

STADT RIESA

Radverkehrskonzept Stadt Riesa 2030

Bericht vom 06.04.2020



Stadt Riesa

Radverkehrskonzept Stadt Riesa 2030

brenner BERNARD ingenieure GmbH
ein Unternehmen der **BERNARD** Gruppe
Dresden

Impressum

Auftraggeber

Stadt Riesa
Stadtbauamt
Sachgebiet Stadtplanung
Friedrich-Engels-Straße 13
01589 Riesa

Auftragnehmer

brenner BERNARD ingenieure GmbH
Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen
ein Unternehmen der BERNARD Gruppe
Kändlerstraße 1
01129 Dresden
Telefon 0351 85349-0
Telefax 0351 85349-77
www.brenner-bernard.com
info.dresden@brenner-bernard.com

Bearbeiter

Dr.-Ing. Uwe Frost
Dipl.-Ing. Philipp Röllig

Dresden, 06.04.2020

INHALT

TEXT

1	AUFGABENSTELLUNG	1
2	METHODISCHE VORGEHENSWEISE	2
3	RECHTLICHE GRUNDLAGEN UND REGELWERKE	3
	3.1 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)	3
	3.2 Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA, 2010)	4
	3.3 Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zur Benutzungspflicht	9
	3.4 Zusammenfassung	10
4	RADVERKEHRSANALYSE	11
	4.1 Radverkehrskonzept 2004	11
	4.2 Radwegebestand 2015	11
	4.3 Ziele des Radverkehrs	13
	4.4 Belastungen im Radverkehr 2015	13
	4.5 Belastungen Radverkehr 2017 – 2018	14
	4.6 Belastungen im Kfz-Verkehr	15
	4.7 Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrsbefragungen	15
	4.8 Bevölkerungsentwicklung	16
	4.9 Defizite im Bestand	18
5	RADVERKEHRSKONZEPT 2030	23
	5.1 Übersicht Maßnahmen	24
	5.2 Prioritäten und zeitliche Einordnung	28
	5.3 Radverkehr an Landstraßen	29
6	ZUSAMMENFASSUNG	30

BILDER

Bild 1	Methodische Vorgehensweise	2
Bild 2	Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen	5
Bild 3	Nutzungsabhängige Breiten für gemeinsame Geh-/Radwege	7
Bild 4	Ausbildung verschiedener Radverkehrsanlagen (v.l.n.r.: Schutzstreifen, Radfahrstreifen, gemeinsamer Geh- und Radweg, getrennter Geh- und Radweg)	8
Bild 5	Entwicklung des Radverkehrs von 2004 – 2015 auf Grundlage von Kurzzeitmessungen	14
Bild 6	Wegehäufigkeit der Personen nach vier Hauptverkehrsmittelgruppen an einem mittleren Werktag (gesamtes Jahr) in der Stadt Riesa (Binnenverkehr) für die Jahre 2008, 2013 und 2018	16
Bild 7	Entwicklung der Bevölkerung bis 2019 und Bevölkerungsvorausberechnung bis 2030 der Stadt Riesa	17
Bild 8	Entwicklung der Altersstruktur in der Stadt Riesa von 2015 – 2030	18

TABELLEN

Tabelle 1	Breiten für Radwege nach VwV-StVO, S. 2, § 2 Abs. 4	4
Tabelle 2	Breiten für Radverkehrsanlagen nach ERA, 2010	6
Tabelle 3	Gegenüberstellung der Mindestbreiten für Radverkehrsanlagen nach VwV-StVO und den Mindest- (Regelbreiten) nach ERA, 2010	10
Tabelle 4	Fahrradabstellanlagen an Schulen und Bahnhof und deren Auslastung	12
Tabelle 5	Maßnahmenkatalog für das Radverkehrskonzept 2030 einschl. Neubaumaßnahmen (Netzergänzungen, Lückenschluss)	24
Tabelle 6	Prioritäten der Maßnahmen und zeitliche Einordnung	28
Tabelle 7	EKL nach den RAL, 2012 und Radverkehrsführung an Landstraßen	29

ABBILDUNGEN

- Abbildung 4.1 Radverkehrsanlagen – Stand 2004
- Abbildung 4.2 Vorhandene Radverkehrsanlagen und sinnvolle Ergänzungen
- Abbildung 4.3 Neue Radverkehrsanlagen seit 2004 – Stand 10/2015
- Abbildung 4.4 Radverkehrsanlagen – Stand 2016
- Abbildung 4.5 Überregionale Radrouten
- Abbildung 4.6 Radverkehrsanlagen in den äußeren Stadtgebieten
- Abbildung 4.7 Ziele des Radverkehrs
- Abbildung 4.8 Radverkehrsanlagen und Ziele des Radverkehrs
- Abbildung 4.9 Zählquerschnitte 2015
- Abbildung 4.10 Radverkehrsaufkommen 2004, 2015 und 2017/2018
- Abbildung 4.11 Kfz-Verkehrsstärken 2012

ANLAGEN

- Anlage 3.1 Schutzstreifen
- Anlage 3.2 Radfahrstreifen
- Anlage 3.3 Radweg
- Anlage 4.1 Ergebnisse der Radverkehrszählung 2015, 2017/2018
- Anlage 4.2 Vergleich der Querschnittszählungen 2004 und 2015
- Anlage 4.3 Bilddokumentation
- Anlage 5.1 Maßnahmenkatalog

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
EKL	Entwurfsklasse
ERA, 2010	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßenverkehrswesen
RAL, 2012	Richtlinien für die Anlagen von Landstraßen, Ausgabe 2012
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

TEXT

1 AUFGABENSTELLUNG

In den Jahren 1991 bis 1994 wurde durch das Ingenieurbüro Dr. Brenner + Münnich in Dresden der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Riesa an der Elbe als integriertes Gesamtverkehrskonzept erstellt, das u.a. die Behandlung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs als eigenständigen Konzeptteil¹ enthält.

Diese Konzeptempfehlungen wurden im Jahr 2000² aktualisiert, da seit der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes deutlich veränderte Rahmenbedingungen der vorliegenden Infrastruktur, rechtlicher Grundlagen sowie des Verkehrsverhaltens vorlagen.

2002 wurden unter der Maßgabe der Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplanes Kfz-Verkehr³ Verkehrsstromzählungen an zahlreichen Knotenpunkten durchgeführt. Da auch der Radverkehr erfasst wurde, sollten diese Belastungsgrößen aktualisiert werden. Ergänzend dazu erfolgten 2004 Querschnittszählungen der Radfahrer an 19 ausgewählten Zählstellen.

Für die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes 2030 galt es die Belegungszahlen im Radverkehr durch Verkehrserhebungen zu aktualisieren und die Entwicklung der letzten Jahre aufzuzeigen. Durch eine umfangreiche Bestandsaufnahme des Radwegenetzes im Jahr 2015 wurden Netzlücken und Defizite im bisher realisierten Radwegekonzept unter Berücksichtigung aktueller Regelwerke identifiziert. Für die Radverkehrskonzeption 2030 wurden in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung Riesa Maßnahmen definiert und unter Ausweisung von Realisierungskosten (basierend auf einer Grobkostenschätzung) sowie eines möglichen Zeithorizontes für die Umsetzung nach Prioritäten geordnet.

¹ Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Riesa an der Elbe – Fußgänger- und Fahrradverkehr, DR. BRENNER + MÜNNICH Ingenieurgesellschaft mbH, Dresden 1993

² Verkehrsentwicklungsplan – Fortschreibung, Aktualisierung des Radverkehrskonzeptes, DR. BRENNER + MÜNNICH Ingenieurgesellschaft mbH, Dresden 2000

³ Verkehrsentwicklungsplan – Fortschreibung 2002, DR. BRENNER + MÜNNICH Ingenieurgesellschaft mbH, Dresden 2002

2 METHODISCHE VORGEHENSWEISE

Die methodische Vorgehensweise ist schematisch in Bild 1 dargestellt. Grundlage des Radverkehrskonzeptes 2030 bildete das Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2000. Dieses wurde auf Basis der aktuellen Straßenverkehrsordnung von 2013, sowie deren Verwaltungsvorschrift und den überarbeiteten Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010 (ERA, 2010)⁴ fortgeschrieben. Als Eingangsgrößen für die Radverkehrskonzeption 2030 dienen umfangreiche aktuelle Kfz- und Radverkehrszählungen, Radnetzbefahrungen und die Auswertung von Daten aus dem System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) und Einwohnerdaten. Aus Unfallberichten und Ortsbesichtigungen wurde eine Defizitanalyse durchgeführt und nach Abstimmung mit der Unteren Verkehrsbehörde und dem Stadtplanungsamt ein Maßnahmenkatalog nach den rechtlichen Grundlagen und Regelwerken entwickelt.

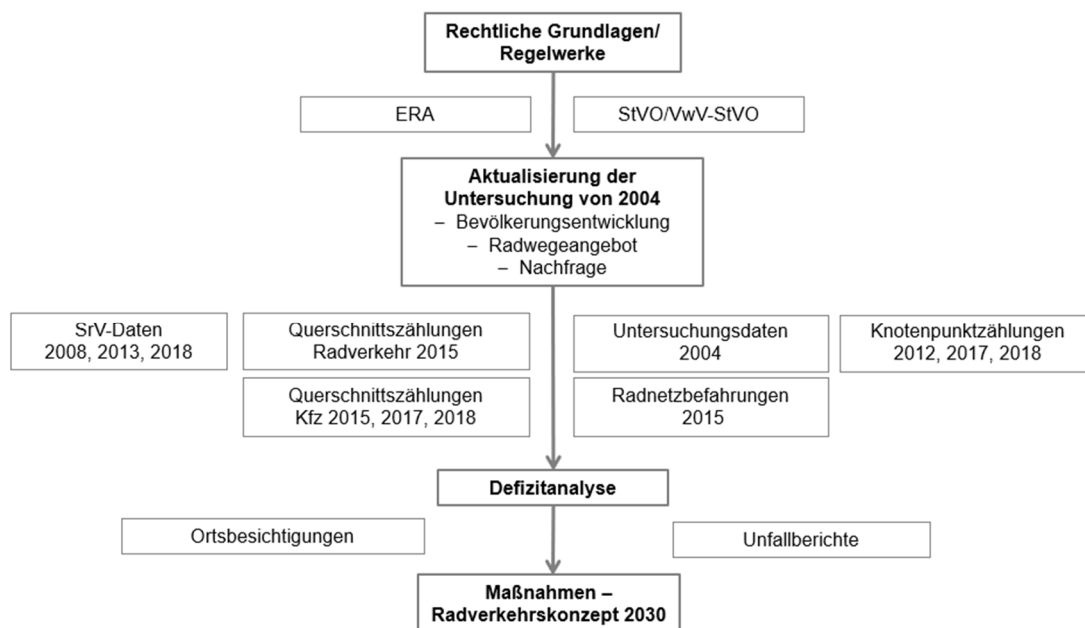


Bild 1 Methodische Vorgehensweise

⁴ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2010

3 RECHTLICHE GRUNDLAGEN UND REGELWERKE

3.1 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

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

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

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 allein stehende Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ angezeigt ist.“ (StVO, S. 2, § 2, Abs. 4)

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

„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 S. 2, § 2, Abs. 4).

Als Voraussetzungen werden aufgelistet:

- ausreichende Breite und Befestigung
- Hindernisfreiheit
- ein genügender Bau- und Unterhaltungszustand
- eine eindeutige, stetige und sicher gestaltete Linienführung.

Als ausreichende Breiten gibt die VwV-StVO folgende Werte an (Tabelle 1):

Tabelle 1 Breiten für Radwege nach VwV-StVO, S. 2, § 2 Abs. 4

Lichte Regelbreiten	möglichst	mindestens
Radweg	2,00 m	1,50 m
Radfahrstreifen	1,85 m	1,50 m
Getrennter Geh-/Radweg	-	1,50 m
Gemeinsamer Geh-/Radweg	-	innerorts 2,50 m außerorts 2,00 m

3.2 Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA, 2010)

Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA), Ausgabe 2010 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.

Die ERA, 2010 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. Bild 2 zeigt die vier Bereiche, die durch die ERA, 2010 definiert werden.

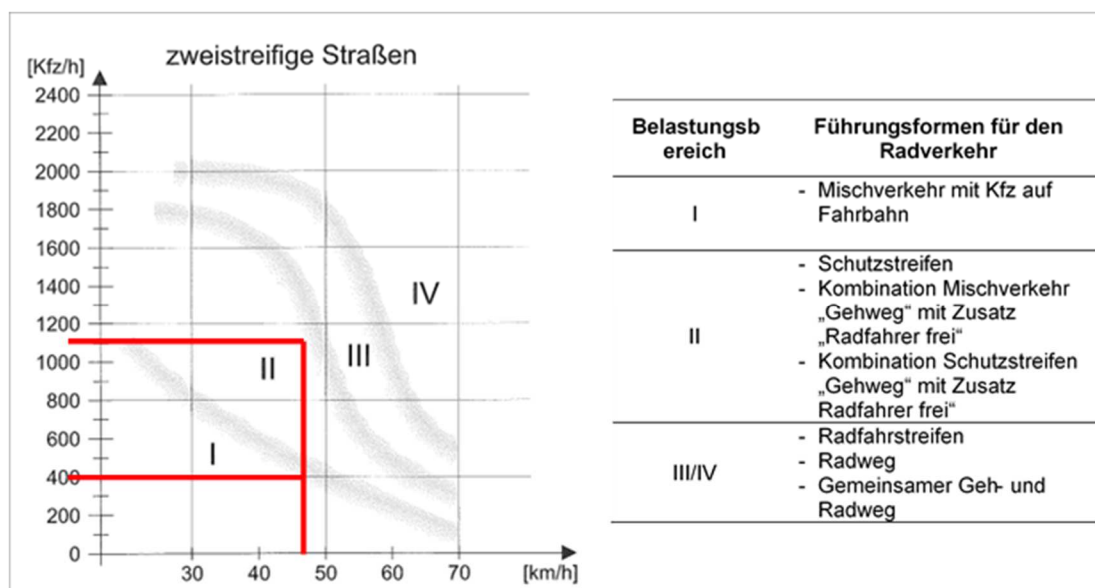


Bild 2 Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen⁵

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).

⁵ Quelle: ERA, 2010

Vereinfacht lässt sich für Innerortsbereiche festhalten, dass bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h die Wahl eines Schutzstreifens ab einer Belastung 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 Radverkehrsanlage keine Rolle.

In Tabelle 2 sind die empfohlenen Mindest- und Regelbreiten für Radverkehrsanlagen laut ERA, 2010 aufgelistet.

Tabelle 2 Breiten 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
Zweirichtungsrادweg einseitig	3,00 m	2,00 m
Zweirichtungsrادweg beidseitig	2,50 m	2,00 m

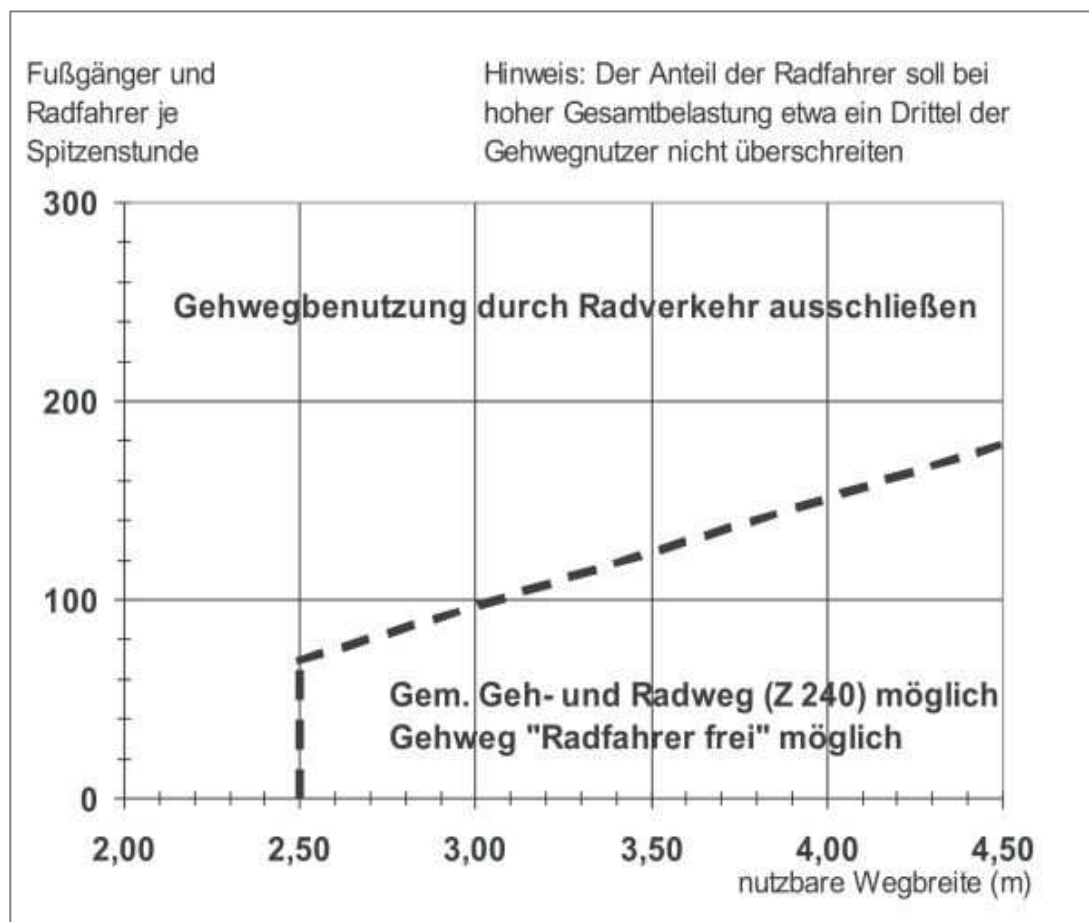


Bild 3 Nutzung abhängige Breiten für gemeinsame Geh-/Radwege⁶

Für gemeinsame Geh-/Radwege mit Benutzungspflicht (Zeichen 240) ist die empfohlene Breite von der Nutzungsintensität und somit von den Fußgänger- und Radverkehrsstärken in der Spitzenstunde abhängig. Bild 3 zeigt die jeweiligen notwendigen Gehwegbreiten, um eine gemeinsame Führung des Radverkehrs mit dem Fußgängerverkehr anzuordnen.

Bild 4 zeigt Beispiele der verschiedenen Verkehrsanlagen in der Stadt Riesa.

⁶ Quelle: ERA, 2010



Bild 4 Ausbildung verschiedener Radverkehrsanlagen (v.l.n.r.: Schutzstreifen, Radfahrstreifen, gemeinsamer Geh- und Radweg, getrennter Geh- und Radweg)

- Anl. 3.1 Die empfohlenen Breiten des gesamten Straßenquerschnittes bei der Markierung von **Schutzstreifen** sind in Anlage 3.1 dargestellt. Die Schutzstreifen sollen mindestens eine Breite von 1,25 m, im Regelfall von 1,50 m aufweisen. Die Mindestbreite der verbleibenden Fahrbahn (abzüglich Schutzstreifen) soll 4,50 m betragen. Zwischen Schutzstreifen und Parkbuchten, welche eine Breite von 2,00 m aufweisen sollen, ist zusätzlich ein Sicherheitsabstand von 0,50 m vorzusehen.
- Anl. 3.2 Für **Radfahrstreifen** beträgt die Mindestbreite 1,85 m. Die Fahrbahn zwischen den Radfahrstreifen soll mindestens 5,50 m breit sein. Falls Parkbuchten vorhanden sind, sollen diese zusätzlich zu einer Breite von 2,00 m einen Sicherheitsabstand von 0,50 m – bis 0,75 m zu den Radfahrstreifen aufweisen. Eine entsprechende Darstellung zeigt Anlage 3.2.
- Anl. 3.3 Vom Gehweg getrennte **Radwege** sollen mindestens 1,60 m, im Regelfall 2,00 m breit sein (vgl. Anlage 3.3). Der Gehweg neben dem Radweg soll mindestens eine Breite von 2,50 m aufweisen und neben dem Radweg soll ein Sicherheitsabstand von mindestens 0,50 m vorhanden sein. Falls Parkbuchten neben dem Radweg vorhanden sind, sollen diese eine Breite von 2,00 m besitzen und einen Sicherheitsabstand von mindestens 0,75 m zum Radweg aufweisen.

Zweirichtungsradwege werden in gleicher Weise vom Gehweg abgegrenzt wie Einrichtungsradwege. Es sollte stets geprüft werden, ob Radwege für die Gegenrichtung

freigegeben werden sollten, da diese innerorts häufig eine Unfallursache an Einmündungen und Grundstückszufahrten darstellen. Das Regelmaß von baulich angelegten Zweirichtungsradwegen beträgt 2,50 m bei beidseitiger und 3,00 m bei einseitiger Führung. Bei geringem Radverkehrsaufkommen kann, sofern beim Begegnungsfall Anhänger – Anhänger der Sicherheitstrennstreifen befahrbar ist, ausnahmsweise das Mindestmaß von 2,00 m angewandt werden.

3.3 Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zur Benutzungspflicht

Am 18.11.2010 fiel das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig ein Urteil (BVerwG 3 C 42.09)⁷ über die Anordnung einer Benutzungspflicht bei Radverkehrsanlagen. Demnach fällt diese unter folgenden Paragraphen der StVO:

„Abgesehen von der Anordnung von Schutzstreifen [...] dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter – also etwa der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs - erheblich übersteigt.“ (StVO, S. 2, § 45, Abs. 9).

Dies bedeutet, dass vor der Anordnung der Benutzungspflicht für Radverkehrsanlagen geprüft werden muss, ob eine besondere Gefahrenlage vorliegt, welche diese rechtfertigt. Eine genaue Definition dieser Gefahrenlage wird in der Urteilsbegründung nicht vorgegeben, jedoch können schlechte Sichtverhältnisse, hohe Verkehrsstärken oder ein auffälliges Unfallgeschehen hierunter fallen. Es kann auch davon ausgegangen werden, dass bei der Bemessung nach ERA, 2010 und keinen baulichen Mängeln eine Gefahrenlage auszuschließen ist.

⁷ <http://www.bverwg.de/entscheidungen/entscheidung.php?ent=181110U3C42.09.0>

3.4 Zusammenfassung

Radverkehrsanlagen können mit und ohne Benutzungspflicht angelegt werden. Eine Benutzungspflicht für diese Anlagen soll nur in Fällen angeordnet werden, in denen eine besondere Gefahrenlage vorliegt bzw. die vorherrschenden Kfz-Verkehrsstärken sehr hoch sind. Als Entscheidungsgrundlage für die Art der Radverkehrsanlage dienen die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“, Ausgabe 2010 (ERA, 2010). Auch bei der Ausgestaltung dieser Anlagen empfiehlt sich eine Orientierung an den von den ERA, 2010 vorgegeben Regelbreiten. Eine Gegenüberstellung der gesetzlichen Mindestbreiten für Radverkehrsanlagen und der empfohlenen Mindest- (und Regelbreiten) aus den ERA, 2010 findet sich in Tabelle 3.

Tabelle 3 Gegenüberstellung der Mindestbreiten für Radverkehrsanlagen nach VwV-StVO und den Mindest- (Regelbreiten) nach ERA, 2010

Mindestbreiten	VwV-StVO	ERA
Schutzstreifen	-	1,25 m (1,50 m)
Radfahrstreifen	1,50 m	1,85 m (\geq 1,85 m)
Getrennter Geh-/Radweg	1,50 m	1,60 m (2,00 m)
Gemeinsamer Geh-/Radweg	2,50 m	2,50 m (\geq 2,50 m)
Zweirichtungsradweg	einseitig	2,00 m (3,00 m)
	beidseitig	2,00 m (2,50 m)

4 RADVERKEHRSANALYSE

Im Folgenden wird zunächst auf das bisherige Radverkehrskonzept, den Radwegebestand sowie die Konzeption relevanten Einflussgrößen eingegangen, bevor die daraus ermittelten Defizite benannt werden.

4.1 Radverkehrskonzept 2004

Aus dem Radverkehrskonzept von 2004 haben sich 11 Defizite ergeben, die aufgrund der Rahmenbedingungen neu einzurichten bzw. in ihrer Beschaffenheit instand zu setzen waren.

Abb. 4.1 In Abbildung 4.1 sind die Radverkehrsanlagen auf dem Stand aus dem Jahr 2004 dargestellt.

Abb. 4.2 Abbildung 4.2 zeigt neben den Streckenabschnitten mit spezifischer Radverkehrsinfrastruktur in der Stadt Riesa und den Ergänzungsvorschlägen aus dem Radverkehrskonzept 2004 und auch die bereits umgesetzten Maßnahmen (Stand: 10/2015).

Abb. 4.3 In Abbildung 4.3 sind die neuen Radverkehrsanlagen dargestellt, die im Zeitraum von 2004 bis 2015 entstanden sind. Folgende Radverkehrsanlagen (gemeinsamer Geh- und Radweg, selbstständig geführte Radverkehrsanlagen und Angebotsstreifen) wurden realisiert:

4.2 Radwegebestand 2015

Abb. 4.4 In Abbildung 4.4 sind die bestehenden Radverkehrsanlagen (Stand: 2016) dargestellt. Für die Analyse wurden große Teile des Radwegenetzes mit dem Rad befahren und per Videokameraaufzeichnungen und Fotodokumentation erfasst.

Abb. 4.5 In Abbildung 4.5 sind die überregionalen Radrouten, wie der Elberadweg, die Jahntal-Radroute und der Riesa-Oschatz-Radweg dargestellt.

Abb. 4.6 Abbildung 4.6 zeigt die bestehenden Radverkehrsanlagen in den äußeren Stadtgebieten.

Insgesamt sind in Riesa, inklusive der eingemeindeten Ortsteile, rund 63 km Radverkehrsanlagen vorhanden.

Neben der Bestandsaufnahme von Radverkehrsanlagen, wurden Fahrradabstellanlagen an ausgewählten Schulen und am Bahnhof aufgenommen. Nachfolgende Tabelle 4 zeigt die aufgenommenen Fahrradabstellanlagen und deren Auslastung. Die Ergebnisse zeigen, dass die Anlagen durchgängig weniger als die Hälfte ausgelastet waren.

Tabelle 4 Fahrradabstellanlagen an Schulen und Bahnhof und deren Auslastung

Fahrradstellplätze	vorhanden	davon belegt	Auslastung [%]
Bahnhof	295	110 ^{***}	37
Mittelschule am Merzdorfer Park	180	36 [*]	20
Qualifizierungszentrum Riesa	34	10 ^{**}	30
BSZ für Technik und Wirtschaft	180	-	-
Werner-Heisenberg-Gymnasium	240	61 [*]	25
Berufsakademie Riesa	67+	17+ ^{**}	25+
Städtisches Gymnasium	206	42 [*]	20
Oberschule am Sportzentrum	192	45 [*]	23
Gymnasium Rudolf Stempel	72	-	-

* Zählung vom 11.06.2015, morgens

** Zählung vom 20.10.2015, vormittags

*** Zählung vom 03.11.2015, mittags

+ Bei der Erfassung der Fahrradstellanlagen war nicht das ganze Gelände begehbar - weitere Fahrradstellplätze sind möglich.

4.3 Ziele des Radverkehrs

Abb. 4.7 In Abbildung 4.7 sind potentielle Ziele des Radverkehrs, wie zum Beispiel der Bahnhof-Riesa, Schulen, Freizeiteinrichtungen und öffentliche Einrichtungen dargestellt.

Abb. 4.8 Abbildung 4.8 zeigt zusätzlich zu den potentiellen Zielen des Radverkehrs die bestehenden Radverkehrsanlagen und somit Lücken im Radwegenetz auf.

4.4 Belastungen im Radverkehr 2015

Abb. 4.9 Am 11.06.2015 wurde an 10 verschiedenen Querschnitten jeweils von 6:30 Uhr – 8:00 Uhr und von 15:00 Uhr – 19:00 der Radverkehr durch manuelle Zählungen erfasst. Zusätzlich wurde im Nachhinein an 2 Zählquerschnitten der Vormittagsverkehr erfasst (Q7, Q8), um eine höhere Dichte an Zählstellen und somit eine gesicherte Aussage über die Entwicklung der Radverkehrsstärken zu treffen. Eine Übersicht über die Lage und Ergebnisse der Zählquerschnitte ist aus Abbildung 4.9 und Anlage 4.1 zu entnehmen. Um die Ergebnisse der Kurzzeitzählungen mit denen aus dem Jahr 2004 vergleichbar zu machen, wurden diese jeweils auf den Tagesverkehr hochgerechnet. Das Verfahren beruht auf dem Hochrechnungsmodell von Stichprobenzählungen für den Radverkehr⁸, welches im Rahmen einer Forschungsarbeit an der TU Dresden entwickelt wurde.

Anl. 4.2 Bild 5 und Anlage 4.2 zeigen die Entwicklung des Radverkehrs von 2004 – 2015 für die gezählten Querschnitte. Bis auf den Querschnitt Q7 (+23 %) ist bei allen Querschnitten eine rückläufige Entwicklung festzustellen. Im Durchschnitt beträgt der Rückgang der gezählten Querschnitte 39 % im Vergleich zur Querschnittszählung aus dem Jahr 2004.

⁸ Hochrechnungsmodell von Stichprobenzählungen für den Radverkehr, TU Dresden, FE 77.495/2008

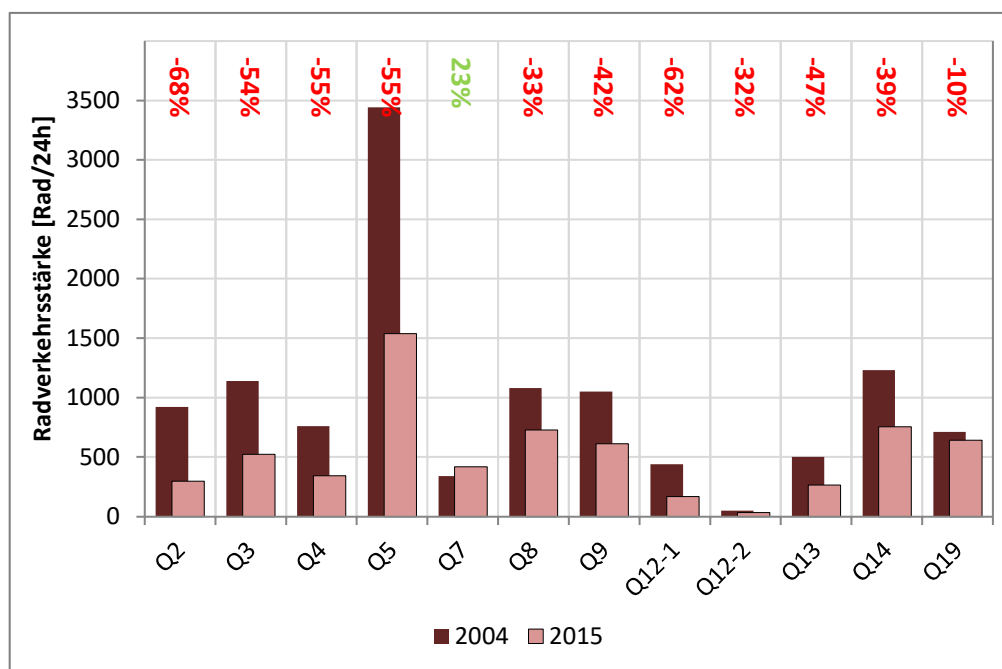


Bild 5 Entwicklung des Radverkehrs von 2004 – 2015 auf Grundlage von Kurzzeitmessungen

4.5 Belastungen Radverkehr 2017 – 2018

Abb. 4.10 Im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans wurde in den Jahren 2017 und 2018 an 44 Knotenpunkten Verkehrserhebungen über 2 x 4 Stunden (6:00 – 10:00 Uhr, 15:00 – 19:00 Uhr) durchgeführt. Hierbei wurde auch der Radverkehr miteingefasst. Der im Ergebnis der Radverkehrszählung 2015 festgestellte Trend eines Rückgangs im absoluten Radverkehrsaufkommen wird durch die Radverkehrserhebungen 2017 – 2018 bestätigt. In Abbildung 4.10 sind die Ergebnisse der Radverkehrserhebung 2017 – 2018 denen aus den Jahren 2012 und 2015 gegenübergestellt. Zu beachten ist, dass nur ein Teil der Knotenpunkte identisch ist, manche Zählwerte weisen eine räumliche Nähe auf. Wie bei Erhebungen üblich sind diese als Stichprobe zu verstehen, die natürlichen Schwankungen unterworfen sind (Lage, Wetter, Wochentag, etc.). Dennoch ist aus den Zählergebnissen bzw. aus Abbildung 4.10 ein Rückgang in der Radverkehrsnachfrage in Riesa abzulesen.

4.6 Belastungen im Kfz-Verkehr

Abb. 4.11 Die Auswahl zweckmäßiger Führungsformen des Radverkehrs hängt laut ERA, 2010 im Wesentlichen von der Stärke und der Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs ab (vgl. Kapitel 3.2). Als Grundlage hierfür dienen die Verkehrsbelastungen aus der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Riesa 2012⁹. In Abbildung 4.11 sind die Kfz-Verkehrsbelastungen der Stadt Riesa dargestellt. Die Angaben beziehen sich auf die werktägliche Spitzenstunde und sind in Kfz/ h angegeben.

Für die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Riesa wurden in den Jahren 2017 und 2018 umfangreiche Verkehrserhebungen im Stadtgebiet durchgeführt. Diese geben Auskunft über die aktuellen Belastungen im Kfz-Verkehr. Es wird für den interessierten Leser auf den Verkehrsentwicklungsplan verwiesen.

4.7 Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrsbefragungen

Das Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV“ der Technischen Universität Dresden wurde im Jahr 1972 als System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) begründet und wurde bereits zum zehnten Mal fortgeschrieben. Es dient zur Ermittlung von Mobilitätskenngrößen der städtischen Wohnbevölkerung. Bei den umfangreichen Befragungen werden Städte nach Zentralität, Stadtgröße und Topografie gruppiert. Die Stadt Riesa beteiligte sich bei den Befragungen 2008, 2013 und 2018 und wird als Mittelzentrum mit der Topografie hügelig eingestuft. Aus den Ergebnissen lassen sich unter anderem die Zusammensetzung der verschiedenen Verkehrsmittel (Modal Split) ableiten.

In den Ergebnissen der SrV 2018 wird für die Stadt Riesa eine Wegehäufigkeit im Binnenverkehr für einen mittleren Werktag von 2,6 Wegen pro Person und Tag angegeben. Davon werden 17,4 % der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Das entspricht 0,46 Wegen pro Person und Tag. Im Vergleich zu den Ergebnissen der SrV 2013 ist die Absolutzahl der Wegehäufigkeit von 2,8 auf 2,6 Wegen pro Person

⁹ Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Riesa 2012, Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH, Dresden 2012

und Tag gesunken. Der Anteil der Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt wurden ist jedoch von 14,9 % auf 17,4 % angestiegen. Das heißt, insgesamt werden in Riesa im Vergleich von 2013 zu 2018 weniger Wege pro Person und Tag zurückgelegt, aber die Anzahl der Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden ist angestiegen. Die durchschnittliche Anzahl der Wege pro Person und Tag, die mit dem Fahrrad zurückgelegt wurden beträgt für das Jahr 2018 0,46 (2013: 0,40). Die Ergebnisse der SrV 2008, 2013 und 2018 zur Wegehäufigkeit in Riesa sind in einem Diagramm in Bild 6 dargestellt.

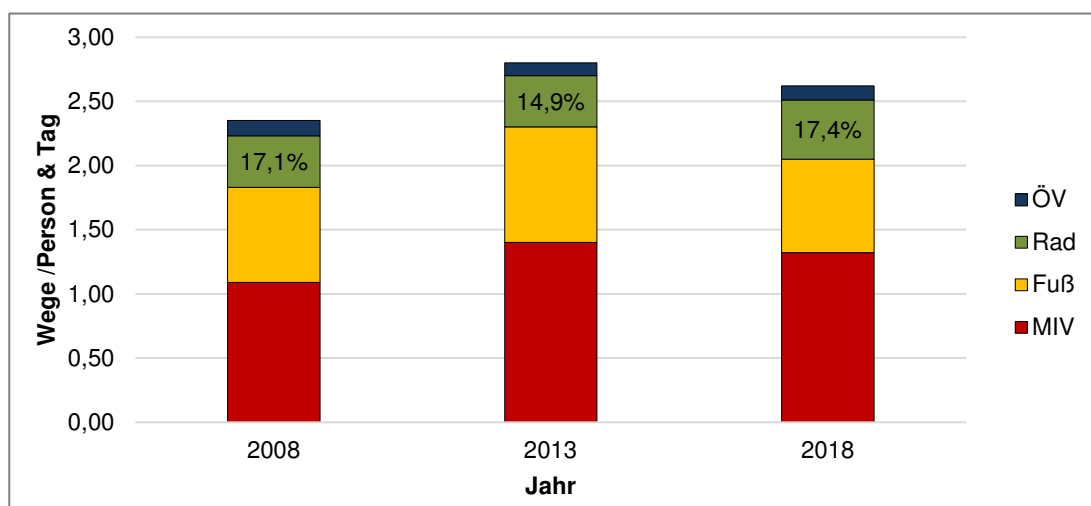


Bild 6 Wegehäufigkeit der Personen nach vier Hauptverkehrsmittelgruppen an einem mittleren Werktag (gesamtes Jahr) in der Stadt Riesa (Binnenverkehr) für die Jahre 2008, 2013 und 2018

4.8 Bevölkerungsentwicklung

Die Einwohnerzahl der Stadt Riesa liegt derzeit bei 29.971 (Stand: 30.06.2019). Im Zeitraum von 2011 – 2019 hat die Anzahl an Einwohnern um ca. 8 % abgenommen (vgl. Bild 7). Das statistische Landesamt des Freistaates Sachsen gibt in der 6. regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen bis 2030¹⁰ zwei Varianten an. Die beiden Varianten beruhen auf verschiedenen Modellrechnungsansätzen, die mit abweichenden Parametern, wie zum Beispiel

¹⁰ Quelle: 6. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen bis 2030, © Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen, Kamenz, 2020

Geburtenverhalten, Wanderungsverhalten und Durchschnittsalter entwickelt wurden. In Bild 7 ist die Entwicklung der Bevölkerung der Stadt Riesa vom Zensus 2011 bis 2019 und die Bevölkerungsvorausberechnung bis 2030 dargestellt¹¹. Seit 2011 ist die Bevölkerung um rund 8 % gesunken. Bis 2030 wird mit einem Rückgang der Bevölkerung von rund 13 % gerechnet.

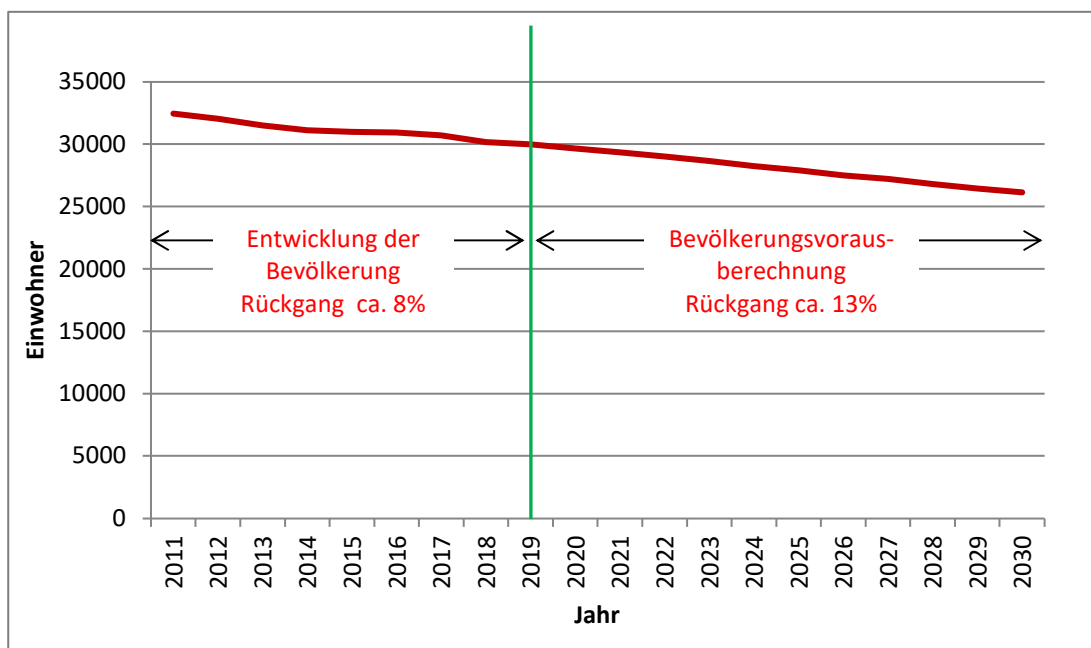


Bild 7 Entwicklung der Bevölkerung bis 2019 und Bevölkerungsvorausberechnung bis 2030 der Stadt Riesa

Neben der Veränderung der Bevölkerungszahl werden für Riesa auch Änderungen in der Altersstruktur prognostiziert. In Bild 8 ist die Entwicklung der Altersstrukturen in drei Altersgruppen von 2015 – 2030 dargestellt. 2015 lag der Anteil der unter 20-jährigen bei 13 %. Bis 2030 steigt der Anteil auf 15 % an. Der Anteil der 20 bis 65-jährigen sinkt von 2015 bis 2030 von 54 % auf 47 %. Der Anteil der über 65-jährigen lag 2015 bei 32 %. Bis zum Jahr 2030 wird ein Anstieg auf 38 % prognostiziert.

¹¹ Mittelwert der Variante 1 und Variante 2

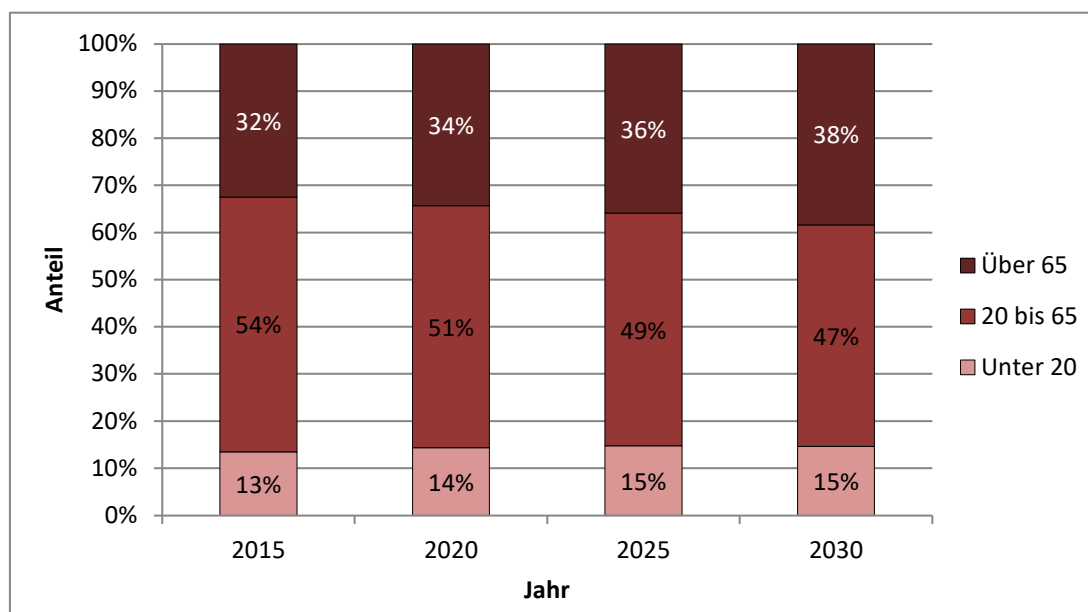


Bild 8 Entwicklung der Altersstruktur in der Stadt Riesa von 2015 – 2030

Insgesamt lässt sich feststellen, dass für die Gesamtanzahl der Einwohner ein Rückgang prognostiziert wird und der Anteil des Durchschnittsalters stetig ansteigt.

4.9 Defizite im Bestand

Anl. 4.3 Um Defizite im Bestand auszumachen, wurden insgesamt ca. 30,00 km des Radwegenetzes von Riesa mit dem Rad befahren und per Videoaufnahmen dokumentiert. Zusätzlich wurden kritische Stellen auf Fotos festgehalten. Bei der Defizitanalyse wurde sich an den ERA, 2010 orientiert. Wenn bestehende Radverkehrsanlagen sicherheitstechnische Mängel aufweisen bzw. nicht den aktuellen Regelwerken entsprechen, wurden diese als Defizite gekennzeichnet. Nachfolgend wird kurz auf die Defizite eingegangen und mit entsprechenden Hinweisen der ERA, 2010 belegt. In Anlage 4.3 sind die festgestellten Defizite im Bestand und fehlende Radverkehrsanlagen in einer Bilddokumentation dargestellt.

Knotenpunkt Robert-Koch-Straße/ Pausitzer Straße (M1)

Der Knotenpunkt Robert-Koch-Straße/ Pausitzer Straße stellt eine Unfallhäufungsstelle dar. Im Zeitraum vom 01.01.2010 – 31.12.2012 ereigneten sich an dem Knotenpunkt vier Verkehrsunfälle mit Personenschaden und Radfahrerbeteiligung. Bei zwei Verkehrsunfällen war schwerer Personenschaden die Folge. Die Unfälle sind dem Typ 2 (Abbiege-Unfall) zuzuordnen. Solch ein Unfall beschreibt den Konflikt zwischen einem, den Vorrang anderer zu beachtenden Abbieger und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer.

Knotenpunkt Hauptstraße/ Breite Straße (M2)

Der Knotenpunkt Hauptstraße/ Breite Straße stellt eine Unfallhäufungsstelle mit Radfahrerbeteiligung dar. Im Zeitraum vom 01.01.2012 – 31.12.2014 wurden zwei Verkehrsunfälle mit Personenschaden registriert, bei denen Radfahrer beteiligt waren. Bei einem Unfall war schwerer Personenschaden die Folge. Die Unfälle sind dem Typ 3 (Einbiegen/Kreuzen-Unfall) zuzuordnen. Solch ein Unfall wird durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem vorfahrtberechtigten Fahrzeug an Kreuzungen ausgelöst.

Lange Straße/ Grenzstraße (M3)

Die Lange Straße bzw. Grenzstraße weist zwischen den Knotenpunkten Brückenstraße und Theodor-Storm-Straße erhebliche Beschädigungen der Deckschicht auf.

Anmerkungen aus den ERA, 2010:

An Deckschichten für Radverkehrsanlagen wird die Anforderung einer dauerhaft ebenen Oberfläche mit möglichst geringem Rollwiderstand gestellt.

Lauchhammerstraße (M4)

Die Lauchhammer Straße ist zwischen der Weststraße und Am Kutzschenstein in Richtung Südosten mit einem gemeinsamen Geh- und Radweg ausgestattet. Dieser weist aufgrund der ungebundenen Deckschicht ein Defizit auf. Zwischen der Rittergutsstraße und Am Kutzschenstein ist die Breite von 2,30 m ungenügend.

Anmerkungen aus den ERA, 2010:

An Deckschichten für Radverkehrsanlagen wird die Anforderung einer dauerhaft ebenen Oberfläche mit möglichst geringem Rollwiderstand gestellt.

Die Breite von gemeinsamen Geh- und Radwegen hängt von der Nutzungsintensität im Rad- und Fußgängerverkehr ab und beträgt bei geringer Nutzungsintensität mindestens 2,50 m + 0,50 m Sicherheitstrennstreifen.

Pausitzer Straße (M5)

Die Pausitzer Straße ist zwischen der Friedrich-Engels-Straße und der Robert-Koch-Straße nicht mit Radverkehrsanlagen ausgestattet. Für den Radverkehr ist Natursteinpflaster, auf Grund des hohen Rollwiderstandes und der geringen Griffigkeit bei Nässe ungeeignet. Des Weiteren sind die Übergänge zu den Radverkehrsanlagen an beiden Knotenpunkten mangelhaft bzw. nicht vorhanden.

Anmerkungen aus den ERA, 2010:

An Deckschichten für Radverkehrsanlagen wird die Anforderung einer dauerhaft ebenen Oberfläche mit möglichst geringem Rollwiderstand gestellt.

Der Übergang zwischen Seitenraum und Fahrbahn bzw. umgekehrt ist so auszubilden, dass er mit Fahrrädern stoßfrei in direkter Führung und ohne Verschwenkungen erreicht bzw. verlassen werden kann.

Rudolf-Breitscheid-Straße (M6)

Die Rudolf-Breitscheid-Straße ist zwischen der Kasernenstraße und dem Hans-Waloschek-Weg mit einem gemeinsamen Geh- und Radweg ausgestattet, der in beiden Richtungen befahren werden kann. Die ungebundene Deckschicht und der damit zusammenhängende hohe Rollwiderstand und die mangelnden Entwässerungseigenschaften sind hier als Defizit anzusehen.

Anmerkungen aus den ERA, 2010:

An Deckschichten für Radverkehrsanlagen wird die Anforderung einer dauerhaft ebenen Oberfläche mit möglichst geringem Rollwiderstand und guten Entwässerungseigenschaften zur Vermeidung von Pfützenbildung und aufspritzendem Schmutz gestellt.

Alexander-Puschkin-Platz (M7)

Der motorisierte Individualverkehr wird am Alexander-Puschkin-Platz zwischen der Bahnhofstraße und der Breiten Straße im Einrichtungsverkehr geführt. Für den Radfahrer wird in Richtung Bahnhofstraße ein Radweg angeboten. Dieser weist mit 1,10 m eine zu geringe Breite auf. Aufgrund verschiedener Geschäfte ist eine erhöhte Aufenthaltsfunktion und eine hohe Nutzung des Seitenraumes gegeben, was die Fußgänger veranlasst, neben der geringen Gehwegbreite, den Radweg zu nutzen.

Anmerkungen aus den ERA, 2010:

Die Mindestbreite eines Radweges beträgt 1,60 m.

Pausitzer Straße/ Leipziger Straße (M8)

Zwischen der Rostocker Straße und Am Kuffenhaus führt ein gemeinsamer Geh- und Radweg. Mit einer Breite von 1,85 m ist dieser zu schmal. Im Bereich vom Knotenpunkt Neubauernweg bis zum Knotenpunkt Am Kuffenhausweg fehlt eine Radverkehrsanlage.

Anmerkungen aus den ERA, 2010:

Die Breite von gemeinsamen Geh- und Radwegen hängt von der Nutzungsintensität im Rad- und Fußgängerverkehr ab und beträgt bei geringer Nutzungsintensität mindestens 2,50 m.

Leipziger Straße (M9)

Vor dem Knotenpunkt Leipziger Straße/ Neubauernweg endet ein baulich angelegter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr. Die Weiterführung des Radverkehrs in Richtung Nordosten ist hier nicht eindeutig.

Anmerkung aus den ERA, 2010:

Wo Zweirichtungsführungen beginnen oder enden, muss in der Regel die Fahrbahn überquert werden. Daher wird das Überqueren durch besondere Maßnahmen, z. B. durch Überquerungshilfen, gesichert.

Knotenpunkt B 169/ B 182 (M10)

Die Führung des Radverkehrs von der B 169 (Brücke) kommend ist durch eine lückenhafte Beschilderung nicht eindeutig und für Touristen irreführend. Für die Führung des Radverkehrs von der B 169 auf den Elberadweg über die B 182 fehlt eine Überquerungshilfe über die B 182.

5 RADVERKEHRSKONZEPT 2030

Das Radverkehrskonzept 2030 gründet auf dem gegenwärtigen Bestandsradwegnetz, den festgestellten baulichen Mängeln und Sicherheitsdefiziten sowie den sich aus der städtischen Entwicklung ergebenden Anforderungen. Bei der Wichtung der definierten Maßnahmen erhalten diejenigen, die als Unfallstelle auffällig sind höchste Priorität. Maßnahmen, die einen geringen Investitionsaufwand darstellen und sich einfach realisieren lassen, stehen an nächster Stelle. Maßnahmen mit hohem Investitions-, Planungs- und Abstimmungsaufwand werden zeitlich mittel- bis langfristig gesehen.

Die Maßnahmen sind nachfolgend einzeln beschrieben und in drei Kategorien bewertet.

1. Priorität

Hier sind drei Bewertungsstufen vergeben: niedrig, mittel und hoch.

2. Kosten

Bei den Kosten handelt es sich um solche ohne Grunderwerb und eine Grobkosteneinschätzung in den Kategorien: weniger als 10.000 Euro (gering), 10.000 – 50.000 Euro (mittel) und mehr als 50.000 Euro (hoch). Eine genauere Fassung der Kosten erfolgt in der konkreten Umsetzung im Zuge der Vor- bzw. Entwurfsplanung.

3. Zeithorizont

Die Maßnahmen sind in der zeitlichen Folge bzw. Realisierung der Zeitfenster eingeteilt: als kurzfristig werden alle Maßnahmen bewertet, die sich innerhalb von 2 Jahren verwirklichen lassen. Als mittelfristig gelten Maßnahmen, die in den Zeiträumen 2 – 5 Jahre fallen. Alle Maßnahmen die nach 5 Jahren oder später umsetzbar sind, werden als langfristig bezeichnet.

Die zeitliche Einordnung erfolgte in Abstimmung mit der Stadtverwaltung Riesa und berücksichtigt auch die haushaltspolitischen Rahmenbedingungen. Insofern kann es ggf. sein, dass eine kurzfristige Maßnahme wegen der Haushaltsplanung mittelfristig eingestuft ist.

5.1 Übersicht Maßnahmen

Für jedes im Radwegenetz Riesa identifizierte Defizit wurde eine oder mehrere Maßnahmen definiert und nach den oben beschriebenen Kriterien in ein Maßnahmenkonzept eingebunden. Insgesamt sind 16 Maßnahmen benannt, die 10 Maßnahmen im Bestand und 6 Netzergänzungen betreffen. Eine Übersicht hierzu vermittelt die Tabelle 5.

Tabelle 5 Maßnahmenkatalog für das Radverkehrskonzept 2030 einschl. Neubaumaßnahmen (Netzergänzungen, Lückenschluss)

Nr.	Lage	Defizit	Maßnahme
M1	KP Robert-Koch-Str./Pausitzer Str.	Unfallhäufungsstelle	Programm „10x10“
M2	KP Hauptstr./Breite Str.	Unfallhäufungsstelle	Lichtsignalanlage
M3	Lange Str./Grenzstr.	Schutzstreifen beschädigt	Erneuerung
M4	Lauchhammerstr.	Breite, Belag	Verbreiterung, Erneuerung
M5	Pausitzer Str.	Deckschicht	Erneuerung
M6	Rudolf-Breitscheid-Str.	Deckschicht	Erneuerung
M7	Alexander-Pushkin-Platz	Breite	Aufhebung der Benutzungspflicht
M8	Pausitzer Str./Leipziger Str.	Breite	Verbreiterung
M9	Leipziger Str.	Querungshilfe fehlt	Querungshilfe
M10	KP B 169/B 182	Beschilderung	Überarbeitung Beschilderung
M11	Alleestr.	keine Anlage	Schutzstreifen
M12	Döbelner Str.	keine Anlage	Schutzstreifen
M13	Weidaer Str.	keine Anlage	Schutzstreifen
M14	Canitzer Str.	keine Anlage	Schutzstreifen
M15	Rostocker Str.	Lücke	Schutzstreifen
M16	Elberadweg (Muskatorgelände)	Elberadweg unterbrochen	Lückenschluss

Die Maßnahmen M1 und M2 betreffen Unfallhäufungsstellen im Stadtzentrum und die Maßnahmen M3 bis M10 betreffen überwiegend zu schmale oder baulich mangelhafte Radwege im Bestand. Die Maßnahmen M11 bis M16, die in Tabelle 5 violett markiert sind, beinhalten bauliche Ergänzungen im Radwegenetz, die bei mehreren Maßnahmen in Form von Schutzstreifen vorgeschlagen werden.

Anl. 5.1 Im Weiteren sind die 16 Maßnahmen nachfolgend beschrieben. Eine übersichtliche Dokumentation der Maßnahmen findet sich in Anlage 5.1.

Knotenpunkt Robert-Koch-Straße/ Pausitzer Straße (M1)

Der Knotenpunkt Robert-Koch-Straße/ Pausitzer Straße ist ein Teil des Programmes zur Beseitigung von Unfallhäufungsstellen in den Landkreisen des Freistaates Sachsen „10x10“, für die von der Technischen Universität Dresden¹² bereits Maßnahmen festgelegt worden sind. Nach Absprache mit der Stadtverwaltung Riesa wurde als kurzfristige Maßnahme die Anpassung des Signalprogramms durch größeren zeitlichen Vorlauf für Fußgänger bei bedingt verträglicher Freigabe vorgeschlagen. Langfristige Maßnahmenvorschläge sind die Einrichtung einer separaten Linksabbiegerphase mit Hinweis auf querende Fußgänger und Radfahrer durch ein gelbes Blinklicht und die Überplanung der Radverkehrsführung am Knotenpunkt.

Knotenpunkt Hauptstraße/ Breite Straße (M2)

Als kurzfristige Maßnahme wird vorgeschlagen das Gefahrenzeichen Z 101 „Gefahrenstelle“ aufzustellen, um eine erhöhte Aufmerksamkeit zu erreichen. Als langfristige Maßnahme kann eine Bedarfs-Lichtsignalanlage für den Fußgänger- und Radfahrerverkehr bzw. die Signalisierung des gesamten Knotenpunktes zur Verbesserung der Unfallsituation führen.

Lange Straße/ Grenzstraße (M3)

Als Maßnahme wird ein grundlegender Ausbau empfohlen. Die Schutzstreifen sollen bestehen bleiben.

Lauchhammerstraße (M4)

Als Maßnahme wird die Verbreiterung des gemeinsamen Geh- und Radweges zwischen der Rittergutsstraße und Am Kutzschenstein auf insgesamt 3,00 m (2,50 m Mindestbreite + 0,50 m Sicherheitstrennstreifen) empfohlen. Im Bereich der Weststraße bis Am Kutzschenstein wird die Erneuerung des Belages durch eine gebundene Deckschicht empfohlen.

¹² Programm zur Beseitigung von Unfallhäufungen in den Landkreisen des Freistaates Sachsen 10x10, Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbh (LISt)/ Lehrstuhl für die Gestaltung von Straßenverkehrsanlagen, TU Dresden, 2014

Pausitzer Straße (M5)

Als Maßnahme wird ein grundhafter Ausbau mit Asphaltdeckschicht und die Markierung von Schutzstreifen empfohlen. An den Knotenpunkten zur Robert-Koch-Straße bzw. Friedrich-Engels-Straße wird der Radweganfang bzw. –ende durch die Ausbildung von Rampen zwischen der Fahrbahn und des Radweges empfohlen.

Rudolf-Breitscheid-Straße (M6)

Als Maßnahme wird die Erneuerung des Belags durch eine gebundene Deckschicht empfohlen.

Alexander-Puschkin-Platz (M7)

Als Maßnahme werden die Aufhebung der Benutzungspflicht und die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn in beiden Richtungen empfohlen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist auf 30 km/h zu begrenzen. Die vorhandenen Radverkehrsanlagen können bestehen bleiben und genutzt werden. Parkstände können bestehen bleiben. Die dafür notwendige Fahrgassenbreite von mindestens 3,00 m ist vorhanden.

Pausitzer Straße/ Leipziger Straße (M8)

Als Maßnahme wird die Verbreiterung des gemeinsamen Geh- und Radweges zwischen der Rostocker Straße und Am Kuffenhaus auf das in städtischer Hand befindliche Grundstück auf mindesten 3,00 m (2,50 m Mindestbreite + 0,50 m Sicherheitstrennstreifen) empfohlen. Für den Straßenzug vom Knotenpunkt Am Kuffenhaus bis Knotenpunkt Neubauernweg wird empfohlen einen grundhaften Ausbau mit Radverkehrsanlagen in beiden Richtungen langfristig zu untersuchen.

Leipziger Straße (M9)

Als Maßnahme wird das Weiterführen des Geh- und Radweges bis zum Knotenpunkt Nickritzer Straße empfohlen. In diesem Zusammenhang soll der Geh- und Radweg eine durchgängige Mindestbreite von 2,50 m betragen. Am Knotenpunkt Nickritzer Straße wird eine Querungshilfe empfohlen.

Knotenpunkt B 169/ B 182 (M10)

Die Beschilderung für die Radverkehrsführung an dem Knotenpunkt B 169/ B 182 ist bereits in Bearbeitung und wird untersucht. Außerdem wird die Änderung der Führung des Radverkehrs diskutiert.

Alleestraße (M11)

Für die Alleestraße wird eine beidseitige Markierung von Schutzstreifen empfohlen. Die Parksituation muss hier neu geregelt werden. Alternativ kann bei einer Fahrbahnbreite von 9,25 m (Grunderwerb notwendig) einseitiges Parken ermöglicht werden. An Engstellen besteht die Möglichkeit einseitige Schutzstreifen auszubilden.

Döbelner Straße (M12)

Zwischen der Stendaler Straße und der Villerupter Straße wird der Lückenschluss zwischen den bestehenden Radverkehrsanlagen durch Schutzstreifen empfohlen. Die einseitigen Parkstände entfallen. Alternativ kann der Schutzstreifen bis zur Segouer Straße verlängert werden und die Benutzungspflicht zwischen der Villerupter Straße und der Segouer Straße aufgehoben werden.

Weidaer Straße (M13)

Als Maßnahme für die Weidaer Straße wird die einseitige Markierung von ein Schutzstreifen in Richtung Segouer Straße (positive Längsneigung) empfohlen. Die Markierung eines Schutzstreifens kann in Richtung Canitzer Straße erfolgen, sofern hinreichende Querschnittsbreiten vorhanden sind.

Canitzer Straße (M14)

Auf der Canitzer Straße zwischen dem Knotenpunkt Paul-Greifzu-Straße und dem Knotenpunkt Am Bahndamm wird die beidseitige Markierung von Schutzstreifen empfohlen. An Engstellen bzw. Zwangspunkten ist die Anordnung einseitig markierter Schutzstreifen möglich. Für den Übergang des gemeinsamen Geh- und Radweges in Richtung Canitz wird eine Querungshilfe empfohlen.

Rostocker Straße (M15)

Zwischen dem Knotenpunkt Am Gucklitz und dem Knotenpunkt Paul-Greifzu-Straße wird die beidseitige Markierung von Schutzstreifen empfohlen.¹³

Elberadweg (M16)

Für den Elberadweg wird der Lückenschluss in Verbindung mit Grunderwerb des Muskatorgeländes durch das Anlegen eines gemeinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr empfohlen.

5.2 Prioritäten und zeitliche Einordnung

In nachfolgender Tabelle 6 sind die in Kapitel 5.1 aufgeführten Maßnahmen nach Priorität und unter Angabe des Zeithorizontes geordnet dargestellt. Die Rangfolge ist absteigend von hoher Priorität über mittlere bis niedrige Priorität dargestellt und gibt die Dringlichkeiten der Maßnahmen an.

Tabelle 6 Prioritäten der Maßnahmen und zeitliche Einordnung

Priorität	Nr.	Zeithorizont	Lage	Maßnahme
hoch	M3	mittelfristig	Lange Str./Grenzstr.	Deckschichterneuerung
	M6	kurzfristig	Rudolf-Breitscheid-Str.	Deckschichterneuerung
	M10	kurzfristig	KP B 169/B 182	Schutzstreifen
	M11	mittelfristig	Alleestr.	Schutzstreifen
	M15	kurzfristig	Rostocker Str.	Schutzstreifen
	M16	langfristig	Elberadweg (Muskatorgelände)	Lückenschluss
mittel	M4	mittelfristig	Lauchhammerstr.	Verbreiterung, Deckschichterneuerung
	M5	langfristig	Pausitzer Str.	Deckschichterneuerung
	M7	mittelfristig	Alexander-Pushkin-Platz	Aufhebung der Benutzungspflicht
	M8	kurzfristig	Pausitzer Str./Leipziger Str.	Aufhebung der Benutzungspflicht
	M9	langfristig	Leipziger Str.	Querungshilfe
	M12	kurzfristig	Döbelner Str.	Schutzstreifen
	M13	kurzfristig	Weidaer Str.	Schutzstreifen
niedrig	M14	langfristig	Canitzer Str.	Schutzstreifen

¹³ Maßnahme wurde im Jahr 2016 bereits umgesetzt

5.3 Radverkehr an Landstraßen

Neben den innerstädtischen Radverkehrsanlagen ist auch der Radverkehr außerhalb des Stadtgebietes von Bedeutung. In der Regel sind Radfahrer und Fußgänger auf Außerortsstraßen auf einseitigen, im Zweirichtungsverkehr betriebenen Sonderwegen zu führen (Richtlinien für die Anlagen von Landstraßen (RAL, 2012))¹⁴. Aus den ERA, 2010 geht hervor, dass bei Neu-, Um-, und Ausbau von Landstraßen deren Entwurfsklasse (EKL) nach den RAL, 2012 maßgebend für die Führung des Radverkehrs ist. Bestehende Landstraßen können anhand ihres Querschnittes den EKL nach den RAL, 2012 zugeordnet werden. Sofern die Fahrbahnbreite stark von den Regelquerschnitten der EKL abweicht, können Straßen mit Leitlinie bezüglich Radverkehr wie Straßen der EKL 3 und Straßen ohne Leitlinien wie solche der EKL 4 behandelt werden. Die Radverkehrsführung an Landstraßen laut ERA, 2010 ist in Tabelle 7 angegeben.

Tabelle 7 EKL nach den RAL, 2012 und Radverkehrsführung an Landstraßen¹⁵

Entwurfsklasse nach den RAL	Betriebsform	Führung des Radverkehrs	Hinweise
EKL1	Kraftfahrstraße	straßenunabhängig	zur straßenunabhängigen Führung vgl. Abschnitt 1.2
EKL2	allgemeiner Verkehr	straßenunabhängig oder fahrbahnbegleitend	
EKL3	allgemeiner Verkehr	fahrbahnbegleitend oder auf der Fahrbahn	fahrbahnbegleitende Radwege sinnvoll bei DTV > 2.500 Kfz/24 h (bei $V_{zul} = 100$ km/h) oder DTV > 4.000 Kfz/24 h (bei $V_{zul} = 70$ km/h) oder soweit besondere Netzbedeutung nachgewiesen (vgl. Abschnitt 1.2)
EKL4	allgemeiner Verkehr	auf der Fahrbahn	fahrbahnbegleitende Radwege sinnvoll, soweit besondere Netzbedeutung nachgewiesen (vgl. Abschnitt 1.2)

Als Beispiel für die Ausbildung eines fahrbahnbegleitenden Radweges anhand der Angaben aus den ERA, 2010 ist die Heydaer Straße zu nennen. Für die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn eignet sich zum Beispiel die Auenwaldstraße.

¹⁴ Richtlinien für die Anlagen von Landstraßen (RAL), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2012

¹⁵ Quelle: ERA, 2010

6 ZUSAMMENFASSUNG

Die vorliegende Radverkehrskonzeption 2030 baut auf vorangegangenen Konzeptionen aus den Jahren 1993 und 2004 auf. Aufgabe war es im Wesentlichen den aktuellen Stand des Radwegenetzes und dessen baulichen Zustand zu dokumentieren, sowie Verbesserungs- und Ergänzungsvorschläge zu unterbreiten. Hierzu galt es, das gegenwärtige Radverkehrsaufkommen zu ermitteln und die zukünftige Entwicklung einzuschätzen.

Eine hochbelastete Stadtstraße mit bis zu 147 Radfahrern/Spitzenstunde bzw. 1.538 Radfahrern/Tag (jeweils Summe aus beiden Fahrrichtungen) ist z. B. die Alleestraße.

Aufgrund der Bevölkerungsentwicklung (Anzahl der Einwohner und Altersstruktur), Änderungen im Mobilitätsverhalten und aktueller Zahlen im Radverkehr ist zu erwarten, dass sich der seit 2008 beobachtbare Trend eines rückläufigen Radverkehrsaufkommens fortsetzt. Die Notwendigkeit eines leistungsfähigen, attraktiven und sicheren Radwegenetzes in Riesa besteht aber uneingeschränkt fort.

Im insgesamt rund 63 km langen Radwegenetz wurden 10 baulich/konstruktive Mängel festgestellt, die mit unterschiedlicher Priorität in einem Maßnahmenplan verankert sind. Zusätzlich beinhaltet das Radwegekonzept 2030 6 Maßnahmen zur Ergänzung des vorhandenen Radwegenetzes, deren Realisierung bei höheren Investitionen mittel- bis langfristig gesehen wird.

Die Stadt Riesa verfügt über ein gut ausgebautes Radwegenetz, das den Anforderungen heute, wie zukünftig gerecht wird. Es gibt in begrenztem Umfang Mängel und Ergänzungsbedarf, der in den kommenden Jahren bearbeitet werden soll.

Stadt Riesa

Radverkehrskonzept Stadt Riesa 2030

Aufgestellt: Dresden, 06.04.2020

brenner BERNARD ingenieure GmbH

Dr.-Ing. Uwe Frost

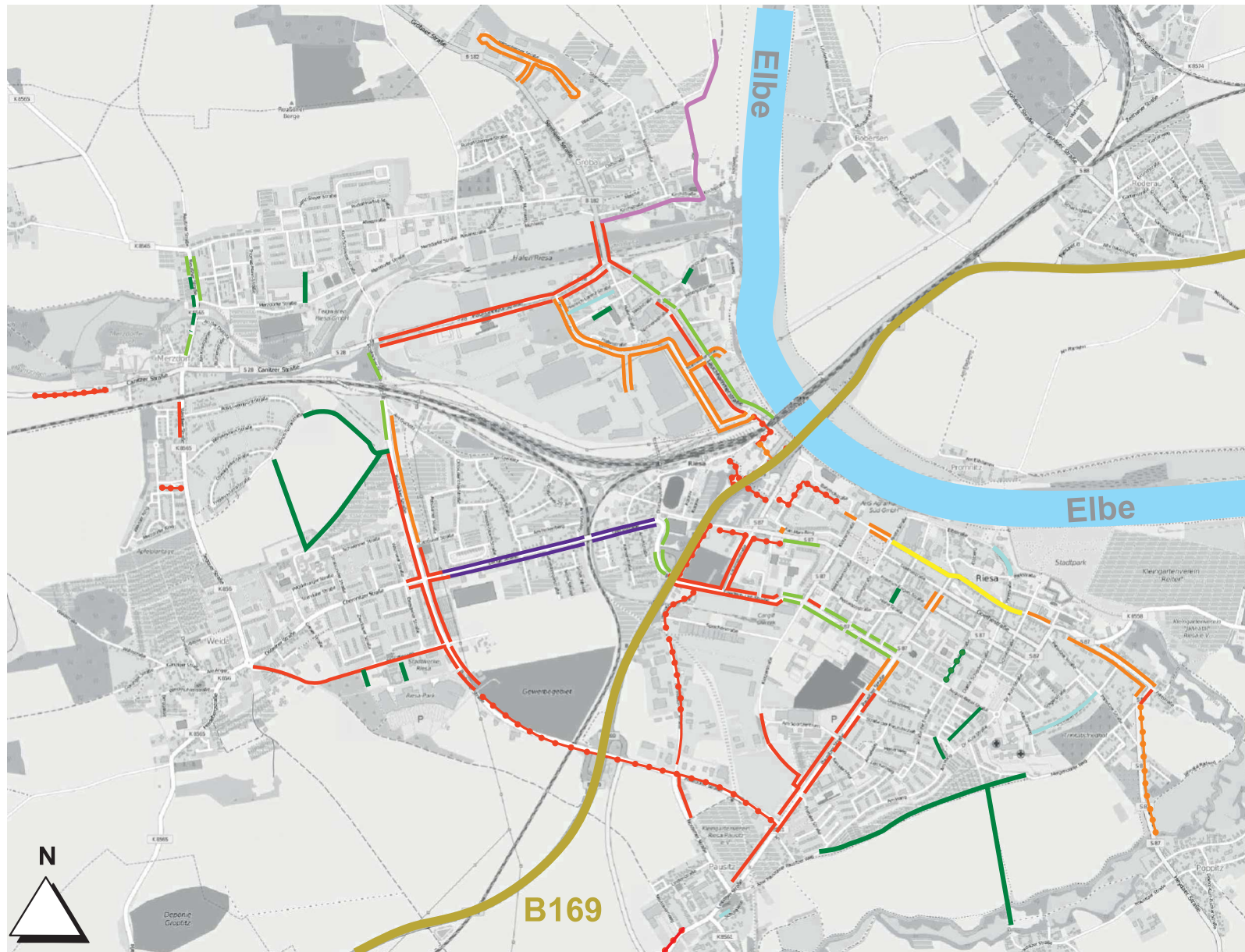


brenner BERNARD ingenieure GmbH

ein Unternehmen der **BERNARD** Gruppe

ABBILDUNGEN

- Abbildung 4.1 Radverkehrsanlagen – Stand 2004
- Abbildung 4.2 Vorhandene Radverkehrsanlagen und sinnvolle Ergänzungen
- Abbildung 4.3 Neue Radverkehrsanlagen seit 2004 – Stand 10/2015
- Abbildung 4.4 Radverkehrsanlagen – Stand 2016
- Abbildung 4.5 Überregionale Radrouten
- Abbildung 4.6 Radverkehrsanlagen in den äußeren Stadtgebieten
- Abbildung 4.7 Ziele des Radverkehrs
- Abbildung 4.8 Radverkehrsanlagen und Ziele des Radverkehrs
- Abbildung 4.9 Zählquerschnitte 2015
- Abbildung 4.10 Radverkehrsaufkommen 2004, 2015 und 2017/2018
- Abbildung 4.11 Kfz-Verkehrsstärken 2012



Radverkehrsanlagen Stand 2004

- gemeinsamer Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr)
- - - gemeinsamer Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)
- getrennter Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr)
- - - getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)
- selbstständig geführte Radverkehrsanlage (gemeinsamer Geh-/Radweg, in beiden Richtungen freigegeben)
- - - Straßenbegleitender Radweg
- - - Straßenbegleitender Radweg (Zweirichtungsverkehr)
- Gehweg, Rad frei
- Radverkehr entgegen Einbahnstraßenrichtung
- Fußgängerzone mit Fahrradverkehr
- Angebotsstreifen
- ausgeschilderte Radverkehrstrassen unter Mitbenutzung vorhandener Straßen

Kartengrundlage:
 Internetseite: OpenStreetmap.org
 Kartendaten © OpenStreetMap-Mitwirkende

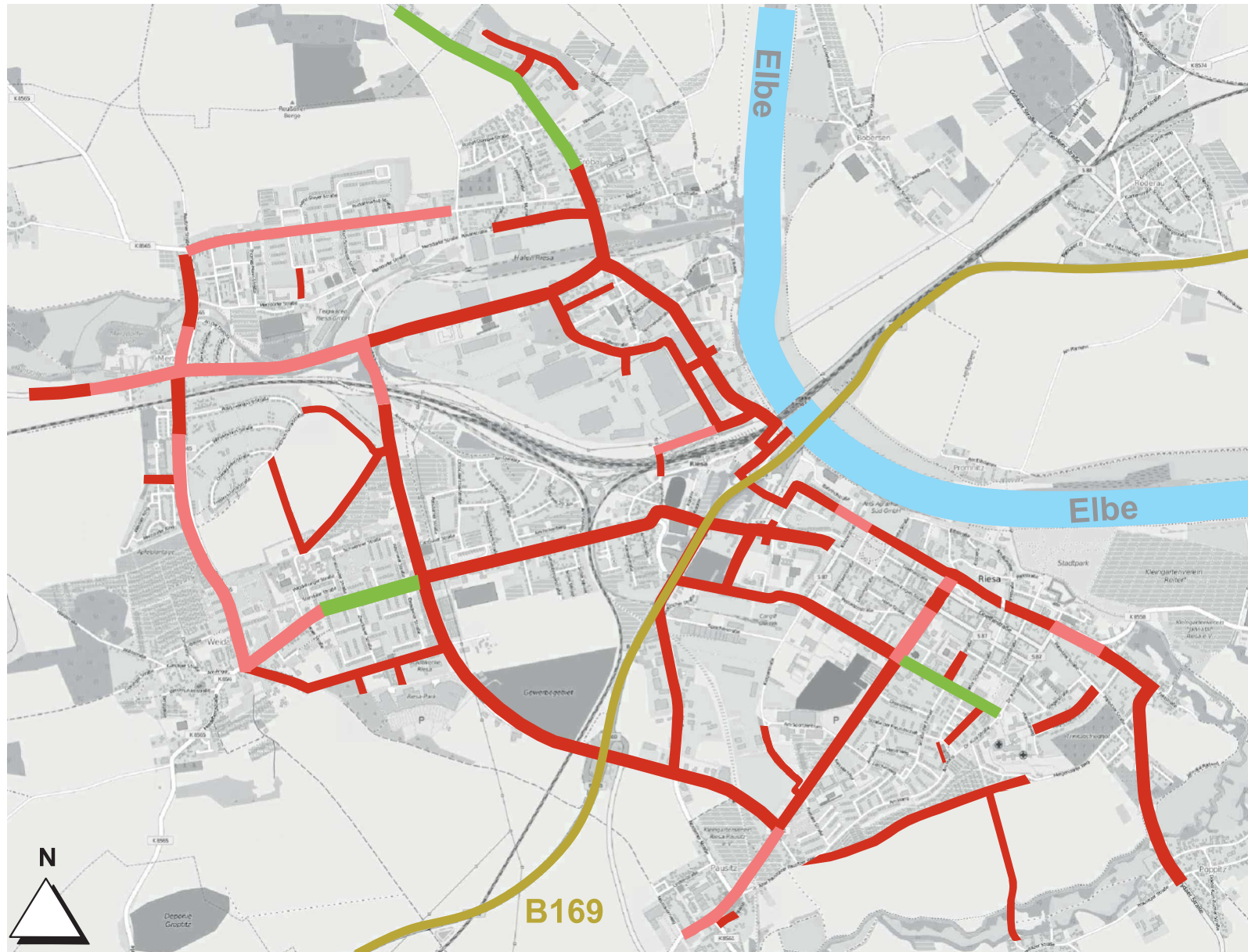
Maßstab:
 0 200 400 800 m

Abbildung 4.1






Stadt Riesa

Fortschreibung Radverkehrskonzept 2015/2030



Vorhandene Radverkehrsanlagen und sinnvolle Ergänzungen

-  Streckenabschnitt mit spezifischer Radverkehrsinfrastruktur
-  Ergänzungsvorschläge 2004
-  bereits umgesetzt (Stand 10/2015)

Kartengrundlage:
Internetseite: OpenStreetmap.org
Kartendaten © OpenStreetMap-Mitwirkende

Maßstab:

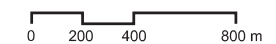
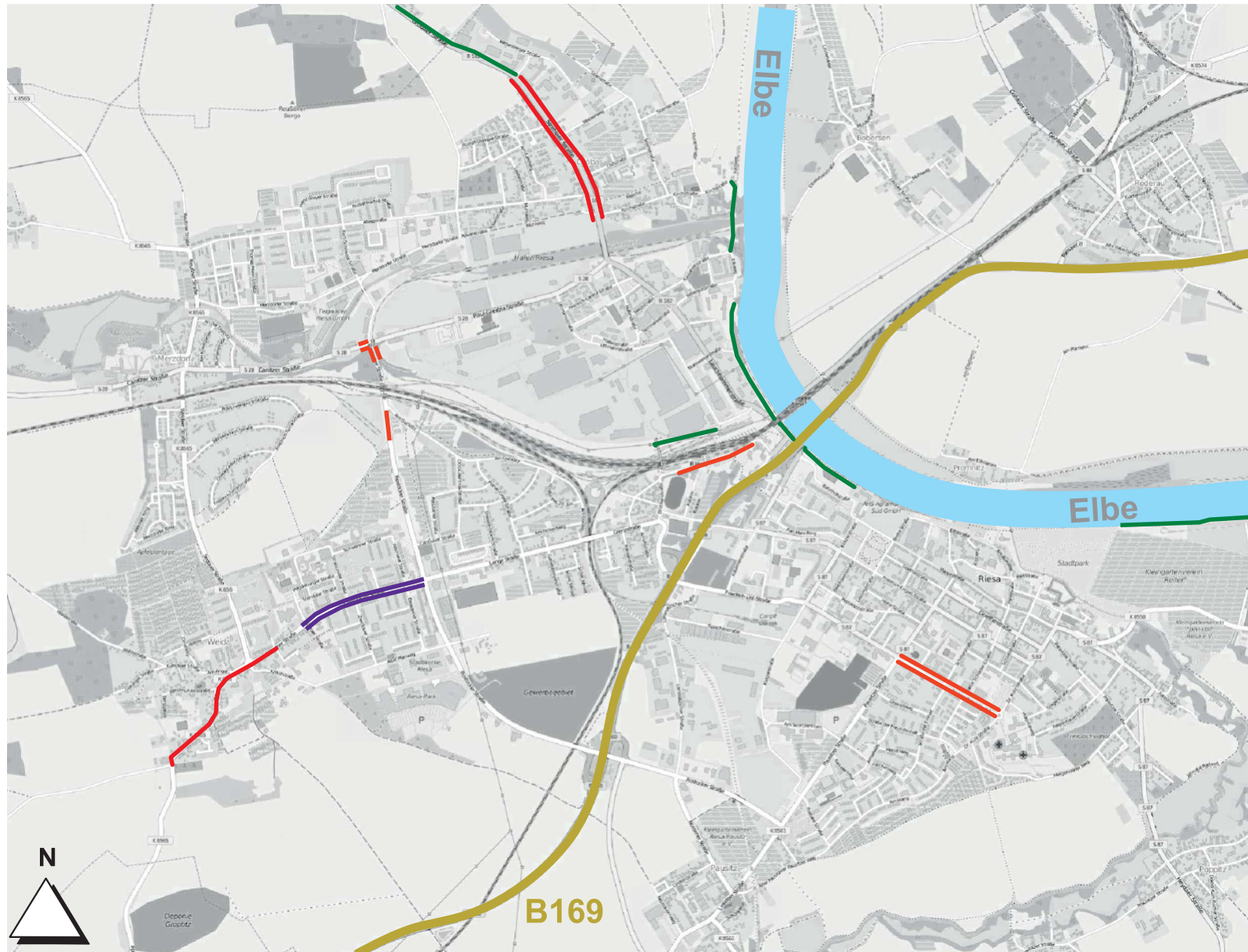





Abbildung 4.2





Neue Radverkehrsanlagen seit 2004 - Stand 10/2015

-  gemeinsamer Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr)
-  selbstständig geführte Radverkehrs-anlage (gemeinsamer Geh-/Radweg, in beiden Richtungen freigegeben)
-  Schutzstreifen

Kartengrundlage:
Internetseite: OpenStreetmap.org
Kartendaten © OpenStreetMap-Mitwirkende

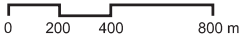
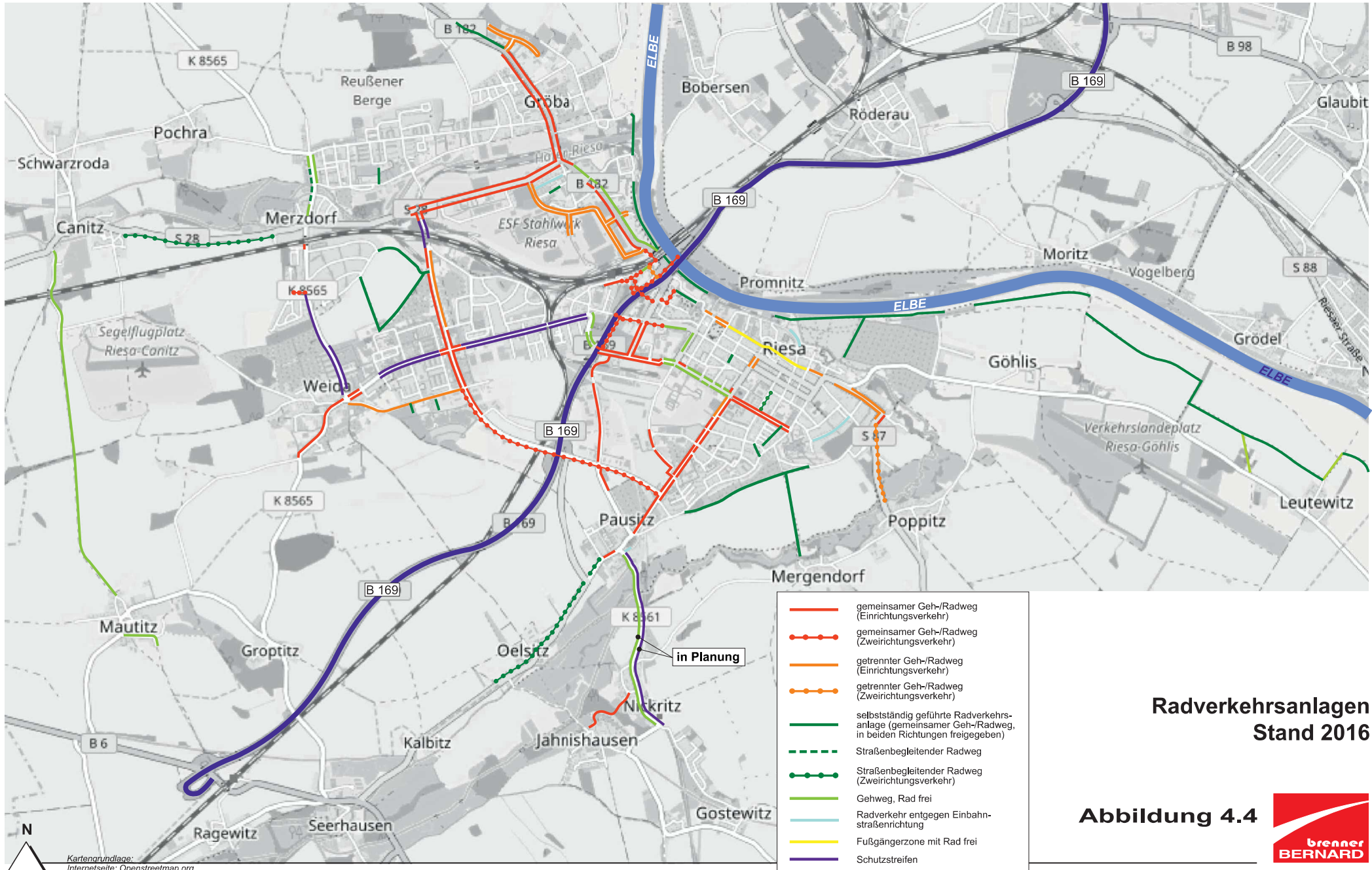
Maßstab:


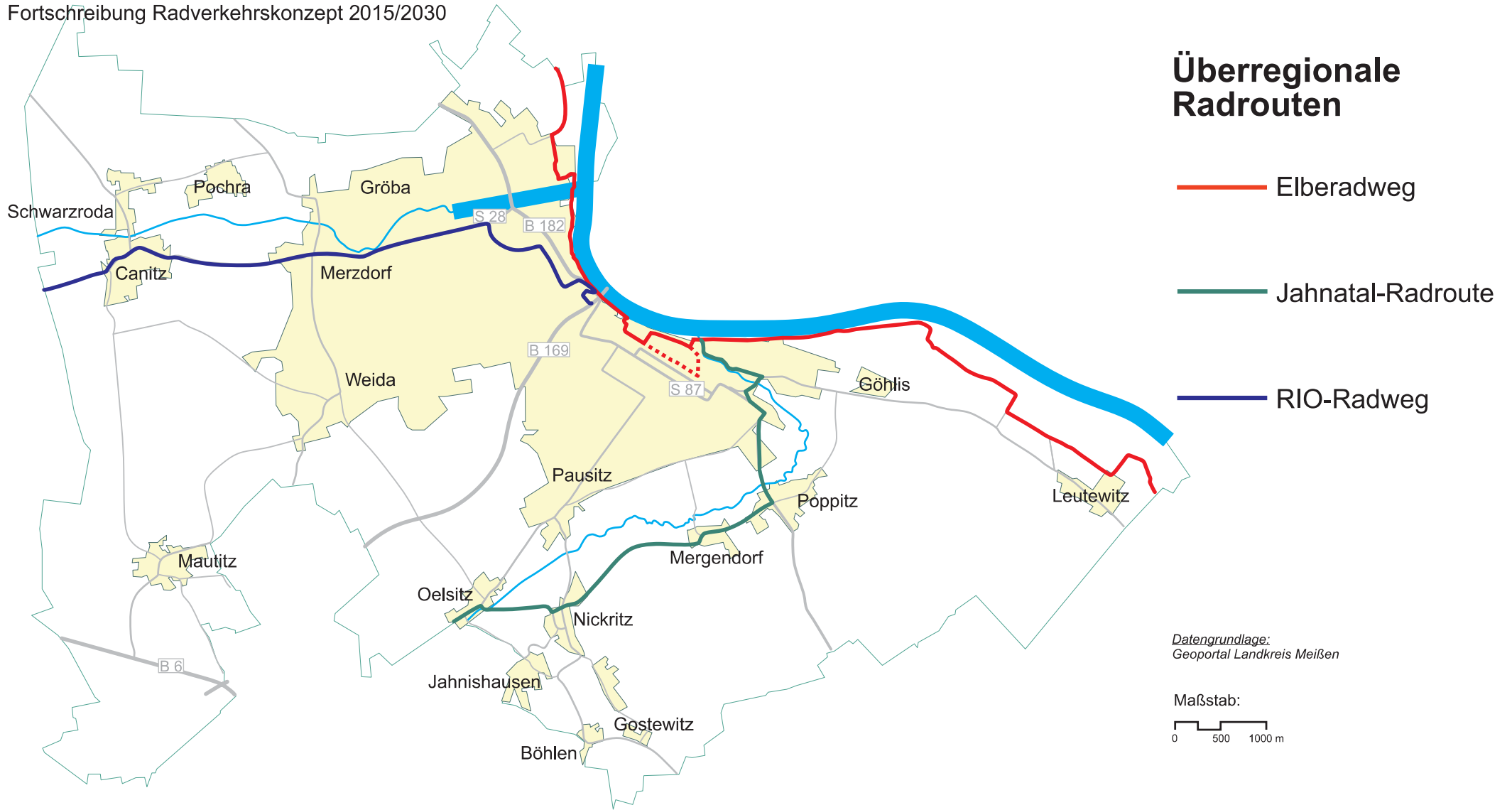
Abbildung 4.3





Stadt Riesa

Fortschreibung Radverkehrskonzept 2015/2030



Überregionale Radrouten

— Elberadweg

— Jahnatal-Radrouten

— RIO-Radweg

Datengrundlage:
Geoportal Landkreis Meißen

Maßstab:
0 500 1000 m



Abbildung 4.5



Stadt Riesa

Fortschreibung Radverkehrskonzept 2015/2030

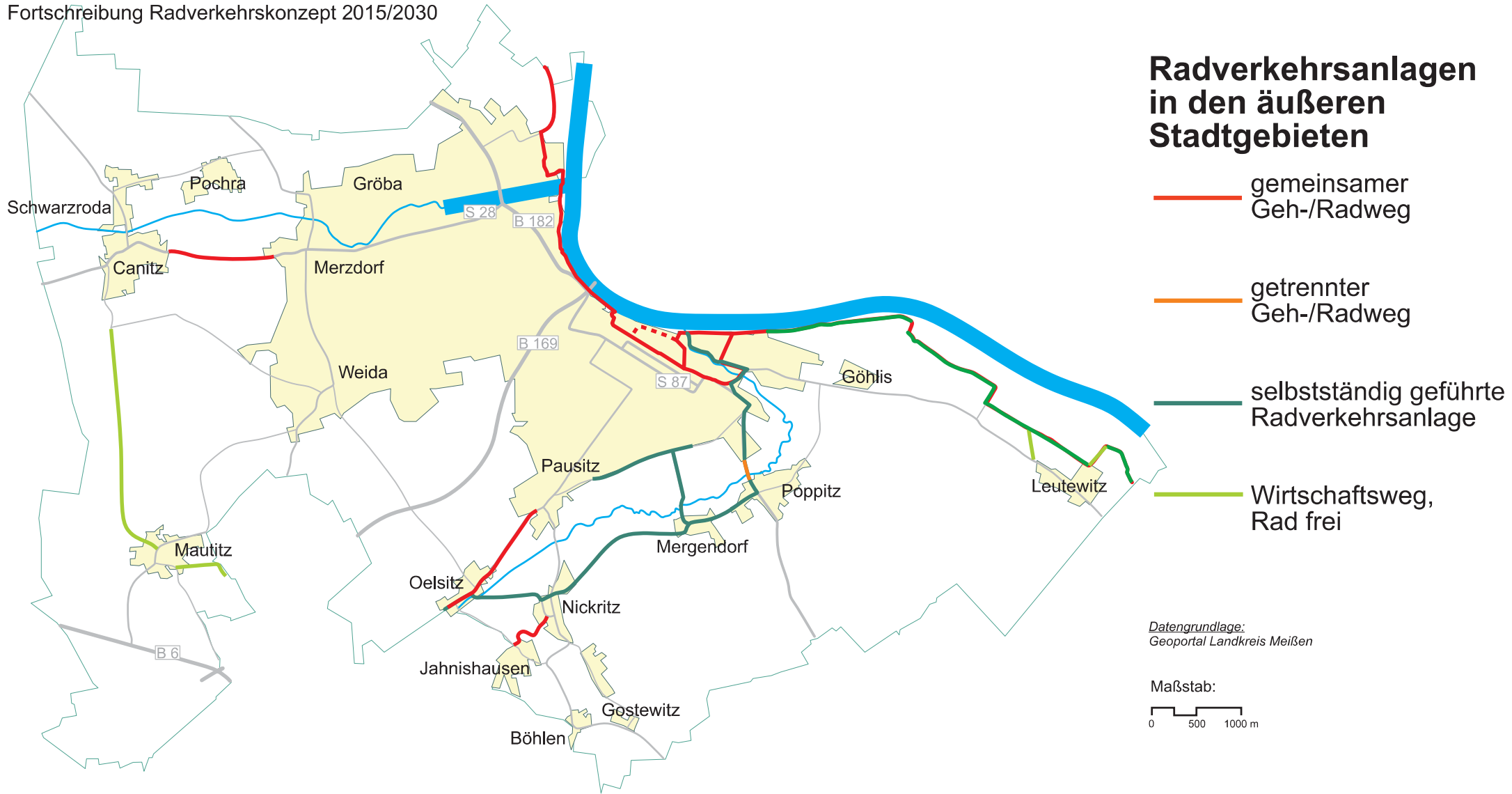
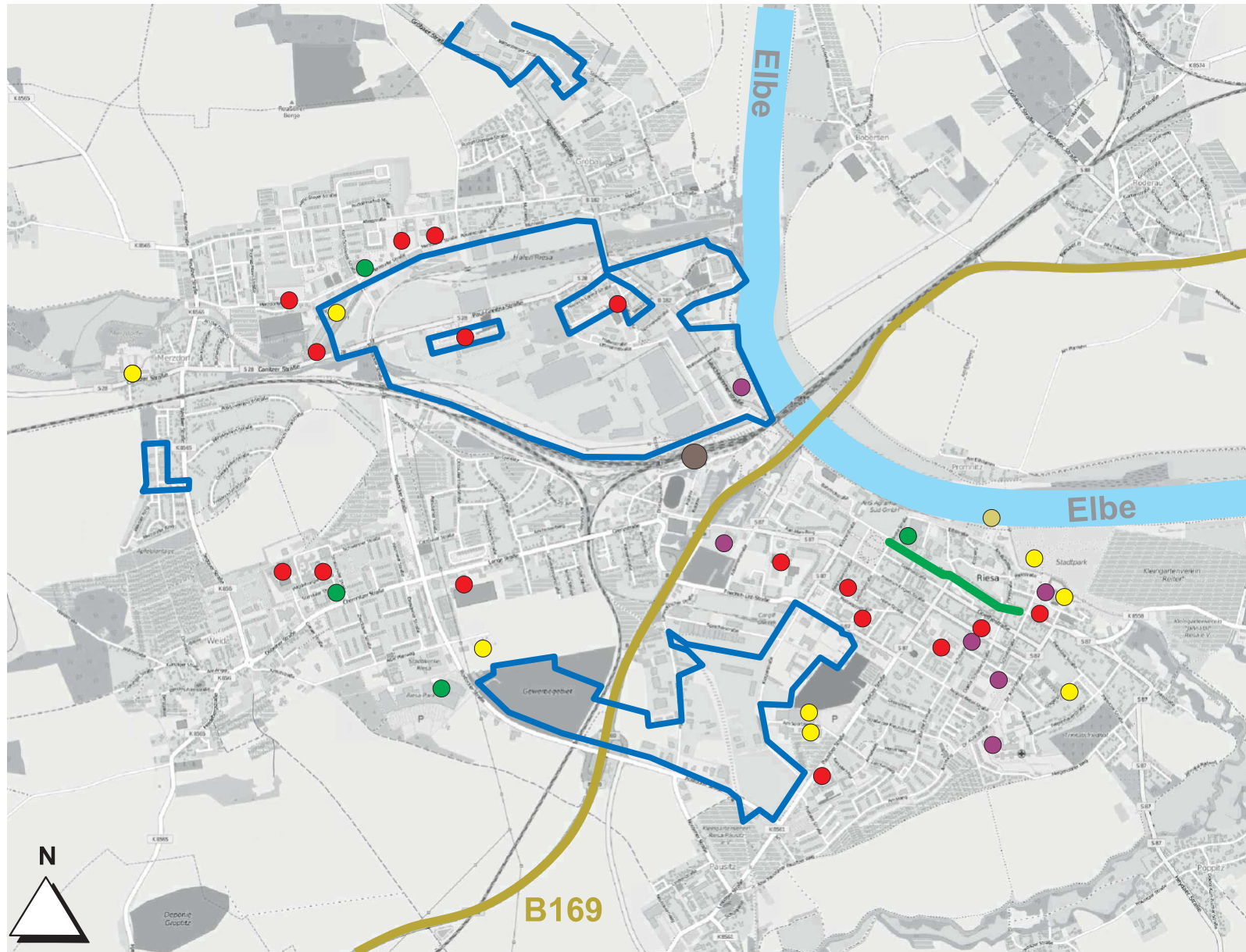


Abbildung 4.6





Ziele des Radverkehrs

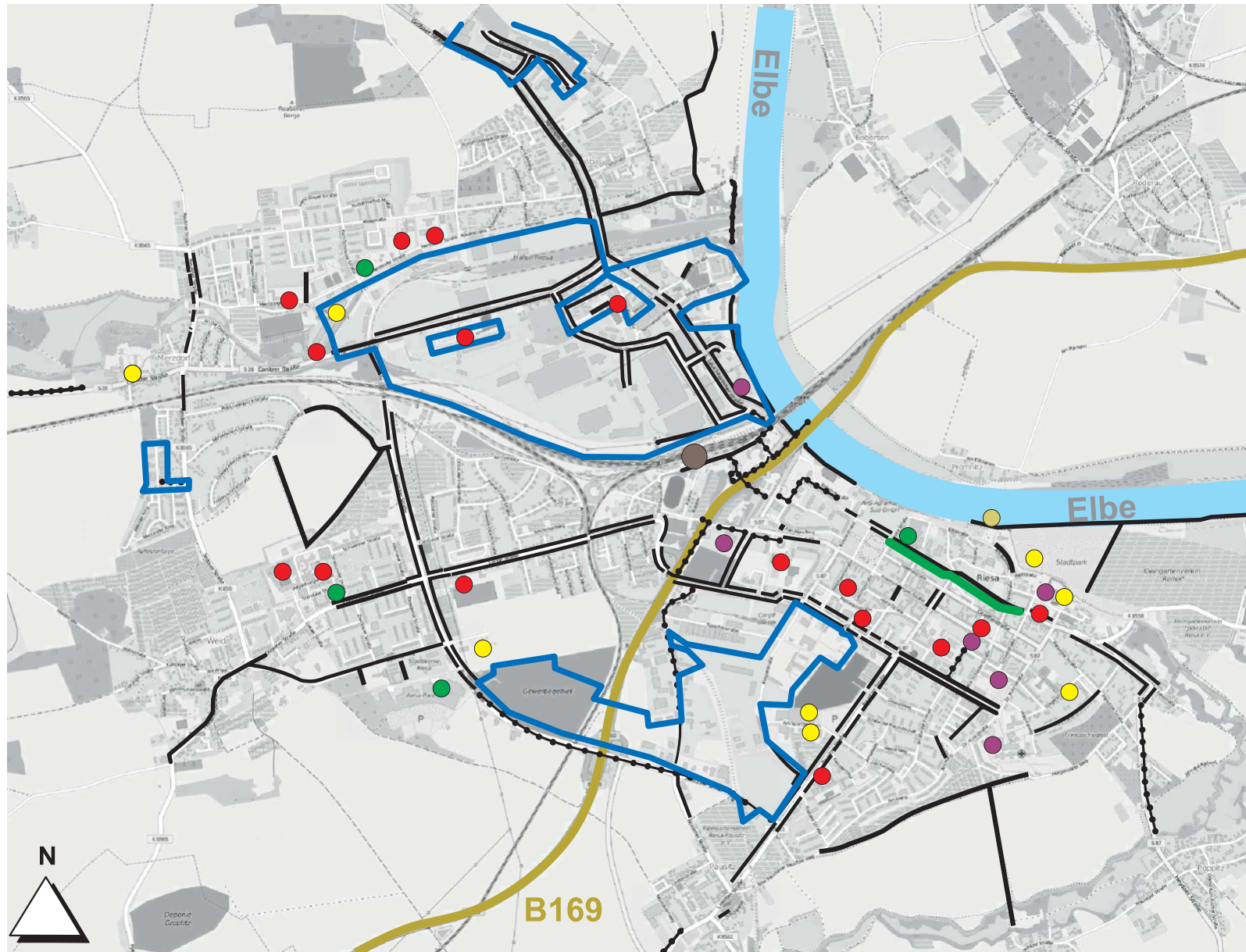
- Bahnhof mit Übergangsstelle
- Fähre
- Schulen
- Einkaufen
- Freizeit
- ▭ Gewerbe
- Öffentliche Einrichtungen

Kartengrundlage:
Internetseite: [Openstreetmap.org](https://www.openstreetmap.org)
Kartendaten © OpenStreetMap-Mitwirkende

Maßstab:
0 200 400 800 m

Abbildung 4.7





Ziele des Radverkehrs

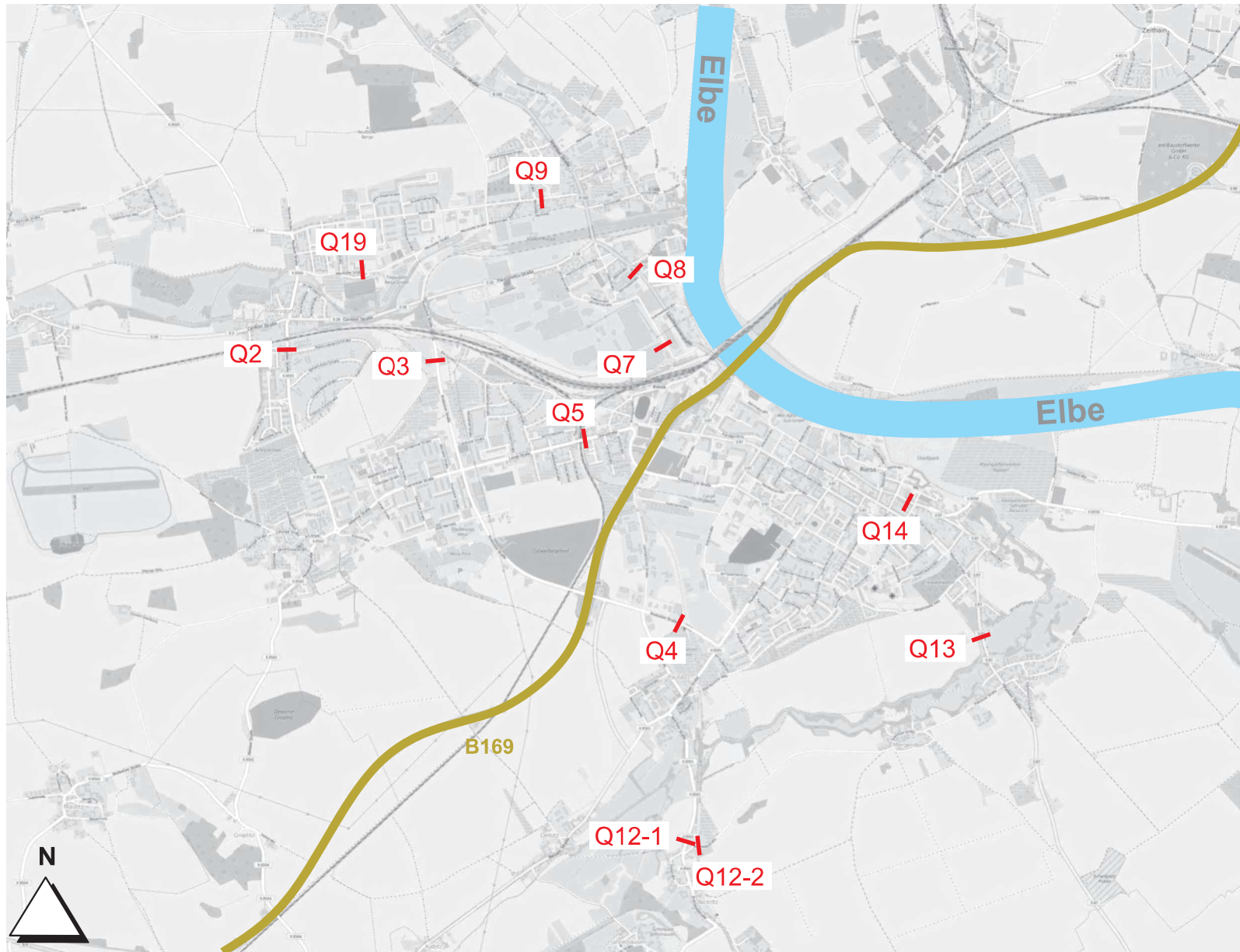
- Bahnhof mit Übergangsstelle
- Fähre
- Schulen
- Einkaufen
- Freizeit
- ▭ Gewerbe
- Öffentliche Einrichtungen
- Radverkehrsanlage

Kartengrundlage:
Internetseite: [Openstreetmap.org](https://www.openstreetmap.org)
Kartendaten © [OpenStreetMap-Mitwirkende](https://www.openstreetmap.org/)

Maßstab:
0 200 400 800 m

Abbildung 4.8





Zählquerschnitte 2015

Kartengrundlage:
Internetseite: OpenStreetMap.org
Kartendaten © OpenStreetMap-Mitwirkende

Maßstab:
0 200 400 800 m

Abbildung 4.9



Entwicklung der Verkehrsnachfrage - Rad

Vergleich der Radverkehrszählungen 2004, 2015 und 2017/2018 in [Rad/24h]

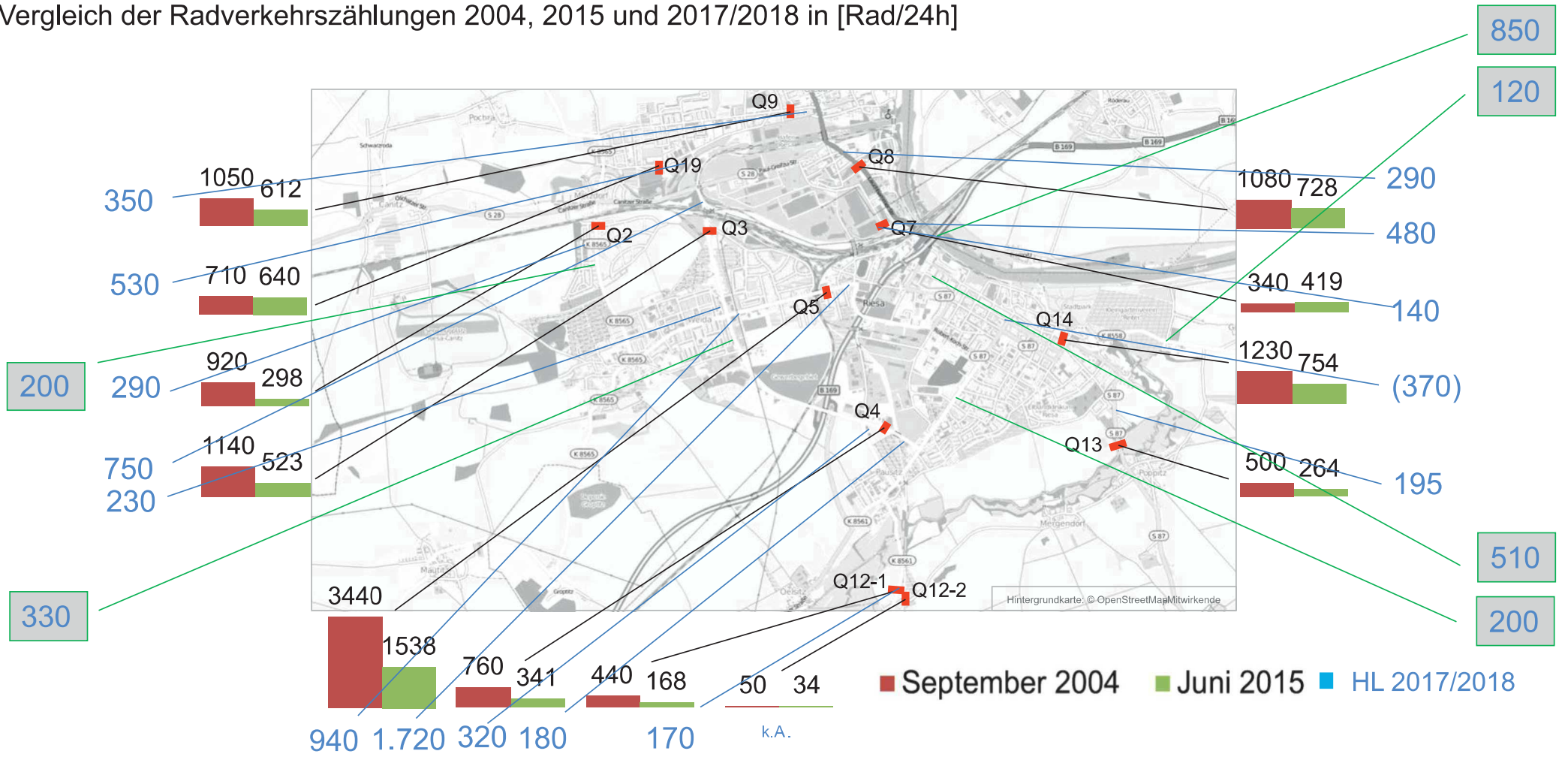
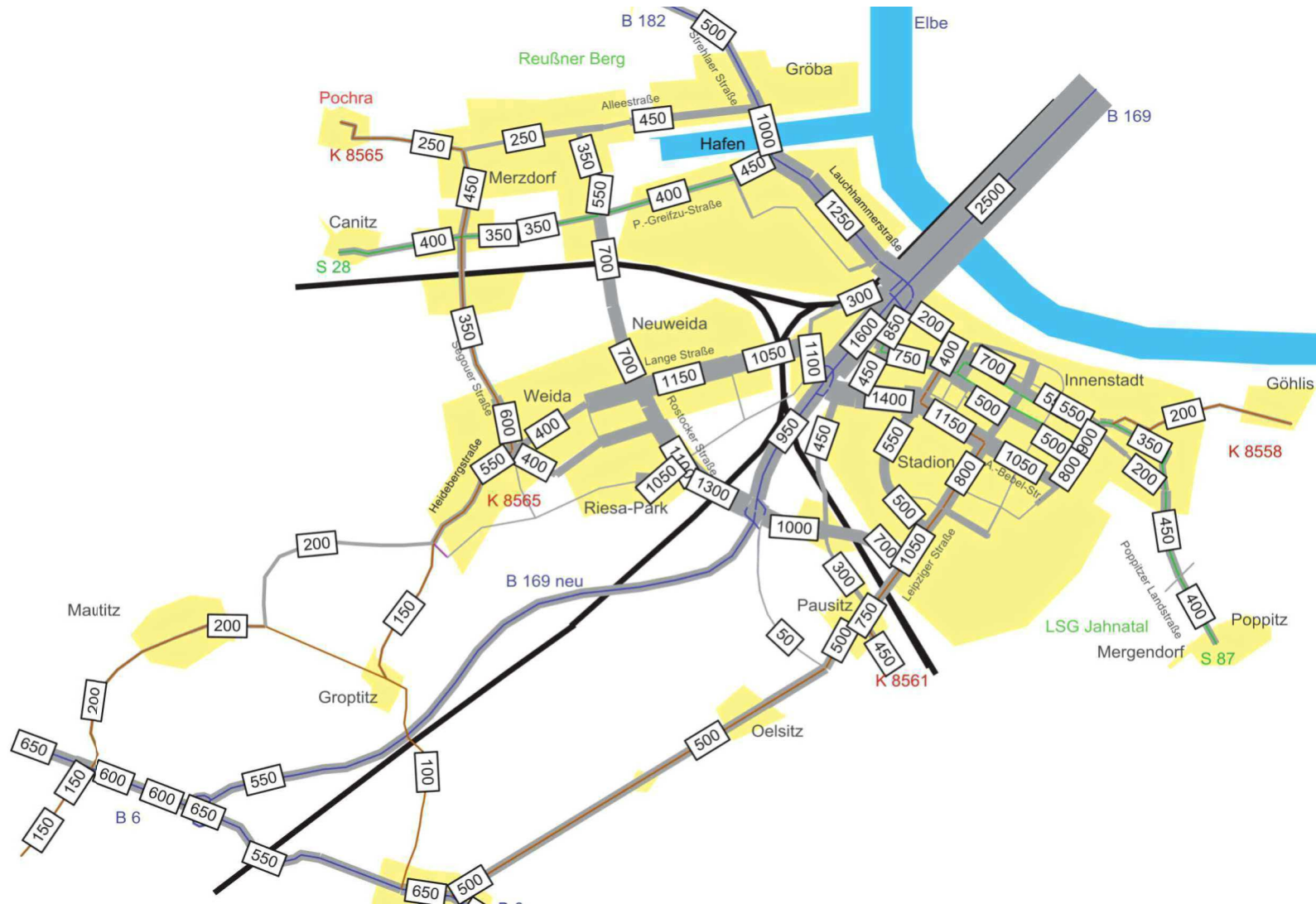


Abbildung 4.10



Stadt Riesa

Fortschreibung Radverkehrs-konzept 2015/2030



Kfz-Verkehrsstärken 2012

werktägliche Spitzenstunde [Kfz/h]



Abbildung 4.11

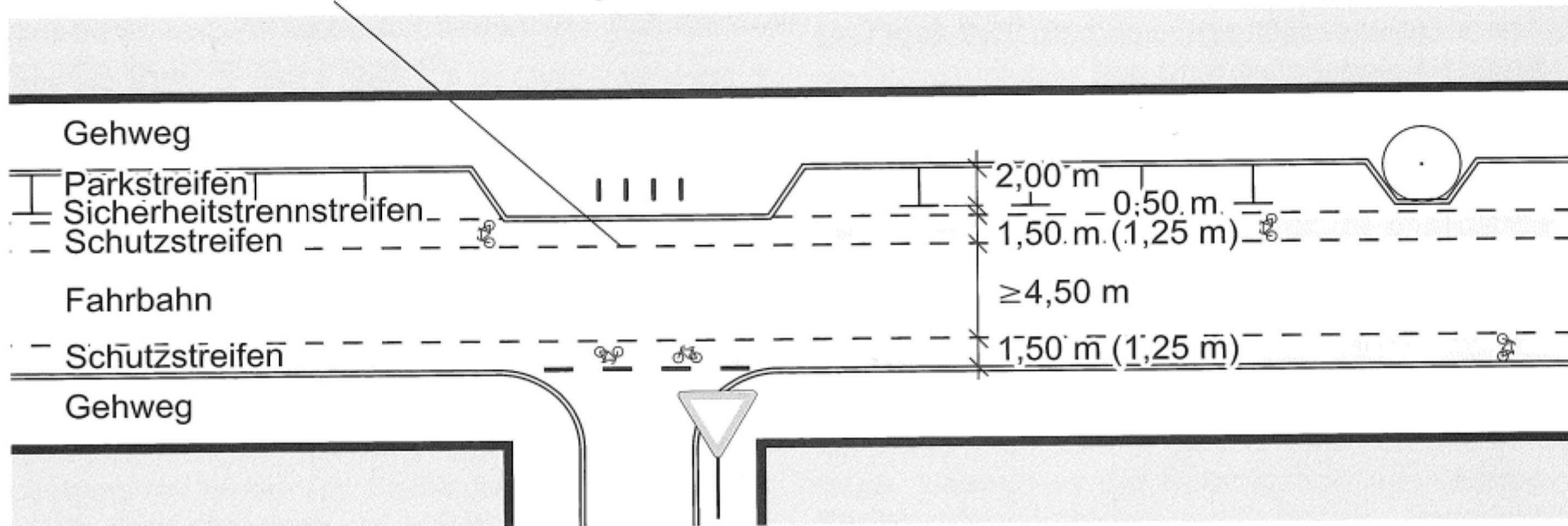


ANLAGEN

Anlage 3.1	Schutzstreifen
Anlage 3.2	Radfahrstreifen
Anlage 3.3	Radweg
Anlage 4.1	Ergebnisse der Radverkehrszählung 2015, 2017/2018
Anlage 4.2	Vergleich der Querschnittszählungen 2004 und 2015
Anlage 4.3	Bilddokumentation
Anlage 5.1	Maßnahmenkatalog

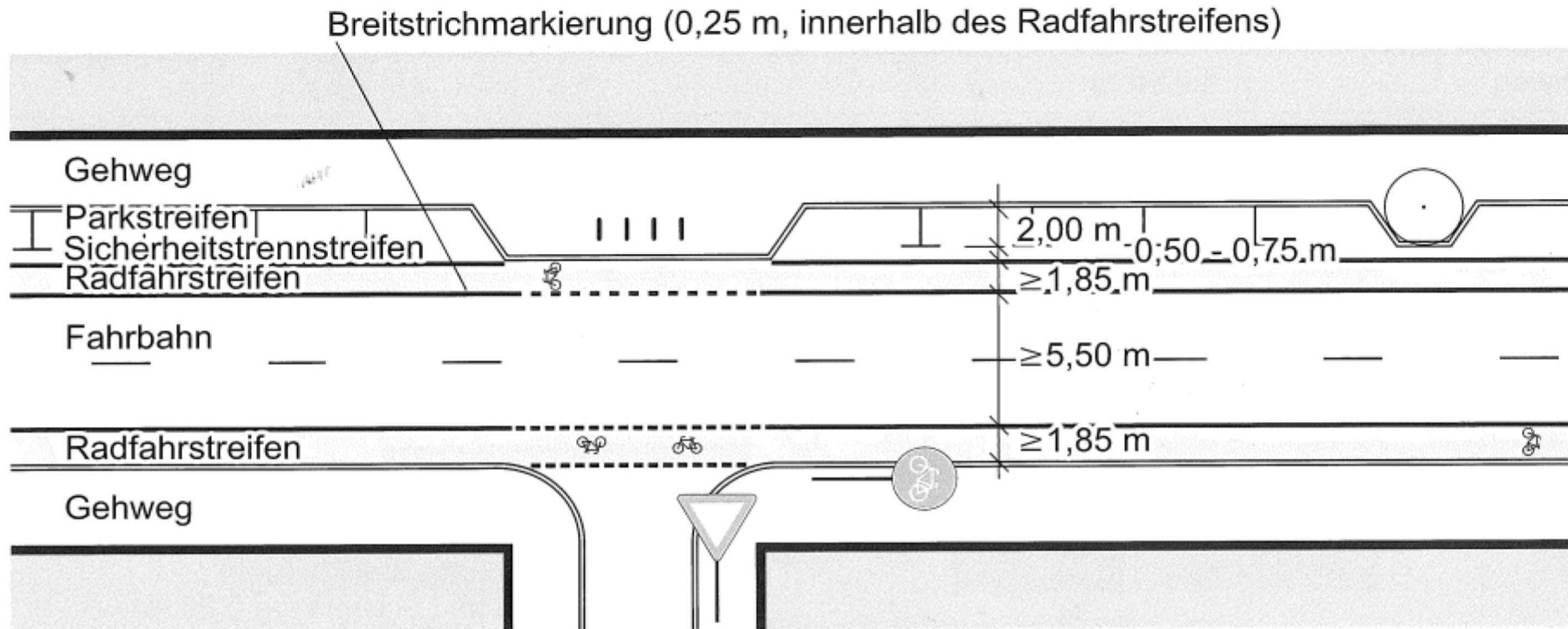
Empfohlene Breiten beim Schutzstreifen

Schmalstrichmarkierung (0,12 m breit, 1,00 m Länge, 1,00 m Lücke, Lage mittig zwischen den Verkehrsflächen)



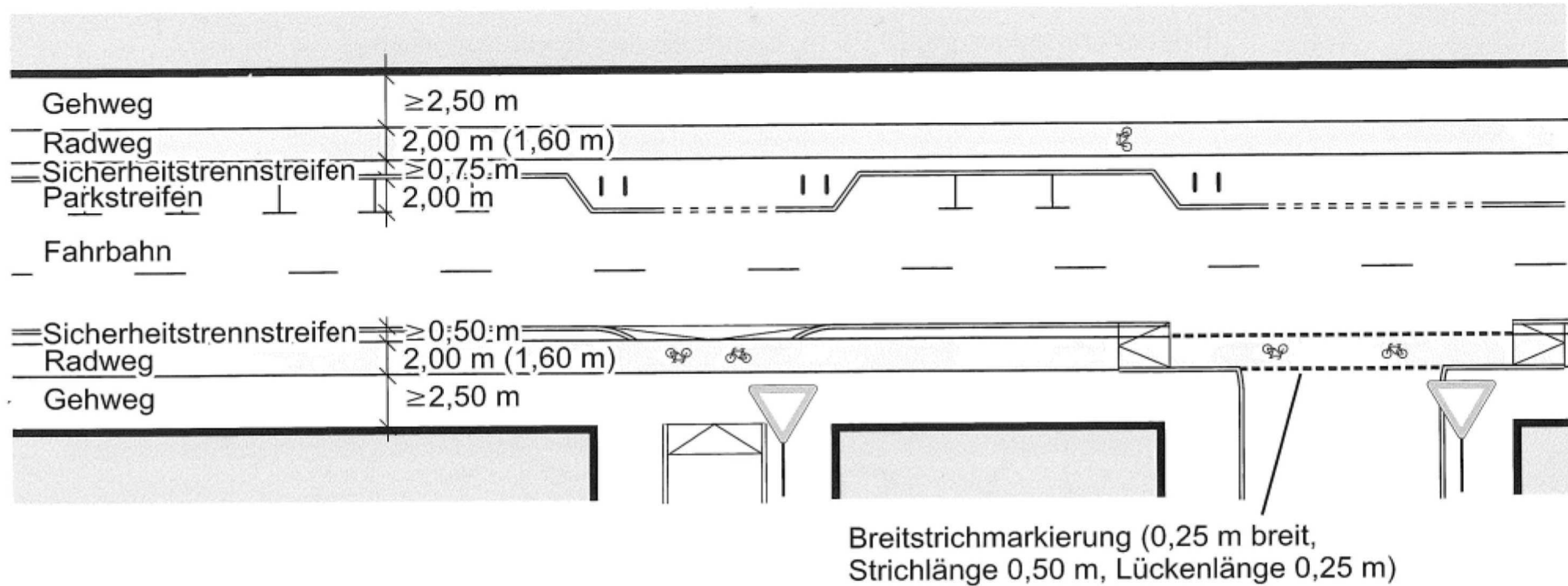
Quelle: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2010

Empfohlene Breiten beim Radfahrstreifen



Quelle: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2010

Empfohlene Breiten beim Radweg



Quelle: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2010

Ergebnisse Radverkehrszählungen 2015

Querschnitt		Radverkehrsstärken 11.06.2015		
Nr.	Bezeichnung	06:30 - 08:00	15:00 - 19:00	Spitzenwert [Rad/60min]
2	Weidaer Straße	40	84	32
3	Rostocker Straße Nord	66	152	54
4	Rostocker Straße Süd	45	97	33
5	Lange Straße	164	477	147
7*	H.-Schönberg-Straße	-	-	23
8**	Lauchhammerstraße (nähe Kastanienstraße)	-	-	40
9	Alleestraße	60	195	61
12-1	Nickritz Richtung Pausitz	20	50	20
12-2	Nickritz Richtung Mergendorf	1	13	5
13	Poppitz (gegenüber Clean-away)	23	87	31
14	Großenhainer Straße (am Friseur)	64	250	76
19	Mittelschule Merzdorf	62	138	56
Gesamt		545	1543	578

* Verkehrszählung am 11.06.2015, 09:15 - 10:15

** Verkehrszählung am 11.06.2015, 10:30 - 11:30

Ergebnisse Radverkehrszählungen 2015, 2017/2018

Hofmann-Leichter 2017/2018

Querschnitt		Radverkehrsstärken 11.06.2015		
		HL 09/2017, 10/2017, 06/2018		
Anl.		06:00 - 10:00	15:00 - 19:00	
Nr.	Bezeichnung	06:30 - 08:00	15:00 - 19:00	Spitzenwert [Rad/60min]
2	Weidaer Straße	40	84	32
6	Weidaer Straße/Canitzer Straße	13	37	
3	Rostocker Straße Nord	66	152	54
7	Rostocker Straße/Paul-Grieffzu-Straße	93	105	
11	Rostocker Straße/Lange Straße	36	25	
4	Rostocker Straße Süd	45	97	33
33	Rostocker Straße/Abf. Ost	53	26	
34	Rostocker Straße/Pausitzer Straße	21	31	
5	Lange Straße	164	477	147
11	Rostocker Straße/Lange Straße	95	137	
12	Grenzstraße/Friedrich-List-Straße	21	25	
7*	Heinrich-Schönberg-Straße	-	-	23
8**	Lauchhammerstraße (nähe Kastanienstraße)	-	-	40
8	Lauchhammerstraße/Paul-Greifzu-Straße	57	56	
14	Lauchhammerstraße/Heinrich-Schönberg-Straße (nähe Kastanienstraße)	44	74	
9	Alleestraße	60	195	61
5	Strehlaer Straße/Alleestraße	39	47	
12-1	Nickritz Richtung Pausitz	20	50	20
38	Auenwaldstraße	9	36	
12-2	Nickritz Richtung Mergendorf	1	13	5
13	Poppitz (gegenüber Clean-away)	23	87	31
31	Poppitzer Landstraße	42	28	
14	Großenhainer Straße (am Friseur)	64	250	76
30	Dr.-Külz-Straße/Goethestraße	37	50	
19	Mittelschule Merzdorf	62	138	56
44	Merzdorfer Straße/Kurt-Schlosser-Straße	37	79	



Vergleich der Querschnittszählungen 2004 und 2015

Querschnitt		Radverkehrsstärken [Rad/24h]		Entwicklung [%]
Nr.	Bezeichnung	2004	2015	
2	Weidaer Straße	920	298	-68%
3	Rostocker Straße Nord	1140	523	-54%
4	Rostocker Straße Süd	760	341	-55%
5	Lange Straße	3440	1538	-55%
7	H.-Schönberg-Straße	340	419	23%
8	Lauchhammerstraße (nähe Kastanienstraße)	1080	728	-33%
9	Alleestraße	1050	612	-42%
12-1	Nickritz Richtung Pausitz	440	168	-62%
12-2	Nickritz Richtung Mergendorf	50	34	-32%
13	Poppitz (gegenüber Clean-away)	500	264	-47%
14	Großenhainer Straße (am Friseur)	1230	754	-39%
19	Mittelschule Merzdorf	710	640	-10%
Gesamt		11660	6319	-39%

Bilddokumentation

Defizite im Bestand

M3 – Lange Straße./Grenzstraße



Abb. 1: Beschädigte Deckschicht auf dem Schutzstreifen

M4 - Lauchhammerstraße



Abb. 2: Ungeeignete Deckschicht, ungenügende Breite

M5 – Pausitzer Straße



Abb. 3: Ungeeignete Deckschicht, ungeeigneter Radweganfang



Abb. 4: Ungeeignete Deckschicht, ungeeignetes Radwegende

M6 – Rudolf-Breitscheid-Straße



Abb. 5: Ungeeignete Deckschicht

M7- Alexander-Puschkin-Platz



Abb. 6: Ungenügende Radwegbreite



Abb. 7: Nutzung des Radweges durch Fußgänger



Abb. 8: Nutzung des Radverkehrs durch Fußgänger

M8 – Pausitzer Straße/ Leipziger Straße



Abb. 9: Ungenügende Breite

M9 – Leipziger Straße



Abb. 10: Fehlende Querungshilfe

M10 – Knotenpunkt B 169/ B 182



Abb. 11: Lückenhafte Beschilderung



Abb. 12: Fehlende Querungshilfe

Netzergänzungen

M11 - Alleestraße



Abb. 13: Fehlende Radverkehrsanlage

M12 – Döbelner Straße



Abb. 14: Fehlende Radverkehrsanlage

M13 – Segouer Straße/ Weidaer Straße



Abb. 15: Fehlende Radverkehrsanlage

M14 – Canitzer Straße

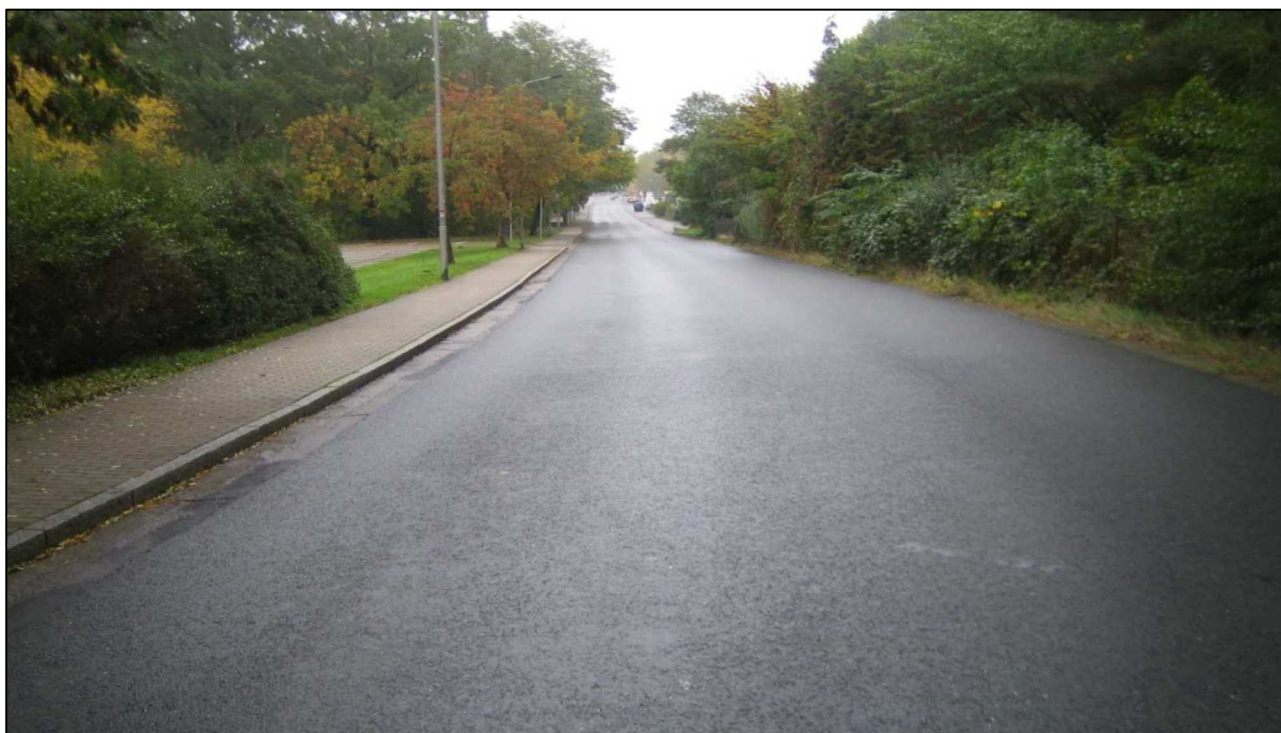


Abb. 16: Fehlen einer Radverkehrsanlage

M15 – Rostocker Straße



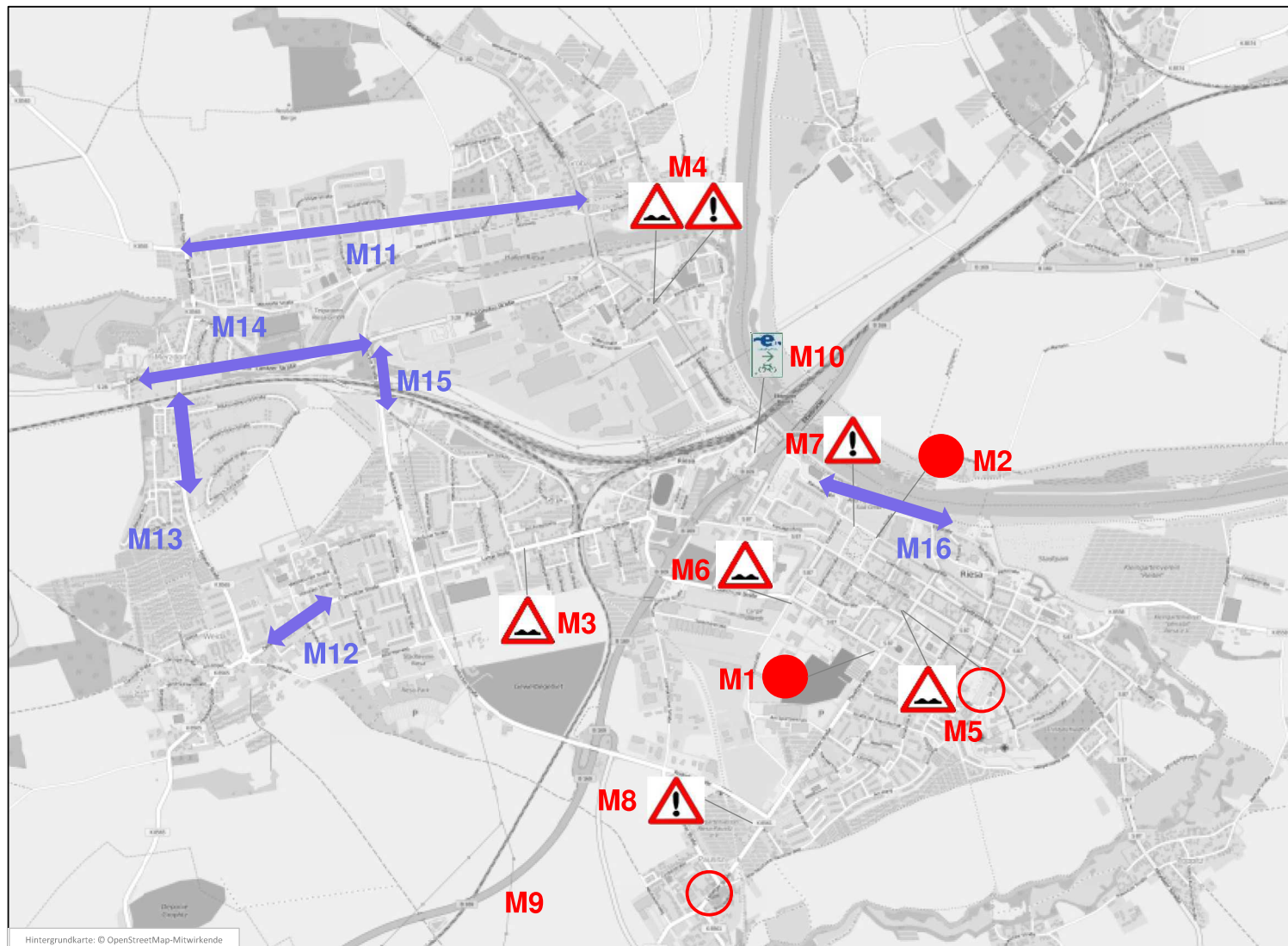
Abb. 17: Fehlende Radverkehrsanlage

M16 - Elberadweg










Abb. 18: Fehlende Radverkehrsanlage/ Ende des Elberadweges

Übersichtskarte Defizite



Legende

-  Unfallhäufungsstelle
-  ungeeignete/beschädigte Deckschicht
-  Engstelle/ungenügende Breite der Radverkehrsanlage
-  mangelhafte Radwegenden/-übergänge
-  lückenhafte Beschilderung
-  fehlende Radverkehrsanlage (beide Richtungen)
-  fehlende Radverkehrsanlage (eine Richtung)

Nr.	Lage	Defizit	Maßnahme
M1	KP Robert-Koch-Str./Pausitzer Str.	Unfallhäufungsstelle	Programm „10x10“
M2	KP Hauptstr./Breite Str.	Unfallhäufungsstelle	Lichtsignalanlage
M3	Lange Str./Grenzstr.	Schutzstreifen beschädigt	Erneuerung
M4	Lauchhammerstr.	Breite, Belag	Verbreiterung, Erneuerung
M5	Pausitzer Str.	Deckschicht	Erneuerung
M6	Rudolf-Breitscheid-Str.	Deckschicht	Erneuerung
M7	Alexander-Pushkin-Platz	Breite	Aufhebung der Benutzungspflicht
M8	Pausitzer Str./Leipziger Str.	Breite	Verbreiterung
M9	Leipziger Str.	Querungshilfe fehlt	Querungshilfe
M10	KP B 169/B 182	Beschilderung	Überarbeitung Beschilderung
M11	Alleestr.	keine Anlage	Schutzstreifen
M12	Döbelner Str.	keine Anlage	Schutzstreifen
M13	Weidaer Str.	keine Anlage	Schutzstreifen
M14	Canitzer Str.	keine Anlage	Schutzstreifen
M15	Rostocker Str.	Lücke	Schutzstreifen
M16	Elberadweg (Muskatorgelände)	Elberadweg unterbrochen	Lückenschluss

10 + 6

10 Defizite im Bestand + 6 Netzergänzungen

Maßnahme M1 – KP Robert-Koch-Str./Pausitzer Str.

Lage	von	bis	Länge
Knotenpunkt Robert-Koch-Str./Pausitzer Str.	-	-	-

Verkehrsstärke	Radverkehrsstärke	Vzul.
-	-	50 km/h
Schwerverkehrsanteil	Baulastträger	
-	Stadt Riesa	

Defizit
Unfallhäufungsstelle (4 Verkehrsunfälle im Zeitraum 01.01.2010 – 31.12.2012 mit verletzten Radfahrern, ein Radfahrer davon schwer verletzt)



Maßnahmen
Teil des Programms zur Beseitigung von Unfallhäufungsstellen in den Landkreisen des Freistaates Sachsen „10x10“:
kurzfristige Maßnahmenvorschläge:
- Anpassen des Signalprogramms, größerer zeitlicher Vorlauf für Fußgänger bei bedingt verträglicher Freigabe
langfristige Maßnahmenvorschläge:
- separate Linksabbiegerphase
- Hinweis auf querende Fußgänger und Radfahrer durch Gelbes Blinklicht
- Überarbeitung der Radverkehrsführung am Knotenpunkt

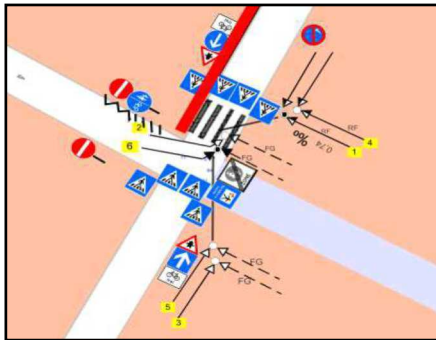
➔ *Maßnahmen in Umsetzungsphase*

Maßnahme M2 – KP Hauptstr./Breite Str.

Lage	von	bis	Länge
Knotenpunkt Hauptstraße/Breite Straße	-	-	-

Verkehrsstärke	Radverkehrsstärke	Vzul.
-	-	50 km/h
Schwerverkehrsanteil	Baulastträger	
-	Stadt Riesa	


Defizit
 Unfallhäufungsstelle (2 Verkehrsunfälle im Zeitraum 01.01.2012 – 31.12.2014 mit verletzten Radfahrern, ein Radfahrer davon schwer verletzt)



Maßnahmen

kurzfristige Maßnahmenvorschläge:

- Verkehrszeichen 101 (Gefahrstelle)



langfristige Maßnahmenvorschläge:

- LSA-Signalisierung Gesamtknoten

➔ *verkehrstechnische Untersuchung in Bearbeitung*

Maßnahme M3 – Lange Str./Grenzstr.

Lage Lange Straße, Grenzstraße	von KP Brückenstraße	bis KP Theodor-Sturm-Straße	Länge ca. 850 m
--	--------------------------------	---------------------------------------	---------------------------

Verkehrsstärke 1.100 Kfz/h	Radverkehrsstärke 1.500 Rad/24h	Vzul. 50 km/h
Schwerverkehrsanteil 2%	Baulastträger Stadt Riesa	

Defizit
Beschädigung der Deckschicht (schlechte Griffigkeit und hoher Rollwiderstand)



Maßnahme
- Grundhafter Ausbau einschließlich der Ausbildung beidseitiger Schutzstreifen

	niedrig	mittel	hoch
Priorität	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	gering	mittel	hoch
Kosten*	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	(< 10.000 €)	(10.000 - 50.000 €)	(> 50.000 €)
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Zeithorizont	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(unter 2 Jahre)	(zwischen 2 und 5 Jahren)	(über 5 Jahre)

*Kosten unabhängig von Grunderwerb



Maßnahme M4 – Lauchhammerstr.

Lage	von	bis	Länge
Lauchhammerstraße (B 182)	KP Weststraße	KP Am Kutzschenstein	ca. 200 m

Verkehrsstärke	Radverkehrsstärke	Vzul.
1.250 Kfz/h	720 Rad/24h	50 km/h
Schwerverkehrsanteil	Baulastträger	
8%	Landesamt für Straßenbau und Verkehr, Niederlassung Meißen	

Defizit

- ungebundene Deckschicht (hoher Rollwiderstand) zwischen KP Weststraße und KP Am Kutzschenstein
- ungenügende Breite (2,30 m) des Geh-/Radweges zwischen KP Rittergutsstraße und KP Am Kutzschenstein



Maßnahmen

- Erneuerung des Belags des Geh-/Radweges durch gebundene Deckschicht
- Verbreiterung des Geh-/Radweges zwischen KP Rittergutsstraße und KP Am Kutzschenstein auf Mindestbreite von 2,50 m + 0,50 m Sicherheitstrennstreifen

	niedrig	mittel	hoch
Priorität	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	gering	mittel	hoch
Kosten*	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(< 10.000 €)	(10.000 - 50.000 €)	(> 50.000 €)
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Zeithorizont	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(unter 2 Jahre)	(zwischen 2 und 5 Jahren)	(über 5 Jahre)

*Kosten unabhängig von Grunderwerb



Maßnahme M5 – Pausitzer Str.

Lage Pausitzer Straße	von KP Friedrich-Engels-Straße	bis KP Robert-Koch-Straße	Länge ca. 300 m
---------------------------------	--	-------------------------------------	---------------------------

Verkehrsstärke 500 Kfz/h	Radverkehrsstärke k. A.	Vzul. 50 km/h
Schwerverkehrsanteil 3%	Baulastträger Stadt Riesa	

Defizit
Radverkehr wird auf Fahrbahn mit Natursteinpflaster geführt, mangelhafte Radwegenden



Maßnahme

- grundhafter Ausbau mit Markierung beidseitiger Schutzstreifens
- bauliche Anpassung der Radwegenden

	niedrig	mittel	hoch
Priorität	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	gering	mittel	hoch
Kosten*	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	(< 10.000 €)	(10.000 - 50.000 €)	(> 50.000 €)
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Zeithorizont	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	(unter 2 Jahre)	(zwischen 2 und 5 Jahren)	(über 5 Jahre)

*Kosten unabhängig von Grunderwerb



Maßnahme M6 - Rudolf-Breitscheid-Str.

Lage Rudolf-Breitscheid-Straße (S 87)	von KP Kasernenstraße	bis KP Hans-Waloschek-Weg	Länge ca. 100 m
---	---------------------------------	-------------------------------------	---------------------------

Verkehrsstärke 750 Kfz/h	Radverkehrsstärke k. A.	Vzul. 50 km/h
Schwerverkehrsanteil 10%	Baulastträger Stadt Riesa	

Defizit
ungebundene Deckschicht des Geh-/Radweges im Zweirichtungsbetrieb (hoher Rollwiderstand)



Maßnahme
- Erneuerung des Belags durch gebundene Deckschicht

	niedrig	mittel	hoch
Priorität	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	gering	mittel	hoch
Kosten*	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(< 10.000 €)	(10.000 - 50.000 €)	(> 50.000 €)
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Zeithorizont	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(unter 2 Jahre)	(zwischen 2 und 5 Jahren)	(über 5 Jahre)

*Kosten unabhängig von Grunderwerb

Maßnahme M7 – Alexander-Puschkin-Platz

Lage Alexander-Puschkin-Platz	von KP Breite Straße	bis KP Bahnhofstraße	Länge ca. 120 m
---	--------------------------------	--------------------------------	---------------------------

Verkehrsstärke 400 Kfz/h*	Radverkehrsstärke 130 Rad/24h*	Vzul. 50 km/h
Schwerverkehrsanteil k. A.	Baulastträger Stadt Riesa	

* aus Verkehrszählung 11.01.2016, Uhlig & Wehling GbR

Defizit
ungenügende Breite des Radweges (ca. 1,15 m) in Verbindung mit der Gehwegbreite und des hohen Fußgängerverkehrsaufkommen



Maßnahmen

- Aufhebung der Benutzungspflicht in beiden Richtungen, Mischverkehr in beiden Richtungen auf der Fahrbahn und Gehweg mit Zusatzzeichen 1022-10
- vorhanden Fahrbahnbreite ausreichend → Parkstände können bestehen bleiben
- zul. Geschwindigkeit: 30 km/h, Zusatzzeichen 1000-33 an KP Bahnhofstraße

Priorität	niedrig <input type="checkbox"/>	mittel <input checked="" type="checkbox"/>	hoch <input type="checkbox"/>
Kosten*	gering <input checked="" type="checkbox"/> (< 10.000 €)	mittel <input type="checkbox"/> (10.000 - 50.000 €)	hoch <input type="checkbox"/> (> 50.000 €)
Zeithorizont	kurzfristig <input type="checkbox"/> (unter 2 Jahre)	mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> (zwischen 2 und 5 Jahren)	langfristig <input type="checkbox"/> (über 5 Jahre)

*Kosten unabhängig von Grunderwerb

➔ Umsetzung in Verbindung mit Maßnahme M2



Maßnahme M8 – Pausitzer Str./Leipziger Str.

Lage	von	bis	Länge
Pausitzer Straße, Leipziger Straße (K 8561)	KP Rostocker Straße	KP Neubauernweg	ca. 450 m

Verkehrsstärke	Radverkehrsstärke	Vzul.
500 Kfz/h	390 Rad/24h	50 km/h
Schwerverkehrsanteil	Baulastträger	
7%	Stadt Riesa	

Defizit
 ungenügende Breite des Geh-/Radweges (1,85 m) zwischen Rostocker Str. und Am Kuffenhaus
 fehlende Radverkehrsanlage zwischen Neubauernweg und Am Kuffenhaus (stadteinwärts)



Maßnahme

- Verbreiterung des Geh-/Radweges auf städtischem Grundstück zw. KP Rostocker Str. und Am Kuffenhaus
- langfristige Untersuchung von grundhaftem Ausbau mit Radverkehrsanlagen im Abschnitt von KP Neubauernweg bis KP Am Kuffenhaus

	niedrig	mittel	hoch
Priorität	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	gering	mittel	hoch
Kosten*	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(< 10.000 €)	(10.000 - 50.000 €)	(> 50.000 €)
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Zeithorizont	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	(unter 2 Jahre)	(zwischen 2 und 5 Jahren)	(über 5 Jahre)

*Kosten unabhängig von Grunderwerb



Maßnahme M9 – Leipziger Str.

Lage	von	bis	Länge
Leipziger Str., KP Neubauernweg (K 8549)	-	-	-

Verkehrsstärke	Radverkehrsstärke	Vzul.
500 Kfz/h	k. A.	50 km/h
Schwerverkehrsanteil	Baulastträger	
7%	Stadt Riesa	

Defizit
Fehlen einer Querungsanlage für Radfahrer an Beginn/Ende des Geh-/Radweges (unsicheres Queren)



- Maßnahmen**
- Verlängerung des gemeinsamen Geh- und Radweges bis KP Nickritzer Str.
 - Verbreiterung des Gehweges stadtauswärts auf Mindestbreite (2,50 m)
 - Einrichten einer Querungshilfe (z.B. Mittelinsel) im westlichen Knotenpunktarm

	niedrig	mittel	hoch
Priorität	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	gering	mittel	hoch
Kosten*	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	(< 10.000 €)	(10.000 - 50.000 €)	(> 50.000 €)
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Zeithorizont	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(unter 2 Jahre)	(zwischen 2 und 5 Jahren)	(über 5 Jahre)

*Kosten unabhängig von Grunderwerb



Maßnahme M10 – Knotenpunkt B 169/B 182

Lage Knotenpunkt B 169/B 182	von Knotenpunkt B 169/B 182	bis Elberadweg	Länge -
--	---------------------------------------	--------------------------	-------------------

Verkehrsstärke 1.250 Kfz/h	Radverkehrsstärke 720 Rad/24h	Vzul. 50 km/h
--------------------------------------	---	-------------------------

Schwerverkehrsanteil 8%	Baulastträger Stadt Riesa
-----------------------------------	-------------------------------------

Defizit
wegweisende Orientierungstafeln lückenhaft

— Führung des Radverkehrs — neue Führung des Radverkehrs



Maßnahme

kurzfristige Maßnahmenvorschläge:
- Aufstellen von Orientierungstafeln → *bereits in Bearbeitung*

langfristige Maßnahmenvorschläge:
- Führung des Radverkehrs über eine neue Radverkehrsanlage (LASuV)

Priorität	niedrig <input type="checkbox"/>	mittel <input type="checkbox"/>	hoch <input checked="" type="checkbox"/>
Kosten*	gering <input type="checkbox"/> (< 10.000 €)	mittel <input type="checkbox"/> (10.000 - 50.000 €)	hoch <input checked="" type="checkbox"/> (> 50.000 €)
Zeithorizont	kurzfristig <input type="checkbox"/> (unter 2 Jahre)	mittelfristig <input type="checkbox"/> (zwischen 2 und 5 Jahren)	langfristig <input checked="" type="checkbox"/> (über 5 Jahre)

*Kosten unabhängig von Grunderwerb



Maßnahme M11 – Alleestr.

Lage Alleestraße	von KP Strehlaer Straße (B 182)	bis KP Reußner Straße (K 8565)	Länge ca. 2.100 m
----------------------------	---	--	-----------------------------

Verkehrsstärke 400 Kfz/h	Radverkehrsstärke 610 Rad/24h	Vzul. 50 km/h
Schwerverkehrsanteil 4%	Baulastträger Stadt Riesa	

Defizit Fehlen einer Radverkehrsanlage
--



Maßnahmen
<ul style="list-style-type: none"> - ein- oder beidseitige Markierung von Schutzstreifen (je nach vorhandener Querschnittsbreite) $b_{min} \geq 7,0$ m weitestgehend vorhanden - Neuregelung der Parksituation
Alternativ:
<ul style="list-style-type: none"> - einseitiges Parken in Verbindung mit Grunderwerb (Fahrbahnbreite mind. 9,25 m)

	niedrig	mittel	hoch
Priorität	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	gering	mittel	hoch
Kosten*	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(< 10.000 €)	(10.000 - 50.000 €)	(> 50.000 €)
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Zeithorizont	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(unter 2 Jahre)	(zwischen 2 und 5 Jahren)	(über 5 Jahre)

*Kosten unabhängig von Grunderwerb



Maßnahme M12 – Döbelner Str.

Lage Döbelner Straße	von KP Stendaler Straße	bis KP Villerupter Straße	Länge ca. 200 m
--------------------------------	-----------------------------------	-------------------------------------	---------------------------

Verkehrsstärke 400 Kfz/h	Radverkehrsstärke k. A.	Vzul. 50 km/h
Schwerverkehrsanteil 3%	Baulastträger Stadt Riesa	

Defizit Fehlen einer Radverkehrsanlage
--



Maßnahme
<ul style="list-style-type: none"> - Lückenschluss zwischen den bestehenden Radverkehrsanlagen durch beidseitige Markierung von Schutzstreifen - Wegfall der Parkmöglichkeiten
Alternativ:
<ul style="list-style-type: none"> - Verlängerung des Schutzstreifens bis Segouer Str. und Aufhebung der Benutzungspflicht zw. Villerupter Str. und Segouer Str.

	niedrig	mittel	hoch
Priorität	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	gering	mittel	hoch
Kosten*	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(< 10.000 €)	(10.000 - 50.000 €)	(> 50.000 €)
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Zeithorizont	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(unter 2 Jahre)	(zwischen 2 und 5 Jahren)	(über 5 Jahre)

*Kosten unabhängig von Grunderwerb



Maßnahme M13 – Weidaer Str.

Lage Weidaer Straße (K 8565)	von KP Geschw.-Scholl-Str.	bis KP Canitzer Straße (S 28)	Länge ca. 550 m
--	--------------------------------------	---	---------------------------

Verkehrsstärke 500 Kfz/h	Radverkehrsstärke 300 Rad/24h	Vzul. 50 km/h
Schwerverkehrsanteil 4%	Baulastträger Stadt Riesa	

Defizit Fehlen einer Radverkehrsanlage
--



Maßnahmen
<ul style="list-style-type: none"> - einseitige Markierung von Schutzstreifen in Richtung Döbelner Str. (positive Längsneigung) - Markierung von Schutzstreifen in Richtung Canitzer Str., sofern hinreichende Querschnittsbreite vorhanden

Priorität	niedrig <input type="checkbox"/>	mittel <input checked="" type="checkbox"/>	hoch <input type="checkbox"/>
Kosten*	gering <input type="checkbox"/> (< 10.000 €)	mittel <input type="checkbox"/> (10.000 - 50.000 €)	hoch <input checked="" type="checkbox"/> (> 50.000 €)
Zeithorizont	kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> (unter 2 Jahre)	mittelfristig <input type="checkbox"/> (zwischen 2 und 5 Jahren)	langfristig <input type="checkbox"/> (über 5 Jahre)
*Kosten unabhängig von Grunderwerb			

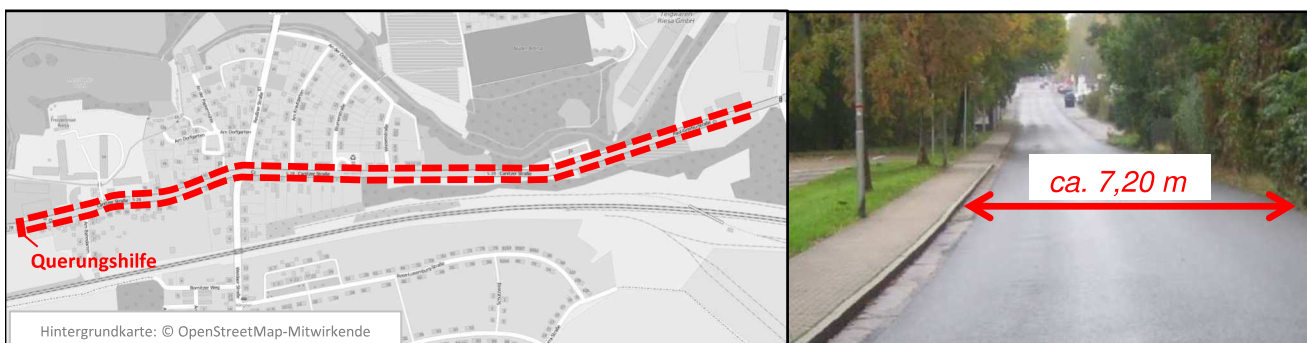


Maßnahme M14 – Canitzer Str.

Lage	von	bis	Länge
Canitzer Straße (S 28)	Paul-Greifzu-Straße (S 28)	KP Am Bahndamm	ca. 1.200 m

Verkehrsstärke	Radverkehrsstärke	Vzul.
400 Kfz/h	430 Rad/24h	50 km/h
Schwerverkehrsanteil	Baulastträger	
4%	Stadt Riesa	

Defizit
Fehlen einer Radverkehrsanlage, fehlende Querungshilfe



Maßnahme
<ul style="list-style-type: none"> - ein- oder beidseitige Markierung von Schutzstreifen (je nach vorhandener Querschnittsbreite) - Querungshilfe (Mittelinsel) auf gemeinsamen Geh- und Radweg in Richtung Canitz

Priorität	niedrig <input checked="" type="checkbox"/>	mittel <input type="checkbox"/>	hoch <input type="checkbox"/>
Kosten*	gering <input type="checkbox"/> (< 10.000 €)	mittel <input checked="" type="checkbox"/> (10.000 - 50.000 €)	hoch <input type="checkbox"/> (> 50.000 €)
Zeithorizont	kurzfristig <input type="checkbox"/> (unter 2 Jahre)	mittelfristig <input type="checkbox"/> (zwischen 2 und 5 Jahren)	langfristig <input checked="" type="checkbox"/> (über 5 Jahre)

*Kosten unabhängig von Grunderwerb



Maßnahme M15 – Rostocker Str.

Lage Rostocker Straße	von KP Am Gucklitz	bis KP Paul-Greifzu-Str. (S 28)	Länge ca. 300 m
---------------------------------	------------------------------	---	---------------------------

Verkehrsstärke 700 Kfz/h	Radverkehrsstärke 520 Rad/24h	Vzul. 50 km/h
Schwerverkehrsanteil 2%	Baulastträger Stadt Riesa	

Defizit Fehlen einer Radverkehrsanlage
--



Maßnahmen - beidseitige Markierung von Schutzstreifen

Priorität	niedrig <input type="checkbox"/>	mittel <input type="checkbox"/>	hoch <input checked="" type="checkbox"/>
Kosten*	gering <input checked="" type="checkbox"/> (< 10.000 €)	mittel <input type="checkbox"/> (10.000 - 50.000 €)	hoch <input type="checkbox"/> (> 50.000 €)
Zeithorizont	kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> (unter 2 Jahre)	mittelfristig <input type="checkbox"/> (zwischen 2 und 5 Jahren)	langfristig <input type="checkbox"/> (über 5 Jahre)

*Kosten unabhängig von Grunderwerb

➔ *bereits umgesetzt*



Maßnahme M16 – Elberadweg

Lage Gelände der Muskatorwerke	von Höhe Elbberg	bis Bahnhofstraße	Länge ca. 600 m
--	----------------------------	-----------------------------	---------------------------

Verkehrsstärke -	Radverkehrsstärke hoch	Vzul. -
Schwerverkehrsanteil -	Baulastträger Stadt Riesa	

Defizit
Elberadweg wird unterbrochen, Umleitung der Fahrradfahrer über nächstgelegene Straßen

- Momentane Führung des Elberadweges über nächstgelegene Straßen
- Unterbrechung des Elberadweges durch das Gelände der Muskator-Werke



Maßnahme

- Grunderwerb
- Lückenschluss durch Anlegen eines gemeinsamen Geh-/Radweges im Zweirichtungsverkehr

	niedrig	mittel	hoch
Priorität	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	gering	mittel	hoch
Kosten*	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	(< 10.000 €)	(10.000 - 50.000 €)	(> 50.000 €)
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Zeithorizont	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	(unter 2 Jahre)	(zwischen 2 und 5 Jahren)	(über 5 Jahre)

*Kosten unabhängig von Grunderwerb



Priorisierung der Maßnahmen

Priorität	Nr.	Zeithorizont	Lage	Maßnahme
hoch	M3	mittelfristig	Lange Str./Grenzstr.	Deckschichterneuerung
	M6	kurzfristig	Rudolf-Breitscheid-Str.	Deckschichterneuerung
	M10	kurzfristig	KP B 169/B 182	Schutzstreifen
	M11	mittelfristig	Alleestr.	Schutzstreifen
	M15	kurzfristig	Rostocker Str.	Schutzstreifen
	M16	langfristig	Elberadweg (Muskatorgelände)	Lückenschluss
mittel	M4	mittelfristig	Lauchhammerstr.	Verbreiterung, Deckschichterneuerung
	M5	langfristig	Pausitzer Str.	Deckschichterneuerung
	M7	mittelfristig	Alexander-Pushkin-Platz	Aufhebung der Benutzungspflicht
	M8	kurzfristig	Pausitzer Str./Leipziger Str.	Aufhebung der Benutzungspflicht
	M9	langfristig	Leipziger Str.	Querungshilfe
	M12	kurzfristig	Döbelner Str.	Schutzstreifen
	M13	kurzfristig	Weidaer Str.	Schutzstreifen
niedrig	M14	langfristig	Canitzer Str.	Schutzstreifen