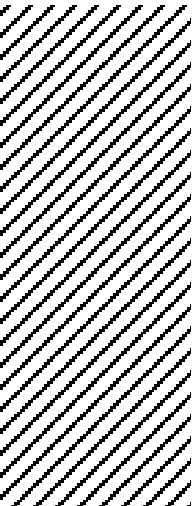


Fortschreibung Radverkehrskonzeption Landkreis Zwickau



**Landratsamt Landkreis Zwickau –
Amt für Kreisentwicklung,
Bauaufsicht und Denkmalschutz**

DURCH DAS SÄCHSISCHE STAATSMINISTERIUM DES INNERN
NACH DER RICHTLINIE FR-REGIO GEFÖRDERT

StadtLabor
Stadt- / Regional- / Verkehrsplanung

Dezember 2016



Impressum:

Auftraggeber: Landratsamt Landkreis Zwickau
Amt für Kreisentwicklung, Bauaufsicht und Denkmalschutz
Sachgebiet Kreisentwicklung, Wirtschaftsförderung, Tourismus
Gerhart-Hauptmann-Weg 2
08371 Glauchau

Planung, Gestaltung,
Text und Pläne:
Bearbeiter: StadtLabor, Tim Tröger und Fritjof Mothes GbR
Tim Tröger, Kersten Oegel, Leila Schulze
Hinrichsenstr. 3
04105 Leipzig
Tel.: 0341 / 21 11 800
Fax: 0341 / 21 11 881
www.stadtlabor.de
kontakt@stadtlabor.de

Weiteres: *Die Konzeption wurde durch das Sächsische Staatsministerium
des Innern nach der Richtlinie FR-Regio gefördert.*

*Wenn nicht anders verzeichnet, Fotos und Abbildungen in Eigentum
von StadtLabor Tröger+Mothes GbR,*

Inhalt

Inhalt	1
1. Ziele und Ablauf des Projekts	2
2. Bestandsanalyse	5
2.1 Untersuchungsgebiet	5
2.2 Übergeordnete Planungen	10
2.3 Radverkehr im Bestand.....	15
3. Radverkehrskonzeption	21
3.1 Fortschreibung des Radroutennetzes	22
3.2 Radverkehrsinfrastruktur optimieren.....	28
3.3 Service ausbauen	32
3.4 Öffentlichkeitsarbeit leisten	34
3.5 Rahmenbedingungen schaffen.....	36
4. Maßnahmenplan	39
5. Leuchtturmprojekte.....	43
6. Kernpunkte zur Umsetzung.....	52
Abbildungsverzeichnis	53
Quellenverzeichnis	53

Anlagenverzeichnis:

Schemapläne:

- Plan 0.1: Untersuchungsgebiet – A3
- Plan 0.2: Zielverbindungen SachsenNetz Rad 2014 – A3
- Plan 0.3: Zielnetz SachsenNetz Rad 2014 – A3
- Plan 0.4: Bestandsnetz Landkreis Zwickau – A3
- Plan 0.5: Wegbegleitende Infrastruktur – A3

Detailpläne:

- Plan 1: Zielplan Gesamtnetz – A0 (1:55.000)
- Plan 2: Bestandsplan – A0 (1:55.000)
- Plan 3: Maßnahmenplan – A0 (1:55.000)
- Plan 4: Konfliktplan – A0 (1:55.000)

Sonstige Anlagen:

- Anlage 0: Abwägungsprotokoll
- Anlage 1: Aktualisierung Bedarfsmeldungen für Radverkehrsanlagen an klassifizierten Straßen
- Anlage 2: Multikriterienanalyse der Bedarfsmeldungen für Radverkehrsanlagen an Kreisstraßen
- Anlage 3: Maßnahmenliste

1. Ziele und Ablauf des Projekts

Radfahren liegt im Trend. Ob auf dem täglichen Weg zur Arbeit, zur Schule, in der Freizeit oder im Urlaub - Radfahren erfreut sich wachsender Beliebtheit. Auch im Landkreis Zwickau und im gesamten Erzgebirgsvorland unterstreichen die steigenden Zahlen von Radfahrern im Alltag und in der Freizeit, dass die vorhandenen Angebote gern angenommen werden, sich zu einer sinnvollen Ergänzung des öffentlichen Verkehrs entwickeln und die Nachfrage weiter steigt. Nicht zuletzt ist dies den innovativen Entwicklungen auf dem Radverkehrssektor der vergangenen Jahre, wie z. B. E-Bikes und Pedelecs, zu verdanken. Zudem wird auch in Sachsen neben einem leistungsfähigen Straßennetz auch vermehrt Augenmerk auf die Attraktivierung des Radverkehrs durch gut ausgebaute Wegeinfrastruktur und radspezifische Angebote gelegt.

Radverkehr gewinnt zunehmend an Attraktivität

Zielstellung

Im März 2011 wurde die „Radroutenkonzeption des Landkreis Zwickau“ vom Kreistag des Landkreises Zwickau beschlossen. Die Konzeption enthält neben den SachsenNetz-Rad-Routen auch Landkreisrouten sowie Wege für den Alltagsverkehr. Darüber hinaus gibt es eine umfangreiche Übersicht zu baulichen und straßenverkehrsbehördlichen Maßnahmen einschließlich Priorisierung.

Auf Grund von neuen Regelwerken für den Radverkehr (ERA 2010), der fortgeschriebenen „Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2014“ aber auch veränderter kommunaler Randbedingungen und Anforderungen an den Radverkehr wurde eine Fortschreibung der Radverkehrskonzeption für den Landkreis Zwickau erforderlich.

Geänderte Planungen und Bedarfe machen Überarbeitung der Konzeption im Landkreis Zwickau erforderlich

Besonderes Augenmerk sollte bei der Entwicklung des Radroutennetzes auf die Einbettung in das SachsenNetz Rad und einer lückenlose Anbindung an die Radroutennetze der Nachbarlandkreise gerichtet werden. Neben der Betrachtung der bedeutsamen touristischen Radrouten wurden auch Routen des Alltagsradverkehrs im Landkreis beleuchtet und ergänzt. Einer Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichen Verkehrsmitteln sollte zudem durch die Planung von geeigneten Maßnahmen Rechnung getragen werden. Durch die Erarbeitung von punktuellen aber auch flächendeckenden Leuchtturmprojekten, die das Ziel der Radverkehrsförderung verfolgen, soll sich der Landkreis Zwickau zukünftig zu einer fahrradfreundlichen Region entwickeln.

Gezielte Attraktivierung zur Steigerung des Radverkehrsanteils

Durch die gezielte Attraktivierung des Radverkehrs für Einheimische und Besucher soll sich somit der Anteil an Alltags- und Freizeitradfahrern zukünftig erhöhen.

Im Gesamtergebnis entstehen somit überarbeitetes digitalisiertes Radroutennetz, eine Übersicht zu aktuellen Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten sowie ein umsetzungsorientierter Maßnahmenplan einschließlich Kostenschätzung.

Das überarbeitete Routennetz orientiert sich auch zukünftig an der bereits bestehenden Straßen- und Wegeinfrastruktur. Damit werden die Verbindung wesentlicher Ziele und eine lückenlose Anbindung zum Wegenetz der umliegenden Landkreise verfolgt.

Umsetzungsorientierte Planung

Die formelle Verabschiedung als Planungsgrundlage für die Kommunen des Landkreises Zwickau soll anschließend mit einem Beschluss durch den Kreistag erfolgen.

Als erster Baustein der Fortschreibung wurde 2015 eine umfangreiche Grundlagenanalyse durchgeführt. Die Ergebnisse sind vollständig in diese vorliegende Fortschreibung eingeflossen.

Grundlagenanalyse 2015 durchgeführt

Vorgehensweise

- Überprüfung des aktuellen Netzes auf Aktualität, Sinnhaftigkeit und eventuelle Veränderungen im Straßen-/Wegenetz
- Bestandserfassung des Radwegenetzes
- Maßnahmenplan mit Prioritäteneinteilung
- Kostenschätzung der Maßnahmen
- Aktualisierung von Bedarfen an Radverkehrsanlagen an Kreisstraßen inkl. Multikriterienanalyse
- Aktualisierung von Bedarfen an Radverkehrsanlagen an Bundes- und Staatsstraßen als Argumentationshilfe für Fördermittelanträge und gegenüber dem Baulastträger
- Eruierung von Möglichkeiten zur Förderung des Radverkehrs

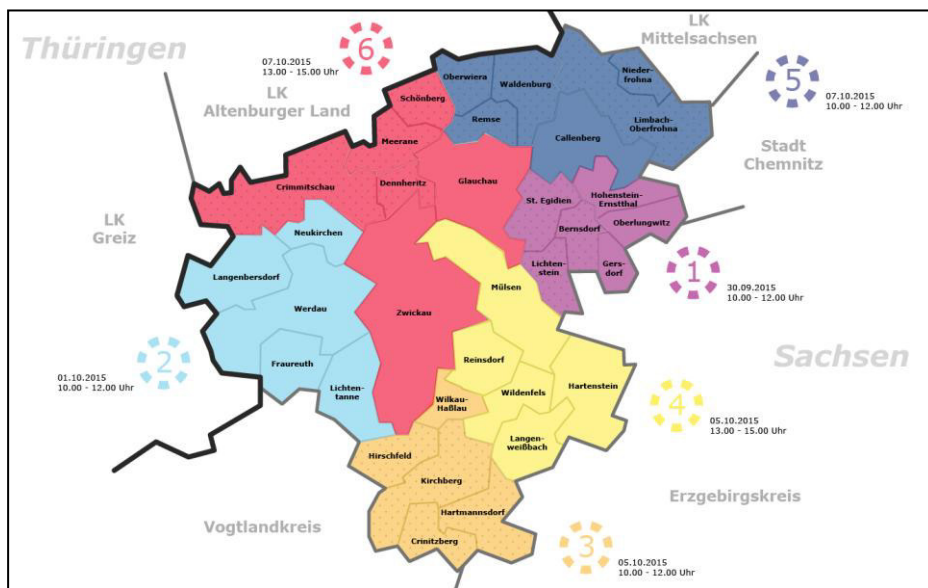
Abstimmungsprozesse

Für die Beteiligung verschiedener Akteure am Gesamtkonzept wurde zu Beginn der Grundlagenanalyse eine Anlaufberatung mit amtlichen Vertretern und interessierten kommunalen Vertretern durchgeführt. Dabei wurden Ziele, Vorgehensweise und erste Ideen diskutiert.

Im Rahmen der Grundlagenanalyse hatten alle Städte und Gemeinden des Landkreises Zwickau die Möglichkeit, sich intensiv zu beteiligen. In sechs regionalen Treffen wurden die Vertreter der Kommunen zur Aktualität des bestehenden Netzes, regionalen Planungen und Vorschlägen zur Netzentwicklung befragt. Von den insgesamt 33 Kommunen im Landkreis nahmen 25 diese Chance wahr. Dabei erfolgte eine direkte Bearbeitung vor Ort mit den kommunalen Vertretern an einer zuvor erstellten Kartengrundlage. Ziel dieser Zusammenkünfte war der direkte Austausch zum 2010 erarbeiteten Zielnetz. Dabei sollten aktuelle Wünsche und Informationen der Kommunen einfließen und Fragen zu bestehen-

Planungsablauf mit breiter Beteiligung

den und geplanten Radverkehrsverbindungen geklärt werden. Auch die angrenzenden Kommunen aus Nachbarlandkreisen wurden teilweise in den Prozess involviert.



Übersicht zu durchgeführten Regionalworkshops im September/Oktober 2015

Anschließend wurden im November und Dezember 2015 Bestätigungsabfragen zu den während der Workshops aufgenommenen Anpassungsvorschlägen eingeholt. Im Rahmen dessen wurden ebenso die Qualitäten der Routen bei den Gemeinden abgefragt. Eine weitere Abfrage 2016 sollte den aktuellen Bestand, Bedarfe und Planungen an wegbegleitenden Infrastrukturen (Bike+Ride, Rastplätze etc.) sowie an Radverkehrsanlagen an klassifizierten Straßen eruieren.

Die Fortschreibung der Radverkehrskonzeption sollte diese intensiven und frühzeitigen Abstimmungen auf kommunaler und Landkreisebene sowie mit benachbarten Kreisen und Bundesländern beibehalten und weiter fortführen. Besonders wünschenswert wäre die Verstetigung der im Zuge der Bearbeitung durchgeführten 5 Sitzungen der AG Rad im Landkreis, bestehend aus radverkehrsrelevanten Vertretern des Kreises und der Kommunen sowie auch aus Touristikern, dem ADFC etc..



Blick in die Runde der AG Rad im LRA Glauchau

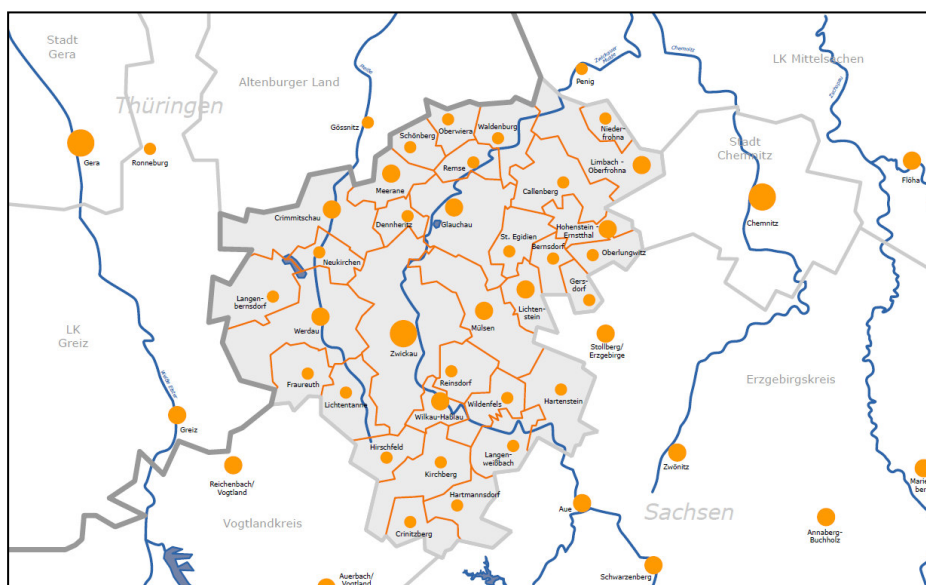
2. Bestandsanalyse

2.1 Untersuchungsgebiet

Der Landkreis Zwickau besteht seit dem Jahr 2008 durch die Fusion der Altkreise Chemnitzer Land, Zwickauer Land und der kreisfreien Stadt Zwickau. Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich somit auf rund 950 km² im Westen Sachsens. Aufgeteilt auf 14 Stadt- und 19 Gemeindegebiete lebten Ende 2015 324.534 Einwohner (Stand 30.12.2015) im Landkreis Zwickau. Damit ist er zwar der flächenmäßig kleinste Kreis im Freistaat Sachsen, weist aber gleichzeitig die höchste Einwohnerdichte aller Landkreise der neuen Bundesländer auf.

Der Kreissitz befindet sich in Zwickau, welches mit 91.123 Einwohnern (Stand 31.12.2015) auch die größte Stadt des Landkreises ist. Die Städte Crimmitschau, Glauchau, Hohenstein-Ernstthal, Limbach-Oberfrohna und Werdau sind Große Kreisstädte und mit einer Einwohnerstärke von >14.000 EW besondere Anziehungspunkte der Region. Neben Zwickau sind ebenso die umliegende Oberzentren wie Plauen, Chemnitz, Gera und Leipzig von wirtschaftlicher und touristischer Bedeutung für die Region.

Der Landkreis bildet Grenzen mit der Kreisfreien Stadt Chemnitz im Osten, im Südosten mit dem Erzgebirgskreis, im Südwesten mit dem Vogtlandkreis, im Nordwesten mit dem Freistaat Thüringen (Greiz, Altenburger Land) und im Nordosten mit dem Landkreis Mittelsachsen.



*Kommunalgliederung
Landkreis Zwickau*

Landschaftscharakter

Prägend für den Landkreis sind die zahlreichen früheren Bergbaustandorte des Erzbergbaus (Silber, Uran) und des Steinkohlebergbaus (östlich von Zwickau). Der höchstgelegene Punkt des Landkreises befindet sich mit 610,50 m über NN am Hirschenstein südöstlich von Kirchberg.

Die Steigungsverhältnisse im Straßennetz sind insbesondere im Süden und Osten des Kreisgebiets durch erhebliche Höhenunterschiede zwischen Tal- und Höhenlagen geprägt. Der größte Fluss des Landkreises ist die Zwickauer Mulde. Durch Crimmitschau und Werdau fließt außerdem die Pleiße, welche im Landkreis Zwickau auch ihre Quelle hat.

Entlang der zahlreichen Gewässerläufe (Talgrundlagen), die überwiegend in Nord-Süd- bzw. Nord-Südost-Richtung verlaufen, sind meist für den Radverkehr günstige relativ geringe Höhenunterschiede und allmähliche Anstiege anzutreffen. Für Verkehre zwischen den einzelnen Tallagen bzw. Tal- und Höhenlagen sind jedoch Höhenunterschiede zu bewältigen.

Touristische Höhepunkte in der Region

Von spezieller Bedeutung für den fahrradtouristischen Verkehr sind die Natur- und Erlebnisräume im Landkreis Zwickau, welche bei einer großräumigen Erschließung für den Radverkehr Potenziale aufweisen.

- Städte mit touristischer Relevanz durch eine Vielzahl von Sehenswürdigkeiten: Zwickau, Crimmitschau, Glauchau, Hohenstein-Ernstthal, Lichtenstein, Limbach-Oberfrohna, Waldenburg, Werdau, Oberlungwitz, Kirchberg und Meerane
- Naturpark Erzgebirge/Vogtland
- Werdauer-Greizer Wald
- Flusslandschaften an der Zwickauer Mulde und der Pleiße
- Vielfalt von Burgen und Schlössern
- Raum Koberbachtalsperre, Stausee Oberwald
- Sachsenring Rennstrecke
- Industriekultur im gesamten Landkreis
- Ehemaliger Bergbau (z.B. Wolkenburger Bergbaurevier)

Die für den Alltagsradverkehr wichtigen Standorte wie Bildungseinrichtungen (Mittelschule, Gymnasium, Berufsschule), Bahnstationen wurden erfasst und sind auf dem Zielnetz verzeichnet.



Bewegte Landschaft im Landkreis



*Burg Stein bei Hartenstein
Quelle:
Stadt Hartenstein*

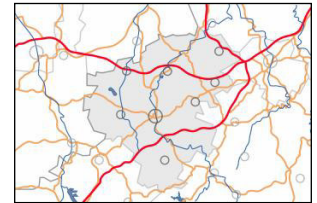


Waldgebiet in Hohenstein-Ernstthal

Verkehrsnetz

Straßenverkehr

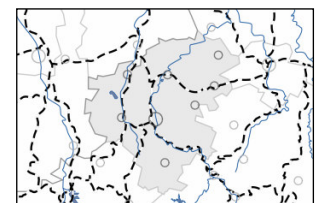
Das Untersuchungsgebiet wird aufgrund seiner zentralen Lage im west-sächsischen Raum durch ein dichtes und stark befahrenes Straßennetz erschlossen. Hierzu zählen neben der A 72 und der A4 vor allem die Bundesstraßen 93, 173, 175 und 180. Insgesamt befinden sich im Untersuchungsgebiet rund 80 km Autobahnen sowie 130 km Bundesstraßen. Des Weiteren existieren rund 305 km Staats- und 320 km Kreisstraßen, wodurch ein Gesamtnetz von ca. 835 km erreicht wird.



Straßennetz Landkreis Zwickau

Bahnverkehr

Durch den Landkreis Zwickau führen mehrere wichtige Bahntrassen. Es gibt regionale Verbindungen von Zwickau nach Leipzig (S5 und S5x) und von Zwickau über Chemnitz und Freiberg nach Dresden (RE 3 und RB 30). Die Mittelzentren sind gut angebunden mit der Verbindung CB 23 ab Sankt Egidien, zum Teil ab Glauchau nach Stollberg (Sachs) sowie der RB 95 von Zwickau über Aue nach Johannegeorgenstadt. Einzig das Mittelzentrum Limbach-Oberfrohna ist nicht an das Bahnnetz angeschlossen. Eine weitere wichtige Bahnlinie ist die Verbindung Zwickau – Lengenfeld – Falkenstein mit Weiterführung bis Kraslice. Auf allen Linien ist die Fahrradmitnahme möglich.



Bahnnetz Landkreis Zwickau

Busverkehr

Der öffentliche Personennahverkehr wird über ein Busangebot der regional ansässigen Verkehrsunternehmen abgedeckt. Die Buslinien verbinden die Mittelzentren sowie das Oberzentrum und Umland miteinander. Wie häufig in ländlichen Räumen erfolgt die Bestellung des regionalen Busverkehrs mit Hauptaugenmerk auf Schülerverkehr. Das führt dazu, dass manche Verbindungen an den Wochenenden nur schwach oder gar nicht angeboten werden. Die Busverbindungen sind für eine Fahrradmitnahme nur bedingt geeignet.



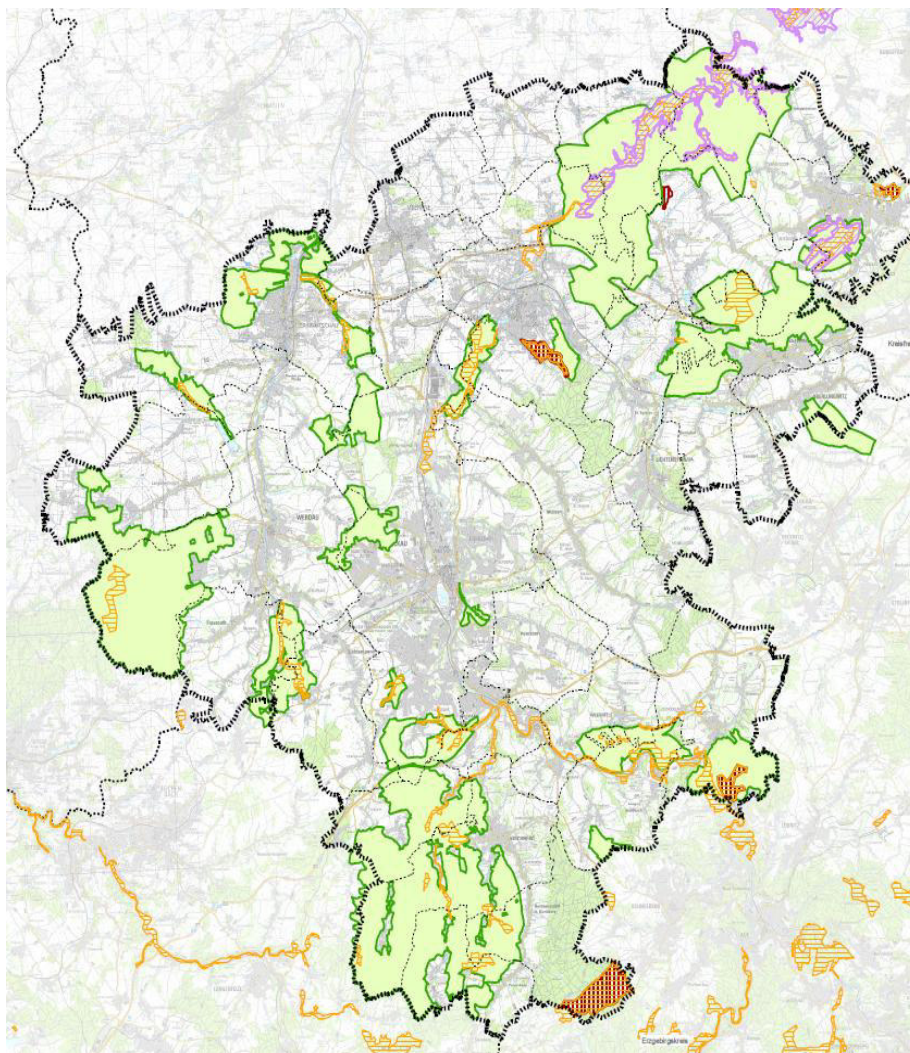
Regionalbus 629

Weitere Aspekte

Naturschutzrechtlich festgesetzte Schutzgebiete

Im gesamten Landkreis bestehen ausgedehnte Wald- und Naturräume mit einer Vielzahl von ausgewiesenen Schutzgebieten. So wurden diverse Gebiete als Naturschutzgebiete (NSG), Landschaftsschutzgebiete (LSG), Flora-und-Fauna-Habitate (FFH) und Europäische Vogelschutzgebiete (SPA) ausgewiesen. In konkreten Planungen sind zudem „Gebiete mit besonderer avifaunistischer Bedeutung“ (gemäß des Entwurfs des Planungsverbandes Chemnitz) zu beachten, werden aber nicht im Plan 4: Konfliktplan vertieft dargestellt.

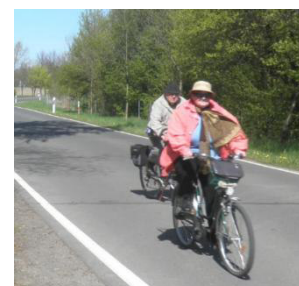
Große Landschaftsschutzgebiete befinden sich im Norden und Süden des Landkreises Zwickau. Der Mulderadweg durchquert das nördliche Landschaftsschutzgebiet, sowie europäisches Vogelschutzgebiet. Bei der Planung und Ertüchtigung von Radverkehrsverbindungen müssen folglich naturschutzrechtliche Belange und Restriktionen in solchen Gebieten beachtet werden (siehe auch Plan 4: Konfliktplan).



-  FFH-Gebiet
-  Europäisches Vogelschutzgebiet
-  Naturschutzgebiet
-  Landschaftsschutzgebiet
-  FFH-Fledermausgebiet

Demografischer Wandel im Landkreis Zwickau

Genau wie in vielen anderen (Land-)Regionen Deutschlands ist auch im Landkreis Zwickau das Thema Demografischer Wandel allgegenwärtig. Ein jährliches Geburtendefizit zwischen 5,1 % bis 8,3 % seit 1990 (*Quelle: demografie.sachsen.de*), lässt die Zahl junger Einwohner sinken und die Bevölkerungsmenge insgesamt schrumpfen. Gleichzeitig steigt der Anteil der älteren Bevölkerung an der Gesamtbevölkerungszahl kontinuierlich weiter. Zudem verlieren viele Städte und Kommunen zusätzlich vor allem junge und erwerbstätige Einwohner durch Wanderungsverluste. Erfreulicherweise verzeichneten Kirchberg, Schönberg und Niederfrohna ein leichtes Wachstum im letzten Jahr.



Kreative Lösungen für eine älter werdende Gesellschaft

Die Folgen des demografischen Wandels sind spürbar. Neben negativen Folgen im Stadtbild, örtlicher Wirtschaft, Arbeitswelt, Bildung, Gesundheit und im Sozialsektor, ist auch die Infrastruktur von dieser Entwicklung betroffen. Längere Arbeitsanreisewege sowie Einsparungen und Einstellungen beim ÖPNV verändern das Mobilitätsverhalten. Die verkehrliche Infrastruktur trotzdem zu erhalten und die Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge und des öffentlichen Lebens weiterhin sicherzustellen, ist damit eine essenzielle Zukunftsaufgabe, besonders im ländlichen Raum.

Dem Radverkehr kommt dabei gerade für ältere Menschen wachsende Bedeutung zu, vor allem für kleinere Einkäufe, als Zubringer zum ÖPNV oder wenn Versorgungs- und medizinische Einrichtungen nicht mehr zu Fuß zu erreichen sind. In diesem Zusammenhang können Pedelecs und E-Bikes das bisherige Angebot auf dem Fahrradmarkt sinnvoll ergänzen und neue Zielgruppen für den Radverkehr erschließen.

Große Steigungen, Entfernungen, dauerhafte Geschwindigkeiten über 20 km/h, oder auch Gegenwind stellen damit kein Problem mehr dar und ermöglichen gerade älteren Radfahrern und Menschen mit körperlichen Einschränkungen neue Möglichkeiten individueller Mobilität.

Radverkehrsnutzung im Landkreis Zwickau

Das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel wird aufgrund von verschiedenen Faktoren unterschiedlich genutzt. Dabei spielen die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur, unterschiedliche Siedlungsdichte und topographische Gegebenheiten eine wesentliche Rolle. Eine Beeinflussung der Radverkehrsnutzung aufgrund von Höhenunterschieden ist im Landkreis Zwickau gegeben. So sind im ganzen Landkreis, besonders im Süden, große Höhenunterschiede zu meistern. Einzig entlang der Tallage der Mulde sind die Gefälle nicht so stark ausgeprägt.

Nach Einschätzung vieler Beteiligter während des Planungsprozesses spielt das Fahrrad im Landkreis Zwickau keine große Rolle im Alltagsverkehr. Hingegen wird beim touristischen Radverkehr eine Steigerung in der Nutzung wahrgenommen.

*bislang nur geringe
Radverkehrsnutzung im
Landkreis Zwickau*

Aktuelle Zahlen zur Nutzung des Fahrrads im täglichen Verkehrsgeschehen, liegen leider nicht vor. Lediglich für die Stadt Zwickau kann aus dem SrV (System repräsentativer Verkehrsbefragung) in der aktualisierten Fassung vom 03.03.2016 der TU Dresden eine Nutzungsgröße ermittelt werden. Die aktuelle Nutzung liegt bei knapp 4 % und hat sich gegenüber 2008 nicht nennenswert verändert – hier sind somit noch **deutliche Potenziale zur Steigerung sichtbar**. Die deutschlandweite positive Entwicklung, weg vom motorisierten Verkehr, ist in Zwickau leider noch nicht erkennbar. Somit müssen im Landkreis für eine zukunftsfähige umweltbewusste Verkehrsentwicklung notwendige Schritte ergriffen werden um den Radverkehrsanteil im täglichen und touristischen Radverkehr zu steigern.

2.2 Übergeordnete Planungen

Radverkehrsrelevante überregionale und regionale Planungen

Für die Grundlagenanalyse wurden folgende übergeordneten regionalen und überregionalen Planungen bzw. Konzepte hinsichtlich ihrer Relevanz für das Thema Radverkehr gesichtet und berücksichtigt:

- Landesentwicklungsplan (LEP) Sachsen 2013
- Landesverkehrsplan Sachsen 2025
- Regionalplan Südwestsachsen (Stand 2008)
- Regionalplan der Planungsregion Chemnitz-Erzgebirge 2008
- LEADER Entwicklungsstrategie 2015
- Tourismusstudie Landkreis Zwickau (2011)
- Länderübergreifendes Regionales Entwicklungskonzept „terraplinsensis“
- Machbarkeitsstudie zur Erhöhung der Erlebbarkeit der Whyra (2014)
- Entwicklungskonzept Greiz-Werdauer Wald (2015)
- Schulnetzplanung und aktuelle Übersicht zu Schulstandorten
- Kreisstraßenkonzept (2013)

Im Folgenden wird ein knapper Überblick über die wichtigsten zugrunde liegenden Gesamt- und Fachplanungen sowie Konzepte gegeben. Diese wurden auf ihre Verbindlichkeit für den Radverkehr im Landkreis Zwickauer Land hin untersucht.

Landesentwicklungsplan (LEP) Sachsen 2013

Im seit 12. Juli 2013 verbindlichen Landesentwicklungsplan für Sachsen werden die Belange des Radverkehrs zusammen mit dem Fußgängerverkehr unter Punkt 3.8 Fahrrad- und Fußgängerverkehr behandelt:

- „Die Entwicklung eines landesweiten zusammenhängenden Radverkehrsnetzes soll auf Grundlage der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen unterstützt werden.“ (G 3.8.1)
- Integration verkehrsarmer Wege und Straßen in die Radverkehrsnetze. Bei Erforderlichkeit sind Radverkehrsanlagen mit geeigneter Führungsform vorzusehen. (Z 3.8.2)
- Einrichtung von Fahrradabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen und Stationen des ÖPNV sowie Verbesserung der Mitnahmemöglichkeiten in den Verkehrsmitteln des ÖPNV und der Eisenbahn (G 3.8.5)
- Ausweisung, Bau und Beschilderung von vernetzten Radverkehrsverbindungen zur Verbesserung des Alltags- und Schülerradverkehrs (G 3.8.6)
- Erhaltung, Entwicklung und Ausbau von Radfernwegen (Z 3.8.7)

An die Grundsätze und Ziele zum Fahrrad- und Fußgängerverkehr schließt sich eine Begründung an. Hierbei werden insbesondere die As-

pekte nachhaltige Mobilität, die touristische Bedeutung und auch gesundheitsrelevante Aspekte hervorgehoben.

Landesverkehrsplan Sachsen 2025

Im seit 25.09.2012 gültigen Landesverkehrsplan Sachsen 2025 sind folgende Ziele für den Radverkehr benannt:

- In den Regionen des Freistaates Sachsen ist das Radwegenetz für den Alltagsradverkehr und den touristischen Radverkehr als Teil des Gesamtverkehrssystems weiter zu entwickeln, die Netzgestaltung zu optimieren, die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln und die Ausstattung zu verbessern.
- Die Verkehrssicherheit des Radverkehrs soll verbessert und die Verkehrssicherheitsarbeit gestärkt werden.
- Der Fahrradtourismus ist ein seit Jahren stetig wachsender Bereich im deutschen Tourismus und damit auch ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Für den touristischen Radverkehr sind daher ansprechende Marketingkonzepte weiter zu entwickeln und umzusetzen.
- Der Fahrradverkehr ist Zubringer zum ÖPNV. Durch B+R-Plätze und Fahrradstationen soll diese Funktion gefördert und die Vernetzung des Radverkehrs mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessert werden.

Regionalplan der Planungsregion Chemnitz

Da für den Planungsverband Region Chemnitz bisher noch kein rechtsgültiger neuer Gesamtplan vorliegt, gelten die Regionalpläne der ehemaligen Planungsregion Südwestsachsen und Chemnitz-Erzgebirge weiter.

Der neue Planentwurf konnte bis April 2016 eingesehen werden und sollte je nach Beschlusslage ggf. bei der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes für den Landkreis Zwickau Berücksichtigung finden.

Im aktuellen Entwurf des Regionalplans wurde festgeschrieben, dass ein flächendeckendes, mit den angrenzenden Regionen abgestimmtes, Radwegenetz für den Alltags- und Freizeitradverkehr zu schaffen und auszubauen ist. Weiterhin sollen die Wege ins Grenzgebiet Tschechien und den Freistaaten Bayern und Thüringen entwickelt und ausgebaut werden. Im ländlichen Gebiet sollen Radwege so angelegt werden, dass eine Erreichbarkeit der Siedlungs- und Versorgungskerne, Einrichtungen der Daseinsvorsorge und der Freizeiteinrichtungen möglich ist.

Insgesamt kann und muss eine Erhöhung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr erfolgen. Im Zusatz wird explizit darauf hingewiesen, alte Bahntrassen für den Radverkehr zu entwickeln. Hier werden konkrete Ziele benannt.

Weitere Ziele und Kernaussagen der aktuell noch rechtsgültigen Regionalpläne der ehemaligen Regionen wurden umfassend in der Radroutenkonzeption für den Landkreis Zwickau 2010 zusammen gefasst.

Tourismusstudie Landkreis Zwickau 2011

Die zukünftige Positionierung des Landkreises am Tourismusmarkt soll über die beiden Themen „Auto-Mobil“ und „Museumsregion“ geschehen. Die Basis der weiteren touristischen Entwicklung im Landkreis bildet jedoch das sogenannte Grundangebot. Darunter werden die Themen Radwandern, Wandern, Wassertourismus, weitere Ausflugsziele/-tipps und Servicequalität zusammen gefasst.

Der Themenblock Radwandern beinhaltet zwei Radfernwege und fünf touristische Hauptradrouten (wie z. B. Mulderadweg, Sächsische Städteroute – Mittellandrouten D4, Pleißeradweg und die „Bergbauroute“ von Zwickau bis Oelsnitz)

Im Handlungskonzept werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Qualitätsentwicklung und Qualitätssicherung Wandern/Radfahren:
 - Konzentration auf überregional bedeutende Rad- und Wanderwege
 - Anbindung der Attraktionen an Radwege
 - Entwicklung Qualitätsgastgeber (ADFC Bett+Bike-Zertifizierung)
- Aktive Kooperation mit dem Tourismusverband Erzgebirge und weitere landkreisübergreifende Kooperationen sowie Netzwerkaufbau
- Aufbau eines Radservicenetzes: Radverleih, Radreparatur, E-Bike, Reiseveranstalter im Landkreis dafür gewinnen

Länderübergreifendes Regionales Entwicklungskonzept (REK) „terra plisnensis“ (2011)

Der Untersuchungsraum des REK „terra plisnensis“ befindet sich im westlichen Teil des Landkreis Zwickau (Gemeinden Meerane, Crimmitschau, Neukirchen/Pleiße, Langenbernsdorf, Werdau, Fraureuth) und erstreckt sich über die Landesgrenze hinweg nach Thüringen (Gemeinden Mohlsdorf, Neumühle, Teichwolframsdorf, Schmölln, Ponitz, Gößnitz).

Folgende Kernaussagen des REK zum Thema Radverkehr sollten im Rahmen der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes für den Landkreis Zwickau beachtet und ggf. eingearbeitet werden:

- Attraktivierung der Bahnhöfe und eine verbesserte Verbindung mit dem Bus-, Pkw- oder Fahrradverkehr sowie eine barrierefreie Gestaltung zur Generierung bzw. Sicherung von Nachfrage im ÖPNV
- Eine wichtige Zielgruppe für die Region „terra plisnensis“ sind u. a. Wander- und Fahrradtourismus (in und um den Werdauer Wald, Fahrradtourismus zusätzlich im Altenburger Land)
- Im Bereich Werdauer Wald existieren bereits zahlreiche Forst, Rad- und Wanderwege → Qualität der Beschilderung sowie der Wegebeschaffenheit ist allerdings mangelhaft, teilweise gibt es Durchfahrsperrungen auf (für touristische Themenrouten freigegebenen) Forstwegen → Ausbau und schlüssige Beschilderung des Wander- und Radwegenetzes im Werdauer Wald nötig

- Fehlende Anbindung der Koberbachtalsperre an den nahe gelegenen PleißeRadweg
- Fehlende Verbindung von Rad- und Wanderwegen zwischen Elstertal und Pleißetal
- Mittellandrouten D4: Probleme bestehen in der Verbindung zwischen der Thüringer Städtekette und der Sächsischen Städteroute (I-8) zwischen Thonhausen und Mannichswalde.
- PleißeRadweg: Probleme bestehen in der Beschilderung entlang des gesamten Wegeverlaufes.
- Die Schaffung einer regional bedeutsamen Radwegeverbindung, die alle Gemeinden der „terra plisnensis“ miteinander verbindet, wird angestrebt. Die Route sollte auf bereits bestehenden Radwegen verlaufen und inhaltlich die Themen Industriegeschichte, Auenlandschaft und Werdauer Wald aufgreifen.
- Schaffung einer Radwegeverbindung zwischen Wünschendorf und Werdau unter Nutzung der ehemaligen Bahntrasse
- Prüfen der Attraktivität, der Beschilderung und eventueller Mängel in der Wegequalität der Radwege (u.a. PleißeRadweg, Euregio Egrensis)

LEADER - Regionalentwicklung

LEADER Entwicklungsstrategie Schönburger Land 2015

In dem Entwicklungsstrategiepapier für das Schönburger Land werden in der Stärkung der Nahmobilität sowie in der qualitativen Aufwertung von touristischen Radrouten zwei wichtige Ziele für die Zukunft gesehen. Davon soll jede Altersgruppe profitieren. Mit folgenden Maßnahmen sollen diese Ziele erreicht werden:

- Qualitativer Ausbau-, Sanierung des Wegenetzes und Lückenschluss des Sekundär Netzes
- stärkere Verknüpfung des Wegenetzes von Land-/ Forstwirtschaft mit Tourismus
- Aufwertung der Rad- und Wanderrouten durch Beschilderungen
- Flexibilisierung/ Verknüpfung von ÖPNV-Angeboten
- Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme in ÖPNV-Bussen
- Vernetzung/Vermarktung touristischer Angebote mit Gastronomie und Direktvermarktern (z.B. über Internet/App)
- Neue Funktionalitäten wie Mountainbike-Trails und E-Bike Netzwerk (z.B. Ladestationen)

Die Lage am Sächsischen Lutherweg wie auch die Nähe zum Sächsischen Jakobsweg wurden als Stärken erfasst. Durch den Anschluss der regionalen Radroute „Limbacher Land“ an den Mulderadweg, soll diese das touristische Angebot weiter erhöhen und überregional verknüpfen.



LEADER Entwicklungsstrategie Zwickauer Land 2015:

Für das Zwickauer Land hat die LEADER Entwicklungsstrategie unter anderem die strategischen Ziele „Sicherung der Mobilität“ sowie „Stärkung des touristischen Angebots“ festgelegt.

Insofern wird der Ausbau, die Neuanlage und auch Qualifizierung von Radwegen sowohl für den Alltagsverkehr, als auch die touristische Nutzung gefördert. Damit soll das lückenhafte Radwegesystem für beide Nutzergruppen ausgebaut sowie die Beschilderung vereinheitlicht werden.

Beherbergungs- und Gastronomiebetriebe erhalten bei der Verbesserung ihres Angebotes Unterstützung, die beispielsweise auch in der Ausrichtung auf Radreisende liegen kann. Darüber hinaus stehen Mittel für Marketingmaßnahmen, bspw. für überregionale Radwege, zur Verfügung.

Lücken weist auch das ÖPNV-Netz in der Region auf, konkret bei der Anbindung der Gemeinden an Versorgungszentren und auch Naherholungsziele.

Daher hält die Region investive und nicht-investive Fördermöglichkeiten zur bedarfsgerechten Entwicklung des ÖPNV bereit und fokussiert dabei auch auf alternative, innovative Formen, die bspw. auch in der Verschneidung des ÖPNV mit dem Radverkehr zu sehen sind.

Fachliche Rahmenplanung für den Radverkehr

Als übergeordnete fachliche Rahmenplanungen zum Thema Radverkehr wurden folgende Konzepte berücksichtigt:

- Gesetzliche Normen wie Straßenverkehrsordnung, Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008), Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) etc.
- Das europäische Radrouten-Netz EuroVelo (Europäischer Radfahrer-Verband ECF)
- Nationaler Radverkehrsplan mit deutschlandweiten Radfernwegen D-Routen
- Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2014 mit SachsenNetz Rad
- Radroutenkonzeption Landkreis Zwickau 2010



ZUKUNFTS
REGION
ZWICKAU

2.3 Radverkehr im Bestand

Routennetz

Im Landkreis Zwickau besteht ein differenziert aufgebautes und in unterschiedlicher Qualität vorhandenes Angebot für den Radverkehr. Dabei werden Radverkehrsanlagen von den Nutzergruppen des Alltagsradverkehrs wie auch des Tourismus- und Freizeitverkehrs (Tagesausflüge, Radurlaub) genutzt.

Die in der RVK für den Freistaat Sachsen im Jahr 2014 definierten Routen (SachsenNetz Rad) dienen speziell der Erschließung von touristischen Potenzialen in der Region und sollten daher bestimmte Qualitätsmerkmale aufweisen. Neben der touristischen Nutzung sind diese teilweise auch für den Alltagsradverkehr von Bedeutung. Dabei gibt es eine Dreiteilung des SachsenNetz Rad in Radfernwege (SNR I), Regionalen Hauptradrouten (SNR II) und sonstigen Strecken im SNR.

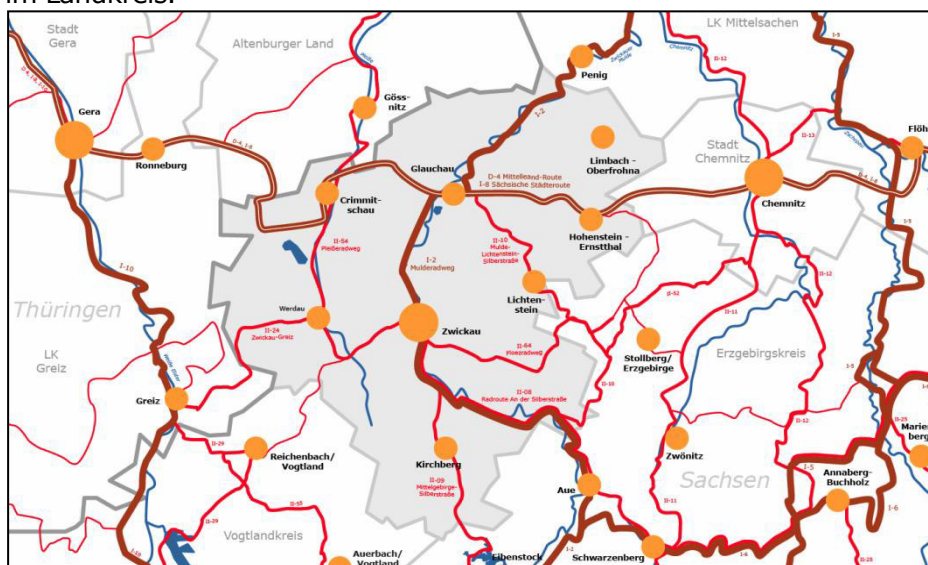
Sächsische Radfernwege (SNR I)

- I-2 Mulderadweg (beschildert)
- I-8 Sächsische Städteroute/D-4 Mittelland-Route (teilweise beschildert, Erweiterung aktuell in Vorbereitung)

Regionale Hauptradrouten (SNR II)

- II-8 Radroute An der Silberstraße (teilweise beschildert)
- II-9 Mittelgebirge-Silberstraße (noch unbeschildert)
- II-10 Mulde-Lichtenstein-Silberstraße (noch unbeschildert)
- II-24 Zwickau-Greiz (noch unbeschildert)
- II-54 Pleißeradweg, ehem. Nord-Süd-Route (beschildert)
- II-64 FLOEZ-Radweg (noch unbeschildert)

Die meisten Routen sind durch ein erhebliches Verbesserungspotenzial gekennzeichnet. Fehlende durchgängige Beschilderung und unzureichende Qualitäten in Führung und Oberfläche sind leider keine Einzelfälle im Landkreis.



Differenziertes Routennetz

Lage der touristischen Routen im Landkreis Zwickau

Lokale Radrouten

Darüber hinaus existieren im Landkreis Zwickau zahlreiche lokale Radrouten. Dazu zählen Direkt Routen und Rundwege, welche meist entlang touristischer Sehenswürdigkeiten geführt werden und teilweise thematisch zugeordnet sind. Im Rahmen dieser Fortschreibung wird geprüft, inwieweit einige dieser Routen oder Teile davon in das Zielnetz integriert werden sollen. Voraussetzung dafür sollte die Eignung als Direktverbindung zwischen Hauptzielen nach SachsenNetz Rad sein.

Beispiele:

- Panorama-Radwanderweg Lichtenstein - Mülsen - Hohndorf
- Radrouten „Rund um Crimmitschau“
- Radwegekonzept „Radrouten östlich von Zwickau“ mit 19 empfohlenen Radrouten
- Radrouten Werdauer Wald / Werdau und Umgebung
- Routen aus der Tourismuskarte der Region Kirchberger Granit
- Touristische Radrouten im Gebiet Werdauer Wald, z. B. aus länderübergreifender Radwegkarte „Radeln ohne Grenzen von A bis Z“ von Arbeitsgemeinschaft „terra plisnensis“

Alltagsradverbindungen

Der Alltagsradverkehr nutzt je nach Anforderung der einzelnen Fahrrادنutzer bestehende ausgewiesene Radverkehrsanlagen aber auch Straßen und Wege unabhängig der vorgegebenen Routenführung. Hier werden Ziele des alltäglichen Lebens (Arbeit, Einkaufen, Bildung, Sport etc.) auf möglichst kurzem und komfortablem Wege angesteuert.

In diesem Zusammenhang stellen klassifizierte Straßen (Bundes-, Staats- und Kreisstraßen) meist die kürzeste aber auch manchmal das einzige Angebot dar, um zügig zu einem Ziel zu gelangen.

Eine gute Oberflächenqualität (Asphaltdeckschicht) sowie eine ortsverbindende umwegarme Linienführung sprechen für eine Benutzung. Problematisch dagegen ist ein erhöhtes Verkehrsaufkommen (Pkw und Lkw) gepaart mit hohen Geschwindigkeiten und zu schmalen Querschnitten. Um Unfälle zu vermeiden und einen reibungslosen Verkehrsablauf für Radfahrer und den motorisierten Verkehr zu gewährleisten, sollten an bestimmten klassifizierten Straßen Radverkehrsanlagen errichtet werden. Da dies aufgrund angespannter Haushaltssituationen nicht überall möglich ist, hat das Land Sachsen Bewertungskriterien für eine Planung von RVA an klassifizierten Straßen definiert, auf deren Grundlage eine Prioritäteneinteilung (A, B, C) für Bauvorhaben erfolgt.

Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen

Das klassifizierte Straßennetz im Landkreis Zwickau weist ca. 100 km an straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen auf, was etwa 12 % der gesamten klassifizierten Straßen bedeutet.

In Kilometern ausgedrückt bedeutet dies: **11 km** an Kreisstraßen, **57 km** an Staatsstraßen und **31 km** an Bundesstraßen.

Der Netzausbau ist zukünftig weiter voran zu treiben. Vor allem durch die lückenhafte und nicht durchgängige Ausführung der bestehenden Anlagen müssen Radfahrer auf Straßen fahren, welche beispielsweise durch ein zu hohes Kfz-Aufkommen gekennzeichnet sind.

Im Rahmen dieser Fortschreibung wurde der Bedarf für Bundes- und Staatsstraßen nachrichtlich aus der RVK für den Freistaat Sachsen 2014 übernommen und durch neue Meldungen der Kommunen (inzwischen realisierte Maßnahmen, neue oder geänderte Bedarfe) aktualisiert. Die aktuellen Bedarfe und Bestände wurden im *Plan 1: Zielplan* eingetragen.

Der Freistaat Sachsen hat ein Sofort-Programm für den Anbau von Radverkehrsanlagen an klassifizierten Straßen vorangetrieben. Hierbei werden 100 km Radverkehrsanlagen in ganz Sachsen zeitnah umgesetzt. Im Landkreis Zwickau werden insgesamt 15,4 km an folgenden Straßen umgesetzt:

- B 173 (Stadt Zwickau)
- S 242 (Hohenstein-Ernstthal)
- S 244 (Limbach-Oberfrohna)
- S 252 (Glauchau / St. Egidien)
- S 277 (Kirchberg / Wilkau-Haßlau)
- S 290 (Stadt Zwickau)

Qualität der Radverkehrsinfrastruktur

Aufbauend auf eigenen Recherchen, abschnittswisen Befahrungen sowie durch Abstimmungen mit den Kommunen konnte eine Einschätzung des Radverkehrsnetzes hinsichtlich Oberflächenqualität und Befahrbarkeit durchgeführt werden (*siehe Plan 2: Bestandsplan*).

Zusammengefasst sind folgende Qualitäten der Radverbindungen auffällig:

- Abschnittsweise qualitativ gute Infrastruktur in Form von separat geführten Radwegen an hauptsächlich touristischen Routen, aber auch im Verlauf von klassifizierten Straßen
- Erhebliche Mängel an Wegeverbindungen in kommunaler Baulast mit Schwachstellen wie Schlaglöcher, durchgängig minderwertiger Belag aus wassergebundener Decke, schlechter Entwässerung oder unebene Wald- und Wiesenwege
- Ungesicherte Benutzung von klassifizierten Straßen mit hohem Kfz- und Schwerlastverkehrsaufkommen im Mischverkehr ohne Radverkehrsanlage



Straßenbegleitender Radweg an der Sächsischen Städteroute



*Gute und schlechte Qualitäten im Landkreis
Links: Sächs. Städteroute Gebiet Glauchau
Rechts: Mulderadweg bei Wilkau-Haßlau
Quelle Rechts: Elke Kschadow*

Zudem sind neben den oben genannten Problemen auch folgende Schwachstellen auffällig geworden:

- Gefahrenstellen an Knotenpunkten mit ungesicherter Querung von Straßen
- Mangelnde soziale Sicherheit (fehlende Beleuchtung, enge verwinkelte Führung, dichter Randbewuchs,...)
- Umwegige Linienführung v. a. auf Strecken des Alltagsverkehrs und des touristischen Radnetzes
- Fehlende bzw. mangelhafte Infrastruktur auf touristischen Routen (Rastplätze, Informationsangebote, Müllentsorgung usw.)



*Gefahrenstelle Mulderadweg im Abschnitt Glauchau
Quelle: LRA Zwickau*

Qualität der Radverkehrswegweisung

Die Radverkehrswegweisung beschränkt sich im Landkreis hauptsächlich auf die touristischen Radrouten (vollständige Beschilderung nur auf Mulde – und Pleißeradweg). Diese ist in unterschiedlicher Qualität vorhanden. Bei der bestehenden Wegweisung wurden folgende Probleme festgestellt:

- Flächendeckende Wegweisung nicht vorhanden
- Nur vereinzelte Routen weisen einen einheitlichen Standard in der Wegweisung entsprechend FGSV auf
- Teilweise veraltete und nicht lesbare bis hin zu neuen aktualisierten Informationstafeln
- Auffällige Qualitätsmängel bei Wegweisern sowie Informationstafeln aufgrund von Vandalismus



*Beispiele für gute Radwegweisung
Links: Glauchau
Rechts: Mulderadweg*

Verknüpfung ÖPNV-Fahrrad - Analyse

Die **Fahrradmitnahme** ist im VMS (Verkehrsbund Mittelsachsen) sowie im MDV (Mitteldeutscher Verkehrsverbund) und VVV (Verkehrsverbund Vogtland) **kostenlos**. Kurios ist, dass für die Fahrradmitnahme auf der Strecke Leipzig-Chemnitz ein Fahrradticket bei Verbundsübertritt benötigt wird, obwohl in beiden Verkehrsverbänden die Fahrradmitnahme kostenlos ist. Das diese Strecke von der Deutschen Bahn bedient wird gelten die Bestimmungen der DB – eine Fahrradmitnahme ist hier kostenpflichtig.

Besonders zu erwähnen ist das Angebot des VMS: Hier wird die Strecke zwischen Glauchau und Narsdorf mit einem Bus bedient, der gleichzeitig zeitlich eingeschränkt 16 Fahrräder mit einem Anhänger mitnehmen kann.

An den Bahnhöfen von Zwickau, sowie in den Mittelzentren Glauchau, Crimmitschau, Werdau ist das **sichere Abstellen von Fahrrädern begrenzt** möglich. Desweiteren auch in kleineren Städten (s. Tabelle). Leider liegen dem VMS keine Informationen bzgl. der Bike+Ride-Anlagen im Landkreis vor. Im neuen Nahverkehrsplan von 2015 ist kein Maßnahmenplan zur Erweiterung der sehr dürftigen B+R Anlagen ausgewiesen.



Gutes Angebot in Glauchau

Quelle: LRA Zwickau

Bahnhaltepunkt im LK Zwickau	Abstellanlagen Bestand
Zwickau Hbf.	15 Bügel; 15 Felgenkiller, Überdachung
Glauchau	25 Bügel
Crimmitschau	15 Ständer, Überdachung Planung B+R-Anlage (20 Plätze)
Werdau	Abstellmöglichkeit/ Planung B+R-Anlage 2017/2018
Mosel	8 Plätze, Überdachung
Wiesenburg	Mehrere Anlehnbügel am Bahnsteig in Richtung Aue
Fährbrücke	Mehrere Anlehnbügel am Bahnsteig in Richtung Zwickau
Hartenstein	Abstellmöglichkeit vorhanden
Meerane	30 Plätze
St. Egidien	20 Anlehnbügel
Glauchau-Schönbornchen	10 Anlehnbügel
Cainsdorf, Ebersbrunn Hohenstein-Ernstthal Lichtenstein- Gewerbegebiet, Lichtenstein- Ernst-Schneller-Siedlung, Lichtenstein-Hp. Hartensteiner Straße, Oberrothenbach Rödlitz-Hohndorf, Stenn, Silberstraße, Lichtentanne, Steinpleis, Schweinburg-Culten, Wilkau-Haßlau, Vogtsgrün, Wüstenbrand, Werdau Nord, Zwickau-Pöbitz, Zwickau-Schedewitz	Keine Abstellanlagen bzw. keine Informationen vorhanden!



Geringes B&R-Angebot am Bahnhof Zwickau

Quelle: SV Stadt Zwickau

Quelle: Angaben der Kommunen, keine Daten durch den VMS

Zukünftig sollten sämtlich Bike+Ride-Anlagen im Landkreis eruiert werden um standortgenau eine notwendige Installation bzw. Erweiterung von Abstellanlagen vornehmen zu können.

Wegbegleitende Infrastruktur

Um ein fahrradfreundliches Umfeld zu schaffen, ist eine gute wegbegleitende Infrastruktur von hoher Bedeutung. Wichtige Bestandteile sind Servicestationen, Aufenthalts- und Erholungsplätze, Abschließanlagen, sowie Übernachtungsmöglichkeiten für die Touristen.

Auf Grundlage einer Bedarfs- und Bestandsmittlung mit den Kommunen, die leider nicht die gewünschte Resonanz erzielt hat, wurde ein Plan der wegbegleitenden Infrastruktur erstellt. (s. Plan 0.5 - Wegbegleitende Infrastruktur)

Zusammenfassend sind große Unterschiede im Landkreis erkennbar. So ist entlang des Mulderadweges eine hohe Rastplatzdichte gegeben.

Entlang der anderen beiden touristischen Hauptradrouten, Pleißeradweg und Sächsische Städteroute, sind kaum Rastplätze vorhanden. Weiterhin gibt es im gesamten Landkreis nur eine autonome Servicestation (Zwickau). Werdau geht mit gutem Beispiel voran und plant einen Ausbau seiner wegbegleitenden Infrastrukturnetzes. Auch einige andere Kommunen geben Anregungen für mögliche Standorte neuer Infrastruktur.

Leider nur geringes Feedback zum Bestand

Großes Potenzial für neue touristische Infrastruktur

Aktuelle Projekte zur Förderung des Radverkehrs

Durch unterschiedliche Projekte bzw. Veranstaltungen im Zusammenhang mit dem Thema Radverkehr kann das Fahrrad mehr in den Fokus der Öffentlichkeit rücken. Derzeit gibt es sowohl privat organisierte als auch durch den Landkreis bzw. von Tourismusverbänden durchgeführte Veranstaltungen und Aktionen.

Veranstaltungen:

- Radlersonntag – 20km lange Strecke mit vielen Highlights für die ganze Familie
- Radlerfrühling im Muldental – Von Glauchau bis Lunzenau kann hier das Muldental entdeckt werden. Es gibt ein Gewinnspiel und Programm in jedem Ort entlang der Strecke
- Werdauer StadtRadTour

Projekt Fahrradverleih:

Mit Hilfe von Flüchtlingen, dem Bildungswerk Werdau sowie dem Outdoorshop Outfit werden hier alte Fahrräder, die von der Bevölkerung abgegeben wurden, aufgemöbelt und instand gesetzt. Danach werden sie für eine kleine Leihgebühr in der Erdbeerschänke Leubnitz, dem Agrarhof Gospersgrün und dem Rittergut Niedermosel ausgeliehen.



*Radinstandsetzung mit Flüchtlingen in Werdau
Quelle: LRA Zwickau*

3. Radverkehrskonzeption



Radverkehrsförderung ist weit mehr als nur die Schaffung der benötigten verkehrstechnischen Infrastruktur. Auch die Themen Service und Öffentlichkeitsarbeit spielen eine wichtige Rolle, um das Radverkehrsaufkommen nachhaltig positiv zu beeinflussen.

Infrastruktur, Service, Öffentlichkeitsarbeit – die Grundpfeiler des Systems Radverkehr

Die **Infrastruktur** soll direkte, sichere und komfortable Fahrten mit dem Fahrrad ermöglichen. Dazu gehörten neben einem lückenlosen und umwegarmen Radverkehrsnetz auch Radverkehrsanlagen entsprechend den geltenden Richtlinien (ERA, StVO) sowie übersichtliche Wegweisungen im Verlauf von Radrouten und diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten.

Ein stabiler und gut ausgebauter **Servicebereich** macht das Radfahren attraktiv und kann dessen Image in der Öffentlichkeit positiv beeinflussen. Dazu gehören z. B. Verknüpfung mit dem ÖPNV, Fahrradverleihsysteme, Fahrrad- und Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten, Reparaturservice oder auch die Verkehrssicherheitsarbeit innerhalb einer Kommune.

Durch Informationen und imageverbessernde **Öffentlichkeitsarbeit** kann die Verkehrsmittelwahl zum Fahrrad hin positiv beeinflusst werden. Dies beinhaltet beispielsweise Informationskampagnen oder Motivationsveranstaltung zur Fahrradnutzung.

Diese integrierte Systembetrachtung ermöglicht es, die unterschiedlichen Aspekte der Fahrradnutzung ganzheitlich anzugehen, um damit einen aufeinander abgestimmten Ausbau voranzubringen.

Auf die verschiedenen strategischen Punkte der Radverkehrsförderung sowie auf die entsprechenden Rahmenbedingungen wird folgend eingegangen.

3.1 Fortschreibung des Radroutennetzes

Das Radroutennetz stellt eine planerische Grundlage dar, um das zukünftige Routenangebot für den Radverkehr und dessen Ausschilderung zu definieren.

Radroutennetz 2010 als Grundlage der Planung

Dabei ist darauf zu achten, dass ein ausreichend dichtes Netz an ortsverbindenden Routen in möglichst qualitativ hochwertiger Form zur Verfügung gestellt wird bzw. als Entwicklungsziel postuliert wird. Die hierbei genutzte Infrastruktur kann vielfältig sein und bedarf nicht immer einer neuen separat geführten Radverkehrsanlage, sondern kann auch auf bestehenden Straßen, Wirtschaftswegen etc. verlaufen. In Verbindung mit einer flächendeckenden Wegweisung soll sich der Alltags- und Freizeitradverkehr auf diesen Routen sicher, komfortabel und attraktiv bewegen können. Das überarbeitete Netz wurde unter Berücksichtigung des bestehenden Radverkehrskonzepts von 2010, der Entwicklungsziele regionaler Konzeptionen sowie in enger Kooperation und Abstimmung mit den betroffenen Städten, Gemeinden und angrenzenden Landkreisen abgestimmt. Dabei konnten Wegeabschnitte in einen Maßnahmenplan übersetzt werden, welcher auf Schwachstellen im geplanten Wegesystem hinweist und Verbesserungsvorschläge bietet.

Planerische Anforderungen

Bei der Planung der Routen für den Radverkehr sind die **Anforderungen** einerseits **für den Alltagsradverkehr aber auch für den Freizeitradverkehr** zu berücksichtigen. Für beide Nutzergruppen gilt, dass entsprechende Radverkehrsanlagen sicher ausgeführt sind und eine ausreichende Beschilderung besteht, an welcher sich orientiert werden kann.

Beachtung der Anforderungen des Alltags- und Freizeitverkehr

Alltagsradrouten:

Die Routen für den Alltagsradverkehr sollten eine gute Oberflächenqualität (Asphaltdeckschicht) sowie eine ortsverbindende umwegarme Linienführung aufweisen.

Kriterien Alltagsradverkehr:

- Umwegarme, direkte Linienführung
- Zügige Befahrbarkeit der Route, gute Oberflächenqualität
- Verbindung von wichtigen Quell- und Zielpunkten (Stadt- und Ortsteilzentren, Verknüpfungsstellen zum ÖPNV, Schulen, Arbeitsstätten mit hohen Angestelltanzahlen etc.)

Hierfür können entsprechende eigenständig geführte Radrouten genutzt bzw. angelegt werden, aber auch ein Mischverkehr auf Straßen mit dem Kfz-Verkehr als sinnvoll erachtet werden. Einer sicheren Benutzung steht hier allerdings teilweise ein erhöhtes Verkehrsaufkommen (Pkw und Lkw) gepaart mit hohen Geschwindigkeiten und zu schmalen Querschnitten entgegen. Um Unfälle zu vermeiden und einen reibungslosen



Alltagsradler auf kommunaler Straße

Verkehrsaufbau für Radfahrer und den motorisierten Verkehr zu gewährleisten, sollten an bestimmten klassifizierten Straßen separat verlaufende Radwege errichtet werden. Da dies aufgrund angespannter Haushaltssituationen nicht überall möglich ist, hat das Land Sachsen Bewertungskriterien für eine Planung von RVA an klassifizierten Straßen definiert, auf deren Grundlage eine Multikriterienanalyse erfolgt, die in einer Prioritäteneinteilung (A bis C) für Bauvorhaben mündet.

- **Klasse A:** Umsetzung bis 2025 geplant
- **Klasse B:** Umsetzung voraussichtlich erst ab 2025 möglich
- **Klasse C:** Maßnahmen sind hinsichtlich ihrer Notwendigkeit weiter zu prüfen

Seit 2014 wurden im Landkreis ca. 7,5 km im klassifizierten Straßennetz errichtet.

Für die Finanzierung bzw. Umsetzung einer RVA an klassifizierten Straßen sind unterschiedliche Hauptkriterien wie z. B. prognostizierter Kfz-Verkehr, Schülerradverkehr und Führung auf touristischer Route ausschlaggebend (siehe auch RVK Sachsen 2014 Anlage 2 A2.1 „Multikriterienanalyse zur Maßnahmenreihung“). Insgesamt wurden im klassifizierten Straßennetz folgende Bedarfe gemeldet.

	Bedarfmeldungen RVK Sachsen2014	zusätzliche Meldungen	Gesamt
Kreisstraßen:	1,1 km	12,9 km	14,0 km
Staatsstraßen:	13,0 km	29,6 km	42,6 km
Bundesstraßen:	20,2 km	12,8 km	33,0 km

Im Zuge dieses Projektes wurde eine **Multikriterienanalyse** für Bedarfe an Radverkehrsanlagen an Kreisstraßen durchgeführt (siehe Anlage 2: *Multikriterienanalyse*). Insgesamt wurde an **7 Kreisstraßen im Landkreis Bedarf gemeldet (12,9 km)**.

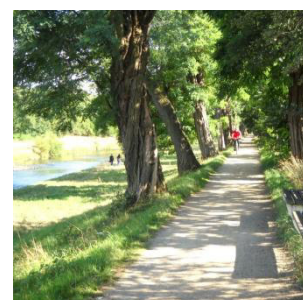
Unabhängig von einer Klassifizierung einer vom Radverkehr genutzten Straße im Mischverkehr können auch an kommunalen Straßen Radverkehrsanlagen errichtet werden. Hierfür können Kommunen bei der Kreisverwaltung entsprechende Fördermittel beantragen, wenn eine Notwendigkeit ausreichend nachgewiesen wurde (siehe RL-KSTB).

Touristische Radrouten:

In der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen wurden erforderliche Standards für touristische Radrouten (Radfernwege und regionale Hauptradrouten) festgelegt. Kriterien sind die sichere Befahrbarkeit und Überquerbarkeit von Straßen, ein allwettertauglicher Belag, die ausreichende Breite der Radverkehrsanlagen, eine durchgängige Wegweisung und ein gutes Angebot an touristischer Infrastruktur.

Kriterien Freizeitradverkehr (Tagesausflügler und Radtouristen):

- Routenverlauf entlang landschaftlicher und touristischer Sehenswürdigkeiten der Region
- Ziele müssen nicht zwingend direkt angefahren werden – auch umwegige Führung möglich („Der Weg ist das Ziel.“)



Fahrradtourist an der Mulde

Für touristische Radrouten sind zudem eine naturnahe Führung und die touristische Infrastruktur entlang der Route wichtige Faktoren für deren Akzeptanz. Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr mit Fahrradmitnahme und Abstellanlagen bietet bequeme Anreisemöglichkeiten für den touristischen wie auch den täglichen Radverkehr. Nutzergerechte Serviceangebote wie Rastplätze, Gastronomie und Werkstätten erhöhen die Attraktivität zusätzlich.

Planungsrechtliche Anforderungen

Bei der Ausweisung bzw. beim Neu- oder Ausbau von Radverkehrsanlagen müssen planungsrechtliche Randbedingungen beachtet werden. Folgende Belange müssen auf Umsetzbarkeit bzw. Problemüberschneidung untersucht werden:

- Wasserschutzrechtliche Belange
- Naturschutzrechtliche Belange
- Forstrechtliche Belange
- Agrarstrukturelle und sonstige Belange der Landwirtschaft
- Archäologische Belange
- Geologische Belange
- Bergbaurechtliche Belange
- Gemeinsam genutzte Wege mit anderen Verkehrsteilnehmern
- Raumordnerische Belange
- Weitere Belange (Kampfmittelbeseitigung, Eigentumsverhältnisse bei Bahntrassen)

Netzplanung – Haupt- und Nebennetz

Ausgehend vom bestehenden Zielnetz der Radverkehrskonzeption Sachsen 2014 sind drei Verbindungen im Landkreis Zwickau zwischen den Hauptzielen bisher noch **ohne eine Radverkehrsverbindung** in der Kategorie SachsenNetz-Rad-Route. Diese drei Routen sind **Kirchberg-Auerbach/Vogtland, Lichtenstein – Stollberg/Erzgebirge sowie Limbach-Oberfrohna – Penig**. Diese Routen gilt es zukünftig zu entwickeln und sowohl in Routenqualität als auch Beschilderung umzusetzen (in Abstimmung mit den angrenzenden Landkreisen). Zudem sind Fahrradrouten in der RVK Sachsen 2014 vorhanden, die in der Realität nicht befahrbar oder nicht vorhanden sind. Diese Strecken sind mit **Überarbeitungsbedarf** behaftet. Die **Verbindungen sind Zwickau – Lichtenstein – Hohenstein-Ernstthal – Limbach-Oberfrohna sowie Limbach-Oberfrohna – Chemnitz**. Hier werden Optimierungsvorschläge erarbeitet, die es gilt zügig umzusetzen.

Um ein verdichtetes Radverkehrsnetz im Landkreis aufzubauen, wird im **Ergebnis des Planungsprozesses** ein zweistufiges System von Radrouten vorgeschlagen:

1. Radrouten des **SachsenNetz Rad** (Radfernwege und regionale Haupttradrouten, Sonstige Strecken im SNR)
2. ergänzende **Landkreisrouten**

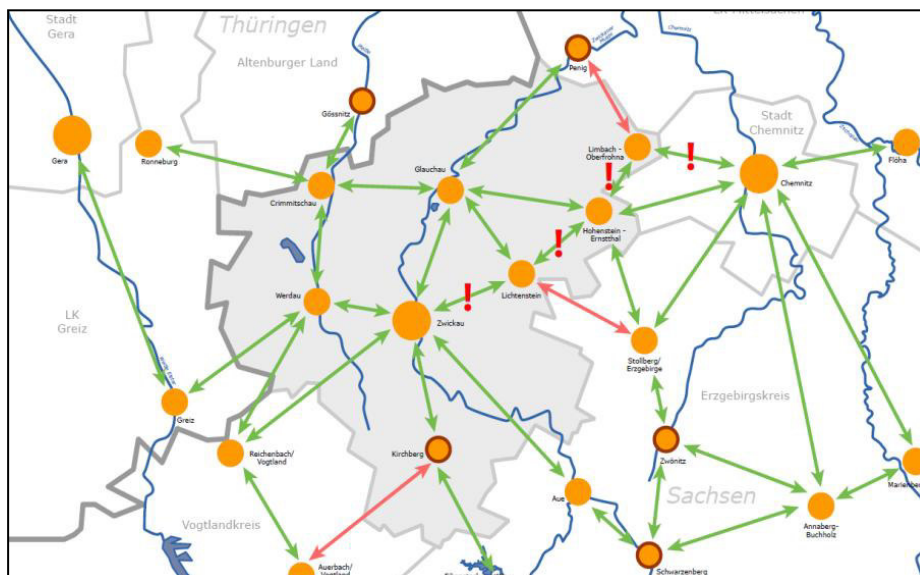
*Zwei Netzebenen:
SachsenNetz Rad und
Landkreisrouten*

Zur konkreten Definition der Planungsstände und Einsatzmöglichkeiten der Radrouten wurden Unterkategorien gebildet.

Optimierungspotenzial: Die vorgeschlagenen Routen stellen Streckenabschnitte in einer optimierten Führung dar. Die Ertüchtigung dieser Strecken würde eine attraktivere Alternative der Verbindung bedeuten. Um hier Optimierungstrecken mit konkretem abgestimmten Verlauf von sich noch in der Planung befindlichen Routen abzugrenzen, sind diese separiert voneinander dargestellt.

Sonstige touristische Radrouten: Routen die einen stark regionalen touristischen Charakter besitzen und das Angebot des übergeordneten Routennetzes ergänzen.

Herabstufung in Landkreisroute: SachsenNetz-Rad-Routen die in ihrem bestehenden Verlauf verlegt werden sollen und so eine Landkreisverbindung entstehen soll, sind als Herabstufung gekennzeichnet.



*Netzknotensystem
gem. SachsenNetz Rad
siehe Plan 0.3 - Ziel-
verbindungen Sach-
senNetz Rad*

SachsenNetz Rad: Routenoptimierungen und Neue Verbindungen

Die bestehenden SachsenNetz-Rad-Routen im Landkreis Zwickau wurden für die Fortschreibung übernommen und im Verlaufe des Projektes überarbeitet. Im Ergebnis der Überarbeitung des 2011 beschlossenen Routennetzes wurde eine **Vielzahl von Optimierungsstellen** vorgeschlagen und mit der Arbeitsgruppe Radverkehr im Landkreis diskutiert. Folgende Routen besitzen Optimierungspotenzial:

Sächsische Städteroute D 4/I 8: *(bereits durch LRA Zwickau zur Teilfortschreibung bei SMWA Sachsen beantragt)*



- Optimierung des Streckenverlaufs zwischen Crimmitschau und der anschließenden Städtekette in Thüringen → geringerer Umweg, unkompliziertere Führung
- Optimierung im Stadtgebiet Crimmitschau → optimalere Führung
- Zwei Optimierungsstellen im Stadtgebiet Meerane → optimalerer Führungsmöglichkeit
- Zwei Optimierungsstellen im Stadtgebiet Glauchau → optimalerer Führungsmöglichkeit

Mulderadweg I 2: *(Teilfortschreibung beim SMWA Sachsen notw.)*



- Optimierungsstrecke zwischen Stadtgebiet Glauchau und Remse → der angedachte neue Verlauf wird entlang der Mulde geführt, dabei werden neue Deichwege genutzt. Eine neue Brücke für Fußgänger/Radfahrer parallel zur A4 ist notwendig.
→ Streckenverlauf ist aktuell noch in der Diskussion beim LASuV und Ministerium – es werden mehrere Varianten geprüft
- Optimierungsstrecke zwischen Wiesenburg und Langenbach → Aktuelle Führung über Kreisstraße teilweise sehr steil; flussnahe Führung wäre topografisch geeigneter und straßenunabhängig
- Optimierung zwischen Hartenstein und Bad Schlema (Erzgebirgskreis) → Routenführung aktuell auf Kreisstraße (K 9315) ohne RVA, Gefahrenstelle! – aktuell in Diskussion:
 - Schaffung einer RVA in diesem Abschnitt (lt. Kommunen hat Verkehrsbelastung in letzten Jahren deutlich abgenommen)
 - Zwischen Gleiskörper und Mulde existiert ein Wanderweg/Trampelpfad (in schlechtem Zustand), der durch einen Ausbau perspektivisch eine attraktivere und sichere Routenführung abseits der Kreisstraße ermöglichen könnte. Umsetzungsmöglichkeit wird jedoch durch Kommune kritisch gesehen (Hochwasserproblematik und zu geringe Breiten zwischen Fluss und Bahnkörper)

Pleißeradweg II 54: (Teilfortschreibung beim SMWA Sachsen notw.)

- Optimierung im Stadtgebiet Crimmitschau → optimalere Führung

**Mittelgebirge – Silberstraße (II 09):** (Teilfortschreibung beim SMWA Sachsen notw.)

- Optimierung in der Ortslage Kirchberg
- Routenpiktogramm fehlt

Mulde-Lichtenstein-Silberstraße (II 10): (Teilfortschreibung beim SMWA Sachsen notw.)

- Optimierung zwischen Lichtenstein und St. Egidien und Lichtenstein – Oelsnitz
- Optimierung zwischen Hartenstein und Würschnitz (Erzgebirgs-kreis) → Neuer Routenverlauf geplant und durch Gemeinden bei LASuV eingereicht; Neuer Routenverlauf bereits Teil der Planung zur Karlsroute
- Routenpiktogramm fehlt

Zwickau-Lichtenstein:

- Optimalere Führung zwischen den Hauptzielen

Hirschfeld-Lengenfeld/Auerbach (Vogtlandkreis):

- von den Kommunen angestoßene alternative Verbindung zwischen den Zielen Hirschfeld und Plohn (Freizeitpark) – bisher nur als Optimierungsmöglichkeit eingeflossen, da eine Konkretisierung noch weiteren Abstimmungen bedarf

Neue Verbindungen:

Um das Netz der Hauptzielverbindenden Routen im Landkreis zu vervollständigen, wurden unterschiedliche Strecken diskutiert und neu vorgeschlagen.

Pleißeradweg: (Teilfortschreibung beim SMWA Sachsen notw.)

- Verlängerung Pleißeradweg Lichtentanne bis Voigtsgrün → Verlängerung bis Pleißequelle bzw. Bahnhof Voigtsgrün in Hirschfeld sinnvoll

Radrouten des Landkreises

Als **verdichtendes Ergänzungsnetz** zu den Radrouten des Sachsen-Netz Rad werden Landkreisrouten in das Zielnetz implementiert. Diese verdichtenden Routen haben das Ziel, wichtige Zielpunkte miteinander zu verknüpfen, für das Alltagsnetz zusätzliche Routen anzubieten, sowie Netzlücken zu schließen. Ausgehend von dem im Jahr 2011 beschlossenen Radroutennetz wurde ein optimiertes Zielnetz entwickelt.

Durch Gespräche mit den Kommunen und Abwägung mit dem LRA Landkreis Zwickau konnte ursprüngliche Netz des Radroutenkonzepts Landkreis Zwickau 2011 angepasst und optimiert werden. Zudem wurde darauf geachtet, dass parallele Routenführungen und nicht zielführender Verbindungen nicht ins Zielnetz einfließen.

3.2 Radverkehrsinfrastruktur optimieren

Radverkehrsanlagen

Mit dem zentralen Ziel den Radverkehrsanteil im Alltag und in der Freizeit zu steigern, sollte eine Benutzung des Fahrrades so einfach und komfortabel wie möglich gemacht werden. Die Schaffung von sicheren, umwegarmen und gut zu befahrbaren Wegen stellt hier ein sehr wichtiges Instrument dar. Grundlegend sind folgende Kriterien zu erfüllen damit allen Verkehrsteilnehmern, fahrradtyp- und altersunabhängig, eine qualitativ hochwertige Befahrung ermöglicht wird (*nach RVK Sachsen 2014, S.23*).

- Möglichst umwegarme Führung
- Sichere Befahrbarkeit (Geschwindigkeit, Verkehrsstärke Kfz, Überquerung von Straßen, Hindernisse im Straßenraum)
- Ausreichende Breite der Radverkehrsanlage
- Allwettertauglicher Belag (Asphalt als Standardlösung)
- Zügig und mit hohem Komfort befahrbar
- Konsistente Wegweisung
- Touristische Infrastruktur (bei touristischen Routen)
- Attraktive Routenführung (hauptsächlich bei touristischen Routen)

Die in Routen des SachsenNetz Rad und in Landkreisrouten unterteilten Strecken sollten flächendeckend eine hohe Qualität aufweisen. Hierbei ist der Ausbaustandard nach SachsenNetz Rad (*siehe Kriterien oben*) anzustreben. Auch sind die geltenden Richtlinien der ERA 2010 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) und der StVO auf den Abschnitten zu prüfen und umzusetzen. Ausreichende Mindestbreiten von 2,50 m auf den Anlagen sind unbedingt einzuhalten.

Als Trend kann auch die **immer größere Anzahl an Pedelec-Nutzern** verstanden werden. Die hierbei gefahrenen durchschnittlichen Geschwindigkeiten sind meist höher als beim „normalen“ Radverkehr und vergrößern somit die möglichen Entfernungen. Entsprechend angepasst müssen dann auch Entwurfsgeschwindigkeit (Entwurfsgeschwindigkeit 25-30 km/h) und Entwurfparameter von neuen Radverkehrsanlagen sein.

Auf Grundlage der erhobenen Qualitätseinteilungen der Streckenverläufe im Landkreis, wurden Prioritäten zur Handlung aufgestellt. Mit dieser Einteilung kann auf die Wichtigkeit eines Ausbaus verwiesen werden, damit eine qualitative Verbesserung von bestehenden Verbindungen bzw. neue Streckenverläufe realisiert werden können (*siehe Punkt 4: Maßnahmenplan und Anlage 3: Maßnahmenliste*).



*Pedelecs sind Trend
Quelle: Copyright @
Tourismusregion
Zwickau*

Technische Anforderungen

Attraktive und einfach zu befahrene Radwege sind ein Schlüssel zur Steigerung des Radverkehrsaufkommens.

- **Standardbauweise für Radwege sollte immer Asphalt** sein, da hier geringer Rollwiderstand, hohe Ebenheit, allwettertauglicher Belag und geringe Unterhaltungskosten Vorteile gegenüber anderen Oberflächen aufweisen. Gemäß der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2014 ist für Routen im SachsenNetz Rad immer diese Lösung anzuwenden (*RVK Sachsen 2014 S. 24*). Leider wird ausgerechnet für das umweltfreundliche Verkehrsmittel Fahrrad die Sinnhaftigkeit des Asphaltbelags immer wieder diskutiert.
- **Wassergebundene Decken** sollten nur im Ausnahmefall zum Einsatz kommen, da diese durch einen höheren Instandhaltungsaufwand gekennzeichnet sind und einen ebenso hohen Versiegelungsgrad wie eine Asphaltbauweise aufweisen. Eine Aufheizung und Beeinträchtigung des Landschaftsbildes lassen sich durch Veränderungen der Farbgebung im Asphaltgemisch beeinflussen (siehe *ADFC und SRL: „Radwegebau in Wald und Flur“*).
- **Ländliche Wege** die meist in kommunaler Baulast liegen, sollten so ausgebaut sein, dass diese vom Radverkehr mitbenutzt werden können. Wassergebundene Oberflächen können hier zum Einsatz kommen, allerdings nur in einer ausreichend guten Qualität. Asphalt sollte auch hier bevorzugt werden. Asphaltierte ländliche Wege gehören in anderen Bundesländern wie z. B. Bayern zum Standard und können so kosteneffizient und wirtschaftlich für das Radnetz und den ländlichen Betrieb genutzt werden.
Bei überbreiten landwirtschaftlichen Wegen könnte eine Fahrspur für den Radverkehr genutzt werden (3,5 m als Standard bei 5 m Kronenfahrbahnbreite). Randbereiche könnten hier mit Rasengittern für die landwirtschaftliche Maschinen genutzt werden.
- **Radrouten durch Waldgebiete** sind meistens nicht öffentlich gewidmete Wege, die in privater Hand liegen. Hier stehen oftmals waldwirtschaftliche Nutzungen und Naturschutz einer Nutzung durch den Radverkehr entgegen. Trotz naturschutzrechtlicher Belange sollte geprüft werden, ob eine Asphaltierung auf bestimmten Strecken möglich ist. Gute Beispiele wie in Brandenburg zeigen eine Umsetzungschance. Wichtig ist in diesem Zusammenhang auf einen ausreichenden Abstand zu angrenzenden Bäumen bzw. auf einzubauenden Wurzelschutz zu achten.



Asphaltdecke



Wassergebundene Decke auf Städteroute



Ländlicher Weg in wassergebundener Decke



Waldweg

- **Wurzelschutz:** Damit Wurzelwachstum neue Asphaltdecken nicht innerhalb von kurzer Zeit durch Risse und Ausbeulungen beschädigt, sollte bei angrenzenden Bäumen, Alleen oder in Wäldern ein Wurzelschutz eingebaut werden. Dieser besteht aus einer Wurzelschutzfolie. Auch nachträglich lassen sich Wurzelschutzfolien durch eine spezielle Wurzelschutzfräse in den Boden einbringen.



durch Wurzeln aufgebrochene Decke

Verkehrsorganisation/Verkehrssicherheit

Neben der Möglichkeit die Infrastrukturoptimierung für den Radverkehr (Radwegbau, Oberflächenverbesserung), stehen dem Landkreis auch einfache und kostengünstig umzusetzende Möglichkeiten zur Verfügung, den Radverkehr sicherer und komfortabler zu machen.

- **Ortsdurchfahrten:** Sichere Ortsdurchfahrten sind ein wichtiges Kriterium um den Radverkehr zu stärken. Leider liegt hier in den Kommunen ein großes Manko, da innerörtliche Radverkehrsanlagen und Maßnahmen zu Verbesserung der Sicherheit häufig fehlen. Der Übergang zwischen Außerortsbereich und Ortslage sollte möglichst durch Orteingangssituationen untersetzt werden (Mittelinsel an den Orteingängen). Eine weitere wichtige Maßnahme ist neben der innerörtlichen Radinfrastruktur (Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen) auch die Öffnungen von Einbahnstraßen und Sackgassen für den Radverkehr.



Kein Schutz des Radverkehrs im Innerortsbereich

- **Radmarkierungen:** Durch relativ einfach umzusetzende Markierungen von Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen wird eine sichtbare Separierung zwischen Kfz/Schwerverkehr und Radverkehr erzeugt. Innerörtlich Radfahrmarkierungen sind in den Kommunen/Städten des Landkreises bis auf wenige Ausnahmen keine Praxis. Hier sollte der Landkreis durch entsprechende Förderungen Anreize schaffen, dass Kommunen im Ort Radfahrstreifen/Schutzstreifen aufbringen.

Zurzeit befindet sich das bundesweite **Modellvorhaben „Fahrrad-schutzstreifen Außerorts“** in der Phase der Auswertung und könnte zukünftig neue Impulse setzen, was die Förderung von sicherem Außerortsradverkehr betrifft. Hier ließen sich eine Vielzahl von Außerortsstraßen problemlos mit Schutzstreifen versehen.

- **Temporeduzierungen:** Außerörtliche Geschwindigkeitsbegrenzungen könnten nicht nur an gefährlichen Querungsstellen des Radverkehrs eingeführt werden. Hier sind besonders vom Radverkehr frequentierte Stellen zu eruieren, die dann mit Tempo 70 versehen werden und somit die Sicherheit erhöhen. Denkbar wären auch Alleenstraßen in der Maximalgeschwindigkeit zu reduzieren, um die Sicherheit für Kfz- und Radverkehr zu steigern und attraktive Alleen zu erhalten.



Schutzstreifen Außerorts (Deutsches Institut für Urbanistik GmbH)

- **Beschilderung „Achtung Radverkehr“:** Die Möglichkeit auf bestimmten Strecken ein Hinweis „Achtung Radverkehr“ aufzustellen wird in vielen Landkreisen genutzt. Hierbei wird die Aufmerksamkeit des motorisierten Verkehrs erhöht, sowie das Fahrrad mehr in das Alltagsbild gerückt.
- **Straßensperrung für Kfz:** Aufgrund des dichten Verkehrsnetzes im Landkreis sind vom Kfz-Verkehr wenig genutzte Straßen zu eruieren, und eine Sperrung für Kfz und Lkw durch ein Sperrschild oder auch Poller umzusetzen. Dadurch könnten attraktive Fahrradstraße entstehen, die die vorhandene Infrastruktur nutzen und für die Kommune kosteneffizient in der Bewirtschaftung und im Erhalt bleibt



Straßensperrung für Kfz

Wegweisung flächendeckend ausbauen

Der im RVK Sachsen 2014 definierte **Standard für die wegweisende Beschilderung** sollte auf allen auszuschildernden Routen zum Einsatz kommen. Es ist abzusehen, dass der zurzeit stattfindende Modellversuch zur Komplettbeschilderung der SachsenNetz-Rad-Routen durch das SMWA Sachsen im LK Nordsachsen, LK Leipzig und der Stadt Leipzig auch auf den LK Zwickau ausgeweitet wird.

Vor Allem sollten folgende Routen prioritär entsprechend qualitativ so vorbereitet werden, dass eine einfache Beschilderung möglich ist:

- II-8 Radroute An der Silberstraße (teilweise beschildert)
- II-9 Mittelgebirge-Silberstraße (noch unbeschildert)
- II-10 Mulde-Lichtenstein-Silberstraße (noch unbeschildert)
- II-24 Zwickau-Greiz (noch unbeschildert)
- II-64 FLOEZ-Radweg (noch unbeschildert)



Wegweiser in Burgstädt

Es wird zudem empfohlen, sich **rechtzeitig am Planungsprozess des Freistaats zu beteiligen**, um Routenoptimierungen und konkrete Führungen der Routen mit der anstehenden Beschilderungsplanung in Einklang zu bringen. Zudem sollten im gleichen Zuge an strategisch wichtigen Punkten Informationstafeln als wichtiges Mittel der Orientierung aktualisiert, erneuert oder neu aufgestellt werden. Das Angebot sollte zudem durch Rastplätze mit Abstellmöglichkeiten ergänzt werden. Anzumerken ist zudem, dass Änderungen durch Routenanpassung bzw. -optimierung im SachsenNetz Rad vorher beim LASuV über das Landratsamt Landkreis Zwickau in Form einer **Teilfortschreibung** beantragt werden müssen, bevor eine Beschilderungsanpassung stattfinden kann.

Aufbauend auf den zukünftig beschilderten Routen des SachsenNetz Rad, soll durch eine **Beschilderung der Landkreisrouten** ein erweitertes Wegweisungsnetz im Landkreis entstehen.

Erhaltungsmanagement

Grundlage für eine dauerhafte Förderung des Radverkehrs ist die Sicherstellung und Überwachung der Qualität der Infrastruktur. In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) wird angeregt, die Oberflächenqualität durch regelmäßige Kontrollfahrten zu überwachen sowie Möglichkeiten für Anmerkungen durch die Nutzer zu schaffen.

Der erste Schritt wurde im Rahmen der im Maßnahmenplan zu Grunde liegenden Bestandsanalyse der Routen im Landkreis Zwickau gemacht.

Damit die Funktionsfähigkeit einer Route gegeben ist, müssen die Kommunen ihren Pflichten nachkommen die Strecken zu unterhalten und ggf. instandzusetzen. Unterlässt eine Kommune die Unterhaltung einer Radroute und sorgt sich nicht für eine sichere und gute Befahrbarkeit ihrer Wege, schadet sie nicht nur sich selbst, sondern allen Anliegergemeinden der betreffenden Radroute.

Für die Verwaltung dieser Bestandsdaten stellt der Freistaat Sachsen laut RVK Sachsen 2014 eine zentrale Datenbanklösung bereit (Landesradverkehrsnetz), welche von den Kommunen ohne Kosten benutzt werden kann. Zurzeit befindet sich diese Datenbank noch in der Aufstellung und Testphase.

Kommunen müssen der Unterhaltungspflicht nachkommen um das Radverkehrsnetz nicht zu gefährden

3.3 Service ausbauen

Durch ein gutes, vielfältiges Serviceangebot entlang der Radrouten kann eine hohe Zufriedenheit der Touristen aber auch Alltagsradler garantiert werden. Weiterhin ist es möglich durch spezifische Angebote entlang der Pendlerstrecken den Alltagsradverkehr zu stärken.

Verknüpfung ÖPNV/Fahrrad - Empfehlungen

Umstieg Fahrrad/Bahnverkehr:

- Optimierung des Angebots von Bike&Ride-Abstellanlagen an Bahnhalt punkten im Landkreis – an 17 Haltepunkten sollten Abstellanlagen nachgerüstet werden (*siehe auch Tabelle für fehlende B+R – Anlagen - Verknüpfung ÖPNV-Fahrrad – Analyse S. 18*)
- Optimierung der Qualität von Bike&Ride-Abstellanlagen an Bahnhalt punkten im Landkreis – Überdachung und sichere abschließbare Fahrradbügel sollten überall Anwendung finden („Felgenkiller“ z. B. in Naunhof)
- Mobilitätsstationen an großen Umsteigepunkten mit der Möglichkeit, den Akku zu laden, sich zu informieren und einfach auf Umsteigemöglichkeiten hingewiesen zu werden



*B+R Platz Zwickau
Quelle: Stadtverwaltung Zwickau*

Umstieg Fahrrad/Busverkehr:

- Bushaltestellen an ausgewählten Punkten mit hohem Fahrgastpotenzial können, wie z. B. in Schweden üblich, mit kostengünstigen Fahrradbügeln ausgestattet werden
- Mitnahmemöglichkeit in Form eines Fahrradanhängers für den touristischen Radverkehr ist zu überlegen – eine Strecke per Rad und eine per Bus ist hier denkbar → als Vorbild sollte Bus 629 von Glauchau nach Narsdorf gelten (siehe 5. Leuchtturmprojekte)
- Anbieten von ausreichend Platz in Bussen zur problemlosen Mitnahme von Fahrrädern im/am Fahrzeug – bei Neuanschaffung der Fahrzeuge ist hierauf zu achten
- Bau einer Fahrradstation an wichtigen Verknüpfungspunkten des ÖPNV – hier ist eine mühelose Kombination zwischen dem Angebot der Bahn und des städtischen bzw. regionalen Busverkehrs möglich – empfehlenswert ist hier die Errichtung einer Fahrradstation in Zwickau



B+R an Bushaltestelle



Mitnahme von Fahrrädern am Regiobus¹

Fahrradverleih

Fahrradverleihsysteme sind ein probates Mittel, um ein Angebot für Touristen aber auch für den Spontanradverkehr im Alltag zu generieren. Dabei ist die Förderung von regionalem touristischem Radverkehr durch Leihräder ein sinnvolles Mittel für eine Vermarktung der Region. Hier sollten die Möglichkeiten für eine gezielte Förderung von Leihrädern genutzt werden, da es im Landkreis an einem einheitlichen **Verleihsystem** fehlt.

Eine Möglichkeit wäre hier die Vernetzung mehrerer Städte durch Schaffung eines „**Verleihrings**“, welcher aus einem Netz aus Verleihstationen an sinnvollen Stellen (Bahnhaltstellen, Marktplätze etc.) besteht. Auch ist ein **Pedelec-Verleih** für eine Erweiterung von potenziellen Kunden denkbar. Besonders sinnvoll kann auch eine enge Kooperation mit den örtlich ansässigen Bett+Bike-Unterkünften sein. Leihräder können Gästen zur Verfügung gestellt werden, welche diese für Tagesausflüge nutzen oder in der nächsten Unterkunft abgeben können.

Die Möglichkeit eines freien Ausleihens und Abgebens an allen Stationen im Landkreis macht solch ein System flexibel und kundenfreundlich. Beispielhaft ist hier das in der Region Niederrhein etablierte "NiederrheinRad"² mit 40 Leihstationen zu nennen.



Ausleihstation von Niederrheinrad [niederrheinrad.de]

¹ Quelle: www.owlverkehr.de

² www.niederrheinrad.de

Weitere Serviceangebote für Touristen

Wichtig für eine Verbesserung der Vermarktungsfähigkeit und der damit zusammenhängenden Steigerung der Fahrradtouristen im Landkreis, sind neben der Bereitstellung von touristischen attraktiven Radroutenauch weitere zusätzliche Angebote, die durch den Landkreis angeschoben und gefördert werden sollten.

- Gastronomie und Beherbergung z. B. „Bett & Bike“ sollten ausgebaut werden
- GPS-Radtouren und Infomaterial (Print und Online) sollten etabliert werden
- Bau und Ausweisung von Wanderparkplätzen für Ausflügler, die mit dem Auto kommen und dann auf das Rad umsteigen



www.bettundbike.de

3.4 Öffentlichkeitsarbeit leisten

Für eine weitere Sensibilisierung der Bürger für das Thema „Fahrrad“ ist Öffentlichkeitsarbeit sehr wichtig. Der Landkreis macht sich aufgrund des Mulderadweg berechtigte Hoffnung auf eine weitere Erhöhung der Touristenzahlen. Im Alltagsverkehr, auch aufgrund topografischer Gegebenheiten, spielt das Fahrrad bis jetzt nur eine Randfigur.

Durch Verbreitung von Informationen und Aktivitäten „rund ums Rad“ sowie Angebots- und Serviceverbesserungen kann ein positives Stimmungsbild erzeugt und weiter vertieft werden. Grundlage ist ein positives Verständnis der Politik und der Verwaltung für die Potenziale des Radverkehrs und weiterhin ein gemeinsames Auftreten in der Öffentlichkeit zur Stärkung.

Information und Kommunikation

Für eine **bürgernahe Planung** ist ein transparenter Planungsprozess von großer Wichtigkeit. Durch Beteiligung des Bürgers von der Problemfindung bis hin zur kritischen Auseinandersetzung mit Planungen können Radverkehrsprojekte große Akzeptanz erfahren.

Planung für und mit Bürgern

Durch die Benennung eines **Radverkehrsbeauftragten** in der Kreisverwaltung kann eine Informations- und Beratungsstelle geschaffen werden. Weiterhin kann der Radverkehrsbeauftragte auf dringende Probleme hinweisen und angehen. Der Radverkehrsbeauftragte sollte eine feste Personalstelle erhalten.

Radverkehrsbeauftragter sehr wichtig

Zusätzlich sollte ein reger **Austausch innerhalb der Politik und Verwaltung** angestoßen werden. Multiplikatoren und Entscheidungsträger, vor allem in den Verwaltungen, brauchen Informationsgrundlagen für ihr Handeln. Dabei muss ein Verständnis für die vielfältigen Effekte einer

Entscheidungsträger informieren

Erhöhung des Radverkehrs über die Verkehrspolitik hinaus aufgebaut werden. Dazu zählen u. a. die positiven Auswirkungen in den Themenfeldern Gesundheit, Stadtentwicklung, Tourismus und Lebensqualität.



Arbeit der Koordinierungsstelle Mulderadweg 2015

Quelle: LRA Zwickau

Motivation

Wird dem Thema stetige Aufmerksamkeit gewidmet, kann die Motivation der Bürger gesteigert werden. Mit Hilfe von Fahrradtagen in ausgewählten Städten und Events wie der „Radlerfrühling“ oder der „Radlersonntag im Mülsengrund“ kann die Lust am Fahrrad fahren weiter gesteigert werden. Die Fahrradtage sollten Programmpunkte wie einen Fahrrad- und Fahrradteilemarkt, Geschicklichkeitsparkour für Kinder, technische Fahrradüberprüfung oder Pannenhilfekurs beinhalten.

Lust am Radfahren erzeugen

Aufklärung

Eine Positionierung des Fahrrads als flexibles, umweltfreundliches und kostengünstiges Verkehrsmittel hat großes Potential zur Förderung des Radverkehrs. Erfolgreiche Kommunikation erfordert dabei eine **Differenzierung der Zielgruppen** nach Transportzwecken, Lebenslagen und sozialen Milieus.

Jugendliche und Kinder sollten hier speziell gefördert werden, da sie die Radfahrer von morgen sind. Durch **Thematisierung des Fahrrads im Unterricht**, Erarbeitung von Routen und Inbezugnahme bei Planungsprozessen können die Kinder und Jugendliche das Fahrrad schätzen lernen.

Um auch im zunehmenden Alter am Alltagsleben teilzuhaben und soziale Kontakte zu pflegen stellt das Fahrrad eine gesunde Alternative dar. Ziel sollte es sein den **Senioren Spaß am Radfahren** zu vermitteln, sowie sie für Alternativen wie Elektrofahrräder oder Dreirad zu begeistern.

Durch **Kampagnen** wie der bundesweiten Musterkampagne „Rücksicht im Straßenverkehr“ wird dem Thema Radverkehr mit allen anderen Verkehrsteilnehmern eine Plattform gegeben. Durch solche Aufklärungsaktionen kann die Verkehrssicherheit erhöht sowie das harmonische Zusammenspiel aller Verkehrsteilnehmer gefördert werden.



Bundesweite Kampagne, Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.

Tourismus

Für einen florierenden Radtourismus ist Öffentlichkeitsarbeit unabdingbar. Hierbei sollte mit **Tourismusverbänden kooperiert** werden oder weiter vertieft werden. Weiterhin ist eine gute **Internetpräsenz** in heutigen Zeiten unabdingbar.

Die Internetseiten www.mulderadweg.de und www.zeitsprungland.de sollen hier als gutes Beispiel hervorgehoben werden.

Ergänzt werden könnten die Internetseiten mit einem **Radroutenplaner** um noch gezielter den Radtourismus zu bedienen. Ein Radroutenplaner, wie der Radroutenplaner Thüringen, enthält Suchkriterien wie kürzeste oder touristische Route, Mängelmelder oder GPS-Tracks.



*Radroutenplaner
Thüringen*

3.5 Rahmenbedingungen schaffen

Radverkehrsfreundliche Rahmenbedingungen seitens der Ausschöpfung von Möglichkeiten zur Planung und Realisierung von Projekten in der Verwaltung sind eine wichtige Voraussetzung zur Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr.

Administration und Kommunale Umsetzung

Mithilfe der **Ernennung einer/s Radverkehrsbeauftragten** als zentralen Ansprechpartner der sich mit anderen Mitarbeitern mit der Planung, Finanzierung und Verwaltung des Radverkehrs befasst, kann fahrradfreundliche Strukturen in Verwaltung und Politik stärken.

Ernennung Radverkehrsbeauftragter

Durch **Fortführung der Arbeitsgruppe Radverkehr**, es könnte angedacht den Radverkehrsbeauftragten als Vorsitzenden zu installieren, kann dem Thema Radfahren eine Lobby gegeben werden. Die AG Radverkehr sollte sich zusammensetzen aus Vertretern des Landkreises, Vertretern der Nutzer, der Polizei sowie weiteren Akteuren wie Bürgern und Fahrradvereinen. Die regelmäßig tagende AG Radverkehr sollte verkehrsrelevante Planung abstimmen und weitere Maßnahmen/ Verbesserungen vorschlagen.

Fortführung AG Radverkehr

Der Einsatz eines **Kreiswegewarts im Landkreis** ist von besonderer Wichtigkeit. Durch die Ortskenntnis und regelmäßige Wartungs- und Kontrollfahrten ist der Kreiswegewart unerlässlich für Planung, Instandsetzung und Optimierung von Radrouten im Landkreis.

Kreiswegewart einsetzen

Möglichkeiten zur Projektfinanzierung

Radverkehr kann im Vergleich zu Baumaßnahmen des Straßenverkehrs mit **relativ geringem Kostenaufwand** gefördert werden. Wichtig bei der Realisierung einer Radverkehrskonzeption ist deshalb eine **gut abgestimmte Routen- und Finanzmitteleinsatzplanung** innerhalb des Landkreises sowie der Kommunen, um durch möglichst effizienten Einsatz von Geldern größtmögliche Wirksamkeit zu erreichen. Auch bei noch in Planung bzw. bereits im Bau befindlichen Infrastrukturprojekten ist eine gute Abstimmung unerlässlich, um auf mögliche Bedarfe bereits vorbereitet zu sein.

Durch die Vielzahl an Finanzierungsmöglichkeiten über Projekte, Förderprogramme und Gelder aus dem Staats- und Bundeshaushalt können Radverkehrsplanungen umgesetzt und somit die Haushalte von Städten und Gemeinden teilweise entlastet werden. Eine Übersicht zu den verschiedenen Fördermöglichkeiten für den Radverkehr in Sachsen ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen. Weitere Informationen können der Förderfibel Radverkehr (siehe <https://nationaler-radverkehrs-plan.de/de/foerderfibel>) entnommen werden.

Sachgebiet	Finanzierungsmöglichk.							Fördermöglichkeiten												
	SächsKAG	RW an Staatsstraßen	RW an Bundesstraßen	RL-KStB	BauGB, §§ 127-135	An Bundeswasserstraßen	LBauO, Ablösebeträge	LBauO, Abstellplatzpflicht	LEADER Zwickauer Land 2015	LEADER Schönburger Land 2015	FR- Regio	VwV Stadtentwicklung	GRW-Infra	VwV- StBauE	ÖPNV-Förderung	GRW	RL - NRW	RL des SMI Verkehrssicherheit	Förderung von Klimaschutzproj.	EFRE-Förderung bei Staatsstr.
Planungen/ Konzepte																				
Netzplanungen									(x)	(x)	(x)								(x)	
Wegweisungsplanungen				x						(x)		(x)							(x)	
Konzepte Öffentlichkeitsarbeit								(x)	(x)	(x)						(x)				
Radverkehrsinfrastruktur																				
Innerorts																				
RV-Anlagen in Hauptverkehrsstraßen, Projektbestandteil	(x)	x	x	x			(x)				(x)		(x)							x
RV-Anlagen eigenständig		x	x	x			(x)	(x)	(x)		(x)	(x)	(x)						(x)	
Fahrradstraßen u. ä.	(x)			x			(x)	(x)	(x)		(x)	(x)	(x)						(x)	
Selbständige Radwege	(x)			x	(x)		(x)	(x)	(x)		(x)	(x)	(x)						x	
Verkehrsberuhigung	(x)			(x)	(x)		(x)				(x)		(x)						(x)	
Instandsetzung Fahrbahnen		x	x	x			(x)	(x)	(x)											
Wegweisung, Projektbestandteil		x	x	x			(x)	(x)	(x)		(x)	(x)	(x)	x					(x)	
Wegweisung, eigenständig				x			(x)	(x)	(x)										x	
Punktueller Verkehrssicherungsmaßnahmen	(x)	x	x	x			(x)				(x)		(x)							
Querungshilfen, Unter- / Überführungen eigenständig		x	x	x			(x)				(x)	(x)							(x)	
Bestandsverbesserungen	(x)	(x)	(x)	x			(x)	(x)	(x)		(x)	(x)	(x)							
Betrieb/ Unterhaltung		x	x				(x)													
Außerorts																				
Straßenbegleitende RV-Anlagen, Projektbestandteil	(x)	x	x	x				(x)	(x)											x
Straßenbegleitende RV-Anlagen, eigenständig	(x)	x	x	x				(x)	(x)		(x)								(x)	
Selbständige Radwege	(x)			x				(x)	(x)		(x)								(x)	
Radwanderwege				x	(x)			(x)	(x)		(x)									
Rastplätze				(x)				(x)	(x)		(x)									
Wegweisung, Projektbestandteil		x	x	x				(x)	(x)		(x)								(x)	
Wegweisung, eigenständig				x				(x)	(x)										(x)	
Querungshilfen		x	x	x							(x)									
Unter-/ Überführungen eigenständig	(x)	x	x	x							(x)									
Bestandsverbesserungen		x	x	x				(x)	(x)		(x)									
Betrieb/ Unterhaltung		x	x																	
Umnutzung von Bahntrassen		(x)	(x)	x				(x)			(x)									
ÖV-Verknüpfung / Radparken																				
B+R an Bahnhöfen								(x)			(x)		(x)	x					x	
B+R an sonstigen Übergangsstellen/ Haltestellen								(x)			(x)		(x)	x					x	
Fahrradstationen							(x)	(x)	(x)		(x)		(x)	x					x	
Betrieb von Fahrradstationen									(x)											
Abstellanlagen (nicht B+R), Projektbestandteil	x			x	(x)		x				(x)		(x)		(x)				(x)	
Abstellanlagen (nicht B+R), eigenständig							(x)				(x)		(x)						(x)	
Sonstige Maßnahmen																				
Öffentlichkeitsarbeit (Alltag)								(x)									(x)			
ÖA für den Radtourismus								(x)	(x)								(x)			
Mobilitätsmanagement								(x)									(x)		(x)	
Verkehrssicherheitsarbeit																	(x)	x		
Aufbau von Serviceangeboten								(x)	(x)								(x)		(x)	

Quelle: <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel> (Stand 03.05.2016)

Förderrichtlinien für LEADER-Gebiete: gem. den jeweiligen Förderbedingungen der LEADER-Regionen

→ Wenn in Klammern, dann mit deutlichen Einschränkungen

4. Maßnahmenplan

4.1 Maßnahmen und Prioritäten

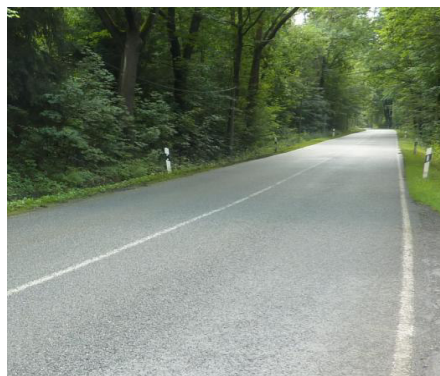
Die Qualität einer Radverkehrsverbindung bzw. einer bestimmten Route beeinflusst deren Benutzbarkeit sowie den Bekanntheitsgrad. Dabei sind möglichst Routen mit einer hohen Qualität anzustreben. Aufbauend auf dem erstellten Zielnetz (*siehe Plan 1*) wurden in einem ersten Schritt der Bestand erfasst (*siehe Plan 2*) und anschließend in konkrete Maßnahmen für einzelne Verbindungen kommunengenau übersetzt. Die durchgeführte Bestandsanalyse wurde auf Basis der Methoden der Fernerkundung, sowie durch Gespräche und Rückkopplungen mit einzelnen Kommunen erstellt. Auf Basis der Einschätzungen des Bestands ergeben sich unterschiedliche Maßnahmen mit drei Prioritätsstufen, die in einem Maßnahmenplan verortet und zusätzlich tabellarisch erfasst sind (*siehe Plan 3 und Anlage 3*).

Für den Neubau von Radverkehrsanlagen an klassifizierten Straßen wurden seitens des Freistaats eine Einteilung bzw. Umsetzungsabschätzung im Radverkehrskonzept Sachsen 2014 für Bundes- und Staatsstraßen vorgenommen (neue Bedarfsmeldungen wurden in der Fortschreibung RVK Landkreis Zwickau erfasst). Eine entsprechende Abschätzung an Kreisstraßen erfolgte im Rahmen der durchgeführten Multikriterienanalyse in diesem Konzept (*siehe Anlage 2: Multikriterienanalyse*).

Priorität 1 – Hohe Priorität:

Hierbei handelt es sich um **Verbindungen, die entweder nicht existieren oder eine sehr schlechte Qualität aufweisen**. Die Benutzung durch den Radverkehr ist nicht bzw. nur mit erhöhtem Aufwand oder unter der Aussetzung einer erhöhten Unfallgefahr (Gefahrensituationen, erhöhter Kfz-/Lkw-Verkehr) möglich. Vor allem bei einer Nutzung von klassifizierten Straßen (hohes Verkehrsaufkommen, Schülerverkehr) ohne separate Radverkehrsanlage ist Handlungsbedarf vonnöten.

Die bauliche Maßnahme sollte möglichst schnell umgesetzt werden und hat somit hohe Priorität.



*Priorität 1:
Netzlücken und Gefahrenstellen
Quelle: LRA Zwickau*

Priorität 2 – Mittlere Priorität:

Bei Befahrung der Radroute sind **grobe qualitative Mängel** (mittlere bis schlechte Qualität) festzustellen, welche eine komfortable Befahrung verhindern. Beispielsweise kann durch eine Ausbesserung von Unebenheiten oder Neuausstattung mit einer Asphaltdeckschicht die Qualität verbessert werden. Solche Maßnahmen wurden mit mittelfristiger Priorität eingestuft.



*Priorität 2:
Qualitätsmängel*

Priorität 3 – Bestandsoptimierung:

Eine Befahrung der Route ist möglich, **allerdings nur mit Komforteinschränkungen**. Die bestehende Verbindung weist somit partiell Schwächen auf und würde durch Optimierung der Bestandssituation den Fahrkomfort verbessern.



*Priorität 3:
Optimierung*

Zu berücksichtigen ist auch, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen als Grundlage zur Diskussion angesehen werden müssen. Eine weitere planerische Konkretisierung und damit verbundene Abstimmungsprozesse mit den entsprechenden Baulastträgern sind unumgänglich.

Konkret besteht das **Gesamtnetz aus 629 Streckenkilometern**, wobei sich **447 km in einem guten Zustand befinden (71 % mit 231 km Landkreisrouten und 216 km SNR-Routen)** und somit problemlos befahren werden können. Die Gesamtlänge des **erneuerungsbedürftigen Straßen- und Wegenetzes beträgt 182 km, davon sind 97 km Landkreisrouten und 85 km Routen des SachsenNetz Rad.**

Zusammenfassende Darstellung der Baumaßnahmen im Radverkehrsnetz Landkreis Zwickau:

Routennetz Gesamt				
Maßnahme	Σ [km]	Bauliche Prioritäten		
		1	2	3
Neubau:				
Wegeneubau mit bituminöser Deckschicht	11,2	11,2	0	0
Bau eines straßenbegleitenden Radwegs	56,5	56,5	0	0
Sanierung/Ausbau:				
Straßensanierung mit bituminöser Deckschicht	12,0	0	11,9	0,1
Wegeausbau mit bituminöser Deckschicht	59,1	8,9	30,6	19,6
Wegeausbau mit wassergeb. Deckschicht	10,1	0	4,8	5,3
Straßenschäden beheben	12,8	0	0,9	11,9
Gesamtsumme	161,7	76,6	48,2	36,9

Unterteilung Kategorie „Bau eines straßenbegl. Radwegs“	
Straßenklassifizierung	Σ [km]
Kommunale Straße	1,5
Kreisstraße	16,7
Staatsstraße	17,1
Bundesstraße	21,2
Gesamtsumme	56,5

4.2 Grobkostenschätzung

Für eine effiziente Umsetzung der vorgeschlagen notwendigen Maßnahmen im Radverkehrsnetz zu erzielen, ist die Kenntnis von finanziellen Aufwendungen wichtig. Einen ersten Überblick über mögliche Kosten zeigt die folgende Tabelle in einer Grobkostenschätzung. Es ist zu beachten, dass hier an dieser vorzeitigen Planungsstufe eine nur sehr grobe Kostenschätzung möglich ist – diese sind abhängig von Eigentumsverhältnissen, bestehenden bzw. zu planenden Wegbreiten und aktuellen Baukostenentwicklungen usw.

Aufgrund der geringen Datengrundlage zu bestehenden Straßenbreiten, wurde eine vereinheitlichte Breite für die Berechnung der Grobkosten angenommen. Konkret wurde 3 Meter als gemittelte Baubreite angenommen – hierzu gelten der Neubau von 2,50 m von Radverkehrsanlagen aber auch beispielsweise partielle Sanierungsmaßnahmen auf einzelnen Streckenabschnitten mit Breiten > 3 m.

Insgesamt wurde ein **finanzieller Grobaufwand von ca. 31,5 Mio. Euro** ermittelt. Bei Neubauten von Radwegen an klassifizierten Straßen fallen für den Kreis ca. 4,5 Mio. Euro Investitionen an.

Grobkostenschätzung Straßenbaumaßnahmen			
Maßnahme	Σ [km]	Bau- kosten [€/m²]	Gesamtkosten bei durchschnittl. Ausbaubreite 3 m [€]
Neubau:			
Wegeneubau mit bituminöser Deckschicht	11,2	120	4.068.000
Bau eines straßenbegleitenden Radwegs	56,5	90	15.255.000
Sanierung/Ausbau:			
Straßensanierung mit bituminöser Deckschicht	12,0	35	1.260.000
Wegeausbau mit bituminöser Deckschicht	59,1	50	8.865.000
Wegeausbau mit wassergeb. Deckschicht	10,1	25	750.000
Straßenschäden beheben	12,8	35	1.344.000
Gesamtsumme	161,7		31.542.000

Grobkostenschätzung Detail „Bau eines straßenbegl. Radwegs“			
Straßenklassifizierung	Σ [km]	Bau- kosten [€/m²]	Gesamtkosten bei durchschnittl. Ausbaubreite 3 m [€]
Kreisstraße	16,7	90	4.509.000
Staatsstraße	17,1	90	4.617.000
Bundesstraße	21,2	90	5.724.000
Gesamtsumme	56,5		14.850.000

5. Leuchtturmprojekte

5.1 Qualifizierung touristische Hauptrouten

Die touristischen Hauptradrouten im Landkreis Zwickau sollten wichtige Zugpferde des Radtourismus sein und müssen zu einem Premiumprodukt entwickelt werden. Besonders wichtig ist dabei, eine Qualität der Infrastruktur anzubieten, die gemäß der Richtlinien bzw. des RVK Sachsen 2014 eine komfortable und störungsfreie Befahrung zulässt. Ein Instrument zur Steigerung der Vermarktungsfähigkeit ist dabei die ADFC-Zertifizierung zu Qualitätsradrouten. Für den gesamten Verlauf des Mulderadwegs sollten 3-4 von möglichen 5 Sternen angestrebt werden. Ziel sollte eine **ADFC-Zertifizierung** für die Hauptrouten im Landkreis sein, um diese zu einer touristischen Fahrradattraktion zu entwickeln. Durch die ADFC-Zertifizierung kann eine **deutschlandweite Vermarktung und Positionierung** gewährleistet werden.

Kriterien	Gewichtung	Einzelbewertung
Befahrbarkeit	15 %	★★★★★
Oberfläche	15 %	★★★★★
Wegweisung	15 %	★★★★
Routenführung	5 %	★★★★
Verkehrsbelastung	20 %	★★★★★
Tourist. Infrastruktur	15 %	★★★★
Anbindung Bahn/Bus	5 %	★★★
Marketing	10 %	★★★★★
Gesamtbewertung	100 %	★★★★★

Zertifizierungskriterien für eine Qualitätsradroute gem. ADFC

Mulderadweg

Der Mulderadweg verläuft entlang der Mulde quer durch den Landkreis Zwickau. Seine Gesamtlänge beträgt 282 km (inkl. Freiburger Mulde 400 km). Der Radweg startet in Schöneck/Vogtland und endet in Dessau. Er begeistert durch seine kulturhistorisch bedeutsamen Ortschaften und wunderschönen Auenlandschaften.



Es existieren drei wesentliche Problemstellen, die für eine sichere StVO-konforme Fahrradrouten optimiert werden sollten:

- Glauchau - Remse
- Haara - Silberstraße
- Wiesenburg - Langenbach
- Hartenstein/Burg Stein - Bad Schlema

Eine Umsetzung zur Zertifizierung ist wie folgt möglich:

1. **Zustands- bzw. Schwachstellenanalyse** auf gesamter Strecke des Mulderadwegs mit konkreter Auflistung von Problemstellen
2. Exakte **Umsetzungsplanung & Beschaffung von Fördermitteln**
3. **Kooperation mit Nachbarlandkreisen** welche der Mulderadweg durchzieht
4. Durchführung **Zertifizierung auf ganzer Länge**

Pleißeradweg

Der Pleißeradweg ist eine überregional vom Landkreis Zwickau bis zur Stadt Leipzig führende Radroute mit ca. 110 km Länge. Die Radroute wurde in den letzten Jahren beschildert und sollte als nächster Schritt bis zu Pleißenquelle (von Lichtentanne bis Voigtsgrün) verlängert werden. Eine durchgängige Beschilderung zur Quelle existiert bereits.

Eine Umsetzung zur Zertifizierung ist wie folgt möglich:

1. **Planung und Umsetzung Verlängerung des Radwegs bis zur Quelle**
2. Beseitigung von Schwachstellen im Landkreis Zwickau
3. Exakte **Umsetzungsplanung & Beschaffung von Fördermitteln**
4. **Kooperation mit Nachbarlandkreisen** welche der Pleißeradweg durchzieht
5. Durchführung **Zertifizierung**



Stein an der Pleißenquelle

Sächsische Städteroute

Der Radfernweg "Sächsische Städteroute" wurde in den vergangenen Jahren in den betreffenden Bundesländern Sachsen und Thüringen kontinuierlich entwickelt, abschnittsweise beschildert und schlechte oder nicht vorhandene Wegeabschnitte streckenweise ausgebaut. Die Radroute „Thüringer Städtekette“, welche den Anschluss zum sächsischen Pendant darstellt, ist in Thüringen durchgehend ausgeschildert, in Sachsen und im Landkreis Zwickau ist die Radwegweisung des Radfernweges "Sächsische Städteroute" hingegen größtenteils unzureichend bzw. nicht vorhanden. Der hier behandelte Abschnitt im Landkreis Zwickau (Grenze Sachsen/Thüringen bis nach Chemnitz) stellt dabei eine Teilstrecke der gesamten Route dar, die noch nicht bzw. nur rudimentär ausgeschildert ist.

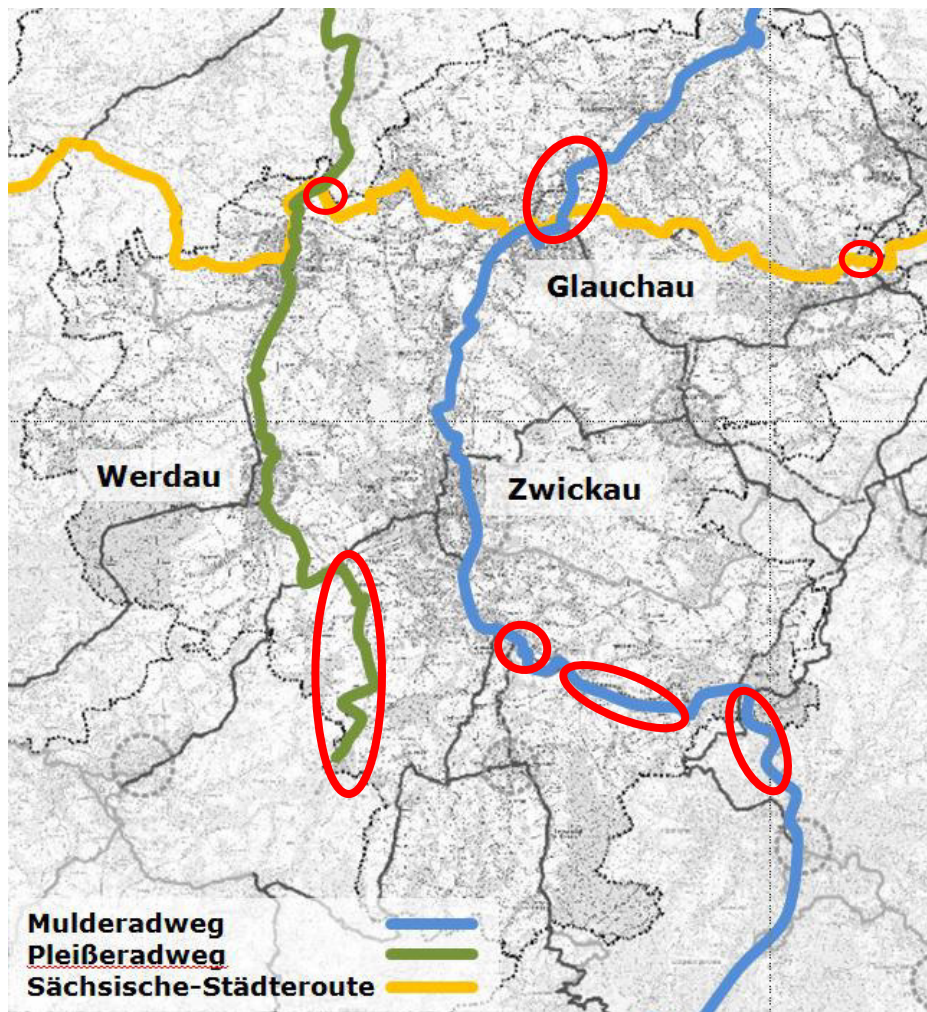
Problemstellen sind lediglich in kleinen Teilstücken vorhanden, bei welchen Oberflächen verbessert und auf den SNR-Standard gebracht werden müssten.

Eine Umsetzung zur Zertifizierung ist wie folgt möglich:

1. **Umsetzung der 2011 durchgeführten StVO-Konformitäts- bzw. Schwachstellenanalyse**
2. Exakte **Umsetzungsplanung & Beschaffung von Fördermitteln**
3. **Kooperation mit Nachbarlandkreisen** welche der Pleißeradweg durchzieht
4. Durchführung **Zertifizierung**



Beschilderte Städteroute in Glauchau



Übersichtsplan der zu qualifizierenden Routen (Problempunkte in rotem Kreis)

5.2 Förderung regionaler Ausflugsverkehr

Zur Förderung des Fahrradtourismus sind nicht nur die Verbesserung der Wegeinfrastruktur entscheidend, auch kleine und relativ kostengünstige Umsetzungsmaßnahmen können den gewünschten Effekt der Steigerung der Fahrradtouristen erzielen.

Ausbau Rastplätze

Nur zum kurzen Verweilen oder für ein längeres Picknick, ein Rastplatz darf bei keiner Fahrradtour fehlen. Es ist von großer Bedeutung dafür zu sorgen, dass **an jeder touristischen Hauptroute, an wichtigen Kreuzungspunkten von unterschiedlichen Radrouten sowie an touristischen Höhepunkten Rastplätze** errichtet oder falls vorhanden erhalten und/oder instandgesetzt werden. Dabei wird empfohlen für die einzelnen Radrouten einen einheitlichen Standard einzuführen, damit ein einheitlicher Auftritt eine Wiedererkennbarkeit garantiert.

Folgende Kriterien sollten beachtet werden (anpassbar je nach Anforderung): Sitzmöglichkeiten, Müllentsorgung, Fahrradbügel, Infotafel, Überdachung und Windschutz sowie bei Bedarf Auflademöglichkeit.

Je nach Ausführung gestalten sich die Anschaffungskosten unterschiedlich. Die Mindestkosten für eine einfache Ausstattung belaufen sich auf ungefähr 5.000 Euro.

Konkrete Fehlstellen für Rastplätze im Landkreis:

Von einigen Kommunen wurde Bedarf gemeldet an den wichtigen Orten Rastplätze zu installieren – in Werdau u.a. an der Koberbachtalsperre und in Kirchberg (*siehe auch Plan 0.5 – Wegbegleitende Infrastruktur*). Potenziale zur Neuerrichtung sind an folgenden SachsenNetz-Rad-Routen vorhanden:

- Mittelgebirge - Silberstraße
- Pleißeradweg
- Floezradweg
- Mulderadweg zw. Zwickau und Hartenstein
- Mulde – Lichtenstein - Silberstraße

Des Weiteren sind an diversen touristischen Highlights in der Region Rastplätze von Nöten.

Umsetzung:

1. Entwicklung und Benennung eines Anforderungsprofils „Rastplatz“
2. Zustands- und Schwachstellenanalyse der Rastplätze mit konkreter Auflistung der Problemstellen
3. Verwirklichung nach Dringlichkeitsgrad



Einfacher Rastplatz
Quelle: Stadt Zwickau



Überdachter Rastplatz
mit Infotafel in Nord-
sachsen



Hochwertige Ausführung
am Flämingskate
Quelle: radinformati-
on.de

Ausbau von Servicestationen

Servicestationen für Fahrräder sind wichtig um bei kleineren Pannen nicht die Fahrradtour abbrechen zu müssen. Bei guter Serviceleistung verbessert sich der Eindruck der Touristen. Deswegen sollte ein Ausbau von Servicestationen an touristischen Sammelpunkten (Ausflugszielen, Städten, Bahnhöfe) zu einem strategisch sinnvollen Netz im Landkreis Zwickau stattfinden.

Eine Servicestation kann enthalten:

- Werkstatt - Station (Luftpumpe, Werkzeug für kleinere Handgriffe, Schlauchomat)
- E-Bike-Ladestation
- Sichere & geschützte Fahrradstellplätze
- Gepäckaufbewahrung

Servicestationen müssen zwangsweise nicht personell besetzt werden, wie dieses Beispiel aus Zwickau zeigt.



Servicestation Zwickau

Konkrete Fehlstellen für Servicestationen im Landkreis:

Als einzige Kommune hat Kirchberg sich für eine entsprechende Servicestation ausgesprochen (*siehe auch Plan 0.5 – Wegbegleitende Infrastruktur*).

Potenzial besteht an den wichtigen Sammelpunkten für den Radverkehr in den größeren Kommunen wie z.B. in Glauchau oder Crimmitschau am Bahnhof bzw. auf dem Marktplatz.

Umsetzung:

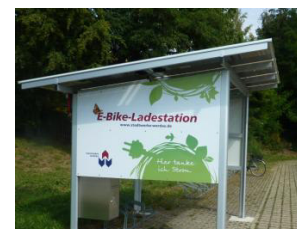
1. Bedarfs- und Bestandsanalyse
2. Kooperationspartner suchen für jeweiligen Standort (Fahrradwerkstatt, Restaurant, öffentliches Amt)
3. Umsetzung

E-Bike Ladestationen

E-Bikes und Pedelec erfreuen sich einer immer größeren Interessensgemeinschaft. Vor allem für ältere Mitbürger stellt das E-Bike eine nützliche Alternative dar.

Um den Trend weiter zu fördern und die Region aussichtsreich für die Zukunft aufzustellen, wäre es von großer Bedeutung an größeren Sammelpunkten E-Bike-Ladestationen zu installieren. Dies sollte am besten mit dem Ausbau von Servicestationen einhergehen.

Die Anschaffung einer Ladesäule ist finanziell eher gering intensiv. Erfahrungen zeigen durchschnittlich Anschaffungskosten von 900 € pro Säule. Eine entsprechende Ausstattung mit Überdachung, Fahrradbügeln und Schließfächern für das Akku sind entsprechend kostenintensiver.



*E-Bike Ladestation am Webalu in Werdau mit Solardach
Quelle: LRA Zwickau*

Konkrete Fehlstellen für Ladestationen im Landkreis:

Einen konkreten Bedarf für Ladestationen haben mehrere Kommunen im Landkreis gemeldet (*siehe auch Plan 0.5 – Wegbegleitende Infrastruktur*). Potenziale bestehen an den touristischen Hauptrouten oder Marktplätzen z. Bsp. im Bereich Glauchau oder Zwickau.

Umsetzung:

1. Bedarfs- und Bestandsanalyse
2. Kooperationspartner suchen für jeweiligen Standort (Fahrradwerkstatt, Restaurant, öffentliches Amt)
3. Umsetzung

Angebote zur Kombination ÖPNV/Fahrrad

Für den Alltagsradverkehr, aber auch in Verbindung mit dem Radtourismus, bieten Bahnhöfe mit dem gut ausgebauten S-Bahnnetz und deren Verbindung mit dem Radnetz eine gute Chance, Radverkehrsanteile zu erhöhen. Zudem können zusätzliche Angebote wie die Bereitstellung eines Fahrradbusses touristische Potenziale anzapfen.

Ausbau Bike+Ride

Sichere und komfortable Abstellanlagen an den S-Bahn-Haltestellen im Landkreis sollten zur Standardausstattung gehören. Stehen entsprechende Anlagen zur Verfügung, werden diese auch durch Pendler und Radreisende genutzt.

Umsetzung:

1. Eruierung von fehlenden Bike and Ride Plätzen im Verkehrsverbund (am besten über den VMS durchführen)
2. Programm zur Verbindung von Bahnhöfen und SachsenNetz-Rad-Routen (Verbesserung Infrastruktur; Routenbeschilderung)
3. Bike+Ride-Abstellmöglichkeiten ausbauen

Fahrradbus

Um die regionale Verkehrs- und Tourismusinfrastruktur zu fördern, sollte ein Fahrradbus installiert werden. Eine mögliche Strecke wäre **Zwickau – Kirchberg - Eibenstock**. Der Fahrradbus sollte an Wochenenden und Feiertagen verkehren. Bei erhöhter Nachfrage, sowie in der Ferienzeit, wäre es denkbar Busse vereinzelt unter der Woche fahren zu lassen.

Zum Einsatz kommen könnten unterschiedliche System die je nach Nutzung eine Steigerung der Fahrradmitnahmen erreichen (Links: Bus mit Fahrradanhänger, Mitte: Bus mit integriertem Fahrradstellplätzen, Rechts: Bus mit Fahrradanhänger).



Bike+Ride als Standard für jeden Bahnhaltepunkt





Mitnahmemöglichkeiten
am Bus
Quellen siehe ³

Umsetzung:

1. Festlegung einer Testroute unter Einbeziehung der örtlichen Verkehrsverbände
2. Ausführung der Testphase mit Evaluation
3. Ausführliche Werbung und Vermarktung für die Route
4. Bei Erfolg Verstärkung der Busfahren und höhere Frequentierung

5.3 Bahntrassen als Freizeitrouten

Neben der qualitativen Entwicklung der touristischen Hauptrouten im Landkreis Zwickau, sollen **neue touristische Anziehungspunkte** im Landkreis entstehen oder weiterentwickelt werden. Bahntrassenradwege stellen hier eine optimale Lösung dar. Sie haben keine starken Steigungen, sind breit genug fürs Radeln, frei von motorisiertem Verkehr und üben einen besonderen Reiz aufgrund der besonderen Gestaltung aus.

Mögliche Projekte die teilweise auch schon durch das LRA Landkreis Zwickau verfolgt werden sollten zukünftig weiter bzw. neu fokussiert werden:

- **Bahntrassenweg Werdau - Seelingstädt:** Die Bahntrasse könnte zu einem attraktiven Radweg umgebaut werden. Ab Seelingstädt führt der Radweg an der Koberbachtalsperre entlang zurück nach Werdau. Dieser Rundweg würde neben dem Fahren auf alter Bahnstrecke auch die Koberbachtalsperre als Highlight bereit halten. Der Landkreis Greiz steht hinter dem Projekt und würde auch durch eine neue Radverbindung profitieren. Aktuelle Problempunkte sind noch Eigentumsverhältnisse und ein möglicher Denkmalschutz auf der Bahnstrecke.
- **Industriebahn St. Egidien - Callenberg:** Auf den Spuren des alten Nickelbergwerks könnte ein Bahntrassenradweg entstehen, der auch als komfortable Radverbindung St. Egidien – Stausee Oberwald fungieren sollte. Weiterhin wäre sie eine Anbindung von St. Egidien



Beispiel: Bockauer Tunnel (Aue-Wolfgrün Mulderadweg)

Quelle:
bahntrassenradeln.de

³ Links: https://dersechser.de/owlv/ausflugstipps/meldungen/2014_05_Fahrradbus_Vlotho.php?navanchor=

Mitte: http://elbmarschenhaus.de/assets/emh_site_files/tourismus/aktiv_sein/radfahren/fahrradbus.JPG

Rechts: <http://www.ovps.de/Tourismus/Fahrradbus/4176/>

an die Sächsische Städteroute. Die Kommune Callenberg ist bereits im Besitz von Teilstücken.

- **Oelsnitz – Mittelbach - Wüstenbrand**: Ein Teilabschnitt zwischen Lugau und Ursprung besteht bereits und erfreut sich großer Beliebtheit. Die Verbindung soll bis Wüstenbrand ausgebaut werden. Die Kommunen Oberlungwitz und Hohenstein-Ernstthal wären bereit das Reststück auf eigener Flur zu ertüchtigen. Der erste Teilabschnitt zwischen Pflückenstraße und Hofer Straße in Mittelbach befindet sich in der Planung. Der Baubeginn ist für 2017 vorgesehen. Für den zweiten Teilabschnitt laufen gegenwärtig Verhandlungen zum Grunderwerb.
- **Wüstenbrand - Chemnitz**: Diese Strecke könnte als sinnvolle attraktive Alternativführung für die Sächsische Städteroute in diesem Bereich dienen. Denkbar wäre durch den Ausbau dieser Strecke, sowie die Bahntrassen Oelsnitz-Wüstenbrand eine Pendlerverkehrsrouten entstehen zu lassen von bzw. nach Chemnitz. Für die gesamte Trasse auf Chemnitzer Flur laufen derzeit die Verhandlungen zum Grunderwerb.
- **Muldenbahn-Trasse**: Die parallel zum jetzigen Verlauf des Mulderadwegs führende ehem. stillgelegte Muldebahntrasse könnte zukünftige auch auf Teilstücken zum Bahntrassenradweg umgenutzt werden. Vor allem im vorderen Teilabschnitt Glauchau - Remse wird ein erhöhtes Potenzial gesehen als Alternative zur jetzigen teilweise unattraktiven Führung zu fungieren. Die Bahnstrecke ist zurzeit noch verpachtet.
- **Pöhlauer Kohlebahn Zwickau**: Um den Naherholungstourismus eine weitere Alternative zu bieten, ist es langfristig geplant eine historische Bahnstrecke wiederzubeleben. Von Zwickau nach Pöhlau sollte, auf Spuren des Bergbaus, ein Bahntrassen-Radweg entstehen. Ab der Stadtgrenze von Zwickau liegt die Zuständigkeit beim LASuV. Es besteht die Möglichkeit für das LASuV an der B 173 (Teilstück bei Pöhlau) einen straßenbegleitenden Radweg auf dem Bahndamm zu errichten, da andere Varianten als zu aufwändig eingeschätzt werden.



*Bahntrassenradweg
Lugau*

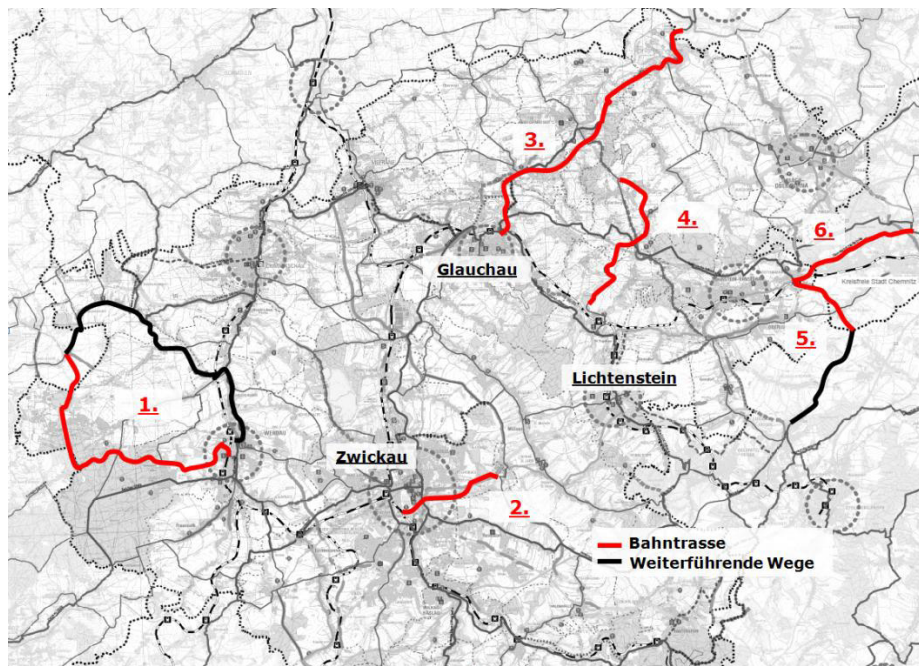
Quelle: Bernd Franke



*Beispiel Aue-Wolfgrün
Mulderadweg*

Quelle:

bahntrassenradeln.de



1. Werdau-Seelingstädt
2. Kohlebahn-Trasse
3. Muldebahn-Trasse
4. St. Egidien-Callenberg
5. Lugau-Wüstenbrand
6. Wüstenbrand-Chemnitz

Umsetzung:

1. Konkrete Potenzialanalysen zur Machbarkeit der Umsetzung
2. Weitere Verhandlungen mit den aktuellen Besitzern und Kommunen
3. Akquirierung von Fördermitteln
4. Umsetzung der Maßnahmen nach Priorisierung

6. Kernpunkte zur Umsetzung

1. Integrierten Ansatz verfolgen!

- Schrittweise Umsetzung der Maßnahmen zur Schaffung eines hochwertigen Radnetzes (primär SNR-Routen, sekundär Landkreisrouten)
- Bessere Verknüpfung von ÖPNV und Fahrrad durch bessere Zuwegung zu und gute Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen
- Öffentlichkeitsarbeit: Informationen und Aktionen mit und für die Öffentlichkeit sollen Radfahren stärker ins Bewusstsein rücken!

2. Leuchtturmprojekte umsetzen!

- Umsetzung der Leuchtturmprojekte sollen fokussiert werden
- Qualifizierung Mulderadweg, Pleißeradweg und Sächs. Städteroute
- Förderung regionaler Ausflugsverkehr durch Ausbau touristischer Infrastruktur und durch verbesserte Kombination mit dem ÖPNV
- Umnutzung ehemaliger Bahntrassen

3. Tourismusförderung durch gezielte Radverkehrsförderung

- Der Radtourismus muss gestärkt und soll durch Projekte gefördert werden, die Radtouristen motivieren, im Landkreis Rad zu fahren.
 - Angebote Bett+Bike verbessern
 - Umsetzung der Leuchtturmprojekte

4. Alltagsradverkehr fördern!

- Die Förderung des Alltagsradverkehr soll einen höheren Stellenwert erfahren – Maßnahmen zur besseren Anbindung der Bahnhöfe, sichere Schulwege und verbesserte Wegeverbindungen des Alltagsverkehrs sind zu fokussieren
- Sicherheit für Alltags- und Tourismusradverkehr: Stärkung des innerörtlichen Fahrradfahrens im Landkreis durch Erhöhung der Sicherheit und Schaffung von Radverkehrsanlagen → effiziente Lösungen wie Schutzstreifen sind zu prüfen!

5. Förderung des Radverkehrs durch effiziente Arbeitsstrukturen

- Dauerhafte Fortführung Arbeitsgruppe Radverkehr
- Schaffung einer Personalstelle Radverkehrsbeauftragte/r
- Aufgaben der Erhaltung von Radverkehrsinfrastruktur (Wege, Beschilderung) durch regelmäßige Kontrollen
- Regelmäßige Beteiligung der Öffentlichkeit am Planungsprozess

6. Gelder einstellen!

- Für eine wirksame Radverkehrsförderung sollten **Haushaltsmittel** in einer Höhe von **jährlich 3 € pro Einwohner⁴ (entspricht 0,97 Mio. € pro Jahr)** eingestellt werden.

⁴ Finanzierungsempfehlung gemäß Nationaler Radverkehrsplan 2020 – Hochgerechnet auf den Landkreis Zwickau und dessen Einwohner (324.534 EW)

Abbildungsverzeichnis

Titelbild: Copyright @ Tourismusregion Zwickau

Quellen der Abbildungen stehen am jeweiligen Bild. Wenn keine Angabe, dann Eigentum StadtLabor Träger+Mothes GbR.

Quellenverzeichnis

ADFC Bundesverband und SRL: Radwegebau im Wald und Flur, Bremen, www.adfc.de – Stichwort: Fahrwegmaterial

BMVBS 2012: NRVP 2020: Nationaler Radverkehrsplan 2020, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung, DIFU, Berlin, 2012

ERA 10: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA10) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2010

Landesentwicklungsplan Sachsen
<http://www.landesentwicklung.sachsen.de/11117.htm>

Landesverkehrsplan Sachsen 2025
<http://www.verkehr.sachsen.de/8510.html>

Regionales Entwicklungskonzept „Terra Plisnesis“
http://www.meerane.de/meerane/studien_und_berichte/Abschlussbericht_terra_plisnensis.pdf

Leader Entwicklungsstrategie Schönburger Land 2015
<http://region-schoenburgerland.de/downloadbereich-dokumentation-der-les/>

Leader Entwicklungsstrategie Zwickauer Land 2016
<http://www.zukunftsregion-zwickau.de/Strategie.php>

RL-KStB - Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr für die Förderung von Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger, Dezember 2015

SrV 2008/2016: Endbericht zur Verkehrserhebung „Mobilität in Städten – SrV 2008/2016“ und Auswertungen zum SrV-Städtepegel, TU Dresden, 2008/2016