

Fortschreibung des Radwegekonzepts der Stadt Taucha - städtischer Ortsteil

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.: 21-011

geprüft:


Dipl.-Ing. B. Knoblich



Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	2
Anlagenverzeichnis	3
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	10
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	41
7 Abbildungs-, Tabellen- und Quellverzeichnis	45
7.1 Abbildungsverzeichnis	45
7.2 Abbildungsquellen	45
7.3 Tabellenverzeichnis	46

7.4	Literaturverzeichnis	46
-----	----------------------------	----

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Auszug Förderung aus Radverkehrskonzeption Sachsen 2019

Anlage 2: Abwägungsprotokoll Radwegekonzept Taucha (Bürgerbeteiligung Oktober 2021)

Planverzeichnis

Übersichtsplan 21-011 (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 21-011 (A0, M 1:10.000)

Mängel- und Konfliktplan 21-011 (A3, M 1:20.000)

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 städtische 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 erreichen. 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.

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 Ausschilde- rung 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 Über- dachung und stabilen Abschließmöglichkeiten (Fahrradrahmen sicher anschließen z.B. An- lehnbügel mit Querbalken)

Diese Zielsetzungen werden untermauert von den Leitzielen des aktuellen Nationalen Rad- verkehrsplans. 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. Auf's Rad.“



Radverkehrskonzeption Sachsen 2019

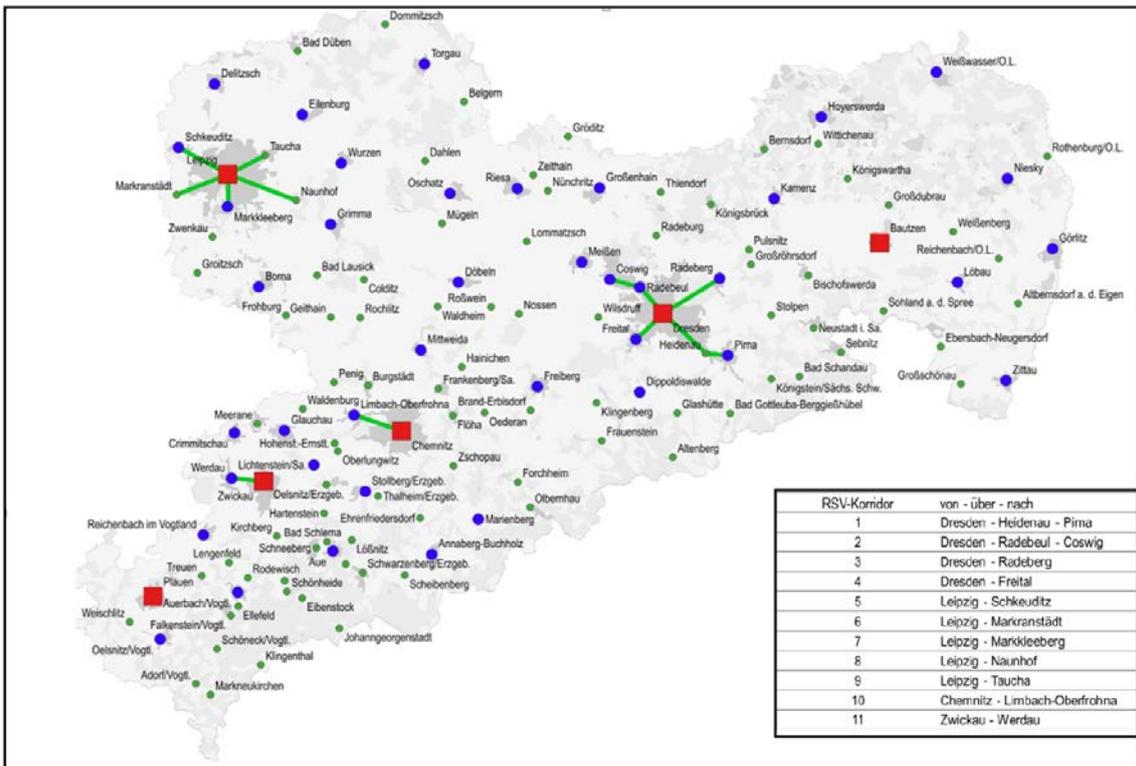


Sachsen. Mobil. Auf's Rad.

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.



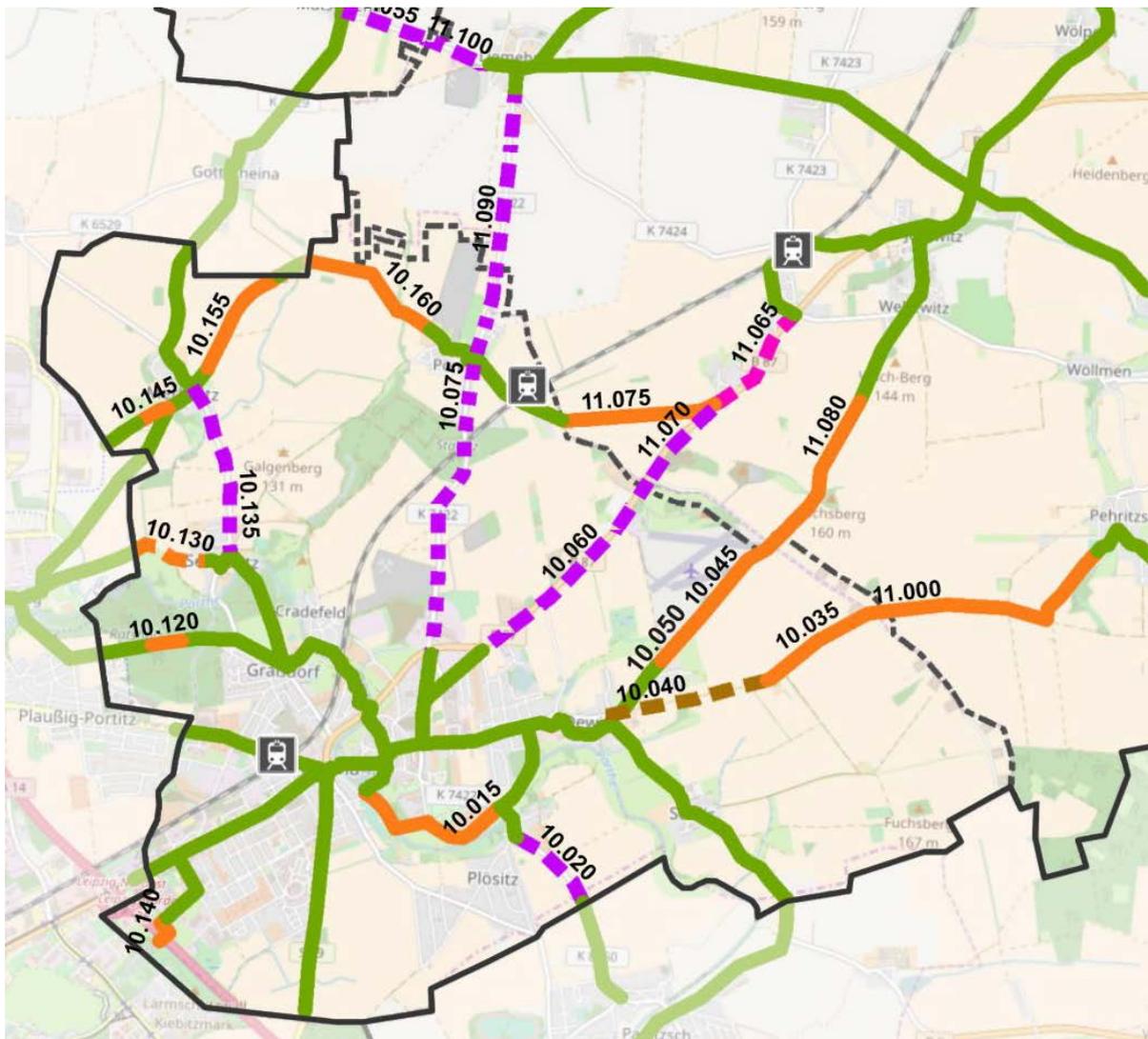
Da das Land Sachsen noch keine Erfahrungen mit dem Bau von **Radschnellverbindungen** (hohe Radverkehrsstärke von 2000 Radfahrenden/Tag, getrennt von anderen Verkehrsarten, mind. 10 km Länge) hat, wurden in der Fortschreibung der Radverkehrskonzeption Sachsen 2019 Korridore für diese Verbindungen ermittelt. 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

2.1.3 Radverkehrskonzeption Landkreis Nordsachsen 2019

Die seit 2013 bestehende Radverkehrskonzeption des Landkreises Nordsachsen wurde 2019 fortgeschrieben. Die Basis bildete hierbei die Begutachtung des Umsetzungsstandes der Konzeption von 2013 und die Anpassung der Rahmenbedingungen. Das bestehende Radroutennetz wurde weiter verschärft und priorisiert, Maßnahmen aktualisiert und die Bedarfsmeldungen (formelle Anforderung) für Radverkehrsanlagen an klassifizierten Straßen ergänzt. Auf die Kommune Taucha bezogen werden Maßnahmen vorgeschlagen (Abbildung 3) und in der nachfolgenden Maßnahmentabelle konkretisiert. (9)



Legende		Sanierung / Ausbau	
Grenze Landkreis	Bahnhofhaltepunkt	Straßensanierung (Asphaltdecke bzw. Betonplatten erneuern)	
Grenze Gemeinde	PlusBus-Haltepunkt	Wegeausbau mit bituminöser Deckschicht	
Beschreibung baulicher Maßnahmen:		Wegeausbau mit wassergebundener Deckschicht	
Keine Maßnahme notwendig	2.000 Abschnittsnummer (siehe Anlage 3 - Zusammenfassung baulicher Maßnahmen)	Ertüchtigung Zubringer Haltepunkt	
Neubau		Zubringer Haltepunkt (Umsetzung Bedarf Radverkehrsanlage bzw. Schutzstreifen außerorts gemäß Tabelle 5 im Bericht)	
Wegeneubau mit bituminöser Deckschicht			
Bau eines straßenbegleitenden Radwegs			

3: Auszug aus der Maßnahmenkarte der Radverkehrskonzeption Nordsachsen 2019

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

Nr.	Lagebeschreibung	Zustand	Befahrungsqualität	Empfohlene Baumaßnahmen	Länge d. Maßnahme	Priorität
10.015	Kommunale Straße/Weg: an der Parthe, Am Schmiedhöfchen, Am Winneberg	wassergebundene Deck-schicht	mittel	Wegeausbau mit bituminöser Deckschicht	1.398 m	3
10.060	B 87: Eilenburger Straße	kein Radweg vorhanden	schlecht	Bau eines straßenbegleitenden Radwegs	2.031 m	1
10.075	K 7422: Pönitzer Weg	kein Radweg vorhanden	schlecht	Bau eines straßenbegleitenden Radwegs	3.272 m	1
10.120	Kommunale Straße/Weg: Am Veitsberg	wassergebundene Deck-schicht	schlecht	Straßenausbau mit bituminöser Deck-schicht	254 m	2
10.140	Kommunale Straße/Weg: Weg am Lösegraben	wassergebundene Deckschicht	schlecht	Wegeausbau mit bituminöser Deck-schicht	293 m	2

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 Wegeföhrung

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** (FGSV-Standard) kann eine intuitive Wegeföhrung erfolgen. Die rote Fahrbahn können über Kaltplastikbeschichtungen, Epoxidharzbeschichtung oder zum Beispiel Heißasphalt 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** (zB.: 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 FGSV-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)

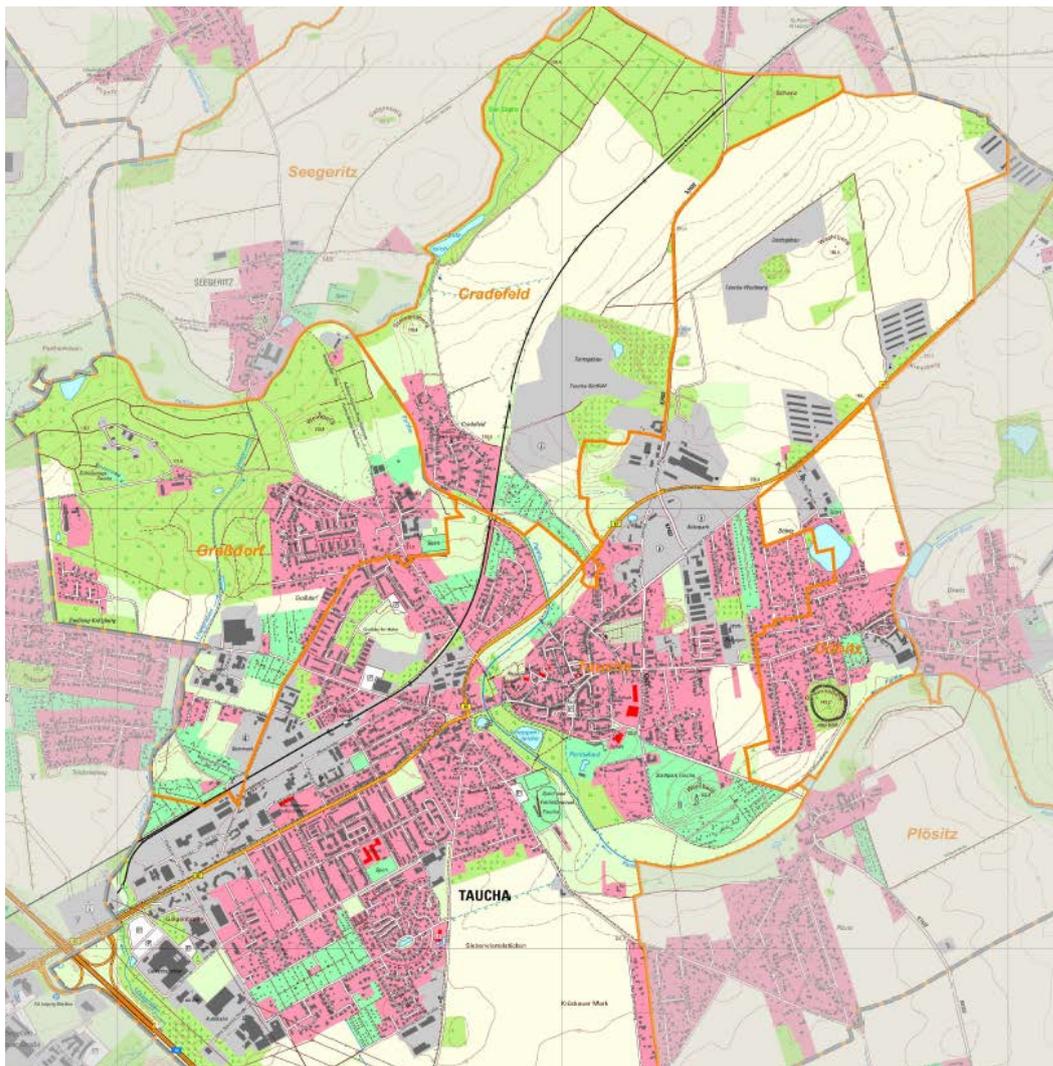
3 Bestandssituation

3.1 Planungsraum

Der Planungsraum ist die im Nordwesten Sachsens gelegene Kleinstadt Taucha. Das Radverkehrskonzept beinhaltet den städtischen Ortsteil **Taucha mit Graßdorf und Cradefeld**. Die Stadt grenzt nordöstlich an das Stadtgebiet Leipzigs und befindet sich im Landkreis Nordsachsen. Das Stadtbild ist geprägt von der Parthe und seiner Flussauwe, 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 Biotop sind im Planungsraum verortet. (6)



13: Markt in Taucha



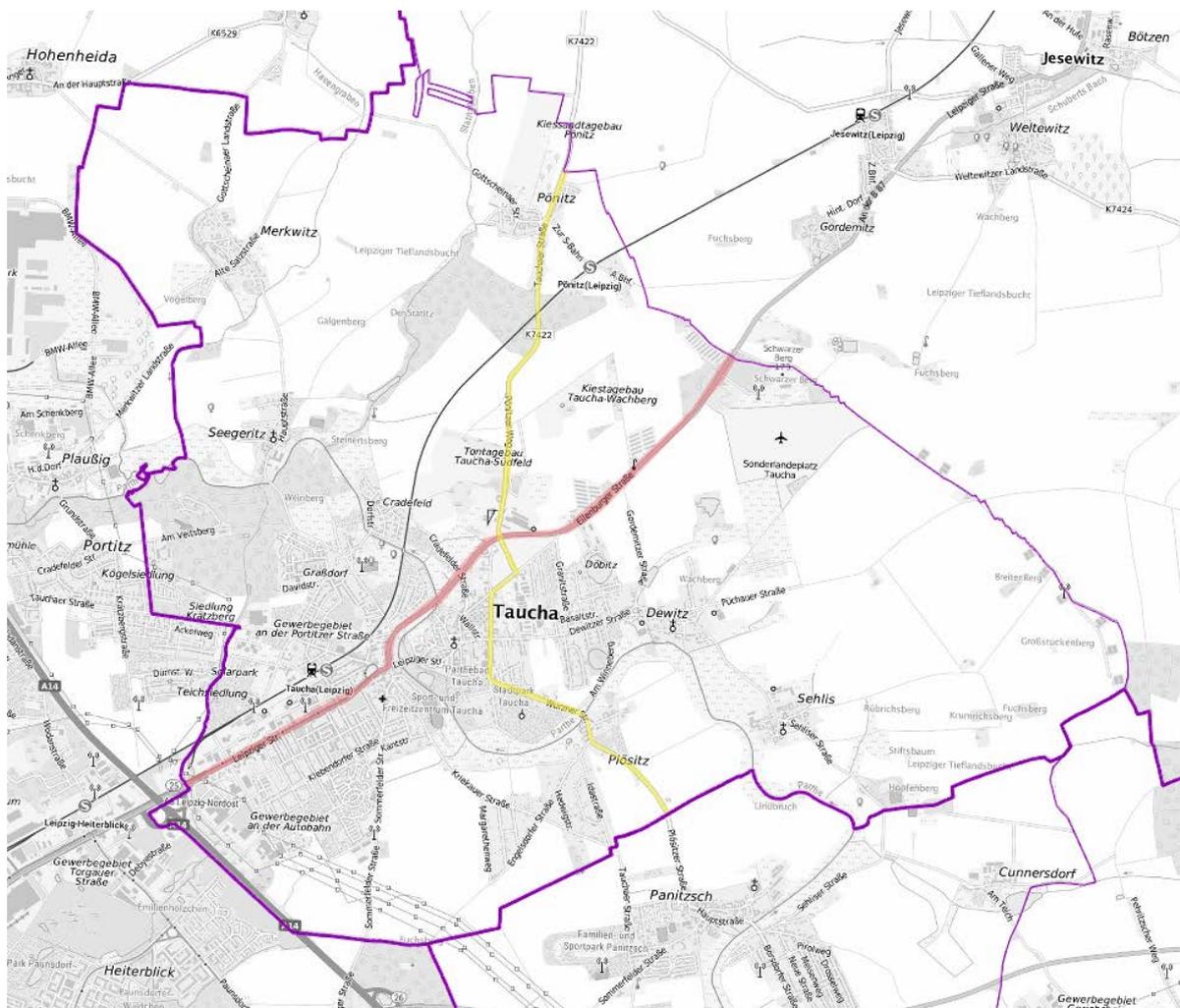
14: ausgewiesener Planungsraum in der Kommune Taucha – städtischer Bereich

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 Länge 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.



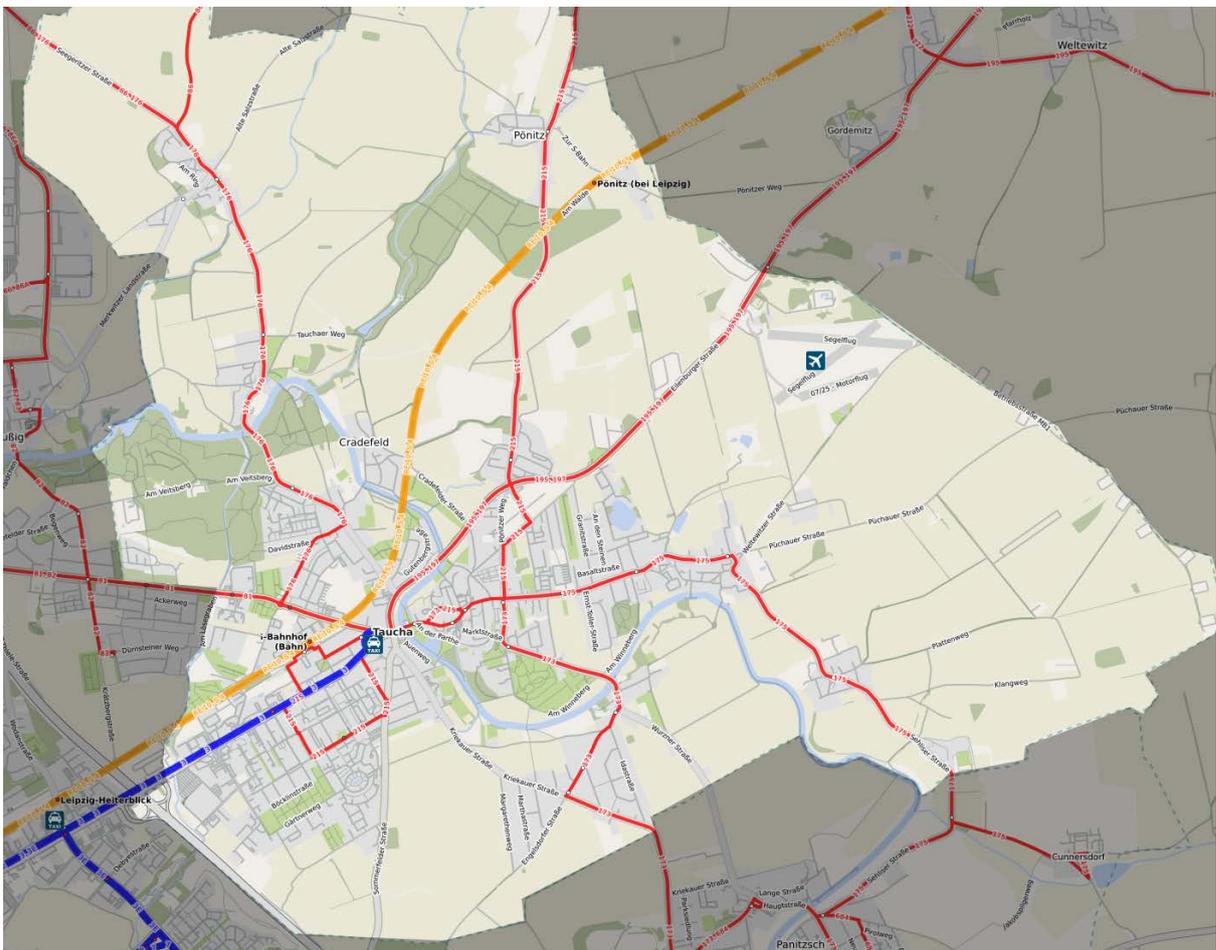
15: Bundes- (rot) und Kreisstraßen (gelb) in Taucha

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 ausgebaute 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 den 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 ausgebaute ÖPNV-Netz Taucha und schaffen eine Anbindung zu den ländlichen Ortsteilen.



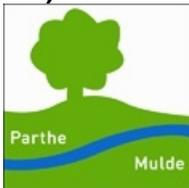
16: ÖPNV-Karte Auszug OpenStreetMap (rot-Bus, blau-Straßenbahn, orange-S-Bahn/Zug)

3.4 Fahrradtourismus

3.4.1 SachsenNetz Rad

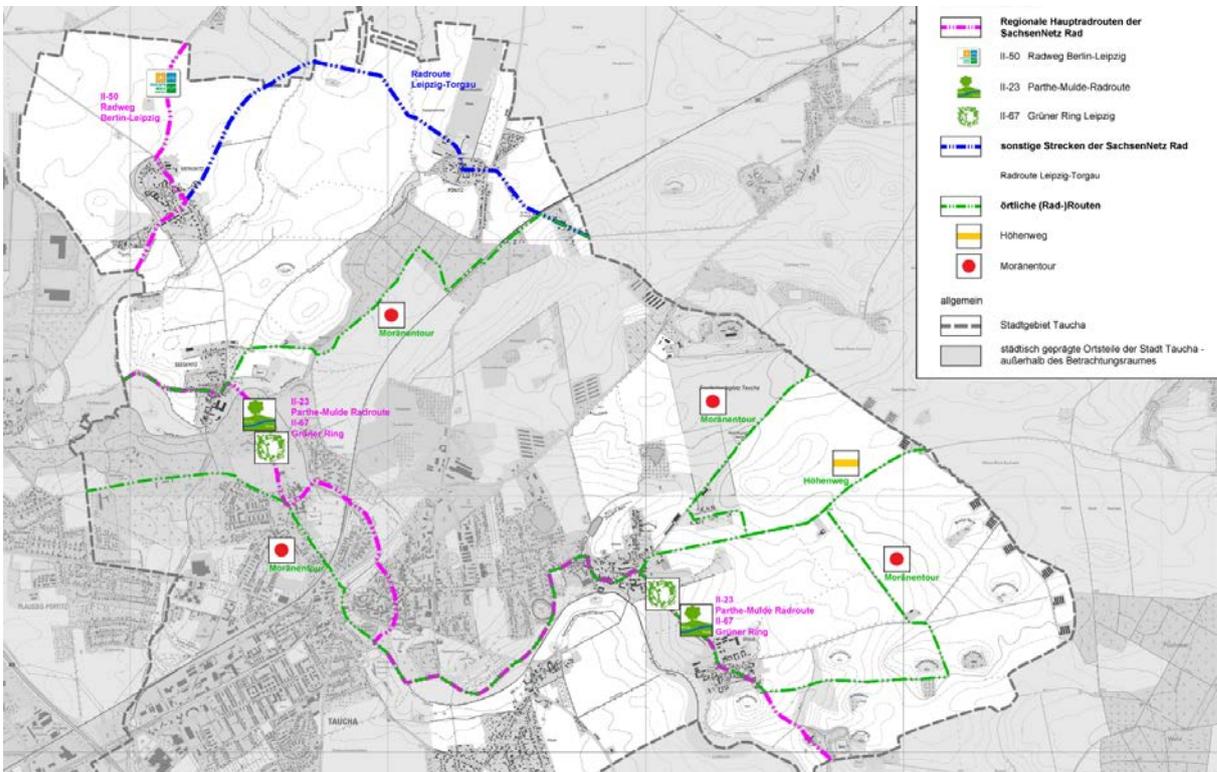
Das SachsenNetz Rad vereint touristische Radwege in Sachsen zu einem Hauptnetz, welches aus 10 Radfernwegen, 60 Regionalen Hauptrouten und Sonstigen Strecken besteht. Es wird ständig erweitert und enthält in der aktuellen Ausbauplanung 5.176 km Radwege.

Die **Regionalen Hauptrouten** 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 Radroute 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 Morärentour 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 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 Großdorfer 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.



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) oder im Nebenradnetz die Führungsform darstellen, wie in der Eilenburger Str. – K7422 (Pönitzer Kreuz).



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



22: Gehweg mit "Rad frei" Eilenburger Str. K7422, bedarfsgerecht

3.5.4 Gemeinsamer Geh- und Radweg

Der gemeinsame Geh – und Radweg ist eine häufige Führungsform mit Pflasterbelag in Taucha und **benutzungspflichtig**. Der Gemeinsame Geh- und Radweg entlang der Sommerfelder Straße entspricht dabei den Anforderungen mit einem glatten Belag und den Mindestbreiten. In der Dewitzer Str. ist diese gewählte Führungsform durch die baulichen Voraussetzungen nicht bedarfsgerecht. Hindernisse wie Mülltonnen, Laternen, und eine teilweise zu enge Streckenführung sind eher hinderlich für den Radverkehr und schränken auch die zu Fuß Gehenden sehr ein.



25: gem. Geh- und Radweg (Zweirichtungsweg) entlang der Sommerfelder Str. mit guter Einseh- und Überholmöglichkeit



24: viele Hindernisse und ungünstige Streckenführung in d. Dewitzer Str. für einen gemeinsamen Geh- und Radweg

Im Tauchaer Stadtbild ist eine gemeinsame Geh- und Radwegführung häufig vorzufinden. Generell ist es für den Fußgängerverkehr wichtig, dass ein ungestörtes Fortkommen ermöglicht wird. Ein hohes Fahrradaufkommen in einer gemeinsamen Führungsform kann Fußgänger an den **Rand des Weges drängen und zu einer großen Verunsicherung und Konfliktsituationen beider Nutzergruppen beitragen**. Auch die Anforderungen für den sicheren und schnellen Radverkehr sind bei dieser Form häufig nicht vorhanden. Die gemeinsame Führung des Weges wird von der ERA (2010) unter folgenden Ausschlusskriterien **ausdrücklich nicht empfohlen**: intensive Geschäftsnutzung an Wegen, hohe schutzbedürftige Nutzergruppe (Menschen mit Behinderung oder Mobilitätseinschränkung, Kinder), **Hauptverbindungen des Radverkehrs**, starkes Gefälle (>3%), bei beengten Verhältnissen angrenzende Hauseingänge oder Grundstückszufahrten, stark frequentierte Bus- und Straßenbahnhaltstellen (ohne gesonderte Wartefläche) und wenn der Radverkehrsanteil ein Drittel der Gehwegnutzer überschreitet.

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. 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 mit Fahrradboxen an der Bürgerruhe

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 in der Kirchstraße an d. Parthemulde Radroute und der Grünen-Ring-Route

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.

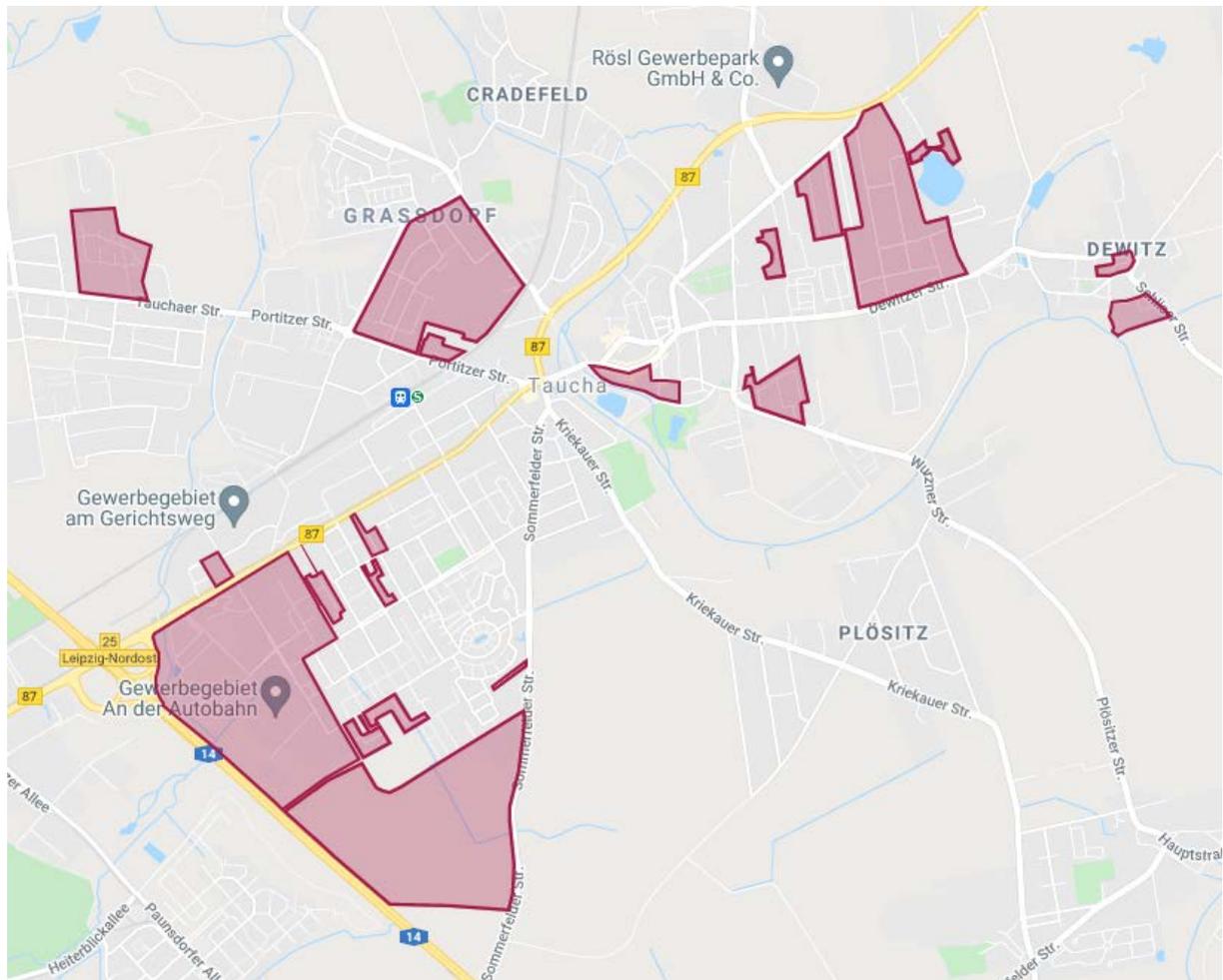
Ein wichtiger und immer bedeutenderer Bestandteil ist der **Fahrradverleih bzw. das Bikesharing**. Im angrenzenden Leipzig bestehen viele Fahrradverleihsysteme, von denen Taucha profitieren könnte. Hier besteht die Möglichkeit sich stunden- tages- oder sogar monatsweise kostengünstig Fahrräder zu leihen. 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 Fahrradfahrenden 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

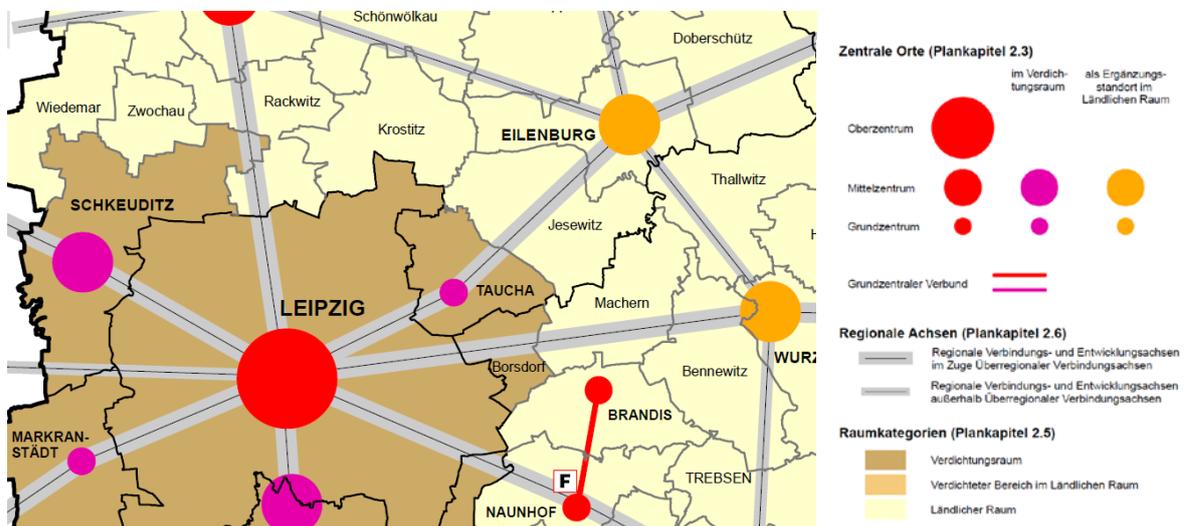
4 Netzplanung

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). 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**, nähräumige Radverkehrsverbindung (Verbindungen von Gemeinden/Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion zum Grundzentrum Taucha und Verbindungen zwischen den Gemeinden/Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion),
- 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 Radverkehrsverbindung (Anbindung aller Grundstücke und potenziellen Quellen und Zielen). (13)

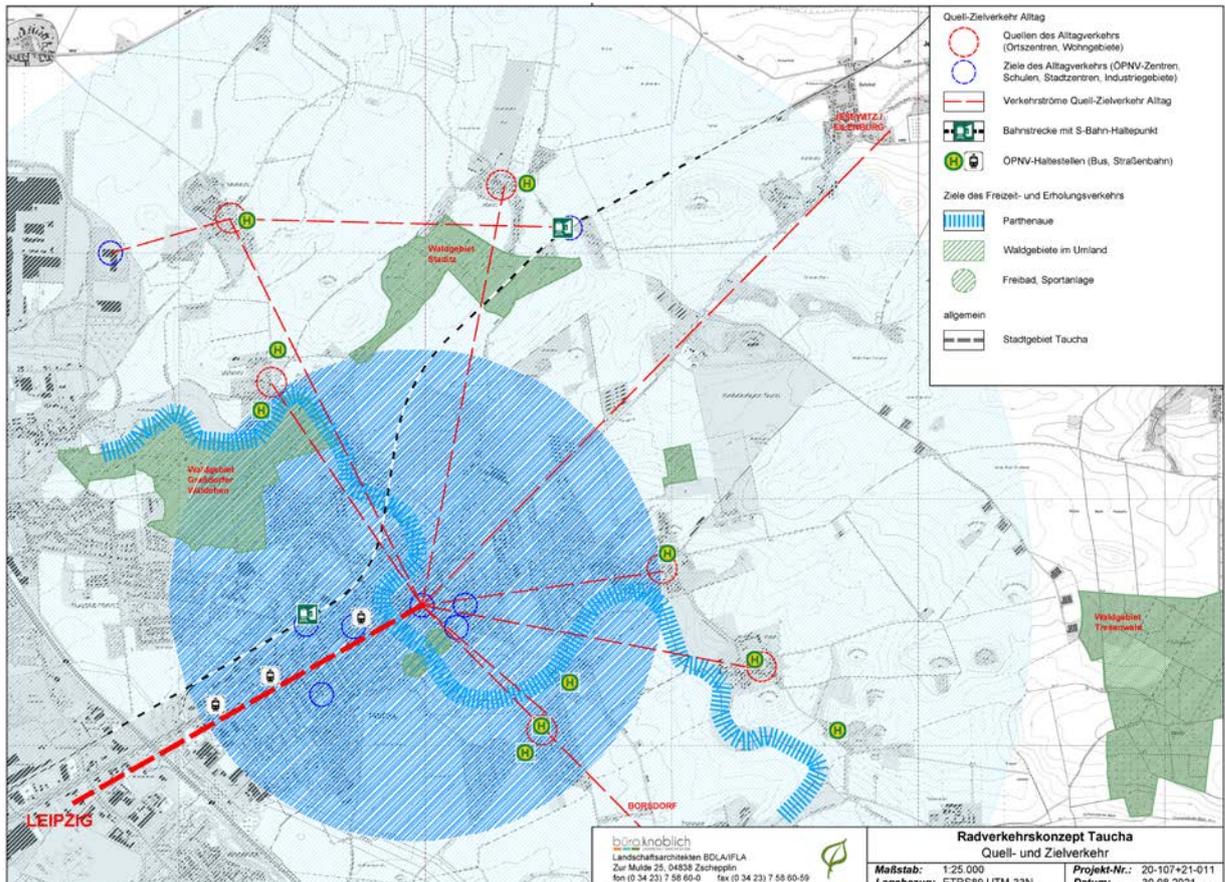


31: Auszug aus dem Regionalplan Westsachsen (2008)

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 St., E.-Moritz-Arndt-Str.
- **Kindergärten** 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, 2021)

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):

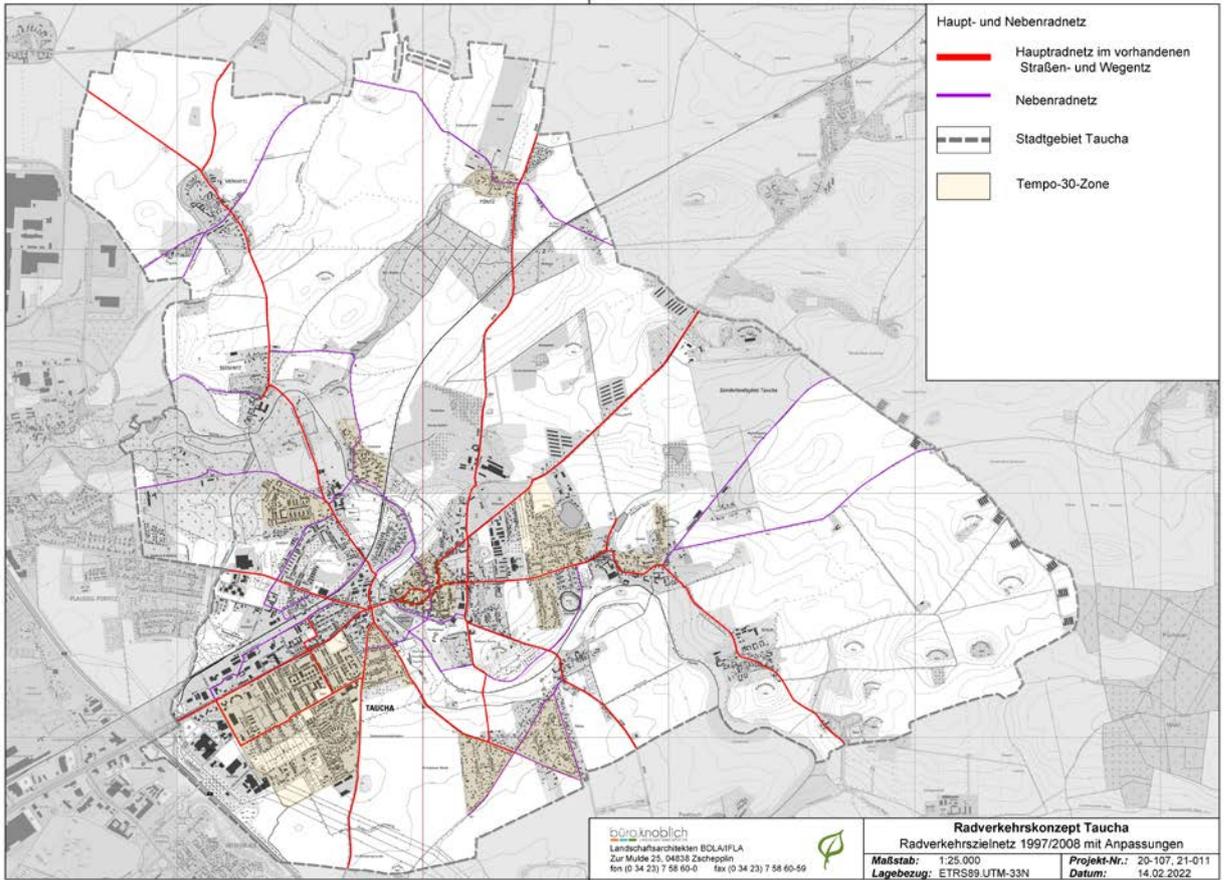
Die Veränderungen im Nebenradnetz resultieren aus aktualisierten Nutzungsanforderungen:

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.



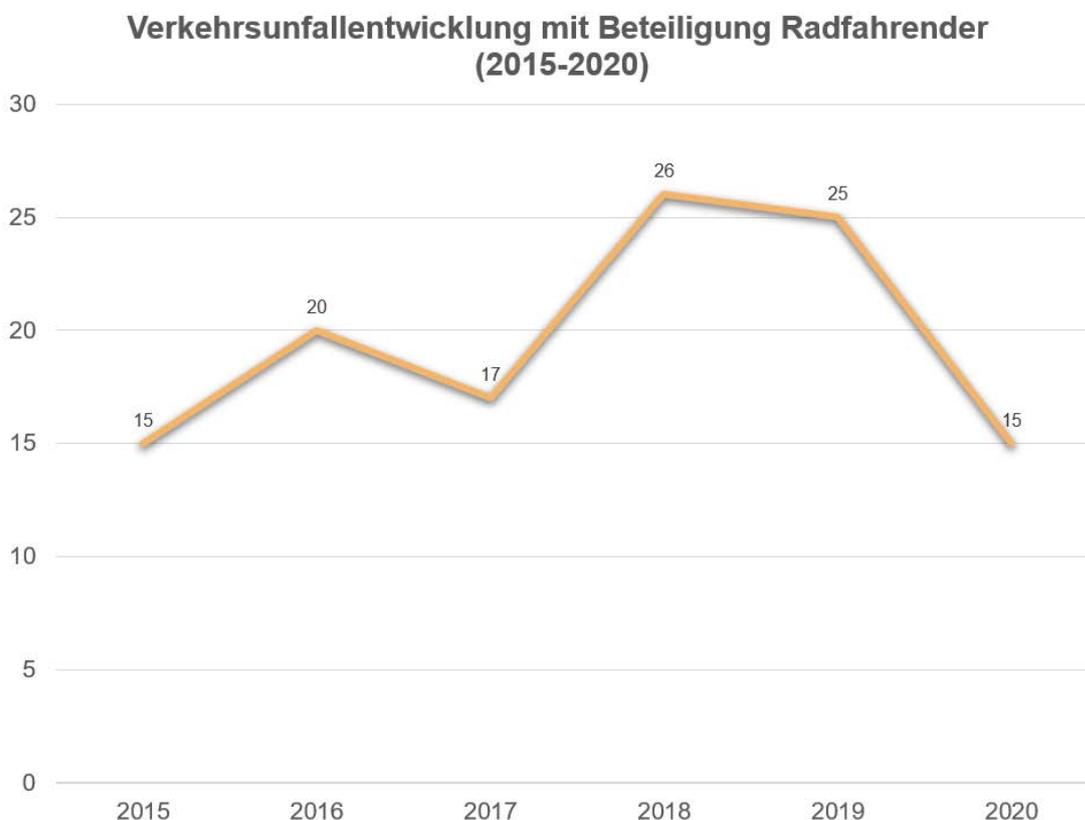
34: Radverkehrszielnetz Taucha

5 Konflikt- und Mängelanalyse für den Radverkehr in Taucha

Der häufige Wechsel der Führungsformen von Radverkehrsanlagen in der Stadt Taucha ist ein strukturelles Problem und führt zu einem mühsamen „Wege suchen“, welches von gebietsfremden Radfahrenden schnell als unübersichtlich empfunden werden könnte. Im Hauptnetz 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 Verkehrsteilnehmende 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.

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

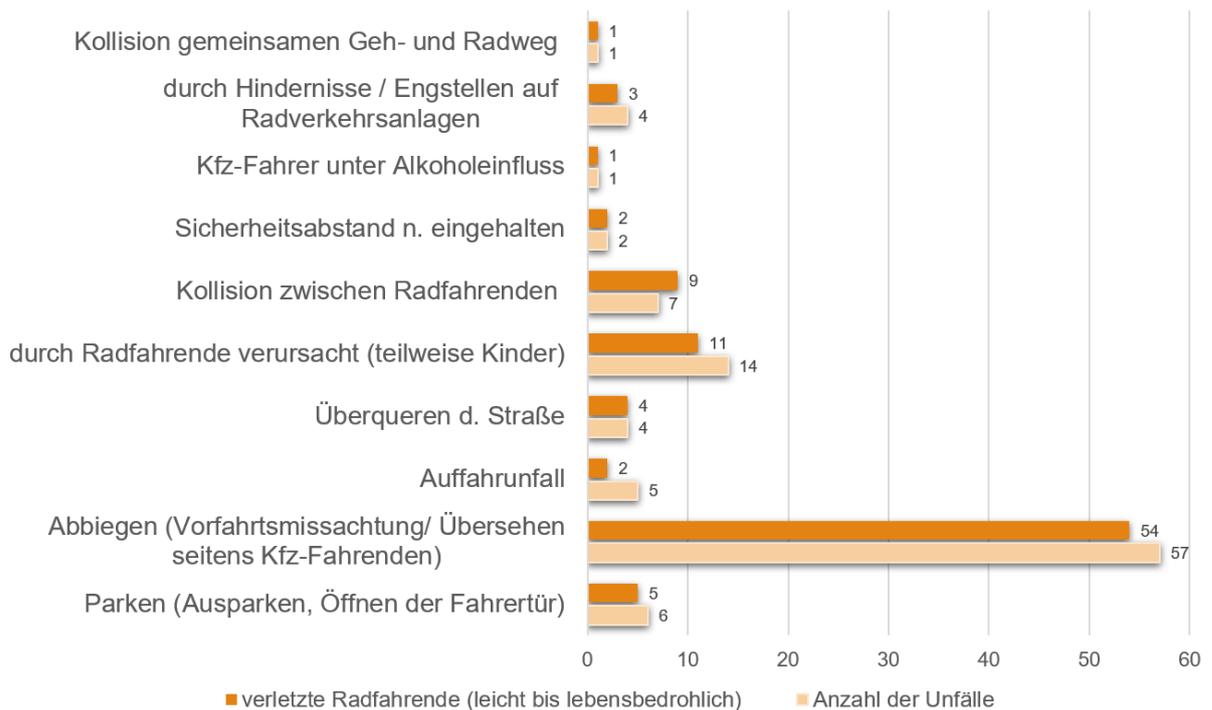
Mit Betrachtung der Unfallkarte zeichnet sich ein deutlicheres Bild ab. Die Unfallorte und Unfallursachen sind nach einer ausführlichen Betrachtung folgend zusammengefasst:

- **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:

Lfd. Nr.	Netzabschnitt	Netzkategorie	Konflikt	
B 1	Portitzer Str.,	IR IV	ungeeigneter Oberflächenbelag für gemeinsamen Geh- und Radweg, unsichere Querung Richtung Bahnhofstraße, eingeschränkte Sichtverhältnisse in Unterführung, Radverkehrsanbindung an Stadt Leipzig sichern, Hauptradverbindung, Unfallschwerpunkt, ungesichertes Ende Radverkehrsanlage, nur einseitige Radverkehrsanlage	
B 2	Taucha - Cradefeld entlang der Parthe (750 m)	IR IV	ungeeigneter Oberflächenbelag, Engstelle an Unterführung, Nebenverbindung, touristische Route	

Lfd. Nr.	Netzabschnitt	Netzkategorie	Konflikt	
B 3	Wurzner Straße, Gymnasium Plöszitz (700 m)	IR IV	keine Radverkehrsanlage (Schulstandort/Schulweg), ungeeigneter Oberflächenbelag, Verbindung nach Pönitz, Gefahrenpunkt Querung Gartenstraße, Hauptradverbindung	
B 4	B 87 Einmündung Eilenburger Straße bis Stadtgrenze (u. weiter nach Jeschwitz)	IR IV bzw. AR III	Keine Radverkehrsanlage, Verbindung nach Jeschwitz Hauptradverbindung	
B 5	Matthias-Erzberger-Str. ab Kreisverkehr bis Graßdorfer Str. (720 m)	IR IV	Keine Radverkehrsanlage, Anbindung Graßdorf, bedeutende Nebenverbindung	
B 6	Graßdorfer Str.	IR IV	bestehende Radverkehrsanlage nicht nutzbar, zwischen Bahnübergang und Geh-/Radweganfang am Wohngebiet nicht gesichert, Anbindung Graßdorf touristische Route, Hauptradverbindung	
B 7	Pönitzer Weg (ab Ende Gewerbegebiet) Richtung Pönitz K7422	AR IV	keine Radverkehrsanlage, gegenwärtige Nutzung Radverkehr und Schulweg, Gefährdung durch Kfz- und Schwerlastverkehr, Hauptradverbindung	
B 8	Kriekauer Str. zwischen Sommerfelder Str. und Auenweg	IR IV	keine bzw. ungesichertes Ende Radverkehrsanlage, Gefährdung durch Kfz-Verkehr, Anbindung nach Plöszitz/ Zentrum Taucha, fehlender Lückenschluss Hauptradverbindung	

Lfd. Nr.	Netzabschnitt	Netzkategorie	Konflikt	
B 9	Sommerfelder Str. zwischen Karl-Große-Str. und Windmühlenstraße	IR IV	keine bzw. ungesichertes Ende Radverkehrsanlage, Gefährdung durch Kfz-Verkehr, Anbindung nach Engelsdorf/Zentrum Taucha, fehlender Lückenschluss Hauptradverbindung	
B 10	Wurzner Straße Abschnitt Geschwister-Scholl-Straße bis Beginn der Kleingartenanlage	IR IV	ungeeigneter Oberflächenbelag, unsichere Querung, Borde teilweise nicht abgesenkt, Schulweg und Anbindung nach Plöszitz, Hauptradverbindung	
B 11	Am Schmiedehöfchen bis Wurzner Str. (am Kleingartenverein)	IR V	Ungeeigneter Oberflächenbelag, touristische Route, Haupt- und Nebenradverbindung	
B 12	Eilenburger Str.	IR IV	keine Radverkehrsanlage, Anbindung Zentrum, nördöstliches Wohngebiet Taucha, Gewerbegebiet, Kindergarten, Hauptradverbindung	
B 13	Schillerstraße	IR V	keine Radverkehrsanlage, ungeeigneter Belag direkte Anbindung zu Bahnhof Taucha (mit Radabstellanlage)	
B14	Badergasse	IR V	Ungeeigneter Pflasterbelag, Nebenverbindung	

Lfd. Nr.	Netzabschnitt	Netzkategorie	Konflikt	
B 15	Kirchstraße	IR V	Ungeeigneter Pflasterbelag, Nebenverbindung, touristischer Weg	
B 16	Am Dingstuhl	IR IV	ohne Radverkehrsanlage und Randbefestigung (Tempo 30) Schulweg, Haupttradverbindung	
B 17	B87 Leipziger Straße zwischen Poststraße, „An der Bürgerruhe“ und Verkehrsinsel	IR IV	fehlende, unsichere und unübersichtliche Querungsbedingungen an Straßenbahn-Endhaltestelle (Linie 3 Taucha), Gefährdung durch Schwer- und Kfz-Verkehr, Hauptverkehrsstraße	
B 18	Gärtnerweg, Ernst-Barlach-Weg, Marca-Chagall-Weg	IR V	hohes Verkehrsaufkommen (Tempo-30-Zone), Gefährdung für Radverkehr, teilweise Schulweg	
B 19	B87 Leipziger Straße (Mündung Otto-Schmidt-Straße, Alte Gärtnerei, Manteuffelstraße, Ferdinand-Lassalle-Straße, Windmühlenstraße, Karl-Große-St, Portitzer Str. und Graßdorfer Str.)	IR III	Einmündungsbereiche der B87 (Kreuzung mit Radverkehrsanlage), Gefährdung durch Vorfahrtsmissachtung oder Überfahren des Radwegs, Haupttradverbindung, Unfallschwerpunkte	
B 20	Kantstr. Kreuzung Sommerfelder Str.	IR IV	Ungesicherter Übergang zum Radweg Sommerfelder Str. Haupttradverbindung	

Lfd. Nr.	Netzabschnitt	Netzkategorie	Konflikt	
B 21	Ferdinand-Lasalle-Straße	IR V	Einbahnstraße, nicht für Fahrrad freigegeben, direkter Weg zur Schule, Zufahrt zur ampelgerechten Querung nur über Umweg möglich, Hauptradverbindung, Unfall-schwerpunkt	
B 22	Rudolf-Breitscheid-Straße	IR V	Einbahnstraße, nicht für Fahrrad freigegeben, direkter Weg zur Schule,	
B 23	An der Parthe, Am Schmiedehöfchen, Am Winneberg	IR V	Ungeeigneter Belag, Hauptradverbindung	
B 24	Markt, Kirchstraße	IR V	Einrichtungsverkehr nicht geöffnet für Radverkehr, Gefährdung für den Radverkehr im Bereich der Kreuzung Markt - Kirchstraße durch Kfz- und Schwerverkehr, Gefährdung Fußgänger durch Benutzung des Gehwegs durch Radfahrende	
B 25.1	Sommerfelder Weg (Plöszitz) ab Engelsdorfer Str.	AR IV	Feldweg, Anbindung Engelsdorf (Leipzig)	
B 25.2	Margarethenweg (Plöszitz)	IR IV	ungeeigneter Belag	
B 26	Portizer Str., Kreisverkehr Richtung Leipzig	IR IV	fehlender Radweg, unzureichender Übergang zum Geh- und Radweg, Hauptverbindung, Anbindung Leipzig	
B 27	Otto-Schmidt-Str.	IR IV	fehlende Radverkehrsanlage, Hauptverbindung	
B 28	Verbindung Sommerfelder Str.- Gärtnerweg	IR V	siehe B 18	
B 29	Weg am Lösegraben	IR IV	ungeeigneter Belag, Anbindung Leipzig	

Lfd. Nr.	Netzabschnitt	Netzkategorie	Konflikt	
B 30	Kreuzung Sommerfelder Str. (bis Karl-Große-Str.) und Leipziger Str.	IR IV	nicht bedarfsgerechte Verkehrsführung für Radverkehr, Hauptverbindung	

Anmerkungen zu Konfliktbereichen:

- Die analysierten Oberflächenbeläge, die sich für den Radverkehr als ungeeignet erweisen, liegen teilweise in Tempo-30-Zonen. Anzumerken ist hier im Bereich des Markts/Zentrums von Taucha, dass überwiegend historisches Natursteinpflaster verlegt ist. Die Radbefahrung der Wege in diesem Bereich ist nach Anforderungen der ERA (2010) ungünstig, da die Oberflächen einen sehr hohen Rollwiderstand haben und somit einen erheblichen Störfaktor darstellen. Es ist zu prüfen, ob gegebenenfalls bituminöse Fahrstreifen für den Radverkehr baulich umgesetzt werden. Da der Marktbereich durch den Kfz- und Schwerverkehr belastet ist und somit eine Gefahr für Fußgänger und den Fahrradverkehr besteht, kann eine Umleitung des motorisierten Individualverkehrs im Bereich des Zentrums in Betracht gezogen werden. Der Bereich ist ein großer Zielbereich des Alltagsradverkehrs und zudem ein Schulweg.
- Der südliche Siedlungsbereich Tauchas, unterhalb der Leipziger Straße ist als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Hier befinden sich überwiegend Schulen, ein Kindergarten, Kleingärten, Arztpraxen und Mehr- und Einfamilienhäuser. Dieser Bereich wird vom Transitverkehr als Umgehung für das Zentrum Tauchas genutzt. Die vielfach benutzte Wegführung betrifft die Ernst-Barlach-Straße, die Marc-Chagall-Straße, der Gärtnerweg sowie die Max-Klinger-Straße. Dies führt in verkehrsintensiven Zeiten zu unübersichtlichen Zuständen im Siedlungsbereich. Aufgrund fehlender Gehwege wie im Gärtnerweg und in der Max-Klinger-Straße und einer eng bemessenen Straßenführung weist sich dieser Bereich als Problembereich nicht zuletzt für Schulkinder auf. Für die Anwohner und Radfahrenden ist in diesem Bereich keine ausreichende Sicherheit gewährleistet.

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

- Fehlender Lückenschluss im Hauptradnetz
- 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 die Radverkehrsanlagen 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 RASSt (Richtlinie für Anlagen von Stadtstraßen). Die Führungsformauswahl der Radverkehrsanlagen sollte entsprechend der Belastungsbereiche der Stadtstraßen erfolgen.

Tabelle 4: Maßnahmenübersicht (mit konkreter Planung untersetzt)

Lfd. Nr.	gepl. Zeitpunkt d. Realisierung	Netzabschnitt	Baumaßnahme	Baulast-träger
B 1.1	2021	Portitzer Str., Kreuzung - Trog (250 m)	Ausbau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs	Stadt Taucha
B 1.2	2022	Portitzer Str., Trog – Kreisverkehr (210 m)	Ausbau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs	Stadt Taucha
B 2	2022- 2024	Innenstadt - Cradefeld entlang der Parthe (750 m)	Ausbau eines ungebundenen Radweges	Stadt Taucha
B 3.1	In Planung	Geschwister-Scholl-Str. K7422 (700 m)	Ausbau eines straßenbegleitenden Radweges	Landkreis Nordsachsen
B 6.2	2023	Graßdorfer Str. (150 m)	Ausbau Geh- und Radweg	Stadt Taucha
B 9.2	2023	Sommerfelder Str. (230m)	Ausbau Geh- und Radweg	Stadt Taucha
B 10	2022 - 2023	Wurzner Str. (700 m)	Ausbau Geh- und Radweg	Landkreis, Bau: Stadt Taucha
B 19	2021	B 87 Leipziger Str.	Schutzmarkierungen an Straßenübergängen	Landesamt für Str. und Verkehr

Tabelle 5: Maßnahmenübersicht

Lfd. Nr.	Netzabschnitt	Netz - kat.	Maßnahme	Baulastträger	Realisierbarkeit
B 4	B 87 Kreuzung Pönitzer Weg bis Jesewitz	IR IV bzw. AR III	Neubau eines einseitigen Geh- und Radwegs mit Zweirichtungsführung (5 km)	Freistaat (in Vorplanung)	C
B 5	M.-Erzb.-Str. ab Kreisverkehr bis Graßdorfer Str.	IR IV	beidseitiger Schutzstreifen (720 m)	Stadt Taucha	A
B 6.1	Graßdorfer Str. Bahnübergang – Seegeritzer Weg	IR IV	Umgestaltung des Straßenraums, Neubau eines einseitigen Geh- und Radwegs mit Zweirichtungsverkehr (650 m)	Stadt Taucha	B
B 7	Pönitzer Weg K7422 ab Ende Gewerbegebiet bis Bahnübergang Pönitz	AR IV	Ausbau eines einseitigen Geh- und Radwegs mit Zweirichtungsverkehr (1,6 km) [Grunderwerb] (Alternativroute: entlang der Bahngleise Richtung Pönitz)	Landkreis Nord-sachsen	C
B 8	Kriekauer Str. zwischen Sommerfelder Str. und Auenweg	IR IV	Umbau zur einseitigen Radverkehrsanlage mit Zweirichtungsverkehr (200 m)	Stadt Taucha	B
B 9.1	Sommerfelder Str. zw. K.-Große-Str. & Windmühlenstr.	IR IV	Einrichten Radverkehrsanlage (300 m) [Grunderwerb]	Stadt Taucha	C
B 11	Am Schmiedehöfchen bis Wurzner Str. (um Stadtpark/Gärten), Schulweg nach Pönitz	IR IV	Einbau ungebundener Oberflächenbelag (1300m) [Grunderwerb]	Stadt Taucha	B
B 12.1	Eilenburger Str. Zw. Am Dingstuhl und Pönitzer Weg	IR IV	Fahrradbedarfsstreifen, Gehweg Fahrrad frei beschildern (250 m)	Landkreis Nord-sachsen	A
B 12.2	Eilenburger Str. ab Wallstraße bis Am Dingstuhl	IR IV	Einbau einer Radverkehrsanlage (280 m) (ab Ende 30er-Zone)	Stadt Taucha	B
B 13	Schillerstraße	IR V	Umbau Geh- und Radweg (250 m)	Stadt Taucha	B
B 14	Badergasse	IR IV	Einbau Asphaltbelag (80 m)	Stadt Taucha	A
B 15	Kirchstraße	IR V	Einbau Asphaltbelag [Denkmal] Fahrradstr. (350 m)	Stadt Taucha	B
B 16	Am Dingstuhl	IR IV	Neubau Radverkehrsanlage, Sanierung Asphalt (520 m)	Landkreis Nordsachsen	C

Lfd. Nr.	Netzabschnitt	Netz - kat.	Maßnahme	Baulastträger	Realisierbarkeit
			[Grunderwerb]		
B 20	Kantstr. Kreuzung Sommerfelder Str.	IR IV	Einbau einer gesicherten Querung, (Pflaster/Asphalt 6m ² , derzeit Trampelpfad)	Stadt Taucha	A
B 21	Einbahnstraßen Fahrrad frei öffnen	IR V	Prüfung Änderung der Einbahnstraßenregelung, Anbringung Zusatzzeichen ZZ 1022-10 und ZZ 1000-31	Stadt Taucha	A
B 23	An der Parthe, Am Winneberg	IR V	Wegeausbau mit wassergebundener Deckschicht (700 m)	Stadt Taucha	B
B 24	Innenstadt	IR IV	Umbau Markt / Umbau zu fahrradfreundlichem Belag bspw. bituminöse Deckschicht / verkehrsplanerische Maßnahmen zur Einrichtung von Radverkehrsanlagen (Tempo-30-Zone aufheben)	Stadt Taucha	B
B 25.1	Sommerfelder Weg ab Margarethenweg bis Ortsgrenze	AR IV	Ausbau mit Fahrspuren (650 m) [Grunderwerb]	Stadt Taucha	C
B 25.2	Margarethenweg (Plörsitz)	IR IV	Fahrradstraße (700 m) [Grunderwerb]	Stadt Taucha	C
B 26	Portizer Str., Kreisverkehr Richtung Leipzig	IR IV	Neubau und Übergang zum Geh- & Radweg (ca. 400 m)	Stadt Taucha	C
B 27	Otto-Schmidt-Str.	IR IV	Beidseitiger Schutzstreifen	Stadt Taucha	A
B 28	Verbindung Sommerfelder Str.- Gärtnerweg	IR V	Fahrradstraße (Einbau bituminöse Deckschicht, ca. 800 m, mind. 4,0m Breite)	Stadt Taucha	C
B 29	Weg am Lösegraben	IR V	Wegeausbau mit wassergebundener/ bituminöser Deckschicht (angrenzendes Landschaftsschutzgebiet, Gemeindegrenzprojekt) (300 m)	Stadt Taucha	B
B 30	Kreuzung Sommerfelder Str. (bis Karl-Große-Str.) und Leipziger Str.	IR IV	Umbau der Kreuzung mit Ausbau beidseitiger Radverkehrsanlagen (300 m)	Stadt Taucha	C

Anmerkung zu B 18 Gärtnerweg:

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der daraus resultierenden Gefährdung von Radverkehr, Anwohnern und Schulkindern im südlichen Siedlungsgebiet Tauchas, welche als Tempo-30-Zone ausgewiesen ist, ist der Handlungsbedarf sehr groß. Da nach der StVO **benutzungspflichtige Radwege**, Radfahrstreifen und Schutzstreifen in **Tempo-30-Zonen verboten** sind, sollte eine Unterbindung des erhöhten Verkehrs über eine Umlenkung oder Umleitung erfolgen. Über die Sommerfelder Str. bis zum Gärtnerweg besteht das Potenzial einer Umfahrungsstraße.

Maßnahmen Abstellanlagen

Aufgrund der Unzufriedenheit der Bürger soll für die Stadt Taucha bedarfsgerechten Parkraum für Fahrräder bereitgestellt werden.

1. Installieren von mehreren Fahrradabstellanlagen (Bügel) am Kirchplatz 13-15 zwischen PKW-Parklätzen (Außenstandort Gymnasium)
2. Installieren von mehreren Fahrradabstellanlagen (Bügel) in der Schloßstraße PKW-Parklätzen (Gerichtsschänke, Friseur etc.)
3. Installieren von mehreren Fahrradabstellanlagen (Bügel) an Haltestellen des ÖPNV (insb. Haltestelle Otto-Schmidt-Str.)
4. Installieren von mehreren Fahrradabstellanlagen an Schulen

7 Abbildungs-, Tabellen- und Quellverzeichnis**7.1 Abbildungsverzeichnis**

1: Leitziele des Nationalen Radverkehrsplans 3.0.....	6
2: ermittelte Korridore f. Radschnellverbindungen d. Radverkehrskonzeption Sachsen 2019	8
3: Auszug aus der Maßnahmenkarte der Radverkehrskonzeption Nordsachsen 2019.....	9
5: Schutzstreifen 6: Radfahrstreifen	11
4: Zweirichtungsradweg	11
7: erste Protected Bike Lane in Berlin mit 3,50 m Fahrbahnbreite.....	12
8: roter Belag mit Piktogrammen 9: Beschilderung nach FGSV-Standard	14
10: weißer Rand (verbesserte Nachtsicht) 11: niveaugleicher Radweg (Verhindern von unruhigem Fahren aufgrund Grundstückszufahrten, Höhenunterschiede).....	14
12: vorgezogene Haltelinie für den Radverkehr an einer Kreuzung.....	14
13: Markt in Taucha	16
14: ausgewiesener Planungsraum in der Kommune Taucha – städtischer Bereich	16
15: Bundes- (rot) und Kreisstraßen (gelb) in Taucha.....	17
16: ÖPNV-Karte Auszug OpenStreetMap (rot-Bus, blau-Straßenbahn, orange-S-Bahn/Zug) ...	18
17: durch Taucha führende Touristische Radrouten	19
18: Beschilderung Moränentour und Höhenweg (Rundweg)	20
19: Einseitiger Zweirichtungsradweg an der Leipziger Str.....	21
20: an der B87 21	
21: baulich getrennter Geh- und Radweg entlang der Parthe.....	21
22: Gehweg mit "Rad frei" Eilenburger Str. K7422, bedarfsgerecht.....	22
23: nicht bedarfsgerechte Führungsform für den.....	22
24: viele Hindernisse und ungünstige Streckenführung in d. Dewitzer Str. für einen gemeinsamen Geh- und Radweg.....	23
25: gem. Geh- und Radweg (Zweirichtungsradweg) entlang der Sommerfelder Str. mit guter Einseh- und Überholmöglichkeit.....	23
26: Bike+Ride-Anlage am Bahnhof Taucha 27: Bike+Ride Anlage mit Fahrradboxen an der Bürgerruhe	24
28: raststättenartige Konstellation in der Kirchstraße an d. Parthe.....	25
29: öffentliche Luftpumpe in Wurzen.....	25
30: Kartenausschnitt Bebauungspläne der Stadt Taucha, 2021	26
31: Auszug aus dem Regionalplan Westsachsen (2008)	27
32: Plan Quell- und Zielverkehr des Radverkehrs	28
33: Hauptziel im Kreuzungsbereich der B87 Leipziger Straße, dem Marktbereich Taucha, Geschwister-Scholl-Schule, Parthebad und Park (Auszug aus OpenStreetMap, 2021).....	29
34: Radverkehrszielnetz Taucha.....	31
35: Verkehrsunfallentwicklung in Taucha 2015-2020 (Unfälle pro Jahr mit Beteiligung Radfahrende)	32
36: Unfallstellen mit Beteiligung Radfahrender von 2015-2020 in Taucha.....	33
37: Diagramm Unfallursachen in Taucha	34

7.2 Abbildungsquellen

- (BMVI), Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. *Nationaler Radverkehrsplan 3.0*. Berlin : Referat Z 32, Hausdruckerei, 2021.
- Radverkehrskonzeption Sachsen 2019*. s.l. : Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, 2019.
- Radverkehrskonzeption Nordsachsen 2019*. s.l. : Landratsamt Nordsachsen , 2019.
- 9, 18-29, Abbildungen Tabelle 3: Bildrechte bei Büro Knoblich
- 6: Fahrradportal, <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/praxisbeispiele>
- TAZ, <https://taz.de/Erste-Protected-Bike-Lanes-eingeweiht/!5546811/>

- 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

7.3 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).....	41
Tabelle 5: Maßnahmenübersicht.....	42

7.4 Literaturverzeichnis

- (BMVI), Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. *Nationaler Radverkehrsplan 3.0*. Berlin : Referat Z 32, Hausdruckerei, 2021.
- Stadt Taucha. [Online] <https://www.taucha.de/buergerservice/ueber-taucha/>, .
- Taucha Kompakt. [Online] <https://www.taucha-kompakt.de/2021/adfc-fahrradtest-zeigt-luecken-in-taucha-stadtverwaltung-ist-am-thema-dran/>.
- Partheland. [Online] https://partheland.info/wp-content/uploads/2021/03/04_Tauchaer-Moraenentour-2021-03-23.pdf.
- Radverkehr Sachsen. [Online] <https://www.radverkehr.sachsen.de/9202.html>.
- RAPIS (Raumplanungsinformationssystem) . [Online] https://rapis.sachsen.de/?ID=10569&art_param=762.
- B87 im Dialog. [Online] <https://www.b87-im-dialog.de/dialoge/2-online-dialog-zwischenergebnisse-der-planungswerkstaetten/verkehrliche-wirkung?page=1>.
- Radverkehrskonzeption Sachsen 2019*. s.l. : Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, 2019.
- Radverkehrskonzeption Nordsachsen 2019*. s.l. : Landratsamt Nordsachsen , 2019.
- ADFC Leipzig . [Online] <https://leipzig.adfc.de/>.
- Forschungs-Informations-System . [Online] <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/58045/>.
- Radverkehrskonzept Sonthofen* . s.l. : Kreisstadt Sonthofen im Allgäu, 2019.
- ERA - Empfehlung für Radverkehrsanlagen* . s.l. : Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2010.
- TAZ <https://taz.de/Erste-Protected-Bike-Lanes-eingeweiht!/5546811/>
- Fahrrad-Unfalldaten (Taucha) der Polizeidirektion Leipzig von 2015-2020
- <https://www.radverkehr.sachsen.de/5886.html>, 2022