

Fortschreibung des Radwegekonzepts der Stadt Taucha - ländliche Ortsteile

aus den Jahren 1997 und 2008

erstellt: April 2022

Auftraggeber: Stadt Taucha, Bauamt

Auftragnehmer: Landschaftsarchitekten BDLA/IFLA
Zur Mulde 25
04838 Zschepplin

Bearbeiter: Dipl.-Ing. B. Knoblich
Dipl.-Ing. (FH) H. Lesser
D. Funke (B.Eng.)

Projekt-Nr.: 20-107

geprüft:


Dipl.-Ing. B. Knoblich



Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Planungsgegenstand | 4 |
| 1.1 | Anlass der Planung / Ausgangssituation | 4 |
| 1.2 | Zielstellung..... | 5 |
| 1.3 | Projektablauf | 6 |
| 2 | Grundlagen | 7 |
| 2.1 | Übergeordnete Planung | 7 |
| 2.1.1 | Nationale Radverkehrsplan 3.0 (NRVP) „Fahrradland Deutschland“ . | 7 |
| 2.1.2 | Radverkehrskonzeption Sachsen 2019 „Sachsen. Mobil. Aufs Rad.“ | 8 |
| 2.1.3 | Radverkehrskonzeption Landkreis Nordsachsen 2019 | 9 |
| 2.2 | Regionaler Fahrradverband | 10 |
| 2.3 | Radverkehrsanlagen | 11 |
| 2.3.1 | Gestaltungsstandards..... | 13 |
| 2.4 | Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten | 15 |
| 3 | Bestandssituation | 16 |
| 3.1 | Planungsraum..... | 16 |
| 3.2 | Straßen- und Wegenetz | 17 |
| 3.2.1 | Bundes- und Staatsstraßen..... | 17 |
| 3.2.2 | Kommunales Straßennetz | 18 |
| 3.3 | ÖPNV im Stadtgebiet Taucha | 18 |
| 3.4 | Fahrradtourismus | 19 |
| 3.4.1 | SachsenNetz Rad | 19 |
| 3.4.2 | Örtliche Touristische (Rad-) Routen | 20 |
| 3.5 | Bestand der Radverkehrsanlagen | 21 |
| 3.5.1 | Radwege | 21 |
| 3.5.2 | Getrennte Geh- und Radwege..... | 21 |
| 3.5.3 | Gehweg, Radfahrer frei | 22 |
| 3.5.4 | Gemeinsamer Geh- und Radweg | 23 |
| 3.6 | Ausstattung der Radverkehrsanlagen | 24 |
| 3.6.1 | Abstellanlagen..... | 24 |
| 3.6.2 | Raststätten | 24 |
| 3.7 | Service für den Radverkehr..... | 25 |
| 3.8 | Aktuelle Bebauungsvorhaben Taucha..... | 26 |
| 4 | Netzplanung..... | 27 |
| 4.1 | Netzkategorien..... | 27 |
| 4.2 | Quellen und Ziele des Radverkehrs der Stadt Taucha | 28 |
| 4.3 | Bestands- und Zielnetz | 30 |
| 5 | Konflikt- und Mängelanalyse für den Radverkehr in Taucha | 32 |
| 5.1 | Unfallanalyse | 32 |
| 5.2 | Konkrete Konfliktübersicht..... | 35 |
| 6 | Maßnahmenkonzept..... | 39 |
| 7 | Abbildungs-, Tabellen- und Quellverzeichnis | 42 |
| 7.1 | Abbildungsquellen..... | 42 |
| 7.2 | Tabellenverzeichnis | 42 |
| 7.3 | Literaturverzeichnis | 42 |

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Auszug aus Radverkehrskonzeption Sachsen 2019

Anlage 2: Abwägungsprotokoll Radwegekonzept Taucha (Bürgerbeteiligung Oktober 2021)

Planverzeichnis

Übersichtsplan 20-107 (A3, M 1:25.000)

Touristische Routen (A3, M 1:25.000)

Radverkehrszielnetz (A3, M 1:25.000)

Unfallkarte (A3, M 1:25.000)

Bestandsplan 20-107 (A0, M 1:10.000)

Mängel- und Konfliktplan 20-107 (A3, M 1:25.000)

Maßnahmenplan (A0, M 1:10.000)

Generisches Maskulinum

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im Text verallgemeinernd das generische Maskulinum verwendet. Diese Formulierungen umfassen gleichermaßen weibliche, männliche und diverse Personen; alle sind damit selbstverständlich gleichberechtigt angesprochen.

1 Planungsgegenstand

1.1 Anlass der Planung / Ausgangssituation

Auf Grundlage des Radwegekonzepts von 1997 und deren Fortschreibung 2008 wird die Infrastruktur für den Radverkehr der Stadt Taucha überarbeitet und an die aktuellen rechtlichen Rahmenbedingungen angepasst. Einige der geplanten Maßnahmen konnten in den vergangenen Jahren umgesetzt werden. Nichts desto trotz besteht ein dringender Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung der Infrastruktur für den Radverkehr in Taucha. Die Fortschreibung des Radwegekonzepts Taucha erfolgt über zwei Teile, die ländlichen Ortsteile und der städtische Ortsteil. **In diesem Bericht wird der ländliche Teil Tauchas bearbeitet.**

Der Landesverkehrsplan Sachsen 2030 und die Radverkehrskonzeption Sachsen 2019 geben gezielt vor, die Bedingungen für den Radverkehr offensiv zu verbessern, **um den Radverkehrsanteil im gesamten Verkehr zu erhöhen.** Dabei zählen vor allem **sichere Verkehrsanlagen und die komfortable, schnelle und direkte Anbindung** an den ÖPNV, Schulen, Einkaufsmöglichkeiten und weiteren öffentlichen Einrichtungen. Außerdem ist die Stärkung des Radtourismus

Auch der **Nationale Radverkehrsplan 3.0**, der im April 2021 vom Bundeskabinett beschlossen wurde und im Dialogprozess mit Fachverbänden, Landes- und Kommunalvertretern und einer Online-Bürgerbeteiligung entstanden ist, hat folgende Vorteile des Radfahrens formuliert:

- **Radfahren ist gesund, schnell und günstig.** Es verlängert nachweislich die Lebenserwartung, ist im städtischen Raum auf Strecken bis vier Kilometer häufig das schnellste Verkehrsmittel und in der Unterhaltung kostengünstiger als beispielsweise ein Pkw. Dabei gewährleistet der ausgebaut Radverkehr eine **sozial gerechtere Mobilität** und eine flexiblere Fortbewegungsmöglichkeit.
- **Nachhaltige Mobilität für attraktivere Städte und Gemeinden.** Die Attraktivität und Aufenthaltsqualität in Städten und Gemeinden können mit geeigneten Maßnahmen und Investitionen deutlich verbessert werden und dabei Ressourcen schonen. Weniger Lärm und Verkehrsstress führen zu einer entspannteren Atmosphäre im öffentlichen Raum.
- **Unternehmen profitieren von aktiv mobilen Beschäftigten und hochwertiger Radverkehrsinfrastruktur.** Weniger Arbeitswege, die mit dem Auto zurückgelegt werden und eine höhere Lebensqualität durch die Bereitstellung eines gut ausgebauten Radnetz kommen nicht nur den Arbeitnehmern zu Gute, auch Unternehmen nutzen diese Standortfaktoren.
- **Radtourismus stärkt ländliche und strukturschwache Regionen** und somit Hotel- und Gastronomiebranche im ländlichen Raum.
- **Die Fahrradwirtschaft trägt zum Wachstum bei.** Die Fahrradindustrie, -handel und -werkstätten verzeichnet einen anwachsenden, krisensicheren Umsatz und generieren beziehungsweise erhalten Arbeitsplätze.
- **Radverkehr ist Klima- und Umweltschutz.** Emissionsfrei und platzsparend ist das Radfahren. Steigt der Radverkehrsanteil zehn Prozentpunkte zulasten des Pkw in der Stadt, können 14% der Treibhausgase und Luftschadstoffe reduziert werden. Der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur hilft dabei, die klimapolitischen Ziele zu errei-

chen. In den Städten und Gemeinden führt dies zu einer sinkenden Lärmbelastung und durch den motorisierten Verkehr bedingter Folgeerkrankungen. (1)

1.2 Zielstellung

Ganz nach dem Motto „**Radwege müssen gebaute Einladungen sein**“ sollen die Radverkehrsanlagen in der Kommune Taucha so geplant werden, dass eine Attraktivierung des Radverkehrs erfolgt sowohl für den Alltags- als auch dem Tourismusverkehr. Die wichtigste Voraussetzung hierfür ist **ein lückenloses Hauptradnetz mit möglichst direkten Verbindungen der wesentlichen Quell- und Zielorte und einer für den Radverkehr geeigneten Wegestruktur**. Die priorisierte Anforderung ist hierbei die Sicherheit der Radfahrenden und anderen Verkehrsteilnehmern. Zu berücksichtigen sind auch Nutzergruppen wie Kinder, Jugendliche, ältere Menschen, Fahrradurlauber und Radfernwanderer. Speziell für die ländlichen Ortsteile Tauchas soll eine bessere Radanbindung an das Stadtzentrum und den ÖPNV, sowie die touristische Infrastruktur forciert werden.

Für die Gestaltung des Radverkehrsnetzes der Stadt Taucha sollen im Speziellen folgende Grundsätze Anwendung finden:

Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr:

- geeignete Auswahl der Führungsform für den Radverkehr (Berücksichtigung der örtlichen Bedingungen und Vorschriften)
- Trennung der Verkehrsarten Kfz-Verkehr/Radverkehr in Netzabschnitten mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit > 50 km/h für den Kfz-Verkehr
- Gute Sichtbarkeit des Radverkehrs für den Kfz-Verkehr an Knotenpunkten, Querungsstellen und endenden Anlagen des Radverkehrs
- Verkehrsberuhigende Maßnahmen, Beschränkungen der Höchstgeschwindigkeiten und angepasste Geschwindigkeitsniveaus Rad/Kfz in den Wohngebieten (Tempo 30 Zonen)

Erhöhung der Reisegeschwindigkeit für den Radverkehr

- Schaffung von direkten Verbindungen zu den wesentlichen Zielen des Radverkehrs z.B. durch den Bau neuer Verbindungen oder durch die Freigabe von Einbahnstraßen, Sackgassen und eigenständiger Gehwege, wenn diese den verkehrsrechtlichen Vorschriften entsprechen
- Neuanlage von Radverkehrsanlagen unter Verwendung richtliniengerechter Parameter bei der Trassierung (Halbmesser von Kurven)
- Einbau von fahrradfreundlichen Fahrbahndecken in Straßen und Radwegen

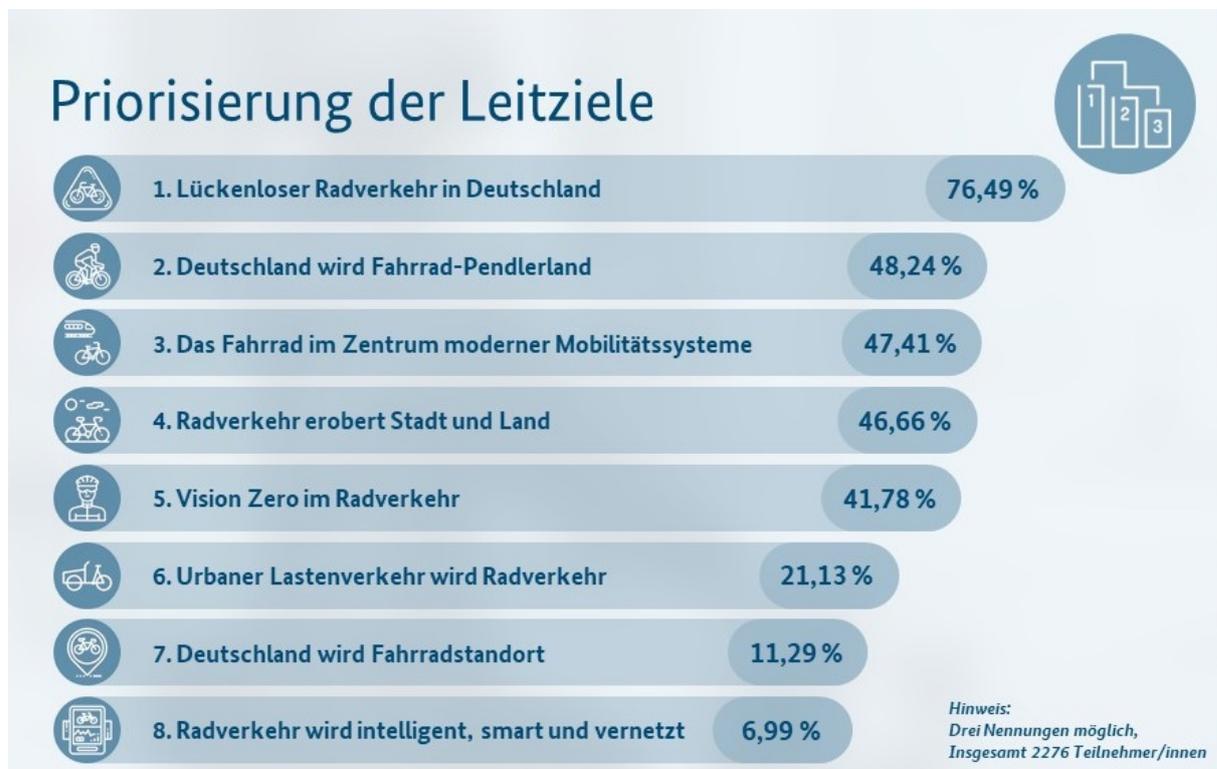
Erhöhung des Fahrkomforts für den Radverkehr

- möglichste ebene Fahrbahn- und Wegeoberflächen, Reparatur bei Mangel des Belags
- Beseitigung von Barrieren (Treppen)
- Absenkung der Bordsteine im Zuge von Radverkehrsanlagen (Absteigen vom Fahrrad wird verhindert)
- Gut sichtbare und durchgehende Wegweisung für den Radverkehr im Netz mit Ausschilderung der wichtigen Ziele für den Radverkehr

Erhöhung der sozialen Sicherheit

- Beleuchtung von Radverkehrsanlagen in kritischen Abschnitten.
- bedarfsgerechte und ortsfeste Schaffung von Abstellanlagen für den Radverkehr mit Überdachung und stabilen Abschließmöglichkeiten (Fahrradrahmen sicher anschließen z.B. Anlehnbügel mit Querbalken)

Diese Zielsetzungen werden untermauert von den Leitzielen des aktuellen Nationalen Radverkehrsplans. Außerdem soll sich die finanzielle Förderung des Radverkehrs durch Bund, Länder und Kommunen perspektivisch an rund 30 Euro je Person und Jahr orientieren.



1: Leitziele des Nationalen Radverkehrsplans 3.0

1.3 Projektablauf

Für den Ablauf des Projekts ist eine spezifische Analyse und Vorüberlegung bezüglich der vorhandenen Planungsgrundlagen, der gewünschten Radverkehrsanforderungen und dem Bestand der Radverkehrsanlagen erforderlich. Hierbei wird der Ist-Zustand betrachtet und auf aktuelle Gegebenheiten und zukünftige Entwicklungen untersucht. Im Vordergrund der Planung steht die Aktivierung des Alltagsradverkehrs und des touristischen Freizeitradverkehrs aber auch die Nutzeranforderungen von älteren Menschen, Kindern und Jugendlichen. Aus der Analyse lassen sich Konflikte und Mängel des bestehenden Radnetz ausfindig machen. Im weiteren Prozess werden Maßnahmen zur Mängel- und Konfliktbeseitigung konzipiert.

Während der Erarbeitung des Konzepts findet ein regelmäßiger Austausch mit Vertretern der Stadt Taucha statt. Im Stadtrat werden Bürger*innen nach Vorlage des erarbeitenden Konzepts um Beteiligung gebeten. Hier wird ein Diskussionsraum geboten, um Anforderungen, Konflikte und Kritik offen zu kommunizieren. Im Nachgang werden diese Ergebnisse in einer abschließenden Überarbeitung des Konzepts einbezogen und gegebenenfalls angepasst.

Die Bürgerbeteiligung erfolgte im Oktober 2021 und ist in das folgende Konzept eingearbeitet. In der Anlage 2 befindet sich das Abwägungsprotokoll, bei dem auf die Anliegen der Mitwirkenden eingegangen wird.

2 Grundlagen

2.1 Übergeordnete Planung

Neben dem bereits erwähnten übergeordneten **Nationalen Verkehrsplan**, dem **Landesverkehrsplan Sachsen 2030** und der **Radverkehrskonzeption Sachsen 2019** bildet auch die **Radverkehrskonzeption Landkreis Nordsachsen 2019** die übergeordnete Planungsgrundlage als radverkehrsrelevante Konzepte.

Der fachplanerische Rahmen ergibt sich aus den Vorgaben der Empfehlung für Radverkehrsanlagen 2010, kurz **ERA**. Sie ist ein deutschlandweit gültiges Regelwerk für die Planung, den Entwurf und den Betrieb von Radverkehrsanlagen.

2.1.1 Nationale Radverkehrsplan 3.0 (NRVP) „Fahrradland Deutschland“



Der kürzlich beschlossene NRVP (April 2021) gibt eine Strategie für mehr Radverkehr in Deutschland vor und das in nie dagewesenem Umfang. Die Förderung einer **sicheren und lückenlosen Radinfrastruktur** wird durch die Handlungsempfehlungen vorgeschlagen. Zum Beispiel sollen Kommunen auf geschützte Radfahrstreifen (Protected Bike Lanes), sichere Knotenpunkte, Langsamfahrspuren und Fahrradstraßen setzen, um Rad und Kfz im Straßenverkehr sicher zu trennen. **Kommunen sollen im öffentlichen Raum schrittweise Platz für den Radverkehr schaffen** – auch durch die Umwandlung von Kfz-Stellplätzen. Beim Neu- und Ausbau von Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen sollen grundsätzlich begleitende Radwege eingerichtet werden. Des Weiteren wird der Radverkehr auf allen Verwaltungsebenen zur Querschnittsaufgabe. Bund, Länder und Kommunen schaffen Verwaltungsstrukturen, Personalstellen und feste Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner für die

Aufgaben der Radverkehrsförderung. Sie qualifizieren Führungs- und Fachkräfte kontinuierlich weiter. (1)

2.1.2 Radverkehrskonzeption Sachsen 2019 „Sachsen. Mobil. Aufs Rad.“



Radverkehrskonzeption Sachsen 2019

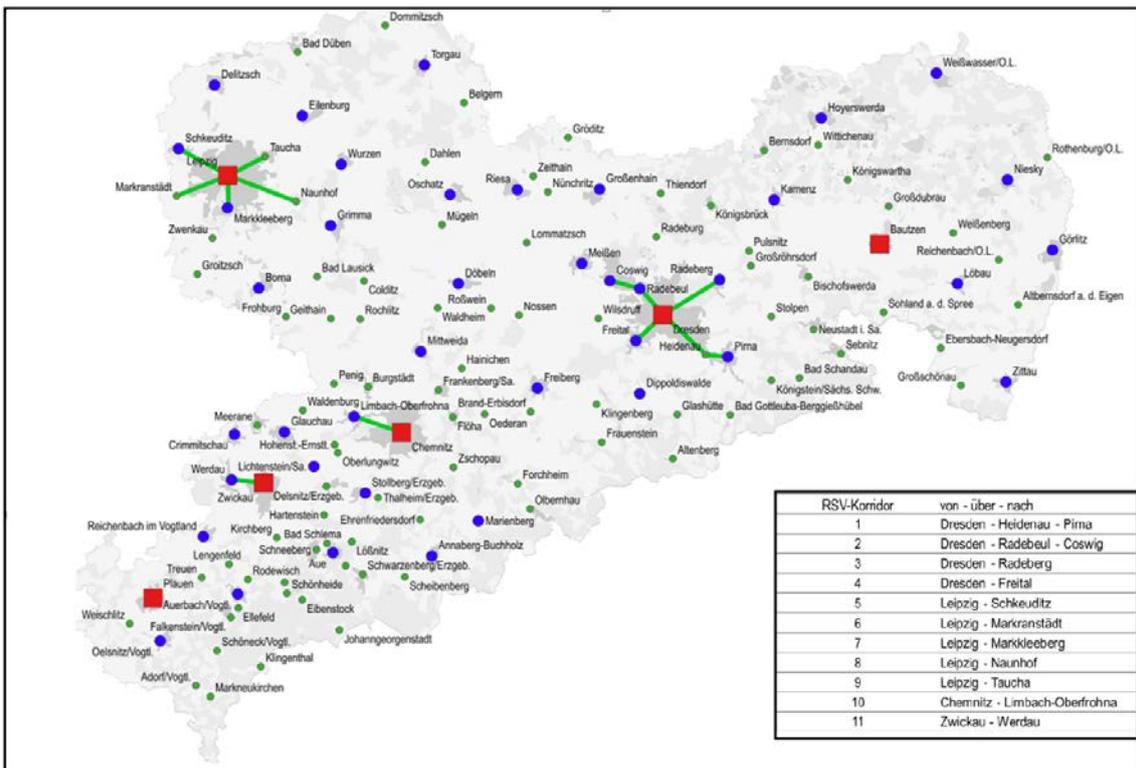


Sachsen. Mobil. Aufs Rad.

Die neue Radverkehrskonzeption des Freistaats Sachsen setzt die Rahmenbedingungen für die zukünftige strategische Ausrichtung der Radverkehrsaktivitäten und die weitere Entwicklung im alltäglichen und touristischen Radverkehr. Leitziele der Konzeption sind unter anderem die **gemeinsame Attraktivierung und sichere Gestaltung des Radverkehrs**, die **Erweiterung der Rad-Serviceangebote** und die **Vernetzung der Verkehrsträger** zu fördern.



Da das Land Sachsen noch keine Erfahrungen mit dem Bau von **Radschnellverbindungen** (hohe Radverkehrsstärke von 2000 Radfahrenden/Tag, getrennt von anderen Verkehrsarten, mind. 10 km Länge) hat, wurden in der Fortschreibung der Radverkehrskonzeption Sachsen 2019 Korridore für diese Verbindungen ermittelt. Von 11 Radschnellverbindungen ist auch die **Strecke Leipzig – Taucha (Nummer 9)** analysiert worden. In Zukunft könnte diese Verbindung über das Land Sachsen konkretisiert bzw. realisiert werden und so eine positive Auswirkung auf den Pendlerverkehr in der Kommune Taucha haben. (8)



2: ermittelte Korridore f. Radschnellverbindungen d. Radverkehrskonzeption Sachsen 2019

Tabelle 1: Maßnahmenübersicht der Radverkehrskonzeption Landkreis Nordsachsen 2019
(für den ausgewiesenen Planungsraum, ländliche Ortsteile)

| Nr. | Lagebeschreibung | Zustand | Befahrungsqualität | Empfohlene Baumaßnahmen | Länge d. Maßnahme | Priorität |
|--------|--|------------------------------|--------------------|--|-------------------|-----------|
| 10.020 | K 7422: Wurzner Straße | kein Radweg vorhanden | mittel | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | 806 m | 1 |
| 10.035 | Kommunale Straße/Weg: Püchauer Straße | wassergebundene Deck-schicht | schlecht | Wegeausbau mit bituminöser Deck-schicht | 1.064 m | 2 |
| 10.040 | Kommunale Straße/Weg: Püchauer Straße | Plattenweg | | Betonplatten ausbessern bzw. neue Asphaltdecke | 1.416 m | 2 |
| 10.045 | Kommunale Straße/Weg: Verbindung Weltewitz-Taucha | Feld- und Wiesenweg | schlecht | Wegeausbau mit bituminöser Deck-schicht | 845 m | 1 |
| 10.050 | Kommunale Straße/Weg: Weltewitzer Straße | wassergebundene Deck-schicht | mittel | Wegeausbau mit bituminöser Deck-schicht | 509 m | 3 |
| 10.130 | Kommunale Straße/Weg: Von Plaußiger Weg bis Grenze Leipzig | Feld- und Wiesenweg | schlecht | Wegeausbau mit wassergebundener Deck-schicht | 647 m | 1 |
| 10.135 | Kommunale Straße/Weg: Hauptstraße | kein Radweg vorhanden | schlecht | Bau eines straßenbegleitenden Radwegs | 1.486 m | 1 |
| 10.145 | Kommunale Straße/Weg: Alte Salz-straße | wassergebundene Deck-schicht | mittel | Wegeausbau mit bituminöser Deck-schicht | 301 m | 3 |
| 10.150 | Kommunale Straße/Weg: Alte Salz-straße | Feld- und Wiesenweg | schlecht | Wegeausbau mit bituminöser Deck-schicht | 306 m | 1 |
| 10.155 | Kommunale Straße/Weg: Alte Salz-straße | Feld- und Wiesenweg | schlecht | Wegeausbau mit bituminöser Deck-schicht | 1.018 m | 1 |
| 10.160 | Kommunale Straße/Weg: Gottscheinaer Straße | Feld- und Wiesenweg | schlecht | Wegeausbau mit bituminöser Deck-schicht | 1.236 m | 1 |

2.2 Regionaler Fahrradverband

ADFC – Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Seit 1979 vertritt der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V. **verkehrspolitisch die Interessen des Radverkehrs** in Deutschland bzw. lokal in den Regionalverbänden. Sie fordern eine systematische Radverkehrsförderung mit fahrradfreundlicher Infrastruktur für alle Nutzergruppen (Kinder, ältere Menschen, Familien, Migranten). Das Ziel ist das Fahrrad als selbstverständliches Alltagsverkehrsmittel für die Mehrheit der Bevölkerung.

Nicht zuletzt riefen der Regionalverband **ADFC Leipzig** und die **Klima-Initiative Taucha** zur Teilnahme an einer Rad Demo „Taucha fährt Rad“ im Juni 2021 auf. Sowohl der Handlungsauftrag zur Attraktivierung der Radinfrastruktur in Taucha als auch eine explizite Wegeverbindung wurden thematisiert. Die fehlende Radverbindung nach Jesewitz über die Weltewitzer Straße und die Probleme die mit der B87 einhergehen, mobilisierten die Demonstranten. (10)

2.3 Radverkehrsanlagen

Die infrastrukturegebenden Elemente sind von zentraler Bedeutung zur Ausarbeitung und Planung für ein erfolgreiches Radverkehrskonzept. Nachfolgend werden mögliche Führungsformen, rechtliche Rahmenbedingungen und innovative Maßnahmen aufgezeigt, die im städtebaulichen und verkehrstechnischen Kontext in weiteren Entwicklungskonzepten der Stadt Taucha mit einbezogen werden sollten.

Tabelle 2: Führungsformen der Radverkehrsanlagen (Anlehnung an ERA mit Ergänzung zu Fahrbahnmindestbreite und Fahrradstraße)

| Führungsform | Regelmaß Breite | Mindestmaß Breite | Fahrbahn Mindestbreite | Sicherheits-trennstreifen Breite | Anwendungsbereich |
|--|--|---|------------------------|--|---|
| Schutzstreifen / Angebotsstreifen (n. Benutzungspflichtig) | ≥ 1,50 m | 1,25 m | ≥ 4,50 m | 0,25-0,50 m zu Längsparkständen, 0,75m zu Schräg-/Senkrechtparkständen | innerorts (300-1000 Kfz/h) |
| Radfahrstreifen (benutzungspflichtig) | 1,85 m | 1,85 m (einschl. Markierung) | ≥ 5,50 m | 0,50-0,75 m zu Längsparkständen, 0,75m zu Schräg-/Senkrechtparkständen | innerorts |
| Einrichtungsradweg | 2,00 m | 1,60 m (bei geringer Radverkehrsstärke) | ≥ 5,50 m | 0,75 m zu Längsparkständen, 0,50-0,75 m zur Fahrbahn | innerorts im Verlauf von Hauptverbindungen |
| beidseitiger Zweirichtungsradweg | 2,50 m | 2,00 m (bei geringer Radverkehrsstärke) | ≥ 5,50 m | 0,75 m zu Längsparkständen, 0,50-0,75 m zur Fahrbahn | innerorts im Verlauf von Hauptverbindungen |
| einseitiger Zweirichtungsradweg | 3,00 | 2,50 m (bei geringer Radverkehrsstärke) | ≥ 5,50 m | 0,75 m zu Längsparkständen, 0,50-0,75 m zur Fahrbahn | innerorts im Verlauf von Hauptverbindungen |
| gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts) | ≥ 2,50 m abhängig von Fußgänger- und Radverkehrsstärke | - | ≥ 5,50 m | 0,75 m zu Längsparkständen, 0,50-0,75 m zur Fahrbahn | innerorts |
| gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts) | 2,50 m | - | ≥ 5,50 m | 1,75 m bei Landstraßen | außerorts |
| Fahrradstraße (max. 30 km/h) Nutzung ggfs. mit Kfz-Verkehr | ≥ 4,00 m | - | ≥ 4,00 m | grundsätzlich 0,75 | innerorts |



5: Schutzstreifen



6: Radfahrstreifen



4: Zweirichtungsradweg

Protected Bike Lanes (PBL) / Geschützte Radfahrstreifen

Die Protected Bike Lanes sind Radfahrstreifen an Verkehrsstraßen mit schützendem Trennelement. Sie sind auch international auf dem Vormarsch, weil sie kurzfristig und kostengünstig die Sicherheit der Radfahrenden erhöhen. Das Befahren und Parken durch den motorisierten Verkehr werden auf dem Radweg verhindert und auch die gefühlte, subjektive Sicherheit der Radfahrenden steigt deutlich an und somit auch die Lust vom Kfz auf das Rad umzusteigen. (14)



7: erste Protected Bike Lane in Berlin mit 3,50 m Fahrbahnbreite

Radverkehrsrelevante Regelungen in Tempo-30-Zonen

Benutzungspflichtige Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen und jegliche weitere Nutzung von durchgezogenen oder unterbrochenen Markierungsstreifen sind nach StVO **verboten** (§ 45 Abs. 1c). Bestehende Bordsteinradwege dürfen als nicht benutzungspflichtige Wege bestehen bleiben. Bei ausreichender Gehwegbreite kann das Zusatzschild „Radfahrer frei“ angebracht werden.

Außerdem ist die Öffnung für den Radverkehr in Gegenrichtung von Einbahnstraßen zu prüfen. Wenn das Befahren in Gegenrichtung keine erheblich über dem normalen Maß liegende Gefahr bedeutet und die verkehrstechnischen Voraussetzungen erfüllt sind, ist die Freigabe von Einbahnstraßen durchsetzbar (vgl § 45 Abs. 9 StVO). (1)

2.3.1 Gestaltungsstandards

Intuitive Wegeführung

Das Hauptnetz sollte im gesamten Streckenverlauf eine klare und intuitive Gestaltung haben. Das heißt, dass sich Radfahrende an Kreuzungsbereichen oder Knotenpunkten instinktiv richtig verhalten können, weil die Infrastruktur sie leitet. Durch **bauliche Maßnahmen** (einheitlicher und ununterbrochener Oberflächenbelag etc.), **Markierungen** (rot eingefärbter Oberflächenbelag, Fahrradpiktogramme, Richtungspfeile, deutliche Haltelinien) und als ergänzende Funktion eine **wegweisende Beschilderung** (FSGV-Standard) kann eine intuitive Wegeführung erfolgen. Die rote Fahrbahn können über Kaltplastikbeschichtungen, Epoxidharzbeschichtung oder zum Beispiel Heiasphalt hergestellt werden.

Leichte Erkennbarkeit

Um vom motorisierten Individualverkehr auf den Radverkehr umzusteigen muss die Radverbindung dementsprechend leicht für die Nutzenden zu erkennen sein. Dabei erhöht sich auch die Sicherheit der Radfahrenden, weil auch andere Verkehrsteilnehmer leichter auf die Radroute aufmerksam werden. Für zukünftige Radverkehrsanlagen soll das Hauptradnetz möglichst mit den empfohlenen Maßnahmen geplant werden: **bauliche Trennung von Fußgängern**, durchgehende **Asphaltoberfläche** (ohne Kanten), **Fahradpiktogramme** und **weiße Randmarkierungen**.

Bevorrechtigung

Radfahrende bevorzugen direkte Wegeverbindungen, weshalb das Hauptradnetz ein möglichst schnelles und flüssiges Vorankommen zulassen sollte. Auf Grundlage der geltenden Regelwerke sollte der Vorrang im Hauptradnetz für den Radverkehr möglichst gegeben sein. Maßnahmen dazu sind: **vorgezogene Haltelinien** für Radfahrer, ein **freies Rechtsabbiegen an Knotenpunkten**, eine fahrradfreundlich gesteuerte **Lichtsignalanlage** (kurze Rotphasen, Induktionsschleifen, eigene und vorgelagerte Ampeltaster) und **planfreie Querungen** (z.B.: beim Überqueren stark befahrenen Kfz-Straßen).

Komfort

Um das Mobilitätsverhalten der Stadt nachhaltig zu verändern sollte ein komfortables Hauptradnetz eine Grundvoraussetzung sein. Bei Gefahr, Unwohlsein, Unsicherheit, geteiltem Verkehrsweg mit Fußgängern und höherem Kraftaufwand durch ungeeignete Oberflächenbeläge drohen Vermeidungsverhalten im Radverkehr und diese führen letztendlich nicht zum Ziel der Verkehrswende. Maßnahmen um den Komfort zu erhöhen sind: **breite Radverkehrsanlagen** (zum Überholen, Nebeneinander fahren etc.), **glatte Oberflächen** und **Verzicht auf Kanten**, Fahrflächen **ohne oder abgesicherte Hindernisse**, **niveaugleiche Radverkehrsanlagen** mit begleitenden Straßen, **Entfernung des hindernden Grünschnitts** an Radverkehrsanlagen, **Winterdienst**.

Beleuchtung

Das Vermeiden von Angsträumen ist ein ständiger Begleiter im Radverkehr. Durch künstliche Beleuchtung im Hauptradnetz kann dem „Fahren in Dunkel“ entgegengewirkt werden und ein Sicherheitsgefühl auch bei Dunkelheit gewährleisten. Maßnahmen hierfür sind: **künstliche Beleuchtung** innerhalb (auch außerhalb) bebauter Gebiete, **gute Einsehbarkeit** von Strecken und Kreuzungs- und Kurvenbereichen. (12)



8: roter Belag mit Piktogrammen

9: Beschilderung nach FSGV-Standard



10: weißer Rand (verbesserte Nachtsicht)



11: niveaugleicher Radweg (Verhindern von unruhigem Fahren aufgrund Grundstückszufahrten, Höhenunterschiede)



12: vorgezogene Haltelinie für den Radverkehr an einer Kreuzung

2.4 Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

Die Finanzierung und Zuständigkeit zum Ausbau des Alltags- und touristischen Radverkehrs tragen die sächsischen Kommunen gemäß des Sächsischem Straßengesetz selbst. Ausnahmen bilden hier jedoch Radverkehrsanlagen entlang von Bundes- und Staatsstraßen. Um den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen, unterstützt der Freistaat Sachsen die Kommunen dabei.

Die Radverkehrsförderung in Sachsen steht über die Richtlinie des SMWA (Sächsisches Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr) für die Förderung von Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger, kurz RL KStB, zur Verfügung. Somit sind alle Radverkehrsanlagen in kommunaler Baulast mit einem Fördersatz von 90% förderfähig.

Eine Übersicht über weitere Fördermöglichkeiten sind in der Anlage 1, dem Auszug über Fördermöglichkeiten der Radverkehrskonzeption Sachsen 2019, nachzulesen. Außerdem ist auf der Website des Nationalen Radverkehrsplans (<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/foerderfibel>) eine Förderfibel mit weiteren Informationen zur Förderung von Radverkehrsanlagen für Kommunen aufrufbar. (16)

3 Bestandssituation

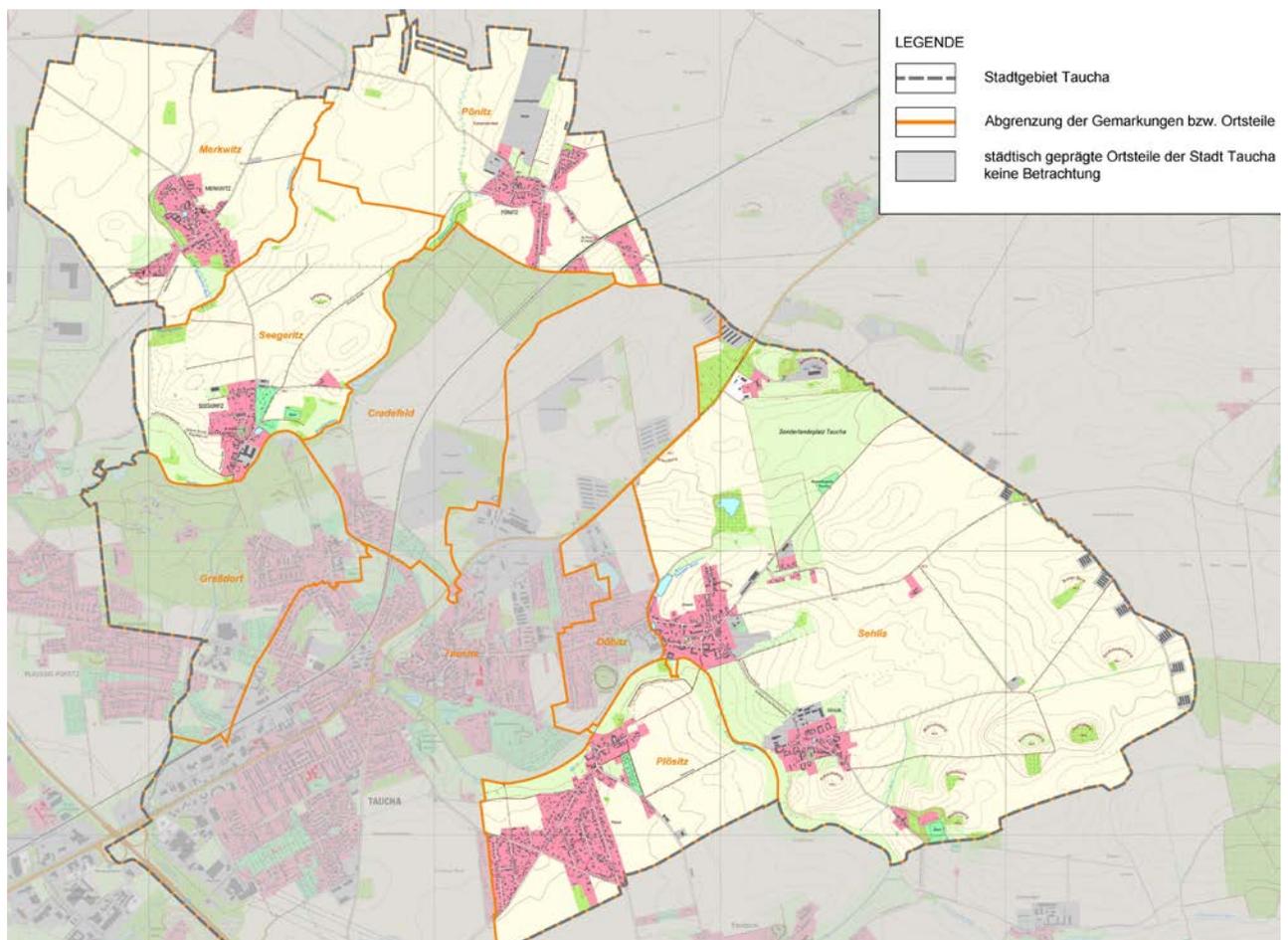
3.1 Planungsraum

Der Planungsraum ist die im Nordwesten Sachsens gelegene Kleinstadt Taucha. Das Radverkehrskonzept beinhaltet **die ländlichen Ortsteile Tauchas Merkwitz, Pönitz, Seegeritz, Sehlis, Plösitz und Dewitz**. Die Kommune Taucha grenzt nordöstlich an das Stadtgebiet Leipzigs und befindet sich im Landkreis Nordsachsen. Das Gebiet ist geprägt von der Parthe und seiner Flussaue, welches als ausgedehntes Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen ist. Die 16.000-Einwohnerstadt hat eine gute Verkehrsanbindung, ist ein beliebtes Wohngebiet und wirtschaftlich stark aufgestellt. (2) Das Landschaftsschutzgebiet Endmoränenlandschaft und das FFH-Schutzgebiet Partheaue 212 nehmen einen großen Teil der Kommunalfäche ein. Auch einzeln ausgewiesene Biotope sind im Planungsraum verortet. (6)



13: Markt in Taucha

welches als ausgedehntes Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen ist. Die 16.000-Einwohnerstadt hat eine gute Verkehrsanbindung, ist ein beliebtes Wohngebiet und wirtschaftlich stark aufgestellt. (2) Das Landschaftsschutzgebiet Endmoränenlandschaft und das FFH-Schutzgebiet Partheaue 212 nehmen einen großen Teil der Kommunalfäche ein. Auch einzeln ausgewiesene Biotope sind im Planungsraum verortet. (6)



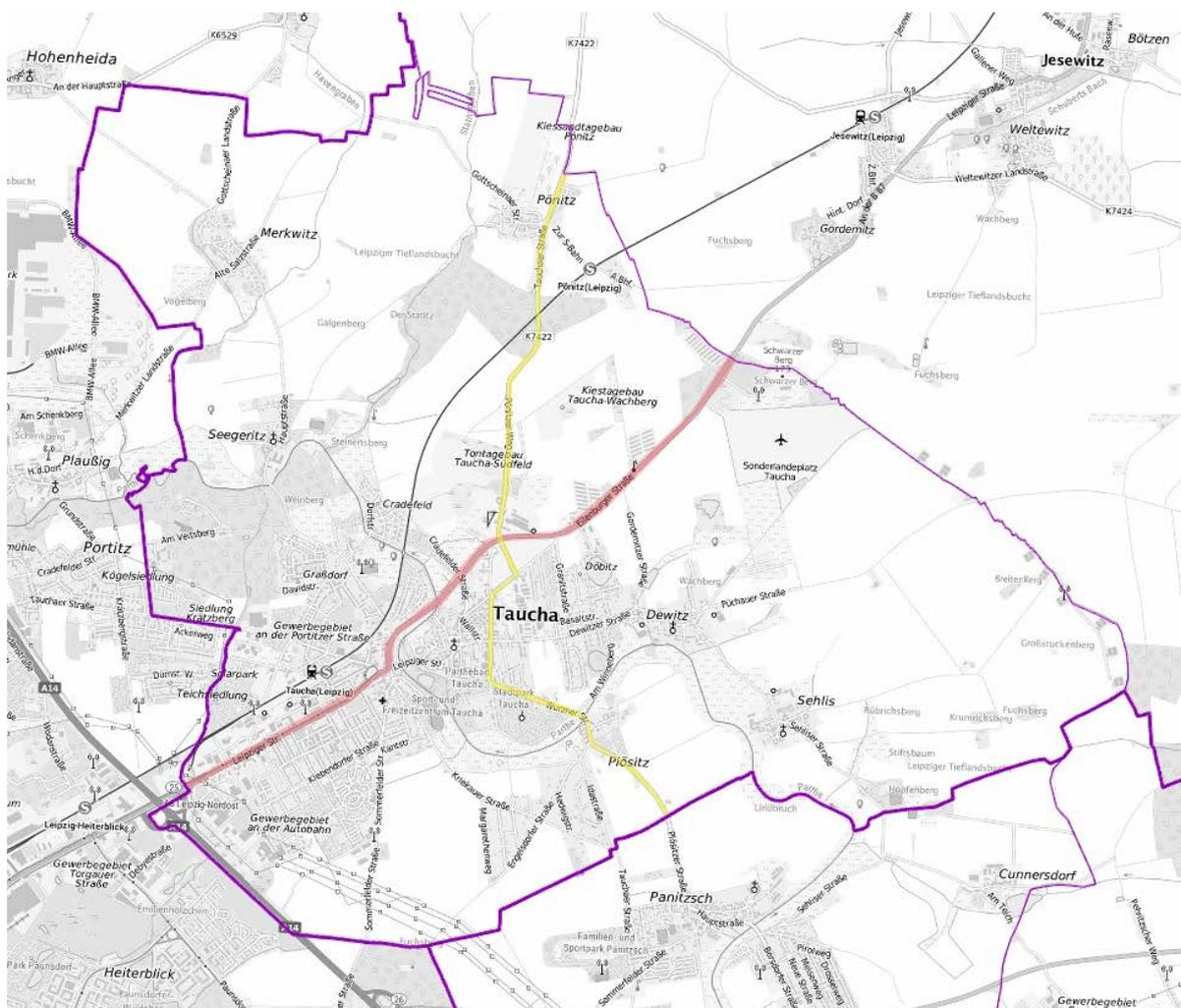
14: ausgewiesener Planungsraum in der Kommune Taucha – ländlicher Bereich

3.2 Straßen- und Wegenetz

3.2.1 Bundes- und Staatsstraßen

Zwischen Leipzig und Taucha befindet sich die Autobahnanschlussstelle 25 Leipzig-Nordost der A14 und der B87. Die Bundesstraße 87 verbindet Leipzig mit Frankfurt (Oder) und führt über die Leipziger Straße, Graßdorfer Str. und die Eilenburger Str. durch das Zentrum Tauchas. Die Länger der Bundesstraße im Gebiet Taucha beträgt 5,8 km. Die Stadt ist stark geprägt vom Transitverkehr der B87 und erfährt dadurch ein sehr hohes Verkehrsaufkommen. Eine Verkehrszählung aus dem Jahr 2016 ergab wochentags (ab Otto-Schmidt-Str.) eine Belastung von 16.250 und 20.250 Kfz/24h. Zusätzlich ermittelt wurde die Schwerverkehrsbelastung (ab 3,5 t) mit 1.975 bis 2.140 Kfz/24h. Schätzungen zufolge wird das Verkehrsaufkommen in Zukunft ansteigen. Zurzeit ist ein Raumordnungsverfahren in Vorbereitung für den Neu- bzw. Ausbau der B87n, nachdem ein informelles Beteiligungsverfahren zu möglichen Trassenvarianten 2018-2019 stattfand. Die Planungswerkstatt mit Beteiligung der Bürger und der Stadt Tauchas sprach sich dabei mehrheitlich für eine Bestandsnahe Variante mit Tunnel aus. (7)

Die Kreisstraße 7422 hat in Taucha eine Länge von ca. 6,1 km. Sie verläuft von Pönitz über die Tauchaer Str., Pönitzer Weg, Eilenburger Str., Am Dingstuhl, Geschwister-Scholl-Str. und Wurzner Str. Richtung Panitzsch.



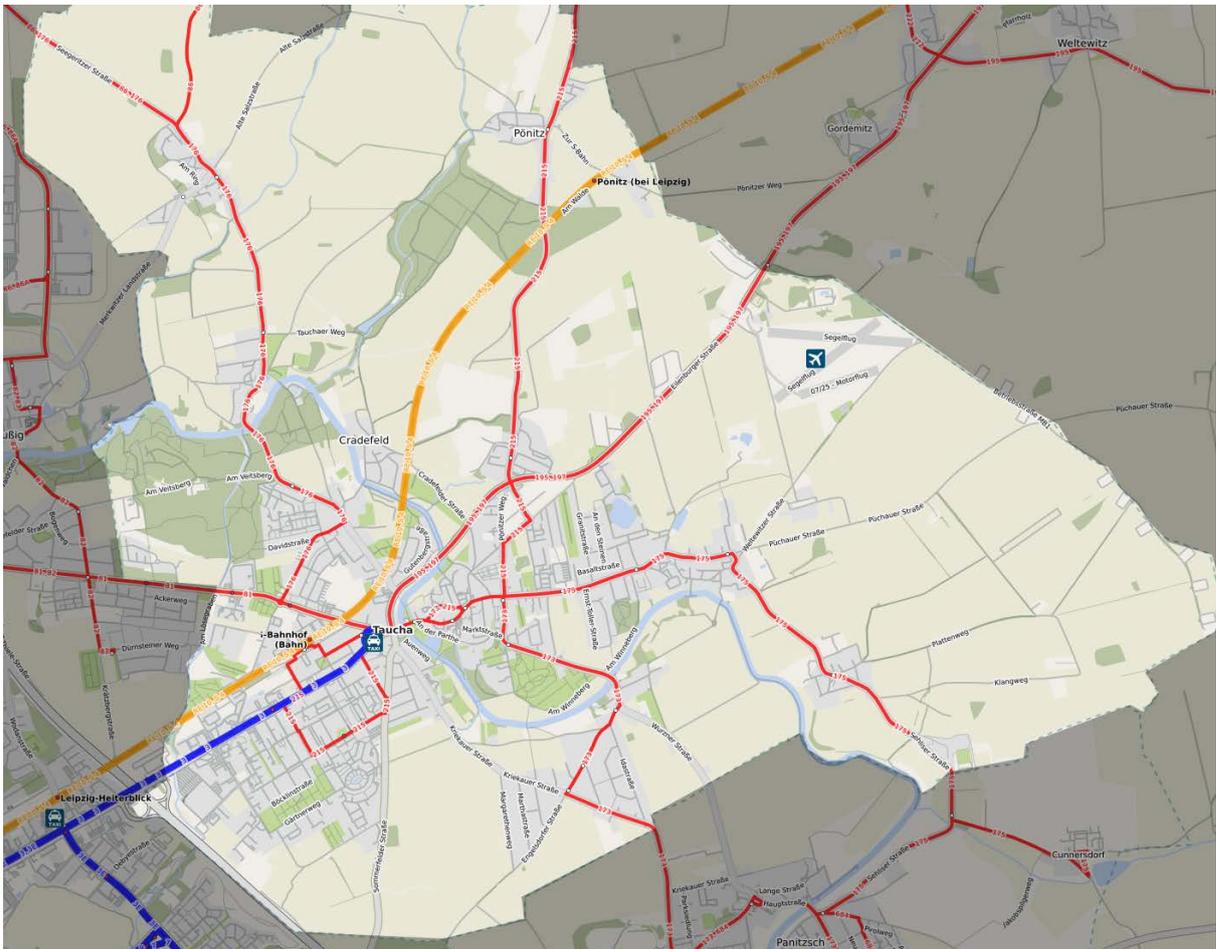
15: Bundes- (rot) und Kreisstraße (gelb) in Taucha

3.2.2 Kommunales Straßennetz

Das kommunale Straßennetz ist mit ca. 78 km Ortstraßen, 7,4 km Ortsverbindungsstraßen, ca. 49 km Feldwegen und 15,3 km beschränkt öffentlichen Wegen ausgebaut. Selbstständige Radwege (Radwege und gemeinsame Geh- und Radwege), welche nicht entlang von Straßen verlaufen, haben in Taucha eine Länge von 5,7 km.

3.3 ÖPNV im Stadtgebiet Taucha

Infolge der direkten Nähe zum Oberzentrum Leipzig genießt Taucha eine sehr gut ausgebauten ÖPNV-Anbindung. Die S-Bahn-Linie S4 Markkleeberg (Gaschwitz) – Hoyerswerda, mit kostenloser Fahrradmitnahme, verbindet die Leipziger Innenstadt mit Taucha und Pönitz bis nach Eilenburg und Torgau. Wobei der 14 Minuten entfernte Leipziger Hauptbahnhof der zentrale Umsteigebahnhof für das MDV-Gebiet (Mitteldeutscher Verkehrsbund) und dem überregionalen Fernverkehr ist. Des Weiteren endet in Taucha (Tarifzone 168) das Leipziger Straßenbahnnetz mit der Linie 3 Knautkleeberg – Taucha direkt „An der Bürgerruhe“ und im Knotenbereich der B87. Mehrere Buslinien und Haltestellen komplettieren das gut ausgebauten ÖPNV-Netz Taucha und schaffen eine Anbindung zu den ländlichen Ortsteilen.



16: ÖPNV-Karte Kommune Taucha, Auszug OpenStreetMap (rot-Bus, blau-Straßenbahn, orange-S-Bahn/Zug)

3.4 Fahrradtourismus

3.4.1 SachsenNetz Rad

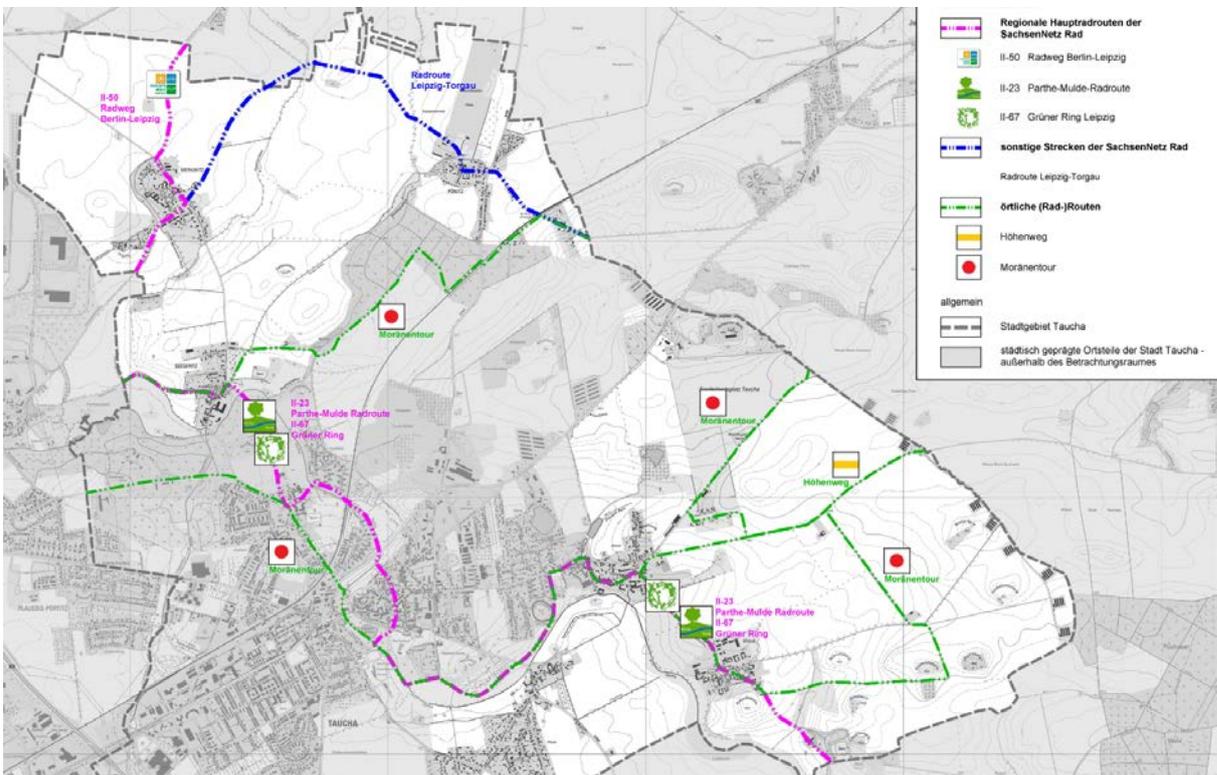
Das SachsenNetz Rad vereint touristische Radwege in Sachsen zu einem Hauptnetz, welches aus 10 Radfernwegen, 60 Regionalen Hauptrouten und Sonstigen Strecken besteht. Es wird ständig erweitert und enthält in der aktuellen Ausbauplanung 5.176 km Radwege.

Die **Regionalen Hauptradrouten** sind für das jeweilige Gebiet von großer Bedeutung und können touristisch vermarktet werden. Für die Region Taucha sind das **II-23 Parthe-Mulde-Radrouten, II-67 Grüne Ring und II-50 Radrouten Berlin-Leipzig (42 km).**



(5)

Der Grüne Ring (134 km) und die Parthe – Mulde – Route (50 km) erreichen das Stadtgebiet Taucha im Südosten an der Sehliser Straße und folgen, soweit möglich, dem Verlauf der Parthe bis in den Ortsteil Graßdorf. An der Graßdorfer Straße trennen sich die Routen. Die Parthe – Mulde – Route verläuft über den Seegeritzer Weg nach Seegeritz und weiter nach Plaußig. Der äußere Grüne Ring verläuft über die Graßdorfer Straße und Am Veitsberg nach Portitz. Er erreicht das Stadtgebiet Taucha noch einmal im Ortsteil Merkwitz. Die Streckenführung der Routen ist auf touristische und Freizeitinteressen ausgerichtet, das heißt, es werden nicht die kürzesten oder direkten Verbindungen angeboten, sondern es werden landschaftlich reizvolle und sichere Radverbindungen genutzt und ausgeschildert.



17: durch Taucha führende Touristische Radrouten

3.4.2 Örtliche Touristische (Rad-) Routen

Weitere für den Fahrradverkehr nutzbaren touristischen Routen in Taucha sind die Moränentour und der Höhenweg. Der Rundweg führt die Radwanderer durch die Tauchaer Endmoräne über Taucha, Plaußig, Weltewitz und Sehlis wieder zurück nach Taucha. Die Strecke bietet auf 25 km Länge 25 Berge und mehrere Quellbereiche durch die hügelige Kuppenlandschaft. Auch der Höhenweg führt durch das 150.000 Jahre alte Endmoränengebiet. Von dem Dorf Plagwitz gelangt man bis nach Taucha-Dewitz. (4)



18: Beschilderung Morärentour und Höhenweg (Rundweg)

3.5 Bestand der Radverkehrsanlagen

Die verschiedenen Führungsformen in der Kommune Taucha müssen unterschiedlichen Ansprüchen gerecht werden. Um diese Ansprüche zu ermitteln, ist eine Bestandsanalyse der Radverkehrsanlagen von hoher Wichtigkeit. Im Kapitel 4.3. **Bestandsnetz** auf die Thematik noch einmal eingegangen

3.5.1 Radwege

Ein geringer Anteil an Radverkehrsanlagen in Taucha sind eigenständige Radwege. Diese sind **benutzungspflichtig**. An der Leipziger Straße (B87) verläuft in 1200m Länge ein einseitiger und asphaltierter Zweirichtungsradweg. 150 m vor der Kreuzung der B87 Leipziger Str. und Graßdorfer Str. wird dieser zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg. Die Führungsform wechselt zwischendurch zu einem getrennten Geh- und Radweg, welcher aber baulich überwiegend getrennt ist. Dieser Radweg entspricht den Radwegestandards.



19: Einseitiger Zweirichtungsradweg an der Leipziger Str.

3.5.2 Getrennte Geh- und Radwege

Die getrennten Geh- und Radwege sind **benutzungspflichtig**. In Taucha sind sie überwiegend mit Pflasterbelag ausgestattet und farblich voneinander abgesetzt. Der Radweg an der Parthe ist dabei baulich abgetrennt durch Bepflanzung des Trennstreifens. Diese Form der Führung für den Fußgänger- und Radverkehr ist nur gleichermaßen wirksam, wenn die Zuordnung der Verkehrsflächen zweifelsfrei erfolgen kann. Im Falle des gemeinsamen Wegs an der Parthe ist dies eindeutig.



21: baulich getrennter Geh- und Radweg entlang der Parthe



20: an der B87

3.5.3 Gehweg, Radfahrer frei

Die Führungsform Gehweg „Radfahrer frei“ ist für den Radverkehr **nicht benutzungspflichtig**, das bedeutet, dass Straßen ebenfalls benutzt werden können. Der **Fußgängerverkehr** hat bei der Benutzung des Wegs **absoluten Vorrang**. Das führt häufig dazu, dass diese Führungsform von Radfahrenden gemieden oder bei Benutzung aufgrund der Schrittgeschwindigkeit nur ein langsames Vorankommen gewährleistet wird. Deswegen ist diese Führungsform sehr problematisch an Hauptverkehrsstraßen wie der B87. Im Kreuzungsbereich der B87 Leipziger Str. – Graßdorfer Str. wird der Gehweg mit „Radfahrern frei“ überwiegend angeboten. Da dieser Bereich eine verkehrliche Engstelle und zudem hoch frequentiert ist (auch Schwerverkehr), sind hier Radfahrende und Fußgänger gefährdet. Die Streckenführung ist im Bereich von Hauptverkehrsstraßen nicht bedarfsgerecht und inakzeptabel für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden. „Radfahrer frei“ sollte daher nur in temporären Ausnahmefällen (bei schlechtem Straßenzustand), auf weniger frequentierten Wegen oder im Nebenradnetz die Führungsform darstellen, wie in der Sehliser Straße (Ortseingang)



23: nicht bedarfsgerechte Führungsform für den Radverkehr an der B87-Kreuzung



22: Gehweg mit "Rad frei" an der Sehliser Straße (Sehlis), bedarfsgerecht

3.5.4 Gemeinsamer Geh- und Radweg

Der gemeinsame Geh – und Radweg ist eine häufige Führungsform mit Pflasterbelag oder bituminösem Belag in Tauchas ländlichen Ortsteilen und **benutzungspflichtig**. Der Gemeinsame Geh- und Radweg zwischen Dewitz und Sehlis entspricht dabei den Anforderungen mit einem glatten Belag und den Mindestbreiten. Im ländlichen Raum ist die Wahl der Führungsform häufig bedarfsgerecht, da die Frequentierung des Rad- und Fußgängerverkehrs geringer ist und der Weg somit konfliktfrei bleibt.



24: gem. Geh- und Radweg in Pönitz mit guter Einseh- und Überholmöglichkeit und sicherem Bahngleisübergang



25: bedarfsgerechte Verbindung zwischen Dewitz und Sehlis durch einen gemeinsamen Geh- und Radweg

3.6 Ausstattung der Radverkehrsanlagen

3.6.1 Abstellanlagen

Der ruhende Fahrradverkehr stellt eine wichtige Komponente im Radwegekonzept dar. Durch das Angebot an Abstellanlagen soll die Attraktivität des Fahrrades als Verkehrsmittel erhöht und die **Vernetzung der Verkehrssysteme Rad und ÖPNV**, verbessert werden. Die Bahnstation im Bahnhof Taucha verfügt über ausreichend, sichere und komfortabel nutzbare Fahrradabstellanlagen. An der Bahnstation Taucha wurde eine **Bike+Ride**-Anlage errichtet, die zusätzlich mit Sicherheitskameras ausgestattet werden soll. Bike+Rides sind Verknüpfungspunkte, die ermöglichen sollen, dass der Rad- und öffentliche Nahverkehr multimodal, also verkehrsmittelübergreifend genutzt werden können. Sie bestehen zumeist aus einer überdachten Parkmöglichkeit für Räder, Fahrradboxen oder Fahrradhäusern und stehen häufig an Haltestellen oder Bahnhöfen. In Pönitz, der zweiten S-Bahn-Station in der Kommune ist ebenfalls eine Bike+Ride-Anlage installiert. An der Endhaltestation der Straßenbahn in Taucha, An der Bürgerruhe, ist ebenfalls eine Bike+Ride Anlage mit Fahrradboxen installiert.

Nach Umfragen des ADFC sind zwei Drittel der Radfahrerenden in Taucha „überdurchschnittlich unzufrieden“ die **Fahrräder diebstahlsicher abzuschließen**. Weiterhin empfinden die Befragten, dass der Fahrraddiebstahl ein großes Problem in Taucha sei. (10) Empfohlen werden daher sogenannte Anlehnbügel (eventuell mit Querbalken für Kinderräder Typ: Kreuzberger Bügel), und einer Überdachung. Der Mangel an Abstellanlagen kann und wird mit Bürgerbeteiligung in der Stadt Taucha behoben werden.



26: Bike+Ride-Anlage am Bahnhof Taucha



27: Bike+Ride Anlage in Pönitz (S-Bahn Station)

3.6.2 Raststätten

Raststätten befinden sich unmittelbar an den touristischen Radrouten. Die Rastplätze sollen zum Verweilen und Erholen dienen und können gleichzeitig über **Hinweis- oder Informationsschilder** auf lokale Sehenswürdigkeiten, die Radrouten selbst oder Angaben über öffentliche Toiletten verweisen. Sie können mit **Schutzhütten** und **Sitzgelegenheiten** ausgestattet sein, welche bei Unwetter eine willkommene Einladung für Radfahrende sind. Die Qualität der Raststättenanlagen in Taucha ist ausbaufähig. Empfohlen werden diese Raststätten an dezentraleren Bereichen der Radroute, also außerhalb von Ortschaften oder gastronomischen Einrichtungen.



28: raststättenartige Konstellation am Seegeritzer Spielplatz (Parthe-Mulde Radroute, Grünen-Ring-Route und Moränenweg)

3.7 Service für den Radverkehr

Der Servicebereich für Radfahrende beschränkt sich nicht nur auf die Verfügbarkeit von Dienstleistungen wie **Fahrradreparatur-Werkstätten** und lokale **Fahrradhändler**, von denen es in Taucha einen gibt.

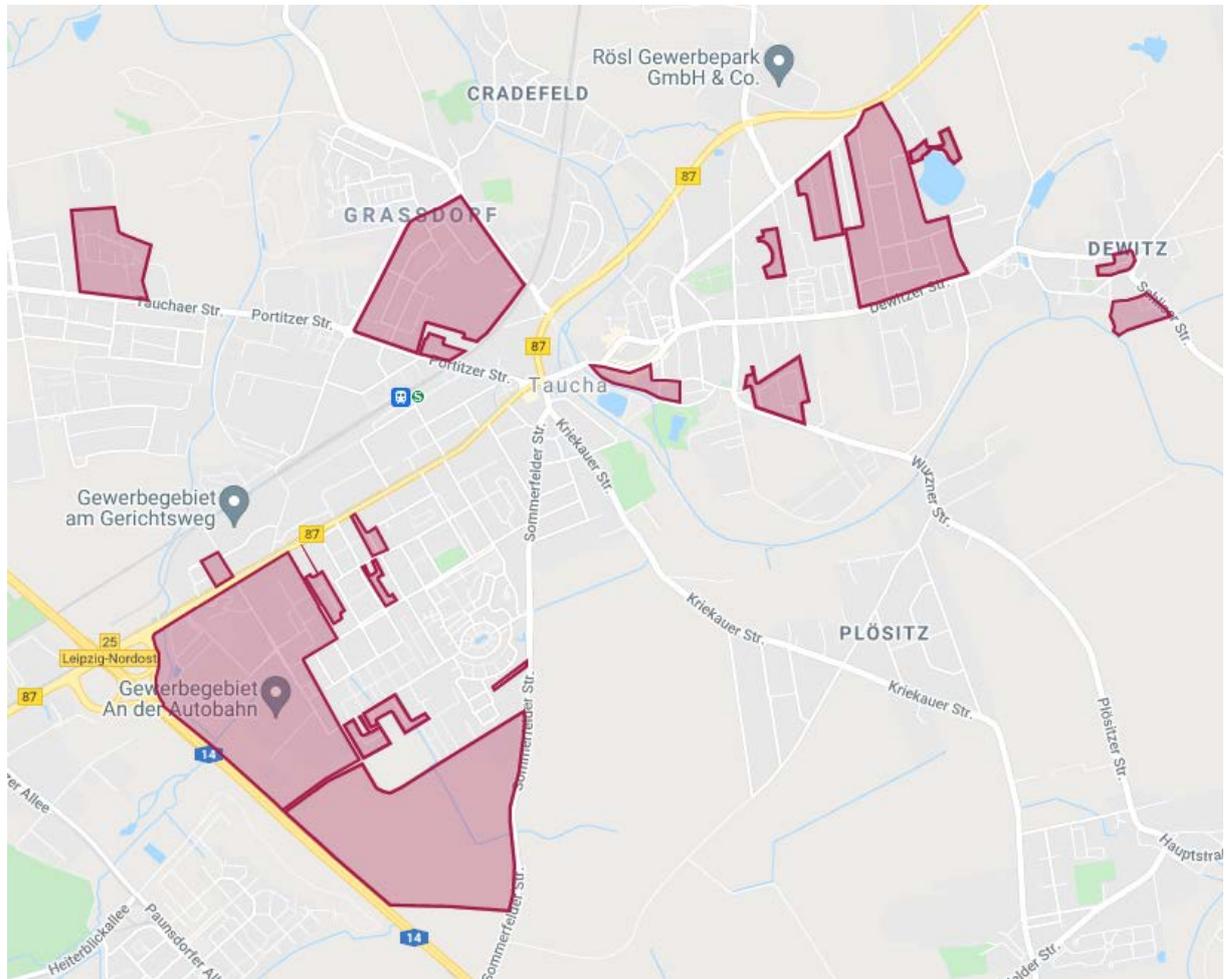
Ein wichtiger und immer bedeutenderer Bestandteil ist der **Fahrradverleih bzw. das Bikesharing**. Im angrenzenden Leipzig bestehen viele Fahrradverleihsysteme, von denen Taucha profitieren könnte. Hier besteht die Möglichkeit sich stunden- tages- oder sogar monatsweise kostengünstig Fahrräder zu leihen. Dieser Service ist teilweise digital abrufbar und dadurch sehr flexibel einzusetzen. Aber auch die **Lademöglichkeit** an öffentlichen Orten für Pedelecs und E-Bikes sind attraktivierend für die Benutzung von elektrisch unterstützten Fahrrädern. Diese Fahrzeugtypen werden immer beliebter, da längere Strecken oder starke Höhenunterschiede auch von betagteren/eingeschränkteren Personen zu bewältigen sind. Dieser Fahrradtyp kann zukünftig auch als Dienstfahrzeug oder als Lastenrad zum Einsatz kommen. Zusätzlich können auch **öffentlich zugängliche Fahrradpumpen** beispielsweise an Fahrrad-Abstellanlagen die Sicherheit erhöhen und ein Wohlwollen gegenüber den Radfahrern erzeugen.



29: öffentliche Luftpumpe in Wurzen

3.8 Aktuelle Bebauungsvorhaben Taucha

Auf der Karte sind 26 Bebauungspläne angezeigt, die aktuell realisiert werden oder sich im Änderungs- und Aufstellungsverfahren befinden. (2) Diese Vorhaben könnten eine direkte Auswirkung auf den Quell- und Zielradverkehr haben und den Bedarf an Radverkehrsanlagen erhöhen. Die Kommune Taucha sollte diesen Aspekt der Verkehrsplanung berücksichtigen und gegebenenfalls überarbeiten.



30: Kartenausschnitt Bebauungspläne der Stadt Taucha, 2021

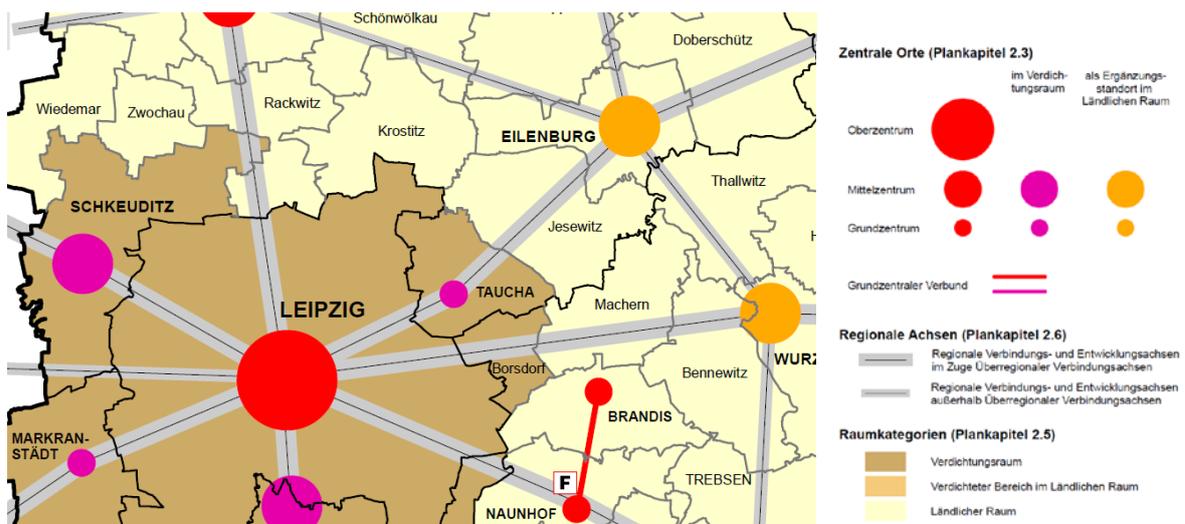
4 Netzplanung

4.1 Netzkategorien

Die Netzplanung ist ein Werkzeug, um die angestrebten Ziele, des **alltäglichen und zielgerichteten Radverkehrs** in Taucha umzusetzen. **Schnelle, sichere und direkte** Wegeverbindungen zu innergemeindlich oder überregional wichtigen Standorten und die Einbindung der touristischen Routen sind die Basis zur Erhöhung des Radverkehrsanteils im Gesamtverkehr und somit einer attraktiveren, emissionsfreieren Kommune. Dies erfolgt auf Grundlage der Quell- und Zielanalyse.

Aufgrund aktualisierter Richtlinien kommt es zu einer zusätzlichen Einteilung in Netzkategorien nach **RIN** (Richtlinie für integrierte Netzgestaltung, 2008). Sie erfolgt aufgrund raumplanerischer, qualitätssichernder und finanzierungsorganisatorischer Gründe. Die Orientierung an den Straßenkategorien der RIN für den Radverkehr werden definiert über Kategoriengruppen. Die Kategoriengruppe **AR** beschreibt, die Verbindung **außerhalb bebauter Gebiete** und **IR** die Verbindung **innerhalb bebauter Gebiete**. Für die Stadt Taucha kommen hierbei:

- Die Kategorie **AR III**, regionale Radverkehrsverbindung (Verbindung von Grundzentren zu Mittelzentren und zwischen Grundzentren)
- die Kategorie **AR IV**, nahräumige Radverkehrsverbindung (Verbindungen von Gemeinden/Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion zum Grundzentrum Taucha und Verbindungen zwischen den Gemeinden/Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion),
- die Kategorie **IR III** innergemeindliche Radhauptverbindung (In Oberzentren: Verbindung von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum und zwischen Stadtteilzentren)
- die Kategorie **IR IV** innergemeindliche Radverkehrsverbindung (Verbindung von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum der Mittel- und Grundzentren, Verbindung von Stadtteil-/Ortsteilzentren untereinander sowie zwischen Wohngebieten und allen wichtigen Zielen)
- und die Kategorie **IR V** innergemeindliche Radverkehrsanbindung (Anbindung aller Grundstücke und potenziellen Quellen und Zielen). (13)

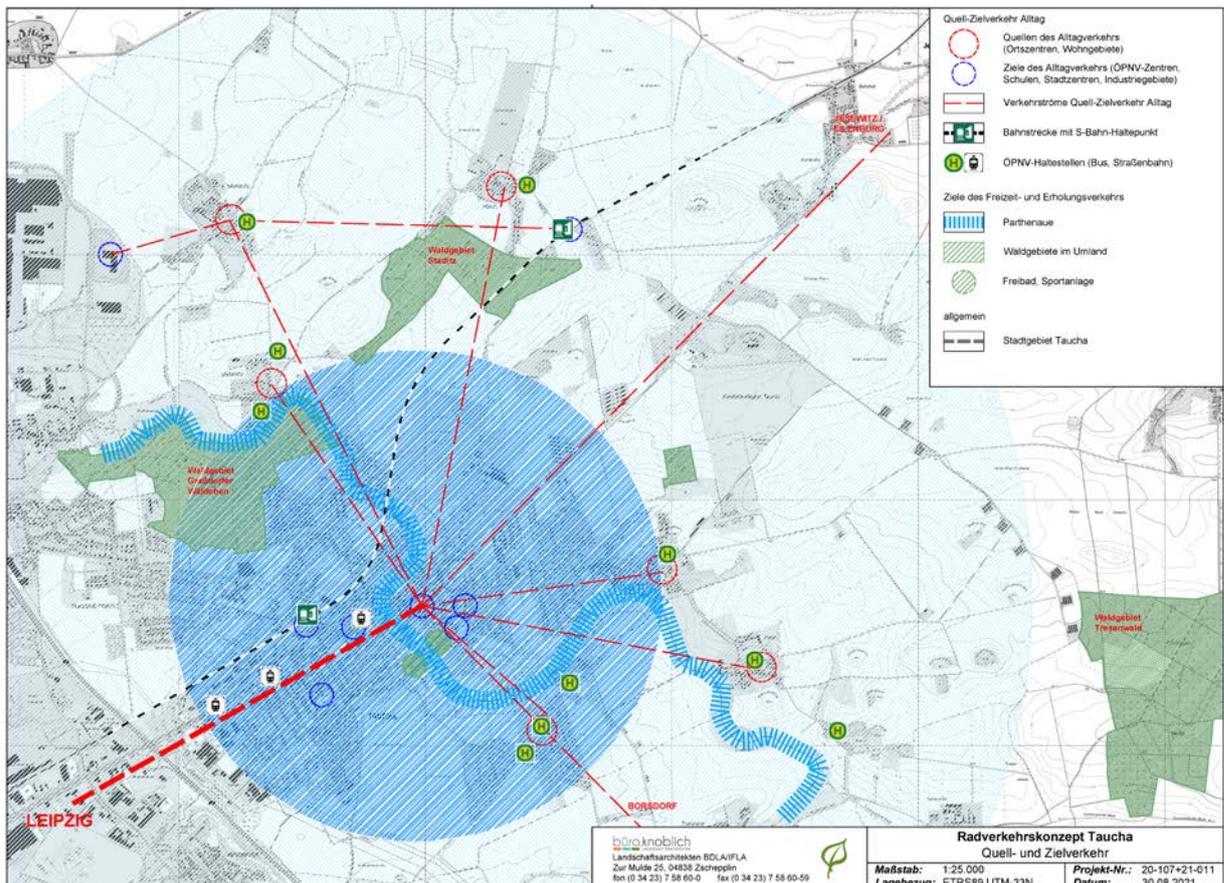


31: Auszug aus dem Regionalplan Westsachsen (2008)

Nach dem **Regionalplan Westsachsen** (2008) ist die Kommune **Taucha ein Grundzentrum** im Verdichtungsraum Leipzig mit überregionaler Verdichtungsachse, wobei **Leipzig als Oberzentrum** definiert wird. Im Landkreis Nordsachsen ist für Taucha die Stadt **Eilenburg das Mittelzentrum** als Ziel für den Radverkehr.

4.2 Quellen und Ziele des Radverkehrs der Stadt Taucha

Die Quellen und Ziele der vorherigen Konzepte von 1997 und 2008 entsprechen noch der heutigen Auffassung und werden aufgrund des Zuwachses der Stadt Taucha entsprechend ergänzt. Sie setzen sich zusammen aus Wohngebieten, Einkaufszentren, Haltestellen, öffentlichen Verkehrsmitteln, Arbeitsplatzkonzentrationen, Naherholungsgebieten, Sportstätten und Anbindungspunkten zu übergeordneten Radverkehrsnetzen. Zusätzlich werden angrenzende Ortschaften außerhalb Tauchas reflektiert. Es folgt eine schematische Darstellung:



32: Plan Quell- und Zielverkehr des Radverkehrs

- **Wohngebiete** im Stadtteil Taucha und den neun Stadtteilen Cradefeld, Dewitz, Döbitz, Graßdorf, Merkwitz, Plöstitz, Pönitz, Seegeritz und Sehlis
- Bedingt durch die Schülerzuordnung zum Geschwister-Scholl-Gymnasium Taucha der **Ortsteil Panitzsch** (Gemeinde Borsdorf)
- **Schulen**
 - Geschw.-Scholl-Str. (Geschwister-Scholl-Gymnasium Taucha)
 - Marktstr. (Grundschule am Park)
 - Rudolf-Breitscheid-Str. (Regenbogen Grundschule)
 - Friedrich-Engels-Str. (Oberschule Taucha)
 - Friedrich-Ebert-Straße (zukünftig)
- **Ärztelhäuser**
 - Graßdorfer Str., E.-Moritz-Arndt-Str.
- **Kindergarten**
 - Am Dingstuhl, E.-Moritz-Arndt-Str., Graßdorfer Str., Karl-Große-Str., F.-Ebert-Str., Max-Liebermann-Str., Eilenburger Str., Dewitzer Str., Engelsdorfer Str. (Plöstitz), Dorfstr. Pönitz
- **Stadtverwaltung:**
 - Schloßstr.
- **Einkaufszentren**
 - Markt, Otto-Schmidt-Str., Klebendorfer Str., Dewitzer Str., Portitzer Str., Leipziger Str.
- **Sportanlagen**
 - Parthebad Taucha, Mehrzwecksporthalle G.-Scholl-Str.
 - Sportplatz Kriekauer Str., H.-Jubisch-Halle Freiligrathstr.

- **ÖPNV Haltestellen** Endhaltestelle LVB An der Bürgerruhe./Lindnerstr.
Bahnhof DBAG Bahnhofstraße
- **Friedhof** Am Dingstuhl/Wallstraße
- **große Spielplätze** Lindnerplatz
Pönitzer Str. (Seegeritz)
- **Gewerbegebiete** Gerichtsweg, Otto-Schmidt-Straße, Straße des 17. Juni,
Pönitzer Weg, Portitzer Weg
- **Kirchen** Markt, Sommerfelder Str., Lindengarten

Neben diesen Einrichtungen müssen auch die vorhandenen **Gebiete zur Naherholung** zu den Zielen und Quellen des Radverkehrs gezählt werden. Im Stadtgebiet Taucha sind das:

- Stadtpark Wurzner Str., Parkanlage Schöppenteich, Graßdorfer Wäldchen bis zum Staditz (südlich Pönitz), entlang der Parthe, alle Kleingartenanlagen im Stadtgebiet

außerhalb des Stadtgebietes sind zu nennen:

- Lübschützer Teiche bis zur Mulde, Tresen und Park Machern, Ziele im Zuge der Touristischen Radwanderwege Äußerer Grüner Ring und Parthe – Mulde – Route

Die Analyse des Quell- und Zielverkehrs für den Radverkehr zeigt ein zentrales Hauptziel und das ist der Bahnhof Taucha, der Kreuzungsbereich der B87 Leipziger Straße – Graßdorfer Straße, dem Marktbereich mit seinen Einkaufs- und Gastronomiemöglichkeiten, die Geschwister-Scholl-Schule, und der Freizeit- und Naherholungsbereich mit dem Parthebad, und der Parkanlage am Schöppenteich.



33: Hauptziel im Kreuzungsbereich der B87 Leipziger Straße, dem Marktbereich Taucha, Geschwister-Scholl-Schule, Parthebad und Park (Auszug aus OpenStreetMap)

Wichtige Quellen- und Ziele außerhalb Tauchas:

- Stadt Leipzig, Gemeinde Jesewitz, Große Kreisstadt Eilenburg, Stadt Delitzsch, Gemeinde Borsdorf, Gemeinde Machern, Große Kreisstadt Wurzen

4.3 Bestands- und Zielnetz

Als Hauptverbindungen für das Radnetz der Stadt Taucha wurden in der Konzeption von **1997** die Verbindungen zu den ländlichen Ortsteilen, zum Oberzentrum Leipzig, zum Mittelzentrum Eilenburg und zur Gemeinde Borsdorf (Borsdorf und Panitzsch) als Radialen aufgenommen. Zentraler Zielpunkt ist der **Knotenpunkt Graßdorfer Straße/Leipziger Straße**, an dem die Radialen aufeinandertreffen. Ergänzt wurden diese Hauptverbindungen im Stadtgebiet durch Direktverbindungen zu den Schulstandorten und zum Bahnhof. Die ausgewiesenen Nebenradnetzverbindungen stellen in der Regel Querverbindungen zwischen den Radialen dar, über die eine kürzere Verbindung zwischen den Ortsteilen und den Zielen des Radverkehrs erreicht wird. Als dritte Komponente wurden die Strecken der Touristischen Radwanderwege „Äußerer Grüner Ring“ und „Parthe – Mulde – Route“ in den Streckenabschnitten, in denen sie nicht über Hauptradverbindungen führen, als Nebenradnetz aufgenommen.

Die entwickelten **Haupt- und Nebenbereichsverbindungen** aus dem Radwegkonzept 1997/2008 der Stadt Taucha werden als Grundlage weitergeführt. Dabei zeichnet sich als zentraler Knotenpunkt weiterhin die Kreuzung der B87 Leipziger Straße/Graßdorfer Straße und der Marktbereich ab. Zur eindeutigeren Bezeichnung werden die Begriffe Haupt- und Nebenbereichsverbindungen aus dem Radwegkonzept 1997/2008 in **Haupt- und Nebenradnetz** umgewandelt. Die Bedeutung bleibt erhalten.

Das Bestandsnetz wird in der Fortschreibung 2021 aktualisiert und ergänzt zum **Zielnetz**:

Hauptradnetz (entspricht der Netzkategorie IR/AR III / IV):

Das Grundkonzept für den Aufbau des Radverkehrsnetzes mit seinen Radialen bleibt erhalten und wird nicht weiter ergänzt.

Nebenradnetz (entspricht IR/AR V):

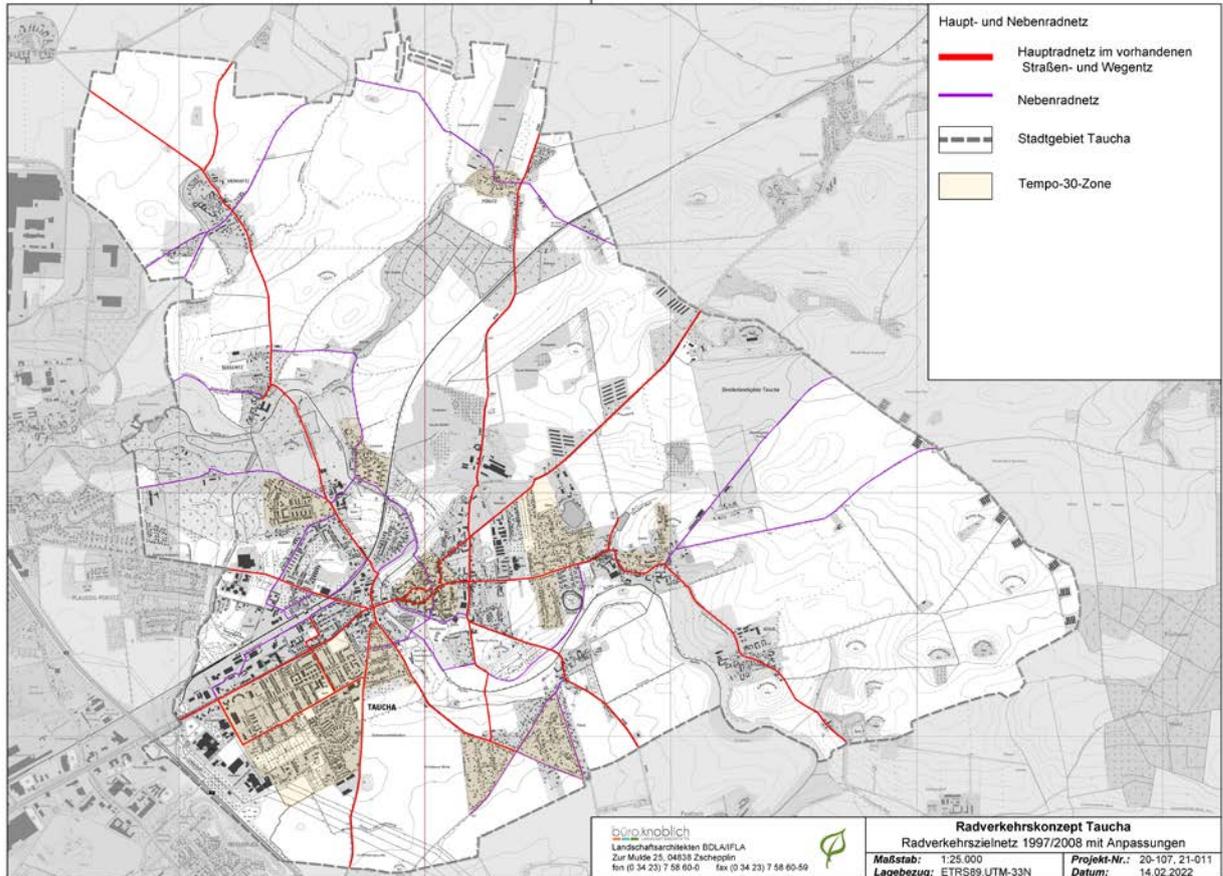
Die Veränderungen im Nebenradnetz resultieren aus aktualisierten Nutzungsanforderungen:

Nicht mehr zum Netz gehören:

- **Spittelberg**, da dieser Abschnitt nur durch den Einbau einer bituminösen Deckschicht für den Radverkehr befahrbar ist. Die Wegeverbindung hat einen erheblichen Höhenunterschied vorzuweisen, eine ungebundene, unbefahrable Deckschicht und wird vom Radverkehr kaum als Nebenverbindung angenommen,
- **Bahnübergang Mathias-Erzberger-Straße**, da der Bahnübergang geschlossen wurde,
- **Wallstraße**, wird kaum als Nebenverbindung angenommen,
- **Bergstraße**, wird kaum als Nebenverbindung angenommen.

In das Netz aufgenommen:

- **Alte Salzstraße** bis nach Merkwitz, aufgrund der Anbindung zur BMW-Allee
- **Merkwitzer Landstraße**, da der Berlin-Leipzig-Radweg dort entlang verläuft.
- **Zur S-Bahn – Am Bahnhof (Pönitz)** als Anbindung zum Bahnhof und der Siedlung, Anbindung Gemeinde Jesewitz
- **Schillerstraße**, als Anbindung zum Bahnhof Taucha.



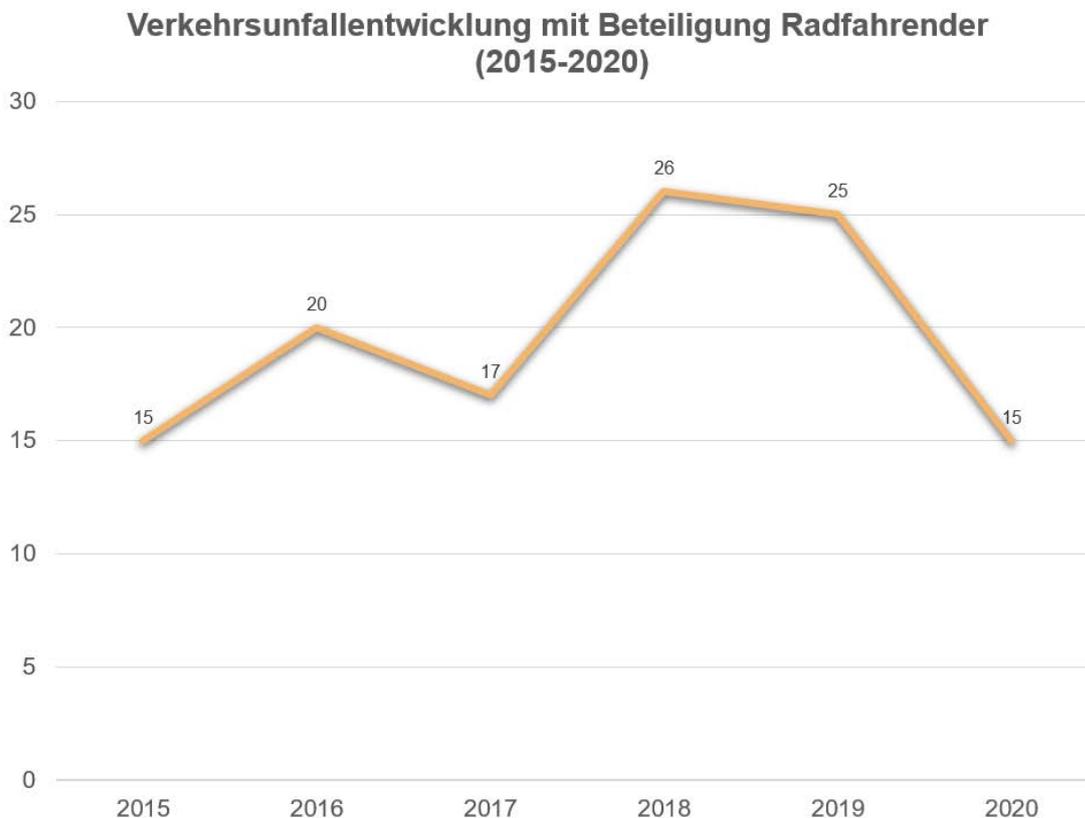
34: Radverkehrszielnetz Taucha

5 Konflikt- und Mängelanalyse für den Radverkehr in Taucha

Im Hauptradnetz Taucha finden sich viele Lücken, die nicht durch Radverkehrsanlagen ausgebaut sind. Dieser **Mangel an benutzungsfreundlichen und sicheren Radverkehrsanlagen** bewirken oft, dass Radfahrende, häufig aus **Unsicherheit, Regeln missachten und dadurch auch andere Verkehrsteilnehmenden gefährden**. Das Aufzeigen der Mängel und Konflikte für den Radverkehr in Taucha ist wichtig, um konkrete und geeignete Maßnahmen zu entwickeln, die den Radverkehr verbessern. Die Unfalldaten beziehen sich auf den städtischen Teil in Taucha.

5.1 Unfallanalyse

Die B87, die durch Tauchas Stadtzentrum führt, erweist sich als Unfallschwerpunkt. Nach Angaben der Polizeidirektion Leipzig (Stand: 04.05.2021) sind die allgemeinen Unfallbereiche in Taucha die Leipziger Str./Otto-Schmidt-Str., Leipziger Str./Südstr., B87/Graßdorfer Str. Die Radverkehrskonzeption Nordsachsen gibt an, dass, der **Kreuzungsbereich Mantuffelstraße/Leipziger Straße B87 ein konkreter Unfallschwerpunkt** für den Radverkehr in Taucha ist. Häufige Unfallgründe werden mit Abbiegen/Einbiegen/Kreuzen und Unfälle im Längsverkehr benannt. Auch mit Betrachtung auf die Verkehrsunfallentwicklung mit Radverkehrsbeteiligung ist eine ansteigende Tendenz wahrzunehmen. (9) Die Radverkehrsunfälle 2020 sind hierbei rückläufig, wobei die Corona-Pandemie eine Ausnahmesituation für den allgemeinen Verkehr darstellt und die Ausgangsbeschränkungen und andere Maßnahmen das Verkehrsaufkommen zeitweise deutlich gesenkt haben.



35: Verkehrsunfallentwicklung in Taucha 2015-2020 (Unfälle pro Jahr mit Beteiligung Radfahrende)

Zur eindeutigeren Analyse der Unfallschwerpunkte und des Gefahrenpotenzials im Radverkehr Taucha wurde eine Fahrrad-Unfalldaten-Anfrage an die Polizeidirektion Leipzig für den Zeitraum von 2015 bis 2020 gestellt. Zur Auswertung wurden alle in dem Zeitraum von **2015-2020 gemeldeten Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden, die Unfallorte** und deren **Unfallursachen** (Unfallliste) anonymisiert zur Verfügung gestellt.



36: Unfallstellen mit Beteiligung Radfahrender von 2015-2020 in Taucha

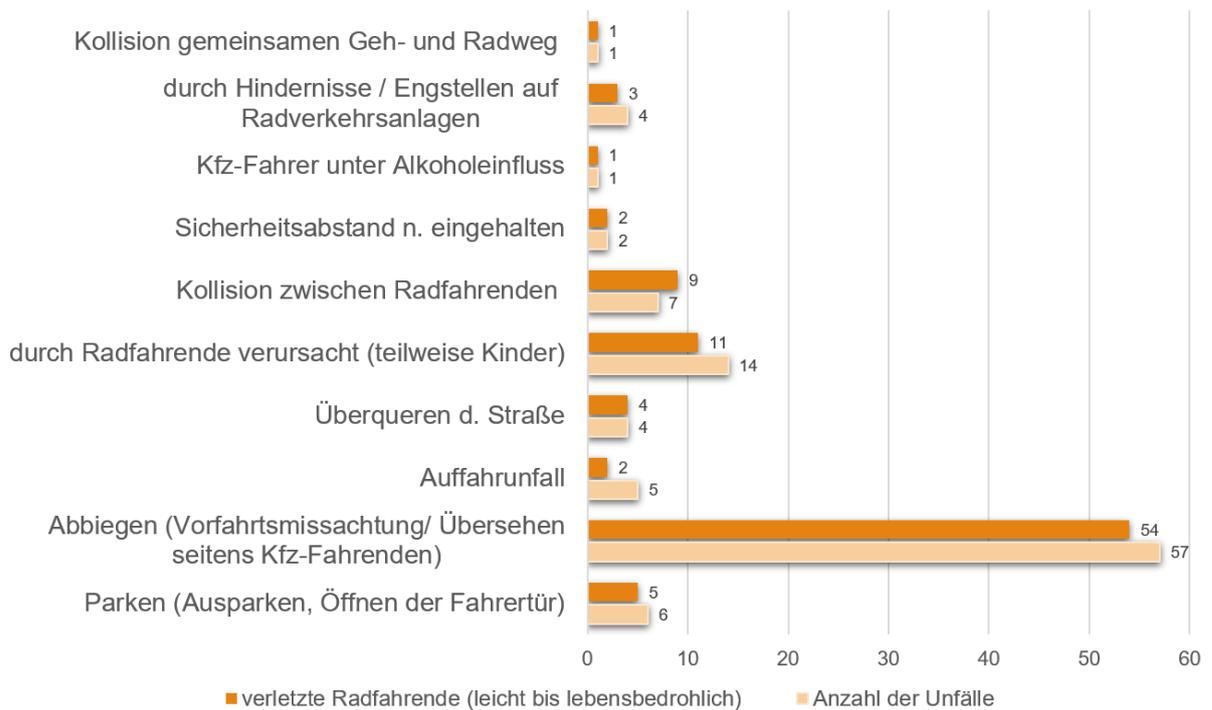
Mit Betrachtung der Unfallkarte zeichnet sich ein deutlicheres Bild ab. Die Unfallorte und Unfallursachen sind nach einer ausführlichen Betrachtung folgend zusammengefasst:

- **Einmündungs- und Kreuzungsbereichen der Leipziger Str. B87** (Kreuzung zu Otto-Schmidt-Straße, Alte Gärtnerei, Manteuffelstraße, Ferdinand-Lassalle-Straße, Windmühlenstraße, Karl-Große-St, Portizter Str. und Graßdorfer FStr.): Die Unfallursachen sind hier überwiegend, dass Radfahrer von Kfz-Fahrern beim Abbiegeprozess nicht wahrgenommen werden und dabei die Vorfahrt missachtet wird. Der beidseitig befahrbare Radstreifen entlang der Leipziger Str. ist trotz ausreichender Beschilderung nicht erkenntlich genug. Als zusätzlicher Aspekt der Unfallursachen kann auch die Überbelastung der B87 (Stau, Verkehrsstress) von Relevanz sein.
- **Dewitzer Straße:** Der gemeinsame Geh- und Radweg hat Hindernisse (Mülltonnen etc.), ist zu eng bemessen (auch eingeeengte Sichtverhältnisse) und begünstigte somit Unfälle. Auch wird der Geh- und Radweg oftmals nicht von Kfz-Fahrern als solcher wahrgenommen (Nichtbeachten Vorfahrt Fahrradfahrer beim Abbiegen)
- **Ferdinand-Lassalle-Str.:** Hier kommt es häufig zu Vorfahrtsmissachtung oder Unfällen aufgrund beengter Raum- und Sichtverhältnisse. Auch wird die Einbahnstraße unerlaubterweise in beide Richtungen vom Radverkehr befahren. Die Unfallbeteilig-

ten in der F.-Lassalle-Str. sind häufig Kinder, was auf den Schulstandort zurückzuführen ist.

- **30-er-Zone Markt (Markt bis Dewitzer Str. / Wallstraße):** Abbiegen und Vorfahrtsmissachtungen sind Ursachen für Unfälle in diesem Bereich.
- **Portitzer-Str.:** In der Einfahrt zur Apothekerstraße (Noweda) kam es zu Unfällen beim Abbiegen und in der Ausfahrt „Kaufland“ zum Nichtbeachten der vorfahrtsberechtigten Radfahrer.

Unfallursachen in Taucha mit Beteiligung Radfahrender (2015-2020)



37: Diagramm Unfallursachen in Taucha

5.2 Konkrete Konfliktübersicht

Erläuterung:

Um eine praktisch anwendbare Übersicht zu generieren, werden die Konfliktbereiche im Radverkehr Taucha in tabellarischer Form dargestellt. Hierbei erhält das Projekt eine laufende Nummer, die im Maßnahmenkonzept wieder aufgegriffen wird. Die Netzkategorie gibt hierbei eine Aussage, in welche Netzkategorie nach RIN der betroffene Konflikt eingeordnet wird, ob eine Hauptradnetzverbindung (IR/AR III), Nebenradnetzverbindung (IR V) oder anderweitige Probleme im Kontext des sicheren Radverkehrs auftreten. Die Prioritäteneinteilung soll eine zeitliche Einordnung zur Problembehandlung geben und mit welcher Dringlichkeit der Konflikt zu behandeln ist. Die Einstufung der Konflikte erfolgt auf Grundlage der von der ERA (2010) festgelegten Indikatoren:

- **die Verkehrssicherheit** (Gefährdungspotenzial, Unfallschwerpunkte, Führungsform, Kraftverkehrsaufkommen),
- **die Netzfunktion** (Bedeutung der Radverbindung gemäß RIN, Lückenschluss im Radnetz)
- **die Erschließungswirkung** (Erschließung wichtigster Ziele und Quellen).

Tabelle 3: Konkrete Auflistung der Konflikte (Stand: 09/2021)

| Lfd. Nr. | Netzabschnitt | Netzkategorie | Konflikt | |
|----------|---|---------------|--|---|
| 1 | Alte Salzstraße (Merkwitz – Pönitz) | AR IV | keine Radverkehrsanlage (2500 m, 400 m im Stadtgebiet Leipzig), keine Beschilderung/Ausstattung Nebenradnetz, touristische Route |  |
| 2. | Plaußiger Weg (Seegeritz) | IR / AR IV | keine Radverkehrsanlage (ca. 820 m) Anbindung Plaußig-Portitz (Stadtgebiet Leipzig), touristische Route, Nebenradnetz |  |
| 3.1 | Kriekauer Str. (Plösitz) Anbindung Radweg bis Engelsdorfer Str. | IR IV | keine Radverkehrsanlage (anbindender Geh- und Radweg von Taucha nach Plösitz), Schulweg Hauptradnetz |  |

| Lfd. Nr. | Netzabschnitt | Netzkategorie | Konflikt | |
|----------------|--|---------------|--|---|
| Plösitz | | | | |
| 3.2 | Kriekauer Str. zwischen Engeldorf Str. und Idastr. | IR IV | keine Radverkehrsanlage, Anbindung Panitzsch, Nebenradnetz |  |
| 4.1 | Plösitzer Str. (K7422) zwischen Plösitz und Panitzsch (ab Wurzner Str. 50) | AR IV | keine Radverkehrsanlage, Anbindung an Panitzsch, Hauptradnetz |  |
| 4.2 | Wurzner Str. (K7422) in Plösitz (ab Parthe bis Wurzner Str. 50) | IR IV | enger Gebäudestand, keine Radverkehrsanlage, Anbindung an Panitzsch, Hauptradnetz |  |
| 5 | Brücke Wurzner Str. (Parthe) | IR IV | keine Radverkehrsanlage, enge Verkehrssituation, Gefährdung durch Kfz-Verkehr, Hauptradnetz |  |
| Sehlis | | | | |
| 6.1 | Sehliser Str. zwischen Treesenweg und südl. Ortsende | IR IV | keine Radverkehrsanlage, enger Gebäudestand, Anbindung Cunnersdorf und Panitzsch, touristische Route, Hauptradnetz |  |
| 6.2 | Sehliser Str. zw. Südl. Ortsende und Am Wachtelbach | AR IV | keine Radverkehrsanlage, Anbindung Cunnersdorf und Panitzsch, touristische Route, Hauptradnetz |  |

| Lfd. Nr. | Netzabschnitt | Netzkategorie | Konflikt | |
|---------------|---|---------------|---|---|
| 7 | Feldweg Kreuzung Wurzner Str. 50 bis Krumrichsberg, bis Breiter Berg und Richtung Sehlis (nördl. d. Rübrihsbergs) | AR V | keine Radverkehrsanlage, fehlender Rastplatz und Beschilderung, touristische Route (Morärentour) |  |
| Dewitz | | | | |
| 8 | B 87 Einmündung Eilenburger Straße bis Stadtgrenze (siehe Maßnahmenplan) | AR III | keine Radverkehrsanlage, Verbindung nach Jesewitz / Eilenburg, Hauptradnetz | |
| 9 | Dewitzer Str. zw. Gordemitzer Str. bis An den Höfen über Sehliser Str. bis Anbindung gem. Geh- und Radweg (R. Sehlis) | IR IV | Keine Radverkehrsanlage, Anbindung Taucha und Sehlis (Ortsteil) |  |
| 10 | Weltewitzer Str. ab Neubauern-dorf Ost | IR IV | Anbindung nach Jesewitz/ Eilenburg und Modellflugplatz (mögliche Alternativroute zu Radverkehrsanlage entlang der B87) fehlender Netzabschnitt (Gebiet Jesewitz) touristische Route, Nebenradnetz | |
| 11 | Püchauer Str. | AR V | touristische Route, Nebenradnetz, Anbindung |  |
| 12 | An den Höfen (von Dewitzer Str. bis Sehliser Str.) | AR IV | fehlende Radverkehrsanlage, Hauptverbindung | |
| Pönitz | | | | |
| 13 | Liemehnaer Str. / Taucher Str. (K7422) ab Stadtgrenze bis Ortsende Pönitz | AR / IR IV | keine Radverkehrsanlage, Anbindung Liemehna und Taucha (Ortsteil), Hauptradnetz | |
| 14 | Pönitzer Str. zw. Seegeritz und Pönitz | AR V | keine Radverkehrsanlage, fehlende Ausstattung, Anbindung an Städtitzer Wald | |

| Lfd. Nr. | Netzabschnitt | Netzkategorie | Konflikt | |
|------------------|--|---------------|--|--|
| Merkwitz | | | | |
| 15.1 | Seegeritzer Str. (innerhalb Ortes) | IR IV | keine Radverkehrsanlage, Hauptradnetz | |
| 15.2 | Seegeritzer Str. (Stadtgrenze bis Ortsgrenze) | AR IV | keine Radverkehrsanlage, Anbindung Gottscheina, Hauptradnetz | |
| 16 | Gottscheinaer Str. (Stadtgrenze bis Ortsgrenze) | AR IV | keine Radverkehrsanlage, Anbindung Hoheneida, Hauptradnetz | |
| 17. | Hauptstraße zwischen Merkwitz und Seegeritz (Ortsgrenze) | AR IV | keine Radverkehrsanlage, Hauptradnetz | |
| Seegeritz | | | | |
| 18 | Hauptstraße (bis Ortsgrenzen) | IR IV | keine Radverkehrsanlage, Hauptradnetz | |

* Pendant Maßnahme Nr. 4 im Radwegekonzept – städtischer Ortsteil

In der Konfliktanalyse wurden folgende Mängelarten zum Radnetz entdeckt. Hierbei handelt es sich um Schwerpunkte und oft wiederholende Problembereiche:

- Fehlender Lückenschluss im Hauptradnetz
- unzureichende Rad-Anbindung an ländliche Ortsteile
- Auswahl der Führungsformen
z.B.: gemeinsamer Radweg bei hoher Fußgängerfrequentierung
- Unvermittelt endende Radverkehrsanlagen
- schlecht benutzbare Fahrbahn- und Wegeoberflächen
- fehlende, unübersichtliche oder unsichere Querungsbedingungen und Führungen im Knotenbereich (Kreuzungen) und an Engstellen

6 Maßnahmenkonzept

Das Maßnahmenkonzept soll das Radhauptnetz lückenlos schließen und für mehr Sicherheit sorgen. Die Qualität der Radverkehrsanlagen wird maßgeblich über die Befahrbarkeit der Anlage bestimmt. Die bauliche Ausführung, der Zustand des Fahrbelags und gute Sichtverhältnisse tragen zu einem sicheren Verkehrsablauf im Radverkehr bei. Das Maßnahmenkonzept soll für die Stadt Taucha realisierbar sein. Sie werden begrenzt durch die Flächenverfügbarkeit, finanzielle Mittel und die Regelbarkeit nach RASt. Die Führungsformauswahl der Radverkehrsanlagen sollte entsprechend der Belastungsbereiche der Stadtstraßen erfolgen.

Tabelle 4: Maßnahmenübersicht (mit konkreter Planung untersetzt)

| Lfd. Nr. | geplante Realisierung | Netzabschnitt | Baumaßnahme |
|----------|-----------------------|---|--|
| A 1 | 2022 – 2024 | Merkwitz – Pönitz, Alte Salzstraße (2500 m, 400 m im Stadtgebiet Leipzig) | Neubau Radweg (2.500 m) (Bauzusage Stadt Leipzig in Folgejahren für 400 m Radweg-Abschnitt in Leipzig) |
| A 2.1 | 2022 – 2024 | Plaußiger Weg Seegeritz 1. Bauabschnitt | Radverkehrsanlage auf der Fahrbahn (300 m) |
| A 2.2 | 2022 – 2024 | Plaußiger Weg Seegeritz – Leipzig 2. Bauabschnitt | Neubau ungebundener Radweg (520 m) |
| A 3.1 | 2023 - 2025 | Kriekauer Str. (Plösitz) Anbindung Radweg bis Engelsdorfer Str. | Radverkehrsanlage (300 m) |

Tabelle 5: Maßnahmenübersicht

| Lfd. Nr. | Netzabschnitt | Netz - kat. | Maßnahme | Baulastträger | Realisierbarkeit |
|----------|---|-------------|---|-----------------------|------------------|
| Plösitz | | | | | |
| A 3.2 | Kriekauer Str. zw. Engelsdorfer Str. und Idastr. | IR IV | Neubau beidseitiger Radverkehrsanlage (Geh- & Radweg, ca. 600 m) [30-km/h, Grunderwerb] | Stadt Taucha | D |
| A 4.1 | Plösitzer Str. K7422 zw. Plösitz und Panitzsch (ab Wurzner Str. 50) | AR IV | Neubau einseitiger Radweg (ca. 300 m) [Grunderwerb] | Landkreis Nordsachsen | B |
| A 4.2 | Wurzner Str. (K7422) Ortsausgang OT Taucha bis Wurzner Str. 50 | IR IV | Einrichtung eines Schutzstreifens (ca. 1300 m) [Grunderwerb] | Landkreis Nordsachsen | A |
| A 5 | Brücke Wurzner Str. | IR IV | Neubau Brücke mit Verbreiterung des Gehwegs [30-km/h, Grunderwerb] | Landkreis Nordsachsen | C |

| Lfd. Nr. | Netzabschnitt | Netz - kat. | Maßnahme | Baulastträger | Realisierbarkeit |
|---------------|---|-------------|--|-----------------------|------------------|
| Sehlis | | | | | |
| A 6.1 | Sehliser Str. zw. Treesenweg und südl. Ortsende | IR IV | Ausbau Radverkehrsanlage, Bedarfsstreifen (ca. 300 m) [30 km/h] | Stadt Taucha | B |
| A 6.2 | Sehliser Str. zw. Südl. Ortsende und Am Wachtelbach | AR IV | Neubau Radverkehrsanlage (ca. 750 m) [Grunderwerb, Gemeindegrenzprojekt] | Stadt Taucha | C |
| A 7 | Feldwege östl. Sehlis, Wurznener Str. 50 bis Krumrichsberg bis Breiter Berg und Richtung Sehlis | AR V | Ausbau mit Fahrspuren (ca. 4200 m), Beschilderung, Rastplatz [teilw. Grunderwerb, tour. Infrastruktur] | Stadt Taucha | B |
| Dewitz | | | | | |
| A 9 | Dewitzer Str. zw. An der Bergschule bis Anbindung gem. Geh- und Radweg Sehlis | IR IV | Ausbau einer Radverkehrsanlage (Neubau eines einseitigen Geh- und Radwegs ca. 800m) | Stadt Taucha | C |
| A 10 | Weltewitzer Str. ab Dewitzer Straße bis Gemeindegrenze Weltewitz | IR IV | Ausbau mit Fahrspuren (1500 m), Ausstattung [Grunderwerb, Gemeindegrenzprojekt] | Stadt Taucha | C |
| A 11 | Püchauer Str. | AR V | Ausbau mit Fahrspuren (2500 m), Ausstattung [Grunderwerb, Gemeindegrenzprojekt] | Stadt Taucha | C |
| A12 | An den Höfen (von Dewitzer Str. bis Sehliser Str.) | AR IV | Ausbau einer Radverkehrsanlage oder fahrradfreundlicher Belag und Breite (Ausbau Teichgasse) (600 m) | Stadt Taucha | B |
| Pönitz | | | | | |
| A 13 | Liemehnaer Str. K7422 ab Kreuzung bis Gemeindegrenze | AR / IR IV | Anbau einseitiger Geh- und Radweg (1000 m) [Grunderwerb] | Landkreis Nordsachsen | C |
| A 14 | Feldweg Pönitzer Str. zw. Pönitz und | AR V | Ausbau mit Fahrspuren, Beschilderung, Ausstattung | Stadt Taucha | C |

| Lfd. Nr. | Netzabschnitt | Netz - kat. | Maßnahme | Baulastträger | Realisierbarkeit |
|-----------|--|-------------|---|---------------|------------------|
| | Seegeritz | | (2,3 Km) [Grunderwerb] | | |
| Merkwitz | | | | | |
| A 15.1 | Seegeritzer Str. (innerhalb Ortes) | IR IV | Neubau Radverkehrsanlage, Bedarfsstreifen (750 m) [30-Km/h, Grunderwerb, Gehölze] | Stadt Taucha | D |
| A 15.2 | Seegeritzer Str. Stadtgrenze bis Ortsgrenze Seehausen | AR IV | Anbau einseitiger Geh- und Radweg (1.150 m) [Grunderwerb, Gemeindegrenzprojekt] | Stadt Taucha | C |
| A 16 | Gottscheinaer Landstr. Ortsausgang bis Gottscheina | AR IV | Anbau einseitiger Geh- und Radweg (1000 m) [Grunderwerb, Gemeindegrenzprojekt] | Stadt Taucha | D |
| A 17. | Hauptstraße zwischen Merkwitz und Seegeritz (Ortsgrenze) | AR IV | Anbau einseitiger Geh- und Radweg (800 m) oder Bedarfsstreifen [Grunderwerb] | Stadt Taucha | C |
| Seegeritz | | | | | |
| A 18 | Hauptstraße innerorts | IR IV | Anbau Radverkehrsanlage, Bedarfsstreifen (350 m) [Grunderwerb] | Stadt Taucha | C |

7 Abbildungs-, Tabellen- und Quellverzeichnis

7.1 Abbildungsquellen

- 1: (BMVI), Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. *Nationaler Radverkehrsplan 3.0*. Berlin : Referat Z 32, Hausdruckerei, 2021.
- 2: *Radverkehrskonzeption Sachsen 2019*. s.l. : Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, 2019.
3. *Radverkehrskonzeption Nordsachsen 2019*. s.l. : Landratsamt Nordsachsen , 2019.
- 4, 9, 18-29, Abbildungen Tabelle 3: Bildrechte bei Büro Knoblich
- 5, 6: Fahrradportal, <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/praxisbeispiele>
- 7: TAZ, <https://taz.de/Erste-Protected-Bike-Lanes-eingeweiht/15546811/>
- 8: <https://www.tag24.de/nachrichten/dresden-rathaus-malt-radwege-rot-an-schutz-radfahrer-verkehr-1222453>
- 10 https://www.adfc-forchheim.de/fileadmin/_processed_/8/a/csm_eggolsheim_53593a98ac.jpg
- 11 <https://qimby.net/image/503/vorgezogene-haltelinie-auf-radfahrstreifen-in-der-bismarckstrasse-in-mannheim-2017>
- 12: <https://www.darmstadtfaehrtrud.org/?p=2186>
- 13: <https://taucha.de/buergerservice/ueber-taucha.html>
- 14, 15, 17, 32, 34, 36: Plangrundlage Rapis Sachsen, <https://rapis.sachsen.de/>
- 16: ÖPNVKarte, <http://www.xn--pnvkarte-m4a.de/#9.01;51.935;7>
- 30: Stadt Taucha, <https://taucha.de/bauleitplanung.html>
- 31: Regionaler Planungsverband Westsachsen, *Regionalplan Westsachsen, 2008*
- 33: Open Street Map, <https://www.openstreetmap.de/karte.html>
- 35, 36, 37: Abbildungsgrundlage: Unfalldaten Polizeidirektion Leipzig 2015-2020

7.2 Tabellenverzeichnis

| | |
|---|----|
| Tabelle 1: Maßnahmenübersicht der Radverkehrskonzeption Landkreis Nordsachsen 2019.... | 10 |
| Tabelle 2: Führungsformen der Radverkehrsanlagen (Anlehnung an ERA mit Ergänzung zu Fahrbahnmindestbreite und Fahrradstraße) | 11 |
| Tabelle 3: Konkrete Auflistung der Konflikte..... | 35 |
| Tabelle 4: Maßnahmenübersicht (mit konkreter Planung untersetzt)..... | 39 |
| Tabelle 5: Maßnahmenübersicht..... | 39 |

7.3 Literaturverzeichnis

1. (BMVI), Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. *Nationaler Radverkehrsplan 3.0*. Berlin : Referat Z 32, Hausdruckerei, 2021.
2. Stadt Taucha. [Online] <https://www.taucha.de/buergerservice/ueber-taucha/>, .
3. Taucha Kompakt. [Online] <https://www.taucha-kompakt.de/2021/adfc-fahrradtest-zeigt-luecken-in-taucha-stadtverwaltung-ist-am-thema-dran/>).
4. Partheland. [Online] https://partheland.info/wp-content/uploads/2021/03/04_Tauchaer-Moraenentour-2021-03-23.pdf.
5. Radverkehr Sachsen. [Online] <https://www.radverkehr.sachsen.de/9202.html>.
6. RAPIS (Raumplanungsinformationssystem) . [Online] https://rapis.sachsen.de/?ID=10569&art_param=762.
7. B87 im Dialog. [Online] <https://www.b87-im-dialog.de/dialoge/2-online-dialog-zwischenergebnisse-der-planungswerkstaetten/verkehrliche-wirkung?page=1>.
8. *Radverkehrskonzeption Sachsen 2019*. s.l. : Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, 2019.
9. *Radverkehrskonzeption Nordsachsen 2019*. s.l. : Landratsamt Nordsachsen , 2019.
10. ADFC Leipzig . [Online] <https://leipzig.adfc.de/>.

-
11. Forschungs-Informationssystem . [Online]
<https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/58045/>.
 12. *Radverkehrskonzept Sonthofen* . s.l. : Kreisstadt Sonthofen im Allgäu, 2019.
 13. *ERA - Empfehlung für Radverkehrsanlagen* . s.l. : Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2010.
 14. TAZ <https://taz.de/Erste-Protected-Bike-Lanes-eingeweiht!/5546811/>
 15. Fahrrad-Unfalldaten (Taucha) der Polizeidirektion Leipzig von 2015-2020
 - 16 <https://www.radverkehr.sachsen.de/5886.html>, 2022