

Radverkehrs- konzept

für den Landkreis Bautzen

Auftraggeber

Landratsamt Bautzen
Kreientwicklungsamt
Macherstraße 55
01917 Kamenz

Datum

09.09.2015

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

ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH

Leipziger Straße 120
D-01127 Dresden

Tel. (03 51) 8 51 07 -11
Fax (03 51) 8 48 90 60

E-Mail isup@isup.de
www.isup.de

INHALT

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | AUFGABE, ZIELE UND RANDBEDINGUNGEN | 5 |
| 2 | ERARBEITUNGSPROZESS DES RADVERKEHRSKONZEPTS | 7 |
| 3 | BESTANDSAUFNAHME UND BEWERTUNG | 8 |
| 3.1 | Radverkehrsnetze | 8 |
| 3.2 | Streckenzustand | 11 |
| 3.3 | Verknüpfung mit öffentlichen Verkehrsmitteln | 12 |
| 3.4 | Radverkehrswegweisung | 13 |
| 3.5 | Öffentlichkeitsarbeit..... | 14 |
| 4 | KONZEPT RADVERKEHRSDNETZ | 16 |
| 4.1 | Methodisches | 16 |
| 4.2 | Netz Alltagsradverkehr | 16 |
| 4.3 | Radtouristisches Netz | 18 |
| 4.4 | Anforderungen an übergeordnete Netze | 21 |
| 4.5 | Maßnahmen und Prioritäten..... | 22 |
| 5 | KONZEPT VERKNÜPFUNG UND FAHRRADPARKEN | 24 |
| 5.1 | Weiterentwicklung Bike+Ride..... | 24 |
| 5.2 | Fahrradmitnahme..... | 25 |
| 5.3 | Fahrradparken | 26 |
| 6 | KONZEPT WEGWEISUNG | 26 |
| 6.1 | Standards und Realisierung | 26 |
| 6.2 | Wegweisungsnetz und zu weisende Ziele | 28 |
| 6.3 | Umsetzungsprioritäten | 29 |
| 7 | KONZEPT ÖFFENTLICHKEITSARBEIT | 30 |
| 7.1 | Anforderungen | 30 |
| 7.2 | Aktivitäten | 30 |
| 8 | ADMINISTRATIVE RAHMENBEDINGUNGEN..... | 32 |
| 8.1 | Gremien und Abläufe | 32 |
| 8.2 | Finanzierung | 34 |
| 8.3 | Zuständigkeiten..... | 35 |
| 9 | VERZEICHNISSE UND QUELLEN..... | 37 |
| 9.1 | Abbildungsverzeichnis | 37 |
| 9.2 | Tabellenverzeichnis | 37 |
| 9.3 | Abkürzungsverzeichnis | 37 |
| 9.4 | Quellenverzeichnis..... | 38 |
| 9.5 | Impressum | 39 |

ANLAGEN

- Anlage 1** Zustandsanalyse auf der Basis der Befahrungen (Karte)
- Anlage 2** Radverkehrsnetz für den überörtlichen Alltagsradverkehr (Karte)
- Anlage 3** Radtouristisches Netz (Karte)
- Anlage 4** Radverkehrsnetz, Wegweisungsnetz und Maßnahmen (Karte M 1 : 75.000)
- Anlage 5** Maßnahmenliste Netz (Tabelle)

1 AUFGABE, ZIELE UND RANDBEDINGUNGEN

Der Landkreis Bautzen entstand mit der Kreisgebietsreform 2008 aus den bisherigen Landkreisen Bautzen und Kamenz sowie der Stadt Hoyerswerda. Diese hatten bisher einen unterschiedlichen inhaltlichen und arbeitstechnischen Stand in der Radverkehrsplanung erreicht. Mit der Erarbeitung eines Radverkehrskonzepts für den Landkreis Bautzen sollen eine einheitliche Grundlage für die zukünftige Arbeit geschaffen und neuere Entwicklungen aufgenommen werden. Dazu zählen insbesondere die in der Fortschreibung der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2014 aufgezeigten Handlungsfelder, die Aussagen aktualisierter Regelwerke sowie das Kreisstraßenkonzept des Landkreises vom Mai 2013.

Vorliegendes Radverkehrskonzept stellt die Grundlage für die Entwicklung des überörtlichen Alltagsradverkehrs und des touristischen Radverkehrs auf Ebene des Landkreises Bautzen dar. Es wendet sich an die Akteure und Zuständigen im Landkreis selbst. Zugleich hat es koordinierende Funktion für die Aktivitäten der Gemeinden und weiterer Beteiligter bei Maßnahmen zum überörtlichen Radverkehr. Vorliegendes Radverkehrskonzept wurde am 05.10.2015 durch den Kreistag des Landkreises Bautzen beschlossen (Beschluss-Nr. DS 2/0167/15).

Der Landkreis Bautzen verfolgt bei der Entwicklung des Radverkehrs im Kreisgebiet folgende grundlegenden Ziele:

- **Zunahme der Fahrradnutzung**
Die Bedingungen für das Radfahren im Landkreis Bautzen und das zugehörige Marketing sollen so verbessert werden, dass sich mehr Menschen häufiger für die Benutzung des Fahrrades entscheiden.
- **Erschließung weiterer radtouristischer Märkte**
Durch Qualitätsverbesserungen, eine systematischere Vernetzung der radtouristischen Angebote und entsprechendes Marketing sollen mehr Tages- und Übernachtungsgäste im Landkreis Bautzen gewonnen werden.
- **Verbesserte Sicherung des Schülerverkehrs**
Im Entfernungsbereich bis etwa 5 km, zum Teil auch bis 10 km, stellt das Fahrrad für Schülerinnen und Schüler ein flexibles Verkehrsmittel auf dem Weg zur und von der Schule dar.
- **Erhöhung 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.
- **Verknüpfung mit Bus und Bahn**
Das Radverkehrsnetz soll Übergänge zu den Angeboten des öffentlichen Personennverkehrs durch die Bereitstellung von Abstellanlagen an den Zugangsstellen ermöglichen.

Das vorliegende Radverkehrskonzept dient der Umsetzung dieser Ziele und bezieht sich, soweit nicht anders angegeben, auf den Planungshorizont 2025. Die Aktivitäten des Landkreises Bautzen sind dabei eingebettet in eine Reihe übergeordneter Rahmenbedingungen und Konzepte:

Der Bund hat mit dem **Nationalen Radverkehrsplan 2020 /7/** seinen Willen zur Radverkehrsförderung bekräftigt und Maßnahmen in seinem Handlungsbereich ergriffen. Dazu gehören insbesondere der Bau von Radwegen an Bundesstraßen, die Finanzierung von Fortbildungsmaßnahmen und Modellversuchen und die radverkehrsfriendlichere Gestaltung des Straßenverkehrsrechts durch die Novelle der Straßenverkehrsordnung 2009/2013.

Der Nationale Radverkehrsplan geht vom Leitbild des Radverkehrs als System aus. Demnach gehört zur Radverkehrsförderung nicht nur die Bereitstellung des Weges vom Start bis zum Ziel, sondern auch viele weitere Komponenten wie Wegweisung, Abstellanlagen, Fahrradmitnahmemöglichkeiten in öffentlichen Verkehrsmitteln und Weiteres.

Die im Jahr 2014 fortgeschriebene **Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen /8/** 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**) /1/ 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 /5/) und die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012 /9), ein. Die 2009 novellierte Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) weist hinsichtlich der Gestaltung von Radverkehrsanlagen ausdrücklich auf die ERA hin.

Die ERA 2010 geben Hinweise zur Planung von Radverkehrsnetzen, stellen grundlegende Entwurfsanforderungen dar (z.B. Breiten, Radien, Oberflächenqualitäten) und stellen die Eigenschaften und Einsatzbereiche der einzelnen Führungsformen (z.B. Radweg, Radfahrstreifen, Fahrbahn) des Radverkehrs vor. Ein spezielles Kapitel zum Radverkehr außerorts stellt dar, wann ein straßenbegleitender Radweg notwendig ist und welche Rolle die Netzplanung in diesem Zusammenhang einnimmt. Ein umfangreiches Repertoire zur Sicherung des Radverkehrs an Knotenpunkten ist enthalten. Der Gesetzgeber hat mit der Novelle der **VwV-StVO** von 2009 und der **StVO** von 2013 ausdrücklich neue Spielräume zur Förderung des Radverkehrs eröffnet und zum Teil den Straßenverkehrsbehörden bzw. Straßenbaulastträgern diesbezüglich neue Verpflichtungen auferlegt.

Der **Landkreis Bautzen** hat im Jahr 2010 die „Konzeption zur Entwicklung des touristischen Wegenetzes im Landkreis Bautzen“ beschlossen. Sie stellt den damaligen Entwicklungsstand des Radwanderwegenetzes dar und benennt routenkonkret notwendige Maßnahmen, z.B. hinsichtlich der Wegweisung.

Bei der Erarbeitung des vorliegenden Radverkehrskonzepts waren die sich wandelnden Bedingungen hinsichtlich der **Nutzergruppen** des Radverkehrs und der technischen Rahmenbedingungen zu beachten. Die Bevölkerungszahlen im Landkreis werden insgesamt zurückgehen und der Anteil der Älteren steigen. Durch das Aufkommen der Pedelecs, d.h. von Fahrrädern mit Unterstützung durch einen Elektroantrieb, wird es älteren Menschen länger möglich, Fahrrad zu fahren und ihren Aktionsradius mit diesem Verkehrsmittel beizubehalten oder gar auszuweiten. Für die Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel, z.B. zur Arbeit oder zum Ausbildungsort, kommen für das Pedelec längere Strecken in Betracht, was sich in der Netzplanung durch Berücksichtigung von Luftlinienentfernungen bis 20 km niederschlug. Im Fahrradtourismus wächst das Potential der Zielgruppen für größere Touren oder solche mit Steigungen.

2 ERARBEITUNGSPROZESS DES RADVERKEHRSKONZEPTS

Im Juli 2014 hat das Kreisentwicklungsamt des Landkreises Bautzen die ISUP GmbH mit der Erarbeitung der Radverkehrskonzeption für den Landkreis Bautzen beauftragt. Die Bearbeitung basiert auf umfangreichen **Daten**, die durch den Landkreis selbst oder beteiligte Institutionen zur Verfügung gestellt wurden. Dazu gehören u.a.

- die Kreisstraßenkonzeption 2013
- die Nahverkehrspläne für den Bereich des VVO und des ZVON
- Daten zur Einwohnerzahl der Ortsteile
- die Wohnorte und Schulen der Fahrschüler
- eine Datenbank zur Radverkehrswegweisung (Teilgebiet des Kreises)
- einzelne Konzepte der Altkreise bzw. früheren kreisfreien Stadt
- die Konzeption zur Entwicklung des touristischen Wegenetzes im Landkreis Bautzen 2010
- die Schulnetzplanung des Landkreises Bautzen 2012
- 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.

Diese Daten wurden durch eine eigene **Erhebung** der ISUP GmbH ergänzt. Insgesamt wurden über 900 km befahren, vorrangig Strecken des SachsenNetz Rad, und die Ergebnisse detailliert in eine spezielle GIS-fähige Datenstruktur eingepflegt. Die Ergebnisse ermöglichen eine rasche Streckenbewertung und Mängelanalyse und flossen in die Konzeption der Maßnahmen mit ein.

Die Erarbeitung wurde durch eine **projektbegleitende Arbeitsgruppe** unterstützt, welcher u.a. Vertreter verschiedener Ämter des Landkreises, des Regionalen Planungsverbandes, des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr, der Marketing-Gesellschaft Oberlausitz-Niederschlesien mbH, des Zweckverbandes Lausitzer Seenland und des Allgemeinen Deutschen-Fahrrad-Clubs angehörten. Nach einer Auftaktberatung am 24.11.2014 wurden in drei Workshops am 28.01.2015, 15.04.2015 und 27.05.2015 u.a. die Themen Netzentwicklung für den Alltagsradverkehr, Weiterentwicklung des radtouristischen Netzes, Marketing und Wegweisung, Standards in diesen Netzen sowie Maßnahmen und Prioritätensetzungen vorgestellt und diskutiert.

Die **Städte und Gemeinden** wurden im August 2014 mittels einer Befragung beteiligt. Die Fragebögen enthielten Fragen zu eventuell vorhandenen Radverkehrskonzepten, zu wichtigen potentiellen Verbindungen im Alltagsradverkehr und zu weiteren Anregungen. 52

Städte und Gemeinden beantworteten den Fragebogen, acht von ihnen verfügen über ein Radverkehrskonzept.

Im März 2015 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. 46 Städte und Gemeinden machten von dieser Möglichkeit Gebrauch.

3 BESTANDSAUFNAHME UND BEWERTUNG

3.1 Radverkehrsnetze

Alltagsradverkehr

Aktuellster konzeptioneller Planungsstand zu straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- und Staatsstraßen war zu Projektbeginn der in der Radverkehrskonzeption Sachsen 2014 /8/ und den zugehörigen Kreiskarten enthaltene. Der damals erkannte Bedarf für Radwege an Bundesstraßen betrug ca. 80 km, an Staatsstraßen ca. 139 km und an Kreisstraßen ca. 92 km. Es bestand die Notwendigkeit, eine systematische Netzplanung für den überörtlichen Alltagsradverkehr im Landkreis Bautzen durchzuführen, um einerseits diesen Bedarf überprüfen und andererseits weiteren Maßnahmebedarf an Straßen und Wegen erkennen zu können.

Radtouristisches Netz

Der Landkreis Bautzen verfügt über ein dichtes radtouristisches Netz, von welchem große Teile zum SachsenNetz Rad, dem radtouristischen Netz auf Landesebene, gehören (vgl. Abbildung 3.1). Die Netzlänge des SachsenNetz Rad im Landkreis Bautzen betrug 2014 insgesamt ca. 725 km, davon 323 km mit Radfernwegen und 310 km mit Regionalen Hauptradrouten. Eine Übersicht der mit Wegweisung ausgestatteten Routen zeigt Tabelle 3.1. Darüber hinaus existieren noch weitere Angebote im Sinne einer Tourenempfehlung, die zum Teil online beworben werden, jedoch nicht vor Ort durch eine Wegweisung manifestiert sind.

Die Analyse des vorhandenen radtouristischen Netzes zeigt, dass die wichtigen Sehenswürdigkeiten und Landschaften des Landkreises Bautzen überwiegend an dieses Netz angebunden sind mit Ausnahme der Bereiche zwischen Bischofswerda und Bautzen. Die Radverkehrskonzeption Sachsen benennt auf der Achse Dresden – Radeberg - Bischofswerda – Bautzen ein zusätzliches Entwicklungspotenzial für eine touristische Fahrradrouten.

Die Feinanalyse des Netzes und seiner Erreichbarkeit lieferte außerdem folgende Punkte, die konzeptionell zu klären waren:

- Infolge der Auswirkungen des Bergbaus im Bereich des Seenlandes sind gegenwärtig mehrere wichtige Streckenabschnitte nicht nutzbar, so dass es zu sehr langen Umwegen kommt. An der S 234 ist der Elsterdamm für den Radverkehr noch nicht nutzbar.
- Die Anbindung an das Netz der sächsischen Schweiz bei Hinterhermsdorf und nach Tschechien ist ungenügend.
- Die detaillierte Führung der Städteroute bzw. Berg-und-Tal-Route im Bereich Oberlichtenau entspricht nicht den zu erwartenden Standards.
- Zwischen Guttau, Weißenberg und Nostritz verläuft eine sonstige Strecke des Sachsen-Netz Rad, deren touristische Funktion fraglich ist.

- Für die Heide-Tour (Route des Landkreises) gibt es gleichwertige Alternativen in der Region.
- Stellenweise können Routen gebündelt werden, um den Unterhaltungsaufwand zu vermindern und die Übersichtlichkeit zu verbessern. Dies betrifft die Führung östlich Kamenz, bei Lohsa und den westlichen Teil des Froschradwegs.

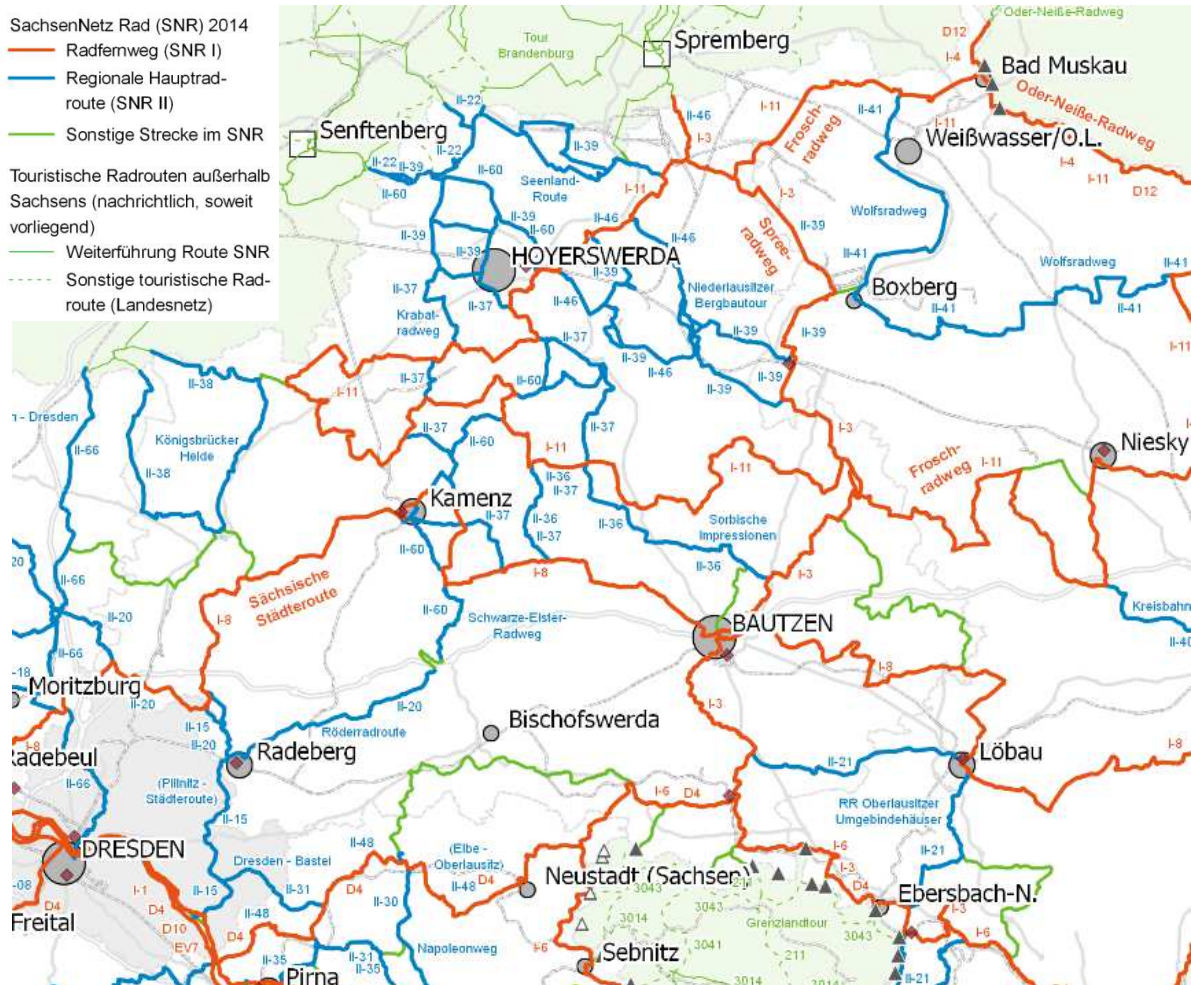


Abbildung 3.1 SachsenNetz Rad im Landkreis Bautzen (Quelle: Radverkehrskonzeption Sachsen 2014, Ausschnitt Abbildung 3.4)

| Route | Nr. im Sachsen-Netz Rad | Länge im Landkreis Bautzen | Zuständigkeit Wegweisung | offizielle Website mit detaillierten Informationen |
|-------------------------------------|-------------------------------------|----------------------------|--|---|
| Mittellandrouten | D4 (Teil des „Radnetz Deutschland“) | 21,4 km | Naturpark Zittauer Gebirge (Erstausstattung) Landkreis Bautzen (Instandhaltung) | keine |
| Spreeradweg | I-3 | 69,5 km | Landkreis Bautzen | www.radwandern-oberlausitz.de |
| Radfernweg Sächsische Mittelgebirge | I-6 | 21,4 km | Landkreis Bautzen | www.radwandern-oberlausitz.de (teilw.) |
| Sächsische Städteroute | I-8 | 104,1 km | Landkreis Bautzen | www.radwandern-oberlausitz.de (teilw.) |

| Route | Nr. im Sachsen-Netz Rad | Länge im Landkreis Bautzen | Zuständigkeit Wegweisung | offizielle Website mit detaillierten Informationen |
|-----------------------------------|-------------------------|----------------------------|--|--|
| Froschradweg | I-11 | 142,7 km | Landkreis Bautzen | www.radwandern-oberlausitz.de (teilw.) |
| Röderradroute | II-20 | 35,4 km | Landkreis Bautzen (übernommen von LEADER-Region Westlausitz) | www.region-westlausitz.de |
| Oberlausitzer Umgebendehäuser | II-21 | 11,2 km | Landkreis Bautzen | keine |
| Tour Brandenburg | II-22 | 12,7 km | Landkreise in Brandenburg | www.reiseland-brandenburg.de |
| Sorbische Impressionen | II-36 | 51,4 km | Landkreis Bautzen | www.radwandern-oberlausitz.de |
| Krabat-Radweg | II-37 | 89,3 km | Landkreis Bautzen | www.radwandern-oberlausitz.de |
| Königsbrücker Heide | II-38 | 36,0 km | Landkreis Bautzen | keine |
| Seenland-Route | II-39 | 104,7 km | Landkreis Bautzen | www.seenland-route.de |
| Niederlausitzer Bergbautour | II-46 | 52,2 km | Landkreis Bautzen | www.reiseland-brandenburg.de , www.radwandern-oberlausitz.de |
| Schwarze-Elster-Radweg | II-60 | 74,9 km | Landkreis Bautzen | keine (für sächs. Teil) |
| Fürst-Pückler-Weg | kein Bestandteil | 7,0 km | Landkreise in Brandenburg | www.reiseland-brandenburg.de , www.radwandern-oberlausitz.de |
| Heidebogenrundweg | kein Bestandteil | 63,8 km | Dresdner Heidebogen | keine |
| Heide-Tour | kein Bestandteil | 88,1 km | Landkreis Bautzen | keine |
| Berg-und-Tal-Route | kein Bestandteil | 79,6 km | Landkreis Bautzen | keine |
| Archäologische Sehenswürdigkeiten | kein Bestandteil | 177,0 km | Landkreis Bautzen | keine |
| Kulturroute | kein Bestandteil | 54,9km | LEADER-Region Westlausitz | www.ilek-westlausitz.de |
| Produktroute | kein Bestandteil | 65,5 km | LEADER-Region Westlausitz | www.ilek-westlausitz.de |
| Naturerlebnisroute | kein Bestandteil | 73,0 km | LEADER-Region Westlausitz | www.ilek-westlausitz.de |
| Seeadlerweg | kein Bestandteil | 46,2 km | Biosphärenreservat O.L. | http://biosphaerenreservat-oberlausitz.de |
| Routen um Cunewalde | kein Bestandteil | 41,8 km | Gemeinde Cunewalde | http://www.cunewalde.de/radwandern.html |

Tabelle 3.1 Radtouristische Routen im Landkreis Bautzen 2014

Exakte Daten zur Nutzung dieser Routen liegen nicht vor. Aus sekundären Quellen und Einschätzungen lässt sich ableiten, dass folgende Angebote besonders gut genutzt werden:

- der Spreeradweg und der Froschradweg
- die Bereiche des Seenlandes und
- die in der Nähe von Dresden (großes Einwohnerpotential) gelegenen Angebote.

3.2 Streckenzustand

Die Ausstattung des Netzes der Bundes-, Staats- und Kreisstraßen mit straßenbegleitenden Radwegen wurde im Zuge der Erstellung der Radverkehrskonzeption Sachsen aktuell erfasst. Der diesbezüglich vom Freistaat Sachsen zur Verfügung gestellte Datenbestand ist in Anlage 4 mit abgebildet. Eine Längenauswertung kann Tabelle 3.2 entnommen werden.

| | Bundesstraßen | Staatsstraße | Kreisstraßen | Summe |
|--|---------------|--------------|--------------|----------|
| Länge Straßennetz | 239 km | 580 km | 833 km | 1.652 km |
| Länge straßenbegleitende Radwege außerorts (wenn beidseitig, dann doppelt gezählt) | 117 km | 143 km | 81 km | 341 km |

Tabelle 3.2 Übersicht straßenbegleitende Radwege außerorts im Landkreis Bautzen (Stand 11.11.2014, gerundete Werte)

Die Strecken des SachsenNetz Rad im Landkreis (vgl. Abbildung 3.1) wurden per Fahrrad befahren, um Streckeneigenschaften und Streckenmängel sowie die Wegweisung und Ausstattung zu erheben.

Die Datenbasis ermöglicht sowohl Zustandsdarstellungen als auch Zustandsbewertungen, wie sie in Anlage 1 für das SachsenNetz Rad im Landkreis Bautzen dargestellt sind. Die wesentlichsten Ergebnisse der Befahrung sind:

- Gesamtlänge der Befahrung SachsenNetz Rad: 738 km
- Führungsform: Fahrbahn 390 km, Feld-, Wald- und Wirtschaftswege und sonstige verkehrsarme Wege 217 km, straßenbegleitende Radwege 120 km, nicht befahrbar 11 km
- Mängel der Führungsform: 1 Stufe Abweichung 3,7 km, 2 Stufen Abweichung 1,2 km
- Oberfläche: Asphalt 418 km, sandgeschlämmte Decke 159 km, sonstige 98 km (Betonplatten, Pflaster, nicht befahren/nicht befahrbar)
- Streckenanteil mit starken Mängeln: schlechte Oberfläche 18,5 km, Fahrbahnführung mit 2 Stufen Abweichung 1,2 km, sehr schmale Radwege 32 km (Breite geringer als 1,60 m)

Zusätzlich wurde durch Befahrung auf 170 km Streckenlänge die Eignung wichtiger Abschnitte von Kreisstraßen für den Radverkehr ermittelt und bei Mängeln des Fahrbahnzustandes entsprechende Maßnahmen abgeleitet.

Die Strecken des SachsenNetz Rad genügen auf dem größten Teil der Streckenlänge den Anforderungen. Nur wenige gravierende Mängel müssen behoben werden.

Der Spreeradweg und die Tour Brandenburg wurden vom ADFC mit 4 Sternen von 5 möglichen zertifiziert. Die Seenlandroute, die Niederlausitzer Bergbautour und der Fürst-Pückler-Radweg erreichten 3 Sterne.

3.3 Verknüpfung mit öffentlichen Verkehrsmitteln

Bike+Ride

Auf der Grundlage der in den Nahverkehrsplänen des VVO und des ZVON enthaltenen Analysen und der Liniennetzpläne wurde eine Übersicht zum Streckennetz der Eisenbahn im Landkreis Bautzen und der Ausstattung der Zugangsstellen mit Bike+Ride-Anlagen erstellt (Abbildung 3.2). Demnach ist bereits ein großer Teil der Zugangsstellen mit Bike+Ride-Anlagen ausgestattet.

Dass noch weitere Potentiale bestehen, zeigt sich daran, dass etwa 78 % der Einwohner des Landkreises an den Schienenpersonennahverkehr und damit ein hochwertiges öffentliches Verkehrsangebot angeschlossen sind, wenn man den mit Fahrrad leicht erreichbaren 5-km-Bereich um die Zugangsstellen betrachtet. Bei fußläufiger Erschließung (2 km) sind es nur etwa 54 % inklusive der Kernstädte von Bautzen, Hoyerswerda, Kamenz und Radeberg. Unterstellt man einen 10-km-Radius infolge der verstärkten Nutzung von Pedelecs, so sind etwa 96 % der Einwohner des Landkreises angeschlossen.

Die Bike+Ride-Anlagen sind in der Regel überdacht und bieten (mit Ausnahme Großröhrsdorf) eine Anschlussmöglichkeit des Fahrradrahmens, was die Diebstahlsicherheit erhöht.

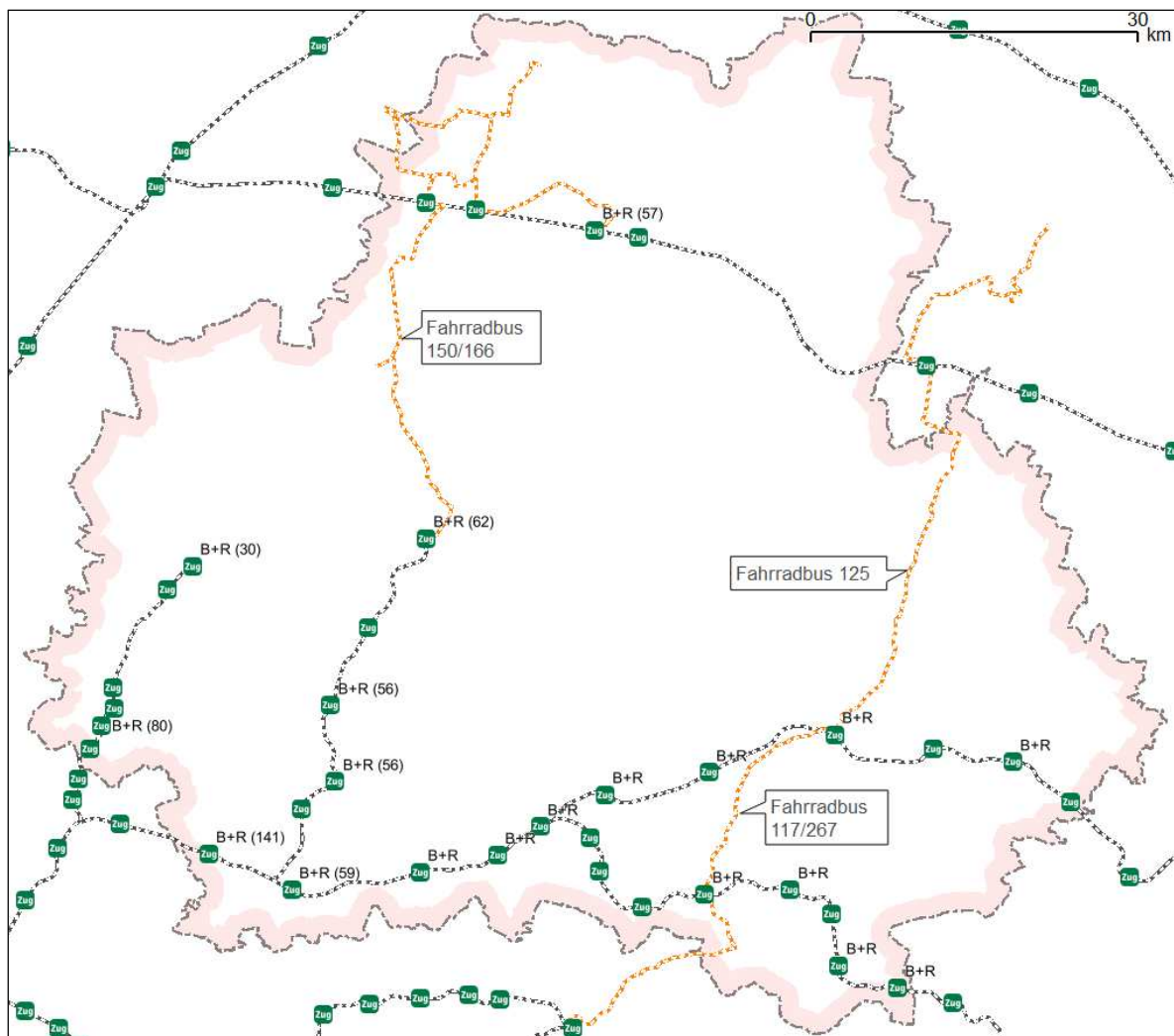


Abbildung 3.2 Übersicht zu den Zugangsstellen zur Eisenbahn mit Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (Bike+Ride) und zu den ergänzenden Fahrradbussen

Fahrradmitnahme

Die Fahrradmitnahme ist grundsätzlich in allen ÖPNV-Verkehrsmitteln möglich.

- Der Altkreis Kamenz sowie Hoyerswerda gehören zum VVO. Der VVO bietet Fahrradtageskarten an; für Zeitkarteninhaber ist die Fahrradmitnahme unentgeltlich möglich.
- Der Altkreis Bautzen gehört zum ZVON. Der ZVON bietet Einzelfahrscheine, Fahrradtageskarten und Fahrradzeitfahrkarten an.

Auf verbundraumüberschreitende Buslinien kann grundsätzlich einer der beiden Tarife für Fahrten auf der gesamten Linie verwendet werden. Bei verbundraumüberschreitenden Bahnfahrten gilt grundsätzlich der DB-Nahverkehrstarif. Für Fahrten auf den Linien Dresden - Görlitz bzw. Dresden - Zittau existiert seit einiger Zeit ein Übergangstarif. ZVON-Zeitkarten inklusive Fahrradzeitkarten werden auch verbundraumüberschreitend zwischen Arnsdorf und Großharthau anerkannt.

Für die Anreise von Fahrradtouristen spielt vor allem der Schienenpersonennahverkehr wegen seiner großen Fahrradmitnahmekapazitäten eine wichtige Rolle. Sein Angebot wird saisonabhängig von Fahrradbussen ergänzt, welche die wichtigsten Netzlücken schließen (vgl. Abbildung 3.2), jedoch seltener verkehren, insgesamt weniger Kapazität haben und im Umland weniger bekannt sind.

3.4 Radverkehrswegweisung

Im Landkreis Bautzen gibt es eine flächendeckende Radverkehrswegweisung, die weitgehend dem bundesweiten Standard der FGSV /3/ entspricht (vgl. Abbildung 3.3). Dieser sieht an Entscheidungspunkten zwischen mehreren Routen Zielwegweiser mit Entfernungsangabe vor, in welche die Logos der touristischen Routen eingeschoben werden, ansonsten einfache Zwischenwegweiser mit Pfeil und Fahrradpiktogramm.

Mit Wegweisung versehen sind im Landkreis die Strecken des SachsenNetz Rad sowie regionale und lokale radtouristische Routen. Die Radroute Sorbische Impressionen ist mit veralteter Wegweisung ausgeschildert, die hinsichtlich Gestaltung und Zielauswahl nicht dem FGSV-Standard entspricht.

Für die zu verwendenden Hauptzielorte der Wegweisung im SachsenNetz Rad gibt es seit 2005 eine Vorgabe durch die Radverkehrskonzeption des Freistaates Sachsen. Diese vorgegebenen Hauptzielorte liegen in der Regel 15 bis 30 km auseinander und dienen so der großräumigen Orientierung im Netz. Im Landkreis Bautzen werden davon abweichend auf diesen Strecken bislang weitere, eher kleine Zielorte ausgewiesen, so dass die großräumige Orientierung erschwert ist.

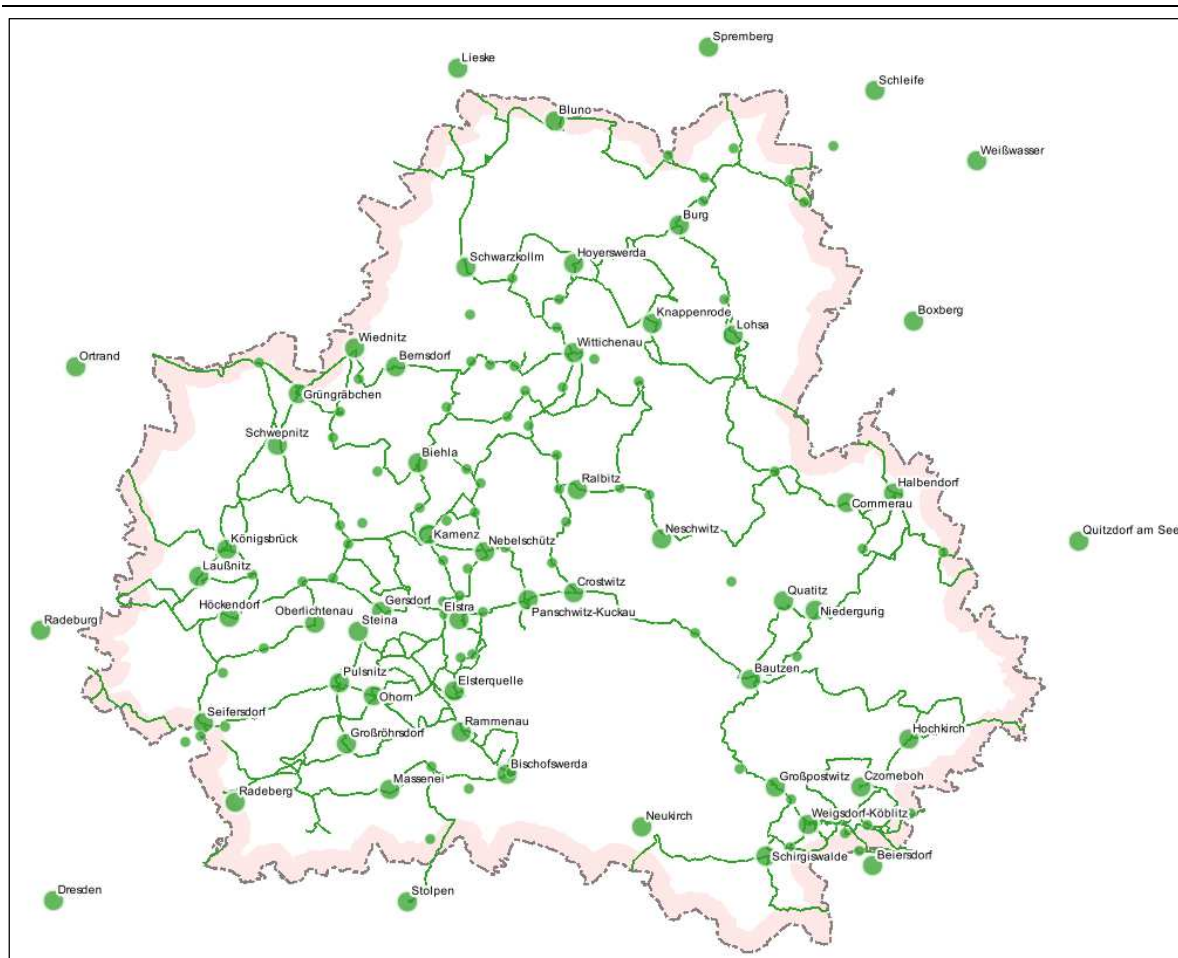


Abbildung 3.3 Übersicht zu den mit FGSV-Wegweisung ausgewiesenen Strecken im Landkreis Bautzen und den verwendeten Zielorten (beschriftet: Hauptziele, kleine Punkte: Unterziele)

3.5 Öffentlichkeitsarbeit

Die **Radverkehrswegweisung** (vgl. Abschnitt 3.4) hat neben der Informationsfunktion eine wichtige Marketingfunktion, denn sie weist im Zusammenspiel mit den Infotafeln auf Routen hin und vermittelt ein Image. Die diesbezüglichen Aktivitäten des Landkreises Bautzen und anderer Akteure sind damit ein wichtiger Beitrag zur Öffentlichkeitsarbeit.

Die gegenwärtige Ausstattung des SachsenNetz Rad im Landkreis Bautzen mit **Infotafeln** und Sitzgelegenheiten/Rastplätzen kann Abbildung 3.4 entnommen werden. Es wurde insgesamt bereits eine relativ gute Ausstattung erreicht. Am Froschradweg und an der Sächsischen Städteroute fehlen Infotafeln und zum Teil Sitzgelegenheiten.

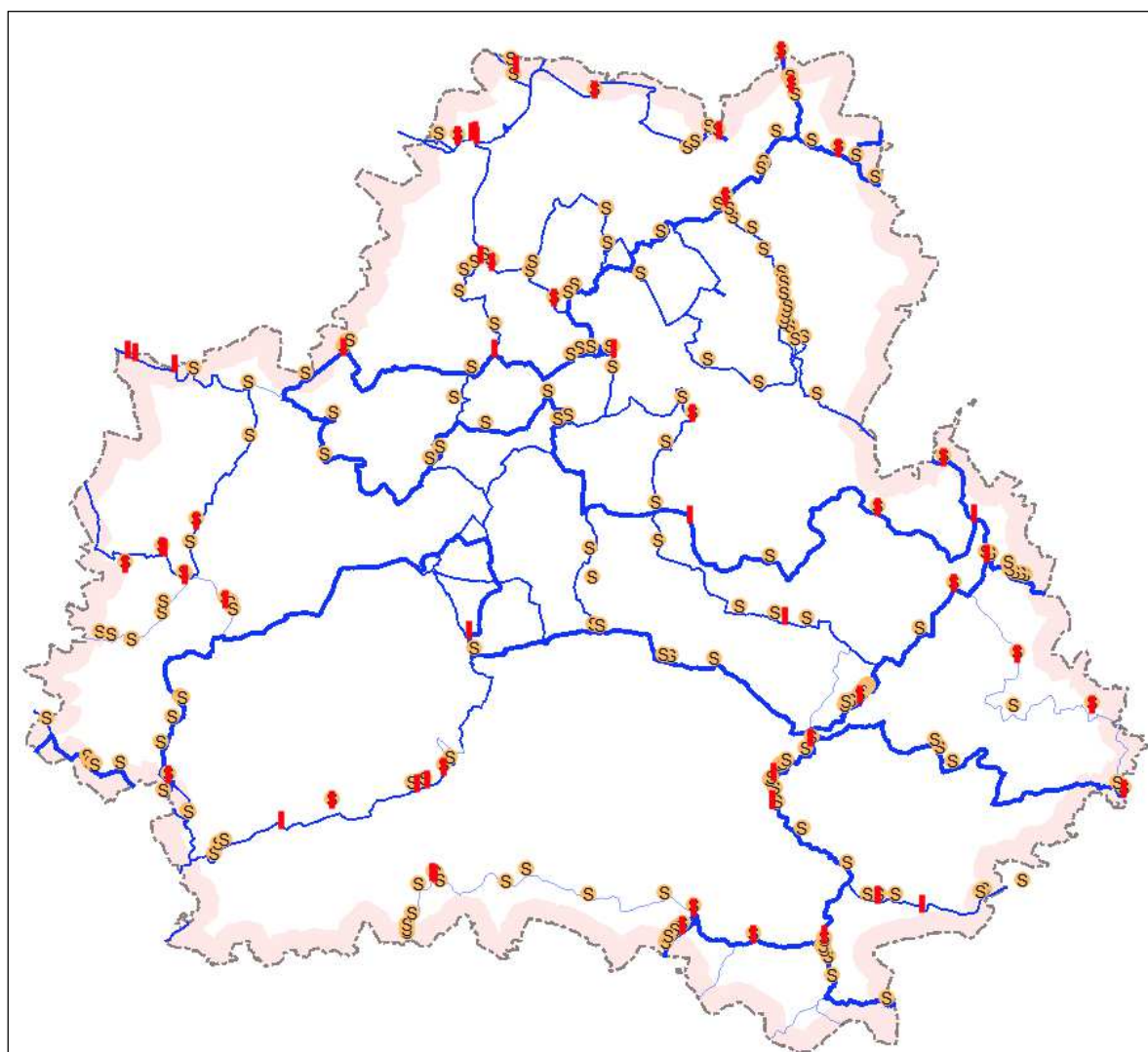


Abbildung 3.4 Übersicht zur Ausstattung des SachsenNetz Rad im Landkreis Bautzen mit Infotafeln (I) und Sitzgelegenheiten / Rastplätzen (S) (Quelle: Erhebung ISUP)

Um Informationen über die radtouristischen Angebote im Landkreis Bautzen im **Internet** zu erhalten, müssen mehrere Portale genutzt werden, zu einigen Routen gibt es keine offizielle Website mit detaillierten Informationen (vgl. Tabelle 3.1, Seite 10). Der Landkreis Bautzen stellt auf seiner eigenen Website Informationen und Flyer zu insgesamt 18 Radtouren zur Verfügung, die sich in vielen Fällen jedoch nicht auf vor Ort in der Wegweisung manifestierte Routen beziehen.

Mit dem **Fahrradpool** steht in der Lausitz ein Anbieter für Leihfahrräder zur Verfügung, welcher zugleich als Dienstleister für Gastbetriebe fungiert, die Radvermietung anbieten wollen, ohne selbst Fahrräder vorzuhalten. Das Angebot umfasst Treckingräder, Tourenräder, Kinderfahrräder, Mountainbikes sowie Pedelecs inklusive Hol- und Bringservice.

Im Landkreis Bautzen gibt es mehrere Partner des Verbundes „Oberlausitz per Rad“, die sich zu bestimmten Qualitäten im Fahrradverleih und der Information (z.B. Gepäcktransfer, Abgabe des Rades bei anderen Partnern) verpflichten.

4 KONZEPT RADVERKEHRSNETZ

4.1 Methodisches

Die Planung der Netze für den Alltagsradverkehr und den Radtourismus erfolgte aus methodischen Gründen zunächst getrennt, 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 /2/) 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 in einem Workshop und im schriftlichen Verfahren mit den Ämtern, Gemeinden und weiteren Akteuren abgestimmt wurde. Da auch unter Berücksichtigung von Pedelecs die im Alltagsradverkehr zurücklegbaren Entfernungen (in der Regel Hin- und Rückfahrt) begrenzt sind, wurde ein Grenzwert von 20 km Luftlinie definiert, d.h. wesentlich längere Luftlinien haben für den Alltagsradverkehr keine Bedeutung und wurden nicht umgelegt.

Für den touristischen Radverkehr ist die Attraktivität des Weges, der durchfahrenen Landschaft und der tangierten Zielpunkte das entscheidende Kriterium. Die Überplanung des bereits vorhandenen radtouristischen Netzes musste daher vor allem diese Punkte berücksichtigen und mögliche Potentiale für das radtouristische Aufkommen (z.B. einwohnerstarke Städte außerhalb des Landkreises) berücksichtigen.

Zwischen den Netzen für den Alltagsradverkehr und den Radtourismus sollte es aus Aufwandsgründen möglichst große Synergien geben. Dies wurde erreicht, indem bei der Planung des Alltagsnetzes geeignete vorhandene touristische Wege einbezogen wurden, bei der Überplanung des radtouristischen Netzes der Entwurf des Alltagsnetzes berücksichtigt wurde und nach Vorliegen beider Netze eine Überlagerung und Prüfung auf mögliche Synergieeffekte durchgeführt wurde. Gründe für die getrennte Führung sind dabei, wenn der thematische Bezug der radtouristischen Verbindung einen Umweg erfordert (z.B. Führung am Ufer eines Sees oder 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 ruhigen Straßen und Wegen 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. Sie werden durch Erläuterungen ergänzt, welche das Verständnis für die Zusammenhänge und Hintergründe vertiefen sollen.

4.2 Netz Alltagsradverkehr

F 4.2.1 Der Landkreis Bautzen legt den Maßnahmen zur Verbesserung des alltäglichen überörtlichen Radverkehrs das in Anlage 4 detailliert und Anlage 2 als Übersicht

dargestellte Netz zugrunde. Davon unbenommen bleibt die allgemeine Nutzung der Straßen und Wege durch den Radverkehr.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe

Erläuterung: Das dargestellte Zielnetz für den überörtlichen Alltagsradverkehr ist in einem mehrstufigen Planungsprozess entstanden. Es ist auf den überörtlichen Alltagsradverkehr bezogen. Die Planung der innerörtlichen Führung obliegt den jeweiligen Gemeinden. In der Detailkarte (Anlage 4) ist bei größeren Orten die Grenze zur innerörtlichen Netzbetrachtung angegeben. Aus darstellungstechnischen Gründen ist bei kleineren Orten eine durchgängige Führung eingezeichnet, deren Verlauf jedoch vom lokalen Konzept abweichen kann. Aus der Hierarchie der miteinander verbundenen Zentren leitet sich auch die Netzhierarchie ab. Die höchste Stufe nach RIN (AR II) bilden die Verbindungen zwischen Mittelzentren bzw. zum Oberzentrum Dresden (dicke Linien). Verbindungen zwischen Grundzentren oder von diesen zu Mittelzentren ergeben das Hauptnetz im Landkreis (RIN AR III, mittlere Linien). Strecken des Alltagsnetzes zwischen allen Ortschaften ergänzen und verdichten dieses Hauptnetz (dünne 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. 46 km, der Stufe III von etwa 593 km und der Stufe IV von etwa 1.753 km.

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 /1/) enthaltenen Werte und Zusammenhänge zu entwickeln.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe

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)
- Netzdichte soll Anbindung von 90 % der Einwohner im 200-m-Bereich der Haupttrouten gewährleisten
- 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 ARII-Verbindungen
- soziale Kontrolle gewährleisten

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.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe; sonstige Straßenbaulastträger

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 Das radtouristische Zielnetz auf Landkreisebene folgt der Darstellung in Anlage 3. Auf diesem Netz können einzelne Routen themenbezogen gezielt vermarktet werden. Diese Vermarktung kann bei sich ändernden Schwerpunkten der Zielgruppen bedarfsweise geändert werden.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe

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 wird als Zielnetz bezeichnet, weil noch nicht alle Abschnitte gegenwärtig gut nutzbar sind. Es ist im Endausbau 750 km lang. Die sich ändernden Schwerpunkte der Vermarktung betreffen beispielsweise die Möglichkeit, die länderübergreifende Radroute Via Regia im Netz mit auszuweisen, sofern benachbarte Gebietskörperschaften dazu Initiativen ergreifen.

Weitere Routen im Landkreis, die in diesem Kreisnetz nicht enthalten sind, haben lokalen Charakter und werden auf Gemeindeebene bzw. Ebene ländlicher Regionen betrieben oder berühren das Gebiet an der Landkreisgrenze nur geringfügig.

F 4.3.2 Basis für das radtouristische Zielnetz ist das SachsenNetz Rad mit den nachfolgend benannten Änderungen. Die in Tabelle 4.1 dargestellten Änderungen und Ergänzungen am SachsenNetz Rad werden von der Kreisverwaltung perspektivisch vorbereitet, als Teilfortschreibung beantragt und nach Bestätigung in das radtouristische Netz integriert.

| lfd. Nr. | Änderung | betroffene Route | Begründung |
|----------|--|--|--|
| 1 | Realisierung einer radtouristischen Verbindung zwischen Radeberg und der Landeshauptstadt Dresden durch die Dresdner Heide | bislang nicht vorhanden | Erschließung des Nachfragepotentials von Dresden für die Region; Potential bereits in RVK Sachsen 2014 dargestellt |
| 2 | Realisierung einer radtouristischen Verbindung zwischen Radeberg und Bischofswerda über Röderradroute – An der Waldscheibe – Rammenau – Rammenauer Steg | II-20 Röderradroute; LEADER-Produktroute und LEADER-Kulturroute | Anbindung der Stadt Bischofswerda an das radtouristische Netz und Herstellung einer günstigen Verbindung zwischen Dresden und der Spree; Potential bereits in RVK Sachsen 2014 dargestellt |
| 3 | Realisierung einer radtouristischen Verbindung zwischen Bischofswerda und der Spree (und damit nach Bautzen) über Schmölln/O.L., Putzkau, Neukirch/Lausitz und Schirgiswalde | I-6 Radfernweg Sächsische Mittelgebirge; sonstige Strecke im SachsenNetz Rad | Anbindung der Stadt Bischofswerda an die Spree und Herstellung einer günstigen Verbindung zwischen Dresden und der Spree; Potential bereits in RVK Sachsen 2014 dargestellt |
| 4 | Verlegung der bisherigen sonstigen Strecke Stolpen – Großhartau – Weickersdorf – Neukirch auf den Verlauf der Kulturroute Bühlau – Frankenthal - Bischofswerda | sonstige Strecke im SachsenNetz Rad; LEADER-Kulturroute | Bündelung der Angebote, indem die bereits ausgeschilderte Kulturroute die Funktion der sonstigen Strecke zwischen Stolpen und Bischofswerda mit übernimmt |
| 5 | Entfernung der sonstigen Strecke zwischen Spreeradweg bei Brösa und Sächsischer Städteroute bei Trauschwitz aus dem SachsenNetz Rad | sonstige Strecke im SachsenNetz Rad über Baruth – Gröditz - Weißenberg | schon 2005 im SachsenNetz Rad geführte Strecke hat für Radtourismus im Landkreis Bautzen kaum Bedeutung, daher auch nicht im Netz des Kreises enthalten |

| lfd. Nr. | Änderung | betroffene Route | Begründung |
|----------|---|--|--|
| 6 | Bündelung der Routenverläufe östlich Kamenz (Wegfall der Streckenabschnitte über Thonberg bzw. Deutschbaselitz) | I-8 Sächsische Städerroute, II-37 Krabat-Radweg, II-60 Schwarze-Elster-Radweg, | übersichtlicherer Verlauf und Minimierung des Unterhaltungsaufwandes bei gleichbleibender Qualität der Anbindung wichtiger touristischer Sehenswürdigkeiten |
| 7 | Straffung des Verlaufes des Froschradweges (Sollschwitz statt Skaska - Liebgast) | I-11 Froschradweg; II-37 Krabat-Radweg; II-60 Schwarze-Elster-Radweg | übersichtlicherer Verlauf durch Bündelung der Führung mit Krabat-Radweg und Schwarze-Elster-Radweg |
| 8 | Anpassung der Linienführung des SachsenNetz Rad an die Verhältnisse vor Ort an mehreren Stellen | diverse Routen des SachsenNetz Rad | Routenerhebung vor Ort zeigte, dass an mehreren Stellen vor Ort ein vom Datenbestand des Freistaates Sachsen abweichender Verlauf gewiesen wird (I-11 Froschradweg in Wiednitz, Hausdorf, Holschdubrau, Holschau und Neudorf, II-38 Königsbrücker Heide zwischen Röhrsdorf und Königsbrück, von Schmorkau bis Schwepnitz, Umgebung von Zeisholz, II-39 Seenland-Route Blunoer Südsee, direkt südlich von Bluno, Zufahrt zum Spreetaler See aus nordwestlicher Richtung, Nordufer des Spreetaler Sees und bei Neuwiese, II-46 Niederlausitzer Bergbautour am Nordufer des Scheibesees, östlich von Burg, II-60 Schwarze-Elster-Radweg westlich von Geierswalde gebündelt mit II-39 am Ufer des Geierswalder Sees) |

Tabelle 4.1 Aus Sicht des Landkreises auf seinem Gebiet notwendige Änderungen am SachsenNetz Rad

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe

Erläuterung: Das landesweite SachsenNetz Rad ist im Landkreis Bautzen entwicklungsbedingt mit 725 km sehr dicht und bindet die meisten Sehenswürdigkeiten gut an. Eine weitere Verdichtung auf Kreisebene ist daher nur in Ausnahmefällen erforderlich, jedoch sind Optimierungen und Anpassungen nötig. 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-37). Damit die Änderungen offiziell ins SachsenNetz Rad kommen, sind sie laut Radverkehrskonzeption Sachsen 2014 /8/ als Teilfortschreibung zu beantragen und vom Landesamt für Straßenbau und Verkehr zu genehmigen.

F 4.3.3 Orientierung für die Verbesserung des radtouristischen Zielnetzes im Landkreis Bautzen sind die in der Radverkehrskonzeption Sachsen 2014 dargestellten Standards für Radfernwege (vgl. dort Tabelle 3.2). Bei Routen, die keine Radfernwege sind, sind hinsichtlich der Umwege, Belagsqualität, Wegbreite und touristischen Infrastruktur zur Anpassung an örtliche Verhältnisse und vorhandene Leistungsfähigkeit größere Abweichungen möglich.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe; Straßenbaulasträger

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 auf Kreisebene 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 4.3.4** Soweit der Status eines Schutzgebietes einer dauerhaft sicheren Nutzung eines Radwanderweges entgegensteht, soll für das jeweilige Teilstück vorausschauend die Wegeführung überprüft und eine gleichwertige Alternative entwickelt werden.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe; Projektentwickler

Erläuterung: Es gibt für die touristische und Erholungsnutzung attraktive Wegeführungen, die durch Schutzgebiete oder an solchen entlang führen. Im Sinne der Umweltbildung und der Sensibilisierung für diese besonders wertvollen Teile von Natur und Landschaft ist das zu begrüßen und künftig beizubehalten. In Ausnahmefällen kann sich ergeben, dass die in diesen Gebieten beabsichtigte und auch in den verschiedenen Schutzgebietsverordnungen gesicherte ungestörte Entwicklung der Natur einer dauerhaft sicheren Nutzung des jeweiligen Radwanderweges entgegensteht. In solchen Einzelfällen muss zum gegebenen Zeitpunkt die Wegeführung überprüft und ggf. eine alternative Wegeführung vorbereitet werden.

- F 4.3.5** Mit dem Ziel, eine durchgängig attraktive Verbindung zwischen der Sächsischen Schweiz (Hinterhermsdorf) und dem Spreeradweg herzustellen, sind gemeinsam mit Tschechien und dem Landkreis Sächsische Schweiz – Osterzgebirge konzeptionelle Abstimmungen zur Aufwertung der zwischen Sohland und der Kreisgrenze bestehenden Strecke durchzuführen.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe; Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge, Tschechische Republik

Erläuterung: Die Verbindung zwischen Sohland und Kreisgrenze ist als sonstige Strecke im SachsenNetz Rad enthalten. Ihre Möglichkeiten zur Verbindung der radtouristischen Potentiale von Sächsischer Schweiz und Spree / Lausitzer Bergland kann sie jedoch erst bei einer durchgängig attraktiven Verbindung entfalten. Daher sollte diese Route gemeinsam mit den benannten Akteuren entwickelt werden.

- F 4.3.6** Der Verlauf der Berg-und-Tal-Route ist anzupassen, um dem Routenthema (Strecken mit Steigungen und Gefälle) besser zu entsprechen. Der Verlauf dieser Route und der Sächsischen Städteroute im Bereich Haselbachtal ist hinsichtlich Attraktivität und Routencharakter zu prüfen.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe

Erläuterung: Die Berg-und-Tal-Route verläuft in ihrem Südteil zwischen Pulsnitz und Elstra z.T. auf relativ flachen Strecken durch Orte, was dem zu erwartenden Charakter der Route widerspricht. Eine topografisch etwas abwechslungsreichere Alternative ist konzipiert und sollte ausgewiesen werden. Bei der Sächsischen Städteroute liegt der Fokus eher auf der Verbindung von Städten. Daher kann eine getrennte Führung im Bereich Haselbachtal sinnvoll sein.

- F 4.3.7** Die offizielle Nutzbarkeit des Elsterdamms an der S 234 westlich Hoyerswerda (Bereich Elsterheide) für den Radverkehr wird als Ziel verfolgt. Darüber hinaus prüft der Landkreis Bautzen gemeinsam mit der Gemeinde Elsterheide und der Stadt Hoyerswerda die Nutzung des Blunoer Südgrabens zum Anschluss an den vorhandenen Seenweg mit Weiterführung nach Klein Partwitz.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe; Landestalsperrenverwaltung, Gemeinde Elsterheide, Stadt Hoyerswerda

Erläuterung: Die Strecke an der S 234 hat sowohl für den touristischen Radverkehr als auch für den Alltagsradverkehr eine große Bedeutung. Mangels naher Alternative wird der Elsterdamm bereits heute inoffiziell durch den Radverkehr genutzt. Die gegenwärtige Planung sieht einen öffentlich gewidmeten straßenbegleitenden Radweg auf dem Damm vor, was vom Landkreis Bautzen unterstützt wird. Zugleich sollen angesichts der schwierigen Geländeverhältnisse die Möglichkeiten einer zusätzlichen Trasse, die direkter an den Neuwieser See anbindet, in diesem Bereich geprüft werden.

- F 4.3.8** Die Radroute II-21 Oberlausitzer Umgebindehäuser ist in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Görlitz und den betroffenen Gemeinden und Akteuren nach einheitlichen Grundsätzen mit einer durchgängigen Linienführung zu konzipieren. Verwechslungsmöglichkeiten mit anderen Routen sind zu beseitigen.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe; Landkreis Görlitz

Erläuterung: Im Gebiet der Radroute II-21 gibt es gegenwärtig mehrere Routen zum Thema Umgebindehäuser bzw. wird ein Logo mit Umgebindehaus auch für andere Routen benutzt. Dies führt leicht zu Verwechslungen. Die Linienführung ist zudem nicht eindeutig, Teile der Route laufen in sich selbst zurück bzw. in starken Schleifen. Daher ist eine Neuordnung der Angebote und des Marketings notwendig und soll als Teilfortschreibung des SachsenNetz Rad beantragt werden.

- F 4.3.9** Die Heide-Tour wird als radtouristisches Produkt vom Landkreis Bautzen nicht weiter entwickelt und vermarktet.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe

Erläuterung: Die Auffassung ist sinnvoll, weil durch den Heidebogen e.V. im Gebiet und zum Teil mit gleichem Verlauf zwei ähnliche Routen betrieben werden (Heidebogenrundweg und II-38 Königsbrücker Heide).

- F 4.3.10** Sobald sich die bergbautechnische Möglichkeit bietet, sollen im Bereich des Lausitzer Seenlandes gegenwärtig gesperrte Radverkehrsverbindungen wieder nutzbar gemacht werden. Dies betrifft insbesondere die Verbindungen Lippen – Weißkolm, Neuwiese-Bergen – Laubusch, Laubusch – Geierswalde, Bluno/Sabrodt – Hoyerswerda, Burgneudorf – Spreetal, Spreetal - Hoyerswerda sowie an der Ostböschung des Knappensees. Weiterhin wird vom Landkreis Bautzen das langfristige Ziel verfolgt, um die entstehenden Seen herum Rundwege für den Fuß- und Radverkehr anzulegen. Bezüglich der benannten Verbindungen sind regelmäßig Abstimmungen mit der LMBV mbH zu führen.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe

Erläuterung: Die bergbautechnische Situation hat die Möglichkeiten der Nutzung von Wegen und Straßen im Lausitzer Seenland deutlich eingeschränkt. Nach Auskunft der LMBV mbH werden die benannten Verbindungen in der Regel nicht vor 2025 nutzbar sein, d.h. voraussichtlich nicht mehr in der Laufzeit des vorliegenden Konzeptes. Die Verbindungen sind trotzdem für den alltäglichen und den touristischen Radverkehr wichtig. Daher ist ein regelmäßiges Monitoring bezüglich der Entwicklung erforderlich. Durchgängige, möglichst wassernahe Rundwege an den Seen sind ein wichtiges Qualitätsmerkmal, welches perspektivisch das Lausitzer Seenland von anderen Regionen abheben kann.

4.4 Anforderungen an übergeordnete Netze

- F 4.4.1** Der Landkreis Bautzen 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.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe; LASuV

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 dem vorliegenden Konzept zugrundeliegenden Untersuchungen zeigten weiteren Bedarf für Radwege an Bundes- und Staatsstraßen (in Anlage 4 mit Nummern größer 10.000 bezeichnet). Für einen funktionierenden Radverkehr im Landkreis ist deren Realisierung im Verantwortungsbereich des Freistaates Sachsen sehr wichtig. Die Prioritätensetzung des Freistaates bezieht das Vorliegen einer beschlossenen Alltagsradverkehrsnetzplanung ein, was im Landkreis Bautzen mit vorliegendem Konzept gegeben ist.

- F 4.4.2** Der Landkreis Bautzen 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.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe

Erläuterung: Der Freistaat Sachsen stellt den aktuellen Verlauf vorhandener Netzplanungen in den Übersichtskarten zum Radverkehrskonzept dar.

4.5 Maßnahmen und Prioritäten

- F 4.5.1** Zur Verbesserung der Sicherheit und der Bedingungen für den überörtlichen Radverkehr sind vorrangig die in Anlage 4 dargestellten und in Anlage 5 einzeln beschriebenen Mängel abzustellen und Maßnahmen umzusetzen, soweit diese in die Zuständigkeit des Landkreises Bautzen fallen. Andere Baulastträger sind mit vorliegender Konzeption aufgefordert, im Sinne eines durchgehenden Netzes für ihren Bereich ebenfalls für eine Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen zu sorgen. Soweit es sich um Radwegebaumaßnahmen an Bundes- und Staatsstraßen mit sehr geringem Verkehrsaufkommen handelt, wird eine vertiefte Einzelfallprüfung der Notwendigkeit empfohlen.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe

Erläuterung: Die Darstellung der Maßnahmen in den Anlagen erfolgt zunächst baulastträgerunabhängig. Die den Landkreis Bautzen 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 Zweirichtungsradswege 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: Radwege an Bundes- und Staatsstraßen außerorts 427 km, sonstige Maßnahmen an Bundes- und Staatsstraßen (z.B. Querungshilfen) 6 Stück, Radwege an Kreisstraßen 24,76 km (zusätzlich 12,33 km Prüfaufträge), Fahrbahnrekonstruktion an Kreisstraßen 3,26 km (4 Maßnahmen), Querungshilfen an Kreisstraßen 5 Stück (zusätzlich ein Prüfauftrag), Maßnahmen an nichtklassifizierten Straßen (Baulastträger Gemeinden und Dritte) 30 Stück.

Flächeninanspruchnahmen für die Errichtung von Radverkehrsanlagen bilden ausgleichspflichtige Eingriffe in Natur und Landschaft. Die Vorbereitung und Umsetzung straßenbegleitender Radwege ist auf die sparsame Inanspruchnahme von Wald- sowie landwirtschaftlich genutzte Flächen auszurichten. Dazu sind u.a. auch die Möglichkeiten der Einbindung örtlicher Gegebenheiten wie in Straßennähe verlaufende Waldwege oder noch vorhandene Wundstreifen entlang von Hauptstraßen zwecks Nutzung 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 Landkreises Bautzen sind die in Anlage 5 benannten Prioritäten zu berücksichtigen.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe

Erläuterung: Die Prioritätensetzung orientiert sich an der in der Radverkehrskonzeption Sachsen 2014 dargestellten Multi-kriterienanalyse, 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 Kurvigkeit der Straßen wurde nicht berücksichtigt, da der voraussichtliche Erkenntnisgewinn für Kreisstraßen gering ist. Neben der Bedeutung der Zentralen Orte wurde zusätzlich die Netzfunktion im Alltagsradverkehr (vgl. Anlage 2) nach Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN /2/) berücksichtigt. Bei der Bedeutung im radtouristischen Netz wurden bei Überlagerung mehrerer Regionaler Hauptradrouten lediglich 6 Punkte vergeben, sonst die Punktzahlen wie in Sachsen. Die Wohnort-Schule-Matrix der ÖPNV-Fahrschüler wurde auf das Radverkehrsnetz umgelegt und für Fahrtwege bis 5 km die volle und solche bis 10 km die halbe Schülerzahl als Potential angesetzt.

Wie auch in der Radverkehrskonzeption Sachsen 2014 wurde von einer Differenzierung nach Geschwindigkeiten abgesehen, da der erwartete Erkenntnisgewinn als gering eingestuft wurde, die Komplexität der Betrachtung (für die Planung zu feinträumige Abschnitte, divergierendes Fahrverhalten) jedoch deutlich erhöht wäre.

Die Gewichtung der Einzelkriterien und die angewandten Punktzahlen können Tabelle 4.2 entnommen werden. Maximal waren 1000 Punkte erreichbar.

Bei den Prioritäten wird, soweit der Landkreis Bautzen zuständig ist, zwischen 1, 2 und Prüfauftrag unterschieden. Priorität 1 erhielten ausgehend von der höchsten erreichten Punktzahl die Maßnahmen, die bei einem unterstellten jährlichen Mitteleinsatz im investiven Bereich innerhalb von fünf Jahren realisiert sein können, ansonsten wurden sie als Priorität 2 eingestuft. Als Prüfaufträge wurden Maßnahmen gekennzeichnet, deren zwingendes Erfordernis gegenwärtig in Zweifel steht, nach Ablauf von fünf Jahren anhand der dann eingetretenen Randbedingungen (z.B. Verkehrsentwicklung) das Erfordernis jedoch erneut geprüft werden soll.

| Gewicht | Unterkriterium | Definition | Punkte |
|---|--|--|--------|
| Hauptkriterium Maß der Gefährdung (Gesamtgewicht 40 %) | | | |
| 40 % | Gefährdung durch den Kfz-Verkehr: Verkehrsstärke Kfz (Kfz/24 h) Datengrundlage: Prognoseverkehrsstärke 2025 | < 1.500 | 0 |
| | | 1.500 ... 2.499 | 2 |
| | | 2.500 ... 4.999 | 4 |
| | | 5.000 ... 9.999 | 6 |
| | | 10.000 ... 19.999 | 8 |
| | | ab 20.000 | 10 |
| Hauptkriterium Maß der Betroffenheit (Gesamtgewicht 60 %) | | | |
| 15 % | Netzbedeutung im Alltagsradverkehr Sofern die Verbindung in der Gemeindebefragung 2014 als wichtig benannt wurde, werden 2 Zusatzpunkte vergeben | keine Bedeutung | 0 |
| | | AR IV | 2 |
| | | AR III | 6 |
| | | AR II | 8 |
| 15 % | Bedeutung als Schulweg: Rad fahrende Schüler heute oder potenziell pro Tag und Richtung (Anzahl Schüler/Tag) Datengrundlage: Verflechtungsmatrix des Landkreises zu Schülerverkehr Hinweis: Ist lediglich belegt, dass die Strecke für Schülerradverkehr im 5-km-Einzugsbereich einer Schule dient, ohne dass die Anzahl Rad fahrender Schüler bekannt ist, so werden 2 Punkte vergeben. | kein Schulweg | 0 |
| | | 1 ... 9 | 2 |
| | | 10 ... 49 | 4 |
| | | 50 ... 99 | 6 |
| | | 100 ... 199 | 8 |
| | | ab 200 | 10 |
| 15 % | Bedeutung im radtouristischen Netz: Überdeckung mit radtouristischen Routen (höchststrangige Route) Datengrundlage: touristisches Netz des Landkreises inklusive der unterstellten Aktualisierungen des SachsenNetz Rad | mit keiner | 0 |
| | | Kreisnetz und „sonstige Strecken“ im SachsenNetz Rad | 4 |
| | | mit Regionaler Hauptradroute | 6 |
| | | mit Radfernweg | 8 |
| | | mit mehreren Radfernwegen | 10 |
| 15 % | 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 Datengrundlage: Auswertung der Lage der Zentralen Orte | Grundzentrum / Stadt mit mind. 5.000 Einwohnern | 2 |
| | | Mittelzentrum | 6 |
| | | Oberzentrum | 10 |

Tabelle 4.2 Kriterien für die Punktevergabe zur Prioritätensetzung der Maßnahmen am Netz

F 4.5.3 Der Landkreis Bautzen ist bereit, sich für die Straßen in seinem Zuständigkeitsbereich an Modellvorhaben und Forschungsprojekten zu beteiligen, die eine Verbesserung der Verkehrssicherheit des Fuß- und Radverkehrs außerorts zum Ziel haben.

Erläuterung: Weil es z.T. Jahrzehnte dauert, die relevanten Außerortsstraßen mit baulichen Radwegen auszustatten, gibt es gegenwärtig in der Fachwelt Überlegungen und Versuche, die subjektive bzw. objektive Verkehrssicherheit des Radverkehrs mit anderen Mitteln zu stärken. Ein bekanntes Beispiel ist das seit 2014 laufende Modellvorhaben für Schutzstreifen außerorts unter der Beteiligung von sechs Bundesländern (ohne Sachsen) und mit Unterstützung aus Mitteln des Nationalen Radverkehrsplans für die Vorher- und Nachheruntersuchungen. Weitere Möglichkeiten sind z.B. die kostengünstige Verbesserung von Ortseinfahrtbereichen und Querungsstellen und die Möglichkeiten, Radverkehrsführungen mit Piktogramm Spuren zu verdeutlichen. Die Untersuchung und Erprobung neuer Elemente der Straßenraumgestaltung bedarf der Bereitschaft und Mitwirkung von dafür aufgeschlossenen Straßenbaulastträgern.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe

F 4.5.4 Bei der Umsetzung der Maßnahmen 4410 – 4413, 7377, 7383, 10021, 10119 – 10121 ist unter Beachtung des notwendigen Aufwandes und einer ausreichenden sozialen Kontrolle der Führung zu prüfen, ob die parallel verlaufenden stillgelegten Bahnstrecken genutzt werden können. Für die unkomplizierte Nachnutzung dieser Strecken als Radweg wird angestrebt, die eisenbahnrechtliche Entwidmung der nicht mehr bahnbetriebstechnisch notwendigen Flächen aufzuschieben.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe

Erläuterung: Stillgelegte Bahnstrecken können wegen ihrer Trassierung nach dem Ausbau oft eine gute Möglichkeit der Radverkehrsführung sein. Die Untersuchung der entsprechenden Strecken im Landkreis Bautzen ergab, dass an der S 114 nördlich Obergurig, an der K 9239 nördlich und südlich Elstra und an der B 156 zwischen Sabrodt und Bluno eventuell nachnutzbare Trassen bestehen. Bei der Nutzung stillgelegter Eisenbahnstrecken kann durch Beibehaltung der eisenbahnrechtlichen Widmung ein kompliziertes und zeitaufwendiges Verfahren für die Radwegnutzung bis hin zu aufwändigen Umweltauflagen vermieden werden.

5 KONZEPT VERKNÜPFUNG UND FAHRRADPARKEN

Lesehilfe: Festlegungen sind mit dem Buchstaben **F** gekennzeichnet und für die bessere Übersichtlichkeit nummeriert. Sie werden durch Erläuterungen ergänzt, welche das Verständnis für die Zusammenhänge und Hintergründe vertiefen sollen.

5.1 Weiterentwicklung Bike+Ride

F 5.1.1 An den Bahnhöfen bzw. Haltepunkten Hoyerswerda-Neustadt, Schirgiswalde-Kirschau, Lauta, Bischheim-Gersdorf, Kubschütz und Schwarzkollm soll die Errichtung von Bike+Ride-Anlagen geprüft werden.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe; VVO, ZVON

Erläuterung: Die benannten Bahnhöfe sind bislang ohne entsprechende anforderungsgerechte Anlagen und weisen in ihrem 5-km-Einzugsbereich unter Berücksichtigung anderer Zugangsstellen mindestens 2.500 Einwohner auf. Daher wird ein Potential für Bike+Ride gesehen.

F 5.1.2 Schrittweise sollen alle Zugangsstellen zum Schienenpersonennahverkehr im Landkreis Bautzen mit einem Mindestangebot von 2 Fahrradbügeln für Bike+Ride ausgestattet werden. Bei Zugangsstellen mit mehr als 200 Ein- und Aussteigern pro Werktag soll eine Einzelfallprüfung für einen eventuell höheren Bedarf erfolgen.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe; VVO, ZVON

Erläuterung: Das Mindestangebot soll es ermöglichen, dass sich überhaupt eine Nachfrage nach dieser sehr umweltfreundlichen und wirtschaftlichen Verkehrsmittelkombination entwickeln kann, z.B. auch für gelegentliche Nutzung. Ab einem bestimmten Verkehrsaufkommen ist eine Einzelfallprüfung, z.B. anhand der abgestellten Fahrräder bzw. der Einzugsbereiche, sinnvoll.

F 5.1.3 Potential für Bike+Ride an Bushaltestellen bieten im überörtlichen Bereich aufgrund ihrer Angebotsqualität und Verbindungsfunktion vor allem die Buslinien 103, 110/112, 159 und 182. Dabei sind insbesondere die Zugangsstellen Abzweig Burkau, Großpostwitz, Bernsdorf, Wittichenau und Schwarzadler (Gemeinde Radibor) vertieft zu betrachten.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe, VVO, ZVON

Erläuterung: Die genaue Benennung von Maßnahmen ist Aufgabe des Nahverkehrsplans. Die hier gemachten Angaben beruhen auf einer groben Potentialanalyse aus Angebotsqualität und Einwohnerzahl sonst schlecht angebundener Siedlungsbereiche in fahrradaffiner Entfernung.

5.2 Fahrradmitnahme

F 5.2.1 In den öffentlichen Verkehrsmitteln im Landkreis Bautzen soll die Mitnahme von Fahrrädern generell möglich sein. Die technischen Voraussetzungen dazu in den Fahrzeugen und die tariflichen Rahmenbedingungen sind zu gewährleisten.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe; VVO, ZVON

Erläuterung: Die Mitnahmemöglichkeit entspricht dem heute schon erreichten Stand, der auch zukünftig gewährleistet werden soll.

Dabei ist dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der ADFC Landesverband Sachsen den erreichten Stand der Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern im Ostsachsenetz als noch nicht ausreichend beschreibt. Die unentgeltliche Beförderung von Falträdern wird gemäß den Tarifbestimmungen von VVO und ZVON ermöglicht. Grundlage für die Nutzung von Falträdern als einfaches und praktisches Zubringerrad zum ÖPNV bilden für potentielle Nutzer u. a. auch ausreichend plausibel definierte Anforderungen für deren unentgeltliche Beförderung.

F 5.2.2 Es ist zielgerichtet darauf hinzuwirken, die Tarife für die Fahrradmitnahme vereinheitlichen und eine durchgängige Tarifierung zu gewährleisten.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe; VVO, ZVON

Erläuterung: Weil der Landkreis Bautzen zum Gebiet von zwei Verkehrsverbänden gehört, sind bei verbundraumüberschreitenden Fahrten Übergangsregelungen erforderlich.

F 5.2.3 Auf den Relationen Kamenz – Hoyerswerda / Seenland, Bautzen – Seenland und Bautzen – Neustadt/Sa. / Sächsische Schweiz sollen verstärkte Kapazitäten der Fahrradmitnahme im Busverkehr angeboten werden, um Gruppen von Fahrradtouristen befördern zu können.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe; VVO, ZVON

Erläuterung: Auf den benannten Relationen verkehren saisonabhängig gegenwärtig Fahrradbusse, die gegenüber normalen Linienbussen eine erhöhte Mitnahmekapazität haben und darum im Zusammenspiel mit den erweiterten Kapazitäten des Schienennahverkehrs ein vernetztes Angebot für die Anreise von Gruppen bieten. Für die fahrradtouristische Nutzung der Streckenangebote im Landkreis sind gute Anreisemöglichkeiten z.B. aus dem Raum Dresden sehr wichtig, weshalb die Fahrradbusse weiter angeboten werden sollen.

F 5.2.4 In Lohsa sollte die Zugangsstelle zum Schienenpersonennahverkehr baldmöglichst wieder nutzbar gemacht werden.

Zuständigkeit: ZVON

Erläuterung: Aus Sicht des Fahrradtourismus ist diese Zugangsstelle sinnvoll, da sie direkten Zugang zu zwei Regionalen Hauptradrouten bietet.

5.3 Fahrradparken

F 5.3.1 Bei der Einrichtung von Fahrradabstellmöglichkeiten im eigenen Handlungsbe-
reich wird der Landkreis Bautzen entweder Fahrradbügel oder dem Stand der
Technik entsprechende Abstellanlagen, die ein Anlehnen des Fahrrades und ein
Anschließen des Fahrradrahmens ermöglichen, einsetzen. Sofern mit sehr lan-
gen Parkdauern zu rechnen ist, soll eine Überdachung geprüft werden.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe

Erläuterung: Der Stand der Technik zum Fahrradparken ist in den „Hinweisen zum Fahrradparken“ /10/ der FGSV doku-
mentiert. 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 angeschlossen werden kann.
Vorgaben zur Anzahl der nötigen Abstellplatzzahlen entsprechend Gebäudenutzung können der Verwaltungsvorschrift zur Sächsischen Bauordnung entnommen werden.

F 5.3.2 Schulen und Einrichtungen, bei denen der Landkreis Träger ist, sollen bis 2017
hinsichtlich ihrer Ausstattung mit bedarfsgerechten Fahrradabstellanlagen nach
dem Stand der Technik geprüft und daraus abzuleitender Investitionsbedarf in
den weiteren Haushaltsplanungen berücksichtigt werden.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe

Erläuterung: Der Landkreis Bautzen als Träger von 30 Schulen (an teilweise mehreren Standorten), des Hallenbades Ka-
menz, der Kreisergänzungsbibliothek Kamenz, des Medienpädagogischen Zentrums sowie von 3 Wohnhei-
men für Auszubildende und Schüler entwickelt die Radfahrbedingungen innerhalb der vorgenannten Einrich-
tungen nach Maßgabe des aktuellen Standes der Technik fort.

6 KONZEPT WEGWEISUNG

Lesehilfe: Festlegungen sind mit dem Buchstaben **F** gekennzeichnet und für die bessere
Übersichtlichkeit nummeriert. Sie werden durch Erläuterungen ergänzt, welche das Ver-
ständnis für die Zusammenhänge und Hintergründe vertiefen sollen.

6.1 Standards und Realisierung

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

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe; Tourismusorganisationen

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) /4/ 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 ist ein einheitlicher Standard und eine einheitliche Erscheinungsweise wichtig. Die Standardisierung ermöglicht zugleich Kosteneinsparungen. Im Landkreis Bautzen wird der FGSV-Standard heute schon weitestgehend angewandt.

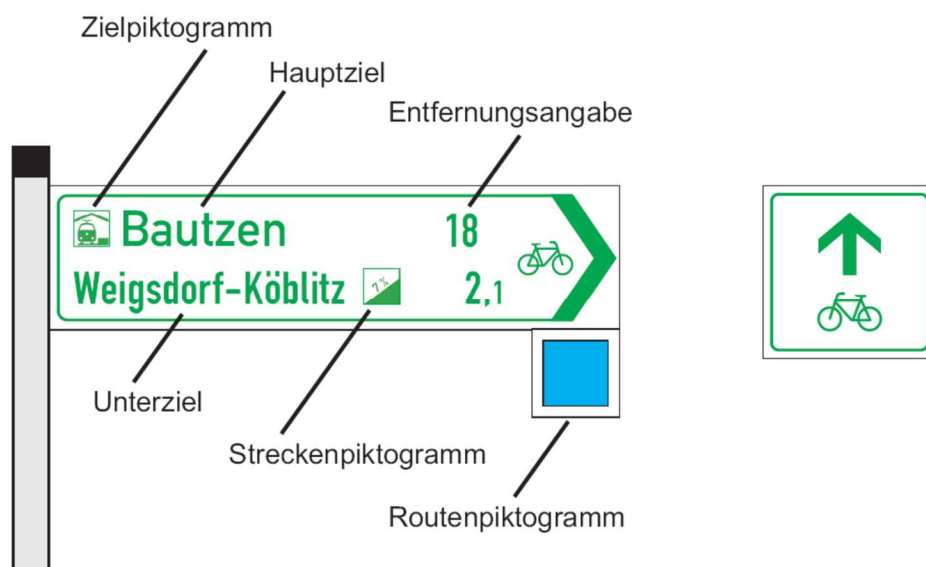


Abbildung 6.1 Pfeilwegweiser (links) und Zwischenwegweiser (rechts) nach bundesweitem FGSV-Standard der Radverkehrswegweisung

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

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe

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. Der Freistaat Sachsen beabsichtigt, die Zielwegweisung am SachsenNetz Rad mit Knotenpunktnummern zu versehen. 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 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 Faltpäne und im Internet sinnvoll (vgl. Abschnitt 7).

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.

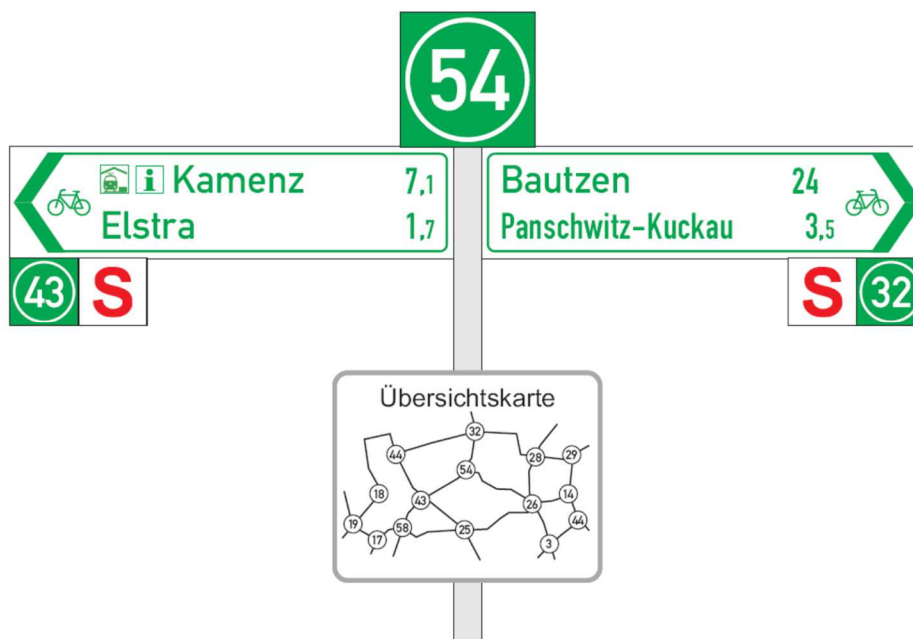


Abbildung 6.2 Ergänzung der Zielwegweiser durch Knotenpunktnummern (Weiß auf grünem Grund): Knotenpunktnummer des Standortes über den Wegweisern, benachbarte Knotenpunktnummern als Einschub

F 6.1.3 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.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe

Erläuterung: Wegweisungskataster spielen für die Planung und Unterhaltung der Radverkehrswegweisung eine zentrale Rolle. Im Landkreis Bautzen gibt es mehrere Akteure der Wegweisung. Daher ist der Datenaustausch zwischen diesen und mit zentralen Systemen wichtig.

F 6.1.4 An den Standorten der Wegweiser soll eine Kontaktmöglichkeit (Telefonnummer, Internet-Adresse) angegeben werden, über welche Mängelmeldungen vor Ort ermöglicht werden.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe

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.

6.2 Wegweisungsnetz und zu weisende Ziele

F 6.2.1 Das in Anlage 4 entsprechend gekennzeichnete Netz soll mit Radverkehrswegweisung ausgestattet werden. Es besteht aus dem heute bereits überwiegend

mit Wegweisung ausgestatteten Strecken des SachsenNetz Rad, weiteren rad-touristischen Routen und den Strecken des Alltagsnetzes der RIN-Kategorien II und III.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe; Tourismusorganisationen

Erläuterung: Im Landkreis Bautzen gibt es bereits einen erheblichen Streckenbestand mit Radverkehrswegweisung (vgl. Tabelle 6.1). Dieser soll im Sinne eines Gesamtnetzes für den alltäglichen und touristischen Radverkehr um verbindende Strecken ergänzt und nach einheitlichen Gesichtspunkten gestaltet werden.

| | SachsenNetz Rad Zielnetz | Zielnetz Kreis Tou- rismus (zuzüglich SachsenNetz Rad) | Alltagsnetz Kreis (AR II und III) | Summe |
|---|-----------------------------|--|--------------------------------------|--------|
| geeignete Wegweisung vorhan- den (Wahl der Zielorte entspricht z.T. nicht der Radverkehrskon- zeption Sachsen) | 582 km | 87 km | - | 669 km |
| stark veraltete bzw. nicht FGSV- konforme Wegweisung | 20 km | - | - | 20 km |
| keine Wegweisung vorhanden | 58 km | - | 230 km | 288 km |
| Summe | 660 km | 87 km | 230 km | 977 km |

Tabelle 6.1 Übersicht zu den Längenteilen im Wegweisungsnetz

F 6.2.2 Die Auswahl der Hauptziele der Radverkehrswegweisung im Landkreis Bautzen richtet sich nach Anlage 4. 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.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe; Tourismusorganisationen

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 /8/ bereits die zuweisenden Hauptziele, die in die Darstellung übernommen wurden. Nicht jedes dargestellte Hauptziel soll auf allen zulaufenden Strecken gewiesen werden, daher ist der Streckenbezug in der Karte zusätzlich hergestellt.

Da in der Bestandswegweisung noch nicht überall die einheitlichen Zielortvorgaben 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

F 6.3.1 Die Zuständigkeit für die Wegweisung bei den einzelnen touristischen Routen bleibt unverändert so wie in Tabelle 3.1 (Seite 10) der Analyse dargestellt. Die

Zuständigkeit für die Koordinierung der Radverkehrswegweisung auf den Strecken der Kategorien II und III nach RIN sowie der im SachsenNetz Rad ausgewiesenen Strecken liegt beim Landkreis Bautzen.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe und Akteure entsprechend Tabelle 3.1

Erläuterung: Die eingespielten Zuständigkeiten für die Bestandswegweisung sollen nicht verändert werden. Weil die zentrenverbindenden Routen des Alltagsradverkehrs über die Strecken mehrerer Straßenbaulasträger verlaufen, ist es am sinnvollsten, wenn der Landkreis für deren Wegweisung zuständig ist. Insgesamt handelt es sich um ca. 290 km Strecke, die bislang noch keine Radverkehrswegweisung aufweisen.

F 6.3.2 Bei den bislang noch nicht mit Radverkehrswegweisung ausgestatteten Strecken des Wegweisungsnetzes soll inklusive der innerörtlichen Führungen darauf hingewirkt werden, diese bis Ende 2018 mit Wegweisung auszustatten.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe

Erläuterung: Die Zielvorgabe berücksichtigt, dass entsprechend Haushaltsmittel eingeplant und die Wegweisung konzipiert und abgestimmt werden muss.

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

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe; Tourismusorganisationen

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.

7 KONZEPT ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Lesehilfe: Festlegungen sind mit dem Buchstaben **F** gekennzeichnet und für die bessere Übersichtlichkeit nummeriert. Sie werden durch Erläuterungen ergänzt, welche das Verständnis für die Zusammenhänge und Hintergründe vertiefen sollen.

7.1 Anforderungen

F 7.1.1 Der Landkreis Bautzen strebt eine regelmäßige Information der Öffentlichkeit über das infrastrukturelle und sonstige Angebot für den Radverkehr, über aktuelle Maßnahmen zu dessen Verbesserung und über den bestehenden Gesamtzusammenhang zur Radverkehrsförderung an. Er wird sich dazu vielfältiger Mittel der Öffentlichkeitsarbeit bedienen und mit Partnern zusammenarbeiten.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe

Erläuterung: Marketing und Öffentlichkeitsarbeit spielen erfahrungsgemäß eine wesentliche Rolle zum Erreichen der Ziele des vorliegenden Radverkehrskonzeptes und zur verbesserten Wahrnehmung von Maßnahmen. Daher sollen sie ein regelmäßiger Bestandteil der Aktivitäten sein.

7.2 Aktivitäten

F 7.2.1 Wesentliche Informationen / Kartenmaterialien zum Radfahren im Landkreis Bautzen sind bedarfsgerecht im Internet zu präsentieren.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe

Erläuterung: Dies entspricht bereits der heutigen Praxis unter www.landkreis-bautzen.de, sollte aber noch um Informationen zum Netz des Alltagsradverkehrs ergänzt werden. Die Informationen sollen gut mit mobilen Endgeräten genutzt werden können.

F 7.2.2 Die downloadbaren Verläufe und weiterführende Informationen zu allen radtouristischen Routen im Landkreis sollen von einem einheitlichen Internetzugang aus zugänglich sein.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe

Erläuterung: Dieses zentrale Portal, welches heute z.T. schon auf der Website des Landkreises existiert, soll nicht alle Informationen selbst vorhalten, jedoch mindestens routenbezogene Links zu anderen Anbietern. Damit wird es möglich, dass sich Einwohner und Besucher des Landkreises zügig über das radtouristische Netz informieren können.

F 7.2.3 Das Informationsangebot durch Informationstafeln ist am Froschradweg (I-11) und der Sächsischen Städteroute (I-8) zu aktualisieren und es sind weitere Informationstafeln aufzustellen.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe

Erläuterung: Bei der Analyse der Ausstattung mit Infotafeln zeigte sich, dass bei diesen beiden Radfernwegen ein Defizit hinsichtlich der Regelmäßigkeit der Information besteht.

F 7.2.4 Das Angebot spezieller Fahrradbusse soll bei den potentiellen Zielgruppen besser bekannt gemacht werden. Dazu sind in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund Oberelbe und weiteren Akteuren Strategien zu entwickeln, um besonders einwohnerstarke Bereiche, z.B. Dresden, gut zu informieren.

Zuständigkeit: VVO bzw. ZVON

Erläuterung: Der künftige Erfolg der Fahrradbusse, die wesentliche Netzlücken des Eisenbahnnetzes schließen, hängt stark davon ab, ob potentielle Zielgruppen das Angebot kennen und nutzen. Dies betrifft vor allem die großen Einwohnerpotentiale außerhalb des Landkreises, insbesondere in Dresden.

F 7.2.5 Beginnend ab dem Jahr 2017 wird der Landkreis Bautzen in Zusammenarbeit mit anderen Akteuren wie den Gemeinden, Tourismusorganisationen und dem ADFC ein (möglichst jährliches) Fahrradevent, ggf. mit Sternfahrt, durchführen. Dieses soll zugleich eine oder mehrere neue Strecken oder umgesetzte Maßnahmen bekannt machen, z.B. durch eine Erstbefahrung.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe; Tourismusorganisationen, Verbände

Erläuterung: Das benannte Fahrradevent soll umgesetzte Maßnahmen und regionale radtouristische Angebote im Landkreis bekannt machen. Es kann z.B. als Fahrradaktionstag, der jedes Jahr in einer anderen Stadt stattfindet, ausgestaltet werden. Denkbar sind Stände verschiedener Akteure, auf denen diese ihr fahrradbezogenes Angebot vorstellen, z.B. auch von Krankenkassen. Der Organisationsaufwand sollte auf mehrere Beteiligte verteilt werden.

F 7.2.6 Der Landkreis Bautzen wird im Bereich der eigenen Verwaltung sein Angebot als fahrradfreundlicher Arbeitgeber schrittweise ausbauen. Dazu gehören die Sicherung der Erreichbarkeit der Verwaltungsstandorte mit dem Fahrrad, für das Langzeitparken geeignete Radabstellmöglichkeiten sowie die Möglichkeit, Dienstfahrräder bzw. –pedelecs zu nutzen.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe

Erläuterung: Die Möglichkeiten für Arbeitgeber, die Nutzung des Fahrrades auf Arbeitswegen zu unterstützen, sind vielfältig. Die Effekte auf die Gesundheit und Fitness der Angestellten sind positiv, so dass der Arbeitgeber in der Regel von den Maßnahmen auch selbst profitiert. Mit der Kampagne „Mit dem Rad zur Arbeit“ gibt es seit vielen Jahren eine bewährte Möglichkeit, zur Fahrradnutzung zu motivieren.

F 7.2.7 Der Landkreis Bautzen unterstützt die auf hohem Qualitätsniveau zu gewährleistende Fahrradausbildung in den Klassen 4 der Grundschulen.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe

Erläuterung: Die Fahrradausbildung vermittelt wichtige Grundlagen für die Nutzung des Fahrrades, ist zum Teil jedoch nicht verpflichtend im Lehrplan enthalten. Schulträger und Schulen sollten diese Möglichkeit jedoch auch künftig nutzen, weil das Fahrrad im Landkreis für viele Schüler eine große Rolle, z.B. auch auf Freizeitwegen, spielt.

F 7.2.8 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.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe

Erläuterung: Eine wichtige Voraussetzung für die volle Nutzbarkeit der Knotenpunktwegweisung ist, dass das Netz vor Fahrtritt bekannt ist und für die Routenplanung genutzt werden kann. 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 7.2.9 Der Landkreis Bautzen setzt sich für die Stärkung von Angeboten wie beispielsweise professioneller Fahrradvermietung ein, um den Fahrradtourismus zu fördern und zu unterstützen.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe; Fahrradwirtschaft

Erläuterung: Angebote wie der Fahrradpool Oberlausitz basieren auf der Zusammenarbeit von Fahrradwirtschaft und Gastgewerbe und ermöglichen es, ein Fahrrad sehr einfach zu mieten und bei Bedarf an einem anderen Standort wieder abzugeben. Dies spielt für das Angebot von Komplettpaketen aus Fahrradreise bzw. Fahrradtouren und Übernachtung eine wichtige Rolle.

8 ADMINISTRATIVE RAHMENBEDINGUNGEN

Lesehilfe: Festlegungen sind mit dem Buchstaben **F** gekennzeichnet und für die bessere Übersichtlichkeit nummeriert. Sie werden durch Erläuterungen ergänzt, welche das Verständnis für die Zusammenhänge und Hintergründe vertiefen sollen.

8.1 Gremien und Abläufe

F 8.1.1 Aufgaben der Koordination der radverkehrsbezogenen Aktivitäten des Landkreises Bautzen obliegen einer Fachstelle im Landratsamt Bautzen. Diese arbeitet eng mit der Straßenbauverwaltung des Landkreises zusammen. 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 des vorliegenden Radverkehrskonzeptes.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe

Erläuterung: Erfahrungen zeigen, dass eine Koordination der vielfältigen Aktivitäten zur Radverkehrsförderung notwendig ist. Diese ist zum Teil auch schon im Landkreis Bautzen so Praxis.

F 8.1.2 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 des Radverkehrskonzeptes.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe; Akteure der Route

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

F 8.1.3 Der Landkreis Bautzen nutzt die Teilnahme an überregionalen Gremien, um über aktuelle Entwicklungen im Radverkehr, dessen Stand der Technik und sich weiter entwickelnde Qualitätsstandards informiert zu sein bzw. diese mitzugestalten. Solche Gremien können z.B. die nach der Radverkehrskonzeption Sachsen vorgesehenen Arbeitsgemeinschaften zum Radverkehr (Landesarbeitsgemeinschaft, Regionale Arbeitsgemeinschaft) sein.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe

Erläuterung: Überregionale Gremien dienen dem Austausch über aktuelle Entwicklungen und der Weiterentwicklung von Standards und Verfahrensweisen. Der Landkreis Bautzen kann hierbei viele Erfahrungen zur Radverkehrsentwicklung in ländlichen Räumen einbringen.

F 8.1.4 Die Verkehrsnachfrage auf den wichtigsten touristischen und alltäglichen überörtlichen Routen des Radverkehr ist regelmäßig zu erheben, um Erkenntnisse über Erfolge und Handlungsbedarf zu gewinnen. Dazu sind an je zwei Stellen am Spreeradweg, am Froschradweg und an der Sächsischen Städteroute sowie an je einer an den Alltagsradverbindungen Bautzen – Löbau, Bautzen – Kamenz, Radeberg – Pirna, Hoyerswerda – Senftenberg und Hoyerswerda - Spremberg Zählungen vorzunehmen. Zusätzlich ist jeder Abschnitt der Kategorien II und III des Alltagsnetzes, soweit nicht durch die automatische Zählung erfasst, zwischen den entsprechenden Zentrenpunkten mindestens einmal in fünf Jahren richtungsgetrennt zu zählen.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe

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 8.1.5 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 Landkreis Bautzen nutzbar machen können, sind regelmäßige Teilnahmen an Schulungen, Konferenzen und Fortbildungen in die Aufgabenplanungen der mit Radverkehr befassten Mitarbeiter vorausschauend zu integrieren

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe

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.

8.2 Finanzierung

F 8.2.1 Der für die Umsetzung des vorliegenden Radverkehrskonzeptes notwendige und durch die Haushaltsplanung abzusichernde Finanzbedarf kann Tabelle 8.1 entnommen werden. Die Höhe des jährlichen Gesamtbudgets ist mit ca. 886 T EUR zu veranschlagen (300 T EUR jährlicher Bedarf sowie Aufteilung des einmaligen Bedarfs auf 10 Jahre). Nicht dargestellt ist die Unterhaltung von Strecken, bei denen der Landkreis bereits gegenwärtig schon Baulastträger ist, sowie der Personalkostenaufwand bei laufenden Aufgaben.

Zuständigkeit: Kreistag

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 //7/ geben diesbezüglich untersuchte Landkreise in ihrem Wirkungsbereich pro Jahr zwischen 1 und 6 Euro pro Einwohner direkt für den Radverkehr aus.

Für die Prioritätensetzung der Maßnahmen an Kreisstraßen (vgl. Abschnitt 4.5) wurde ein Mitteleinsatz von 2 Euro je Einwohner und Jahr für die Maßnahmen am Netz unterstellt. Für weitere Maßnahmen nach vorliegendem Konzept sollte pro Jahr und Einwohner mit 1 Euro gerechnet werden.

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.

| Maßnahme | Mittelbedarf (T EUR) | | | | Anmerkungen |
|---|----------------------|--------------|-------------|--------------|---|
| | einmalig | | jährlich | | |
| | Investition | Unterhaltung | Investition | Unterhaltung | |
| Beseitigung der am überörtlichen Netz festgestellten Mängel, soweit der Landkreis Bautzen Baulastträger ist | 5.542 | | | | ohne Prüfaufträge (Überprüfung der Notwendigkeit nach 5 Jahren) |
| ca. 200 Bike+Ride-Plätze | 50 | | | | Bahn und Bus, teils mit Dach |
| Ausstattung von zusätzlich 230 km mit Radverkehrswegweisung (außerhalb SachsenNetz Rad) | 115 | | | | vorrangig Routen des Alltagsradverkehrs, zuzüglich Planungskosten |
| Ausstattung der Wegweisung mit dem Knotennummernsystem (außerhalb SachsenNetz Rad, ca. 230 km Alltagsnetz und 87 km Kreisradrouten) | 16 | | | | zuzüglich Planungskosten und Kosten für Infotafeln; im SachsenNetz Rad will der Freistaat Sachsen das Knotennummernsystem finanzieren |
| Einrichtung eines zentralen Wegweiskatasters | | 10 | | | Daten kommen aus Kontrolle der Wegweisung |
| Kontrolle und Instandsetzung der Wegweisung | | | | 40 | Ansatz: ca. 8 % des Gesamtwertes inklusive Laufendhaltung Kataster |
| Aufstellung weiterer Informationstafeln (Schätzung: 20 Stück) | 60 | | | | |
| nichtinvestive Maßnahmen | | | | 30 | (z.B. jährliches Fahrradevent, Planung, Öffentlichkeitsarbeit) |
| fahrradfreundliche Kreisverwaltung | | | 30 | | pauschaler Ansatz |
| fahrradfreundliche Schulen (insbesondere sichere Abstellmöglichkeiten) | | | 100 | | pauschaler Ansatz |
| Übersichtskarte Knotennummernnetz | 10 | | 30 | | inklusive Aufstellung als Infotafeln |
| Fachstelle Radverkehr | | | | 60 | |

| Maßnahme | Mittelbedarf (T EUR) | | | | Anmerkungen |
|--------------------------------|----------------------|--------------|-------------|--------------|-------------|
| | einmalig | | jährlich | | |
| | Investition | Unterhaltung | Investition | Unterhaltung | |
| Erhebung der Radverkehrsmengen | 50 | | | 10 | |
| Summe | 5.843 | 10 | 160 | 140 | |

Tabelle 8.1 Mittelbedarf für die Umsetzung der Maßnahmen des vorliegenden Radverkehrskonzeptes (Kosten für den Landkreis Bautzen)

8.3 Zuständigkeiten

F 8.3.1 Für die Umsetzung der Maßnahmen des vorliegenden Radverkehrskonzeptes für den Landkreis Bautzen ist eine ämterübergreifende Projektgruppe zu bilden. Ihr gehören Vertreter des Straßen- und Tiefbauamtes, des Straßenverkehrsamtes, des Kreisentwicklungsamtes und des Amtes für Wald, Natur und Abfallwirtschaft an. Je nach Problemstellung sind weitere Ämter und Stellen einzubeziehen.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen

Erläuterung: Die Projektgruppe soll die Umsetzung des vorliegenden Radverkehrskonzeptes koordinieren und dazu regelmäßig zusammenkommen. Die Abstimmungen sollen bewirken, dass die beteiligten Ämter in ihrem Zuständigkeitsbereich für eine erfolgreiche Umsetzung des vorliegenden Radverkehrskonzeptes 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. Tourismusverbände.

F 8.3.2 Die Projektgruppe prüft, inwieweit durch Übernahme weiterer Verantwortung des Landkreises Bautzen für das radtouristische Netz auf Kreisebene sowie für die Alltagsradverbindungen der Kategorien II und III nach RIN in Zusammenarbeit mit den Straßenbaulastträgern eine verbesserte übergreifende Umsetzung erreichbar ist.

Zuständigkeit: Landkreis Bautzen / Projektgruppe

Erläuterung: Die benannten Netze nutzen in der Regel Streckenabschnitte mehrerer Straßenbaulastträger, sollen aber als Einheit erlebt werden. Dazu ist eine Koordinierung z.B. hinsichtlich der Durchsetzung einheitlicher Standards, einer abgestimmten Maßnahmenumsetzung und einer einheitlichen Wegweisung erforderlich. Es gibt eine Reihe von Modellen und Beispielen für eine derartige Koordinierungstätigkeit von Landkreisen, deren Erfahrungen ausgewertet werden können. Zu nennen sind:

- der Landkreis plant und baut selber und baulastträgerübergreifend mit Zustimmung der jeweiligen Baulastträger (Beispiel: Landkreis Wittenberg bei radtouristischen Routen)

- der Landkreis übernimmt eine informelle Verantwortung, den Ausbau der Wegweisung voranzutreiben (z.T. im Landkreis Bautzen schon praktiziert)

- der Landkreis übernimmt Unterhaltungskosten für touristische Radrouten (Landkreis Salzwedel)
- der Landkreis baut mit Eigenmitteln der Gemeinden und übergibt nach Bauende an die Gemeinden/Straßenbaulastträger zur Unterhaltung, d.h. der Landkreis liefert Personalkapazitäten für Planung und Bau (Burgenlandkreis)

- der Landkreis stellt ungefähr die Hälfte des Radverkehrsetats für eine 33%-Förderung von Gemeindemaßnahmen bereit (Landkreis Göttingen)

- der Landkreis lagert bestimmte Aufgaben in eine separate Gesellschaft aus, die vom Landkreis und ggf.

weiteren Beteiligten (Gemeinden, Tourismuswirtschaft) finanziert wird (Landkreis Erzgebirge, Mountainbikennetz der Volksbankarena Harz).

9 VERZEICHNISSE UND QUELLEN

9.1 Abbildungsverzeichnis

| | | |
|---------------|---|----|
| Abbildung 3.1 | SachsenNetz Rad im Landkreis Bautzen (Quelle: Radverkehrskonzeption Sachsen 2014, Ausschnitt Abbildung 3.4) | 9 |
| Abbildung 3.2 | Übersicht zu den Zugangsstellen zur Eisenbahn mit Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (Bike+Ride) und zu den ergänzenden Fahrradbussen | 12 |
| Abbildung 3.3 | Übersicht zu den mit FGSV-Wegweisung ausgewiesenen Strecken im Landkreis Bautzen und den verwendeten Zielorten (beschriftet: Hauptziele, kleine Punkte: Unterziele) | 14 |
| Abbildung 3.4 | Übersicht zur Ausstattung des SachsenNetz Rad im Landkreis Bautzen mit Infotafeln (I) und Sitzgelegenheiten / Rastplätzen (S) (Quelle: Erhebung ISUP) | 15 |
| Abbildung 6.1 | Pfeilwegweiser (links) und Zwischenwegweiser (rechts) nach bundesweitem FGSV-Standard der Radverkehrswegweisung | 27 |
| Abbildung 6.2 | Ergänzung der Zielwegweiser durch Knotenpunktnummern (Weiß auf grünem Grund): Knotenpunktnummer des Standortes über den Wegweisern, benachbarte Knotenpunktnummern als Einschub | 28 |

9.2 Tabellenverzeichnis

| | | |
|-------------|---|----|
| Tabelle 3.1 | Radtouristische Routen im Landkreis Bautzen 2014 | 10 |
| Tabelle 3.2 | Übersicht straßenbegleitende Radwege außerorts im Landkreis Bautzen (Stand 11.11.2014, gerundete Werte) | 11 |
| Tabelle 4.1 | Aus Sicht des Landkreises auf seinem Gebiet notwendige Änderungen am SachsenNetz Rad | 19 |
| Tabelle 4.2 | Kriterien für die Punktevergabe zur Prioritätensetzung der Maßnahmen am Netz | 23 |
| Tabelle 6.1 | Übersicht zu den Längenanteilen im Wegweisungsnetz | 29 |
| Tabelle 8.1 | Mittelbedarf für die Umsetzung der Maßnahmen des vorliegenden Radverkehrskonzeptes (Kosten für den Landkreis Bautzen) | 35 |

9.3 Abkürzungsverzeichnis

| | |
|-------|---|
| ADFC | Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club |
| B+R | Bike+Ride (Fahradabstellmöglichkeiten an Haltestellen zur Kombination von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln) |
| ERA | Empfehlungen für Radverkehrsanlagen |
| LASuV | Landesamt für Straßenbau und Verkehr |

| | |
|----------|--|
| ÖPNV | öffentlicher Personennahverkehr |
| Pkw | Personenkraftwagen |
| RIN | Richtlinien für integrierte Netzgestaltung |
| StVO | Straßenverkehrsordnung |
| VVO | Verkehrsverbund Oberelbe |
| VwV-StVO | Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung |
| ZVON | Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien |

9.4 Quellenverzeichnis

- /1/ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2010
- /2/ Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2008
- /3/ Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 1998
- /4/ Richtlinien zur Radverkehrswegweisung im Freistaat Sachsen (SächsRWW), Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Dresden 2015
- /5/ Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2006
- /6/ Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen (Ausgabe 2014), Arbeitspapier der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2014
- /7/ Nationaler Radverkehrsplan 2020 – Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin 2012
- /8/ Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2014, Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Dresden 2014
- /9/ Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2012
- /10/ Hinweise zum Fahrradparken, Ausgabe 2012, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2012

9.5 Impressum

Bearbeitung:

ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH

Leipziger Straße 120, D-01127 Dresden

Tel. (03 51) 8 51 07 -11

isup@isup.de

www.isup.de

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Michael Haase (Projektleitung)

Dipl.-Verk.wirtsch. Claudia Lämmer, Daan Goedkoop MSc

ANLAGE 1:

Zustandsanalyse auf der Basis der Befahrungen (Karte)

**Zustandsanalyse auf der Basis
der Befahrungen**
(im Wesentlichen SachsenNetz Rad)

Routenführung

- Fahrbahn > 70 km/h
- Fahrbahn 70 km/h
- Fahrbahn < 70 km/h
- ⋯ Fahrbahn < 70 km/h, erheblicher KFZ-Verkehr
- Radverkehrsanlage oder verkehrsarmer Weg, befestigt und guter Zustand
- ⋯ Radverkehrsanlage oder verkehrsarmer Weg, ausreichender Zustand
- ⋯ Radverkehrsanlage oder verkehrsarmer Weg, schlechter Zustand
- Unbekannt
- X X X Zu geringe Breite

Punktmängel

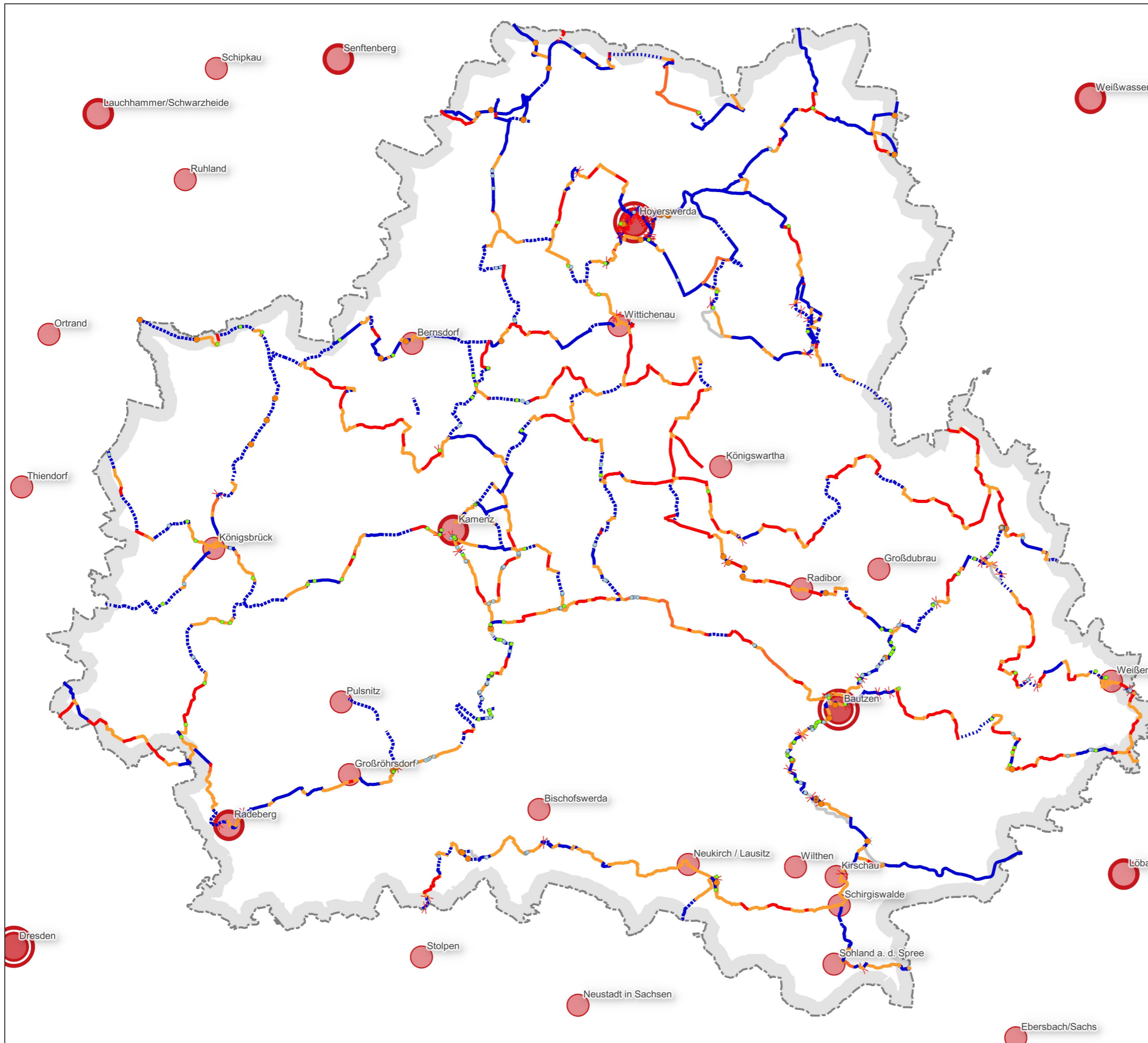
- Poller
- schadhafte Oberfläche
- * Fehlende Querungshilfe
- sonstige Mängel



Anlage 1

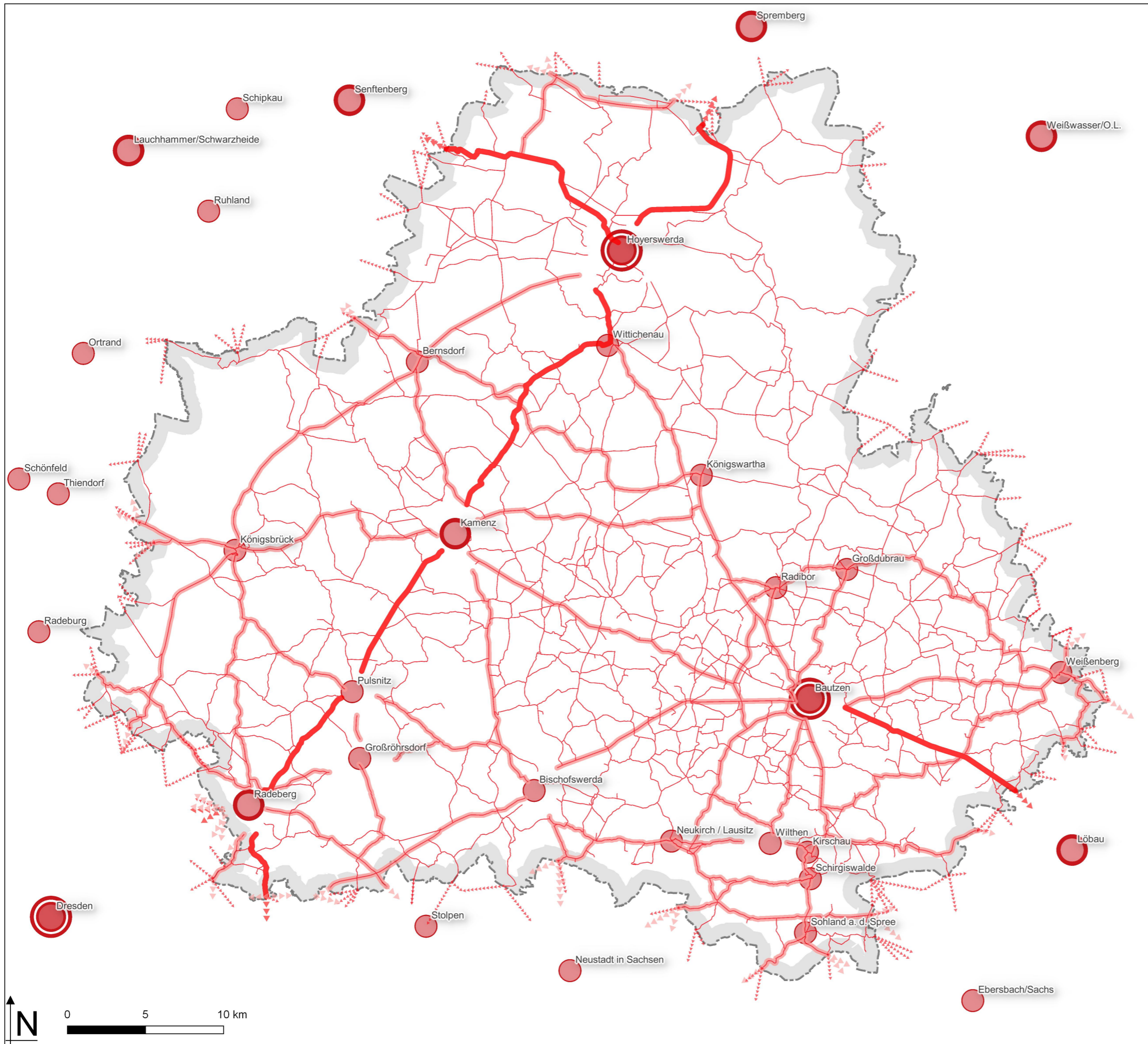
Stand: 29.06.2015

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



ANLAGE 2:

Radverkehrsnetz für den überörtlichen Alltagsradverkehr (Karte)



Radverkehrsnetz für den überörtlichen Alltagsradverkehr

- Radverkehrsnetz für den überörtlichen Alltagsradverkehr (Zielnetz) *)**
- Verbindung Mittelzentren (RIN AR II)
 - Verbindung Grundzentren (RIN AR III)
 - Verbindung zwischen Ortschaften (RIN AR IV)

- Zentrale Orte**
- ⊙ Oberzentrum bzw. Teil eines oberzentralen Städteverbundes
 - ⊙ Zentrenpunkt II (im Landkreis Bautzen: Mittelzentrum)
 - ⊙ Zentrenpunkt III (im Landkreis Bautzen: Grundzentrum bzw. Teil eines grundzentralen Verbundes)

*) Da auch unter Berücksichtigung von Pedelecs die im Alltagsradverkehr zurücklegbaren Entfernungen (in der Regel Hin- und Rückfahrt) begrenzt sind, wurde ein Grenzwert von 20 km Luftlinie definiert, d.h. wesentlich längere Luftlinien haben für den Alltagsradverkehr keine Bedeutung und wurden nicht umgelegt.

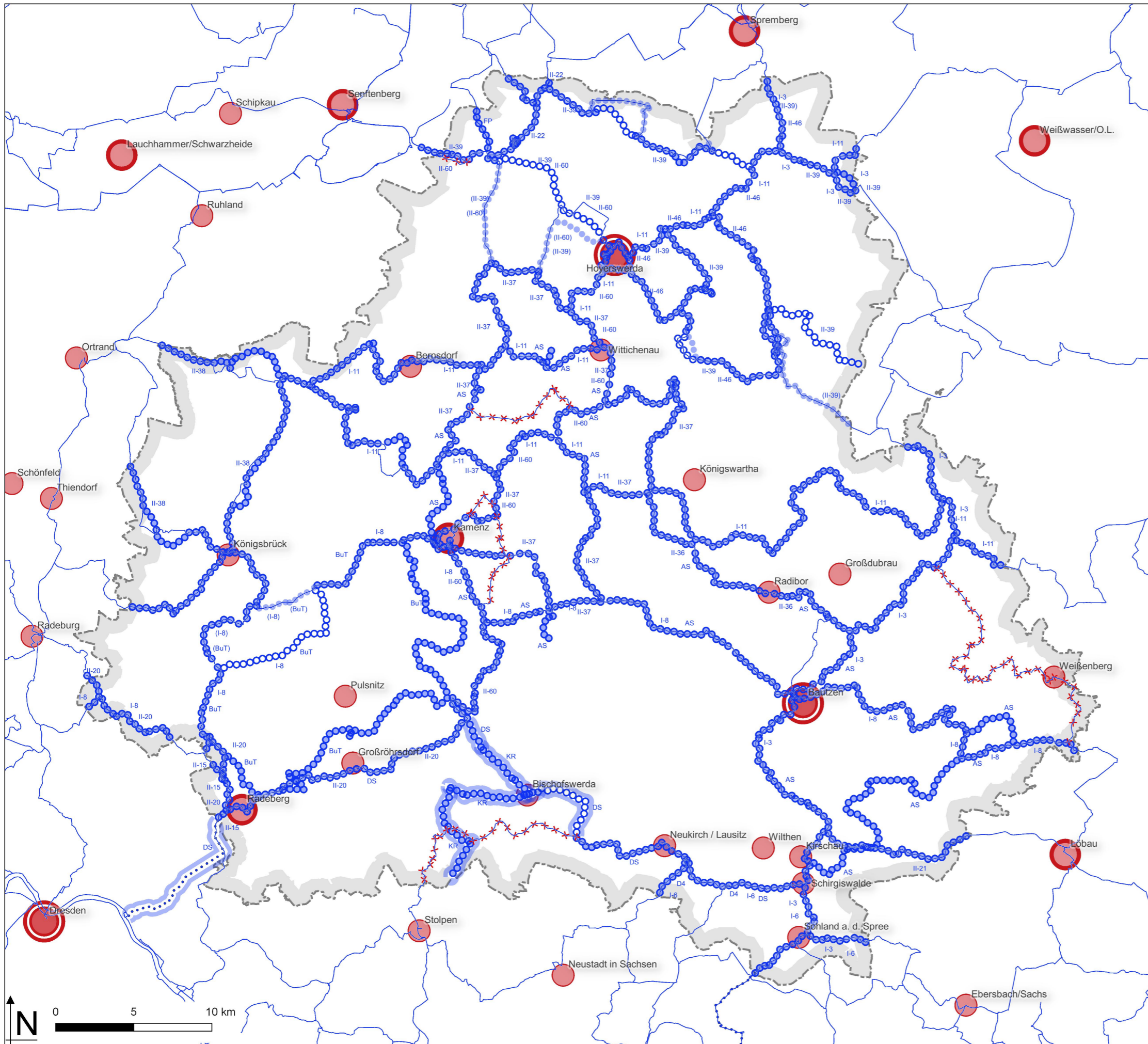
Anlage 2

Stand: 14.08.2015

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

ANLAGE 3:

Radtouristisches Netz (Karte)



Radtouristisches Netz

- Radtouristisches Netz auf Kreisebene**
- Bestand
 - Ziel
 - Bestand und Ziel
- Änderungen SachsenNetz Rad**
- Aufnahme neue Route in SachsenNetz Rad beantragen
 - ××× Aus SachsenNetz Rad herausnehmen
 - ⋯⋯⋯ Neue/auszubauende landkreis-übergreifende Route
 - Nachrichtlich: SachsenNetz Rad (2014) bzw. landesweite Radrouten in Nachbarländern bzw. Tschechien
- Zentrale Orte**
- ⊙ Oberzentrum bzw. Teil eines oberzentralen Städteverbundes
 - Zentrenpunkt II (im Landkreis Bautzen: Mittelzentrum)
 - Zentrenpunkt III (im Landkreis Bautzen: Grundzentrum bzw. Teil eines Grundzentralen Verbundes)
- I-xx: Radfernwege im SachsenNetz Rad
 II-xx: Regionale Hauptradrouten im SachsenNetz Rad
 BuT: Berg- und Talroute
 AS: Radroute Archäologische Sehenswürdigkeiten
 FP: Fürst-Pückler-Weg
 KR: Kulturroute (nur teilweise Aufnahme in das Kreisnetz)
 DS: Radroute Dresden - Spree (Arbeitstitel)
- Bei kleinräumigen Abweichungen in der Karte zwischen dem SachsenNetz Rad und dem Kreisnetz soll der Verlauf des SachsenNetz Rad mittels einer Teilfortschreibung berichtigt werden.

Anlage 3

Stand: 14.08.2015

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

ANLAGE 4:

Radverkehrsnetz, Wegweisungsnetz und Maßnahmen (Karte M 1 : 75.000)

Hinweis: Die Nummern der Maßnahmen sind mit denen aus der Tabelle in Anlage 5 identisch.

ANLAGE 5:

Maßnahmenliste Netz (Tabelle)

Anlage 5.1: Maßnahmen an Bundesstraßen

Anlage 5.2: Maßnahmen an Staatsstraßen

Anlage 5.3: Maßnahmen an Kreisstraßen

Anlage 5.4: sonstige Maßnahmen

Hinweis: Die Nummern der Maßnahmen sind mit denen aus der Karte in Anlage 4 identisch. Kostenschätzungen (grobe Orientierungswerte) sind nur für Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich des Landkreises Bautzen angeführt.

Maßnahmenliste Bundesstraßen

| Nummer | Straße | Maßnahme | Priorität |
|--------|--------|---|-----------------------|
| 3083 | B 6 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 8705 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3087 | B 6 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 9848 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3129 | B 6 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 10311 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3131 | B 6 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 10311 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3132 | B 6 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 7430 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3133 | B 6 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 7711 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3135 | B 6 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 10299 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3136 | B 6 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 9609 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3137 | B 6 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 9609 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3266 | B 96 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 541 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3267 | B 96 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 9828 Kfz/Tag. Inklusive die Kreuzung am Bahnübergang Schwarzkollm, so dass die Radwege aus allen vier Richtungen verknüpft werden. Siehe auch Maßnahmen 10003 und 10186) | anderer Baulastträger |
| 3268 | B 96 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 5139 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3270 | B 96 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 5614 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3272 | B 96 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 5614 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3273 | B 96 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 5454 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3275 | B 96 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 7016 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3278 | B 96 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 6345 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3279 | B 96 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 6811 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3280 | B 96 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 6715 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3281 | B 96 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 5567 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3282 | B 96 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 7267 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3285 | B 96 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 7740 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3325 | B 97 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 3746 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3330 | B 97 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 8322 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3331 | B 97 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 7652 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3332 | B 97 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 8266 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3333 | B 97 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 11209 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3334 | B 97 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 10447 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3336 | B 97 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 10447 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3337 | B 97 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 10447 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3338 | B 97 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 11634 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3340 | B 97 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 3756 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3342 | B 97 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 3752 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3348 | B 97 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 6372 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3349 | B 97 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 4411 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3350 | B 97 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 4353 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3352 | B 97 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 6076 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3353 | B 97 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2375 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3355 | B 97 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2375 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3356 | B 97 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2121 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3357 | B 97 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 4498 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3360 | B 97 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 7626 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3362 | B 97 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 4020 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3364 | B 97 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 6638 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3366 | B 97 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 3051 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3370 | B 97 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 8316 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3391 | B 98 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 3357 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3398 | B 98 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 3246 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3401 | B 98 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 10448 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3403 | B 98 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 4020 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3406 | B 98 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 11121 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3412 | B 98 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 4656 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3414 | B 98 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 4656 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3416 | B 98 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 3897 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3418 | B 98 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 4531 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3426 | B 98 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 5933 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4409 | B 156 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 3203 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4410 | B 156 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2890 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4411 | B 156 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 3187 Kfz/Tag. Die Seenland-Route benutzt bis zur Aufhebung der LMBV-Sperrungen einen kurzen Abschnitt mit. Die diesbezüglichen Abbiegevorgängen sollen berücksichtigt werden.) | anderer Baulastträger |

Maßnahmenliste Bundesstraßen

| Nummer | Straße | Maßnahme | Priorität |
|--------|--------|---|-----------------------|
| 4412 | B 156 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2989 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4413 | B 156 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 194 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4420 | B 156 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 0 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4421 | B 156 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 3938 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4422 | B 156 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 3886 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4424 | B 156 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 3886 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4425 | B 156 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 4333 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4426 | B 156 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 3380 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4430 | B 156 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2778 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10010 | B 98 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 3000 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10019 | B 96 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 5500 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10023 | B 96 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 5500 Kfz/Tag. Der Froschradweg quert diesen Abschnitt. Hier ist sicherzustellen, dass die Radfahrer sicher die B 96 überqueren können) | anderer Baulastträger |
| 10032 | B 96 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 5500 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10117 | B 98 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 3500 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10118 | B 98 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 3500 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10141 | B 98 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 10500 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10166 | B 156 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 3000 Kfz/Tag. Von der S 234 soll auch die S 156 sicher überquert werden können (Tour Brandenburg). Siehe auch Maßnahme 11002) | anderer Baulastträger |
| 10189 | B 156 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 3000 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 11002 | B 156 | Bau einer Querungshilfe (ggf. in Zusammenhang mit Maßnahmen 10166 und 5913) | anderer Baulastträger |
| 11008 | B 98 | Bau einer Querungshilfe (Radweg wechselt Straßenseite) | anderer Baulastträger |
| 99991 | B 96 | Im Seitenbereich ist die Nutzung als Radweg ohne Benutzungspflicht gegeben. Perspektivisch sollte eine neue Straßenraumaufteilung mit Neugestaltung des Seitenbereichs erfolgen. | anderer Baulastträger |

Maßnahmenliste Staatsstraßen

| Nummer | Straße | Maßnahme | Priorität |
|--------|--------|---|-----------------------|
| 3953 | S 55 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2106 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3954 | S 55 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2194 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3958 | S 56 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 1812 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3962 | S 56 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2593 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3967 | S 56 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2044 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3971 | S 56 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 5292 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 3979 | S 59 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 4919 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4206 | S 92 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 1070 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4208 | S 92 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 818 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4211 | S 92 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 595 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4212 | S 93 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 964 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4215 | S 93 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 890 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4218 | S 93 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 1020 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4221 | S 93 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2048 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4224 | S 95 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 4864 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4225 | S 95 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 3307 Kfz/Tag. Der Froschradweg quert diesen Abschnitt. Hier ist sicherzustellen, dass die Radfahrer sicher die S 95 überqueren können) | anderer Baulastträger |
| 4231 | S 95 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 3763 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4237 | S 95 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 7326 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4238 | S 95 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 7078 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4240 | S 95 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 7078 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4242 | S 95 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 8427 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4244 | S 95 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 7328 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4247 | S 95 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 1153 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4248 | S 95 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 11915 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4249 | S 95 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 11915 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4250 | S 95 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 0 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4251 | S 95 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2510 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4252 | S 95 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 0 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4253 | S 95 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 11931 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4254 | S 95 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 0 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4255 | S 95 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 724 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4267 | S 97 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 1078 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4272 | S 98 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 1136 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4889 | S 100 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 4670 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4892 | S 100 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 4305 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4893 | S 100 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 4336 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4894 | S 100 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 5622 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4900 | S 100 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 3496 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4902 | S 100 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 4368 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4903 | S 100 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 5743 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4904 | S 100 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 3593 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4907 | S 100 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 3593 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4912 | S 100 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 4061 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4913 | S 100 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 5223 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4914 | S 100 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 3075 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4916 | S 100 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 4558 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4918 | S 101 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 1447 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4919 | S 101 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 1298 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4921 | S 101 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 1676 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4922 | S 101 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 1346 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4926 | S 101 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 931 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4928 | S 101 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 931 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4930 | S 101 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 931 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4934 | S 101 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2986 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4936 | S 101 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2066 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4938 | S 101 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 1163 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4940 | S 101 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2797 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4941 | S 101 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 1416 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4944 | S 101 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 1233 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4951 | S 104 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2726 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 4954 | S 104 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2373 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |

Maßnahmenliste Staatsstraßen

| Nummer | Straße | Maßnahme | Priorität |
|--------|--------|---|-----------------------|
| 5360 | S 159 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 6120 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 5361 | S 159 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 3961 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 5376 | S 159 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2979 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 5523 | S 177 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 3053 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 5592 | S 180 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 3644 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 5727 | S 198 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2156 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 5913 | S 234 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 1812 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 5914 | S 234 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2300 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 5915 | S 234 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2300 Kfz/Tag. Starker Schwerlastverkehr. Vorzugsweise Führung auf dem linken Ufer der Schwarzen Elster. Verknüpfung zum anderen Ufer dann über zu sanierende Radwegbrücke, Maßnahme 12002) | anderer Baulastträger |
| 5916 | S 234 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 3674 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 5918 | S 234 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 3674 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 5919 | S 234 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2620 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 6145 | S 285 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 1874 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 6147 | S 285 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 1874 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 6148 | S 285 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 4380 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 8100 | S 106 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 1000 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10001 | S105 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10003 | S 198 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (über Bahnübergang bis B96, dort Zusammenhang mit Maßnahmen 3267 und 10186) | anderer Baulastträger |
| 10004 | S 92 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 1000 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10005 | S 56 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10006 | S 159 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 6000 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10009 | S 119 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 5500 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10012 | S 107 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10013 | S 107 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10015 | S 107 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10017 | S 120 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10020 | S 101 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10022 | S 101 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10024 | S 106 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 3500 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10025 | S 109 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2500 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10026 | S 112 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10029 | S 111 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 6000 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10031 | S 116 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 5500 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10035 | S 95 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 4500 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10036 | S 94 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 8500 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10037 | S 104 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2500 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10040 | S 100 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10042 | S 94 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 5500 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10043 | S 105 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10045 | S 158 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10046 | S 95 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 9000 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10047 | S 100 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 4000 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10050 | S 93 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10051 | S 100 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 4000 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10053 | S 105 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10054 | S 94A | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 6000 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10055 | S 101 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10057 | S 101 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10058 | S 107 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10059 | S 107 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10060 | S 100 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2500 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10062 | S 120 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10063 | S 110 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10064 | S 112 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2500 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10065 | S 110 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10068 | S 110 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10069 | S 101 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10070 | S 101 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10071 | S 101 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |

Maßnahmenliste Staatsstraßen

| Nummer | Straße | Maßnahme | Priorität |
|--------|--------|--|-----------------------|
| 10073 | S 154 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2500 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10076 | S 56 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10078 | S 92 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10079 | S 92 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10080 | S 130 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2000 Kfz/Tag. Die sichere Erreichbarkeit von Burgneudorf im Zuge des Ausbaus der S 130 soll gewährleistet werden) | anderer Baulastträger |
| 10081 | S 93 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10082 | S 100 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2500 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10083 | S 100 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2500 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10084 | S 101 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10086 | S 107 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10087 | S 107 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10088 | S 107 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10089 | S 110 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10091 | S 114 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2500 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10093 | S 56 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10095 | S 56 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2000 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10096 | S 56 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2500 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10097 | S 56 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2500 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10099 | S 100 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10100 | S 108 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 4000 Kfz/Tag. Die Seenland-Route quert diesen Abschnitt. Hier ist sicherzustellen, dass die Radfahrer sicher die S 108 überqueren können) | anderer Baulastträger |
| 10101 | S 198 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10102 | S 181 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 4000 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10103 | S 181 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 4000 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10105 | S 95 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 9000 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10106 | S 115 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2000 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10109 | S 154 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2500 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10111 | S 120 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10114 | S 158 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 3500 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10115 | S 95 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 1000 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10116 | S 100 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10119 | S 114 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 5000 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10120 | S 114 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 5000 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10121 | S 114 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 4500 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10123 | S 114 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 5000 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10125 | S 110 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10126 | S 110 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10127 | S 110 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10129 | S 111 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10130 | S 111 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2500 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10131 | S 111 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10132 | S 111 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 3000 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10134 | S 110 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10135 | S 110 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10136 | S 101 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10138 | S 107 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10140 | S 94 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 8000 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10142 | S 94 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 8000 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10143 | S 104 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2500 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10145 | S 94 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 8500 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10146 | S 94 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 8000 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10149 | S 97 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10150 | S 97 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10152 | S 106 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 8500 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10153 | S 106 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 3000 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10154 | S 106 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 3500 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10155 | S 106 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 10000 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10156 | S 112 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2500 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10158 | S 112 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10159 | S 111 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 3000 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |

Maßnahmenliste Staatsstraßen

| Nummer | Straße | Maßnahme | Priorität |
|--------|--------|--|-----------------------|
| 10160 | S 111 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10161 | S 111 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 3000 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10162 | S 111 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2500 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10163 | S 92 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10164 | S 92 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10165 | S 92 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10167 | S 181 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 4000 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10168 | S 177 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 13000 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10169 | S 106 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10170 | S 106 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10171 | S 106 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10172 | S 106 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10173 | S 106 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10175 | S 101 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10176 | S 101 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10177 | S 101 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10178 | S 101 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10179 | S 101 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10180 | S 101 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2000 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10181 | S 101 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10182 | S 101 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10183 | S 155 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2000 Kfz/Tag) | anderer Baulastträger |
| 10184 | S 98 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10185 | S 98 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10186 | S 198 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (Von Norden kommend endet der linksseitige Zweirichtungsrادweg am Ortsausgang. Es fehlt der Anschluss bis zur Kreuzung. Siehe auch Maßnahmen 3267 und 10003) | anderer Baulastträger |
| 10187 | S 106 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 10188 | S 106 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |
| 11003 | S108 | Bau einer Querungshilfe (Es gab wahrscheinlich früher eine LSA für Fußgänger. Über diese hätten auch Radfahrer die linksab auf die S 108 einbiegen, diese Straße sicher überqueren können. Die Anlage wurde jedoch zurückgebaut) | anderer Baulastträger |
| 11007 | S 177 | Bau einer Querungshilfe (Von der K 9257 von Süden kommend, ist der bestehende Radweg an der S 177 nicht gut zu erreichen) | anderer Baulastträger |
| 11009 | S 116 | Bau einer Querungshilfe (Radweg wechselt Straßenseite) | anderer Baulastträger |
| 11011 | S 94 | Bau einer Querungshilfe (Radweg auf Südseite der S 94 ist aus Richtung Norden nicht sicher zu erreichen) | anderer Baulastträger |
| 99901 | S 95 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 4000 Kfz/Tag, wird auf der Grundlage einer Vereinbarung zwischen dem LASuV und der Stadt Kamenz voraussichtlich 2015 noch realisiert) | anderer Baulastträger |

Maßnahmenliste
Kreisstraßen

| Nummer | Straße | Maßnahme | Priorität | Kosten (EUR) |
|--------|--------|--|---------------------------|------------------|
| 6303 | K 7210 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 1939 Kfz/Tag, bereits in Planung und soll voraussichtlich bis 2016 gebaut werden) | 2 | 181.400 |
| 6349 | K 7237 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2247 Kfz/Tag) | Prüfauftrag | 40.000 |
| 7259 | K 9202 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 1615 Kfz/Tag) | 2 | 199.200 |
| 7263 | K 9202 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2598 Kfz/Tag) | 1 | 4.000 |
| 7264 | K 9202 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 5841 Kfz/Tag) | 1 | 8.200 |
| 7265 | K 9202 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2958 Kfz/Tag) | 1 | 164.000 |
| 7266 | K 9204 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 1968 Kfz/Tag) | 2 | 334.200 |
| 7303 | K 9219 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2503 Kfz/Tag, Entscheidung nach erneute Verkehrszählung 2016) | Prüfauftrag | 505.400 |
| 7304 | K 9219 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 1852 Kfz/Tag) | 2 | 70.000 |
| 7377 | K 9239 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2140 Kfz/Tag) | 1 | 217.600 |
| 7383 | K 9239 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2852 Kfz/Tag) | 1 | 329.200 |
| 7397 | K 9244 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 1729 Kfz/Tag, bereits in Planung) | 2 | 279.400 |
| 7404 | K 9252 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 1831 Kfz/Tag) | Prüfauftrag | 466.600 |
| 7405 | K 9252 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2619 Kfz/Tag) | 1 | 73.600 |
| 7414 | K 9258 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 1784 Kfz/Tag) | 1 | 135.400 |
| 7425 | K 9270 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2491 Kfz/Tag) | 2 | 125.400 |
| 10014 | K 9281 | Bau einer Querungshilfe (Radweg wechselt Straßenseite) | 2 | 20.000 |
| 10021 | K 9239 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 3500 Kfz/Tag) | 1 | 48.000 |
| 10033 | K 9202 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 7000 Kfz/Tag) | 1 | 594.400 |
| 10075 | K 9270 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2500 Kfz/Tag) | 1 | 529.400 |
| 10098 | K 9204 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2500 Kfz/Tag) | 2 | 529.400 |
| 10122 | K 7251 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 3000 Kfz/Tag) | Prüfauftrag | 587.800 |
| 10139 | K 9239 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 3500 Kfz/Tag) | Prüfauftrag | 267.400 |
| 10157 | K 7239 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 2500 Kfz/Tag) | 1 | 111.200 |
| 10190 | K 9204 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 1968 Kfz/Tag) | 2 | 608.000 |
| 10191 | K 9258 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 1784 Kfz/Tag) | 1 | 216.800 |
| 11001 | K 9210 | Bau einer Querungshilfe (Radweg wechselt Straßenseite) | 2 | 20.000 |
| 11004 | K 6407 | Bau einer Querungshilfe (Die Seenland-Route biegt hier von der K 6407 nach Norden ab. Jedoch liegt der Radweg der K 6407 auf der Südseite der Straße und es gibt keine Möglichkeit, zur Fahrbahn zu kommen und die Straße zu überqueren) | 2 | 20.000 |
| 11006 | K 7283 | Bau einer Querungshilfe (aus Richtung Osten kommend, gibt es keine gesicherte Möglichkeit, als Radfahrer von der K 7283 linksab nach Holschdubrau abzubiegen) | 2 | 20.000 |
| 11012 | K 9226 | Bau einer Querungshilfe | 2 | 20.000 |
| 11013 | K 7260 | Bau einer Querungshilfe (Radweg wechselt Straßenseite) | Prüfauftrag | 20.000 |
| 13019 | K 7219 | Rekonstruktion der Fahrbahn | 2 | 40.950 |
| 13026 | K 7227 | Rekonstruktion der Fahrbahn | 2 | 24.900 |
| 13028 | K 9204 | Rekonstruktion der Fahrbahn | 2 | 244.950 |
| 13031 | K 7229 | Rekonstruktion der Fahrbahn | 2 | 178.200 |
| 99906 | K 9211 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (DTV 2025: 1500 Kfz/Tag. Vorzugsweise auf dem linken Ufer der Elster) | 1 | 194.000 |
| 99908 | K 7243 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (Entscheidung nach erneuter, zukünftiger Verkehrszählung) | Prüfauftrag | 300.400 |
| 99909 | K 7276 | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs oder eine anderweitige Verbesserung der Sicherheit für den Radverkehr (Gefahrenstelle wegen Steigung) | Prüfauftrag | 298.800 |
| | | | Summe Kreisstraßen | 8.028.200 |

Maßnahmenliste sonstige Maßnahmen

| Nummer | Straße | Maßnahme | Priorität |
|--------|--------|---|-----------------------|
| 12002 | | Radwegbrücke instand setzen (Die hölzerne Fahrbahn der Brücke über die Schwarze Elster ist in einem sehr schlechten Zustand.) | anderer Baulastträger |
| 13001 | | Rekonstruktion der Fahrbahn | anderer Baulastträger |
| 13002 | | Herstellung einer Verbindung über den Spree von Oehna zum Spreeradweg | anderer Baulastträger |
| 13003 | | Rekonstruktion der Fahrbahn | anderer Baulastträger |
| 13004 | | Rekonstruktion des Feld-, Wald- oder Wirtschaftswegs | anderer Baulastträger |
| 13005 | | Sonstige (Weg ausbessern und widmen) | anderer Baulastträger |
| 13006 | | Rekonstruktion des Feld-, Wald- oder Wirtschaftswegs | anderer Baulastträger |
| 13007 | | Rekonstruktion des Radwegs. Asphaltierung überprüfen, jedoch auf jeden Fall die Oberfläche in der größtmöglichen Breite instand setzen mit einer guten Schotterdecke | anderer Baulastträger |
| 13008 | | Rekonstruktion des Feld-, Wald- oder Wirtschaftswegs und Wegweisung der Radrouten anpassen (Umleitung entfernen) | anderer Baulastträger |
| 13009 | | Rekonstruktion des Feld-, Wald- oder Wirtschaftswegs; zumindest einen ähnlichen Zustand wie weiter südlich herstellen | anderer Baulastträger |
| 13010 | | Rekonstruktion des Feld-, Wald- oder Wirtschaftswegs | anderer Baulastträger |
| 13011 | | Rekonstruktion des Radwegs, da die Breite des bestehenden Radweges nicht den Anforderungen für Radfernwege (hier: Spreeradweg) entspricht | anderer Baulastträger |
| 13012 | | Rekonstruktion des Feld-, Wald- oder Wirtschaftswegs | anderer Baulastträger |
| 13012 | | Rekonstruktion des Feld-, Wald- oder Wirtschaftswegs | anderer Baulastträger |
| 13013 | | Rekonstruktion des Radwegs sowie Prüfen, ob eine neue Radbrücke gebaut werden kann, da die Breite der bestehenden Brücke nicht den Anforderungen für Radfernwege (hier: Spreeradweg) entspricht | anderer Baulastträger |
| 13014 | | Rekonstruktion des Feld-, Wald- oder Wirtschaftswegs, da die Breite des bestehenden Weges nicht den Anforderungen für Radfernwege (hier: Spreeradweg) entspricht | anderer Baulastträger |
| 13015 | | Rekonstruktion des Feld-, Wald- oder Wirtschaftswegs sowie Prüfen, ob eine neue Radbrücke gebaut werden kann, da die Breite der bestehenden Brücke nicht den Anforderungen für Radfernwege (hier: Spreeradweg) entspricht | anderer Baulastträger |
| 13016 | | Rekonstruktion des Feld-, Wald- oder Wirtschaftswegs | anderer Baulastträger |
| 13017 | | Rekonstruktion des Feld-, Wald- oder Wirtschaftswegs (oder Wiederherstellung, da komplett zugewachsen bzw. praktisch inexistent) | anderer Baulastträger |
| 13020 | | Abschnitt entspricht nicht den Anforderungen für Radfernwege (hier: Spreeradweg; Schiebestrecke mit 12% Neigung und oben nur ein schmaler, unbefestigter Weg am Hang). Prüfen, welche Lösungen möglich sind | anderer Baulastträger |
| 13021 | | Rekonstruktion des Radwegs, da die Breite des bestehenden Radweges nicht den Anforderungen für Radfernwege (hier: Spreeradweg) entspricht | anderer Baulastträger |
| 13022 | | Rekonstruktion des Radwegs, da die Breite des bestehenden Radweges nicht den Anforderungen für Radfernwege (hier: D4, Spreeradweg und RFW Sächsische Mittelgebirge) entspricht | anderer Baulastträger |
| 13023 | | Rekonstruktion des Feld-, Wald- oder Wirtschaftswegs | anderer Baulastträger |
| 13024 | | Rekonstruktion des Feld-, Wald- oder Wirtschaftswegs | anderer Baulastträger |
| 13025 | | Rekonstruktion der Fahrbahn | anderer Baulastträger |
| 13027 | | Rekonstruktion der Fahrbahn | anderer Baulastträger |
| 13029 | | Brücke bauen, so dass eine direkte Verbindung zwischen Groß Neida und Zeißig möglich wird, ohne den jetzt vorgesehenen Umweg über den Froschradweg | anderer Baulastträger |
| 13030 | | Rekonstruktion des Feld-, Wald- oder Wirtschaftswegs | anderer Baulastträger |
| 14001 | | Rampen am Bahnhof Hoyerswerda Neustadt anlegen, da Unterquerung zur Zeit nur über Treppen ohne barrierefreie und für Radverkehr geeignete Alternative möglich ist | anderer Baulastträger |
| 99990 | | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | anderer Baulastträger |