

Radverkehrskonzeption des Landkreises Görlitz

Stand September 2018





LANDKREIS GÖRLITZ KREISTAG

Beschluss des Kreistages des Landkreises Görlitz Nr. 238/2018 vom 19.09.2018

Beschlussgegenstand:

Radverkehrskonzept für den Landkreis Görlitz

Beschlussfassung:

Der Kreistag beschließt:

1. Die Radverkehrskonzeption für den Landkreis Görlitz wird als strategische Grundlage für die Sicherung und weitere Entwicklung des Radverkehrs im Landkreis Görlitz beschlossen. Dabei gilt das Maßnahmenkonzept als ressortübergreifender Planungsrahmen. Bezogen auf das Vorhaben Nr. 4038 „Bahnradweg Oberlausitz Oderwitz-Herrnhut-Niedercunnersdorf“ behält sich der Kreistag eine Entscheidung bis zur Vorlage der Machbarkeitsstudie über eine weitere Nutzung des Verkehrsweges für den Eisenbahnverkehr vor (KT-Beschluss Nr. 218/2018).
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die bereits aus dem Projekt etablierte Arbeitsgruppe Radverkehr mindestens einmal jährlich einzuberufen. Ziel ist es, das gutachterlich erarbeitete Maßnahmenkonzept zu evaluieren und bei Bedarf fortzuschreiben.

Anlage:

Radverkehrskonzeption des Landkreises Görlitz

gefasst in: öffentlicher Sitzung

Abstimmungsergebnis: Jastimmen: 65
 Gegenstimmen: 0
 Enthaltungen: 1

Bernd Lange
Landrat

Inhaltsverzeichnis

1. Einführung.....	5
1.1 Anliegen	5
1.2 Vorgehensweise.....	6
2. Grundlagen der Radverkehrskonzeption	8
2.1 Übergeordnete Rahmenpläne	8
2.2 Zielstellungen des Landkreises	10
2.3 Radverkehr als System	12
2.4 Richtlinien der Radverkehrsplanung	13
3. Bestandsanalyse des Radverkehrs im Landkreis	16
3.1 Radverkehrsanlagen	16
3.2 Touristisches Radverkehrsnetz	18
3.3 Verknüpfungsstellen zum ÖPNV	21
3.4 Wegweisung.....	24
3.5 Öffentlichkeitsarbeit.....	24
4. Landkreisrelevante Radverkehrsnetze	27
4.1 Vorbemerkungen.....	27
4.2 Touristisches Netz.....	27
4.3 Alltagsnetz.....	28
4.4 Weitere Bedarfe im Radverkehr	31
5. Defizitermittlung.....	32
6. Maßnahmenkonzept.....	33
6.1 Grundlagen der Maßnahmenpriorisierung.....	33
6.2 Maßnahmen im Radwegenetz	35
6.3 Maßnahmen ÖPNV-Verknüpfungsstellen	46
6.4 Elektromobilität und Radverkehr	48
6.5 Hinweise zum Wegweisungskonzept	50
6.6 Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit	52

Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Maßnahmen an Bundesstraße
Anlage 2	Maßnahmen an Staatsstraßen
Anlage 3	Maßnahmen an Kreisstraßen
Anlage 4	Maßnahmen an sonstigen Straßen und Wegen
Anlage 5	Maßnahmen an Verknüpfungspunkten des ÖPNV

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Untersuchungsgebiet mit klassifizierten Straßen
Abbildung 2	Führungsformen des Radverkehrs
Abbildung 3	Bestands- und Bedarfsmeldungen
Abbildung 4	Touristisches Radroutennetz
Abbildung 5	Radverkehrsrelevante Raumstrukturen
Abbildung 6	Alltagsnetz
Abbildung 7	Wichtige ÖPNV-Verknüpfungspunkte
Abbildung 8	Maßnahmen im Alltagsnetz

1. Einführung

1.1 Anliegen

In Sachsen sind in den vergangenen Jahren verkehrsplanerische Grundlegendokumente mit Bezug zum Radverkehr fortgeschrieben worden. Hierbei sind insbesondere zu nennen:

- Landesentwicklungsplan 2013 des Freistaates Sachsen,
- Radverkehrskonzeption des Freistaates Sachsen 2014 und
- Landesverkehrsplan Sachsen 2025.

Auf Landesebene werden hiermit Ziele und Leitlinien für die nachgeordneten Behörden definiert.

Vor diesem Hintergrund entschied sich der Landkreis Görlitz (Untersuchungsgebiet in **Abbildung 1**) eine Radverkehrskonzeption für den Landkreis durch einen Gutachter erstellen zu lassen. Die Beauftragung erfolgte im Sommer 2017 und die Konzepterstellung ist mit dem vorliegenden Dokument abgeschlossen.

Das Anliegen der Radverkehrskonzeption des Landkreises Görlitz ist die Schaffung einer konzeptionellen Grundlage für die systematische und effiziente Weiterentwicklung des Radverkehrssystems im Landkreis. Dabei sind die unterschiedlichen Belange von touristischem Radverkehr und Alltagsradverkehr ebenso zu berücksichtigen wie unterschiedliche Nutzergruppen und deren spezifischen Anforderungen, wie z.B. Schüler und Senioren. Im Rahmen der Radverkehrskonzeption werden letztlich Maßnahmen entwickelt, die zur Schließung von Lücken im Radverkehrsnetz, zur besseren Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV sowie für eine erfolgreiche Werbung für Fahrradtourismus und Alltagsradverkehr notwendig sind. Die Radverkehrskonzeption kann vor diesem Hintergrund dazu beitragen, die Mobilität im Landkreis nachhaltiger zu gestalten und klimaschädliche Emissionen zu reduzieren.

1.2 Vorgehensweise

Für die Erarbeitung der Radverkehrskonzeption konnte auf eine umfangreiche Datenbasis zurückgegriffen werden:

- Radverkehrskataster des Landkreises Görlitz mit Informationen zum Verlauf touristischer Routen, Führungsformen im Radverkehr, Zustand von Radverkehrsanlagen etc.,
- Rahmenpläne (z.B. Nationalen Radverkehrsplan 2020, Radverkehrskonzeption des Freistaates Sachsen 2014 mit Detailkarten der Maßnahmen für den Landkreis Görlitz, Tourismuskonzeption des Landkreises Görlitz 2015, Landesentwicklungsplan 2013 des Freistaates Sachsen, Landesverkehrsplan Sachsen 2025, Regionalplan Oberlausitz-Niederschlesien, erste Gesamtfortschreibung 2010)
- Verkehrszählungen auf dem klassifizierten Straßennetz des Landkreises Görlitz (ab 2013),
- Schulnetzplanung des Landkreises Görlitz, Kreistagsbeschluss vom 14.05.2012),
- 6. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen bis 2030,
- (Video-)Befahrungen des Amtes für Hoch- und Tiefbau des Landkreises Görlitz (Bundes-, Staats und teilweise Kreisstraßen, ab 2012),
- LEADER-Entwicklungsstrategien (LES) der LEADERRegionen,
- Grenzüberschreitende Projekte (Kooperationsprogramm Freistaat Sachsen – Tschechische Republik 2014-2020 und INTERREG Polen – Sachsen 2014-2020) und
- Online-Angebote ADFC, Nationaler Radverkehrsplan.

Im Rahmen eines umfangreichen Beteiligungsprozesses im Winter 2017 wurde das landkreiseigene Radverkehrskataster durch die Bestands- und Bedarfsmeldungen der Städte und Gemeinden des Landkreises ergänzt. Von dieser Möglichkeit machten 47 der 53 Städte und Gemeinden Gebrauch. Des Weiteren konnten die Analyseergebnisse der im Rahmen der Konzepterstellung durchgeführten Befahrungen des Jahres 2018 als Informationen in das Kataster einfließen.

Zur Bewertung des Radwegenetzes und der Ermittlung von Defiziten wurden verschiedene Kriterien überlagert und ausgewertet. Dabei waren von besonderem Interesse:

- Führungsform des Radverkehrs,
- zulässige Geschwindigkeit und Verkehrsstärke des Kfz-Verkehrs,
- Zustand der Fahrbahn oder des Radweges und
- punktuelle Mängel.

Der Fokus der Analysen lag dabei auf einem im Laufe des Bearbeitungsprozesses festgelegten landkreisrelevanten Alltagsnetz und dem touristischen Hauptnetz aus regionalen und überregionalen Touren. Das Alltagsnetz wurde auf Basis der Bevölkerungsschwerpunkte und verkehrsrelevanter Einrichtungen (z.B. Schulen, Gewerbe-/ Industriegebiete, Verknüpfungspunkte zum ÖPNV) abgeleitet. Dieses Netz stellt auch für die Aufstellung des Maßnahmenkataloges eine wichtige Grundlage dar, da Maßnahmen, die zur Vervollständigung des Alltagsnetzes dienen mit einer höheren Priorität berücksichtigt werden.

Im Hinblick auf Fahrradabstellanlagen hat der Gutachter die bereits bestehenden Analysen an Haltepunkten des Schienenpersonenverkehrs (SPNV) um weitere Vor-Ort-Analysen an wichtigen Umstiegshaltestellen im Hauptbusnetz des Landkreises ergänzt.

Die Herangehensweise und Zwischenergebnisse wurden der Öffentlichkeit in drei Auftaktveranstaltungen im November/ Dezember 2017 vermittelt. Insgesamt nutzten etwa 100 Bürger ihre Möglichkeit, noch eigene Vorschläge und Anliegen in Bezug auf den Radverkehr in ihrer Region in die Diskussionen einzubringen.

Darüber hinaus wurden die Bearbeitungsschritte regelmäßig in insgesamt drei projektbegleitenden Workshops präsentiert und diskutiert. Hierbei waren neben den betroffenen Ämtern der Kreisverwaltung auch Vertreter des Regionalen Planungsverbandes Oberlausitz-Niederschlesien, der Tourismusorganisationen (Destinationsmanagementorganisation und lokale Tourismusorganisationen), des

Landesamtes für Straßenbau und Verkehr Niederlassung Bautzen, der Gemeinden, des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) und externer Dienstleister involviert.

2. Grundlagen der Radverkehrskonzeption

2.1 Übergeordnete Rahmenpläne

Die Radverkehrskonzeption für den Landkreis Görlitz wird auf Grundlage bestehender übergeordneter Pläne erstellt, welche der Bearbeitung einen Rahmen vorgeben. Auf **Bundesebene** ist hierbei insbesondere der Nationale Radverkehrsplan 2020 zu nennen, in dem sich der Bund zur Förderung des Radverkehrs als nachhaltiges und umweltschonendes Verkehrsmittel bekennt. Zur Umsetzung dieses Zieles werden und wurden Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich des Bundes ergriffen. Dazu gehört insbesondere der Bau von straßenbegleitenden Radwegen an Bundesstraßen. Darüber hinaus bemüht sich Deutschland jedoch auch um die Weiterbildung der mit dem Radverkehr beschäftigten Fachleute in den Landkreisen und Kommunen, indem regelmäßige Fortbildungsangebote und Forschungsprojekte finanziert werden.

Auf der **sächsischen Landesebene** tangiert der Landesverkehrsplan Sachsen 2025 das Thema Radverkehr nur am Rande und verweist für differenziertere Aussagen auf die Radverkehrskonzeption des Freistaates Sachsen, welche im Jahr 2014 veröffentlicht wurde. Dieses Planwerk stellt die wichtigste Grundlage der vorliegenden Radverkehrskonzeption des Landkreises Görlitz dar und zeichnet sich insbesondere zu Aussagen und Festlegungen in den folgenden Themenfeldern aus:

- Mit dem SachsenNetz Rad wurde das landesbedeutsame radtouristische Netz des Freistaates Sachsen definiert. Teilweise sollen diese Routen auch alltägliche Nachfragerelationen abbilden.
- Für die Straßen in Baulast des Freistaates werden Realisierungsbedarfe von straßenbegleitenden Radwegen und zugehörige Prioritäten vorgegeben.
- Für die Wegweisung im Zuge der Strecken des SachsenNetz Rad werden Wegweisungsstandards entsprechend der deutschlandweit gültigen Richtlinien festgeschrieben.

Der Freistaat Sachsen verfolgt mit seiner Radverkehrskonzeption insbesondere die nachstehenden Ziele:

- Erhöhung des Anteils des Radverkehrs am Gesamtverkehr,
- bedarfsgerechter Ausbau/ Unterhalt der Radverkehrsinfrastruktur,
- Steigerung der Sicherheit Rad fahrender Verkehrsteilnehmer und
- bessere Vernetzung des Radverkehrs mit dem ÖPNV/ SPNV.

Die für den Landkreis Görlitz festgeschriebenen Maßnahmen an Bundes- und Staatsstraßen wurden – sofern sie seit 2014 nicht bereits realisiert sind – in das Maßnahmenkonzept der vorliegenden Radverkehrskonzeption übernommen. Dabei wurde die Priorisierung aus Sicht des Landkreises angepasst und fehlende Abschnitte ergänzt.

Neben diesen verkehrlichen Rahmenplänen wurden weitere **Dokumente, die auf dem Gebiet des Landkreises Anwendung finden** auf ihre Relevanz für die Radverkehrskonzeption hin überprüft:

- Der Landesentwicklungsplan 2013 bzw. der Regionalplan Oberlausitz-Niederschlesien 2010 legen die zentralörtlichen Strukturen des Landkreises Görlitz fest. Unter anderem basierend auf diesem Zentrale Orte System wurde das Alltagsnetz abgeleitet.
- In der Tourismuskonzeption 2015 des Landkreises Görlitz ist der Radverkehr als wichtiges Thema bereits im Leitbild verankert:

„Grenzenlos entdecken: Kulturschätze und aktive Freizeit- und Naturerlebnisse im Dreiländereck Deutschland-Polen-Tschechien“

Es findet eine Konzentration auf die Zielgruppen „entspannte Rad- und Wanderurlauber“ und „anspruchsvolle Kultururlauber“ statt. Nebenzielgruppen im Radtourismus sind auch „sportorientierte Aktivurlauber“. Die Tourismuskonzeption sieht zur Stärkung des Fahrradtourismus im Landkreis vor allem Handlungsbedarfe in den Feldern Markenbildung, Infrastrukturpflege und Erreichbarkeit.

- Die Standorte von Grundschulen, weiterführenden Schulen und Hochschulen wurden dem Schulnetzplan 2010-2015 entnommen.
- Radverkehrsplanungen der Stadt Görlitz wurden hinsichtlich der Führung landkreisrelevanter Routen in der Stadt und dem Umland berücksichtigt.

2.2 Zielstellungen des Landkreises

Der Landkreis Görlitz verfolgt mit der Erstellung der Radverkehrskonzeption für das Kreisgebiet folgende Ziele:

1. **Förderung des Alltagsradverkehrs im Landkreis als Beitrag zum Klimaschutz:** Als emissionsfreies Fortbewegungsmittel soll eine Stärkung des Anteils an Wegen, die im Alltag mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, zu einer Reduktion klimaschädlicher Emissionen und von Lärmbeeinträchtigungen in Ortschaften beitragen. Der Radverkehr gilt dabei als Mobilitätsoption mit hoher Flexibilität und einfacher Verfügbarkeit für viele Nutzergruppen.
2. **Stärkung einer eigenständigen Mobilität für Schüler:** Die Alltagsmobilität von Minderjährigen ist wesentlich durch den Schulweg geprägt. Aufgrund oftmals ungenügender Radverkehrsanlagen auf Wegen zu den Schulstandorten werden Schüler häufig von ihren Eltern mit dem Pkw gefahren. Dies führt nicht nur zu teilweise chaotischen Situationen an den Schulen, sondern behindert die Heranwachsenden zusätzlich in der Sammlung eigener Erfahrungen als Verkehrsteilnehmer. Im Zuge der Radverkehrskonzeption sollen insbesondere Schulstandorte in der Ableitung prioritärer Maßnahmen einbezogen werden, um die Bedingungen fürs eigenständige Fahren zu Schule für Schulkinder zu verbessern.
3. **Bessere Vernetzung des Radverkehrs mit dem ÖPNV/ SPNV:** Alltägliche Wege im Landkreis Görlitz zeichnen sich im Gegensatz zum verdichteten Stadtbereich durch vergleichsweise lange Wegstrecken aus. Nicht selten sind regelmäßige Wege länger als die Strecke, die ein Radfahrer üblicherweise in einer Stunde zurücklegen kann (15-20 km). Hier erscheint es sinnvoll, den Radverkehr als Teil einer intermodalen Wegekette mit dem ÖPNV zu fördern. Vor diesem Hintergrund ist es anzustreben, das bestehende Netz des

öffentlichen Verkehrs als Rückgrat für längere Wege zu stärken. Es sind die Voraussetzungen zu schaffen, dass mehr Wege im Vor- und Nachlauf zu den Haltestellen mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können. Dabei ist der Ausbau von Abstellmöglichkeiten ein wesentlicher Ansatz.

4. **Steigerung der Sicherheit Rad fahrender Verkehrsteilnehmer:** Die Steigerung der Verkehrssicherheit trägt nicht nur zum Schutz der körperlichen und seelischen Unversehrtheit der Verkehrsteilnehmer bei. Die gefühlte – also subjektiv wahrgenommene Unsicherheit – ist oftmals ein Grund, auf das Fahrrad als Verkehrsmittel generell zu verzichten. So tragen sichere Verkehrsanlagen auch zu einer Förderung des Radfahrens im Allgemeinen bei. Radverkehrsanlagen sollen auch künftig den Anforderungen des aktuell gültigen Regelwerkes genügen, derzeit sind dies die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).
5. **Stärkung des Fahrradtourismus als wichtiger Wirtschaftsfaktor im Landkreis:** Der Fahrradtourismus hat bereits einen erheblichen Anteil am touristischen Aufkommen im Landkreis. Gemäß der Tourismuskonzeption sind Aktivurlauber eine der Kernzielgruppen, für die ein gut ausgebautes und beschildertes sowie vielfältiges Netz an touristischen Radrouten zur Verfügung gestellt werden soll. Die wichtigsten touristischen Ziele sollen in Radrouten eingebunden oder zumindest gut mit dem Fahrrad erreichbar sein.
6. **Förderung der Elektromobilität im Radverkehr:** Elektrisch unterstützte Fahrräder setzen sich im Feld der neu verkauften Fahrräder zunehmend durch. Die Vorteile von Elektromobilität im Radverkehr liegen auf der Hand: höhere Reichweiten und Geschwindigkeiten bei gleichzeitig weniger Anstrengung auch bei Wind und bergigem Gelände. Die Maßnahmen der Radverkehrskonzeption sollen diesem Trend Rechnung tragen und Ansätze zur Förderung elektrisch unterstützter Fahrräder aufzeigen. Gerade angesichts der vergleichbar langen Wege im Landkreis besitzt die Förderung der Elektromobilität im Radverkehr eine hohe Relevanz.
7. **Weiterentwicklung der Wegweisung im Radverkehrsnetz des Landkreises:** Die Wegweisung im Radverkehrsnetz ist für die touristischen Routen bereits weitgehend anforderungsgerecht ausgebaut. Sie ist wichtig, um Wegeverbindungen besser wahrzunehmen und die korrekten Routen zu

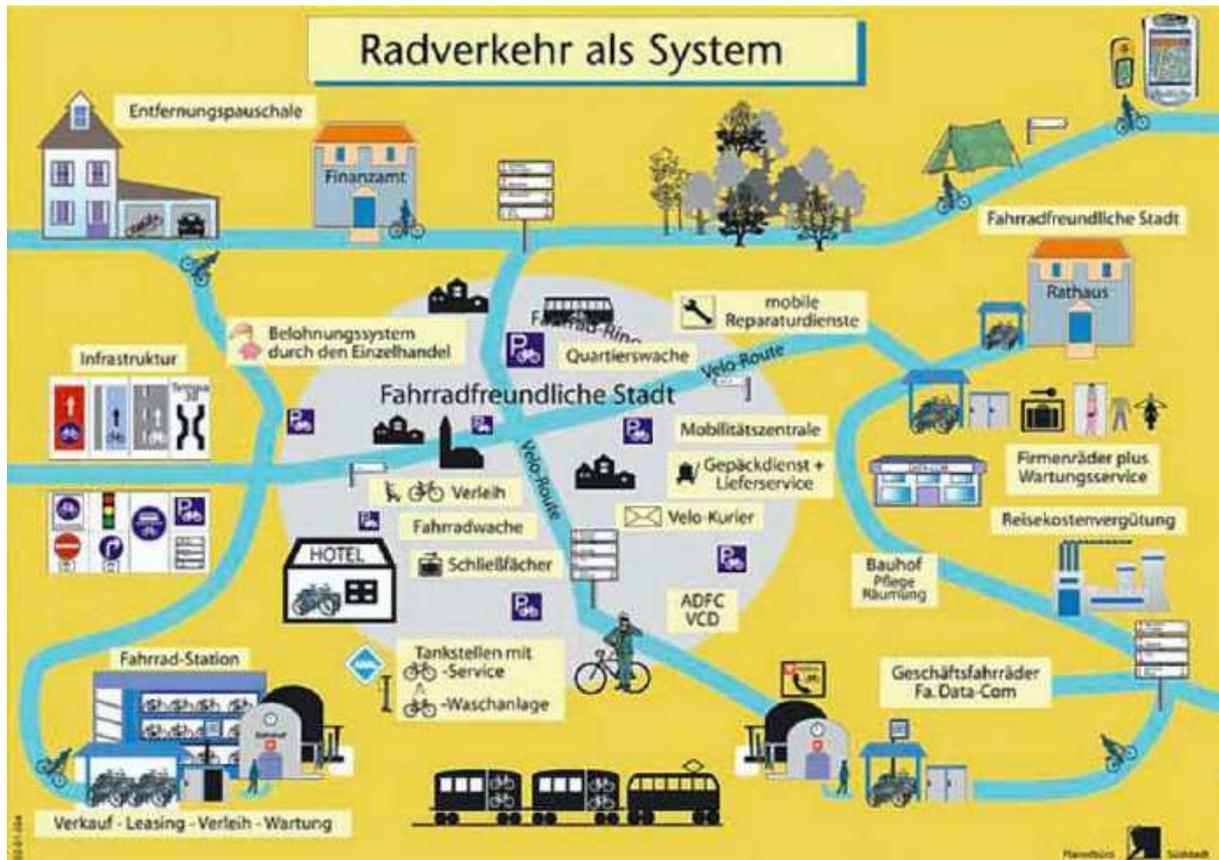
finden. Geprüft werden soll, inwieweit im Alltagsnetz die Wahrnehmbarkeit attraktiver Hauptrouten durch ein anforderungsgerechtes Wegweisungsnetz verbessert werden kann. Die Standards der gültigen Richtlinien und der Radverkehrskonzeption des Freistaates Sachsen von 2014 sind dabei einzuhalten.

8. Schaffung einer systematischen Grundlage der Radverkehrsförderung:

Die Radverkehrskonzeption soll auf Basis einer strukturierten Zustandserfassung und -bewertung systematisch Maßnahmenansätze ableiten. Damit die Konzeption auch langfristig den sich kontinuierlich ändernden Anforderungen gerecht wird, ist eine regelmäßige Fortschreibung notwendig und vorgesehen. Die Maßnahmenumsetzung soll unter fortwährender Zusammenarbeit der beteiligten Institutionen aus Verwaltung, Politik und Tourismus erfolgen.

2.3 Radverkehr als System

Die Förderung des Radverkehrs soll sich im Rahmen dieser Konzeption nicht ausschließlich auf den Bau von Radwegen und damit die Erweiterung des Netzes von Radverkehrsanlagen beschränken. Schon im Nationalen Radverkehrsplan von 2002 der Bundesrepublik Deutschland wurde erkannt, dass Radverkehr als komplexes System zu verstehen ist. Neben der Infrastruktur für den fließenden Radverkehr sind zugleich Anlagen zum Abstellen der Fahrräder, Serviceangebote im Straßenumfeld und im Internet sowie eine intensive Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit erforderlich.



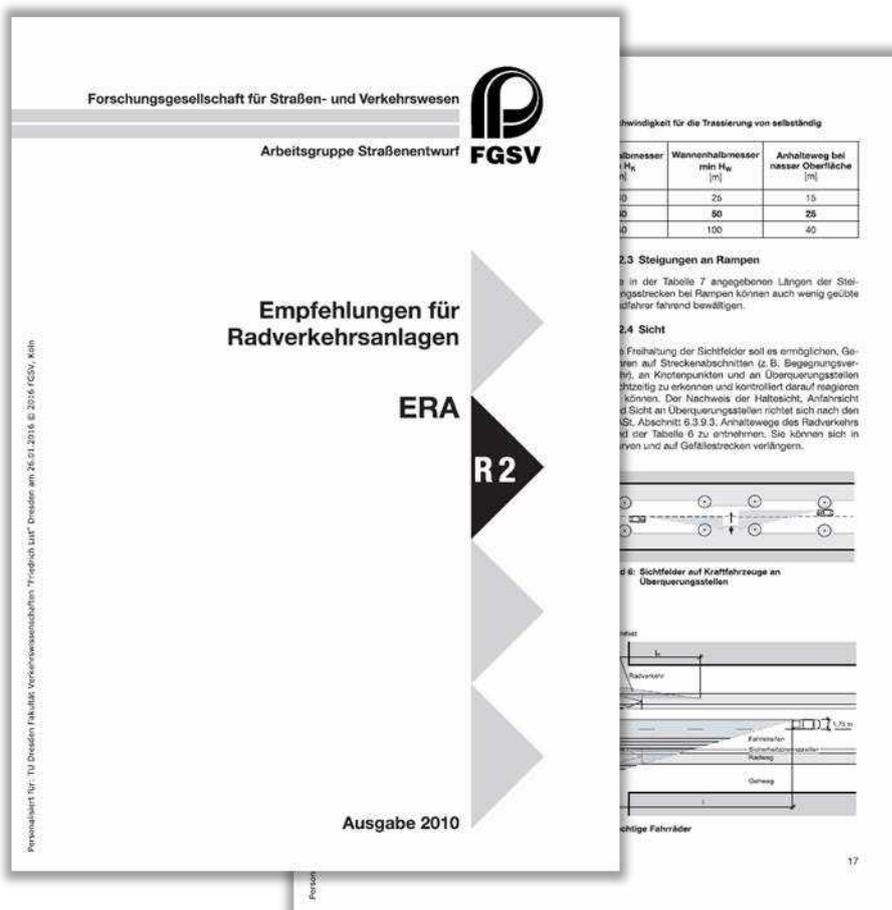
Grafik 1: Bestandteile des Systems Radverkehr aus dem Nationalen Radverkehrsplan 2002

Die oben genannten Handlungsfelder gilt es bei Planungen und Programmen zur Radverkehrsförderung auf allen Handlungsebenen gleichwertig zu berücksichtigen.

2.4 Richtlinien der Radverkehrsplanung

Im Zusammenhang mit dem Radverkehr sollten als Orientierungsrahmen für Planung, Bau und Betrieb der Radverkehrsinfrastruktur insbesondere die „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ (RIN), die „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL), die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt), die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) und das Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr beachtet werden. All diese Regelwerke wurden durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) erarbeitet. Sie sind durch das Bundesverkehrsministerium offiziell eingeführt und für die Anwendung auf kommunaler, Kreis- und Landesebene empfohlen worden.

Dies gilt, soweit das technische Regelwerk nicht im Widerspruch zur StVO und der VwV-StVO sowie – für den Bereich der Bundesfernstraßen – nicht im Widerspruch zu den Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten und die Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes steht. So gelten beispielsweise die Mindestbreiten für Radverkehrsanlagen in der VwV-StVO (neben weiteren Kriterien) als Voraussetzung für die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht. Das technische Regelwerk (z. B. die ERA) beschreibt als Orientierungsrahmen davon unabhängig die planerisch erstrebenswerten Maße.



Grafik 2: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

Die ERA beschreiben im Wesentlichen, wie Radverkehrsanlagen innerorts und außerorts baulich gestaltet werden sollen und welche Kriterien für die Auswahl der geeigneten Führungsform zu berücksichtigen sind. Während innerorts zahlreiche verschiedene Führungsformen infrage kommen, sind es im Außerortsbereich (der

Kerngegenstand der vorliegenden Konzeption sein soll) vor allem zwei Anlagenformen:

Grundsätzlich ist das Radfahren im **Mischverkehr mit den Kfz** auf allen Straßen zugelassen, außer es wird explizit ausgeschlossen oder es existiert eine parallel verlaufende benutzungspflichtige Radverkehrsanlage.



Foto: Radfahrer im Mischverkehr

Das Fahren im Mischverkehr ist auf schwach belasteten Straßen grundsätzlich als unproblematisch einzuschätzen. Nehmen Verkehrsmengen, der Anteil von Schwerlastfahrzeugen oder gefahrene Geschwindigkeiten zu, entsteht jedoch ein Gefährdungspotential, welches den Bau einer baulich getrennten Radverkehrsanlage anzeigt. Das zusätzlich entstehende Unsicherheitsgefühl hält nicht selten potentielle Radfahrer davon ab, häufiger aufs Fahrrad zu steigen.

Baulich getrennte und straßenbegleitend oder unabhängig von einer Straße geführte Radverkehrsanlagen sind der Regelfall eigenständiger Radverkehrsanlagen im Außerortsbereich.



Foto: Fahren auf einem straßenbegleitenden Geh- und Radweg und Verkehrszeichen „Gemeinsamer Geh- und Radweg“

Üblicherweise werden diese Radwege zur gemeinsamen Nutzung für Radfahrer und Fußgänger freigegeben. Die bauliche Trennung zur Fahrbahn erhöht die Sicherheit sowie das subjektive Sicherheitsgefühl und ermöglicht ein entspanntes Fahrerlebnis.

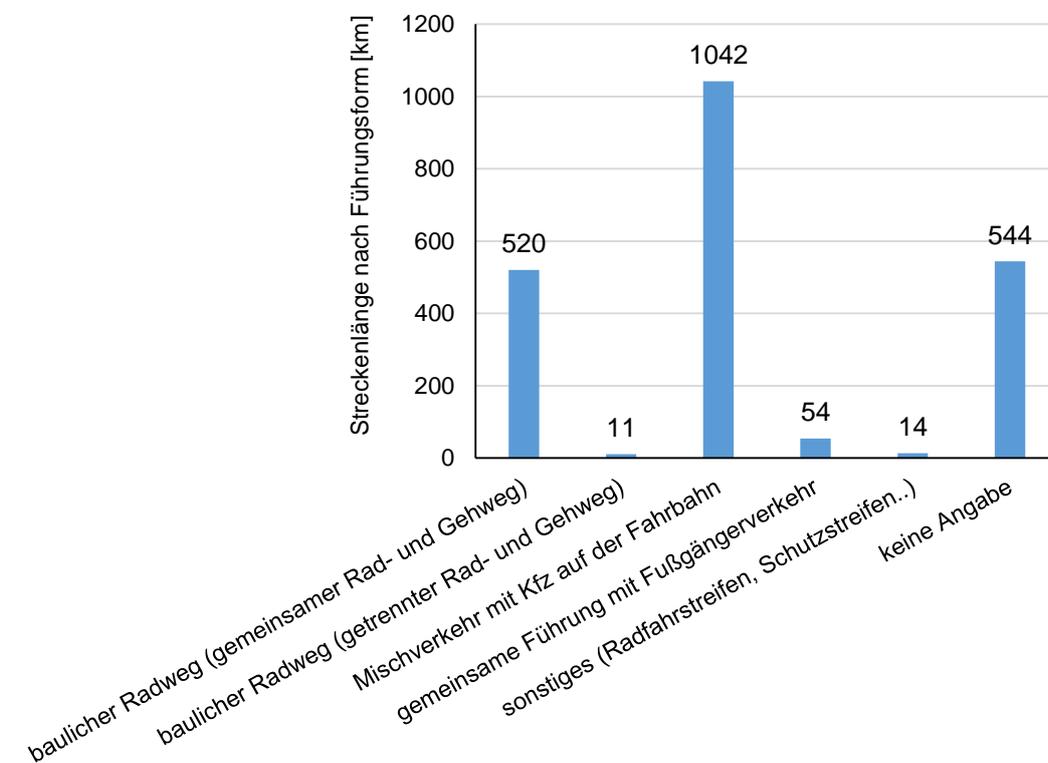
3. Bestandsanalyse des Radverkehrs im Landkreis

3.1 Radverkehrsanlagen

Die nachstehenden Auswertungen zum Bestand an Radverkehrsanlagen erfolgten auf Basis des Radwegekatasters des Landkreises Görlitz mit Stand vom Juli 2018. Das Kataster umfasst dabei Strecken mit einer Gesamtlänge von 2.185 km.

Im Landkreis Görlitz bestehen derzeit auf etwa 600 km separate Radverkehrsanlagen, wobei eigenständige gemeinsame Geh- und Radwege mit 520 km Streckenlänge den mit Abstand größten Anteil einnehmen. Gemäß dem Radverkehrskataster teilen sich Radfahrer und der Kfz-Verkehr auf Strecken mit einer Gesamtlänge von etwa 1040 km die Fahrbahn. Hierunter fallen gleichermaßen hochbelastete Bundesstraßen wie ruhige Feld- und Forstwege, die grundsätzlich für den Kfz-Verkehr freigegeben sind, jedoch nur wenig befahren werden. Bei weiteren 544 km liegen derzeit keine Informationen über die Führungsform des Radverkehrs zu. Wahrscheinlich sind auf diesen Strecken keine eigenständigen Radverkehrsanlagen vorhanden, sondern vielmehr dürfte es sich hierbei vor allem um Mischverkehrsstrecken handeln.

Die folgende Grafik fasst die Führungsformen des Radverkehrs im Landkreis Görlitz zusammen. **Abbildung 2** im Anhang des Berichts veranschaulicht die Führungsformen im Landkreis in Form einer Karte.



Grafik 3: Führungsformen des Radverkehrs im Landkreis Görlitz

Im Bereich der Außerortsstraßen sind im Landkreis Görlitz derzeit nur die Führungsformen Mischverkehr und gemeinsamer Geh- und Radweg vorhanden. Andere Formen, wie beispielweise Schutzstreifen, sind derzeit außerorts noch nicht angelegt worden. Streckenabschnitte mit diesen Führungsformen sind demnach alle auf innerörtlichen Straßen vorzufinden.

Die 520 km gemeinsame Geh- und Radwege im Landkreis sind überwiegend in Asphaltbauweise ausgeführt (393 km, 76 %). Weitere verbreitete Bauweisen sind Betonverbundsteine (39 km, 7 %) und sandgeschlämmte Bauweise (24 km, 5%). Die Befahrbarkeit der Geh- und Radwege ist größtenteils als einwandfrei zu bezeichnen (420 km, 81 %). Bei 6 % wurden Mängel in der Befahrbarkeit festgestellt. Diese hängen oft mit Wurzeldurchbrüchen an solchen Radwegen zusammen, die noch ohne

Wurzelsperre errichtet wurden. Hiervon sind auch touristisch bedeutsame Abschnitte des Oder-Neiße-Radweges und des Spreeradweges betroffen.

Im Rahmen der Erstellung der Radverkehrskonzeption des Landkreises Görlitz waren die Gemeinden aufgefordert, bestehende und fehlende Radverkehrsanlagen und -verbindungen auf ihrem Gemeindegebiet zu melden. Diese grundsätzliche Bestands- und Bedarfserfassung ist in **Abbildung 3** zusammengetragen. Grundsätzlich gilt hier, dass auch bei einem gemeldeten Bedarf eine Strecke zugleich Teil einer radtouristischen Route sein kann. Handlungsbedarf ist hierbei unabhängig davon zu verstehen, ob eine Strecke bereits Teil des radtouristischen Netzes ist.

3.2 Touristisches Radverkehrsnetz

Der Landkreis Görlitz verfügt über ein dichtes radtouristisches Netz. Große Teile dieses Netzes sind Bestandteil des SachsenNetz Rad – dem landesbedeutsamen Radverkehrsnetz – welches 2014 in der Radverkehrskonzeption des Freistaates Sachsen festgelegt wurde. Zwei Routen sind zudem Teil des „Radnetz Deutschland“ (D-Routen). Die folgende Tabelle führt die einzelnen radtouristischen Routen des Landkreises auf.

Route	Nr. im SachsenNetz Rad	Länge im LK Görlitz	weitergehende Informationen
Radfernwege			
Mittellandrouten	D4 (Teil des „Radnetz Deutschland“)	48 km	www.gern-radfahren.de
Oder-Neiße-Radweg	I-4 D12 (Teil des „Radnetz Deutschland“)	124 km	www.oderneisse-radweg.de
Froschradweg	I-11	148 km	www.gern-radfahren.de
Sächsische Städteroute	I-8	58 km	www.gern-radfahren.de
Spreeradweg	I-3	52 km	www.gern-radfahren.de
Regionale Hauptradrouten			
Seenland-Route	II-39	34 km	www.gern-radfahren.de
Kreisbahnradweg	II-40	14 km	www.gern-radfahren.de
Wolfsradweg	II-41	50 km	www.gern-radfahren.de
Rübezahlrادweg	II-47	29 km	www.gern-radfahren.de
Hermannsdorfer Radweg	(II-41 als Teil des Wolfsradweges geführt)	21 km	www.gern-radfahren.de
Sonstige Touren mit über-/ regionaler Bedeutung			
Fürst-Pückler-Radweg	kein Bestandteil	27 km	www.gern-radfahren.de
Erlebnisradweg VIA REGIA	kein Bestandteil	40 km	www.radweg-viaregia.eu
Neißelandtour	kein Bestandteil	147 km	www.gern-radfahren.de
Seeadlerrundweg	kein Bestandteil	46 km	www.gern-radfahren.de

Tabelle: Radfernwege und regionale Hauptradrouten im radtouristischen Netz des Landkreises

Die Gesamtlänge der Strecken des SachsenNetz Rad (Radfernwege und regionale Hauptradrouten) im Landkreis Görlitz beträgt derzeit etwa 600 km. Dazu gehören neben den Radrouten, die in der obenstehenden Tabelle aufgeführt sind, gleichzeitig Verbindungsstrecken („sonstige Wege des SNR“) zwischen den radtouristischen

Routen. Diese sind in der folgenden Grafik aus der Radverkehrskonzeption des Freistaats Sachsen von 2014 in grün eingezeichnet.



Grafik 4: SachsenNetz Rad im Landkreis Görlitz aus der Radverkehrskonzeption des Freistaates Sachsen 2014

Von besonderer Bedeutung sind, neben den Strecken des SachsenNetz Rad und den weiteren über-/ regionalen Routen, die „20 Radtouren im Landkreis Görlitz“ mit einer Länge von ca. 627 km. Historisch gesehen wurden bereits in den Altkreisen Niederschlesischer Oberlausitzkreis und Landkreis Löbau-Zittau touristische Touren

angeboten. Nach der Verwaltungs- und Funktionalreform im Jahr 2008 konnte mit den nachfolgenden in der Übersicht dargestellten Touren ein Paket geschnürt werden, welches insgesamt die Vielfalt des Landkreises Görlitz widerspiegelt.

Radtouren im Landkreis Görlitz

Tourenübersicht

Stand: März 2016

1	Tour 1	Schleifer Kirchspiel	27 km	11	Tour 13	Königshainer Berge	26 km
2	Tour 2	Badeseetour	28 km	12	Tour 14	Görlitzer Landtour	37 km
3	Tour 3	Rund um den Bärwalder See	26 km	13	Tour 15	Rund um Reichenbach/O.L.	40,5 km
4	Tour 4	Rund um Weißwasser/O.L.	38,5 km	14	Tour 16	Rund um den Berzdorfer See	24 km
5	Tour 5	Graschinatour	25 km	15		Rund um den Löbauer Berg	49 km
6	Tour 7	Niederspreer Teichgebiet	39 km	16		Rund um den Großen Wald	28 km
7	Tour 8	Kulturinsel Einsiedel	49 km	17		Rund um den Kottmar	30 km
8	Tour 9	Heidedörfer Tour	25 km	18		Klosterwald-Neiße-Tour	37 km
9	Tour 10	Kollmer Höhen	20 km	19		Karasek-Rundweg	23 km
10	Tour 11	Stausee Quitzdorf	20 km	20		Umgebindehausradweg	35 km



Grafik 5: Touristische Radtouren im Landkreis Görlitz außerhalb des SachsenNetz Rad

Eine Übersicht der radtouristischen Routen im Landkreis kann **Abbildung 4** am Ende des Berichts entnommen werden.

3.3 Verknüpfungsstellen zum ÖPNV

Die Analysen zu den Verknüpfungsstellen zwischen Radverkehr und ÖPNV fußten auf einer Untersuchung, die im Auftrag des Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) die Haltestellen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Landkreis Görlitz auf Angebote für Park&Ride und Bike&Ride untersucht hat¹. Hierbei sind insgesamt 28 Haltestellen an Bahnstrecken im Landkreis untersucht worden. Ergänzt wurde diese Untersuchung durch eine zusätzliche Analyse im Rahmen der Konzepterstellung von weiteren 21 Haltestellen abseits des bestehenden SPNV-Netzes. Der Fokus lag dabei auf den Haltestellen an der derzeit im Bau befindlichen Eisenbahnstrecke Hoyerswerda – Horka und auf wichtigen potentiellen Verknüpfungspunkten zwischen Radverkehr und ÖPNV im Busverkehr. Diese

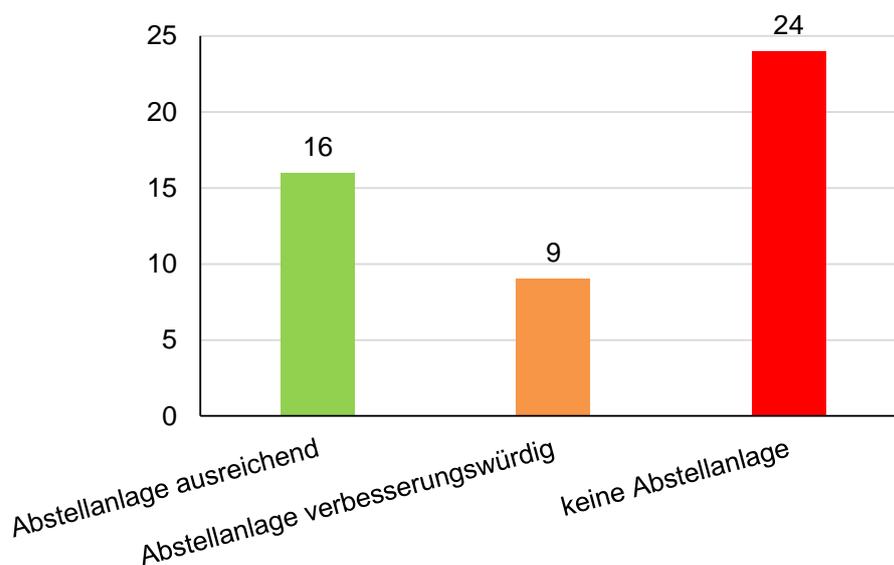
¹ P+R-Erhebung ZVON, stationsspezifische Handlungsempfehlungen
ISUP GmbH im Auftrag des ZVON

Haltestellen befanden sich alle an Hauptbuslinien bzw. an Verknüpfungspunkten mehrerer Hauptbuslinien und/ oder zu einer der übrigen Buslinien. Der Fokus liegt bei den Gemeinden, die selbst über ein entsprechendes Kundenpotential verfügen oder durch ihre Lage zwischen Bahnkorridoren eine gute Ergänzung zur flächenhaften Erschließung des Landkreises darstellen.

Die Haltestellen wurden hinsichtlich der folgenden Punkte bewertet:

- Art der Abstellanlage (z.B. Bügel),
- Überdachung,
- Beleuchtung,
- Kapazität und
- Lage zur Haltestelle.

Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass an 7 von 28 Haltestellen des SPNV keine Fahrradabstellanlagen vorhanden sind. Lediglich an acht Haltestellen bestand gemäß den Untersuchungen von ISUP kein Handlungsbedarf. Von den 21 zusätzlich betrachteten Haltestellen verfügten nur zwei über adäquate Fahrradabstellmöglichkeiten. An den übrigen Haltestellen mussten Fahrräder an Bäumen, Masten oder ähnlichem angeschlossen werden. Die folgende Grafik fasst die Ergebnisse beider Untersuchungen zusammen.



Grafik 6: Grundsätzlicher Handlungsbedarf an Verknüpfungspunkten zwischen ÖPNV und Radverkehr im Landkreis Görlitz

Häufigste Defizite der Haltestellen sind (neben dem grundsätzlichen Fehlen von Fahrradabstellmöglichkeiten):

- keine Möglichkeit den Rahmen anzuschließen („Felgenklemmer“),
- keine ausreichende Beleuchtung und/ oder
- teilweise ausgereizte Kapazität.

Die Lage der Abstellanlagen zum Bahn- bzw. Bussteig ist in den meisten Fällen bedarfsgerecht. Die Ausstattung mit einer Überdachung ist an allen nutzbaren Abstellanlagen – bis auf eine Anlage in Mücka an der Schule – gegeben.



Fotos: links Abstellanlagen in Mücka, Schule; rechts: keine Abstellanlage in Boxberg/ O.L., Sparkasse

Neben den Abstellmöglichkeiten an Haltestellen begünstigen auch gute Konditionen bei der Fahrradmitnahme im ÖPNV die Verknüpfung beider Verkehrsmittel. Im Landkreis Görlitz (Mitglied im ZVON) ist dabei die Fahrradmitnahme grundsätzlich in allen ÖPNV-Verkehrsmitteln möglich. Dieser bietet für die Fahrradmitnahme Einzelfahrscheine, Fahrradtagskarten und Fahrradzeitfahrkarten an.

Bei Fahrten mit den Nahverkehrszügen im Landkreis gelten grundsätzlich die Tarife der Deutschen Bahn bzw. der Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG). Beide Unternehmen erlauben die Mitnahme von Fahrrädern auf Nahverkehrsverbindungen, wenn genügend Platz im Zug zur Verfügung steht. Es ist jeweils ein spezieller Fahrausweis für ein Fahrrad zu erwerben.

3.4 Wegweisung

Im Landkreis Görlitz gibt es eine flächendeckende Radverkehrswegweisung, die weitestgehend dem bundesweiten Standard der FGSV entspricht. Dieser sieht an Entscheidungspunkten zwischen mehreren Routen Zielwegweiser mit Entfernungsangabe vor, in welche die Logos der touristischen Routen eingeschoben werden. Ansonsten sind einfache Zwischenwegweiser mit Pfeil und Fahrradpiktogramm empfohlen.

Mit Wegweisung versehen sind im Landkreis die Strecken des SachsenNetz Rad und die regionalen bzw. 20 lokalen radtouristische Routen. Einzelne Radrouten sind mit einer Wegweisung ausgestattet die hinsichtlich Gestaltung und Zielauswahl nicht dem FGSV-Standard entspricht.

Die Betreuung der Wegweisung der Routen des SachsenNetz Rad und der weiteren regionalen bzw. 20 lokalen Radrouten (außer Erlebnisradweg VIA REGIA) obliegt der Kreisverwaltung, die sich für die Pflege der Wegweisung dabei externen Dienstleistern bedient, jeweils einen für den Norden und Süden des Landkreises.

Eine Wegweisung von Alltagsrouten gibt es über die Vorgaben der Radverkehrskonzeption des Freistaates Sachsen von 2014 hinaus nicht. Hier werden zwar zahlreiche im Alltagsverkehr relevante Zielorte entlang der Strecken des SachsenNetz Rad ausgewiesen, die gewählten Routen sind jedoch oft nur wenig für den Alltagsradverkehr geeignet, da unattraktive Umwege in Kauf genommen werden müssen.

3.5 Öffentlichkeitsarbeit

3.5.1 Printmedien und Web-Informationen

Eine systematische Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr existiert derzeit vor allem im Bereich des Fahrradtourismus. Informationen zu allen radtouristischen Routen sind zentral dabei über die Webseite www.gern-radfahren.de zusammengestellt, wobei bzgl. des konkreten Tourenverlaufs häufig auf die GIS-Plattform des Landkreises

verwiesen wird. Zu den „20 Radtouren im Landkreis Görlitz“ werden Flyer mit einer Übersichtskarte je Tour und lohnenswerten Sehenswürdigkeiten zur Verfügung gestellt. GPS Tracks der „20 Radtouren im Landkreis“ und von zwei überregionalen Routen (Spreeradweg und Oder-Neiße-Radweg) sind im Internet veröffentlicht.



Grafik 7: Beispielflyer einer Radtour

3.5.2 Veranstaltungen

Mit dem Ziel, Menschen zu mehr körperlicher Aktivität zu motivieren und das Radfahren als Breitensport und Tourismustrend zu stärken, wurde 2018 inzwischen zum 17. Mal die Sternradfahrt im Landkreis Görlitz durchgeführt. Diese wurde als Tradition des ehemaligen Niederschlesischen Oberlausitzkreises in den neuen Landkreis übernommen und wird auch von der Kreisverwaltung (mit Unterstützung des ADFC und lokaler Akteure) organisiert. Seit 2009 wechseln jährlich die Zielorte, die über sternförmige, ausgeschilderte Touren, vorbei an Stempelstellen, per Rad erreicht werden können. Die Touren variieren dabei hinsichtlich ihrer Länge bis max. 100 km. In den letzten Jahren ist es gelungen, die polnischen und tschechischen Nachbarregionen als feste Partner, aber auch als Gäste für die Veranstaltung zu

gewinnen. Dies stellt vor allem einen Mehrwert im Bereich der touristischen Vermarktung dar. Realisiert wird dies u.a. durch verschiedene grenzüberschreitende beschilderte Radtouren. Mithilfe von dreisprachigen Faltblättern, Teilnahmepässen, Bannern, Plakaten, Aufklebern und der bereits vorhandenen Homepage werden alle Radfahrer in drei Sprachen informiert.

Darüber hinaus konnte ein großes Netzwerk an Partnern, Förderern und Unterstützern aufgebaut werden (u.a. ADFC-Ortsverband und andere Radsportvereine, Little John Bikes als Servicepartner, ZVON als regionaler Verkehrsverband, diverse Busunternehmen etc.), die sich auch als Multiplikator und Botschafter der Sternradfahrt verstehen. Die Sternradfahrt erfreut sich einer zunehmenden Beliebtheit und hatte 2017 etwa 3.500 Teilnehmer.



Foto. Teilnehmer der Sternradfahrt an der Kulturinsel Einsiedel (Foto: Ingo Goschütz)

Eine ähnliche Veranstaltung stellt die Radtourenfahrt (RTF) „Mit Trixi durch die Oberlausitz“ dar. Bei diesem Fahrradfest werden jährlich von Großschönau aus Fahrradtouren angeboten, die in einer großen Gemeinschaft zurückgelegt werden können. Veranstalter ist hier der örtliche Sportverein (www.tsv-grossschoenau.de).

4. Landkreisrelevante Radverkehrsnetze

4.1 Vorbemerkungen

Die Analysen haben gezeigt, dass das Radverkehrsnetz im Landkreis Görlitz sehr umfangreich ist. Es ist daher erforderlich, wichtige Elemente des Radverkehrsnetzes hervorzuheben. Dabei wurde in ein touristisches Netz und ein Netz für den Alltagsradverkehr unterschieden, da beide Nutzergruppen teils grundsätzlich andere Anforderungen haben und eine gemeinsame Führung daher nicht immer möglich ist. Gleichwohl wurde bei der Zusammenstellung des Alltagsnetzes darauf geachtet, ob bereits parallel verlaufende Optionen im touristischen Netz bestehen, welche die Alltagsnachfrage abdecken könnten. Dies stellt eine hohe Effizienz des Radwegenetzes im Landkreis sicher.

4.2 Touristisches Netz

Grundsätzlich bestehen aus Sicht von Radtouristen insbesondere die folgenden Anforderungen an touristische Routen²:

- möglichst umwegarme Führung unter Berücksichtigung von Sehenswürdigkeiten und der Thematik der Route,
- sichere Befahrbarkeit und sichere Querungsstellen, Ausführung gemäß ERA,
- allwettertauglicher Wegbelag (Asphaltbauweise als Standardlösung),
- konsistente Wegweisung,
- ausreichende Breite gemäß ERA,
- touristische Infrastruktur entlang des Weges (Gaststätten, Herbergen, Rastplätze etc.) und
- erlebnisorientierte, naturnahe Führung ist wünschenswert.

² Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2014



Foto: Radtouristen genießen die Fahrt durch die Landschaft (Foto: Ingo Goschütz)

Das touristische Radverkehrsnetz des Landkreises orientiert sich im Wesentlichen an den bestehenden regionalen und überregionalen Routen. Dabei sind alle Routen des SachsenNetz Rad aus der Radverkehrskonzeption des Freistaates Sachsen von 2014 auch im landkreisrelevanten touristischen Netz berücksichtigt. Lokale Routen für Radtouristen, welche durch die Gemeinden betrieben und vermarktet werden, stellen ein ergänzendes Angebot dar, welches in der Radverkehrskonzeption des Landkreises nicht zu berücksichtigen ist. Die Karte in **Abbildung 4** zeigt das landkreisrelevante Netz der touristischen Routen und unterscheidet dabei auch die einzelnen Routen entsprechend ihrer thematischen Ausrichtung.

4.3 Alltagsnetz

Im Gegensatz zum touristischen Netz konnte bei der Festlegung des Alltagsnetzes für den Radverkehr nicht auf ein bereits bestehendes Netz zurückgegriffen werden. Es war daher ein neues Netz abzuleiten, welches den Anforderungen des Alltagsradverkehrs genügt. Die im Folgenden vorgestellten Punkte entstammen im Wesentlichen den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der FGSV (ERA)³:

³ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2010

- Verknüpfung von (Wohn-) bzw. Siedlungsschwerpunkten, Gewerbeansiedlungen, Bildungseinrichtungen und Übergangspunkten zum ÖPNV,
- direkte, umwegarme Führung, das heißt der Umwegfaktor gegenüber der kürzest möglichen Route zwischen zwei Orten sollte unter 1,2 liegen,
- auf Hauptrouten sollen gemäß der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung Reisegeschwindigkeiten (inkl. Verzögerungen an Querungen) von etwa 20-30 km/h erreicht werden,
- Alltagsrouten binden an Übergängen zu benachbarten Landkreisen oder Ländern an,
- sichere Befahrbarkeit und sichere Querungsstellen, Ausführung gemäß ERA,
- allwettertauglicher Wegbelag (Asphaltbauweise als Standardlösung),
- ausreichende Breite gemäß ERA,
- ganzjährige Befahrbarkeit (Winterdienst mindestens auf Hauptstrecken),
- Wegweisung entlang von Hauptstrecken und
- unnötige Steigungen sollten vermieden werden, wobei dies angesichts einer zunehmenden Marktdurchdringung der Pedelecs perspektivisch weniger relevant sein wird.



Foto: Die Beförderung von Kindern ist eine typische Situation im Alltagsradverkehr

Die dem Alltagsnetz zugrunde gelegten räumlichen Strukturen, basierend auf dem Zentralen Orte System der Landes- und Regionalplanung, können der **Abbildung 5** im Anhang des Berichts entnommen werden.

Zwischen der Stadt Görlitz als Teil des oberzentralen Städteverbundes Bautzen-Görlitz-Hoyerswerda sowie den Mittelzentren (Weißwasser/ O.L., Niesky, Löbau, Zittau) und den Grundzentren (Rothenburg/ O.L., Reichenbach/ O.L., Ebersbach-Neugersdorf, Bernstadt a. d. Eigen, Großschönau) des Landkreises wurden Hauptrouten definiert. Ergänzt wurde dieses Haupttroutennetz durch Verbindungen in wichtige Orte in benachbarten Kreisen oder Ländern, wie Bautzen, Hoyerswerda und Spremberg. Aber auch wichtige Grenzübergangspunkte sind berücksichtigt worden. Hierbei sind insbesondere zu nennen: Rumburk, Hrádek nad Nisou, Bad Muskau/ Łęknica, Ostritz, Varnsdorf.

Zwischen den Haupttrouten ist ein Netz von Erschließungsrouten ausgewählt worden, welches die räumliche Erschließung der Gemeinden und Ortsteile abseits der Haupttrouten sicherstellen soll. Die Erschließungsrouten dienen darüber hinaus der Anbindung wichtiger Gewerbe- und Schulstandorte sowie von den ÖPNV-Verknüpfungspunkten.

Das relevante Alltagsnetz des Landkreises Görlitz kann der **Abbildung 6** im Anhang dieses Berichts entnommen werden. Das Haupt- (etwa 420 km) und Nebennetz (etwa 770 km) im Landkreis Görlitz umfasst ein Gesamtnetz von etwa 1.190 km und deckt damit mehr als die Hälfte aller Strecken des Radverkehrskatasters des Landkreises ab.

Das Alltagsnetz – und hierbei insbesondere die Haupttrouten – wurden in den projektbegleitenden Workshops auf Basis eines gutachterlichen Vorschlages diskutiert und zwischenzeitlich angepasst. Als zentrales Ergebnis dieser Diskussionen kann festgehalten werden, dass auch an Strecken, an denen durch die Belegenheitsgemeinden kein Bedarf für eine Radverkehrsanlage gesehen wird, aus Sicht des Landkreises eine solche vorgesehen werden sollte. Beispielhaft sei hierbei die Situation an der B 6 in der Gemeinde Markersdorf zu nennen: Momentan wird der Radverkehr auf der Hauptroute Löbau – Görlitz über das Gewerbegebiet und die Ortslage parallel zur B 6 geführt. Dies stellt jedoch einen erheblichen Umweg dar und

aus Sicht des Landkreises sollte als Alternative ein straßenbegleitender Radweg an der B 6 weiter favorisiert werden.

Im Radwegkataster des Landkreises wurde im Laufe der Bearbeitung konkreten Strecken eine Funktion im Alltagsnetz zugewiesen. Allerdings konnte nicht im Einzelnen überprüft werden, ob genau an der benannten Strecke die Umsetzung einer anforderungsgerechten Radverkehrsanlage möglich ist. Im Rahmen der konkreten Umsetzungsplanung sind möglicherweise auch alternative Paralleltrassen zu berücksichtigen, wobei hier darauf zu achten ist, dass der Umwegfaktor zwischen zwei benachbarten Ortschaften die oben genannte Zielgröße von 1,2 nicht überschreitet. Zur Wahrnehmung einer Radwegeverbindung als klare Alternative zu einer stark befahrenen Straße ist eine räumliche Nähe unabdingbar. Straßenbegleitende Führungen sind zudem aufgrund der höheren sozialen Sicherheit zu bevorzugen.

4.4 Weitere Bedarfe im Radverkehr

Die Datengrundlage der Radverkehrskonzeption bestand aus touristischen Routen ergänzt um Bestands- und Bedarfsmeldungen der Gemeinden. Zusätzlich wurden Strecken aufgenommen, die für die Bildung des Alltagsnetzes grundsätzlich erforderlich waren.

Den Strecken, die Teil des Alltagsnetzes sind, wurden Maßnahmenansätze zugewiesen und in der grafischen und tabellarischen Übersicht im Anhang des Berichts dargestellt. Bedarfsmeldungen der Kommunen abseits des landkreisrelevanten Alltagsnetzes wurden in Übersichtsabbildungen (**Abbildung 3 und 8**) weiter mitgeführt. Sie folglich Teil der Konzeption und die Förderfähigkeit nach der Richtlinie für die Förderung von Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger (RL KStB) bleibt bestehen. Aus Sicht des Landkreises ist die Priorität einer Maßnahme an einer solchen Strecke jedoch anders einzuschätzen als an identifizierten Strecken im Alltagsnetz oder dem touristischen Netz.

5. Defizitermittlung

Aus den Informationen des Radverkehrskatasters konnten entlang der Strecken des Alltagsnetzes Abweichungen zwischen der Führung des Radverkehrs im Bestand und der – gemäß der gültigen Richtlinien und der festgelegten Standards (Kapitel 4) – angestrebten Führung abgeleitet werden. Wo Abweichungen bestehen, wird von einem Defizit gesprochen.

Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA⁴) gilt, dass an Straßen der Entwurfsklassen 1 und 2 nach RAL⁵ eigenständige bauliche Radverkehrsanlagen vorzusehen sind. Dies umfasst alle Bundesstraßen und einige Staatsstraßen im Landkreis. Die folgenden Kriterien sprechen dafür, auch an einer Straße mit einer höheren Entwurfsklasse, also einer geringeren Bedeutung, eine straßenbegleitende bauliche Radverkehrsanlage vorzusehen:

- die Verkehrsbelastung liegt über 4.000 Kfz/ Tag,
- beträgt die zulässige Geschwindigkeit 100 km/h, sind Radverkehrsanlagen bereits ab 2.500 Kfz/ Tag empfohlen,
- besitzt eine Strecke besondere Bedeutung im Alltags-, touristischen oder Schülerverkehr werden Radverkehrsanlagen auch bei noch geringeren Verkehrsmengen empfohlen und
- erhebliche Schwerverkehrsmengen oder sehr enge Querschnitte (mit viel Verkehr) sprechen ebenfalls für die Einrichtung einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage.

Neben fehlenden Radverkehrsanlagen können auch ein schlechter baulicher Zustand einer Strecke oder punktuelle Mängel, die im Radverkehrskataster hinterlegt sind, Grundlagen für die Einschätzung als Defizit sein. Alltagsstrecken, auf denen eine sandgeschlämmte Bauweise (egal ob mangelhaft oder nicht) vorzufinden ist, wurden grundsätzlich als defizitär eingeschätzt, da gemäß der in Kapitel 5.1 beschriebenen Standards eine Asphaltbauweise anzustreben ist. Den Autoren ist bewusst, dass oft

⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2010

⁵ Richtlinie für die Anlage von Landstraßen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2013

naturschutz- und/ oder denkmalschutzrechtliche Gründe gegen die Asphaltierung von Strecken sprechen, jedoch sollte bei Sanierungen die Möglichkeit einer Asphaltierung stets geprüft werden.



Foto: Schlechter baulicher Zustand des Oder-Neiße-Radweges im Stadtgebiet von Görlitz

Eine Dokumentation der festgestellten Defizite in Form einer Abbildung erfolgte nicht. Strecken, auf denen im Folgenden eine Maßnahme vorgesehen wurde, sind stets auch defizitbehaftet.

6. Maßnahmenkonzept

6.1 Grundlagen der Maßnahmenpriorisierung

Das Maßnahmenkonzept der Radverkehrskonzeption enthält eine Priorisierung von Maßnahmen an Bundes-, Staats- und Kreisstraße aus Sicht des Landkreises. Diese kann in ausgewählten Abschnitten von den bereits 2014 festgelegten Prioritäten der Radverkehrskonzeption des Freistaates Sachsen abweichen, wenn durch neuere Erkenntnisse eine höhere oder geringere Bedeutung der Strecke festgestellt wurde.

Mit den Bedarfsklassen werden – in Übereinstimmung mit der Radverkehrskonzeption des Freistaates Sachsen 2014 – angestrebte Umsetzungshorizonte verbunden. Dabei gelten die folgenden Festlegungen:

- Bedarf Klasse A: Besonders wichtige Maßnahmen im Radwegenetz, die bis zum Jahr 2025 umgesetzt werden sollen. Die Landesregierung hat zur Erreichung dieses Zieles inzwischen zwei Radwegeprogramme (100 km-Radwegeprogramm und Programm Radverkehrsanlagen 2017) aufgerufen, von denen auch der Landkreis Görlitz profitiert. Insgesamt werden ca. 20 km Radwege neu geschaffen und viele Bedarfe der Klasse A abgearbeitet.
- Bedarf Klasse B: Maßnahmen in dieser Klasse sind nachgewiesenermaßen sinnvoll und erforderlich für eine sichere und komfortable Führung im Radverkehr. Sie sollen aufgrund abmildernder Umstände, wie z. B. nur mittlerer Verkehrsstärken oder erheblicher Umsetzungsprobleme jedoch nicht prioritär, sondern erst nach 2025 umgesetzt werden.
- Bedarf Klasse C: An Strecken der Klasse C wäre eine bauliche Maßnahme für eine komfortablere Führung des Radverkehrs wünschenswert. Angesichts der lokalen Gegebenheiten (geringe Verkehrsmengen, geringere Bedeutung im Radverkehr) sind die Maßnahmen jedoch zunächst zurückzustellen bzw. das tatsächliche Erfordernis einer Radverkehrsanlage erneut differenzierter zu überprüfen.

Die Eingruppierung der Strecken in Bedarfsklassen berücksichtigt dabei die folgenden Aspekte:

- Ist die Strecke Teil des touristischen Netzes, ist eine eigenständige Radverkehrsanlage mit höherer Priorität angezeigt.
- Ist die Strecke im Alltagsnetz (unterschieden nach Haupt- und Nebennetz), besitzt also eine hohe Bedeutung im alltäglichen Radverkehr des Landkreises, wird ihr eine höhere Priorität zugewiesen.
- Hat eine Strecke Bedeutung im Schülerverkehr (etwa 5 km Umkreis um Schulstandorte), ist mit einer höheren Menge an besonders schutzbedürftigen Radfahrern zu rechnen. Die Priorität der Maßnahme steigt.
- Die Priorität steigt ebenfalls, wenn ein besonders hohes Gefährdungspotential aufgrund z. B. hoher Verkehrsmengen, hoher zulässiger Geschwindigkeiten oder geringer Fahrbahnbreiten vorliegt.

- Bereits geplante Maßnahmen im Straßen- und Radwegenetz und damit kurzfristige Umsetzungsmöglichkeiten heben die Priorität.

Eine reine Ableitung der Priorität über eine Multikriterienanalyse erfolgte im Rahmen der Radverkehrskonzeption des Landkreises Görlitz (im Unterschied zur Radverkehrskonzeption des Freistaates Sachsen 2014) nicht. Vielmehr soll ein Abstimmungsprozess zwischen Gutachter, den zuständigen Ämtern der Kreisverwaltung und den Gemeinden auf Basis einer gutachterlichen Empfehlung das Ergebnis der Priorisierung abrunden.

6.2 Maßnahmen im Radwegenetz

6.2.1 Maßnahmenkategorisierung

Der Ausbau des Netzes attraktiver Radverkehrsanlagen ist der wichtigste Beitrag zur Stärkung des Radverkehrs im Landkreis. Unter Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen im Bundes-, Staats- und Kreisstraßennetz wurden im Rahmen der Erstellung der Radverkehrskonzeption für das Alltagsnetz Maßnahmen zur Behebung festgestellter Defizite erarbeitet. Die Liste der Einzelmaßnahmen ist den **Anlagen 1 bis 4** und **Abbildung 8** am Ende des Berichts zu entnehmen. Es wurden hierbei vier Maßnahmenkategorien unterschieden:

- Bau anforderungerechte Radverkehrsanlage: Dies beinhaltet den Neubau von Radverbindungen an Straßen genauso wie abseits des Straßennetzes. Zudem sind in dieser Kategorie auch Maßnahmen verankert, bei denen mit Hilfe von Markierungslösungen innerorts bessere Verhältnisse für Radfahrer erreicht werden können.
- Sanierung, Ausbau, Instandsetzung: Bereits nutzbare Wege oder Straßen, deren Zustand ungenügend ist, sind dieser Kategorie zugeordnet. Oft sind hier Ansätze verankert, welche die Asphaltierung eines Weges zum Ziel haben. Grundsätzlich verfolgt der Landkreis das Ziel, Radverbindungen auf asphaltierten Strecken zu führen. Bei der konkreten lokalen Umsetzung sind hierbei jedoch Aspekte des Umweltschutzes zu berücksichtigen, die dazu führen können, dass eine Asphaltierung langfristig eher unwahrscheinlich ist. In

dem Fall sollen Fahrbahnoberflächen angestrebt werden, die mit den Anforderungen des Umweltschutzes besser vereinbar sind, für Radfahrer jedoch auch bei schlechten Witterungsverhältnissen und über einen langen Nutzungszeitraum ein angenehmes und sicheres Fahren erlauben.

- Punktuelle Verbesserung: Kleinräumige Maßnahmen, wie die Verbesserung von Querungssituationen, sind dieser Kategorie zugeordnet.
- Keine bauliche Maßnahme: Wenn die bestehende Führung des Radverkehrs sowohl hinsichtlich Qualität als auch Sicherheit als langfristig ausreichend eingeschätzt wurde, ist keine bauliche Maßnahme angezeigt. Zur besseren Wahrnehmbarkeit des Streckenzuges im Alltagsnetz ist bedarfsgerecht eine Wegweisung auch für Alltagsrouten zu installieren.



Foto: Bedarfsgerechte Radverkehrsanlage K 8471 südlich von Mücka

Bei den in **Abbildung 8** dargestellten Streckenverläufen – insbesondere von Neubauvorhaben – handelt es sich um beispielhafte Linienführungen, die im konkreten Planungsprozess genauer festzulegen sind.

6.2.2 Maßnahmen an Bundes- und Staatsstraßen

Bundes- und Staatsstraßen bilden das Grundgerüst des Straßennetzes im Kfz-Verkehr des Landkreises. Da der Alltagsradverkehr vergleichbare Anforderungen an Routen wie Pkw-Nutzer hat, überlagern sich Alltagsrouten im Radverkehr oftmals auch mit dem Grundnetz des Kfz-Verkehrs. Angesichts der jedoch meist höheren

Verkehrsbelastungen an diesen Straßen sind straßenbegleitende Radverkehrsanlagen künftig als Regelfall im Landkreis anzustreben. Darüber hinaus kommen an Bundes- und Staatsstraßen verkehrsorganisatorische Lösungen, wie Geschwindigkeitsbeschränkungen weniger infrage. Solche Lösungen widersprechen auf längeren Abschnitten der Bedeutung der Strecken im regionalen Kfz-Verkehr.

Die Maßnahmenliste der Konzeption gibt Hinweise darauf, an welchen Stellen Radverkehrsanlagen künftig als besonders wichtig eingeschätzt werden. Hierbei sind insbesondere Zugangsstrecken zu den Grund- und Mittelzentren des Landkreises von den umliegenden Ortschaften zu nennen. Auf diesen Strecken ist mit regelmäßigem Schülerverkehr zu rechnen, der gemäß den gültigen Richtlinien nicht sicher im Mischverkehr geführt werden kann.

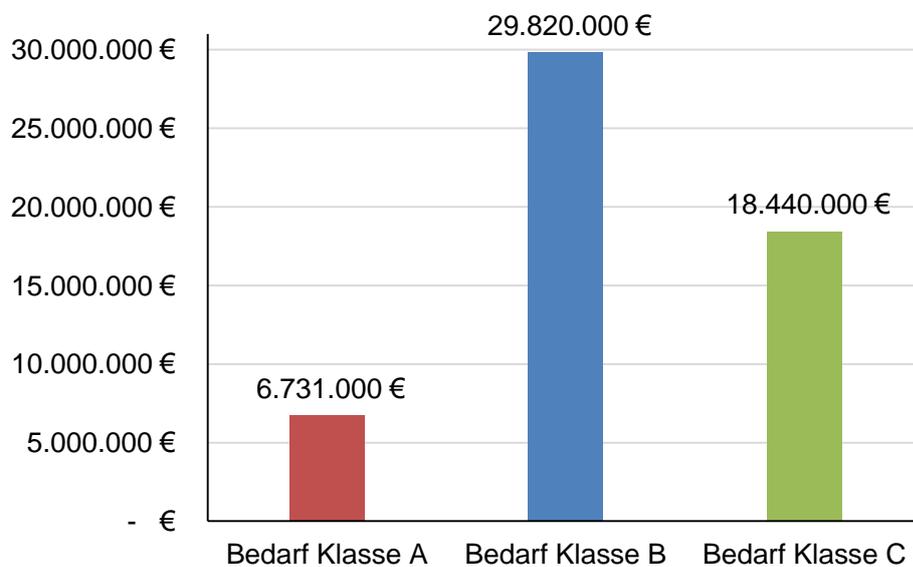
Insgesamt beinhaltet die Radverkehrskonzeption 117 Maßnahmen an Bundes- und Staatsstraßen. Bei den Bundesstraßen entfallen 78 % (21 von 27 Maßnahmen) in den Bedarf der Klasse A. An Staatsstraßen beträgt dieser Anteil noch etwa 46 % (41 von 90). Daraus lässt sich der erhebliche Handlungsbedarf an diesen beiden Straßenklassen aus Sicht des Landkreises ableiten.

Der Bau von Radverkehrsanlagen an Bundes- und Staatsstraßen erfolgt grundsätzlich im Auftrag des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr und liegt damit außerhalb der Zuständigkeit der Kreisverwaltung. Mit der vorliegenden Radverkehrskonzeption wird der Landkreis in die Lage versetzt, seine identifizierten Bedarfe bezüglich der Radverkehrsanlagen an Bundes- und Staatsstraßen gegenüber dem Freistaat Sachsen fachlich fundiert zu vertreten und diese Bedarfe entsprechend ihrer Bedeutung für den Landkreis anzumelden. Die Ergebnisse der Radverkehrskonzeption des Landkreises Görlitz werden die Grundlage für den Beteiligungsprozess im Rahmen der 2018 beginnenden Fortschreibung der Radverkehrskonzeption des Freistaates Sachsens bilden.

6.2.3 Maßnahmen an Kreisstraßen

Für die insgesamt 53 Maßnahmen an Kreisstraßen, also Strecken, die in Baulast des Landkreises liegen, erfolgte eine erste überschlägliche Kostenschätzung durch den

Gutachter. Diese basiert auf längenbezogenen Einheitspreisen für Neubau und Sanierung von Radwegen und Straßen. Abschließend wurde die Schätzung mit dem Amt für Hoch- und Tiefbau des Landratsamtes Görlitz abgestimmt. In Summe ergibt sich für die Maßnahmen an Kreisstraßen ein erforderliches Budget von etwa 54,2 Mio €. Angesichts dieser immensen Summe ist eine sukzessive Umsetzung des Maßnahmenkonzepts unerlässlich. Die Priorisierung der Maßnahmen anhand von Bedarfsklassen gibt hierbei wertvolle Hinweise für die Dringlichkeit und die Effizienz von Maßnahmen.



Grafik 8: Kosten der Maßnahmen an Kreisstraßen nach Bedarfsklassen

Die obenstehende Grafik verdeutlicht, dass angesichts der zunächst vordringlich anstehenden Sanierungen bereits bestehender Radwege, Neubaumaßnahmen an Kreisstraßen vor allem in Bedarfsklasse B und damit nach 2025 realisiert werden können. Unter den kurzfristig bis 2025 anzugehenden Strecken sind die Folgenden aufgrund ihrer hohen Bedeutung als Lückenschlüsse im Alltagsradverkehr (insbesondere Schülerverkehr) oder im touristischen Netz hervorzuheben:

- K 8413 Rothenburg/ O.L. – Dunkelhäuser (Neubau, Überlagerung Schülerverkehr, Hauptroute des Alltagsnetzes und touristische Neißelandtour),
- K 8481 Neustadt (Spree) – Abzweig Bärwalde (Sanierung des Spreeradweges),

- K 8610 Löbau – Ottenhain (Neubau, Überlagerung Schülerverkehr und Hauptroute des Alltagsnetzes mit erheblichen Verkehrsmengen und Schwerverkehr),
- K 8617 nördlich Hörnitz (Neubau, Überlagerung Alltagsroute und touristische Mittellandroute/ D4),
- K 8651 Jonsdorf – Großschönau (Neubau, Überlagerung Alltagsroute im Schülerverkehr und touristisch wichtiger Verbindung ins Zittauer Gebirge),
- K 8668 Ortsdurchfahrt Neugersdorf (Überlagerung zahlreicher innerörtlicher Wegstrecken im Alltagsverkehr).

Es wird des Weiteren empfohlen, den Bestandserhalt der Radverkehrsanlagen an Kreisstraßen zu verstetigen. Von Seiten des Landkreises Görlitz sind jährlich (Eigen-)Mittel für Instandsetzungsmaßnahmen eingestellt bzw. einzustellen. Diese sind in der Doppischen Haushaltsplanung zu berücksichtigen und können variieren. Die Kreisverwaltung verfolgt künftig das Ziel, jährlich 2 km bestehende Radverkehrsanlagen in Baulast des Kreises zu sanieren und somit langfristig zu erhalten. Außerdem sollen in den kommenden Jahren alle Radwege an Kreisstraßen in die Trägerschaft des Landkreises Görlitz übernommen werden, um Kommunen zu entlasten und Kapazitäten für Ausbaumaßnahmen an Straßen und Wegen in kommunaler Baulast zu schaffen.

6.2.4 Maßnahmen an Gemeindestraßen und sonstigen Wegen

Das Alltagsnetz beinhaltet an vielen Stellen auch Straßen, die in kommunaler Baulast liegen. Hier ist meist nur mit geringen Verkehrsmengen zu rechnen, daher kann eine Führung der Radfahrer im Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn vorgesehen werden. Gleichwohl sind an diesen Strecken insgesamt 56 Maßnahmen identifiziert worden. Dies konzentriert sich vor allem auf Sanierungsbedarfe (77 %) und betrifft oftmals Feld- und Waldwege, die für eine regelmäßige Nutzung durch Radfahrer zu ertüchtigen sind. Hierbei sind jedoch im besonderen Maße rechtliche Themen, wie Widmung, beschränkt öffentliche Befahrbarkeit und Verkehrssicherungspflichten Dritter gegenüber Radfahrenden zu beachten.

6.2.5 Verbindungen des Landkreises Görlitz zu den Nachbarregionen

Radverkehr endet nicht an den Grenzen des Landkreises, sodass eine gesicherte Fortführung der Radrouten auch außerhalb des Landkreises Görlitz zu gewährleisten ist. Die Zuständigkeiten liegen hier bei den jeweiligen Baulastträgern. Maßgebliche Anschlusspunkte des landkreisrelevanten Radverkehrsnetzes sind dabei grenzüberschreitend zu betrachten. Mit dem Landkreis Bautzen wurde im Zuge der Konzepterstellung eine Abstimmung der gegenseitigen Bedarfe durchgeführt. Die beiden Landkreise haben damit die Grundlage für ein gemeinsames Auftreten gegenüber dem Freistaat Sachsen bei der geplanten Fortschreibung dessen Radverkehrskonzeption geschaffen. Mit dem Gemeindeverband Zgorzelec wird sich der Landkreis Görlitz im Rahmen eines Projektantrages über den Kleinprojektfonds (KPF) Interreg Polen-Sachsen 2014-2020 abstimmen.

Als wichtige Übergangspunkte des Landkreises Görlitz im grenzüberschreitenden Alltagsradverkehr werden die folgenden Strecken definiert:

Landkreis Bautzen:

- B 96: Schirgiswalde-Kirschau – Oppach
- K 7274: Cunewalde – Lawalde OT Lauba
- S 115: Cunewalde OT Halbau – Lawalde OT Kleindehsa
- B 6: Hochkirch OT Plotzen – Löbau OT Eiserode
- S 112: Weißenberg – Löbau OT Krappe
- S 111: Weißenberg – Vierkirchen
- S 55: Weißenberg – Hohendubrau OT Gebelzig
- S 109: Malschwitz OT Kleinsaubernitz – Hohendubrau OT Weigersdorf
- S 121: Großdubrau OT Lieske/ Ruhetal – Boxberg/ O.L. OT Kaschel
- S 108: Lohsa OT Driewitz – Boxberg/ O.L. OT Uhyst
- S 130: Spreetal – Schleife OT Mulkwitz

Land Brandenburg:

- S 126/ L 87: Schleife – Graustein
- S 130/ L 49: Groß Düben – B 156
- K 8480/ L 89: Bad Muskau – Jämlitz-Klein Düben

- Oder-Neiße-Radweg nördlich von Bad Muskau

Republik Polen:

- Bad Muskau, Postbrücke
- Bad Muskau, Alte Bahnbrücke
- K 8410: Podrosche – Przewóz
- Deschka – Pieńsk
- Görlitz, Altstadtbrücke
- S 125: Görlitz, Neißebrücke
- S 128: Hagenwerder – Radomierzyce
- K 8616: Ostritz – Krzewina
- S 146: Zittau – Sieniawka
- S 132 A: Zittau – Porajów

Tschechische Republik:

- Oder-Neiße-Radweg südlich von Zittau
- K 8651: Kurort Jonsdorf – Krompach
- S 137: Großschönau – Varnsdorf
- S 141: Seifhennersdorf – Varndorf
- S 139: Seifhennersdorf – Rumburk
- K 8668: Neugersdorf – Rumburk
- Ebersbach – Jirikov

6.2.6 Maßnahmen an touristischen Routen

Im Gegensatz zum Alltagsnetz ist das Netz radtouristischer Routen bereits deutlich besser ausgebaut, sodass hier künftig der Fokus auf einen Bestandserhalt gelegt werden sollte. Dabei genießen die Premium-Radwege des Landkreises eine besondere Bedeutung. So sind auf dem Oder-Neiße-Radweg und dem Spreeradweg viele der in den 1990ern und 2000ern gebauten Abschnitte inzwischen nur noch mangelhaft befahrbar und zu sanieren. Dabei seien an dieser Stelle insbesondere die Abschnitte zwischen Rothenburg/ O.L. und Krauschwitz entlang der Neiße und zwischen Boxberg/ O.L. OT Bärwalde und Neustadt (Landkreis Bautzen) entlang der Spree hervorzuheben.

Gleichwohl sind im Rahmen der Erarbeitung der Radverkehrskonzeption einige hervorhebenswerte Neubauansätze im touristischen Wegenetz identifiziert worden:

- Der Kreisbahnradweg westlich von Görlitz stellt zugleich eine attraktive Einfallroute in die Kreisstadt im Alltagsradverkehr dar. Bisher endet der Weg westlich von Königshain. Es ist jedoch geplant, diesen in den nächsten Jahren bis Arnsdorf-Hilbersdorf zu verlängern.
- Zwischen Hirschfelde und Zittau wird der Oder-Neiße-Radweg derzeit über weite Strecken entlang der B 99 geführt. Hier sollte die Möglichkeit einer flussnahen Führung in Betracht gezogen werden, die aus touristischer Sicht zu bevorzugen ist. Der Landkreis sollte daher – gemeinsam mit dem Land Sachsen, welches den Oder-Neiße-Radweg als wichtigen Teil des SachsenNetz Rad begreift – vertieft prüfen, inwiefern ein abschnittsweiser Neubau des Radweges möglich ist.



Foto: Flussnahe Führung des Oder-Neiße-Radweges in der Stadtlage Görlitz

- Auf der Strecke zwischen Oberoderwitz – Herrnhut – Niedercunnersdorf ist geplant, die aufgelassene Bahnstrecke in eine Radverkehrsanlage umzubauen. Eine Fortführung des Bahnradweges Oberlausitz (Cunewalde – Löbau) auf diesem Abschnitt soll das touristische Nord-Süd-Netz ergänzen. Auch diese Route besitzt zusätzliche Relevanz im Alltagsradverkehr, da insbesondere an der S 144 zwischen Oderwitz und Herrnhut keine adäquate Radverkehrsverbindung besteht. Wichtig für die Akzeptanz der Strecke im Alltagsradverkehr

wird hierbei jedoch die bedarfsgerechte Einordnung von Anschlüssen der Ortschaften an die Radroute sein (* siehe Kreistagsbeschluss).

- Im Norden des Landkreises befindet sich mit den Seen des Lausitzer Seenlandes eine Tourismusregion von erheblicher Bedeutung, die in den angrenzenden Landkreis Bautzen und das Land Brandenburg reicht. Derzeit stehen für Fahrradtouristen, die diese attraktive Region „erradeln“ wollen, jedoch keine adäquaten Routen zwischen Bärwalder See und den westlich davon gelegenen Seen zur Verfügung. Der Landkreis sollte hier gemeinsam mit den Belegenheitsgemeinden weiter nach möglichen Wegeverbindungen im Radverkehr suchen.

Zur kleinräumigen Optimierung der touristischen Routen und damit zur kontinuierlichen Fortschreibung des SachsenNetz Rad wird der Landkreis auch weiterhin Routenänderungen der touristischen Routen beim Land Sachsen anzeigen. Solche Änderungen ergeben sich beispielweise aus der Freigabe neu gebauter Wege, der Beseitigung von Schäden (z. B. Hochwasser), Umleitungsführungen bei langfristigen Baustellen oder der Umfahrung von Gefährdungsbereichen.

Nachfolgend sind die beantragten Änderungen detaillierter aufgelistet. Die Kreisverwaltung plant die Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen (u. a. Änderung Beschilderung, digitale Anpassungen) kurzfristig nach Antragsbestätigung durch das Land Sachsen. Das Netz der Radwege unterliegt einer ständigen Beobachtung und somit kann eine jährliche Antragsstellung auf Teilfortschreibung nicht ausgeschlossen werden. Im Jahr 2017 wurden folgende Abschnitte zur Änderung beantragt:

Oder-Neiße-Radweg/ D 12 von Zittau nach Bad Muskau

- Auf dem Gebiet der Stadt Ostritz nördlich des Klosters St. Marienthal der Verlauf über die Straße *Neißeweg*.
- Im weiteren Verlauf im Bereich Ortsteil Leuba die Verlegung auf den neu gebauten Radweg parallel zur B99.
- Im Bereich der Stadt Görlitz (Stadtteil Weinhübel) auf die Straße *Am Wasserwerk* sowie im Ortsteil Ludwigsdorf auf den neu gebauten Radweg entlang der Neiße.
- In der Stadt Rothenburg/O.L. die Verlegung auf die Straße *Lindenallee*.

- Im Rahmen von Bauarbeiten durch die Landestalsperrenverwaltung in der Gemeinde Krauschwitz OT Sagar die dauerhafte Verlegung auf die Straßen *Zum Neißehafen – Unterdorf*. Auf Grund des endgültigen Rückbaus steht der alte Radweg entlang der Neiße nicht mehr zur Verfügung.
- Auf dem Gebiet der Stadt Bad Muskau zum einen über *Parkstraße – Kirchplatz* im Zentrum der Stadt und zum anderen im OT Köbeln über die Straßen *Neißestraße – Friedensweg*.

Froschradweg von der Oberlausitzer Heide- und Teichlandschaft ins Lausitzer Seenland

- Auf dem Gebiet der Gemeinde Hohendubrau im Ortsteil Weigersdorf über den *Kleinsaubernitzer Weg*.
- Für den Verlauf in der Gemeinde Krauschwitz Ortsteil Sagar sowie im Zentrum der Stadt Bad Muskau der Verlauf analog den Ausführungen zum Oder-Neiße-Radweg (siehe oben)

Wolfsradweg

- Im Bereich der Gemeinde Rietschen Ortsteil Hammerstadt in Richtung Reichwalde Ziegelei die Verlegung entlang der Tagebaukante.
- Darüber hinaus eine Namensänderung in „Hermannsdorfer Radweg“ für den Abschnitt zwischen dem Findlingspark Nochten, der Stadt Weißwasser/ O.L. bis in die Gemeinde Gablenz OT Kromlau. Der Abschnitt wird in der Radverkehrskonzeption des Freistaates Sachsen als Wolfsradweg geführt.

Kreisbahnradweg

- Im Stadtgebiet von Görlitz, Stadtteil Königshufen die Verlegung auf die Straße *Schlesische Straße* (Anschluss an den Oder-Neiße-Radweg).

Rübezahradweg

- Für die Gemeinde Großschönau im Ortsteil Herrenwalde eine Verlegung über die Straße *Alte Landstraße/ Herrenwalder Straße*
- Des Weiteren soll der Radweg im Stadtgebiet zukünftig über die *Kirchstraße* geführt werden.

Sächsische Städteroute

- Die Verlegung des Radweges von Markersdorf OT Friedersdorf über die Gemeinde Schönau-Berzdorf a.d. Eigen und die Stadt Bernstadt a.d. Eigen wieder an die bestehende Führung im Bereich Buschschenk Häuser der Stadt Bernstadt a.d. Eigen ist mit allen Gemeinden abgestimmt.

Im Zuge einzelner Hochwasserereignisse/Witterungsverhältnisse, privatrechtlicher Angelegenheiten, planerischer bzw. wirtschaftlicher Entscheidungen, etc. ist es auch auf den „20 Radtouren im Landkreis Görlitz“ erforderlich, die Führung der Radwege den Gegebenheiten vor Ort anzupassen. Eine Verlaufsanpassung durch den Landkreis ist in diesem Fall ohne Antrag auf Teilfortschreibung zum SachsenNetz Rad möglich. Die Maßnahmen können somit kurzfristig durch den Landkreis Görlitz in Zusammenarbeit mit seinen externen Dienstleistern realisiert werden.

Unter anderem betrifft das folgende Touren:

- Im Zuge des Tagebaufortschrittes (Tagebau Nochten) wird es sukzessive zur Umverlegung/Neuausweisung der Touren in diesem Gebiet (Tour 1 Schleifer Kirchspiel, Tour 4 Rund um Weißwasser/ O.L.) kommen. Hier ist eine Abstimmung von Seiten des Landkreises mit der Lausitz Energie Bergbau AG (LEAG) und den jeweiligen Gemeinden erforderlich.
- Auf Antrag einzelner Städte und Gemeinden sind Änderungen unter anderem an folgenden Touren notwendig: Klosterwald-Neiße-Tour, Rund um den Großen Wald geplant.

Die Änderungen an den hier notierten Touren stellen keine abschließende Liste dar. Das Wegenetz unterliegt auch hier einem ständigen Beobachtungsprozess und muss je nach Bedarf angepasst werden.

6.2.7 Maßnahmen außerhalb des Alltags- und touristischen Netzes

Die Radverkehrskonzeption konzentriert sich auf Strecken von besonderer Relevanz für den Landkreis Görlitz. Die zahlreichen Bedarfsmeldungen der Gemeinden zeigen jedoch, dass aus ihrer Sicht noch weitere Bedarfe gesehen werden. Diese Strecken

dienen zumeist lokalen Wegbeziehungen und sind daher für die jeweiligen Gemeinden durchaus von hoher Bedeutung. Alle durch die Gemeinden gemeldeten Bedarfe sind in der zusammenfassenden Maßnahmenkarte (**Abbildung 8**) berücksichtigt worden und damit Teil der Radverkehrskonzeption. Somit sind, wie bereits in Kapitel 4.4 erläutert, die Fördervoraussetzungen gemäß Richtlinie KStB erfüllt und die Gemeinden können entsprechende Fördergelder für die Umsetzung der Maßnahme aus dieser Richtlinie beantragen.

6.3 Maßnahmen ÖPNV-Verknüpfungsstellen

Eine Förderung des Radverkehrs sollte sich nicht ausschließlich auf den Aufbau eines Netzes von Radwegen und -routen beschränken. Oftmals sind die geplanten Strecken hinsichtlich ihrer Länge außerhalb des Bereichs, der – vor allem im Alltagsverkehr – sinnvoll mit dem Fahrrad zurückgelegt werden kann. Auch für diese längeren Strecken eine attraktive Mobilitätsalternative neben dem privaten Pkw bereitzustellen, ist das Anliegen der Förderung von Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Verknüpfungspunkten. Über einen Vor- und Nachlauf⁶ mit dem Fahrrad können Verkehrsteilnehmer dort in den öffentlichen Verkehr umsteigen. Im Rahmen der Konzeption sind daher wichtige Verknüpfungspunkte zwischen Radverkehr und ÖPNV identifiziert und untersucht worden (siehe Analyseteil). **Abbildung 7** zeigt die wichtigsten Verknüpfungspunkte im Landkreis. Neben den Haltestellen des SPNV sind zentrale Bushaltestellen an Hauptbuslinien ausgewählt worden. Dies sind beispielsweise:

- Boxberg/ O.L., Sparkasse,
- Bad Muskau, Görlitzer Straße,
- Rothenburg/ O.L., Markt,
- Bernstadt a. d. Eigen, Markt,
- Herrnhut, Zinzendorfplatz,
- Oppach, Busbahnhof,

⁶ Unter Vor- und Nachlauf werden die Wege von der Quelle zur Einstiegshaltestelle und von der Ausstiegshaltestelle zum Ziel verstanden.

Im Rahmen der Analysen konnte festgestellt werden, dass an zahlreichen Haltestellen bereits anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen vorhanden sind. An Haltestellen abseits der SPNV-Strecken sind jedoch kaum Fahrradabstellanlagen zu finden, sodass hier ein wesentlicher Handlungsansatz der Radverkehrskonzeption gesehen wird. **Anlage 5** am Ende des Berichts fasst die konkreten Maßnahmenvorschläge für die wichtigsten Verknüpfungspunkte zwischen Radnetz und ÖPNV/ SPNV zusammen. Diese Liste enthält ein Maßnahmenspektrum von kleineren Optimierungen (z. B. Beleuchtung verbessern) bis hin zu Vorschlägen für die Errichtung neuer Bike&Ride-Punkte. Dabei wird im Rahmen dieser Konzeption vorgeschlagen, an allen betrachteten wichtigen Verknüpfungspunkten überdachte Radabstellanlagen vorzusehen, welche den folgenden Anforderungen genügen:

- sichere Anschließmöglichkeit des Fahrradrahmens und eines Rades,
- Vermeidung von Beschädigungen am Fahrrad,
- Witterungsschutz durch Überdachung,
- ausreichende Beleuchtung,
- ausreichende Kapazität: im Standardfall sollen an den Anlagen mindestens 12 Fahrräder abgestellt werden können (entspricht 6 Fahrradbügeln), bei Bedarf sind größere Anlagen vorzusehen,
- ausreichende Bewegungsfreiheit zwischen den Radbügeln,
- Einordnung in unmittelbarer Nähe zur Haltestelle und
- Einordnung im öffentlichen Raum für höhere soziale Sicherheit.



Foto: Beispiel für eine adäquate überdachte Abstellanlage, hier am Haltepunkt MDR in Leipzig

Grundsätzlich sind auch, abseits der im Konzept vertieft behandelten Haltestellen, Fahrradabstellmöglichkeiten an Haltestellen in einer einfacheren Form sinnvoll. Es soll jedoch auch hier mit Fahrradbügeln gearbeitet werden, um ein sicheres Abstellen der Fahrräder zu gewährleisten. Die Kapazität ist dem Bedarf anzupassen. Witterungsschutz ist nicht notwendigerweise als Standardfall vorzusehen. Durch Fahrradabstellanlagen an vielen Bushaltestellen kann ein Beitrag zur Effizienzsteigerung des ÖPNV geleistet werden, da mit dem Fahrrad in der gleichen Zeit deutlich weitere Strecken zurückgelegt werden können als zu Fuß. Die Einzugsbereiche der Haltestellen erhöhen sich dadurch erheblich.

Bei der Planung und Umsetzung der oben beschriebenen Standards der Abstellmöglichkeiten sind die örtlichen Randbedingungen zu beachten. Dabei kann es z.B. erforderlich sein, auf eine Überdachung der Abstellanlage zu verzichten. Abstellmöglichkeiten an denen nur die Vorderräder von Fahrrädern angeschlossen werden können („Felgenklemmer“) sind aber unter allen Umständen zu vermeiden.

Neben Bike&Ride ist auch die Mitnahme des Fahrrades im ÖPNV eine verbreitete Form zur Verknüpfung beider Verkehrsmittel. Der Landkreis soll sich weiterhin im Rahmen seiner Rolle als Aufgabenträger und Besteller des ÖPNV für ausreichende Kapazitäten zur Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV einsetzen. Hierbei sind insbesondere die Zugangsbahnlinien auf den Relationen von Dresden nach Zittau und Görlitz und die Bahnlinie parallel der Neiße von Zittau über Görlitz und Weißwasser/ O.L. von besonderer Relevanz.

6.4 Elektromobilität und Radverkehr

Elektrisch unterstützte Fahrräder gewinnen mit ihrer zunehmenden Verbreitung verstärkt an Bedeutung im Alltagsverkehr und touristischen Radverkehr. Pedelecs und Co. haben sich – bislang im Gegensatz zu elektrisch betriebenen Pkw – weitgehend ohne staatliche Unterstützung durchgesetzt und stellten 2016 bereits etwa 15 % aller neu verkauften Fahrräder, an allen Fahrrädern betrug ihr Anteil damals etwa 4 %. Fast alle elektrisch unterstützten Fahrräder gelten als sogenannte Pedelecs, also Fahrräder, deren Motorunterstützung beim Erreichen von 25 km/h automatisch

zurückgefahren wird. Diese Räder gelten nach StVZO daher als klassische Räder und unterliegen keiner Versicherungs- oder Helmpflicht.

Käufer von Elektrofahrrädern waren anfangs vor allem ältere Personen, denen es schwergefallen ist, ihre Wege mit einem klassischen Rad zurückzulegen. Inzwischen sind moderne Pedelecs aber auch eine Art Statussymbol, wodurch zunehmend auch junge, berufstätige Käufer zum Pedelec greifen, um längere Pendelstrecken mit dem Fahrrad zurücklegen zu können. Die übliche tägliche Wegstrecke erreicht bei weitem nicht die Reichweite des Elektrofahrrades, sodass das Nachladen der Akkus vor allem über Nacht zu Hause erfolgt. Dafür sind im Unterschied zum Elektro-Pkw auch keine besonderen Anlagen erforderlich. Es hat sich daher die Einschätzung durchgesetzt, dass öffentlich zugängliche Nachlademöglichkeiten für Elektrofahrräder kein zentraler Bestandteil einer Strategie zur Förderung der Elektromobilität sein müssen. Vielmehr gilt es, durch sichere Abstellmöglichkeiten die Nutzung dieser Fahrräder zu stärken. An den Bahnhöfen im Landkreis sollten daher mittelfristig Fahrradboxen vorgesehen werden, in denen Fahrräder besonders sicher verstaut werden können. Hier könnten als zusätzlicher Service dann auch Lademöglichkeiten angeboten werden.

Aus radtouristischer Sicht haben Nachlademöglichkeiten an den Radrouten eine höhere Bedeutung. Es ist davon auszugehen, dass die meisten Ladevorgänge in den Herbergen des Landkreises und damit im Verantwortungsbereich der Herbergsbetreiber stattfinden. Als Standorte für öffentliche Ladesäulen bieten sich vor allem die Punkte an, von denen aus Sehenswürdigkeiten oder Städte „erlaufen“ werden können. Also die Übergangspunkte der Radtouren zum Stadtgebiet. Hier könnten die Fahrräder über den Tag abgestellt und gleichzeitig nachgeladen werden. Entsprechende Standorte sind durch die jeweiligen Gemeinden zu identifizieren und die Umsetzung – möglicherweise unter Zuhilfenahme von Fördergeldern – voranzutreiben.

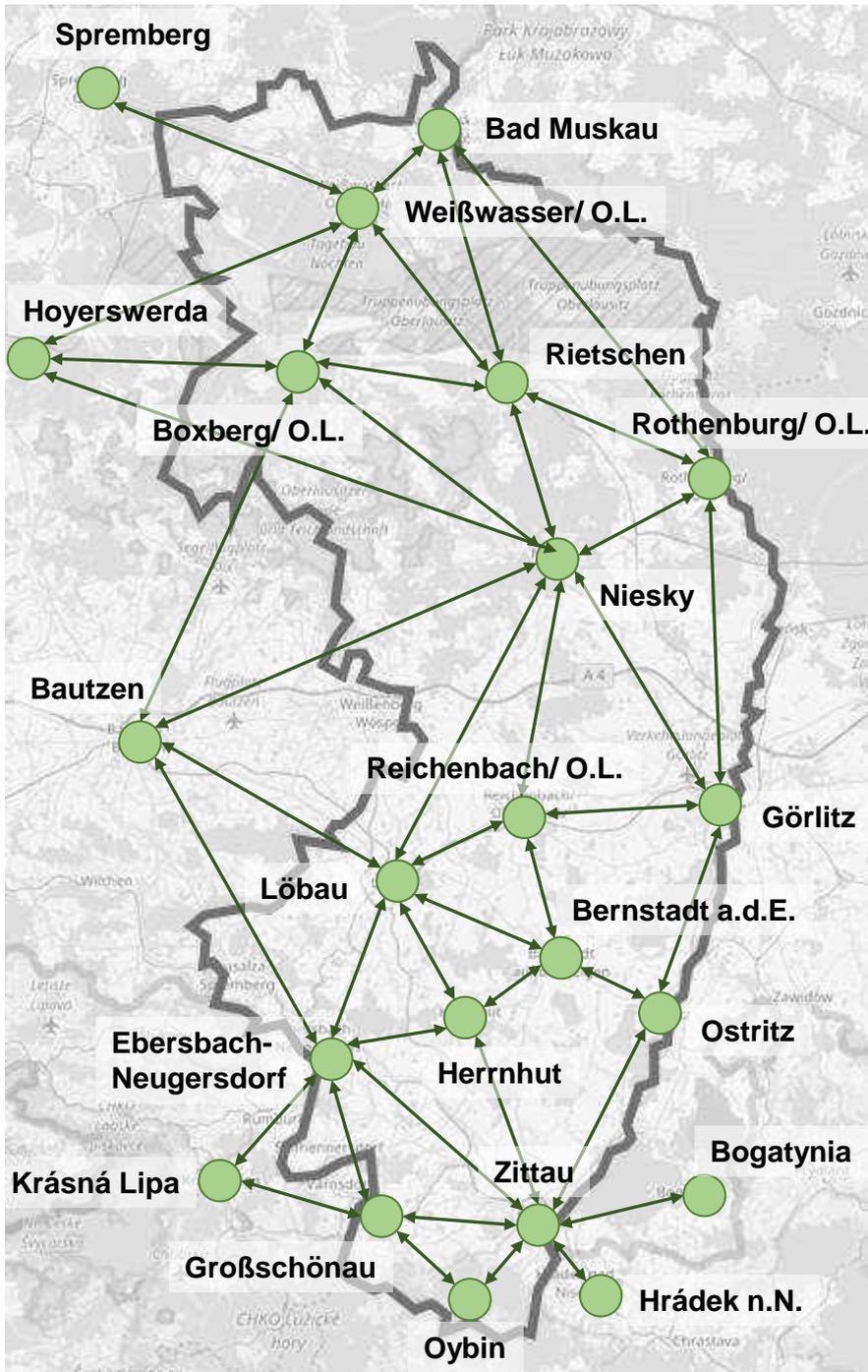


Foto: Ladestation für Pedelecs in Brandenburg an der Havel am Sitz der Stadtwerke, unweit der Fußgängerzone und des Havelradweges

6.5 Hinweise zum Wegweisungskonzept

Bislang erfolgte eine Wegweisung im Radverkehr im Landkreis Görlitz vordergründig für die touristisch geprägten Routen des SachsenNetz Rad und die regionalen Touren des Landkreises. Die Wegweisung touristischer Wege wird auch weiterhin ein wesentlicher Bestandteil des Wegweisungskonzeptes im Landkreis sein und ist entsprechend zu pflegen und zu unterhalten.

Darüber hinaus gilt es künftig jedoch, auch das Alltagsnetz besser wahrnehmbar zu gestalten, wobei eine konsistente Wegweisung ein wichtiges Mittel ist. Grundsätzlich sollen im Landkreis Görlitz die Hauptziele gemäß Radverkehrskonzeption des Freistaates Sachsen 2014 ausgeschildert werden. Zusätzlich wird angeregt, weitere wichtige Grundzentren und Zielorte von Haupttrouten in die Wegweisung aufzunehmen. Das gesamte Netz der Hauptziele in der Wegweisung ist in der folgenden Grafik zusammengefasst



Grafik 9: Hauptziele der Wegweisung im Landkreis Görlitz

Dieses Netz stellt gegenüber den Vorgaben der Radverkehrskonzeption des Freistaates Sachsen 2014 eine Verdichtung der Wegweisung dar, kommt den tatsächlich nachgefragten Routen jedoch näher. Das Wegweisungsnetz umfasst alle Hauptrouten des Alltagsnetzes und wichtige Nebenrouten.

Entlang der Wegweisungsrouten sind Neben- und Zwischenziele auszuweisen, wobei auf die Angabe von mehr als zwei Zielorten auf einem Wegweiser verzichtet werden soll. Die Wegweisung soll sich hinsichtlich Gestaltung an den Vorgaben der Radverkehrskonzeption des Freistaates Sachsen 2014 orientieren. Damit werden auch die Gestaltungsempfehlungen der gültigen Wegweisungsrichtlinien beachtet.

Es wird als Anschlussprojekt der Radverkehrskonzeption die Erstellung eines differenzierten Wegweisungskonzeptes empfohlen. Dabei ist auch zu prüfen, inwiefern spezielle Wegweisungskonzepte wie das Knotenpunktkonzept für die Wegweisung im Landkreis sinnvoll sind, oder ob beispielsweise Hauptrouten mit durchgehenden Nummern versehen werden sollten und dann – wie z.B. Bundesstraßen – kontinuierlich mit diesen Nummern ausgewiesen werden.

6.6 Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit

Parallel zu den Bemühungen um eine Verbesserung des Angebotes an Radwegen und Abstellanlagen im Landkreis gilt es, das Image des Radfahrens weiter zu verbessern und die bestehenden Möglichkeiten noch stärker in den öffentlichen Fokus zu rücken. Für den Fahrradtourismus ist in den vergangenen Jahren bereits intensiv geworben worden. Diese Bemühungen sind fortzusetzen und zu verstärken, um die fahrradtouristischen Regionen des Landkreises deutschlandweit noch bekannter zu machen. Ein Baustein davon sollte das Zur-Verfügung-Stellen der Verläufe radtouristischer Routen als GPS-Tracks sein. Immer mehr Radtouristen nutzen inzwischen digitale Navigationsgeräte anstelle der Kartenbücher, dem sollte mit einem entsprechenden Angebot des Landkreises auch für die Routen des SachsenNetz Rad begegnet werden.

Künftig soll darüber hinaus auch die öffentliche Wahrnehmung der Möglichkeiten des Fahrrades im alltäglichen Verkehr stärker beworben werden. Dazu bietet sich eine Verzahnung der Öffentlichkeitsarbeit für touristischen und alltäglichen Radverkehr an, da hierbei Synergien genutzt werden können und sollen (insbesondere bzgl. personeller Strukturen).

Als Ansätze einer Öffentlichkeitsarbeit mit Fokus auf den alltäglichen Verkehr kommen aus Sicht des Gutachters vor allem die folgenden Themen infrage:

- **Bike&Ride:** Die kombinierte Nutzung des Fahrrades und des ÖPNV stellt für viele längere Pendelstrecken eine adäquate Alternative zum Pkw dar. Mit dem fortschreitenden Ausbau des Angebotes an Fahrradabstellanlagen an Haltestellen sollte künftig stärker auf diese Option hingewiesen werden.



Foto: Hinweis auf Bike&Ride an Straßenbahnhaltstelle in Görlitz-Königshufen

- **Hauptrouuten im Alltagsverkehr:** Die Hauptrouuten decken wesentliche Verkehrsnachfragen im Landkreis ab. Mit dem fortschreitenden Ausbau dieser Routen sollte auf die neu entstehenden und schnellen Verbindungen im Landkreis hingewiesen werden. Sind letzte Netzlücken einer Hauptroute geschlossen, könnte diese beispielsweise öffentlichkeitswirksam eröffnet werden.
- Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit tragen sichere und richtlinienkonforme Verkehrsanlagen einerseits und Programme zum verkehrssicheren Verhalten im Straßenverkehr andererseits bei. Die Verkehrsschulen für Grundschüler als unerfahrene Verkehrsteilnehmer und die Verkehrswacht tragen hierzu wesentlich bei. Daher ist es wichtig, die Förderung dieser Institutionen auch in den kommenden Jahren abzusichern.

Als wichtiges Instrument der Öffentlichkeitsarbeit wird auch die Verwendung von konkreten Daten zu Radfahrermengen gesehen. Es wird daher empfohlen, derartige Zählungen – insbesondere an den Premiumprodukten des Fahrradtourismus, aber auch auf wichtigen Alltagsstrecken – regelmäßig durchzuführen. Dafür empfiehlt sich auch die Anschaffung entsprechender Zählgeräte. Die so gesammelten Informationen bieten wertvolle Ausgangsdaten für einen Vorher-Nachher-Vergleich und zur Überwachung des Fortschrittes der Umsetzung der Radfahrinfrastruktur und bestimmter Förderprogramme.

Die Analysen haben gezeigt, dass im Landkreis bereits einige Aktivitäten hinsichtlich regelmäßiger Veranstaltungen zur Werbung für den Radverkehr entfaltet werden. Die „Sternradfahrt“ hat sich hierbei als beliebtes Ereignis in den Kalendern vieler Bewohner des Landkreises etabliert. Sie sollte langfristig auch finanziell gesichert werden.

Zusätzlich bietet es sich an das Radfahren auch über einen längeren Zeitraum und für alltägliche Wege stärker ins Blickfeld zu rücken. In vielen Städten und Regionen der Bundesrepublik hat sich hierfür die Veranstaltung „Stadtradeln“ etabliert. Hier treten Einzelradfahrer und Teams einer Region über einen dreiwöchigen Zeitraum gegeneinander an, um zu messen, wer die meisten Kilometer mit dem Rad zurückgelegt hat. Die Veranstaltung eignet sich gut, um Gelegenheitsradfahrer zu ermuntern, wieder häufiger aufs Fahrrad zu steigen. Es sollte geprüft werden, ob der Landkreis Görlitz in den kommenden Jahren an dieser Veranstaltung teilnehmen kann.

Für die schrittweise Umsetzung der Radverkehrskonzeption ist eine kontinuierliche Beteiligung vieler Akteure wichtig. Dazu zählen neben den betroffenen Ämtern der Kreisverwaltung auch Vertreter des Regionalen Planungsverbandes Oberlausitz-Niederschlesien, der Tourismusorganisationen (Destinationsmanagementorganisation und lokale Tourismusorganisationen), des Landesamtes für Straßen und Verkehr Niederlassung Bautzen, der Gemeinden, des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) und externer Dienstleister. Diese Akteure haben sich im Rahmen der Erstellung der Radverkehrskonzeption bereits regelmäßig zu Arbeitsberatungen getroffen. Es wird daher empfohlen, dass sich die projektbegleitende Arbeitsgruppe – möglicherweise ergänzt um einen Vertreter des ZVON für das Thema Verknüpfungsstellen – nach Beschluss der Radverkehrs-

konzeption jährlich zusammenfindet und über die Umsetzungsfortschritte diskutiert. In diesem Gremium können dann auch neue Anforderungen der einzelnen Akteure in die Diskussion eingebracht werden.

Anlage 1: Empfohlene Maßnahmen an Bundesstraßen

Nummer	Straße	Abschnitt	Maßnahmenkategorie	Maßnahmenbeschreibung	Bedarf (LK Görlitz)	Bemerkung
1000	B 6	Markersdorf - Abzweig S 125	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	100km-Radwegeprogramm, Bedarf Klasse A der RVK Sachsen 2014
1001	B 6	Markersdorf - Reichenbach/O.L.	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	Bedarf Klasse A der RVK Sachsen 2014
1002	B 6	Reichenbach/O.L. - Löbau	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	Bedarf Klasse A der RVK Sachsen 2014
1003	B 6	Löbau, B 6	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung	Oberflächeninstandsetzung	Bedarf Klasse B	
1004	B 6	OD Nechen	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage		Bedarf Klasse B	
1005	B 96	Zittau, Stadtring	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage		Bedarf Klasse A	Maßnahme seit 2018 in Planung
1006	B 96	Zittau, Äußere Weberstraße	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage		Bedarf Klasse A	Einrichtung Radfahrstreifen für 2019/20 geplant
1008	B 96	Zittau, Neusalzaer Straße Nordwest	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung	Oberflächeninstandsetzung	Bedarf Klasse A	
1009	B 96	Zittau Ortsausgang - Niederoderwitz	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	Bedarf Klasse A und B der RVK Sachsen 2014
1010	B 96	Eibau Grenze zu Oderwitz - Neugersdorfer Straße	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage		Bedarf Klasse A	
1011	B 96	Eibau (Walddorf)	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage		Bedarf Klasse B	
1012	B 96	Ebersbach Bad - Abzweig K 8674	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage		Bedarf Klasse B	
1013	B 96	Ebersbach Abzweig K 8674 - Neusalza-Spremberg Zittauer Straße	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage		Bedarf Klasse A	
1014	B 96	Neusalza-Spremberg Bahnhofstraße - Taubenheimer Weg	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage		Bedarf Klasse B	
1015	B 96	OD Oppach	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage		Bedarf Klasse A	
1016	B 96	Ortsausgang Oppach - Grenze LK Bautzen	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	Prog. Radverkehrsanlagen 2017, Bedarf Klasse A der RVK Sachsen 2014
1017	B 98	OD Oppach	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage		Bedarf Klasse A	
1019	B 115	Krauschwitz - Bad Muskau	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	Bedarf Klasse A der RVK Sachsen 2014
1020	B 115	Weißkeißel - Krauschwitz	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	Bedarf Klasse B der RVK Sachsen 2014
1021	B 115	Niesky - Kodersdorf	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	Bedarf Klasse A der RVK Sachsen 2014
1022	B 115	Kodersdorf - Abzweig B 6	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	Bedarf Klasse A der RVK Sachsen 2014
1023	B 156	Weißwasser/O.L., Bahnbrücke	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage		Bedarf Klasse A	
1024	B 156	Weißwasser/O.L. Ortsausgang - Abzweig Schwerer Berg	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	
1025	B 156	Uhyst Ortsausgang - Abzweig S 108	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	Bedarf Klasse A der RVK Sachsen 2014
1026	B 156	Uhyst, Spreebrücke	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	Bedarf Klasse A der RVK Sachsen 2014
1027	B 178	Großhennersdorf - Oberseifersdorf	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	Bedarf Klasse B der RVK Sachsen 2014
1028	B 99	Görlitz, Abschnitt Scultetusstraße - Heilige-Grab-Straße	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage		Bedarf Klasse A	

Anlage 2: Empfohlene Maßnahmen an Staatsstraßen

Nummer	Straße	Abschnitt	Maßnahmenkategorie	Maßnahmenbeschreibung	Bedarf (LK Görlitz)	Bemerkung
2000	S 55	OD Weigersdorf	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Gehweg mit Radfahrerfreigabe	Bedarf Klasse B	
2001	S 55	Weigersdorf - Ober-Prauske	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	
2002	S 55	Ober-Prauske - Gebelzig	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	
2003	S 55	Gebelzig - Grenze LK Bautzen	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg, Querungsstellen in Gebelzig	Bedarf Klasse A	Abstimmung mit LK Bautzen
2004	S 108	B 156 - Abzweig Lippen	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	Abstimmung mit LK Bautzen
2005	S 109	OD Sproitz	Punktuelle Verbesserung	Querungshilfen beidseits der Brücke über den schwarzen Schöps, ggf. Prüfung auf zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30m/h	Bedarf Klasse A	
2006	S 109	Sproitz - Leipgen	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	
2007	S 109	Leipgen - Grenze LK Bautzen	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse C	Abstimmung mit LK Bautzen
2008	S 111	Grenze LK Bautzen - Abzweig Buchholz	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	
2009	S 111	Abzweig Buchholz - S 122	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse C	
2010	S 111	S 122 - Abzweig Borda	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	
2011	S 111	B 6 - Reichenbach/O.L. Ortseingang	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	
2012	S 111	Reichenbach/O.L. Bahnhof - Abzweig Gersdorf	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	
2013	S 111	Abzweig Gersdorf - Friedersdorf	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	teilweise Bedarf Klasse B der RVK Sachsen 2014
2014	S 111	Friedersdorf - Oberpfaffendorf	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	Bedarf Klasse B der RVK Sachsen 2014
2015	S 111	Oberpfaffendorf - Kunnerwitz	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	Prog. Radverkehrsanlagen 2017, Bedarf Klasse A der RVK Sachsen 2014
2016	S 112	Grenze LK Bautzen - Kittlitz S 122	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	
2017	S 112	südlich S 122 innerhalb von Kittlitz	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	
2018	S 112	Ortsausgang Kittlitz - Ortseingang Löbau	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung	Oberflächenanierung und Regelbreite	Bedarf Klasse A	
2019	S 112	nördlich B 6 innerhalb von Löbau	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	
2020	S 115	innerhalb Löbau	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage		Bedarf Klasse A	
2021	S 121	Geheege - Bahnbrücke östlich Horka	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	Bedarf Klasse B der RVK Sachsen 2014
2022	S 121	östlich der S 122 innerhalb von Niesky	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage		Bedarf Klasse A	
2023	S 121	See - Horsch	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	Programm Radverkehrsanlagen 2017
2024	S 121	Kreba-Neudorf - Klitten	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse C	
2025	S 121	OD Klitten und Jahmen bis Dürbacher Straße	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage		Bedarf Klasse A	
2026	S 121	Jahmen - Grenze LK Bautzen	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse C	Abstimmung mit LK Bautzen
2027	S 122	innerhalb Niesky	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung	Asphaltierung oder geschnittenes Pflaster anstreben	Bedarf Klasse A	
2028	S 122	bei Schäferei	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung	Asphaltierung Radweg anstreben	Bedarf Klasse A	
2029	S 122	Bereich Anschlussstelle Niederseifersdorf	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung		Bedarf Klasse A	
2030	S 122	Melaune - S 111	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	
2031	S 122	S 111 - Klein-Radmeritz	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	
2032	S 124	Döbschütz - Biesig	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	
2033	S 125	B 115 - K 8402 (OD Ebersbach)	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Gehweg mit Radfahrerfreigabe	Bedarf Klasse B	
2034	S 125	B 6 - Görlitz - Ortseingang	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	100km-Radwegeprogramm, Bedarf Klasse A der RVK Sachsen 2014
2035	S 126	Schleife Bildungszentrum - Landesgrenze SN/BRB	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	Abstimmung mit Land Brandenburg
2036	S 126	B 115 - S 127	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	Prog. Radverkehrsanlagen 2017, Bedarf Klasse A der RVK Sachsen 2014
2037	S 127	S 126 - Sagar	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	
2038	S 127	Rothenburg/O.L. - Nieder-Neudorf	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	
2039	S 127	Nieder-Neudorf - Kahlemeile	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	
2040	S 127	Kulturinsel Einsiedel - Deschka	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	
2041	S 127	westlich Zodel	Punktuelle Verbesserung	Querungsstelle zur K8434 schaffen	Bedarf Klasse B	
2042	S 127	bei Emmerichswalde	Punktuelle Verbesserung	Querung im Bereich der Groß Kauschaer Dorfallée verbessern	Bedarf Klasse B	
2043	S 128	Bernstadt a. d. Eigen - Schönau-Berzdorf a. d. Eigen	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	
2044	S 128	Abzweig Rennersdorf - K 8631	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	
2045	S 128	Großhennersdorf K 8610 - Palmes Gasse	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	kurzer Lückenschluss

Nummer	Straße	Abschnitt	Maßnahmenkategorie	Maßnahmenbeschreibung	Bedarf (LK Görlitz)	Bemerkung
2046	S 128	Großhennersdorf - Nadelbüschel	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	
2047	S 128	Niederoderwitz B 96 - Spitzkunnersdorf S 139	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	Prog. Radverkehrsanlagen 2017, teilweise Bedarf Klasse A der RVK Sachsen 2014
2048	S 129	B 6 - S 143	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	teilweise Bedarf Klasse B der RVK Sachsen 2014
2049	S 129	S 143 - K8609	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	teilweise Bedarf Klasse B der RVK Sachsen 2014
2050	S 129	K 8609 - Kemnitz Ortsausgang	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage		Bedarf Klasse B	
2051	S 129	Galgenberg - Ortseingang Bernstadt a. d. Eigen	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	
2052	S 129	Bernstadt a. d. Eigen S128 - Kiesdorf a. d. Eigen	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	
2053	S 129	Kiesdorf a. d. Eigen - Ostritz	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	
2054	S 131	Abzweig K 8472 - Kringelsdorf	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage		Bedarf Klasse C	
2055	S 131	OD Reichwalde (Kirche - Abzweig Wolfsradweg)	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage		Bedarf Klasse B	
2056	S 133	Zittau - Olbersdorf	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	100km-Radwegeprogramm, Bedarf Klasse A der RVK Sachsen 2014
2057	S 133	Olbersdorf - Kurort Oybin	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	
2058	S 134	Olbersdorf S 133 - Jonsdorf K 8640	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	teilweise Bedarf Klasse B der RVK Sachsen 2014
2059	S 135	Oderwitz - Neuspitzkunnersdorf	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	
2060	S 135	Spitzkunnersdorf S 139 - Großschönau	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	
2061	S 136	Bertsdorf - K 8651	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse C	
2062	S 136	K 8651 - Waltersdorf	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse C	
2063	S 137	Zittau B 96 - Hörnitz (OD Pethau)	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage		Bedarf Klasse A	
2064	S 137	Hörnitz - Großschönau K 8655	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	teilweise Bedarf Klasse B der RVK Sachsen 2014
2065	S 139	B 96 - Mittelherwigsdorf	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	mit Radweg an B96 zu realisieren
2066	S 139	Mittelherwigsdorf Felsenmühle - K 8656	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	Bedarf Klasse A der RVK Sachsen 2014
2067	S 139	K 8656 - Spitzkunnersdorf S 128	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	100km-Radwegeprogramm, Bedarf Klasse A der RVK Sachsen 2014
2068	S 139	Spitzkunnersdorf S 135 - Abzweig Karasek Rundweg	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	Bedarf Klasse B der RVK Sachsen 2014
2069	S 139	westlich S 141 innerhalb von Seifhennersdorf	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage		Bedarf Klasse A	
2070	S 140	S 148 - Seifhennersdorf	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	100km-Radwegeprogramm, Bedarf Klasse A der RVK Sachsen 2014
2071	S 141	OD Seifhennersdorf nördlich S 139	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage		Bedarf Klasse A	
2072	S 141	Seifhennersdorf S 139 - Großer Mühlweg	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage		Bedarf Klasse A	
2073	S 143	Abzweig K 8682 - K 8681 (OD Bischdorf, Rosenbach)	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Gehweg mit Radfahrerfreigabe	Bedarf Klasse C	
2074	S 143	K 8681 - Herwigsdorf Ortsausgang (OD Herwigsdorf)	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Gehweg mit Radfahrerfreigabe	Bedarf Klasse C	
2075	S 143	Herwigsdorf Ortsausgang - K 8610	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse C	
2076	S 143	K 8610 - B 178	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse C	
2077	S 144	Rennersdorf - Herrnhut	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	
2078	S 148	Großschweidnitz Sandweg - Goethestraße	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	100km-Radwegeprogramm, Bedarf Klasse A der RVK Sachsen 2014
2079	S 148	Großschweidnitz Goethestraße - K 8677	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	Parallellage über Neucunnersdorfer Straße zunächst ausreichend
2080	S 148	OD Ebersbach/Sa.	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage		Bedarf Klasse A	kurzer Lückenschluss
2081	S 148	Ebersbach - Neugersdorf	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse C	Parallelführung durch Gewerbegebiet zunächst ausreichend
2082	S 151	Bereich Anschlussstelle Löbau-Zentrum	Punktueller Verbesserung	Querungsstellen über S 151	Bedarf Klasse B	
2083	S 151	Lawalde K 8678 - Schönbach K8677	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	
2084	S 151	Schönbach K8677 - Neusalza-Spremberg B 96	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	
2085	S 152	OD Lauba	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung		Bedarf Klasse B	
2086	S 152	Lauba - Beiersdorf	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	Bedarf Klasse B der RVK Sachsen 2014
2087	S 152	Beiersdorf - Oppach B 96	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	teilweise Bedarf Klasse B der RVK Sachsen 2014
2088	S 152	Oppach B 96 - B 98	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	
2089	S 153	Kreba-Neudorf - Reichwalde	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	Programm Radverkehrsanlagen 2017

Anlage 3: Empfohlene Maßnahmen an Kreisstraßen

Nummer	Straße	Abschnitt	Maßnahmenkategorie	Maßnahmenbeschreibung	Bedarf (LK Görlitz)	Bemerkung
3000	K 6334	OD Görlitz-Ludwigsdorf	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Gehweg mit Radfahrerfreigabe	Bedarf Klasse A	
3001	K 8401	K 8481 - Bärwalde	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Prüfung straßenbegleitender Radweg oder verkehrsorganisatorische Lösung	Bedarf Klasse C	
3002	K 8402	Hilbersdorf - Abzweig Feldweg am Kaiserberg	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg oder Ausbau paralleler Feldweg (4026)	Bedarf Klasse A	teilweise Bedarf Klasse A der RVK Sachsen 2014, Fortsetzung Kreisbahnradweg, Vorzugslösung Maßnahme 4026 -> keine Kosten
3003	K 8403	Pfaffendorf - Görlitz-Schlauroth	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse C	
3004	K 8412	Dunkelhäuser - Uhmansdorf	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse C	Bedarf Klasse A der RVK Sachsen 2014, Umsetzungsprobleme
3005	K 8413	Rothenburg/O.L. - Dunkelhäuser	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	Bedarf Klasse A der RVK Sachsen 2014
3006	K 8413	Dunkelhäuser - Spree	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	
3007	K 8417	Spree - Horka	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung	Sanierung empfohlen, bis dahin: Prüfung auf zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h (sehr enger Straßenraum)	Bedarf Klasse B	
3008	K 8432	Biehain - Horka	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	
3009	K 8434	S 127 - Kodersdorf Bahnhof	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse C	
3010	K 8434	Kodersdorf Bahnhof - B 115	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse C	
3011	K 8453	S 111 - Buchholz	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	Umsetzung mit Radweg an S 111
3012	K 8456	Niederseifersdorf	Punktueller Verbesserung	Radfahrer-Warnschilder in Kurven	Bedarf Klasse A	
3013	K 8470	S 121 - Petershain	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Prüfung straßenbegleitender Radweg oder verkehrsorganisatorische Lösung	Bedarf Klasse C	
3014	K 8472	Tauer - Förstgen	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	innerorts: Bau straßenbegleitender Gehweg ggf. mit Radfahrerfreigabe, außerorts: Prüfung auf zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h	Bedarf Klasse A	
3015	K 8472	S 131 - Klitten	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Sanierung Betonabschnitte, Prüfung Radwegefördernis	Bedarf Klasse C	
3016	K 8473	OD Uhyst	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung	Oberflächensanierung, Prüfung Schutzstreifen	Bedarf Klasse B	
3018	K 8481	Neustadt (Spree) - Abzweig Bärwalde	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung	Oberflächensanierung	Bedarf Klasse A	Spreeradweg
3019	K 8609	Kemnitz - Sohland a. Rotstein	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	teilweise Bedarf Klasse A der RVK Sachsen 2014
3020	K 8610	Löbau - Ottenhain	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	teilweise Bedarf Klasse A der RVK Sachsen 2014
3021	K 8610	Ottenhain - S 143	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	
3022	K 8610	S 143 - Strahwalde	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	
3023	K 8610	Herrnhut - Großhennersdorf S 128	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	
3024	K 8613	Rennersdorf - Bernstadt a. d. Eigen	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse C	Sanierung abgeschlossen, langfristig Radweg aufgrund Schülerbeziehung sinnvoll
3025	K 8617	Wittgendorf K 8633 - Oberseifersdorf K 8634	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	
3026	K 8617	Oberseifersdorf - Ortseingang Mittelherwigsdorf	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg, Querung B 178	Bedarf Klasse C	
3027	K 8617	nördlich Hörnitz S 137	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	
3028	K 8633	Wittgendorf K 8617 - B 99	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	außersorts: Bau straßenbegleitender Radweg innerorts: Bau straßenbegleitender Gehweg mit Radfahrerfreigabe	Bedarf Klasse B	
3029	K 8637	Zittau - Mittelherwigsdorf	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	
3030	K 8651	in Jonsdorf	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau asphaltierte Durchwegung von K 8651 zum Talweg	Bedarf Klasse C	
3031	K 8651	Jonsdorf Ortsausgang - S 136	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	Bedarf Klasse A der RVK Sachsen 2014
3032	K 8651	S 136 - Großschönau Ortseingang	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse A	Bedarf Klasse A der RVK Sachsen 2014
3033	K 8654	Hainewalde - S 137	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse C	
3034	K 8668	Neugersdorf S 148 - Grenzübergang DE/CZ	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Prüfung Schutzstreifen	Bedarf Klasse A	
3035	K 8668	Neugersdorf südlich Grenzübergang DE/CZ	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Prüfung Schutzstreifen	Bedarf Klasse B	
3036	K 8671	Obercunnersdorf - Eibau B 96	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	teilweise Bedarf Klasse A der RVK Sachsen 2014, geringere Priorität aus Sicht des LK
3037	K 8672	Obercunnersdorf - B 178	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse C	
3038	K 8674	Großschweidnitz S 115 - Goethestraße	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage		Bedarf Klasse B	
3039	K 8674	Großschweidnitz Goethestraße - Dürrhennersdorf K 8678	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	teilweise Bedarf Klasse A der RVK Sachsen 2014
3040	K 8674	Dürrhennersdorf K 8678 - K 8677	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage		Bedarf Klasse C	
3041	K 8674	Ebersbach, Bahnhofstraße	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Prüfung Schutzstreifen	Bedarf Klasse A	
3042	K 8677	S 148 - Dürrhennersdorf	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	
3043	K 8677	Dürrhennersdorf - Schönbach	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	teilweise Nutzung der ehemaligen Bahnstrecke nördlich der Kreisstraße
3044	K 8681	B 178 - Löbau	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	
3045	K 8681	Löbau - Herwigsdorf	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	
3046	K 8683	Georgewitz - Kittlitz	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse B	
3047	K 8683	Kittlitz - Großdehsa S 115	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	Bedarf Klasse C	
3048	K 8413	Rietschen - Neuhammer	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Prüfung Schutzstreifen oder fakultative Freigabe Gehweg	Bedarf Klasse A	
3049	K 8417	OD Särichen	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Prüfung Schutzstreifen oder fakultative Freigabe Gehweg und/oder zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h	Bedarf Klasse A	
3050	K 8475	Nochten - Boxberg/ O.L.	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung	Oberflächensanierung	Bedarf Klasse A	Abschnittsweise Umsetzung
3051	K 6304	Görlitz, Biesnitz und Kunnerwitz	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Gehweg mit Radfahrerfreigabe	Bedarf Klasse A	
3052	K 6304	Görlitz, Promenandenstraße	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung		Bedarf Klasse A	
3053	K 8480	Bad Muskau	Punktueller Verbesserung	Querung der K 8480 am KP zur B 115 verbessern	Bedarf Klasse A	

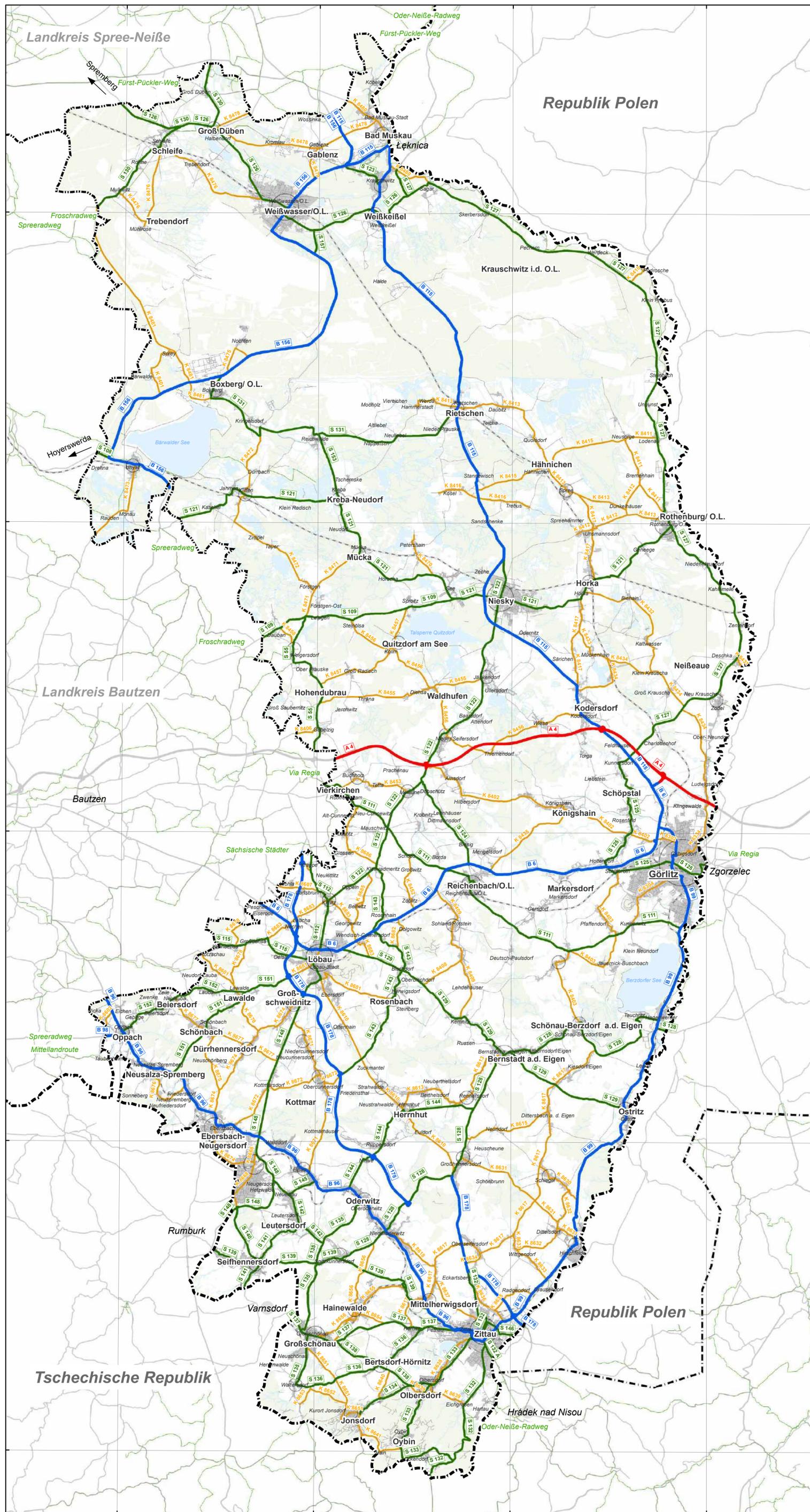
Anlage 4: Empfohlene Maßnahmen an Gemeindestraßen und sonstigen Wegen

Nummer	Abschnitt	Maßnahmenkategorie	Maßnahmenbeschreibung	Bemerkung
4000	Bad Muskau, Neißedamm	Punktuelle Verbesserung	Beseitigung der Poller	Oder-Neiße-Radweg
4001	Weißwasser/O.L. B 156 - Schwerer Berg	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung		
4002	Sagar - Krauschwitz	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung	Oberflächensanierung	Oder-Neiße-Radweg, Verlegung in der Ortslage Krauschwitz nach Beendigung Maßnahme der Landestalsperrenverwaltung
4003	Podrosche	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung	Asphaltierung anstreben	Oder-Neiße-Radweg
4004	Klein Priebus	Punktuelle Verbesserung	Radfahrer-Warnschilder in Kurven	Oder-Neiße-Radweg
4005	Steinbach - Daubitz	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung	Asphaltierung anstreben	Froschradweg, Wolfsradweg
4006	Rothenburg/O.L. Priebruser Straße, Markt	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung	Asphaltierung oder geschnittenes Pflaster anstreben	Oder-Neiße-Radweg, Froschradweg
4007	Gehege - Biehaien	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung	Asphaltierung anstreben	Froschradweg
4008	Dunkelhäuser	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung	Asphaltierung anstreben	
4009	Kreba-Neudorf - Kosel	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung	Asphaltierung anstreben	
4010	östlich Uhyst	Punktuelle Verbesserung	Querungshilfe B 156	
4011	westlich Mönau	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung	Oberflächensanierung	Spreeradweg
4012	Tauer - Klein-Ölsa	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung	Asphaltierung anstreben	
4013	Förstgen - Förstgen Ost	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung	Asphaltierung anstreben	Seedlerundweg
4014	Leipgen - Weigersdorf	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung	Oberflächensanierung	Seedlerundweg
4015	Mücka - Steinölsa	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung	Asphaltierung anstreben	
4016	Ober Prauske - Groß Radisch	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung	Asphaltierung anstreben	
4017	Jerchwitz - Buchholz	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung	Asphaltierung anstreben	Froschradweg
4018	OD Zodel	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Gehweg mit Radfahrerfreigabe	
4019	OD Ober-Neudorf	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Gehweg mit Radfahrerfreigabe	
4020	Görlitz Ludwigsdorf - Klingewalde	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung	Asphaltierung anstreben	Oder-Neiße-Radweg
4021	Görlitz Nikolaivorstadt	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung		Oder-Neiße-Radweg
4022	Görlitz Südstadt	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung		Oder-Neiße-Radweg
4023	Ebersbach - B 6	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung	Asphaltierung anstreben	
4024	Kodersdorf - Kunnersdorf	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Neubau Radwegverbindung am Weißen Schöps	
4025	Kodersdorf - Königshain	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung	Asphaltierung anstreben	teilweise Tour Königshainer Berge
4026	Königshain, am Schloss	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung		Neißelandtour
4027	Königshain - Arnsdorf-Hilbersdorf	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Neubau Radwegverbindung auf alten Gleisanlagen	Fortsetzung Kreisbahnradweg
4028	Reichenbach/O.L., Görlitzer Straße, Oberreichenbach	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage		
4029	Löbau, Äußere Bautzner Straße	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage		
4030	Löbau, ehem. Bahnstrecke nach Großpostwitz	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Neubau Radwegverbindung von B 178 n in Richtung Löbau als Lückenschluss	
4031	Löbau, Bahnhofstraße	Punktuelle Verbesserung	Querungsstelle KP Sachsenstraße	
4032	Schönau-Berzdorf - Tauchritz	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung	Asphaltierung anstreben	teilweise Tour Berzdorfer See
4033	Südlich Hagenwerder	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung	Oberflächensanierung	Oder-Neiße-Radweg
4034	Ostritz, Julius-Rolle-Straße	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung	Asphaltierung oder geschnittenes Pflaster anstreben	Oder-Neiße-Radweg, eher langfristig anzustreben da erhöhter Aufwand wegen Denkmalschutz und Fördermittelbindungen
4037	südlich Rennersdorf S144 - S 128	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung	Asphaltierung anstreben	
4038	Oderwitz - Herrnhut - Niedercunnersdorf	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Neubau Radwegverbindung auf alten Gleisanlagen, Anschlüsse ans Straßennetz in Ortschaften	Bahnradweg Oberlausitz, Ersatz für Radweg an S 144 zwischen Herrnhut und Oderwitz * siehe Kreistagsbeschluss
4039	Obercunnersdorf - Ottenhain	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung		
4040	Großschweidnitz - Niedercunnersdorf	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Bau straßenbegleitender Radweg	
4041	Schönbach, Straße des Friedens, Niederdorfstraße, ehem. Bahnstrecke	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung		
4042	Schönbach - Beiersdorf	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Neubau Radwegverbindung auf alten Gleisanlagen	Schulwegverbindung
4043	Neusalza-Spremberg, Zittauer Straße	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung	Asphaltierung oder geschnittenes Pflaster anstreben	
4044	Eibau, Jahnstraße	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung	Asphaltierung und Regelbreite anstreben	Mittellandroute
4045	Neugersdorf - Neueibau	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung		
4046	Neugersdorf, Gottfried-Keller-Straße	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung		
4047	Seifhennersdorf, Richterbergweg	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung	Asphaltierung anstreben	Karasek Rundweg
4048	Niederoderwitz, Verlängerung Bleichstraße	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung	Asphaltierung anstreben	
4049	Hainewalde - Mittelherwigsdorf	Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage	Neubau Radwegverbindung durchs Roschertal	
4050	Großschönau, Mandaubücke an der Breiten Aue	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung		Rübezahlweg
4051	Großschönau, Richard-Goldberg-Straße	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung		
4053	Großschönau, Buschstraße	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung		
4054	Olbersdorf - Eichgraben	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung	Asphaltierung anstreben	Sächsische Mittelgebirgsroute
4055	Hartau, Obere Dorfstraße	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung	Asphaltierung anstreben	Sächsische Mittelgebirgsroute
4056	Hartau, Hohle Gasse	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung	Asphaltierung anstreben	Oder-Neiße-Radweg
4057	Nochten - Weißwasser/O.L.	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung	Oberflächensanierung, Beseitigung Wurzelschäden	Hermannsdorfer Radweg
4058	Bad Muskau, Abzweig Uferweg/ Berliner Straße	Sanierung, Ausbau, Instandsetzung	Oberflächenverbesserung	Oder-Neiße-Radweg

Anlage 5: Empfohlene Maßnahmen an ÖPNV-Verknüpfungspunkten

Ort	Haltestellenname	Bestandsbeschreibung	Maßnahmenvorschlag
Bad Muskau	Görlitzer Straße	keine Fahrradabstellanlage	Bau überdachte Abstellanlage
Bernstadt a. d. Eigen	Markt	keine Fahrradabstellanlage	Bau überdachte Abstellanlage
Boxberg/ O.L.	Sparkasse	keine Fahrradabstellanlage	Bau überdachte Abstellanlage
Ebersbach	Bahnhof	Kapazität ausreichend, Witterungs-schutz gering, Anlage veraltet	Witterungsschutz verbessern, mittelfristig Pedelec-Lademöglichkeit vorsehen
Eibau	Bahnhof	keine Fahrradabstellanlage	Bau überdachte Abstellanlage
Gersdorf (b Görlitz)	Bahnhof	ausreichende Fahrradabstellanlage	-
Görlitz	Bahnhof	einfache Abstellbügel ohne Witterungsschutz	Bau überdachte Abstellanlage mit höherer Kapazität, mittelfristig Pedelec-Lademöglichkeit vorsehen
Görlitz- Rauschwalde	Bahnhof	keine Fahrradabstellanlage	Bau überdachte Abstellanlage
Görlitz- Weinhübel	Bahnhof	keine Fahrradabstellanlage	keine Maßnahme - Halt soll aufgegeben werden
Großschönau	Bahnhof	ungenügende Fahrradabstellanlage	Bau überdachte Abstellanlage
Großschweidnitz	Belgermühle	keine Fahrradabstellanlage	Bau überdachte Abstellanlage
Hagenwerder	Bahnhof	ausreichende Fahrradabstellanlage	-
Hähnichen	Bahnhof	ausreichende Fahrradabstellanlage	bei Bedarf Kapazitätsanpassungen erforderlich
Hainewalde	Bahnhof	keine Fahrradabstellanlage	Bau überdachte Abstellanlage
Hermhut	Zinzendorfplatz	keine Fahrradabstellanlage	Bau überdachte Abstellanlage
Hirschfelde	Bahnhof	ausreichende Fahrradabstellanlage	-
Hohendubrau	Weigersdorf- Niederdorf	keine Fahrradabstellanlage	Bau überdachte Abstellanlage
Horka	Bahnhof	ausreichende Fahrradabstellanlage (Abstellraum)	Verbesserung des Zustandes (Reinigung, Beleuchtung)
Klitten	Bahnhof	keine Fahrradabstellanlage	Bau Abstellanlage gemäß Planung ZVON
Kodersdorf	Bahnhof	Kapazität und Zustand ausreichend, ungenügende Beleuchtung	Beleuchtung verbessern
Kodersdorf	Wendeschleife	keine Fahrradabstellanlage	Bau überdachte Abstellanlage
Löbau	Bahnhof	ausreichende Fahrradabstellanlage	mittelfristig Pedelec-Lademöglichkeit vorsehen
Melaune	Ort	keine Fahrradabstellanlage	Bau überdachte Abstellanlage
Mittelherwigsdorf	Bahnhof	ausreichende Fahrradabstellanlage	Verbesserung Witterungsschutz
Mücka	Bahnhof	keine Fahrradabstellanlage	Bau Abstellanlage gemäß Planung ZVON
Mücka	Schule	ausreichende Fahrradabstellanlage	-
Neugersdorf	Bahnhof	ausreichende Fahrradabstellanlage	mittelfristig Pedelec-Lademöglichkeit vorsehen
Neusalza- Spremberg	Bahnhof	ungenügende Fahrradabstellanlage	Bau überdachte Abstellanlage
Niederoderwitz	Bahnhof	ausreichende Fahrradabstellanlage	-
Niesky	Busbahnhof	ausreichende Fahrradabstellanlage	-
Oberoderwitz	Bahnhof	ausreichende Fahrradabstellanlage	-
Oderoberwitz	Oberdorf	keine Fahrradabstellanlage	Bau überdachte Abstellanlage
Olbersdorf	Bahnhof Oberdorf	keine Fahrradabstellanlage	Bau überdachte Abstellanlage
Olbersdorf	Volksbad	keine Fahrradabstellanlage	Bau überdachte Abstellanlage
Oppach	Busbahnhof	keine Fahrradabstellanlage	Bau überdachte Abstellanlage
Ostritz	Bahnhof	ausreichende Fahrradabstellanlage	Beleuchtung verbessern
Petershain	Bahnhof	keine Fahrradabstellanlage	Bau Abstellanlage gemäß Planung ZVON
Reichenbach/ O.L.	Bahnhof	ausreichende Fahrradabstellanlage	-
Rietschen	Bahnhof	ausreichende Fahrradabstellanlage	bei Bedarf Kapazitätsanpassungen erforderlich
Rothenburg/ O.L.	Markt	keine Fahrradabstellanlage	Bau überdachte Abstellanlage
Schleife	Bahnhof	ausreichende Fahrradabstellanlage, Kapazität erreicht	Erweiterung der Kapazität mit Witterungsschutz
Seiffennersdorf	Bahnhof	keine Fahrradabstellanlage	Bau überdachte Abstellanlage
Spitzkunnernsdorf	Wilder Hirsch	keine Fahrradabstellanlage	Bau überdachte Abstellanlage
Spitzkunnernsdorf	Leutersdorf- Niederkretscham	keine Fahrradabstellanlage	Bau überdachte Abstellanlage
Uhmanssdorf	Bahnhof	Kapazität und Zustand ausreichend, ungenügende Beleuchtung	Beleuchtung verbessern
Uhyst	Bahnhof	keine Fahrradabstellanlage	Bau Abstellanlage gemäß Planung ZVON
Weißkeißel	Mitte	keine Fahrradabstellanlage	Bau überdachte Abstellanlage
Weißwasser/ O.L.	Bahnhof	ausreichende Fahrradabstellanlage	-
Zittau	Bahnhof	ausreichende Fahrradabstellanlage, Kapazität erreicht	Erweiterung der Kapazität mit Witterungsschutz, mittelfristig Pedelec-Lademöglichkeit vorsehen
Zoblitz	Bahnhof	Fahrradabstellanlage veraltet und nicht nutzbar	Bau überdachte Abstellanlage

Abbildungen



Legende

- Grenzen**
- Staatsgrenze
- Landkreis
- Strassennetz Wegenetz**
- Autobahn
- Bundesstraße
- Staatsstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraßen-sonstige Wege
- weiterführende Radwege

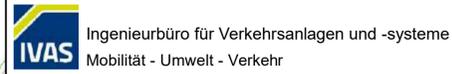
Darstellung des Alltagsnetzes und der Maßnahmen im Stadtgebiet von Görlitz nur auf touristischen Strecken des Landkreises.



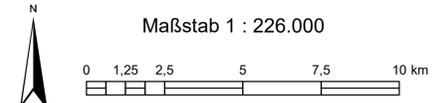
Radverkehrskonzeption Landkreis Görlitz

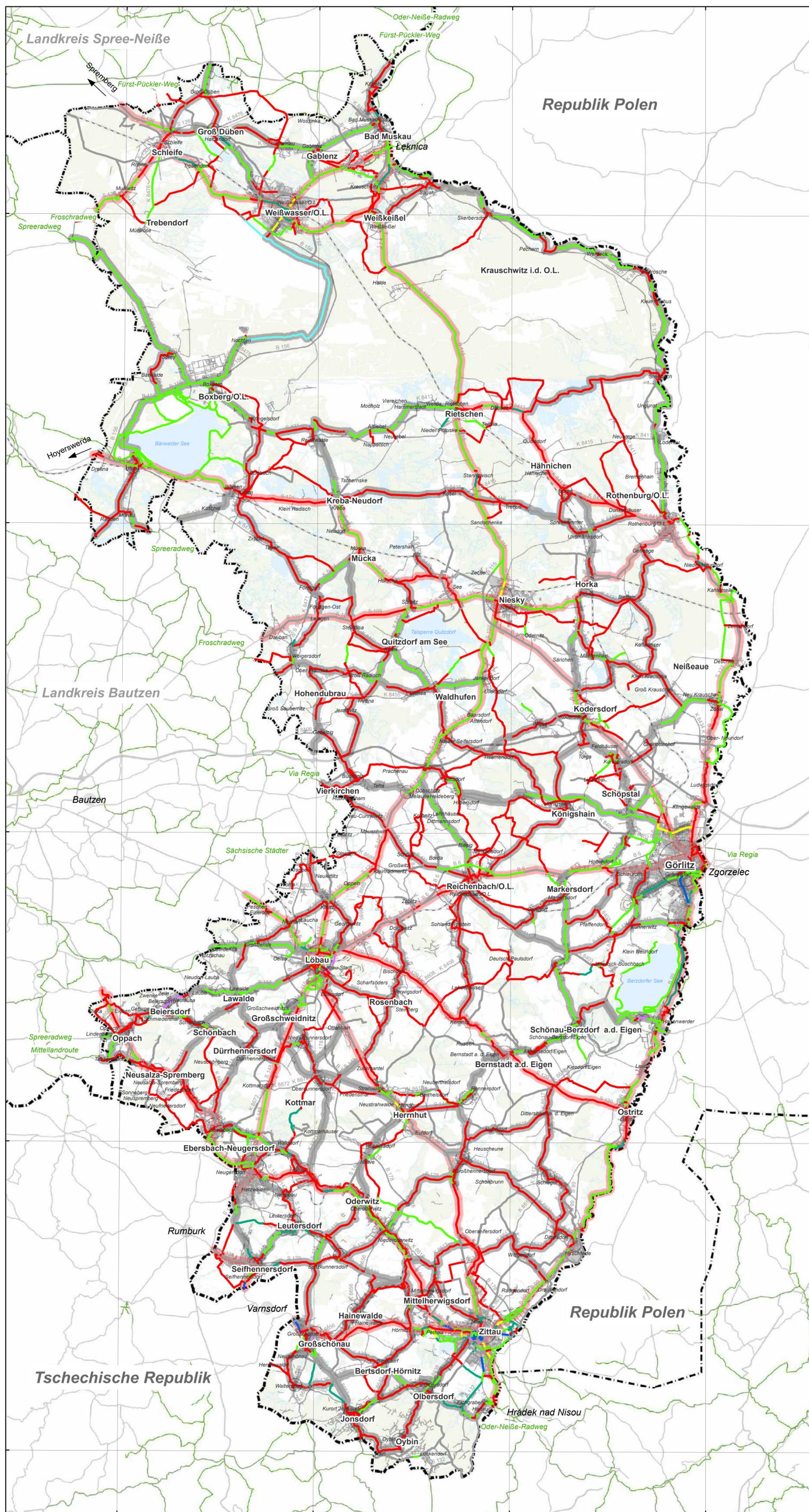
Untersuchungsgebiet mit klassifizierten Straßen

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



Arbeitsstand: August 2018 **Abbildung 1**





Legende

Führungsformen des Radverkehrs

- keine Angaben
- Fahrrad frei (Einbahnstraße)
- Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn
- Radfahrstreifen
- Radweg ohne Benutzungspflicht (bis 2009 "anderer Radweg")
- Schutzstreifen
- baulicher Radweg (gemeinsamer Rad- und Gehweg)
- baulicher Radweg (getrennter Rad- und Gehweg)
- gemeinsame Führung mit Fußgängerverkehr

Alltagsnetz

- Hauptnetz
- Nebennetz

Grenzen

- Staatsgrenze
- Landkreis

Strassennetz Wegenetz

- Autobahn
- Bundesstraße
- Staatsstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraßen/ sonstige Wege
- weiterführende Radwege

Darstellung des Alltagsnetzes und der Maßnahmen im Stadtgebiet von Görlitz nur auf touristischen Strecken des Landkreises.



Radverkehrskonzeption Landkreis Görlitz

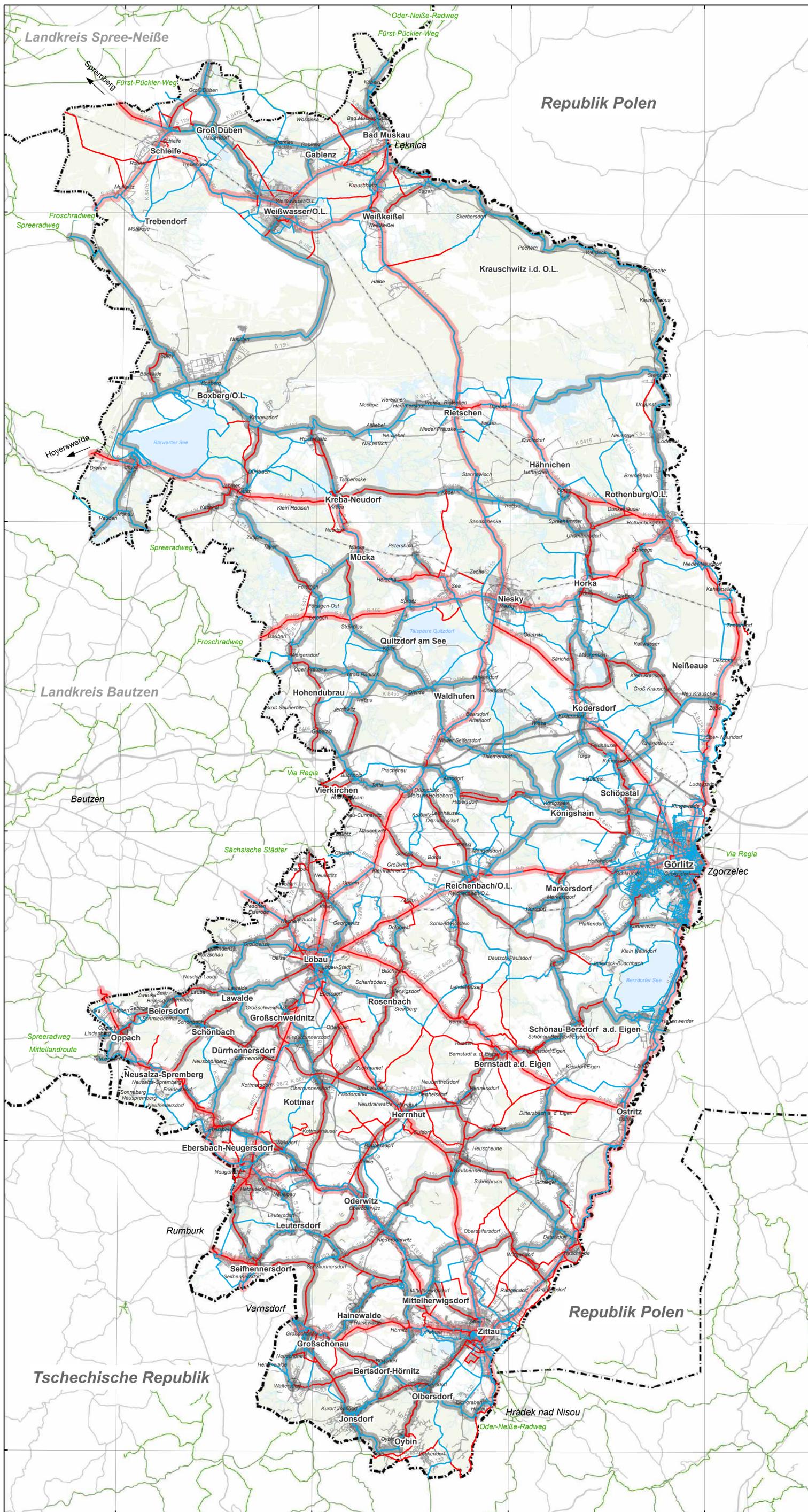
Führungsformen des Radverkehrs

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



Arbeitsstand: August 2018 **Abbildung 2**





Legende

Radwegekataster

- Bestand
- Bedarf

Alltagsnetz

- Hauptnetz
- Nebennetz

Grenzen

- Staatsgrenze
- Landkreis

Strassennetz Wegenetz

- Autobahn
- Bundesstraße
- Staatsstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraßen/ sonstige Wege
- weiterführende Radwege

Darstellung des Alltagsnetzes und der Maßnahmen im Stadtgebiet von Görlitz nur auf touristischen Strecken des Landkreises.



Radverkehrskonzeption Landkreis Görlitz

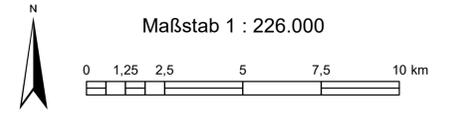
Bestands- und Bedarfsmeldungen

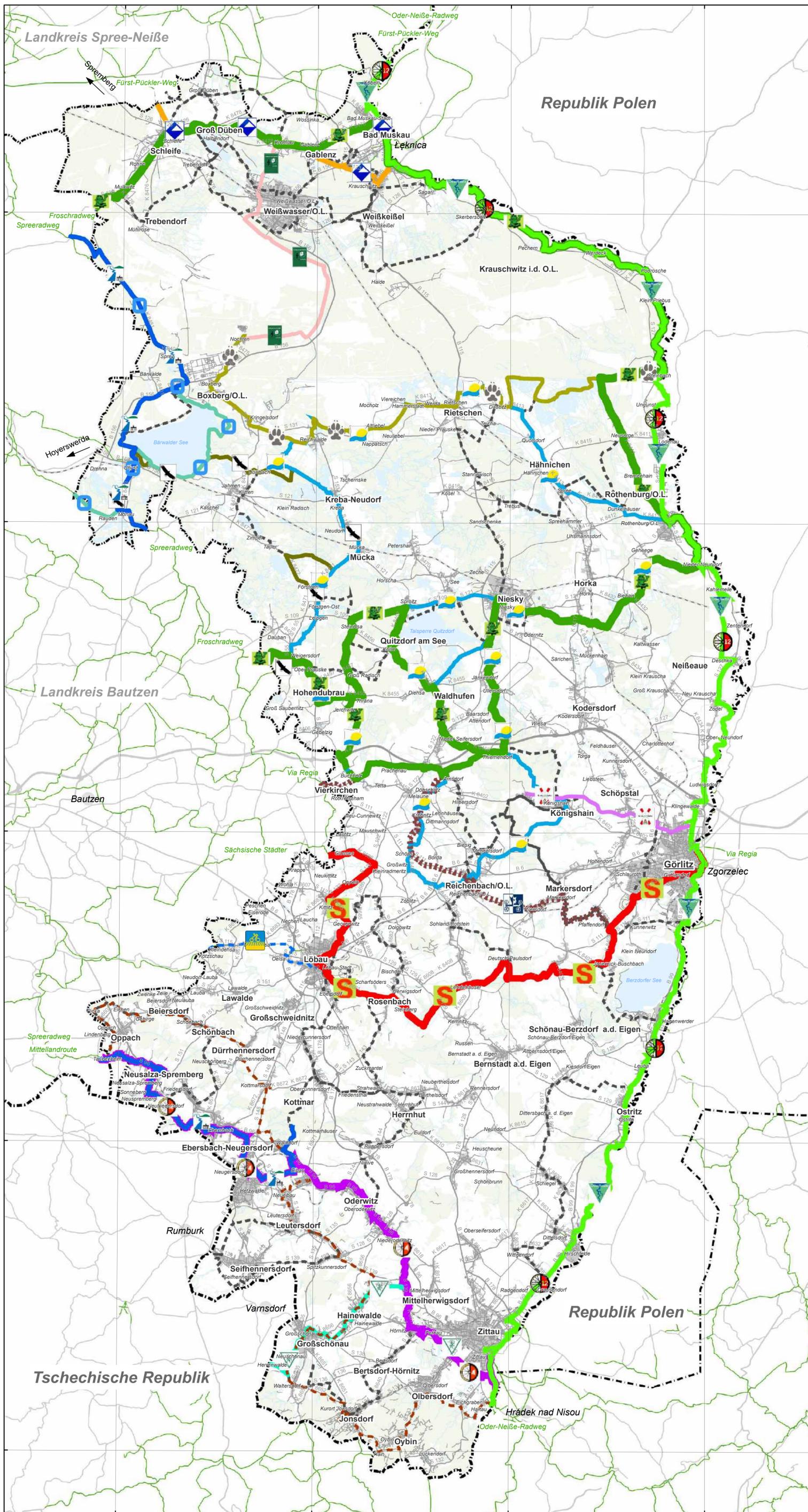
Dieses Projekt wurde vom Sächsischen Staatsministerium des Innern nach der Richtlinie FR-Regio gefördert.



Arbeitsstand: August 2018

Abbildung 3





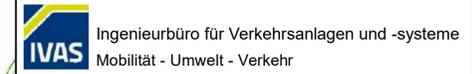
- Legende**
- Radfernwege (nach SachsenNetz Rad)/ überregionale Radwege**
- Oder-Neiße-Radweg/ D 12
 - Spreeradweg
 - Mittellandroute/ D4
 - Froschradweg
 - Sächsische Städteroute
 - - - Sächsische Mittelgebirge - in Planung
- weitere überregionale Radwege**
- Fürst-Pückler-Weg
 - - - Erlebnisradweg Via Regia
- Regionale Hauptradrouten (nach SachsenNetz Rad)/ regionale Radwege**
- Kreisbahnradweg
 - Wolfsradweg
 - Hermannsdorfer Radweg
 - Rübzahlradweg
 - Seenland-Route
 - - - Bahnradweg Oberlausitz - in Planung
- weitere regionale Radwege**
- Neißeländertour
 - Seeadlerrundweg
- Radtouren**
- - - Radtouren im Landkreis
- Grenzen**
- - - Staatsgrenze
 - - - Landkreis
- Strassennetz Wegenetz**
- Autobahn
 - Bundesstraße
 - Staatsstraße
 - Kreisstraße
 - Gemeindestraßen/ sonstige Wege
 - weiterführende Radwege



**Radverkehrskonzeption
Landkreis Görlitz**

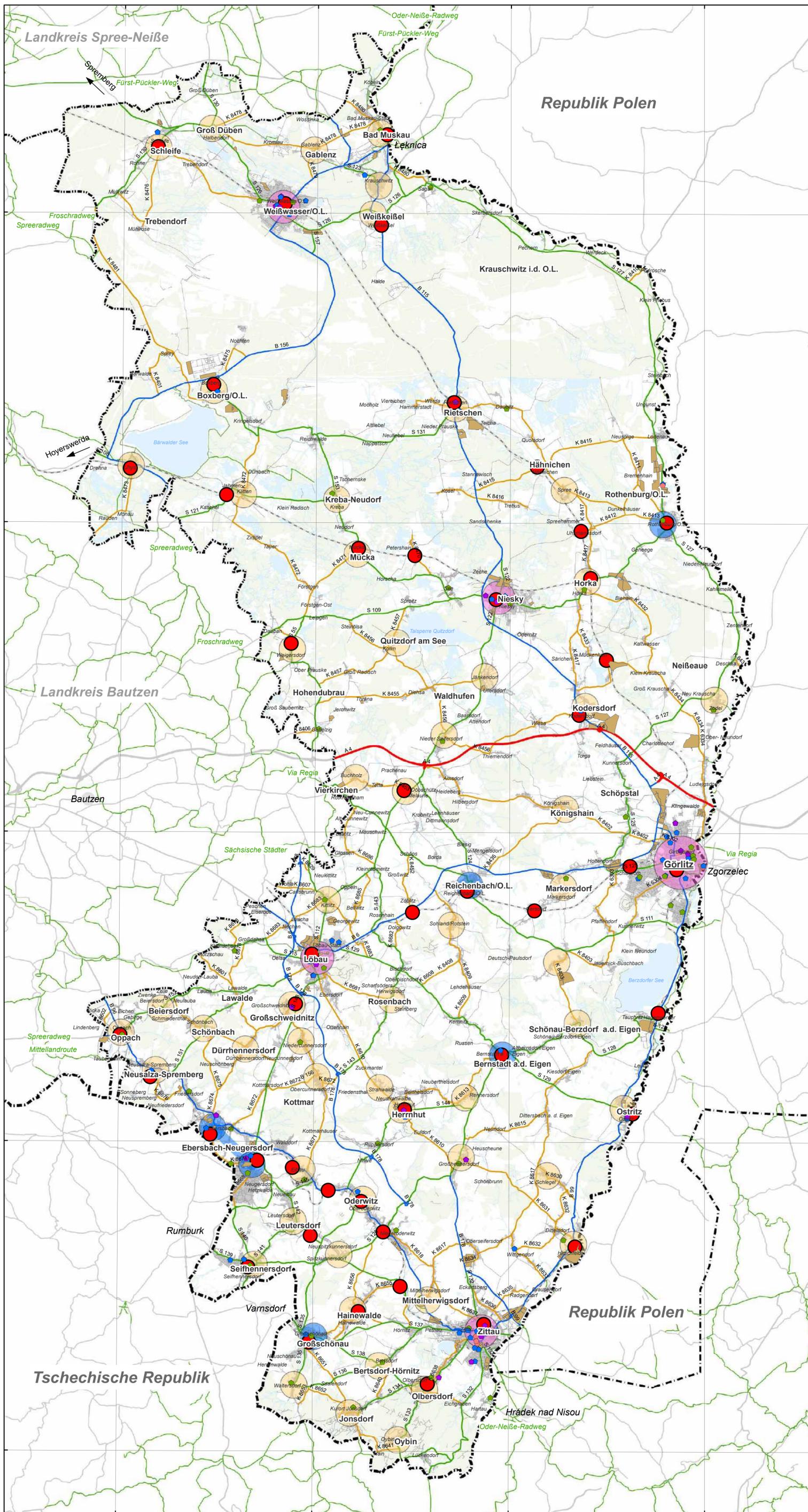
Touristisches Radroutennetz

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



Arbeitsstand: August 2018 Abbildung 4





Legende

Schulstandorte

- Grundschnle
- weiterführende Schule
- Uni
- sonstige Schule
- Verknüpfungspunkt ÖPNV

Gewerbe-/ Industriegebiet

Siedlungsbereiche

Zentrale Orte gemäß Landesplanung

- Grundzentrum
- Mittelzentrum
- Oberzentraler Städteverbund Bautzen - Görlitz - Hoyerswerda

Grenzen

- Staatsgrenze
- Landkreis

Strassennetz Wegenetz

- Autobahn
- Bundesstraße
- Staatsstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraßen-sonstige Wege
- weiterführende Radwege



**Radverkehrskonzeption
Landkreis Görlitz**

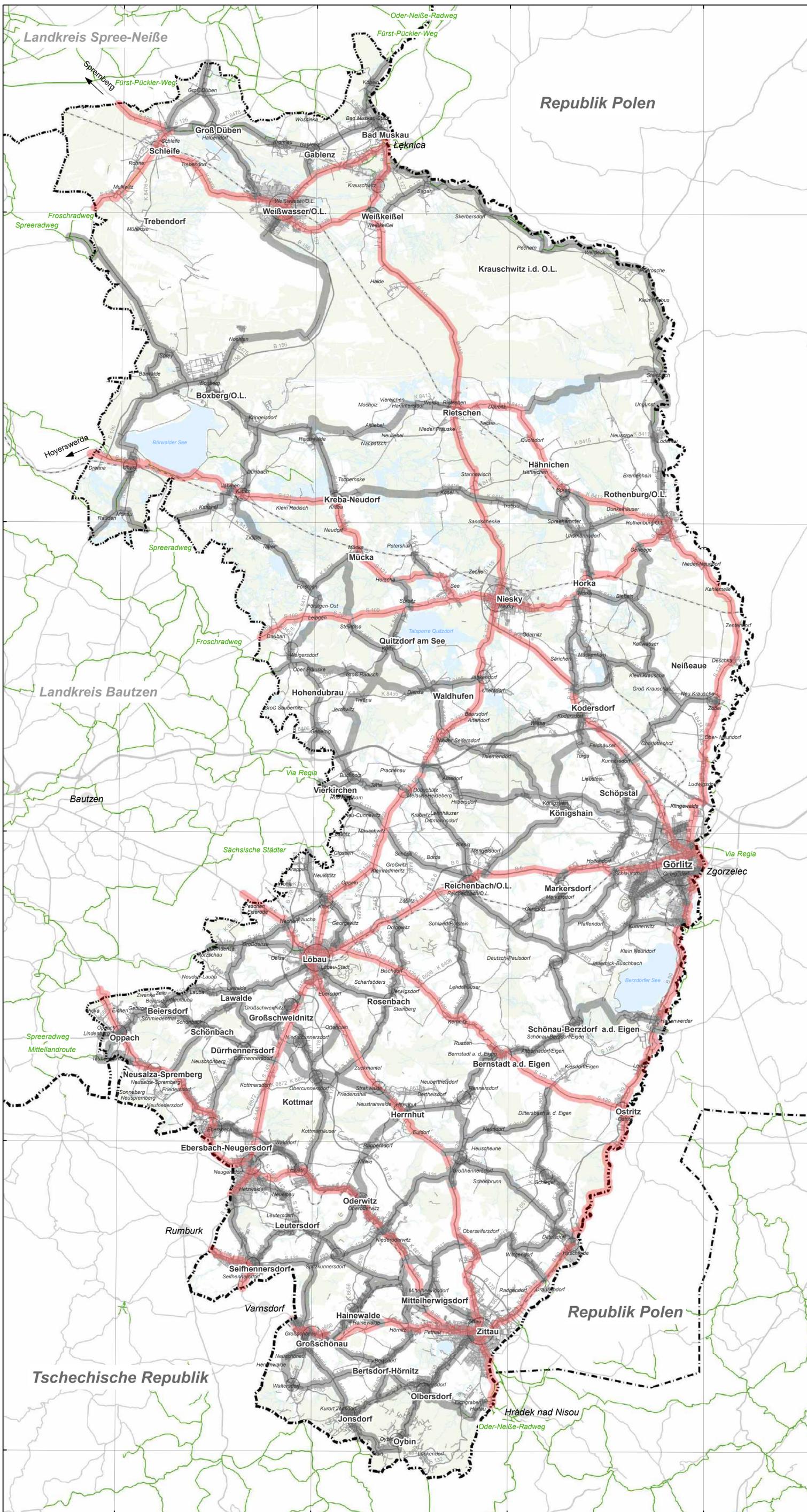
**Radverkehrsrelevante
Raumstrukturen**

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



Arbeitsstand: August 2018 **Abbildung 5**





Legende

Alltagsnetz

- Hauptnetz
- Nebennetz

Grenzen

- Staatsgrenze
- Landkreis

Strassennetz Wegenetz

- Autobahn
- Bundesstraße
- Staatsstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraßen/ sonstige Wege
- weiterführende Radwege

Darstellung des Alltagsnetzes und der Maßnahmen im Stadtgebiet von Görlitz nur auf touristischen Strecken des Landkreises.



MEIN ZUHAUSE
LANDKREIS
GÖRLITZ
WOKRJES ZHORJELC

Radverkehrskonzeption
Landkreis Görlitz

Alltagsnetz

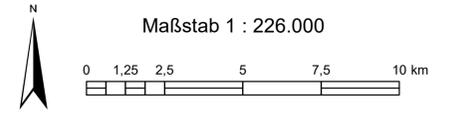
Dieses Projekt wurde vom Sächsischen Staatsministerium des Innern nach der Richtlinie FR-Regio gefördert.

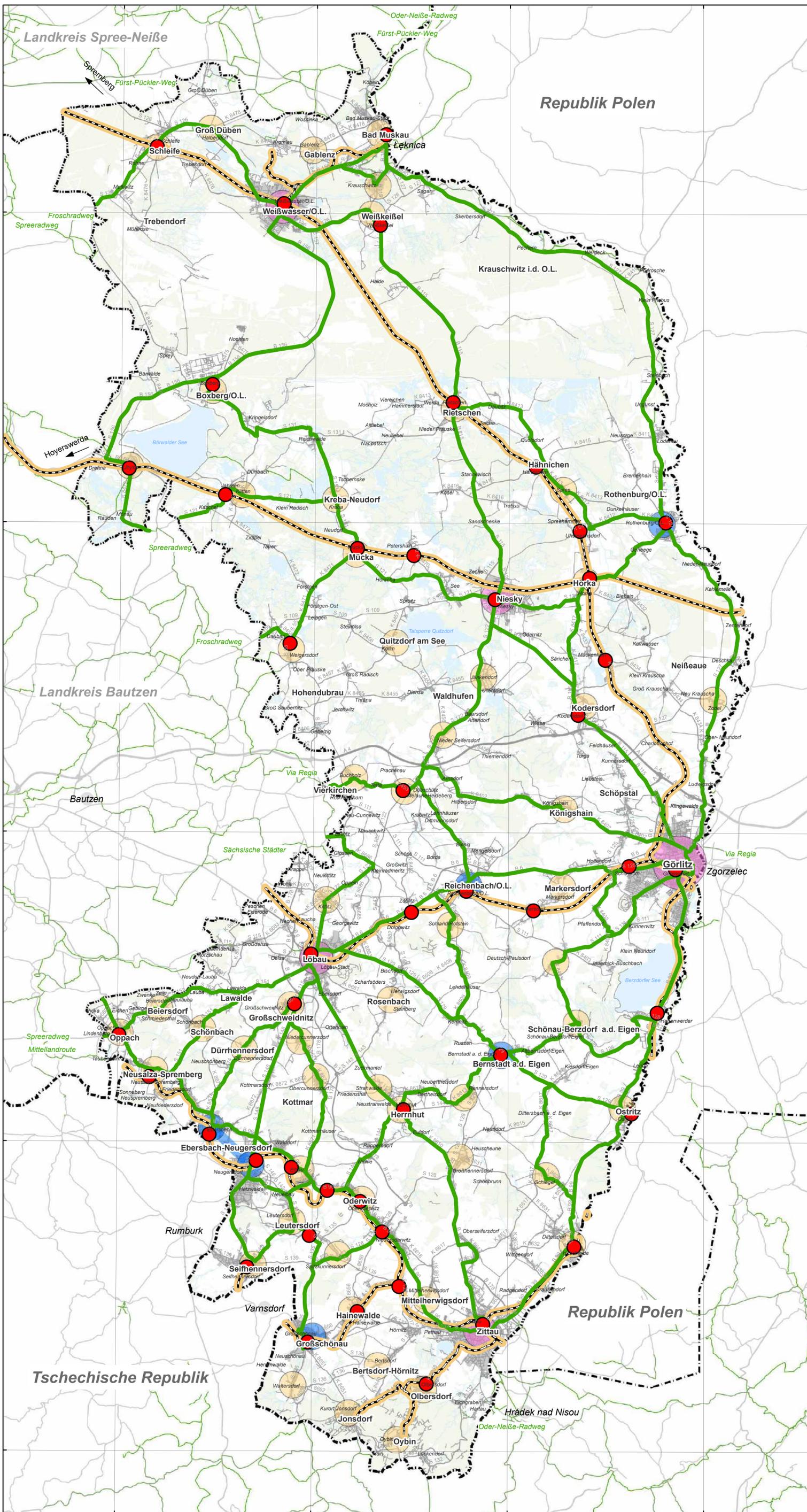


Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr

Arbeitsstand: August 2018

Abbildung 6





Legende

- Verknüpfungspunkt ÖPNV
- Hauptbusnetz
- Siedlungsbereiche

Zentrale Orte gemäß Landesplanung

- Grundzentrum
- Mittelzentrum
- Oberzentraler Städteverbund Bautzen - Görlitz - Hoyerswerda

Grenze

- Staatsgrenze
- Landkreis

Strassennetz Wegenetz

- Autobahn
- Bundesstraße
- Staatsstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraßen/ sonstige Wege
- weiterführende Radwege



**Radverkehrskonzeption
Landkreis Görlitz**

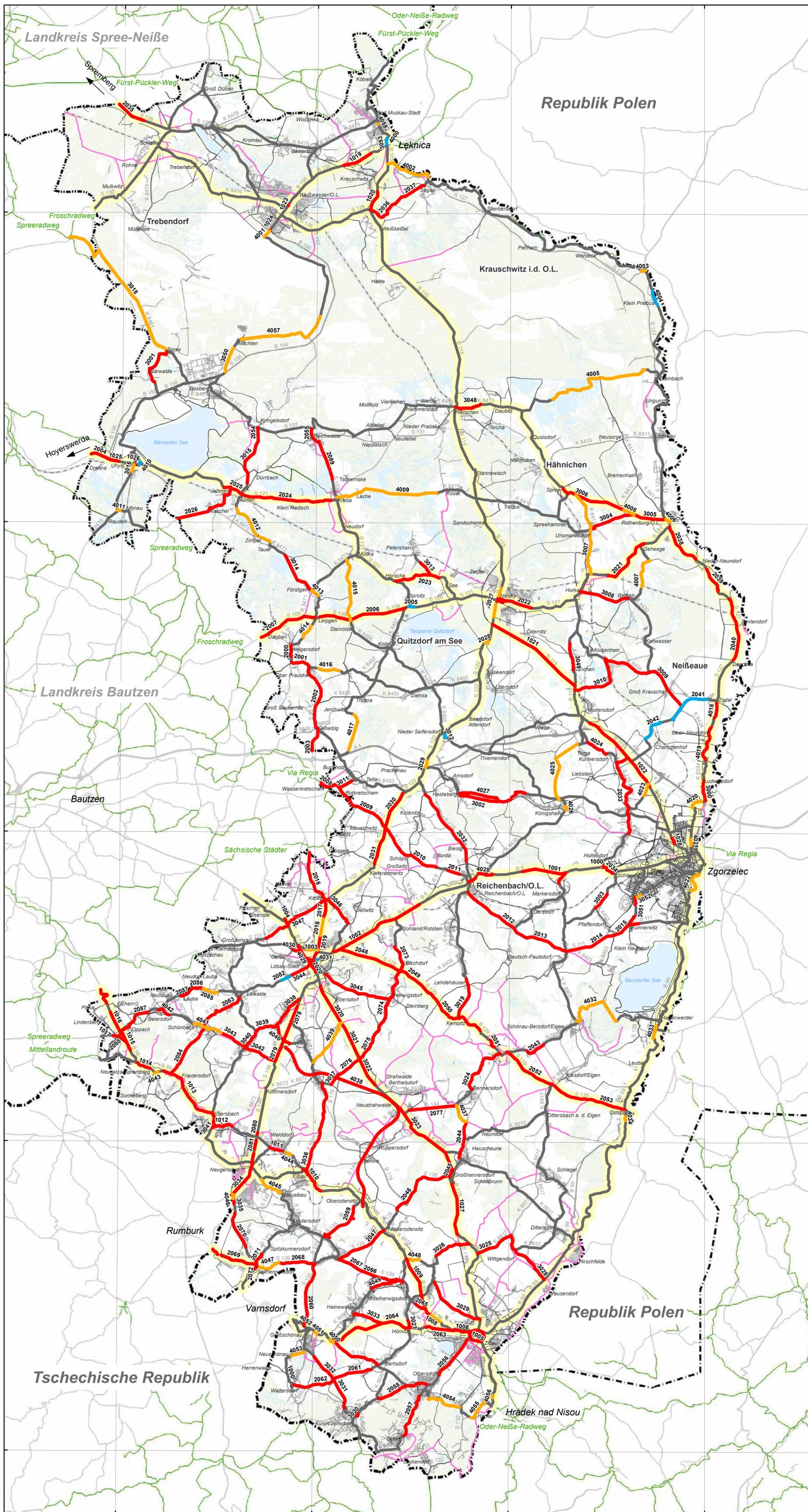
**Wichtige
ÖPNV-Verknüpfungspunkte**

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



Arbeitsstand: August 2018 Abbildung 7





Legende

4008 Maßnahmen-Nummer gemäß Anlagen 1 - 4

Radwegekataster-Maßnahmen

- Keine bauliche Maßnahme erforderlich
- Einrichtung anforderungsgerechte Radverkehrsanlage
- Punktuelle Verbesserung
- Sanierung/ Ausbau/ Instandsetzung
- Bedarfsmeldung außerhalb Alltagsnetz
- nicht betrachtet (außerhalb des Alltagsnetzes)

Alltagsnetz

- Hauptnetz

Grenzen

- Staatsgrenze
- Landkreis

Strassennetz Wegenetz

- Autobahn
- Bundesstraße
- Staatsstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraßen/ sonstige Wege
- weiterführende Radwege

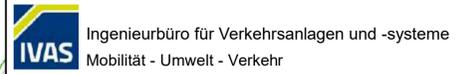
Darstellung des Alltagsnetzes und der Maßnahmen im Stadtgebiet von Görlitz nur auf touristischen Strecken des Landkreises.



Radverkehrskonzeption Landkreis Görlitz

Maßnahmen im Alltagsnetz

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



Arbeitsstand: August 2018 **Abbildung 8**



Herausgeber:

Landkreis Görlitz
Amt für Kreisentwicklung
Bahnhofstraße 24
02826 Görlitz

Telefon: 03581 663-3300

E-Mail: rad-wandern@kreis-gr.de

Internet: <https://www.kreis-goerlitz.de>
rvk.landkreis.gr

Redaktion: Holger Freymann (verantwortlich)
Amtsleiter Kreisentwicklung

Bearbeitung/ Gestaltung: Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und –systeme (IVAS)
Alaunstraße 9, 01099 Dresden
Tel.: 0351 21114-0, E-Mail: dresden@ivas-ingenieure.de
Dipl.-Ing. Dirk Ohm (Projektleitung), Dipl.-Ing. Jan Schubert, Claudia Thielemann, Katrin Hämpel

Stand: September 2018

Druck: IVAS im Auftrag des Landratsamtes Görlitz

Copyright: Diese Veröffentlichung ist urheberrechtlich geschützt. Veröffentlichungen sind nach Rücksprache möglich.

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

Fotos auf der Titelseite oben stammen von Rainer Weißflog. Wenn nichts anderes angegeben sind, stammen die übrigen Fotos im Bericht von IVAS.