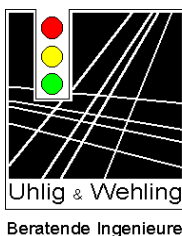




GROßE KREISSTADT FLÖHA

Radverkehrskonzept Verkehrsplanerische Untersuchung



UHLIG & WEHLING GMBH

Beratende Ingenieure

Mittweida / Sa.

Vorhaben: Radverkehrskonzept

Leistungsphase: Verkehrsplanerische Untersuchung

Auftraggeber: Große Kreisstadt Flöha

Datum: Oktober 2020

Bearbeitung: Dipl.-Geogr. M. Schaarschmidt

Mittweida, 26.10.2020



.....
Dipl.-Ing. St. Wehling
(geschäftsführender Gesellschafter)



.....
Dipl.-Geogr. M. Schaarschmidt
(Projektingenieur)

UHLIG & WEHLING GmbH

Beratende Ingenieure

Straßenbau - Tiefbau - Verkehrstechnik

- | | | |
|--|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Büro Mittweida/Sa.
Leipziger Straße 27
09648 Mittweida
Tel.: 03727 / 976230
Fax: 03727 / 976229 | <input type="checkbox"/> Büro Halle/S.
Grenzstraße 28
06112 Halle/S.
Tel.: 0345 / 6844753
Fax: 0345 / 6844756 | <input type="checkbox"/> Büro Dresden
Schnorrstraße 70
01069 Dresden
Tel.: 0351 / 47928787
Fax: 0351 / 47928788 |
|--|--|--|

E-Mail: info@uhlig-wehling.de

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Ausgangspunkt	6
1.1 Herangehensweise.....	6
1.2 Stadt Flöha	6
1.3 Touristische Radrouten	7
1.4 Übergeordnete Planungen zum Radverkehr	8
1.5 Nutzergruppen Radverkehr	9
2 Bestandserfassung	10
2.1 Allgemein	10
2.2 Ortsaufnahme.....	11
2.3 Radverkehrsanlagen	11
2.4 Sekundäre Radinfrastruktur	12
2.5 Touristische Beschilderung	13
2.6 Unfallgeschehen.....	14
2.7 Planungen	16
3 Entwicklung des städtischen Radnetzes	17
3.1 Allgemein	17
3.2 Netzelemente	17
3.2.1 Ziele des Radverkehrs	17
3.2.2 Verkehrsbezirke	18
3.2.3 SachsenNetz Rad	19
3.3 Wunschliniennetz	19
3.4 Umlegung des Wunschliniennetzes	20
4 Zustandsanalyse	21
4.1 Allgemein	21
4.2 Fehlende Radverkehrsanlagen	21
4.3 Verkehrssicherheit.....	21
4.4 Änderung der Beschilderung	22
4.5 Ausbauqualität.....	23
4.6 Wegweisung.....	25
5 Bürgerbeteiligung.....	26
5.1 Vorgehensweise.....	26
5.2 Hinweise Bürgerversammlung.....	27
5.3 Ergänzende Hinweise per E-Mail	29
6 Maßnahmen und Kostenschätzung.....	31
6.1 Allgemein	31
6.2 Beschilderung/Markierung.....	32
6.3 Poller/Schleuse	42
6.4 Sekundäre Radinfrastruktur	45
6.5 Baumaßnahmen.....	48
6.6 Brücken	56
6.7 Wegweisung.....	58
6.8 Kosten	61
7 Finanzierung/Förderung	62
8 Fotodokumentation	66

Anlagenverzeichnis

- Anlage 1 Übersichtsplan**
 - Anlage 2 Bestandserfassung**
 - 2.1 Radverkehrsanlagen**
 - 2.2 Touristische Routen**
 - 2.3 Unfallanalyse**
 - Anlage 3 Städtisches Radnetz**
 - 3.1 Kleinräumige Gliederung**
 - 3.2 Wunschliniennetz Umland**
 - 3.3 Wunschliniennetz Stadtgebiet**
 - 3.4 Wunschliniennetz Umlegung**
 - Anlage 4 Zustandsanalyse**
 - 4.1 Schwachstellenanalyse**
 - 4.2 Wegweisungskonzept**
 - Anlage 5 Maßnahmenkonzept**
-

Abbildungsverzeichnis

	Seite
Abb. 1: Blick auf Falkenau	6
Abb. 2: Zschopautalradweg nahe Alte Baumwolle	7
Abb. 3: Sächsische Städteroute Ri. Grünberg	7
Abb. 4: Flöhatalradweg in Falkenau	8
Abb. 5: Verkehrszeichen.....	12
Abb. 6: Fahrradständer Bahnhof Flöha	13
Abb. 7: Haltepunkt Flöha-Plaue.....	13
Abb. 8: Wegweiser in Falkenau.....	14
Abb. 9: Oberschule Flöha-Plaue.....	18
Abb. 10: Baumwollpark.....	18
Abb. 11: Bewertungskriterien Landesamt für Straßenbau und Verkehr.....	24
Abb. 12: Pfeilwegweiser	25
Abb. 13: Zwischenwegweiser	26
Abb. 14: M28 Brücke nach Gückelsberg	32
Abb. 15: M39 Weg nördlich Oberschule Flöha-Plaue.....	32
Abb. 16: M60 Zschopautalradweg südlich Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße.....	33
Abb. 17: M49 Zschopautalradweg bei Oberschule Flöha-Plaue.....	33
Abb. 18: M37 (rechts) Zschopautalradweg südlich Untere Güterbahnhofstraße	34
Abb. 19: M46 und M47 Zschopautalradweg nördlich Heinrich-Heine-Straße	34
Abb. 20: M21 Dresdner Straße westlich Lärchentel	35
Abb. 21: M38 (links) Zschopautalradweg südlich Seeberbrücke	35
Abb. 22: M41 nördlich Baumwollpark	36
Abb. 23: M07 Augustusbürger Straße südlich Grundschule	36
Abb. 24: M08 Kirchenbrücke	37
Abb. 25: M05 Turnerstraße bei Sportplatz.....	38
Abb. 26: M12 Auenstegbrücke	38
Abb. 27: M18 und M19 Grüne Aue	39
Abb. 28: M20 Weg zwischen Bahnhofstraße und Rudolf-Breitscheid-Straße.....	39
Abb. 29: M22 Dresdner Straße westlich Pomselberg	39
Abb. 30: M43 Weg östlich Dr.-Theodor-Neubauer-Straße.....	40
Abb. 31: M62 Flöhatalradweg zwischen Bahnquerungen.....	40
Abb. 32: M66 Flöhatalradweg Brücke südlich Dorfstraße.....	41
Abb. 33: M83 Weg zwischen Falkenauer Wiesenstraße und Ernst-Thälmann-Straße	41
Abb. 34: M100 Wandererparkplatz an Turnerstr.....	42
Abb. 35: M30 Flöhatalradweg bei Lessingstraße.....	42
Abb. 36: Beispiel für die Randmarkierung im Bereich von Pollern.....	43
Abb. 37: M02 Zschopautalradweg bei B 180/Steiler Weg.....	43
Abb. 38: M06 Am Steinbruch.....	43
Abb. 39: M15 Zschopautalradweg nördlich Unterführung Ortsumfahrung	44
Abb. 40: M45 Waldstraße/Wiesaer Flügel	44
Abb. 41: M65 Flöhatalradweg östliche Bahnquerung	45
Abb. 42: M34/M72 Ladestation für E-Bikes	46
Abb. 43: M35/M73 Servicestation für Fahrräder	47
Abb. 44: M55/M79/M85 Fahrradabstellanlage.....	47
Abb. 45: M101 überdachter Rastplatz für Radfahrer	48
Abb. 46: M61 Zschopautalradweg zwischen Plaue und Erdmannsdorf	48
Abb. 47: M63 Flöhatalradweg zwischen Bahnquerungen.....	49
Abb. 48: M50 Augustusbürger Straße südlich Oberschule Flöha-Plaue.....	49
Abb. 49: M11 Flöhatalradweg Talstraße.....	50

Abb. 50: M40 Weg nördlich Oberschule Flöha-Plaue.....	50
Abb. 51: M25 Weg zwischen Flöhatalradweg und Lessingstraße	51
Abb. 52: M31 Dresdner Straße zwischen Pomselberg und Lärchenstraße	51
Abb. 53: M68 Weg zwischen Dorfstraße und Gewerbegebiet in Falkenau.....	52
Abb. 54: M74 B 173 zwischen Gustav-Haubold-Siedlung und S 237	52
Abb. 55: M86 Weg zum Hetzdorfer Viadukt.....	53
Abb. 56: M09 Flöhatalradweg Querung Augustusburger Straße bei Kirchenbrücke	53
Abb. 57: M01 Querung B 180 bei Steiler Weg.....	54
Abb. 58: M71 Querung B 173 am Knotenpunkt S 237.....	54
Abb. 59: M104 Flöhatalradweg zwischen Falkenau und Flöha.....	55
Abb. 60: M29 Brücke nach Gückelsberg	56
Abb. 61: M23 Stegbrücke	57
Abb. 62: M36 Flutgrabenbrücke	57
Abb. 63: M42 Brücke am Park.....	58
Abb. 64: M01 Querung B 180	66
Abb. 65: M02 ZTR bei B 180/Steiler Weg.....	66
Abb. 66: M05 Turnerstraße.....	66
Abb. 67: M06 Am Steinbruch.....	66
Abb. 68: M07 südlich Grundschule	66
Abb. 69: M08 Kirchenbrücke	66
Abb. 70: M09 Querung bei Kirchenbrücke.....	66
Abb. 71: M11 Talstraße	66
Abb. 72: M12 Auenstegbrücke	67
Abb. 73: M15 ZTR bei Ortsumfahrung.....	67
Abb. 74: M18 Grüne Aue Nord	67
Abb. 75: M19 Grüne Aue Süd.....	67
Abb. 76: M20 Bahnhofstr.-Breitscheid-Str.	67
Abb. 77: M21 Dresdner Straße West.....	67
Abb. 78: M22 Dresdner Straße Ost	67
Abb. 79: M23 Stegbrücke	67
Abb. 80: M25 FTR bei Lessingstraße	68
Abb. 81: M28 Brücke nach Gückelsberg	68
Abb. 82: M29 Brücke nach Gückelsberg	68
Abb. 83: M30 FTR bei Lessingstraße	68
Abb. 84: M31 Dresdner Str. bei Tankstelle	68
Abb. 85: M34 Alte Baumwolle.....	68
Abb. 86: M35 Alte Baumwolle.....	68
Abb. 87: M36 Flutgrabenbrücke	68
Abb. 88: M37 ZTR bei Seeberbrücke Ost.....	69
Abb. 89: M38 ZTR bei Seeberbrücke West	69
Abb. 90: M39/M40 Weg nördl. Oberschule.....	69
Abb. 91: M41 nördl. Baumwollpark.....	69
Abb. 92: M42 Brücke zum Park	69
Abb. 93: M43 östl. Dr.-Th.-Neubauer-Str.....	69
Abb. 94: M45 Waldstraße	69
Abb. 95: M46 ZTR bei H.-Heine-Str. Ost.....	69
Abb. 96: M47 ZTR bei H.-Heine-Str. West.....	70
Abb. 97: M49 ZTR bei Oberschule	70
Abb. 98: M50 Gehweg südl. Oberschule	70
Abb. 99: M55 Haltepunkt Flöha-Plaue	70
Abb. 100: M60 ZTR südl. F.-L-Jahn-Str,.....	70

Abb. 101: M61 ZTR aus Ri. Erdmannsdorf.....	70
Abb. 102: M62/M63 FTR an Bahnstrecke.....	70
Abb. 103: M65 FTR östl. Bahnquerung	70
Abb. 104: M66 FTR Brücke südl. Dorfstr.	71
Abb. 105: M68 Weg zum Gewerbegebiet	71
Abb. 106: M71 KP B 173/S 237 Falkenau	71
Abb. 107: M74 B 173 Bei G.-Haubold-Siedl.	71
Abb. 108: M79 Haltepunkt Falkenau	71
Abb. 109: M83 östl. Falkenauer Wiesenstr.	71
Abb. 110: M85 Haltepunkt Falkenau Süd	71
Abb. 111: M86 Weg zum Viadukt	71
Abb. 112: M102 ZTR bei Rathaus	72
Abb. 113: M104 FTR zw. Falkenau-Flöha	72

Alle Fotos und Grafiken sind durch die Uhlig & Wehling GmbH erstellt worden.

Abkürzungsverzeichnis

FTR	Flöhatalradweg
GRF	Gehweg Radverkehr frei
GRW	gemeinsamer Geh-/Radweg
RGW	getrennter Rad-/Gehweg
RVA	Radverkehrsanlage
ZTR	Zschopautalradweg

1 AUSGANGSPUNKT

1.1 Herangehensweise

Zur Förderung des Radverkehrs in der Stadt Flöha ist eine Radverkehrskonzeption aufzustellen. Das Untersuchungsgebiet beinhaltet sowohl das Stadtgebiet als auch den Ortsteil Falkenau. Ausgehend von umfangreichen Bestandsanalysen soll ein Netzkonzept erarbeitet werden. Dabei sind die Belange des Alltagsradverkehrs und auch des touristischen Verkehrs zu berücksichtigen.

Die Quellen und Ziele des Radverkehrs sind zu ermitteln und über ein Wunschliniennetz zu verknüpfen. Unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten und des geltenden Regelwerkes sind Routen für den Radverkehr zu entwickeln.

Zielstellung des Konzeptes ist es, die Bedingungen für das Radfahren deutlich zu verbessern. Das Radverkehrskonzept soll Leitlinie für die weitere Entwicklung des Radverkehrs werden und Grundlage für die Beantragung von Fördermitteln.

1.2 Stadt Flöha

Anl. 1 Die Große Kreisstadt Flöha liegt sowohl in Nord-Süd-Richtung als auch in Ost-West-Richtung in der Mitte des Landkreises Mittelsachsen. Mit einer Fläche von 27,76 km² grenzt die Stadt im Norden an Frankenberg/Sa., im Osten an Oederan, im Süden an Augustusburg und im Westen an Chemnitz und Niederwiesa. Flöha weist eine Bevölkerung von 10.701¹ (30.11.2019) auf. Die Stadt gliedert sich in die Ortsteile Flöha, Gückelsberg, Plaue, Bernsdorf und Falkenau.



Abb. 1: Blick auf Falkenau

Die Stadt ist durch die Flüsse Zschopau und die namensgebende Flöha geprägt, welche sich innerhalb des Stadtgebietes vereinigen. In Richtung Süden und Osten erstrecken sich die Ausläufer des Unteren Erzgebirges.

Die Stadt verfügt über eine gute Verkehrsanbindung. Zwei Bundesstraßen (B 173, B 180), zwei Staatsstraßen (S 223, S 237) und eine Kreisstraße (K 7111) durchziehen das Stadtgebiet. Über die Strecken Chemnitz – Dresden, Flöha – Olbernhau und Flöha – Vejprty besteht zudem eine schienengebundene Verkehrserschließung.

¹ Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen

1.3 Touristische Radrouten

Ähnlich der Straßenkategorien, werden auch Radrouten anhand ihrer Bedeutung gegliedert. So beinhaltet das Radnetz Deutschland mit der nationalen D-Route Nr. 4 (Mittelland-Route) eine Route, welche Flöha auf der Sächsischen Städteroute durchläuft. Auf der Ebene des Freistaates gibt es die Routen des SachsenNetz Rad, welche in Radfernwege und regionale Hauptradrouten unterschieden werden.

Folgende Radfernwege durchlaufen die Stadt:

- Zschopautalradweg I-5,
- Sächsische Städteroute I-8.

Folgende regionalen Hauptradrouten durchlaufen die Stadt:

- Flöhatalradweg II-14.



Abb. 2: Zschopautalradweg nahe Alte Baumwolle

Der Zschopautalradweg verläuft in nördlicher Richtung entlang des gleichnamigen Flusses vom Erzgebirgskamm bis zur Mündung in die Freiburger Mulde. Das Stadtgebiet wird zwischen Erdmannsdorf und Braunsdorf in Süd-Nord-Ausrichtung komplett entlang der Zschopau durchzogen.



Abb. 3: Sächsische Städteroute Ri. Grünberg

Die Sächsische Städteroute verläuft in westlicher Richtung von der polnischen Grenze bis nach Thüringen. Das Stadtgebiet wird im Ortsteil Falkenau zwischen Breitenau und Grünberg durchzogen und weist dabei erhebliche Steigungen auf.



Abb. 4: Flöhatalradweg in Falkenau

Der Flöhatalradweg verläuft in nördlicher Richtung entlang des gleichnamigen Flusses vom Erzgebirgskamm bis zur Mündung in die Zschopau. Das Stadtgebiet wird zwischen Hohenfichte und dem Zusammenfluss mit der Zschopau in Ost-West-Richtung komplett entlang der Flöha durchzogen.

1.4 Übergeordnete Planungen zum Radverkehr

Im **Landesverkehrsplan 2025** von 2014 ist festgeschrieben, das Fahrrad als umweltfreundliches Verkehrsmittel weiter zu stärken und die Chancen der Elektromobilität auf zwei Rädern (Elektro-rad) für den Alltags- wie auch für den touristischen Radverkehr zu unterstützen.

Laut **Landesentwicklungsplan 2013** sind geeignete vorhandene forst- und landwirtschaftliche Wege und öffentliche Straßen mit geringer Verkehrsstärke in die Radverkehrsnetze einzubeziehen. Die Einbeziehung bestehender Wege und Straßen trägt zur ökonomischen Erweiterung des Radverkehrsnetzes und zur Reduzierung der Flächenneuanspruchnahme bei. Bei entsprechender Eignung können auch stillgelegte und von Bahnbetriebszwecken freigestellte Eisenbahnstrecken mit einbezogen werden.

In der Region ist ein flächendeckendes, mit den angrenzenden Regionen abgestimmtes Radwegenetz für den Alltags- und Freizeitradverkehr zu schaffen und auszubauen. Dazu sollen das touristische Hauptradroutennetz sowie straßenbegleitende Radverkehrsanlagen auf der Grundlage der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen ausgebaut werden. Zudem sollen weitere netzergänzende Maßnahmen und Routenanpassungen auf der Grundlage der vorliegenden abgestimmten Radwegekonzeptionen der Landkreise und Gemeinden der Region umgesetzt werden.

Noch bestehende Lücken in der Linienführung und beim Ausbauzustand der Radfernwege und Regionalen Hauptradrouten sind unter Beachtung einer schlüssigen Gesamtkonzeption des touristisch genutzten Radwegenetzes weiter abzubauen.

Zur Förderung des Radverkehrs sollen Fahrradabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen (Schulen, Bildungseinrichtungen, Sport- und Freizeitstätten), einschließlich der Stationen und Haltestellen des ÖPNV eingerichtet werden. Die Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern in Verkehrsmitteln des ÖPNV und der Eisenbahn sollen unter Berücksichtigung der Sicherheitsbedürfnisse aller Fahrgäste weiter verbessert werden. Bike and Ride Parkplätze sind an Haltestellen und Bahnhöfen zu schaffen.

Beim Aus- und Neubau von Straßen sind bedarfsgerecht und unter dem Aspekt der Erhöhung der Verkehrssicherheit Radwege zu planen und anzulegen oder in eigenständiger Planung nachträglich zu errichten. Durch das Trennprinzip zwischen Straßen- und Radverkehr wird die Sicherheit und Attraktivität für die Nutzung durch Radfahrer erhöht.

Im Entwurf des **Regionalplanes Region Chemnitz²** sind ergänzend zu den Radfernwegen, Regionalen Hauptradrouten und sonstigen Radwegen der Radverkehrskonzeption des Freistaates Sachsen 2014 für weitere Vernetzungen von Radwegen auf der Planungsebene der Landkreise [...] die erforderlichen Rahmenbedingungen abzustimmen und Festlegungen zum weiteren Ausbau von Radwegenetzen zu treffen.

Auch im **Nationalen Radverkehrsplan 2020** von 2013 steht eine sichere, bedarfsgerechte und komfortable Radverkehrsinfrastruktur durch den Bau von Radwegen an Bundesstraßen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Entflechtung des Verkehrs im Mittelpunkt. Die Länder sind aufgerufen, [...] eine stärkere Koordinierungs- und Steuerungsfunktion im Hinblick auf baulastträgerübergreifende Radverkehrsprojekte wahrzunehmen.

Die **Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2018** nennt folgende Leitsätze. Der Radverkehr ist integraler Bestandteil einer multimodalen, vernetzten und effizienten Mobilität unserer Gesellschaft. Sein Anteil bei der Nutzung von Verkehrsmitteln ist weiter zu steigern. Die Potentiale des Radverkehrs werden genutzt und die gleichberechtigte Nutzung von Straßen und Wegen durch den Radverkehr gewährleistet. Die weitere Erhöhung der Verkehrssicherheit soll Akzeptanz und Attraktivität des Radverkehrs unterstützen. Das touristische Landesradwegenetz besitzt ein besonders hohes Potential zur Steigerung des Radverkehrs und soll daher zum Premiumnetz ausgebaut werden. Die Digitalisierung wird auch beim Radverkehr im Freistaat Sachsen vorangetrieben. Informations- und Serviceangebote für den Radverkehr werden weiter entwickelt. Freizeitradverkehr und Fahrradtourismus sind als bedeutender Wirtschaftsfaktor für Städte und Regionen zu stärken. Durch eine optimale Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln soll die Attraktivität des Radverkehrs weiter gesteigert werden. Die Erreichung der klimapolitischen Ziele und Verbesserung der Lebensqualität in den Städten und Gemeinden wird durch eine veränderte Mobilität unterstützt. Dazu können Lastenräder beitragen.

1.5 Nutzergruppen Radverkehr

Im Radverkehr gibt es unterschiedliche Nutzergruppen. Radverkehr kann man im öffentlichen Verkehrsraum in Alltagsradverkehr und touristischen Radverkehr gliedern. Der Alltagsradverkehr wird hauptsächlich von Schülern und Berufstätigen auf ihrem Weg zur Schule, zur Arbeit und zu Freizeiteinrichtungen gebildet. Die Ziele sollen direkt und schnell erreicht werden. Im touristischen Radverkehr ist der Weg das Ziel. Für eine Führung abseits stark befahrener Straßen werden auch Umwege in Kauf genommen. Die Erschließung touristischer Ziele hat eine hohe Bedeutung. Unter den touristischen Radfahrern wird weiter zwischen Radfernwanderern, Radurlaubern und Tagestouristen unterschieden.

² Entwurf für das Beteiligungsverfahren gemäß §§ 9 und 10 ROG in Verbindung mit § 6 Abs. 2 SächsLPIG

2 BESTANDSERFASSUNG

2.1 Allgemein

Aus den „**Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA**“ werden folgenden Führungsformen des Radverkehrs an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen auszugsweise unterschieden:

- Radverkehr auf der Fahrbahn (Mischverkehr): Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist abhängig von der Verkehrsstärke, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Fahrbahnbreite.
- Schutzstreifen: Der Schutzstreifen wird als Teil der Fahrbahn gewertet und darf nur im Bedarfsfall von Kfz überfahren werden. Das Regelmaß ist 1,50 m (mind. 1,25 m). Die Breite der verbleibenden Fahrbahn sollte zwischen mindestens 4,50 m und 5,00 m liegen.
- Radfahrstreifen: Radfahrstreifen sind abgetrennte Sonderfahrstreifen. Die Sonderfahrstreifen sind für den Radfahrer benutzungspflichtig und dürfen vom Kraftfahrzeugführer im Längsverkehr nicht befahren werden. Der Radfahrstreifen wird im Einrichtungsverkehr betrieben. Das Regelmaß ist 1,85 m.
- baulich angelegte Radwege: Baulich angelegte Radwege sind im Seitenraum angelegt und durch Borde oder Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt. Wenn auf einem Radweg das Zeichen 237 StVO oder 241 StVO steht ist der Radweg benutzungspflichtig. Das Regelmaß ist 2,00 m (mind. 1,60 m).
- Zweirichtungsradwege: Aufgrund der Nutzung auf der linken Seite dürfen baulich angelegte Radwege erst nach ausführlicher Prüfung in der Gegenrichtung freigegeben werden. Die Radwege mit Zweirichtungsverkehr müssen durch Zeichen 237, 240 oder 241 in beiden Richtungen gekennzeichnet sein. Das Regelmaß ist 2,50 m bei beidseitiger und 3,00 m bei einseitiger Führung.
- Gemeinsame Führung mit dem Fußgängerverkehr: Diese Führung des Radverkehrs ist nur in Bereichen möglich, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion beider Verkehre gering ist. Beschilderung als Gemeinsamer Geh- und Radweg (Zeichen 240 StVO) oder Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr (Zeichen 239 und 1022-10 Radfahrer frei). Die Mindestbreite beträgt 2,50m.

Führungsformen des Radverkehrs außerorts:

- Radverkehr auf der Fahrbahn (Mischverkehr): Bei durchschnittlichem täglichen Verkehr (DTV) von < 2.500 Kfz/24 h (bei $V_{zul} = 100$ km/h) oder < 4.000 Kfz/24 h (bei $V_{zul} = 70$ km/h). Die Fahrbahnbreiten sollten entweder unter 6,00 m, da so im Begegnungsfall Kfz-Kfz nicht überholt werden kann, oder über 7,00 m liegen, da so mit ausreichend Sicherheitsabstand überholt werden kann.
- Führung auf fahrbahnbegleitenden Radwegen: Fahrbahnbegleitende Radwege werden oftmals für einen Zweirichtungsverkehr geplant und gebaut. Der Sicherheitstrennstreifen zwischen Fahrbahn und gemein-

samen Rad- und Gehweg sollte 1,75 m breit sein. Die Fahrbahnbreite beträgt 2,50 m. Die Ränder haben eine Breite von 0,50 m.

2.2 Ortsaufnahme

Anl. 1 Eine wichtige Säule der Datenerhebung bildete die Befahrung des städtischen Radnetzes. Im August 2019 wurde die Ortsaufnahme per Rad durchgeführt und anhand von Fotos dokumentiert. Hierdurch konnten Schwachstellen aus Sicht des Radfahrers aufgespürt werden.

Einen Schwerpunkt der Ortsaufnahme bildeten die Kartierung der bestehenden Radverkehrsanlagen und deren Prüfung hinsichtlich der Vorgaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010). Hierbei wurde die Beschilderung der Radverkehrsanlagen anhand des Regelwerkes geprüft. Die Breiten der Verkehrsflächen sowie der Sicherheitstrennstreifen zu benachbarten Verkehrsräumen und festen Einbauten wurden aufgenommen.

Zudem wurden potentiellen Verbindungen für Radfahrer geprüft, welche bisher noch nicht als Radverkehrsanlage ausgewiesen wurden. Hierin wurden eine gemeinsame Führung mit dem Kfz-Verkehr sowie die Nutzung fahrbahnunabhängiger Wege einbezogen. Des Weiteren wurde die Führung des Radverkehrs entgegen von Einbahnstraßen in Betracht gezogen.

Die bestehenden und potentiellen Radverkehrsverbindungen wurden unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit begutachtet. Hierbei standen Querungen stark befahrener Straßen sowie die Wege besonders schutzbedürftiger Personen, wie Kinder auf dem Schulweg, im Mittelpunkt.

Einen weiteren Punkt bildete die Prüfung der bestehenden Wegweisung. Dabei erhielten die touristischen Routen ein besonderes Augenmerk, da sich auf ihnen ein höherer Anteil von ortunkundigen Personen bewegt. Durch die Befahrung konnten somit Lücken in der durchgängigen Beschilderung herausfiltert werden.

Anl. 2.1 Im Ergebnis entstand eine Übersicht der bestehenden Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet. In Anlage 2.1 sind die Radverkehrsanlagen dargestellt.

2.3 Radverkehrsanlagen

Anl. 2.1 In der Stadt Flöha sind im Bestand mehrere Straßen und Wege gesondert für den Radverkehr ausgewiesen. Folgende Radverkehrsanlagen sind straßenbegleitend oder selbstständig vorzufinden:

- getrennter Rad-/Gehweg,
 - gemeinsamer Geh-/Radweg,
 - Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr.
-



Abb. 5: Verkehrszeichen

Die Routen des SachsenNetz Rad sind im Bestand zu einem beträchtlichen Teil als Radverkehrsanlage ausgewiesen. Die Verkehrsbezirke Flöha, Neue Mitte Ost und Neue Mitte West/Alte Baumwolle weisen weitere Radverkehrsanlagen auf. In den Verkehrsbezirken Gückelsberg, Hausdorfer Straße, Lärchenstraße und Turnerstraße sind noch vereinzelte Abschnitte gesondert für den Radverkehr vorgesehen.

In Summe der Einzelabschnitte ergeben sich folgende Streckenlängen:

- getrennter Rad-/Gehweg 1,57 km,
- gemeinsamer Geh-/Radweg 9,66 km,
- Gehweg mit Freigabe für Radverkehr 4,58 km.

Insgesamt sind somit in der Stadt Flöha Wege mit einer Länge von 15,81 km mit Radverkehrsanlagen ausgestattet. Darunter befinden sich auch sechs Brückenbauwerke. Vier Brücken überqueren die Flöha, eine die Zschopau und eine die Bahnstrecke Dresden - Chemnitz. Die siebente Brücke zwischen den Verkehrsbezirken Neue Mitte Ost und Neue Mitte West/Alte Baumwolle ist nach einem Abriss wieder in Planung.

2.4 Sekundäre Radinfrastruktur

Neben den Radverkehrsanlagen bestimmt auch die sekundäre Radinfrastruktur die Qualität einer Radroute. Hierzu gehört die Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Am Bahnhof Flöha sind ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, in Form von überdachten Fahrradständern, vorhanden. An den anderen Haltepunkten fehlen Abstellmöglichkeiten. Innerhalb des Stadtgebietes befinden sich folgenden Bahnhöfe bzw. Haltepunkte:

Tab. 1: SPNV-Anbindungen

Bahnhof/Haltepunkt	Bahnziele
Flöha	Chemnitz, Dresden, Olbernhau, Vejprty
Flöha-Plaue	Flöha, Vejprty
Falkenau (Sachs) Süd	Chemnitz, Dresden
Falkenau (Sachs) HP	Flöha, Olbernhau
Hetzdorf (Flöhatal)	Flöha, Olbernhau



Abb. 7: Haltepunkt Flöha-Plaue



Abb. 6: Fahrradständer Bahnhof Flöha

Es besteht zudem ein wachsender Bedarf an E-Bike-Ladestationen oder öffentliche Servicestationen (Luftpumpen, Schlauchautomaten), die auch in der gesamten Region noch ganz am Anfang einer Verbreitung stehen. Im Stadtgebiet Flöha bietet sich hierfür ein Standort in der Nähe des Schnittpunktes der beiden flussbegleitenden überregionalen Radrouten an. Die „Alte Baumwolle“, mit ihren vielfältigen Einkaufsmöglichkeiten sowie die Minigolfanlage an der Turnerstraße bieten ausreichend Aufenthaltsfunktion, um die Zeit während des Ladevorgangs in der Nähe des Rades verbringen zu können. In Falkenau verlaufen entlang der Bahnlinie Flöha – Olbernhau zwischen den Haltepunkten Falkenau (Sachs) HP und Hetzdorf (Flöhatal) die Sächsische Städteroute und der Flöhatalradweg auf dem gleichen Streckenabschnitt. Dieser Bereich wäre daher auch für eine Ladestation empfehlenswert. Für den Aufenthalt während des Ladevorganges würde sich in Falkenau der Bereich um den Einkaufsmarkt anbieten.

2.5 Touristische Beschilderung

Anl. 2.2 Neben der Qualität der Radverkehrsanlage zeichnet sich eine touristische Route auch anhand ihrer Wegweisung aus. Radfernwanderer, Radurlauber und Tagestouristen weisen sehr unterschiedliche Ortskenntnis auf. Daher ist

es von großer Bedeutung, dass der Verlauf der Route eindeutig nachzuvollziehen ist. Der Zschopautalradweg ist in dieser Hinsicht bereits gut ausgewiesen. Bis auf wenige Standorte befinden sich an allen relevanten Entscheidungspunkten Wegweiser. Die Sächsische Städteroute und der Flöhatalradweg sind nur sporadisch mit Wegweisung ausgestattet. Beide Routen sind ohne zusätzliche Kenntnisse nicht wahrnehmbar.

Die Route nach Chemnitz ist ebenfalls nur an vereinzelten Standorten ausgewiesen.



Abb. 8: Wegweiser in Falkenau

2.6 Unfallgeschehen

Anl. 2.3 Um Aussagen zur Verkehrssicherheit von Radfahrern in der Stadt treffen zu können, wurden Unfalldaten von der Polizeidirektion Chemnitz abgefragt. Für die Jahre 2016-2018 wurden alle Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrern zur Verfügung gestellt. In den drei Jahren gab es 19 Unfälle, wobei die Anzahl leicht rückläufig ist (2016: 8, 2017: 6, 2018: 5). In Anlage 2.2 sind die Unfallstandorte dargestellt und in der nachfolgenden Tabelle sind die Anzahl der Unfälle Straßenbereichen zugeordnet.

Tab. 2: Unfälle mit Radfahren 2016-2018 in der Stadt Flöha

Straßenabschnitt	Unfälle mit Radfahrern 2016-2018	Unfalltyp
Steiler Weg	1	Sonstiger Unfall
Turnerstraße	2	Abbiegeunfall, Einbiegen/Kreuzen-Unfall
Dresdner Straße (Lärchenstr. – Augustusburger Str.)	1	Unfall im Längsverkehr
Lessingstraße	1	Sonstiger Unfall
Bahnhofstraße	3	2 Einbiegen/Kreuzen-Unfälle, Fahrradunfall
Augustusburger Straße (Talstraße – Untere Güterbahnhofstraße)	3	2 Einbiegen/Kreuzen-Unfälle, Unfall im Längsverkehr

Straßenabschnitt	Unfälle mit Radfahrern 2016-2018	Unfalltyp
Augustusburger Straße (Untere Güterbahnhofstr. – H.-Heine-Str.)	4	2 Einbiegen/Kreuzen-Unfälle, Abbiegeunfall, Sonstiger Unfall
Zur Baumwolle	1	Fahrradunfall
S 223 (Ortsausgang Ri. Augustusburg)	2	Unfall im Längsverkehr, Fahrradunfall
Plauer Straße in Falkenau	1	Abbiegeunfall
Gesamt	19	

In den drei untersuchten Jahren wurden insgesamt 19 Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern von der Polizei aufgenommen. Die Unfallstellen verteilen sich über das gesamte Stadtgebiet. An keinem Standort wurden mehrere Unfälle mit Radfahrern verzeichnet. Die meisten Unfälle wurden an der Augustusburger Straße sowie der Bahnhofstraße aufgenommen. Die genannten Häufungen korrelieren mit dem höheren Radverkehrsaufkommen und somit mit der größeren Anzahl an Konflikten. Die Augustusburger Straße ist mit Radverkehrsanlagen ausgestattet und bildet abschnittsweise einen Teil des Zschopautalradweges. Die Bahnhofstraße ist als Schulweg höher frequentiert und teilweise mit Tempo 30 zu befahren.

Der häufigste Unfalltyp ist Einbiegen/Kreuzen mit 7 Unfällen, gefolgt von 3 Abbiegeunfällen. 5 Unfälle dieser beiden Typen ereigneten sich an Knotenpunkten. Bei 3 Unfällen lag eine Querungsstelle im Umfeld von 50m. Von den 3 Längs- und 3 Fahrradunfällen ereigneten sich 5 an Straßenabschnitten ohne Radverkehrsanlage.

Tab. 3: Unfallursachen

Häufigste Unfallursachen des Hauptverursachers	Anzahl
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (Grundstück, beim Anfahren)	4
Verbotswidrige Benutzung der Fahrbahn oder anderer Straßenteile (z.B. Gehweg, Radweg)	3
Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen	2
Fehler beim Abbiegen nach links	2
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	1
Nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen	1
Ungenügender Sicherheitsabstand	1
Überholen trotz unklarer Verkehrslage	1

Häufigste Unfallursachen des Hauptverursachers	Anzahl
Fehler beim Wiedereinordnen nach rechts (nach Überholen)	1
Missachtung der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen	1
Technische Mängel, Wartungsmängel: Bremsen	1
Andere technische Mängel, Wartungsmängel	1
Andere Fehler beim Fahrzeugführer	6

In der vorangestellten Tabelle sind die häufigsten Unfallursachen zusammengestellt. Teilweise weist ein Unfall mehrere Ursachen auf, sodass die Summe höher ist als die Anzahl der Unfälle. Zusammenfassend konnten keine signifikanten punktuellen Unfallkonzentrationen festgestellt werden.

2.7 Planungen

Neben den bereits bestehenden Radverkehrsanlagen wurden auch die städtischen Planungen und die des Freistaates einbezogen, um einen Überblick der zukünftigen Netzentwicklung zu erhalten. Vom Landesamt für Straßenbau und Verkehr wurde mitgeteilt, dass es aktuell keine Planungen von Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet Flöha in Bearbeitung sind. Einzig der Ausbau der S 237 in der Ortslage Falkenau, als Teil des Flöhatalradweges, ist für die gemeinsame Führung von Rad- und Kfz-Verkehr vorgesehen. In der nachfolgenden Tabelle sind alle für den Radverkehr relevanten Planungen aufgelistet.

Tab. 4: Planungsmaßnahmen

Bezeichnung	Zeitraum	Bemerkung
Kirchenbrücke	09/2019-03/2021	Ersatzneubau Brücke für Kfz und Fußgänger, ohne Radweg
Stegbrücke	frühestens ab Herbst 2020	Ersatzneubau Brücke für Fußgänger und Radfahrer
Brücke am Park	frühestens ab 2021	Ersatzneubau Brücke für Fußgänger und Radfahrer
Auenstegbrücke	frühestens ab 2022	Ersatzneubau Brücke für Fußgänger und Radfahrer, Zschopautalradweg
Flutgrabenbrücke Seeberbrücke	frühestens ab 2024	Ersatzneubau Brücke für Fußgänger und Radfahrer
Ausbau S237 in der OL Falkenau	frühestens ab 2021	Flöhatalradweg (Flöhabrücke bis Ortsausgang)
Ausbau Radweg in Ri. Erdmannsdorf	frühestens ab 2021	Zschopautalradweg

Bezeichnung	Zeitraum	Bemerkung
Straße Zur Finkenmühle	frühestens ab 2021	Zschopautalradweg

3 ENTWICKLUNG DES STÄDTISCHEN RADNETZES

3.1 Allgemein

Das Ziel der Konzeption ist die Entwicklung eines städtischen Radnetzes, welches an das übergeordnete touristische Radroutennetz anbindet. Hierbei wurden verschiedene Netzelemente, wie relevante Ziele, Verkehrsbezirke und das SachsenNetz Rad herangezogen. Durch diese Netzelemente wurden Verknüpfungspunkte geschaffen und fehlende Verbindungen sichtbar gemacht.

3.2 Netzelemente

3.2.1 Ziele des Radverkehrs

Die Stadt weist eine Vielzahl an Zielen auf, die anhand ihrer radverkehrlichen Relevanz zu prüfen waren. Maßgebend war dabei, dass die Ziele Quell- bzw. Endpunkte von Wegeverbindungen darstellen, welche von den Einwohnern im Alltag mit dem Rad zurückgelegt werden können. Aus den Bereichen Bildung, Freizeit, Gewerbe, Nahversorgung, Verwaltung, Wohnen und der Anbindung an den überregionalen Schienenverkehr wurden folgende Ziele herausgearbeitet:

- Bildung:
 - Grundschule,
 - Oberschule,
 - Gymnasium,
 - Berufsschule,
 - Musikschule,
- Freizeit:
 - Bibliothek,
 - Einkaufen,
 - Erholung in der Natur,
 - Freibad,
 - Gartenanlage,
 - Sportanlage,
- Gewerbe:
 - Gewerbegebiet,
- Nahversorgung:
 - Einkaufsmärkte,
- Verwaltung:
 - Rathaus,

- Wohnen:
 - Wohngebiete,
- Anbindung überregionalen Schienenverkehr:
 - Bahnhof,
 - Haltepunkt.



Abb. 9: Oberschule Flöha-Plaue



Abb. 10: Baumwollpark

3.2.2 Verkehrsbezirke

Anl. 3.1 In Anlehnung an die kleinräumige Gliederung der 4. Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes der Stadt Flöha 2030 von November 2018 wurde das Stadtgebiet in Verkehrsbezirke untergliedert. Die Verkehrsbezirke werden in der Regel durch natürliche Hindernisse, wie Flüsse, bzw. durch verkehrliche Hindernisse, wie Bahnstrecken oder stark befahrene Straße, voneinander getrennt. In Anlage 3.1 sowie in der folgenden Liste sind die Verkehrsbezirke aufgeführt.

Verkehrsbezirke:

- Falkenau,
- Finkenmühle,
- Flöha,
- Freibad,
- Gewerbegebiet Falkenau,
- Golfplatz,
- Gückelsberg,
- Gustav-Haubold-Siedlung,
- Hausdorfer Straße,
- Hetzdorfer Viadukt,
- Lärchenstraße,
- Neue Mitte Ost,
- Neue Mitte West/Alte Baumwolle,
- Plaue,
- Sattelgut,
- Schweddey,
- Steiler Weg,

- Turnerstraße.

3.2.3 SachsenNetz Rad

Das Stadtgebiet ist über drei Routen an das SachsenNetz Rad und somit das überregionale touristische Radroutennetz angeschlossen. Entlang der Flusstäler von Zschopau und Flöha sind das der Zschopautal- und Flöhatalradweg. Zwischen Grünberg und Falkenau verläuft zudem die Sächsische Städteroute. Aufgrund ihrer sachsenweiten Bedeutung, stellen diese Streckenverläufe auch im städtischen Radnetz eine hohe Priorität dar.

Ferner ist auch eine Route des Chemnitzer Radnetzes im Stadtgebiet ausgewiesen, welche über die Waldstraße, die Fritz-Heckert-Straße und den Mühlweg unterhalb der B 173 Ortsumfahrung an den Zschopautalradweg anbindet. Auch wenn diese Route nicht der Bedeutung des SachsenNetz Rad entspricht, stellt sie dennoch eine relevante Verbindung zum Oberzentrum dar.

3.3 Wunschliniennetz

In der Betrachtung der einzelnen Netzelemente ist ersichtlich, dass bisher kein zusammenhängendes Streckennetz vorhanden ist. Einige Ziele weisen größere Entfernungen zum übergeordneten touristischen Radroutennetz auf. Das Wunschliniennetz bildet nun den Grundstein der Netzentwicklung. Hierbei entstehen in verschiedenen Stufen zunächst abstrakte Luftlinienverbindungen.

Anl. 3.2 Auf kommunaler Ebene werden alle Nachbargemeinden bzw. Gemeindeteile betrachtet, welche durch Radrouten an die Stadt Flöha und den Ortsteil Falkenau angebunden sein sollten. Hierbei wurden sieben Zellen aus den Nachbarkommunen gebildet. Im Uhrzeigersinn sind dies:

- Oederan, Breitenau,
- Hohenfichte, Lößnitztal,
- Grünberg,
- Augustusburg, Erdmannsdorf,
- Chemnitz,
- Niederwiesa,
- Frankenberg, Altenhain, Braunsdorf, Lichtenwalde.

Anl. 3.3 Im nächsten Schritt wurden im Stadtgebiet die einzelnen Verkehrsbezirke betrachtet. Diese Verkehrsbezirke wurden untereinander sowie mit den Zellen der Nachbarkommunen verbunden. In Anlage 3.1 sind den einzelnen Verkehrsbezirken auch ihre für das Radnetz prägenden Quellen und Ziele zugeordnet.

Tab. 5: Verkehrsbezirke

Verkehrsbezirk	Charakteristik
Falkenau	Wohnen, Freizeit, Nahversorgung, Bahnhof
Finkenmühle	Wohnen
Flöha	Wohnen, Freizeit, Bildung, Nahversorgung, Bahnhof
Freibad	Freizeit
Gewerbegebiet Falkenau	Gewerbe
Golfplatz	Gewerbe, Freizeit
Gückelsberg	Wohnen
Gustav-Haubold-Siedlung	Wohnen
Hausdorfer Straße	Wohnen
Hetzdorfer Viadukt	Wohnen, Freizeit, Bahnhof
Lärchenstraße	Wohnen
Neue Mitte Ost	Wohnen, Freizeit, Nahversorgung, Bildung
Neue Mitte West/Alte Baumwolle	Gewerbe, Freizeit, Bildung, Nahversorgung, Verwaltung
Plaue	Wohnen, Gewerbe, Freizeit, Nahversorgung, Bahnhof
Sattelgut	Wohnen
Schweddey	Wohnen
Steiler Weg	Wohnen
Turnerstraße	Wohnen, Freizeit, Bildung

3.4 Umlegung des Wunschliniennetzes

Das Wunschliniennetz stellt in erster Linie alle zu verbindenden Punkte dar und die sich aus den Verbindungspotentialen ergebenden Strecken. Im nächsten Schritt wurde dieses Wunschliniennetz auf das tatsächliche Wegenetz umgelegt. Hierbei wurden das klassifizierte und kommunale Straßennetz, selbstständige Radverkehrsanlagen sowie land- und forstwirtschaftliche Weg einbezogen.

Anl. 3.4 Im Ergebnis wurden alle relevanten Ziele über öffentlich zugängliche Wege in einem Kernnetz miteinander verbunden. Durch ein Ergänzungsnetz werden einzelne Ziel abseits des Kernnetzes an dieses angebunden. In Anlage 3.4 ist die Umlegung des Wunschliniennetzes dargestellt.

4 ZUSTANDSANALYSE

4.1 Allgemein

Anl. 4.1 Zur Bewertung der Qualität des Netzes, wurden das umgelegte Wunschlinienetz und die bestehenden Radverkehrsanlagen miteinander verglichen. Dadurch wurden Netzlücken erkennbar. Durch die Befahrung konnte zudem die Verkehrssicherheit, die Beschilderung sowie die Qualität der Verkehrsanlage geprüft werden. Die nachfolgenden Schwachstellen wurden dabei herausgefiltert und in Anlage 4.1 dargestellt.

4.2 Fehlende Radverkehrsanlagen

Die Netzabschnitte des Mischverkehrs wurden auf die Notwendigkeit einer Radverkehrsanlage geprüft. Kriterien waren hierbei die Bedeutung der Straße und deren Verkehrsbelastung. Weiterhin wurde geprüft, ob Alternativrouten in Frage kommen. In gleicher Weise wurden Querungen von Bundes- und Staatsstraßen betrachtet.

Tab. 6: Schwachstellen durch fehlen Radverkehrsanlagen

Verkehrsbezirk	Abschnitt	Schwachstelle
Freibad	B 173/S 237	keine sichere Querung der Bundesstraße möglich
Gückelsberg	Dresdner Str. (westl. Pomselberg)	keine RVA vorhanden
Gustav-Haubold-Siedlung	B 173 (südl. G.-Haubold-Siedl.)	keine RVA vorhanden
Hetzdorfer Viadukt	ehem. Bahntrasse	fehlender RVA
Steiler Weg	B 180 Frankenerger Str.	keine sichere Querung der Bundesstraße möglich
Turnerstraße	Augustusbürger Str. (Dresdner Str. - Turnerstr.)	keine RVA vorhanden
Turnerstraße	Augustusbürger Str. (Turnerstr. - Talstr.)	keine RVA vorhanden

4.3 Verkehrssicherheit

Entlang der Radverkehrsanlagen wurden Behinderungen aufgenommen, welche die Sicherheit der Radfahrer beeinträchtigen.

Tab. 7: Schwachstellen in der Verkehrssicherheit

Verkehrsbezirk	Abschnitt	Schwachstelle
Falkenau	Flöhatalradweg (östl. Bahnquerung)	Bedingungen der Schleuse nicht erfüllt
Flöha	Zschopautalradweg (bei B 173N)	Gefährdung durch Poller
Flöha	Flöhatalradweg (bei Wiesenstr.)	Gefährdung durch Poller
Hausdorfer Straße	Am Steinbruch	Gefährdung durch Poller
Sattelgut	Waldstr./Wieser Flügel	Schranke blockiert Route
Steiler Weg	Zschopautalradweg (bei B 180)	Gefährdung durch Poller

4.4 Änderung der Beschilderung

Die vorhandene Beschilderung der Radverkehrsanlagen wurde anhand des Regelwerkes geprüft. Dabei wurden die Mindestmaße teilweise unterschritten, sodass eine Ausweisung im gegenwärtigen Zustand nicht mehr regelkonform ist. Ferner wurde die Beschilderung nicht aus jeder Richtung ausgewiesen.

Tab. 8: Schwachstellen in der Beschilderung

Verkehrsbezirk	Abschnitt	Schwachstelle
Falkenau	Flöhatalradweg (zw. Bahnquerungen)	Bedingungen eines GRW nicht erfüllt
Falkenau	Brücke südlich Dorfstraße	Brücke entspricht nicht den Bedingungen einer RVA
Flöha	Grüne Aue	Bedingungen einer RVA nicht erfüllt
Flöha	Grüne Aue	Bedingungen einer RVA nicht erfüllt
Flöha	Augustusburger Str./Talstr.	Mittelinsel entspricht nicht den Bedingungen einer RVA
Flöha	Talstr.	Bedingungen einer RVA nicht erfüllt
Flöha	zw. Flöhatalradweg - Lessingstr.	Bedingungen einer RVA nicht erfüllt
Flöha	zw. Bahnhofstr. - R.-Breitscheid-Str.	Bedingungen einer RVA nicht erfüllt
Flöha	Brücke nach Gückelsberg	Bedingungen einer RVA nicht erfüllt
Gückelsberg	Dresdner Str. (westl. Pomselberg)	Bedingungen einer RVA nicht erfüllt

Verkehrsbezirk	Abschnitt	Schwachstelle
Lärchenstraße	Dresdner Str. (westl. Lärchentel)	Bedingungen eines GRW nicht erfüllt
Lärchenstraße	Dresdner Str. (östl. Lärchentel)	Bedingungen eines GRW nicht erfüllt
Neue Mitte Ost	Zschopautalradweg (bei Unt. Güterbahnhofstr.)	Bedingungen eines RGW nicht erfüllt
Neue Mitte Ost	Zschopautalradweg (bei Flutgrabenbrücke)	Bedingungen eines RGW nicht erfüllt
Neue Mitte Ost	Zschopautalradweg (bei H.-Heine-Str.)	Bedingungen eines RGW nicht erfüllt
Neue Mitte Ost	Zschopautalradweg (bei Oberschule)	Bedingungen eines RGW nicht erfüllt
Neue Mitte Ost	Augustusburger Str. (südl. A.-Bebel-Str.)	Bedingungen eines GRF nicht erfüllt
Neue Mitte Ost	zw. Brücke am Park und Augustusburger Str.	fehlender Ausweisung als RVA
Neue Mitte Ost	zw. Brücke am Park und Augustusburger Str.	Bedingungen eines GRF nicht erfüllt
Neue Mitte Ost	Augustusburger Str. (bei H.-Heine-Str.)	Bedingungen eines GRF nicht erfüllt
Neue Mitte West/ Alte Baumwolle	Zur Baumwolle (nördl. Park)	Einbahnstraße
Plaue	Zschopautalradweg (bei F.-L.-Jahn-Str.)	fehlender Ausweisung als RVA
Sattelgut	östl. Dr.-Th.-Neubauer-Str.	Bedingungen einer RVA nicht erfüllt
Turnerstraße	Turnerstr. (bei Sportanlage)	Bedingungen einer RVA nicht erfüllt
Turnerstraße	Auenstegbrücke	Brücke entspricht nicht den Bedingungen einer RVA

4.5 Ausbaugqualität

Die Befahrbarkeit der Radverkehrsanlagen wurde anhand ihrer Qualität geprüft. Bei größeren Mängeln kann eine Gefährdung für Radfahrer entstehen. Einschränkungen betreffen vier Brücken im Stadtgebiet. Eine Brücke ist bereits abgerissen. Aufgrund ihrer Netzfunktion sind die Brücken von höchster Bedeutung. Alternativ wären weite Umwegfahrten notwendig und die Radfahrer müssten sich im Mischverkehr über stark befahrene Straßenabschnitte bewegen.

Tab. 9: Schwachstellen in der Ausbauqualität

Verkehrsbezirk	Abschnitt	Schwachstelle
Falkenau	Südrand	Oberfläche mit Sanierungsbedarf
Flöha	Stegbrücke	Brücke mit Sanierungsbedarf
Gückelsberg	Brücke nach Gückelsberg	Betonplatten mit Sanierungsbedarf
Neue Mitte Ost	Augustusburger Str. (südl. H.-Heine-Str.)	zweifarbigen Pflaster suggeriert RGW
Neue Mitte West/ Alte Baumwolle	Flutgrabenbrücke	Brücke mit Sanierungsbedarf
Neue Mitte West/ Alte Baumwolle	Brücke am Park	Brücke abgerissen
Plaue	Zschopautalradweg (zw. Plaue – Erdmannsd.)	Oberfläche mit Sanierungsbedarf

Die Bewertung der Befahrbarkeit wurde anhand der Vorgaben des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr vorgenommen. Die Zustandsanalyse wurde visuell durchgeführt.

Visuelle Zustandsbewertung nach drei Klassen




1	gute Befahrbarkeit (keine Oberflächenschäden)	
2	mittlere Befahrbarkeit (geringe Schäden Oberfläche: Flicken, Risse, Ausbrüche, Ausmagerungen)	
3	schlechte Befahrbarkeit (größere Schäden, die Fahrkomfort beeinträchtigen)	

Abb. 11: Bewertungskriterien Landesamt für Straßenbau und Verkehr

4.6 Wegweisung

Analog zur wegweisenden Beschilderung des Kfz-Verkehrs, sind auch Radrouten für ortsfremde Nutzer zu beschildern. Im Stadtgebiet von Flöha bilden die drei Radrouten des SachsenNetz Rad sowie die sonstige Route nach Chemnitz die Streckenzüge, welche von Radtouristen genutzt werden. Einheimische Alltagsradfahrer kennen in der Regel die Abschnitte, welche sie bis zur ihrem Ziel befahren, und benötigen daher keine separate Wegweisung.

Die Radwegweisung bündelt die Informations- und Marketingfunktion in einem kostengünstigen Produkt. Für die Planung und Ausführung der Radwegweisung ist der FGSV-Standard³ zugrunde zu legen. Damit werden ein einheitliches Erscheinungsbild und gleiche Qualitätsstandards wie im SachsenNetz Rad etabliert. Die Richtlinie zur Radwegweisung im Freistaat Sachsen ist unter www.radverkehr.sachsen.de einzusehen. Es kommen die drei Grundelemente Pfeil, Tabellen- und Zwischenwegweiser zum Einsatz. Während Pfeil- und Tabellenwegweiser in der Regel zwei Ziele ausweisen, sind Zwischenwegweiser ohne Zielangaben da aufzustellen, wo keine Entscheidung zwischen verschiedenen Routen zu fällen ist. Durch den Einschub von Routenpiktogrammen erhalten auch routenorientierte Nutzer die benötigten Informationen, wie für den Zschopautalradweg.

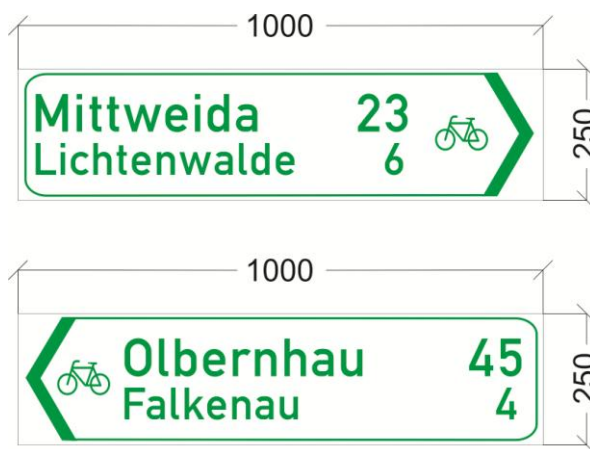


Abb. 12: Pfeilwegweiser

Im Bestand ist eine kontinuierliche Wegweisung nur entlang des Zschopautalradweges zu finden. Die Sächsische Städteroute und der Flöhatalradweg werden nur punktuell von Radwegweisern begleitet. Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr plant jedoch im Auftrag des Freistaates Sachsen die Erstbeschilderung des SachsenNetz Rad.

Anl. 4.2 In Anlage 4.2 sind alle Fern- und Nahziele sowie die Bahnhofhaltepunkte als Nebenziele eingetragen. Die Fernziele entlang des Zschopautalradweges sind

³ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr.

Freistaat Sachsen, Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr: Richtlinie zur Radverkehrswegweisung im Freistaat Sachsen (SächsRWW)

Mittweida und Annaberg-Buchholz, entlang der Sächsischen Städteroute sind es Augustusburg (Schloss) und Oederan, am Flöhatalradweg sind es Flöha und Olbernhau. Die Nahziele stellen die nächstgelegenen Orte sowie Ziele mit touristischer Relevanz, wie das Hetzdorfer Viadukt und das Freibad Falkenau, dar.

Weiterhin sind alle Standorte von benötigten Wegweisern ausgewiesen. Je Standort ist abgebildet, ob Ziele ausgewiesen werden oder es sich ausschließlich um Zwischenwegweiser handelt. Gegenüber dem Bestand zu ergänzende Ziele und Wegweiser sind rot dargestellt.

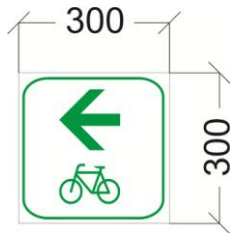


Abb. 13: Zwischenwegweiser

Die Übersicht der nachfolgenden Tabelle zeigt, dass noch erheblicher Bedarf an Wegweisern vorhanden ist, um Radtouristen die Fahrt durch das Stadtgebiet zu vereinfachen. Um eine flächendeckende Wegweisung zu ermöglichen, sind Nachbarkommunen, die Landkreise bzw. kreisfreien Städte sowie das Landesamt für Straßenbau und Verkehr in diesen Prozess einzubeziehen.

Tab. 10: Wegweiser im Stadtgebiet

Art der Wegweisung	Anzahl
Zwischenwegweiser bereits im Bestand vorhanden	6
Zwischenwegweiser zu ergänzen	23
Pfeilwegweiser mit korrekten Zielen bereits im Bestand vorhanden	0
Pfeilwegweiser mit Zielen zu ergänzen	13

5 BÜRGERBETEILIGUNG

5.1 Vorgehensweise

Um den Wünschen und Sichtweisen der Flöhaer Bürger Raum zu geben, wurde die Konzeption vom 14.09.2020 bis 02.10.2020 öffentlich ausgelegt. Darüber wurde im Stadtkurier vom 12.09.2020 informiert. Am 29.09.2020 fand eine Bürgerversammlung statt, in welcher die Konzeption vorgestellt und Fragen beantwortet wurden. Im Zeitraum der Auslegung und während der Bürgerver-

sammlung wurden Anmerkungen der Bürger aufgenommen und einer Stellungnahme unterzogen. Ca. 30 Bürger nahmen an der Versammlung teil oder übermittelten schriftliche ihre Anmerkungen. Nachfolgend werden die einzelnen Hinweise der Bürger hinsichtlich einer Aufnahme in die Konzeption bewertet.

5.2 Hinweise Bürgerversammlung

Zschopautalradweg

Hinweis 1 (auch per E-Mail): Im Bereich zwischen Landbrücke und Gymnasium ist der Radweg durch Wurzeln beschädigt und somit zu erneuern.

Im Rahmen der Instandhaltung wird dieser Bereich geprüft werden.

Hinweis 2 (auch per E-Mail): Der Radweg an der Augustusburger Straße im Bereich des Rathauses weist einen zu hohen Bordanschlag auf.

Im Rahmen der Instandhaltung wird dieser Bereich geprüft werden. Eine Bordanschragung in den Zufahrten Heinrich-Heine-Straße und Obere Güterbahnstraße wird als Maßnahme aufgenommen.

Flöhatalradweg

Hinweis 3 (auch per E-Mail): Im Bereich der östlichen Bahnquerung bis Falkenau sollte die Route über den landschaftlich attraktiveren Feldweg, statt die Dorfstraße, geführt werden.

Der Feldweg ist nicht öffentlich gewidmet und steht somit nicht zur Verfügung. Der Waldweg zwischen der Bahnquerung und dem Haltepunkt Falkenau (Sachs) Süd wird als Alternativroute aufgenommen. Als Maßnahme wird eine Deckeninstandsetzung mit sandgeschlammter Schotterdecke vorgesehen.

Anbindung nach Chemnitz

Hinweis 4: Die Radverbindung vom Zschopautalradweg über Niederwiesa nach Chemnitz sollte ausgebaut werden, um z. B. das Eisenbahnmuseum Hilbersdorf besser erreichen zu können.

Bis zur Gemeindegrenze von Niederwiesa ist eine Radverkehrsanlage vorhanden. Eine Radwegweisung nach Niederwiesa ist als Maßnahme in der Konzeption enthalten. Der weitere Verlauf liegt außerhalb der Zuständigkeit der Stadt Flöha. Interkommunale Abstimmungen werden hierzu angeregt.

Anbindung Freibad Erdmannsdorf

Hinweis 5: Anbindung des Freibades Erdmannsdorf für Radfahrer, abseits der Bundesstraße B 180, herstellen.

Im Bereich der Wehrstraße bis Pfand, über Erdmannsdorfer Straße und Friedhofstraße, ist ein gemeinsamer Geh- und Radweg in Planung. Von da aus kann man über die Friedhofstraße und den Leichenweg das Freibad auf einem

Waldweg erreichen. Ein Ausbau des Waldweges bzw. eine Brücke vom Zschopautalradweg über den Fluss sind, aufgrund hoher Kosten und naturrechtlicher Vorgaben, nicht vorgesehen.

Hetzdorfer Viadukt

Hinweis 6: Eine Entwässerung des Weges zum Hetzdorfer Viadukt ist notwendig. Die nördliche Anbindung auf Oederaner Seite sollte besser befahrbar werden.

In der vorhandenen Maßnahme wird die Errichtung eines asphaltierten gemeinsamen Geh-/Radweges vorgeschlagen, wodurch auch die Entwässerung Berücksichtigung findet. Die Anbindung von Oederaner Seite liegt außerhalb der Zuständigkeit der Stadt Flöha. Interkommunale Abstimmungen werden hierzu angeregt.

Umbau Knotenpunkt Ernst-Thälmann-Straße/Dorfstraße in Falkenau

Hinweis 7: Durch den Abriss des Hauses an der Ernst-Thälmann-Straße 14 in Falkenau könnte diese Baulücke zur besseren Anbindung der Dorfstraße genutzt werden. Somit würden sich die Sichtverhältnisse für Radfahrer verbessern.

Die S 237 (Ernst-Thälmann-Straße) weist keine zu hohe Verkehrsbelastung auf, dadurch ist die aktuelle Führung des Radfahrers im Mischverkehr auch im Einmündungsbereich vertretbar. Ein Umbau des Knotenpunktes ist somit nicht erforderlich.

Rastplatz

Hinweis 8: Überdachten Rastplatz zum Verweilen am Fluss aufnehmen.

Aufnahme als Maßnahme in die Konzeption. Standort in der Nähe des Verknüpfungspunktes von Zschopautal- und Flöhatalradweg.

Wandererparkplatz

Hinweis 9: Standorte für Verknüpfungspunkte vom Schienenverkehr und motorisiertem Individualverkehr zum Radverkehr aufnehmen.

Aufnahme als Maßnahme in die Konzeption. Die Parkplätze an der Turnerstraße sowie am Haltepunkt Hetzdorf (Flöhatal) sind für den Umstieg vom Pkw auf das Rad geeignet. Alle Bahnhöfe und Haltepunkte befinden sich in der Nähe der touristischen Radrouten und sind somit für den Umstieg von der Bahn auf das Rad geeignet.

Wegweisung

Hinweis 10: Anbringung von Ortseingangs- bzw. Begrüßungstafel an den Radrouten.

Aufnahme als Maßnahme in die Konzeption. 2 Tafeln am Zschopautalradweg, 1 Tafel am Flöhatalradweg und 1 Tafel an der Sächsische Städteroute.

5.3 Ergänzende Hinweise per E-Mail

Flöhatalradweg

Hinweis 11: Zwischen Falkenau und Flöha sollte der Weg beleuchtet werden, da er auch einen Schulweg darstellt.

Aufnahme als Maßnahme in die Konzeption. Zwischen der Dorfstraße in Falkenau und der Lessingstraße in Flöha wird eine Beleuchtung vorgesehen.

Hinweis 12: Die westliche Bahnquerung zwischen Falkenau und Flöha sollte für Radfahrer mit Anhänger verbreitert werden.

Im Bestand wird das Mindestmaß eingehalten. Eine Verbreiterung widerspricht den Vorgaben der Deutschen Bahn AG.

Hinweis 13: Die Mittelinsel an der Augustusbürger Straße/Talstraße ist bereits als Maßnahme in der Konzeption vorgesehen. Die Abmessungen der Maßnahme sollten jedoch vergrößert werden, um mehr Fahrräder bzw. Fahrradanhänger aufnehmen zu können.

Anhand der aktuellen und zu erwartenden Verkehrssituation, ist die vorgeschlagene Mittelinsel ausreichend.

Verbindung zwischen Flöha und Falkenau

Hinweis 14: An der geplanten Weiterführung der Ortsumfahrung zwischen Plaue und Falkenau sollte ein Radweg angebaut werden.

Die Weiterführung der Ortsumfahrung befindet sich bereits im Planfeststellungsverfahren, sodass keine Änderungen vorgenommen werden können. Ein Radweg ist, aufgrund des vorhandenen Flöhatalradweges sowie der hohen zusätzlichen Planungs- und Baukosten, nicht vorgesehen.

Hinweis 15: Brücke über Bahnstrecke zwischen den Gartenanlagen „Golfplatz“ und „Reichsbahnfeld“, um Radwegenetz zu verdichten.

Da der Flöhatalradweg bereits eine Verbindung darstellt und die Baukosten sehr hoch wären, ist keine weitere Brücke vorgesehen.

Hinweis 16: Zwischen Schweddey und Falkenau sollte der Waldweg als Mountainbike-Strecke ausgebaut werden.

Aufgrund der komplexen forstwirtschaftlichen Vorgaben sowie des Geländeprofiles, ist kein Ausbau vorgesehen. Im Bestand ist eine Nutzung für ambitionierte Mountainbike-Fahrer möglich. Eine separate Ausweisung von Strecken für einzelne Fahrradarten ist nicht vorgesehen.

Anbindung nach Niederwiesa

Hinweis 17: Der Radweg in Niederwiesa sollte ab der Landbrücke als eigenständige Radverkehrsanlage an der B 173 geführt werden und nicht durch die Siedlung an der Dresdner Straße verlaufen.

Der Verlauf liegt außerhalb der Zuständigkeit der Stadt Flöha.

Anbindung nach Hausdorf

Hinweis 18: Zwischen Falkenau und Hausdorf/Mühlbach/Frankenberg ist eine Radverkehrsverbindung über die Hausdorfer Höhe vorzusehen.

Aufgrund der Höhenunterschiede und der geringen Verkehrsbeziehung zwischen Falkenau und Hausdorf, wird keine eigenständige Radverkehrsverbindung ausgewiesen. Die Nutzung der Kapstraße ist im Bestand möglich.

Anbindung Gewerbegebiet Falkenau

Hinweis 19: Die geplante Radweganbindung des Gewerbegebietes Falkenau von der Dorfstraße sollte auch zur Nutzung als zweiter Rettungsweg für Feuerwehrfahrzeuge vorgesehen werden.

In der vorhandenen Maßnahme ist eine Nutzung für motorisierte Fahrzeuge möglich, da der Weg auch zur Erschließung von Grundstücken dient. Die Befahrung durch längere Fahrzeuge ist jedoch nicht vorgesehen.

Einbeziehung des Sächsischen Jakobswegs

Hinweis 20: Der Sächsische Jakobsweg sollte in die Konzeption aufgenommen werden.

Der Sächsische Jakobsweg ist in erster Linie ein Wanderweg für Pilger. Radfahrer stellen daher nicht die primäre Zielgruppe dar.

Flutgrabenbrücke

Hinweis 21: Die Flutgrabenbrücke sollte als gemeinsamer Geh-/Radweg zur Augustusburger Straße mit Warnhinweis zur Treppe ausgestattet werden.

Im Rahmen der Instandhaltung wird die Anbindung der Brücke für Radfahrer geprüft werden.

Ausbau Badweg/Zechengrundweg

Hinweis 22: Für den Badweg und Zechengrundweg sollten Deckensanierungen sowie eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h vorgesehen werden.

Anhand der aktuellen Verkehrssituation ist keine Maßnahme vorgesehen, der Ausbauzustand ist hierfür ausreichend.

Lade- und Servicestation

Hinweis 23: Der Standort der Ladestation für E-Bikes und der Servicestation für Fahrräder sollte in Falkenau am Einkaufsmarkt, statt am Freibad, eingerichtet werden.

Der Standort der beiden Maßnahmen wird vom Freibad zum Einkaufsmarkt geändert.

Fahrradabstellanlage

Hinweis 23: Am Freibad Falkenau sollte eine neue Fahrradabstellanlage errichtet werden.

Während der kommenden Freibadsaison sollen Zustand und Kapazität geprüft werden.

Wegweisung

Hinweis 25: Ein zusätzlicher Zwischenwegweiser sollte in Falkenau am Standort Falkenauer Wiesenstraße/Abzweig Viadukt vorgesehen werden.

Aufnahme als Maßnahme in die Konzeption.

Hinweis 26: Ein Zwischenwegweiser und eine Informationstafel sollten am Haltepunkt Hetzdorf vorgesehen werden.

Der Haltepunkt wird ausschließlich über eine Straße angebunden. An der Einmündung in die S 237 ist ein Wegweiser vorgesehen, sodass kein weiterer Wegweiser benötigt wird. Informationstafeln sind nur jeweils einmal in Flöha und Falkenau vorgesehen.

6 MAßNAHMEN UND KOSTENSCHÄTZUNG

6.1 Allgemein

Anl. 5 Anhand der Schwachstellenanalyse wurden Maßnahmen zur Erhöhung der Nutzungsqualität erarbeitet. Jeder Maßnahme wurde eine Priorität zugeordnet und den Kategorien Beschilderung/Markierung, Poller/Schleusen, Oberflächenausbau bzw. Brückenbau zugeordnet. Der Aufwand, welcher zur Umsetzung der vier Kategorien notwendig ist, ist ansteigend.

Für alle Maßnahmen wurde eine Grobschätzung der Nettokosten, anhand vergleichbarer Baumaßnahmen, durchgeführt. Die Nummerierung der Maßnahmen erfolgte anhand der Lage von Nordwesten nach Südosten. Für die Maßnahmen, welche sich zusätzlichen aus der Bürgerbeteiligung ergeben haben, werden die Nummern ab M100 vergeben.

6.2 Beschilderung/Markierung

Tab. 11: Beschilderung Gehweg aufstellen

Nr.	Verkehrsbezirk	Abschnitt	Priorität	Kosten
M28	Flöha	Brücke nach Gückelsberg	hoch	500 €

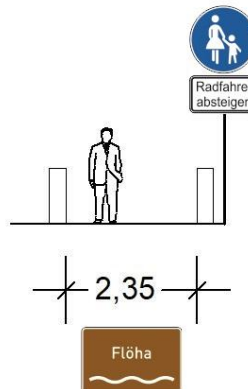


Abb. 14: M28 Brücke nach Gückelsberg

Die Brücke befindet sich zwischen dem Flöhatalradweg und dem für den Radverkehr freigegebenen Gehweg nach Gückelsberg. Die Brücke ist als Gehweg zu beschildern, da sonst eine Nutzbarkeit für Radverkehr unterstellt werden könnte, welche aufgrund der Breite nicht gegeben ist.

Tab. 12: Beschilderung Geh-/Radweg aufstellen

Nr.	Verkehrsbezirk	Abschnitt	Priorität	Kosten
M39	Neue Mitte Ost	zw. Brücke am Park und Augustusburger Str.	hoch	250 €
M60	Plaue	Zschopautalradweg (bei F.-L.-Jahn-Str.)	hoch	100 €

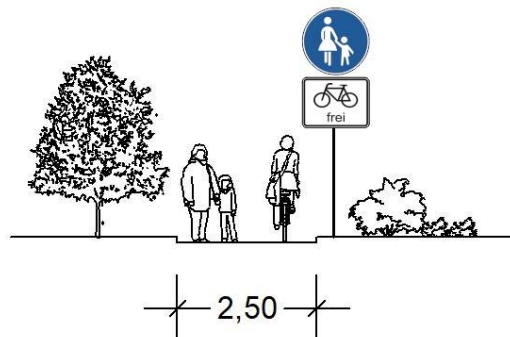


Abb. 15: M39 Weg nördlich Oberschule Flöha-Plaue

Zwischen der Oberschule Flöha-Plaue und der Zschopau verläuft ein Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr, welcher an beiden Enden an die

Augustusburger Straße anbindet. Im nördlichen Teil ist das dazugehörige Verkehrszeichen aufzustellen.

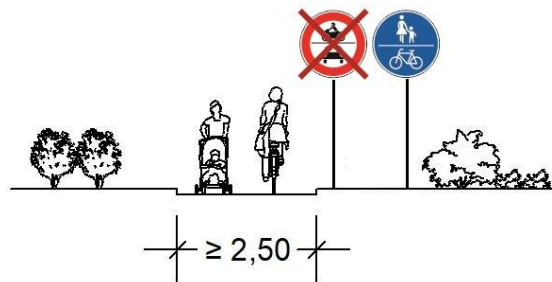


Abb. 16: M60 Zschopautalradweg südlich Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße

Südlich der Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße verlässt der Zschopautalradweg das städtische Straßennetz, um auf einem selbstständigen Geh- und Radweg nach Erdmannsdorf geführt zu werden. Am Beginn des Weges aus Richtung Plauë ist das dazugehörige Verkehrszeichen auszutauschen.

Tab. 13: Umstufung als Gehweg

Nr.	Verkehrsbezirk	Abschnitt	Priorität	Kosten
M49	Neue Mitte Ost	Augustusburger Str. (bei H.-Heine-Str.)	mittel	400 €

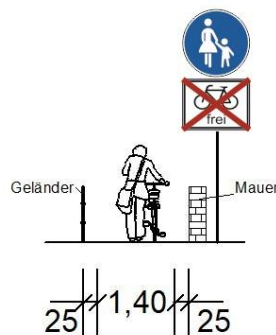


Abb. 17: M49 Zschopautalradweg bei Oberschule Flöha-Plauë

Gegenüber der Einmündung der Heinrich-Heine-Straße wird der Zschopautalradweg in Richtung Erdmannsdorf entlang der Augustusburger Straße geführt. Da der Gehweg deutlich zu schmal ist, sollte die Freigabe für den Radverkehr widerrufen werden. Aufgrund der vorhandenen Überleitung von der Radverkehrsanlage zur Fahrbahn, sind keine zusätzlichen Baumaßnahmen durchzuführen.

Tab. 14: Umstufung als Geh-/Radweg

Nr.	Verkehrsbezirk	Abschnitt	Priorität	Kosten
M37	Neue Mitte Ost	Zschopautalradweg (bei Unt. Güterbahnhofstr.)	hoch	450 €
M46	Neue Mitte Ost	Zschopautalradweg (bei H.-Heine-Str.)	hoch	450 €
M47	Neue Mitte Ost	Zschopautalradweg (bei Oberschule)	hoch	450 €

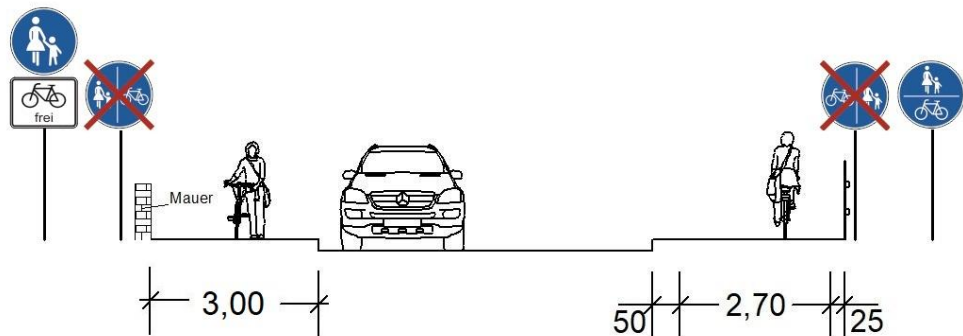


Abb. 18: M37 (rechts) Zschopautalradweg südlich Untere Güterbahnhofstraße

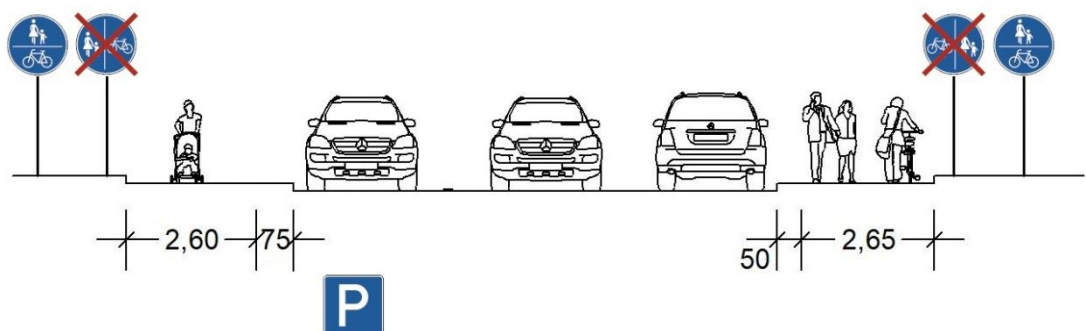


Abb. 19: M46 und M47 Zschopautalradweg nördlich Heinrich-Heine-Straße

Zwischen der Unteren Güterbahnhofstraße und der Heinrich-Heine-Straße wird der Zschopautalradweg auf einen getrennten Rad- und Gehweg entlang der Augustusburger Straße geführt. Auf dem gesamten Abschnitt sind die Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn nicht ausreichend. Aus diesem Grund wird eine Umstufung zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg empfohlen.

Tab. 15: Umstufung als Gehweg Radverkehr frei

Nr.	Verkehrsbezirk	Abschnitt	Priorität	Kosten
M21	Lärchenstraße	Dresdner Str. (westl. Lärchentäl)	hoch	650 €
M38	Neue Mitte Ost	Zschopautalradweg (bei Flutgrabenbrücke)	hoch	650 €

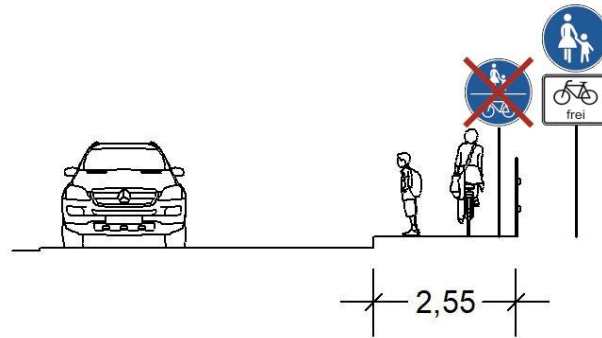


Abb. 20: M21 Dresdner Straße westlich Lärchentäl

Westlich der Einmündung Lärchentäl ist an der Dresdner Straße ein gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen. Aufgrund der begrenzten Breite des gemeinsamen Geh- und Radweges ist dieser zukünftig als Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr auszuweisen.

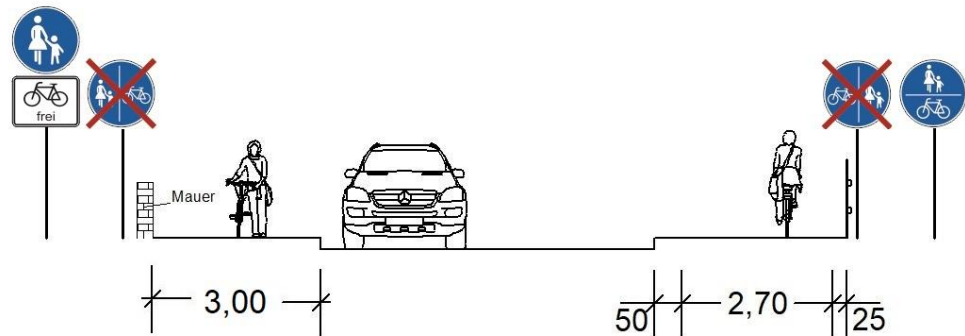


Abb. 21: M38 (links) Zschopautalradweg südlich Seeberbrücke

Südlich der Seeberbrücke wird der Zschopautalradweg auf einen getrennten Rad- und Gehweg entlang der Augustusburger Straße in Richtung Erdmannsdorf geführt. Auf dem Abschnitt sind die Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn und zur Mauer entlang der Zschopau nicht ausreichend. Anders als in den Maßnahmen M37, M46 und M47 wird auch das Mindestmaß für einen gemeinsamen Geh- und Radweg unterschritten. Aus diesem Grund wird eine Umstufung zu einem Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr empfohlen.

Tab. 16: Einrichtung unechter Einbahnstraße

Nr.	Verkehrsbezirk	Abschnitt	Priorität	Kosten
M41	Neue Mitte West/ Alte Baumwolle	Zur Baumwolle (nördl. Park)	hoch	450 €

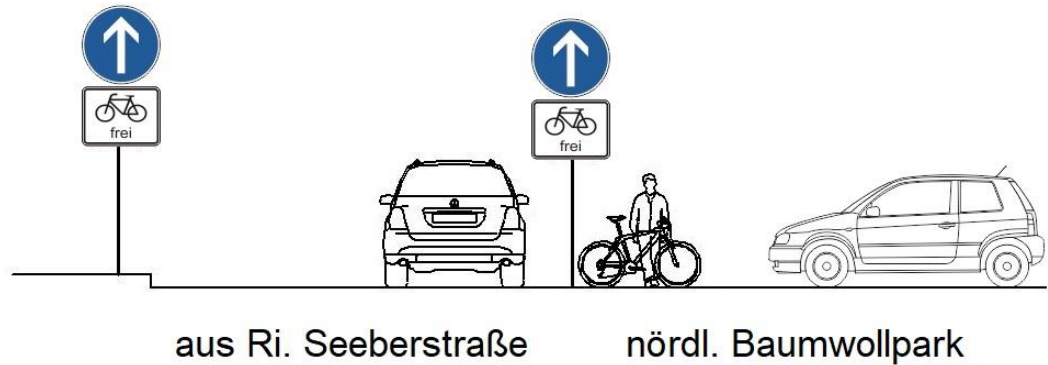


Abb. 22: M41 nördlich Baumwollpark

Die nördliche Einfahrt des Baumwollparks aus Richtung der Alten Baumwolle ist im Bestand für Fahrzeuge aller Art verboten. Um diesen Achse für den Radverkehr zu öffnen, ist eine unechte Einbahnstraße angedacht. Während dem motorisierten Verkehr durch eine vorgeschriebene Fahrrichtung die Einfahrt weiterhin verwehrt bleiben soll, wird diese Beschränkung für den Radverkehr aufgehoben.

Tab. 17: Schutzstreifen anordnen

Nr.	Verkehrsbezirk	Abschnitt	Priorität	Kosten
M07	Turnerstraße	Augustusburger Str. (Dresdner Str. - Turnerstr.)	mittel	1.300 €
M08	Turnerstraße	Augustusburger Str. (Turnerstr. - Talstr.)	mittel	800 €

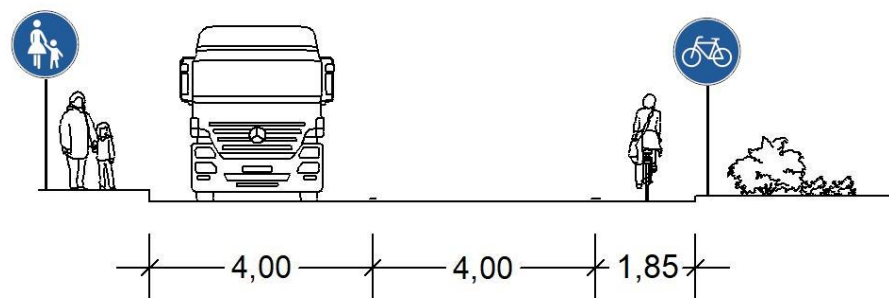


Abb. 23: M07 Augustusburger Straße südlich Grundschule

Die Friedrich-Schiller-Grundschule wird über die Augustusburger Straße mit dem Verkehrsbezirk Flöha verbunden. Um den Schulweg bergauf für Radfahrer sicherer zu gestalten, ist die Anordnung eines Radfahrstreifens nördlich der Turnerstraße, mit Beginn der Spuraufteilung, bis zur Grundschule angedacht. Die Spuraufteilung des Kfz-Verkehrs würde somit erst ab der Grundschule in Richtung Knotenpunkt beginnen. Durch den Lückenschluss der Ortsumfahrung der B 173, wird die Verkehrsbedeutung der Augustusburger Straße in diesem Abschnitt weiter abnehmen, sodass eine reduzierte Spuraufteilung des Kfz-Verkehrs nicht zur Überstauung des Knotenpunktes führen dürfte. Aufgrund

der geringeren Geschwindigkeitsunterschiede bergab, wird in dieser Richtung der Radverkehr weiterhin gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr geführt werden können.

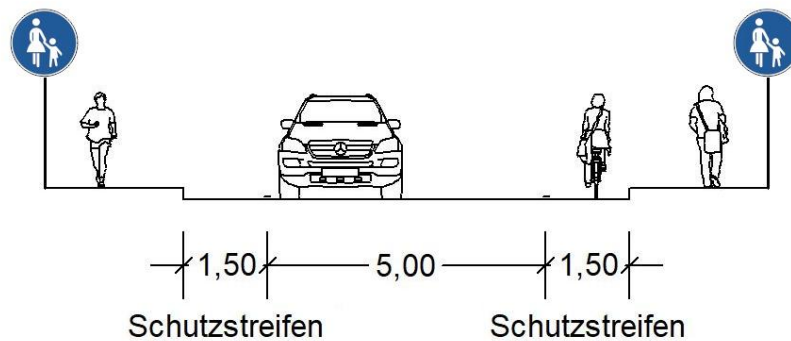


Abb. 24: M08 Kirchenbrücke

Zwischen Turnerstraße und Talstraße ist fortführend zur Maßnahme M07 die beidseitige Anordnung von Schutzstreifen angedacht. Hierdurch wäre somit auch eine Verbindung zwischen Grundschule und Flöhatalradweg geschaffen.

Tab. 18: Entwidmung der Radverkehrsanlage

Nr.	Verkehrsbezirk	Abschnitt	Priorität	Kosten
M05	Turnerstraße	Turnerstr. (bei Sportanlage)	hoch	200 €
M12	Turnerstraße	Auenstegbrücke	hoch	300 €
M18	Flöha	Grüne Aue	hoch	250 €
M19	Flöha	Grüne Aue	hoch	250 €
M20	Flöha	zw. Bahnhofstr. - R.-Breitscheid-Str.	hoch	450 €
M22	Gückelsberg	Dresdner Str. (westl. Pomselberg)	hoch	450 €
M43	Sattelgut	östl. Dr.-Th.-Neubauer-Str.	hoch	250 €
M62	Falkenau	Flöhatalradweg (zw. Bahnquerungen)	hoch	800 €
M66	Falkenau	Brücke südlich Dorfstraße	hoch	800 €
M83	Falkenau	zw. Falkenauer Wiesenstr. - E.-Thälmann-Str.	niedrig	400 €

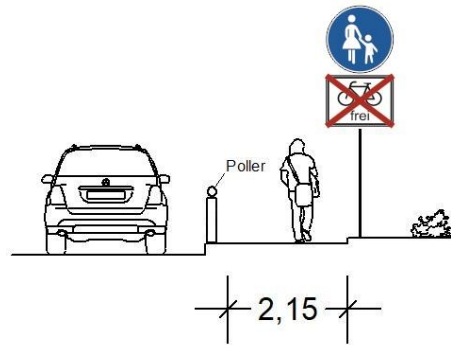


Abb. 25: M05 Turnerstraße bei Sportplatz

Entlang der Turnerstraße, zwischen Gymnasium und Zschopautalradweg, ist der Gehweg für den Radverkehr im Bestand freigegeben. Da die Breite der Verkehrsanlage für den Radverkehrs nicht ausreichend ist, sollte die Freigabe widerrufen werden. Da die Turnerstraße in diesem Abschnitt für den Kfz-Verkehr eine Sackgasse darstellt, bestehen auch keine Sicherheitsbedenken für eine gemeinsame Führung mit dem Radverkehr.

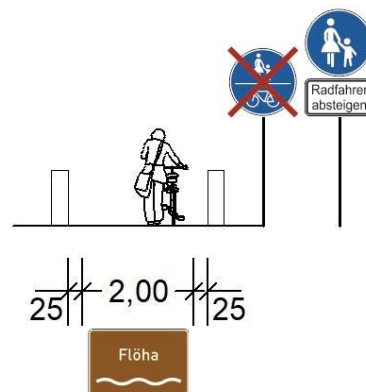


Abb. 26: M12 Auenstegbrücke

Der Zschopautalradweg quert die Flöha über die Auenstegbrücke. Dieser Abschnitt stellt auch einen Teil des Schulweges zum Samuel-Pufendorf-Gymnasiums dar. Die Brücke weist nicht den benötigten Sicherheitstrennstreifen zum Geländer auf, sodass das Mindestmaß für einen gemeinsamen Geh- und Radweg nicht eingehalten wird. Bis zur Errichtung einer neuen Brücke wird daher empfohlen, den Radfahrer zu Fuß die Brücke überqueren zu lassen.

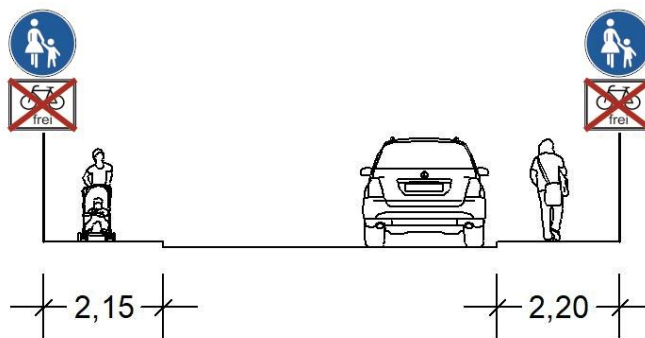


Abb. 27: M18 und M19 Grüne Aue

Die Grüne Aue weist beidseitig einen Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr auf. In beiden Richtungen wird das Mindestmaß unterschritten. Aus diesem Grund sollte die Freigabe widerrufen werden. Da die Grüne Aue für den Kfz-Verkehr eine Sackgasse darstellt, bestehen auch keine Sicherheitsbedenken für eine gemeinsame Führung mit dem Radverkehr.

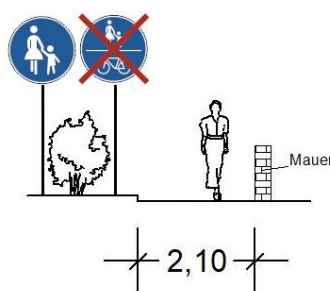


Abb. 28: M20 Weg zwischen Bahnhofstraße und Rudolf-Breitscheid-Straße

Zwischen der Bahnhofstraße und der Rudolf-Breitscheid-Straße befindet sich westlich der DRK Sozialstation im Bestand ein gemeinsamer Geh- und Radweg. Da auf einem Großteil des Abschnittes das Mindestmaß unterschritten wird, wird eine Widmung als Gehweg empfohlen.

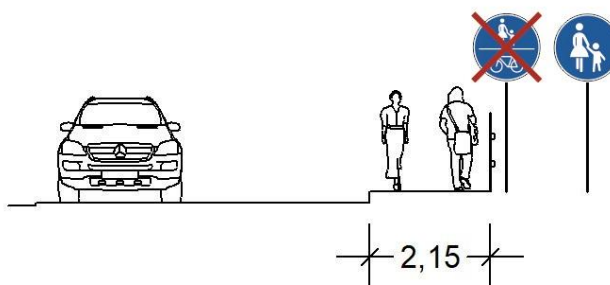


Abb. 29: M22 Dresdner Straße westlich Pomselberg

Die Dresdner Straße weist westlich Pomselberg einen gemeinsamen Geh- und Radweg auf. Da das Mindestmaß unterschritten wird, wird eine Widmung als Gehweg empfohlen. Nach der Fertigstellung der Ortsumfahrung ist zudem von

einer deutlich geringeren Verkehrsbelastung auszugehen, weswegen eine gemeinsame Führung mit dem Kfz-Verkehr möglich ist.

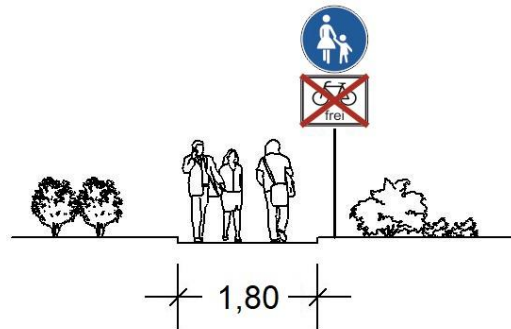


Abb. 30: M43 Weg östlich Dr.-Theodor-Neubauer-Straße

Westlich der Dr.-Theodor-Neubauer-Straße ist der Gehweg für den Radverkehr freigegeben. Da die Breite der Verkehrsanlage für den Radverkehrs nicht ausreichend ist, sollte die Freigabe widerrufen werden.

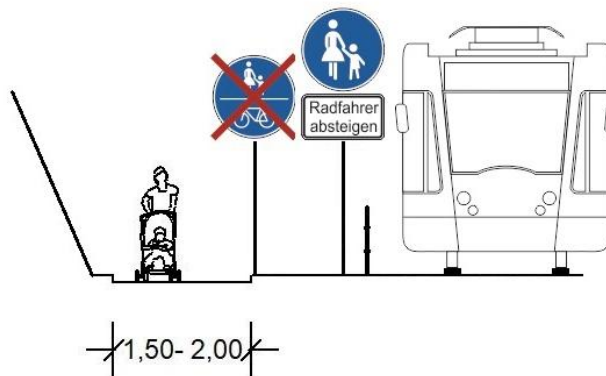


Abb. 31: M62 Flöhatalradweg zwischen Bahnquerungen

Der Flöhatalradweg verläuft zwischen Flöha und Falkenau entlang der Bahnstrecke. Zwischen den beiden Bahnquerungen wird die Verkehrsanlage vom Gleiskörper sowie einer Böschung eingengt. Die Mindestbreiten werden sowohl für einen gemeinsamen Geh- und Radweg als auch für einen Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr unterschritten. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und der damit verbundenen massiven Geländearbeiten, wird zunächst eine Widmung als Gehweg empfohlen.

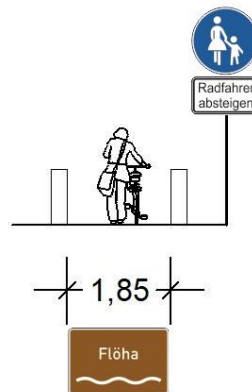


Abb. 32: M66 Flöhatalradweg Brücke südlich Dorfstraße

Nördlich der Bahnstrecke quert der Flöhatalradweg die Flöha. Die Brücke weist nicht die benötigte Breite auf, sodass das Mindestmaß für einen gemeinsamen Geh- und Radweg nicht eingehalten wird. Perspektivisch sollte auch hier eine Nutzung in Regelbreite angestrebt werden. Bis zur Errichtung einer neuen Brücke wird empfohlen, den Radfahrer zu Fuß die Brücke überqueren zu lassen.



Abb. 33: M83 Weg zwischen Falkenauer Wiesenstraße und Ernst-Thälmann-Straße

Zwischen der Falkenauer Wiesenstraße und der Ernst-Thälmann-Straße ist ein Weg als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen. Da die Oberflächenqualität ungenügend ist und keine netzrelevante Verbindungsfunktion vorhanden ist, ist von einer Ausweisung als Radverkehrsanlagen abzusehen.

Tab. 19: Wandererparkplatz beschildern

Nr.	Verkehrsbezirk	Abschnitt	Priorität	Kosten
M100	Turnerstr.	Turnerstr. bei Sportplatz	mittel	450 €



Abb. 34: M100 Wandererparkplatz an Turnerstr.

Der Parkplatz des Sportplatzes an der Turnerstraße befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Schnittpunkt des Zschopautalradweges mit dem Flöhatalradweg. Der Standort bietet die Möglichkeit des Umstieges vom Pkw auf das Fahrrad. Der Parkplatz ist als Wandererparkplatz auszuweisen.

6.3 Poller/Schleuse

Tab. 20: Poller demontieren

Nr.	Verkehrsbezirk	Abschnitt	Priorität	Kosten
M30	Flöha	Flöhatalradweg (bei Wiesenstr.)	mittel	1.000 €

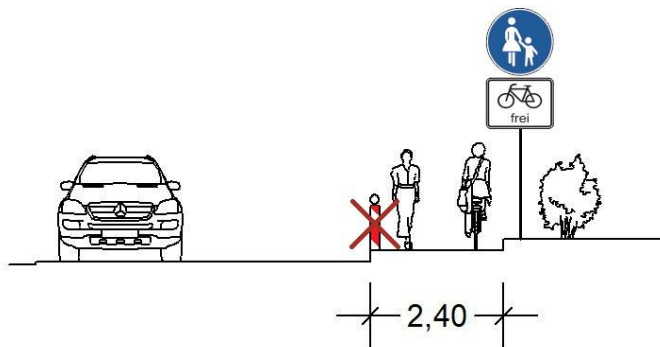


Abb. 35: M30 Flöhatalradweg bei Lessingstraße

Zwischen Rudolf-Breitscheid-Straße und Wiesenweg wird der Flöhatalradweg vom gemeinsamen Geh- und Radweg auf die Fahrbahn geführt. Im Übergangsbereich ist ein Poller vorhanden, welcher ein vermeidbares Sicherheitsrisiko darstellt. Aus diesem Grund wird die Entfernung des Pollers empfohlen.

Tab. 21: Poller umsetzen, Markierung

Nr.	Verkehrsbezirk	Abschnitt	Priorität	Kosten
M02	Steiler Weg	Zschopautalradweg (bei B 180)	niedrig	1.700 €
M06	Hausdorfer Straße	Am Steinbruch	mittel	1.700 €

Nr.	Verkehrsbezirk	Abschnitt	Priorität	Kosten
M15	Flöha	Zschopautalradweg (bei B 173n)	hoch	1.900 €

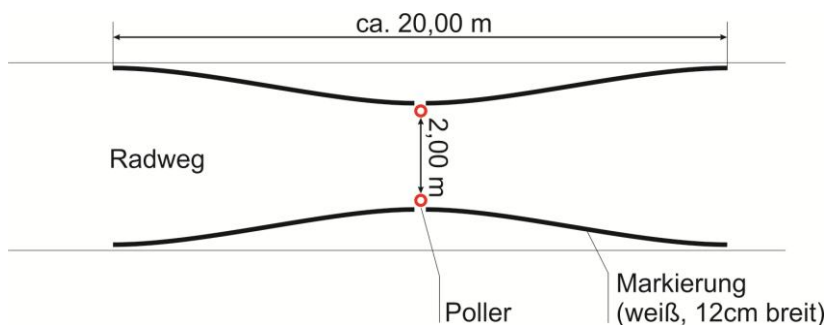


Abb. 36: Beispiel für die Randmarkierung im Bereich von Pollern

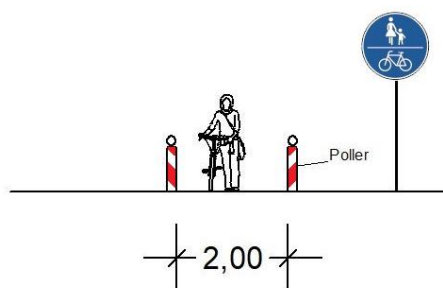


Abb. 37: M02 Zschopautalradweg bei B 180/Steiler Weg

Am Zschopautalradweg, gegenüber der Einmündung Steiler Weg in die B 180, ist der gemeinsame Geh- und Radweg durch Poller von der Bundesstraße getrennt. Um eine unbefugte Nutzung der Radverkehrsanlage durch Pkw weiterhin verhindern zu können, jedoch eine Befahrung befugter Fahrzeuge zu ermöglichen, ist ein Verzicht auf die Poller nicht vorgesehen. Um die Sicherheit der Radfahrer dennoch zu erhöhen, ist der Abstand zwischen den Pollern auf 2,00 m zu erhöhen. Zusätzlich sind die Poller auffällig retroreflektierend zu färben. Weiterhin ist die Zufahrt zu den Pollern in einem Keil aus weißer Randmarkierung einzufassen.

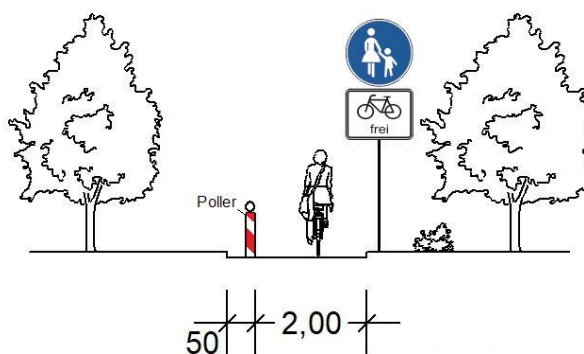


Abb. 38: M06 Am Steinbruch

In nördlicher Fortführung der Augustusburger Straße über die Chemnitzer/Dresdner Straße hinaus wird Am Steinbruch über einen Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr angebunden. Um eine unbefugte Nutzung der Radverkehrsanlage durch Pkw weiterhin verhindern zu können, jedoch eine Befahrung befugter Fahrzeuge zu ermöglichen, ist ein Verzicht auf die Poller nicht vorgesehen. Um die Sicherheit der Radfahrer dennoch zu erhöhen, ist am Beginn der Radverkehrsanlage der Poller soweit nach Westen zu versetzen, dass eine 2,00 m breite Einfahrt ermöglicht wird. Zusätzlich ist der Poller auffällig retroreflektierend zu färben. Weiterhin ist die Zufahrt zum Poller in einem Keil aus weißer Randmarkierung einzufassen.

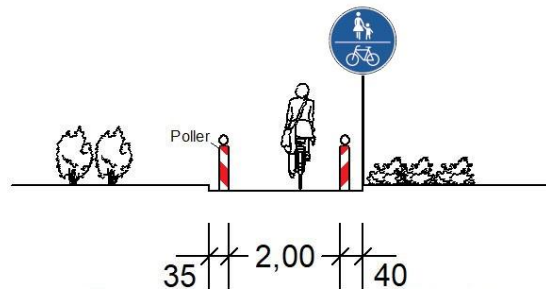


Abb. 39: M15 Zschopautalradweg nördlich Unterführung Ortsumfahrung

Auf dem Zschopautalradweg sind nördlich der Unterführung der Ortsumfahrung Poller vorhanden. Um eine unbefugte Nutzung der Radverkehrsanlage durch Pkw weiterhin verhindern zu können, jedoch eine Befahrung befugter Fahrzeuge zu ermöglichen, ist ein Verzicht auf die Poller nicht vorgesehen. Um die Sicherheit der Radfahrer dennoch zu erhöhen, ist der Abstand zwischen den Pollern auf 2,00 m zu erhöhen. Zusätzlich sind die Poller auffällig retroreflektierend zu färben. Weiterhin ist die Zufahrt zu den Pollern in einem ca. 20 m langen Keil aus weißer Randmarkierung einzufassen.

Tab. 22: Schleuse einrichten

Nr.	Verkehrsbezirk	Abschnitt	Priorität	Kosten
M45	Sattelgut	Waldstr./Wiesaer Flügel	niedrig	2.500 €

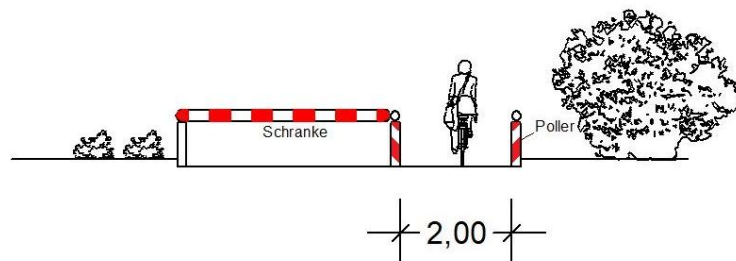


Abb. 40: M45 Waldstraße/Wiesaer Flügel

Westlich der Waldstraße verlässt die „Route nach Chemnitz“ Flöha in Richtung Euba. Die Durchfahrt des Waldweges „Wiesaer Flügel“ kann im Bestand durch eine Schranke für alle Fahrzeuge unterbunden werden. Um dem Radverkehr

eine dauerhafte Durchfahrt zur ermöglichen, ist eine 2,00 m breite Schleuse einzurichten. Zusätzlich sind die Poller auffällig retroreflektierend zu färben.

Tab. 23: Verbreiterung Umlaufsperrre

Nr.	Verkehrsbezirk	Abschnitt	Priorität	Kosten
M65	Falkenau	Flöhatalradweg (östl. Bahnquerung)	hoch	2.500 €

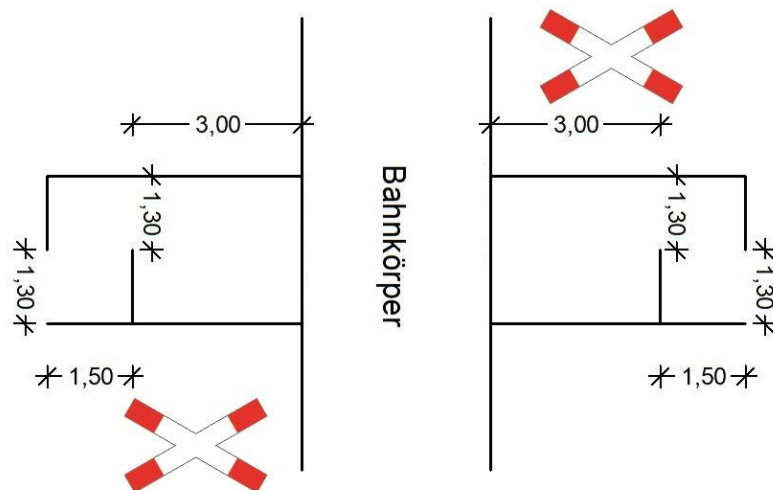


Abb. 41: M65 Flöhatalradweg östliche Bahnquerung

Zwischen Flöha und Falkenau quert der Flöhatalradweg zweimal die Bahnstrecke. An der östlichen Querung sind die Abstände der Umlaufsperrren im Bestand nicht ausreichend, um die notwendige Einfahrtbreite und Aufstellfläche vor dem Bahnkörper gewährleisten zu können. Aus diesem Grund wird ein Umbau Bahnquerung empfohlen.

6.4 Sekundäre Radinfrastruktur

Die nachfolgenden sekundären Infrastruktureinrichtungen für Radfahrer werden nur beispielhaft abgebildet. Für alle Maßnahmen ist die Bandbreite der Ausstattungsmöglichkeiten sehr groß, sodass die Kosten nur einen Näherungswert darstellen und im Einzelfall deutlich davon abweichen können. Die Bauart, die Anzahl der Stellplätze sowie Bedingungen für den Stromanschluss sind separat zu prüfen.

Tab. 24: Ladestation für E-Bikes

Nr.	Verkehrsbezirk	Abschnitt	Priorität	Kosten
M34	Neue Mitte West/Alte Baumwolle	Alte Baumwolle	hoch	13.000 €
M72	Falkenau	Einkaufsmarkt	mittel	13.000 €

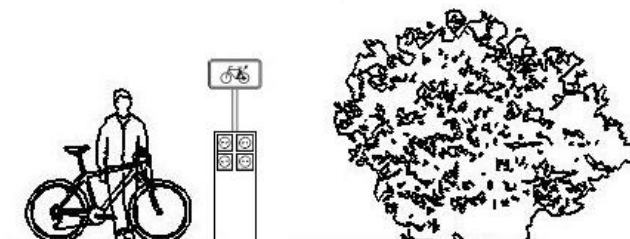


Abb. 42: M34/M72 Ladestation für E-Bikes

Um der wachsenden Anzahl an Fahrrädern mit motorisierter Unterstützung gerecht zu werden, sind Ladestationen für E-Bikes ein grundlegendes Kriterium. An den Standorten „Alte Baumwolle“ und Einkaufsmarkt Falkenau sind die Voraussetzungen gegeben, dass die Zeit während des Ladevorgangs angenehm verbracht werden kann. Hierfür wird eine Ladesäule für 4 E-Bikes mit einem Anschluss an das vorhandene Stromnetz vorgeschlagen. Vom Knotenpunkt Zschopautalradweg/Flöhatalradweg sollte bis zur „Alten Baumwolle“ das Piktogramm des Verkehrszeichens 1010-65 (E-Bikes) in der Wegweisung ausgewiesen werden. In Falkenau sollte das Piktogramm zwischen dem Knotenpunkt S 237 Ernst-Thälmann-Straße/Straße der Einheit (Flöhatalradweg/Sächsische Städteroute) bis zum Freibad in die Wegweisung aufgenommen werden.

Tab. 25: Servicestation für Fahrräder mit Luftpumpe und Werkzeug

Nr.	Verkehrsbezirk	Abschnitt	Priorität	Kosten
M35	Neue Mitte West/Alte Baumwolle	Alte Baumwolle	hoch	3.000 €
M73	Falkenau	Einkaufsmarkt	mittel	3.000 €

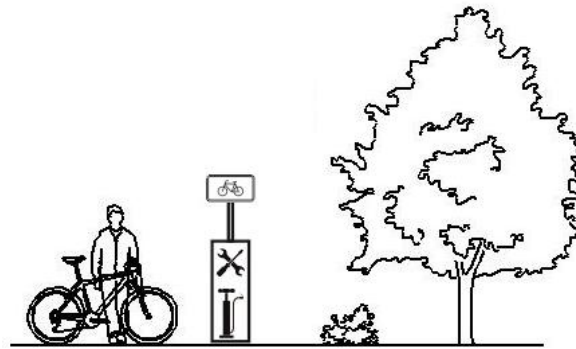


Abb. 43: M35/M73 Servicestation für Fahrräder

Die Standorte „Alte Baumwolle“ und Einkaufsmarkt Falkenau bieten sich ebenfalls für Servicestationen an. Zur Ausstattung sollten eine Luftpumpe und Werkzeug gehören.

Tab. 26: Fahrradabstellanlage für 5 Fahrräder mit Anlehnbügel und Überdachung

Nr.	Verkehrsbezirk	Abschnitt	Priorität	Kosten
M55	Plaue	Haltepunkt Flöha-Plaue	mittel	15.000 €
M79	Falkenau	Haltepunkt Falkenau (Sachs) HP	mittel	15.000 €
M85	Falkenau	Haltepunkt Falkenau (Sachs) Süd	hoch	15.000 €

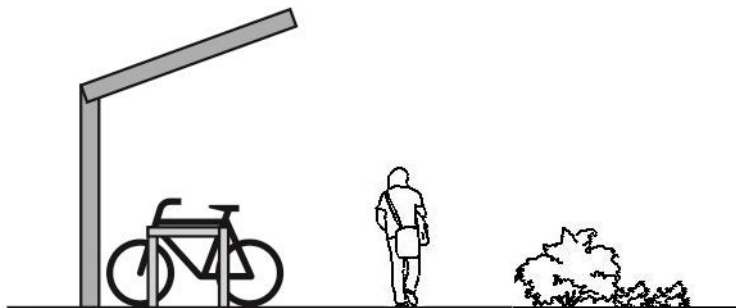


Abb. 44: M55/M79/M85 Fahrradabstellanlage

Fahrradabstellanlagen sind im Übergang zum Schienenverkehr nur am Bahnhof Flöha vorhanden. Es wird empfohlen auch die Haltepunkte Flöha-Plaue, Falkenau und Falkenau-Süd damit auszustatten. Zur Ausstattung sollten eine Überdachung sowie 5 Anlehnbügel für Befestigung von Schlössern gehören.

Tab. 27: überdachter Rastplatz mit Tisch, 2 Bänken, Papierkorb und 4 Anlehnbügel

Nr.	Verkehrsbezirk	Abschnitt	Priorität	Kosten
M101	Turnerstr.	Turnerstr./Zschopautalradweg	mittel	10.000 €

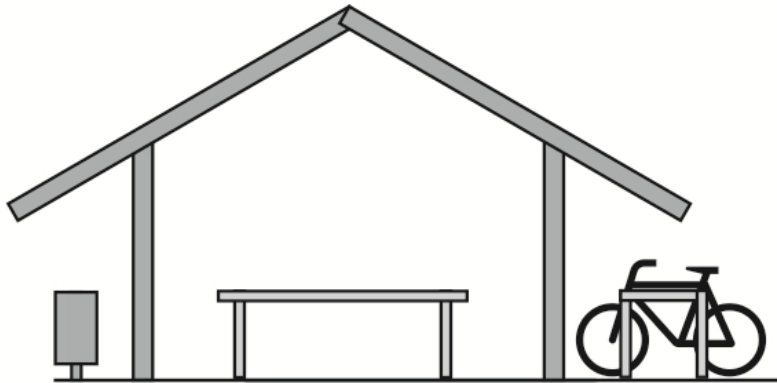


Abb. 45: M101 überdachter Rastplatz für Radfahrer

Im Bereich des Parkplatzes an der Turnerstraße, am besten direkt am Zschopautalradweg, wird empfohlen eine einen überdachten Rastplatz für Radfahrer zu errichten.

6.5 Baumaßnahmen

Tab. 28: grundhafter Ausbau

Nr.	Verkehrsbezirk	Abschnitt	Priorität	Kosten
M61	Plaue	Zschopautalradweg (zw. Plaue - Erdmannsdorf)	hoch	in Planung
M63	Falkenau	Flöhatalradweg (zw. Bahnquerungen)	hoch	950.000 €

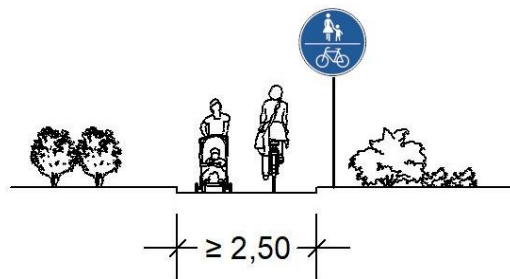


Abb. 46: M61 Zschopautalradweg zwischen Plaue und Erdmannsdorf

Der Zschopautalradweg verläuft zwischen Plaue und Erdmannsdorf auf einem selbstständigen Geh- und Radweg. Die Oberflächenqualität ist auf diesem Abschnitt ungenügend, sodass ein Ausbau der Radverkehrsanlage empfohlen wird.

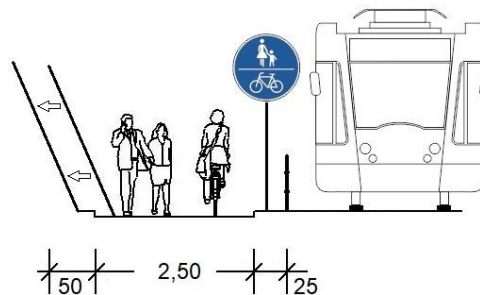


Abb. 47: M63 Flöhatalradweg zwischen Bahnquerungen

In Maßnahme M62 wurde beschrieben, dass der Flöhatalradweg zwischen den Bahnquerungen nicht den Mindestmaßen entspricht und deswegen nicht als Radverkehrsanlagen ausgewiesen werden sollte. Da es sich um eine regional bedeutende Radroute des SachsenNetz Rad handelt, sollte perspektivisch eine Nutzung in Regelbreite angestrebt werden. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten, ist eine Verbreiterung der Verkehrsfläche mit massiven Geländearbeiten verbunden. Teilweise muss der Fels abgetragen und gesichert werden. Um den Aufwand realistisch abschätzen zu können, ist eine detaillierte Untersuchung notwendig. Aus diesem Grund stellt die Kostenschätzung nur einen vorläufigen Näherungswert dar.

Tab. 29: Pflaster einfarbig einbauen

Nr.	Verkehrsbezirk	Abschnitt	Priorität	Kosten
M50	Neue Mitte Ost	Augustusburger Str. (südl. H.-Heine-Str.)	niedrig	20.000 €

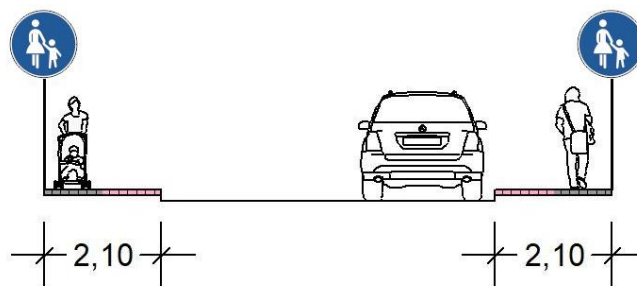


Abb. 48: M50 Augustusburger Straße südlich Oberschule Flöha-Plaue

Der Zschopautalradweg verläuft in Richtung Erdmannsdorf zwischen der Heinrich-Heine-Straße und Uferstraße entlang der Augustusburger Straße. Der Gehweg ist in diesem Bereich mit verschiedenfarbigem Pflaster ausgestattet. Am vorausgehenden Abschnitt spiegelte die Farbe des Pflasters eine Radverkehrsanlage wider. Aufgrund der nicht vorzuweisenden Mindestmaße, ist in diesem Abschnitt allerdings keine Radverkehrsanlage vorhanden. Da die Farbgebung eine Nutzung des Gehweges für den Radverkehr suggeriert, wird empfohlen das Pflaster einheitlich grau zu ersetzen.

Da der Zschopautalradweg auf diesem Abschnitt einseitig auf der Bundesstraße B 180 geführt wird, ist bei zukünftigen Ausbaumaßnahmen zu prüfen, ob eine Radverkehrsanlage anzulegen ist. Im Bestand lässt der begrenzte Querschnitt weder eine Verbreiterung des Gehweges noch die Anordnung eines Schutzstreifens zu.

Tab. 30: Verbreiterung Geh-/Radweg

Nr.	Verkehrsbezirk	Abschnitt	Priorität	Kosten
M11	Flöha	Talstr.	hoch	in Planung
M40	Neue Mitte Ost	zw. Brücke am Park und Augustusburger Str.	mittel	16.000 €

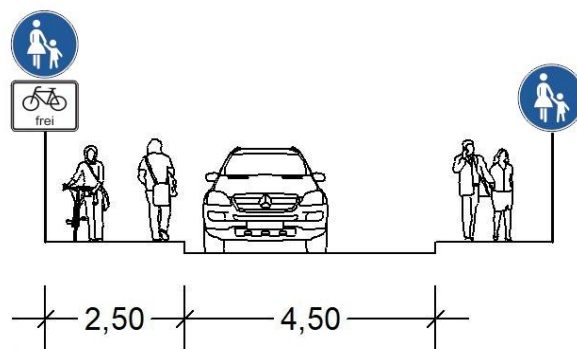


Abb. 49: M11 Flöhatalradweg Talstraße

An der Einmündung der Talstraße in die Augustusburger Straße wird der Flöhatalradweg auf einem 1,90 m breiten Streifen neben der Fahrbahn entlang geführt. Es wird daher empfohlen, die bedeutende Radverkehrsanlage auf die Regelbreite von 2,50 m auszubauen.

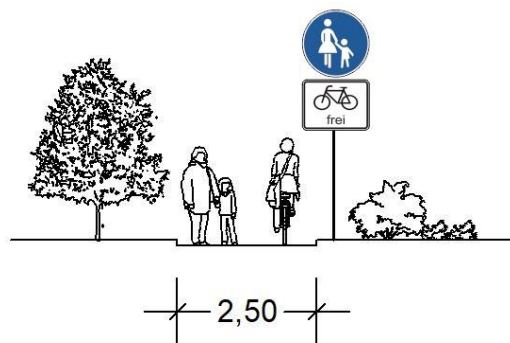


Abb. 50: M40 Weg nördlich Oberschule Flöha-Plaue

Der Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr unterschreitet teilweise zwischen der Brücke am Park und der nördlichen Anbindung an die Augustusburger Straße die Mindestmaße. Es wird daher empfohlen, die Radverkehrsanlage auf die Regelbreite von 2,50 m auszubauen.

Tab. 31: Verbreiterung Gehweg Radverkehr frei

Nr.	Verkehrsbezirk	Abschnitt	Priorität	Kosten
M25	Flöha	zw. Flöhatalradweg - Lessingstr.	hoch	in Planung

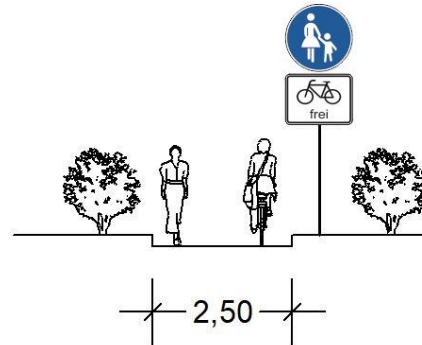


Abb. 51: M25 Weg zwischen Flöhatalradweg und Lessingstraße

Der Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr unterschreitet zwischen dem Flöhatalradweg und der Lessingstraße die Mindestmaße. Es wird daher empfohlen, die Radverkehrsanlage auf die Regelbreite von 2,50 m auszubauen.

Tab. 32: Neubau Geh-/Radweg

Nr.	Verkehrsbezirk	Abschnitt	Priorität	Kosten
M31	Gückelsberg	Dresdner Str. (westl. Pomselberg)	niedrig	240.000 €
M68	Gewerbegebiet Falkenau	Dorfstr. - Zum Gewerbegebiet	hoch	38.000 €
M74	Gustav-Haubold-Siedlung	B 173 (südl. G.-Haubold-Siedlung)	hoch	105.000 €
M86	Hetzdorfer Viadukt	ehem. Bahntrasse	niedrig	510.000 €

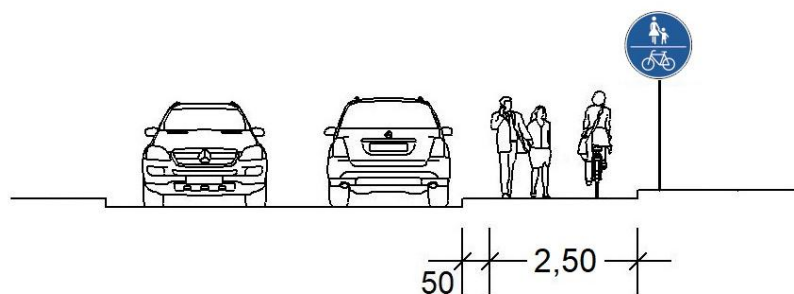


Abb. 52: M31 Dresdner Straße zwischen Pomselberg und Lärchenstraße

Mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von 11.400 Fahrzeugen⁴ ist die B 173 zwischen den Knotenpunkten mit der B 180 und der S 237 der höchsten

⁴ Freistaat Sachsen, Landesamt für Straßenbau und Verkehr: Straßenverkehrszählung 2010, 2015 verringerter Verkehr (aufgrund einer Sperrung)

Verkehrsbelastung im Stadtgebiet ausgesetzt. Der Abschnitt zwischen Pomselberg und Lärchenstraße erschließt die Verkehrsbezirke „Gückelsberg“ und „Lärchenstraße“. Anhand der bestehenden Verkehrsführung wird ein Ausbau eines gemeinsamen Geh- und Radweges empfohlen. Mit der Fertigstellung der Ortsumfahrung würde der Straßenabschnitt allerdings eine signifikante Reduzierung des Durchgangsverkehrs erfahren. Hierdurch wäre dann eine sichere Nutzung der Straße im Mischverkehr möglich.

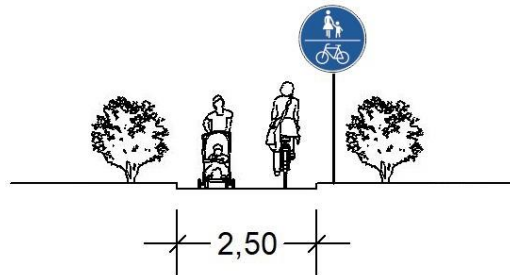


Abb. 53: M68 Weg zwischen Dorfstraße und Gewerbegebiet in Falkenau

Das Gewerbegebiet Falkenau ist im Bestand ausschließlich über die B 173 an das Straßennetz angebunden. Um die Erreichbarkeit für Radfahrer zu verbessern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen, wird eine separate Anbindung für Radfahrer empfohlen. Hierfür würde sich der Ausbau der Verbindung vom südwestlichen Gewerbegebiet zur Dorfstraße anbieten.

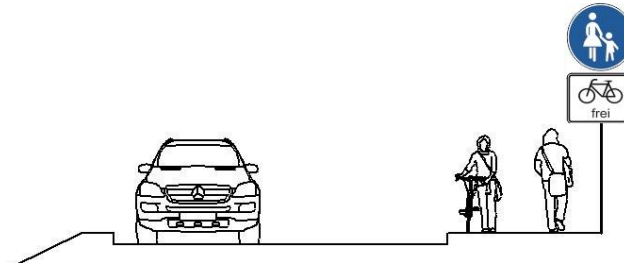


Abb. 54: M74 B 173 zwischen Gustav-Haubold-Siedlung und S 237

Die Gustav-Haubold-Siedlung ist ausschließlich über die Bundesstraße B 173 mit dem übrigen Falkenau verbunden. Radfahrer sind daher auf die Nutzung der stark befahrenen Verkehrsachse, mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von 8.700 Fahrzeugen⁵, angewiesen. Es wird daher empfohlen einen Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr bis zur Einmündung der S 237 Ernst-Thälmann-Straße anzubauen.

⁵ Freistaat Sachsen, Landesamt für Straßenbau und Verkehr: Straßenverkehrszählung 2010, 2015 verringerter Verkehr (aufgrund einer Sperrung)

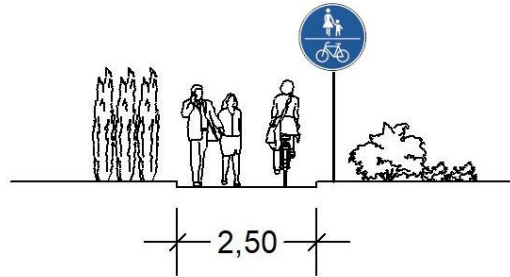


Abb. 55: M86 Weg zum Hetzdorfer Viadukt

Das Hetzdorfer Viadukt stellt das bedeutendste touristische Ziel auf dem Territorium der Stadt Flöha dar. Die ehemalige Bahnanlage bietet beste Voraussetzungen zur Nutzung als regional bedeutende Radverkehrsanlage und könnte als alternativer Verlauf der Sächsischen Städteroute übernommen werden. Da es sich jedoch um keine öffentlich gewidmete Verkehrsfläche handelt, liegen die Nutzungsmöglichkeiten in den Händen der Deutschen Bahn AG. Es wird eine Widmung des gesamten Abschnittes von Falkenau bis nach Hetzdorf (Oederan) als gemeinsamer Geh- und Radweg empfohlen. Der Abschnitt zwischen Südrand und dem Brückenbauwerk sollte zudem auf die Regelbreite von mindestens 2,50 m asphaltiert ausgebaut werden. Aufgrund der zu vermutenden Anziehungskraft für Radfahrer und Fußgänger, wäre ein Ausbau über das Mindestmaß hinaus ratsam.

Tab. 33: Verbreiterung Mittelinsel

Nr.	Verkehrsbezirk	Abschnitt	Priorität	Kosten
M09	Flöha	Augustusburger Str./Talstr.	hoch	9.000 €

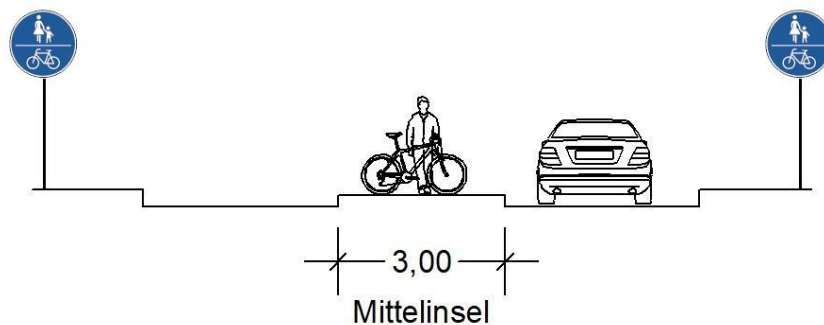


Abb. 56: M09 Flöhatalradweg Querung Augustusburger Straße bei Kirchenbrücke

An der Einmündung der Talstraße quert der Flöhatalradweg die Augustusburger Straße. Die vorhandene Mittelinsel erfüllt die erforderlichen Aufstellbreiten für den Radverkehr im Bestand nicht. Es wird daher Verbreiterung der Mittelinsel empfohlen.

Tab. 34: Mittelinsel anordnen

Nr.	Verkehrsbezirk	Abschnitt	Priorität	Kosten
M01	Steiler Weg	B 180 Frankenerger Str.	niedrig	41.000 €

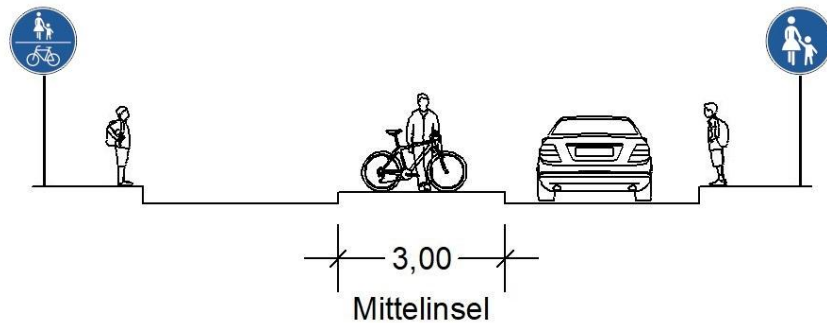


Abb. 57: M01 Querung B 180 bei Steiler Weg

An der Einmündung Steiler Weg zur B 180 wird der gleichnamige Verkehrsbezirk an das städtische Radnetz über den Zschopautalradweg angeschlossen. Die Anbindung erfolgt im Bereich des Knotenpunktes B 173/B 180. Die zu querende Bundesstraße weist einen durchschnittlichen täglichen Verkehr von 4.200 Fahrzeugen⁶ auf. Es wird empfohlen eine Mittelinsel sowie auf der Fahrbahnseite Steiler Weg eine Aufstellfläche für Fußgänger und Radfahrer zu errichten.

Tab. 35: Fußgänger-Lichtsignalanlage anordnen

Nr.	Verkehrsbezirk	Abschnitt	Priorität	Kosten
M71	Freibad	B 173/S 237	hoch	41.000 €

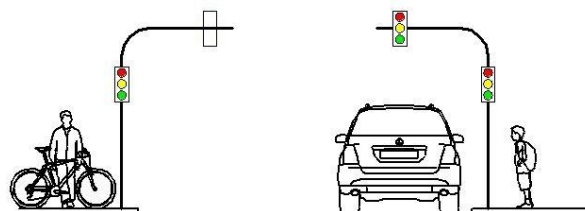


Abb. 58: M71 Querung B 173 am Knotenpunkt S 237

Am Knotenpunkt B 173/S 237 in Falkenau werden die Verkehrsbezirke „Freibad“ und „Gustav-Haubold-Siedlung“ an Falkenau angebunden. Im Bestand gibt es keine sichere Quermöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer. Die zu querende stark befahrene Bundesstraße weist einen durchschnittlichen täglichen Verkehr in der östlichen Zufahrt von 8.700 und in der westlichen Zufahrt

⁶ Freistaat Sachsen, Landesamt für Straßenbau und Verkehr: Straßenverkehrszählung 2015

von 11.400 Fahrzeugen⁷ auf. Das Freibad stellt ein bedeutendes Ziel der Naherholung, insbesondere für Kinder, dar. Aus diesem Grund ist eine sichere Querung des Knotenpunktes von besonderer Bedeutung. Es wird die Errichtung einer Fußgänger-Lichtsignalanlage mit beidseitiger Aufstellfläche für Fußgänger und Radfahrer empfohlen.

Tab. 36: Bordanschrägung Einmündungen

Nr.	Verkehrsbezirk	Abschnitt	Priorität	Kosten
M102	Neue Mitte Ost	Augustusbürger Str./H.-Heine-Str. und Augustusbürger Str./Obere Güterbahnhofstr.	mittel	2.000 €

An den Einmündungen der Heinrich-Heine-Straße sowie der Oberen Güterbahnhofstraße in die Augustusbürger Straße wird empfohlen den Bordstein im Bereich der Radwegquerung anzuschrägen, um so die Sicherheit und den Fahrkomfort zu erhöhen.

Tab. 37: Deckeninstandsetzung

Nr.	Verkehrsbezirk	Abschnitt	Priorität	Kosten
M103	Falkenau	Waldweg zw. Plauer Str. und östl. Bahnquerung Flöhatalradweg	mittel	36.000 €

Der Waldweg zwischen dem Haltepunkt Falkenau (Sachs) Süd und der östlichen Bahnquerung des Flöhatalradweges stellt eine Alternativroute zur Dorfstraße dar. Über diese Radverkehrsanbindung wird das südliche Falkenau auf direktem Weg an Flöha angebunden. Für den Abschnitt wird eine Deckeninstandsetzung mit sandgeschleimter Schotterdecke empfohlen.

Tab. 38: Beleuchtung

Nr.	Verkehrsbezirk	Abschnitt	Priorität	Kosten
M104	Falkenau	Flöhatalradweg zw. Dorfstr. und Lessingsstr.	hoch	80.000 €



Abb. 59: M104 Flöhatalradweg zwischen Falkenau und Flöha

⁷ Freistaat Sachsen, Landesamt für Straßenbau und Verkehr: Straßenverkehrszählung 2010, 2015 verringerter Verkehr (aufgrund einer Sperrung)

Der Flöhatalradweg stellt die bedeutendste Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen Falkenau und Flöha dar. Der Abschnitt wird als Weg zur Schule, zum Einkaufen und in der Freizeit genutzt. Aufgrund der Bedeutung, wird eine durchgängige Beleuchtung des Weges von der Dorfstraße bis zur Lessingstraße empfohlen.

6.6 Brücken

Tab. 39: Betonplatten auf Brücke instandsetzen

Nr.	Verkehrsbezirk	Abschnitt	Priorität	Kosten
M29	Gückelsberg	Brücke nach Gückelsberg	hoch	5.000 €

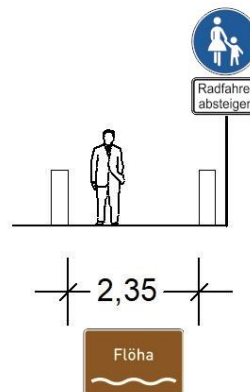


Abb. 60: M29 Brücke nach Gückelsberg

Über die Flöhabrücke wird der Verkehrsbezirk „Gückelsberg“ an das städtische Radnetz angebunden. Die Brücke besteht aus einzelnen Betonsegmenten. Auf dem Gückelsberger Ufer weist der Abstand zwischen den Betonplatten die Breite eines Mountainbike-Reifens auf. Hierdurch ist selbst die Sicherheit von Fußgängern oder schiebenden Radfahrern gefährdet. Es wird empfohlen die Betonplatten auf der Brücke instandzusetzen.

Tab. 40: Neubau Brücke

Nr.	Verkehrsbezirk	Abschnitt	Priorität	Kosten
M23	Flöha	Stegbrücke	hoch	in Planung
M36	Neue Mitte West/Alte Baumwolle	Flutgrabenbrücke	hoch	keine Angabe ⁸
M42	Neue Mitte West/Alte Baumwolle	Brücke am Park	hoch	in Planung

⁸ detaillierte Untersuchung zu den Kosten notwendig

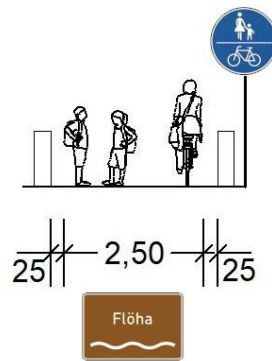


Abb. 61: M23 Stegbrücke

Die Stegbrücke bindet den Verkehrsbezirk „Lärchenstraße“ und über die Dr.-Lothar-Kreyssig-Straße auch teilweise den Verkehrsbezirk „Hausdorfer Straße“ an das städtische Radnetz an. Sie stellt die einzige befahrbare Quermöglichkeit der Flöha für Radfahrer zwischen der Kirchenbrücke und Falkenau dar. Die Holzkonstruktion zeigt deutliche Verschleißerscheinungen auf. Die Sicherheitstrennstreifen zum Geländer fehlen für einen gemeinsamen Geh- und Radweg. Aufgrund der Netzbedeutung wird ein Neubau der Brücke mit einer Breite der Verkehrsfläche von 3,00 m empfohlen.

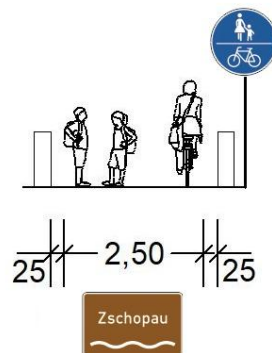


Abb. 62: M36 Flutgrabenbrücke

Die Flutgrabenbrücke verbindet die Verkehrsbezirke „Neue Mitte West/Alte Baumwolle“ und „Neue Mitte Ost“. Die Brücke stellt eine Verbindung abseits des Kfz-Verkehrs dar und bindet östlich der Zschopau direkt an den Zschopautalradweg an. Parallel dazu verbindet die Seeberbrücke ebenfalls die beiden Verkehrsbezirke. Aufgrund der wachsenden Bedeutung des Verkehrsbezirkes „Neue Mitte West/Alte Baumwolle“ sowie der städtischen Hauptanbindung der Ortsumfahrung über die Untere Güterbahnhofstraße, bildet der Knotenpunkt mit der Augustusburger Straße die zentrale Drehscheibe des Kfz-Verkehrs in der Stadt. Eine Führung des Radverkehrs abseits der Fahrbahn ist daher von sicherheitsrelevanter Bedeutung. Aufgrund der Netzbedeutung wird ein Neubau der Brücke mit einer Breite der Verkehrsfläche von 3,00 m empfohlen.

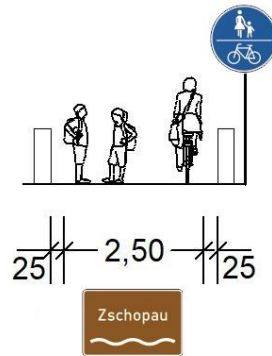


Abb. 63: M42 Brücke am Park

Die Brücke am Park verbindet die Verkehrsbezirke „Neue Mitte West/Alte Baumwolle“ und „Sattelgut“ mit dem Verkehrsbezirk „Neue Mitte Ost“. Der Naherholungsbereich des Baumwollparkes wird dadurch an die östlich der Zschopau gelegenen Stadtbereiche angeschlossen. Die Brücke ist auch ein Teil des Schulweges zur Oberschule Flöha-Plaue. Seit dem Abriss der Brücke sind daher große Umwegfahrten nötig. Aufgrund der Netzbedeutung wird ein Neubau der Brücke mit einer Breite der Verkehrsfläche von 3,00 m empfohlen.

6.7 Wegweisung

Anl. 4.2 In Anlage 4.2 sind die Standorte dargestellt, an welchen die Wegweisung ergänzt werden sollte. Hierbei handelt es sich um Zwischenwegweiser ohne Zielangaben und Pfeilwegweiser mit Zielangaben. Der Anlage sind die Ziele und Piktogramme zu entnehmen, welche auf den Pfeilwegweisern dargestellt werden sollten.

Tab. 41: Ergänzung Zwischenwegweiser in Gegenrichtung an vorhandener Aufstellvorrichtung

Nr.	Verkehrsbezirk	Abschnitt	Priorität	Kosten
M53	Neue Mitte Ost	Zschopautalradweg/A.-Bebel-Str.	hoch	100 €
M56	Plaue	Zschopautalradweg/Beckersberg	hoch	100 €
M57	Plaue	Zschopautalradweg/ Sachsenstr./Dr.-Külz-Str.	hoch	100 €
M58	Plaue	Zschopautalradweg/ Dr.-Külz-Str./Südstr.	hoch	100 €
M59	Plaue	Zschopautalradweg/ F.-L.-Jahn-Str./Südstr.	hoch	100 €

In der Maßnahme M49 ist dargelegt, dass die Führung des Zschopautalradweges in Richtung Erdmannsdorf zwischen der Heinrich-Heine-

Straße und Uferstraße im Bestand nur auf der Fahrbahn möglich ist. Da es sich um die Bundesstraße B 180 handelt, wurde eine alternative Streckenführung geprüft. In der Gegenrichtung verläuft der Zschopautalradweg bereits über das Nebennetz. Die Route abseits der Bundesstraße wird deswegen einer flussnahen Variante auf diesem Abschnitt vorgezogen. Es wird daher empfohlen diese Streckenführung in beiden Richtungen auszuweisen.

Tab. 42: Aufstellung von Zwischenwegweisern und Aufstellvorrichtungen

Nr.	Verkehrsbezirk	Abschnitt	Priorität	Kosten
M03	Turnerstr.	B 173 nach Niederwiesa	mittel	350 €
M10	Flöha	Augustusburger Str./Talstr.	hoch	350 €
M16	Sattelgut	B 173n Ortsumfahrung unter Zschopaubrücke	niedrig	350 €
M24	Flöha	Flöhatalradweg/Stegbrücke	mittel	350 €
M27	Flöha	Flöhatalradweg/ Brücke nach Gückelsberg	mittel	350 €
M32	Sattelgut	Der Mühlweg (nördlich Waldsiedlung)	niedrig	350 €
M44	Sattelgut	Waldstr./Wiesaer Flügel	niedrig	350 €
M51	Neue Mitte Ost	Zschopautalradweg/ H.-Heine-Str./Adlerstr.	hoch	350 €
M52	Neue Mitte Ost	Zschopautalradweg/ Adlerstr./A.-Bebel-Str.	hoch	250 €
M64	Falkenau	Flöhatalradweg (östl. Bahnquerung)	hoch	350 €
M67	Falkenau	Flöhatalradweg/Dorfstr.	hoch	350 €
M70	Freibad	B 173/S 237	hoch	350 €
M75	Falkenau	E.-Thälmann-Str./Neuer Weg	hoch	350 €
M80	Falkenau	Str. der Einheit/ Falkenauer Wiesenstr.	hoch	350 €
M81	Falkenau	Falkenauer Wiesenstr./ Zur Siedlung	mittel	350 €
M82	Falkenau	Falkenauer Wiesenstr./Birkenstr.	hoch	350 €
M109	Falkenau	Falkenauer Wiesenstr./Abzw. Viadukt	mittel	350 €

Tab. 43: Ergänzung der Ziele von Pfeilwegweisern an vorhandener Aufstellvorrichtung

Nr.	Verkehrsbezirk	Abschnitt	Priorität	Kosten
M04	Turnerstr.	B 173 nach Niederwiesa	hoch	200 €
M13	Flöha	Zschopautalradweg/ Flöhatalradweg	hoch	200 €
M17	Neue Mitte Ost	Zschopautalradweg/ Route nach Chemnitz	hoch	200 €
M33	Neue Mitte Ost	Zschopautalradweg/Seeberbrücke	hoch	200 €

Tab. 44: Austausch Zwischenwegweiser durch Pfeilwegweisern an vorhandener Aufstellvorrichtung

Nr.	Verkehrsbezirk	Abschnitt	Priorität	Kosten
M48	Neue Mitte Ost	Zschopautalradweg/ Heinrich-Heine-Str.	hoch	400 €

Tab. 45: Aufstellung von Pfeilwegweisern mit Zielen und Aufstellvorrichtungen

Nr.	Verkehrsbezirk	Abschnitt	Priorität	Kosten
M26	Flöha	Flöhatalradweg/Bahnhofstr.	hoch	550 €
M54	Plaue	Augustusburger Str./ Str. des Friedens	hoch	350 €
M69	Falkenau	S 237 E.-Thälmann-Str./Dorfstr.	hoch	550 €
M76	Falkenau	S 237 E.-Thälmann-Str./ Str. der Einheit	hoch	550 €
M78	Falkenau	Str. der Einheit/Am Haltepunkt	hoch	550 €
M84	Falkenau	Str. der Einheit (südl. HP Falkenau Süd)	hoch	550 €
M87	Hetzdorfer Viadukt	S 237/Lindenstr.	hoch	550 €
M88	Hetzdorfer Viadukt	S 237/K 7706	hoch	550 €

Tab. 46: Aufstellung einer Informationstafel zu den Radrouten und Aufstellvorrichtungen

Nr.	Verkehrsbezirk	Abschnitt	Priorität	Kosten
M14	Flöha	Zschopautalradweg/ Flöhatalradweg	mittel	600 €
M77	Falkenau	S 237 E.-Thälmann-Str./ Str. der Einheit	mittel	600 €

Tab. 47: Aufstellung von Begrüßungstafeln am Ortseingang der touristischen Radrouten

Nr.	Verkehrsbezirk	Abschnitt	Priorität	Kosten
M105	Finkenmühle	Zschopautalradweg	mittel	600 €
M106	Plaue	Zschopautalradweg	mittel	600 €
M107	Falkenau	Sächsische Städteroute	mittel	600 €
M108	Hetzdorfer Viadukt	Sächsische Städteroute/ Flöhatalradweg	mittel	600 €

6.8 Kosten

Insgesamt wurden 97 Maßnahmen zur Verbesserung der Radinfrastruktur herausgearbeitet. Einige der Maßnahmen sind aktuell bereits in Planung, weswegen hierzu keine gesonderten Kosten einzuplanen sind und deren Notwendigkeit durch dies Konzeption bestätigt wird. Die übrigen Maßnahmen haben einen Nettokostenumfang von etwas mehr als zwei Millionen Euro.

Allein die vier Maßnahmen zum Neubau eines Geh- und Radweges (M31, M63, M74, M86) bündeln ca. 82 % der Gesamtkosten. Durch die Maßnahmengruppen „Beschilderung/Markierung“ und „Wegweisung“ kann dem mit vergleichsweise geringem Kapitaleinsatz von ca. 26.000 Euro ein Großteil der Schwachstellen beseitigt werden.

Tab. 48: Kosten nach Maßnahmengruppen

Maßnahmengruppe	Kosten [Netto]
Beschilderung/Markierung	11.050 €
Poller/Schleuse	11.300 €
Sekundäre Radinfrastruktur	87.000 €
Baumaßnahmen	2.088.000 €
Brücken	5.000 €
Wegweisung	15.350 €
Gesamt	2.217.700 €

Die herausgearbeiteten Maßnahmen erstrecken sich über das gesamte Stadtgebiet und betreffen fast alle Verkehrsbezirke. Maßnahmen an der Schnittstelle

verschiedener Verkehrsbezirke wurden einem der betreffenden Verkehrsbezirke zugeordnet, um auf eine Aufspaltung der Kosten verzichten zu können.

Tab. 49: Kosten nach Verkehrsbezirken

Verkehrsbezirk	Kosten [Netto]
Falkenau	1.144.350 €
Finkenmühle	600 €
Flöha	15.750 €
Freibad	57.350 €
Gückelsberg	245.450 €
Gustav-Haubold-Siedlung	105.000 €
Hausdorfer Straße	1.700 €
Hetzdorfer Viadukt	511.700 €
Lärchenstraße	650 €
Neue Mitte Ost	42.150 €
Neue Mitte West/Alte Baumwolle	16.450 €
Plaue	16.450 €
Sattelgut	3.800 €
Steiler Weg	42.700 €
Turnerstraße	13.600 €
Gesamt	2.217.700 €

7 FINANZIERUNG/FÖRDERUNG

Für den Radverkehr gibt eine Reihe von Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten des Bundes und des Freistaates. Bereits mit einem vergleichsweise geringen Eigenanteil kann die Stadt eine große Wirkung erzielen. Durch eine effiziente Finanzmitteleinplanung sowie eine optimierte Abstimmung zwischen den Baulastträgern kann eine größtmögliche Wirksamkeit erreicht werden.

Die nachfolgenden Tabellen geben einen Überblick über die Möglichkeiten aus der Förderfibel des Nationalen Radverkehrsplanes. Der aktuelle Stand der Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten ist unter www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel einsehbar.

(wenn in Klammern, dann mit deutlichen Einschränkungen)

Tab. 50: Finanzierungsmöglichkeiten⁹ (in Klammern, mit deutlichen Einschränkungen)

	SächsKAG	BauGB, §§ 127 bis 135	LBauO, Ablösebeträge	LBauO, Abstellplatzpflicht	RW an Bundesfernstraßen	RW an Bundeswasserstraßen	RW an Staatsstraßen
Planungen/Konzepte			x				
Netzplanungen			x				
Wegweisungsplanungen			x				
Konzepte Öffentlichkeitsarbeit							
Radverkehr innerorts	(x)		x		x		x
RVA in Hauptverkehrsstr., Projektbestandteil Straßenbau	(x)		x		x		x
RVA in Hauptverkehrsstr., eigenständig (Nachrüstung)	(x)		x				
Maßnahmen an Nebenstraßen (Fahrradstraßen u.ä.)	(x)	(x)	x			(x)	
selbständige Radwege	(x)	(x)	x				
Verkehrsberuhigung			x		x	(x)	x
Instandsetzung Fahrbahnen			x		x		x
Wegweisung, Projektbestandteil			x				
Wegweisung, eigenständig	(x)		x		x		x
punktueller Verkehrssicherheitsmaßnahmen			x		x		x
Querungshilfen, Unter-/Überführungen eigenständig	(x)		x		(x)	(x)	(x)
Bestandsverbesserungen			x		x		x
Betrieb/Unterhaltung							
Radverkehr außerorts	(x)				x		x
Straßenbegleitende Radverkehrs anl., Projektbestandteil	(x)				x		x
Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen, eigenständig	(x)					(x)	
Selbständige Radwege						(x)	
Radwanderwege							
Rastplätze					x		x
Wegweisung, Projektbestandteil							
Wegweisung, eigenständig					x		x
Querungshilfen, Unter-/Überführungen eigenständig	(x)				x	(x)	x
Bestandsverbesserungen					x		x
Betrieb/Unterhaltung					(x)		(x)
Umnutzung von Bahntrassen							
Verknüpfung mit ÖV/Abstellen			x				
B+R an Bahnhöfen/Haltepunkten			x				
B+R an sonstigen Übergangsstellen/Haltestellen			x				
Errichtung von Fahrradstationen	(x)		x				
Betrieb von Fahrradstationen		(x)	x	x			
Abstellanlagen (nicht B+R), Projektbestandteil			x				
Abstellanlagen (nicht B+R), eigenständig							
Ertüchtigung Nahverkehrsfahrzeugen Fahrradmitnahme							
Sonstige Maßnahmen							
Öffentlichkeitsarbeit für den Alltagsradverkehr							
Öffentlichkeitsarbeit für den Radtourismus							
Verkehrssicherheitsarbeit							
Mobilitätsmanagement							
Aufbau von Serviceangeboten			x				

⁹ www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel

Tab. 51: Fördermöglichkeiten¹⁰ (in Klammern, mit deutlichen Einschränkungen)

	Abstellplätze GA-Förderung	Förderrichtlinie LEADER	FR-Regio	Förderung Klimaschutzprojekten	GRW-Infra	RL-KStB	NRVP	RL-ÖPNV	Richtlinie Verkehrsinfrastruktur	VwV-Stadtentwicklung	VwV-StBauE	Verkehrssicherheit
Planungen/Konzepte		(x)	x	(x)								
Netzplanungen			x	(x)		(x)						
Wegweisungsplanungen		(x)	x				(x)					
Konzepte Öffentlichkeitsarbeit												
Radverkehr innerorts		(x)				x				(x)	(x)	
RVA Hauptverkehrsstr., Projekt.		(x)		(x)		x				(x)	(x)	
RVA Hauptverkehrsstr., eigenst.		(x)		(x)	(x)	x				(x)	(x)	
Maßnahmen an Nebenstraßen				x	(x)	x				(x)	(x)	
selbständige Radwege				(x)						(x)	(x)	
Verkehrsberuhigung						x						
Instandsetzung Fahrbahnen				(x)	(x)	x				(x)	(x)	
Wegweisung, Projektbestandteil				x		x						
Wegweisung, eigenständig						x				(x)	(x)	
punkt. Verkehrssicherheitsmaß.				(x)	(x)	x						
Querungshilfen					(x)	x				(x)	(x)	
Bestandsverbesserungen												
Betrieb/Unterhaltung												
Radverkehr außerorts						x						
Straßenbegl. RVA, Projektanteil				(x)		x						
Straßenbegl. RVA, eigenständig				(x)		x						
Selbständige Radwege		(x)				x						
Radwanderwege						(x)						
Rastplätze				(x)		x						
Wegweisung, Projektbestandteil				(x)		x						
Wegweisung, eigenständig						x						
Querungshilfen						x						
Bestandsverbesserungen												
Betrieb/Unterhaltung						x						
Umnutzung von Bahntrassen												
Verknüpfung ÖV/Abstellen				x				x	x	(x)	(x)	
B+R an Bahnhöfen/HP				x				x	x	(x)	(x)	
B+R an sonstigen Übergangsst.				x				x		(x)	(x)	
Errichtung von Fahrradstationen						x						
Betrieb von Fahrradstationen	(x)			(x)						(x)	(x)	
Abstellanl. (nicht B+R), Projek.				(x)						(x)	(x)	
Abstellanl. (nicht B+R), eigenst.												
Nahverkehrfahrz. Radmitnahme												
Sonstige Maßnahmen		(x)					(x)					
Öffentlichkeitsarbeit Alltagsradv.		(x)					(x)					
Öffentlichkeitsarbeit Radtour.							(x)					x
Verkehrssicherheitsarbeit				(x)			(x)					
Mobilitätsmanagement		(x)		(x)			(x)					
Aufbau von Serviceangeboten		(x)	x	(x)								

¹⁰ www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel

8 FOTODOKUMENTATION



Abb. 64: M01 Querung B 180



Abb. 65: M02 ZTR bei B 180/Steiler Weg



Abb. 66: M05 Turnerstraße

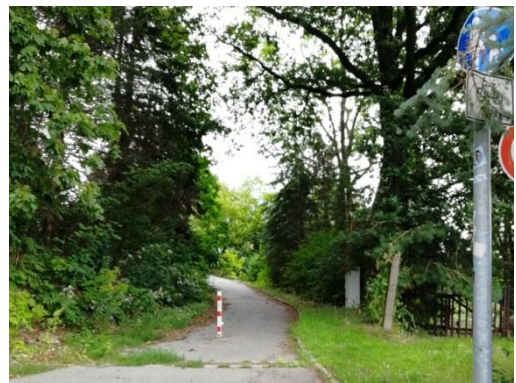


Abb. 67: M06 Am Steinbruch



Abb. 68: M07 südlich Grundschule



Abb. 69: M08 Kirchenbrücke



Abb. 70: M09 Querung bei Kirchenbrücke



Abb. 71: M11 Talstraße



Abb. 72: M12 Auenstegbrücke



Abb. 73: M15 ZTR bei Ortsumfahrung



Abb. 74: M18 Grüne Aue Nord



Abb. 75: M19 Grüne Aue Süd



Abb. 76: M20 Bahnhofstr.-Breitscheid-Str.



Abb. 77: M21 Dresdner Straße West



Abb. 78: M22 Dresdner Straße Ost



Abb. 79: M23 Stegbrücke



Abb. 80: M25 FTR bei Lessingstraße



Abb. 81: M28 Brücke nach Gückelsberg

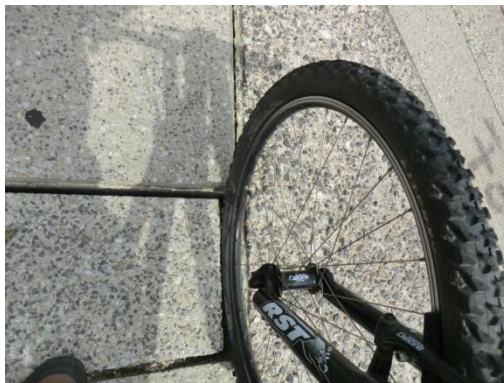


Abb. 82: M29 Brücke nach Gückelsberg



Abb. 83: M30 FTR bei Lessingstraße



Abb. 84: M31 Dresdner Str. bei Tankstelle



Abb. 85: M34 Alte Baumwolle



Abb. 86: M35 Alte Baumwolle



Abb. 87: M36 Flutgrabenbrücke



Abb. 88: M37 ZTR bei Seeberbrücke Ost



Abb. 89: M38 ZTR bei Seeberbrücke West



Abb. 90: M39/M40 Weg nördl. Oberschule



Abb. 91: M41 nördl. Baumwollpark



Abb. 92: M42 Brücke zum Park

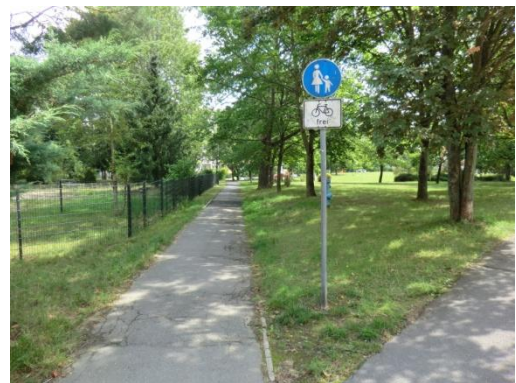


Abb. 93: M43 östl. Dr.-Th.-Neubauer-Str.



Abb. 94: M45 Waldstraße



Abb. 95: M46 ZTR bei H.-Heine-Str. Ost



Abb. 96: M47 ZTR bei H.-Heine-Str. West



Abb. 97: M49 ZTR bei Oberschule



Abb. 98: M50 Gehweg südl. Oberschule



Abb. 99: M55 Haltepunkt Flöha-Plaue



Abb. 100: M60 ZTR südl. F.-L.-Jahn-Str,



Abb. 101: M61 ZTR aus Ri. Erdmannsdorf



Abb. 102: M62/M63 FTR an Bahnstrecke



Abb. 103: M65 FTR östl. Bahnquerung



Abb. 104: M66 FTR Brücke südl. Dorfstr.



Abb. 105: M68 Weg zum Gewerbegebiet



Abb. 106: M71 KP B 173/S 237 Falkenau



Abb. 107: M74 B 173 Bei G.-Haubold-Siedl.



Abb. 108: M79 Haltepunkt Falkenau



Abb. 109: M83 östl. Falkenauer Wiesenstr.



Abb. 110: M85 Haltepunkt Falkenau Süd



Abb. 111: M86 Weg zum Viadukt



Abb. 112: M102 ZTR bei Rathaus



Abb. 113: M104 FTR zw. Falkenau-Flöha

Aufgestellt: Mittweida, 26. Oktober 2020

UHLIG & WEHLING GmbH

Beratende Ingenieure

Mittweida/Sa.

Marco Schaarschmidt

- i. A. Dipl.-Geogr. M. Schaarschmidt -
