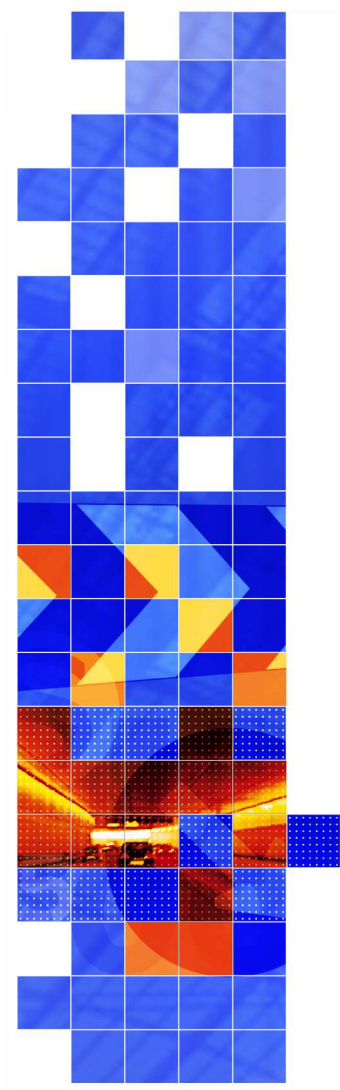




Radverkehrs- konzeption für das Gebiet des Vogtlandkreises

**Dieses Projekt wurde vom Sächsischen
Staatsministerium des Innern nach der
Richtlinie FR-Regio gefördert.**

A U F T R A G G E B E R

Landratsamt Vogtlandkreis
Amt für Straßenunterhalt
und Instandsetzung
Postplatz 5
08523 Plauen

D A T U M

07. Dezember 2017

Inhalt

1	Aufgabe, Ziele und Randbedingungen	4
2	Erarbeitungsprozess der Radverkehrskonzeption	7
3	Bestandsaufnahme und Bewertung	9
3.1	Radverkehrsnetze	9
3.2	Streckenzustand	13
3.3	Verknüpfung mit öffentlichen Verkehrsmitteln	15
3.4	Wegweisung, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit	18
4	Konzept Radverkehrsnetz	20
4.1	Methodisches	20
4.2	Netz Alltagsradverkehr	21
4.3	Radtouristisches Netz	23
4.4	Anforderungen an übergeordnete Netze	26
4.5	Maßnahmen am Netz und Prioritäten	27
5	Konzept Verknüpfung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und Fahrradparken	29
5.1	Grundsätzliches	29
5.2	Weiterentwicklung Bike+Ride	30
5.3	Fahrradmitnahme	30
5.4	Fahrradparken	30
6	Konzept Wegweisung, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit	32
6.1	Standards der Wegweisung und Realisierung	32
6.2	Wegweisungsnetz und zuweisende Ziele	34
6.3	Umsetzungsprioritäten bei der Wegweisung	36
6.4	Anforderungen und Aktivitäten zur Öffentlichkeitsarbeit	36
7	Administrative Rahmenbedingungen	38
7.1	Gremien und Abläufe	38
7.2	Finanzierung	39
7.3	Zuständigkeiten	42

8	Verzeichnisse und Quellen	43
8.1	Abbildungsverzeichnis	43
8.2	Tabellenverzeichnis	44
8.3	Abkürzungsverzeichnis	44
8.4	Quellenverzeichnis	45

Anlagen

Anlage 1	Übersicht Zielnetz für den überörtlichen Alltagsradverkehr (Karte)
Anlage 2	Übersicht radtouristisches Zielnetz (Karte)
Anlage 3	Radverkehrsnetz, Wegweisungsnetz und Maßnahmen (Karte M 1 : 75.000)
Anlage 4	Maßnahmenliste Netz (Tabelle)
Anlage 5	Datenblätter zu den einzelnen Radrouten des touristischen Netzes

1 Aufgabe, Ziele und Randbedingungen

Vorliegende Radverkehrskonzeption für das Gebiet des Vogtlandkreises wurde im Jahr 2016 erarbeitet und am 07.12.2017 durch den Kreistag beschlossen (Beschluss Nr. 17/7-74). Sie ist die Grundlage für die Förderung baulicher Maßnahmen von Radverkehrsanlagen und soll damit Verbesserungen der Infrastruktur ermöglichen. Als übergreifende Ziele der Entwicklung des Radverkehrs verfolgt der Vogtlandkreis die nachfolgend benannten Punkte:

- **Erschließung des radtouristischen Marktes**
Durch Qualitätsverbesserungen, eine systematischere Vernetzung der radtouristischen Angebote und entsprechendes Marketing sollen in Verbindung mit den durch Pedelecs eröffneten neuen Möglichkeiten mehr Tages- und Übernachtungsgäste gewonnen und die Wettbewerbsfähigkeit der touristischen Unternehmen verbessert werden.
- **Verbesserung der Sicherheit und des Komforts für Radfahrende**
Das Unfallrisiko soll gesenkt und das subjektive Sicherheitsgefühl beim Radfahren verbessert werden. Der Anteil schlecht befahrbarer Strecken soll vermindert werden.
- **Erleichterung der Erreichbarkeit**
Wichtige Ziele des täglichen Radverkehrs sollen besser erreichbar werden.
- **Verknüpfung mit Bus und Bahn**
Das Radverkehrsnetz soll, auch im Sinne der Daseinsvorsorge, Übergänge zu den Angeboten des öffentlichen Personenverkehrs ermöglichen.

Die vorliegende Radverkehrskonzeption dient der Umsetzung dieser Ziele und bezieht sich, soweit nicht anders angegeben, auf den Planungshorizont 2025. Mit der Konzeption soll der mittel- bis langfristig angestrebte Zustand der Komponenten des Systems Radverkehr (Infrastruktur, Service, Öffentlichkeitsarbeit) abgestimmt und festgelegt und damit eine Grundlage für den zielgerichteten Einsatz finanzieller Mittel bereitgestellt werden. Ein Schwerpunkt ist dabei die Infrastruktur.

Die Aktivitäten des Vogtlandkreises und der in ihm liegenden Gebietskörperschaften sind eingebettet in eine Reihe übergeordneter Rahmenbedingungen und Konzepte:

Der Bund hat mit dem **Nationalen Radverkehrsplan 2020** /5/ (NRVP) seinen Willen zur Radverkehrsförderung bekräftigt und Maßnahmen in seinem Handlungsbereich ergriffen. Dazu gehören insbesondere der Bau von Radwegen an Bundesstraßen, Koordinierungsleistungen für das deutschlandweite Radfernwegenetz (D-Netz), die Finanzierung von Fortbildungsmaßnahmen und Modellversuchen und die radverkehrsfreundlichere Gestaltung des Straßenverkehrsrechts durch die Novelle der Straßenverkehrsordnung 2009/2013.

Der Nationale Radverkehrsplan geht vom Leitbild des Radverkehrs als System aus. Radverkehrsförderung umfasst danach nicht nur die Bereitstellung des Weges vom Start bis zum Ziel, sondern auch viele weitere Komponenten wie Wegweisung, Abstellanlagen, Fahrradmitnahmemöglichkeiten in öffentlichen Verkehrsmitteln u. ä.

Der Nationale Radverkehrsplan betrachtet die Kommunen nach unterschiedlichen Entwicklungsstadien wie folgt:

- Kommunen, die am Anfang der Radverkehrsförderung stehen („Einsteiger“): Radverkehrsanteil deutlich unter 10 %, Radverkehrsbedingungen schlecht, kaum organisatorische Strukturen der Radverkehrsförderung
- Kommunen, die in der Radverkehrsförderung fortgeschritten sind („Aufsteiger“): Radverkehrsanteil zwischen 10 und 25 %, Radfahrbedingungen mittel, mindestens Basisinfrastruktur für Radverkehr sowie organisatorische Strukturen und Ziele der Radverkehrsförderung vorhanden
- Kommunen mit einem hohen Niveau der Radverkehrsförderung („Vorreiter“): Radverkehrsanteil über 25 %, Radfahrbedingungen gut, Radverkehrsförderung ist breit getragene gesellschaftliche und politische Selbstverständlichkeit, Vorbildfunktion für andere Kommunen

Diese Unterscheidung soll den Kommunen selbst als Orientierung dienen. Der Vogtlandkreis wäre als Einsteiger einzustufen. Der Nationale Radverkehrsplan benennt Erfahrungswerte für den Finanzbedarf der Kommunen entsprechend dieser Einteilung. Pro Einwohner und Jahr benötigen Einsteiger danach 8 - 18 EUR für die Entwicklung des Radverkehrs, Aufsteiger geben zwischen 13 und 18 EUR und Vorreiter 18 - 19 EUR aus. Da bei Landkreisen der Aufgabenumfang im eigenen Bereich geringer ist, lauten die entsprechenden Werte für Einsteiger und Aufsteiger 1 - 6 EUR und für Vorreiter 4 - 5 EUR pro Einwohner und Jahr.

Die im Jahr 2014 fortgeschriebene **Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen** /4/ verfolgt die Ziele

- den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen,
- die Verkehrsinfrastruktur bedarfsorientiert vorzuhalten bzw. auszubauen (Erhaltung und Instandsetzung, Neu- und Ausbau des Infrastrukturangebots),
- die Sicherheit Rad fahrender Personen im Straßenverkehr zu erhöhen und
- die Vernetzung der Verkehrssysteme Fahrrad und ÖPNV/SPNV zu verbessern.

Sie enthält das SachsenNetz Rad als ein landesweites radtouristisches Netz von über 5.000 km Länge.

In seiner Zuständigkeit für die Bundes- und Staatsstraßen hat der Freistaat Sachsen in seiner Radverkehrskonzeption den Handlungsbedarf bezüglich straßenbegleitender Radverkehrsanlagen außerorts untersucht und eine Prioritätenliste

abgeleitet. Die Radverkehrskonzeption Sachsen trifft zudem Aussagen zur Verkehrssicherheitsarbeit, zur Radverkehrswegweisung, zu Koordinierungsfragen und zu einer gemeinsam nutzbaren Datenbasis.

Mit den **Empfehlungen für Radverkehrsanlagen**, Ausgabe 2010 (ERA 2010) /2/ liegt ein bundesweites Regelwerk für die Planung, den Entwurf und den Betrieb der Infrastruktur des Radverkehrs vor. Es stellt den Stand der Technik dar und fügt sich in die übrigen von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgegebenen bundesweiten Regelwerke, wie z.B. die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06 /6/) und die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012 /7/), ein. Die 2009 novellierte Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) weist hinsichtlich der Gestaltung von Radverkehrsanlagen ausdrücklich auf die ERA hin.

Bei der Erstellung der Radverkehrskonzeption waren zudem folgende Entwicklungen und Tendenzen zu beachten:

Die **Bevölkerungszahl** wird im Landkreis deutlich zurückgehen (vgl. Tabelle 1.1). Der Anteil der Älteren wird steigen.

	Vogtlandkreis	Veränderung zu 2011
31.12.2011	238.443	
31.12.2015	232.318	-2,0 %
2030 (6. Regionalisierte Bevölkerungsprognose)	212.900 (Variante 1)	-10,7 %
	201.400 (Variante 2)	-15,5 %

Tabelle 1.1

Demografische Entwicklung im Vogtlandkreis (Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen)

Bezüglich des **Radtourismus** zeigt die bundesweite Praxis, dass vor allem drei Arten von Angeboten besonders gut von der Zielgruppe angenommen werden. Unter anderem aus Zählungen des ADFC und aus Radverkehrszählungen in Brandenburg geht hervor, dass die beliebtesten Radrouten fast ohne Ausnahme Flussradrouten sind. Diese versprechen eine anregende Landschaft und, wegen der Topographie eines Flusses, einen leicht zu bewältigenden Verlauf ohne größere Steigungen. Neben Flussradrouten können sich auch überregionale Radwege, die wichtige touristische Destinationen miteinander verbinden, über eine größere Beliebtheit freuen, sowie Wald- und Gebirgsregionen mit einem guten Angebot für Mountainbiker.

Durch das Aufkommen der **Pedelecs**, d.h. von Fahrrädern mit Unterstützung durch einen Elektroantrieb, wird das Radfahren für alle Altersgruppen leichter, sind Steigungen deutlich einfacher zu bewältigen und größere Entfernungen möglich. Älteren Menschen ist es damit länger möglich, Fahrrad zu fahren und ihren Aktionsradius mit diesem Verkehrsmittel beizubehalten oder gar auszuweiten. Im Fahrradtourismus wächst das Potential der Zielgruppen für größere Touren oder solche mit Steigungen. Das topografisch bewegte Vogtland kann davon besonders profitieren. Für die Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel, z.B. zur Arbeit oder zum Ausbildungsort oder auch in der Freizeit, kommen für das Pedelec längere Strecken in Betracht, was sich in der Netzplanung durch Berücksichtigung von Luftlinienentfernungen bis 20 km niederschlug.

2 Erarbeitungsprozess der Radverkehrskonzeption

Im Mai 2016 hat das Amt für Straßenunterhalt und Instandsetzung des Vogtlandkreises die ISUP GmbH mit der Erarbeitung der Radverkehrskonzeption für das Gebiet des Vogtlandkreises beauftragt. Die Bearbeitung basiert auf umfangreichen Daten, die durch den Landkreis selbst oder beteiligte Institutionen zur Verfügung gestellt wurden. Dazu gehören u.a.

- Verläufe und Daten zu den klassifizierten Straßen
- georeferenzierte Daten des Straßennetzes und für die Grundkarten
- georeferenzierte Daten der Radverkehrskonzeption 2014 des Freistaates Sachsen zum Bestand und Bedarf an straßenbegleitenden Radwegen im Landkreis
- Ergebnisse der Bestandserhebungen der Hochschule für Technik und Wirtschaft Dresden (HTW) zu den radtouristischen Routen und der Wegweisung aus den Jahren 2013 und 2014
- Standort und Typ der Schulen
- die Wohnorte und Schulen der Fahrschüler.

Diese Daten wurden durch eine eigene Erhebung der ISUP GmbH ergänzt. Insgesamt wurden über 100 km befahren - vorrangig Strecken, bei denen Verlauf oder Zustand unklar waren. Die Ergebnisse wurden detailliert in eine spezielle GIS-fähige Datenstruktur eingepflegt. Sie ermöglichen eine rasche Streckenbewertung und Mängelanalyse und flossen in die Konzeption der Maßnahmen mit ein.

Die Erarbeitung wurde durch Beratungen von Zwischenergebnissen in der Regionalen Arbeitsgemeinschaft Radverkehr (RAG) unterstützt. Hier waren das Amt für Straßenunterhalt und Instandsetzung, das Amt für Wirtschaft, Bildung und Innovation, das Amt für Kataster und Geoinformation, das LASuV, der Verkehrsverbund Vogtland, der Tourismusverband Vogtland e.V. sowie weitere Beteiligte aus den Gemeinden und Verbänden vertreten. Vertiefende Beratungen zum radtouristischen Netz fanden mit dem Amt für Wirtschaft, Bildung und Innovation, dem Tourismusverband Vogtland e.V. und einzelnen Gemeinden statt.

Die Städte und Gemeinden wurden im Mai 2016 mittels einer Befragung beteiligt. Die Fragebögen enthielten Fragen zu eventuell vorhandenen Radverkehrskonzepten, zu wichtigen potentiellen Verbindungen im Alltagsradverkehr und zu weiteren Anregungen. 18 Städte und Gemeinden beantworteten den Fragebogen. Über

ein Radverkehrskonzept verfügt bislang lediglich die Stadt Plauen, bei fünf Städten und Gemeinden ist es in Arbeit.

Im September 2016 wurde allen Städten und Gemeinden mittels eines Zwischenberichts Gelegenheit gegeben, zum detaillierten Entwurf des Netzes für den Alltagsradverkehr Stellung zu nehmen und Hinweise auf Streckenmängel und Anregungen für Maßnahmen an diesem Netz zu geben. 22 Städte und Gemeinden machten von dieser Möglichkeit Gebrauch.

Eine weitere Beteiligungsmöglichkeit der Gemeinden betrifft die Möglichkeit zur Stellungnahme zum vorliegenden Gesamtkonzept im Rahmen der Abstimmung mit den Ämtern, Nachbarlandkreisen und Gebietskörperschaften.

3 Bestandsaufnahme und Bewertung

3.1 Radverkehrsnetze

Der Vogtlandkreis verfügt bereits über ein relativ dichtes Netz an **touristischen Radrouten** unterschiedlicher Qualität. Er wird von insgesamt acht Routen des landesweiten SachsenNetz Rad tangiert. Dazu zählen die Radfernwege Mulderadweg, Elsterradweg und Radroute Sächsische Mittelgebirge sowie die Regionalen Hauptradrouten Euregio Egrensis, Musikantenradweg, Göltzschtalradweg, Falkenstein-Oelsnitz und Eurovelo 13 Eiserner Vorhang (vgl. Abbildung 3.1).



Abbildung 3.1

SachsenNetz Rad im Vogtlandkreis, Auszug aus Karte 3.4 der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2014 /4/

Zum SachsenNetz Rad im Vogtlandkreis zählen außerdem noch mehrere sonstige Strecken, die wichtige Querverbindungen zu anderen Netzteilen, z.B. grenzüberschreitend, herstellen. Insgesamt hat das SachsenNetz Rad mit Stand 2014 im Vogtlandkreis eine Länge von 474 km.

Weiterhin gibt es im Vogtlandkreis 11 benannte Radrouten, die nicht zum SachsenNetz Rad gehören und auf der Ebene des Kreises oder von Städten oder Gemeinden betrieben werden. Ein Beispiel ist die Bikewelt Schöneck mit 6 radtouristische Rundrouten und zusätzlich 3 speziellen Mountainbikerouten. Die Qualität, Bedeutung und Vermarktung der lokalen Routen im Vogtlandkreis ist sehr unterschiedlich. Eine Übersicht je Route zeigt Anlage 5.

Das Gebiet des Vogtlandkreises ist durch eine sehr bewegte Topografie gekennzeichnet, was die Entwicklung des Radtourismus bislang erschwerte. Relativ früh wurden die Chancen, welche die größeren Täler bieten, durch die Entwicklung entsprechender Routen wie Elsterradweg und Göltzschtalradweg genutzt. Weil der Platz in den Tälern knapp ist und zum Teil geschützte Naturbereiche vorhanden sind, sind diese Routen bis heute noch nicht komplett als Talrouten erlebbar, sondern sind stellenweise auf Umfahrungen geführt, bei denen das Tal verlassen werden muss.

Eine Vernetzung dieser Talrouten ist schwierig, weil die Anstiege zwischen den Tälern nicht unbedeutend und diese Verbindungen daher nicht so populär sind. Erst mit dem verstärkten Aufkommen von Pedelecs im privaten Besitz, also Fahrrädern mit Unterstützung durch einen Elektromotor, wächst die Zielgruppe derer, die auch Anstiege gern bewältigen und die Bergwelt genießen wollen. Routen wie der Radfernweg Sächsische Mittelgebirge und die Grenzlandtour richten sich an diese Zielgruppe, werden insgesamt aber noch nicht ausreichend angenommen. Obwohl systematische Zählergebnisse zur Nutzung nicht vorliegen, lässt sich sagen, dass der Elsterradweg, der Göltzschtalradweg, der Mulderadweg, abschnittsweise die Radroute Sächsische Mittelgebirge und der Bahntrassenradweg Falkenstein - Oelsnitz am stärksten angenommen werden.

Die Radverkehrskonzeption Sachsen /4/ benennt in Abbildung 5.3 Potentiale für die Weiterentwicklung des SachsenNetz Rad. Im Bereich des Vogtlandkreises sind dies die Verbindungen zwischen Plauen und Zeulenroda, Plauen und Auerbach sowie vom grenznahen Klingenthal ins tschechische Kraslice.

Betrachtet man das 2016 vorhandene radtouristische Netz, so kommt vor allem der Weiterentwicklung folgender Streckenabschnitte oder Verbindungen eine große Bedeutung zu:

- Lückenschluss des Elsterradweges zwischen Adorf/Vogtl. und Oelsnitz/Vogtl.
- Führung des Elsterradweges zwischen Talsperre Pöhl über Elsterberg bis zur Landesgrenze Thüringen
- Weiterführung Göltzschtalradweg zum Elsterradweg bei Greiz
- Ortskernnähere Führung des Göltzschtalradweges zwischen Falkenstein/Vogtl. und Rodewisch
- Attraktivere Führung des Mulderadweges zwischen Schöneck und Eibenstock
- Zielgruppengerechtere Führung des Musikantenradweges mit stärkerer Konzentration auf die inhaltlichen Höhepunkte
- Anbindung eines Rundwegs um die Talsperre Pöhl an die Stadt Plauen
- Anbindung der Radroute Falkenstein - Oelsnitz an die Stadt Plauen (über die B 92)

- Bessere Vernetzung zwischen dem Westteil des Landkreises, der Stadt Plauen und Thüringen
- Stärkere Vernetzung in Ost-West-Richtung, zur Anbindung der Stadt Treuen und in die Nachbarlandkreise Erzgebirgskreis und Zwickauer Land
- Attraktivere und sichere Führung des Elsterradweges in Plauen

Der Erschließung der hier benannten Potentiale kommt die Hauptbedeutung für das Radwandern zu. Ein Überangebot an Strecken, die nicht ausreichend unterhalten werden können, ist dabei zu vermeiden.

Eine Netzplanung speziell für den **Alltagsradverkehr** im Vogtlandkreis gab es bislang, mit Ausnahme der Stadt Plauen für ihr Gebiet, nicht. Der Mittelzentrale Städteverbund Rodewisch / Auerbach / Ellefeld / Falkenstein arbeitet an einer solchen für sein Gebiet.

Um Hinweise auf Potentiale für den Radverkehr auf Arbeitswegen zu erhalten, wurden die von der Bundesagentur für Arbeit, Nürnberg, veröffentlichten Pendlerdaten ausgewertet. Diese basieren auf den Unterschieden zwischen gemeldetem Wohnort und Arbeitsort eines Beschäftigten und ermöglichen somit gemeindefeine Aussagen. Für die Visualisierung der Verflechtungen wurde wegen der vor allem im Nahbereich liegenden Stärken des Radverkehrs die Transparenz der Linien so gewählt, dass Strecken umso dunkler erscheinen, je kürzer sie sind. Die Strichdicke entspricht der Stärke des jeweiligen Verkehrsstroms (Abbildung 3.2). Die wichtigsten Potentiale für den Alltagsradverkehr liegen demnach in den Stadt-Umland-Beziehungen von Plauen und im Verflechtungsraum Reichenbach - Rodewisch - Auerbach - Ellefeld - Falkenstein - Treuen sowie, schon deutlich schwächer, im Musikwinkel und nach Zeulenroda und Greiz. Hinzu kommen die nicht dargestellten Potentiale der innergemeindlichen Verflechtungen. Wichtig ist die Anbindung der Gewerbegebiete an das Radverkehrsnetz, da mit dem Aufkommen der Pedelegs eine zunehmende Bereitschaft zu beobachten ist, dieses für den Arbeitsweg zu nutzen.

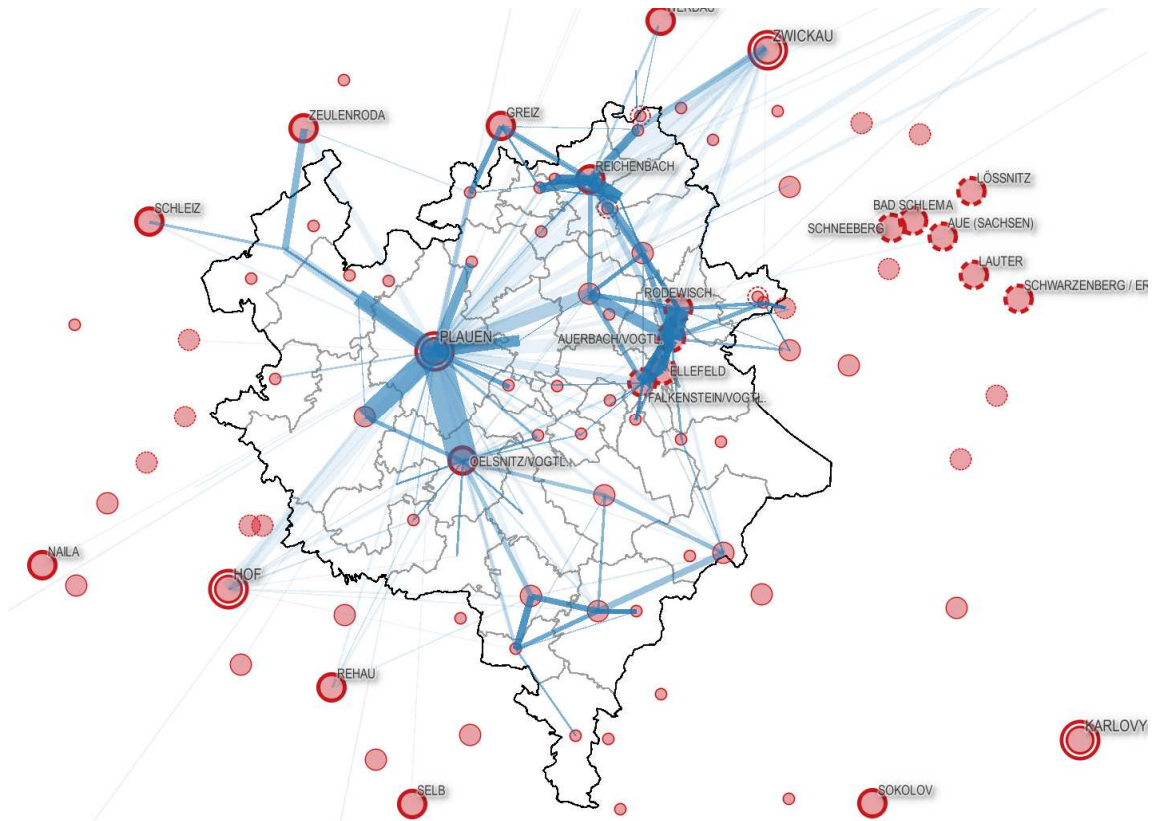


Abbildung 3.2

Pendlerverflechtungen im Vogtlandkreis, gemeindefein (Datenquelle: Bundesanstalt für Arbeit, Nürnberg)

Hinweise auf mögliche Potentiale im Ausbildungsradverkehr geben die Verflechtungen der Fahrschüler im ÖPNV, die ähnlich wie die Pendlerverflechtungen visualisiert wurden (Abbildung 3.3). Die Verflechtungsräume ähneln denen der Arbeitspendler. Hinzu kommen die nicht dargestellten Beziehungen zu relativ nah am Wohnort gelegenen Schulen, bei denen das Fahrrad den Schülern gegenüber dem Fußweg deutlich Zeit einspart, ein Anspruch auf Beförderung mit Bus oder Bahn aber nicht gegeben ist.

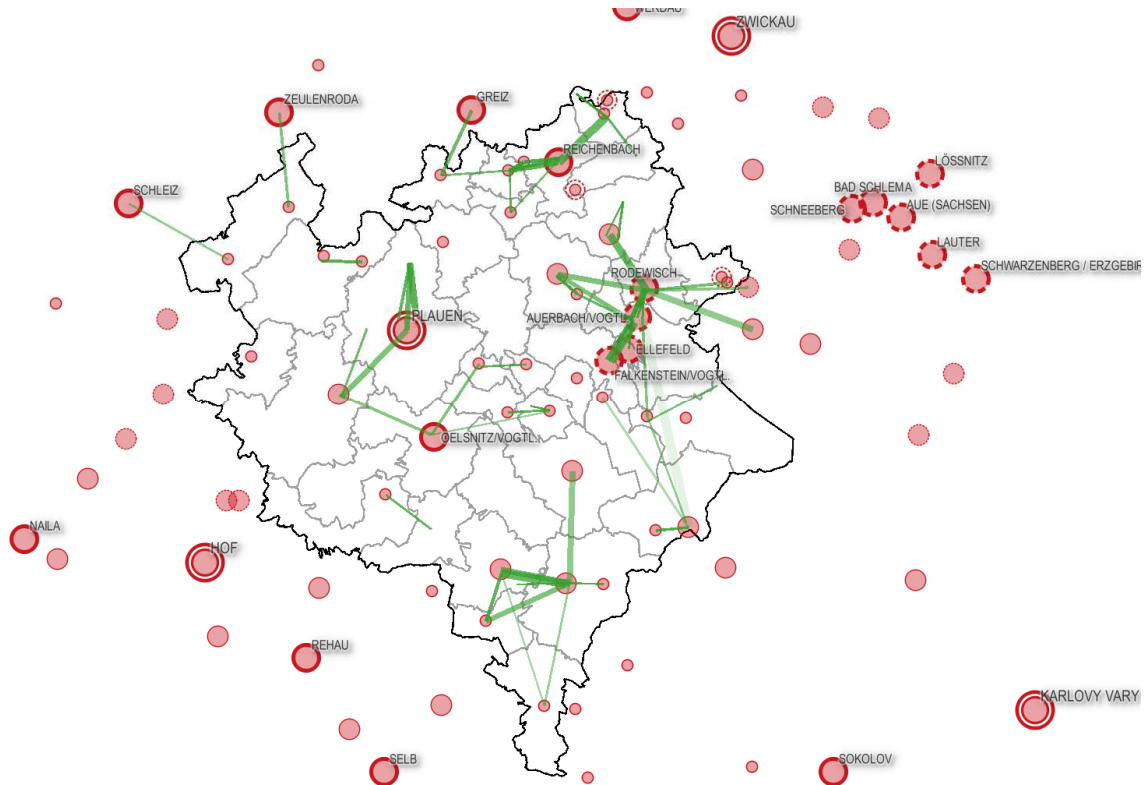


Abbildung 3.3

Wichtigste Fahrschülerströme im Vogtlandkreis (Fahrschülerverflechtungen im ÖPNV ab 20 pro Richtung zwischen den Orten, Datenquelle: Verkehrsverbund Vogtland GmbH)

3.2 Streckenzustand

Im Vogtlandkreis sind insgesamt 36 km Bundesstraße, 22 km Staatsstraße und 11 km Kreisstraße mit Radverkehrsanlagen versehen (vgl. Abbildung 3.4), wobei hier auch trassenferne Führungen des Radverkehrs eingerechnet sind. 38 Bedarfsmeldungen für außerörtliche Radwege an Bundes- und Staatsstraßen über insgesamt 47 km Länge¹ sind bereits Bestandteil der Radverkehrskonzeption Sachsen /4/. Die flächendeckende Netzplanung führt zu weiteren Bedarfsmeldungen.

¹ Nicht enthalten ist eine Bedarfsmeldung über 2 km Länge an einem ehemaligen Abschnitt der B 173, der seit der Veröffentlichung der Radverkehrskonzeption Sachsen 2014 zu einer Kreisstraße abgestuft wurde.

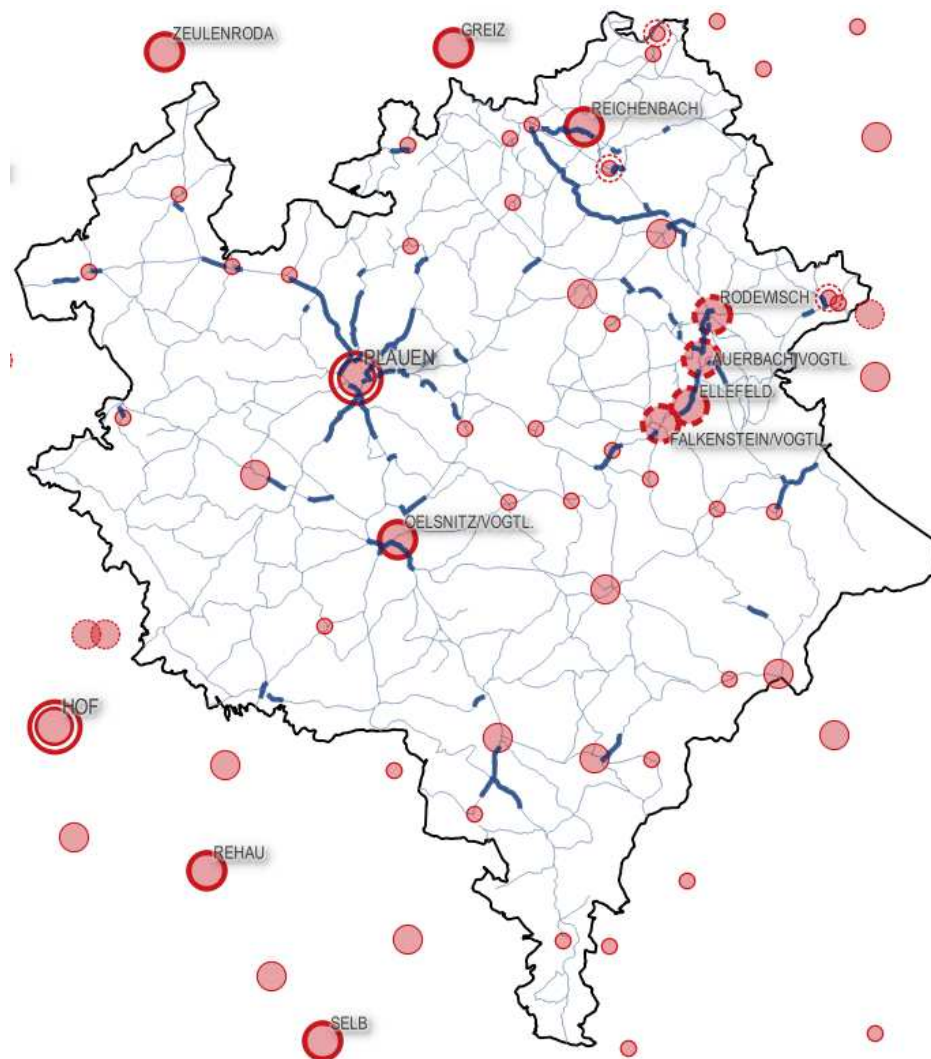


Abbildung 3.4 Übersicht zu den Streckenabschnitten an Bundes-, Staats- und Kreisstraßen im Vogtlandkreis, die mit Radverkehrsanlagen (inklusive trassenferner Führungen) ausgestattet sind (dunkelblaue dicke Linien)

Bezüglich des radtouristischen Netzes wurden im Auftrag des Vogtlandkreises durchgeführte Befahrungen der Hochschule für Technik und Wirtschaft (HTW) Dresden sowie des Auftragnehmers ausgewertet. Hinzu kam die Analyse von Daten z.B. zu den Verkehrsstärken der klassifizierten Straßen, welche Hinweise auf fehlende Radwege lieferten. Insgesamt wurde an ca. 360 km Strecken des künftigen Netzes Handlungsbedarf erkannt – seien es fehlende Radwege, mangelhafte Oberflächen oder über 50 punktuelle Mängel wie gefährliche Straßenquerungen oder widersprüchliche Verkehrszeichen.

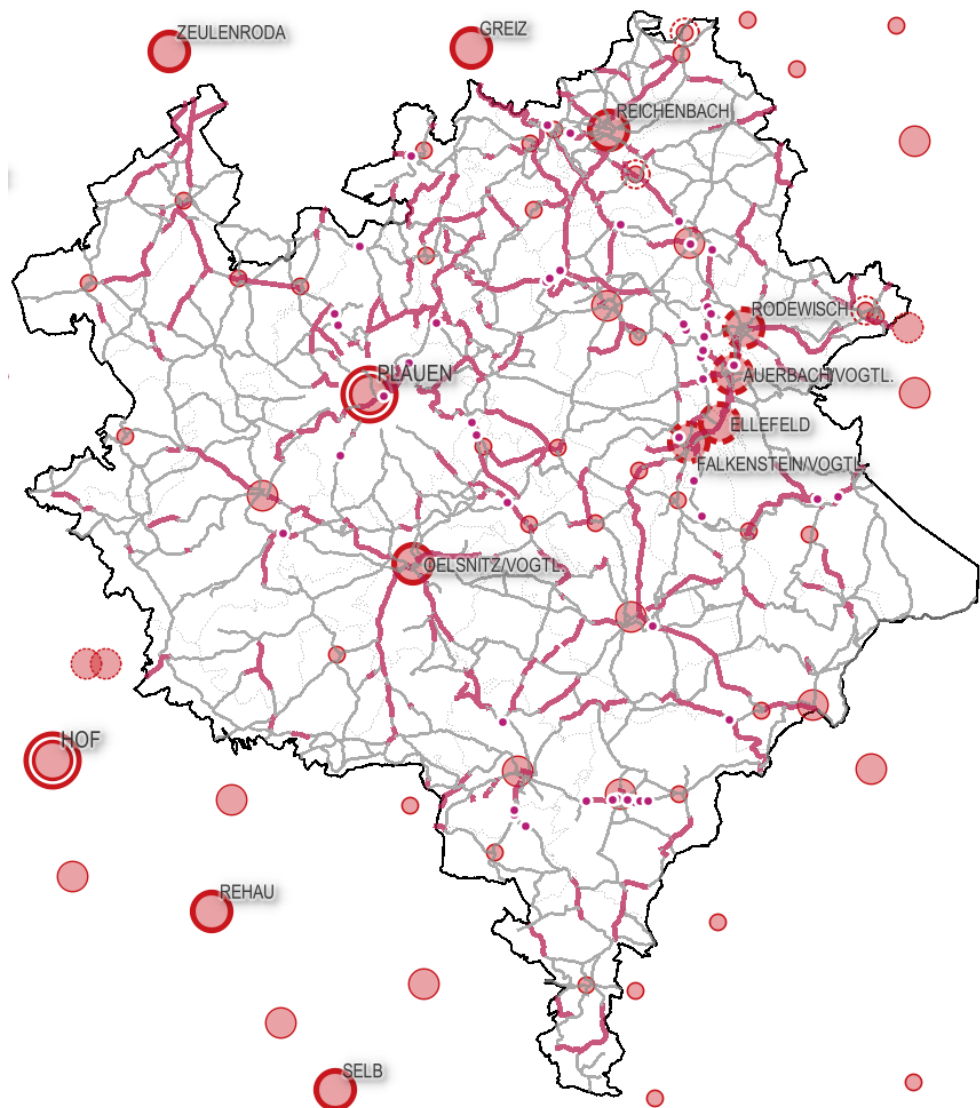


Abbildung 3.5 Übersicht zu den Strecken mit Mängeln (dunkelrot) sowie punktuellen Mängeln (dunkelrote Punkte) am künftigen Netz für Radtourismus und Alltagsradverkehr

3.3 Verknüpfung mit öffentlichen Verkehrsmitteln

Fahrradmitnahme

Ein wichtiges Potential für den Radtourismus bildet die Verknüpfung mit der Eisenbahn und speziellen Busangeboten. Diese ermöglichen es, die Aufstiege mit dem öffentlichen Verkehrsmittel zurückzulegen und bergab Rad zu fahren. Die Vreizeitnetz-Linie V-200 zwischen Reichenbach und Bad Elster verkehrt in der Sommerfahrplanperiode mit Fahrradanhänger und erfüllt hier neben den Bahnverbindungen eine wichtige Funktion (vgl. Abbildung 3.6).

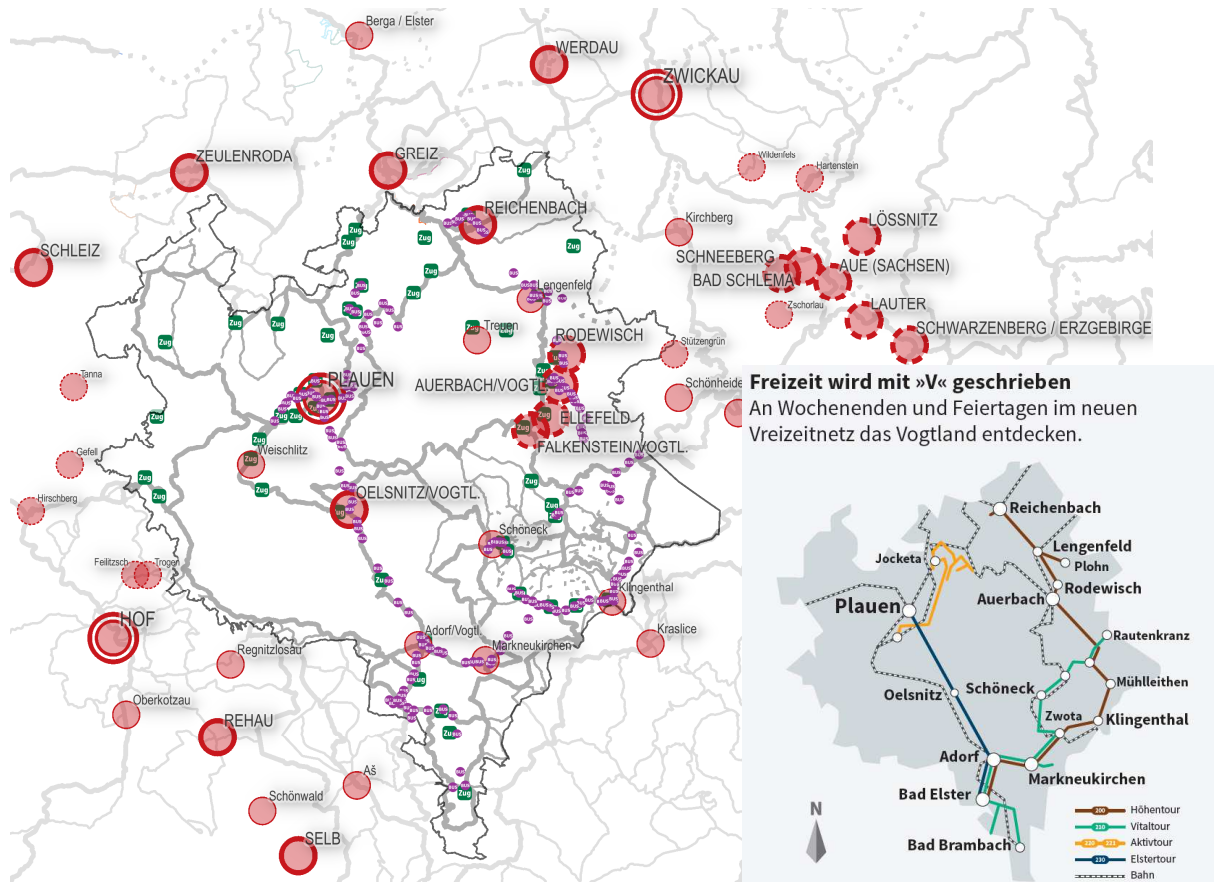


Abbildung 3.6

Lage der Bahnzugangsstellen (grün) und der Haltestellen der Freizeitlinien der Busse (violett) zum radtouristischen Bestandsnetz (grau); Nebenkarte: Freizeitliniennetz im Verkehrsverbund Vogtland (schematisch, Quelle: VVV)

Die Bedingungen zur Fahrradmitnahme sind bundesweit nicht einheitlich geregelt. Die grundsätzliche Möglichkeit der Fahrradmitnahme und ein ggf. benötigter zusätzlicher Fahrschein sind vom Bundesland, dem Verkehrsmittel, der Uhrzeit, dem Verkehrsverbund, dem Betreiber und dem Fahrschein abhängig. Bei z.B. einer großräumigeren Anreise eines Radtouristen sind die Bedingungen für die Fahrradmitnahme zum Teil schwer verständlich.

Nachfolgend kann nur ein beschränkter Überblick über die grundsätzliche Möglichkeit der Fahrradmitnahme in den Verkehrsmitteln im Vogtlandkreis sowie über die am häufigsten vorkommenden Tarifarten gegeben werden.

Im Verkehrsverbund Vogtland ist die Fahrradmitnahme grundsätzlich ganztägig möglich, sofern die Fahrzeugkapazitäten (Zug, Bus, Straßenbahn) dies zulassen.

Auf der Achse Hof - Plauen - Zwickau (- Dresden) werden seit dem Betreiberwechsel 2016 (Mitteldeutsche Regiobahn) neue Fahrzeuge eingesetzt. Damit konnten die Kapazitäten für die Fahrradmitnahme deutlich erweitert werden. Die Züge der Vogtlandbahn und der Erfurter Bahn verfügen ebenfalls über Mehrzweckabteile. Diese sind im Regelfall in der Kapazität ausreichend; größere Gruppen Rad fahrender Reisender können hier jedoch nicht ohne weiteres befördert werden. Im "Vreizeitnetz" verfügt die Linie V-200 in der Sommerfahrplanperiode

über Fahrradanhänger. Die Linie V-230 "Elstertour" wird mit Standardlinienbussen mit Mehrzweckabteil bedient, wodurch eine eingeschränkte Verfügbarkeit an Fahrradplätzen besteht. Die Linien V-210, V-220 und V-221 werden durch Niederflur-Minibusse bedient, welche ebenfalls über ein Mehrzweckabteil verfügen, wo Fahrräder eingeschränkt befördert werden können. Bei den Regionalbussen werden schrittweise Niederflurfahrzeuge mit Mehrzweckabteil eingesetzt, so dass sich die Fahrradmitnahmemöglichkeit kontinuierlich verbessert.

Die Fahrradmitnahme ist kostenlos bei Benutzung von Fahrscheinen im Tarif des Verkehrsverbunds Vogtland, bei verbundraumüberschreitenden Fahrten mit dem Zug (Vogtlandbahn und Mitteldeutsche Regiobahn) sowie bei Benutzung eines SachsenTickets oder eines EgoNet-Tickets (vgl. Abbildung 3.7). Seit dem 17.10.2016 wird bei der Benutzung des TourenTickets der Vogtlandbahn keine zusätzliche Fahrradfahrkarte mehr benötigt.



Abbildung 3.7 Einbindung des Vogtlandkreises in das EGRONET (Quelle: EGRONET)

In anderen Fällen, z.B. bei einer grenzüberschreitenden Fahrt von oder nach Tschechien nach dem regulären Bahntarif oder bei einer Fahrt aus oder zum Verkehrsverbund Oberelbe (z.B. Dresden), ist eine Fahrradfahrkarte zu lösen.

Die Möglichkeiten der Fahrradmitnahme sind im Gebiet des Vogtlandkreises insgesamt recht gut, jedoch bestehen Verbesserungspotentiale bezüglich der ausreichenden Kapazitäten für das künftige Aufkommen und der leichten Tariffindung für verbundraumübergreifende Fahrten.

Bike+Ride

Im Alltagsradverkehr gibt es ebenfalls Potentiale für eine Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV. Insbesondere kann das Fahrrad hier im Vorlauf zwischen Wohnort und Bahnhof eine wesentliche Rolle spielen und so den Einzugsbereich eines Bahnhofs vergrößern („Bike + Ride“). Um dieser Rolle gerecht zu werden, sollten Bahnhöfe hinreichend mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet sein.

Im Vogtlandkreis sind zurzeit knapp 20 Bahnhöfe mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet: Adorf, Auerbach Oberer Bahnhof, Auerbach Unterer Bahnhof, Herlasgrün, Jocketa, Klingenthal, Lengenfeld, Muldenberg (Floßplatz), Netzschkau, Oelsnitz, Pirk, Plauen Oberer Bahnhof, Plauen Mitte, Reichenbach, Ruppertsgrün, Schöneck, Straßberg, Treuen und Weischlitz. Damit ist für ungefähr 80% der Einwohner im Vogtlandkreis erreicht, dass sie im 5-km-Einzugsbereich des nächstgelegenen Bahnhofs wohnen und dieser nächstgelegene Bahnhof eine Fahrradabstellanlage aufweist.

3.4 Wegweisung, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Mit Wegweisung ist im Vogtlandkreis bisher das radtouristische Netz ausgestattet, jedoch keine alleinigen Alltagsverbindungen. Die Qualität der Wegweisung differiert (vgl. Abbildung 3.8). Überwiegend ist noch nicht der bundesweite Standard der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) /3/ umgesetzt, der auch vom Freistaat Sachsen in dessen Richtlinie zur Radverkehrswegweisung im Freistaat Sachsen /8/ gefordert wird. Die in der Radverkehrswegweisung verwendeten Hauptziele entsprechen in ihrer Auswahl oft noch nicht den in dieser Richtlinie vorgegebenen Auswahlprinzipien.

Der Freistaat Sachsen beabsichtigt, in den nächsten Jahren die Erstausrüstung des SachsenNetz Rad mit regelgerechter Wegweisung vorzunehmen.



Abbildung 3.8

Im Jahr 2016 erreichter Stand der Radverkehrswegweisung im Vogtlandkreis (bundesweiter FGSV-Standard (grün) bzw. sonstiger Standard (gelb)) sowie verwendete Hauptziele (unterstrichene Hauptziele sind in der Radverkehrskonzeption Sachsen 2014 für das SachsenNetz Rad vorgegeben)



Abbildung 3.9

Wegweisung nach dem bundesweiten FGSV-Standard (links) und nach häufig im Vogtlandkreis anzutreffenden älteren Standards (rechts: uneinheitliche Schilder, kleine Schrift, unerlaubte Kombination von Zielwegweisern und Zwischenwegweisern, ungeordnete Logoverwendung etc.)

4 Konzept Radverkehrsnetz

4.1 Methodisches

Die Planung bzw. Überarbeitung der Netze im Vogtlandkreis erfolgte aus methodischen Gründen zunächst getrennt nach Alltags- und touristischem Radverkehr, um den unterschiedlichen Zielgruppen möglichst gut zu entsprechen.

Für den **Alltagsradverkehr**, bei dem das Fahrrad als Verkehrsmittel genutzt wird, ist eine möglichst direkte Verbindung zwischen Startpunkt und Ziel erforderlich. Dem Ansatz der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN /1/) folgend, wurden methodisch zunächst die Zentralen Orte und Schwerpunkte des Quell- und Zielverkehrs durch Zentrenpunkte repräsentiert, welche anschließend durch Luftlinien verbunden wurden. Die Umlegung der Luftlinien auf konkrete Straßen und Wege ergab einen Rohentwurf des Netzes, welcher danach im schriftlichen Verfahren mit den Gemeinden abgestimmt wurde. Da auch unter Berücksichtigung von Pedelets die im Alltagsradverkehr zurücklegbaren Entfernungen (in der Regel Hin- und Rückfahrt) begrenzt sind, wurde ein Grenzwert von 20 km Luftlinie definiert. Wesentlich längere Verbindungen haben für den Alltagsradverkehr keine Bedeutung und wurden nicht umgelegt.

Für den **touristischen Radverkehr** ist das entscheidende Kriterium dagegen die Attraktivität des Weges, der durchfahrenen Landschaft und der tangierten Zielpunkte. Die Überplanung des bereits vorhandenen radtouristischen Netzes musste daher vor allem diese Punkte berücksichtigen und mögliche Potentiale für das radtouristische Aufkommen berücksichtigen.

Zwischen den Netzen für den Alltagsradverkehr und den Radtourismus sollte es aus Effizienzgründen möglichst große **Synergien** geben. Dies wurde erreicht, indem bei der Planung des Alltagsnetzes geeignete vorhandene touristische Wege einbezogen wurden und bei der Überplanung des radtouristischen Netzes der Entwurf des Alltagsnetzes berücksichtigt wurde. Nach Vorliegen beider Netze wurde eine Überlagerung und Prüfung auf mögliche Synergieeffekte durchgeführt. Getrennte Führungen können dann sinnvoll sein, wenn der thematische Bezug der radtouristischen Verbindung einen Umweg erfordert (z.B. Führung am Ufer eines Flusses) oder die Alltagsverbindung über längere Abschnitte an einer vielbefahrenen Straße verläuft (auch wenn Radverkehrsanlagen vorhanden sind). Das Alltagsnetz sollte nicht auf einer touristischen Route geführt werden, wenn diese nicht asphaltiert werden kann bzw. einsam im Wald ohne soziale Kontrolle, winklig oder umwegig verläuft. Eine gebündelte Führung ist dagegen gut möglich, wenn die direkte Ortsverbindung über ruhige Straßen und Wege außerhalb eines Waldes, die befestigt sind oder werden können, führt.

Lesehilfe: In den folgenden Abschnitten sind Festlegungen mit dem Buchstaben **F** gekennzeichnet und für die bessere Übersichtlichkeit nummeriert. Die jeweils nachgestellten Erläuterungen sollen zum vertieften Verständnis für die Zusammenhänge und Hintergründe beitragen.

4.2 Netz Alltagsradverkehr

F 4.2.1 Grundlage der Maßnahmen zur Verbesserung des alltäglichen überörtlichen Radverkehrs ist das in Anlage 3 detailliert und in Anlage 1 als Übersicht dargestellte Netz. Die allgemeine Nutzung der Straßen und Wege durch den Radverkehr bleibt davon unberührt.

Erläuterung: Das dargestellte Zielnetz für den überörtlichen Alltagsradverkehr ist in einem mehrstufigen Planungsprozess entstanden. Es bezieht sich nicht auf die Führung des innerörtlichen Binnenverkehrs, der den jeweiligen Gemeinden obliegt. Für die Stadt Plauen wurde das von ihr diesbezüglich konzipierte Netz in Anlage 3 nachrichtlich mit angegeben.

Aus der Hierarchie der miteinander verbundenen Zentren leitet sich auch die Netzhierarchie nach den RIN /1/ ab. Die höchste Stufe nach RIN (AR II) bilden die Verbindungen zwischen Mittelzentren bzw. zum Oberzentrum Plauen (durchgängige Linien). Verbindungen zwischen Grundzentren oder von diesen zu Mittelzentren ergeben das Hauptnetz im Landkreis (RIN AR III, gestrichelte Linien). Strecken des Alltagsnetzes zu allen Ortschaften ergänzen und verdichten dieses Hauptnetz (gepunktete Linien, RIN AR IV).

Das Zielnetz hat die Funktion, Prioritätensetzungen bei Maßnahmen für die Radverkehrsinfrastruktur zu ermöglichen und eine besondere Beachtung der Belange des Radverkehrs bei Maßnahmen und Veränderungen an den betroffenen Strecken und Knotenpunkten durchzusetzen. Es spielt damit für den wirtschaftlichen Einsatz der Finanzmittel eine wichtige Rolle. Nach dem in der Radverkehrskonzeption des Freistaates Sachsen angewandten Punktschema für Prioritätensetzungen für den Bau von Radwegen an Bundes- und Staatsstraßen steigt die Punktzahl, wenn eine Netzplanung für den Alltagsradverkehr vorliegt.

Über das dargestellte Netz hinaus müssen alle Siedlungsgrundstücke und Einrichtungen mit dem Fahrrad erreichbar sein. Dies ist bei Maßnahmen an Straßen und Wegen zu berücksichtigen.

Das dargestellte überörtliche Netz der Stufe IR II hat eine Länge von ca. 136 km, das der Stufe III von etwa 226 km und das der Stufe IV von etwa 962 km (vgl. auch Abbildung 4.1).

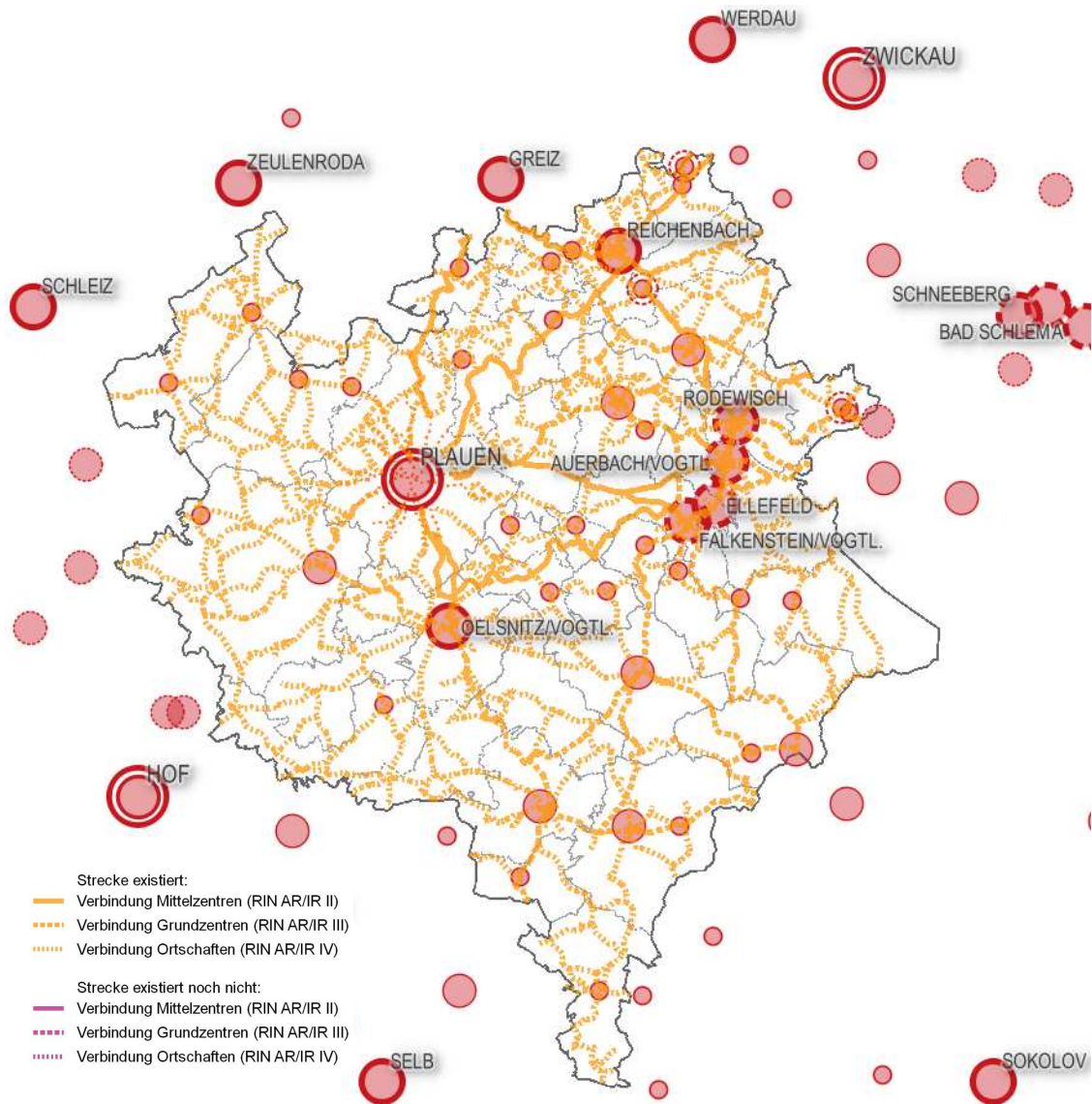


Abbildung 4.1 Übersicht zum konzipierten Netz für den Alltagsradverkehr

F 4.2.2 Die Qualität und Gestaltung des dargestellten Netzes ist langfristig auf der Grundlage der in der Tabelle 2 der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 (ERA /2/) enthaltenen Werte und Zusammenhänge zu entwickeln.

Erläuterung: Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der FGSV (ERA) stellen den aktuellen Stand der Technik dar. Die Verwaltungsvorschriften zu § 2 Absatz 4 Satz 2 der Straßenverkehrsordnung weisen ausdrücklich auf die ERA hin. Die geforderten Qualitätsmerkmale beziehen sich auf langfristig zu erreichende Zielgrößen. Die wesentlichsten in Bezug auf überörtliche Netze sind:

- angestrebte Fahrgeschwindigkeiten inklusive der Zeitverluste an Knotenpunkten: 20 bis 30 km/h
- maximale Zeitverluste durch Anhalten und Warten je km: 15 bis 35 s (abhängig von Netzkategorie)
- Anbindung von 90 % der Einwohner im 200-m-Bereich der Hauptrouten als Kriterium für die Netzdichte
- Umwegfaktoren max. 1,2 gegenüber der kürzestmöglichen Verbindung, max. 1,1 gegenüber parallelen Hauptstraßen und keine zusätzlichen Steigungen
- Einhaltung grundlegender Entwurfsanforderungen zu Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität nach

ERA

- Winterdienst bei AR-II-Verbindungen
- Gewährleistung sozialer Kontrolle

F 4.2.3 Bei allen baulichen und organisatorischen Maßnahmen von Straßenbaulastträgern ist zu überprüfen, ob das dargestellte Radverkehrsnetz davon direkt oder indirekt betroffen ist, um dessen bestehende Qualitäten nicht zu beeinträchtigen bzw. bestehende Mängel soweit möglich mit zu beheben. Dies betrifft z.B. allgemeine Verkehrsbaumaßnahmen, Oberflächenverbesserungen, Tiefbauarbeiten und die Ausstattung des Straßenraumes.

Erläuterung: Erfahrungsgemäß kann ein gewisser Teil von Verbesserungen für den überörtlichen Radverkehr im Zuge anderer, sowieso anstehender Maßnahmen mit erreicht werden, wenn dies von vornherein berücksichtigt wird. Daher kommt der guten planerischen Vorbereitung und Abstimmung dieser "Sowieso-Maßnahmen" im Sinne eines effektiven Mitteleinsatzes eine große Bedeutung zu.

4.3 Radtouristisches Netz

F 4.3.1 Im Vogtlandkreis soll das in Anlage 2 in der Übersicht und in Anlage 3 detaillierter dargestellte radtouristische Zielnetz realisiert und unterhalten werden. Es besteht aus den Strecken des SachsenNetz Rad und lokalen Angeboten. Auf diesem Netz können einzelne Routen themenbezogen oder für die Bedürfnisse der jeweiligen Zielgruppen vermarktet werden.

Erläuterung: Statt einzelner Routen steht beim Angebot das Netz im Vordergrund, weil es die Möglichkeit der Neukombination der Streckenabschnitte entweder durch den Nutzer selbst oder durch das Marketing bietet. Es ist im Endausbau 720 km lang. Die sich ändernden Schwerpunkte der Vermarktung betreffen beispielsweise die Möglichkeit, die naturgemäß oft steigungsreichen Ost-West-Verbindungen gezielt für Nutzer von Pedececs zu bewerben.

Der Vorschlag für das Zielnetz des Radtourismus im Vogtlandkreis orientiert sich weitgehend am bereits vorhandenen Netz, welches punktuell verbessert und z.T. neu verknüpft wird. Mit dem Begriff Zielnetz wird verdeutlicht, dass dieses Netz gegenwärtig noch nicht an allen Stellen nutzbar ist, sondern noch entsprechender Ausbau- und Verbesserungsmaßnahmen bedarf, die in der Radverkehrskonzeption für den Vogtlandkreis konkret benannt werden.

Die im Abschnitt 3.1 benannten Punkte wurden wie folgt berücksichtigt:

- Lückenschluss des Elsterradweges zwischen Adorf/Vogtl. und Oelsnitz/Vogtl.: Der Lückenschluss soll durch den Bau von straßenbegleitenden Radwegen an der B 92 erfolgen.
- Führung des Elsterradweges zwischen Talsperre Pöhl über Elsterberg bis zur Landesgrenze Thüringen: eine der möglichen Varianten wurde in den Karten dargestellt.
- Weiterführung Göltzschtalradweg zum Elsterradweg bei Greiz: Es wird der Bau eines straßenbegleitenden Radwegs angestrebt.
- Ortskernnähere Führung des Göltzschtalradweges zwischen Falkenstein/Vogtl. und Rodewisch. Der bisherige Verlauf außerhalb des Tals bleibt wegen der Aussichtsmöglichkeiten als Göltzschtalhöhenradweg im Netz des Vogtlandkreises erhalten.
- Attraktivere Führung des Mulderadweges zwischen Schöneck und Eibenstock: Die Realisierung hängt von der künftigen Führung im Erzgebirgskreis bei Eibenstock ab.
- Zielgruppengerechtere Führung des Musikantenradwegs mit stärkerer Konzentration auf die inhaltlichen Höhepunkte: Der Verlauf soll auf die Relation Bad Elster - Adorf - Markneukirchen - Klingenthal gestrafft werden.
- Anbindung eines Rundwegs um die Talsperre Pöhl an die Stadt Plauen: Der Rundweg muss noch gebaut werden.
- Anbindung der Radroute Falkenstein - Oelsnitz an die Stadt Plauen: ein entsprechender Be-

darf für den Bau eines Radweges an der B 92 wurde aufgenommen.

- Bessere Vernetzung zwischen dem Westteil des Landkreises, der Stadt Plauen und Thüringen: Die Vernetzung erfolgt über den Radweg Pausa - Zeulenroda, ein eigenes radtouristisches Thema ist dort jedoch nicht erkennbar. In Richtung Saaleradweg wird durch den Tourismusverband Vogtland e.V. mit dem Vogtlandtrack eine Verbindung konzipiert, deren touristische Perspektive wegen der starken Steigungen jedoch noch ungewiss ist.
- Stärkere Vernetzung in Ost-West-Richtung, zur Anbindung der Stadt Treuen und in die Nachbarlandkreise Erzgebirgskreis und Zwickauer Land: Der vom Tourismusverband Vogtland e.V. konzipierte Vogtlandtrack stellt diese Verbindungen her, jedoch ist die touristische Perspektive wegen der starken Steigungen noch ungewiss.
- Attraktivere und sicherere Führung des Elsterradwegs in Plauen: noch in Planung

F 4.3.2 Um routenkonkrete, gut vermarktungsfähige Angebote zu erreichen, sollen die in den Datenblättern zu den einzelnen Radrouten in Anlage 5 gegebenen Hinweise und Verlaufsänderungen beachtet werden.

Erläuterung: Die in der Anlage dargestellten Datenblätter zeigen für jede Route auf einer kleinen Karte den Verlauf und angestrebte Verlaufsänderungen, das Logo, die Länge, die Koordinierungsstelle, Daten zur Bestandsanalyse und zum allgemeinen Handlungsbedarf. Dies soll eine schrittweise Verbesserung pro Route durch die jeweiligen Akteure unterstützen.

F 4.3.3 Für die Realisierung des radtouristischen Netzes hat der Vogtlandkreis in Zusammenarbeit mit den Kommunen und weiteren Beteiligten Anträge zur Teilfortschreibung des SachsenNetz Rad beim LASuV gestellt. Die in Tabelle 4.1 dargestellten Änderungen sollen damit bestätigt werden.

lfd. Nr.	Änderung	betroffene Routen SNR	Begründung	Stand Teilfortschreibung
1	grundlegende Neukonzeption des Musikantenradwegs: Verlauf Klingenthal - Markneukirchen - Adorf - Bad Elster; südlich davon werden die Streckenabschnitte als Grenzlandtour und nicht mehr als Musikantenradweg vermarktet; nach Schöneck II-29 bzw. II-55 / I-6	II-43, II-29, II-55 / I-6	bisheriges Konzept schlecht angenommen, daher Weg für Kulturtouristen attraktiver machen: Tagestour zu den wesentlichsten Themenorten, Fahrradbus als Rückkehrmöglichkeit	Musikantenradweg genehmigt 24.08.2017; südliche Streckenabschnitte zum Teil genehmigt 27.09.2017
2	Anpassung Mulderadweg an der Landkreisgrenze	I-2	in Abhängigkeit von Verlaufsänderung Mulderadweg bei Eibenstock (Erzgebirgskreis)	genehmigt 24.08.2017 mit Auflagen
3	Verlegung Radroute Sächsische Mittelgebirge westlich Adorf	I-6	Verlegung auf auszubauenden Bahntrassenradweg	genehmigt 24.08.2017
4	Partielle Trassenkorrekturen am Elsterradweg zwischen Adorf und Oelsnitz sowie Möschwitz und Elsterberg	I-10	Führung über Talsperre Pöhl (vgl. Variantenuntersuchung)	genehmigt 24.08.2017, z.T. mit Auflagen
5	Verlegung auf Bahntrasse Lottengrün - Großfriesen	II-29		genehmigt 24.08.2017

lfd. Nr.	Änderung	betroffene Routen SNR	Begründung	Stand Teilfortschreibung
6	Einbindung der Stadtkerne Rodewisch - Auerbach	II-55	touristische Zielpunkte besser erschlossen, weniger Steigungen	genehmigt 24.08.2017 mit Auflagen
7	Aufnahme neuer Hauptziele der Wegweisung im SachsenNetz Rad: Schöneck, Bad Brambach, Františkovy Lázně	I-2, I-6, II-29, II-43	streckenkonkrete Vorausswahl der Hauptziele zeigt Bedarf, um sinnvolle Unterscheidungen zu ermöglichen	Schöneck genehmigt 24.08.2017
8	Attraktivere und sicherere Führung des Elsterradwegs in Plauen	I-10	Planung noch laufend	noch zu beantragen
9	Führung der Radroute Sächsische Mittelgebirge nordwestlich von Markneukirchen über auszubauende Bahntrasse	I-6	Bahntrasse ist nach Ausbau bequemer und sicherer zu befahren als Straße	genehmigt 24.08.2017 mit Auflagen
10	Weiterführung des Musikantenradwegs auf bestehenden Strecken des SachsenNetz Rad von Klingenthal nach Schöneck	II-43	Schöneck soll wegen des dort ebenfalls ansässigen Musikinstrumentenbaus und wegen seiner Rolle als Übernachtungsort einbezogen werden	noch zu beantragen

Tabelle 4.1 Aus Sicht des Vogtlandkreises auf seinem Gebiet notwendige Änderungen am SachsenNetz Rad bzw. den zugehörigen Hauptzielorten

Erläuterung: Die benannten Änderungen und Ergänzungen am SachsenNetz Rad sind das Resultat des Planungsprozesses zur Optimierung des radtouristischen Netzes auf Kreisebene. Die Kurzbegründungen für die einzelnen Maßnahmen sind in der Tabelle dargestellt, ebenso die Nummern der Routen in der Radverkehrskonzeption Sachsen 2014 (z.B. II-43). Beim Vogtlandtrack ist ein Antrag später zu prüfen (vgl. Anlage 5).

Damit die Änderungen offiziell ins SachsenNetz Rad übernommen werden können, sind sie laut Abschnitt 3.8 der Radverkehrskonzeption Sachsen 2014 /4/ als Teilfortschreibung zu beantragen und vom Landesamt für Straßenbau und Verkehr zu genehmigen. Zum großen Teil ist dies bereits erfolgt.

F 4.3.4 Für die Verbesserung des radtouristischen Zielnetzes im Vogtlandkreis sind die in der Radverkehrskonzeption Sachsen 2014 dargestellten Standards für Radfernwege (vgl. dort Tabelle 3.2) die Grundlage. Bei lokalen Routen und Strecken, die keine Radfernwege sind, sind Unterschreitungen des Standards möglich, wenn räumliche Gegebenheiten keine sinnvolle andere Möglichkeit zulassen.

Erläuterung: Die Standards für Radfernwege sind eine bundesweit etablierte Übersicht zu angestrebten Zielgrößen hinsichtlich der tolerierbaren Umwege, der sicheren und komfortablen Befahrbarkeit, der sicheren Überquerbarkeit von Straßen, des alltagstauglichen Belages, der konsistenten Wegweisung, der ausreichenden Breite von Radverkehrsanlagen, der touristischen Infrastruktur und der attraktiven Routenführung. Der Freistaat Sachsen legt diese Standards dem SachsenNetz Rad zugrunde. Weil der überwiegende Teil des radtouristischen Netzes im Vogtlandkreis zum SachsenNetz Rad gehört, gelten diese Standards überwiegend schon, doch sollten sie auch für die übrigen Routen mit der nötigen Flexibilität als Orientierung genutzt werden.

- F 4.3.5** Die Kommunen und sonstigen Straßenbaulastträger und Akteure wirken darauf hin, dass die im radtouristischen Netz genutzten Strecken die erforderliche Widmung und Wegesicherung aufweisen.

Erläuterung: Nicht in jedem Fall gehören alle die Strecken, die gegenwärtig Teil des Netzes sind, zum öffentlichen Straßen- und Wegenetz, da auch Waldwege bzw. private Wege einzubeziehen waren. In diesen Fällen sind u. U. die widmungsrechtlichen Voraussetzungen anzupassen und ggf. Gestattungsverträge abzuschließen.

- F 4.3.6** Der Vogtlandkreis strebt an, stillgelegte Eisenbahnstrecken für eine unkomplizierte Nachnutzung als Radweg nicht aus dem Eisenbahnrecht herauszunehmen.

Erläuterung: Bei der Nutzung stillgelegter Eisenbahnstrecken ist (falls nicht schon geschehen) eine Entwidmung zu vermeiden und für den Radweg die Form der Zwischennutzung der Eisenbahnstrecke empfehlenswert. So können aufwändige Umweltschutzaufgaben vermieden werden, die bei anderen Radwegprojekten im Freistaat (bspw. Striegistalradweg) eine Verzögerung um viele Jahre oder gar die komplette Verhinderung mit sich gebracht haben. Eine Möglichkeit wäre die Bildung einer Eisenbahnstrecken-Verwaltungsgesellschaft im Freistaat Sachsen, ähnlich der nordrhein-westfälischen BEG (www.beg-nrw.de).

4.4 Anforderungen an übergeordnete Netze

- F 4.4.1** Der Vogtlandkreis erwartet vom Freistaat Sachsen in seiner Zuständigkeit für die Bundes- und Staatsstraßen eine zügige Abarbeitung der als notwendig erkannten Maßnahmen für Radverkehrsanlagen an Bundes- und Staatsstraßen. Er wird weitere Bedarfe beim Freistaat Sachsen entsprechend vorliegender Radverkehrskonzeption anmelden und für die Prioritätensetzung auf das vorliegende Netzkonzept hinweisen.

Erläuterung: Der Freistaat Sachsen hat mit seiner Radverkehrskonzeption 2014 auf der Grundlage von Bedarfsmeldungen eine Prioritätenliste für Radwege an Bundes- und Staatsstraßen in seinem Zuständigkeitsbereich aufgestellt. Die der vorliegenden Radverkehrskonzeption zugrundeliegenden Untersuchungen zeigten weiteren Bedarf für Radwege an Bundes- und Staatsstraßen (vgl. Anlage 4). Für einen funktionierenden Radverkehr im Vogtlandkreis ist deren Realisierung im Verantwortungsbereich des Freistaates Sachsen sehr wichtig. Die Prioritätensetzung des Freistaates bezieht das Vorliegen einer beschlossenen Alltagsradverkehrsnetzplanung ein, was im Vogtlandkreis mit vorliegendem Konzept gegeben ist.

- F 4.4.2** Der Vogtlandkreis bringt für die Fortschreibung des SachsenNetz Rad die in Tabelle 4.1 benannten Änderungen ein und stellt für die nachrichtliche Darstellung in den Karten das konzipierte Netz für den überörtlichen Alltagsradverkehr zur Verfügung.

Erläuterung: Der Freistaat Sachsen stellt den aktuellen Verlauf vorhandener Netzplanungen in den Übersichtskarten zum Radverkehrskonzept dar bzw. strebt dafür eine onlinefähige Lösung an.

- F 4.4.3** Der Vogtlandkreis setzt sich für eine Vereinfachung des Umweltrechts ein, um die Realisierung von Radwegen zu beschleunigen.

Erläuterung: Sowohl bei der Realisierung von Radwegen für den Alltagsradverkehr als auch für den Radtourismus gleicht der Planungsaufwand im ländlichen Raum zum Teil dem einer Straße. Dies hängt mit umfangreichen und langwierigen Umweltprüfungen zusammen, deren Ergebnis z.T. in keinem Verhältnis zum Aufwand steht. Um den umweltfreundlichen Radverkehr zu fördern, erscheinen Vereinfachungen sinnvoll, die beiden Belangen gerecht werden.

4.5 Maßnahmen am Netz und Prioritäten

F 4.5.1 Zur Verbesserung der Sicherheit an den konzipierten Netzen und der generellen Bedingungen für den überörtlichen Radverkehr sind vorrangig die in Anlage 3 dargestellten und in Anlage 4 einzeln beschriebenen Mängel abzustellen und Maßnahmen umzusetzen, soweit diese in die Zuständigkeit des Vogtlandkreises fallen. Andere Baulastträger sind mit vorliegender Radverkehrskonzeption aufgefordert, im Sinne eines durchgehenden Netzes für ihren Bereich ebenfalls für eine Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen zu sorgen. Soweit es sich um Radwegbaumaßnahmen an Bundes- und Staatsstraßen mit sehr geringem Verkehrsaufkommen handelt, wird eine vertiefte Einzelfallprüfung der Notwendigkeit empfohlen.

Erläuterung: Die Darstellung der Maßnahmen in den Anlagen erfolgt zunächst baulastträgerunabhängig. Die den Vogtlandkreis betreffenden Maßnahmen beziehen sich vorrangig auf solche an Kreisstraßen. Dazu gehören insbesondere der Bau von straßenbegleitenden Radwegen, die Instandsetzung von Fahrbahnoberflächen sowie die Realisierung von Querungshilfen z.B. dort, wo Zweirichtungsradwege die Fahrbahnseite wechseln, enden oder beginnen (die Sicherung dieser Stellen ist nach den Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung vorgeschrieben).

Bei den Maßnahmen handelt es sich um folgende Gruppen:

- Bau eines neuen Radwegs: 58 Maßnahmen (19 an Kreisstraßen, 39 an Gemeindestraßen und Wegen)
- Bestehender Bedarf für Radwege an Bundes- und Staatsstraßen: 23 Maßnahmen (tlw. bestehend aus mehreren Bedarfsmeldungen für Teilabschnitte)
- Neuer Bedarf für Radwege an Bundes- und Staatsstraßen anmelden: 58 Maßnahmen
- Radverkehrsführung in Ortsdurchfahrt verbessern: 55 Maßnahmen
- Instandsetzung Fahrbahn: 75 Maßnahmen
- Instandsetzung Weg: 35 Maßnahmen
- Instandsetzung / Ausbau Radweg: 3 Maßnahmen
- Verkehrsrechtliche Anpassungen: 17 Maßnahmen
- Bau einer Querungshilfe: 14 Maßnahmen
- Poller / Umlaufsperrung anpassen: 7 Maßnahmen
- Sonstige: 11 Maßnahmen

Flächeninanspruchnahmen für die Errichtung von Radverkehrsanlagen stellen ausgleichspflichtige Eingriffe in Natur und Landschaft dar. Bei der Vorbereitung und Umsetzung straßenbegleitender Radwege sollen Wald- und landwirtschaftlich genutzte Flächen sparsam in Anspruch genommen werden. Dazu sind u.a. auch die Möglichkeiten der Nutzung örtlicher Gegebenheiten wie in Straßennähe verlaufende Waldwege oder noch vorhandene Wundstreifen entlang von Hauptstraßen zu prüfen. Das individuelle Sicherheitsgefühl künftiger Nutzergruppen ist dabei als wichtiger sozialer Aspekt in die Betrachtungen einzubeziehen.

F 4.5.2 Bei der Prioritätensetzung für die Realisierung der Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich des Vogtlandkreises sind die in Anlage 4 benannten Prioritäten zu berücksichtigen.

Erläuterung: Die Prioritätensetzung orientiert sich an der in der Radverkehrskonzeption Sachsen 2014 dargestellten Multikriterienanalyse, die wie folgt an die Bedingungen auf Kreisebene angepasst wurde: Mangels entsprechender Daten für die Kreisstraßen konnten die Unterkriterien Schwerverkehrsstärke und Radverkehrsstärke nicht berücksichtigt werden. Die Wohnort-Schule-Matrix der ÖPNV-Fahrschüler

wurde auf das Radverkehrsnetz umgelegt und für Fahrtwege bis 10 km eine Anzahl von 40% der ÖPVN-Fahrschüler als Potential für radfahrende Schüler angesetzt.

Die Gewichtung der Einzelkriterien und die angewandten Punktzahlen können Tabelle 4.2 entnommen werden. Maximal waren, nach Multiplikation von Einzelpunkten mit dem jeweiligen Gewicht, 1000 Punkte erreichbar.

Bei den Prioritäten wird, soweit der Vogtlandkreis zuständig ist, zwischen 1 und 2 unterschieden. Priorität 1 erhielten die Maßnahmen, die mindestens eine Gesamtpunktzahl von 350 erreichten. Maßnahmen, deren zwingendes Erfordernis gegenwärtig in Zweifel steht, wurden unter der Nummer 9999 eingeordnet. Deren Erfordernis soll nach Ablauf von fünf Jahren anhand der dann eingetretenen Randbedingungen (z.B. Verkehrsentwicklung) jedoch z.B. mittels Zählung erneut geprüft werden. Ein Grund dafür ist, dass die Prognoseverkehrsstärke bei geringen Absolutwerten vergleichsweise große relative Schwankungen aufweisen kann.

Gewicht	Unterkriterium	Definition	Punkte
Hauptkriterium Maß der Gefährdung (Gesamtgewicht 55 %)			
45 %	Gefährdung durch den Kfz-Verkehr: Verkehrsstärke Kfz (Kfz/24 h)	< 1.500	0
		1.500 ... 2.499	2
		2.500 ... 4.999	4
		5.000 ... 9.999	6
		10.000 ... 19.999	8
	Datengrundlage: Prognoseverkehrsstärke 2025	ab 20.000	10
10 %	Gefährdung durch kurvigen Streckenverlauf: Kurvigkeit der Straße (gon/km Streckenlänge)	bis 50	0
		bis 150	2
		bis 250	6
	Datengrundlage: Berechnungen auf der Grundlage der in der Straßendatenbank enthaltenen Geometrien	über 250	10
Hauptkriterium Maß der Betroffenheit (Gesamtgewicht 45 %)			
5 %	Netzbedeutung im Alltagsradverkehr	keine Bedeutung	0
		AR IV	2
		AR III	6
	Sofern die Verbindung in der Gemeindebefragung 2016 als wichtig benannt wurde, werden 2 Zusatzpunkte vergeben	AR II	8
14 %	Bedeutung als Schulweg: Rad fahrende Schüler heute oder potenziell pro Tag und Richtung (Anzahl Schüler/Tag)	kein Schulweg	0
		1 ... 9	2
		10 ... 49	4
		50 ... 99	6
		100 ... 199	8
	Datengrundlage: Verflechtungsmatrix des Landkreises zu Schülerverkehr	ab 200	10
13 %	Bedeutung im radtouristischen Netz: Überdeckung mit radtouristischen Routen (höchststrangige Route)	mit keiner	0
		„sonstige Strecken“ im SachsenNetz Rad sowie Entwurf „VogtlandTrack“	4
		mit Regionaler Hauptradroute	6
		mit Radfernweg	8
	Datengrundlage: touristisches Netz des Landkreises inklusive der unterstellten Aktualisierungen des SachsenNetz Rad	mit mehreren Radfernwegen	10
13 %	Bedeutung für das Erreichen Zentraler Orte: Teil einer Verbindung von max. 5 km Länge zwischen einer Ortschaft und dem Siedlungsrand eines bzw. innerhalb eines Zentralen Ortes	Grundzentrum / Stadt mit mind. 5.000 Einwohnern	2
		Mittelzentrum	6
	Datengrundlage: Auswertung der Lage der Zentralen Orte	Oberzentrum	10

Tabelle 4.2

Kriterien für die Punktevergabe zur Prioritätensetzung der Maßnahmen am Netz

5 Konzept Verknüpfung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und Fahrradparken

5.1 Grundsätzliches

Fahrrad und ÖPNV können einander durch Verknüpfung sinnvoll ergänzen. Bei alleiniger Betrachtung hat der Radverkehr eine relativ beschränkte Reichweite, insbesondere im Vergleich zum Auto. Bus- oder Bahnlinien, deren Fahrzeit und Bedienungshäufigkeit zum Autoverkehr konkurrenzfähig sind, erreichen im fußläufigen Einzugsbereich oft nur ein begrenztes Potential. Daher kann die Kombination von Fahrrad und ÖPNV (der „Umweltverbund“) innerhalb einer Fahrt eine attraktive Möglichkeit sein. Sie kann auf mehreren Weisen realisiert werden.

- Die Fahrradmitnahme ermöglicht die Benutzung des eigenen Fahrrads sowohl im Vor- als im Nachlauf zur ÖPNV-Fahrt, hat als Nachteil jedoch die relativ große Beanspruchung des teilweise kappen Raums im Fahrzeug.
- Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen ermöglichen „Bike+Ride“, d.h. die Benutzung des eigenen Fahrrads zwischen Wohnort und Startbahnhof. Wenn Fahrtziele vom Zielbahnhof aus gut fußläufig, mit einem Zweitfahrrad oder mit städtischen Verkehrsmitteln zu erreichen sind, reicht diese Art der Verknüpfung bereits aus, ohne Raum im Fahrzeug zu beanspruchen.
- Zwischen Zielbahnhof und Zielort kommt der Fahrradverleih als Alternative zur Fahrradmitnahme in Frage, da der Besitz eines zweiten Fahrrads für diesen Teil der Wegekette nur selten vorkommt. Aufgrund der Topographie und der Möglichkeiten der Fahrradmitnahme im ÖPNV ist das Potential im Vogtlandkreis eher gering.
- Im touristischen Bereich ist vor allem die Fahrradmitnahme wichtig. Sie dient der An- und Abreise von Radtouristen und kann während einer Tagestour helfen, topographische Unterschiede zu überwinden oder einen nicht vorgesehenen vorzeitigen Abbruch zu ermöglichen.

5.2 Weiterentwicklung Bike+Ride

- F 5.2.1** An den Bahnhöfen Falkenstein, Rodewisch, Elsterberg, Ellefeld, Bad Elster, Grünbach, Schönberg (bei Mühltroff) und Neumark ist der Bau einer B+R-Anlage zu prüfen.

Erläuterung: Die benannten Bahnhöfe sind jeweils für mindestens 2.500 Einwohner der nächstgelegene Bahnhof im 5-km-Einzugsbereich. Daher wird hier ein Potential für Bike+Ride gesehen.

- F 5.2.2** Schrittweise sollen alle SPNV-Zugangsstellen im Vogtlandkreis mit einem Mindestangebot von 2 standardgerechten Fahrradbügeln ausgestattet werden.

Erläuterung: Das Mindestangebot soll es ermöglichen, dass sich eine Nachfrage nach dieser Verkehrsmittelkombination entwickeln kann, z.B. auch für gelegentliche Nutzung.

- F 5.2.3** An SPNV-Zugangsstellen mit mindestens 200 Ein- und Aussteigern pro Werktag soll der Bedarf an Fahrradabstellanlagen anhand der realen Nutzung überprüft werden. Gezählt werden soll einmal tagsüber werktags.

Erläuterung: Auf Grundlage einer Nutzungserhebung können Kapazitätsengpässe festgestellt und beseitigt werden.

5.3 Fahrradmitnahme

- F 5.3.1** Die kostenlose Fahrradmitnahme im öffentlichen Personennahverkehr ist beizubehalten.

Erläuterung: Die kostenlose Fahrradmitnahme macht den Tarif für die Fahrgäste einfacher. Falls weder der Startpunkt noch der Zielpunkt einer Fahrt in fußläufiger Entfernung zur jeweiligen ÖPNV-Haltestelle liegt, kann sie gewährleisten, dass der Umweltverbund eine attraktive Option bleibt. Die bestehenden Regelungen zur kostenlosen Fahrradmitnahme sollen daher auch in der Zukunft erhalten bleiben.

- F 5.3.2** Der Betrieb der Linie V-200 soll mit Fahrradanhängern erfolgen.

Erläuterung: Die Linie V-200 ist nicht nur eine wesentliche Ergänzung zum SPNV in Bezug auf Reisemöglichkeiten mit einer größeren Kapazität der Fahrradmitnahme; sie spielt auch eine wesentliche Rolle für den neu konzipierten Musikantenradweg. Daher soll die Bedienung dieser Strecke mit Bussen mit Fahrradanhänger sichergestellt sein.

- F 5.3.3** Es soll geprüft werden, den bisherigen Ausschluss der Mitnahme von E-Bikes, Liegerädern, Tandems und Fahrradanhängern in öffentlichen Verkehrsmitteln im Vogtlandkreis abzumildern.

Erläuterung: Die genannten Fahrzeuge dürfen bislang nicht mitgenommen werden. Eine differenziertere Regelung könnte jedoch bessere Möglichkeiten bieten. So sind moderne E-Bikes kaum von normalen Fahrrädern zu unterscheiden. Familien sind oft mit Fahrradanhängern unterwegs und werden somit ausgeschlossen. Tandems stellen für Blinde oft die einzige Möglichkeit dar, zusammen mit einem sehenden Fahrer an Radtouren teilzunehmen, was dem Sinn des Behindertengleichstellungsgesetzes entspricht. Daher wäre eine Lockerung der Regelungen, z.B. hin zu Einzelfallentscheidungen, zeitgemäß.

5.4 Fahrradparken

- F 5.4.1** Bei der Einrichtung von Fahrradabstellmöglichkeiten im eigenen Handlungsbe-
reich wird der Vogtlandkreis entweder Fahrradbügel oder dem Stand der Technik
entsprechende Abstellanlagen, die ein Anlehnen des Fahrrades und ein Anschlie-

ßen des Fahrradrahmens ermöglichen, einsetzen. Sofern mit sehr langen Parkdauern zu rechnen ist, soll eine Überdachung geprüft werden.

Erläuterung: Der Stand der Technik zum Fahrradparken ist in den „Hinweisen zum Fahrradparken“ der FGSV /9/ dokumentiert. Wichtig ist, dass auf Fahrradständer, in denen lediglich das Vorderrad fixiert werden kann, verzichtet wird, weil dies die Felgen verbiegen und das Fahrrad nicht mit seinem Rahmen abgeschlossen werden kann. Vorgaben zur Anzahl der nötigen Abstellplatzzahlen entsprechend Gebäudenutzung können der Verwaltungsvorschrift zur Sächsischen Bauordnung entnommen werden.

F 5.4.2 Schulen und Einrichtungen, bei denen der Vogtlandkreis Träger ist oder einen Einfluss ausübt, sollen bis 2019 hinsichtlich ihrer Ausstattung mit bedarfsgerechten Fahrradabstellanlagen nach dem Stand der Technik geprüft und daraus abzuleitender Investitionsbedarf in den weiteren Haushaltsplanungen berücksichtigt werden.

Erläuterung: Der Vogtlandkreis als Träger von z.B. Gymnasien (2 Standorte), Förderschulen (7 Standorte) Oberschulen und Berufsschulen (8 Standorte) sowie zahlreicher weiterer Einrichtungen entwickelt die Radfahrbedingungen innerhalb der vorgenannten Einrichtungen nach Maßgabe des aktuellen Standes der Technik fort.

6 Konzept Wegweisung, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

6.1 Standards der Wegweisung und Realisierung

F 6.1.1 Für die Planung, Realisierung und Ausführung der Radverkehrswegweisung im Vogtlandkreis ist der FGSV-Standard zugrunde zu legen, wie er sich aus dem entsprechenden bundesweiten Merkblatt /3/ ergibt. Sofern sich konkretisierende Festlegungen aus der Fortschreibung dieses FGSV-Merkblatts ergeben, sind diese zu berücksichtigen.

Erläuterung: Für die Radverkehrswegweisung gibt es seit 1998 mit dem entsprechenden Merkblatt der FGSV /3/ einen bundesweiten Standard. An Entscheidungspunkten werden Zielwegweiser in Form von Pfeil- oder Tabellenwegweisern gesetzt. Die Logos von (touristischen) Routen werden auf Einschüben mitgeführt. Die Wegweisung entspricht damit den Anforderungen sowohl zielorientiert als auch routenorientiert fahrender Nutzer. Zwischenwegweiser ohne Zielangabe werden nur außerhalb von Entscheidungspunkten zur Verdeutlichung des Routenverlaufes eingesetzt (vgl. Abbildung 6.1). Der Freistaat Sachsen hat 2015 die Richtlinien zur Radverkehrswegweisung im Freistaat Sachsen (SächsRWW) /8/ herausgegeben, welche den bundesweiten Standard für Sachsen konkretisieren und Umsetzungshinweise geben. Diese Richtlinien sind zugleich die Grundlage für Fördermaßnahmen durch den Freistaat. Radverkehrswegweisung hat sowohl Informations- als auch Marketingfunktion. Daher sind ein einheitlicher Standard und eine einheitliche Erscheinungsweise wichtig. Die Standardisierung ermöglicht zugleich Kosteneinsparungen. Im Vogtlandkreis wird der FGSV-Standard heute schon teilweise angewandt.

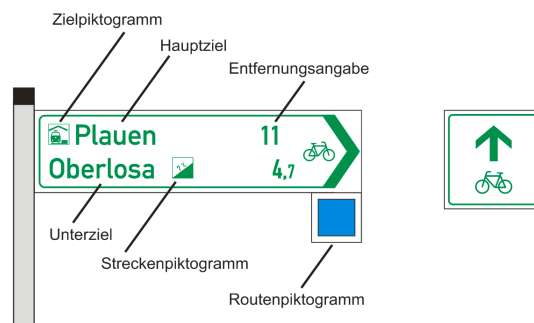


Abbildung 6.1 Pfeilwegweiser (links) und Zwischenwegweiser (rechts) nach bundesweitem FGSV-Standard der Radverkehrswegweisung

F 6.1.2 Die Radverkehrswegweisung im Vogtlandkreis ist zusätzlich mit dem Knotennummernsystem entsprechend Abbildung 6.2 auszustatten.

Erläuterung: Mit einem derartigen Knotenpunktnummernsystem als Ergänzung zur klassischen Zielwegweisung liegen flächendeckend aus den Niederlanden und aus einzelnen Regionen in Deutschland (z.B. Brandenburg) positive Erfahrungen vor. Es ist es geplant, das Knotenpunktnummernsystem künftig in den bundesweiten FGSV-Standard der Radverkehrswegweisung zu integrieren.

Mit dem System kann eine Route durch unbekanntes Gebiet sehr einfach durch die Abfolge der Knotenpunktnummern beschrieben und beim Befahren verfolgt werden. Die Information über eine ganze Tagestour findet damit auf einem kleinen Zettel Platz, der z.B. am Lenker befestigt werden kann. Damit das System funktioniert, sollte es für ein Gebiet in einem Zug realisiert werden. Zudem ist eine Information über das Gesamtnetz an den Knotenpunkten, über Faltpläne und im Internet sinnvoll (vgl. Abschnitt 6.4).

Die Verwendung zweistelliger Knotennummern ist für den Nutzer gut überschaubar. Bei größeren Netzen oder einer gleichartigen Ausweisung in den Nachbarregionen werden die gleichen Knotennummern mehrfach verwendet. Dies ist unproblematisch, da über die Nachbarknoten und die Zielwegweisung eine eindeutige Zuordnung möglich ist.



Abbildung 6.2 Ergänzung der Zielwegweiser durch Knotenpunktnummern (Weiß auf grünem Grund): Knotenpunktnummer des Standortes über den Wegweisern, benachbarte Knotenpunktnummern als Einschub

F 6.1.3 An den Standorten der Wegweiser soll eine Kontaktmöglichkeit (Telefonnummer, Internet-Adresse) angegeben werden, über welche Mängelmeldungen vor Ort ermöglicht werden. Der Vogtlandkreis setzt sich für eine landesweite Mängelmeldeplattform ein, die dafür genutzt werden kann.

Erläuterung: Da beschädigte, verdrehte oder fehlende Wegweiser die Informationskette unterbrechen können und dies als sehr unbefriedigend erlebt wird, ist eine rasche Instandsetzung nötig. Erfahrungsgemäß werden Mängelmeldemöglichkeiten auch genutzt und tragen so zur Qualitätssicherung bei. Die Angabe von Kontaktmöglichkeiten erleichtert außerdem die Abstimmung von Wegweisungsplanungen mit Bestandswegweisungen.

Eine landesweite Mängelmeldeplattform hat den Vorteil, dass die Entwicklungs- und Betriebskosten z.B. für Software nur einmal anfallen und Nutzer sich nicht in jedem Kreis oder jeder Gemeinde mit einem anderen System vertraut machen müssen. Die Plattform soll für die Nutzer einheitlich sein und die Mängelmeldungen intern an die jeweiligen Straßenbaulastträger bzw. Zuständigen weiterreichen. Ein Beispiel gibt es in Hessen (www.meldeplattform-radverkehr.de).

- F 6.1.4** Für die mit Radverkehrswegweisung versehenen Strecken sind die Wegweisungsdaten vom Betreiber oder einer von diesem beauftragten Stelle in einem georeferenzierten Kataster vorzuhalten. Die Daten sind so zu strukturieren, dass sie einfach mit anderen Beteiligten ausgetauscht werden können.

Erläuterung: Wegweisungskataster spielen für die Planung und Unterhaltung der Radverkehrswegweisung eine zentrale Rolle. Im Vogtlandkreis gibt es mehrere Akteure der Wegweisung. Daher ist der Datenaustausch zwischen diesen und mit zentralen Systemen wie z.B. beim LASuV wichtig.

- F 6.1.5** Wenn Wegweisungsstrecken z.B. wegen Baumaßnahmen gesperrt werden müssen oder durch umgeleiteten Verkehr stark belastet werden, ist eine entsprechende Umleitung für den Radverkehr auszuschildern.

Erläuterung: Damit soll die Nutzbarkeit des Netzes auch bei temporären Sperrungen oder temporär starkem Verkehr gewährleistet werden. Die Umleitungsbeschilderung richtet sich nach dem FGSV-Standard.

6.2 Wegweisungsnetz und zuweisende Ziele

- F 6.2.1** Das in Anlage 3 entsprechend gekennzeichnete Netz soll mit Radverkehrswegweisung ausgestattet werden. Es besteht aus den Strecken des SachsenNetz Rad, weiteren radtouristischen Routen und den Strecken des Alltagsnetzes der RIN-Kategorien II und III sowie ausgewählter Strecken der RIN-Kategorie IV. Über die Wegweisung lokaler touristischer Radrouten entscheiden die Betreiber.

Erläuterung: Im Sinne eines Gesamtnetzes sollen ausgewählte Strecken für den alltäglichen und touristischen Radverkehr um verbindende Strecken ergänzt und nach einheitlichen Gesichtspunkten gestaltet werden (vgl. auch Abbildung 6.3).

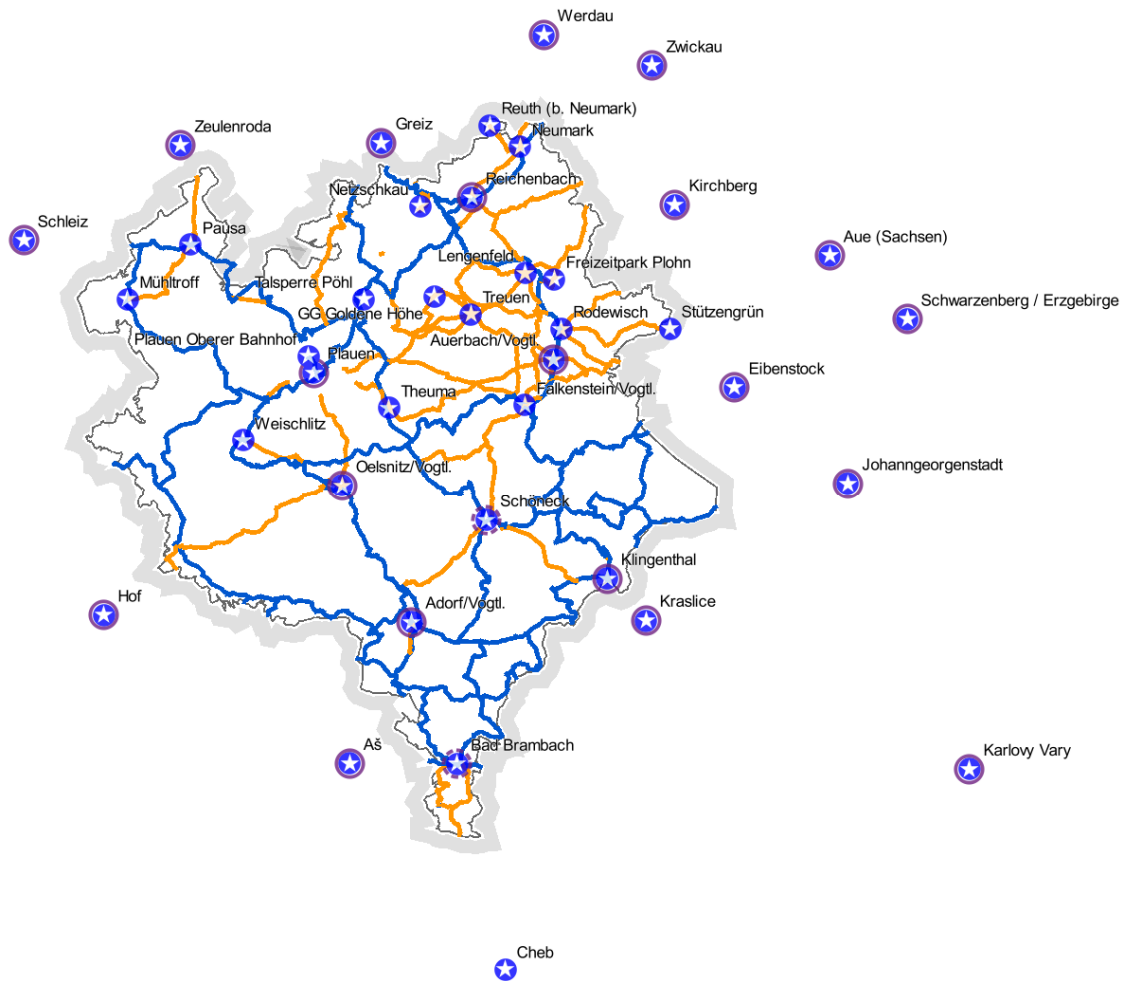


Abbildung 6.3 Übersicht zum geplanten Wegweisungsnetz im Vogtlandkreis (blau: SachsenNetz Rad) und den hierbei auszuweisenden Hauptzielen (Ring violett: im SachsenNetz Rad, unterbrochener Ring violett: als Hauptziel im SachsenNetz Rad beantragen)

F 6.2.2 Die Auswahl der Hauptziele der Radverkehrswegweisung im Vogtlandkreis richtet sich nach Anlage 3. Als Unterziele werden, wie im Regelwerk vorgesehen, jeweils der nächste Ort bzw. Stadtteil gewiesen. Die Wegweisung soll um abzweigende Nahziele ergänzt werden, insbesondere um wichtige Zugangsstellen zum öffentlichen Personenverkehr und Sehenswürdigkeiten auszuweisen.

Erläuterung: Ein grundlegendes Merkmal einer funktionierenden Wegweisung ist die Zielkontinuität, d.h. ein einmal gezeigtes Ziel wird bis zu seinem Erreichen beibehalten. Daher bedarf es einer gemeinsamen Grundlage der Beteiligten über die Zielauswahl. Diese muss auch kreisübergreifend beachtet werden, da die Radverkehrsverbindungen nicht an der Kreisgrenze abbrechen. Für das SachsenNetz Rad enthält die Radverkehrskonzeption Sachsen /4/ bereits die zuweisenden Hauptziele, die in die Darstellung übernommen wurden.

Im Zuge der Netzplanung wurde festgestellt, dass die Hauptziele im SachsenNetz Rad für das gute Funktionieren im Vogtlandkreis um die Zielorte Schöneck und Bad Brambach ergänzt werden sollten. Dazu ist wie in Tabelle 4.1 dargestellt eine Teilfortschreibung zu beantragen. Nicht jedes dargestellte Hauptziel soll auf allen zulaufenden Strecken gewiesen werden, daher ist der Streckenbezug in Anlage 3 zusätzlich hergestellt.

Da in der Bestandswegweisung noch nicht überall die einheitlichen Zielortevorgaben umgesetzt sind, ist dies im Zuge erforderlicher Erneuerungen der Wegweisung schrittweise anzupassen.

Nahziele (z.B. Bahnhöfe, Sehenswürdigkeiten) sind in der Regel solche, die nicht auf der Route liegen, sondern knapp neben ihr. Von der Route aus wird am Abzweig zu diesen gewiesen, aus Platzgründen in der Regel jedoch nicht im Verlauf der Route. Sie werden erst bei der konkreten Standortplanung ausgewählt.

6.3 Umsetzungsprioritäten bei der Wegweisung

F 6.3.1 Erste Priorität bei der Umsetzung der Radverkehrswegweisung hat auf Landkreisebene das SachsenNetz Rad. Der Vogtlandkreis koordiniert darüber hinaus die Umsetzung der Wegweisung auf den entsprechenden Strecken des Alltagsnetzes. Dabei soll mit der höchsten Netzkategorie nach RIN begonnen werden.

Erläuterung: Der Freistaat Sachsen strebt die Erstausrüstung des SachsenNetz Rad mit Radverkehrswegweisung flächendeckend für die nächsten Jahre an. Daher sollten die Anstrengungen zunächst auf dieses Netz gerichtet werden, zugleich aber Vorbereitungen für die Ausweisung des Alltagsnetzes getroffen werden. Weil im Alltagsnetz noch Maßnahmen umzusetzen sind, ist Wegweisung an vielen Stellen erst später möglich.

F 6.3.2 Die Umsetzung der Wegweisung lokaler radtouristischer Routen richtet sich nach den Zeitplanungen der jeweiligen Routenbetreiber.

Erläuterung: Wenn die Wegweisung nach einem einheitlichen System wie in Abschnitt 6.1 dargelegt realisiert wird, können die einzelnen Strecken aufeinander aufbauen. Die Reihenfolge der Realisierung ist dann zweitrangig. Wenn die Strecken des SachsenNetz Rad zuerst realisiert werden, können parallel laufende lokale Radrouten später unkompliziert mit ihrem Routenlogo als Einschub unter den Wegweisern ergänzt werden.

F 6.3.3 Die Radverkehrswegweisung soll mindestens zweimal jährlich kontrolliert werden, um Mängel zeitnah erkennen und beseitigen zu können.

Erläuterung: Wenn Wegweisung nicht regelmäßig unterhalten wird, tritt rasch ein Werteverlust der Investition ein. Schon ein einzelner fehlender Wegweiser kann die Informationskette unterbrechen. Wünschenswert wäre eine Kontrolle im März, Juni und September.

6.4 Anforderungen und Aktivitäten zur Öffentlichkeitsarbeit

F 6.4.1 Der Vogtlandkreis strebt eine regelmäßige Information der Öffentlichkeit über das infrastrukturelle und sonstige Angebot für den Radverkehr und über aktuelle Maßnahmen zu dessen Verbesserung an. Er wird sich dazu vielfältiger Mittel der Öffentlichkeitsarbeit bedienen und mit Partnern zusammenarbeiten.

Erläuterung: Marketing und Öffentlichkeitsarbeit spielen erfahrungsgemäß eine wesentliche Rolle für das Erreichen der Ziele der vorliegenden Radverkehrskonzeption und für die verbesserte Wahrnehmung von Maßnahmen. Daher sollen sie ein regelmäßiger Bestandteil der Aktivitäten sein. In vielen Fällen ist der Vogtlandkreis jedoch nicht selbst Akteur, sondern z.B. die Routenbetreiber. Daher übernimmt der Vogtlandkreis auch eine Koordinierungsfunktion.

- F 6.4.2** Wesentliche Informationen und Kartenmaterialien zum Radfahren im Vogtlandkreis sind bedarfsgerecht im Internet zu präsentieren. Die Downloadmöglichkeit von Routenverläufen ist anzubieten und die Daten sollen für übergreifende Routenplaner bereitgestellt werden. Die Gemeinden und weitere Akteure sollen die ihnen vorliegenden Informationen für ein zentrales geografisches Informationssystem (GIS) bereitstellen.

Erläuterung: Der Vogtlandkreis betreibt schon gegenwärtig ein vielfältig für die Öffentlichkeit nutzbares Geoportal unter <http://geoportal.vogtlandkreis.de>, welches auch die Verläufe touristischer Radrouten enthält. Es sollten aber z.B. noch Informationen zum Netz des Alltagsradverkehrs ergänzt werden. Die Informationen sollen gut mit mobilen Endgeräten genutzt werden können.

Damit die Informationen aktuell sind, ist es wichtig, dass möglichst alle Akteure auf eine zentrale Datenbasis zugreifen und ihre Informationen dafür zur Verfügung stellen. Das beim Vogtlandkreis beim Amt für Kataster und Geoinformation betriebene und gepflegte GIS ist dafür als Datenbasis und hinsichtlich der Datenstruktur die Grundlage.

- F 6.4.3** Die Informationen der Wegweisung sind durch solche auf Informationstafeln an den radtouristischen Routen und den mit Knotennummern versehenen Strecken zu ergänzen.

Erläuterung: Informationstafeln verfeinern die Informationskette und bieten einen Mehrwert z.B. hinsichtlich der touristischen Ziele, der Einkehr und Übernachtungsmöglichkeiten, abzweigender touristischer Routen und der Lage der Knotenpunktnummern im Netz.

- F 6.4.4** Für das mit Wegweisung versehene Netz für Tourismus und Alltag ist ein anschaulicher Netzplan zu entwickeln, welcher die Knotenpunktnummern der Wegweisung zeigt und für die Tourenplanung geeignet ist. Dieser ist im Internet, als Druckfassung und ggf. auf Informationstafeln bereit zu stellen.

Erläuterung: Eine wichtige Voraussetzung für die volle Nutzbarkeit der Knotenpunktwegweisung ist die Bekanntheit des Netzes vor Fahrtantritt. Dann kann es für die Routenplanung genutzt werden. Die Verfügbarkeit des schematischen Netzplans im Internet und eine gedruckte Version spielen hier eine wichtige Rolle. Ähnlich wie ein Liniennetzplan an Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs soll der Netzplan aber auch vor Ort an den wichtigen Knotenpunkten sichtbar sein.

Die Veröffentlichung des Netzplanes als Faltblatt kann zugleich dazu genutzt werden, weitere Informationen (z.B. zu Verkehrsregeln) zu veröffentlichen. Die vom Nutzer gesuchte Information (Netzplan) kann somit kombiniert werden mit Informationen, die zusätzlich an den Nutzer herangetragen werden sollen.

- F 6.4.5** Das Marketing der radtouristischen Routen soll auch die Kombinationsmöglichkeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln bei der An- und Abreise hervorheben.

Erläuterung: Mit dem Eisenbahnverkehr und den ergänzenden Fahrradbussen bietet der Vogtlandkreis vielfältige Kombinationsmöglichkeiten, die gerade bei topografisch anspruchsvollen Strecken eine gute Option darstellen. Eine besondere Rolle spielt dies für die zukünftige Führung des Musikantenradwegs, welcher künftig parallel zur Fahrroute eine Fahrradbusse verlaufen wird.

- F 6.4.6** Sofern Strecken über einen längeren Zeitraum umgeleitet werden müssen, sollen die notwendigen Informationen über die Sperrung und die Umleitung bei den entsprechenden Online-Informationen verfügbar gemacht werden.

Erläuterung: Damit soll die Planungsmöglichkeit für Radtouren verbessert werden, weil z.B. eine größere Streckenlänge der Umleitung eingerechnet werden kann. Die Information sollte zumindest bei Sperrungen von über zwei Wochen Dauer gegeben werden.

7 Administrative Rahmenbedingungen

7.1 Gremien und Abläufe

- F 7.1.1** Für die Koordination der radverkehrsbezogenen Aktivitäten des Vogtlandkreises sollte eine Fachstelle im Landratsamt zuständig sein. Diese soll eng mit der Straßenbauverwaltung des Landkreises zusammenarbeiten. Eine wichtige Aufgabe ist dabei die Koordinierung der Maßnahmen an den Routen der Kategorien II und III nach RIN und ein jährlicher Kurzbericht zum Stand der Umsetzung der vorliegenden Radverkehrskonzeption.

Erläuterung: Erfahrungen zeigen, dass eine Koordination der vielfältigen Aktivitäten zur Radverkehrsförderung notwendig ist. Diese ist zum Teil auch schon im Vogtlandkreis so Praxis, z.B. hinsichtlich der radtouristischen Routen. Die Radverkehrskonzeption des Freistaates Sachsen /4/ empfiehlt den Landkreisen unter Punkt 6.1.4 die Benennung von Radverkehrsverantwortlichen.

- F 7.1.2** Zur Weiterentwicklung der radtouristischen Routen sollen regelmäßige Beratungen aller Akteure einer Route stattfinden. Bedarfsorientiert soll eine Beratung mit allen Gemeinden zu aktuellen Themen des Radverkehrs stattfinden. Thematisiert werden anstehende Maßnahmen, aktuelle rechtliche Änderungen und Problemstellungen der Umsetzung der Radverkehrskonzeption. Der Vogtlandkreis bringt sich aktiv in die Regionale Arbeitsgemeinschaft Radverkehr (RAG) ein.

Erläuterung: Damit soll, wie zum Teil schon praktiziert, für eine Abstimmung der Aktivitäten, die Vernetzung der Akteure und den regelmäßigen Informationsfluss gesorgt werden.

- F 7.1.3** Die Verkehrsnachfrage auf den wichtigsten touristischen und alltäglichen überörtlichen Routen des Radverkehrs ist regelmäßig zu erheben, um Erkenntnisse über Erfolge und Handlungsbedarf zu gewinnen. Dazu sind an je zwei Stellen der Radroute Sächsische Mittelgebirge, des Elsterradwegs und des Göltzschtalradwegs sowie an je einer Stelle des Musikantenradwegs und der Radroute Falkenstein - Oelsnitz Zählungen vorzunehmen. Zusätzlich ist jeder Abschnitt der Kategorien II und III des Alltagsnetzes, soweit nicht durch automatische Zählung erfasst, zwischen den entsprechenden Aufkommensschwerpunkten mindestens einmal in fünf Jahren richtungsgetrennt zu zählen.

Erläuterung: Daten der Verkehrsnachfrage sind grundlegend für die Planung des Angebots und die Ermittlung von Effekten. Die Einrichtung von Dauerzählstellen ist dazu eine Möglichkeit. Der fünfjährige Zählzeitraum entspricht der auch für Straßenverkehrserhebungen üblichen Zeitspanne.

- F 7.1.4** Maßnahmen auf dem Gebiet des Radverkehrs sind nach dem sich ständig fortentwickelnden Stand der Technik zum Radverkehr auszurichten. Um den jeweils aktuellsten Stand der Technik für den Vogtlandkreis nutzbar machen können, sollen die mit Radverkehr befassten Mitarbeiter regelmäßig an Schulungen, Konfe-

renzen und Fortbildungen teilnehmen.. Der Vogtlandkreis bringt sich zudem in eine zukünftige Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen auf der Ebene Sachsens ein.

Erläuterung: Die Erschließung des jeweils aktuellsten Standes des Wissens ist eine wesentliche Grundlage für eine effektive Arbeit. Ein Beispiel ist die sichere und akzeptable Radverkehrsführung an Baustellen. Über die Mitarbeit in überregionalen Gremien kann viel vom Erfahrungsaustausch profitiert werden.

F 7.1.5 Die Gemeinden und sonstigen Akteure der Netzplanung arbeiten Änderungen an Wegeverläufen der Radverkehrsnetze dem Landratsamt Vogtlandkreis, Amt für Wirtschaftsförderung, Fachbereich Tourismus zu, damit diese in das Geoportal des Vogtlandkreises eingepflegt werden können.

Erläuterung: Der Vogtlandkreis unterhält in seinem Geoinformationssystem ein Wegekataster mit dem Verlauf aller Radwege, Wanderwege, Lehrpfade, Loipen usw. auf dem Terrain des Vogtlandkreises. Die Anforderungen hinsichtlich Koordinierung, Planung, Unterhaltung und Vermarktung von Radwegen kann dieses System nur erfüllen, wenn alle Wegverläufe stets aktuell und in der erforderlichen Genauigkeit vorgehalten werden.

7.2 Finanzierung

F 7.2.1 Der für die Umsetzung der vorliegenden Radverkehrskonzeption notwendige und durch die Haushaltsplanung abzusichernde Finanzbedarf kann Tabelle 7.1 entnommen werden. Die Höhe des jährlichen Gesamtbudgets ist mit ca. 713 T EUR zu veranschlagen (117 T EUR jährlicher Bedarf sowie Aufteilung des einmaligen Bedarfs über die Jahre bis zum Planungshorizont 2025, d.h. 8 Jahre). Nicht dargestellt sind die Unterhaltung von Strecken, bei denen der Vogtlandkreis bereits heute Baulastträger ist, sowie der Personalkostenaufwand bei laufenden Aufgaben. Teilweise betreffen die Maßnahmen andere Baulastträger oder sind die Kosten erst nach weiteren Planungen bzw. Untersuchungen zu beziffern. Der Finanzbedarf dieser Maßnahmen ist in Tabelle 7.2 dargestellt.

Erläuterung: Die dargestellten Kosten stellen den planerischen Bedarf dar und können für die politische Entscheidung über die zur Verfügung zu stellenden Haushaltsmittel zugrunde gelegt werden. Bei den einmaligen Mittelbedarfen kann über die Zahl der Jahre, in denen der Bedarf abgearbeitet wird, die jährliche Höhe der Mittel gesteuert werden. Nach Angaben des Nationalen Radverkehrsplans /5/ geben diesbezüglich untersuchte Landkreise in ihrem Wirkungsbereich pro Jahr zwischen 1 und 6 Euro pro Einwohner direkt für den Radverkehr aus.

Die in Tabelle 7.1 dargestellten Maßnahmen mit den laufenden Nummern 3 bis 8 bedürfen noch weiterer Entscheidungen zur Organisationsstruktur der Landkreisverwaltung und zur Aufgabenteilung mit den Kommunen (z.B. zentrale Rolle des Landkreises bei der Wegweisungsplanung und -unterhaltung, Umlage der Kosten auf die jeweils betroffenen Gemeinden nach Längenanteil).

Für eine Reihe von Maßnahmen ist die Nutzung von Fördermitteln möglich. Eine aktuelle Darstellung dazu ist in der bundesweiten Förderfibel Radverkehr unter www.nrvp.de/foerderfibel zu finden.

Ifd. Nr.	Maßnahme (Ifd. Nummern 3 bis 7 benötigen noch Entscheidungen zur Organisationsstruktur)	Mittelbedarf (T EUR)		Anmerkungen
		einmalig	jährlich	
1	Radwege und Querungshilfen an Kreisstraßen	4.492	-	
2	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche an Kreisstraßen (Anteil 2*1,50 m Breite)	-	-	(10.786 T EUR, Maßnahme dient jedoch nicht hauptsächlich dem Radverkehr)
3	Fachstelle Radverkehr (Meldestelle für beschädigte Wegweiser, Betrieb Wegweisungs-Bestandskataster, Kontrollbefahrungen 2x jährlich)	-	10	Schätzung
4	Ausstattung SNR mit Wegweisung sowie Unterhaltung	-	12	Ansatz: 500 EUR je km im ländlichen Raum, Streckenlänge von 461 km erhält Wegweisung; 5% der Investitionssumme zur jährlichen Unterhaltung. Erstausrüstung (231 T EUR) wird voraussichtlich vom Freistaat Sachsen durchgeführt und finanziert.
5	Ausstattung ergänzende Routen Alltagsnetz mit Wegweisung und Ausstattung Wegweisungsnetz mit Knotenpunktsystem sowie Unterhaltung	183	9	Ansatz: 550 EUR je km im ländlichen Raum, Streckenlänge von 290 km erhält Wegweisung bzw. 50 EUR je km für Ausstattung SNR mit Knotenpunktsystem; 5% der Investitionssumme zur jährlichen Unterhaltung
6	Öffentlichkeitsarbeit (inklusive Entwicklung des Knotenpunkt-Netzplans und dessen Aufstellung als Infotafeln)	20	40	regelmäßige Aktualisierung Netzplan und Infotafeln
7	Vorhaltung des geografischen Informationssystems inklusive Übernahme von Informationen der Bau- lastträger, Öffentlichkeitsarbeit	34	31	inklusive 0,5 Personalstellen im Amt für Kataster und Geoinformation
8	Einrichtung und Betrieb von 8 Dauerzählstellen, sowie 35 kurzzeitige Zählungen alle 5 Jahre	40	15	5.000 EUR je Dauerzählstelle
	Summe	4.769	117	

Tabelle 7.1 Mittelbedarf für die Umsetzung der Maßnahmen der vorliegenden Radverkehrskonzeption (Kosten für den Vogtlandkreis)

Ifd. Nr.	Maßnahme	Mittelbedarf (T EUR)		Anmerkungen
		einmalig	jährlich	
1	Vogtlandkreis bzw. Gemeinden: Verbesserung Radverkehrsführung Kreisstraßen in Ortsdurchfahrten	k.A.		tlw. als „sowieso-Maßnahme“ bei Straßenumbau realisierbar, ansonsten Kosten stark abhängig von konkreter Objektplanung
2	Freistaat Sachsen: Straßenbegleitende Radwege an Bundes- und Staatsstraßen	22.908		
3	Freistaat Sachsen bzw. Gemeinden: Verbesserung Radverkehrsführung Bundes- und Staatsstraßen in Ortsdurchfahrten	k.A.		
4	Gemeinden: Sonstige bauliche Maßnahmen an nichtklassifizierten Straßen und Wege	21.158		tlw. mit Vogtlandkreis als Bauherr
5	Freistaat Sachsen: Sonstige bauliche Maßnahmen an Bundes- und Staatsstraßen	280		Querungshilfen und Verbesserungen an Knotenpunkten
6	Vogtlandkreis: Näher zu prüfender Radwegbau an Kreisstraßen	779		
7	Freistaat Sachsen: Näher zu prüfender Radwegbau an Bundes- und Staatsstraßen	653		
8	Gemeinden: Prüfen und ggf. Bau von Bike+Ride-Anlagen an 8 Bahnhöfen und Erhebung von Fahrradabstellanlagen-Nutzung an allen Bahnhöfen mit mindestens 200 Ein- und Aussteigern zu jeweils 2 Tageszeiten	k.A.		Kosten erst nach Prüfung bezifferbar; Zweckverband Verkehrsverbund Vogtland kann B+R-Anlagen mitfordern
9	Gemeinden: Bau von je 2 Fahrradbügeln an 33 Bahnhöfen ohne Fahrradabstellanlage	10		
10	Gemeinden bzw. Routenbetreiber: Ausstattung lokale Radrouten mit Wegweisung und Knotenpunktsystem	115	6	Ansatz: 550 EUR je km im ländlichen Raum, Streckenlänge von 209 km erhält Wegweisung; 5% der Investitionssumme zur jährlichen Unterhaltung
11	Routenbetreiber: Aufstellen Infotafeln	k.A.		benötigte Anzahl unbekannt (abhängig von Konzept je Route)

Tabelle 7.2

Sonstiger Finanzierungsbedarf: Maßnahmen mit noch nicht abschätzbaren Kosten bzw. Maßnahmen anderer Baulastträger

7.3 Zuständigkeiten

F 7.3.1 Für die Umsetzung der Maßnahmen der vorliegenden Radverkehrskonzeption für den Vogtlandkreis ist eine ämterübergreifende Projektgruppe zu bilden. Ihr gehören Vertreter des Amtes für Straßenunterhalt und Instandsetzung, des Amtes für Wirtschaft, Bildung und Innovation und des Amtes für Kataster und Geoinformation an. Je nach Problemstellung sind weitere Ämter und Stellen einzubeziehen.

Erläuterung: Die Projektgruppe soll die Umsetzung der vorliegenden Radverkehrskonzeption koordinieren und dazu regelmäßig zusammenkommen. Die Abstimmungen sollen bewirken, dass die beteiligten Ämter in ihrem Zuständigkeitsbereich für eine erfolgreiche Umsetzung der vorliegenden Radverkehrskonzeption sorgen und Umsetzungsprobleme, die einer politischen Nachsteuerung bedürfen, rechtzeitig an die Verwaltungsspitze kommuniziert werden.

Die benannten Ämter sollen den Kern der Arbeitsgruppe bilden, jedoch themenbezogen weitere Akteure einbinden. Dies können auch externe Stellen sein, z.B. wie gegenwärtig in der RAG gehandhabt das LASuV (Niederlassung Plauen), Tourismusverband Vogtland e.V., Verkehrsverbund Vogtland GmbH, einzelne kommunale Vertreter (Stadt Plauen, weitere).

8 Verzeichnisse und Quellen

8.1 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 3.1	SachsenNetz Rad im Vogtlandkreis, Auszug aus Karte 3.4 der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2014 /4/	9
Abbildung 3.2	Pendlerverflechtungen im Vogtlandkreis, gemeindefein (Datenquelle: Bundesanstalt für Arbeit, Nürnberg)	12
Abbildung 3.3	Wichtigste Fahrschülerströme im Vogtlandkreis (Fahrschülerverflechtungen im ÖPNV ab 20 pro Richtung zwischen den Orten, Datenquelle: Verkehrsverbund Vogtland GmbH)	13
Abbildung 3.4	Übersicht zu den Streckenabschnitten an Bundes-, Staats- und Kreisstraßen im Vogtlandkreis, die mit Radverkehrsanlagen (inklusive trassenferner Führungen) ausgestattet sind (dunkelblaue dicke Linien)	14
Abbildung 3.5	Übersicht zu den Strecken mit Mängeln (dunkelrot) sowie punktuellen Mängeln (dunkelrote Punkte) am künftigen Netz für Radtourismus und Alltagsradverkehr	15
Abbildung 3.6	Lage der Bahnzugangsstellen (grün) und der Haltestellen der Freizeitlinien der Busse (violett) zum radtouristischen Bestandsnetz (grau); Nebenkarte: Freizeitliniennetz im Verkehrsverbund Vogtland (schematisch, Quelle: VVV)	16
Abbildung 3.7	Einbindung des Vogtlandkreises in das EGRONET (Quelle: EGRONET)	17
Abbildung 3.8	Im Jahr 2016 erreichter Stand der Radverkehrswegweisung im Vogtlandkreis (bundesweiter FGSV-Standard (grün) bzw. sonstiger Standard (gelb)) sowie verwendete Hauptziele (unterstrichene Hauptziele sind in der Radverkehrskonzeption Sachsen 2014 für das SachsenNetz Rad vorgegeben)	19
Abbildung 3.9	Wegweisung nach dem bundesweiten FGSV-Standard (links) und nach häufig im Vogtlandkreis anzutreffenden älteren Standards (rechts: uneinheitliche Schilder, kleine Schrift, unerlaubte Kombination von Zielwegweisern und Zwischenwegweisern, ungeordnete Logoverwendung etc.)	19
Abbildung 4.1	Übersicht zum konzipierten Netz für den Alltagsradverkehr	22
Abbildung 6.1	Pfeilwegweiser (links) und Zwischenwegweiser (rechts) nach bundesweisem FGSV-Standard der Radverkehrswegweisung	32

Abbildung 6.2	Ergänzung der Zielwegweiser durch Knotenpunktnummern (Weiß auf grünem Grund): Knotenpunktnummer des Standortes über den Wegweisern, benachbarte Knotenpunktnummern als Einschub	33
Abbildung 6.3	Übersicht zum geplanten Wegweisungsnetz im Vogtlandkreis (blau: SachsenNetz Rad) und den hierbei auszuweisenden Hauptzielen (Ring violett: im SachsenNetz Rad, unterbrochener Ring violett: als Hauptziel im SachsenNetz Rad beantragen)	35

8.2 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1.1	Demografische Entwicklung im Vogtlandkreis (Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen)	6
Tabelle 4.1	Aus Sicht des Vogtlandkreises auf seinem Gebiet notwendige Änderungen am SachsenNetz Rad bzw. den zugehörigen Hauptzielorten	25
Tabelle 4.2	Kriterien für die Punktevergabe zur Prioritätensetzung der Maßnahmen am Netz	28
Tabelle 7.1	Mittelbedarf für die Umsetzung der Maßnahmen der vorliegenden Radverkehrskonzeption (Kosten für den Vogtlandkreis)	40
Tabelle 7.2	Sonstiger Finanzierungsbedarf: Maßnahmen mit noch nicht abschätzbaren Kosten bzw. Maßnahmen anderer Baulastträger	41

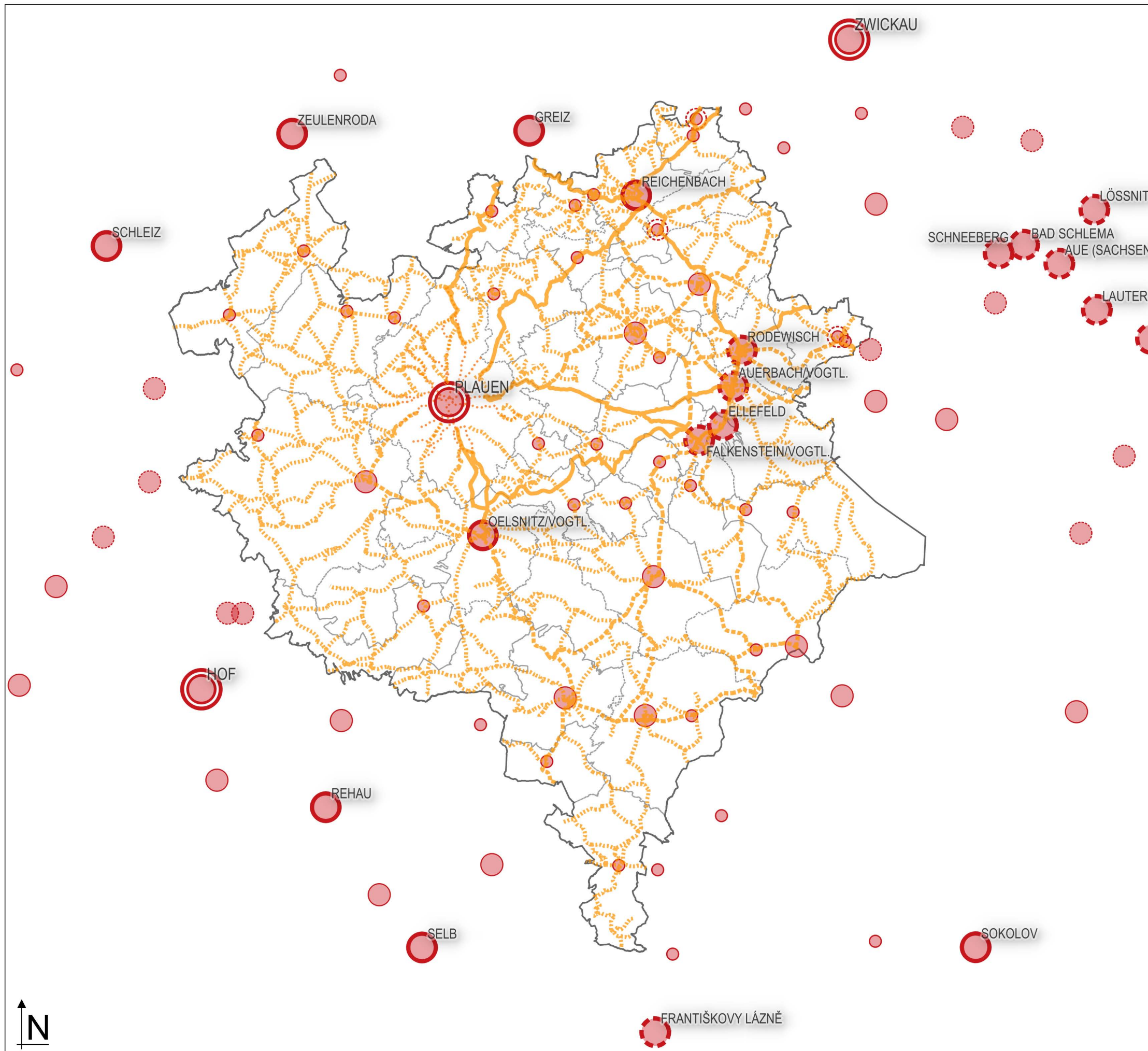
8.3 Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
LASuV	Landesamt für Straßenbau und Verkehr
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
RAG	Regionale Arbeitsgemeinschaft Radverkehr entsprechend RVK Sachsen
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
SNR	SachsenNetz Rad (radtouristisches Landesnetz)

8.4 Quellenverzeichnis

- /1/ Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN, Ausgabe 2008),
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2008
- /2/ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010),
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2010
- /3/ Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr,
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 1998
- /4/ Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2014, Sächsisches
Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Dresden 2014
- /5/ Nationaler Radverkehrsplan 2020 - Den Radverkehr gemeinsam weiter-
entwickeln, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,
Berlin 2012
- /6/ Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06),
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2006
- /7/ Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012),
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2012
- /8/ Richtlinien zur Radverkehrswegweisung im Freistaat Sachsen
(SächsRWW), Ausgabe 2015, Freistaat Sachsen, Staatsministerium für
Wirtschaft, Arbeit und Verkehr 2015
- /9/ Hinweise zum Fahrradparken (Ausgabe 2012), Forschungsgesellschaft für
Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2012

Anlage 1: Übersicht Zielnetz für den überörtlichen Alltagsradverkehr (Karte)



Übersicht Zielnetz für den überörtlichen Alltagsradverkehr

Wichtige Orte

- Oberzentrum bzw. Entwicklungsgebiet (CZ)
- Mittelzentrum bzw. Stadt an Entwicklungsachse
oder Entwicklungsgebiet regionaler
Bedeutung (CZ)
- Mittelzentraler Städteverbund
- Grundzentrum bzw. Entwicklungsgebiet
unterregionaler Bedeutung (CZ)
- grundzentraler Verbund
- besondere Gemeindefunktion

Radverkehrsnetz Alltagsradverkehr nach Richtlinien für
Integrierten Netzgestaltung (RIN)

- Verbindung Mittelzentren (RIN-Kategorie AR II)
- Verbindung Grundzentren (RIN-Kategorie AR III)
- Verbindung Ortschaften (RIN-Kategorie AR IV)
- Netzplanung Alltagsradverkehr der Stadt
Plauen (nachrichtlich)
- Gemeindegrenze

0 5 10 15 km

Anlage 1

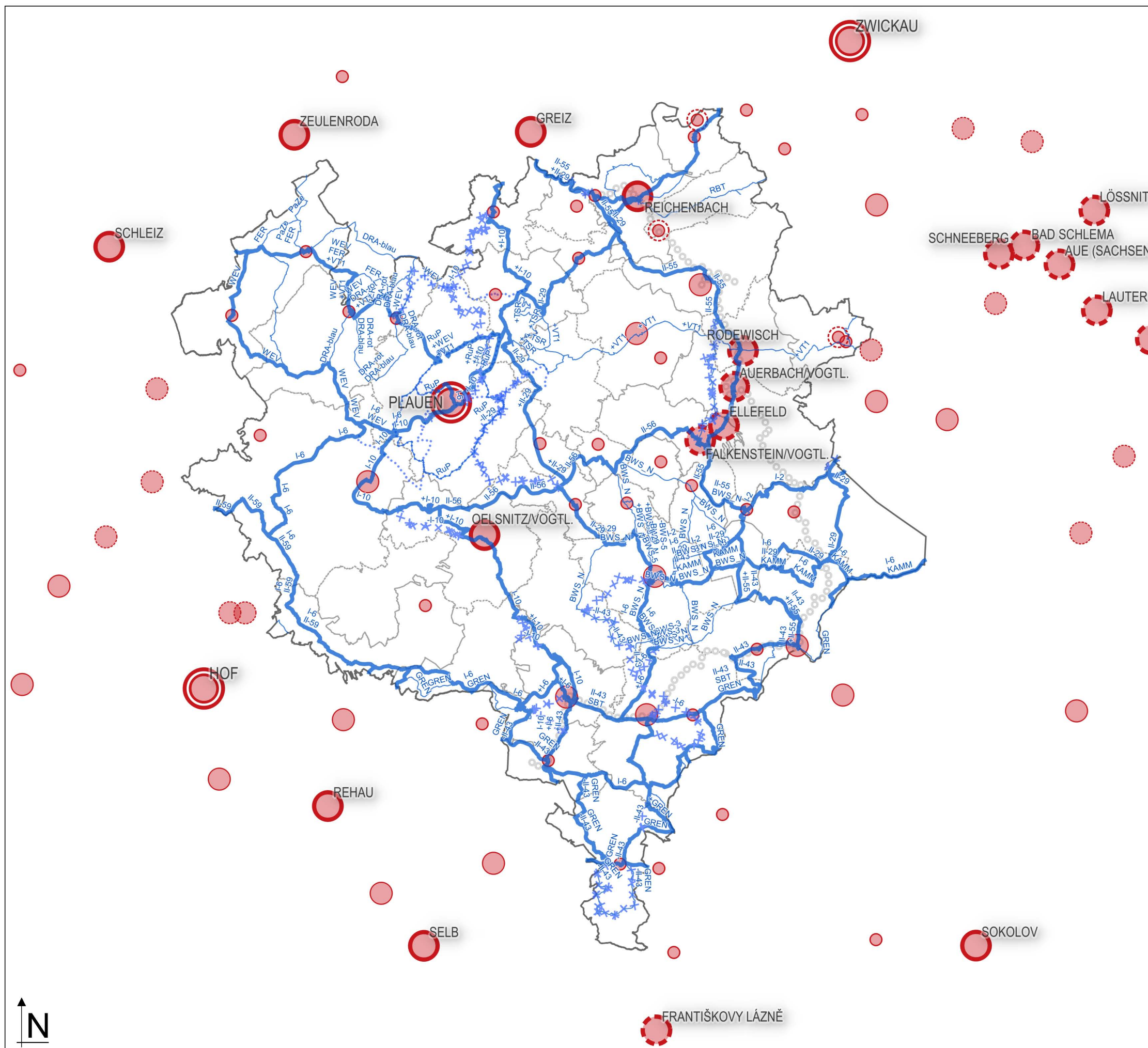
Stand: 23.10.2017

**ISUP Ingenieurbüro
für Systemberatung und Planung GmbH**

Verkehr | Mobilität | Logistik



Anlage 2: Übersicht radtouristisches Ziel- netz (Karte)



Anlage 3: Radverkehrsnetz, Wegweisungs- netz und Maßnahmen (Karte M 1 : 75.000)

Anlage 4: Maßnahmenliste Netz (Tabelle)

Anlage 4.1:	Maßnahmenliste Bundes- und Staatsstraßen (geordnet nach Maßnahmennummer)
Anlage 4.2:	Maßnahmenliste Kreisstraßen (geordnet nach Maßnahmennummer)
Anlage 4.3:	Maßnahmenliste nichtklassifizierte Straßen (geordnet nach Maßnahmennummer)
Anlage 4.4:	punktueller Maßnahmen an Bundes- und Staatsstraßen (geordnet nach Maßnahmennummer)
Anlage 4.5:	punktueller Maßnahmen an Kreisstraßen (geordnet nach Maßnahmennummer)
Anlage 4.6:	punktueller Maßnahmen an nichtklassifizierten Straßen (geordnet nach Maßnahmennummer)
Anlage 4.7:	Übersicht: alle Maßnahmen je Gemeinde

Maßnahmenliste Bundes- und Staatsstraßen

Eine Maßnahme kann aus mehreren Abschnitten bestehen. In der Tabelle ist je Kriterium der Multikriterienanalyse angegeben, wie viele Punkte der Abschnitt, der für dieses Kriterium am besten bewertet wurde, erhielt. Die Gesamtpunktzahl ist ein gewichteter Mittelwert der Gesamtpunktzahlen der Abschnitte. Dieser gewichtete Mittelwert kann nicht direkt aus den dargestellten Maximal-Punktzahlen für die unterschiedlichen Kriterien berechnet werden. Die Kriterien sind angelehnt an die Kriterien in der Radverkehrskonzeption Sachsen 2014, jedoch nicht identisch. Die Gesamtpunktzahl ist daher nicht mit der 2014 durch das Land in seiner Multikriterienanalyse berechneten Gesamtpunktzahl vergleichbar.

Nummer	Maßnahme	Lage	Max. Punkte DTV	Max. Punkte Kurvigkeit	Max. Punkte Alltag	Max. Punkte Schulweg	Max. Punkte tour. Radrouten	Max. Punkte zentrale Orte	Durchschnitt Gesamtpunktzahl	Kosten (EUR)
1010	Beim Ausbau der B 173 zwischen Plauen und AS Plauen-Ost ist zwischen Elster-Park und K 7805 ein Radweg vorzusehen. Am Anschluss der K 7805 soll die B 173 sicher überquert werden können.	zwischen Plauen und K 7805	10	10	10	2	0	10	675	86800
1170	Bau eines neuen Radwegs S 295. Modelldaten DTV fragwürdig, Verkehrszählung durchführen und anschließend in MKA neu bewerten. Bei Realisierung Vorzugsvariante von Greiz / Elsterberg / Netzschkau / Reichenbach beachten.	zwischen Göltzschtalbrücke und Landesgrenze bei Greiz	0	10	8	2	10	6	290	984000
1250	Radverkehrsführung durch ehemalige Grenzabfertigung verbessern	Grenzübergang Vojtanov	2	0	4	0	0	0	110	200000
1280	Bau eines neuen Radwegs B 283	zwischen Mühlleithen Abzw. zum Wintersportzentrum und Steindöbra Abzw. Richtung Großer Rammelsberg	4	10	2	0	0	0	290	221600
1290	Bau eines neuen Radwegs B 283	zwischen Abzw. nach Gottesberg und Mühlleithen	4	2	2	0	0	0	210	447200
1310	Radverkehrsführung verbessern B 283	Ortsdurchfahrt Klingenthal, zwischen S 301 und Alte Klingenthaler Straße	6	2	6	4	6	2	480	
1320	Bau eines neuen Radwegs S 301	S 301 zwischen Schöneck-Tannenhaus und Zwota 500m westl. Überquerung Glasbach	4	10	6	2	0	2	263	1259800
1340	Radverkehrsführung verbessern S 301 + Bau einer Querungshilfe	Schöneck Ortsdurchfahrt, zwischen Tannenhaus und 300m nördl. vom Stadtteich; Querungshilfe 130m nördl. des Kreisverkehrs bei Tannenhaus	6	10	6	2	10	2	393	
1350	Bau eines neuen Radwegs (Bedarf bereits gemeldet) S 302	Schöneck Kreisverkehr Muldenberger Straße bis Muldenberg westl. Bebauungsgrenze	0	10	0	0	0	0	35	899400
1360	Radverkehrsführung verbessern B 283	Ortsdurchfahrt Klingenthal, zwischen Erlbacher Straße und S 304A	6	2	0	0	0	0	290	
1370	Bau eines neuen Radwegs S 301	zwischen Neudorf Siedlichfürer Straße und Schöneck 300m nördl. vom Stadtteich	4	6	6	0	0	2	258	921800
1380	Radverkehrsführung verbessern S 301	Ortsdurchfahrt Neudorf/Unterneudorf	4	10	6	2	0	6	320	
1390	Bau eines neuen Radwegs S 301	zwischen Unterneudorf und südl. Bebauungsgrenze Poppengrün	4	6	6	2	0	6	376	59200
1400	Radverkehrsführung verbessern S 301 / S 303	Ortsdurchfahrt Poppengrün	6	6	6	2	0	6	367	
1410	Bau eines neuen Radwegs S 303	zwischen nördl. Bebauungsgrenze Poppengrün und südl. Bebauungsgrenze Neustadt	6	2	6	2	0	6	426	37600
1420	Radverkehrsführung verbessern S 303	Ortsdurchfahrt Neustadt, zwischen südl. Bebauungsgrenze und Siebenhitzer Straße	6	10	6	2	0	6	442	
1430	Bau eines neuen Radwegs (Bedarf bereits gemeldet) S 303	zwischen Neustadt Brücke über Treba und Falkenstein westl. Bebauungsgrenze	2	2	6	2	0	6	246	182400

Maßnahmenliste

Bundes- und Staatsstraßen

Nummer	Maßnahme	Lage	Max. Punkte DTV	Max. Punkte Kurvigkeit	Max. Punkte Alltag	Max. Punkte Schulweg	Max. Punkte tour. Radrouten	Max. Punkte zentrale Orte	Durschnitt Gesamt-punktzahl	Kosten (EUR)
1440	Bau eines neuen Radwegs S 304	von Grünbach 120m nördl. von Wiesenstraße 220m nach Norden	4	6	2	0	0	6	328	44000
1520	Radverkehrsführung verbessern B 283	Markneukirchen zwischen Schönecker Straße und Marktgräßchen	4	0	6	0	0	2	236	
1690	Bau eines neuen Radwegs B 92	zwischen Raunergrund und Abzw. zur Oberen Raunmühle	4	6	2	2	0	0	278	84600
1700	Bau eines neuen Radwegs B 92	zwischen Raunergrund 150m nördl. von K 7844 und 200m südl. von Rauner Straße (K 7844)	4	2	2	0	0	0	210	134600
1710	Bau eines neuen Radwegs (Bedarf bereits gemeldet) S 306	zwischen Grenzhäuser und D-Weg	0	6	2	2	0	0	98	101800
1750	Radverkehrsführung verbessern B 92	Adorf Ortsdurchfahrt, zwischen Elsteraue und Waldbadstraße	6	2	6	4	0	2	402	
1760	Radverkehrsführung verbessern B 92 / B 283	Adorf Ortsdurchfahrt, zwischen Bürgermeister-Todt-Straße und Hermsgrüner Weg	6	6	6	0	8	2	362	
1800	Radverkehrsführung verbessern B 92	Elstertal, zwischen Hauptstraße und Abzw. K 7840 (Alraunmühle)	6	0	2	0	0	0	280	
1820	Bau eines neuen Radwegs (Bedarf bereits gemeldet) B 92	zwischen K 7840 und S 302	6	10	8	2	8	6	438	533600
1830	Radverkehrsführung verbessern B 92	zwischen Tirschendörfer und 150m östl. von Abzw. Adlermühle	6	6	8	2	8	6	563	
1840	Radverkehrsführung verbessern S 307	zwischen S 310 und Lauterbach Am Kindergarten	6	2	2	0	0	6	378	
1850	Bau eines neuen Radwegs S 307 / S 308	zwischen Schafhäuser und Süßebach	6	6	2	4	0	6	362	616200
1860	Bau eines neuen Radwegs S 308	zwischen Süßebach und Obereichigt	4	0	2	0	0	0	190	308200
1870	Bau eines neuen Radwegs S 308 / S 309	zwischen Obereichigt und Abzw. S 309	4	2	2	0	0	0	210	167600
1890	Bau eines neuen Radwegs (Bedarf bereits gemeldet) S 309	bei Übergang zwischen Tiefenbrunner Straße und Possecker Straße	2	2	2	0	8	0	224	143200
1920	Bau eines neuen Radwegs (Bedarf bereits gemeldet) S 310	zwischen Dröda und Pirk	0	10	2	2	0	2	87	454000
1930	Bau eines neuen Radwegs (Bedarf bereits gemeldet) B 173	zwischen Pirk und Straße Zur Pirkmühle	2	10	2	2	0	2	237	85400
1940	Bau eines neuen Radwegs B 173	zwischen Straße Zur Pirkmühle und Brücke über Weiße Elster zum Bhf	6	10	2	2	8	2	538	75800
1950	Bau eines neuen Radwegs S 311 (in Zusammenhang mit Maßnahme 1960)	zwischen Am Strand und B 173	6	2	6	2	0	2	364	190600
1980	Radverkehrsführung verbessern S 311	Ortsdurchfahrt Weischlitz, zwischen Schafackerweg und Schulstraße	6	2	6	2	0	2	374	
1990	Bau eines neuen Radwegs S 311	zwischen Weischlitz, 200m westl. von Bodenfeldstraße, und Thossen	4	6	2	2	0	2	265	795400
2040	Bau eines neuen Radwegs (Bedarf bereits gemeldet) B 173	zwischen Wiedersberg, Am Feilebach, und Landesgrenze zu Bayern	2	10	2	0	0	2	163	336200
2090	Bau eines neuen Radwegs	zwischen Taltitz, Kreuzung S 311 / Oelsnitzer Straße und Krzg. An Alten Bahndamm / An der Neuen Welt	6	6	8	2	8	0	366	147200
2100	Radverkehrsführung verbessern S 312	Oelsnitz Ortsdurchfahrt, zwischen Krzg. Untermaxgrüner Straße / Plauensche Straße und westl. Bebauungsgrenze	6	6	10	0	0	6	429	
2110	Bau eines neuen Radwegs S 312	zwischen B 92 und Bebauungsgrenze Oelsnitz	6	2	8	0	6	6	455	142800

Maßnahmenliste

Bundes- und Staatsstraßen

Nummer	Maßnahme	Lage	Max. Punkte DTV	Max. Punkte Kurvigkeit	Max. Punkte Alltag	Max. Punkte Schulweg	Max. Punkte tour. Radrouten	Max. Punkte zentrale Orte	Durschnitt Gesamt-punktzahl	Kosten (EUR)
2130	Bau eines neuen Radwegs B 92	zwischen Siedlung Unterlosa, Abzw. Neue Plauensche Straße, und S 312	6	2	8	0	0	6	278	850200
2170	Bau eines neuen Radwegs und Radverkehrsführung verbessern S 312	Ortsdurchfahrt; zwischen Kleinfriesener Straße und Äußere Reichenbacher Straße	0	2	0	0	0	0	20	186400
2190	Bau eines neuen Radwegs B 173	Neuensalz: zwischen Bahnhofstraße und Alte Plauener Straße auf Nordseite der B 173	8	0	2	0	6	0	448	83200
2260	Radverkehrsführung verbessern S 297	Möschwitz, zwischen Voigtsgrüner Straße und nördl. Bebauungsgrenze	4	6	10	2	8	10	552	
2270	Bau eines neuen Radwegs (Bedarf bereits gemeldet) S 297	zwischen Möschwitz, nördl. Bebauungsgrenze, und Bahnübergang Frohsinn	4	10	10	2	10	10	440	1009000
2350	Radverkehrsführung verbessern B 282 + Querungshilfe bauen	zwischen K 7809 und J.-C.-Dietrich-Straße	8	2	2	2	4	10	121	20000
2430	Bau eines neuen Radwegs (Bedarf teilw. bereits gemeldet) S 297/298	zwischen Fichtenhäuser und Reimersgrün	6	6	2	0	0	0	298	454000
2440	Radverkehrsführung verbessern S 298	Reimersgrün zwischen K 7886 und Straße nach Netzschkau	6	0	2	0	0	0	280	
2550	Bau eines neuen Radwegs B 92	Plauensche Straße, Abschnitt auf Landesgrenze Sachsen/Thüringen	4	2	2	2	0	0	238	31800
2560	Bau eines neuen Radwegs (Bedarf teilw. bereits gemeldet) B 92	Elsterberg Plauensche Straße im Bereich Hohengrün, zw. Landesgreze Sachsen/Thüringen und etwa Gippenweg	4	2	2	2	0	0	232	113000
2600	Radverkehrsführung verbessern S 299	Ortsdurchfahrt zwischen Netzschkau südl. des Friedhofs und Mylau Netzschkauer Straße	6	10	8	6	10	6	379	
2610	Bau eines neuen Radwegs S 299	zwischen Netzschkau südl. des Friedhofs und Lauschgrün	4	2	2	2	0	0	231	255800
2620	Radverkehrsführung verbessern S 299	Ortsdurchfahrt Lauschgrün	4	10	2	2	0	0	286	
2630	Bau eines neuen Radwegs S 299	zwischen Lauschgrün und K 7811	4	2	2	2	0	0	238	72800
2640	Radverkehrsführung verbessern S 299	Ortsdurchfahrt Buchwald	4	10	2	2	0	6	316	
2650	Bau eines neuen Radwegs S 299	zwischen Buchwald und Pfaffengrün	4	2	2	0	0	2	236	431400
2660	Radverkehrsführung verbessern S 299	Ortsdurchfahrt Pfaffengrün	4	2	2	0	0	2	236	
2670	Bau eines neuen Radwegs S 299 + Querungshilfe	zwischen B 173 und Lengenfelder Straße; Querungshilfe auf B 173 bei Goldene Höhe	8	2	6	0	0	2	420	931000
2680	Bau eines neuen Radwegs S 299 + Querungshilfe	zwischen Lengenfelder Straße und S 293; Querungshilfe bei S 293	8	2	8	4	4	2	328	137400
2700	Bau eines neuen Radwegs B 173	zwischen südl. Bebauungsgrenze Pfaffengrün und S 298	4	6	2	0	0	2	276	67800
2770	Bau eines neuen Radwegs B 282	Mehltheuer, bei westl. Bebauungsgrenze	6	0	4	2	0	0	318	26000
2780	Radverkehrsführung verbessern B 282	Ortsdurchfahrt Mehltheuer	6	10	4	4	4	0	361	
2790	Bau eines neuen Radwegs B 282	zwischen Mehltheuer und Syrau	6	0	2	4	0	0	336	417200
2800	Radverkehrsführung verbessern B 282	Ortsdurchfahrt Syrau	6	2	2	4	0	0	349	
2940	Bau eines neuen Radwegs S 298	zwischen Veitenhäuser und etwa Schreiersgrün Abzw. Mühlweg	4	6	6	4	0	6	404	118800
2950	Bau eines neuen Radwegs S 298	zwischen Kuxenberghäuser und Unterreumtengrün	4	2	6	4	0	6	364	79800

Maßnahmenliste
Bundes- und Staatsstraßen

Nummer	Maßnahme	Lage	Max. Punkte DTV	Max. Punkte Kurvigkeit	Max. Punkte Alltag	Max. Punkte Schulweg	Max. Punkte tour. Radrouten	Max. Punkte zentrale Orte	Durschnitt Gesamt-punktzahl	Kosten (EUR)
2990	Radverkehrsführung verbessern B 169	Ortsdurchfahrt Rodewisch, zwischen Wernesgrüner Straße u. etwa Wiederberger Straße	6	6	8	4	4	6	486	
3010	Bau eines neuen Radwegs B 169	etwa zwischen Abzw. Wiedenbergrün und Wernesgrün	6	6	8	4	0	6	504	299400
3020	Radverkehrsführung verbessern B 169	Ortsdurchfahrt Wernesgrün	6	6	8	4	0	6	477	
3030	Bau eines neuen Radwegs S 278	zwischen Schnarrtanne und Schönheide	4	10	6	0	0	6	388	113800
3050	Bau eines neuen Radwegs B 169 (ggf. trassenfern)	zwischen Rothenkirchen und Stützensgrün	6	6	8	0	4	2	448	54200
3060	Radverkehrsführung verbessern B 169	Ortsdurchfahrt Rothenkirchen	6	10	8	0	4	2	431	
3110	Radverkehrsführung verbessern S 278	Auerbach, zwischen Oberer Bahnhof und Bahnhofstraße	8	6	6	4	0	6	559	
3130	Radverkehrsführung verbessern S 303	Ortsdurchfahrt Oelsnitz, zwischen Bachstraße und östl. Bebauungsgrenze	4	6	10	2	0	6	330	
3140	Bau eines neuen Radwegs S 303	zwischen östl. Bebauungsgrenze Oelsnitz und Zaulsdorf, Kirchweg	4	0	4	2	0	6	298	251800
3200	Bau eines neuen Radwegs S 315	zwischen Lottengrün und Abzw. nach Droßdorf	4	2	2	2	0	0	238	102200
3210	Bau eines neuen Radwegs S 315	zwischen Abzw. nach Droßdorf und Juchhöh, Krzg. Schloditzer Straße / Hauptstraße	4	10	2	0	0	0	253	200200
3230	Bau eines neuen Radwegs B 169	zwischen S 312 und östl. Bebauungsgrenze Mechelgrün	6	2	2	0	0	0	300	189000
3240	Radverkehrsführung verbessern B 169	Ortsdurchfahrt Mechelgrün	6	6	2	0	0	0	340	
3250	Bau eines neuen Radwegs B 169	zwischen Mechelgrün und Bergen	8	2	2	0	0	0	129	87600
3260	Radverkehrsführung verbessern B 169	Ortsdurchfahrt Bergen	6	10	2	2	0	0	306	
3300	Bau eines neuen Radwegs B 169	zwischen Siebenhitz und westl. Bebauungsgrenze Falkenstein	4	2	2	2	0	6	316	135600
3310	Radverkehrsführung verbessern B 169	Ortsdurchfahrt Falkenstein, zwischen westl. Bebauungsgrenze und Ferdinand-Lassalle-Straße	4	0	2	2	0	6	296	
3320	Radverkehrsführung verbessern B 169	Ortsdurchfahrt Falkenstein, zwischen Markt und Ellefelder Weg	4	6	8	4	6	6	416	
3340	Radverkehrsführung verbessern B 169	Ortsdurchfahrt, zwischen Beegerstraße und Flurweg	4	2	8	4	0	6	374	
3370	Radverkehrsführung verbessern B 169 + Bau einer Querungshilfe	Ortsdurchfahrt Auerbach; Querungshilfe nördl. der Bahnhofsstraße	4	10	8	6	0	6	326	20000
3410	Bau eines neuen Radwegs (Bedarf bereits gemeldet) S 298	nördl. Bereich von Dorfstadt	0	2	6	2	0	0	78	98200
3420	Bau eines neuen Radwegs S 300	zwischen Beerheide und Jägersgrün	4	6	2	0	0	0	223	1016400
3430	Bau eines neuen Radwegs (Bedarf bereits gemeldet) S 302	zwischen Hammerbrücke und Jägersgrün	0	10	2	2	0	0	88	1551800
3440	Radverkehrsführung verbessern S 300 + Querungshilfe	Jägersgrün, Auerbacher Straße zwischen Muldentalstraße und Klingenthaler Straße; Querungshilfe bei Straße Zum Vogtlandsee	4	6	2	2	8	0	292	20000
3450	Bau eines neuen Radwegs (Bedarf bereits gemeldet) B 283	zwischen Jägersgrün und Rautenkranz	6	6	10	2	8	6	323	431800
3460	Bau eines neuen Radwegs (Bedarf bereits gemeldet) B 283	zwischen Rautenkranz und Wilzschhaus (bis zur Gemeindegrenze)	2	2	0	0	0	0	110	139800

Maßnahmenliste
Bundes- und Staatsstraßen

Nummer	Maßnahme	Lage	Max. Punkte DTV	Max. Punkte Kurvigkeit	Max. Punkte Alltag	Max. Punkte Schulweg	Max. Punkte tour. Radrouten	Max. Punkte zentrale Orte	Durschnitt Gesamt-punktzahl	Kosten (EUR)
3520	Bau eines neuen Radwegs B 94	zwischen Schönbrunn b. Lengenfeld, südl. Bebauungsgrenze, und Untere Dorfstraße	6	10	10	0	0	2	446	98000
3530	Radverkehrsführung verbessern B 94	Ortsdurchfahrt Schönbrunn bei Lengenfeld	6	2	10	2	0	6	446	
3540	Bau eines neuen Radwegs B 94	zwischen Bebauungsgrenze Schönbrunn bei Lengenfeld und westl. von Gewerbegebiet Kaltes Feld, Anschluss Wirtschaftsweg südl. von Raumbachtalbrücke	6	2	10	2	0	6	373	313600
3570	Bau eines neuen Radwegs (Bedarf bereits gemeldet) S 282	zwischen Reichenbach, Moritzstraße, und westl. Bebauungsgrenze Unterheinsdorf	0	6	0	0	0	0	49	79400
3630	Bau eines neuen Radwegs (Bedarf bereits gemeldet) S 295	zwischen Jägerhaus und Schneidenbach, Hauptstraße	2	6	2	0	0	0	145	59000
3660	Bau eines neuen Radwegs (Bedarf tlw. bereits gemeldet und gänzlich in 100-km-Programm enthalten) S 295 (Göltzschtalradweg, ggf. trassenfern)	zwischen Lengenfeld und Mylau	2	10	8	2	6	6	276	592400
3700	Bau eines neuen Radwegs (Bedarf bereits gemeldet und in 100-km-Programm enthalten) S 316	zwischen Pausa, Neunkirchner Straße, und Landesgrenze Sachsen/Thüringen (Richtung Zeulenroda)	4	6	4	4	0	0	263	898000
3750	Radverkehrsführung verbessern S 316	Ortsdurchfahrt Pausa, zwischen Am Mühlgraben und Friedensstraße	4	10	4	2	0	0	296	
3760	Bau eines neuen Radwegs S 316	zwischen Pausa, Am Mühlgraben, bis nördl. von Unterpirk	4	10	4	2	0	0	263	257000
3770	Radverkehrsführung verbessern S 316	Ortsdurchfahrt Unterpirk	4	0	4	2	0	0	228	
3780	Bau eines neuen Radwegs S 316	zwischen südl. Bebauungsgrenze Unterpirk bis nördl. Bebauungsgrenze Oberpirk	4	2	4	2	0	0	248	235600
3790	Radverkehrsführung verbessern S 316	Ortsdurchfahrt Oberpirk, zwischen nördl. Bebauungsgrenze und B 282	4	10	4	2	0	0	328	
3800	Radverkehrsführung verbessern B 282	Ortsdurchfahrt Oberpirk, zwischen S 316 und Beginn Radweg bei südöstl. Bebauungsgrenze	6	2	4	2	0	0	338	
3820	Bau eines neuen Radwegs (Bedarfs teilw. bereits gemeldet und in 100-km-Programm enthalten) S 304	zwischen etwa Floßgrabenweg und Hämmerlingweg	4	10	6	0	10	0	339	288400
3830	Bau eines neuen Radwegs S 304	zwischen Alte Muldenberger Straße und Bhf. Muldenberg	4	0	0	0	0	0	180	40000
3840	Bau eines neuen Radwegs (Bedarf bereits gemeldet) S 282	Abschnitt zwischen Hauptmannsgrün und Oberheinsdorf	0	0	0	0	0	0	0	87200
3910	Bau eines neuen Radwegs (Bedarf bereits gemeldet) S 282	zwischen Hauptmannsgrün und Kreisgrenze Richtung Voigtsgrün	0	10	6	2	0	0	158	405600
3940	Bau eines neuen Radwegs B 173	zwischen K 7803 und Reichenbach, Alte Ziegelei	8	2	8	4	0	6	485	234200
3950	Radverkehrsführung verbessern B 173	Ortsdurchfahrt Reichenbach, zwischen Alte Ziegelei und Zwickauer Straße	6	2	10	4	0	6	459	
3990	Radverkehrsführung verbessern B 94	Ortsdurchfahrt Reichenbach, zwischen Fedor-Flinzer-Straße und Friesen, Gartenstraße	6	10	2	2	0	6	399	
4010	Radverkehrsführung verbessern S 293	Ortsdurchfahrt Irfersgrün, zwischen Hauptmannsgrüner Straße und Kreisgrenze im Norden	6	6	8	2	0	0	390	

Maßnahmenliste Bundes- und Staatsstraßen

Nummer	Maßnahme	Lage	Max. Punkte DTV	Max. Punkte Kurvigkeit	Max. Punkte Alltag	Max. Punkte Schulweg	Max. Punkte tour. Radrouten	Max. Punkte zentrale Orte	Durschnitt Gesamt- punktzahl	Kosten (EUR)
4210	Bau eines neuen Radwegs B 282	zwischen Waldfrieden und Mühltröff etwa Abzw. Schönberger Straße	4	2	4	2	0	0	247	484000
4220	Radverkehrsführung verbessern B 173 / B 94	Ortsdurchfahrt Reichenbach, zwischen Obermylauer Weg und Goethestraße	4	0	2	0	0	6	268	
4230	Radverkehrsführung verbessern S 299 + Bau einer Querungshilfe	Reichenbach, zwischen Klinkhardtstraße und K 7810 + Querungshilfe bei K 7810 / S 299	6	10	8	6	6	6	618	20000
4240	Radverkehrsführung verbessern S 303	Oelsnitz, zwischen Grabenstraße und B 92	4	6	2	0	0	6	328	
4260	Bau eines neuen Radwegs B 173	Plauen, Hofer Landstraße, zwischen den beiden Abzweigen Meßbacher Straße	6	10	2	0	0	10	510	11800
4270	Bau eines neuen Radwegs B 92	Adorf, zwischen Rebersreuther Dorfstraße und Alte Straße	6	0	6	0	8	0	404	9200
4280	Bau eines neuen Radwegs B 92	Bad Brambach, Abschnitt zwischen K 7843 und K 7844	4	0	2	0	8	0	294	52000
4290	Bau eines neuen Radwegs B 282	zwischen Langenbach, westl. Bebauungsgrenze, und Kreisgrenze Richtung Mieleisdorf	4	0	4	0	0	0	200	219000
4540	Bau eines neuen Radwegs S 312	Ortsausgang Großfriesen - B 169	0	6	2	0	0			188400
4610	Radverkehrsführung verbessern B 169	Ortsdurchfahrt zwischen Flurweg und Crinitzleithen (für Göltzschtalradweg)	4	2	8	4	6	6	452	
4620	Radverkehrsführung verbessern B 169	Ortsdurchfahrt zwischen Crinitzleithen und Ellefelder Weg	4	6	8	4	0	6	414	
4750	Radverkehrsführung verbessern S 312	zwischen Kleinfriesen und Großfriesen								
4820	Radverkehrsführung verbessern B 92	zwischen Am Stadtwald und Rückertstraße	8	2	4	2	0	10	558	
9999	Näher zu prüfender Radwegbau	(keine Lage)	2	10	10	2	6	10	128	1696400

Maßnahmenliste

Kreisstraßen

Eine Maßnahme kann aus mehreren Abschnitten bestehen. In der Tabelle ist je Kriterium der Multikriterienanalyse angegeben, wie viele Punkte der Abschnitt, der für dieses Kriterium am besten bewertet wurde, erhielt. Die Gesamtpunktzahl ist ein gewichteter Mittelwert der Gesamtpunktzahlen der Abschnitte. Dieser gewichtete Mittelwert kann nicht direkt aus den dargestellten Maximal-Punktzahlen für die unterschiedlichen Kriterien berechnet werden.

Nummer	Maßnahme	Lage	Max. Punkte DTV	Max. Punkte Kurvigkeit	Max. Punkte Alltag	Max. Punkte Schulweg	Max. Punkte tour. Radrouten	Max. Punkte zentrale Orte	Durschnitt Gesamtpunktzahl	Kosten (EUR)	Priorität
1260	Rückbau K 7838 zu Radweg	zwischen Korna und Werda	0	10	2	2	6	2	177	411600	2
1270	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7842	S 305 bei Zwotental - Zwota-Zechenbach	0	10	2	0	0	2	84	527100	2
1450	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7838	zwischen Schöneck westl. Bebauungsgrenze und Schilbach 100m östl. von Birkenhäuserweg	0	6	2	2	0	2	117	176550	2
1460	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7837	zwischen Schilbach Schönecker Straße und 400m östl. von Überquerung Schilbacher Lohbach	0	6	0	0	0	0	33	269700	2
1470	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7837	zwischen Mühlental nördl. Bebauungsgrenze und 50m westl. von Querung Schilbacher Lohbach	0	6	0	0	0	0	60	140550	2
1480	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7840	zwischen Mühlental Hauptstraße und 130m südl. von Zusammentreffen Marieneyer Straße / Leubethaer Straße	0	10	2	0	0	0	84	143250	2
1490	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7840	zwischen Leubetha 80m östl. von Kreuzung Marieneyer Straße / Hermsgrüner Straße und 60m nördl. von Lohbach gebildeter Teich	0	10	2	0	0	0	40	205650	2
1500	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7836	zwischen K 7842 und Saalig östl. Bebauungsgrenze	0	6	6	2	0	2	121	392400	2
1510	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7842	zwischen Hermsgrün Kreuzung Untere Dorfstraße und Gunzen westl. Bebauungsgrenze	0	10	2	0	0	0	85	610350	2
1580	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7843	zwischen Wernitzgrün Markneukirchener Straße und Eubabrunn Ortsmitte	0	10	2	2	4	0	118	234450	2
1630	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche	Rohrbach, die ersten 50m des Kammwegs ab Kreuzung mit K 7846 nach Norden	0	6	2	0	0	0	70	8100	2
1640	Bau eines neuen Radwegs	Grenze Richtung A5 - Bad Brambach - Grenze Richtung Plesna	0	6	2	2	4	0	150	478400	2
1660	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7845	zwischen B 92 und Bärenndorf	0	10	2	2	4	0	175	316350	2
1730	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7847	Arnsgrün zwischen Bergstraße / Adorfer Straße bis nördl. Grenze Wohnbebauung	0	10	2	2	0	2	164	57450	2
1740	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7847	Böckelberg, von Schützenstraße nach Süden auf Länge der Baumreihe	0	2	2	2	0	2	84	33300	2
1780	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7851	Untereichiger Straße, zwischen Lochhäuser und Hundsgrün	0	6	0	0	0	0	60	81900	2
1810	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7840	südl. von Hermsgrün, Abzw. Ebersbacher Straße nach Süden	0	6	6	0	8	6	156	175200	2
1880	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7853	Süßebacher Straße auf Höhe Ehrlich	0	2	2	0	0	0	30	43950	2

Maßnahmenliste
Kreisstraßen

Nummer	Maßnahme	Lage	Max. Punkte DTV	Max. Punkte Kurvigkeit	Max. Punkte Alltag	Max. Punkte Schulweg	Max. Punkte tour. Radrouten	Max. Punkte zentrale Orte	Durschnitt Gesamtpunktzahl	Kosten (EUR)	Priorität
1910	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7855 und K 7857	zwischen Bobenneukirchen, Ottengrün und Burkhardtgrün	0	10	2	2	0	0	83	486450	2
2000	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7861	zwischen Thossen und Schönlinde b. Reuth	0	6	2	0	0	0	70	74850	2
2010	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7859	von Mißlareuth in Richtung Grobau	0	10	2	0	0	0	110	190350	2
2020	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7859	zwischen Mißlareuth und Grobau, bei Großer Teich	0	2	2	0	0	0	30	53400	2
2030	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7859	zwischen Gutenfürst und Schwand	0	10	2	2	0	0	102	222900	2
2050	Radverkehrsführung verbessern K 7863	Straßberg, bei Hauptstraße	4	6	4	4	0	10	446		
2060	Bau eines neuen Radwegs K 7863	zwischen Straßberg, Hauptstraße, und Kürbitz, nördl. Bebauungsgrenze	4	6	4	4	0	10	446	257600	1
2070	Radverkehrsführung verbessern K 7863 / K 7864	Kürbitz, zwischen nördl. Bebauungsgrenze und Uferweg	4	10	4	4	0	10	418		
2140	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7837	zwischen Schloditz und Unterquerung A 72	2	2	2	0	0	10	246	196500	2
2180	Instandsetzung Radweg K 7814	Neuensalz: zwischen Zum Plom und B 173	0	2	10	2	6	10	300	77750	2
2200	Bau eines neuen Radwegs (Bedarf bereits gemeldet) B 173	zwischen Neuensalz, nordöstl. Bebauungsgrenze, und Thoßfeld, Zur Talsperre	4	2	6	0	0	2	247	380200	2
2300	Radverkehrsführung verbessern K 7809	Plauen, Ortsdurchfahrt K 7809 zwischen Ortseingang und Rankestraße	2	6	4	2	0	10	319		
2340	Bau eines neuen Radwegs K 7809. Anschluss an Bestandsradweg OL Kauschwitz beachten	zwischen B 282 und süd. Ende landwirtschaftl. Betrieb Tannenhof	0	6	4	2	0	10	221	204400	2
2360	Radverkehrsführung verbessern K 7879	Plauen, zwischen Rückertstraße und Nach dem Stadion	4	6	4	6	0	10	306		
2390	Bau eines neuen Radwegs K 7879	zwischen süd. Bebauungsgrenze Jößnitz und Pfaffengutstraße	4	2	4	6	0	10	434	208400	1
2400	Radverkehrsführung verbessern K 7879	Ortsdurchfahrt Jößnitz, zwischen süd. Bebauungsgrenze und Bahnhofstraße	4	2	4	6	0	10	434		
2410	Bau eines neuen Radwegs (außerorts) bzw. Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 6680	zwischen Röttis und Barthmühle	2	10	2	2	0	10	358	430850	1
2450	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7885 (Straße der Freundschaft)	in Brockau	0	10	2	2	0	6	216	60450	2
2460	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7885	Dungersgrün, Brockauer Straße	0	10	2	2	0	6	173	127950	2
2470	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7880 / K 7884	zwischen Ruppertsgrün und Liebau	0	10	2	2	0	10	160	211050	2
2480	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7884	zwischen Ruppertsgrün und Christgrün	0	10	2	2	8	0	176	338250	2

Maßnahmenliste
Kreisstraßen

Nummer	Maßnahme	Lage	Max. Punkte DTV	Max. Punkte Kurvigkeit	Max. Punkte Alltag	Max. Punkte Schulweg	Max. Punkte tour. Radrouten	Max. Punkte zentrale Orte	Durschnitt Gesamtpunktzahl	Kosten (EUR)	Priorität
2500	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7885	zwischen Bachhäuser und Losa	0	10	2	2	8	0	121	272100	2
2570	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7879	zwischen Görschnitz und Cossengrün	0	6	8	2	0	0	32	267450	2
2820	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7875	südl. von Fröbersgrün	2	2	2	2	0	0	148	47850	2
2830	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7875	zwischen nördl. Bebauungsgrenze Fröbersgrün und Landesgrenze Sachsen/Thüringen	2	6	2	0	0	0	160	89700	2
3000	Bau eines neuen Radwegs K 7820	Abschnitt zwischen Rodewisch und Rützengrün	4	2	8	2	0	6	346	99000	2
3040	Bau eines neuen Radwegs K 7820	zwischen Rützengrün und Schnarrtanne	4	6	6	2	0	6	376	337600	1
3070	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7802	zwischen Wildenau und Rothenkirchen	2	0	4	0	0	2	136	115650	2
3080	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7801	zwischen Herlagrün und K 7802	0	2	2	0	0	0	30	261450	2
3150	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7853	Zaulsdorf, vom Zentrum nach Süden	0	2	2	2	0	0	54	41700	2
3160	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7837	zwischen Arnoldsgrün und Brotenfeld	0	10	2	2	6	0	165	386700	2
3170	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7837	Tirpersdorf, Hauptstraße, Richtung Brotenfeld	0	10	2	2	6	0	216	33300	2
3180	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7837	zwischen Tirpersdorf und Lottengrün	2	2	2	2	6	0	226	148350	2
3190	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7807	zwischen Droßdorf und S 315	0	10	2	0	0	0	110	44100	2
3290	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7838	zwischen Werda und Poppengrüner Straße	0	6	10	0	6	0	61	453000	2
3360	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7833	nördl. des Maschinenteichs	2	10	2	0	0	6	278	31650	2
3380	Radverkehrsführung verbessern K 7827	Ortsdurchfahrt Auerbach	6	10	8	4	6	6	529		
3400	Radverkehrsführung verbessern K 7827	Ortsdurchfahrt Reumtengrün, im Bereich Kurze Seite, Blumenweg	6	10	8	4	0	6	544		
3510	Bau eines neuen Radwegs K 7810	Reichenbach, westl. von Gewerbegebiet Kaltes Feld	4	10	2	2	0	6	323	324400	2
3550	Bau eines neuen Radwegs K 7811	Reichenbach, nördl. der Krzg. bei Schwarze Tafel bis Mühlwand S 295	4	10	8	2	0	6	402	371600	1
3560	Bau eines neuen Radwegs K 7810	zwischen K 7811 und östl. Bebauungsgrenze Rotschau	4	2	2	0	0	0	210	102200	2
3620	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7810	Weißensand, zwischen Schafgasse und südwestl. Bebauungsgrenze	0	10	6	0	0	2	156	48750	2
3640	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche (im westl. Bereich) + Bau eines neuen Radwegs (im östl. Bereich) K 7811	zwischen Limbach, Karl-Marx-Straße und S 299 nördl. von Buchwald	4	10	8	2	6	6	461	228450	1
3650	Bau eines neuen Radwegs K 7811	zwischen Buchwalder Straße (nördl. von Buchwald) und Mühlwand S 295	4	6	8	2	6	6	437	241200	1

Maßnahmenliste

Kreisstraßen

Nummer	Maßnahme	Lage	Max. Punkte DTV	Max. Punkte Kurvigkeit	Max. Punkte Alltag	Max. Punkte Schulweg	Max. Punkte tour. Radrouten	Max. Punkte zentrale Orte	Durschnitt Gesamtpunktzahl	Kosten (EUR)	Priorität
3690	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7876	zwischen S 316 und Landesgrenze Sachsen/Thüringen (Richtung Pöllwitz)	0	0	2	0	0	0	10	288750	2
3720	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7876	Ortsdurchfahrt Wallengrün	0	6	4	2	0	0	108	55200	2
3730	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7876	zwischen westl. des Orts Wallengrün und Thierbach, K 7873	0	6	4	0	0	0	80	286650	2
3810	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7871	Oberpirk, zwischen Zum FFW-Haus und südwestl. Bebauungsgrenze	0	2	4	0	0	0	40	33000	2
3850	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7850	Eichigt, zwischen Alte Süßbacher Straße und Dorfstraße	0	10	2	0	0	0	110	5700	2
3870	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7865	zwei Abschnitte zwischen Rodau und Schönberg (Rosenbach)	0	10	2	0	4	0	128	162450	2
3880	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7871	zwischen Demeusel und nördl. Bebauungsgrenze Geiersberg	0	10	4	0	0	0	82	374250	2
3920	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7803	Ortsdurchfahrt Schönbach bis Alte Reichenbacher Straße	0	10	2	4	0	6	137	221850	2
3930	Bau eines neuen Radwegs K 7803	zwischen B 173 und Ziegelweg	4	2	8	4	0	6	374	201600	1
4000	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7802	zwischen Irfersgrün, Lengenfelder Straße, und Kreisgrenze bei Großer Teich	0	10	8	2	0	0	151	321450	2
4020	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7820	zwischen Plohn, Plohner Hauptstraße, und Pechtelsgrün, Pechtelsgrüner Hauptstraße	0	10	8	2	0	2	155	370950	2
4030	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7819L	zwischen Plohn, Pechtelsgrüner Straße, und Röthenbach, westl. Bebauungsgrenze	2	10	2	2	0	6	275	250800	2
4040	Bau eines neuen Radwegs K 7819	zwischen Plohn, Gartenweg, und S 293	2	2	8	2	0	2	180	140400	2
4070	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7862	Ruderitz, im Bereich westl. Bebauungsgrenze	0	10	2	2	0	0	138	15750	2
4080	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7803	Ortsdurchfahrt Oberneumark	0	6	2	4	0	0	117	237300	2
4090	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7827	Ludwigsburg, Kurve Röthenbacher Straße im Ortskern	0	10	4	0	0	0	120	6450	2
4100	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7880	Thoßfell, Gansgrüner Straße bei Abzw. Zum Galgenberg	0	6	2	0	4	2	148	6150	2
4110	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7830	Hammerbrücke, zwischen Muldenberger Straße und Thälmannstraße	0	10	0	0	0	0	100	49500	2
4120	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7822	zwischen Wolfspfütz, Dorfstraße, und etwa Lengenfeld, Pfarrsteig	0	10	6	2	0	2	135	316950	2
4180	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7827	Abschnitt zwischen Ludwigsburg und Röthenbach	0	2	4	0	0	6	118	54150	2
4300	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7837	Arnoldsgrün; südl. Bereich der Dorfstraße, bei Krzg. mit Oelsnitzer Straße	0	2	2	0	0	2	56	20250	2
4310	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7830	Falkenstein, zwischen Clara-Zetkin-Straße und südl. von Bleichweg	2	10	6	0	6	6	322	40800	2
4320	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7855	Gutenfürst, bei Abzw. Am Pöhl	0	10	2	2	6	0	216	19200	2

Maßnahmenliste
Kreisstraßen

Nummer	Maßnahme	Lage	Max. Punkte DTV	Max. Punkte Kurvigkeit	Max. Punkte Alltag	Max. Punkte Schulweg	Max. Punkte tour. Radrouten	Max. Punkte zentrale Orte	Durschnitt Gesamt- punktzahl	Kosten (EUR)	Priorität
4330	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7802	Wildenau, Rothenkirchener Straße; Abschnitt südl. von Krzg. mit Ausweichstraße	2	6	4	0	0	0	170	10500	2
4490	Bau eines neuen Radwegs K 7809	zwischen Kauschwitz und Zwoschwitz	2	6	4	2	0	10	294	189400	2
4500	Bau eines neuen Radwegs K 7809	zwischen Zwoschwitz und Plauen	2	2	4	2	0	10	288	156200	2
4510	Radverkehrsführung verbessern K 7809	Zwoschwitz, Talstraße	2	2	4	2	0	10	288		
4520	Radverkehrsanlage ausbauen, gegenwärtig nur in eine Richtung nutzbar	Plauen, zwischen Nach dem Stadion und Pfaffengutstraße	4	2	2	6	4	10	476	35500	1
4530	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7865	zwischen Ortseingang Plauen-Neundorf und Gemeindegrenze Weischlitz	0	10	2	2	0	10	197	110400	2
4790	Radverkehrsführung verbessern K 7809	Kauschwitz	0	10	4	2	0	10	278		
4860	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche K 7807	nördlicher Ortsausgang Unterlosa	0	10	2	2	0	10	268	85200	2
9999	Näher zu prüfender Radwegbau	(keine Lage)								779000	

Maßnahmenliste

Nichtklassifizierte Straßen

Nummer	Maßnahme	Lage	Kosten (EUR)
1020	Überfahrbarkeit der Regenwasserquerrinnen verbessern	zwischen Mineralienzentrum und Winselburg	450
1040	Fußgängerzone / Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung öffnen	Falkenstein, Schloßstraße und August-Bebel-Straße	3000
1050	Bau eines neuen Radwegs bzw. Ausbau eines Feld-/Wald-/Wirtschaftswegs	Falkenstein, an der Weißen Elster	246200
1080	Bau eines neuen Radwegs (Göltzschtalradweg) trasfern zur S 295	zwischen Mühlwand und Weißensand	313950
1100	Johann-Sebastian-Bach-Straße (Einbahnstraße) für Radverkehr in Gegenrichtung freigeben	Treuen, zwischen Marienstraße und Postplatz	1000
1110	Weg für Radverkehr freigeben	Treuen, zwischen Mittlerer Ring und Neue Welt	1000
1120	Bau eines neuen Radwegs (Bahntrassenradweg Adorf - Hranice)	Lückenschluss für I-6 Sächsische Mittelgebirge	135000
1140	Lückenschluss in Asphaltbauweise herstellen (saniertes Brückenbauwerk)	Nähe Einmündung K 7838 in S 301	16625
1150	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche	Werda, Kottengrüner Weg / Kottengrün, Werdaer Straße	154350
1180	Einbahnstraße für Gegenrichtung freigeben	Falkenstein, Clara-Zetkin-Straße	1000
1220	Einbahnstraße für Gegenrichtung freigeben	Kleinfriesen, zwischen Kleinfriesener Straße und Rotdornweg	2000
1300	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche Kohlenweg	Klingenthal-Brunddöbra, zwischen Steinfelsstraße und Schulstraße	94650
1330	Bau eines neuen Radwegs (bislang kein Weg vorhanden)	Schöneck-Tannenhaus, zwischen Kreisverkehr und Straße nach Meilerhütte; parallel zur S 301	61400
1530	Verkehrsrechtliche Anpassung (Einbahnstraßen öffnen)	Markneukirchen Breite Straße, Roter Markt, Trobitzchen	2000
1570	Instandsetzung Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg	Markneukirchen Ludwigsweg, zwischen Schützenstraße und 100m westl. von Kreuzung mit Oststraße	38700
1590	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche Landwüster Straße	zwischen Wernitzgrün Rosenthal und Streitwaldweg	90150
1600	Bau eines neuen Radwegs	Wernitzgrün zwischen Streitwaldweg und Tockengrüner Weg	27000
1610	Instandsetzung Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg	Landwüst Weg nach Osten	151350
1620	Instandsetzung Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg	zwischen Landwüst Abzw. zum Wirtsberg und Rohrbach 50m nördl. von K 7846	390600
1650	Instandsetzung Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg	zwischen Bad Brambach-Forst und B 92	389100
1670	Instandsetzung Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg	zwischen Röthenbach und Hohendorf	244350
1680	Instandsetzung Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg	zwischen Frauengrün und K 7844	272700
1720	Bau eines neuen Radwegs	westl. von Arnsgrün, Schlossweg in Richtung Gabelweg	23200
1770	Instandsetzung Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg	zwischen Lochhäuser und nordwestl. Bebauungsgrenze Rebersreuth	236700
2120	Instandsetzung und Widmung Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg	zwischen K 7807 und Oelsnitz, Mittelweg	175800
2150	Instandsetzung Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg	zwischen Großfriesen, Zum Kalten Frosch, und Kleinfriesen, Am Erlbusch	118350
2160	Radverkehrsführung auf Kleinfriesener Straße verbessern	zwischen Pflaumenbaumweg und Falkensteiner Straße	
2210	Bau eines neuen Radwegs	Vorsperre Neuensalz, Querung des Arms Rabenbach	56400
2230	Bau eines neuen Radwegs	entlang Talsperre Pöhl, zwischen Gunzengraben und Voigtsgrüner Bach	597600
2240	Instandsetzung Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg	Möschwitz, zwischen Voigtsgrüner Straße und Campingplatz Gunzenberg	125850
2250	Instandsetzung Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg	Wege westl. von Möschwitz	341700
2280	Instandsetzung Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg	zwischen B 173 und Zettlarsgrün	358200
2290	Bau eines neuen Radwegs Zaderastraße	Plauen, zwischen Ricarda-Huch-Straße und K 7809	323200
2310	Instandsetzung Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg	bei Kauschwitz, zwischen Holzmühle und Am Syratl	53550
2320	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche	zwischen Haselbrunn, Am Syratl und Kauschwitz, östliche Bebauungsgrenze	248250
2330	Bau eines neuen Radwegs Straße Am Stadtwall	Haselbrunn, zwischen Pausaer Straße und Hans-Sachs-Straße	70600
2370	Bau eines neuen Radwegs	Pfaffengutstraße, zwischen Seumestraße und Umweltzentrum Pfaffengut	448800
2380	Bau eines neuen Radwegs	Reußenländer Straße, zwischen Dr.-Fritz-Ehrler Straße und Pfaffengutstraße	160800
2510	Instandsetzung Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg	zwischen K 7885 und östlich von Scholas	209550
2580	Instandsetzung Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg	nordöstl. der Göltzschtalbrücke	25650
2590	Bau eines neuen Radwegs	im Bereich Karl-Marx-Ring, parallel zur Göltzsch	25600
2710	Instandsetzung Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg	zwischen B 173 und Gewerbegebiet Goldene Höhe	380550
2730	Instandsetzung Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg	zwischen Helmsgrün und Gewerbegebiet Goldene Höhe	517950
2740	Bau eines neuen Radwegs	westl. von Helmsgrün, entlang Talsperre Pöhl	131400
2750	Bau eines neuen Radwegs	nördl. Ufer Talsperre Pöhl, bei Rodlera	3800
2760	Bau eines neuen Radwegs	östl. Ufer Talsperre Pöhl, bei Zufluss Göhlischbach	140200
2810	Instandsetzung Radweg + Bau Querungshilfe	zwischen B 92 und Steinsdorf; Querungshilfe bei B 92	59625
2840	Bau eines neuen Radwegs	westl. Ufer Talsperre Pöhl, bei Kletterwald	40200
2850	Bau eines neuen Radwegs	parallel zu Weiße Elster, zwischen Dürerstraße und Hofwiesenstraße inkl. Brücke bei Stadtbad	181000
2880	Instandsetzung Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg	zwischen Streichhölzerbrücke und Pöppigstraße	254100
2900	Bau eines neuen Radwegs	parallel zu Weiße Elster, zwischen Hammerplatz und Friesenbrücke	296600
2910	Bau eines neuen Radwegs	Friesenweg / Alter Postweg zwischen Möschwitzer Straße u. Abzw. Friesenweg nach Osten	56200
2930	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche + Instandsetzung Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg	Mahnbrück, zwischen K 7812 und Veitenhäuser	430800
2960	Bau eines neuen Radwegs Rodewischer Straße + Bau einer Querungshilfe	Rebesgrün, Roderwischer Straße, Überquerung neue S 299	45800
2970	Instandsetzung Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg	zwischen Rebesgrün, Rodewischer Straße und Troll-Schänke	129450
2980	Bau eines neuen Radwegs	nordwestl. von Rodewisch, bei Steinberg-Schanze	95000
3090	Bau eines neuen Radwegs	Steinberg, Waldsiedlung, nach Norden bis zur Kreisgrenze	59600

Maßnahmenliste

Nichtklassifizierte Straßen

Nummer	Maßnahme	Lage	Kosten (EUR)
3100	Bau eines neuen Radwegs	zwischen Auerbach und Rodewisch	103200
3220	Bau eines neuen Radwegs	zwischen Theuma, Kemmlerblick, und Lottengrün, Alte Bahnhofstraße	580200
3270	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche	zwischen Theuma und Bergen, Bergener Straße - Theumaer Straße	571800
3280	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche	zwischen Bergen, Theumaer Straße und Tierfriedhof	143400
3330	Instandsetzung Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg	zwischen B 169 und Einkaufszentrum	51600
3350	Bau eines neuen Radwegs	östl. des Maschinenteichs	61600
3480	Bau eines neuen Radwegs entlang Weiße Elster, dazu Eigentümerzustimmung und Widmung sicherstellen	Plauen, Abschnitt auf Höhe KGV Weißer Stein bei Brücke Elsterradweg	39200
3490	Bau eines neuen Radwegs bei Bahnübergang	zwischen Christgrün und S 297	13800
3500	Bau eines neuen Radwegs	Rodewisch, Abschnitt im südl. Bereich des Parks, parallel zu Göltzsch	3800
3580	Bau eines neuen Radwegs und einer Brücke über die S 312	zwischen Theuma, Stöckiger Weg, und Feldweg Großfriesen - Neuensalz	405600
3610	Bau eines neuen Radwegs	zwischen südl. Bebauungsgrenze Weißensand und Treuen, Nähe Gaststätte Waldestlust	444400
3670	Bau eines neuen Radwegs parallel zu Reichenbacher Straße	Unterheinsdorf, zwischen Feldstraße und Waldstraße	96800
3680	Bau einer Brücke	Lengenfeld, Querung der Göltzsch auf Höhe Freibad	50000
3710	Instandsetzung Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg	nörtl. von Wallengrün: Teichweg, Röderweg, der Alte Fußsteig	562200
3740	Instandsetzung Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg	zwischen nörtl. Bebauungsgrenze Linda und Bad Linda	57450
3860	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche	Abschnitt zwischen Mühltröff und Kornbach (Kornbacher Straße / Mühltröffer Straße)	125700
3890	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche	Rodewisch, Steubenstraße, zwischen Treuener Straße und Saarstraße	23400
3960	Bau eines neuen Radwegs	südl. von Brunn bei Reichenbach, zwischen Windmühlenweg und Dr.-Eckener-Straße	99200
3970	Instandsetzung Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg	zwischen Zusammentreffen Brunnerstraße / Dr.-Eckener-Straße und etwa Kahmerer Straße (Landesgrenze Sachsen/Thüringen)	166950
3980	Instandsetzung Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg	Friesen, Waltersdorfer Straße; zwischen Bebauungsgrenze und Landesgrenze Sachsen/Thüringen	59700
4060	Instandsetzung Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg	Lengenfeld, Göltzschweg + parallel zur Bahnstrecke bis K 7822 / Alte Lengenfelder Straße	298050
4130	Instandsetzung Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg	Treuen, Verlängerung Schulstraße, nach Südwesten, parallel zu Treuener Wasser	240300
4140	Bau eines neuen Radwegs	Treuen, im Bereich Bärenloch, parallel zum Bach Trieb	43000
4150	Bau eines neuen Radwegs	Neuensalz, bei Zusammentreffen Bäche Trieb und Lohbach	97400
4160	Instandsetzung Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg	im Wald bei Grenze Markneukirchen/Klingenthal: Hüttenbachweg, Notstandsweg, Klingenthaler Straße	636150
4170	Instandsetzung Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg	Rodewisch; zwischen K 7822 und Treuener Straße	179550
4190	Instandsetzung Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg	Rosenthal, bei Pirker Straße / Weiße Elster	68250
4200	Instandsetzung Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg	zwischen Ellefeld, Am Pfarrlehn, und etwa Sonnenblick auf Höhe Friedhof	92850
4250	Bau eines neuen Radwegs	Adorf; von Grenzschanke nach Norden	64000
4340	Instandsetzung Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg	Markneukirchen, südl. parallel zu Adorfer Straße	164400
4550	Bau eines neuen Radwegs (Bahntrassenradweg Adorf - Zwotental)	zwischen Siebenbrunn und Gunzen	2537200
4560	Bau eines neuen Radwegs (Bahntrassenradweg Adorf - Zwotental)	zwischen Gunzen und Zwotental	541800
4570	Instandsetzung Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg	zwischen Pirk und Weischlitz	233700
4580	Bau eines neuen Radwegs (Bahntrassenradweg Adorf - Hranice)	Abschnitt Freiberg(Adorf) - B 92	326800
4600	Instandsetzung Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg	zwischen Ellefeld und K 7833 (Beerheider Straße)	331500
4630	Bau eines neuen Radwegs	Auerbach, Rosenthal bis Malzhausweg	49200
4640	Radverkehrsführung verbessern Alte Rodewischer Straße	zwischen Nikolaikirche und Radweganfang	
4650	Radverkehrsführung verbessern Auerbacher Straße	zwischen Schlossstraße und neu zu bauender Radweg (Maßnahme 3100)	
4660	Bau eines neuen Radwegs	zwischen Richardshöhe und Fußgängerbrücke	134200
4670	Bau eines neuen Radwegs	zwischen Hauptstraße Rebesgrün und Lessingstraße	142600
4690	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche	Plauen, Pfaffengutstraße	159900
4700	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche	Plauen, Hohle Gasse	92700
4710	Instandsetzung Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg	zwischen Kopernikusstraße und Hainstraße	126300
4720	Instandsetzung Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg	zwischen Thiergarten und Meßbach	176100
4730	Instandsetzung Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg	ehem. Bahntrasse zwischen Großfriesen und Neuensalz	277050
4740	Instandsetzung Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg	Plauen, Zottnerweg	149400
4760	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche	Taltitzer Weg zwischen Taltitz und Raschauer Weg	348000
4770	Instandsetzung Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg	am Friesenbach, zwischen K 7805 (ri. Voigtgrün) und K 7805 (Äußere Reichenbacher Straße)	163200
4780	Instandsetzung Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg	zwischen Meßbach und Unterlosa	408900
4800	Eigentümerzustimmung und Widmung sicherstellen	Elsterradweg linkes Ufer östlich Leuchtsmühlenweg	
4810	Bau eines neuen Radwegs und Ausbau einer Brücke	zwischen Gewerbelände östlich des Leuchtsmühlenwegs und Dürerbrücke, rechts Elsterufer	207200
4830	Radverkehrsführung verbessern	Friesenweg	
4840	Prüfen, ob Gehwegverbindung über Elsterbrücke zu kombiniertem Geh-/Radweg ausgebaut werden kann	Elsterbrücke	
4850	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche	zwischen Meßbach und B 173	79500

Maßnahmenliste

Punktuelle Maßnahmen Bundes- und Staatsstraßen

Nummer	Maßnahme	Lage	Kosten (EUR)
1190	Umbau LSA	Plauen, B 92 am Gewerbepark Nord	20000
1200	Radverkehrsführung an Knoten verbessern	Friesenweg / Alter Postweg bei Brücke B 173	20000
1210	Radverkehrsführung an Knoten verbessern	Plauen, Stresemannstraße / Reichenbacher Straße	20000
1240	Sichere Überquerungsmöglichkeit über die S 301 herstellen; Gemeinde wünscht konkret eine Unterführung für den Radverkehr	Schöneck, Parkplatz Ferienpark	20000
1960	Anpassung Kreuzung B 173 zur Ermöglichung einer Überquerung für den Radverkehr von der Straße Rosenberg" zur S 311 (in Zusammenhang mit Maßnahme 1950)"	Kreuzung B 173 / S 311	
4410	Bau von vier Querungshilfen B 92	Adorf, bei Mittelmühle / Elsterstraße + Mülhausen Nähe Remtengrüner Weg	80000
4420	Bau einer Querungshilfe	südl. von Leubetha, K 7842 / B 92	20000
4430	Bau einer Querungshilfe	Lottengrün Hauptstraße/ Alte Bahnhofstraße	20000
4440	Bau einer Querungshilfe	Reichenbach B 173 bei Ringstraße	20000
4450	Bau einer Querungshilfe	Auerbach bei Sackhaus, B 283 bei Wiesbachweg	20000
4470	Bau einer Querungshilfe	Elsterberg, Plauensche Straße / Rasweg	20000
4680	Umbau LSA	Plauen, B 92 / Am Fuchsloch / Am Stadtwald	20000
4870	Bau einer Brücke über oder eines Tunnels unter der B 169n	zwischen Rebesgrün und Rodewisch	500000

Maßnahmenliste
Punktuelle Maßnahmen Kreisstraßen

Nummer	Maßnahme	Lage	Kosten (EUR)
3590	Bau einer Querungshilfe K 7806	Am Mahnpöhl / Theumaer Weg, bei Gemeindegrenze	20000
3600	Bau einer Querungshilfe K 7806	Theumaer Weg, Nähe nordwestl. Bebauungsgrenze	20000
4480	Bau von zwei Querungshilfen	Treuen, B 173 bei Gewerbegebiet Goldene Höhe	40000

Maßnahmenliste

Punktueller Maßnahmen nichtklassifizierte Straßen und Wege

Nummer	Maßnahme	Lage	Kosten (EUR)
1030	Durchlässigkeit Radverkehr sicherstellen; zzt. Standard-Sackgassenschild	Auerbach Hauptstraße / Obere Goethestraße	500
1060	Ludwigsweg für Radverkehr freigeben	Markneukirchen, zwischen Oststraße und Adam-Friedrich-Zürner-Straße	1500
1070	Umlaufsperrern ersetzen (zu eng und zu nah an Bahntrasse)	Bahnhof Pirk	500
1090	Befahrbarkeit Fahrrad sicherstellen. Zurzeit: Verbot f. Fzg. aller Art""	Auerbach Rodewischer Straße / S 299	500
1160	Befahrbarkeit Fahrrad sicherstellen. Zurzeit: Verbot f. Fzg. aller Art""	Rodewisch, verlängerte Steinbruchstraße	500
1230	Radverkehrsverbindung zu Dorfstädter Straße (Richtung Schloss) beachten	Falkenstein, Knotenpunkt OU B 169 AS Dorfstädter Straße	
1540	Verkehrsrechtliche Anpassung (4x Schild durchlässige Sackgasse anbringen)	Markneukirchen Schützenstraße / Ludwigsweg; Trobitzchen / Leithen; Bozener Weg / Leithen	1000
1550	Korrigieren von Pollern	Markneukirchen Ludwigsweg	500
1560	Korrigieren von Umlaufsperre	Klingenthal, östl. von Zwotha-Zeichenbach, Bahnübergang zwischen B 283 und Alter Weg	500
1900	Befahrbarkeit Fahrrad sicherstellen; aktuell: Schild 209-30 (vorgeschr. Fahrtrichtg. geradeaus)	Lengenfeld Markt / Bahnhofstraße	500
2220	Durchlässigkeit Radverkehr sicherstellen; zzt. Standard-Sackgassenschild	Siebenbrunn Am Bahnhof / An der Papiermühle	500
2690	Instandsetzung Fahrbahnoberfläche	Markneukirchen, Straße Am Schwimmbad, südl. von Rudolf-Thiele-Freibad	150
2720	Korrigieren von Pollern (zwei Standorte)	Oelsnitz, Querung Radweg / Alte Plauensche Straße	1000
2920	Verkehrsrechtliche Anpassung	östl. Bereich von Möschwitz, bei Abzw. Wirtschaftsweg nach Norden	500
3120	Korrigieren von Poller bzw. Umlaufsperre	Auerbach, bei Bahnübergang Richardshöhe / K 7827	500
3900	Verkehrsrechtl. Anpassung: zzt. Verbot f. Fzg. aller Art; Fahrrad frei" anbringen"	Rodewisch, Saarstraße Ecke Steubenstraße	500
4050	Beschilderung: Befahrbarkeit für Radfahrer gewährleisten (zzt. Radweg-Ende-Schild + Verbot f. Fzg. aller Art)	Lengenfeld, Verbindung Uferweg - Göltzschweg	500
4350	Korrigieren von Poller bzw. Umlaufsperre	Weißensand, Göltzschtalstraße	500
4370	Instandsetzung Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg	Falkenstein, südl. von Talsperre Falkenstein	150
4380	Instandsetzung Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg	Falkenstein, nördl. von Druckersmühle	150
4390	Bau einer Querungshilfe	Göltzschhäuser B 94 / Siedlung	20000
4400	Bau von zwei Querungshilfen	Eicher Straße, zwischen Rebesgrün und Siedlung bei Waldbad Rebesgrün	40000

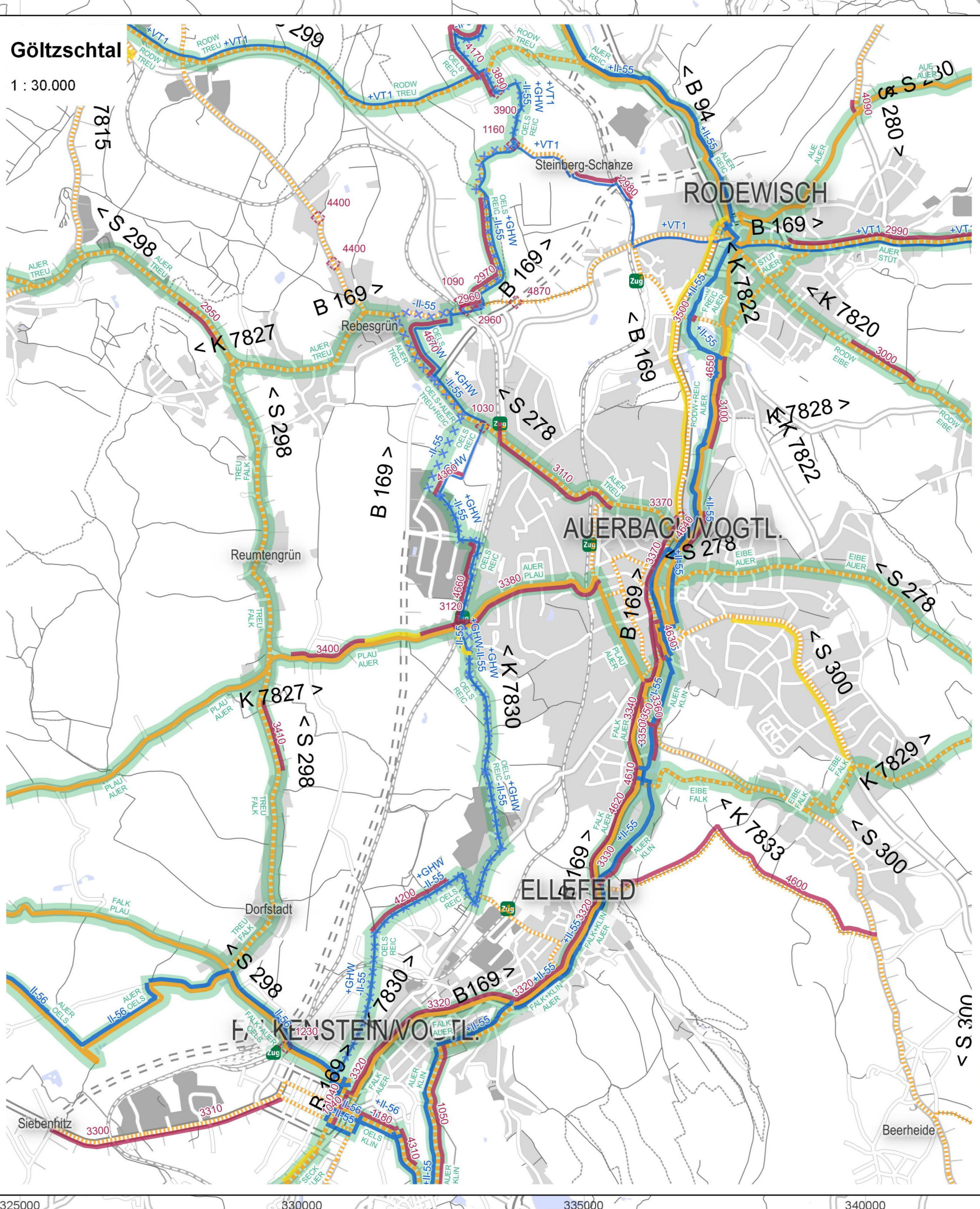
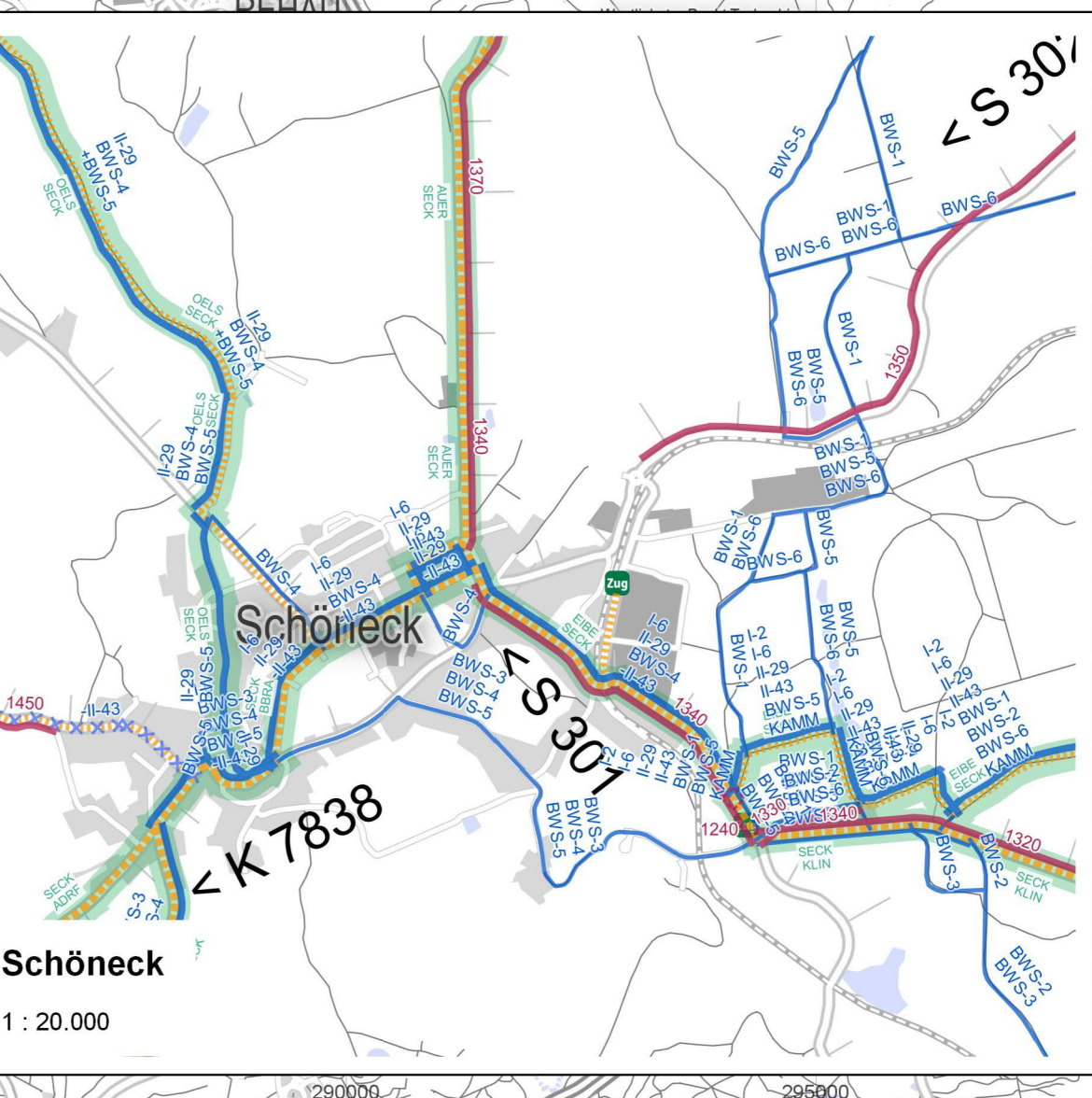
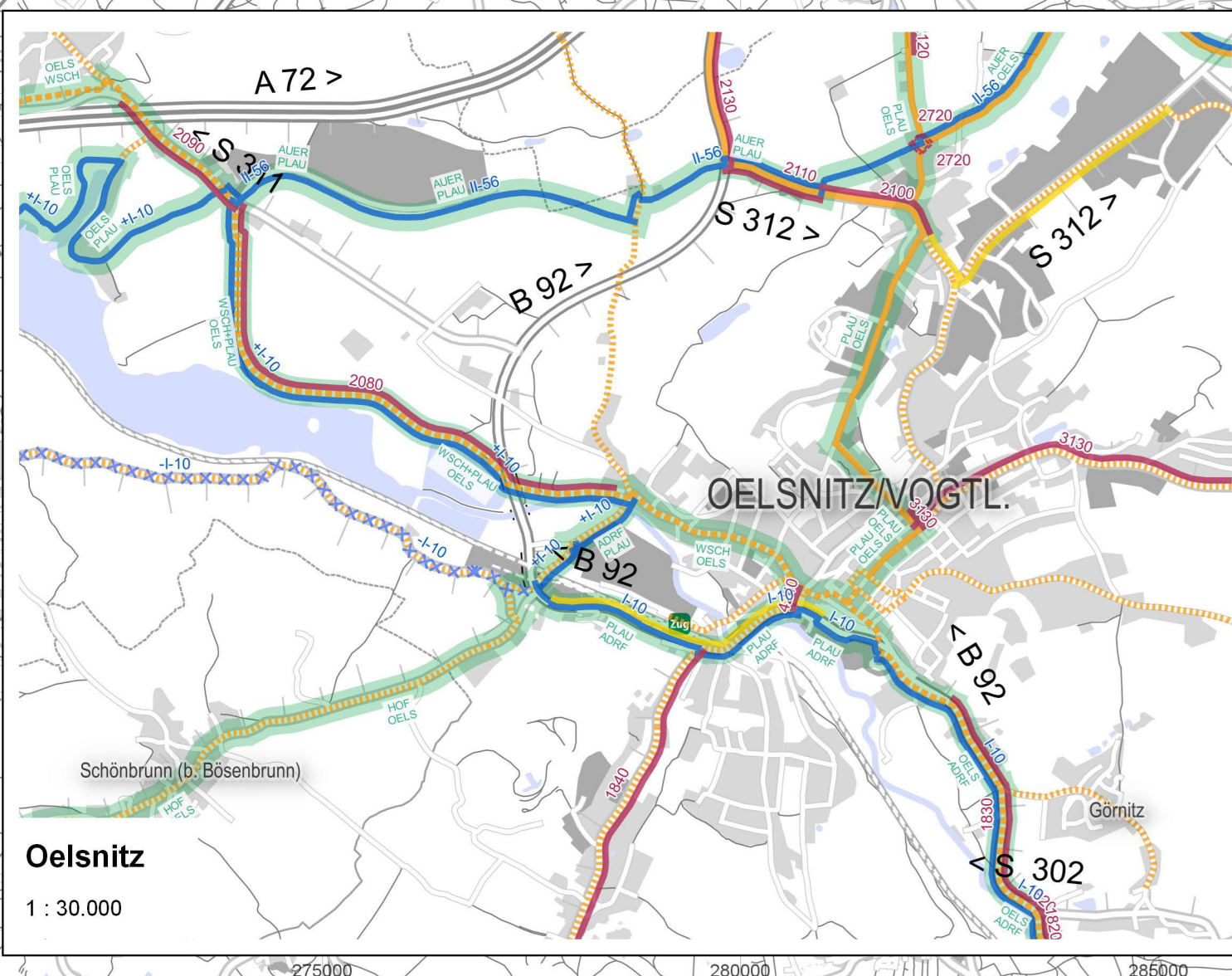
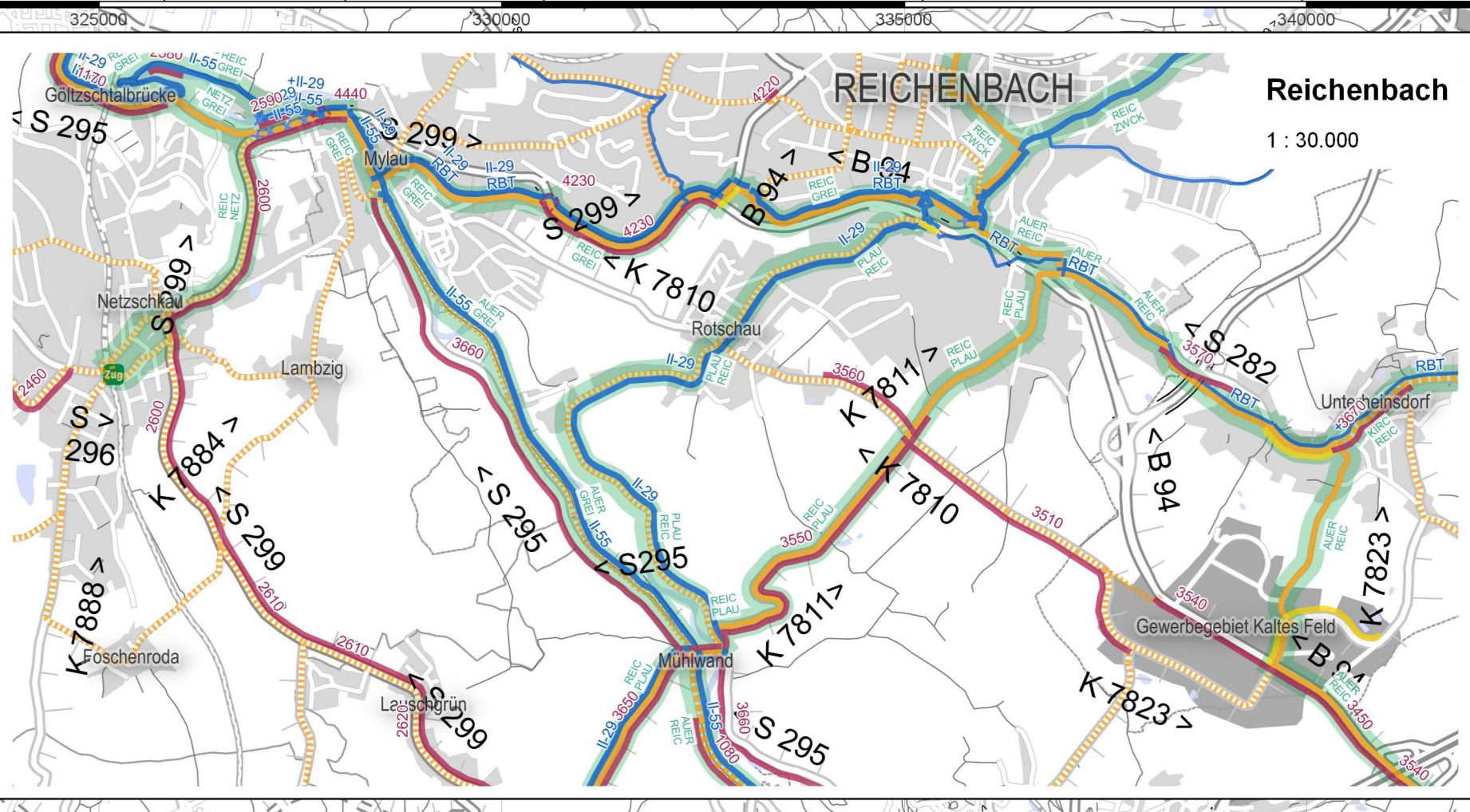
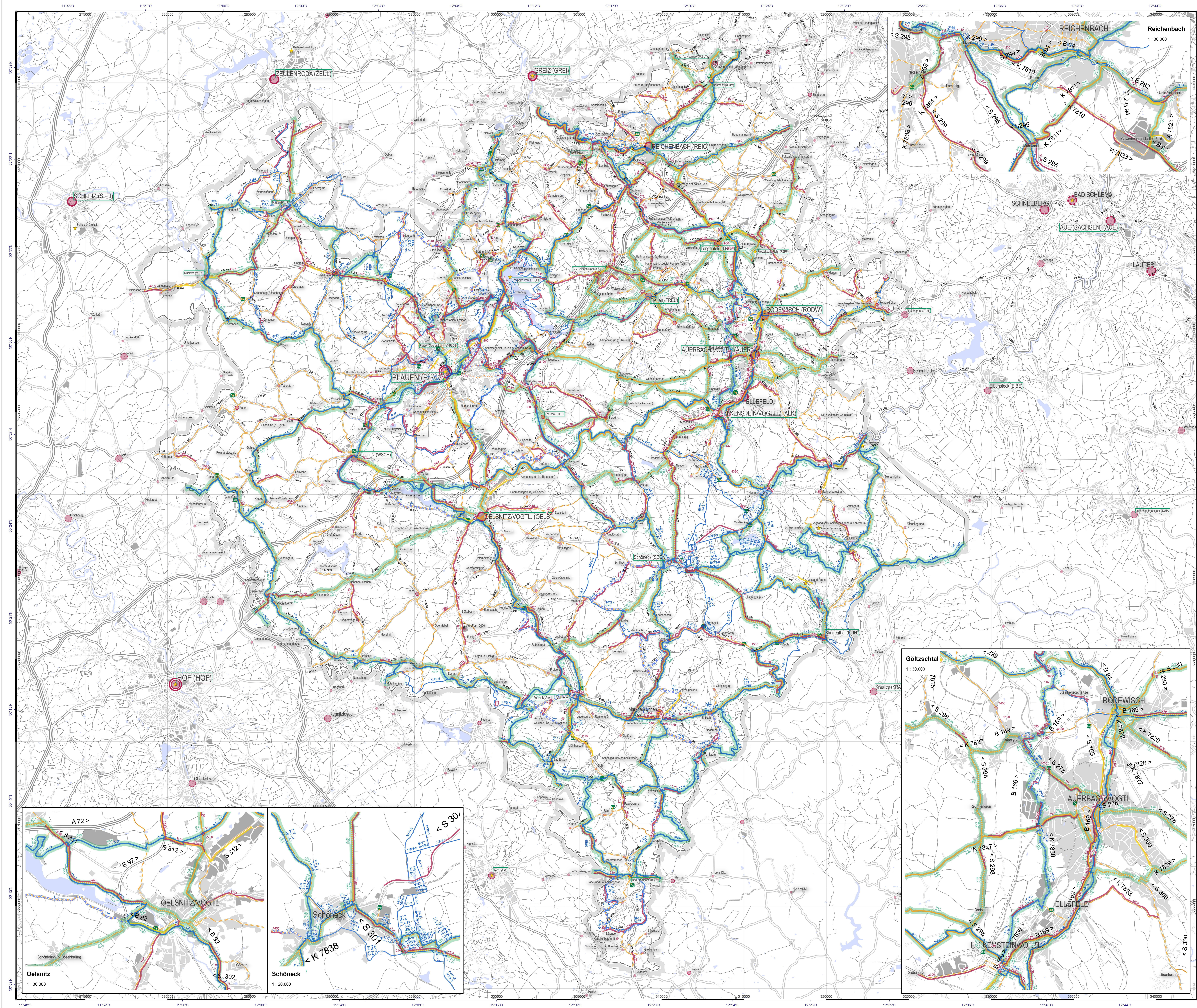
Übersicht: alle Maßnahmen je Gemeinde

Gemeinde	Maßnahmen (Nummern)
Adorf/Vogtl.	1120, 1490, 1710, 1720, 1730, 1740, 1750, 1760, 1770, 1790, 4250, 4270, 4410, 4420, 4580, 4590
Auerbach/Vogtl.	1030, 1090, 2960, 2950, 2960, 2970, 3030, 3040, 3100, 3110, 3120, 3320, 3330, 3340, 3350, 3360, 3370, 3380, 3400, 3410, 3420, 3430, 3440, 4360, 4400, 4600, 4610, 4620, 4630, 4640, 4660, 4670
Bad Brambach	1250, 1620, 1630, 1640, 1650, 1660, 1670, 1680, 1690, 1700, 4280
Bad Elster	1710, 4410
Bergen	1140, 3240, 3250, 3260, 3270, 3280, 3290
Bösenbrunn	1910, 2280
Eichigt	1770, 1780, 1790, 1800, 1850, 1860, 1870, 1880, 1890, 3850
Ellefeld	3320, 4200, 4600
Elsterberg	1170, 2500, 2510, 2520, 2530, 2540, 2550, 2560, 2570, 4470
Falkenstein/Vogtl.	1040, 1050, 1180, 1230, 1430, 1440, 3300, 3310, 3320, 3410, 4310, 4370, 4380
Grünbach, Höhenluftkurort	1350, 1440, 3820, 3830
Heinsdorfergrund	3450, 3510, 3540, 3570, 3670, 3840, 3910
Klingenthal	1020, 1270, 1280, 1290, 1300, 1310, 1320, 1360, 1560, 4160
Lengsfeld	1080, 1900, 3450, 3520, 3530, 3540, 3610, 3620, 3660, 3680, 4000, 4010, 4020, 4030, 4040, 4050, 4060, 4120, 4350, 4390
Limbach	1080, 2430, 2440, 2490, 2610, 2620, 2630, 2640, 2650, 3640, 3650, 3660
Markneukirchen	1060, 1520, 1530, 1540, 1550, 1570, 1580, 1590, 1600, 1610, 1620, 2220, 2690, 4160, 4340, 4550
Mühlental	1460, 1470, 1480, 1490, 1500, 1510, 1820, 3140, 3150
Muldenhammer	1020, 1290, 3430, 3440, 3450, 3460, 4110, 4450
Netzschkau	1170, 2450, 2460, 2600, 2610, 3660
Neuensalz	2180, 2190, 2200, 2210, 2230, 2730, 2760, 3230, 3240, 3270, 4100, 4150, 4730, 9999
Neumark	3920, 3930, 3940, 4080
Neustadt/Vogtl.	1370, 1380, 1390, 1400, 1410, 1420, 1430, 3300
Oelsnitz/Vogtl.	1810, 1820, 1830, 1840, 1850, 1950, 2080, 2090, 2100, 2110, 2120, 2130, 2720, 3130, 3140, 4190, 4240, 4760, 4780
Pausa-Mühltröff	3690, 3700, 3710, 3720, 3730, 3740, 3750, 3760, 3860, 4210, 4290, 9999
Plauen	1010, 1190, 1200, 1210, 1220, 2050, 2060, 2120, 2130, 2140, 2150, 2160, 2170, 2180, 2250, 2290, 2300, 2310, 2320, 2330, 2340, 2350, 2360, 2370, 2380, 2390, 2400, 2410, 2810, 2850, 2880, 2900, 2910, 3230, 3250, 3480, 3580, 3590, 4260, 4490, 4500, 4510, 4520, 4530, 4540, 4680, 4690, 4700, 4710, 4720, 4730, 4740, 4750, 4760, 4770, 4780, 4790, 4800, 4810, 4820, 4830, 4840, 4850, 4860, 9999
Pöhl	2230, 2240, 2250, 2260, 2270, 2410, 2420, 2430, 2470, 2480, 2500, 2730, 2740, 2750, 2760, 2840, 2920, 3490, 4840
Reichenbach	1080, 1170, 2580, 2590, 2600, 3510, 3550, 3560, 3630, 3650, 3660, 3940, 3950, 3960, 3970, 3980, 3990, 4220, 4230, 4440
Rodewisch	1160, 2980, 2990, 3000, 3010, 3040, 3100, 3500, 3890, 3900, 4030, 4060, 4090, 4170, 4180, 4650, 4870
Rosenbach/Vogtl.	2770, 2780, 2790, 2800, 2820, 2830, 3760, 3770, 3780, 3790, 3800, 3810, 3870, 3880
Schöneck/Vogtl.	1240, 1260, 1270, 1320, 1330, 1340, 1350, 1370, 1450, 1460, 1510, 3160, 4300, 4550, 4560
Steinberg	3010, 3020, 3050, 3060, 3070, 3080, 3090, 4330
Theuma	3210, 3220, 3270, 3280, 3580, 3600
Tirpersdorf	2140, 3160, 3170, 3180, 3190, 3200, 3210, 3220, 4430
Treuen	1100, 1110, 2650, 2660, 2670, 2680, 2700, 2710, 2730, 2930, 2940, 2950, 3610, 4130, 4140,
Triebel/Vogtl.	1880, 1890, 2040, 2280
Weischlitz	1070, 1920, 1930, 1940, 1950, 1960, 1980, 1990, 2000, 2010, 2020, 2030, 2060, 2070, 2570, 4070, 4320, 4530, 4570, 4740, 9999
Werda	1150, 1260, 3290

Anlage 5:

Datenblätter zu den einzelnen Radrouten des touristischen Netzes

Route	Seite
Mulderadweg	A5-2
Radfernweg Sächsische Mittelgebirge	A5-3
Elsterradweg	A5-4
Radfernweg Eiserner Vorhang (EuroVelo 13)	A5-5
Euregio Egrensis	A5-6
Musikantenradweg	A5-7
Göltzschtalradweg	A5-8
(Falkenstein - Oelsnitz)	A5-9
Drachenradweg - große Runde	A5-10
Drachenradweg - kleine Runde	A5-11
Vogtland-Ferienland-Route	A5-12
Radweg Pausa - Zeulenroda	A5-13
Radroute Westvogtland	A5-14
Rundradweg Talsperre Pöhl	A5-15
Raumbachtalradweg	A5-16
Bikewelt Schöneck	A5-17
Grenzradweg	A5-18
Kammtour	A5-19
Radtour Schwarzbachtal	A5-20
Vogtlandtrack 1 (Arbeitstitel)	A5-21
Rund um Plauen	A5-22



Legende

Zielpunkte

- Oberzentrum bzw. Entwicklungsgebiet (CZ)
- Mittelzentrum bzw. Stadt an Entwicklungsachse oder Entwicklungsgebiet regionaler Bedeutung (C2)
- Mittelsentraler Städteverbund
- Grundzentrum bzw. Entwicklungsgebiet unterregionaler Bedeutung (CZ)
- grundzentraler Verbund
- Besondere Gemeindefunktion
- Größerer Ort
- Ortschaft oder sonstiges Ziel
- Sehenswürdigkeit

Radverkehrsnetz Alltagsradverkehr nach Richtlinien für Integrierte Netzgestaltung (RIN)

- Verbindung Mittelzentren (RIN-Kategorie AR II)
- Verbindung Grundzentren (RIN-Kategorie AR III)
- Verbindung Ortschaften (RIN-Kategorie AR IV)
- Netzplanung Alltagsradverkehr Stadt Plauen (nachrichtlich)

Radtouristisches Netz

- SachsenNetz Rad (Zielnetz)
- SachsenNetz Rad Bestandestrecke entfällt
- Touristische Routen außerhalb SachsenNetz Rad
- Touristische Radrouten Stadt Plauen (nachrichtlich)

An Netz sind die Kürzel der dort verlaufenden touristischen Radrouten angegeben. Ein + vor einem Routenkürzel bedeutet, dass die Route auf dem Abschnitt im Zielnetz neu hinzu kommt. Ein - vor einem Routenkürzel bedeutet, dass die Route auf dem Abschnitt im Zielnetz entfällt.

Infrastruktur und Maßnahmen am Netz

- Radverkehrsanlagen klassifizierte Straßen (Bestand)
- Maßnahme an Streckenabschnitt (mit Nummer)
- Punktuale Maßnahme (mit Nummer)

Wegweisung

- Mit Wegweisung zu versehende Strecken (mit Angabe der zu verwendenden Hauptziele)
- Hauptziel mit Abkürzung

Hinweis: nicht jedes Hauptziel ist aus jeder Richtung auszuweisen. Die zu verwendenden Hauptziele sind am jeweiligen Abschnitt markiert.

Hauptziele außerhalb des Kartenausschnitts:

- KIRC Kirchberg
- WERO Werdau
- ZWICK Zwickau

Grundkarte

- Straße
- Straße im Bau
- Bundesautobahn
- Bahnstrecke
- Feld-, Wald- oder Wirtschaftsweg
- Bahnhof
- Wohnen
- Gewerbe-Industrie
- Gewässer

480000 Koordinaten nach UTM Zone 32N
565000
14°40' O Geographische Koordinaten
51°18' N WGS84-Datum

N
0 0,5 1 1,5 2 2,5 km

Daten Grundkarte: OSM

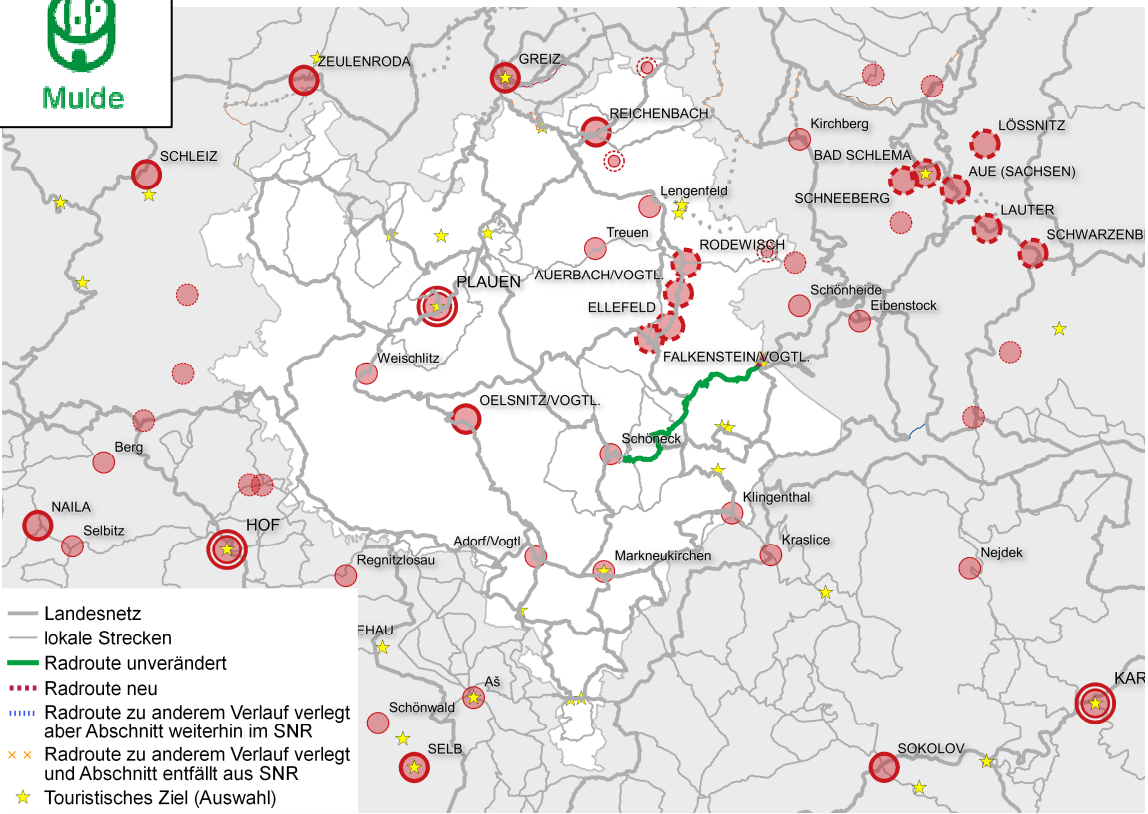
ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH
Verkehr | Mobilität | Logistik

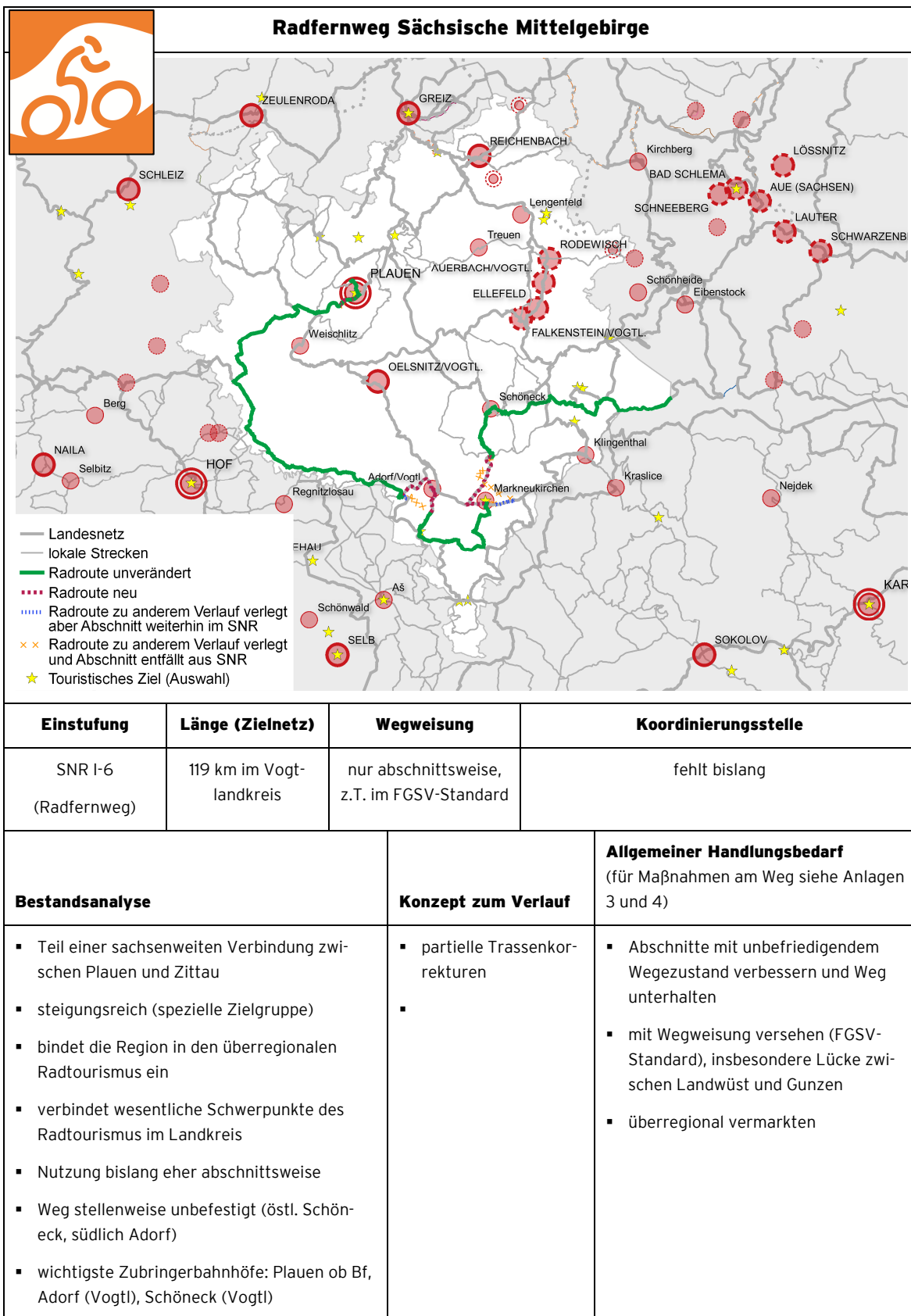
Anlage 3 Radverkehrsnetz, Wegweisungsnetz und Maßnahmen

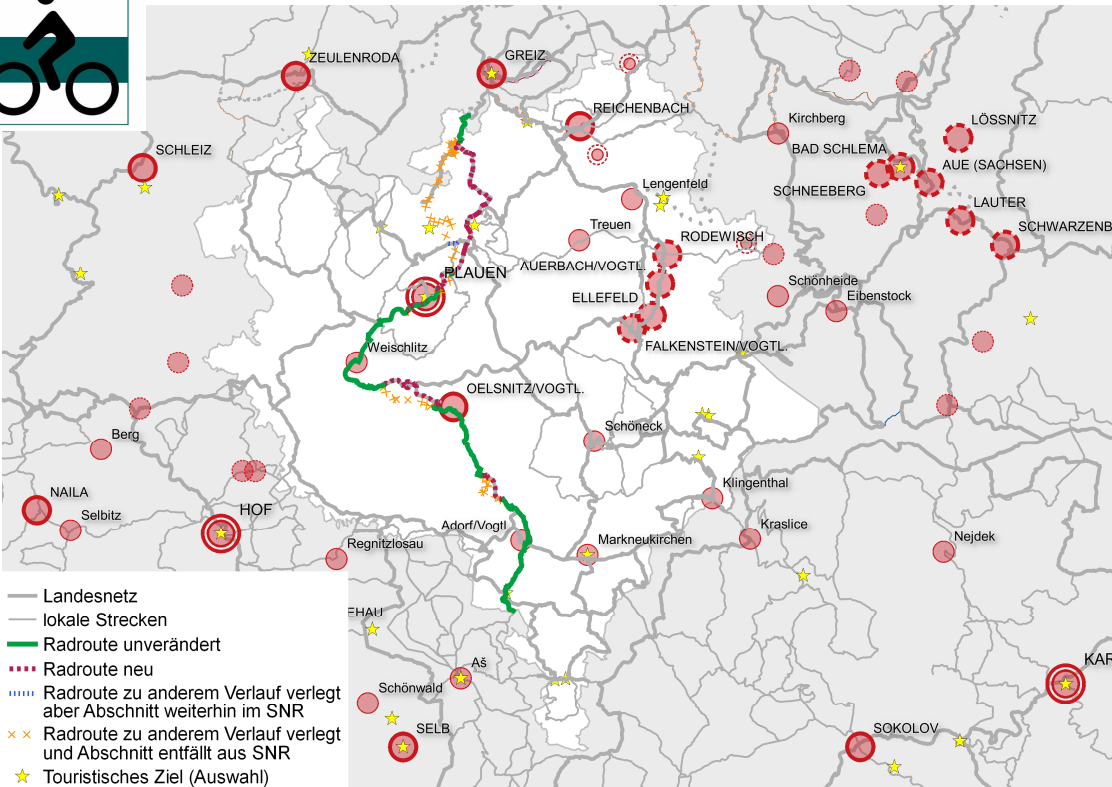
Maßstab 1:75.000
Stand: 23.10.2017

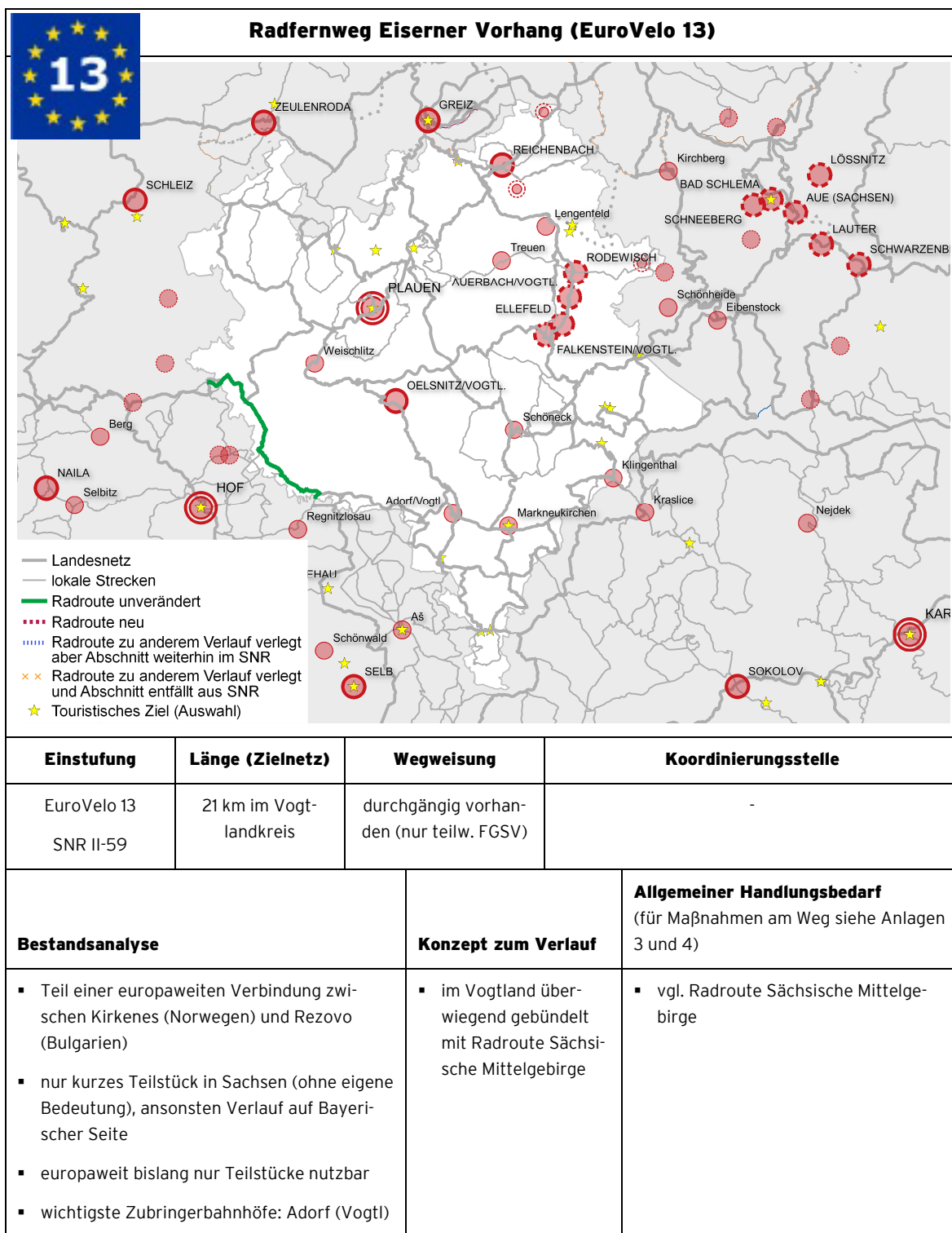
Vogtlandkreis
Landratsamt
VOGT LAND
Landkreis

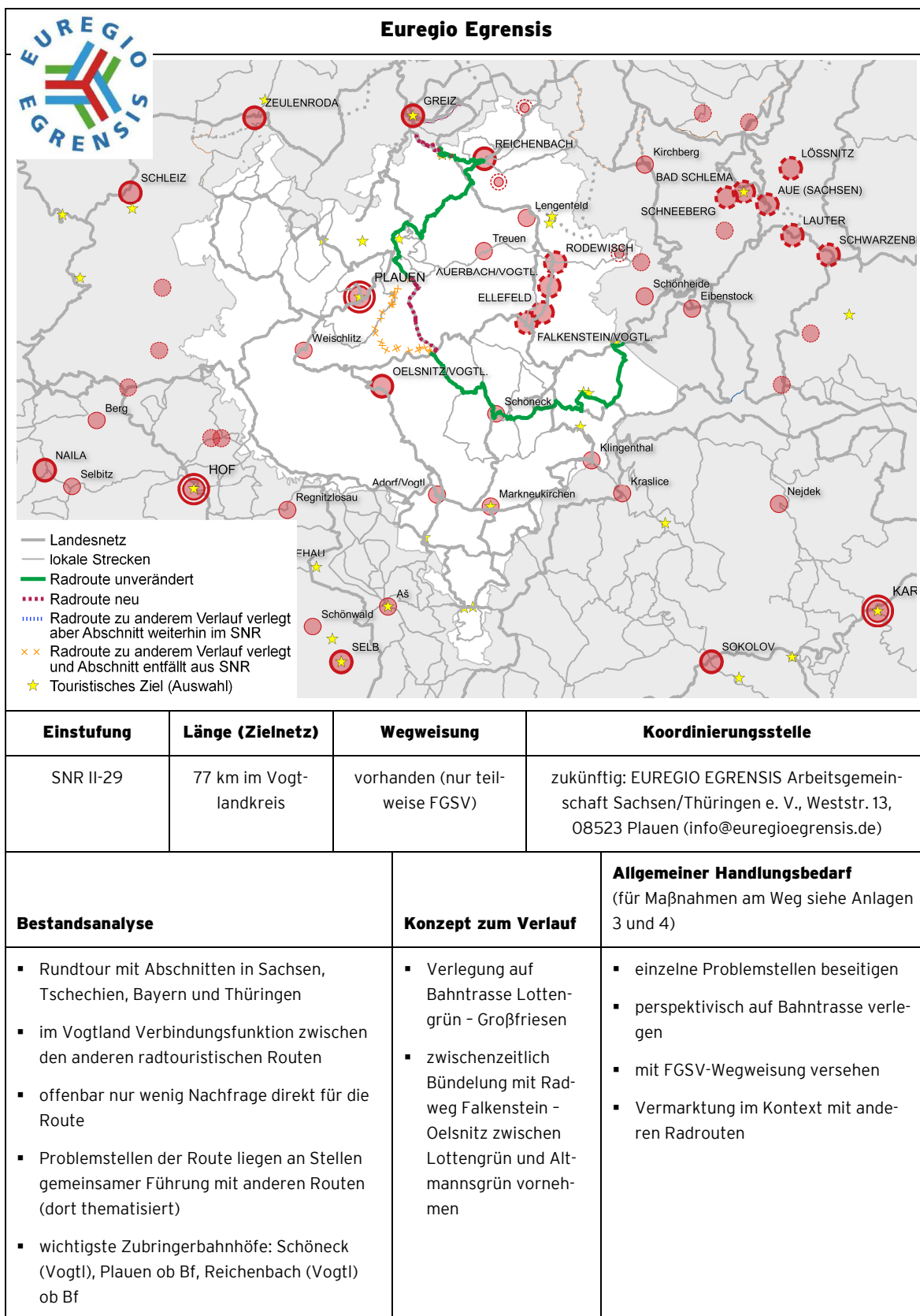
Vogtlandkreis
Radverkehrskonzeption

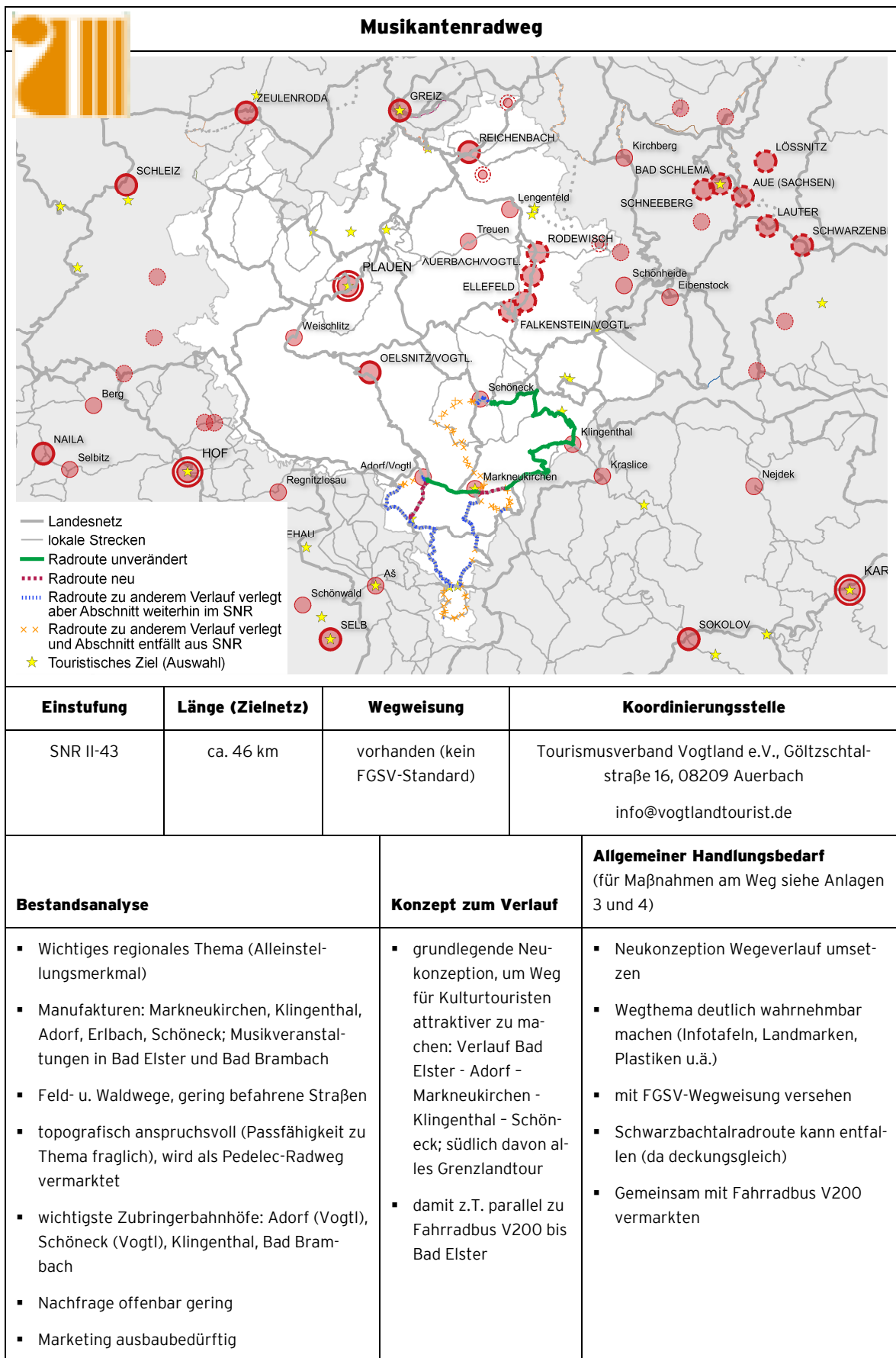
 Mulde Mulderadweg			
 — Landesnetz — lokale Strecken — Radroute unverändert --- Radroute neu --- Radroute zu anderem Verlauf verlegt aber Abschnitt weiterhin im SNR × × Radroute zu anderem Verlauf verlegt und Abschnitt entfällt aus SNR ★ Touristisches Ziel (Auswahl)			
Einstufung	Länge (Zielnetz)	Wegweisung	Koordinierungsstelle
SNR I-2 (Radfernweg)	19 km im Vogtlandkreis	vorhanden (kein FGSV-Standard)	Leipzig Tourismus und Marketing GmbH, Koordinierungsstelle Mulderadweg (mulderadweg@ltm-leipzig.de)
Bestandsanalyse		Konzept zum Verlauf	Allgemeiner Handlungsbedarf (für Maßnahmen am Weg siehe Anlagen 3 und 4)
- Teil einer länderübergreifenden Verbindung entlang der Mulde bis zur Mündung bei Desau-Roßlau - Flussradroute - im Vogtlandkreis überwiegend ungebundene Wege - unpassende Steigungsstellen an Landkreisgrenze infolge noch nicht nutzbarer Wegeführung im Erzgebirgskreis - wichtigste Zubringerbahnhöfe: Schöneck (Vogtl)		- partielle Trassenkorrekturen (in Abstimmung u.a. mit Freistaat Sachsen und Zweckverband Muldentalradweg) - Quelle Weiße Mulde als Nahziel in Wegweisung ausweisen (diese Strecke durch Gemeinde beschildern)	- Abschnitte mit unbefriedigendem Wegezustand verbessern und Weg unterhalten - Wegweisung überarbeiten (FGSV-Standard) - überregional vermarkten

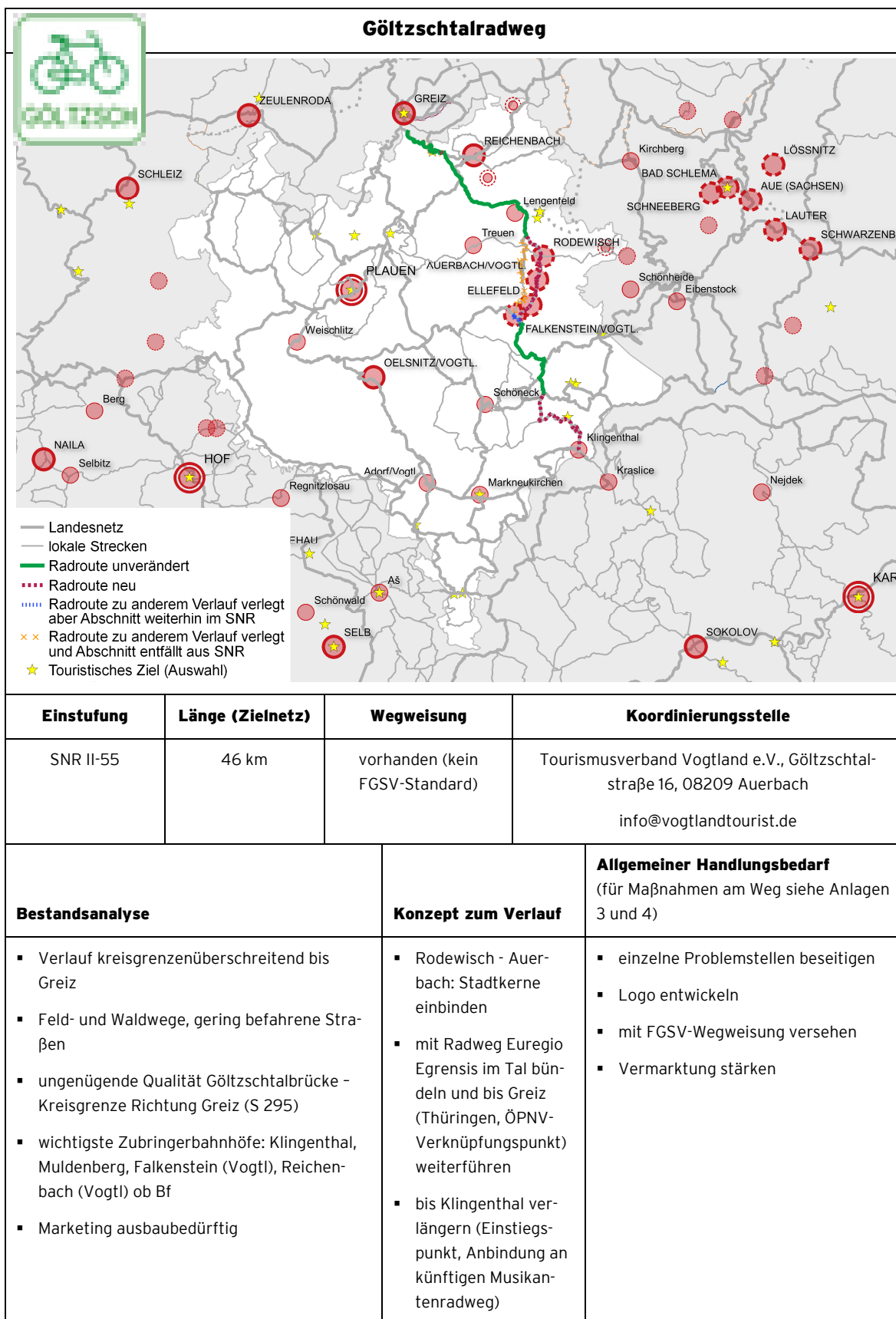


ELSTER  Elsterradweg			
 — Landesnetz — lokale Strecken — Radroute unverändert ... Radroute neu - - - Radroute zu anderem Verlauf verlegt aber Abschnitt weiterhin im SNR x x Radroute zu anderem Verlauf verlegt und Abschnitt entfällt aus SNR ★ Touristisches Ziel (Auswahl)			
Einstufung	Länge (Zielnetz)	Wegweisung	Koordinierungsstelle
SNR I-10 (Radfernweg)	ca. 72 km im Vogtlandkreis	vorhanden (zum Teil Standard FGSV)	ab 2017 durch Tourismusverband Vogtland e.V., Göltzschtalstraße 16, 08209 Auerbach info@vogtlandtourist.de
Bestandsanalyse		Konzept zum Verlauf	Allgemeiner Handlungsbedarf (für Maßnahmen am Weg siehe Anlagen 3 und 4)
- Teil einer länderübergreifenden Verbindung zwischen AŠ und Halle (Saale) - Flussradroute - verbindet wesentliche Schwerpunkte des Radtourismus im Landkreis - durchgängig befahrbar, jedoch abschnittsweise nicht an der Elster - Wegweisung entspricht nicht FGSV-Standard - wichtigste Zubringerbahnhöfe: AŠ, Adorf (Vogtl), Oelsnitz (Vogtl), Plauen ob Bf, Plauen-Mitte, Elsterberg		partielle Trassenkorrekturen inklusive Baumaßnahmen, um näher an der Elster und über die Talsperre Pöhl zu führen, insbesondere zwischen Adorf und Oelsnitz sowie Möschwitz und Elsterberg (vgl. Variantenuntersuchung)	- Über Vorzugsvariante zwischen Talsperre Pöhl und Elsterberg entscheiden - Abschnitte mit unbefriedigendem Wegzustand verbessern und Weg unterhalten - Koordinierungsstelle einrichten - Wegweisung komplett auf FGSV-Standard umstellen - überregional vermarkten

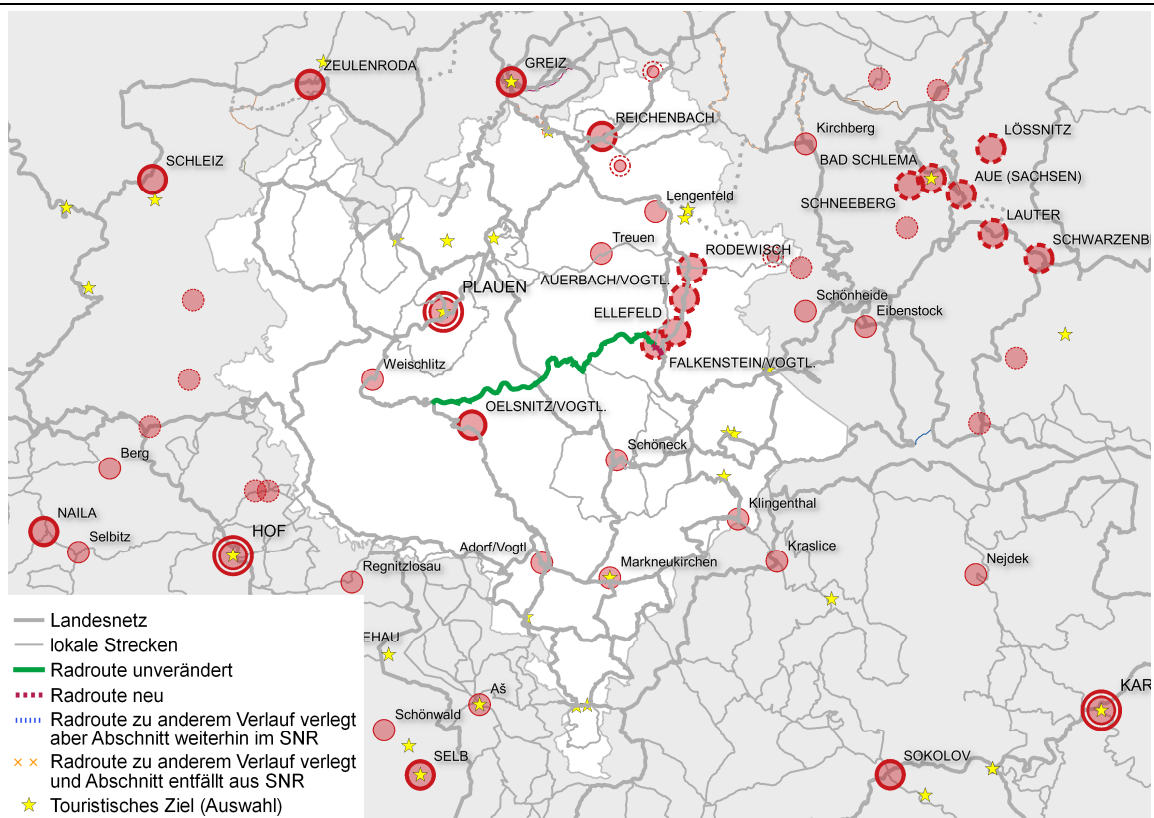




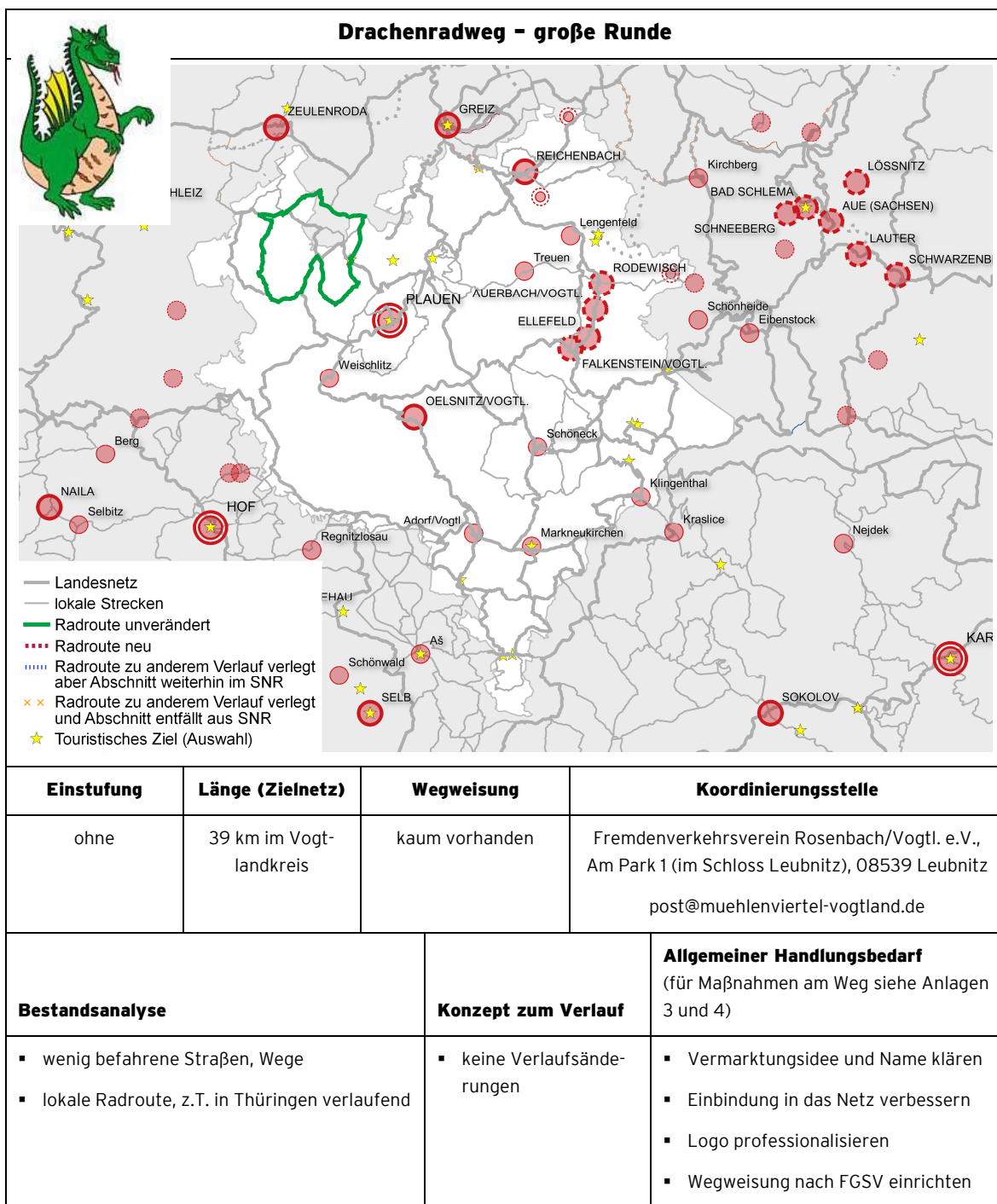


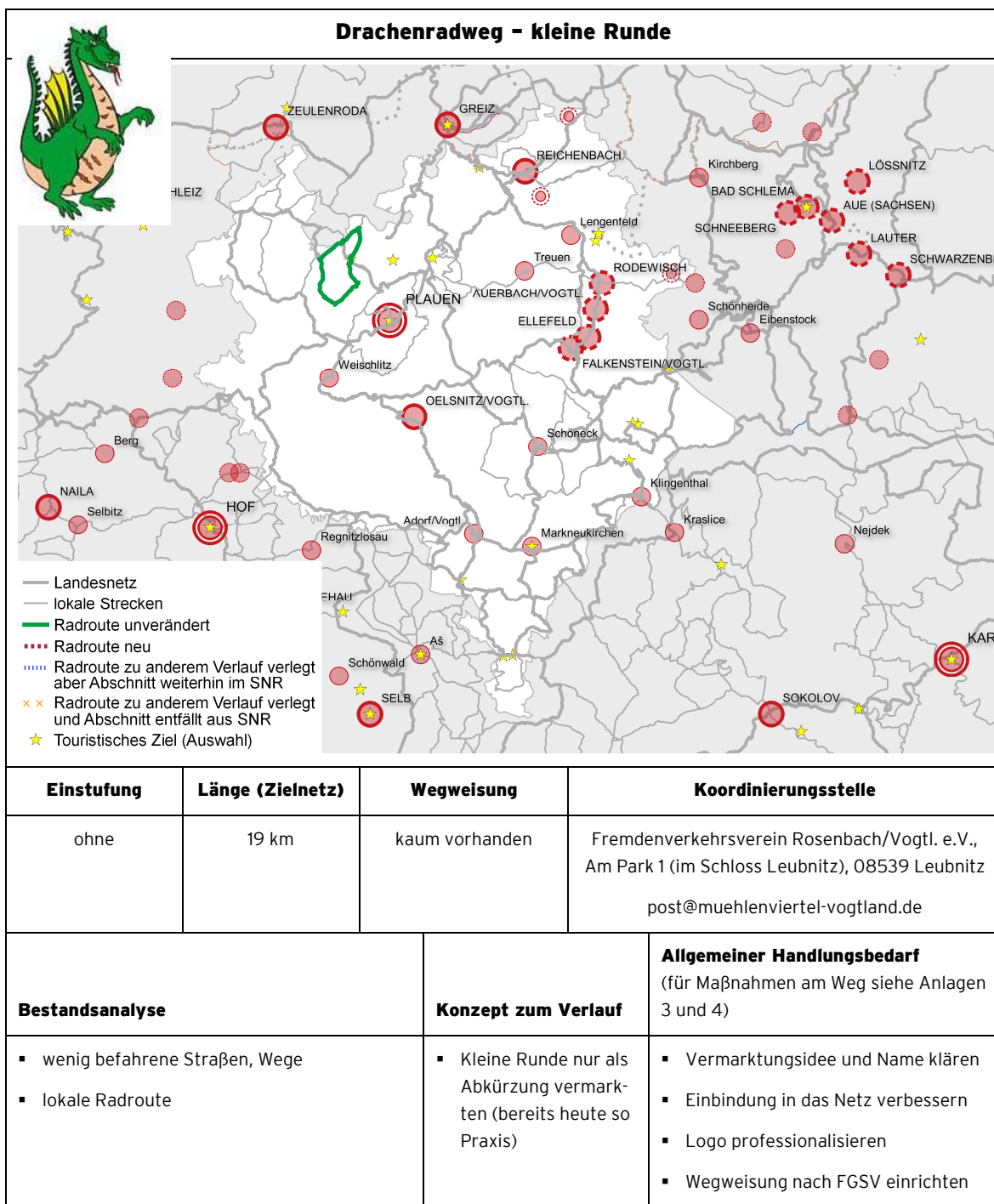


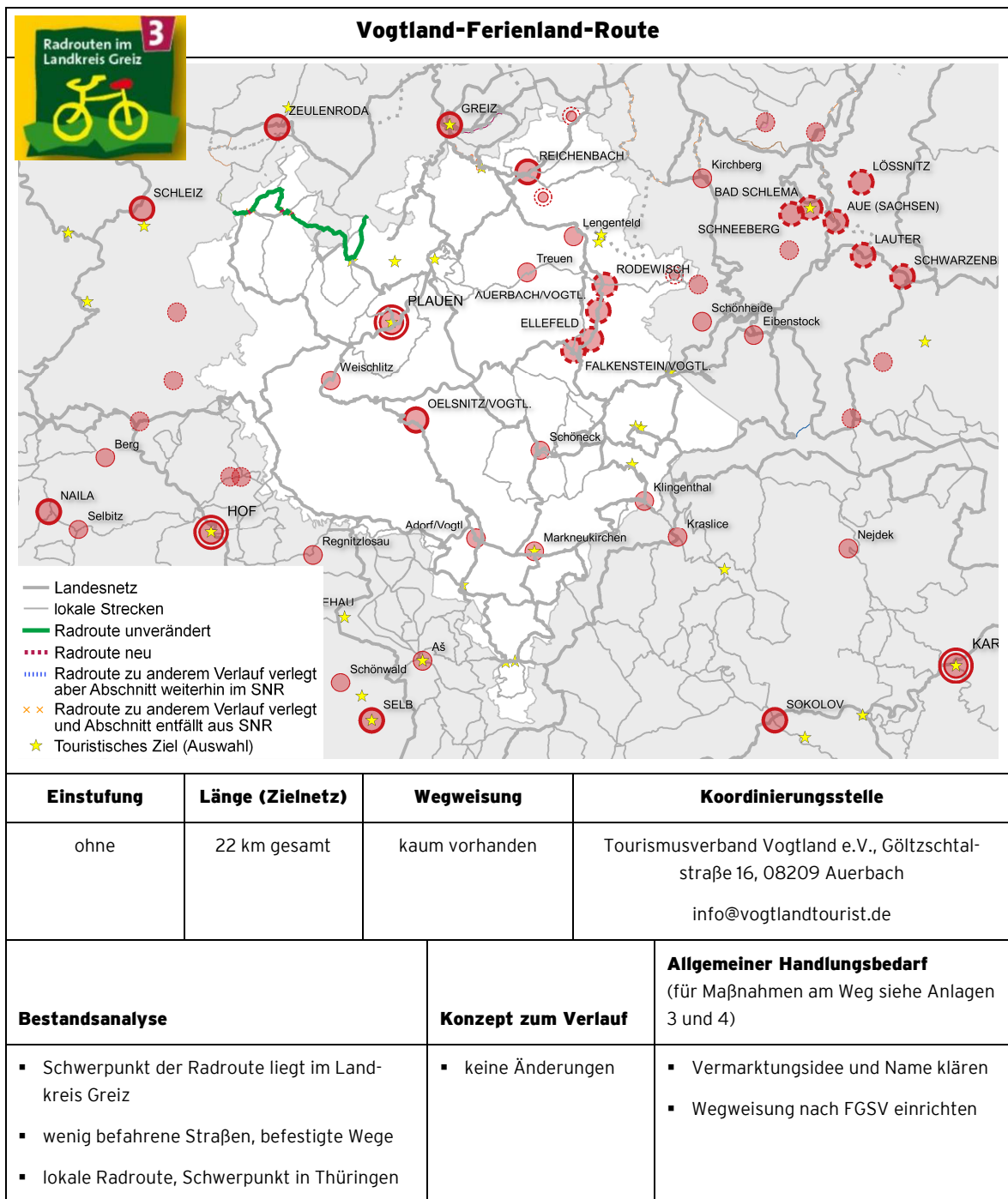
(Falkenstein - Oelsnitz)



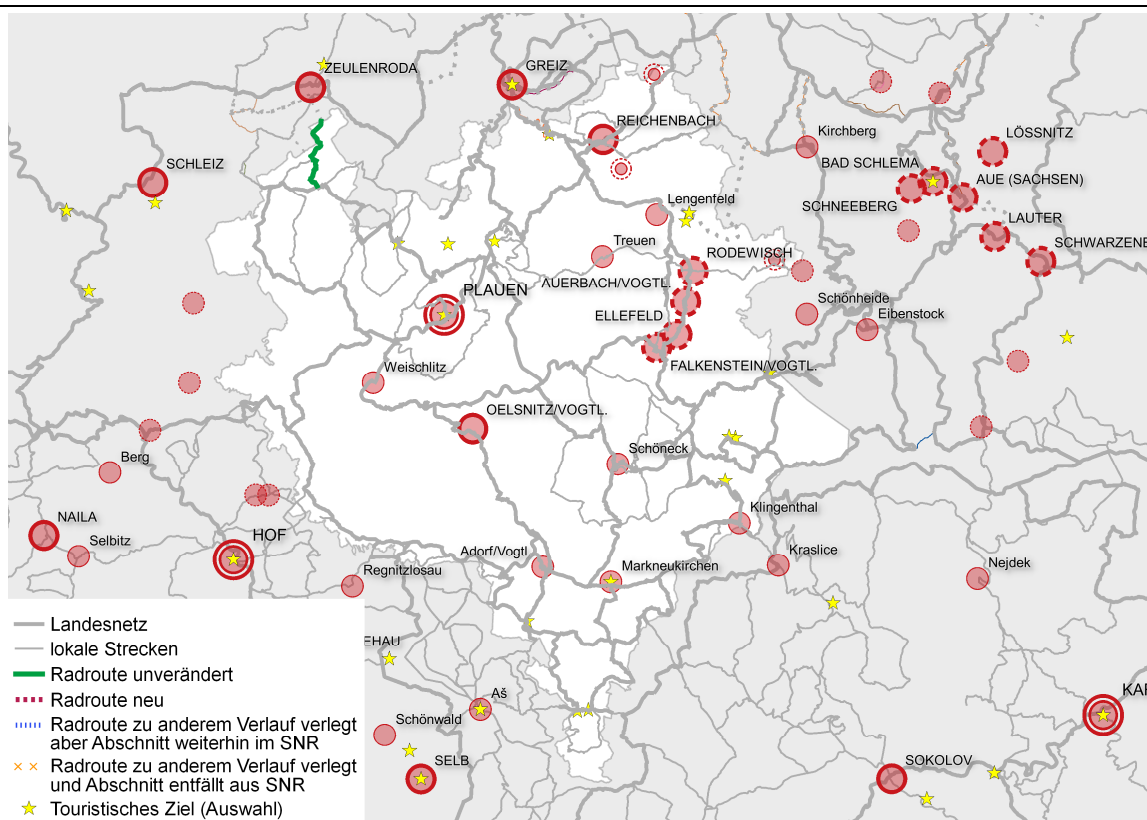
Einstufung	Länge (Zielnetz)	Wegweisung	Koordinierungsstelle
SNR II-56	25 km	überwiegend vorhanden (teilweise FGSV-Standard)	-
Bestandsanalyse		Konzept zum Verlauf	Allgemeiner Handlungsbedarf (für Maßnahmen am Weg siehe Anlagen 3 und 4)
- selbständiger Radweg - sehr gute Oberflächenqualität - wichtigste Zubringerbahnhöfe: Falkenstein (Vogtl), Oelsnitz (Vogtl)		- keine Verlaufsänderungen - geplante Anbindung an Elster realisieren (Verlaufsänderung Elsterradweg)	- Umfeldeinbindung verstärken - mit FGSV-Wegweisung versehen - attraktiven Namen und Logo entwickeln (oder Strecke in andere Radwege einbinden) - Vermarktung stärken



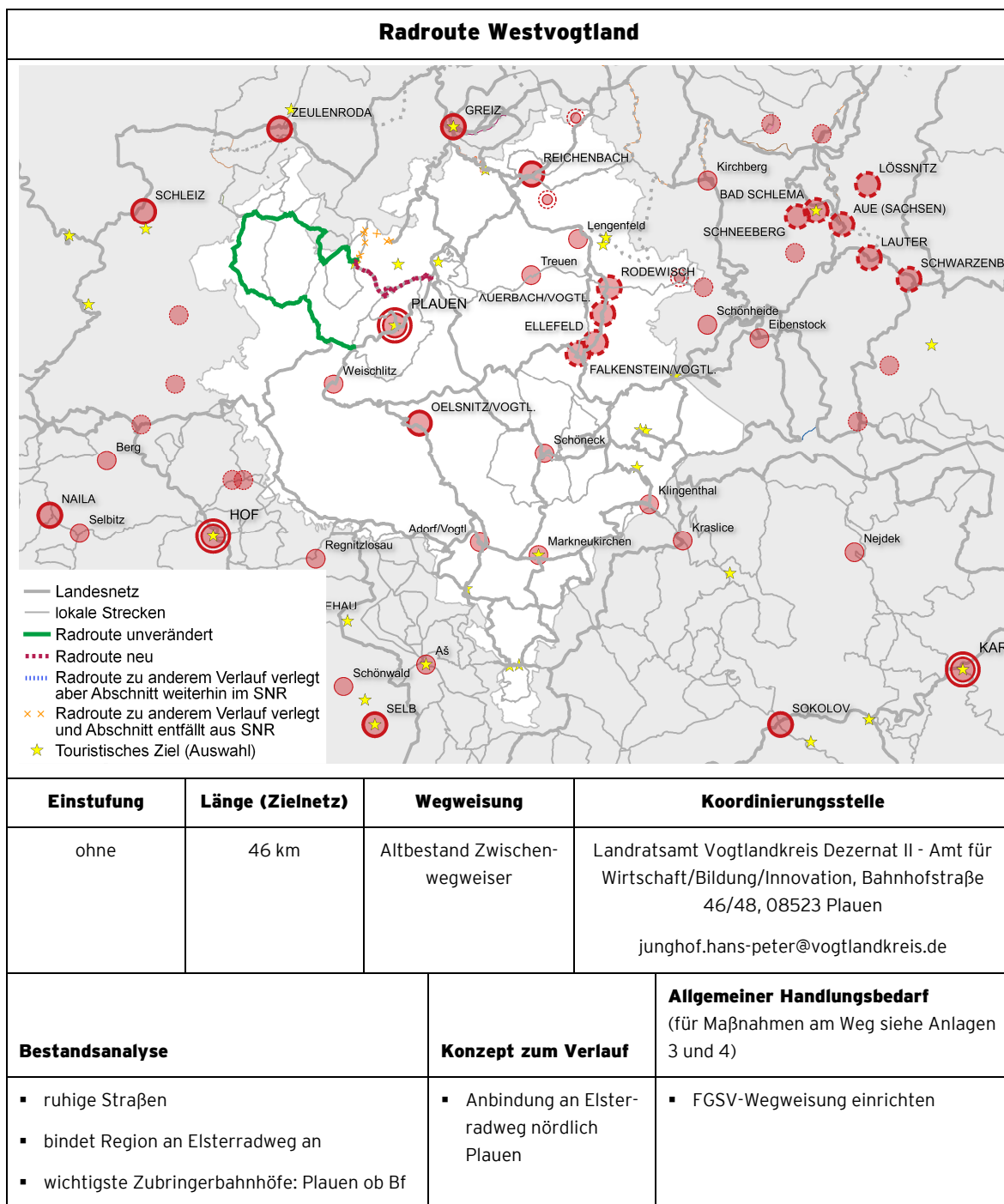


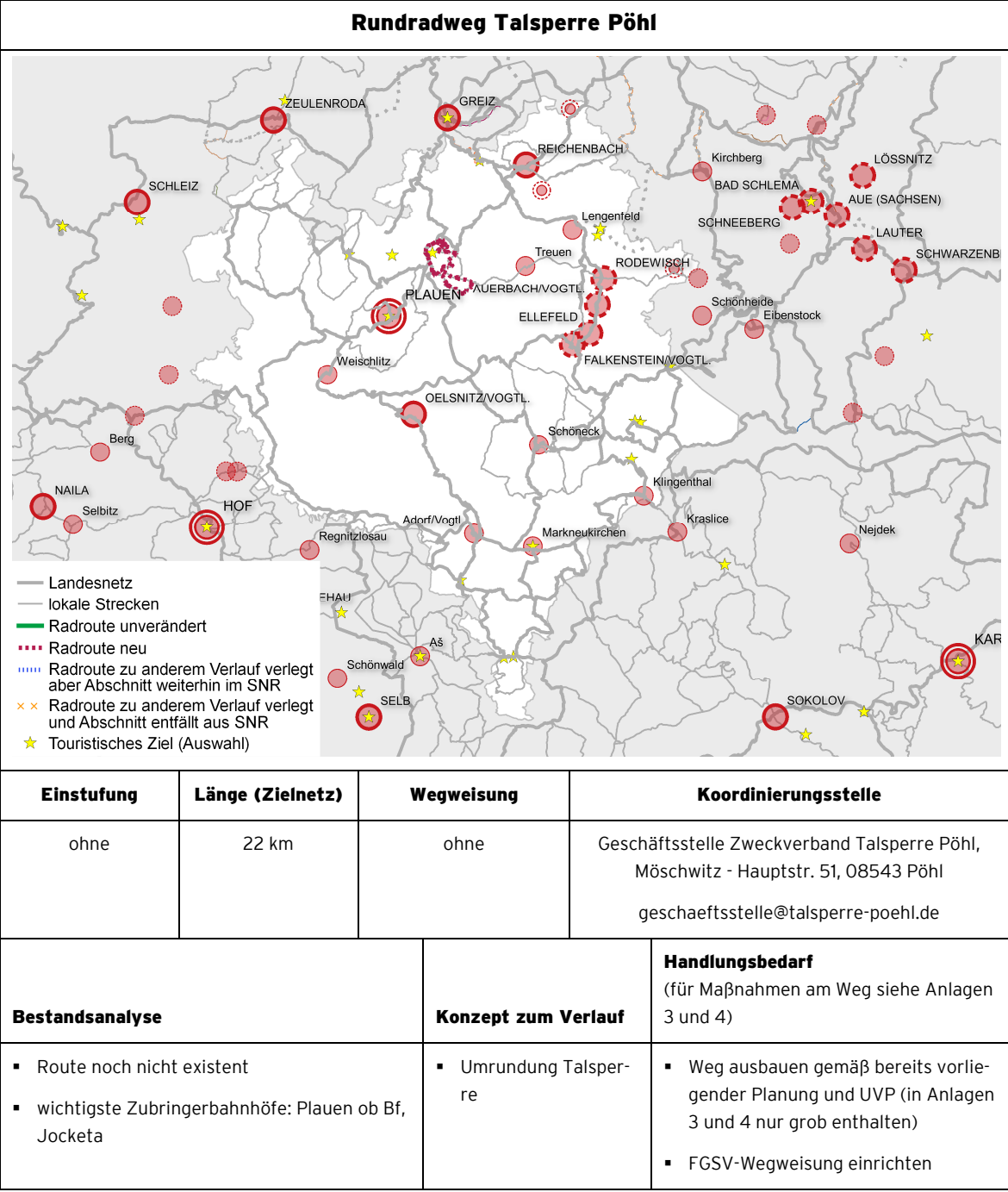


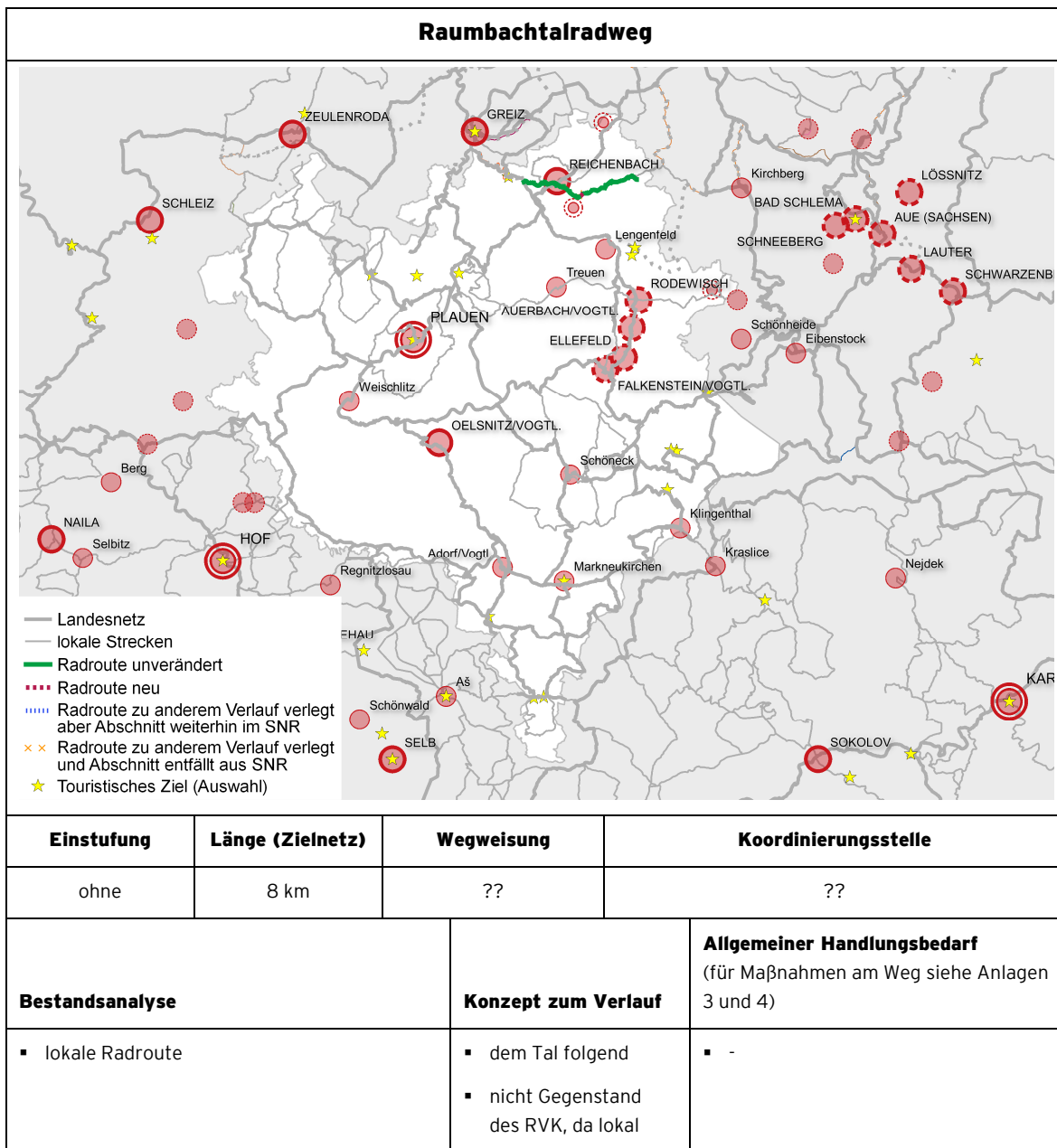
Radweg Pausa - Zeulenroda

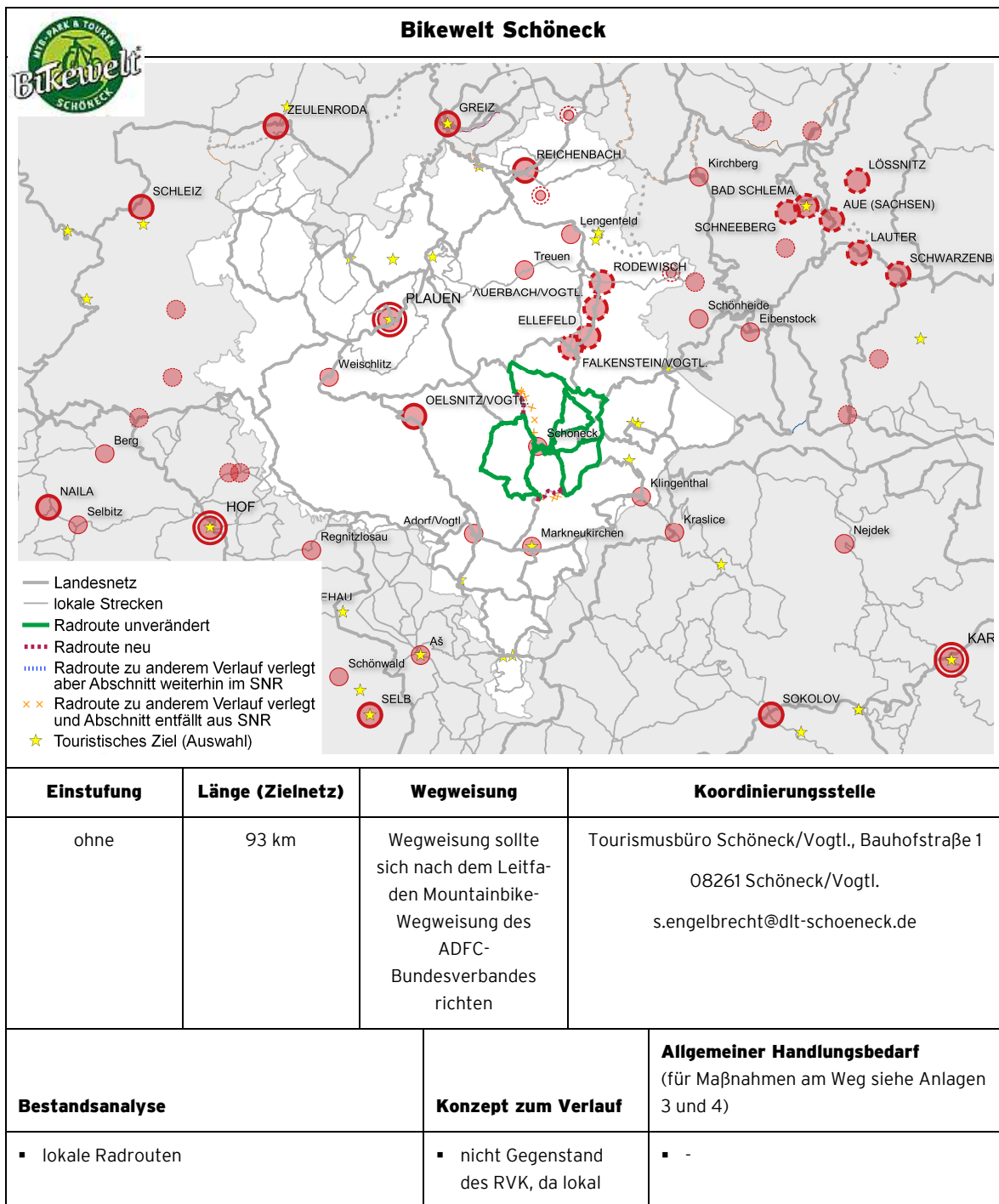


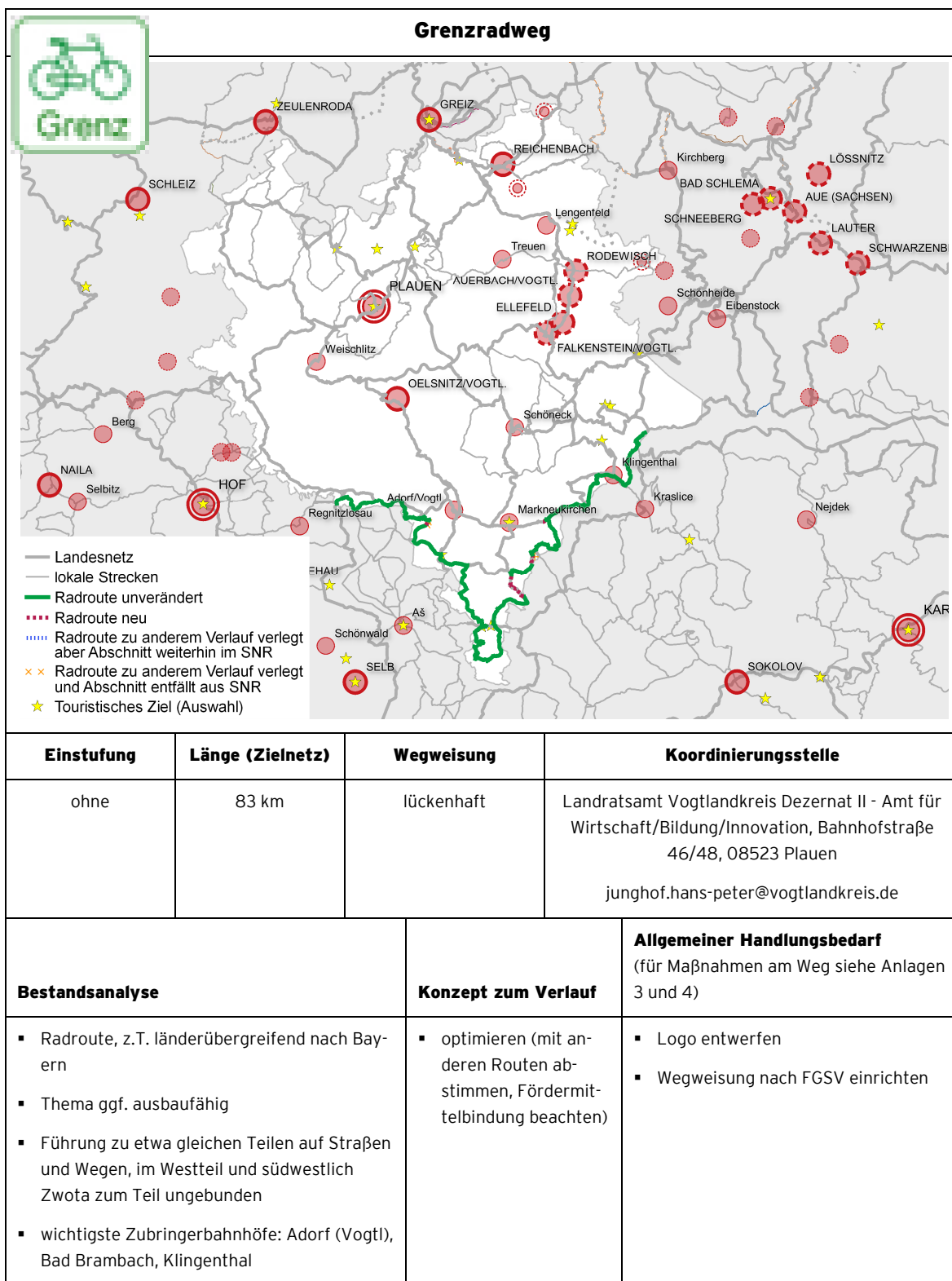
Einstufung	Länge (Zielnetz)	Wegweisung	Koordinierungsstelle
ohne	7 km im Vogtland-kreis	vorhanden (kein FGSV-Standard)	Stadt Pausa-Mühltruff, Neumarkt 1, 07952 Pausa/Vogtl. info@stadt-pausa.de
Bestandsanalyse		Konzept zum Verlauf	Allgemeiner Handlungsbedarf (für Maßnahmen am Weg siehe Anlagen 3 und 4)
- kurze Verbindung zwischen Pausa in Sachsen und Zeulenroda in Thüringen (nicht im klassischen Sinne touristisch) - lokale Radroute mit Anbindungsfunktion		keine Änderung	- eigenständige Vermarktung nicht erforderlich - Wegweisung nach FGSV einrichten

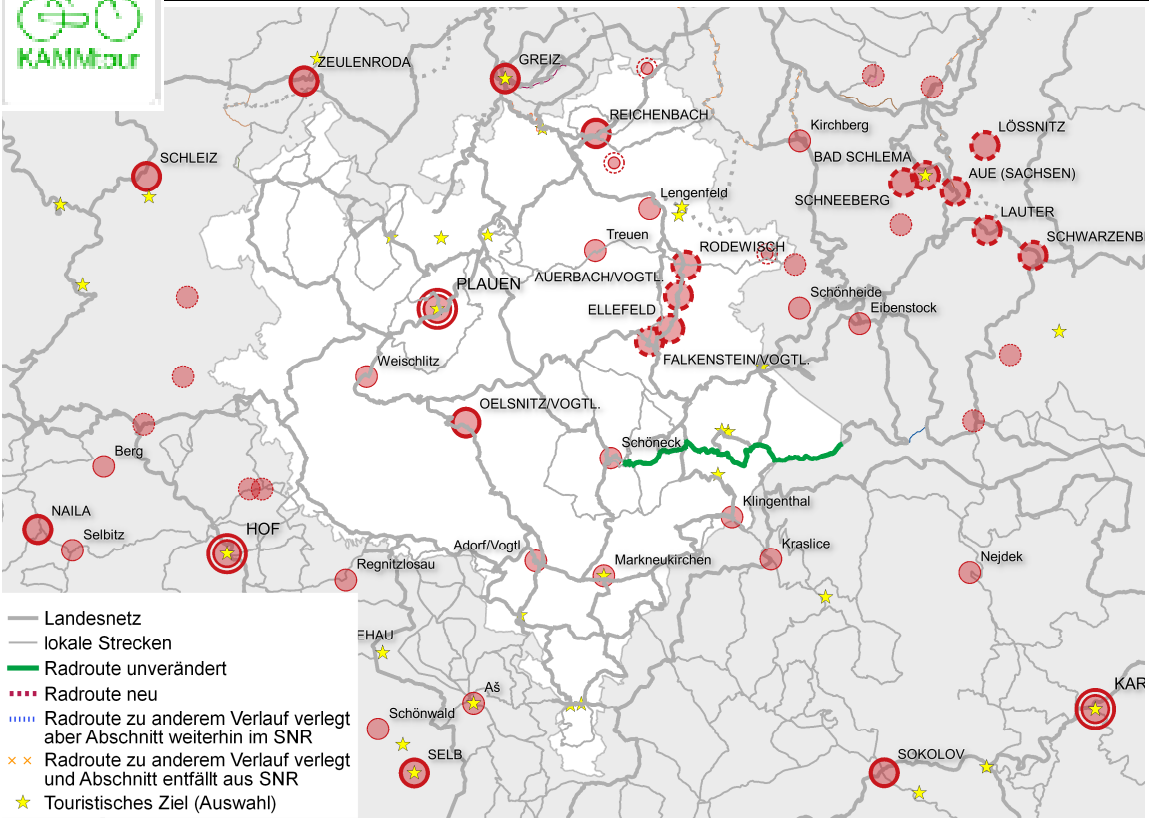










 Kammtour			
 — Landesnetz — lokale Strecken — Radroute unverändert ... Radroute neu ... Radroute zu anderem Verlauf verlegt aber Abschnitt weiterhin im SNR × × Radroute zu anderem Verlauf verlegt und Abschnitt entfällt aus SNR ★ Touristisches Ziel (Auswahl)			
Einstufung	Länge (Zielnetz)	Wegweisung	Koordinierungsstelle
ohne	23 km im Vogtlandkreis	vorhanden (nicht FGSV-Standard)	Tourismusverband Vogtland e.V., Göltzschtalstraße 16, 08209 Auerbach info@vogtlandtourist.de
Bestandsanalyse		Konzept zum Verlauf	Allgemeiner Handlungsbedarf (für Maßnahmen am Weg siehe Anlagen 3 und 4)
- folgt dem Erzgebirgskamm kreisübergreifend bis Altenberg (Osterzgebirge) - topografisch günstig zu befahren - Kammtour gibt es in z.T. differierenden Wegführungen für Ski, Wandern und Rad - wichtigste Zubringerbahnhöfe: Schönwald (Vogtl), Johanngeorgenstadt - überwiegend Wege, davon viele ungebunden		keine Verlaufsänderung	- Logo entwerfen (gemeinsam mit Erzgebirgskreis) - z.T. Wegezustand verbessern - FGSV-Wegweisung einrichten

