



STADT DELITZSCH



RADVERKEHRSKONZEPT DELITZSCH

Entwurf April 2012

DELITZSCH FÄHRT RAD

StadtLabor
Stadt- / Regional- / Verkehrsplanung



Impressum:

Auftraggeber: Stadt Delitzsch
Bauamt/Stadtplanung
Markt 3
04509 Delitzsch

Planung, Fotos,
Text und Pläne:
Bearbeiter: StadtLabor, Tim Tröger und Fritjof Mothes GbR
Tim Tröger, Kai Neumann
Hinrichsenstr. 3
04105 Leipzig
Tel.: 0341 / 21 11 800
Fax: 0341 / 21 11 881
www.stadtlabor.de
kontakt@stadtlabor.de

Inhalt

1	Einführung	2
1.1	Vorbemerkung.....	2
1.2	Ziele und Ablauf des Projekts.....	5
1.3	Übergeordnete Planungen	6
2	Bestandsanalyse	15
2.1	Räumliche Einordnung	15
2.2	Landschaftscharakter	16
2.3	Wichtige Struktur- und Wirtschaftsdaten	16
2.4	Straßen- und Wegenetz	22
3	Konzeption	34
3.1	Radverkehrsnetzplanung	35
3.2	Infrastruktur im Straßenraum.....	41
3.3	Öffentlichkeitsarbeit	53
3.4	Service.....	55
3.5	Rahmenbedingungen	56
4	Beschlusspunkte	61

Anlagen:

- 1.1 Maßnahmenübersicht (tabellarisch)
- 1.2 Fotodokumentation (digital)
- 1.3 Maßnahmenskizzen

Planverzeichnis:

2.1 Bestandsaufnahme Führungsformen	M 1:15.000
2.2 Bestandsaufnahme Geschwindigkeit	M 1:15.000
2.3 Bestandsaufnahme Belagsart / Belagsqualität	M 1:15.000
3.1 Quellen-Ziele-Plan	M 1:45.000
3.2 Wunschliniennetz	M 1:45.000
3.3 Hauptradroutennetz	M 1:45.000
3.4 Hauptradroutennetz	M 1:15.000
3.5 Abschnittsplan	M 1:15.000
3.6 Maßnahmenplan	M 1:15.000

1 Einführung

1.1 Vorbemerkung

Aufgabenstellung

Für die Stadt Delitzsch sollte eine Radverkehrskonzeption erarbeitet werden, die die bestehenden Potentiale nutzt und in ein Handlungsinstrument überführt. Trotz einer vergleichsweise hohen Nutzung des Fahrrads für die Alltags- und Freizeitmobilität bestehen im Stadtgebiet Defizite u. a. hinsichtlich der Durchgängigkeit des Netzes, der Verknüpfung von Zielpunkten sowie der Verbindung der Ortsteile mit dem Stadtzentrum.

Die Konzeption soll der Verwaltung helfen, zielgerichtet zu handeln und bei der Beantragung von Fördermitteln argumentativ und planerisch vorbereitet zu sein. Neben der Definition von Zielen zum Ausbau des Netzes soll auch das bereits bestehende Netz bzw. Radverkehrsanlagen hinsichtlich der durchgängigen Verkehrssicherheit überprüft werden.

Aufbauend auf einer Bestandsanalyse sollten umfassend Vorschläge erarbeitet werden, die den lokalen Gegebenheiten gerecht werden und in einer Prioritätensetzung mit Kostenschätzung münden. Grundlagen sind u. a. die Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen und die Radverkehrskonzeption für den ehemaligen Landkreis Delitzsch.

*Konzept als Leitlinie
und Grundlage*

Planerische und verkehrliche Aspekte

Für die Erstellung einer Radverkehrskonzeption sind insbesondere Ziele, Quellen, die Attraktivität der Wege, die Vernetzung bzw. Kombination des Radverkehrs mit anderen Verkehrsmitteln, aber auch wichtige touristische Radrouten bedeutsam.

Bei der Betrachtung der anzubindenden Zielegebiete in Delitzsch sollten sowohl bestehende Quellen und Ziele als auch perspektivisch zu entwickelnde Quellen und Ziele einbezogen werden.

Voraussetzungen für die Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs sind neben einem attraktiven, dichten und sicheren Wegenetz auch ein qualitativ guter Streckenzustand (Fahrbahnbelag, Wegebreite etc.) sowie eine gute und durchgängige Beschilderung.

Der Schwerpunkt bei der Betrachtung der Vernetzung bzw. Kombination des Radverkehrs mit anderen Verkehrsmitteln sollte auf Angebot und Ausgestaltung von Mitnahmemöglichkeiten im SPNV liegen, wofür attraktive Angebote in Bezug auf Fahrpläne, Platzangebot und Tarife zu entwickeln sind. Einen weiteren Schwerpunkt stellt zudem die Schaffung bzw. Weiterentwicklung von sicheren Abstellanlagen an geeigneten vielfrequenzierten Standorten dar.

*Vernetzung der Quellen
und Ziele auf attraktiven
Routen*

An geeigneten Stellen der vorhandenen öffentlichen Verkehrsnetze, insbesondere an Bahnhöfen, sollten verbesserte Übergangsmöglichkeiten vom Straßen- und Wegenetz zu Bahnen und Bussen geschaffen werden, um sowohl den Alltagsradverkehr als auch den Ausflugsverkehr in der Kombination „Radnutzung / Fahrradmitnahme in der Bahn“ zu stärken.

Für die Verbesserung des Modal Split (Durchschnittlicher Anteil des Radverkehrs an der Zahl der täglichen Ortsveränderungen in Sachsen ca. 9%) zugunsten des Radverkehrs bzw. anderer umweltfreundlicher Verkehre können noch ungenutzte Potenziale durch geeignete Maßnahmen sowohl im Bereich des Alltagsverkehrs (z.B. Schluss von Netzlücken, verbesserte Fahrbahnqualität) als auch des touristischen Verkehrs (z.B. Serviceangebote) erschlossen und ausgeschöpft werden.

Wirtschaftliche Aspekte

Wichtig bei der Realisierung einer Radverkehrskonzeption ist eine gut abgestimmte Routen- und Finanzmitteleinsatzplanung innerhalb der Stadt, um durch möglichst effizienten Einsatz von Finanzmitteln größtmögliche Wirksamkeit zu erreichen. Auch bei noch in Planung bzw. bereits im Bau befindlichen Infrastrukturprojekten ist eine gute Abstimmung unerlässlich, um auf mögliche Bedarfe bereits vorbereitet zu sein.

Der Fahrradtourismus besitzt eine wachsende Bedeutung als regionaler Wirtschaftsfaktor, die Zahl der Radtouristen in Sachsen konnte in den letzten Jahren insbesondere durch attraktive radtouristische Angebote wie den Elberadweg gesteigert werden. Radtouristen tragen hierbei einerseits durch die Zahl von gebuchten Übernachtungen als auch durch ihre sonstigen Ausgaben zur Belebung der regionalen Wirtschaft bei. Insbesondere Klein- und Kleinstunternehmen, aber auch die mittelständische Wirtschaft können hiervon profitieren. Auch die Förderung der Bekanntheit einer Region durch den „langsamen“ Fahrradtourismus kann zu positiven Multiplikatoreffekten für die gesamte Region führen. Zum effizienten Finanzmitteleinsatz tragen Radverkehrsanlagen auch dadurch bei, dass bereits mit relativ kostengünstigen kleinteiligen Maßnahmen spürbare Erfolge erzielbar sind.

Radtourismus als Wirtschaftsfaktor

Mobilität

Bei der Fahrradnutzung bestehen in vielen Regionen, so auch in Delitzsch, noch Steigerungspotenziale. Der Fahrradbesitz ist weit verbreitet, jährlich werden bis zu 5 Millionen neue Fahrräder in Deutschland verkauft.

Der Radverkehr hat besonders für die Mobilität von Kindern und Jugendlichen, aber auch die Gruppe der „jungen Alten“ zwischen 55 und 65 Jahren eine hohe Bedeutung, sowohl im Alltag als auch im Freizeitbereich.

Fahrradnutzung mit Steigerungspotential

Gruppen, welche den Radverkehr bisher noch wenig nutzen, können durch speziell auf ihre Bedürfnisse zugeschnittene Angebote als neue Nutzer von Radverkehrsanlagen/-angeboten hinzugewonnen werden, insbesondere für den Nahverkehr in topographisch günstigen Gebieten mit einer geringen ÖPNV-Netzdichte oder Fahrtenzahl.

Ökologische und gesundheitsfördernde Aspekte

Als ökologischen und indirekt monetären Nutzen des Radverkehrs können abgesehen von den vermiedenen Abgasemissionen sowohl der effiziente Umgang mit knappen Ressourcen, die sehr geringen Betriebskosten im Vergleich zum PKW und die Zeitersparnis auf kurzen Strecken, insbesondere im innerstädtischen Verkehr, gesehen werden. Auch die gesundheitsfördernden Effekte des Radfahrens wirken dem in den Industriestaaten verbreiteten Bewegungsmangel entgegen und können neben den positiven Wirkungen auf die Gesundheit des Einzelnen durch Einsparungen im Gesundheitssektor auch zu erheblichem volkswirtschaftlichen Nutzen führen. Zudem wird durch den geringen Flächenbedarf des Radverkehrs das Straßennetz entlastet und der Landschaftsverbrauch reduziert.

Kostenersparnis bei Straßenbau und im Gesundheitswesen

Verkehrssicherheit und sonstige Aspekte

Beim Schluss von Netzlücken oder Neubau von Streckenabschnitten sollte insbesondere auch auf Aspekte der Radverkehrssicherheit Wert gelegt werden. Hierzu ist zum einen auf vom übrigen Verkehr stark genutzten Streckenabschnitten eine Trennung der Radverkehrsfahrbahnen vom übrigen Verkehr wünschenswert. Besonderes Augenmerk sollte ebenfalls auf die für alle Verkehrsarten sichere Gestaltung von Knotenpunkten und Wegekrenzungen gelegt werden. Auf eine durchgängige Fahrbahngestaltung und -qualität sollte ebenfalls geachtet werden. Für zur Förderung des Radverkehrs und der Radverkehrssicherheit geeignete bauliche Maßnahmen existieren zahlreiche Beispiele in und außerhalb Sachsens, welche den jeweiligen lokalen Besonderheiten angepasst oder in abgewandelter Form Anwendung finden können.

Erhöhung der Sicherheit durch komplexe Betrachtung des Netzes

1.2 Ziele und Ablauf des Projekts

Zielstellung

Ziel ist insgesamt die Attraktivierung des Radverkehrs für Einheimische und Besucher durch ein vervollständigtes Hauptradroutennetz zur Verbindung wesentlicher Quellen und Ziele. Unter Radrouten werden dabei zusammenhängende Verbindungen von für den Radverkehr gut geeigneten Straßen, Wegen und Radverkehrsanlagen verstanden.

Erreicht werden soll neben einem kombinierbaren Netz an Ortsverbindungen die lückenlose Anbindung zu den Wegenetzen des Landkreises Nordsachsen, des Saalekreises, des Landkreises Anhalt-Bitterfeld und der Stadt Leipzig. Somit sollte ein prägnantes Wegesystem mit einheitlichen Qualitätsstandards entstehen, das sich auch touristisch gut vermarkten lässt. Zudem müsste der weitere Ausbau einer vielfältigen Radverkehrsinfrastruktur (Radverkehr als System) erfolgen, die als Faktor einer nachhaltigen Wirtschaftsförderung nicht unterschätzt werden sollte.

Attraktivierung des Radverkehrs für Einheimische und Besucher

Prägnantes Wegesystem mit einheitlichen Qualitätsstandards

Vorgehensweise

Eine geeignete Vorgehensweise wurde in einer umsetzungsorientierten Planung gefunden, welche aufbauend auf der Erfassung von Ist-Zuständen der bestehenden und der geplanten Radrouten und der Analyse vorhandener Planungsgrundlagen zu einer Bewertung des derzeitigen Zustands gelangt. Ziel war die Erstellung eines den derzeitigen lokalen Gegebenheiten und zukünftigen Entwicklungen angepassten Konzepts. Betrachtet wurden sowohl die Belange des Alltags- als auch des touristischen und Freizeitradverkehrs. Angestrebt wurde eine integrierte Planung für die Belange unterschiedlicher Nutzergruppen wie Rad fahrende Kinder, Einkaufsradverkehr, Schnellradler, Radtouristen u. a. m.

Neben netzbezogenen Maßnahmen wurden auch Aspekte wie Radroutenwegweisung, ÖPNV-Verknüpfung und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder einbezogen. Insgesamt wurde unter der Betrachtung des Radfahrens als System ebenso Wert auf Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit, auf kostengünstige Lösungen, oder auf die Aktivierung verschiedener Handlungsträger gelegt. Im Sinne einer umfassenden Unterstützung des Verkehrsträgers Fahrrad wurden aktuelle Erkenntnisse der Radverkehrsförderung und -planung berücksichtigt.

umsetzungsorientiert

Bestandsanalyse

Betrachtung Alltagsverkehr, touristischen und Freizeitradverkehrs

integrierte Planung

Berücksichtigung Radverkehr als System

Abstimmungsprozess

Bereits während der Erarbeitung und besonders in der nachfolgenden Umsetzungsphase der Radroutenkonzeption ist eine regelmäßige und gut organisierte Zusammenarbeit aller Beteiligten erforderlich. In erster Linie erfolgten Abstimmungen mit den betreffenden

regelmäßige und gut organisierte Zusammenarbeit in einer Arbeitsgruppe

Vertretern der Stadt Delitzsch. In zahlreichen Gesprächen und Plan-
diskussionen wurde der nun vorliegende Arbeitsstand erreicht. Eine
Arbeitsgruppe aus Vertretern der Stadt Delitzsch, dem Straßenbau-
amt Leipzig, der Polizei, der Landesdirektion, sowie der Interessen-
vertretung der Radfahrer (ADFC) wurde regelmäßig am Arbeitsstand
beteiligt.

1.3 Übergeordnete Planungen

Radverkehrsrelevante Konzepte

In diesem Abschnitt wird ein Überblick über die bereits existierenden,
dem künftigen Radverkehrskonzept zugrunde liegenden Gesamt- und
Fachplanungen sowie Konzepte zusammengestellt. Diese werden auf ih-
re Verbindlichkeit für den Radverkehr in der Stadt Delitzsch hin unter-
sucht.

Fachlicher Entwicklungsplan Verkehr des Freistaats Sachsen

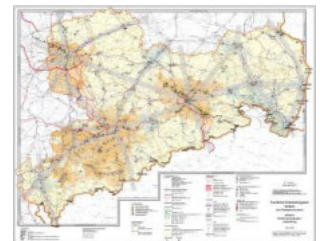
Im Fachlichen Entwicklungsplan Verkehr (FEV) des Freistaates Sachsen
von 1999 sind die fachlichen Ziele für eine umweltverträgliche Mobilität
zur stabilen Entwicklung der Lebensqualität, der Raumstruktur und der
Wirtschaft in allen Landesteilen festgeschrieben. Der angestrebte Weg,
um diese Ziele zu erreichen, wird im Leitbild umrissen. Darauf folgend
werden Grundsätze und Ziele festgeschrieben, wie und mit welchen Prio-
ritäten dies realisiert werden soll. Die bestehenden bzw. geplanten tou-
ristischen Hauptradrouten werden aufgeführt. Der FEV wird im Zuge der
aktuellen Fortschreibung des Landesentwicklungsplans Sachsen abge-
löst. Mit einer Fertigstellung kann voraussichtlich im Sommer 2012 ge-
rechnet werden.

Neben dem Ausbau des Wegenetzes, auch unter den Aspekten einer
komfortablen und sicheren Wegenutzung, ist für den Radverkehr bzw.
die Fahrradnutzung das Vorhandensein geeigneter Abstellmöglichkeiten
von großer Bedeutung. Dies betrifft vor allem Schulen und sonstige Bil-
dungseinrichtungen, Sport- und Freizeitstätten, Einzelhandelseinrich-
tungen sowie Bahnhöfe. Bei den Haltepunkten und Bahnhöfen des ÖPNV
und SPNV ist auf eine für den Radverkehr geeignete Gestaltung zu ach-
ten sowie auf das Angebot bzw. die Optimierung von Mitnahmemöglich-
keiten. Folgende Grundsätze und Ziele mit Bezugnahme auf den Rad-
verkehr sind in Kapitel 7 des FEV formuliert:

Grundsätze:

G 7.1

Die Schaffung und der Ausbau eines zusammenhängenden überregiona-
len Radwegenetzes und die Einrichtung von qualitätsvollen Fahrradab-
stellanlagen an öffentlichen Einrichtungen – einschließlich der Stationen
und Haltestellen des ÖPNV – sind zu unterstützen. Dabei ist den Anfor-



Fachlicher Entwick-
lungsplan Verkehr

*fachliche Ziele festge-
schrieben*

*bestehende und ge-
plante touristische
Hauptdrouten*

derungen des Alltagsverkehrs, des Schülerverkehrs und des Freizeitverkehrs Rechnung zu tragen.

In die Radwegenetze sind vorrangig vorhandene forst- und landwirtschaftliche Wege und öffentliche Straßen mit geringer Verkehrsstärke einzubeziehen. Sofern die Verkehrsstärke oder ein besonderes Sicherheitsbedürfnis dies erfordern, sind straßenbegleitende Radwege vorzusehen.

G 7.2: Die Sicherheit des Fußgängerverkehrs ist durch die Bereitstellung von möglichst separatem Verkehrsraum zu gewährleisten. An Straßen mit besonders hoher Verkehrsstärke sind bei Bedarf zur Gewährleistung querender Fußwegbeziehungen entsprechende bauliche Anlagen zu errichten.

G 7.3: Zur Integration behinderter und mobilitätseingeschränkter Personen ist zu gewährleisten, dass sie die öffentlichen Verkehrsräume weitgehend ohne fremde Hilfe erreichen.

G 7.4: Zur Förderung des Radverkehrs sind die Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern in Verkehrsmitteln des ÖPNV und der Eisenbahn zu verbessern.

Ziele:

Z 7.1: In den Regionen sollen durch Ausweisung, Bau- und Beschilderung von vernetzten Radwegen die Entwicklungsbedingungen für den Alltagsradverkehr verbessert werden.

Begründung: (zu G 7.1 bis Z 7.1)

Neben seinem Wert als Freizeitverkehrsmittel hat das Fahrrad wieder an Bedeutung für den Alltagsverkehr, zum Beispiel für Fahrten zur Ausbildungs- und Arbeitsstelle, gewonnen. Da zudem etwa 30 Prozent der Autofahrten auf Strecken bis 3 km Länge entfallen, besteht in diesem Entfernungsbereich – insbesondere in den Verdichtungsräumen – noch ein beträchtliches Verlagerungspotenzial auf das umweltfreundliche Fahrrad. Eine wichtige Voraussetzung für eine häufigere und sichere Benutzung des Fahrrades kann durch die Ausweisung, den Bau und die Beschilderung von Radwegen geschaffen werden, wobei den Belangen der Verkehrssicherheit (zum Beispiel durch vom sonstigen Fahrverkehr abgetrennte Wege) besondere Aufmerksamkeit zukommen soll. Im Sinne einer Netzergänzung sollen die Radwege für den Alltagsverkehr mit den touristisch orientierten Hauptradrouten abgestimmt werden.

Landesentwicklungsplan Sachsen 2003

Im Landesentwicklungsplan (LEP) Sachsen 2003 werden insbesondere Aussagen zu Grundlagen und Zielen der Raumordnung (Raumstruktur, Zentren, gemeindliche Funktionen, Vernetzung und Kooperation) getroffen, außerdem werden Räume mit besonderem Handlungsbedarf und fachliche Ziele für die Raumordnung definiert. Dabei wird insbesondere die Verbesserung der Standortbedingungen und der Wettbewerbsfähigkeit von Regionen sowie die zunehmenden räumlichen Verflechtungs- und Vernetzungsprozesse und der wachsende Abstimmungsbedarf bei regionalen Initiativen und Handlungsaktivitäten betont, die zunehmend eine konzentrierte und gebündelte Einbeziehung aller regional bedeutsamen Verantwortungsträger und Akteure erfordern.

Anfang des Jahres 2010 beschloss die Sächsische Staatsregierung die Fortschreibung des LEP. Diese befindet sich derzeit im Verfahren und soll voraussichtlich im Sommer 2012 in Kraft treten.

Begründung im LEP zu Punkt 10 Verkehr:

„Im Zusammenhang mit der Erweiterung der EU, dem Fortschreiben des Bundesverkehrswegeplans und den geänderten Rahmenbedingungen im Freistaat Sachsen kann der LEP, trotz eines weiterhin gültigen Fachlichen Entwicklungsplans Verkehr (FEV) aus dem Jahre 1999, nicht auf Aussagen zur weiteren Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur verzichten. Diese konzentrieren sich auf landesweit erforderliche Ausbaumaßnahmen im Verkehrsnetz und entfalten als raumordnerische Festlegungen eine Gültigkeit über die Inhalte z. B. des Bundesverkehrswegeplans hinaus. Die landesplanerischen Ziele sind vorrangig an der Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit Sachsens orientiert und bilden eine Ergänzung bzw. Aktualisierung der Ziele des FEV, die auch in der Karte 12 dargestellt sind. Neue Vorhaben gegenüber dem gültigen FEV werden in der Karte als Korridor dargestellt, da die konkreten umwelt- und verkehrsrechtlichen Verfahren zur Trassensicherung noch durchzuführen sind. Der FEV bleibt wirksam und enthält Aussagen zu allen Verkehrsträgern (inkl. kombinierter Verkehr, Luftverkehr, Binnenschifffahrt).

Nach Fortschreibung der Regionalpläne und vor dem Ende der Gültigkeit des FEV zum 31.12.2009 ist über eine Teilfortschreibung des LEP zum Bereich „Verkehr“ oder des FEV zu entscheiden, damit landesweit bedeutsame Maßnahmen zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur weiterhin raumordnerisch gesichert werden.“

Zum Radverkehr ist im LEP folgendes **Ziel** formuliert:

„Z 10.18: In den Regionen ist das Radwegenetz für den Alltagsradverkehr und den touristischen Radverkehr weiter zu entwickeln, die Netzgestaltung zu optimieren, die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln und die Ausstattung zu verbessern.“

Dieses Ziel des LEP wird folgendermaßen erläutert:

„zu Ziel 10.18

Der Alltagsradverkehr und der touristische Radverkehr nehmen in den letzten Jahren einen steigenden Anteil am Verkehrsgeschehen ein. Zur



Landesentwicklungsplan Sachsen 2003

Aussagen zu Grundlagen und Zielen der Raumordnung

Räume mit besonderem Handlungsbedarf und fachliche Ziele definiert

Förderung dieses umweltfreundlichen Verkehrsmittels ist die weitere Entwicklung und der Ausbau des bestehenden Radverkehrsnetzes in den Regionen, die Schaffung von Serviceeinrichtungen (z. B. Abstellanlagen) und die Wegweisung auf der Grundlage einer aktuellen Bestands- und Bedarfserfassung (für touristische und straßenbegleitende Radwege) und aktueller Planunterlagen voranzutreiben. Die Koordinierung der Aktivitäten innerhalb und zwischen den Regionen ist dabei zu optimieren. Die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sind auf der Grundlage abgestimmter Konzepte umzusetzen.“

Regionalplan Westsachsen 2008

Im Regionalplan Westsachsen werden als Ziele für den Radverkehr unter Punkt 10.7 folgende Aussagen getroffen:

- G 10.7.1: In der Region ist ein flächendeckendes, mit den angrenzenden Regionen abgestimmtes Radwegenetz für den Alltags- und Freizeitradverkehr sowie Radtourismus zu schaffen und auszubauen.
- Z 10.7.2 Das touristische Hauptradroutennetz „SachsenNetz Rad“ soll innerhalb der Region erhalten, verbessert und weiter ausgebaut werden.
- Z 10.7.3 Der Radverkehr soll zu einer verbesserten Flächenerschließung des öffentlichen Personennahverkehrs beitragen. Dazu sind an geeigneten Haltepunkten des schienengebundenen Personennahverkehrs Bike-and-Ride-Einrichtungen zu schaffen oder auszubauen.
- Z 10.7.4 Radwege sollen insbesondere im Ländlichen Raum so angelegt werden, dass die Verbindung zwischen Gemeindeteilen und dem Siedlungs- und Versorgungskern verbessert wird.
- G 10.7.5 Radwege sollen bei vorliegendem Bedarf beim Neubau und Ausbau von klassifizierten Straßen geplant und nach Möglichkeit zeitgleich mit der Baumaßnahme realisiert werden.



Regionalplan Westsachsen

Zu Grundsatz 10.7.1 und Ziel 10.7.2: „ Der Alltagsradverkehr und der touristische Radverkehr nehmen seit einigen Jahren einen steigenden Anteil am Verkehrsgeschehen ein. Zur Förderung dieses umweltfreundlichen Verkehrsmittels ist die weitere Entwicklung und der Ausbau des bestehenden Radverkehrsnetzes in den Regionen, die Schaffung von Serviceeinrichtungen (z. B. Abstellanlagen) und die Wegweisung auf der Grundlage einer aktuellen Bestands- und Bedarfserfassung (für touristische und straßenbegleitende Radwege) und aktueller Planunterlagen voranzutreiben. Die Koordinierung der Aktivitäten innerhalb und zwischen den Regionen ist dabei zu optimieren. Die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sind auf der Grundlage abgestimmter Konzepte umzusetzen.“

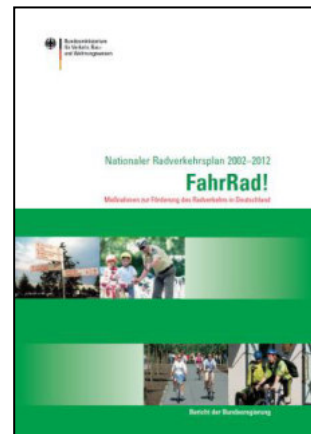
„Die Plansätze G 10.7.1 und Z 10.7.2 richten sich an die öffentlichen Planungsträger, die geplanten und bestehenden Radverkehrsverbindungen entsprechend der Konzeption zu berücksichtigen und umzusetzen. Die Weiterentwicklung des Regionalen Radverkehrsnetzes dient auch der Stärkung der Tourismusgebiete und -schwerpunkte.“

Zu Ziel 10.7.3 und Ziel 10.7.4: „Viele Dörfer, insbesondere im ländlichen Raum, sind nicht ausreichend durch ÖPNV-Angebote verbunden. Daraus ergeben sich Möglichkeiten des Radverkehrs im Zusammenwirken mit dem ÖPNV. Einerseits wird der Aktionsradius des Radfahrers durch die höhere Reisegeschwindigkeit des ÖPNV vergrößert, andererseits die Flächenerschließung des ÖPNV gegenüber fußläufigem Haltestellenzugang auf die etwa zehnfache Fläche erweitert. Damit können dem ÖPNV neue Kunden zugeführt werden. Durch ein kommunales Radwegenetz, das vor allem die zentralen Einrichtungen und solche mit viel Publikumsverkehr miteinander verbindet, kann der Gebrauch des Fahrrads erhöht werden. Dabei sind insbesondere Schulen, Bildungseinrichtungen sowie Sport- und Freizeitstätten mit Radverkehrsanlagen zu verbinden. An diesen zentralen Einrichtungen sind in ausreichender Zahl Abstellanlagen einzurichten.“

Zu Grundsatz 10.7.5: „Das Fahrrad kann in einem Einsatzbereich bis zu Entfernungen von etwa 10 km als ökologisch und ökonomisch sinnvollstes Verkehrsmittel angesehen werden. Es zeichnet sich durch Emissionsfreiheit, Energie- und Rohstoffersparnis, geringen Flächenanspruch, ein hohes Maß an Verfügbarkeit und einen geringen öffentlichen und privaten Aufwand aus. Die Voraussetzungen für den Radverkehr sollen deshalb in der Region verbessert werden. Dazu können auch straßenbegleitende Radwege dienen.“

Fachliche Rahmenplanungen für den Radverkehr

Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012



Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012

Abb. 01: Radfernwegenetz in Deutschland

Im Nationalen Radverkehrsplan 2002-2012 (Abb. 01) werden Ziele bestimmt und Leitlinien erarbeitet, welche die Entwicklung des Fahrradverkehrs in Deutschland fördern sollen. Mit Hilfe einer Analyse des damals erreichten Entwicklungsstands werden Vorteile und Perspektiven des

Radverkehrs und der Radverkehrsförderung erörtert. Dies reicht von der Rolle des Radverkehrs bei der Gestaltung einer nachhaltigen, umweltschonenden Verkehrspolitik über seine Rolle bei der Gesundheitsförderung und Verbesserung der Lebensqualität bis hin zum Beitrag des Radverkehrs zur wirtschaftlichen Entwicklung.

Sowohl für die Fahrradnutzung im Alltagsradverkehr als auch für den Fahrradtourismus wird eine Analyse der Ausgangslage durchgeführt. Es werden Ziele und Lösungsstrategien für die qualitative Verbesserung des Systems Radverkehr definiert und geeignete Maßnahmen zur Realisierung der Ziele vorgeschlagen.

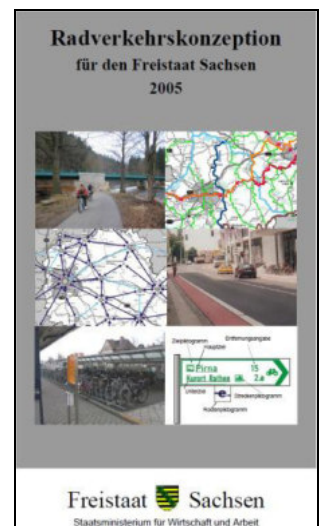
Einen weiteren Schwerpunkt bildet die verbesserte Vernetzung der Verkehrsmittel, um die Einsatzmöglichkeiten des Fahrrads zu erweitern. Zudem werden Möglichkeiten einer effizienten Koordination der Radverkehrsplanung und -förderung, zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit und zur Optimierung rechtlicher Rahmenbedingungen erläutert. Den Finanzierungsmöglichkeiten für Radverkehrsanlagen ist ebenfalls ein eigener Abschnitt gewidmet. Abschließend werden laufende Forschungs- und Projektaktivitäten des Radverkehrs vorgestellt.

Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2005

Die in der 2005 beschlossenen „Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen“ gemachten Aussagen zum Radverkehr sind unter Punkt 3.1 (Aufgaben des Freistaats, siehe dort) genauer erläutert und beziehen sich auf Förderung der Fahrradnutzung (Infrastruktur, Service, Information/Kommunikation), Stärkung des Fahrradtourismus, Vernetzung der Verkehrsmittel, Koordinierung der Planung, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten sowie die kommunalen Aufgaben.

Zu den in der „Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen“ aufgeführten bestehenden Radroutennetzen zählen die nationalen Radfernwege (D-Routen) und die künftig eine einheitliche Wegweisung aufweisenden Routen des SachsenNetz Rad (Abb. 02). Außerdem ist die Ausweisung von Radfahrregionen (z.B. Oberlausitz) mit hoher Netzdichte und -qualität geplant bzw. anderenorts perspektivisch angedacht.

Als Zielgruppen für radtouristische Angebote werden die drei Gruppen Radfernwanderer, Radurlauber und Tagestouristen definiert, für die den jeweils unterschiedlichen Ansprüchen und Bedarfen entsprechende Angebote erarbeitet werden müssen. Zu berücksichtigen ist dabei außerdem die Eignung für Belange des Alltagsradverkehrs (z.B. zur Arbeit, zur Schule).



Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2005

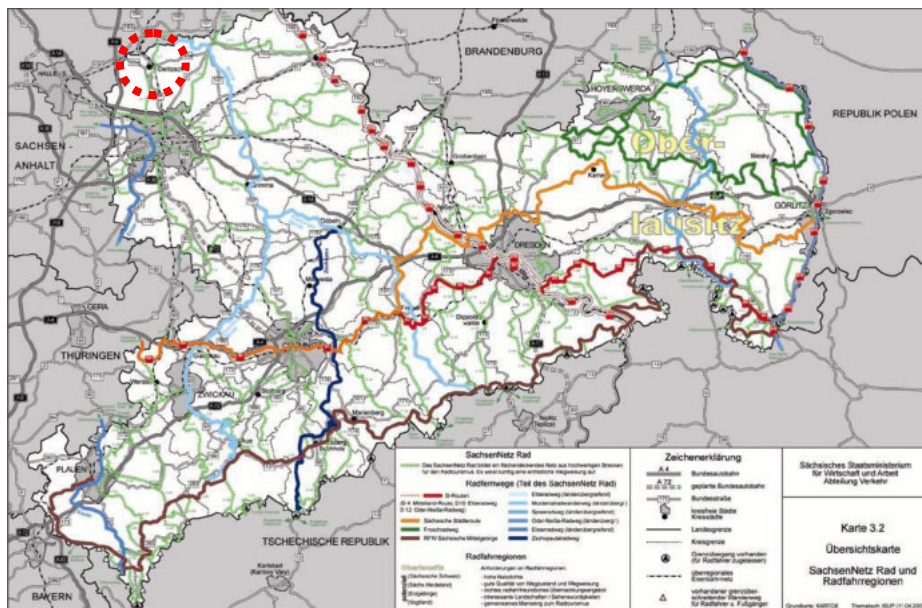


Abb. 02: SachsenNetz Rad mit der Stadt Delitzsch

Als regionale Hauptradroute ist für die Stadt Delitzsch in der „Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2005“ folgende Radroute enthalten:

- Nord-Süd-Route (heute Kohle/Dampf/Licht (Route II-1))

Radverkehrskonzeption Landkreis Delitzsch 2007

Auf Grundlage der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen wurde für den Landkreis Delitzsch ein touristisches Radroutennetz entwickelt. Basis waren bereits bestehende und in Planung befindliche Radrouten sowie bekannte Netzlücken zwischen einzelnen Hauptzielen. Insgesamt entstand ein Netz, das den Zielstellungen des SachsenNetz Rad entspricht und ein Beitrag zu dessen Aktualisierung ist. Alle dort aufgeführten Hauptziele des Landkreises und seiner Umgebung sind mit konkreten Streckenempfehlungen miteinander verbunden. Zugleich kommt hiermit vorrangiger Handlungsbedarf hinsichtlich der Landesentwicklungsziele zum Ausdruck. Darüber hinaus ergänzen die untergeordneten Strecken dieses Netz so, dass die touristisch relevanten Ziele und Sehenswürdigkeiten des Landkreises Delitzsch erschlossen werden.

Entwicklung touristisches Radroutennetz

Kommunale Konzepte

Bewerbung für die Landesgartenschau 2015

Im April 2010 beauftragte der Stadtrat die Verwaltung, vorbereitende Untersuchungen für die Bewerbung der Großen Kreisstadt Delitzsch als Durchführungsort der Landesgartenschau 2015 in Auftrag zu geben. Unter dem Motto „StadtLandFluss“ wurde ein entsprechendes Konzept erarbeitet, welches nicht nur die geforderten gärt-

nerischen Schauinhalte des Berufsstandes Gartenbau umsetzt, sondern auch die Aufwertung bestehender städtebaulicher Bereiche und Grünbereiche berücksichtigt sowie den Ausbau neuer Grünflächen empfiehlt.

Ferner sollten neue Wegeführungen errichtet sowie bestehende Wegeführungen fortgeführt und qualitativ verbessert werden. Beispielsweise sollte die asphaltierte Wegeführung parallel zur Schlosspromenade sowohl in Richtung Rosental als auch zur Promenade am Wallgraben in dieser Gestaltung fortgeführt werden. Damit könnte eine Lücke in der Erschließung innerörtlicher Grünflächen geschlossen werden.

Im Rahmen der Landesgartenschau sollten Radfahrer als völlig neue Zielgruppe erschlossen werden. In dem Zusammenhang war unter anderem ein Fahrradfest geplant. Auch wenn Delitzsch letztlich nicht den Zuschlag erhalten hat, könnten einzelne Maßnahmen weiterverfolgt werden.

„Ab in die Mitte!“ Die City-Offensive Sachsen

Im August 2010 beteiligte sich Delitzsch am Innenstadt Wettbewerb „Ab in die Mitte“ und belegte im September 2010 den dritten Platz.

Das Delitzscher Konzept sieht die Schaffung einer bestmöglichen Infrastruktur für Radtouristen vor, die in Delitzsch Station machen. Beispielsweise sollen als investive Maßnahmen die Errichtung einer Radstation auf dem Roßplatz, Schließfächer für die Gepäckaufbewahrung, einheitliche Fahrradabstellanlagen und abschließbare Fahrradboxen an wichtigen Punkten in der Innenstadt aufgestellt werden.

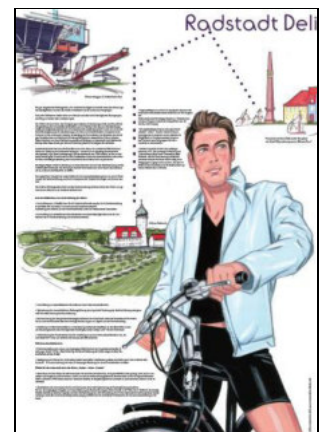
Als nichtinvestive Maßnahme soll vor allem die Wiederherstellung der nahezu durchgängigen Befahrbarkeit der Haupteinkaufsstraße „Eilenburger Straße“ in Ost-West-Richtung und damit die Belebung der Einkaufsstraße „Breite Straße“ erreicht werden. Darüber hinaus sollen Kriterien für „fahrradfreundliche Geschäfte“ festgelegt und die Zertifizierung dieser Geschäfte umgesetzt werden.

Mit Veranstaltungen, wie beispielsweise einer Sternfahrt nach Delitzsch verbunden mit einem verkaufsoffenen Sonntag, einem Fahrradfest und einer Rundfahrt Delitzsch–Bitterfeld–Wolfen–Leipzig, sollen neue Akzente für den Radverkehr in Delitzsch gesetzt werden.

Teile des Konzeptes sollen bereits mit dem Preisgeld umgesetzt werden.



Konzept des Landesgartenschau geländes



Projektpräsentation

2 Bestandsanalyse

2.1 Räumliche Einordnung

Die Stadt Delitzsch ist im Nordwesten des Freistaats Sachsen in der Leipziger Tieflandsbucht nahe der Nordgrenze zu Sachsen-Anhalt gelegen (Abb. 3). Als ein Mittelzentrum im Landkreis Nordsachsen grenzt es im Norden an das Heide-, Seen- und Erholungsgebiet Goitzsche sowie die Gemeinden Sandersdorf-Brehna und Bitterfeld-Wolfen. Östlich von Delitzsch befinden sich die Dübener Heide und die Gemeinde Schönwölkau.

Im Süden grenzen die Gemeinde Rackwitz sowie der durch den Braunkohlebergbau entstandene Werbeliner See und der Schladitzer See an das Gebiet der Stadt Delitzsch. Weiter westlich der Stadt liegt die Gemeinde Neukyhna. Aus südlicher Richtung fließt der ca. 30 Kilometer lange Lober durch Delitzsch. Im Stadtgebiet speist er mehrere städtischen Gräben wie unter anderem den Wallgraben.

In der größten Nord-Süd-Ausdehnung misst Delitzsch 11,1 Kilometer und in der Ost-West-Ausdehnung 12,4 Kilometer. Die Gebietsfläche der Stadt beträgt ca. 83 km² und setzt sich aus der Stadt Delitzsch und den Ortsteilen Beerendorf, Beerendorf-Ost, Benndorf, Rödgen, Brodau, Döbernitz, Laue, Poßdorf, Selben, Zschepan, Schenkenberg, Spröda und Storkwitz zusammen.

*Leipziger
Tieflandsbucht*

*Mittelzentrum im Land-
kreis Nordsachsen*

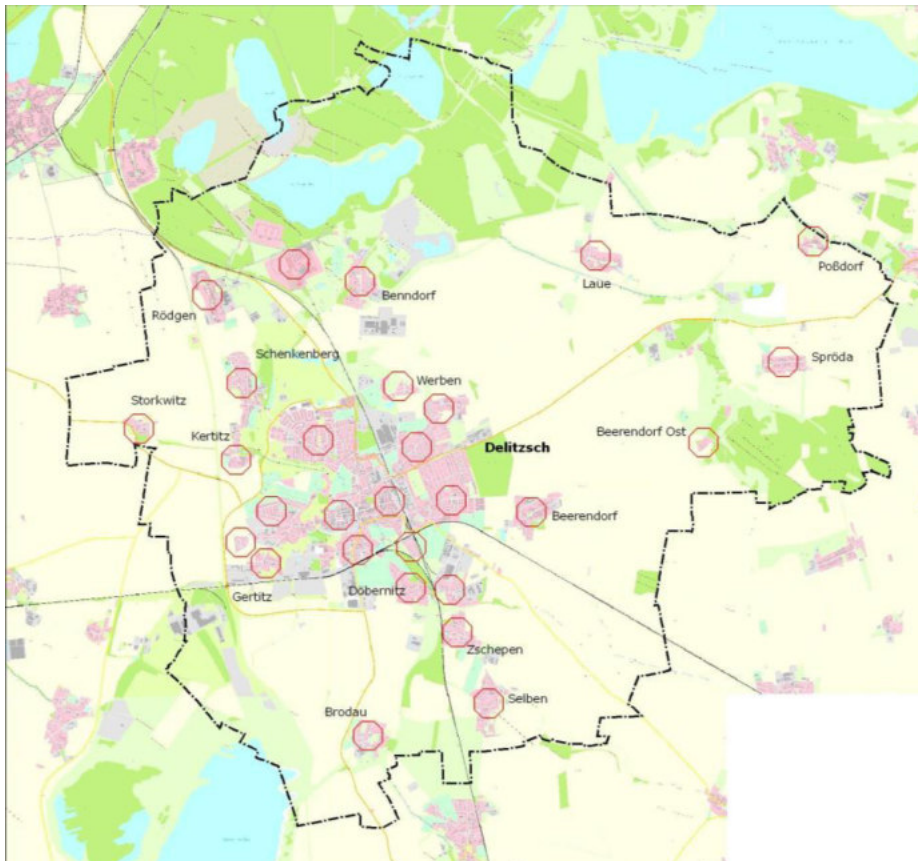


Abb. 03: Räumliche Einordnung der Stadt Delitzsch

2.2 Landschaftscharakter

Delitzsch liegt auf einer Höhe von 94 m ü. NN. Prägend für die Stadt sind die zahlreichen früheren Tagebaustandorte des Braunkohlebergbaus nördlich und südlich des Stadtgebiets (Abb. 04).

Die Höhenlage Delitzschs variiert im Stadtgebiet um etwa 14 Meter, wobei die höheren Teile im Süden und die tieferen im Norden der Stadt liegen. Sie reicht von 88 Meter über Normalnull am tiefsten Punkt am Neuhäuser See bei Petersroda bis zu 102 Meter höchste natürliche Lage der Stadt Delitzsch am Loberlauf bei Brodau. Die Steigungsverhältnisse im Straßennetz sind eher unerhebliche.

*nördlich und südlich
des Stadtgebiets zahl-
reiche frühere Tage-
baustandorte*



*Abb. 04: Landschafts-
charakter*

2.3 Wichtige Struktur- und Wirtschaftsdaten

Im Folgenden werden einige ausgewählte Struktur- und Wirtschaftsdaten der Stadt Delitzsch vorgestellt. Neben der aktuellen Einwohner- und Arbeitsplatzverteilung finden sich Angaben über Versorgungsschwerpunkte sowie Bildungs- und Behördliche Einrichtungen. Ferner werden Angaben zu Sporteinrichtungen, Freizeiteinrichtungen und wichtigen touristischen Zielen gemacht. Diese Angaben dienen der Einordnung möglicher Quellen und Ziele des Radverkehrs.

*Einordnung möglicher
Quellen und Ziele*

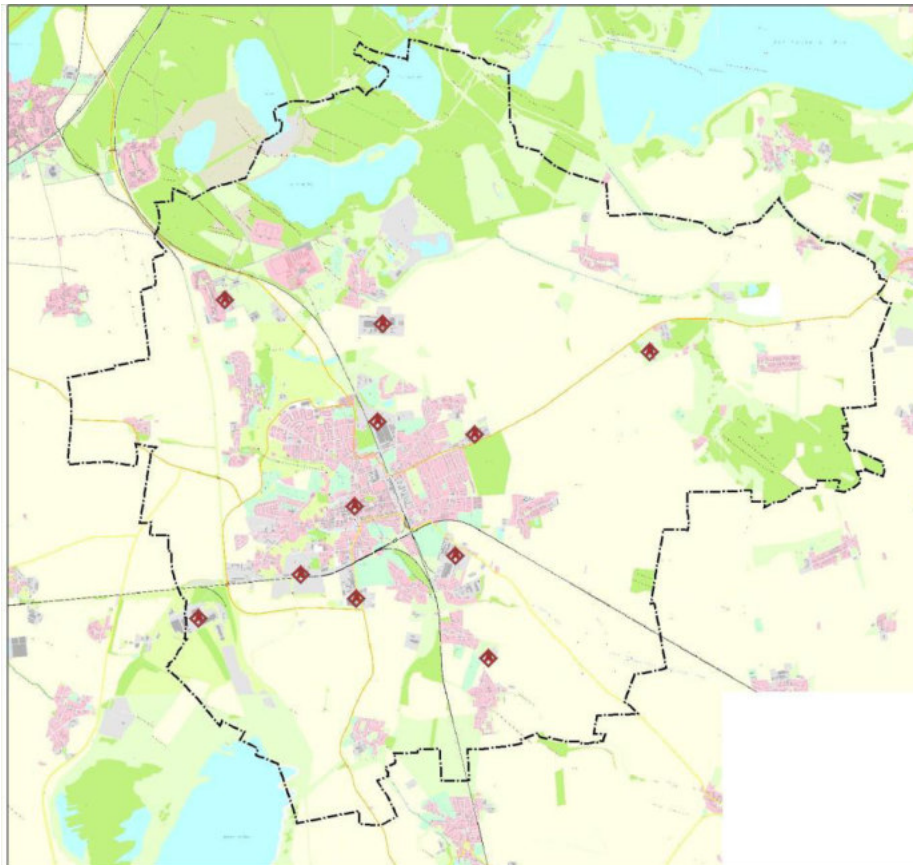
Arbeitsplatz- und Einwohnerverteilung

Die Arbeitsplatz- und Einwohnerverteilung ist in den folgenden Karten dargestellt. In Delitzsch befinden sich verschiedene klein- und mittelständige Unternehmen, die sich unterschiedlich auf das Stadtgebiet verteilen (Abb. 05). Neben den Traditionsunternehmen befindet sich die Delitzscher Schokoladen GmbH, ein größeres Unternehmen mit ca. 160 Mitarbeitern, in der Kernstadt. Ein weiterer Hauptarbeitgeber der Stadt ist die nördlich gelegene EuroMaint Rail GmbH. Ferner gibt es eine Konzentration der Arbeitsplatzstandorte im Industrie- und Gewerbegebiet Südwest. Dort haben sich große, mittlere und kleine Unternehmen der Produktion, des Großhandels, des Handwerks und des Dienstleistungsgewerbes angesiedelt. Zu nennen sind unter anderem das Dämmstoffwerk der URSA-Gruppe sowie das Verpackungswerk der Smurfit Kappa Group. Auch das Gewerbegebiet Rödgen und der Gewerbe- und Energiepark Delitzsch weisen eine hohe Arbeitsplatzkonzentration auf.

Am 31.12.2010 hatte die Stadt Delitzsch 26.145 Einwohner. Insgesamt gehören 13 weitere Ortsteile zum Stadtgebiet. Durch das Plattenbaugewerbe verzeichnete der Stadtteil Delitzsch-Nordwest eine besonders hohe Einwohnerkonzentration im Verhältnis zu anderen Stadtteilen von Delitzsch. Ferner findet man hohe Einwohnerkonzentration neben der Kernstadt vor allem in den Ortsteilen Döbernitz, Beerendorf, Schenkenberg und Selben. Alle weiteren Ortsteile sind dünner besiedelt und teils deutlich von der Landwirtschaft geprägt (Abb. 06).

verschiedene klein- und mittelständische Unternehmen

ca. 26.000 Einwohner in Kernstadt und 13 Ortsteilen

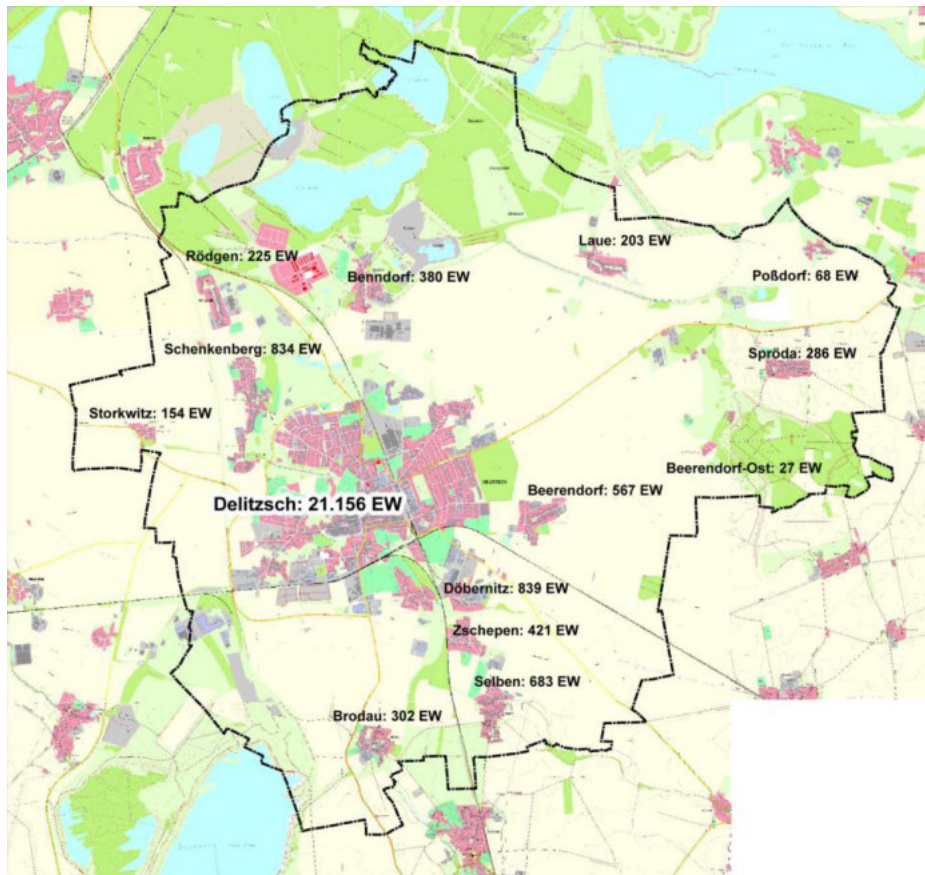


Delitzscher Schokoladen GmbH



Industrie und Gewerbegebiet Südwest

Abb. 05: Arbeitsplatzverteilung



Großwohnsiedlung Delitzsch-Nordwest



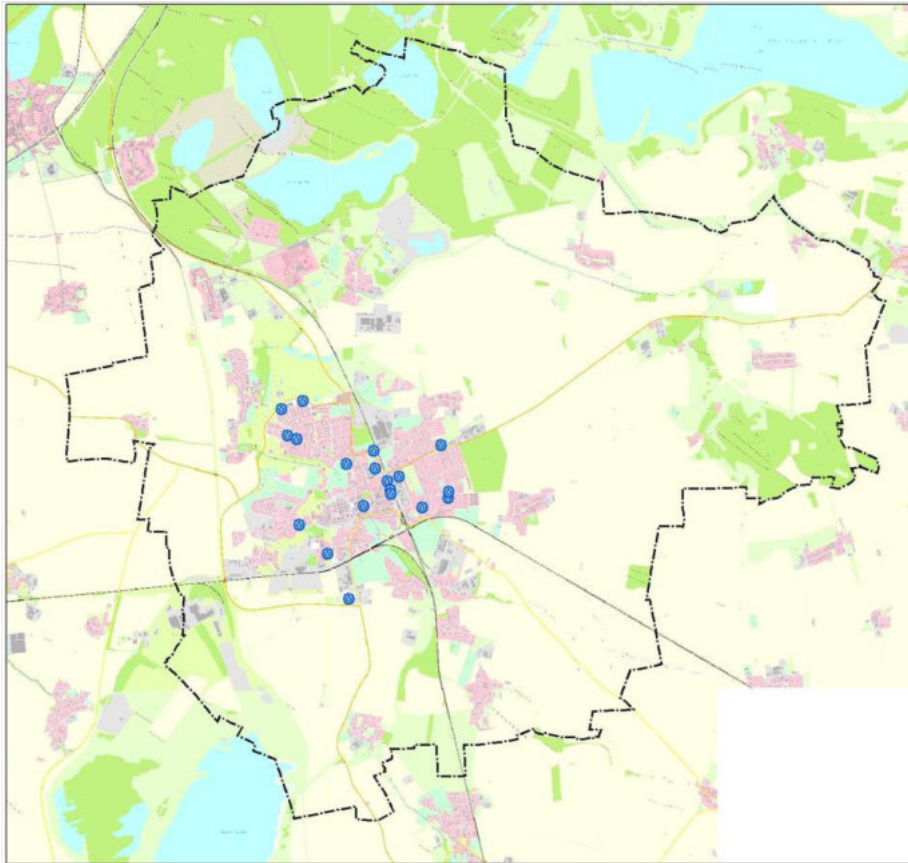
Kernstadt Delitzsch

Abb. 06: Einwohnerverteilung

Versorgungsschwerpunkte

Abbildung 07 zeigt bedeutende Einrichtungen mit dem Schwerpunkt Versorgung, die größere Einzugsgebiete abdecken. Die Innenstadt und die am nördlichen und südlichen Rand der Stadt gelegenen großflächigen Einzelhandelsstandorte prägen schwerpunktmäßig den Einzelhandelsstandort Delitzsch. Die Innenstadt von Delitzsch als einzelhandelsfunktionales Hauptgeschäftszentrum erstreckt sich über den Kernbereich, Markt, Breite Straße, Eilenburger Straße. Entlang wichtiger innerstädtischer Verkehrsachsen, insbesondere in der Bismarckstraße und in der Bitterfelder Straße befinden sich weitere Anbieter. Die Sondergebiete Nord und Süd spielen bei der Standortverteilung des Delitzscher Einzelhandels eine wichtige Rolle. Das Sondergebiet Nord bildet am nördlichen Rand von Delitzsch angrenzend zum Plattenbaugebiet einen Einzelhandelschwerpunkt mit überregionaler Ausstrahlung. Im Süden / Südwesten von Delitzsch werden Nahversorgungsfunktionen gegenwärtig von Discountern im PEP-Markt wahrgenommen.

Innenstadt und am Rand gelegene großflächigen Einzelhandelsstandorte



PEP-Markt



Delitzscher Innenstadt

Abb. 07: Versorgungsschwerpunkte

Bildungseinrichtungen

Die Bildungseinrichtungen (Abb. 08) konzentrieren sich auf Bereiche mit hoher Einwohnerdichte. Neben diversen Kindergärten gibt es in Delitzsch drei Grundschulen: die Grundschule Delitzsch-Ost, die Grundschule am Rosenweg und die Diesterweg-Grundschule. Alle drei Bildungseinrichtungen befinden sich in Trägerschaft der Stadt und hatten im Schuljahr 2010/2011 über 600 Schüler. Des Weiteren existieren in Delitzsch zwei Mittelschulen. Die Artur-Becker Schule mit 436 Schülern (Schuljahr 2010/2011) und die Mittelschule Delitzsch-Nord. Beide Schulen befinden sich ebenfalls in Trägerschaft der Stadt. Ferner gibt es in Delitzsch ein Gymnasium. Das Christian-Gottfried-Ehrenberg-Gymnasium ist mit 763 Schülern (Schuljahr 2009/2010) die größte Bildungseinrichtung im Stadtgebiet. Seit der Kreisreform vom 1. August 2008 befindet sich das Gymnasium in Trägerschaft des Landkreises Nordsachsen.

In der Karl-Marx-Straße befindet sich das Berufsschulzentrum Dr. Hermann Schulze-Delitzsch. Zur schulischen Förderung von körperlich und geistig Behinderten gibt es neben der Förderpädagogischen Beratungsstelle die Förderschule Rödgen und die Pestalozzischule (Schule für Lernförderung) Delitzsch.

Weitere private Bildungseinrichtungen wie die Volkshochschule Delitzsch, die Akademie der Darstellenden Künste Delitzsch und die Musikschule im Barockschloss verteilen sich im Stadtgebiet.

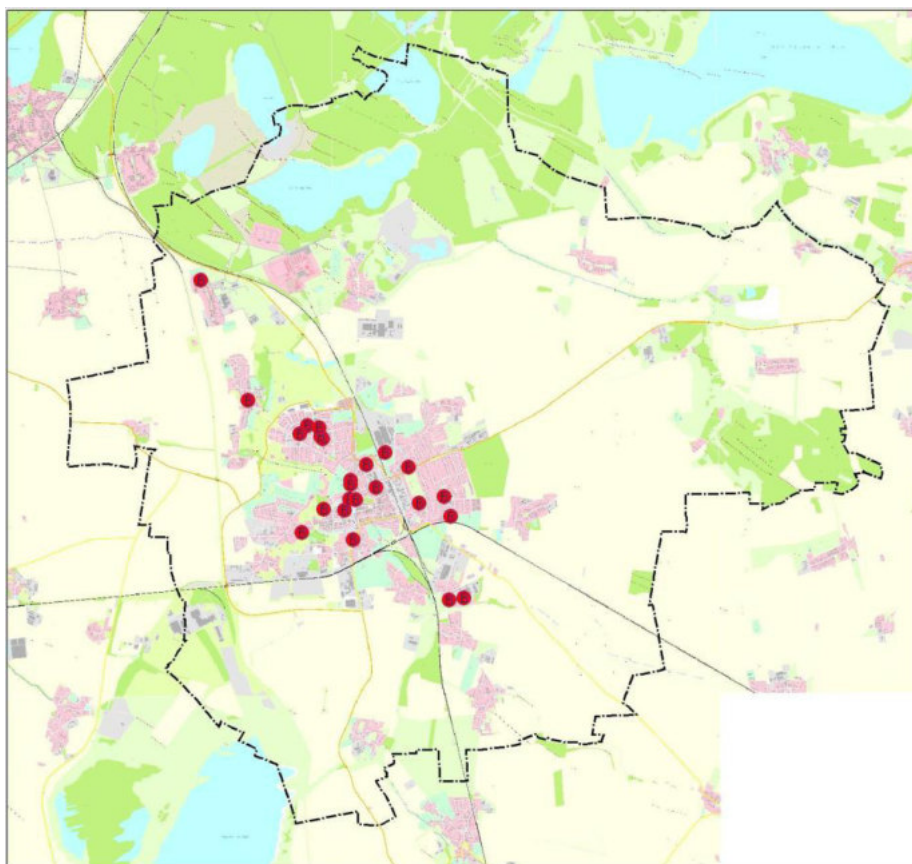
Konzentration auf Bereiche mit hoher Einwohnerdichte

drei Grundschulen, zwei Mittelschulen und ein Gymnasium

Berufsschulzentrum und Förderschule

Die Stadtbibliothek Delitzsch befindet sich seit dem Umzug aus der Eilenburger Straße im Jahr 2009 in der Alten Lateinschule an der Stadtkirche St. Peter und Paul.

Bibliothek



Grundschule



Stadtbibliothek

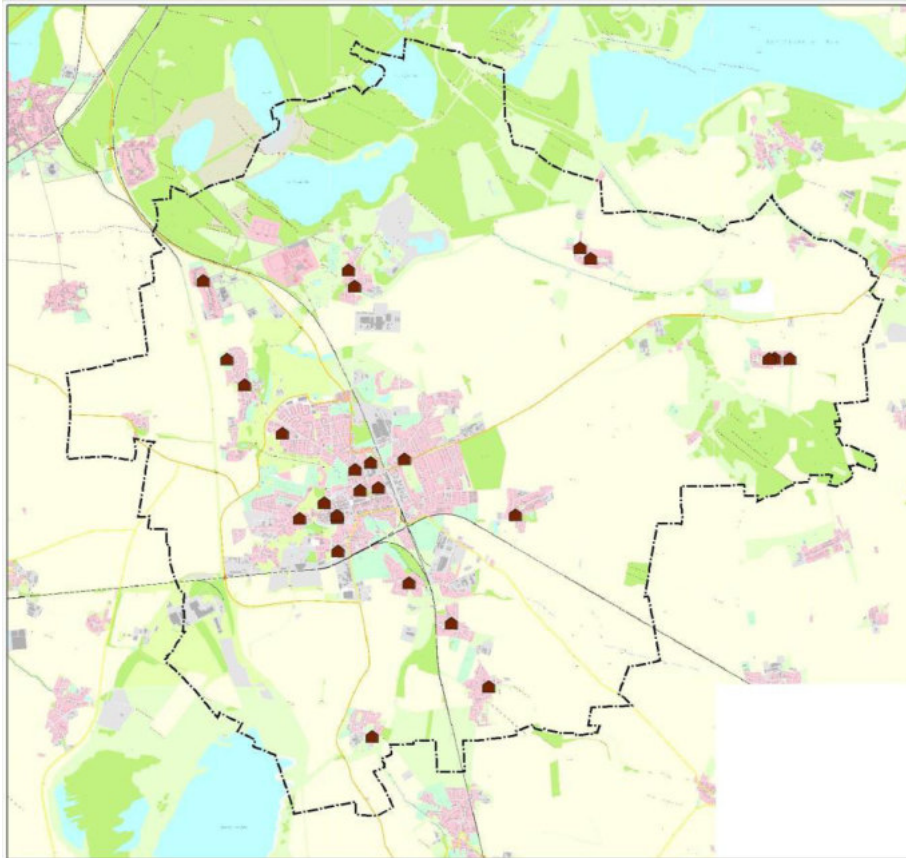
Abb. 08: Bildungseinrichtungen

Behördliche Einrichtungen

Abbildung 09 zeigt bedeutende behördliche Einrichtungen. Delitzsch hat als Mittelzentrum und Große Kreisstadt neben der eigenen Stadtverwaltung viele weitere Ämter und Institutionen. Unter anderem verfügt die Stadt über eine Außenstelle des Landratsamtes Nordsachsen.

Des Weiteren hat Delitzsch eine Agentur für Arbeit und ein Jobcenter, eine Polizeidirektion, eine Freiwillige Feuerwehr und ein Technisches Hilfswerk sowie eine Außenstelle der Kreishandwerkerschaft Nordsachsen. Hinzu kommt der Hauptsitz der Unteroffizierschule des Heeres.

Große Kreisstadt mit vielen Ämter und Institutionen



Rathaus Delitzsch



Außenstelle Landratsamt

Abb. 09: Behördliche Einrichtungen

Sport- und Freizeiteinrichtungen, touristische Ziele

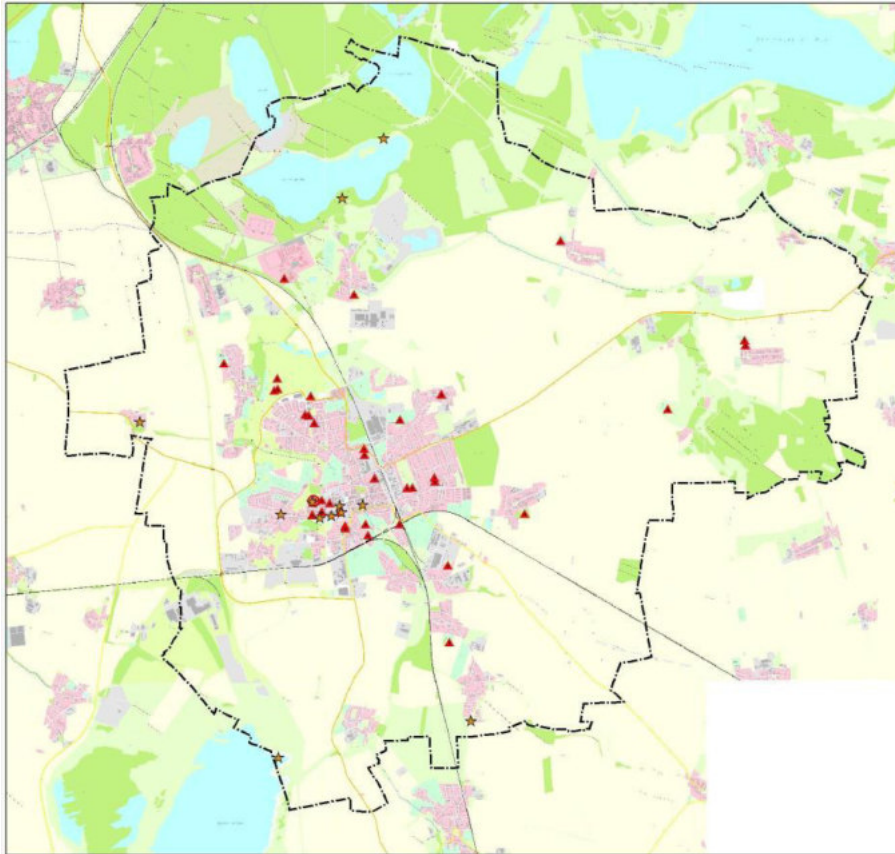
Wichtige Quellen und Ziele sind in Abbildung 10 dargestellt. Darunter zählen u. a. das Bürgerhaus, der Tierpark, das Freibad, das Kultur- und Sportzentrum Delitzsch sowie das Jugendzentrum im Norden von Delitzsch.

Neben diesen Zielen, spielen touristische und Freizeitziele eine besondere Rolle bei der Planung des Radverkehrs. Die unterschiedlichen Zielgebiete und -orte sollen sowohl für die Bevölkerung gut per Rad erreichbar sein, als auch für Radwanderer und Radurlauber. Gerade touristische Ziele sind häufig entscheidend für die Wahl des Urlaubsziels oder des Wochenendausflugs. Gekoppelt mit guten Bedingungen für den Radverkehr würde sich dieser Effekt noch erhöhen.

wichtige Quellen und Ziele des Radverkehrs

Wichtige touristische und Freizeitziele:

- Barockschloss Delitzsch
- Stadtschreiberhaus
- Schulze-Delitzsch-Haus
- Breite Turm
- Der Hallesche Turm
- Das Scharfrichterhaus
- Ritterhaus
- Stadtpark
- Stadtkirche St. Peter & Paul
- Rathaus
- Die Zwingergärten
- Werbeliner See
- Schladitzer See
- Grabschützer See
- Neuhauser See



Barockschloss Delitzsch



Werbeliner See

Abb. 10: Sport- und Freizeiteinrichtungen, touristische Ziele

2.4 Straßen- und Wegenetz

Mit einer Gesamtlänge von ca. 294 km ist Delitzschs Straßen- und Wegenetz geprägt durch eine Reihe von Radialen und einer ringförmigen Umgehungsstraße, an der man den Straßenverkehr vorbeizuleiten versucht (Abb. 11). Unterteilt wird es in ca. 97 km Hauptstraßennetz, 91 km Nebenstraßennetz und 106 km Wegeverbindungen (Abb. 12).

Die Stadt Delitzsch liegt an den Bundesstraßen B 184 (Magdeburg-Dessau-Leipzig) und B 183a (Brehna-Delitzsch-Bad Dübener Straße). Zu den wichtigsten und verkehrsreichsten Straßen im Stadtgebiet zählen die Bitterfelder Straße, die Securiusstraße, die Eilenburger Straße, sowie die Bismarckstraße übergehend in Eilenburger Chaussee und Dübener Straße. Weitere verkehrswichtige Straßen, die auf die Innenstadt zulaufen, sind Leipziger Straße, Brehnaer Straße, Benndorfer Landstraße, Sausedlitzer Straße und Lange Straße.

durch Radialen und ringförmige Umgehungsstraße geprägt

Bundesstraßen B 184, B 183a

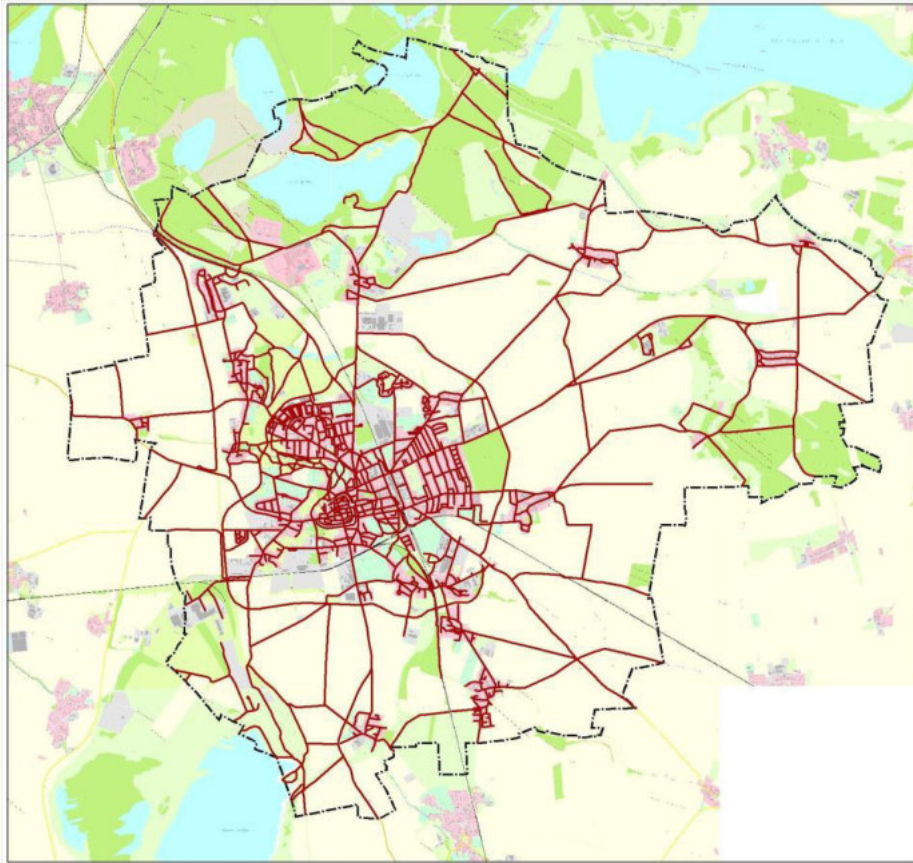
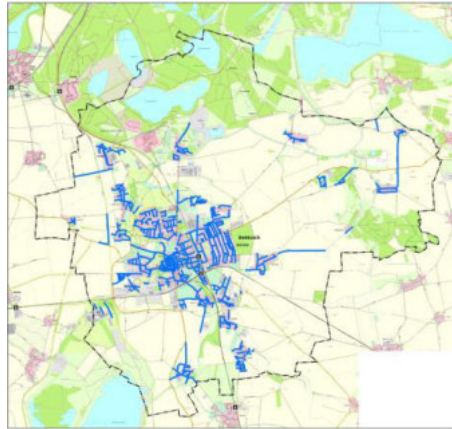


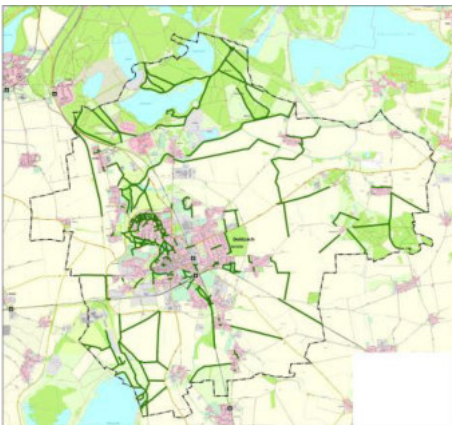
Abb. 11: Gesamtes StraÙe- und Wegenetz Stadt Delitzsch ca. 294 km



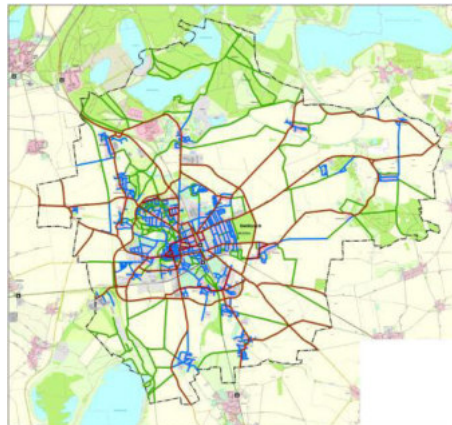
HauptstraÙennetz: ca. 97 km



NebenstraÙennetz: ca. 91 km



Wegeverbindungen: ca. 106 km



Gesamtnetz: ca. 294 km

Abb. 12: HauptstraÙennetz, NebenstraÙennetz und Wegeverbindungen

Prägend sind darüber hinaus die beiden Bahnstrecken als Barrieren mit einigen Bahnübergängen bzw. Bahnunterführungen im Stadtgebiet als Zwangspunkte für jeglichen Straßenverkehr. Für Radfahrer gibt es mit den Bahnunterführungen Benndorfer Landstraße, Dübener Straße, Beerendorfer Straße, Poetenweg, Bahnweg und Döbernitzer Weg zusätzliche nutzbare Verbindungen. Dennoch haben die beiden Bahnlinien und die Bundesstraßen außerhalb des inneren Stadtgebietes aufgrund fehlender sicherer Querungsmöglichkeiten eine hohe trennende Wirkung (Abb. 13).

*Bahnunterführungen
für Radfahrer*



Abb. 13: Zwangspunkte durch Bahnlinien und Bundesstraßen

Vor allem in der Delitzscher Innenstadt konzentriert sich eine Vielzahl von Einbahnstraßen, von denen über 91 % nicht für den Radverkehr geöffnet sind (Abb. 14). Ferner sind lediglich 50 % des Nebenstraßennetzes verkehrsberuhigt bzw. Tempo-30-Zonen (Abb. 15).

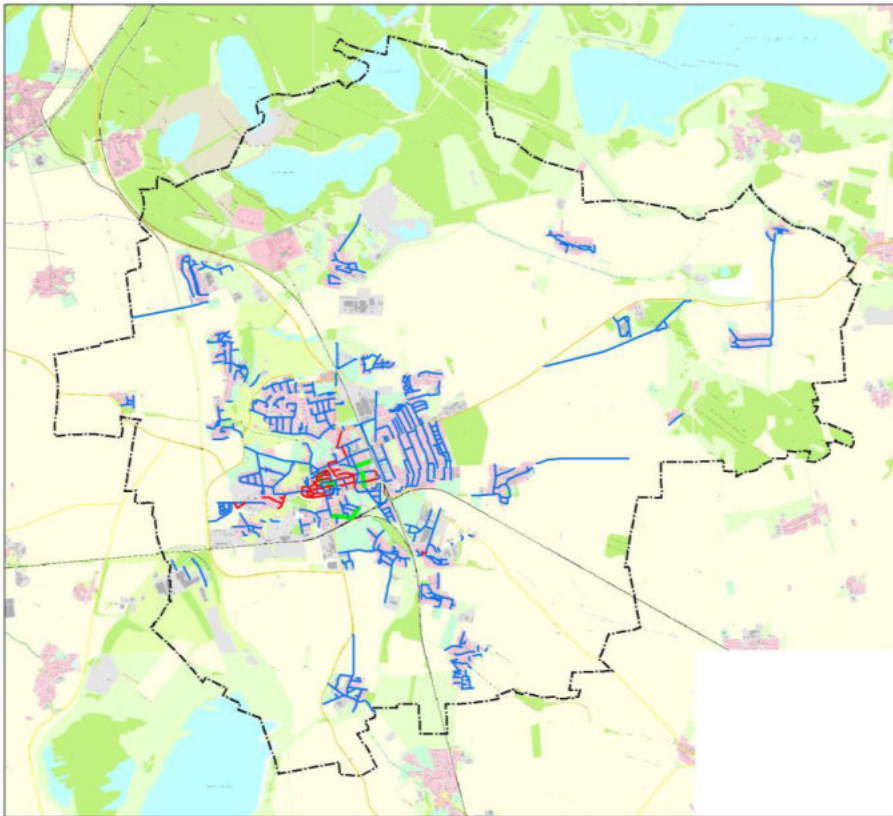


Abb.14: Nebenstraßennetz, grün geöffnete und rot nicht geöffnete Einbahnstraßen für Radfahrer

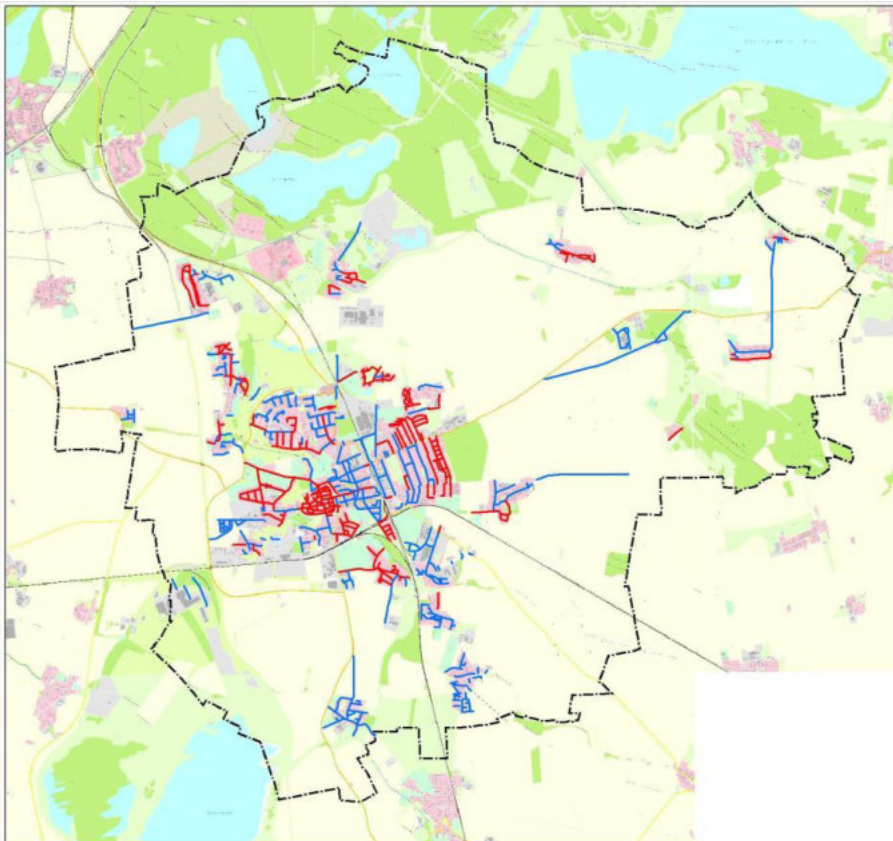


Abb. 15: Nebenstraßennetz, rot Verkehrsberuhigung bzw. Tempo-20-Zonen oder Tempo-30-Zonen

Infrastruktur Radverkehr

Im Folgenden werden Aussagen bzgl. der derzeitigen Delitzscher Radverkehrsinfrastruktur getroffen. Neben dem Bestand touristischer Radrouten finden sich Angaben über die räumliche Verteilung von Unfällen mit Radfahrerbeteiligung. Ferner werden Angaben zur Kombination von Fahrrad und ÖPNV und die Qualität der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur gemacht. Diese Angaben dienen als Grundlage einer Maßnahmenplanung.

Bestand touristischer Radrouten

Das Gebiet der Stadt Delitzsch wird von mehreren bestehenden und geplanten im Radfernwegenetz bzw. im SachsenNetz Rad der Radverkehrskonzeption des Freistaats Sachsen ausgewiesenen Routen berührt. Zu den benannten Radwandererrouten zählen (Abb. 16).

Bündelung verschiedener thematischer Radrouten in Delitzsch

Radwandererrouten der Stadt Delitzsch

- Radroute Kohle/Dampf/Licht
- Radwanderweg Delitzsch – Bad Düben,
- Raiffeisen-Radwanderweg
- Radwanderweg Delitzsch - Eilenburg,
- Radwanderweg Delitzsch – Hohenprießnitz

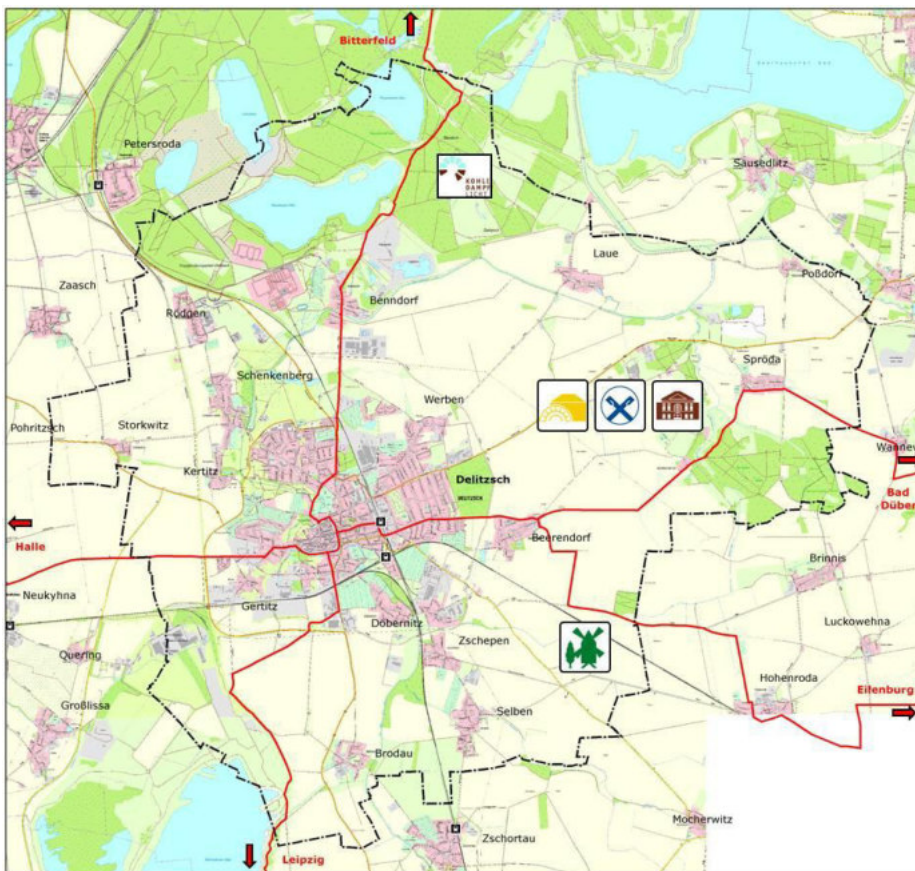


Abb. 16: Bestand touristischer Radrouten

Bislang handelt es sich um thematisch charakterisierte Radrouten, die jedoch künftig auch als Verbindungen entsprechend SachsenNetz Rad eingestuft werden können. Hieraus ergeben sich bereits Ansätze eines Netzes. Anfang des Jahres 2012 wird die sogenannte Radroute Kohle/Dampf/Licht zwischen Bitterfeld und Leipzig über Delitzsch beschildert. Alle weiteren Radrouten sind bereits ausgeschildert, entsprechen jedoch größtenteils den Anforderungen der Richtlinie zur Fahrradwegweisung in Sachsen 2005.

Auffällig ist die Bündelung verschiedener thematischer Radrouten im Delitzscher Stadtgebiet. Delitzsch ist ein Knotenpunkt der ostwestlich und nordsüdlich verlaufenden Radrouten. Damit ergeben sich Potenziale, die zukünftig noch stärker ausgeschöpft werden sollten.

Eine große Chance zur räumlichen Erweiterung dieses Angebots besteht in der Thematisierung der neuen Landschaftsform der ehemaligen Tagebaue. Neue Seen im Einzugsbereich der Stadt Delitzsch bergen viel Potenzial für Freizeit- und Sportmöglichkeiten. Deren Erreichbarkeit mit dem Fahrrad bietet in der touristischen Vermarktung ganz neue Möglichkeiten innerhalb der Stadt.



Überarbeitung Wegweisung notwendig

neue Seen im Einzugsbereich bergen viel Potenzial

Räumliche Verteilung von Unfällen mit Radfahrereteiligung

Es liegt für die Jahre 2007 - 2010 eine Auflistung von Unfällen mit Radfahrereteiligung vor. Die jeweiligen Unfälle konnten den betroffenen Straßen bzw. Kreuzungen zugeordnet werden. Nach Aussage der Sachbearbeiter der Polizeidirektion Westsachsen gibt es im Stadtgebiet Delitzsch keine Häufungsstellen im Zusammenhang mit Radfahrereteiligung. Hauptunfallursachen sind neben der Missachtung von Vorfahrtsregelungen, Unfälle im Zusammenhang mit dem Abbiegevorgang und unter Alkoholeinfluss.

keine Häufungsstellen im Zusammenhang mit Radfahrereteiligung

Bestand straßenbegleitender Radverkehrsanlagen

Seit Beginn der 90er Jahre wurde der Bestand straßenbegleitender Radverkehrsanlagen in Delitzsch ausgebaut. Bei der durchgeführten Bestandsaufnahme wurden im gesamten Straßen- und Wegenetz folgende Radverkehrsanlagen erfasst:

Radverkehrsanlage	Hauptstraßennetz		Nebenstraßennetz		Wegeverbindungen		Gesamtnetz	
	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%
Radfahrstreifen	-	-	-	-	-	-	-	-
Schutzstreifen	0,7	0,8	0,3	0,3	-	-	1,0	0,3
Radweg (Z 237)	-	-	-	-	-	-	-	-
Getrennter Geh-/Radweg (Z 241)	4,0	4,0	0,8	0,9	1,8	1,7	6,6	2,2
Gemeinsamer Geh-/Radweg (Z 240)	10,0	10,4	2,7	2,9	15,4	14,5	28,1	9,5
Gehweg, Radfahrer frei	2,0	2,0	0,8	0,9	-	-	2,8	1,0
Ohne Radverkehrsanlage	80,3	82,8	86,4	95,0	88,8	83,8	255,5	87,0
gesamte Streckenlänge	97 km		91 km		106 km		294 km	

Die häufigste Führungsform aller erfassten Radverkehrsanlagen sind getrennte und gemeinsame Geh-/Radwege (Abb. 17).

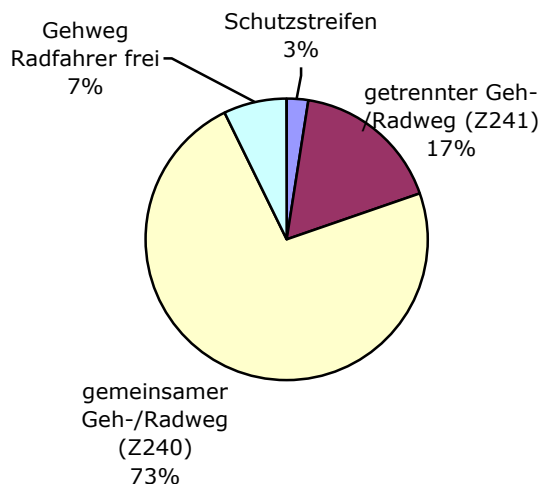


Abb.17:Längenanteile straßenbegleitender Radverkehrsinfrastruktur im Gesamtnetz

Kombination von Fahrrad und ÖPNV

An folgenden Orten im Stadtgebiet sind Schnittstellen zwischen SPNV-Netz (Bahnhöfe, Haltepunkte) und Radroutennetz bereits vorhanden oder optional möglich (Abb. 18): Unterer Bahnhof, Oberer Bahnhof.

Fahrräder können mit einer gültigen Fahrkarte in den Nahverkehrszügen im gesamten Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) kostenlos mitgenommen werden.

Die Mitnahme von Fahrrädern in Bussen ist prinzipiell möglich, wenn diese Verkehrsmittel hergerichtet und entsprechend gekennzeichnet sind sowie in Abhängigkeit von vorhandenem Platzangebot. Pro Rad ist eine Einzelfahrkarte Kind oder ein Abschnitt der 4-Fahrtenkarte Kind für die jeweilige Tarifzone zu lösen.

Die gegebenen Regelungen entsprechen den allgemeinen Standards. Die Fahrradmitnahme in den Nahverkehrszügen ist, vom Ein- und Ausstieg wie vom Befestigen der Fahrräder her befriedigend. Trotz vorhandenem Aufzug nutzen viele Fahrradfahrer am Unteren Bahnhof die Treppen der Unterführung und müssen aufgrund fehlender Rampen ihr Fahrrad tragen. Eine Ausbildung von Schieberampen, die auch für Kinderwagen nutzbar sind, könnte den Komfort wesentlich erhöhen.

Ein weiteres Problem stellen die oftmals überfüllten vorgesehenen Fahrradstellplätze in den Nahverkehrszügen dar. Zukünftig sollte bei deren Dimensionierung von wesentlich mehr Nutzern ausgegangen werden.

Das Mitführen eines Fahrrads in Bussen sollte vom Raum und den Beförderungsbedingungen her gut möglich und bei einer Nachfrage und gegebenem Platz eine Selbstverständlichkeit sein. Bei Regionalbuslinien sollte bei der Beschaffung der Fahrzeuge darauf geachtet werden, dass auch eine regelmäßige Fahrradmitnahme möglich ist.



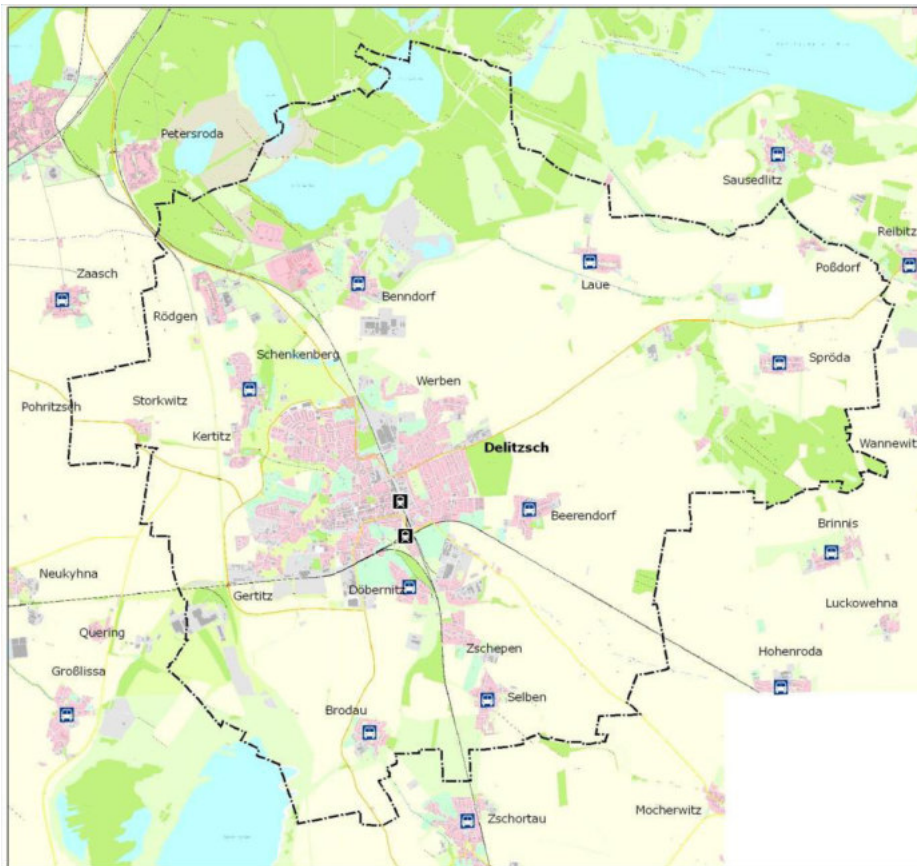
Kostenlose Fahrradmitnahme in den Nahverkehrszügen



fehlende Schieberampen am Unteren Bhf.



überfüllte Fahrradstellplätze in Nahverkehrszügen



Unterer Bahnhof



Oberer Bahnhof

Abb. 18: ÖPNV-
Standorte in Delitzsch

Die Qualitäten der Radverkehrsinfrastruktur

Zentrale Grundlage für das Radverkehrskonzept und die damit verbundene Konzipierung von Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur ist eine Erhebung der gegenwärtigen Bestandsqualität des Straßen- und Wegenetzes.

Befahrungen zur Ermittlung der Qualität

Ausgangspunkt der Prüfung war das gesamte Straßen- und Wegenetz der Stadt Delitzsch, welches sukzessive mit dem Fahrrad abgefahren und in beide Richtungen erhoben wurde. Insgesamt wurden im Rahmen der Befahrung das gesamte Straßen- und Wegenetz von ca. 290 km erfasst und folgende Kriterien erhoben:

- Straßen- und Wegebezeichnung
- Abschnitt von / bis
- Radverkehrsführung
- Anordnung der Radverkehrsanlagen
- Belagsart
- Belagsqualität
- vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit
- Einschränkungen
- Straßenklasse
- Beschilderung der Radverkehrsanlage
- Zweirichtungsverkehr
- Wegweisung

*Grundlage für das Rad-
verkehrskonzept*

*Prüfung gesamtes
Straße- und Wegenetz*

- Abschnittslänge in km
- Anmerkungen

Änderte sich eines der Kriterien im Streckenverlauf, wurde ein neuer Abschnitt gebildet. Jeder Abschnitt lässt sich über eine fortlaufende Nummerierung zuordnen. Alle wichtigen Daten wurden mit einer digitalen Fotokamera dokumentiert, im GIS in Form von Attributen gespeichert und in Karten umgesetzt:

Abschnittsbildung

siehe Anhang:

- 1.1 Maßnahmenübersicht (tabellarisch)
- 1.2 Fotodokumentation (digital)
- 1.3 Maßnahmenskizzen

Planverzeichnis

2.1 Bestandsaufnahme Führungsformen	M 1:15.000
2.2 Bestandsaufnahme Geschwindigkeit	M 1:15.000
2.3 Bestandsaufnahme Belagsart / Belagsqualität	M 1:15.000
3.1 Quellen-Ziele-Plan	M 1:45.000
3.2 Wunschliniennetz	M 1:45.000
3.3 Hauptradroutennetz	M 1:45.000
3.4 Hauptradroutennetz	M 1:15.000
3.5 Abschnittsplan	M 1:15.000
3.6 Maßnahmenplan	M 1:15.000

Häufige Defizite

Im Zuge der Bestandserfassung haben sich neben einer Vielzahl von Detailproblemen Problembereiche herauskristallisiert, die häufig auftreten und sich somit als grundlegende Probleme zusammenfassen lassen. In Delitzsch dominieren dabei Defizite an stark belasteten Straßen infolge fehlender bzw. lückenhafter Radverkehrsanlagen, die zudem teilweise nicht anspruchsgerecht umgesetzt wurden. Auch fehlt es an einheitlichen Qualitätsstandards bei bestehenden Radverkehrsanlagen. Häufige punktuelle Probleme stellen Radverkehrsführungen in Knotenbereichen und Querungen stark belasteter Straßen dar. Ein weiteres Defizit sind ungeöffnete Einbahnstraßen in Tempo-30-Zonen, vor allem in der Delitzscher Innenstadt. Darüber hinaus ist das Angebot an sicheren und komfortablen Fahrradabstellanlagen nicht ausreichend. Über die Vielzahl der Aktivitäten in den letzten Jahrzehnten ist eine an einheitlichen Qualitätsstandards ausgerichtete, aufeinander abgestimmte Handlungsrichtung nicht immer zu erkennen. Auch die Qualitätssicherung, d. h. die Pflege und Unterhaltung geschaffener Infrastruktur, wurde teilweise stark vernachlässigt.

*grundlegende Probleme
herauskristallisiert*

Fehlende Radverkehrsanlagen an stark belasteten Straßen

Viele stark belastete Straßen sind in Delitzsch ohne Radverkehrsanlagen ausgestattet (z.B. Leipziger Straße, Dübener Straße, Eilenburger Chaussee, Richard-Wagner-Straße). Hinzu kommen Straßen mit lückenhaften oder nur einseitigen Radverkehrsanlagen (z.B. Bitterfelder Straße, August-Bebel-Straße, Lauesche Straße). Hier besteht tendenziell eine höhere Gefährdung für Radfahrer, was teilweise dazu führt, dass diese Straßen bewusst gemieden oder gesetzwidrig der Gehweg bzw. die falsche Straßenseite genutzt werden. Dies führt nicht nur zu Problemen mit Fußgängern, sondern auch zu einem Attraktivitätsverlust der Fahrradnutzung. Besonders bei hohem Schwerverkehrsaufkommen, wie beispielsweise in der Leipziger Straße, wird die Abwicklung im Mischverkehr besonders bedrohlich wahrgenommen. Je nach Länge der Strecke kann dies für Radfahrer zu einer erheblichen Verunsicherung beitragen. Typische Konflikte oder Unfälle in Straßen ohne Radverkehrsanlagen stehen im Zusammenhang mit sich öffnenden Autotüren sowie überholenden Kfz. In diesen Straßen ist unter Berücksichtigung der Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA) zu prüfen, ob Flächenreserven für den Radverkehr aktivierbar sind.



Leipziger Straße



Dübener Straße

Qualitätsdefizite vorhandener Radverkehrsanlagen

In Delitzsch gibt es an Hauptverkehrsstraßen und in Nebenstraßen viele Radverkehrsanlagen mit unterschiedlicher Qualität, oftmals als gemeinsame Führung mit dem Fußgängerverkehr (z.B. Bismarckstraße, Beerendorfer Straße, Bitterfelder Straße, Sachsenstraße). Ein erheblicher Teil dieser Radverkehrsanlagen genügt den Mindestanforderungen nicht. Oftmals sind Gehwege für den Radverkehr frei gegeben, obgleich sie nicht den rechtlichen Anforderungen genügen (z.B. Schulze-Delitzsch-Straße, Paupitzscher Straße, Körnerstraße).

Problematisch sind des Weiteren der mehrfache Wechsel von Radverkehrsanlagen innerhalb einer Straße und die oftmals unzureichenden Breiten (z.B. Bitterfelder Straße).

An straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen sind Bordabsenkungen beim Übergang zur Fahrbahn sehr häufig nicht stoß-frei zu befahren, was nicht nur den Komfort mindert, sondern auch die Verkehrssicherheit negativ beeinträchtigen kann.

Neben einer oftmals schlechten Belagsqualität von Radverkehrsanlagen stellen die vielen groben Kopfsteinpflasterstraßen vor allem in der Altstadt von Delitzsch ein großes Problem dar. Dies mindert deutlich den Fahrkomfort für Fahrradfahrer.

Zusätzlich versperren häufig ungünstig platzierte Einbauten den Weg. Solche Hindernisse wie Lichtsignal- und Abspannmasten stellen ein besonderes Risiko für Radfahrer dar, gerade bei schlechter Beleuchtung in den abendlichen Stunden.



Bitterfelder Straße



Schulze-Delitzsch-Straße

Defizite an Knoten und fehlende Querungsmöglichkeiten

Häufig müssen stark belastete Straßen und auch Bahngleise überquert werden. Dies sind häufig Problemstellen im Zuge von Routen in untergeordneten Straßen. Deren Lösung entscheidet maßgeblich über die Akzeptanz einer Radroutenverbindung. Daraus ergibt sich, dass den Knotenpunkten und Querungsstellen ein ähnlich hoher Stellenwert wie der Streckenführung zukommen muss. Teilweise fehlen in Delitzsch adäquate Querungshilfen für den Radverkehr, so dass Radfahrer heute ungesichert queren müssen (z.B. Naundorfer Weg/Sachsenstraße, Lauesche Straße/Dübener Straße).

Auch an vielen Knotenpunkten werden die Belange des Radverkehrs nicht ausreichend berücksichtigt. Es fehlen oftmals entsprechende Radverkehrsanlagen, beispielsweise in Form einer Radfahrerfuhrt oder eigener Lichtsignalanlage. Insbesondere das Linksabbiegen stellt sich für Radfahrer problematisch dar (z.B. Leipziger Straße/Richard-Wagner-Straße, August-Bebel-Straße/Bismarckstraße, Bitterfelder Straße/Karl-Marx-Straße).



Leipziger Straße



Leipziger Straße/ Richard-Wagner-Straße

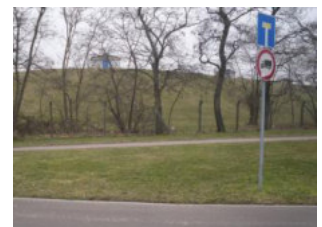
Ungeöffnete Einbahnstraßen in Tempo-30-Zonen

Innerhalb von Tempo-30-Zonen, vor allem in der Altstadt von Delitzsch sind zahlreiche Einbahnstraßen für den Radverkehr nicht frei gegeben (z.B. Pfortenstraße, Gerberplan, Eilenburger Straße). Dadurch werden für den Radverkehr günstige Verbindungen oder Erschließungen unterbrochen oder unmöglich gemacht. Radfahrer müssen zum Teil größere Umwege zurücklegen, um hier gelegene Ziele legal zu erreichen. Die Öffnung von Einbahnstraßen bringt keinerlei Verschlechterung, sondern führt zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit. Insbesondere die Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern können infolge einer geringeren Mitbenutzung der Gehwege durch geöffnete Einbahnstraßen vermieden werden.

Ferner ist teilweise an Sackgassen nicht erkennbar, inwieweit sie für den Radverkehr durchlässig sind.



Pfortenstraße



Benndorfer Landstraße

Fehlendes Angebot an sicheren Fahrradabstellanlagen

Das Angebot an Fahrradabstellanlagen an öffentlichen Zielen ist umfangreich, deckt jedoch teilweise nicht die Nachfrage ab. Nicht optimale Standorte der Abstellanlagen führen zum Teil trotz hoher Nachfrage zu ungenutzten Kapazitäten. Ein Erweiterungsbedarf besteht beispielsweise an Schulen oder auch in der Innenstadt von Delitzsch. Vor allem dort zeigten sich große Unterschiede zwischen der Qualität der Fahrradabstellanlagen. Ungeeignet sind alle Anlagen, die das Rad an der Felge oder an der Gabel halten. Bei Felgenhaltern stehen die Fahrräder nicht standsicher, Felgen und Speichen leiden unter der Art der Halterung. Außerdem fehlt die Anschließbarkeit des Rahmens. Folgende Anforderungen sollte eine komfortable Fahrradabstellanlage erfüllen: eine hohe Stadtsicherheit, die Anschließbarkeit des Rahmens und ein ausreichender Sicherheitsabstand. Gute Beispiele in Delitzsch sind die überdachten Fahrradabstellanlagen am Unteren Bahnhof.



Eilenburger Straße



Markt

3 Konzeption

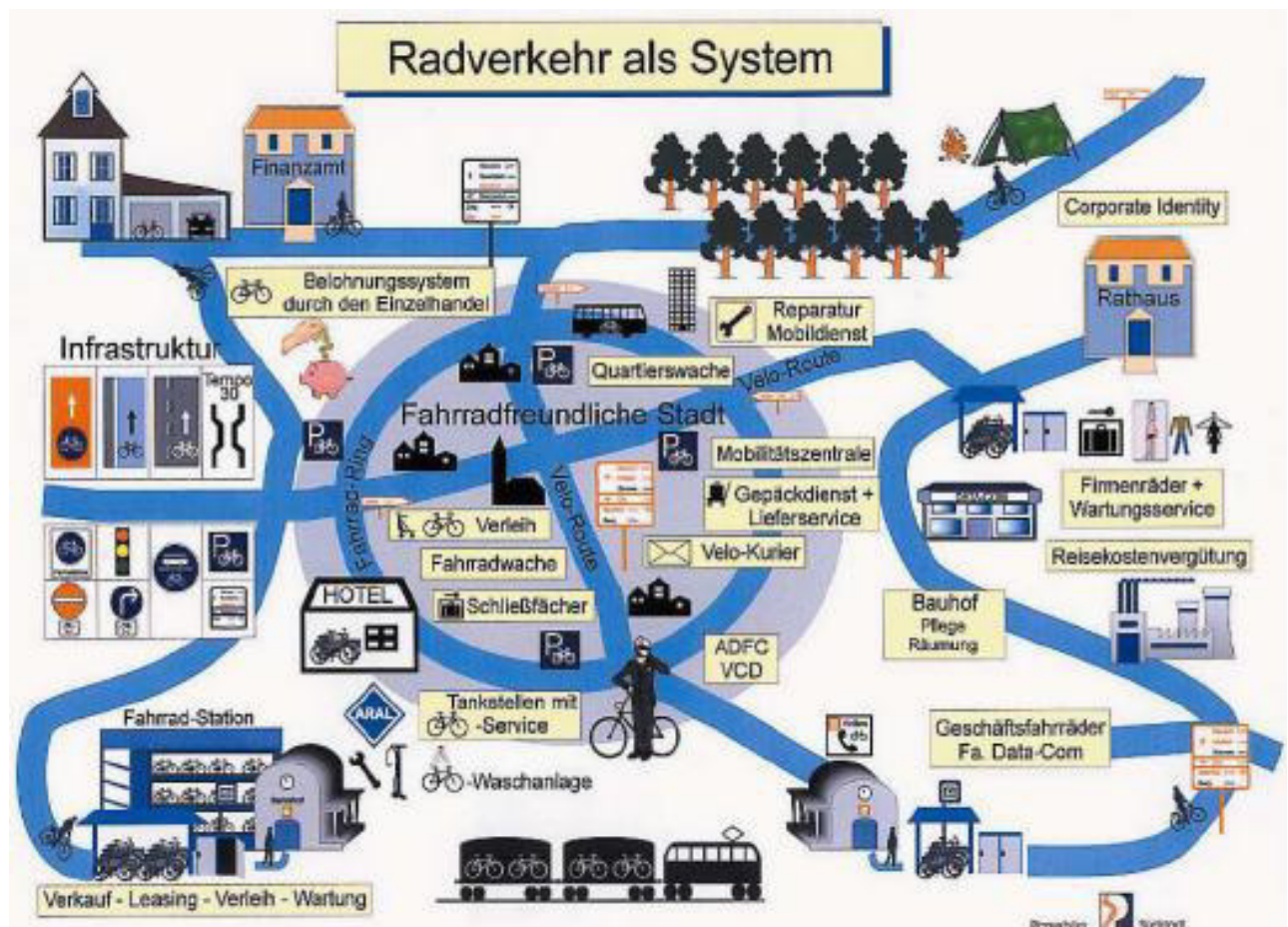
Grundlage der konzeptionellen Arbeit sind im Wesentlichen zwei Oberziele, die mit einer Förderung des Radverkehrs in Delitzsch erreicht werden sollen:

- **Attraktivierung des Radverkehrs**
- **Ausbau lückenloses Hauptradroustennetz**

Um eine wirksame Verknüpfung dieser Ziele zu erreichen, wird dem Konzept eine zeitgemäße Sicht der Radverkehrsförderung im Sinne des Leitbildes **Radverkehr als System** zu Grunde gelegt. Dies beinhaltet ein breiteres Verständnis der Radverkehrsförderung als es traditionell bisher mit einer Beschränkung auf die verkehrstechnische Infrastruktur bestand und ist mittlerweile Leitschnur der Radverkehrspolitik des Bundes gemäß dem Nationalen Radverkehrsplan, von Bundesländern sowie zahlreicher Kommunen (Abb. 18).

zwei Oberziele sollen erreicht werden

Leitbild „Radverkehr als System“



Die Betrachtung des Radverkehrs als System beinhaltet die Elemente Radverkehrsnetzplanung, Infrastruktur, Öffentlichkeitsarbeit, Service und Rahmenbedingungen, auf die im Folgenden näher eingegangen wird.

Abb. 18: Darstellung aus dem Nationalen Radverkehrsplan

3.1 Radverkehrsnetzplanung

Das angestrebte Ziel der Stadt Delitzsch ist ein hohen Qualitätsstandards entsprechendes Hauptradroutennetz, welches den Alltagsradverkehr sowie den touristischen Radverkehr gleichermaßen berücksichtigt und den Radfahrern zum Erreichen ihrer Ziele sichere, attraktive und möglichst direkte Wege anbietet. Ferner soll das Hauptstraßennetz mit adäquaten Radverkehrsanlagen ausgestattet bzw. eine Abwicklung im Mischverkehr ermöglicht werden. Ziel im Nebenstraßennetz ist eine verträgliche Abwicklung im Mischverkehr, bevorzugt durch Einrichtung von Tempo-20- oder Tempo-30-Zonen sowie verkehrsberuhigten Bereichen. Des Weiteren sollen alle sonstigen Wegeverbindungen über einen anforderungsgerechten Ausbaustandard verfügen.

Grundsätzlich sind in Delitzsch alle Straßen und Wege so zu gestalten, das sie sicher und komfortabel für den Radverkehr nutzbar sind.

Ziel: Hauptradroutennetz mit hohen Qualitätsstandards

Wunschliniennetz

Das Hauptradroutennetz (Zielnetz) der Stadt Delitzsch basiert auf einem Wunschliniennetz (Abb. 19 und Anhang), dessen Verlauf ohne Berücksichtigung der tatsächlichen Straßenverläufe alle relevanten Quellen und Ziele des Radverkehrs (siehe Abschnitt 2.3) miteinander verbindet. Im Vordergrund steht dabei eine möglichst direkte Verbindung von Quellen und radverkehrsrelevanten Zielen mit gesamtstädtischer und stadtteilübergreifender Bedeutung. Neben der Anbindung aller Ortsteile, wird auch die Verflechtung mit angrenzenden Kommunen berücksichtigt.

Hauptradroutennetz basiert auf einem Wunschliniennetz

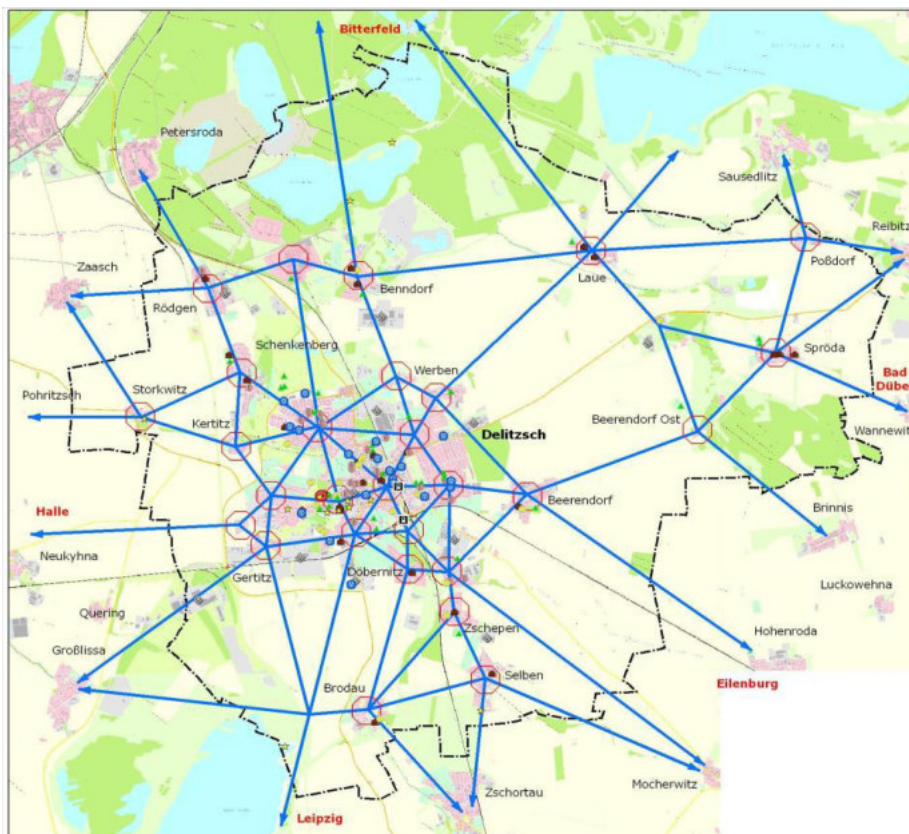


Abb. 19: Wunschliniennetz

Neben dem Schwerpunkt auf Zielen des Alltagsradverkehrs wurden auch freizeitrelevante Ziele aufgenommen. Berücksichtigt wurden des Weiteren flächen- und linienhafte Barrieren wie Gewässer, Bahnlinien und Schnellstraßen und die sich daraus ergebenden „Zwangspunkte“ und Querungsmöglichkeiten (Abb. 20).

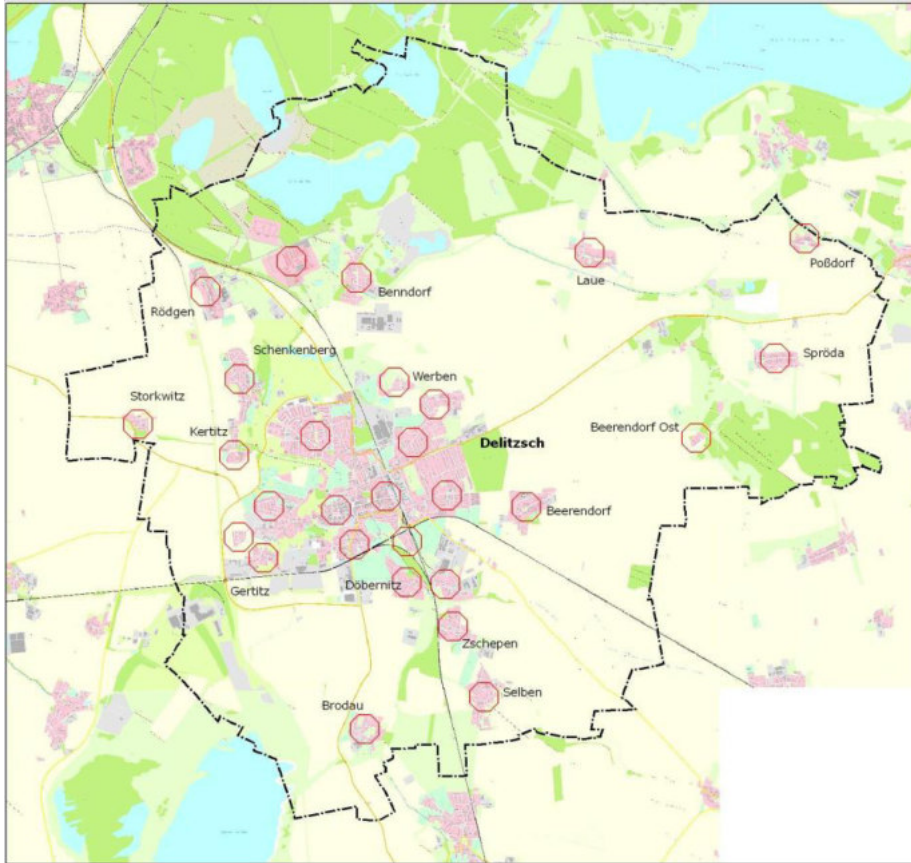
Berücksichtigung flächen- und linienhafter Barrieren



Abb. 20: Zwangspunkte und Querungsmöglichkeiten

Quellen

Als Quellen des Radverkehrs wurden die im Stadtgebiet vorhandenen Wohnstandorte ausgemacht. Dabei handelt es sich um zusammenhängende Quartiere einschließlich aller Ortsteile von Delitzsch (Abb. 21).



Großwohnsiedlung Delitzsch Northwest



Delitzscher Innenstadt

Abb. 21: Quellen

Ziele

Folgende radverkehrsrelevante Ziele, die im Wunschlinienplan dargestellt sind (siehe Anhang), wurden definiert: Gebiete mit hoher Arbeitsplatzkonzentration, Bahnhöfe, Versorgungsschwerpunkte, Öffentliche Einrichtungen und Behörden, Schulen und Kindergärten, Sport und Freizeiteinrichtungen sowie Sehenswürdigkeiten (vgl. Abschnitt 2).

Barrieren

Wichtige Vorgaben bei der Entwicklung des Wunschliniennetzes sind die Möglichkeiten zur Überwindung von Barrieren („Zwangspunkte“). In Delitzsch sind die sich kreuzenden Bahnlinien von besonderer Bedeutung. Auch die beiden Bundesstraßen besitzen eine hohe Trennwirkung. Vor allem außerhalb des inneren Stadtgebietes fehlt es an einer dichten Folge signalisierter Knotenpunkte. Damit sind sie für Radfahrer sehr schlecht überwindbar und müssen als Barriere eingestuft werden.

fehlende signalisierte Knotenpunkte außerhalb des Stadtgebietes

Zielnetz

Das Zielnetz wurde auf der Grundlage des Wunschliniennetzes sowie der Ergebnisse der Bestandsaufnahme (Befahrung) erarbeitet, wobei vorhandene Planungsüberlegungen einbezogen wurden. Die Übertragung der Hauptradrouten auf das Straßen- und Wegenetz der Stadt Delitzsch erfolgte dabei unter Berücksichtigung der nachfolgenden Anforderungen an die Routenführung und Gestaltung:

- **Verkehrssicherheit:** Führung auf sicheren Radverkehrsanlagen bzw. Routenverläufen entlang verkehrs- und konfliktarmen Straßen
- **Verbindungsqualität:** Einprägsame direkte Streckenführung
- **Erschließungsqualität:** Anbindung wichtiger Ziele/Quellen sowie Verknüpfung mit anderen Routen
- **Soziale Sicherheit:** keine Führung durch bei Dunkelheit wenig frequentierte Straßen und Wege
- **Befahrbarkeit:** Hoher Fahrkomfort in Bezug auf Belagsqualität, Hindernisfreiheit und kurze Wartezeiten an Querungsstellen
- **Verträglichkeit:** Berücksichtigung anderer Nutzungsansprüche
- **Realisierungsfähigkeit:** Berücksichtigung technischer, rechtlicher und finanzieller Belange sowie dem daraus resultierenden zeitlichen Rahmen der Realisierung

Das unter diesen Aspekten konzipierte Hauptradroutennetz basiert auf folgenden Grundsätzen:

- Es ist vorrangig auf den Alltagsverkehr ausgerichtet, bezieht aber auch Radfernwanderwege und wichtige Freizeitrouten mit ihren Verläufen in die Konzeption ein.
- Es erschließt flächenhaft das gesamte Stadtgebiet und sichert ebenso die Verbindungen in die äußeren Ortsteile und die angrenzenden Kommunen.
- Von der Struktur her setzt sich das Netz im Wesentlichen aus Radial- und Tangentialrouten zusammen.
- In der Kernstadt, insbesondere in der Innenstadt liegt die höchste Netzdichte vor.

Das Hauptradroutennetz berücksichtigt vorhandene Netz- und Infrastrukturen. Zur klaren Strukturierung erfolgte eine Einteilung des Netzes in drei Gruppen:

Überregionale touristische Radrouten: Dabei handelt es sich um vorhandene bzw. geplante überregionale Radfernwege bzw. Hauptradrouten des SachsenNetz Rad. Insgesamt haben sie in der Gemarkung Delitzsch eine Länge von ca. 32 km (Abb. 22).

auf Grundlage des Wunschliniennetzes erarbeitet

spezielle Anforderung an Routenführung und Gestaltung berücksichtigt

Einteilung des Netzes in drei Gruppen

vorhandene bzw. geplante überregionale Radfernwege

Regionale touristische Radrouten: Sie umfassen sogenannte Landkreisrouten die für sich allein kein zusammenhängendes Netz bilden, aber eine Ergänzung der überregionalen Radrouten darstellen. Sie weisen eine Länge von ca. 36 km auf (Abb. 22).

Landkreisrouten

Kommunale Hauptradrouten: Diese Hauptradrouten ergänzen die Verbindungen im Außenbereich und in der Kernstadt und sind auf den Alltagsradverkehr ausgerichtet. Die Länge der kommunalen Hauptradrouten beträgt ca. 39 km (Abb. 22).

Hauptradrouten auf den Alltagsverkehr ausgerichtet

Dieses so insgesamt entwickelte Hauptradroutennetz (Abb. 23 und Anhang) der Stadt Delitzsch hat eine Gesamtlänge von ca. 107 km, wovon ca. 41 km auf das Hauptstraßennetz, ca. 18 km auf das Nebenstraßennetz und ca. 39 km auf das sonstige Wegenetz entfallen. Innerhalb dieses Hauptradroutennetzes sind bereits 14 km Radverkehrsanlagen mit unterschiedlicher Qualität vorhanden (Abb. 24).

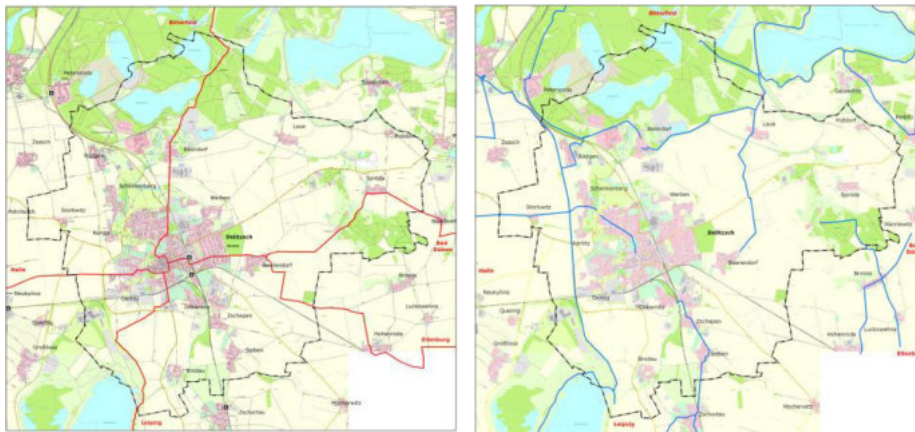
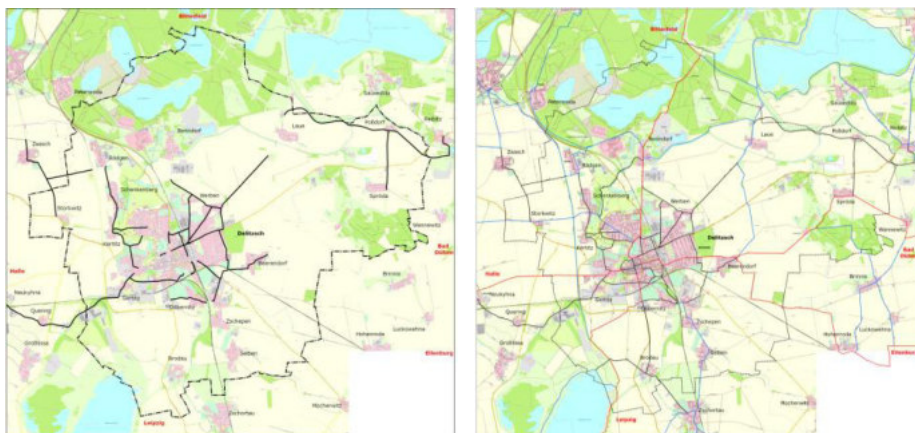


Abb. 22: Entwicklung Hauptradroutennetz

1. Schritt: Berücksichtigung bestehender bzw. geplanter überregionaler touristischer Radrouten (SachenNetz Rad)

2. Schritt: Berücksichtigung bestehender bzw. geplanter regionaler touristischer Radrouten (Landkreisrouten)



3. Schritt: Entwicklung kommunaler Hauptradrouten zur Netzergänzung

4. Schritt: Verknüpfung aller haupttradrouten zu einem Gesamtnetz

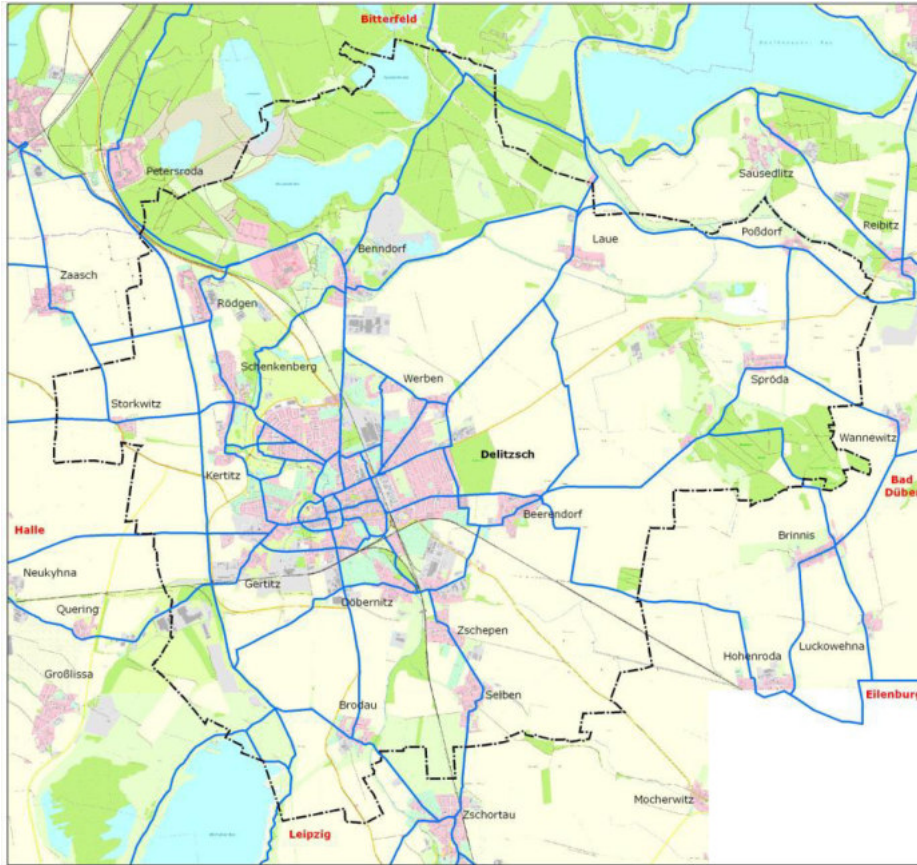


Abb. 23: Haupttradroutennetz Stadt Delitzsch

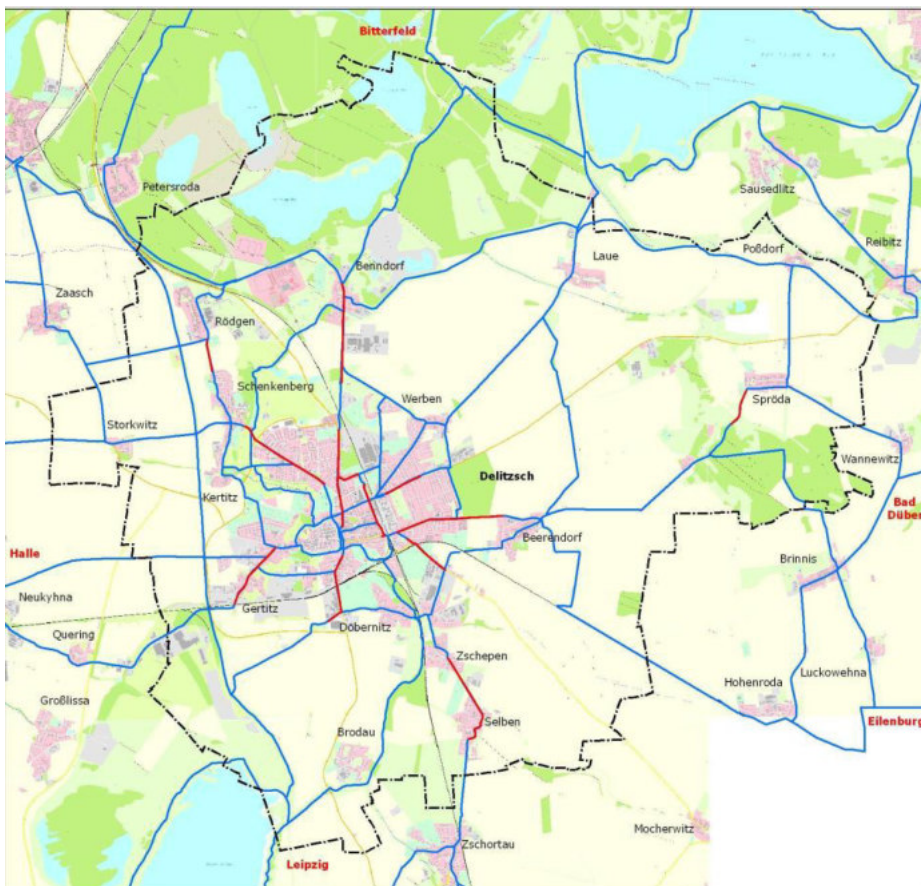


Abb. 24: (rot) Anteil Radverkehrsanlagen im Haupttradroutennetz

3.2 Infrastruktur im Straßenraum

Radverkehrsanlagen

Grundvoraussetzung, um das Ziel einer Steigerung des Radverkehrs zu erreichen, ist neben einem fahrradfreundlichen Klima ein attraktives Radverkehrsnetz mit einer verkehrssicheren und gut befahrbaren Infrastruktur. Dazu werden die Handlungsspielräume zur Schaffung örtlich angepasster, oft kostengünstiger Lösungen, nach den Regelwerken und der StVO ausgeschöpft.

Als Grundlage für die Festlegung erforderlicher Maßnahmen im Hauptradroutennetz dienen folgende aufgestellte Anforderungskriterien:

*Grundvoraussetzung:
attraktives Radverkehrsnetz*

Handlungsfeld	Anforderungen
Hauptverkehrsstraßen	Radverkehrsanlagen mit Regelmäßen nach ERA; bei Flächenreserven auf der Fahrbahn Bevorzugung markierungstechnischer Maßnahmen
Führung an Knoten	geradlinige, möglichst fahrbahnahe Führung; guter Sichtkontakt
Lichtsignalanlagen	Kein Zwischenhalt auf Insel; ggf. eigene RF-Signale
Überquerung von Hauptverkehrsstraßen zwischen Knotenpunkten	Überquerungshilfen erforderlich (LSA, Mittelinsel)
Nebenstraßen	Tempo 20, Tempo 30, Abwicklung im Mischverkehr, Öffnung von Einbahnstraßen
Selbstständige Wege	Anforderungsgerechter Ausbaustandard
Bauliche Details	Bordabsenkungen stoßfrei
Belagsqualität	gut befahrbar befestigt (Asphalt, Pflaster ohne Fase); ggf. wassergebundene Decke in Grünanlagen

Für das Hauptradroutennetz sind diese Anforderungen grundsätzlich einzuhalten. Geringfügige Standardunterschreitungen sind jedoch aus Gründen der Realisierbarkeit zulässig, wenn andernfalls eine sichere Führung nicht ermöglicht wird. Auch in kurzen Engstellen (bis etwa 50 m Länge) können die Standards unterschritten werden. Unabhängig von der Hierarchiestufe der Radrouten gelten auch die folgenden Grundsätze:

Anforderungen sind grundsätzlich einzuhalten

- **Besser keine als eine schlechte Radverkehrsanlage**
- **Kein Übergehen von Problembereichen**
- **Keine Kombination von Minimalkriterien**

Im Hauptstraßennetz der Stadt Delitzsch sind teilweise Radverkehrsanlagen vorhanden. Diese sind vielfach älterer Bauart und entsprechen in ihrer Ausbildung teilweise nicht mehr den heutigen Anforderungen und Erkenntnissen einer sicheren Radverkehrsführung (Abb. 25). Neuere Anlagen in Asphaltbauweise wie z.B. in der Beerendorfer Straße zeigen dagegen die Merkmale eines neuen anforderungsgerechten **Radwegestandards** auf (Abb. 25). Ebenso kann auch ein ungefastes Pflaster zum Einsatz kommen (Abb. 26). Eine Vereinbarung auf ein bis zwei Standardlösungen stellt für die Zukunft ein einheitliches Bild der Radverkehrsanlagen dar und sichert die Ansprüche an Komfort und Sicherheit.

Radverkehrsanlagen in Asphaltbauweise oder ungefastem Pflaster



Karl-Max-Straße: StVO-Konformität nicht gegeben



Leipziger Straße: StVO-Konformität nicht gegeben

Abb. 25: Beispiele schlechter Qualität



Beerendorfer Straße: gutes Beispiel einer Radverkehrsanlage in Asphaltbauweise



Breite Straße: gutes Beispiel ungefastes Pflaster

Abb. 26: anforderungsgerechter Radwegestandard

Eindeutige und einheitliche Markierungen und Beschilderungen für verschiedene Arten der Radverkehrsführung gewährleisten Begreifbarkeit und Rechtssicherheit. Ein gutes Beispiel für einen Schutzstreifen findet sich in der Eisenbahnstraße (Abb. 27). Es sollten allerdings ausreichend Piktogramme aufgebracht werden, d.h. im Verlauf von Streckenabschnitten ohne Besonderheiten etwa alle 100 m. Ferner sollten Piktogramme in Höhe von Einmündungen untergeordneter Straßen und stärker befahrener Grundstückszufahrten aufgebracht werden.

Eindeutige und einheitliche Markierungen und Beschilderungen



Abb. 27: Regelkonformer Schutzstreifen in der Eisenbahnstraße

Die Anwendung der drei Grundformen der Signalisierung (Kfz-Verkehr, Fußgängerverkehr, eigene Radfahrer-Signale) sollte in standardisierter Form gemäß den „Hinweisen zur Signalisierung des Radverkehrs“ (HSRa 2005) der FGSV erfolgen. Anstelle abgesetzter Radfahrerfurten sind nicht abgesetzte Furten vorzuziehen, die oft gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr signalisiert werden können. Ist dies aus Gründen der Leistungsfähigkeit nicht möglich, sind Sonder-signale für den Radverkehr vorzuziehen, die mit einem Vorlaufgrün geschaltet werden können. Zusätzlich zum Vorlauf-Grün können vorgezogene Haltlinien für einen besseren Sichtkontakt der Autofahrer auf den Radverkehr sorgen (Abb. 28).

Anwendung der drei Grundformen der Signalisierung

vorgezogene Haltlinien für besseren Sichtkontakt



Abb. 28: Beispiel vorgezogene Haltlinie, Quelle, google Street View

Neben der fahrbahnnahen Führung des Radverkehrs ist es sinnvoll, das Parken im Bereich von Anschlussknoten zu unterbinden. Hierdurch wird der Sichtkontakt zwischen ein- und abbiegenden Fahrzeugen deutlich verbessert.

Bei den älteren Radwegen sind Stöße an den Bordsteinabsenkungen sehr häufig. Diese Mängel sind in der Maßnahmentabelle nur in gravierenden Fällen aufgeführt worden. Sie sollten jedoch im Rahmen laufender Unterhaltungsarbeiten sukzessive durchgängig beseitigt werden (Abb. 29).

Bordsteinabsenkungen



Abb. 29: Beispiel stoßfreie Radwegabsenkung, Quelle ADFC

Hindernisse auf Radwegen stellen immer eine Gefahr dar (Abb. 30). Sollten Hindernisse wie Ampelmasten aus leitungstechnischen Gründen nicht anders zu positionieren sein, so ist eine Verlegung des Radweges um das Hindernis zu prüfen. Diese angepasste Führung sollte sich im Idealfall auch baulich (Belag) wieder finden, zumindest aber durch eine Markierung verdeutlicht werden.

Gefahren durch Hindernisse beseitigen



Abb. 30: Beispiel Baumscheibe im Radweg, Bitterfelder Straße

Straßen mit unebenem Pflaster sind sehr unattraktiv für Radfahrer. Zur Verbesserung des Fahrkomforts für Radfahrer könne grobe Altpflaster gegen glatteres Pflaster oder eine Asphaltdeckschicht ausgetauscht oder Rillen mit bituminösem Material verfüllt werden (Abb. 31). Ein Kompromiss stellt die Pflasterung von glatten Streifen am Fahrbahnrand (bei Parkverbot) oder in der Fahrbahnmitte dar.

Fugenverguss von historischem Pflaster



Abb. 31: Beispiel Asphaltierter Seitenstreifen, Zinnowitz auf Usedom, Quelle ADFC

Im Zuge der Befahrung wurden im entwickelten Hauptradroustennetz insgesamt 148 Defizite für den Radverkehr festgestellt. Diesen Defiziten wurden auf Grundlage aktueller Erkenntnisse und Anforderungen jeweils Maßnahmen und entsprechende Kosten (überschlägig) in tabellarischer Form zugeordnet. Für ausgewählte Maßnahmen sind darüber hinaus zur Verdeutlichung auch Prinzipskizzen gefertigt worden (Tabellen und Prinzipskizzen im Anhang). Ergänzend wurden Umsetzungsprioritäten getroffen. Die Einstufung in die jeweilige Umsetzungspriorität erfolgte auf Grundlage eines effizienten Mitteleinsatzes und der Realisierung funktionsfähiger, zusammenhängender Routenabschnitte. Ferner resultierte die Prioritätensetzung unter dem Aspekt der Dringlichkeit aus Sicht des Radverkehrs. Dabei lassen sich 3 Prioritätsstufen unterscheiden:

- **Sofortmaßnahmen**

Dabei handelt es sich um Maßnahmen mit geringem Aufwand und vergleichsweise kurzfristiger Realisierbarkeit, die aus Verkehrssicherheitsgründen notwendig sind, der verkehrsrechtlichen Klarheit dienen oder zu einer deutlichen Angebotsverbesserung beitragen (z.B. Beschilderung, Markierung, kleine bauliche Maßnahmen).

- **Hohe Priorität (1)**

Bei diesen häufig baulichen Maßnahmen ist der Umsetzungsaufwand größer. Sie dienen oftmals der Erhöhung der Verkehrssicherheit oder sind zur Gewährleistung der Funktionsfähigkeit der

Haupttradrouten notwendig und daher für den Radverkehr in Delitzsch von großer Bedeutung. Ihre Umsetzung sollte mittelfristig erfolgen.

- **Mittlere Priorität (2)**

Diese Maßnahmen sind zur Erreichung eines Haupttradroutenstandards erforderlich und dienen damit der Qualitätsverbesserung des vorhandenen Angebots. Aus Sicht des Radverkehrs sind diese Maßnahmen weniger dringlich als die Maßnahmen der Stufe 1. Zwar ist eine Funktionsfähigkeit der Routen auch ohne diese Maßnahmen gegeben, jedoch bestehen weiterhin Defizite, die dem angestrebten Standard nicht entsprechen. Ihre Umsetzung ist mittel- bis längerfristig anzustreben.

Sofortmaßnahmen



Chronist-Lehmann-Weg:
Sackgasse, Zusatzbeschilderung Radfahrer frei fehlt

Hohe Priorität (1)



Leipziger Straße:
fehlende Radverkehrsanlage

Mittlere Priorität (2)



Geh-/Radweg Goitzsche:
Herstellung eines Asphaltstreifens bzw. kompletter Wegebau

Die aufgestellte Kostenkalkulation dient vornehmlich als grober Gesamtüberblick der anfallenden Investitionskosten. Unter Beachtung dieser Vorbehalte summieren sich die in der Maßnahmenliste aufgeführten Kosten wie folgt: Sofortmaßnahmen €, Hohe Priorität €, Mittlere Priorität und Gesamtkosten €.



Die nachfolgenden Abschnitte erhalten Hinweise zum aktuellen Erkenntnisstand der Radverkehrsführung und sollen der Stadtverwaltung Delitzsch als Entscheidungsgrundlage dienen.

Führung des Radverkehrs an Hauptverkehrsstraßen

In der Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen sind aufgrund vielfältiger Nutzungsüberlagerungen und häufig eingeschränkter Flächenverfügbarkeit oft Kompromisse notwendig. Nachfolgend werden die angestrebten Regelbreiten nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) dargestellt, wobei im Verlauf wichtiger Haupttradrouten, bei höheren Radverkehrsbelastungen, bei auftretenden Belastungsspitzen, intensiver Seitenraumnutzung oder starkem Gefälle höhere Breiten erforderlich werden können.

Kompromisse durch eingeschränkte Flächenverfügbarkeit

Regelbreiten nach RASt 06

Einrichtungsrادweg 2,00 m (1,60 m) Zweirichtungsrادweg 2,50 m (2,00 m)	Radfahrstreifen 1,85 m	Schutzstreifen 1,50 m (1,25 m)	Gemeinsamer Geh- und Radweg 4,00/3,00 m (2,50 m)
			

Auf Hauptverkehrsstraßen ist generell die Anlage von separaten Radverkehrsanlagen anzustreben. Die Nachfolgende Übersicht (Abb. 32) zeigt zusammenfassend die Zuordnung der einzelnen Führungsformen zu den drei Führungsprinzipien Mischverkehr, teilweise Separation und Trennung der Verkehrsarten.

separate Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen

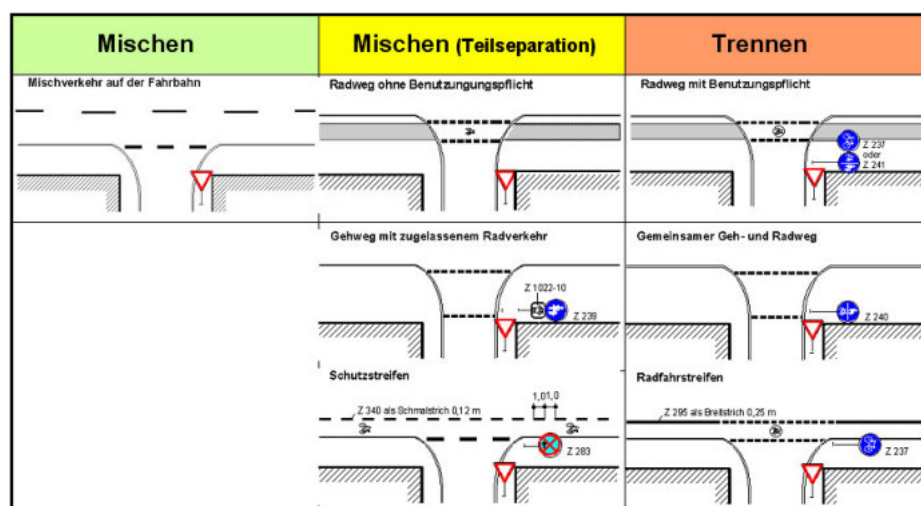


Abb. 32: Übersicht mögliche Führungsformen

Radfahrstreifen und Schutzstreifen als Führungsformen des Radverkehrs auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen sind gegenüber baulichen Radwegen oft gleichwertig oder die bessere Lösung. Sie sollten zukünftig verstärkt eingesetzt werden.

verstärkter Einsatz von Radfahrstreifen und Schutzstreifen

Aktivierung von Flächenreserven

Sollen Radverkehrsanlagen nachträglich in vorhandene Straßenräume integriert werden, sind dafür Flächen erforderlich, die bisher anderen Nutzungen dienen. Bei gleichen verkehrlichen Ansprüchen können Nutzungskonflikte auftreten, die eine Abwägung im Einzelfall erforderlich machen. Nachfolgend werden aufbauend auf den Aussagen der Regelwerke und Erfahrungen aus der Praxis einige Lösungswege zur Aktivierung von Flächenreserven für den Radverkehr aufgeführt:

Lösungsansätze zur Aktivierung von Flächenreserven

- In der Regel sollen Radverkehrsanlagen nicht zu Lasten der Fußgänger gewonnen werden.

- Sind Parkstreifen in der Straße vorhanden, ist zu prüfen, ob diese Flächen platzsparender umorganisiert werden können (z.B. Längsparken statt Schrägparken) oder verlagert werden können.
- Eine weitere Möglichkeit ist die Verringerung der Fahrstreifenbreite, abhängig von der Bedeutung der Straße für den Kfz-Verkehr und dem Schwerverkehrsanteil.
- Zu prüfen ist auch der Einsatz sogenannter überbreiter Fahrstreifen anstelle zweier Fahrstreifen pro Richtung.

Hauptverkehrsstraßen ohne Radverkehrsanlagen

Können aus Platzgründen in Hauptverkehrsstraßen keine Radverkehrsanlagen geschaffen werden, so ist zu prüfen, mit welchen Mitteln der Mischverkehr auf der Fahrbahn verträglicher abgewickelt werden kann. Hierzu kommen u.a. folgende Maßnahmen in Betracht:

Prüfung von Mischverkehr wenn keine Radverkehrsanlagen möglich

- Entlastung vom Kfz-Verkehr bzw. Schwerverkehr durch Prüfung verkehrslenkender Maßnahmen
- Querschnittsausbildungen mit ausreichendem Sicherheitsabstand zu parkenden Fahrzeugen
- Ausweisung von Tempo 30 (z.B. Geschäftsstraßen)
- In Ausnahmefällen, bei relativ geringem Fußgängerverkehr und Gehwegbreiten von über 2,50 m kommt die Freigabe der Gehwege in Betracht

Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten

Die Hauptprobleme zur Realisierung anspruchsgerechter Radverkehrsführungen stellen sich an den Knotenpunkten im Verlauf von Hauptverkehrsstraßen. Die StVO-Novelle und Regelwerke bieten verschiedene Lösungen, die im Folgenden aufgezählt werden:

- Heranführen des Radweges an die Fahrbahn (ca. 10 - 20 m vor dem Knotenpunkt)
- Unterbinden des Parkens im Einmündungsbereich
- Deutliche Markierung von Radfahrerfurten (Abb. 33)
- Markierung vorgezogener Haltelinien (>3,00m)
- Wenn möglich Radfahrstreifen in der Knotenpunktzufahrt
- Einsatz überbreiter Fahrstreifen in den Zufahrten signalisierter Knotenpunkte
- Installation gesonderte Radfahrersignale



Abb.33: Beispiel Radfahrerfurt, Quelle ADFC

Führung des Radverkehrs in Nebenstraßen

Zur Anlage attraktiver Verbindungen für den Radverkehr auf Nebenstraßen stehen vor allem Maßnahmen im Vordergrund, die die Durchlässigkeit des Verkehrsnetzes gegenüber dem Kfz-Verkehr erhöhen.

- bauliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung und zur Lenkung des Kfz-Verkehrs
- Errichtung von Fahrradstraßen (Abb. 34)
- Öffnung von Einbahnstraßen (Abb. 34)

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Nebenstraßennetz



Abb. 34: links Öffnung von Einbahnstraßen, rechts Errichtung Tempo-30-Zone

Fahrradparken

Ein wesentliches Element der Radverkehrsförderung ist neben sicheren und komfortablen Fahrradwegen das Vorhandensein von nutzungsgerechten Fahrradabstellanlagen. Dabei werden an die Menge und Gestaltung von Fahrradabstellanlagen je nach Nutzergruppen und Zielen unterschiedliche Anforderungen gestellt.

nutzungsgerechte Fahrradabstellanlagen

Für Langzeitparker gilt:

- ausreichende **Kapazität**, d.h. dem Nutzer sollte immer ein Stellplatz zur Verfügung stehen
- **Sicherheit** gegen Diebstahl und Vandalismus
- Schutz gegen **Witterungseinwirkungen**
- **Bedienungskomfort**

Für Kurzzeitparker gilt:

- ausreichende **Kapazität**, d.h. dem Nutzer sollte in der Regel ein Stellplatz zur Verfügung stehen
- möglichst **kurze Wege** zum Ziel
- **Sicherheit, Bedienungskomfort** und Schutz gegen **Witterungseinwirkungen**

Zur Angebotsverbesserung wird vorgeschlagen vor allem die ungeeigneten Felgenhalter in der Delitzscher Innenstadt zu ersetzen und neue Fahrradabstellanlagen in erforderlichem Umfang, ausreichender Qualität und an der richtigen Stelle zu errichten (Abb. 35). Als Grundlage sollte eine Standortanalyse durchgeführt werden.

Der Stadt kommt eine Vorbildwirkung zu. An öffentlichen Einrichtungen und Behörden sollten die derzeitigen ungeeigneten Fahrradständer (z.B. Technisches Rathaus) beseitigt und durch adäquate Anlagen nachgerüstet werden.

Moderne Fahrräder sind durchaus teuer. Aus diesem Grund erwächst das Bedürfnis nach diebstahl- und vandalismussicherer Unterbringung. Vorgeschlagen wird die Installation von Fahrradboxen am Unteren Bahnhof.

Auch Wohnungsunternehmen sollten ermuntert werden im Rahmen des Stadtumbau-Aufwertung Fahrradabstellanlagen die nötige Aufmerksamkeit zu widmen.

Es wird empfohlen, dass privat zu errichtende Fahrradständer, die im öffentlichen Raum platziert werden sollen, einem einheitlichen Standard folgen. Durch eine Koordinierung im Stadtmarketing lassen sich hier ggf. Mengenrabatte erzielen.

ungeeignete Felgenhalter entfernen und durch neue Fahrradabstellanlagen ersetzen

Stadtverwaltung als Vorbild

Installation von Fahrradboxen am Unteren Bahnhof

einheitlicher Standard



Abb. 35: Beispiel sichere und komfortable Fahrradabstellanlagen in Delitzsch



Wegweisung

Delitzsch weist entlang touristischen Radrouten eine oft lückenhafte Wegweisung unterschiedlicher Ausbildung auf. Dies liegt darin begründet, dass die Wegweisung historisch gewachsen ist und die Empfehlungen zur Vereinheitlichung auf Bundes- und Landesebene erst in den letzten Jahren entwickelt wurden. Für den Alltagsradverkehr existiert noch keine eigenständige Radverkehrswegweisung. Die Stadt Delitzsch sollte die Radverkehrswegweisung im Stadtgebiet sukzessive im Sinne eines gesamtstädtischen Wegweisungssystems weiterentwickeln.

Wegen der auch unter wirtschaftlichen Aspekten hohen Bedeutung des Fahrradtourismus erscheint es sinnvoll, zunächst mit einer Erneuerung der touristischen Wegweisung zu beginnen. Darüber hinaus wird empfohlen, an ausgewählten Stellen möglichst einheitlich gestaltete Informationstafeln einzurichten, die neben den Radrouten im Stadtgebiet auch Hinweise auf die touristischen Ziele enthalten. Mit der touristischen Wegweisung als Basis sollten für den Alltagsverkehr ergänzende Strecken ausgewiesen werden. Längerfristig sollte ein flächendeckendes, in sich geschlossenes System der Radverkehrswegweisung angestrebt werden.

Hinsichtlich der technischen Ausführung sollte die 2005 in Kraft getretene Richtlinie zur Fahrradwegweisung im Freistaat Sachsen zugrunde gelegt werden.

lückenhafte Wegweisung entlang touristischer Radrouten

Entwicklung gesamtstädtisches Wegweisungssystem

Errichtung von Informationstafeln

verbindliche Richtlinie als Grundlage

Wegweisertypen

Grundsätzlich ist zwischen Voll- und Zwischenwegweisern zu unterscheiden. Je nach Situation werden Vollwegweiser mit Informationen über Ziel, Richtung und Entfernung oder Zwischenwegweiser eingesetzt.

Die **Vollwegweiser** finden ihren Einsatz bei Verzweigung von Fahrradrouten, Querung und Einmündung wichtiger Straßen mit Radverkehr. Sie sollen folgende Informationen bieten:

- Fernziel
- Nahziel
- Richtungspfeil
- Entfernungsangaben
- Fahrradpiktogramm (Identifizierung als Radwegweiser)
- eventuell angehängtes Routenpiktogramm

Bei den Vollwegweisern werden zwei Typen unterschieden: Pfeilwegweiser als Standardlösung bieten an kleineren Knotenpunkten und Abzweigen übersichtliche Informationen, die an einem Pfostenstandort räumlich konzentriert werden. Sie können aus allen Richtungen gelesen werden und erleichtern eine schnelle Orientierung. Es ist ein höherer Lichtraum erforderlich, um die Sichtbarkeit zu gewährleisten.



Pfeilwegweiser

Im Gegensatz hierzu sind Tabellenwegweiser nur von den Zufahrten der Streckenführung aus sichtbar. Dies erfordert einen höheren Beschilderungsaufwand, da für einen Knotenpunkt mehrere Pfostenstandorte notwendig sind. An größeren Verkehrsknoten werden Tabellenwegweiser verwendet und liefern dem Radfahrer frühzeitig, also noch vor der Kreuzung, die Informationen.



Tabellenwegweiser

Wenn keine verkehrsbedeutenden Verbindungen den Streckenverlauf kreuzen, wird ein weiterer Wegweisungstyp verwendet. Die **Zwischenwegweiser** werden beim Versatz einer Fahrradrouten und zur Bestätigung, dass man sich noch auf der richtigen Route befindet, eingesetzt. Sie haben keine Ziel- und Entfernungsangaben, sondern sind durch einen Richtungspfeil und ein Fahrradpiktogramm gekennzeichnet.



Zwischenwegweiser

Als Material ist aus Gründen der Haltbarkeit ein Alu-Hohlraumprofil mit Einschiebeschiene für Zusatzplaketten zu verwenden.

Für die Beschriftung können bedruckte Folien verwendet werden, um die Beschriftung kostengünstig ändern zu können.

Informationstafeln

Informationstafeln oder Karten in Vitrinen an wichtigen Routenpunkten eignen sich für die Darstellung der Radfahrmöglichkeiten (Abb. 36). Die Tafeln bieten weiterhin wichtige Informationen zu den Radrouten und zu regionalen Ausflugszielen. Auch Werbeflächen für Gaststätten, Hotels oder Freizeiteinrichtungen können zur Verfügung stehen. Dem Radfahrer wird ein breites Spektrum an Informationen zugänglich.

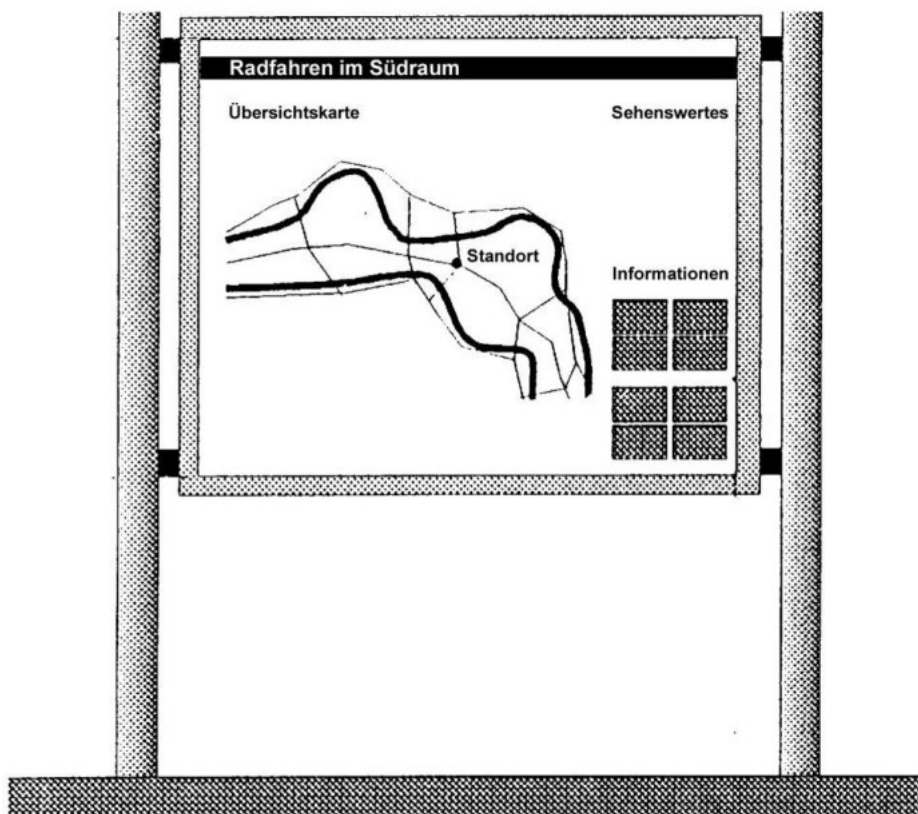


Abb. 36: Beispiel für eine Informationstafel

3.3 Öffentlichkeitsarbeit

Ziel der Öffentlichkeitsarbeit als unverzichtbarer Bestandteil des Gesamtkonzeptes zur Radverkehrsförderung ist die Werbung für eine verstärkte Nutzung des Fahrrads durch die Verbreitung von Informationen über Aktivitäten "rund ums Rad" sowie über Angebotsverbesserungen und neue Entwicklungen im Radverkehrsnetz. Darüber hinaus dienen gezielte Bausteine der Öffentlichkeitsarbeit der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Über die Öffentlichkeitsarbeit werden auch weitere Handlungsträger einer Fahrradförderung einbezogen oder angesprochen.

Aufklärung

Um den Anteil des Radverkehrs in der Stadt Delitzsch zu steigern ist es wichtig, bei unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen das Fahrrad als flexibles, umweltfreundliches und kostengünstiges Verkehrsmittel ins Bewusstsein zu rücken. Eine besondere Rolle spielen dabei Kinder und Jugendliche. Wer bereits als Kind und Jugendlicher das Radfahren schätzen gelernt hat, ist eher bereit, auch als Erwachsener das Rad als Verkehrsmittel und Freizeitsportgerät zu nutzen. Um die Fahrradnutzung für den Schulweg sicherer zu machen und zu steigern, ist ein möglicher Ansatzpunkt die Zusammenarbeit mit den unterschiedlichen Schulen in Delitzsch, beispielsweise in Form von gemeinsamer Erarbeitung sicherer Radrouten sowie die Thematisierung im Unterricht. Dabei steht das Fahrrad als fächerübergreifendes Unterrichtsthema und die Beteiligung von Schülerinnen und Schüler am Planungsprozess im Mittelpunkt.

Mobilität wird mit zunehmendem Alter ein immer wichtigerer Faktor für Selbstständigkeit, Unabhängigkeit, Lebensqualität und beeinflusst auch wesentlich die Integration in die Gesellschaft und begünstigt soziale Kontakte. Seniorinnen und Senioren fahren aus unterschiedlichen Gründen mit fortschreitendem Alter weniger Fahrrad: aus Angst vor dem Straßenverkehr, vor Unfällen oder Stürzen, aus gesundheitlichen Gründen (Einstieg zu hoch, Sattel zu hart, Gleichgewichtsprobleme) oder weil sie nicht mehr alleine unterwegs sein möchten. Um diese Defizite zu beheben, könnten Sicherheitskurse in unterschiedlichen Einrichtungen (z.B. Seniorentreff, Altersheime) angeboten werden. Ziel dieser Angebote ist es, Seniorinnen und Senioren Spaß am Radfahren zu vermitteln, sie für kritische Situationen im Verkehr fit zu machen und bei körperlichen Einschränkungen die Hemmschwelle für die Nutzung von Alternativen wie Elektrofahrräder oder Dreirad abzubauen.

Werbung für eine verstärkte Nutzung des Fahrrads

Zusammenarbeit mit Schulen

gemeinsame Erarbeitung sicherer Routen

das Fahrrad als fächerübergreifendes Unterrichtsthema

Fahr- und Sicherheitstraining für Senioren



Quelle: Stefan Taschner

Information

Um Informationen über Schäden und Mängel schnell und kostengünstig zu erhalten, bietet sich die Mitarbeit von Radfahrern an. Vorgeschlagen wird die Einrichtung einer Internetplattform, die den Austausch von Informationen zum Thema Radverkehr zwischen Bürgern und Verwaltung ermöglicht. Auf diese Weise können Bürger auf Neuigkeiten im Fahrradnetz hingewiesen werden und die Verwaltung profitiert von zeitnahen gut dokumentierten Informationen über bestehende Schäden und unsichere Situationen im Radverkehrsnetz sowie dem allgemeinen Stimmungsbild.

Internetplattform

Des Weiteren wird vorgeschlagen eine Sonderseite zum Thema Radverkehr im Delitzscher Amtsblatt zu veröffentlichen. Damit kann die Stadt Delitzsch über aktuelle Radverkehrsprojekte informieren und sich gleichzeitig als fahrradfreundliche Stadt profilieren. Dabei könnten u. a. folgenden Themen angesprochen werden: Radverkehrsplanung, Radrouten, Fahrradabstellanlagen, tote Winkel eines LKWs, benutzungspflichtige Radwege, Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr, Öffnung von Einbahnstraßen sowie Radwegweisung.

*Fahrradsonderseiten
im Amtsblatt*

Eine weitere Möglichkeit die Bürger der Stadt Delitzsch über das Thema Radverkehr zu informieren, bietet ein Fahrradstadtplan. Darin könnten empfohlene Fahrradrouten dargestellt, Hinweise auf schlechte Streckenabschnitte, Gefahrenstellen, gesperrte Straßen, Fußgängerbereiche, Fahrradhändler sowie B+R-Anlagen gegeben und nützliche Informationen über Adressen und Ansprechpartner sowie Freizeit- und Kulturziele abgedruckt werden.

Fahrradstadtplan

Motivation

Um die Motivation der Delitzscher Bevölkerung zum Thema Radverkehr zu steigern, eignet sich in besonderer Weise die Initiierung von Fahrradtagen. Gerade mit dieser Maßnahme können Radverkehrsprojekte lebendig erlebt und bürgernah vermittelt werden. Kombiniert werden kann dieser Tag mit einem Fahrradmarkt bzw. einer Fahrradteilebörse, einem Geschicklichkeitsparcours für Kinder, technischer Fahrradüberprüfung („Fahrrad-TÜV“), Pannenhilfekurs, Fahrradcodierung durch die Polizei und Information von Verwaltung und Verbänden.

Initiierung von Fahrradtagen

3.4 Service

Ein attraktives Angebot an Dienstleistungen erleichtert die Radnutzung und kann damit Menschen zum Umsteigen vom Auto auf das Fahrrad bewegen. Diese Angebote können sich sukzessive mit zunehmender Radnutzung entwickeln und teilweise durch die öffentliche Hand unterstützt werden.

attraktives Angebot an Dienstleistungen

Dienstleistungen

Durch die Bündelung von Angeboten können Synergien entstehen, die sowohl dem Privaten als auch den Absichten der Gemeinde für eine fahrradfreundlichere Stadt von Nutzen sind.

bewachtes Fahrradparken

Das Problem vieler Radtouristen ist das Fehlen sicherer Abstellanlagen für Fahrräder und Gepäck. So bleiben viele von ihnen in der Nähe ihres Fahrrads, um stets Sichtkontakt zu halten. Das schränkt ihre Beweglichkeit ungemein ein. Eine Möglichkeit um diesen Ansprüchen gerecht zu werden, ist das Aufstellen von Fahrradboxen insbesondere an touristischen Zielen bzw. Verknüpfungspunkten mit dem ÖPNV. Ein Nachteil dieser Einrichtungen sind ihre hohen Anschaffungskosten. Eine Alternative dazu bietet die Errichtung von kostenpflichtigen (geringe Gebühr) überdachten Stellplätzen auf privatem Gelände. Dies ermöglicht eine sichere Aufbewahrung von Fahrrädern und Gepäck. Die Verwaltung macht Werbung für das Angebot, aber spart sich selbst die Investition.

Aufstellung von Fahrradboxen

Ferner wird die Errichtung einer Servicestation am Unteren Bahnhof vorgeschlagen. Mit einem Kompressor könnten dort Fahrradreifen aufgepumpt und kaputte Reifen durch einen Schlauchautomat ersetzt werden. Bei größeren Pannen informiert ein Stadtplan über den Weg zu den Fahrradwerkstätten in Delitzsch und für E-Bike-Fahrer könnten Steckdosen zum Aufladen der Akkus installiert werden.

Errichtung einer Servicestation

Arbeitgeber

Vorgeschlagen wird die Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel in Unternehmen zu stärken sowie die Fahrradförderung dauerhaft zu etablieren. Eine wichtige Rolle spielt dabei die Informationspolitik über mögliche Maßnahmen. Die Stadt Delitzsch sollte in diesem Zusammenhang Unternehmen, wie beispielsweise die Delitzscher Schokoladen GmbH, die EuroMaint Rail GmbH, das Dämmstoffwerk der URSA-Gruppe sowie das Verpackungswerk der Smurfit Kappa Group gezielt aufsuchen und über sichere und überdachte Fahrradstellplätze auf dem Betriebsgelände, Duschen und Umkleiden für sportliche Radfahrer, Dienstfahrräder für kurze Strecken und Steckdosen zum Aufladen der Akkus für E-Bike-Fahrer informieren und bei der Planung und Umsetzung unterstützen.

Berufsverkehr: Radeln zur Arbeit

3.5 Rahmenbedingungen

Die radverkehrsfreundliche Ausgestaltung von Rahmenbedingungen (Gesetzen, Vorschriften, Finanzierung und Administration) ist für Fahrradnutzer und die lokalen Akteure eine wichtige Handlungsvoraussetzung.

Rechtliche Grundlagen

Die Sächsische Bauordnung gestattet den Gemeinden, durch Satzung zu fordern, dass in der Gemeinde oder für Teile des Gemeindegebiets und für bestimmte Arten von Bauvorhaben Abstellplätze für Fahrräder hergestellt und bereitgehalten werden müssen. Bauherren finanzieren damit die notwendigen Fahrradabstellplätze an Gebäuden. Damit kann quantitativ und qualitativ ein höherer Standard erreicht werden. Auf der Grundlage der Stellplatzsatzung ist die Pflicht der Errichtung von Fahrradabstellplätzen in Umfang, Qualität und Lage im Gebäude auf dem Grundstück durch die Bauordnungsbehörde durchzusetzen.

Kommunale Fahrradabstellplatzsatzung

Finanzierung

Bei der Umsetzung von Radverkehrsprojekten durch Fördermittel sind von den Kommunen Eigenanteile aufzubringen. Häufig ist das Aufbringen dieser Eigenanteile wegen knapper kommunaler Finanzmittel mit Schwierigkeiten verbunden. In diesem Zusammenhang, kann die Kombination von Förderprogrammen zur Verringerung des kommunalen Eigenanteils bei Durchführung von fahrradfördernden Maßnahmen beitragen. Ein Beispiel ist die Kombination der Tourismusförderung mit denen des zweiten Arbeitsmarktes.

Kombination von Förderprogrammen

Für den Radverkehr gibt es generell zahlreiche Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten des Freistaates Sachsen, des Bundes, der EU und anderer Stellen, die möglichst gut auszuschöpfen sind. In der Förderfibel Radverkehr des Nationalen Radverkehrsplans sind Förder- bzw. Finanzierungsmöglichkeiten für die nachfolgenden Planungs-, Infrastruktur-, Verknüpfungs- und sonstigen Maßnahmen aufgeführt:

Sachgebiet	Finanzierung nach	Förderung nach
Planungen/ Konzepte		
Netzplanungen	SächsBO, § 49 Abs. 2	VwV-Stadtentwicklung LEADER+
Wegweisungsplanungen	SächsBO, § 49 Abs. 2	RL Radverkehr EFRE
Konzepte Öffentlichkeitsarbeit	SächsBO, § 49 Abs. 2	RL z. Förderung von nicht investiven Maßn. zur Umsetzung des NRVP 3134.3/1-2
Radverk.infrastruktur		
Innerorts		
RV-Anlagen in Hauptverkehrsstraßen, Projektbestandteil Straßenbau	an Bundesstraßen: Grundsätze f. Bau u. Finanz. von Radwegen (ARS v. 1980); an Staatsstraßen: Landeshaushalt; SächsBO, § 49 Abs. 2; SächsKAG, Art. 9, Abschn. 5	VwV-KStB in Verbindung mit GVFG; VwV- Stadtentwicklung; VwV- StBauE
RV-Anlagen in Hauptverkehrsstraßen, eigenständig (Nachrüstung)	an Bundesstraßen: Grundsätze f. Bau u. Finanz. von Radwegen; an Staatsstraßen: Landeshaushalt; SächsBO, § 49 Abs. 2; RL-KStB	VwV-KStB in Verbindung mit GVFG; VwV- Stadtentwicklung; VwV- StBauE; GA Infra; RL Radverkehr EFRE
Maßnahmen an Nebenstraßen (Fahrradstraßen u. ä.)	SächsBO, § 49 Abs. 2; SächsKAG, Art. 9, Abschn. 5	VwV-KStB in Verbindung mit GVFG; VwV- Stadtentwicklung; VwV- StBauE; RL ILE 2007
Selbständige Radwege	SächsBO, § 49 Abs. 2; SächsKAG, Art. 9, Abschn. 5; BauGB, §§ 127-135	VwV-KStB in Verbindung mit GVFG VwV- Stadtentwicklung; VwV- StBauE; RL Radverkehr EFRE; GA Infra
Verkehrsberuhigung	SächsBO, § 49 Abs. 2; SächsKAG, Art. 9, Abschn. 5; BauGB, §§ 127-135	VwV- Stadtentwicklung; VwV- StBauE; VwV-KStB in Verbindung mit GVFG
Instandsetzung Fahrbahnen	an Bundesstraßen: Grundsätze f. Bau u. Finanz. von Radwegen; an Staatsstraßen: Landeshaushalt; SächsBO, § 49 Abs. 2	
Wegweisung, Projektbestandteil	an Bundesstraßen: Grundsätze f. Bau u. Finanz. von Radwegen; an Staatsstraßen: Landeshaushalt; SächsBO, § 49 Abs. 2	RL Radverkehr EFRE; VwV- Stadtentwicklung; VwV- StBauE; GA Infra;RL-ÖPNV des SMWA
Wegweisung, eigenständig	SächsBO, § 49 Abs. 2	VwV-KStB in Verbindung mit GVFG; RL Radverkehr EFRE
Punktueller Verkehrssicherungsmaßnahmen	an Bundesstraßen: Grundsätze f. Bau u. Finanz. von Radwegen; an Staatsstraßen: Landeshaushalt; SächsBO, § 49 Abs. 2; SächsKAG, Art. 9, Abschn. 5	VwV- Stadtentwicklung; VwV- StBauE
Querungshilfen, Unter- / Überführungen eigenständig	an Bundesstraßen: Grundsätze f. Bau u. Finanz. von Radwegen; an Staatsstraßen: Landeshaushalt; SächsBO, § 49 Abs. 2	VwV-KStB in Verbindung mit GVFG; VwV- Stadtentwicklung; GA Infra; RL Radverkehr EFRE

Bestandsverbesserungen	an Bundesstraßen: Grundsätze f. Bau u. Finanz. von Radwegen; an Staatsstraßen: Landeshaushalt; SächsBO, § 49 Abs. 2; SächsKAG, Art. 9, Abschn. 5	VwV- Stadtentwicklung; VwV- StBauE; GA Infra; VwV-KStB in Verbindung mit GVFG
Betrieb/ Unterhaltung RV-Anlagen	an Bundesstraßen: Grundsätze f. Bau u. Finanz. von Radwegen; an Staatsstraßen: Landeshaushalt; SächsBO, § 49 Abs. 2	
Außerorts		
Straßenbegleitende RV-Anlagen, Projektbestandteil	an Bundesstraßen: Grundsätze f. Bau u. Finanz. von Radwegen; an Staatsstraßen: Landeshaushalt; SächsKAG, Art. 9, Abschn. 5	VwV-KStB in Verbindung mit GVFG; RL Radverkehr EFRE; RL d. Sächs. Staatskanzlei z. Förderung d. internat. U. grenzüberschreitenden Zusammenarbeit (2006) (Ziel 3)
Straßenbegleitende RV-Anlagen, eigenständig	an Bundesstraßen: Grundsätze f. Bau u. Finanz. von Radwegen; an Staatsstraßen: Landeshaushalt; SächsKAG, Art. 9, Abschn. 5	GA Infra; RL Radverkehr EFRE; VwV-KStB in Verbindung mit GVFG
Selbständige Radwege	SächsKAG, Art. 9, Abschn. 5	VwV-KStB in Verbindung mit GVFG; GA Infra; RL Radverkehr EFRE
Radwanderwege	RL ILE 2007 BMVBS Referat SW 24 am 26.04.2007 in Verbindung mit Erlass vom 16.11.2006/EW 21/EW 20/52.05.00/12 VA 06 grenzübergreifende Zusammenarbeit (Ziel 3)	GA Infra; VwV-KStB in Verbindung mit GVFG; RL Radverkehr EFRE
Rastplätze		GA Infra; VwV-KStB in Verbindung mit GVFG
Wegweisung, Projektbestandteil	an Bundesstraßen: Grundsätze f. Bau u. Finanz. von Radwegen; an Staatsstraßen: Landeshaushalt	VwV-KStB in Verbindung mit GVFG; RL Radverkehr EFRE; RL-ÖPNV des SMWA; GA-Infra
Wegweisung, eigenständig	- (derzeit keine bekannt)	VwV-KStB in Verbindung mit GVFG; RL Radverkehr EFRE
Querungshilfen, Unter-/ Überführungen eigenständig	an Bundesstraßen: Grundsätze f. Bau u. Finanz. von Radwegen; an Staatsstraßen: Landeshaushalt	GA Infra; VwV-KStB in Verbindung mit GVFG; RL Radverkehr EFRE
Bestandverbesserungen	an Bundesstraßen: Grundsätze f. Bau u. Finanz. von Radwegen; an Staatsstraßen: Landeshaushalt; SächsKAG, Art. 9, Abschn. 5	GA Infra; VwV-KStB in Verbindung mit GVFG
Betrieb/ Unterhaltung RV-Anlagen	an Bundesstraßen: Grundsätze f. Bau u. Finanz. von Radwegen; an Staatsstraßen: Landeshaushalt	
Umnutzung von Bahntrassen	an Bundesstraßen: Grundsätze f. Bau u. Finanz. von Radwegen; an Staatsstraßen: Landeshaushalt	VwV-KStB in Verbindung mit GVFG; GA Infra; RL Radverkehr EFRE

ÖPNV-Verknüpfung/ Fahrradparken		
B+R an Bahnhöfen/ Haltpunkten	-	RL-ÖPNV des SMWA; VwV- Stadtentwicklung; VwV- StBauE; RL Radverkehr EFRE
B+R an sonstigen Übergangsstellen/ Haltestellen		RL-ÖPNV des SMWA; VwV- Stadtentwicklung; VwV- StBauE; RL Radverkehr EFRE
Errichtung von Fahrradstationen	SächsBO, § 49 Abs. 2	RL-ÖPNV des SMWA; VwV- Stadtentwicklung; VwV- StBauE; RL Radverkehr EFRE
Betrieb von Fahrradstationen		
Abstellanlagen (nicht B+R), Projektbestandteil	SächsBO, § 49 Abs. 2; SächsKAG, Art.9, Abschn. 5; BauGB, §§ 127-135	VwV- Stadtentwicklung; VwV- StBauE; VwV-KStB in Verbindung mit GVFG GRW (RIGA)
Abstellanlagen (nicht B+R), eigenständig	SächsBO, § 49 Abs. 2	VwV- Stadtentwicklung; VwV- StBauE; VwV-KStB in Verbindung mit GVFG
Ertüchtigung von Nahverkehrsfahrzeugen für Fahrradmitnahme	- (derzeit keine bekannt)	
Sonstige Maßnahmen		
Öffentlichkeitsarbeit für den Alltagsradverkehr		RL d. Sächs. Staatskanzlei z. Förderung d. internat. U. grenzüberschreitenden Zusammenarbeit (2006); RL zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des NRVP 3134.3/1-2
Öffentlichkeitsarbeit für den Radtourismus		RL d. Sächs.Staatskanzlei z. Förderung d. internat. U. grenzüberschreitenden Zusammenarbeit (2006); RL zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des NRVP 3134.3/1-2; RL ILE 2007
Mobilitätsmanagement		RL zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des NRVP 3134.3/1-2
Verkehrssicherheitsmanagement		RL des SMI üb. Förderung v. Maßnahmen der Verkehrserziehung u. -aufklärung; RL zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des NRVP 3134.3/1-2
Aufbau von Serviceangeboten		RL zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des NRVP 3134.3/1-2 RL ILE 2007

Quelle: <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel>

Administration

Die Förderung des Radverkehrs innerhalb der Delitzscher Verwaltung kann durch neue Strukturen gestärkt werden. Dazu zählt u.a. die Ernennung eines Radverkehrsbeauftragten als zentraler Anlaufpunkt, der sich mit anderen Mitarbeitern mit der Planung, Finanzierung und Verwaltung der Radverkehrsinfrastruktur befasst.

Des Weiteren wird die Gründung einer Arbeitsgruppe Rad vorgeschlagen, die sich regelmäßig (halbjährlich) trifft und radverkehrsrelevante Planungen abstimmt und weitere Maßnahmen vorschlägt. Die AG Rad sollte sich aus Vertretern der Stadt (beteiligte Ämter), Vertretern der Nutzer (ADFC), der Polizei sowie weiteren lokalen Akteuren zusammensetzen.

Zusätzlich sollten regelmäßig sogenannte "Mobile Bürgerversammlung" per Fahrrad einberufen werden. Ziele dabei sind, eine bürgernahe Präsentation und Diskussion aktueller stadtteilbezogener Projekte und Planungen aus der Perspektive von Radfahrern.

Generell sollte die Verwaltung stets mit gutem Beispiel Radverkehrsfreundlichkeit schaffen, betonen und erhalten.

Ernennung eines Radverkehrsbeauftragten

Gründung Arbeitsgruppe Rad

Mobile Bürgerversammlung per Fahrrad

4 **Beschlusspunkte**

Delitzsch hat für eine Förderung und Steigerung des Radverkehrs mit dem schon derzeit hohen Radverkehrsanteil und durch seine strukturellen Rahmenbedingungen eine gute Ausgangsbasis. Neben dem Alltagsradverkehr liegen weitere Potenziale beim Radtourismus, der als Wirtschaftsfaktor nicht zu unterschätzen ist. Um diese Potenziale besser auszuschöpfen bedarf es jedoch noch erheblicher Anstrengungen auf mehreren Handlungsfeldern entsprechend dem Leitbild Radverkehr als System.

Mit dem vorliegenden Radverkehrskonzept liegt für Politik und Verwaltung nun eine Entscheidungsgrundlage vor, um die Belange des Radverkehrs im planerischen Abwägungsprozess angemessen und systematisch zu berücksichtigen und die entsprechenden Maßnahmen sukzessive umzusetzen.

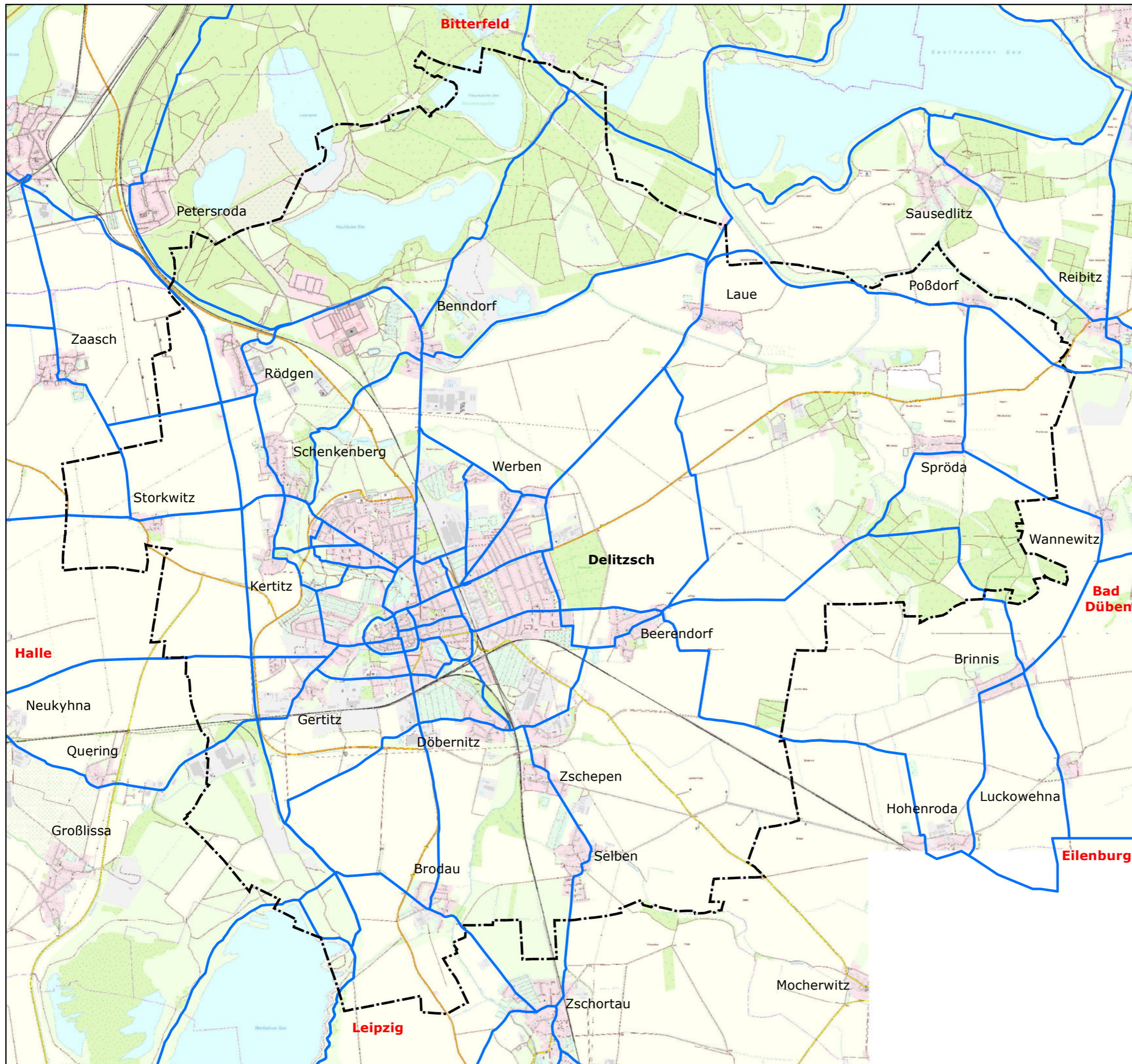
Für eine erfolgreiche Umsetzung ist eine frühzeitige Integration der Radverkehrsbelange bei allen für den Radverkehr relevanten Straßen- und städtebaulichen Planungs- und Bauvorhaben auf Verwaltungsebene von Bedeutung.

Im Folgenden werden 9 Beschlusspunkte vorgeschlagen. Mit ihnen werden die wesentlichen Themen und Aufgaben für die zukünftige Radverkehrsförderung in Delitzsch festgelegt:

- Die im Radverkehrskonzept Delitzsch formulierten Ziele (Kapitel 1.2) werden bestätigt und sollen zeitnah durch adäquates Handeln der Verwaltung umgesetzt werden.
- Die im Kapitel 4.2 (Infrastruktur im Straßenraum) benannten Hinweise zum aktuellen Erkenntnisstand der Radverkehrsführung werden als Handlungs- und Entscheidungsgrundlage für die Stadtverwaltung Delitzsch empfohlen.
- Das entwickelte Hauptradroutennetz soll als durchgängige lückenlose Radverkehrsverbindung mittelfristig umgesetzt werden. Dabei sind bereits bestehende Radverkehrsanlagen, die nicht dem im Radverkehrskonzept definierten Ausbaustandard entsprechen, zu ersetzen.
- Der Stadtverwaltung kommt eine Vorbildwirkung zu. Daher sind an öffentlichen Einrichtungen, Behörden und im öffentlichen Raum derzeitige ungeeignete Fahrradabstellanlagen kurzfristig zu ersetzen und neue Fahrradabstellanlagen in erforderlichem Umfang, ausreichender Qualität und an der richtigen Stelle zu errichten. Als Grundlage ist eine Analyse durchzuführen.
- Die Stadt Delitzsch soll die Radverkehrswegweisung im Stadtgebiet sukzessive im Sinne eines gesamtstädtischen Wegweisungs-

systems weiterentwickeln. Dabei soll mit der Erneuerung der touristischen Wegweisung begonnen werden.

- Damit der Radverkehr im Nebenstraßennetz vornehmlich im Mischverkehr geführt werden kann, sollen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (Tempo-20- oder Tempo-30-Zonen) getroffen werden.
- Als ein wichtiger Bestandteil der Radverkehrsförderung in Delitzsch sind Marketing und Öffentlichkeitsarbeit im Zusammenhang mit dem Radverkehr zu entwickeln.
- Die Förderung des Radverkehrs innerhalb der Delitzscher Verwaltung kann durch neue Strukturen gestärkt werden. Dazu zählt die Ernennung eines Radverkehrsbeauftragten, die Gründung einer Arbeitsgruppe Rad sowie die regelmäßige Durchführung sogenannter „Mobiler Bürgerversammlungen“.
- Die Stadt bemüht sich um ergänzende oder alternative Fördermöglichkeiten, um Radverkehrsprojekte schneller realisiert zu bekommen.



Legende

- Haupttradroute
- Bahnhofpunkt
- Halle Übergeordnetes Ziel
- Grünanlage
- Siedlungsfläche
- Gewässer
- Gemeindegrenze

Radverkehrskonzept Delitzsch

3.3 Haupttradroutennetz

StadtLabor Fritjof Mothes
Tim Tröger

Stand 02/2012
1 : 45.000