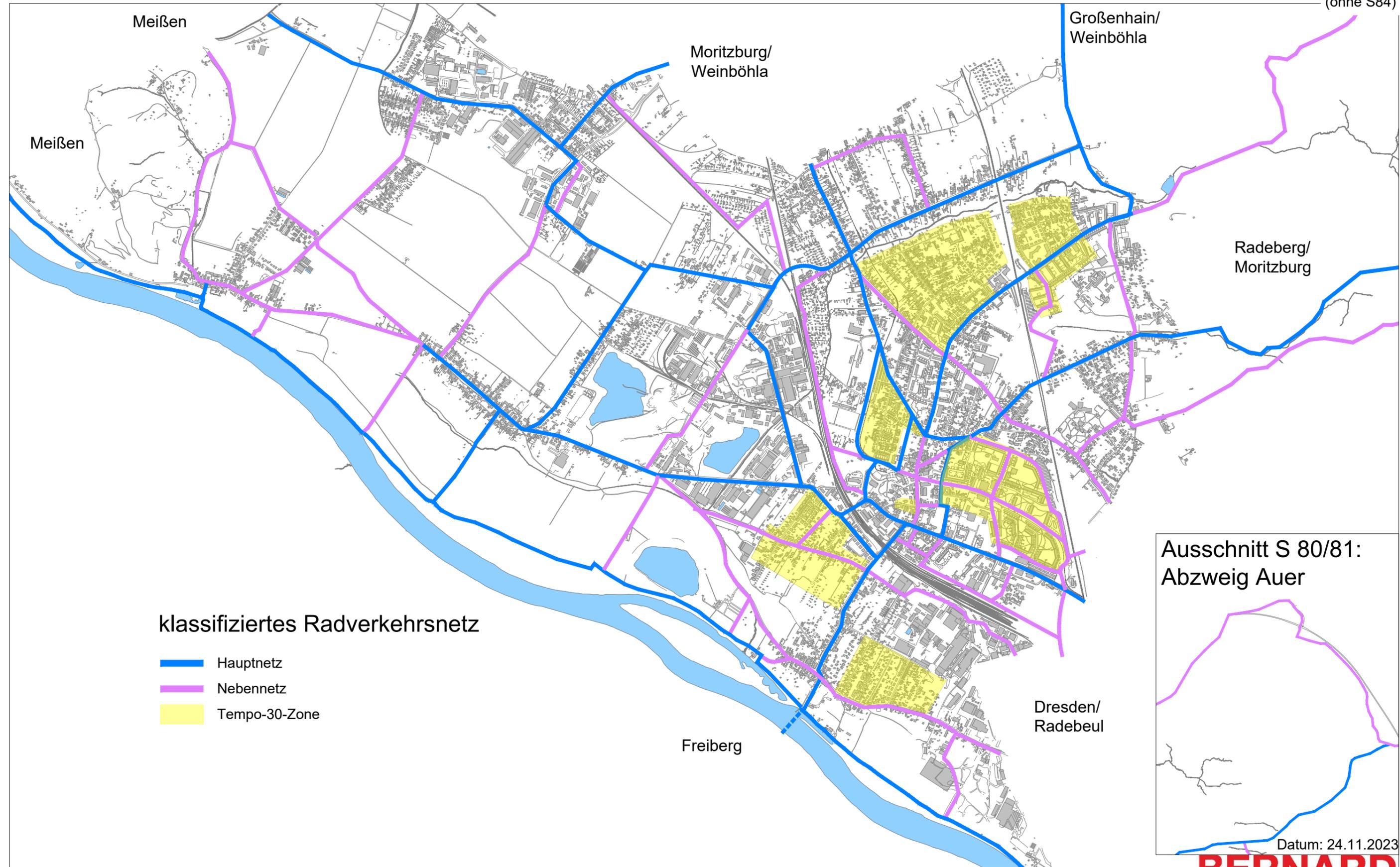


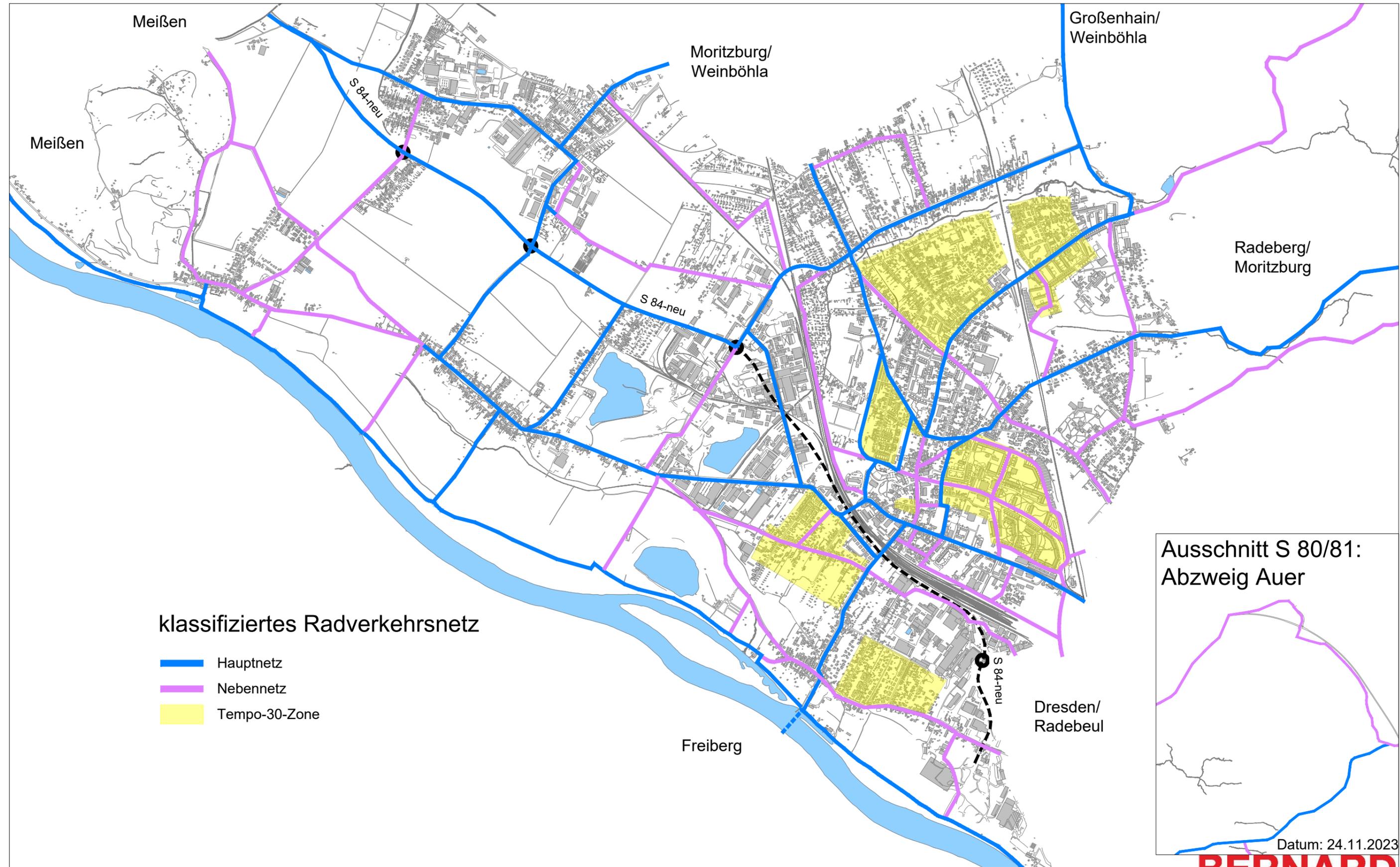












Übersichtstabelle Maßnahmen

#	Maßnahmenbezeichnung	Straßenname	Baulast	Priorisierung	Grobkosten-schätzung*	Zeithorizont**
M 1	Dresdner Straße	Dresdner Straße	Land & Gemeinde	hoch	hoch	langfristig
M2	Hauptstraße	Hauptstraße	Gemeinde	hoch	mittel	kurzfristig
M 3.1	Dresdner Straße / Friedhofsweg	Dresdner Straße	Land & Gemeinde	hoch	hoch	langfristig
M 3.2	Dresdner Straße / Elberadweg	Dresdner Straße	Land	hoch	hoch	langfristig
M 4.1	Cliebener Straße	Cliebener Straße	Landkreis	hoch	hoch	mittelfristig
M 4.2	Lückenschluss Weinböhma	Cliebener Straße	Gemeinde	hoch	mittel	kurzfristig
M 5	Engstelle Auerstraße	Auerstraße	Gemeinde	mittel	mittel	mittelfristig
M 6	Umgestaltung Auerstraße	Auerstraße	Gemeinde	hoch	hoch	mittelfristig
M 7	Lückenschluss Nord	Auerstraße	Gemeinde	mittel	gering	kurzfristig
M 8	Lückenschluss Radebeul	Dresdner Straße, Ost	Gemeinde	hoch	hoch	mittelfristig
M 9	Lückenschluss Weinböhma	Am Spitzberg	Landkreis	hoch	hoch	kurzfristig
M 10	Grenzstraße	Grenzstraße	Gemeinde	gering	gering	mittelfristig
M 11	Ausbau S 81	S 81	Land	mittel	hoch	mittelfristig
M 12	Neubau S 84	S 84	Land	mittel	hoch	mittelfristig
M 13	Auerstraße / Prasseweg	Auerstraße / Prasseweg	Gemeinde	gering	hoch	langfristig
M 14	Verlängerter Lehdenweg	Lehdenweg	Gemeinde	gering	mittel	mittelfristig
M 15	Tempo 30 Zone Lindenstraße	Lindenstraße (und weitere)	Gemeinde	gering	gering	kurzfristig
M+	Kleinmaßnahmen	Gemeindegebiet+Umgebung	Gemeinde	gering	gering	kurzfristig

*Kostenschätzung

gering
< 10.000 €

mittel
10.000 - 50.000 €

hoch
> 50.000 €

**Zeithorizont

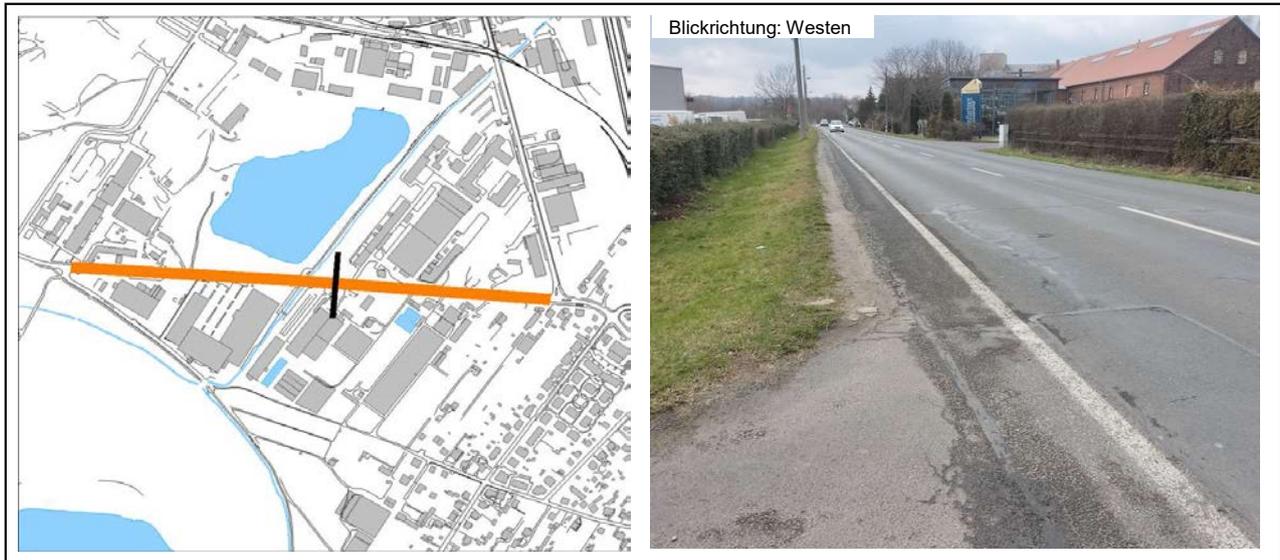
kurzfristig
< 2 Jahre

mittelfristig
2 -5 Jahre

langfristig
>5 Jahre

Nr.: M 1 - Dresdner Straße

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Dresdner Straße	Industriestraße	Brockwitzer Straße	930
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h] aktuell:	DTVw [Kfz/24 h] mit S 84:
innerorts	Land & Gemeinde	12.100	7.500
Routenbestandteil		Radverkehr	
Hauptnetz <input checked="" type="checkbox"/>	Nebennetz <input type="checkbox"/>	DTVw [Rad/24 h]:	
		250	
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt			



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Der Querschnitt der Straße soll entsprechend dem Vorentwurf neugestaltet werden. In dem neugestalteten Querschnitt wird der Radverkehr auf beiden Fahrbahnseiten über Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt.

Priorisierung	<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> hoch
Grobkostenschätzung*	<input type="checkbox"/> gering (< 10.000 €)	<input type="checkbox"/> mittel (10.000 - 50.000 €)	<input checked="" type="checkbox"/> hoch (> 50.000 €)
Zeithorizont	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (< 2 Jahre)	<input type="checkbox"/> mittelfristig (2 - 5 Jahre)	<input type="checkbox"/> langfristig (> 5 Jahre)

*Kosten unabhängig von Grunderwerb

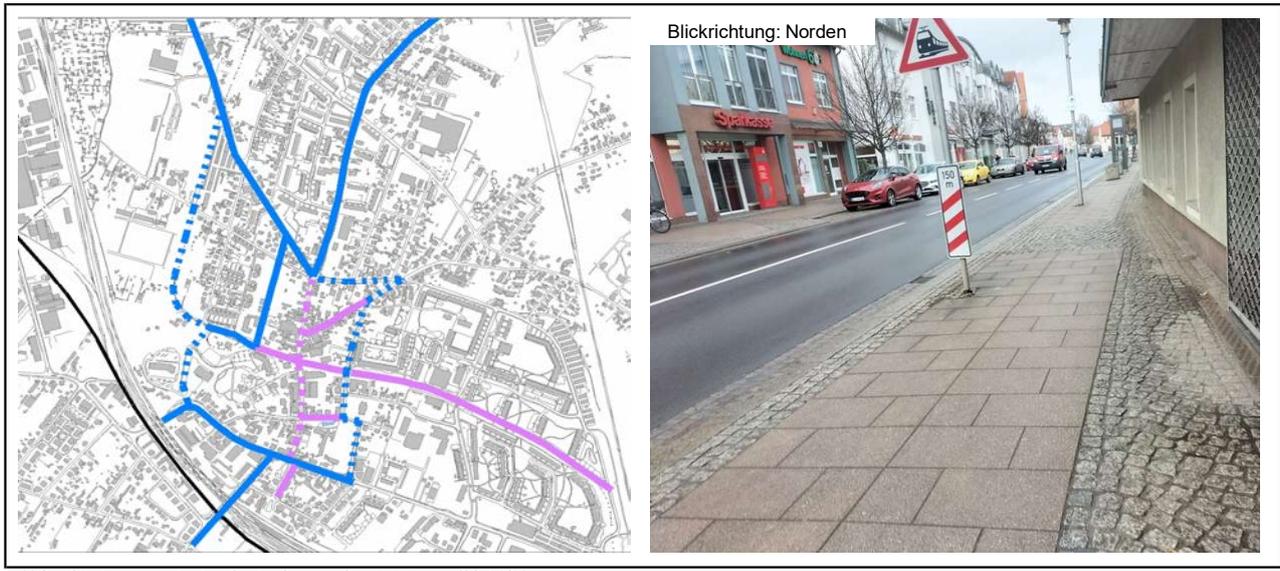
Bemerkungen

Mit der Fertigstellung der S 84 wird für den Abschnitt der Dresdner Straße eine Verkehrsentlastung prognostiziert.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: M 2 - Hauptstraße

Lage	Von	Bis	Länge [m]	
Hauptstraße	Dresdner Straße	Weinböhlauer Straße	550	
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	DTVw [Kfz/24 h] mit S 84:	V_{zul} [km/h]
innerorts	Gemeinde	12.000	11.500	50
Routenbestandteil			Radverkehr	
Hauptnetz	<input type="checkbox"/>	Nebennetz	<input checked="" type="checkbox"/>	DTVw [Rad/24 h]: 720
Mangel/Problem				
Radverkehrsinfrastruktur fehlt				



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Verkehrsführung des Raddurchgangsverkehrs im Innenstadtbereich.

Die Hauptstraße wird aufgrund der diversen Nutzungsansprüche und unzureichenden Verkehrsraumbreite für eigenständige Radverkehrsanlagen als Nebennetz eingestuft. Im Gegenzug werden die Johann-Sebastian-Bach-Straße, die Lutherstraße und der Grüne Westring zum Hauptnetz aufgewertet. Mit dieser Netzkategorisierung, der Verkehrsführung und einer Beschilderung soll der Durchgangsraddverkehr von der Hauptstraße abgeleitet werden. Die Radfahrenden, welche die Hauptstraße befahren, sollen diese hauptsächlich als Quell- oder Zielverkehr befahren.

Priorisierung	<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> hoch
Grobkostenschätzung*	<input type="checkbox"/> gering (< 10.000 €)	<input checked="" type="checkbox"/> mittel (10.000 - 50.000 €)	<input type="checkbox"/> hoch (> 50.000 €)
Zeithorizont	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (< 2 Jahre)	<input type="checkbox"/> mittelfristig (2 - 5 Jahre)	<input type="checkbox"/> langfristig (> 5 Jahre)

*Kosten unabhängig von Grunderwerb

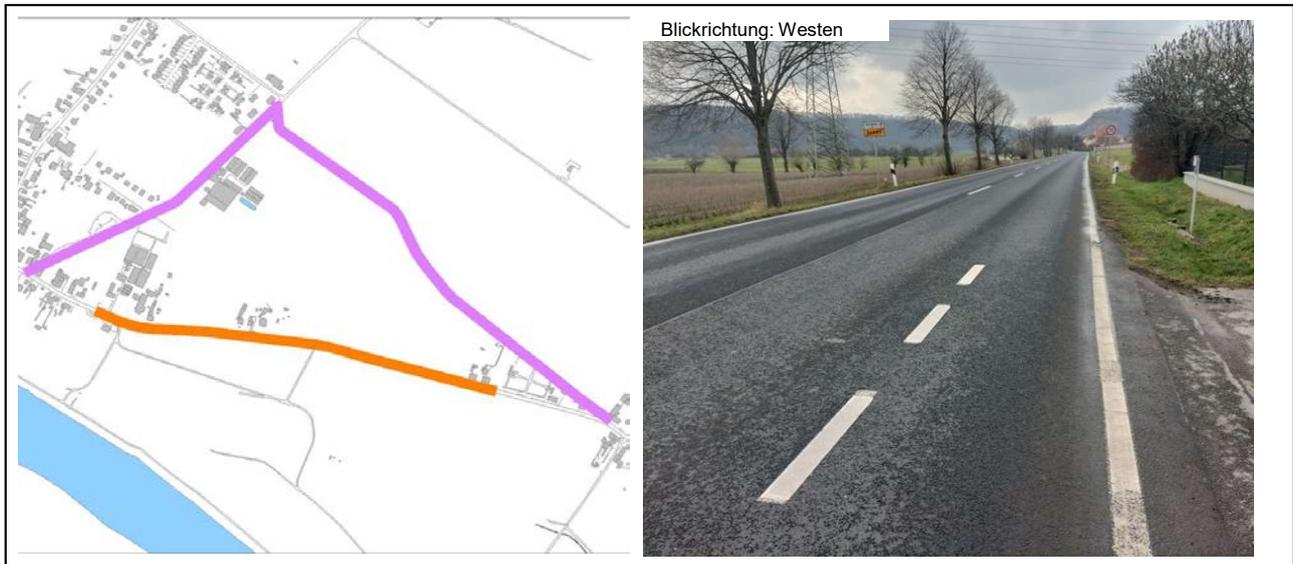
Bemerkungen

Auch bei der Kategorisierung als erweitertes Hauptnetz ist es zukünftig förderlich eine vollständige Radverkehrsanlage im Bereich der Hauptstraße zu integrieren. Diese ist nur durch eine Umgestaltung des Straßenquerschnitts möglich und sollte in Abhängigkeit der vorherrschenden Verkehrsbelastungen geprüft und geplant werden.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: M 3.1 - Dresdner Straße / Friedhofsweg

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Dresdner Straße	Friedhof Brockwitz (Unterer Friedhof)	Hausnummer 288	700
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	DTVw [Kfz/24 h] mit S 84:
außerorts	Land & Gemeinde	8.000	6.000
Routenbestandteil			Radverkehr
Hauptnetz	<input checked="" type="checkbox"/>	Nebennetz	<input type="checkbox"/>
			DTVw [Rad/24 h]:
			420
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt			



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Umlenkung, Beschilderung und Beleuchtung

Da entlang der Dresdner Straße zwischen Brockwitz und Sörnowitz keine Radverkehrsanlage vorhanden ist, wird empfohlen den Radverkehr in diesem Streckenabschnitt über eine zusätzliche Beschilderung über den Friedhofsweg umzulenken. Zur Verbesserung der Radverkehrsverbindung wird empfohlen den Friedhofsweg neben der Beschilderung mit einer Straßenbeleuchtung auszustatten.

Priorisierung	<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> hoch
Grobkostenschätzung*	<input type="checkbox"/> gering (< 10.000 €)	<input type="checkbox"/> mittel (10.000 - 50.000 €)	<input checked="" type="checkbox"/> hoch (> 50.000 €)
Zeithorizont	<input type="checkbox"/> kurzfristig (< 2 Jahre)	<input type="checkbox"/> mittelfristig (2 - 5 Jahre)	<input checked="" type="checkbox"/> langfristig (> 5 Jahre)

*Kosten unabhängig von Grunderwerb

Bemerkungen

Es wird empfohlen langfristig eine straßenbegleitende Radverkehrsanlage entlang der Dresdner Straße zur Führung des Radverkehrs zu ergänzen.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: M 3.2 - Dresdner Straße / Elberadweg

Lage	Von	Bis	Länge [m]	
Dresdner Straße	Hausnummer 336	Kapitelholzsteig	1200	
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	DTVw [Kfz/24 h] mit S 84:	V_{zul} [km/h]
außerorts	Land	8.900	7.500	70
Routenbestandteil			Radverkehr	
Hauptnetz	<input checked="" type="checkbox"/>	Nebennetz	<input type="checkbox"/>	
			DTVw [Rad/24 h]: k.A.	
Mangel/Problem				
Radverkehrsinfrastruktur fehlt				



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme			
Umleitung Durchgangsradsverkehr			
Der Durchgangsradsverkehr sollte in diesem Streckenabschnitt durch die Verkehrsführung und Beschilderung über den Elberadweg Richtung Sörnewitz geführt werden.			
Langfristig wird empfohlen die Dresdner Straße außerorts einseitig mit einem Seitenraum für Fuß und Radverkehr zu erweitern, sodass der Radverkehr die Strecke sicher und komfortabel befahren kann.			
Priorisierung	<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> hoch
Grobkostenschätzung*	<input type="checkbox"/> gering (< 10.000 €)	<input type="checkbox"/> mittel (10.000 - 50.000 €)	<input checked="" type="checkbox"/> hoch (> 50.000 €)
Zeithorizont	<input type="checkbox"/> kurzfristig (< 2 Jahre)	<input type="checkbox"/> mittelfristig (2 - 5 Jahre)	<input checked="" type="checkbox"/> langfristig (> 5 Jahre)

*Kosten unabhängig von Grunderwerb

Bemerkungen
 Subjektiv hohes Verkehrsaufkommen bei der Befahrung wahrgenommen. Die Errichtung einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage wird empfohlen. Mit der Errichtung der S 84 ist eine Veränderung der Verkehrsbelastung und des Schwerverkehrsanteils auf der Dresdner Straße zu erwarten.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: M 4.1 - Cliebener Straße

Lage	Von	Bis	Länge [m]	
Cliebener Straße	Dresdener Straße	Stadtgrenze Weinböhlen	1.400	
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	DTVw [Kfz/24 h] mit S 84:	V_{zul} [km/h]
außerorts & innerorts	Kreis	3.100	7.500	50 & 100
Routenbestandteil			Radverkehr	
Hauptnetz	<input checked="" type="checkbox"/>	Nebennetz	<input type="checkbox"/>	
Mangel/Problem			k.A.	
Radverkehrsinfrastruktur fehlt				



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme			
Neubau einer baulichen Radverkehrsanlage $\geq 2,50$ m (außerorts)			
Die Cliebener Straße befindet sich teilweise innerorts und teilweise außerorts. Durch hohe Geschwindigkeiten, insbesondere im Außerortsbereich, wird empfohlen die Cliebener Straße um einen im Seitenraum geführten Geh- und Radweg (mindesten 2,50 m, außerorts) zu erweitern.			
Priorisierung	<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> hoch
Grobkostenschätzung*	<input type="checkbox"/> gering (< 10.000 €)	<input type="checkbox"/> mittel (10.000 - 50.000 €)	<input checked="" type="checkbox"/> hoch (> 50.000 €)
Zeithorizont	<input type="checkbox"/> kurzfristig (< 2 Jahre)	<input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (2 - 5 Jahre)	<input type="checkbox"/> langfristig (> 5 Jahre)

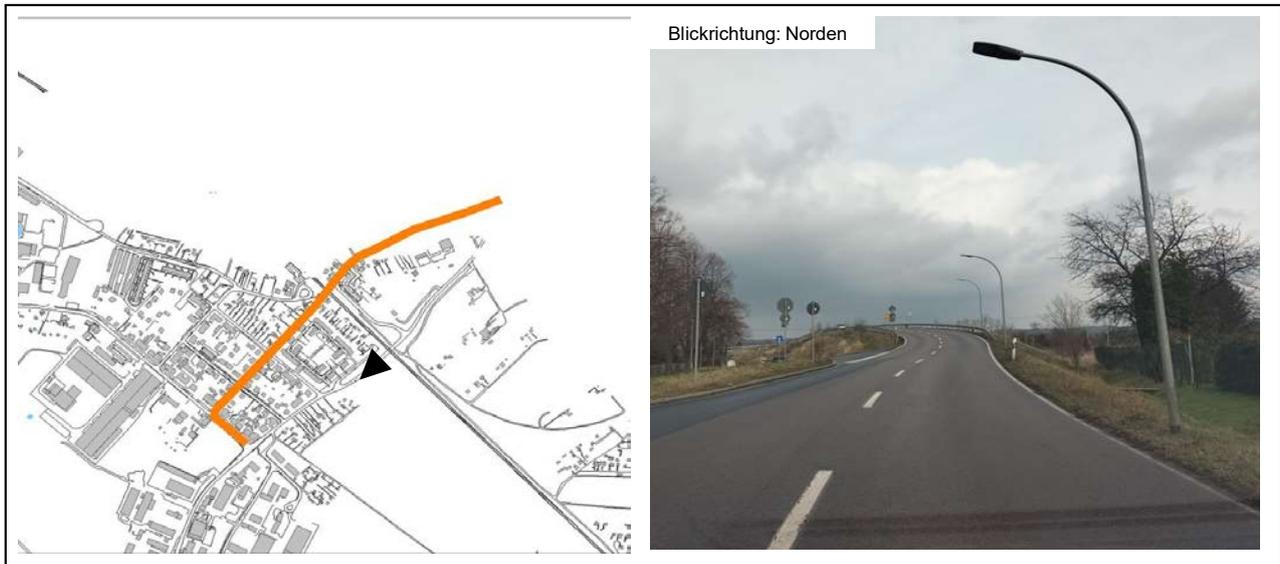
*Kosten unabhängig von Grunderwerb

Bemerkungen
 Die gefahrenen Geschwindigkeiten zwischen Neusörmewitz und Brockwitz sind mit 100 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit hoch. Eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn wäre bei 70 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit möglich, jedoch für Kinder, ungeübte und ältere Radfahrende ungeeignet für den Alltagsradverkehr. Die Einrichtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h bedarf einer gesonderten Prüfung.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: M 4.2 - Lückenschluss Weinböhlen

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Cliebener Straße	Dresdener Straße	Stadtgrenze Weinböhlen	900
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Kreis	4.200	100
Routenbestandteil			Radverkehr
Hauptnetz	<input checked="" type="checkbox"/>	Nebennetz	<input type="checkbox"/>
			DTVw [Rad/24 h]: k.A.
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt, Umleitung erforderlich			



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

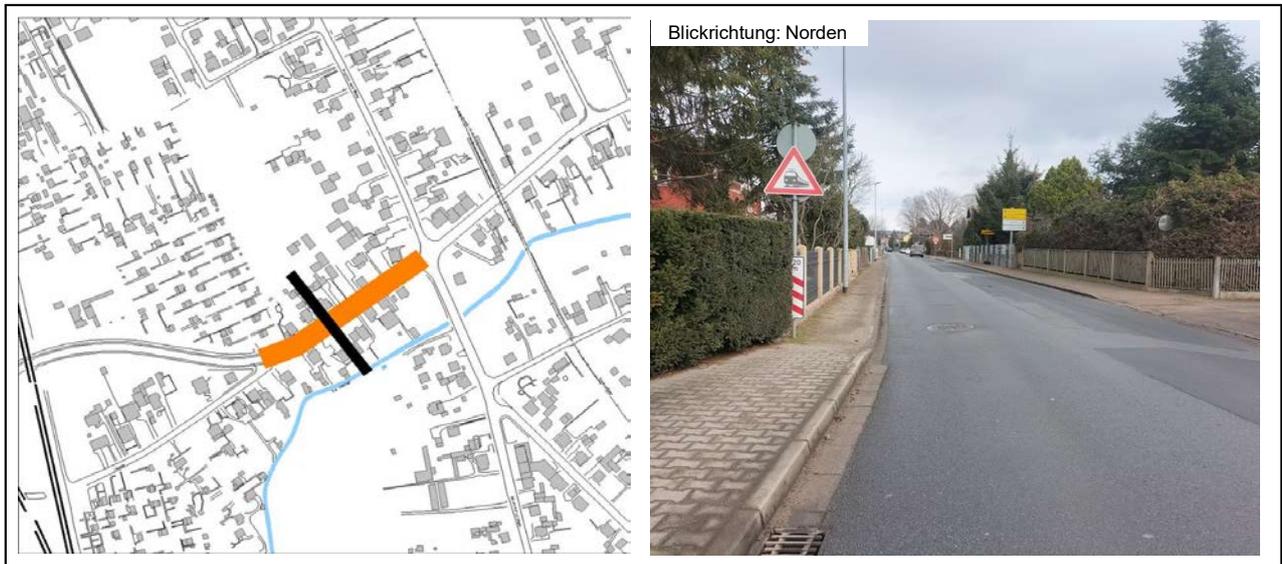
Maßnahme			
Umleitung des Radverkehrs			
Da im Bereich des Brückenbauwerks Richtung Weinböhlen kein Platz für eine zusätzliche Radverkehrsanlage vorhanden ist, wird empfohlen den Radverkehr über die Försterstraße und den S-Bahnhof Neusörnwitz Richtung Weinböhlen umzuleiten. Die Beschilderung und Einrichtung der Radverkehrsanlage ist notwendig. Zusätzlich stellt der S-Bahn-Haltepunkt einen wichtigen Zielpunkt für den Radverkehr dar, weshalb die Einbindung des Haltepunkts in das städtische Radverkehrsnetz eine wichtige Maßnahme darstellt.			
Priorisierung	<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> hoch
Grobkostenschätzung*	<input checked="" type="checkbox"/> gering (< 10.000 €)	<input type="checkbox"/> mittel (10.000 - 50.000 €)	<input type="checkbox"/> hoch (> 50.000 €)
Zeithorizont	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (< 2 Jahre)	<input type="checkbox"/> mittelfristig (2 - 5 Jahre)	<input type="checkbox"/> langfristig (> 5 Jahre)
<small>*Kosten unabhängig von Grunderwerb</small>			

Bemerkungen
Die Unterführung am S-Bahnhaltepunkt Sörnwitz ist für den Fuß- und Radverkehr freigegeben.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: M 5 - Engstelle Auerstraße

Lage	Von	Bis	Länge [m]	
Auerstraße	Haus-Nr. 169	Weinböhlauer Straße	170	
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	DTVw [Kfz/24 h] mit S 84:	V_{zul} [km/h]
innerorts	Gemeinde	4.100	9.000	50
Routenbestandteil			Radverkehr	
Hauptnetz	<input type="checkbox"/>	Nebennetz	<input checked="" type="checkbox"/>	DTVw [Rad/24 h]: 350
Mangel/Problem				
Radverkehrsinfrastruktur fehlt				



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme			
Neubau Verkehrsraum			
Der Verkehrsraum ist für die Führung des Radverkehrs nicht ausreichend dimensioniert. Es wird empfohlen den Verkehrsraum über Grunderwerb zu erweitern und eine Radverkehrsanlage für den Lückenschluss zwischen der Auerstraße und der Weinböhlauer Straße zu errichten. Die Verkehrsbelastungen und der Schwerverkehrsanteil stellen für die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr ein Sicherheitsrisiko dar.			
Priorisierung	<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> hoch
Grobkostenschätzung*	<input type="checkbox"/> gering (< 10.000 €)	<input type="checkbox"/> mittel (10.000 - 50.000 €)	<input checked="" type="checkbox"/> hoch (> 50.000 €)
Zeithorizont	<input type="checkbox"/> kurzfristig (< 2 Jahre)	<input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (2 - 5 Jahre)	<input type="checkbox"/> langfristig (> 5 Jahre)
<small>*Kosten unabhängig von Grunderwerb</small>			
Bemerkungen			
Nach Errichtung der S 84 wird ein Anstieg der Verkehrsbelastungen im südlichen Bereich der Auerstraße prognostiziert.			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: M 6 - Umgestaltung Auerstraße **Netzlücke - Baumaßnahme**

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Auerstraße	Weinböhlauer Straße	Unterführung	1.000
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Gemeinde	2.700	50
Routenbestandteil			Radverkehr DTVw [Rad/24 h]:
Hauptnetz	<input type="checkbox"/>	Nebennetz	<input checked="" type="checkbox"/> 200
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt			



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

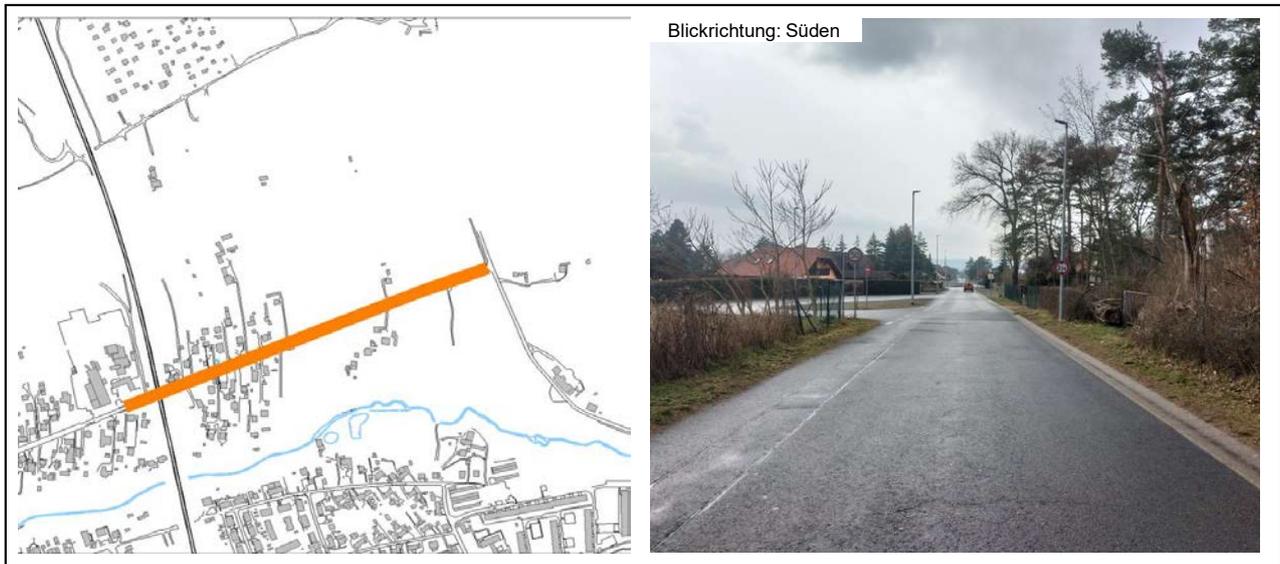
Maßnahme			
Umgestaltung Verkehrsraum			
Im Bereich der Auerstraße zwischen der Weinböhlauer Straße und der Eisenbahnunterführung wird empfohlen eine neue Gestaltung des Straßenraums zu untersuchen und zu planen. In einer neuen Querschnittsaufteilung können Radfahrende künftig sicher geführt werden. Sowohl der Rad- und Fußverkehr als auch der fahrende und ruhende motorisierte Individualverkehr müssen bei den Planungen des Verkehrsraums berücksichtigt werden.			
Priorisierung	<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> hoch
Grobkostenschätzung*	<input type="checkbox"/> gering (< 10.000 €)	<input type="checkbox"/> mittel (10.000 - 50.000 €)	<input checked="" type="checkbox"/> hoch (> 50.000 €)
Zeithorizont	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (< 2 Jahre)	<input type="checkbox"/> mittelfristig (2 - 5 Jahre)	<input type="checkbox"/> langfristig (> 5 Jahre)
<small>*Kosten unabhängig von Grunderwerb</small>			

Bemerkungen
 Insbesondere das Schülerverkehrsaufkommen auf der südlichen Fahrbahnseite mit dem Weg "Am Bach" sollte bei den vertieften Untersuchungen und Planungen berücksichtigt werden.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: M 7 - Lückenschluss Nord

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Auerstraße	Unterführung	Am Spitzberg	500
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Gemeinde	1.000	30 - 50
Routenbestandteil			Radverkehr DTVw [Rad/24 h]:
Hauptnetz	<input type="checkbox"/>	Nebennetz	<input checked="" type="checkbox"/> k.A.
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt			



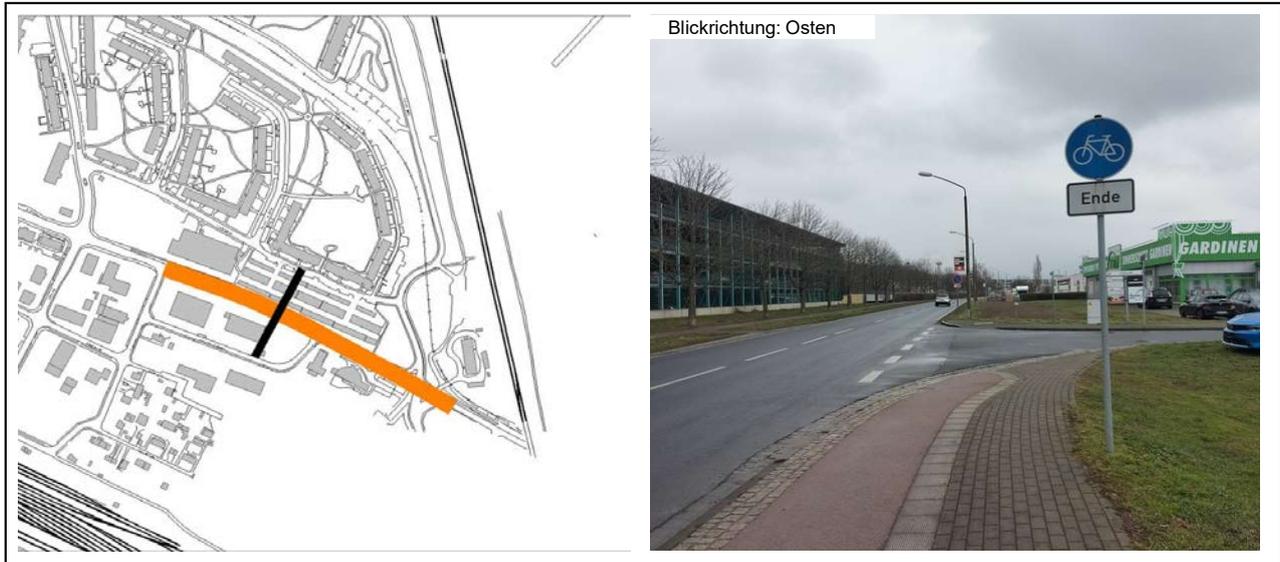
(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme			
Radverkehrsanlage ergänzen Es wird empfohlen, zwischen der Straße "Am Spitzberg" und dem Wendehammer auf der nördlichen Fahrbahnseite einen einseitigen Geh- und Radweg zu ergänzen. Zwischen dem Wendehammer und der Eisenbahnbrücke wird empfohlen den Radverkehr beidseitig in einer Radverkehrsanlage zu führen.			
Priorisierung	<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> hoch
Grobkostenschätzung*	<input type="checkbox"/> gering (< 10.000 €)	<input type="checkbox"/> mittel (10.000 - 50.000 €)	<input checked="" type="checkbox"/> hoch (> 50.000 €)
Zeithorizont	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (< 2 Jahre)	<input type="checkbox"/> mittelfristig (2 - 5 Jahre)	<input type="checkbox"/> langfristig (> 5 Jahre)
<small>*Kosten unabhängig von Grunderwerb</small>			
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: M 8 - Lückenschluss Radebeul

Lage	Von	Bis	Länge [m]	
Dresdner Straße	Südstraße	Radebeul Eisenbahnbrücke	500	
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	DTVw [Kfz/24 h] mit S 84:	V_{zul} [km/h]
innerorts	Gemeinde + Land	14.400	7.500	50
Routenbestandteil			Radverkehr	
Hauptnetz	<input checked="" type="checkbox"/>	Nebennetz	<input type="checkbox"/>	DTVw [Rad/24 h]: 310
Mangel/Problem				
Radverkehrsinfrastruktur fehlt				



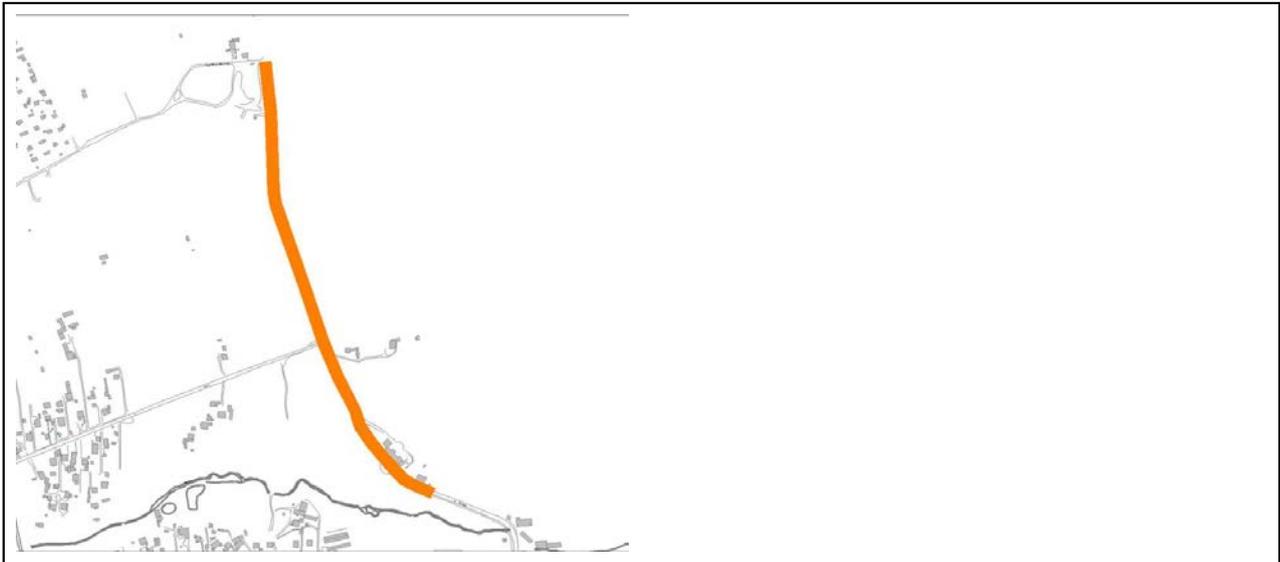
(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme			
Neubau einer baulichen Radverkehrsanlage $\geq 2,50m$			
Es wird empfohlen den nördlichen Seitenraum um einen Radweg zu erweitern, ein Gehweg ist im Bestand vorhanden. Am südlichen Rand der Dresdner Straße wird empfohlen einen getrennten Geh- und Radweg auszubilden, welcher die bestehende Radverkehrsanlage im Seitenraum fortführt. (siehe Foto)			
Priorisierung	<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> hoch
Grobkostenschätzung*	<input type="checkbox"/> gering (< 10.000 €)	<input type="checkbox"/> mittel (10.000 - 50.000 €)	<input checked="" type="checkbox"/> hoch (> 50.000 €)
Zeithorizont	<input type="checkbox"/> kurzfristig (< 2 Jahre)	<input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (2 - 5 Jahre)	<input type="checkbox"/> langfristig (> 5 Jahre)
<small>*Kosten unabhängig von Grunderwerb</small>			
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: M 9 - Am Spitzberg

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Am Spitzberg	Moritzburger Straße	Steinbacher Weg	750
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Landkreis Meißen	k.A.	50
Routenbestandteil			Radverkehr
Hauptnetz <input type="checkbox"/>	Nebennetz <input checked="" type="checkbox"/>	DTVw [Rad/24 h]: 300	
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt			



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme			
Errichtung einer Radverkehrsanlage Es wird empfohlen entlang der Straße "Am Spitzberg" eine Radverkehrsanlage im Seitenraum zu ergänzen.			
Priorisierung	<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> hoch
Grobkostenschätzung*	<input type="checkbox"/> gering (< 10.000 €)	<input type="checkbox"/> mittel (10.000 - 50.000 €)	<input checked="" type="checkbox"/> hoch (> 50.000 €)
Zeithorizont	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (< 2 Jahre)	<input type="checkbox"/> mittelfristig (2 - 5 Jahre)	<input type="checkbox"/> langfristig (> 5 Jahre)

*Kosten unabhängig von Grunderwerb

Bemerkungen

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: M 10 - Grenzstraße

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Grenzstraße/An der Walze	Wettinstraße	Nach der Schiffsmühle	300
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Gemeinde	5.900	50
Routenbestandteil			Radverkehr DTVw [Rad/24 h]:
Hauptnetz	<input type="checkbox"/>	Nebennetz	<input checked="" type="checkbox"/> 240
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt			



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme			
Neubau einer baulichen Radverkehrsanlage $\geq 2,50$ m			
Im Rahmen der Errichtung der S 84 wird die Grenzstraße neugestaltet und in ihrer Linienführung verändert. Die aktuelle Planung der Grenzstraße beinhaltet keine Radverkehrsanlage. Es wird empfohlen die Planung der Grenzstraße um eine Radverkehrsanlage zu erweitern.			
Priorisierung	<input checked="" type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> hoch
Grobkostenschätzung*	<input type="checkbox"/> gering (< 10.000 €)	<input checked="" type="checkbox"/> mittel (10.000 - 50.000 €)	<input type="checkbox"/> hoch (> 50.000 €)
Zeithorizont	<input type="checkbox"/> kurzfristig (< 2 Jahre)	<input type="checkbox"/> mittelfristig (2 - 5 Jahre)	<input checked="" type="checkbox"/> langfristig (> 5 Jahre)
<small>*Kosten unabhängig von Grunderwerb</small>			

Bemerkungen
Mit der Errichtung der S 84 ist eine Veränderung der Verkehrsbelastung und des Schwerverkehrsanteils auf der Grenzstraße zu erwarten. Diese müssen bei der Radverkehrsführung und der Dimensionierung der Infrastrukturanlage berücksichtigt werden.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: M 11 - Ausbau S 81

Lage	Von	Bis	Länge [m]
S 81	Lockwitzbach	Auer	1.500
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
Außerorts	Land	> 10.000	100
Routenbestandteil			Radverkehr DTVw [Rad/24 h]:
Hauptnetz	<input type="checkbox"/>	Nebennetz	<input checked="" type="checkbox"/> k.A.
Mangel/Problem			
Entlang der S 81 befindet sich keine Radverkehrsanlage.			



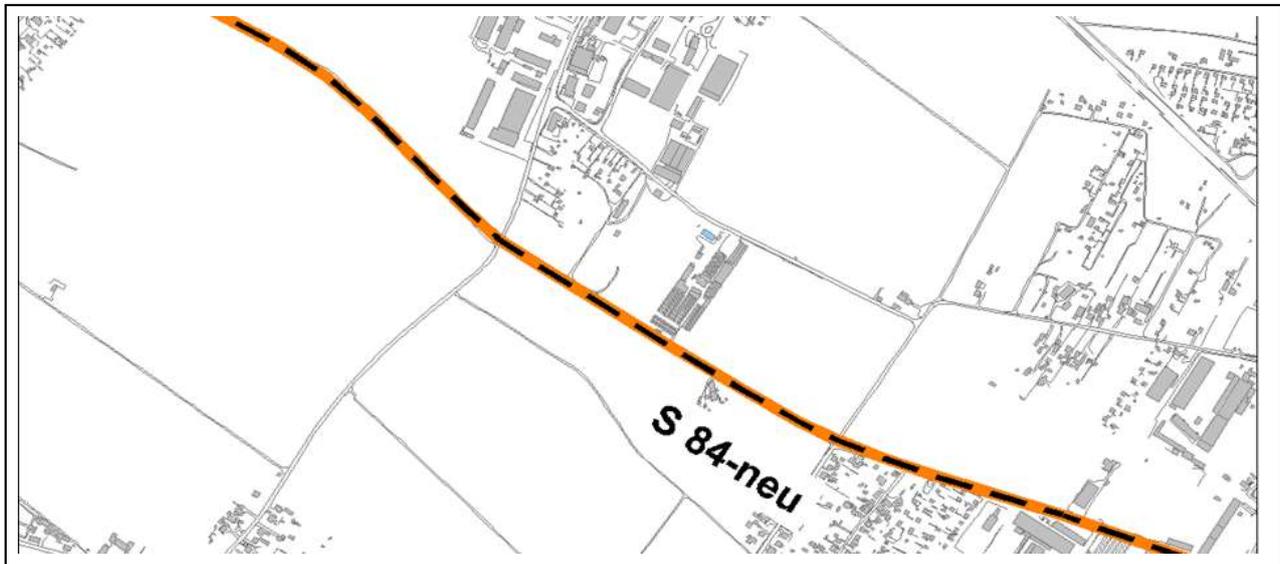
(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme			
Ausbau Radverkehrsanlage			
Es wird empfohlen entlang der S 81 eine Radverkehrsanlage zu ergänzen. Dies kann sowohl über eine neue Anlage im Bereich der Staatsstraße, ggf. als Radschnellverbindung, als auch durch einen Ausbau des Waldwegs realisiert werden. Zusätzlich sollte der Radverkehr durch Beschilderung und Linienführung von der Staatsstraße auf die Radverkehrsanlage geleitet werden.			
Priorisierung	<input type="checkbox"/> gering	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> hoch
Grobkostenschätzung*	<input type="checkbox"/> gering (< 10.000 €)	<input type="checkbox"/> mittel (10.000 - 50.000 €)	<input checked="" type="checkbox"/> hoch (> 50.000 €)
Zeithorizont	<input type="checkbox"/> kurzfristig (< 2 Jahre)	<input type="checkbox"/> mittelfristig (2 - 5 Jahre)	<input checked="" type="checkbox"/> langfristig (> 5 Jahre)
<small>*Kosten unabhängig von Grunderwerb</small>			
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: M 12 - Neubau S 84

Lage	Von	Bis	Länge [m]
S 84	Köhlerstraße	Ziegelweg	5.000+
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	DTVw [Kfz/24 h] mit S 84:
innerorts	Land	-	13.500
Routenbestandteil			Radverkehr
Hauptnetz <input type="checkbox"/>	Nebennetz <input checked="" type="checkbox"/>	DTVw [Rad/24 h]:	
			k.A.
Mangel/Problem			
Entlang der S 84 wird keine gesonderte Radverkehrsinfrastruktur geplant.			



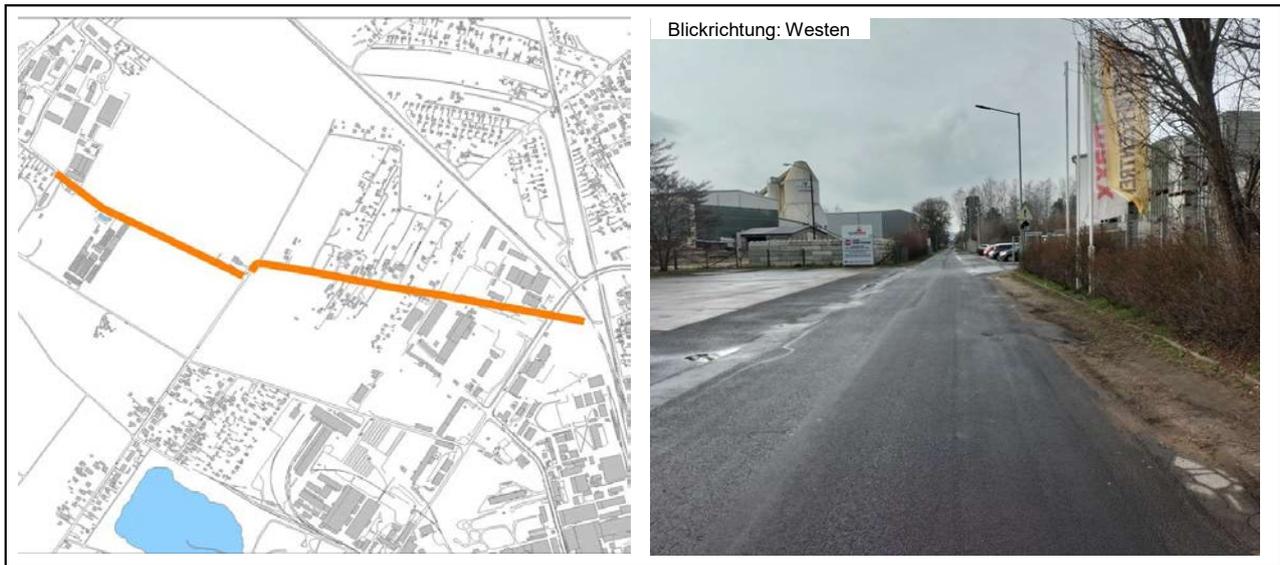
(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme			
Integration einer Radverkehrsführung			
Im Bereich der S 84 von der Elbgaustraße bis zur Auerstraße wird diese durch einen Wartungsweg begleitet, welcher für den Radverkehr freigegeben und erschlossen werden soll. Ab der Auerstraße wird der Radverkehr über eine Fahrradstraße bis zum Ziegelweg geführt.			
Priorisierung	<input type="checkbox"/> gering	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> hoch
Grobkostenschätzung*	<input type="checkbox"/> gering (< 10.000 €)	<input type="checkbox"/> mittel (10.000 - 50.000 €)	<input checked="" type="checkbox"/> hoch (> 50.000 €)
Zeithorizont	<input type="checkbox"/> kurzfristig (< 2 Jahre)	<input type="checkbox"/> mittelfristig (2 - 5 Jahre)	<input checked="" type="checkbox"/> langfristig (> 5 Jahre)
<small>*Kosten unabhängig von Grunderwerb</small>			
Bemerkungen			
Die aktuellen Regelwerke sehen grundsätzlich begleitende Fuß- und Radverkehrsanlagen für Staatsstraßen vor.			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: M 13 - Auerstraße / Prasseweg

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Auerstraße / Prasseweg	Ziegelweg	Cliebener Straße	1.500
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Gemeinde	1900	30 - 50
Routenbestandteil		Radverkehr DTVw [Rad/24 h]:	
Hauptnetz <input type="checkbox"/>	Nebennetz <input checked="" type="checkbox"/>	350	
Mangel/Problem			
keine Radverkehrsanlage vorhanden			



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme			
Neubau Seitenraum für Fußverkehr			
Der Radverkehr soll weiterhin im Mischverkehr geführt werden (Auerstraße und Prasseweg). Im Bereich der Auerstraße soll der Straßenquerschnitt um eine Fußverkehrsanlage auf beiden Fahrbahnseiten erweitert werden. Eine einseitige Fußverkehrsführung entlang der Auerstraße sollte ebenfalls geprüft werden. Mit der Errichtung der S 84 verlagert sich zukünftig die Kategorisierung der Auerstraße und des Prassewegs in diesem Abschnitt. Ab diesem Zeitpunkt wird die Radverkehrsführung entlang der S 84 als Hauptnetz geführt und der Abschnitt auf dem Prasseweg und der Auerstraße wird zum Nebennetz herabgestuft.			
Priorisierung	<input checked="" type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> hoch
Grobkostenschätzung*	<input type="checkbox"/> gering (< 10.000 €)	<input type="checkbox"/> mittel (10.000 - 50.000 €)	<input checked="" type="checkbox"/> hoch (> 50.000 €)
Zeithorizont	<input type="checkbox"/> kurzfristig (< 2 Jahre)	<input type="checkbox"/> mittelfristig (2 - 5 Jahre)	<input checked="" type="checkbox"/> langfristig (> 5 Jahre)

*Kosten unabhängig von Grunderwerb

Bemerkungen
Die Maßnahme ist unabhängig vom Ausbau der S 84 zu betrachten, da eine gesicherte Fuß- und Radverkehrserschließung der Wohnbebauung an der Auerstraße erforderlich ist.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: M 14 - Verlängerter Lehdenweg

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Lehdenweg	Hohensteinstraße	Ahornstraße	500
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Gemeinde	k. A.	-
Routenbestandteil			Radverkehr
Hauptnetz <input type="checkbox"/>	Nebennetz <input checked="" type="checkbox"/>	DTVw [Rad/24 h]: k. A.	
Mangel/Problem			
fehlende Radverkehrsinfrastruktur			



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme			
Ausbau Infrastruktur			
Es wird empfohlen den Lehdenweg von der Hohensteinstraße bis zur Ahornstraße auszubauen und für den Radverkehr freizugeben. Die Oberfläche der Fahrbahn sollte befestigt werden. Optional sollte zusätzlich eine Beleuchtung entlang des verlängerten Lehdenwegs geprüft werden.			
Priorisierung	<input checked="" type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> hoch
Grobkostenschätzung*	<input type="checkbox"/> gering (< 10.000 €)	<input checked="" type="checkbox"/> mittel (10.000 - 50.000 €)	<input type="checkbox"/> hoch (> 50.000 €)
Zeithorizont	<input type="checkbox"/> kurzfristig (< 2 Jahre)	<input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (2 - 5 Jahre)	<input type="checkbox"/> langfristig (> 5 Jahre)
<small>*Kosten unabhängig von Grunderwerb</small>			
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: M 15 - Tempo-30-Zone Lindenstraße

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Lindenstraße, Querallee, Kastanienstraße	Salzstraße	Moritzburger Straße	-
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Gemeinde	k.A.	50
Routenbestandteil			Radverkehr DTVw [Rad/24 h]:
Hauptnetz <input type="checkbox"/>	Nebennetz <input checked="" type="checkbox"/>	k.A.	
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt			



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme			
Einrichtung einer Tempo 30 Zone			
Die Einrichtung einer Tempo 30 Zone ermöglicht dem Radverkehr sicher und komfortabel auf der Fahrbahn zu verkehren.			
Priorisierung	<input checked="" type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> hoch
Grobkostenschätzung*	<input checked="" type="checkbox"/> gering (< 10.000 €)	<input type="checkbox"/> mittel (10.000 - 50.000 €)	<input type="checkbox"/> hoch (> 50.000 €)
Zeithorizont	<input type="checkbox"/> kurzfristig (< 2 Jahre)	<input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (2 - 5 Jahre)	<input type="checkbox"/> langfristig (> 5 Jahre)
<small>*Kosten unabhängig von Grunderwerb</small>			
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: M+ Kleinmaßnahmen

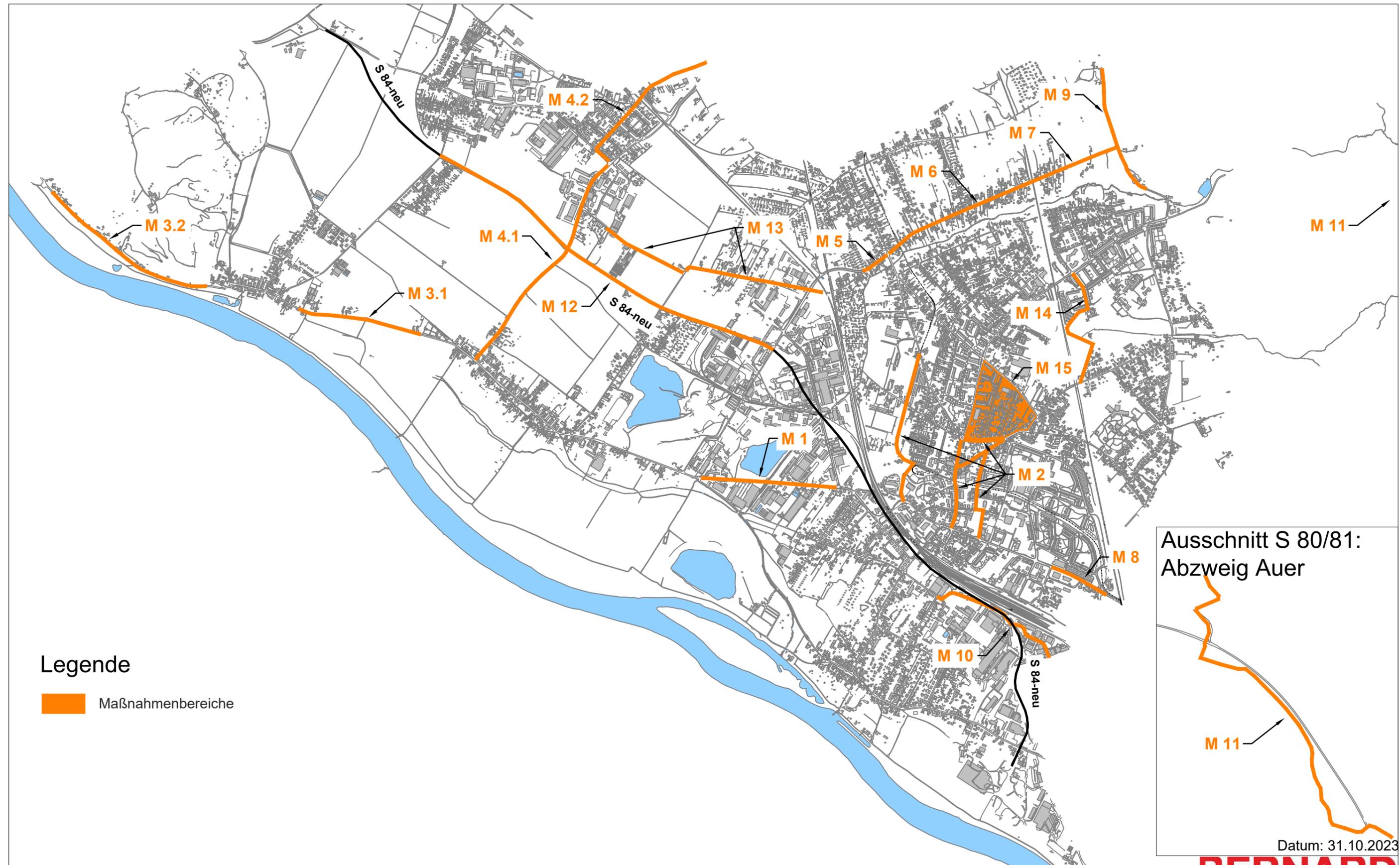
Lage	Von	Bis	Länge [m]
Kartografisch dargestellt			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Gemeinde		
Routenbestandteil			
Hauptnetz	<input type="checkbox"/>	Nebennetz	<input checked="" type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Grünschnitt, Markierung erneuern, Beschilderung ergänzen, Hindernisse entfernen, optionale Geschwindigkeitsbeschränkungen			



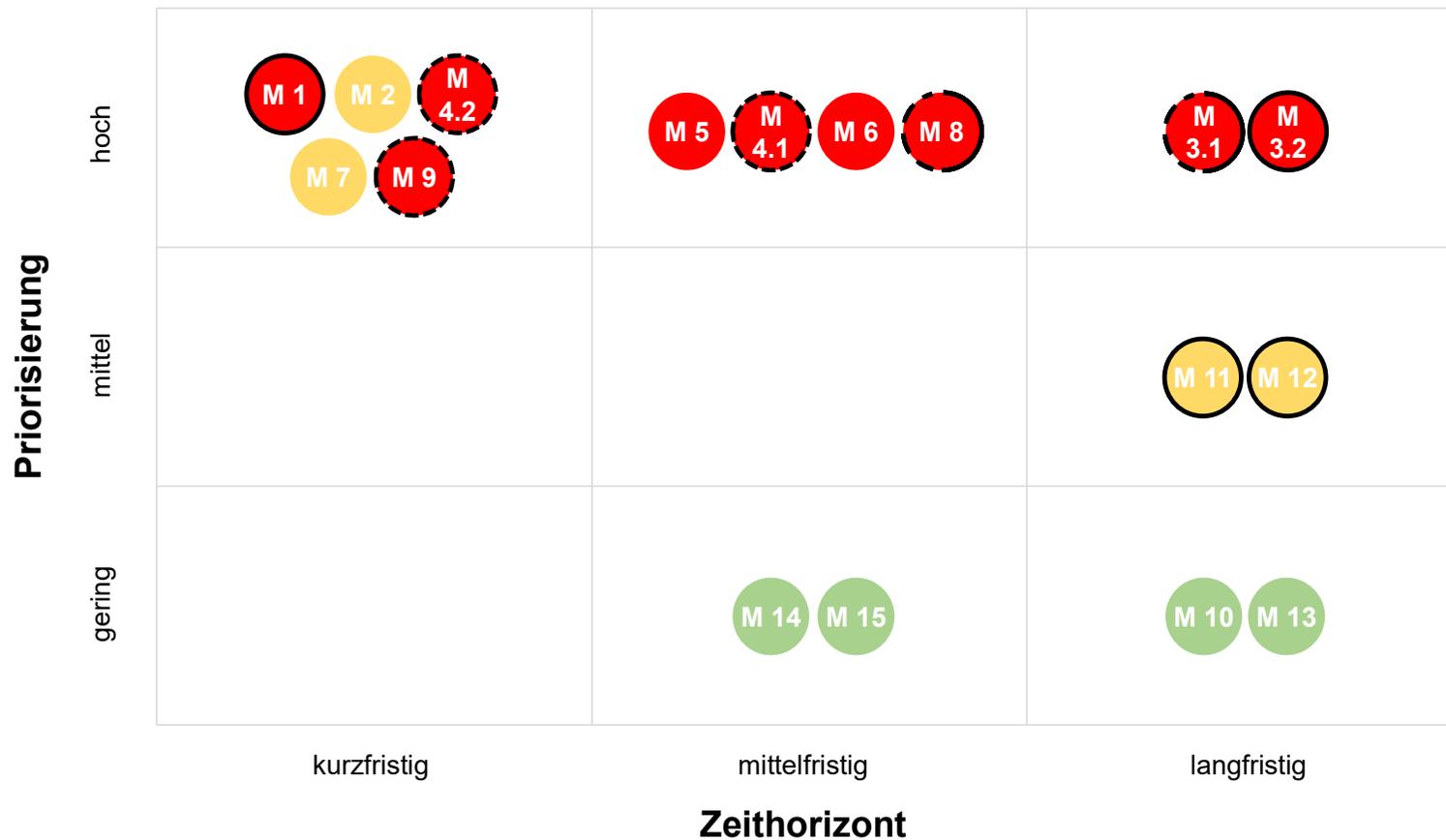
(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme			
1 - Tempo-30-Zone	5 - Grünschnitt		
2 - Entfernung Poller/Hindernisse	6 - Lückenschluss Radebeul		
3 - Markierung	7 - Lückenschluss zw. Radebeuler Str. und Lößnitzstr.		
4 - Beschilderung			
Priorisierung	<input checked="" type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> hoch
Grobkostenschätzung*	<input checked="" type="checkbox"/> gering (< 10.000 €)	<input type="checkbox"/> mittel (10.000 - 50.000 €)	<input type="checkbox"/> hoch (> 50.000 €)
Zeithorizont	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (< 2 Jahre)	<input type="checkbox"/> mittelfristig (2 - 5 Jahre)	<input type="checkbox"/> langfristig (> 5 Jahre)
<small>*Kosten unabhängig von Grunderwerb</small>			
Bemerkungen			
Die Kleinmaßnahmen beziehen sich auf einzelne Punkte im Infrastrukturnetz, welche durch die Behebung der identifizierten Mängel die Qualität der Radverkehrsinfrastruktur erhöhen. Die Mängel sind kostengünstig und schnell beseitigbar.			

* kann im Einzelfall abweichen



Maßnahmenpriorisierung



Legende:

Grobkostenschätzung

- M Hoch (> 50.000 €)
- M Mittel
- M Gering (< 10.000 €)

Baulastträger

- M Coswig
- Freistaat
- Landkreis Meißen



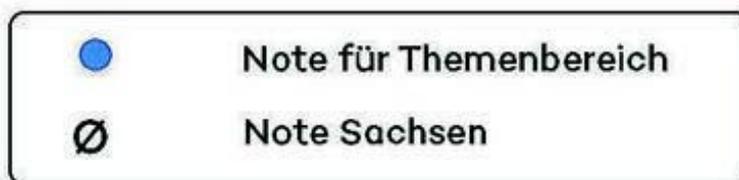
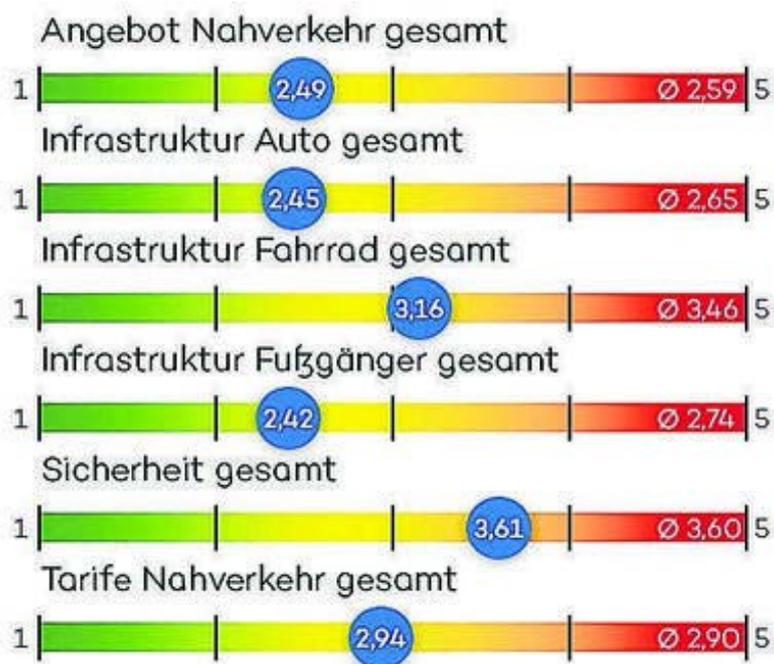
Mobilitätskompass: Coswig ist sächsischer Spitzenreiter

Anlage 13

Coswig

Gesamtnote: 2,81

Gesamtnote Sachsen: 2,95



Radfreundliche Ampelschaltungen, Großstadtanbindung und günstige Parkplätze: Coswiger lieben ihre Stadt und schneiden bei einer Umfrage am besten ab.

Von Martin Skurt

Die Industrie- und Gartenstadt kann sich in der diesjährigen SZ-Umfrage als klarer Sieger behaupten. 101 Befragte küren Coswig als Sieger. Im ganzen Landkreis gab es etwa 1.100 gültige Interviewergebnisse, die seit Ende August abgefragt wurden. Nun liegen die Ergebnisse vor. Coswig bietet laut Mobilitätskompass die besten Bedingungen in Sachsen.

Doch was wurde getestet? Sächsische.de und Sächsische Zeitung stellten Fragen zum Nahverkehr, zur Sicherheit sowie Auto-, Rad- und Fußgängerinfrastruktur. Teilnehmerinnen und Teilnehmer konnten Noten vergeben. Von 1 – volle Zustimmung zur Aussage – bis 5 – überhaupt keine Zustimmung. In der Gesamtnote liegt das Angebot in Coswig mit 2,81 über dem sächsischen Durchschnitt 2,95. Im Landkreis liegt der Wert bei 2,96.

Besonders gut schnitten das Nahverkehrsangebot sowie die Autoinfrastruktur ab. Schlecht wurden hingegen die Sicherheit und die Radinfrastruktur bewertet. Die Ergebnisse sind für die Menschen in der Stadt nicht neu. Sie loben die Nähe zu Dresden, durch eine S-Bahn-Strecke sowie die Straßenbahnlinie vier, bemängeln jedoch die schlechten Zustände der Radwege und die vielen Fahrradschutzstreifen. Darüber hat SZ schon berichtet.

Trotzdem bewerten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer besonders positiv, dass die Ampelschaltungen fahrradfreundlich sind. Dafür gibt es eine Note 2,35 – die beste im Themenkomplex Fahrradinfrastruktur. Ebenso ausreichend werden die Abstellmöglichkeiten für Räder empfunden. Die Infrastruktur für Fahrräder im Allgemeinen sei gut und erhält eine 2,81. Im Vergleich zum Landkreis landet Coswig mit der Note 3,13 auf Platz drei, am schlechtesten wird Radebeul bewertet. Den Coswigerinnen und Coswigern missfällt jedoch, dass es kaum durchgehende Radwege gebe, es zu wenige und diese auch zu schmal seien. Außerdem werden im Winter die Wege nur langsam geräumt.

Sicherere Fußwege in Coswig

Dafür fühlen sich Fußgänger in Coswig offenbar sicher. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer bewertete diesen Umstand mit 2,3. Schlechtere Noten gab es für die Barrierefreiheit (2,57) sowie das Freihalten der Wege von Autos, Rädern (2,76) oder E-Rollern (2,53). Letzteres wird sicherlich leicht besser bewertet, da es kaum im Stadtbild vorkommt. Die Menschen fühlen sich aber insgesamt zufrieden mit den Gegebenheiten (1,95).

Diese Aussagen stehen im krassen Gegensatz zum Sicherheitsgefühl. Besonders schlecht mit der Note 3,96, also vier, bewerten die Menschen, dass Autos Radler mit Abstand überholen. Offensichtlich bewegt das viele. Genauso wie, dass Kinder nicht gefahrlos Rad fahren können (3,51), Radfahrer sich an Regeln halten (3,50) und es rücksichtsvolle Elterntaxis vor Schulen oder Kitas gibt (3,76). Etwas besser bewerten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer das rücksichtsvolle Verhalten im Straßenverkehr (3,30).

Autofahrer empfinden die Bedingungen in Coswig jedoch als gut. Immerhin hat jeder befragte Haushalt mindestens ein Auto, das er fast täglich oder wöchentlich nutzt. So kommt die Note 2,45 zustande. Besonders positiv bewerten die Teilnehmer die Infrastruktur für Autos im Allgemeinen (1,81). Das günstige Parken (2,42), seltene Staus (2,61) und autofreundliche Verkehrsplaner (2,52) honorieren die Menschen. Allerdings glauben einige, dass es mehr Parkplätze geben könnte (2,87).

Ähnlich bewerten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer den Nahverkehr in Coswig. Er ist sauber (2,22), sicher (2,06) und Wohngegenden sind mit Bus und Bahn gut erreichbar (1,97). Zudem fährt der ÖPNV für die Menschen in Coswig zu praktikablen Zeiten (2,47). Auch die Nutzbarkeit mit Rollator, Rollstuhl und Kinderwagen, die gute Großstadtanbindung und die Infrastruktur im Allgemeinen können punkten. Pünktlichkeit, Ausfallquote und einfache Fahrradmitnahme wird hingegen als schlechter empfunden. Die Tarife im Nahverkehr erhalten ebenso schlechte Noten. Niedrige Ticketpreise sind scheinbar nicht vorhanden, denn sie bewerten die Menschen mit einer 4,03, das schlechteste Ergebnis in der Umfrage zu Coswig. Dafür sind die Fahrpläne verständlich (2,20) und die Vielzahl an Bezahlungsmöglichkeiten wird hervorgehoben (2,48). Kritisch sehen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer aber den einfachen Online-Ticketkauf (2,76) sowie genügend Ticketautomaten (2,75) und die Informationen zu Fahrplanänderungen (3,04). Viele finden zudem nicht den passenden Tarif (3,33). Drei Viertel der Befragten nutzen zum Beispiel das 49-Euro-Ticket nicht. Sie stört der Abozwang, die kostenpflichtige Fahrradmitnahme und fehlende Übertragbarkeit.

Wie ticken die Coswiger?

Trotzdem wollen zwei von drei Befragten ein besseres Nahverkehrsangebot. Etwa die Hälfte spricht sich für Gratis-ÖPNV aus. Ähnlich viele verlangen von der Verkehrspolitik ein Tempolimit von 130 Kilometern pro Stunde auf deutschen Autobahnen. Ein Drittel wünschen sich mehr Straßenfläche für Radwege und mehr autofreie Bereiche in der Stadt.

Genauso viele fordern finanzielle Anreize für eine klimafreundliche Mobilität.

Einige Teilnehmer erwähnen in den offenen Fragen die mangelnde Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) aufgrund hoher Preise und unzuverlässiger Angebote. Anderen ist die fehlende Barrierefreiheit ein Hindernis, insbesondere für Personen mit Sehbehinderungen. Des Weiteren wird die Unpünktlichkeit des Nahverkehrs als problematisch empfunden, was die Nutzung erschwert.

Einige Befragte betonen, dass das Auto für sie unverzichtbar ist, da es keine ausreichende Anbindung von Einkaufsmöglichkeiten und Besuchen von Familie in entfernten Orten bietet. Die Meinungen zur Fahrradinfrastruktur sind gemischt. Während einige Fahrradschutzstreifen als unzureichend und gefährlich empfinden, weisen andere auf die gestiegene Gefahr für Radfahrer durch E-Bikes und E-Scooter hin.

Die Befragung zum Mobilitätskompass fand online und anonym zwischen dem 26. August und dem 29. September 2023 in Ost- und Mittelsachsen statt.