R a d v e r k e h r s k o n z e p t

Landkreis Wunsiedel im Fichtelgebirge

Auftraggeber

Landkreis Wunsiedel im Fichtelgebirge

Landrat Dr. Karl Döhler

Jean-Paul-Str. 9

95632 Wunsiedel

Projektkoordinierung:

Tobias Köhler, Landratsamt Wunsiedel im Fichtelgebirge

Bearbeitung:

Gunter Schramm, Maximilian Stöhr
Büro PLANWERK, Äußere Sulzbacher Str. 29, 90491 Nürnberg

Dr. Wolfgang Fruhmann
Dr. Fruhmann & Partner Beratungsgesellschaft mbH, Heckenweg 8, 92331 Parsberg

unter vielfältiger Mitarbeit der Kommunen des Landkreises, der Fachstellen im Landratsamt, thematisch verbundener Behörden, Institutionen und Personen der Region sowie über die Befragungen den Schulen, Unternehmen und der Bevölkerung

Teil A – Grundausrichtung Radverkehrskonzept Landkreis Wunsiedel i. Fichtelgebirge

Einführung

Der Landkreis Wunsiedel im Fichtelgebirge ist ein typischer Flächenlandkreis im bayerischen Mittelgebirgsraum. 17 Städte, Märkte und Gemeinden verteilen sich mit ca. 73.000 Einwohnern auf rund 600 qkm Fläche. Der Bevölkerungsschwerpunkt liegt im Südosten des Kreises mit dem Doppeloberzentrum Wunsiedel – Marktredwitz und dem Mittelzentrum Selb. Mit 150 Einwohnern/qkm im Vergleich zum bundesdeutschen Durchschnitt von 229 handelt es sich um eine eher sehr dünn besiedelte Region mit entsprechenden Mobilitätsherausforderungen im Alltag.

Die überregionale Verkehrserschließung erfolgt über die BAB 93 Hof – Regensburg (Nord-Süd) und die B 303 / E 48 in Ost-West-Richtung zwischen der A 93 und der tschechischen Grenze. Ein Netz an Staatsstraßen, Kreisstraßen und Gemeindeverbindungsstraßen erschließt den Landkreis für den motorisierten Alltagsverkehr.

Neben dem straßengebundenen Bus-ÖPNV bestehen Bahnverbindungen vor allem über den Knotenpunkt Marktredwitz nach Norden Richtung Hof (über Wunsiedel, Röslau, Marktleuthen, Kirchenlamitz, Süden Richtung Regensburg, Westen Richtung Nürnberg und Osten Richtung Eger (über Arzberg, Schirnding). Die Stadt Selb ist von Norden her an das Bahnnetz angebunden und seit kurzem führt die Linie wieder über Asch nach Tschechien.

Den Landkreis durchzieht ein Netz an touristisch-orientierten Radwegen mit zum Teil überregionalem Charakter etwa als Bestandteil des BayernNetz für Radler. Besonders zu nennen sind hier der Brückenradweg Bayern-Böhmen mit Gingko-Radweg oder der Grünes Dach Radweg. Hauptteil des ausgeschilderten Netzes sind landkreisbezogene Radwege.
Radbezogene Infrastruktur besteht zudem über ein Netz von E-Bike-Verleih und Ladestationen sowie das Angebot an Fahrradbussen im Liniennetz "Fichtelgebirge mobil".
Das Klimaschutzkonzept des Landkreises weist dem Radverkehr für das Jahr 2011 im Modal-Split 1-2% Anteil nach Hauptverkehrsmitteln zu.

Aufgabenstellung und Zielsetzung

Im Bestand des Radwegenetzes im Landkreis handelt es sich zum geringeren Teilen um modern ausgebaute Radwege. Auch steht der touristische Aspekt bei der Routenführung im Vordergrund. Beides schränkt die Tauglichkeit und Attraktivität des Wegenetzes für einen alltagsorientierten Radverkehr (Pendler, Schüler, Versorgung und Freizeit) ein. Auch kleinteilige Querverbindungen innerhalb des Landkreises und damit lokale Verbindungen der Kommunen untereinander fehlen derzeit oft.

Hier setzt das Radverkehrskonzept des Landkreises Wunsiedel mit folgenden Zielsetzungen an:

- Schaffung eines die Siedlungsschwerpunkte verbindenden alltagstauglichen, attraktiven und sicheren Radwegenetzes
- dabei Einbindung und Anbindung von Infrastrukturen der Grundversorgung und des täglichen Lebens (Schulen, Gewerbegebiete, Freizeiteinrichtungen, Bahnhöfe etc.)
- Ausbau dieses Wegenetzes in fester Bauweise nach modernen Maßstäben als gesonderte Wege oder Radstreifen innerorts
- ebenso Einbindung und Anbindung besonders der Bahnhaltestellen, um moderne Mobilitätsschnittstellen zu schaffen, denen das Rad als Zubringer dient

- hierzu Schaffung der entsprechenden radbezogenen Begleitinfrastruktur (besonders Abstellanlagen; vgl. wesentliches Attraktivitätsmerkmal lt. Fahrradmonitor 2015 des BMVI)

Zentrales Anliegen ist es, ein interkommunal abgestimmtes, auch die Nachbarlandkreise einbindendes Wegekonzept aufzustellen und umzusetzen. Kernbestandteil hierzu ist der sog. Fichtelgebirgsring der den Landkreis Wunsiedel als Ring erschließt, von dem nach innen und außen weitere Anbindungen ein attraktives regionales Alltagsradwegenetz etabliert. Wesentlicher Bestandteil des Fichtelgebirgsrings und der Zulaufstrecken ist die Einbindung der ÖPNV-Schnittstellen, vorrangig der Bahn.

Die Kriterien der Netzplanung orientieren sich dabei u.a. an folgender Übersicht:

Kriterien	Anforderungen
Verbindungsqualität	■ Direkter, verständlicher Verlauf
Erschließungsqualität	■ Anbindung wichtiger Ziele im Verlauf der Routen ■ Verknüpfung mit anderen Routen
Verkehrssicherheit	■ Gute Sichtbeziehungen an Knotenpunkten, Einmündungen und Zufahrten ■ Führung über verkehrsarme Straßen oder Wirtschaftswege ■ Sichere Überquerbarkeit von kreuzenden Straßen (z.B. Mittelinseln)
Aufenthaltsqualität	■ Frei von Abgas- und Lärmbelastung ■ Begrüntes Umfeld
Soziale Sicherheit	■ Schutz vor Übergriffen durch gute Einsehbarkeit (soziale Kontrolle) ■ Beleuchtung; ggf. Alternativroute bei Dunkelheit
Befahrbarkeit	■ Breite, die das Nebeneinanderfahren, Überholen oder Begegnen ermöglicht ■ Ebener Belag; keine Hindernisse oder Kanten
Reisezeit	■ Trassierung auf angestrebte Fahrgeschwindigkeit (z.B. innerorts 15–20 km/h, außerorts 20–25 km/h) ■ Geringe Wartezeiten an Lichtsignalanlagen ■ Vermeidung „verlorener" Steigungen
Orientierung	■ Einheitliche, durchgängige und gebietsübergreifende Wegweisung ■ Radroutenplaner im Internet
Service	■ Zielgruppenspezifische Serviceangebote, z.B. Fahrradstation am Bahnhof oder Fahrradmitnahme im ÖPNV
Betrieb der Radverkehrsanlagen	■ Berücksichtigung in Tourenplänen bei Reinigung und Winterdienst ■ Sichere Führung oder Umleitung bei Baustellen

Quelle: Radverkehrshandbuch Bayern, OBB im BayStMI, 2011

Konzeptionelle Einbettung

Diese Zielsetzung bettet sich stringent in ein breit gefächertes Portfolio an verbundenen Strategien und Konzeptionen sowie damit zusammenhängenden Umsetzungsstrukturen im Landkreis Wunsiedel ein:

- Klimaschutzkonzept des Landkreises Wunsiedel, erstellt und gefördert im Rahmen der nationalen Klimaschutzinitiative
- Lokale Entwicklungsstrategie (LES – LEADER) des Landkreises Wunsiedel
- Integrierte Räumliche Entwicklungsmaßnahmen (IRE – EFRE) des Landkreises Wunsiedel
- monokommunale Maßnahmen der Ländlichen Entwicklung (Dorferneuerung, ELER etc.)
- monokommunale Maßnahmen der städtebaulichen Entwicklung (ISEK etc.)

Vor diesem Hintergrund kommt den Zielsetzungen der Klimaschutzinitiative des Bundes besondere Bedeutung zu. Mit dem hier geplanten Maßnahmenpakt wollen der Landkreis Wunsiedel und die einzelnen Kommunen diesem Ansatz auf der Umsetzungsebene gerecht werden. Der strategische Ansatz ist dabei:

- Schaffung einer alltagstauglichen und attraktiven Radwegeinfrastruktur
- Schaffung einer bedarfsorientierten wie attraktivierenden Begleitinfrastruktur (Beschilderung, Beleuchtung, Radabstellanlagen)
- Schaffung von Mobilitätsschnittstellen besonders an Bahnhöfen
- Einbindung von und Bewerbung der Maßnahmen in Schulen, bei den Unternehmen (fahrradfreundlicher Betrieb) etc.
- Schaffung von Synergieeffekten zwischen Alltags-, Freizeit- und touristischem Bedarf (Motto: Erholung auf dem Weg zur Arbeit per Rad)

⇨ breiter und nachhaltiger Ansporn zum Umstieg auf das Verkehrsmittel Fahrrad mit merklichem Beitrag zur CO2-Reduzierung

Zum Themenkomplex Verkehr und CO2-Ausstoß bzw. entsprechenden Einsparpotentialen gibt es eine nahezu unüberschaubare Vielzahl an Studien etwa vom Umweltbundesamt, dem Bundesumweltministerium, Bundesverkehrsministerium, Bundesanstalt für Straßenwesen und aus den Forschungsbereichen der Hochschulen; deren jeweilige Grundannahmen, Studienlayouts, Berechnungsansätze und Ergebnisse lassen sich nur schwer vergleichen. Einigkeit scheint dahingehend zu bestehen, dass ca. 20% des CO2-Ausstoßes dem Verkehrsbereich zuzuschreiben sind; für Flächenlandkreise wie den Landkreis Wunsiedel wird der Anteil eher mit 30% angenommen. Der Straßenverkehr hat hieran wiederum rund 95% Anteil, da rund 60% der Wege in Deutschland mit dem PKW zurückgelegt werden. Mit Blick auf den Radverkehr ist es interessant, dass die Mehrzahl der Fahrtstrecken unter 6 km Entfernung liegt.

Ein Autokilometer wird mit einem CO2-Ausstoß von 200 gr/km bewertet (mittlerer Wert). Ein Pedelec / E-Bike wird mit 6 gr/km bewertet. Ein Kilometer Fahrleistung mit einem herkömmlichen Rad zurückgelegt, entspricht also einer CO2-Einsparung von 0,2 kg. In Bereichen von 3-5 km Entfernung lassen sich bei Umstieg von Auto auf Rad im Pendlerbereich jährlich durchschnittlich 1/4 des CO2-Verbrauchs einsparen (vgl. Studien des UBA oder CO2-Rechner der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg www.klingelts-bw.de)

Deshalb hat sich der Landkreis schon in seinem Klimaschutzkonzept das Ziel gesetzt, ein umweltschonendes Mobilitätsverhalten voranzutreiben. Hier werden bedingt durch Fläche, Lage/Topografie und Siedlungsstruktur statt bundesweit 60% rund 80% der gefahrenen Kilometer im eigenen PKW zurückgelegt. Vor allem der Anteil der gefahrenen Kilometer am öffentlichen Nahverkehr unterscheidet sich stark. Durchschnittlich werden in Deutschland in ländlich geprägten Gebieten 13 % der Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Im Landkreis sind es jedoch nur knapp 3 % (Angaben des Klimaschutzkonzeptes Lk WUN). Das Klimaschutzkonzept des Landkreises Wunsiedel weist 739.830.726 Personenkilometer gefahren mit Bus und PKW aus und berechnet daraus einen CO2-Ausstoß des MIV von 151.580 t/a. Entsprechend hoch scheint das Einsparpotential an CO2 gerade auch durch Fahrradattraktivität.

Eine Studie im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe V, 227, 2013) quantifizierte erstmals die Einsparpotentiale einer Radverkehrsförderung auf kommunaler Ebene. Eine konsequente Förderung des Radverkehrs wird als geeigneter Ansatz zur Umweltentlastung angesehen. Die Studie führt aus: *Die Analysen der verkehrlichen Wirkung zeigen deutlich, dass die sinnvolle und systematische Förderung des Radverkehrs eine Reduzierung der Kfz-Fahrleistung zur Folge hat. Abhängig von der Ausgangslage und den durchgeführten Szenarien ist mit Einspareffekten zwischen 3 und 13 Prozent zu rechnen. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um eine Verschiebung der mit dem Kraftfahrzeug absolvierten Wege hin zum Radverkehr. Besonders bei für den Radverkehr schwierigem Terrain konnte das hohe Potenzial bei einer weiteren Verbreitung von Pedelecs nachgewiesen werden.*
Deren weitere Zunahme wird im Fahrradmonitor 2015 des BMVI als stark eingeschätzt (vgl. auch Studien der entsprechenden Verkaufszahlen). Das sicher schwierige, da bergige Terrain im Landkreis Wunsiedel wird also zunehmend weniger ein Hemmnis für die Nutzung des Rades im Alltagsverkehr sein, so ist zu erwarten.

Eine Studie des UBA (Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz, Reihe Texte | 19/2013) stützt diese Werte mit folgendem Fazit: *Im Ergebnis bringt die Verlagerung kurzer Kfz-Wege bis fünf Kilometer Länge nur eine geringe Änderung der CO_2-Emissionen von ein bis drei Prozent, da der Anteil dieser Wege an der Fahrleistung niedrig ist. Würde das Fahrrad auch für die von der Bevölkerung als „gut mit dem Fahrrad erreichbar" wahrgenommenen (weiter entfernten) Ziele genutzt, steigt das Reduktionspotenzial deutlich auf sechs bis elf Prozent der gesamten CO_2-Emissionen des werktäglichen Personenverkehrs. Werden neben der reinen Verlagerung auch Strategien der Verkehrsvermeidung in die Modellrechnungen integriert, sind Fahrleistungsrückgänge von 19 bis 38 Prozent bzw. eine CO_2-Minderung von 13 bis 27 Prozent errechnet worden.*
Der planerische Ansatz des Alltagsradwegenetzes im Landkreis Wunsiedel greift durch die Vernetzung der Siedlungsschwerpunkte und relevanten Ziele genau diese Stoßrichtung auf, sodass mit einem signifikanten CO2-Einsparpotential durch den Radwegebau gerechnet werden kann.

Das Klimaschutzkonzept des Landkreises Wunsiedel weist dem Verkehrsbereich eine nicht näher spezifizierte CO2-Einsparung von 13.040 t/a zu, was rund 9% des Ausgangswertes entspricht.

Um diese pauschale Aussage dem PKW-Verkehr anzunähern, kann unter Einschluss der Ergebnisse der oben wiedergegebenen Studien und der generellen Aussagen des UBA hinsichtlich des 30%igen Einsparpotentials was die Wege angeht, die nachfolgende Potenzialtabelle erstellt werden.

Pkw-Bestand Lkr. WUN - 01.01.2015	44480
Fahrleistung pro Jahr	
in km pro Fahrzeug	14.259
in km Lkr. gesamt	634.240.320
CO2-Emissionen	
CO2-Emissionen/km in g	200
CO2-Emissionen Lkr. WUN in t	126.848
Einsparpotenziale	
Einsparpotenzial Radverkehr	30%
Einsparpotenzial CO2 in t	38.054

Quelle: Landesamt für Statistik u. Datenverarbeitung
Eigene Berechnungen

Dabei wird davon ausgegangen, dass bei einem Pkw-Bestand von 44.480 im Landkreis Wunsiedel zum 1.1.2015 und einer durchschnittlich anzunehmenden Fahrleistung von gut 14.000 km je Fahrzeug eine landkreisweite Gesamtfahrleistung von gut 630 Mio. km erzeugt wird. Bei einem durchschnittlichen Emissionsanfall von 200g CO2 pro Kilometer werden im gesamten Landkreis pro Jahr fast 127.000 t CO2 erzeugt. Bei einem mit maximal 30% anzusetzenden Einsparpotenzial durch den Radverkehr könnten somit fast 40.000 t an CO2 eingespart werden.

Bezogen auf einzelne Routenabschnitte des Verkehrs- und Radwegenetzes sind im Zusammenhang mit der Verlagerung von Pendler- und Schülerverkehren Einsparungspotenziale von bis zu 75% des anfallenden CO2-Ausstoßes u.U. realisierbar.

Umsetzungsstrukturen

Der Landkreis Wunsiedel leistet seinen originären Beitrag zur Umsetzung dieser Radverkehrsplanung durch folgende Strukturen:

- Steuerungsgruppe Radverkehr am Landratsamt mit Vertretern der Kreisentwicklung, Straßenverkehrsbehörde und Bauwesen
- erweitertes Expertenbegleitgremium mit Vertretern aus Tourismus, ADFC, Polizei, Straßenbau etc.
- regelmäßige Abstimmung mit den Fachstellen der Kommunen (Bauverwaltung, Klimaschutzmanager etc.) und den übergeordneten Behörden
- regelmäßige entwicklungspolitische Begleitung des Projektes über Kreistag, Bürgermeisterdienstbesprechung etc.
- Nutzung der Projekt- und Förderoptionen der verschiedenen Kulissen (s. o. konzeptionelle Einbettung, LAG/LEADER, IRE/EFRE, Kreisentwicklung und Wirtschaftsförderung)
- mögliche externe Partnerschaften über z.B. Stiftungen, regionale Entwicklungsvereine, IHK/HWK (radfreundlicher Betrieb) etc.
- Bewerbung für ein Klimaschutzmanagement

Die Empfehlungen des Nationalen Radverkehrskonzeptes 2020 (BMVBS, 2012) im Abschnitt Radverkehrsförderung in ländlichen Räumen werden dadurch umfassend umgesetzt.

Teil B - Konzeption Radverkehrskonzept Landkreis Wunsiedel i. Fichtelgebirge

Planungsgrundlagen

Die Grundlage des vorliegenden Maßnahmenplans bilden die kommunalen Planungen und Wünsche entsprechend der durchgeführten Datenabfrage, ferner die schon bestehenden u./o. umgesetzten Planungen für touristische Routen, vor allem Eger-, Brückenradweg und Perlen-Route. Parallele Initiativen wie die der ALEs Oberfranken und Oberpfalz bzgl. interregionale Radwegeverbindungen wurden berücksichtigt.

Diese Daten und Informationen wurden mit den Ergebnissen der Schüler-, Unternehmens-, Passanten- und Seniorenbeauftragtenbefragung abgleichend ergänzt (gemeindeweise Auswertung dazu s. Anhang).

Im letzten Schritt wurde die Maßnahmenplanung aus einer Bestands- und Netzanalyse abgeleitet.

Planungsansatz und -ziel

Der nachfolgende Maßnahmenplan beschreibt entlang einzelner Routen bzw. bezogen auf einzelne Kommunen die für ein alltagsverkehrstaugliches Radwegenetz nötigen Teilprojekte sowie ergänzende infrastrukturelle Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit bzw. der Nutzerfreundlichkeit.

Hauptfokus ist dabei die Etablierung des Fichtelgebirgsrings und dessen landkreisinterne Vernetzung auf dem Niveau einer in aller Regel teergebundenen Decke. Entsprechend kommt es punktuell zu Maßnahmen, die im Ergebnis eine Naturroute auch anderer schon beschilderter, z.T. überregionaler Radwege belassen, aber dann ergänzend eine i.d.R. schnellere, direktere, siedlungsverbindende Alltagsroute eröffnen; letztere eröffnen dadurch aber auch für den Radwanderer optimierte Anbindungen in Ortsmitten, was wertschöpfungsbezogen ja gewünscht ist. Entsprechend kann die Karte parallele bzw. zielortgleiche Routen aufweisen, die für sich jeweils eine andere Zielsetzung verfolgen, unterschiedliche Ausbaunotwendigkeiten aufweisen u./o. in der konkreten Umsetzung auch zur Zusammenlegung der Routenverläufe führen können, wenn keine hochwertigen touristischen Erwägungen dem entgegenstehen.

In diesem Zusammenhang sind punktuell Routungen bestehender Planungen auch dahingehend verändert bzw. in Alternativen dargestellt worden (s. dazu Karte), dass an parallele Verläufe zu Straßen gedacht wurde, um eine entsprechende Förderoption zu erschließen.

Rein touristische Routen(planungen) abseits von Siedlungen sind nur ausnahmsweise erfasst.

Die Maßnahmen werden derzeit als Arbeitsgrundlage in drei Bereiche unterteilt:

1) Ausgehend von Weißenstadt werden im Uhrzeigersinn alle Maßnahmen beschrieben, die zur Etablierung des Fichtelgebirgsrings nötig sind.
   Innerörtliche Maßnahmen werden hierbei beschrieben, wenn diese zur überörtlichen Durchroutung dieser Wegeführung nötig sind.
2) Vernetzungen vom Fichtelgebirgsring nach innen beziehen sich auf die Anbindung weiterer Kommunen aus dem Landkreis Wunsiedel und dessen Durchwegung inkl. einzelner örtlicher Maßnahmen.
3) Vernetzungen vom Fichtelgebirgsring nach außen beziehen sich auf die Anbindung weiterer Kommunen aus dem Landkreis Wunsiedel inkl. einzelner örtlicher Maßnahmen.
   Ferner werden hier auch die Vernetzungen mit den Nachbarregionen gelistet. Diese schließen

entweder direkt an bestehende oder konkret geplante Radwege in den angrenzenden Gemeinden bzw. Landkreisen an oder sind in Zusammenhang mit vergleichbaren Planungen z.B. des Landkreises Hof bzw. koordinierte Lückenschlussplanungen der Ämter für Ländliche Entwicklung Oberfranken und Oberpfalz zu sehen und entsprechend im Zuge der konkreten Umsetzungsplanung je Maßnahme bilateral im Vorfeld zu erörtern.

In der Expertenrunde zum Radverkehr im Landkreis Wunsiedel am 13.1.2016 wurden mit Blick auf die Erstellung des Maßnahmenplans folgende Vereinbarungen als Leitlinien festgehalten:

|- Ein alltagsverkehrstauglicher, wie touristisch attraktiver Radweg ist als separate, feste (Teer)fahrbahn zu planen, möglichst in Trennung von starkem Fußgängeraufkommen oder landwirtschaftlichem Verkehr.

|- Kreuzungsbereiche mit Kfz-Verkehr sind so einsehbar zu planen, dass auf Umlaufschranken und andere Sperrwerke auf dem Radweg nur im absoluten Ausnahmefall zurückgegriffen werden muss.
Bestehende Umlaufschranken auf bestehenden Radwegen sollen auf möglichen Rückbau und bei Doppelschranken auf Abbau einer Schranke bzw. Vergrößerung des Abstands zwischen Doppelschranken hin überprüft werden (Einzelfallbeurteilungen; dazu weiterer Abstimmungsbedarf).

|- Topographische Gegebenheiten sind mit Blick auf die Entwicklung im E-Bike-Bereich als nachrangig zu bewerten.
Eine separate Ladeinfrastruktur für den Alltagsbereich erscheint nicht erforderlich (im touristischen Bereich andere Lösungen schon in Umsetzung/Nutzung).

|- Bei der Planung bzw. Priorisierung von Wegeführungen ist auf möglichst hohe Funktionsdichte zu achten. Alltags- und Tourismusbelange sind möglichst zu kombinieren.
Besonderer Aspekt hier ist die Erreichbarkeit von Sport- und Freizeiteinrichtungen, Schulen und Verbindungen dazwischen.

|- Eine alltagstaugliche Wegeführung hat Sicherheitsaspekte zu berücksichtigen.

|- Gerade die größeren Nachbarkommunen (Oberzentrum MAK-WUN, bzw. Kommunen und Ortsteile) mit erwartbar höherem Nutzerpotential sollen über ein Netz an leistungsfähigen Radwegen gerade auch für Alltagsbedarf verbunden werden (keine Radschnellwege, aber in Qualität und Routenführung entsprechend optimiert und ggf. aus touristischer Sicht im Zweifel auch unattraktiver, z.B. entlang B 303 zwischen MAK und WUN bzw. Bad Alexandersbad).

|- Radabstellanlagen (inkl. Radboxen) an Mobilitätsschnittstellen und touristisch frequentierten Punkten sowie ergänzende Beschilderungen sind wesentlicher Attraktivitäts-/Qualitätsfaktor im Rahmen des Radverkehrskonzepts.

|- Mittelfristig auch Überprüfung der Routenführung von älteren Wegen wie Wallenstein-Radweg oder den regionalen "WUN-Wegen" bzw. deren kontinuierliche Anpassung (Verlauf, Beschilderung) an erfolgende Ausbauten im Rahmen der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes → Gegenstand eines LEADER-Kooperationsprojektes der Landkreise Wunsiedel, Bayreuth und Hof.

|- Konfliktstellen werden benannt, auch wenn aktuell keine Abhilfeidee besteht und/oder deshalb erst kürzlich die Routenführung so festgelegt wurde.

|- Wünsche aus den Befragungen werden dokumentiert, aber in der Maßnahmenplanung ggf. zurückgestellt, wenn sich Verbindungen als schon vertretbar/nutzbar ausgewiesen erweisen.

|- Zu beachten sind auch überregionale Verbindungen zu den radtouristischen Regionen insbesondere in den Nachbarlandkreisen Bayreuth und Tirschenreuth.

|- Es kann zu "Doppellösungen" kommen, in dem eine touristisch attraktive Route bestehen bleibt, ein evtl. Ausbau aber eine Route wählt, die die Alltagsverbindung z.B. zwischen Ortsteilen und dem Kernort (Schulstandort, Daseinsvorsorge etc.) besser gewährleistet (im Ergebnis Naturroute und Alltagsroute).

Prioritäten

Die Maßnahmen werden einer dreistufigen Priorisierung unterworfen:

- hoch: Vorrangige Lückenschlüsse am Fichtelgebirgsring und an weiteren alltagsrelevanten Routen, sofern hier keine attraktiven (Topographie, Routung etc.) Alternativrouten durch verkehrsberuhigte Siedlungsbereiche oder Flurwege verfügbar sind und/oder eine stärkere Frequentierung erwartbar ist. Ferner Anbindungen von höher frequentierten Einrichtungen (Schule, Bhf., Freizeiteinrichtungen) und/oder massiv geäußerte Bürgerwünsche;

  ferner zur Entschärfung von Gefährdungen alle kreis-, staats- und bundesstraßenbegleitenden Neubaumaßnahmen
- mittel: Maßnahmen, wenn derzeitige Ausbauzustand schon höheren Anforderungen genügt, Alternativen verfügbar sind bzw. Maßnahmen ergänzend sind
- niedrig: Maßnahmen mit erwartbar niedriger Frequentierung

Diese Priorisierung ist als sich fortlaufend entwickelnd anzusehen. Die Umsetzung punktueller Maßnahmen wird ggf. sachlogisch dazu führen, dass sich dadurch ein weiterer sinnvoller Ausbauschritt des Netzes in den Vordergrund drängt. Das gilt insbesondere auch z.B. für die Fortführung auf Gebiet der Nachbargemeinde. Entsprechend hoch wird der interkommunale Abstimmungsbedarf sein, um frühzeitig schon Planungen zu integrieren und wiederum Lückenschlüsse in ihrer ggf. besonderen Priorität berücksichtigen zu können.

Förderoptionen

Selbstverständlich wird neben der Priorisierung auch die Verfügbarkeit von Förderkulissen die Umsetzung beeinflussen.

Der stichwortartige Steckbrief der Maßnahme in der nachfolgenden Tabelle dient als argumentative Basis einer künftigen ausführlicheren Antragstellung zur Umsetzung.

Als Förderkulissen kommen aus derzeitiger Sicht folgende in Frage bzw. es bieten sich folgende Kooperationspartner an:

|- „Nationale Klimaschutzinitiative" Maßnahmen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität (Wegebau und Begleitinfrastruktur); dazu entsprechende Kommunalrichtlinie vorliegend

|- Bayerisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG), hier: Geh-und Radwege in gemeindlicher Baulast in Ortsdurchfahrten von Bundes-, Staats-und Kreisstraßen; auch Umsteigeparkplätze zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs

|- Finanzausgleichsgesetz (FAG), hier Sonderbaulastprogramm 13 f: Bau von unselbständigen Radwegen sowie Geh- und Radwegen an Staatsstraßen (in Kostenträgerschaft der Gemeinde)

|- Finanzausgleichsgesetz (FAG), hier Härtefond 13 c: Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundes-, Staats-und Kreisstraßen in der Baulast von Gemeinden, sowie Geh-und Radwege, wenn die Baulast bei der Gemeinde;
unselbständige Geh-und Radweg an Bundes-, Staats-und Kreisstraßen innerhalb und außerhalb der Ortsdurchfahrt, die der Verbindung zwischen naheliegenden Gemeinden oder Gemeindeteilen dienen, aus Gründen der Verkehrssicherheit dringend erforderlich sind, soweit die Gemeinde die Kosten übernehmen muss, weil der Baulastträger den Bau auf eigene Kosten ablehnt;
selbständige Geh-und Radwege, die aus Gründen der Verkehrssicherheit dringend erforderlich sind;
öffentliche Umsteigeparkplätze

|- Städtebauförderung bei Einzelmaßnahmen

|- Finanzierungsrichtlinien Ländliche Entwicklung; hier: Infrastrukturmaßnahmen auch außerhalb von Verfahren nach dem Flurbereinigungsgesetz wie der Ausbau von Verbindungswegen zu Einzelhöfen und Weilern; der Bau von Feld-und Waldwegen, soweit diese zum Lückenschluss von Wander-und Radwegenetzen dienen; der Bau neuer Wege sowie der Ausbau bereits bestehender Wege mit dem Ziel der Herstellung von Verkehrswegen, die den heutigen Belastungsansprüchen genügen; ferner Kernwegenetz

|- Kooperation mit Bahnverkehrserbringer in Bezug auf Radabstellanlagen

|- Kooperation mit Oberfrankenstiftung wenn kulturelle Belange tangiert sind

|- Kooperation mit Wirtschaft durch Sponsoring; ggf. z.B. via B.A.U.M-Zertifizierung als fahrradaktiver Betrieb inkl. Einsparberatung

Maßnahmen zur Realisierung des Fichtelgebirgsrings im Landkreis Wunsiedel:

Ort der Maßnahme	Nummer / Beschreibung der Maßnahme	Zielsetzung der Maßnahme	weitere Effekte und Hintergründe	Priorität	Förderoption
Verbindung Weißenstadt – Kirchenlamitz	FR 01 | Ertüchtigung des bestehenden Radweges	Ausbau als Teil des Fichtelgebirgsrings Verbindung Weißenstadt - Kirchenlamitz inkl. Anbindung einzelner Ortsteile	Routenverlauf des WUN 1 bzw. 5 wird übernommen; eine durchgehend unmittelbare Begleitung der Kreisstraße WUN 1 wird als nicht erforderlich bewertet; dies auch im Bereich Kirchenlamitz - Epprechtstein, da sicherer Verlauf auf Bahndamm besser als straßenbegleitender Neubau	mittel	Klimaschutz
Verbindung Weißenstadt – Kirchenlamitz	FR 02 | Geschwindigkeitsreduzierung auf der WUN 1 im Bereich Abzweig Großschloppen	Sicherung der Querung des Radweges über die Kreisstraße WUN 1	Beseitigung einer benannten Gefahrstelle	mittel	
Verbindung Weißenstadt – Kirchenlamitz	FR 03 | Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich Vorderes Buchhaus	Sicherung der Querung des Radweges über die Kreisstraße WUN 1	Beseitigung einer benannten Gefahrstelle	mittel	
Zentrum Kirchenlamitz	FR 04 | innerörtliche Durchroutung des Fichtelgebirgsrings und der neu entstehenden Radwege nach Marktleuthen und Schwarzenbach	Ausbau als Teil des Fichtelgebirgsrings Wegevernetzung	Routenkreuz zur Verbindung nach Norden, Lk HO	hoch	Klimaschutz

Kirchenlamitz – Niederlamitz	FR 05 | begleitende verkehrsberuhigende Maßnahmen (Tempo 30, Radstreifen) auf der bestehenden Radroute in den Siedlungsbereichen Kirchenlamitz und Niederlamitz	Ausbau als Teil des Fichtelgebirgsrings Anbindung des Bahnhofs	bestehende Routung WUN 1, 3, 5 kann übernommen werden bestehende Routung bindet Sport- und Freizeitanlagen ein	hoch	Klimaschutz FAG GFVG
Kirchenlamitz/Niederlamitz - Bahnhof	FR 06 | Ab nordöstlichem Ortsrand bis Bahnhof Neubau kreisstraßenbegleitender (WUN 1) Radweg Alternative Wegeführung: Neubau ab Bad in Lamitzaue zur Kreisstraße WUN 1 und ab hier straßenbegleitend zum Bahnhof	Ausbau als Teil des Fichtelgebirgsrings Anbindung des Bahnhofs Schulweg		hoch mittel	Klimaschutz FAG GFVG
Kirchenlamitz/Niederlamitz	FR 07 | Radabstellanlage am Bahnhof (inkl. Radboxen)	Attraktivierung der Mobilitätsschnittstelle für den Alltagsverkehr	auch touristischer Einstieg in das Radwegenetz des Landkreises via Bahn	hoch	Bahn Klimaschutz

Kirchenlamitz/Niederlamitz – Selb/Spielberg / Steinselb Einmündung WUN 15 Selb/Steinselb Einmündung WUN 15 – Einmündung WUN 15 auf St 2179	FR 08a | Neubau straßenbegleitender (WUN 1) Radweg Richtung Marktleuthen bis Abzweig Bahnüberführung Von hier Bestandswegertüchtigung bis WUN 15 FR 08b | Neubau kreisstraßenbegleitender Radweg Alternativ ist hier auch eine Wegeführung durch Spielberg statt über Steinselb denkbar	Ausbau als Teil des Fichtelgebirgsrings Kommunalverbindung Ausbau als Teil des Fichtelgebirgsrings Kommunalverbindung		hoch hoch	Klimaschutz FAG GFVG ALE
Selb/Spielberg – Selb/Ober- und Mittelweißenbach	FR 09 | Neubau Radweg entlang Staatsstraße 2179	Ausbau als Teil des Fichtelgebirgsrings Kommunalverbindung		hoch	Klimaschutz FAG GFVG
Ober-/Mittelweißenbach - Selb	FR 10 | Lückenschluss im staatsstraßenbegleitenden (St 2179) Radweg bzw. innerorts Radstreifen	Ausbau als Teil des Fichtelgebirgsrings Anbindung der Ortsteile Oberweißenbach, Mittelweißenbach Anbindung des Bahnhofs Schulweg		hoch	Klimaschutz FAG GFVG

Ober-/Mittelweißenbach - Selb	FR 11 | Lückenschluss im staatsstraßenbegleitenden (St 2178) Radweg bzw. innerorts Radstreifen	Ausbau als Teil des Fichtelgebirgsrings Anbindung der Ortsteile Oberweißenbach, Mittelweißenbach Anbindung des Bahnhofs Schulweg	Anbindung Schulen und Freizeiteinrichtungen Anbindung Gewerbegebiete über bestehende innerstädtische Radwege besteht dann Anbindung an Stadtmitte über Brückenradweg bestehen weitere alternative (Natur)routen Anbindung Krankenhaus	hoch	Klimaschutz FAG GFVG
Selb – Selb/Vorwerk	FR 12 | staatsstraßenbegleitender Rad-weg/-streifen der St 2178 folgend bzw. parallele Führung über Schulzentrum	Ausbau als Teil des Fichtelgebirgsrings Anbindung des Ortsteils Anbindung des Bahnhofs Schulweg	Im Bereich Selb-Vorwerk ist auch Route durch Quartier möglich	hoch	Klimaschutz FAG GFVG
Selb/Vorwerk - Silberbach	FR 13 | Neubau staatsstraßenbegleitender Radweg	Ausbau als Teil des Fichtelgebirgsrings Kommunalverbindung	Umsetzung der Maßnahme via Radwegeprogramm Freistaat Bayern	hoch	Klimaschutz FAG GFVG
Selb/Silberbach - Hohenberg	FR 14 | Überleitung / Anbindung an neu zu bauenden Egerradweg ab Pfeiffermühle Route via neuem Egerradweg	Ausbau als Teil des Fichtelgebirgsrings Kommunalverbindung	Umsetzung der Maßnahme via Radwegeprogramm Freistaat Bayern	mittel	Klimaschutz ALE

Hohenberg	FR 15 | Durchroutung via Peuntweg inkl. Schaffung Verbindung zum Langer Weg	Ausbau als Teil des Fichtelgebirgsrings alternativer Alltagsroute zum Egerradweg (im Tal) inkl. Anbindung der Ortsmitte (auf der Kuppe)	Dadurch Ortsmitte Hohenberg einfach und verkehrsarm erreichbar Einbindung Porzellanmuseum schnelle Verbindung zum neuen Staatsstraßenradweg Richtung B 303 unter Erschließung der Siedlungsgebiete in Hohenberg Alternative zum Fichtelgebirgsring kann Route des neuen Egerradwegs im Tal nutzen = Naturroute	hoch	Klimaschutz Oberfrankenstiftung
Hohenberg - Schirnding	FR 16 | Lückenschluss im straßenbegleitenden Radweg ab Einmündung Schulstraße oder Gartenstraße bis an B 303	Ausbau als Teil des Fichtelgebirgsrings Alltagsverbindung inkl. Anbindung Einkaufsmarkt, Schule und Bhf. Kommunalverbindung	massiver Bürgerwunsch Einbindung Porzellanmuseum	hoch	Klimaschutz FAG GFVG Oberfrankenstiftung
Schirnding	FR 17 | Radabstellanlage am Bahnhof (inkl. Radboxen)	Attraktivierung der Mobilitätsschnittstelle für den Alltagsverkehr	auch touristischer Einstieg in das Radwegenetz des Landkreises via Bahn	hoch	Klimaschutz Bahn
Schirnding	FR 18 | Neubau Radstreifen oder -weg ab Ortseingang bis Fabrikweg	Sicherung des Fichtelgebirgsrings Anbindung Bahnhof Schulweg	hierüber Anschluss Wallenstein-Radweg u.a.	hoch	Klimaschutz FAG GFVG

Schirnding - Arzberg	FR 19 | Ausbau der bestehenden Routenführung WUN 13 FR 19a | Radabstellanlage am Bahnhof (inkl. Radboxen)	Ausbau als Teil des Fichtelgebirgsrings Alltagsverkehr mit Pendlerverflechtung, Einkauf, Schulen Anbindung Bahnhof Attraktivierung der Mobilitätsschnittstelle für den Alltagsverkehr	Ertüchtigung und Aufwertung mehrerer Radrouten auf dieser Trasse	hoch hoch	Klimaschutz FAG GFVG Bahn Unternehmen
Arzberg	FR 20 | Durchroutung innerorts über bestehende Route durch Siedlungsgebiet bis St 2176	Sicherung des Fichtelgebirgsrings Alltagsverkehr mit Pendlerverflechtung, Einkauf, Schulen Anbindung Bahnhof	Ertüchtigung und Aufwertung mehrerer Radrouten auf dieser Trasse	hoch	Klimaschutz
Arzberg – Arzberg/Elisenfels und weiter nach Seußen	FR 21 | ab „Gsteinigt" straßenbegleitender Radweg entlang Kreisstraße WUN 18 bis Abzweig Außenbereich Seußen, Bereich Hauptstraße 34, ab hier Ausbau bestehende Route Wallenstein-Radweg	Ausbau als Teil des Fichtelgebirgsrings Kommunalverbindung	Ertüchtigung und Aufwertung mehrerer Radrouten auf dieser Trasse	hoch	Klimaschutz FAG GFVG

Arzberg/Seußen – Marktredwitz/Lorenzreuth	FR 22 | Ausbau und Umsetzung der Route wie von Stadt Marktredwitz vorgeschlagen im Röslautal / bzw. entlang der B 303	Ausbau als Teil des Fichtelgebirgsrings Kommunalverbindung	östlich Seußen vorbei auf bestehendem Weg unter Einbindung der Schule parallele weitere Naturrouten im Kösseintal über OT Brand davon unberührt, da hier touristischer, naturnaher Aspekt im Vordergrund	hoch	Klimaschutz
Marktredwitz/Lorenzreuth – Oberthölau	FR 23 | Ausbau der Wegeverbindung	Ausbau als Teil des Fichtelgebirgsrings Kommunalverbindung		mittel	Klimaschutz ALE
Marktredwitz/Oberthölau - Wunsiedel	FR 24 | Abhängig von Grundstücksfragen: a/ Ausbau der Wegeverbindung nach Tiefenbach oder b/ Neubau von Radweg im Röslautal a/ und b/ ab Einmündung auf Ortsverbindungsstraße: Neubau Radweg bis Schneckenhammer (ab hier Ortsstraße nutzbar)	Ausbau als Teil des Fichtelgebirgsrings Kommunalverbindung zweier größerer Städte mit Alltagsverkehr (Pendler, Schulen, Einkauf/Versorgung)	Topographisch und landschaftlich bevorzugte Verbindung MAK – WUN statt entlang der B 303 und St 2177 Als Zwischenstufen bis zur Umsetzung dieser Maßnahme im Röslautal ist dennoch eine Beschilderung einer Alltagsroute MAK – WUN entlang der B 303 / St 2177 je nach zeitlicher Konstellation u.U. sinnvoll	hoch	Klimaschutz ALE

Wunsiedel	FR 25 | Bau Weg entlang Mühlbach bis Brückenradweg; ggf. kurzer Radstreifen im Bereich „An der Steinernen Brücke" inkl. Sicherung der Querungen	Ausbau als Teil des Fichtelgebirgsrings Anbindung von Freizeiteinrichtungen und Schulen	Einschleifung auf Brückenrad erfolgt im Bereich Krohenhammer unter Nutzung bestehender Wege	hoch	Klimaschutz FAG GFVG
Wunsiedel - Furthammer	FR 26 | Bedarfsweise Ertüchtigung bestehender Route In Furthammer bei Abzweig Stollenmühle Querung der Kreisstraße WUN 9; dann kurzer Neubau zum Anschluss an Flurweg westlich des Ortes	Ausbau als Teil des Fichtelgebirgsrings Ortsteilanbindung Alltagsverkehr mit Pendlerverflechtung, Einkauf, Schulen Kommunalverbindung	Anbindung Schönbrunn über div. Siedlungsstraßen gegeben Routengleich zu Brückenradweg	hoch	Klimaschutz ALE
Wunsiedel/Furthammer - Tröstau	FR 27 | Ausbau bestehender Route	Ausbau als Teil des Fichtelgebirgsrings	Durchquerung Gewerbegebiet Am Bahnhof und Querung Hauptstr. verträglich, da Tempo 30	hoch	Klimaschutz
Tröstau	FR 28 | Durchroutung innerorts, evtl. Radstreifen	Ausbau als Teil des Fichtelgebirgsrings	Durchquerung Gewerbegebiet „Am Bahnhof" und Querung Hauptstr. verträglich, da Tempo 30 und übersichtlich	niedrig	Klimaschutz

Tröstau – Neuenhammer – Leupoldsdorf	FR 29 | Ausbau bestehender Route bis Neuenhammer (Abzweig Brückenradweg) und weiter bis Leupoldsdorferhammer FR 29a | Querung WUN 7 bei Neuenhammer: Geschwindigkeitsbeschränkung	Ausbau als Teil des Fichtelgebirgsrings Ortsteilanbindung und Einkaufsverbindung Anbindung Schule und Freizeitgelände	Bürgerwunsch für Verbindung Tröstau - Weißenstadt	hoch	Klimaschutz ALE
Tröstau/Leupoldsdorf - Vordorf	FR 30 | Ausbau der bestehenden Route bis Vordorf soweit nötig	Ausbau als Teil des Fichtelgebirgsrings Kommunalverbindung	Routenführung über Ortsverbindungsstraße Waffenhammerweg ausreichend (keine WUN 7-Begleitung nötig)	niedrig	Klimaschutz ALE
Tröstau/Vordorf - Weißenstadt	FR 31 | Von Vordorf bis Weißenstadt Neubau kreisstraßenbegleitender Radweg bis Staudenmühle; ab hier begleitend St 2180 bis Ortseingang Weißenstadt und dann weiter auf Wunsiedlerstr. bis Einmündung künftiger Egerradweg	Ausbau als Teil des Fichtelgebirgsrings Kommunalverbindung	Bürgerwunsch für Verbindung Vordorf - Weißenstadt	hoch	Klimaschutz GVFG FAG ALE
Weißenstadt	FR 32 | Beschilderung Naturroute bzw. Innenstadtroute jeweils ab See *+ s. Beginn der Maßnahmenliste*	Einkaufserschließung		mittel	Klimaschutz GVFG FAG

Maßnahmen für Vernetzungen innerhalb des Fichtelgebirgsrings im Landkreis Wunsiedel:

Eine wesentliche Querverbindungsfunktion innerhalb Fichtelgebirgsrings bzw. des gesamten Landkreises wird der Egerradweg ergeben. Entsprechend hat dessen Umsetzung in Gänze höchste Priorität und es werden im Folgenden Teilbereiche aufgrund des weit fortgeschrittenen detaillierten Planungsstandes nur dann aufgeführt ist, wenn die Routenführung für den Alltagsverkehr relevant ist. Gleiche interne Verbindungsfunktion übernimmt der Brückenradweg, der allerdings weitestgehend bereits im Standard einer festen Oberfläche ausgebaut ist.

Ort der Maßnahme	Nummer / Beschreibung der Maßnahme	Zielsetzung der Maßnahme	weitere Effekte und Hintergründe	Priorität	Förderoption
Umfeld Fichtelgebirgsring:					
Kirchenlamitz - Marktleuthen	VI 01 | Neubau eines staatsstraßenbegleitenden (St 2177) Radwegs	Kommunalverbindung inkl. Anbindung OT Raumetengrün	Bis Raumetengrün Alternativroute über Flurwege denkbar Wunsch der Bevölkerung In Zusammenschau mit den anderen Planungen und Bewertungen in diesem Raum wird diese Routenführung prioritär bewertet gegenüber dem Kommunalwunsch Schwarzenbach – Niederlamitz – Marktleuthen, weil so mehr Bevölkerung angebunden wird und die genannte Route durch die parallele Bahnlinie abgedeckt wird.	hoch	Klimaschutz GVFG FAG
Selb/Spielberg – Marktleuthen/Großwendern	VI 02 | Neubau staatsstraßenbegleitender (St 2179) Radweg	Kommunalverbindung Bahnhofanbindung Marktleuthen	Anbindung an Fichtelgebirgsring und Egerradweg, der später eine gute und direktere Querverbindung Richtung Selb bietet	hoch	Klimaschutz GVFG FAG ALE

Markt-leuthen/Großwendern – Bahnhof Marktleuthen	VI 03 | Ertüchtigung radtaugliche Anbindung via Ortsstraße	Kommunalverbindung Bahnhofanbindung	Anbindung Marktleuthen an Fichtelgebirgsring Richtung Selb und Egerradweg, der später eine gute Querverbindung Richtung Selb bietet und damit Bürgerwunsch aufgreift	niedrig	Klima-schutz ALE
Wunsiedel	VI 04 | Radweglückenschluss für den Brückenradweg als Radstreifen im Bereich Gewerbegebiet Rot-Kreuz-Str.	Innerörtliche Erschließung		mittel	Klima-schutz Unter-neh-men
Wunsiedel – Röslau	VI 05 | Abzweigend vom Brückenradweg bei Sinatengrün Ausbau bis Schönlind Ab Schönlind Ausbau bis Querung der Bahnlinie Nähe Haltepunkt Röslau; ab hier Teer bestehend VI_05a Radabstellanlage am Bahnhof (inkl. Radboxen)	Ortsteilanbindung Bahnhofanbindung bzw. Haltepunkt Röslau Attraktivierung der Mobilitätsschnittstelle für den Alltagsverkehr	Verbindung Brückenradweg mit Egerradweg	mittel	Klima-schutz Bahn ALE
Röslau	VI 06 | Radweg auf Egerstr., Überleitung in Alte Straße, Überleitung Egerstr. VI 07 | Fahrradfreundliche Ertüchtigung der Ampelanlage der Staatsstraßenkreuzung	Innerörtliche Erschließung und Durchroutung	Anbindung Egerradweg bzw. Brückenradweg	hoch	Klima-schutz GVFG FAG

	Markierungen im Bereich der Kreuzung (Aufstellfläche, Radsymbol auf Gehweg)				
Alltagsrelevante Abschnitte des Egerradwegs:					
Weißenstadt - Franken	VI 08 | Ertüchtigung der vorhandenen Flur- und Waldwege	Verbindung Weißenstadt – OT Franken	Überlagerung von touristischen und Alltagsbedarfen; Alternative zur Trassenführung entlang der St 2180	hoch	ALE
Weißenstadt/Franken - Röslau	VI 09 | Ertüchtigung der vorhandenen Flur- und Waldwege	Verbindung OT Franken - Röslau	Überlagerung von touristischen und Alltagsbedarfen; Alternative zur Trassenführung entlang der St 2180	hoch	ALE
Röslau Ortsdurchquerung	VI 10 | Anlegen von Radstreifen auf der OV-Straße bzw. Führung auf Wohnstraßen	Sicherung der Ortsdurchfahrt	Schaffung einer innerörtlichen Radanbindung des Ortszentrums	mittel	Klimaschutz
Röslau - Marktleuthen/Neudes	VI 11 | Ertüchtigung der vorhandenen Flurwege; Radweg entlang der Staatsstraße St 2177	Verbindung Röslau – OT Neudes	Überlagerung von touristischen und Alltagsbedarfen	hoch	Klimaschutz GVFG FAG ALE
Neudes - Marktleuthen	VI 12 | Ausbau eines staatsstraßenbegleitenden (St 2177) Radwegs als Alternative zur touristischen Route (Egerradweg) für den Alltagsverkehr	Verbindung (Röslau) - Neudes - Marktleuthen	Schaffung einer spezifischen Route für den Alltagsverkehr; Beschilderung der Routenalternative ab Abzweig Egerradweg	hoch	Klimaschutz GVFG FAG

Marktleuthen	VI 13 | Schaffung einer sicheren innerörtlichen Durchquerung	Sicherung der Ortsdurchquerung – Anbindung an Egerradweg	Schaffung einer spezifischen Route für den Alltagsverkehr	mittel	Klimaschutz FAG GVFG
Marktleuthen - Bahnhof	VI 14 | Anbindung Egerradweg an den Bahnhof Marktleuthen	Führung des Radwegs auf der OV-Straße	Anbindung Egerradweg an Bahnhof – Einstieg für Touristen; Gleichzeitig Anbindung Alltagsverkehr an Bahnhof	mittel	
Marktleuthen Bahnhof	VI 15 | Schaffung von erweiterten Radabstellmöglichkeiten (Radboxen) am Bahnhof	Attraktivierung der Mobilitätsschnittstelle für den Alltagsverkehr		mittel	Klimaschutz Bahn
Der Rest des Egerradwegs ist wohl rein touristisch oder bereits mit Fichtelgebirgsring abgedeckt					
Alltagsrelevante Abschnitte bzw. Umfeld des Brückenradwegs:					
Wunsiedel - Holenbrunn	VI 16 | Innerörtliche Verbindung durch Gewerbegebiet VI 16a | Radabstellanlage am Bahnhof (inkl. Radboxen)	Schaffung eines Radweges im Bereich des Gewerbegebietes Anbindung Bahnhof Attraktivierung der Mobilitätsschnittstelle für den Alltagsverkehr	Sicherung des Brückenradwegs bei gleichzeitiger Sicherung der Anbindung nach Röslau	mittel	Klimaschutz Unternehmen
Wunsiedel/Holenbrunn - Schneckenhammer	VI 17 | Neubau ortsstraßenbegleitender Radweg	Ortsteilverbindung Anbindung Gewerbegebiet und Bahnhof	Zusätzlich Verbindungsspange zwischen Fichtelgebirgsring und Brückenradweg	niedrig	Klimaschutz

Wunsiedel/Holenbrunn – Wintersberg – Hauenreuth – Oberthölau	VI 18 | Neubau Gemeindeverbindungsstraßen begleitender Radweg	Ortsteilverbindung und deren Anbindung an übergeordnete Radwege Anbindung Bahnhof	Zusätzlich Verbindungsspange zwischen Fichtelgebirgsring und Brückenradweg Umsetzung auch in Teilabschnitten denkbar	niedrig	Klimaschutz ALE
Wunsiedel/Bernstein und Wunsiedel/Stemmasgrün	VI 19 | Neubau gemeindeverbindungsstraßenbegleitender Radweg bis Route Brückenradweg	Ortsteilverbindung und deren Anbindung an übergeordnete Radwege	Umsetzung auch in Teilabschnitten denkbar	niedrig	Klimaschutz ALE
Thiersheim	VI 20 | Neubau Radweg zur Querung A93	Schaffung einer sicheren Radwegeverbindung entlang der Gemeindeverbindungsstraße	Lückenschluss	hoch	Klimaschutz
Thiersheim	VI 21 | Innerörtliche Radwegführung absichern	Radwegführung abseits der Staatsstraße absichern durch Tempo 30, Radstreifen und Sicherung der Überquerung der St 2180	Schaffung einer innerörtlichen Radwegeerschließung; Lückenschluss	hoch	Klimaschutz
Höchstädt	VI 22 | Innerörtliche Radwegeführung Querung A93 / Gewerbegebiet	Radwegeführung sichern v.a. im Bereich des Gewerbegebiets	Lückenschluss; Schaffung einer sicheren Nord-Süd-verbindung des Alltagsverkehrs	hoch	Klimaschutz Unternehmen ALE via kl. DE

Weitere Lückenschlüsse:					
Marktredwitz/Lorenzreuth- Thiersheim/Leutenberg – Wampen - Thiersheim	VI 23 | Verbindung Fichtelgebirgsring und Brückenradweg; N-S-Verbindung	Schaffung einer Radverbindung von Marktredwitz nach Thiersheim	Sichere N-S-Alltagsverbindung bei gleichzeitiger Verbindung von Fichtelgebirgsring und Brückenradweg	mittel	ALE
Thiersheim - Arzberg	VI 24 | Gemeindewunsch entlang der St 2180 + WUN 8 nach Arzberg	Schaffung einer Radverbindung Thiersheim - Arzberg (+ Schirnding – Grenze CZ etc.)	Sichere O-W-Alltagsverbindung bei gleichzeitiger Verbindung Fichtelgebirgsring und Brückenradweg	hoch	Klimaschutz GVFG FAG

Maßnahmen zur landkreisinternen Anbindung von außerhalb liegenden Kommunen an den Fichtelgebirgsring sowie Verbindungen in Nachbarregionen:

Ort der Maßnahme	Nummer / Beschreibung der Maßnahme	Zielsetzung der Maßnahme	weitere Effekte und Hintergründe	Priorität	Förderoption
Kirchenlamitz - Schwarzenbach	VA 01 | Schaffung eines staatsstraßenbegleitenden (St 2177) Radwegs VA 01a alternativ | Schaffung eines kreisstraßenbegleitenden (WUN 5) Radwegs	Kommunalverbindung	Anbindung an Saaleradweg; die parallele Routenführung durch den Wald als WUN 3 kann als Naturweg erhalten bleiben In Zusammenschau mit den anderen Planungen und Bewertungen in diesem Raum spricht für die erste Routenführung, dass mehr Bevölkerung angebunden wird und die alternative Route entlang der WUN 5 aus ÖPNV-Sicht/Verkehrsalternative schon durch die parallele Bahnlinie abgedeckt wird. Für diese Alternative sprechen allerdings die Topographie und der schon bestehende Anschlussradweg auf Gebiet des Landkreises Hof.	hoch	Klimaschutz GVFG FAG
Selb/Steinselb - Schönwald	VA 02 | Bau staatsstraßenbegleitender (St 2454) Radweg, innerorts Radstreifen entlang Adolph Kolping Str. bis Anknüpfung Radweg B15 alt	Kommunalverbindung Anschluss Fichtelgebirgsring nach Norden und Richtung Lk HO	Verbindung Fichtelgebirgsring zum Perlen-Route Alternativroute: der St 2454 bis Stadtmitte folgend und über Schulstraße zur Bahnhofstraße (unter Einbindung VHS und Stadtverwaltung)	hoch	Klimaschutz FAG GVFG
Schönwald	VA 03 | Anlegen Radstreifen von Ortsmitte zum Bahnhof	Bahnhofanbindung	Ggf. Verbindung der Alltagsroute mit der touristischen Route Perlen-Route	mittel	Klimaschutz

	bzw. Bahnunterführung VA 03a Radabstellanlage am Bahnhof (inkl. Radboxen) VA 03b | Fortsetzung ab Bahnunterführung als ggf. zu ertüchtigender Flurweg Richtung A 93 bis Trassenanschluss Perlen-Route	Attraktivierung der Mobilitätsschnittstelle für den Alltagsverkehr Bahnhofanbindung Alltagsverkehr mit Pendlerverflechtung, Einkauf, Schulen		mittel mittel	Bahn
Schönwald	VA 04 | Anlegen Radstreifen im gesamten Verlauf der B15 alt im Ortsbereich Schönwald (kommunale Planung)	Alltagsverkehr mit Pendlerverflechtung, Einkauf, Schulen	Alternative Route der Perlen-Route mit Anbindung an Einrichtungen in Schönwald	mittel	Klimaschutz FAG GVFG
Schönwald – Rehau	VA 05 | Bau bundesstraßenbegleitender (B15) Radweg	Kommunalverbindung	Verbindung zum Gymnasium Rehau in Kombination mit Perlen-Route (= Routung überdenken) Überleitung in Nachbarregion mit entsprechendem Abstimmungsbedarf zur Fortsetzung auf Gebiet Lk HO	hoch	Klimaschutz FAG GVFG
Selb/Plößberg - Schönwald	VA 06 | Anschließend an Perlen-Route straßenbegleitender Bau eines Radweges entlang B15 alt	Kommunalverbindung Ortsteilverbindung Anschluss zweier Bahnhal-	Umsetzung Bürgerwunsch Verknüpfung touristischer und Alltagsbelange	hoch	Klimaschutz Ober-

	Beschilderung nach Autobahnquerung einer touristische Route und der Alltagsroute oder Verlegung der Perlen-Route hierher	tepunkte Alltagsverkehr mit Pendlerverflechtung, Einkauf, Schulen	Anbindung Porzellanikon an Fichtelgebirgsring Verbindung in Nachbarregion		franken-stiftung
Selb/Plößberg – Wildenau (Grenze CZ)	VA 07 | Ausbau der Perlen-Route überwiegend staatsstraßenbegeitend (St 2179)	Ortsteilanbindung Bahnhaltepunktanbindung	Touristische Verknüpfung	hoch	Klima-schutz
Selb – Selb/Plößberg	VA 08 | Als Lückenschluss Radweg/-streifen entlang Christoph-Krautheim-Straße bis Haltepunkt Selb Nord VA 08 a | Radabstellanlage am Haltepunkt (inkl. Radboxen)	Ortsteilanbindung Bahnhaltepunktanbindung Gewerbeanbindung Attraktivierung der Mobilitätsschnittstelle für den Alltagsverkehr	Anbindung Porzellanikon an Fichtelgebirgsring Anbindung geplanter Perlen-Route	hoch	Klima-schutz Ober-franken-stiftung
Selb-Nord – Schulen im Stadtsüden	VA 09 | Lückenschluss im Christian-Höfer-Ring	Alltagsverkehr, besonders Schüler	Verbindung Brückenradweg zu Perlen-Route	hoch	Klima-schutz
Selb - Selb/Dürrewiesen	VA 10 | Radwegeverlängerung entlang Längenauerstr. ab Ausschleifung Brückenradweg bis Christian-Höfer-Ring	Ortsteilanbindung Richtung Schulen	später ggf. hier Verlegung Brückenradweg	hoch	Klima-schutz

Selb/Dürrewiesen - Längenau	VA 11 | Radwegeverlängerung	Ortsteilverbindung	Ertüchtigung Brückenradweg	mittel	Klimaschutz
Marktredwitz – Marktredwitz/Brand	VA 12 | Ausbau des Wallenstein-Radwegs	Ortsteilanbindung Gewerbegebietsanbindung Alltagsverkehr mit Pendlerverflechtung, Einkauf, Schulen Naherholung / Freizeitverkehr	Routenführung an WUN 18 hier nicht angedacht, um Doppelnutzen zu erzeugen und Anbindung des Gewerbes über Stichstraße gegeben	hoch	Klimaschutz Unternehmen
Marktredwitz/Lorenzreuth – Stadtmitte	VA 13 | Straßenbegleitender (Heinrich-Rockstroh-Straße bzw. B 15 alt) Neubau bis Haager Weg ab hier Routenführung durch Siedlung bzw. Radstreifen	Ortsteilanbindung Alltagsverkehr mit Pendlerverflechtung, Einkauf, Schulen Anbindung Stadt an Fichtelgebirgsring Anbindung überregional nach Süden (s. VA 14)	Massiver Bürgerwunsch; ggf. noch verstärkt durch möglichen JVA-Standort. Routung nutzt/bindet ein bestehende Bahn-/Autobahn-/Bundesstraßenunterführungen. Ferner besteht damit Anbindung an gewerbliche Entwicklungen im Bereich der Maßnahme VA 14. <u>Planungsalternative</u> In Zusammenschau mit VA 13: Eine direktere Routung Stadtmitte - Lorenzreuth wird schon jetzt von den Bewohnern über völlig ungesicherte, wegelose Bahnquerung genutzt. Aufwändige Brücken- und Querungsbauten (Bahn und B 303) lassen derzeit diese Route gegenüber der oben beschriebenen, nachrangiger erscheinen. Sollten sich im Zuge der Aus-	hoch	Klimaschutz StBauFö Unternehmen Bahn

			und Umbauten im Bereich der B 303 sowie der Bahnlinie hierfür Lösungen ergeben, kann diese Routung wieder in den Vordergrund treten.		
Schulumfeld Marktredwitz - Bahnhof	VA 14 | Radstreifen/-weg von Haager Weg über Goethestr. bis Bahnhof VA 14a | Radabstellanlage am Bahnhof (inkl. Radboxen)	Alltagsverkehr mit Pendlerverflechtung, Einkauf, Schulen Bahnhofanbindung Attraktivierung der Mobilitätsschnittstelle für den Alltagsverkehr	Verbindung Stadt-Nordosten via Schulen bis Bahnhof. Die Maßnahme VA 13 verkürzt sich, je nach letztlicher Routenführung zur Anbindung Stadtteil Lorenzreuth (s. Maßnahme VA 12).	mittel	Klimaschutz Bahn
Bhf Marktredwitz – Klingerstraße – Dammstr.	VA 15 | Straßenbegleitender Radstreifen	Alltagsverkehr mit Pendlerverflechtung, Einkauf, Schulen	Anbindung Bahnhof Richtung Schulen und Route VA 16 sowie Wallenstein-Radweg. Mögliche Route einer Verbindung Bahnhof – Stadtsüden, je nach Optionen der Innenstadtquerung bzw. deren Nichtumsetzbarkeit. Wenn möglich auch direktere, auch verkehrsruhigere Innenstadtquerung via Stadtpark oder Fußgängerzone wünschenswert	hoch	Klimaschutz
Marktredwitz Kreuzung Haager Weg/B 15 alt	VA 16 | Straßenbegleitender Neubau bis WUN 18 und weiter in Richtung Landkreis TIR (entlang B15 alt)	Erschließung Gewerbestandorte	Vernetzung mit weiteren Routen wie Wallenstein-Radweg etc.	hoch	Klimaschutz FAG GVFG

Marktredwitz – Waldershof	VA 17 | Radstreifen entlang ST 2177 ab Ende Radweg bis Stadtmitte	Kommunalverbindung	Über Kösseintal besteht allerdings verkehrsruhige Alternative inkl. Anbindung Freizeitanlagen und touristischer Verknüpfung Wallenstein-Radweg	hoch	Klimaschutz FAG GVFG
Marktredwitz – Bad Alexandersbad	VA 18 | Radstreifen als Siedlungsdurchquerung Oberredwitz Bedarfsweiser, punktueller Ausbau bestehender Wege entlang B 303 besonders in Einmündungsbereichen	Kommunalverbindung	Schwierige Topographie ggf. künftig durch E-Bikes gemindert Direktere Routung durch den Wald ungünstiger	niedrig hoch	Klimaschutz FAG GVFG
Bad Alexandersbad	VA 19 | Radweg/-streifen entlang Markgrafenstraße zwischen B 303 und Ortsteil Kleinwendern	Ortsteilanbindung Anschluss an Fichtelgebirgsring via Wegen an St 2177 Anbindung Kurzentrum	Umsetzung im Rahmen der Dorferneuerung angedacht zusätzlich via parallelem Bestandsweg entlang St 2177 Anbindung nach Wunsiedel und Brückenradweg	hoch	Klimaschutz ALE
Marktredwitz	VA 19 a | Weiterführung des Radweges als Ausbaustrecke Richtung Leutendorf und weiter entlang Gemeindeverbindung nach Waldershof (Lk TIR) zur Einmündung TIR 17	Alltagsverkehr mit Pendlerverflechtung Anbindung Haltepunkt Waldershof Anbindung Kösseinebad	Trasse ist Bestandteil des Radfernweges Bayern-Böhmen Euregio-Egrensis-Radweg mit alltagsrelevanter Anbindung von Gewerbestandorten in Waldershof und Marktredwitz-Süd. Hemmnis hier ist die äußerst starke Topographie. Eine genau Trasse bzw. Alternativen in dem Bereich können sich u.a. durch den evtl. Bau einer Ortsumgehungsstraße Wal-	niedrig	

			ders-hof in diesem Bereich ergeben.		
Bad Alexandersbad - Luisenburg	VA 20| Ausbau des Radwegs zur Luisenburg ("Luisenburgallee") ab Ortsmitte	Naherholung / Freizeitverkehr Anbindung Kurzentrum	In Verbindung mit VA 19 alternative Route nach Wunsiedel	niedrig	Klimaschutz Oberfrankenstiftung
Wunsiedel - Luisenburg	VA 21 | Neubau Radweg-/radstreifen zur Luisenburg im Bereich Luisenburgstr., Schwimmbadweg weiterführend Ausbau des Weges zur Luisenburg	Anbindung an Fichtelgebirgsring Naherholung / Freizeitverkehr Kommunalverbindung	Vernetzung weiterer bestehender touristischer Radrouten Alternativeroute nach Bad Alexandersbad	niedrig	Klimaschutz Oberfrankenstiftung
Tröstau - Nagel	VA 22 | Neubau staatsstraßenbegleitender (St 2665) Radweg	Kommunalverbindung Anbindung an Fichtelgebirgsring	Verbindung in Nachbarregion mit touristischer Bedeutung, auch da bequeme Querung des Gebirgskamms möglich Deutlicher Bürgerwunsch	hoch	Klimaschutz FAG GFVG
Tröstau - Silberhaus	VA 23 | Ausbau der alten Silberhausstraße VA 23a | Unterführung B303 Silberhaus (Baubeginn 2016)	Naherholungsziel	Bestandteil Brückenradweg Bestandteil des Radwegekonzeptes 4 Flüsse – 4 Himmelsrichtungen Verbindung in Nachbarregion mit touristischer Bedeutung, - Verlängerung Brücken-	niedrig	

			radweg nach Fichtelberg		
Nagel – Ebnath	VA 24 | Radwegverbindung entlang Ortsverbindungs-straße – TIR 10 im Nachbar-landkreis	Kommunalverbindung	Deutlicher Bürgerwunsch Anbindung Nachbarregion auch aus tou-ristischer Sicht; Fichtelnaabradweg	hoch	
Nagel - Brand	VA 25 | Radwegverbindung entlang St 2665 in Nachbar-landkreis	Kommunalverbindung	Deutlicher Bürgerwunsch Anbindung Nachbarregion auch aus tou-ristischer Sicht; Fichtelnaabradweg	hoch	Klima-schutz FAG GFVG
Weißenstadt	VA 26 | Ausbau Egerradweg nach (Süd)Westen	Anbindung der Ortsteile Weißenhaid und Voitsum-ra Anschluss an Fichtelge-birgsring	Überleitung nach Bischofsgrün (Lk BT) Umsetzung Bürgerwunsch	mittel	
Weißenstadt	VA 27 | Ertüchtigung und Beschilderung der Verbin-dung Weißenstadt mit OT Ruppertsgrün unter Nutzung bestehender Flurwege	Anbindung des Ortsteils unter Einbindung der Frei-zeitanlagen in Weißen-stadt (Camping, Bad) im Norden der Stadt	ab Ruppertsgrün dann Verbindung in den Nachbarlandkreis Hof und den Saaleradweg (Quelle gleich am Weg); allerdings Route über den Mittelgebirgskamm diese Routenführung geeigneter als auf der Ortsverbindungsstraße Weiherhöfen – Ruppertsgrün	hoch	Klima-schutz Unter-nehmen
Weißenstadt	VA 28 | Ertüchtigung und	Anbindung des Ortsteils	alternative Anbindung Saaleradweg auch	mittel	Klima-

	Beschilderung ab Kurzentrum Weiherhöfen auf bestehenden Flurwegen Richtung Ruppertsgrün und Saaleradweg	und der Kuranlage	für Fernradler, die an Weißenstadt vorbeifahren wollen (z.B. abbiegend von Egerradweg)		schutz Unternehmen
Weißenstadt - Bischofsgrün	VA 29 | Verlängerung des Egerradwegs entlang der WUN 1 / BT 13 zur Anbindung an Lkr. BT	Schaffung Verbindung in Richtung Bischofsgrün	Anbindung an Radwegenetz im Lkr. BT	hoch	Klimaschutz FAG GFVG

Weitere Einzelmaßnahmen

Ort der Maßnahme	Nummer / Beschreibung der Maßnahme	Zielsetzung der Maßnahme	weitere Effekte und Hintergründe	Priorität	Förderoption
Schirnding	RK 1 | Radabstellanlage Rathaus Schirnding	Attraktivierung Alltagsverkehr in Richtung Innenstadt		mittel	Klimaschutz
Flächendeckend	RK 2 | Beschilderung der E-Bike-Ladestationen	Attraktivierung Alltagsverkehr	Einbindung in die Einzelmaßnahmen oben	mittel	Klimaschutz LEADER

Baukostenabschätzung

Die Umsetzung richtet sich nach den geltenden Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA (2010) der FGSV.

Das Radverkehrshandbuch Bayern gibt eine Netzempfehlung von 500 bis 1000 m/qkm Fläche ab (Lk WUN rund 606 qkm). Die unten aufgelisteten Strecken ergeben einen Wert von rund 310m, wobei hierzu die schon bestehenden Strecken zu rechnen sind und die Empfehlung somit nach Umsetzung abgedeckt wird

Eine grobe Abschätzung der Baukosten für Wege unterteilt nach Streckenabschnitten und unterschieden nach (Aus-)Bauart ergibt die Übersicht in Anhang 1. Dabei wurden folgende Kosten pro Meter Fahrradweg bei 2,5m Breite zugrunde gelegt:

Neubau außerorts pro Meter	180,00 Euro
Neubau innerorts pro Meter	250,00 Euro
Ausbau Oberfläche pro Meter (geschätzt)	100,00 Euro
Radstreifen Anlegen	20,00 Euro

A N H Ä N G E:

A N H A N G 1: Maßnahmentabelle mit Kostenschätzung

A N H A N G 2: Gemeindeweise Zusammenstellung der Befragungsergebnisse

A N H A N G 3: Maßnahmenkarten (auch als separate Dateien)

A N H A N G 1: Maßnahmentabelle mit Kostenschätzung

Kostenabschätzung Radverkehrskonzept Landkreis Wunsiedel i.F.

	Kostenannahmen pro Meter (bei 2,5m Breite)
Neubau außerorts pro Meter	**180,00 €**
Neubau innerorts pro Meter	**250,00 €**
Ausbau Oberfläche pro Meter	**100,00 €**
Radstreifen Anlegen	**20,00 €**

Berücksichtigt werden hier nur reine, konkrete Wegebaumaßnahmen gemäß des zugrundeliegenden Maßnahmenplanes (also exkl. Beschilderung, Umroutungen, Radboxen und Kategorie bedarfsweise Ertüchtigung etc. und ohne Grunderwerb)

Maßnahmen-Nummer	Maßnahmenort	Priorität	Maßnahmenlänge ca. (in Metern)	Maßnahmenbeschreibung	Kosten
Fichtelgebirgsring					
FR 01	Weißenstadt - Kirchenlamitz	mittel	7.512	Ausbau Oberfläche (Schotter → Asphalt)	751.200,00 €
FR 04	Kirchenlamitz	hoch	1.144	Anlegen Radfahrstreifen, neue Beschilderung	22.880,00 €
FR 05	Niederlamitz	hoch	530	Anlegen Radstreifen, verkehrsberuhigte Gestaltung	10.600,00 €
FR 06	Niederlamitz	hoch	1.970	Neubau kreisstraßenbegleitender Radweg	354.600,00 €
FR 08a	Niederlamitz - Steinselb	hoch	4.315	Ausbau Oberfläche (Schotter → Asphalt)	431.500,00 €
FR 08b	Steinselb - Staatsstraße	hoch	710	Neubau kreisstraßenbegleitender Radweg	127.800,00 €
FR 09 und 10	Spielberg - Selb	hoch	4.266	Neubau staatsstraßenbegleitender Radweg	767.880,00 €
FR 11	Selb (Krankenhaus)	hoch	417	Neubau staatsstraßenbegleitender Radweg (ggf. auch Radfahrstreifen)	104.250,00 €

Maßnahmen-Nummer	Maßnahmenort	Priorität	Maßnahmenlänge ca. (in Metern)	Maßnahmenbeschreibung	Kosten
FR 12	Selb -Selb/Vorwerk	hoch	2.340	Neubau staatsstraßenbegleitender Radweg (innerorts)	585.000,00 €
FR 13	Selb/Vorwerk-Silberbach	hoch	3.100	Neubau staatsstraßenbegleitender Radweg (außerorts)	558.000,00 €
FR 14	Silberbach - Hohenberg (bestehender Eger-Radweg	mittel	1.150	Ausbau Oberfläche (Schotter → Asphalt)	115.000,00 €
FR 14	Silberbach - Hohenberg	mittel	2.094	Neubau Radweg (Trasse Egerradweg)	376.920,00 €
FR 15	Hohenberg	hoch	210	Neubau staatsstraßenbegleitender Radweg	37.800,00 €
FR 15	Hohenberg	hoch	785	Neue Beschilderung, Radfahrstreifen (Ortsdurchroutung)	15.700,00 €
FR 16	Hohenberg - Schirnding	hoch	933	Neubau staatsstraßenbegleitender Radweg	167.940,00 €
FR 18	Schirnding	hoch	1.687	Anlegen Radfahrstreifen	33.740,00 €
FR 19	Schirnding - Arzberg/Oschwitz	hoch	828	Ausbau Oberfläche (Schotter → Asphalt)	82.800,00 €
FR 19	Schlottenhof - Arzberg	hoch	747	Ausbau Oberfläche (Schotter → Asphalt)	74.700,00 €
FR 20	Arzberg	hoch	1.145	Anlegen Radfahrstreifen	22.900,00 €
FR 21	Arzberg - Seußen	hoch	2.352	Neubau kreisstraßenbegleitender Radweg	423.360,00 €
FR 22	Seußen - Lorenzreuth	hoch	1.195	Neubau Radweg	215.100,00 €

Maßnahmen-Nummer	Maßnahmenort	Priorität	Maßnahmenlänge ca. (in Metern)	Maßnahmenbeschreibung	Kosten
FR 22	Seußen Lorenzreuth	hoch	1.114	Neubau bundesstraßenbegleitender Radweg	200.520,00 €
FR 22	Seußen Lorenzreuth	hoch	1.838	Neubau Radweg	330.840,00 €
FR 23	Lorenzreuth - Miedelmühle	mittel	1.936	Radstreifen auf GV-Straße	38.720,00 €
FR 23	Lorenzreuth/ Miedelmühle - Oberthölau	mittel	1.960	Ausbau Oberfläche (Schotter → Asphalt)	196.000,00 €
FR 24a	Oberthölau – Tiefenbach	hoch	3.021	Ausbau Oberfläche (Schotter → Asphalt)	302.100,00 €
FR 24a	Tiefenbach - Juliushammer	hoch	1.402	Neubau gemeindestraßenbegleitender Radweg	252.360,00 €
FR 24b	Oberthölau - Juliushammer	hoch	2.530	Neubau Radweg	455.400,00 €
FR 24a/b	Juliushammer – Schneckenhammer	hoch	1.408	Neubau gemeindestraßenbegleitender Radweg	253.440,00 €
FR 25	Schneckenhammer – Krohenhammer	hoch	3.084	Neubau Radweg bzw. Anlegen Radstreifen	555.120,00 €
FR 27	Furthammer - Tröstau	hoch	1.568	Ausbau Oberfläche (Schotter → Asphalt)	156.800,00 €
FR 28	Tröstau	niedrig	350	Anlegen Radfahrstreifen	7.000,00 €
FR 29	Tröstau - Leupoldsdorferhammer	hoch	1.627	Ausbau Oberfläche (Schotter → Asphalt)	162.700,00 €
FR 31	Vordorf - Staudenmühle	hoch	5.150	Neubau kreisstraßenbegleitender Radweg	927.000,00 €
FR 31	Staudenmühle - Weißenstadt	hoch	1.100	Neubau staatstraßenbegleitender Radweg	198.000,00 €

Maßnahmen-Nummer	Maßnahmenort	Priorität	Maßnahmenlänge ca. (in Metern)	Maßnahmenbeschreibung	Kosten
FR 32	Weißenstadt	mittel	748	Ausbau Oberfläche (Schotter → Asphalt)	74.800,00 €
	SUMME		**68.266**		**9.390.470,00 €**
	Umfeld Fichtelgebirgsring innen				
VI 01	Kirchenlamitz - Marktleuthen	hoch	4.279	Neubau staatsstraßenbegleitender Radweg	770.220,00 €
VI 02	Spielberg - Großwendern	hoch	2.205	Neubau staatsstraßenbegleitender Radweg	396.900,00 €
VI 03	Großwendern - Marktleuthen	niedrig	2.394	Neubau gemeindestraßenbegleitender Radweg	430.920,00 €
VI 04	Wunsiedel	mittel	580	Anlegen Radfahrstreifen	11.600,00 €
VI 05	Wunsiedel - Röslau	mittel	3.316	Neubau Radweg	596.880,00 €
VI 06	Röslau	hoch	720	Neubau staatsstraßenbegleitender Radweg	129.600,00 €
VI 08	Weißenstadt - Franken	hoch	2.954	Ausbau Oberfläche (Schotter → Asphalt)	295.400,00 €
VI 09	Franken - Röslau	hoch	3.030	Ausbau Oberfläche (Schotter → Asphalt)	303.000,00 €
VI 10	Röslau	mittel	1.082	Anlegen Radfahrstreifen	21.640,00 €
VI 11	Röslau - Neudes	hoch	2.215	Neubau staatsstraßenbegleitender Radweg	398.700,00 €
VI 12	Neudes - Marktleuthen	hoch	2.392	Neubau staatsstraßenbegleitender Radweg	430.560,00 €
VI 13	Marktleuthen	mittel	684	Anlegen Radfahrstreifen	13.680,00 €

Maßnahmen-Nummer	Maßnahmenort	Priorität	Maßnahmenlänge ca. (in Metern)	Maßnahmenbeschreibung	Kosten
VI 14	Marktleuthen - Bahnhof	mittel	527	innerörtliche Radwegführung auf GV-Straße (Sicherungsmaßnahmen)	10.540,00 €
VI 16	Wunsiedel - Holenbrunn	mittel	360	Neubau Radweg innerörtliche Straße begleitend	90.000,00 €
VI 17	Wunsiedel/ Holenbrunn - Schneckenhammer	niedrig	550	Neubau Radweg Ortsstraße begleitend	99.000,00 €
VI 18	Wunsiedel / Holenbrunn - Oberthölau	niedrig	4.957	Neubau ortsstraßenbegleitender Radweg	892.260,00 €
VI 19	Wunsiedel / Bernstein + Stemmasfrün	niedrig	3.680	Neubau ortsstraßenbegleitender Radweg	662.400,00 €
VI 20	Thiersheim	hoch	460	Neubau ortsstraßenbegleitender Radweg	82.800,00 €
VI 21	Thiersheim	hoch	1.080	innerörtliche Radwegführung auf GV-Straße (Sicherungsmaßnahmen)	21.600,00 €
VI 22	Höchstädt	hoch	760	Neubau Radweg innerörtliche Straße begleitend	190.000,00 €
VI 23	Lorenzreuth - Thiersheim	mittel	4.940	Neubau Radweg / z.T. Ertüchtigung	766.000,00 €
VI 24	Thiersheim - Arzberg	hoch	6.590	Radweg begleitend Staatsstraße / Kreisstraße	1.186.200,00 €
	SUMME		**49.755**		**7.799.900,00 €**
	Umfeld Fichtelgebirgsring außen				
VA 01	Kirchenlamitz - Schwarzenbach	hoch	4.920	Neubau staatsstraßenbegleitender Radweg	885.600,00 €

Maßnahmen-Nummer	Maßnahmenort	Priorität	Maßnahmenlänge ca. (in Metern)	Maßnahmenbeschreibung	Kosten
VA 01a	Niederlamitz - Schwarzenbach	hoch	4.800	Neubau kreisstraßenbegleitender Radweg	864.000,00 €
VA 02	Steinselb - Schönwald	hoch	3.470	Neubau staatsstraßenbegleitender Radweg	624.600,00 €
VA 03	Schönwald	mittel	705	Anlegen Radfahrstreifen	14.100,00 €
VA 04	Schönwald	mittel	2.100	Anlegen Radfahrstreifen	25.900,00 €
VA 05	Schönwald - Rehau	hoch	2.278	Neubau staatsstraßenbegleitender Radweg	410.040,00 €
VA 06	Selb / Plößberg - Schönwald	hoch	2.622	Neubau staatsstraßenbegleitender Radweg	471.960,00 €
VA 07	Selb / Plößberg - Wildenau	hoch	3.220	Neubau staatsstraßenbegleitender Radweg	579.600,00 €
VA 08	Selb - Selb / Plößberg	hoch	1.166	Neubau Radweg innerörtliche Straße begleitend	291.500,00 €
VA 09	Selb - Nord	hoch	430	Neubau Radweg innerörtliche Straße begleitend	107.500,00 €
VA 10	Selb - Selb / Dürrewiesen	hoch	1.010	Neubau Radweg innerörtliche Straße begleitend	252.500,00 €
VA 11	Selb / Dürrewiesen - Längenau	mittel	765	Neubau Radweg	137.700,00 €
VA 12	Marktredwitz - Brand	hoch	3.170	Ausbau Oberfläche (Schotter → Asphalt)	317.000,00 €
VA 13	Marktredwitz - Lorenzreuth - Stadtmitte	hoch	4.610	Neubau staatsstraßenbegleitender Radweg + Radstreifen	508.200,00 €
VA 14	Marktredwitz - Schule-Bahnhof	mittel	2.000	Anlage Radstreifen	40.000,00 €

Maßnahmen-Nummer	Maßnahmenort	Priorität	Maßnahmenlänge ca. (in Metern)	Maßnahmenbeschreibung	Kosten
VA 15	Marktreditz - Bahnhof-Dammstraße	hoch	830	Anlage Radstreifen	16.600,00 €
VA 16	Marktredwitz - Haager Weg - TIR	hoch	2.830	Neubau staatsstraßenbegleitender Radweg	509.400,00 €
VA 17	Marktredwitz - Waldershof	hoch	1.080	Anlage Radstreifen	21.600,00 €
VA 18	Marktredwitz - Bad Alexandersbad	punktuell hoch	1.540	Radstreifen in Oberredwitz / punktueller Ausbau entlang B303	87.600,00 €
VA 19	Bad Alexandersbad	hoch	2.420	Radstreifen bzw. GV-Straßen begleitender Radweg	229.200,00 €
VA 19a	Bad Alexandersbad - Marktredwitz	niedrig	2.632	Ausbau Oberfläche (Schotter -> Asphalt) bzw. GV-Straßen begleitender Radweg	339.280,00 €
VA 20	Bad Alexandersbad - Luisenburg	niedrig	1.540	Ausbau Oberfläche (Schotter -> Asphalt)	154.000,00 €
VA 21	Wunsiedel - Luisenburg	niedrig	1.750	Ausbau Oberfläche (Schotter -> Asphalt)	175.000,00 €
VA 22	Tröstau - Nagel	hoch	3.630	Neubau staatsstraßenbegleitender Radweg	653.400,00 €
VA 23	Tröstau - Silberhaus	niedrig	3.360	Ausbau Oberfläche (Schotter -> Asphalt)	336.000,00 €
VA 24	Nagel - Ebnath	hoch	3.320	Ausbau Oberfläche (Schotter -> Asphalt)	332.000,00 €
VA 25	Nagel - Brand	hoch	2.790	Neubau staatsstraßenbegleitender Radweg	502.200,00 €
VA 26	Weißenstadt - Voitsumra - Weißenhaid	mittel	2.240	Ausbau Radweg	403.200,00 €

Maßnahmen-Nummer	Maßnahmenort	Priorität	Maßnahmenlänge ca. (in Metern)	Maßnahmenbeschreibung	Kosten
VA 27	Weißenstadt - Ruppertsgrün	hoch	2.470	Ausbau Oberfläche (Schotter -> Asphalt)	247.000,00 €
VA 28	Weißenstadt / Kurzentrum - Ruppertsgrün	mittel	3.630	Ausbau Oberfläche (Schotter -> Asphalt)	363.000,00 €
VA 29	Weißenstadt - Bischofsgrün	hoch	658	Neubau kreisstraßenbegleitender Radweg	118.440,00 €
	SUMME		**73.986**		**10.018.120,00 €**
	Gesamt		**192.007**		**27.208.490,00 €**
	Nur hohe Priorität		**121.235**		**18.233.950,00 €**

A N H A N G 2: Gemeindeweise Zusammenstellung der Befragungsergebnisse

Übersicht über die Befragungsergebnisse zum Radverkehrskonzept im Landkreis Wunsiedel im Fichtelgebirge

Grundlegende Hinweise

Die Erhebung der bestehenden kommunalen Planungen zum Radwegenetz wurde durch eine Reihe von Befragungen ergänzt, um Nutzerverhalten, Gewohnheiten, Bedürfnisse und Eindrücke der radfahrenden Verkehrsteilnehmer zu erfassen. Befragt wurde:

- schriftlich in allen weiterführenden bzw. berufsbildenden Schulen im Landkreis
- schriftlich in 40 von der Landkreisverwaltung ausgewählten Unternehmen
- persönlich bzw. durch Auslage punktuell in den Kommunen ohne Schulen u/o. für die Befragung ausgewählte Unternehmen (s.o.) m Rahmen von Passantenbefragungen u/o. Bürgerversammlungen o.ä.

Eine Seniorenbefragung wurde über die Seniorenbeauftragten der Kommunen lanciert. Die hieraus resultierenden drei Rückläufe werden allerdings in den nachfolgenden Auswertungssteckbriefen nicht berücksichtigt, sondern den kommunalen Stellungnahmen und Meldungen zugeschlagen und bei der Maßnahmenplanung entsprechend bewertend einbezogen.

In die Auswertung mittelbar einbezogen wurden auch die Unfalldaten der Polizeidienststellen.

Zur Auswertung der Befragung wurden die Rückläufe bzw. die antwortenden Personen ihren Wohnorten zugeordnet, unabhängig davon, wo die Befragung stattfand. Daher kann es vorkommen, dass in einer Kommune Schülerbefragungen mit in die Auswertung eingeflossen sind, obwohl im Ort selber keine weiterführende Schule ihren Sitz hat. Entsprechend wurde mit Mitarbeitern in Unternehmen verfahren, die in Ort A wohnen (hier in die Auswertung einbezogen), obwohl Sitz des arbeitgebenden Unternehmens in Ort B ist. Passanten wurden folgerichtig ihrem Wohnort zugerechnet, unabhängig davon, wo sie befragt wurden.

Auswertung nach Kommunen

Nachfolgend werden die Befragungsergebnisse gemeindeweise in einem Ergebnissteckbrief zusammengefasst, der die wesentlichen Grunddaten und Aussagen vorstellt.

Diese Ergebnisse fließen in Abgleich mit den anderen genannten Erhebungen und Erwägungen zum einen in die Maßnahmenplanung ein. Zum anderen können sie künftig bei der konkreten, besonders der innerörtlichen Detailplanung und baulichen Umsetzung herangezogen werden.

Stadt Arzberg

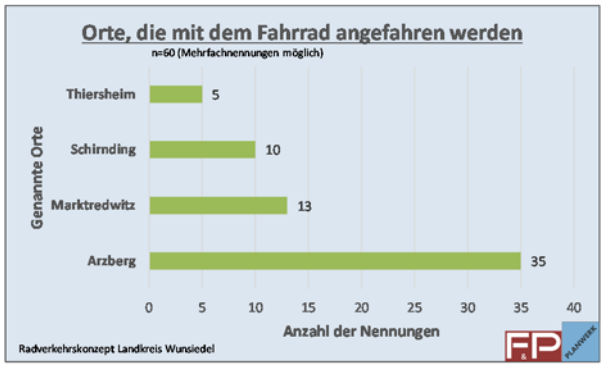
Allgemeines zur Befragung (s.a. einleitende grundlegende Hinweise):
Von den drei angeschriebenen Unternehmen in Arzberg kamen keine Fragebögen zurück, daher fanden lediglich die drei Passantenbefragungen direkt in Arzberg statt. Die Schülerbefragungen gliedern sich in verschiedene Schulen in Marktredwitz, Selb und Wunsiedel.

Datenbasis:

Anzahl der Rückläufe: **37**	Passantenbefragung Unternehmensbefragung Schülerbefragung	**3** **13** **21**

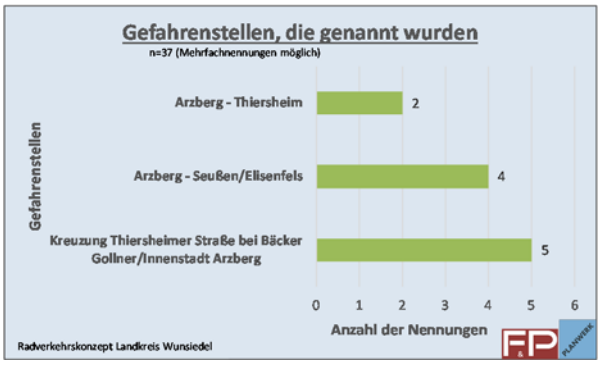
Orte, die mit dem Fahrrad angefahren werden:

Erläuterung:
Der meiste Fahrradverkehr findet innerörtlich statt. Marktredwitz und Schirnding als nächste meistgenannte Ziele sind grundsätzlich über den Wallenstein-Radweg erreichbar. Richtung Marktredwitz verläuft er aber ein Stück auf der Kreisstraße WUN 18. Thiersheim ist von Arzberg aus dagegen gar nicht auf einem baulich getrennten Radweg zu erreichen.



Gefahrenstellen, die genannt wurden:

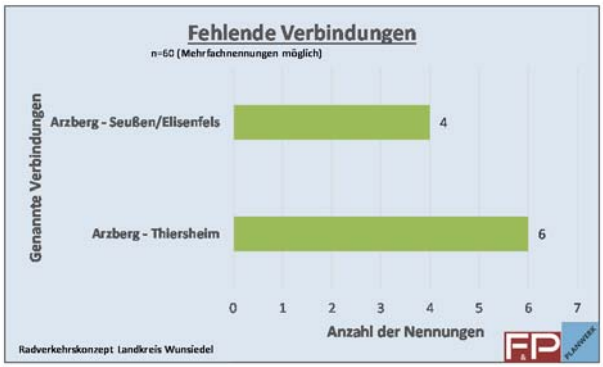
Erläuterung:
Die Verbindung Arzberg – Thiersheim wurde als Gefahrenstelle genannt, da hier kein Radweg vorhanden ist und auf einer Straße mit relativ viel Verkehr gefahren werden muss. Das gleiche Problem stellt sich für den Abschnitt Arzberg – Seußen/Elisenfels dar. Beide sind außerdem oft genutzte Fahrradrouten (s.o.). Die am häufigsten aufgezählte Gefahrenstelle bezieht sich auf den Innenstadtbereich. So wurden generell fehlende Radwege innerhalb Arzbergs, sowie eine gefährliche Kreuzung im Bereich der Bäckerei Gollner bemängelt.



Fehlende Radwegverbindungen:

Erläuterung:

Arzberg – Seußen/Elisenfels und Arzberg – Thiersheim sind außerdem bei „fehlenden Verbindungen“ genannt worden. Gerade diese beiden Verbindungen haben daher anscheinend einen hohen Maßnahmenbedarf.



Fazit:

Nach Auswertung der Befragung ist klar zu erkennen, dass die Verbindungen von Arzberg nach Thiersheim und Seußen/Elisenfels eine hohe Bedeutung haben. Beide sind als fehlende Verbindung und Gefahrenstellen benannt worden. Beide haben den großen Nachteil, dass sie auf relativ stark befahrenen Straßen entlangführen und, zumindest teilweise, kein Radweg vorhanden ist. Richtung Osten ist der Wallenstein-Radweg bereits gut ausgebaut und bis Schirnding nutzbar. Weiterer Handlungsbedarf besteht nach Ansicht der Befragten im Innenstadtbereich, um Gefahrstellen zu umgehen oder zu entschärfen.

Gemeinde Bad Alexandersbad

Allgemeines zur Befragung (s.a. einleitende grundlegende Hinweise):
Die Gruppe der Befragten ist in Bad Alexandersbad verhältnismäßig klein. Da hier weder Unternehmen benannt wurden noch weiterführende Schulen vorhanden sind, mussten vor allem Passantenbefragungen durchgeführt werden.

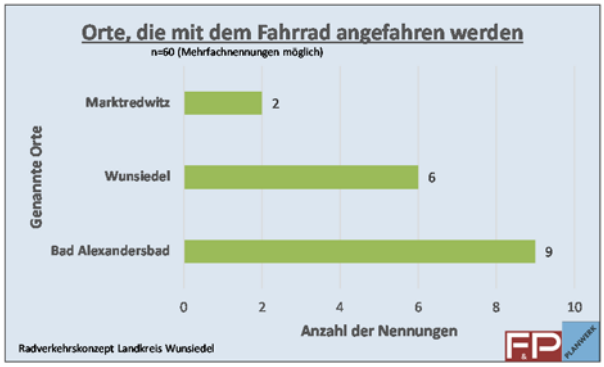
Datenbasis:

Anzahl der Rückläufe: **14**	Passantenbefragung Unternehmensbefragung Schülerbefragung	**9** **1** **4**

Orte, die mit dem Fahrrad angefahren werden:

Erläuterung:

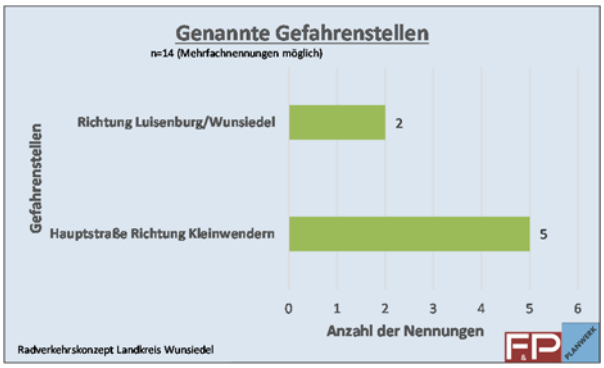
Der Großteil des Radverkehrs besteht im innerörtlichen Verkehr. Wunsiedel und Marktredwitz sind die weiteren Ziele von Radfahrern aus Bad Alexandersbad. Wunsiedel ist dabei mit einem Fahrradweg, der über die Luisenburg führt, erreichbar. Eine direkte Verbindung nach Wunsiedel über den Katharinenberg ist zwar denkbar, aber topographisch sehr unattraktiv. Marktredwitz ist über ausgewiesene Schotterwege, sowie Flurwege entlang der B303 angebunden.



Gefahrenstellen, die genannt wurden:

Erläuterung:

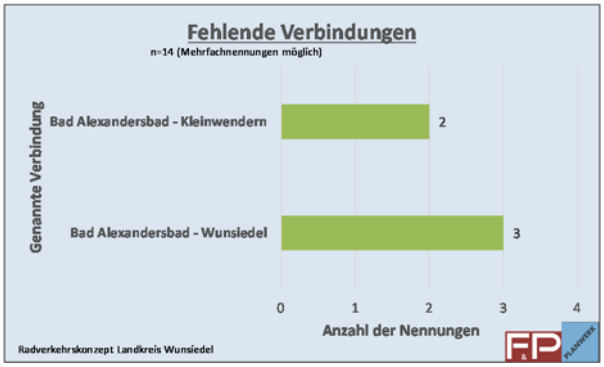
Gefahrenschwerpunkte sehen die Befragten im Radweg Richtung Luisenburg und Wunsiedel auf Grund seiner schlechten Wegebeschaffenheit, vor allem jedoch auf der Hauptstraße in Bad Alexandersbad und auf der Straße Richtung Kleinwendern. Hier existiert kein Radweg und es muss auf der Straße gefahren werden. Zusätzlich ist die Straße in keinem guten Zustand.



Fehlende Radwegverbindungen:

Erläuterung:

Die als Gefahrenstellen benannten Strecken werden zusätzlich als Strecken mit fehlenden Radwegeverbindungen identifiziert.



Fazit:

Baulich getrennte, geteerte Radwege sind in der Gegend um Bad Alexandersbad bisher kaum vorhanden. Die ausgewiesenen Radwege sind großteils geschottert. Richtung Marktredwitz besteht die Möglichkeit, asphaltierte Flurwege parallel zur B 303 als Radwege zu nutzen. Richtung Wunsiedel ist mit dem Katharinenberg ein topographisches Hindernis zu überwinden, das eine direkte Verbindung unattraktiv macht.

Gemeinde Höchstädt im Fichtelgebirge

Allgemeines zur Befragung (s.a. einleitende grundlegende Hinweise): Da dort mit der Fa. Packwell nur ein Betrieb in die Befragung einbezogen wurde und keine weiterführende Schule am Ort vorhanden sind, musste verstärkt auf Passantenbefragungen gesetzt werden. Hierzu wurde unter anderem die Bürgerversammlung am 20.11.2015 genutzt.

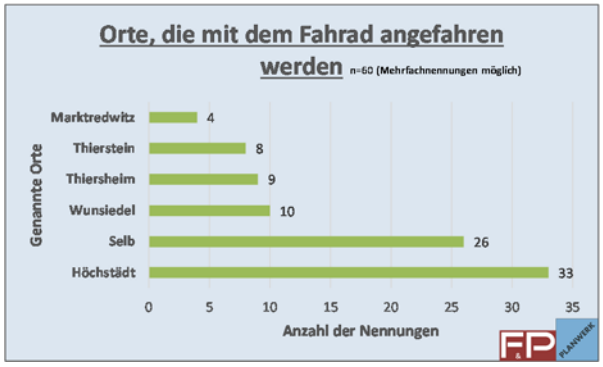
Datenbasis:

Anzahl der Rückläufe: **60**	Passantenbefragung Unternehmensbefragung Schülerbefragung	**41** **16** **3**

Orte, die mit dem Fahrrad angefahren werden:

Erläuterung:

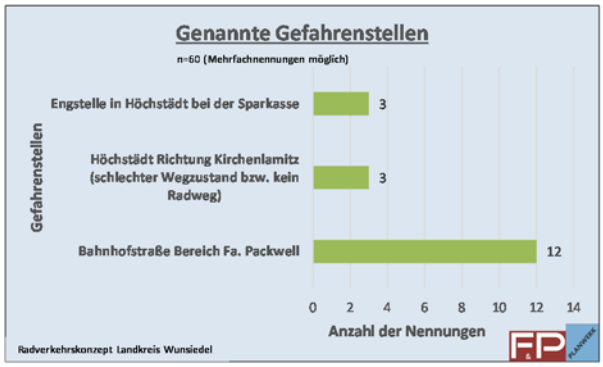
Der meiste Fahrradverkehr findet innerhalb der Gemeinde statt. Selb, Wunsiedel und Thiersheim sind die nächsten meistgenannten Ziele. Diese sind durch den Brückenradweg mit Höchstädt verbunden.



Gefahrenstellen, die genannt wurden:

Erläuterung:

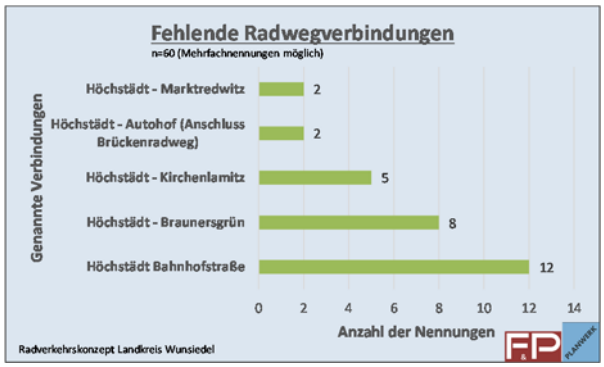
Die genannte Gefahrenstelle in der Höchstädter Bahnhofstraße ergibt sich durch den LKW-Verkehr von und zur Firma Packwell. Hier fühlen sich die Radfahrer offenbar recht unsicher, da sie auf der Straße zusammen mit den LKWs fahren müssen. Gleichzeitig verläuft hier der gern genutzte Brückenradweg.



Fehlende Radwegverbindungen:

Erläuterung:

Übereinstimmend mit der Gefahrenstelle Bahnhofstraße wird hier in den Befragungen auch ein fehlender Radweg angemerkt. Die genannte fehlende Verbindung nach Kirchenlamitz stimmt ebenfalls mit einer Gefahrenstelle überein. Hier suchen sich die Radfahrer ihren Weg über Feldwege, die in schlechtem Zustand sind, um nicht auf Straßen fahren zu müssen.



Fazit:
Mit dem durch Höchstädt führenden Brückenradweg besteht eine sehr gute Anbindung an die Städte Selb und Wunsiedel, sowie Nachabarkommunen in nördlicher und südlicher Richtung. Anschlüsse in Ortsteile wie Braunersgrün wären wünschenswert, genauso wie ein Radweg Richtung Westen nach Kirchenlamitz. Hier muss bisher auf stark befahrenen Straßen oder schlechten Feldwegen gefahren werden. Klarer Handlungsbedarf besteht nach Ansicht der Befragten in der Bahnhofstraße, da hier ein Unsicherheitsgefühl durch den LKW-Verkehr gegeben ist.

Stadt Hohenberg a.d. Eger

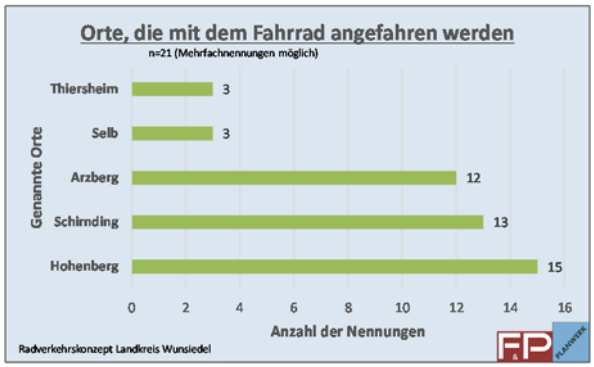
Allgemeines zur Befragung (s.a. einleitende grundlegende Hinweise):
Mit der Ernst Feiler GmbH wurde ein Unternehmen vor Ort befragt, ferner wurde unter anderem die Bürgerversammlung am 17.11.2015 für Passantenbefragungen genutzt.

Datenbasis:

Anzahl der Rückläufe: **21**	Passantenbefragung Unternehmensbefragung Schülerbefragung	**9** **5** **7**

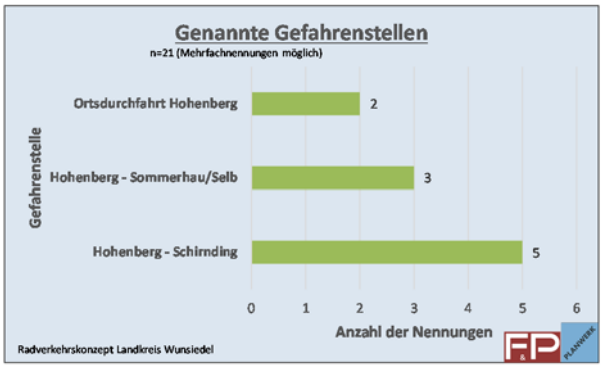
Orte, die mit dem Fahrrad angefahren werden:

Erläuterung:
Wie in den vorherigen Kommunen verläuft der Hauptteil des Radverkehrs innerörtlich. Schirnding als Nachbarort ist das zweithäufigste Ziel, gefolgt von Arzberg. Weitere Ziele sind Selb und Thiersheim. Keines der Ziele ist von Hohenberg aus direkt auf einem Fahrradweg zu erreichen. Innerörtlich ist kein Radweg vorhanden, zu den weiteren Orten nur abschnittsweise oder erst ab einer Nachbarkommune.



Gefahrenstellen, die genannt wurden:

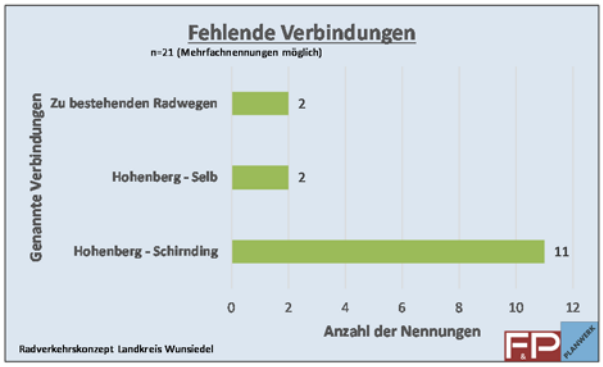
Erläuterung:
Meistgenannter Gefahrenpunkt in Hohenberg ist die Staatsstraße von Hohenberg nach Schirnding. Hier existiert kein Radweg bzw. erst ab der Überführung B 303. Aus dem gleichen Grund wurde auch der Abschnitt Hohenberg – Sommerhau/Selb angegeben. Eine weitere Gefahr sehen die Befragten in der Ortsdurchfahrt Hohenberg, vor allem im Bereich Kirche und Ritterschänke, da hier eine Engstelle vorhanden ist und weiterhin kein Radweg oder Radfahrstreifen existiert.



Fehlende Radwegverbindungen:

Erläuterung:

Für gut die Hälfte der befragten Personen fehlt eine Radwegeverbindung zwischen Hohenberg und Schirnding. Von Schirnding bis zur Überführung B 303 ist ein asphaltierter Radweg vorhanden, allerdings fehlt die Fortsetzung bis nach Hohenberg. Vereinzelte Angaben zu fehlenden Verbindungen gab es für die Strecke Hohenberg – Selb und Verbindungen zu bestehenden Radwegen, wie Brücken- oder Wallenstein-Radweg.



Fazit:

Wichtigste Forderung in Hohenberg ist der Lückenschluss zur Radverbindung nach Schirnding. In Hohenberg selbst gibt es keine innerörtlichen Radwege und nur teilweise (z.B. nach Sommerhau) bestehende Wege entlang von Hauptstraßen. So hat Hohenberg momentan kaum direkten Anschluss an asphaltierte Radwege zu benachbarten Kommunen.

Stadt Kirchenlamitz

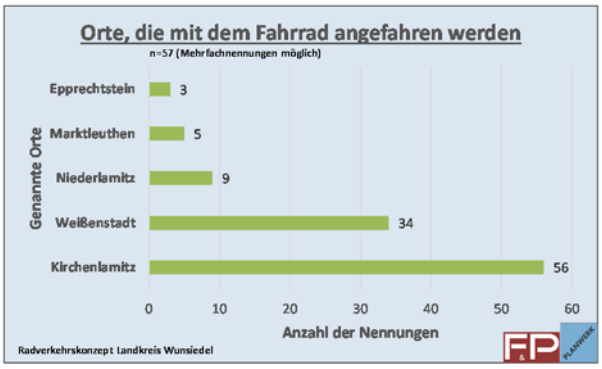
Allgemeines zur Befragung (s.a. einleitende grundlegende Hinweise):
Durch die vorhandene Grund- und Mittelschule ist der Anteil an Schülerbefragungen relativ hoch. Unternehmen wurden vor Ort nicht befragt. Zusätzlich wurden an einem Tag auch noch Passantenbefragungen durchgeführt.

Datenbasis:

Anzahl der Rückläufe: **57**	Passantenbefragung Unternehmensbefragung Schülerbefragung	**13** **10** **34**

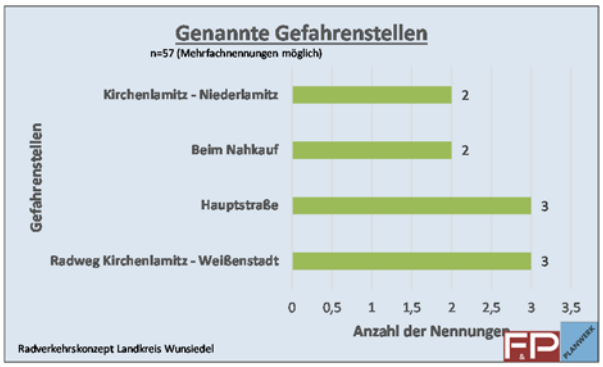
Orte, die mit dem Fahrrad angefahren werden:

Erläuterung:
Hauptsächlich findet der Radverkehr in Kirchenlamitz innerörtlich statt. Sehr oft wird auch Weißenstadt angefahren, es folgen Niederlamitz, Marktleuthen und der Epprechtstein. Weißenstadt ist über den Radweg auf der ehemaligen Bahnstrecke gut zu erreichen, Richtung Niederlamitz existiert ein asphaltierter Radweg. Nach Marktleuthen führt eine beschilderte Radroute über Flurwege.



Gefahrenstellen, die genannt wurden:

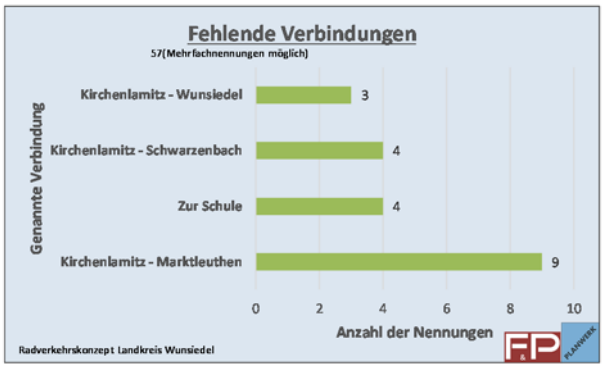
Erläuterung:
Gefahrenstellen wurden von den Befragten in Kirchenlamitz eher vereinzelt genannt. Darunter zählen u.a. der Radweg nach Weißenstadt: Dessen Schotterbelag wird durch Regen langsam ausgewaschen und sorgt für Unebenheiten, außerdem wachsen immer wieder Büsche in den Weg hinein. Weitere gefährliche Orte sehen die Befragten in der Hauptstraße Kirchenlamitz und beim Nahkauf, hier vor allem gefährliche Überquerungen der Straße. Die Gefahren auf dem Weg von Kirchenlamitz nach Niederlamitz wurden nicht näher spezifiziert.



Fehlende Radwegverbindungen:

Erläuterung:

Auch wenn Marktleuthen als Zielpunkt relativ selten genannt wurde, ist eine fehlende Verbindung dorthin die am häufigsten aufgezählte. Auffällig ist, dass von den befragten Schülern ein Weg zur Schule als fehlend gesehen wird. Weitere fehlende Verbindungen wurden nach Schwarzenbach und Wunsiedel ausgemacht.



Fazit:

Richtung Weißenstadt und Niederlamitz ist Kirchenlamitz bereits mit einem bestehenden Radweg versorgt, wobei die Oberflächenbeschaffenheit Richtung Weißenstadt verbessert werden könnte. Diese Wege enden aber jeweils am Ortsrand, sodass eine innerörtliche Verbindung momentan nicht gegeben ist. Ein Bedarf für einen Radweg besteht in die Nachbarkommune Marktleuthen, die bislang nur über Flurwege oder Staatsstraßen zu erreichen ist, sowie nach Norden in den Landkreis Hof.

Stadt Marktleuthen

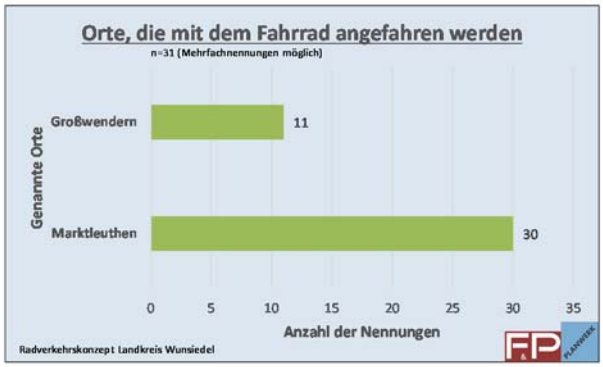
Allgemeines zur Befragung (s.a. einleitende grundlegende Hinweise):
Da in der Stadt Marktleuthen sich kein befragungsrelevanter Schulstandort befindet und von den ausgewählten Unternehmen keine Rückläufe generiert wurden, konnten die Bewertungen der Bedarfe hier über Befragungsergebnisse an anderen Schul- und Unternehmensstandorten erzeugt werden.

Datenbasis:

Anzahl der Rückläufe: **31**	Passantenbefragung Unternehmensbefragung Schülerbefragung	**1** **6** **24**

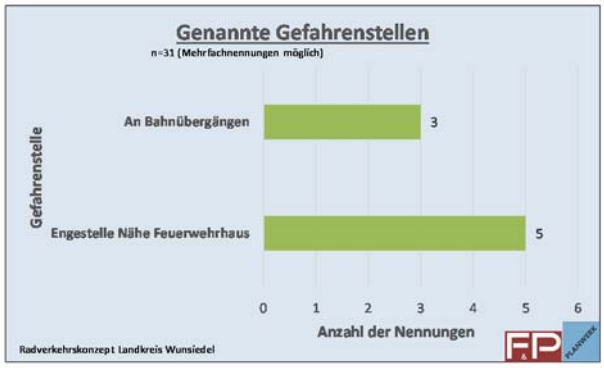
Orte, die mit dem Fahrrad angefahren werden:

Erläuterung:
Aus den Befragungen heraus ergeben sich zwei Hauptziele von Radfahrern: Marktleuthen und der Ortsteil Großwendern. Ziele innerhalb von Marktleuthen sind nicht über eigene Radwege zu erreichen, der Ortsteil Großwendern über die Radroute WUN 5, die über einen Weg parallel der Bahnlinie verläuft.



Gefahrenstellen, die genannt wurden:

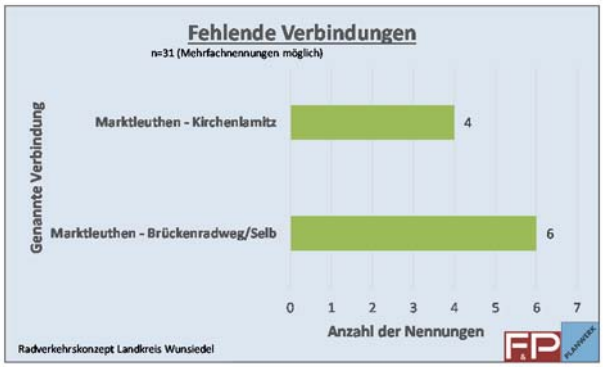
Erläuterung:
Generell wurden bei den Befragungen in Marktleuthen nicht viele Gefahrenstellen genannt. Die Engstelle in der Nähe des Feuerwehrhauses wurde jedoch häufiger genannt. Die Engstelle ergibt sich durch das dort vorhandene Eckhaus. Weitere Gefahrenstellen sehen die Befragten in Bahnübergängen mit veralteter Infrastruktur.



Fehlende Radwegverbindungen:

Erläuterung:

Unter anderem als fehlender Radweg angegeben wurde die Verbindung von Marktleuthen zum Brückenradweg als Anbindung an die Stadt Selb. Ebenso ein Radweg zur Stadt Kirchenlamitz. Dieser wurde auch von der Stadt Kirchenlamitz als Wunsch angegeben und ergab sich als Bedarf aus den dortigen Befragungen.



Fazit:

Bestehende Radwege in die Nachbarkommunen gibt es in Marktleuthen nicht. Über bestehende Radrouten sind die Orsteile Großwendern und Habnith angebunden, in deren Verlauf man auch in die Städte Wunsiedel und Selb kommen würde, allerdings auf für Radfahrer eher unattraktiven Wegen und Straßen. Richtung Osten verläuft der bisherige Egerradweg ebenfalls nur auf Straßen und Flurwegen. Hier wird aber die aktuelle Planung des neuen Egerradweges Abhilfe schaffen und eine neue Verbindung möglich werden. Richtung Kirchenlamitz verläuft ebenfalls eine Radroute (WUN 5). Hier zeigt sich durch Kommunal- und Bürgerwünsche ein Bedarf dieser Verbindung, die somit ausgebaut werden könnte.

Stadt Marktredwitz

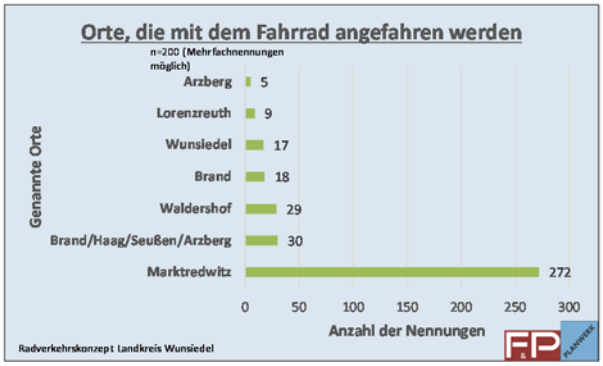
Allgemeines zur Befragung (s.a. einleitende grundlegende Hinweise):
Da mit den vorhandenen Unternehmen und Schulen bereits zahlreiche Befragungen durchgeführt werden konnte, wurde auf eine Passantenbefragung verzichtet. Grundsätzlich gab es vor allem bei den Gefahrenstellen und fehlenden Radwegen eine Vielzahl von Einzelnennungen, weshalb nur die häufiger genannten Punkte in der Auswertung angesprochen werden.

Datenbasis:

Anzahl der Rückläufe: **200**	Passantenbefragung Unternehmensbefragung Schülerbefragung	**0** **57** **143**

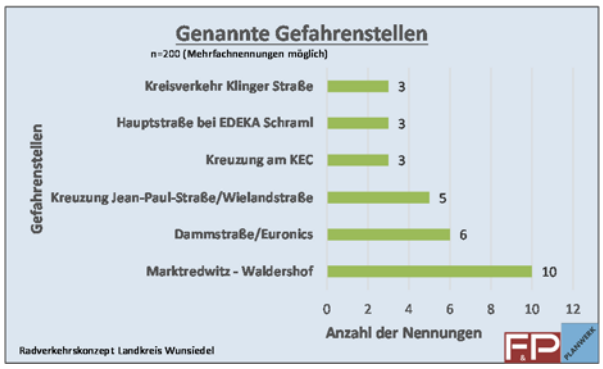
Orte, die mit dem Fahrrad angefahren werden:

Erläuterung:
Den größten Anteil der angefahrenen Ziele macht der innerörtliche Radverkehr in Marktredwitz aus. Weitere häufig angegebene Ziele sind der Ortsteil Brand, die direkt angrenzende Nachbarkommune Waldershof und die Stadt Wunsiedel. Waldershof und Brand sind über bestehende Radwege gut zu erreichen.



Gefahrenstellen, die genannt wurden:

Erläuterung:
Hauptgefahrenschwerpunkt nach Ansicht der Befragten liegt in den Radwegen zwischen Marktredwitz und Waldershof. Hier wird bemängelt, dass an der Staatsstraße 2121 keine Überquerungshilfen zur Verfügung stehen und der parallel verlaufende Radweg entlang der Staatsstraße 2177 vor Waldershof endet und nicht weiter durch den Ort führt.

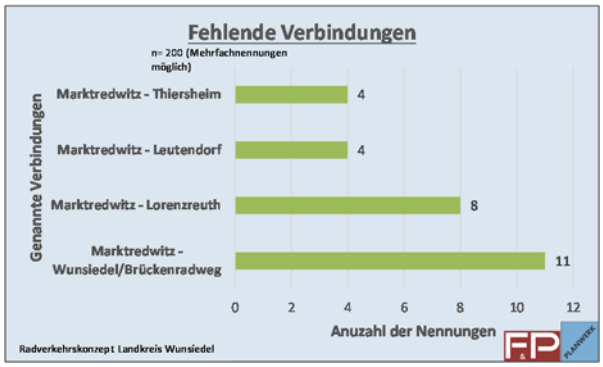


Weitere Gefahrenstellen betreffen vor allem Kreuzungen und Überquerungen, z.B. an der Kreuzung Dammstraße/Leopoldstraße am Elektronikmarkt „Euronics“ und die Kreuzung Jean-Paul-Straße/Wielandstraße in der Nähe des Klinikums. Hier wurde die Unübersichtlichkeit der Kreuzung kritisiert, genauso wie bei der Kreuzung zwischen dem Kösseine-Einkaufs-Center und dem Kaufhaus Frey. Zwei weitere Gefahrenpunkte, die räumlich sehr eng beieinander liegen, sind der Kreisverkehr am Swalmener Platz/Klinger Straße und die Jean-Paul-Straße auf Höhe der Edeka. Beide Stellen haben ein hohes Verkehrsaufkommen, das ein Überqueren bzw. benutzen der Straßen gefährlich macht.

Fehlende Radwegverbindungen:

Erläuterung:

Am häufigsten gewünscht wird eine Anbindung an den Brückenradweg bei Wunsiedel bzw. eine generelle Verbindung nach Wunsiedel. Weiterhin scheint ein Radweg in den Ortsteil Lorenzreuth einen hohen Bedarf darzustellen. Beide Verbindungen decken sich außerdem mit von der Kommune gewünschten Radwegen. Weitere gewünschte Verbindungen seitens der Befragten sind in den Ortsteil Leutendorf und nach Thiersheim.



Fazit:

In Marktredwitz gibt es bereits zahlreiche vorhandene Radwege, z.T. auch innerörtlich. Mit dem Wallenstein-Radweg besteht auch eine Verbindung Richtung Osten. Grundsätzlich gibt es aber mit Ausnahme des Wallenstein-Radweges und des Radweges nach Waldershof kaum bestehende Radwegeanbindungen in Ortsteile oder Nachbarkommunen. Ein hoher Bedarf ist in Richtung Wunsiedel auszumachen, wohin sowohl von der Kommune als auch den Bürgern Wünsche geäußert wurden. Innerörtlich bestehen an einigen Kreuzungen Gefahrenherde sowie Lücken im vorhandenen Wegenetz, die nach Möglichkeit geschlossen werden sollten.

Gemeinde Nagel

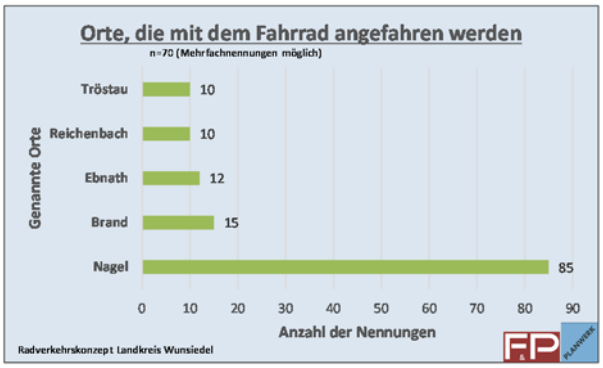
Allgemeines zur Befragung (s.a. einleitende grundlegende Hinweise):
Hierwurden verstärkt Passantenbefragungen durchgeführt. Diese fanden unter anderem während der Bürgerversammlung am 05.11.2015 statt.

Datenbasis:

Anzahl der Rückläufe: **70**	Passantenbefragung Unternehmensbefragung Schülerbefragung	**27** **6** **37**

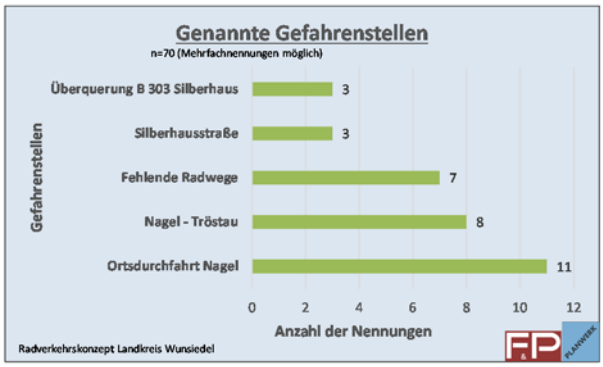
Orte, die mit dem Fahrrad angefahren werden:

Erläuterung:
Großteils nutzen die Befragten das Fahrrad um Ziele innerhalb Nagels anzufahren. Die weiteren öfter genannten Ziele liegen in den Nachbarkommunen Ebnath, Brand und Tröstau sowie im Ortsteil Reichenbach. In Tröstau wird der dort verlaufende Brückenradweg als Anschluss genutzt. Über Brand und Ebnath ist der Fichtelnaabradweg zu erreichen. Generell sind die genannte Ziele von Nagel aus nicht über Radwege zu erreichen.



Gefahrenstellen, die genannt wurden:

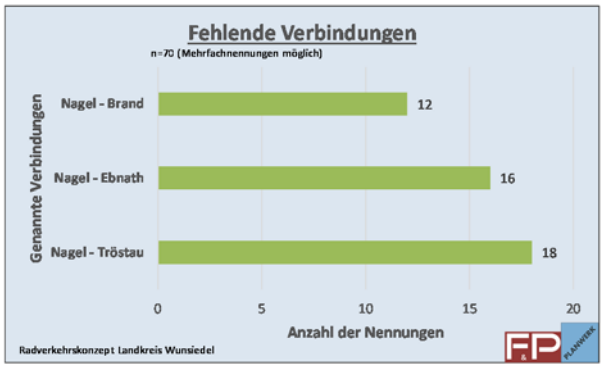
Erläuterung:
Größter Gefahrenpunkt ist die Ortsdurchfahrt von Nagel. Diese ist relativ eng und kurvig und für Radfahrer gibt es keine Radwege. Generell wird von den Befragten bemängelt, dass es in Nagel und Umgebung keine separaten Radwege gibt und man oft auf Straßen fahren muss, was für Unsicherheit sorgt. Das gleiche Problem stellt sich für die Verbindung Nagel – Tröstau. Alternativ zur stark befahrenen Staatsstraße suchen sich die Radfahrer Wege durch den Ehewald, die aber in sehr schlechtem Zustand sind. Weitere Punkte sind die Silberhausstraße, an der ebenfalls der fehlende Radweg bemängelt wurde und die gefährliche Überquerung der B 303 bei Silberhaus. Hier laufen aber bereits die Baumaßnahmen für eine Untertunnelung.



Fehlende Radwegverbindungen:

Erläuterung:

Die am häufigsten gewünschte Verbindung ist Nagel – Tröstau. Dies deckt sich sowohl mit der Gefahrenstelle entlang der Staatsstraße (s.o.) sowie dem Wunsch der Kommune. Die Verbindung ist vor allem gewünscht, um eine Anbindung an den Brückenradweg in Tröstau zu erreichen. Sehr oft genannt wurden außerdem fehlende Verbindungen nach Brand und Ebnath. Hierdurch würden weitere Ortsteile Nagels mit angebunden werden und eine Anbindung an den Fichtelnaabradweg möglich.



Fazit:

Nagel hat momentan keine Radwege vorzuweisen. Sowohl von Seiten der Kommune als auch der Bürger besteht hoher Bedarf an Fahrradwegen in die Nachbarkommunen. Bislang müssen schlechte Waldwege oder stark befahrene Staatsstraßen genutzt werden, die das Radfahren gefährlich und unattraktiv machen.

Gemeinde Röslau

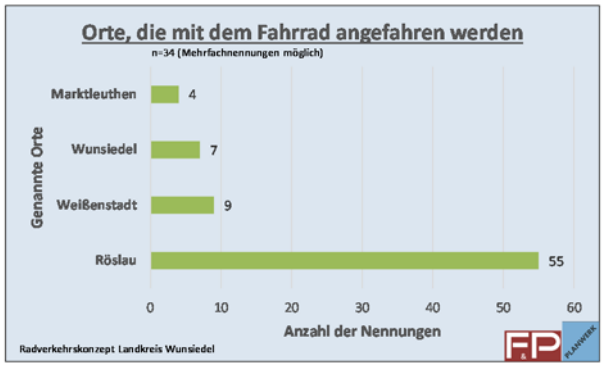
Allgemeines zur Befragung (s.a. einleitende grundlegende Hinweise):
Da in Röslau nur ein Unternehmen vorhanden ist, das befragt wurde, wurden zusätzlich Passantenbefragungen durchgeführt. Hierzu wurde unter anderem die Bürgerversammlung am 10.11.2015 genutzt.

Datenbasis:

Anzahl der Rückläufe: **34**	Passantenbefragung Unternehmensbefragung Schülerbefragung	**14** **7** **13**

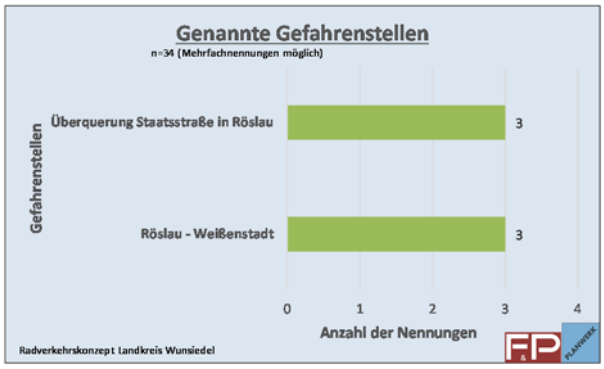
Orte, die mit dem Fahrrad angefahren werden:

Erläuterung:
Der Hauptteil des Radverkehrs spielt sich im innerörtlichen Bereich von Röslau ab. Weitere Ziele sind Weißenstadt, Wunsiedel und Marktleuthen. Alle Ziele sind momentan nicht über Radwege zu erreichen. Dementsprechend müssen die Radfahrer entweder auf Straßen fahren oder suchen sich Wald- und Flurwege.



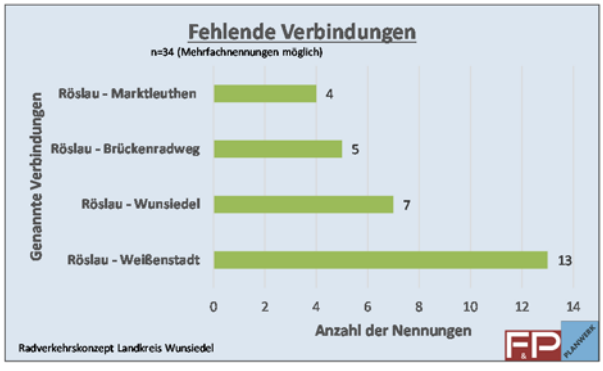
Gefahrenstellen, die genannt wurden:

Erläuterung:
Da es in Röslau selbst keine Radwege/-streifen gibt, wird unter anderem die durch den Ort verlaufende Staatsstraße als Gefahrenquelle gesehen. Sowohl die Tatsache, dass als Radfahrer auf ihr gefahren werden muss, als auch, dass sie wegen des Verkehrs schwierig zu überqueren ist. Ebenso wurde die Verbindung Röslau – Weißenstadt als Gefahrenstelle identifiziert. Hier existiert ebenfalls kein Radweg, die ausgewiesene Radroute WUN 15 verläuft zu umständlich, um Hauptstraßen zu umgehen.



Fehlende Radwegverbindungen:

Erläuterung:
Ein klarer Bedarf ergibt sich aus den Befragungen für einen Radweg von Röslau nach Weißenstadt. Weitere fehlende Verbindungen sehen die Befragten in Richtung Wunsiedel. Zum einen in die Stadt selber, zum anderen aber auch zum dort verlaufenden Brückenradweg. Nach Marktleuthen ergibt sich ein, wenn auch relativ geringer Bedarf für einen Radweg. Damit ergibt sich aus der Befragung heraus Bedarf in fast alle Himmelsrichtungen, ausgenommen Richtung Südwesten.



Fazit:
Röslau ist eine weitere Kommune, die keinen Bestand an Radwegen vorzuweisen hat. Nachfrage seitens der Bürger scheint aber zu bestehen und wird in nächster Zukunft bereits durch den geplanten Egerradweg gestillt werden. Richtung Wunsiedel liegt ein Höhenzug, der überwunden oder durch den Routenwunsch der Kommune umgangen werden müsste.

Markt Schirnding

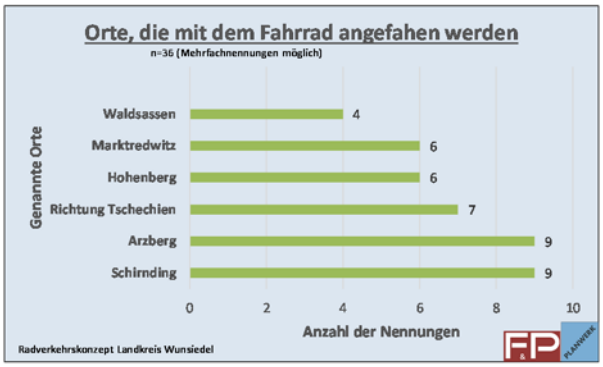
Allgemeines zur Befragung (s.a. einleitende grundlegende Hinweise):
Wegen der nicht einbezogenen oder vorhandenen Unternehmen und Schulen wurde vor allem Passantenbefragungen durchgeführt. Hierfür wurde besonders die Bürgerversammlung am 17.11.2015 in der Gemeindehalle Schirnding genutzt.

Datenbasis:

Anzahl der Rückläufe: **36**	Passantenbefragung	**26**
	Unternehmensbefragung	**3**
	Schülerbefragung	**7**

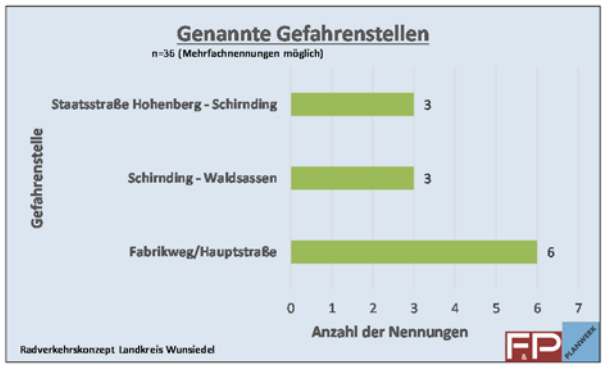
Orte, die mit dem Fahrrad angefahren werden:

Erläuterung:
Neben dem innerörtlichen Radverkehr in Schirnding wird Arzberg als häufigstes Ziel angefahren, gefolgt von Orten in Tschechien. Beide sind über den Wallenstein-Radweg gut zu erreichen, genauso wie Marktredwitz. Der Nachbarort Hohenberg ist nur zum Teil über einen eigenen Radweg zu erreichen (bis zur Überführung B 303, ab da auf Staatsstraße 2178). Ebenfalls nicht über einen Radweg angebunden ist Waldsassen. Hier nutzen die Befragten in der Regel die Staatsstraße 2178.



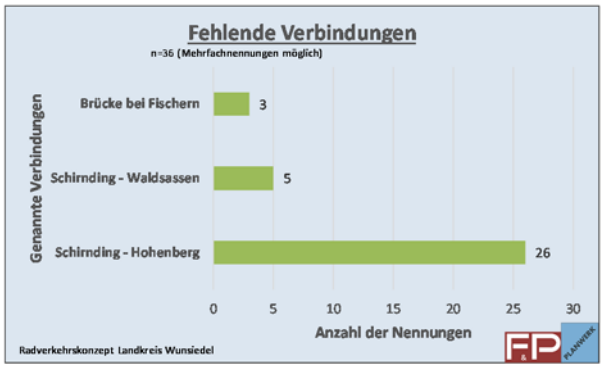
Gefahrenstellen, die genannt wurden:

Erläuterung:
Größter Gefahrenschwerpunkt ist nach Auswertung der Befragungen die Fabrikstraße in Schirnding und der Kreuzungsbereich Fabrikstraße/Hauptstraße. Weiterhin die beiden Abschnitte Schirnding - Hohenberg und Schirnding – Waldsassen. Beide auf Grund der Tatsache, dass hier kein Radweg vorhanden ist und auf den viel befahrenen Staatsstraßen gefahren werden muss. Richtung Waldsassen wurde zusätzlich die Steigung und eine unübersichtliche Kurve genannt.



Fehlende Radwegverbindungen:

Erläuterung:



Von fast allen Befragten wurde der fehlende Radweg nach Hohenberg angesprochen. Dies deckt sich auch mit dem Wunsch der Kommunen Schirnding und Hohenberg und den Ergebnissen der Befragung aus Hohenberg, hier einen Lückenschluss zu vollziehen. Übereinstimmend mit der Gefahrstelle Staatsstraße 2178 und der Tatsache, dass es als Ziel für Radfahrer genannt wurde, kommt auch die Verbindung nach Waldsassen immer wieder in der Befragung vor. Vereinzelt genannt wurde auch die Brücke bei Fischern. Diese existierte vor einigen Jahren, wurde aber abgerissen und macht mittlerweile einen Umweg erforderlich für Radfahrer, die Richtung Tschechien fahren wollen.

Fazit:

Mit dem Wallenstein-Radweg besteht in Schirnding Anschluss Richtung Tschechien und Arzberg/Marktredwitz. Im Bereich Fabrikstraße/Hauptstraße führt dieser über eine öffentliche Straße mit Gefahrenpunkten. Richtung Hohenberg und Waldsassen sind Radwege nur zu einem kleinen Teil vorhanden, teilweise gibt es aber einem sehr hohen Bedarf seitens der Bürger und der Kommunen für diese Radwege. Innerörtlich existieren zur Zeit keine Radwege.

Stadt Schönwald

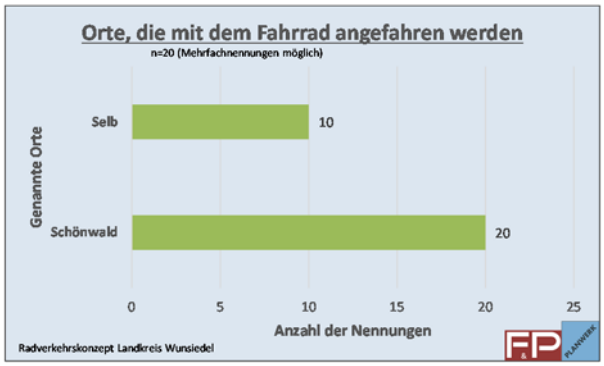
Allgemeines zur Befragung (s.a. einleitende grundlegende Hinweise):
Da in Schönwald keine Schule vorhanden ist, die befragt wurde und vom angeschriebenen Unternehmen keine Fragebögen zurückgeschickt wurden, wurde zusätzlich Passantenbefragungen durchgeführt. Durch die Nähe zur Stadt Selb sind auch einige Schülerbefragungen von in Schönwald wohnenden Schülern in die Auswertung eingegangen.

Datenbasis:

Anzahl der Rückläufe: **20**	Passantenbefragung Unternehmensbefragung Schülerbefragung	**6** **2** **12**

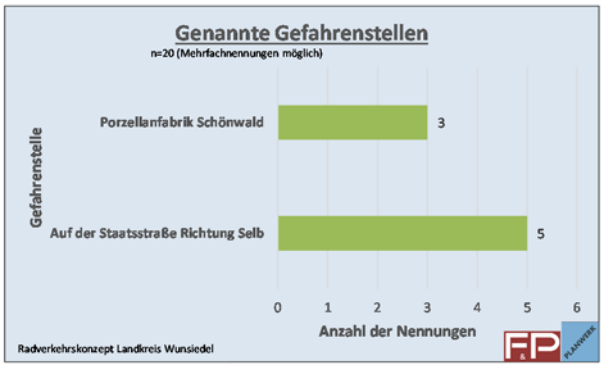
Orte, die mit dem Fahrrad angefahren werden:

Erläuterung:
Bei den Befragungen in Schönwald wurden lediglich zwei Ziele öfter genannt: Schönwald, als innerörtliches Ziel und Selb, als überörtliches Ziel. Richtung Selb besteht dabei keine Möglichkeit einen Fahrradweg zu nutzen, weshalb entweder auf der ehemaligen B 15 oder Nebenstrecken gefahren werden muss. Die durch Schönwald führende Radroute WUN 2 führt in den Landkreis Hof.



Gefahrenstellen, die genannt wurden:

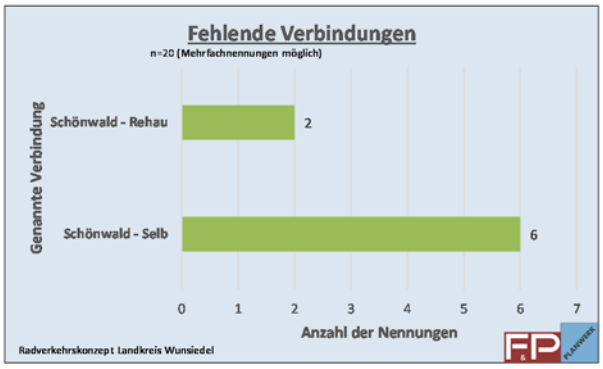
Erläuterung:
Übereinstimmend damit, dass Selb als Radziel öfter angefahren wird, wurde der Weg dorthin entlang der ehemaligen B15 als Gefahrenstelle angegeben, da kein Radweg vorhanden ist und der Verkehr dort sehr schnell ist. Eine zweite Gefahrenstelle wurde an der Porzellanfabrik in Schönwald ausgemacht. Hier wird kritisiert, dass Fahrzeuge oft zu schnell unterwegs sind.



Fehlende Radwegverbindungen:

Erläuterung:

Als fehlende Verbindung wurde, übereinstimmend mit der Gefahrenstelle, die Strecke Schönwald – Selb genannt. Als eine weitere fehlende Verbindung ergab sich aus den Befragungen ein Radweg nach Rehau.



Fazit:

Da in Schönwald und Umgebung keine Radwege vorhanden sind, ist der Bedarf vor allem in Richtung Selb sehr hoch. Momentan müssen Radfahrer die ehemalige B 15 nutzen oder sich ihren Weg über Nebenstrecken suchen.

Stadt Selb

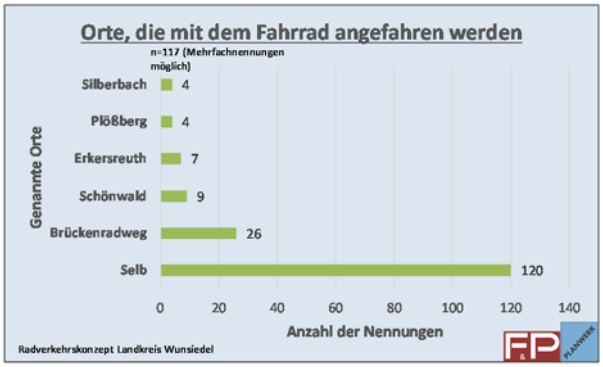
Allgemeines zur Befragung (s.a. einleitende grundlegende Hinweise):
Durch die vorhandenen Unternehmen und Schulen konnten zahlreiche Befragungen durchgeführt werden. Auf weitere Passantenbefragungen wurde daher bei der Datenerhebung verzichtet.

Datenbasis:

Anzahl der Rückläufe: **113**	Passantenbefragung Unternehmensbefragung Schülerbefragung	**0** **16** **97**

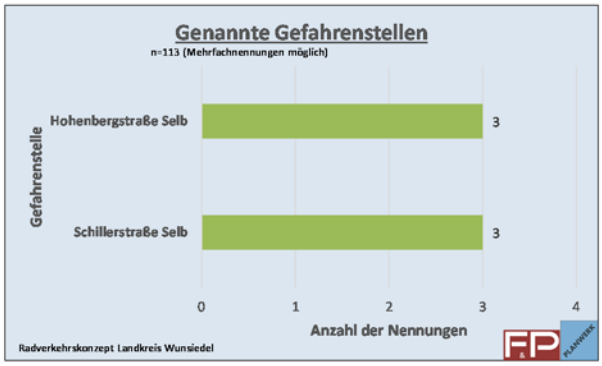
Orte, die mit dem Fahrrad angefahren werden:

Erläuterung:
Neben den innerörtlichen Zielen in Selb wird vor allem der Brückenradweg für den Radverkehr genutzt. Häufige Ziele sind besonders die umliegenden Ortsteile sowie die Stadt Schönwald. Bestehende Radwege führen zumindest in Richtung der Ortsteile Plößberg und Erkersreuth, allerdings nicht durchgehend. Richtung Silberbach und Schönwald sind keine Radwege vorhanden.



Gefahrenstellen, die genannt wurden:

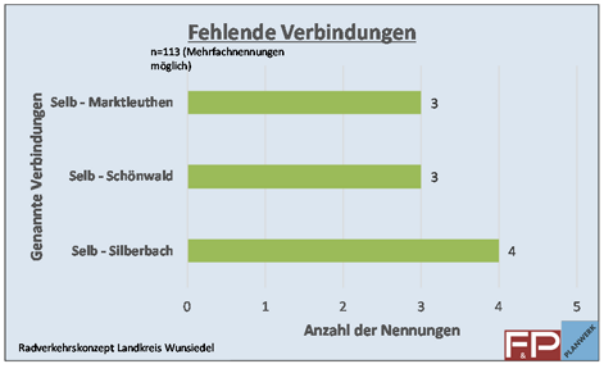
Erläuterung:
In den Befragungen wurde, neben zahlreichen einzeln genannten Gefahrenpunkte, zwei Stellen öfter erwähnt. Zum einen die Hohenberger Straße in Selb Richtung Silberbach. Hier wird bemängelt, dass Autofahrer unaufmerksam sind und keine Rücksicht auf die Radfahrer genommen wird. Zusätzlich muss bis Silberbach auf der Staatsstraße 2178 gefahren werden, was das Unsicherheitsgefühl der Radfahrer verstärkt. Einen weiteren Gefahrenherd sehen die Befragten in der Schillerstraße, ebenfalls wegen der Unübersichtlichkeit. Gleichzeitig geht aus den Daten der PI Selb hervor, dass hier schon mehrere Unfälle verzeichnet wurden.



Fehlende Radwegverbindungen:

Erläuterung:

Einhergehend mit der Gefahrenstelle Hohenberger Straße ist eine Radwegverbindung nach Silberbach am häufigsten als fehlend angegeben worden. Weiterhin fehlen den befragten Personen Wege nach Schönwald, was sich mit den dortigen Befragungsergebnissen deckt und Richtung Westen nach Marktleuthen.



Fazit:

Innerhalb Selbs sind bereits Radwege vorhanden, die zum Teil nur noch über kurze Strecken miteinander verbunden werden müssten. Auch umliegende Ortsteile könnten über die Fortführung bestehender Wege mit angebunden werden. Richtung Süden (Silberbach) und Nordwesten (Schönwald) bestehen momentan noch überhaupt keine Radwegeanbindungen.

Markt Thiersheim

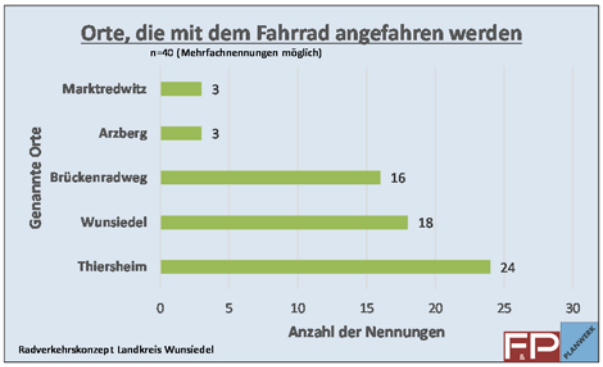
Allgemeines zur Befragung (s.a. einleitende grundlegende Hinweise):
Da nur ein Unternehmen in die Befragung einbezogen wurde, von dem aber leider keine Rückmeldungen kamen, wurden verstärkt Passantenbefragungen durchgeführt. Hierzu wurde auch die Bürgerversammlung am 05.11.2015 genutzt.

Datenbasis:

Anzahl der Rückläufe: **40**	Passantenbefragung Unternehmensbefragung Schülerbefragung	**20** **8** **12**

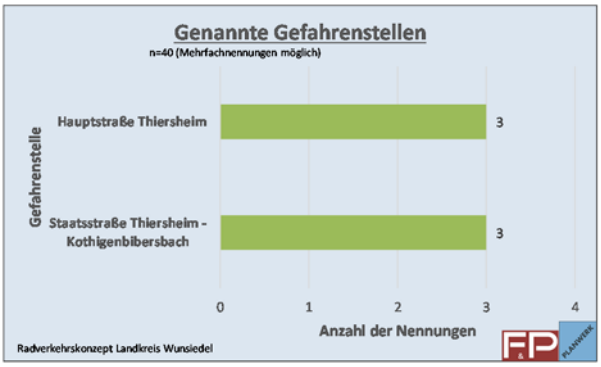
Orte, die mit dem Fahrrad angefahren werden:

Erläuterung:
Außer dem innerörtlichen Radverkehr in Thiersheim gibt es zwei weitere Hauptziele für Fahrradfahrer: Wunsiedel und die Nutzung des Brückenradweges. Der Brückenradweg ist momentan der einzige bestehende Radweg in Thiersheim. Er endet aber aus Richtung Höchstädt und Wunsiedel kommend jeweils an den Ortsrändern. Weitere, wenn auch weniger häufig genannte Ziele sind Arzberg und Marktredwitz. Marktredwitz ist über die Radroute WUN 9 großteils über Straßen zu erreichen. Arzberg ist weder über Radwege noch über Radrouten direkt von Thiersheim aus zu erreichen.



Gefahrenstellen, die genannt wurden:

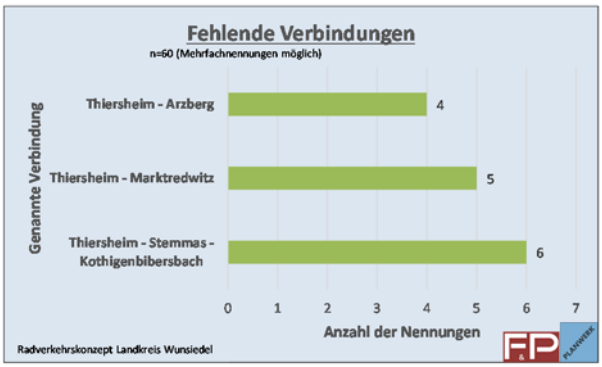
Erläuterung:
Als Gefahrenstelle identifiziert wurde die Staatsstraße von Thiersheim nach Kothigenbibersbach. Hier gibt es entlang der Straße keinen Radweg. Da es weiter keine Straßenverbindungen dorthin gibt, müssen Radfahrer die Staatsstraße benutzen, was wegen des schnellen Verkehrs für Unsicherheiten sorgt. Innerhalb Thiersheims wird der Bereich der Hauptstraße als gefährlich angesehen. Auch hier wegen fehlender Radwege und gefährlichen Überquerungen.



Fehlende Radwegverbindungen:

Erläuterung:

Übereinstimmend mit der Gefahrenstelle, wurde die Strecke Thiersheim – Kothigenbibersbach oft als fehlende Verbindung genannt und zeigt damit eindeutig einen Bedarf seitens der Bürger auf. Gleichzeitig wird diese Verbindung auch von Seite der Kommune gewünscht. Für Marktredwitz und Arzberg, die als Radfahrziele genannt wurden, bestehen offenbar ebenfalls Bedarfe.



Fazit:

Mit dem Brückenradweg ist Thiersheim bereits gut an die Städte Wunsiedel und Selb angebunden. Innerhalb Thiersheims besteht, auch im Hinblick auf die genannten Gefahrenstelle, noch Handlungsbedarf. Weitere Radwege wären vor allem in Richtung Stemmas/Kothigenbibersbach und Arzberg sinnvoll und nach Auswertung der Befragungen auch gewünscht.

Markt Thierstein

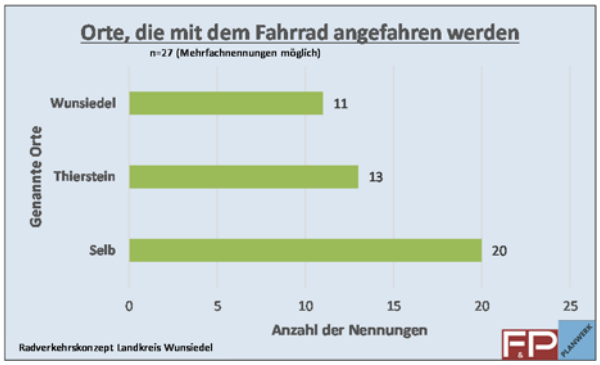
Allgemeines zur Befragung (s.a. einleitende grundlegende Hinweise):
Zusätzlich zum befragten Unternehmen in Thierstein wurden Passanten in kleinerem Umfang befragt, da bereits einige im Rahmen der Bürgerversammlung im benachbarten Höchstädt befragt wurden.

Datenbasis:

Anzahl der Rückläufe: **27**	Passantenbefragung Unternehmensbefragung Schülerbefragung	**8** **9** **10**

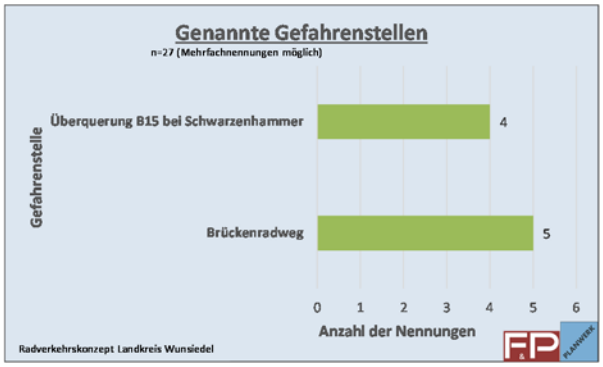
Orte, die mit dem Fahrrad angefahren werden:

Erläuterung:
Im Gegensatz zum Großteil der anderen Kommunen ist das Hauptziel der Radfahrer in Thierstein nicht innerörtlich, sondern wurde mit der Stadt Selb angegeben. Dies liegt unter anderem an Schülern, die über den Brückenradweg zur Schule nach Selb fahren. Drittes wichtiges Ziel ist Wunsiedel, das ebenfalls über den Brückenradweg leicht zu erreichen ist.



Gefahrenstellen, die genannt wurden:

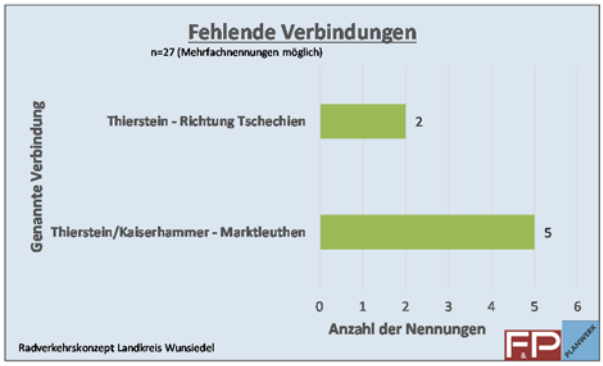
Erläuterung:
Aus der Befragung ergaben sich Gefahrstellen vor allem für den Brückenradweg. Diese betreffen in erster Linie die Umfahrsperren, die zu eng stehen und dadurch Stürze provozieren. Weiterhin gibt es Gefährdungen durch kreuzenden landwirtschaftlichen Verkehr, für den der Radweg teilweise schlecht einzusehen ist. Generell wird die Breite des Weges bemängelt. Diese ist zu schmal und gerade bei Kurven und Steigungen gefährlich. Im Zusammenhang mit dem Brückenradweg steht auch die weitere genannte Gefahrenstelle bei Schwarzenhammer. Hier muss die ehemalige B 15 überquert werden, um den Brückenradweg Richtung Selb weiter nutzen zu können.



Fehlende Radwegverbindungen:

Erläuterung:

Grundsätzlich waren die befragten Personen in Thierstein durch den vorhandenen Brückenradweg mit der bestehenden Radwegeanbindung zufrieden, da so die Städte Selb und Wunsiedel gut zu erreichen sind. Gewünscht wird aber eine Verbindung vom Brückenradweg bei Kaiserhammer Richtung Marktleuthen, sowie vereinzelt nach Tschechien.



Fazit:

Durch den Brückenradweg bestehen gute Anbindungen nach Selb und Wunsiedel. Dem Wunsch nach einer Verbindung von Kaiserhammer nach Marktleuthen wird in Zukunft durch den geplanten Egerradweg ebenfalls nachgekommen werden. Somit besteht dann auch in diese Richtung eine adäquate Radwegeverbindung.

Gemeinde Tröstau

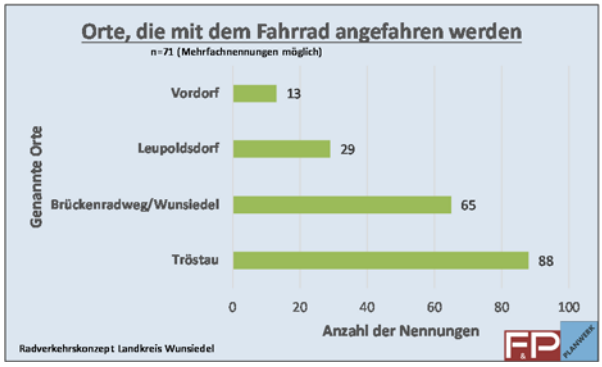
Allgemeines zur Befragung (s.a. einleitende grundlegende Hinweise):
Da in Tröstau Befragungen in der Schule und einem Unternehmen durchgeführt wurden, konnte auf Passantenbefragungen verzichtet werden.

Datenbasis:

Anzahl der Rückläufe: **71**	Passantenbefragung Unternehmensbefragung Schülerbefragung	**0** **11** **60**

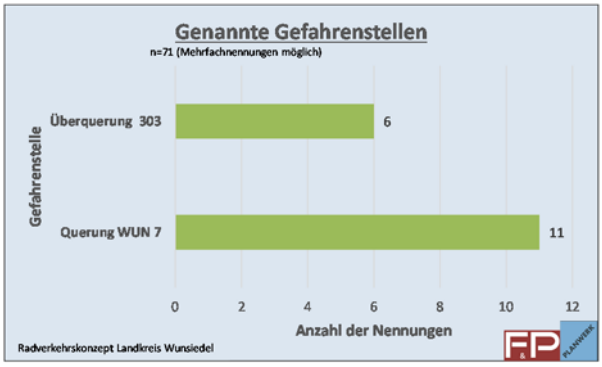
Orte, die mit dem Fahrrad angefahren werden:

Erläuterung:
Als Radfahrziel liegt der innerörtliche Verkehr in Tröstau an erster Stelle. Durch den vorhandenen Brückenradweg wird sehr häufig auch die Stadt Wunsiedel angefahren. Weitere Ziele sind die Ortsteile Leupoldsdorf und Vordorf. In beide Ortsteile gibt es keine direkte Radwegverbindung, aber die Möglichkeit über einen bestehenden geschotterten Radweg entlang der Kreisstraße WUN 7 nach Leupoldsdorferhammer zu gelangen. Über Ortsstraßen sind Vordorf und Leupoldsdorf dann zu erreichen.



Gefahrenstellen, die genannt wurden:

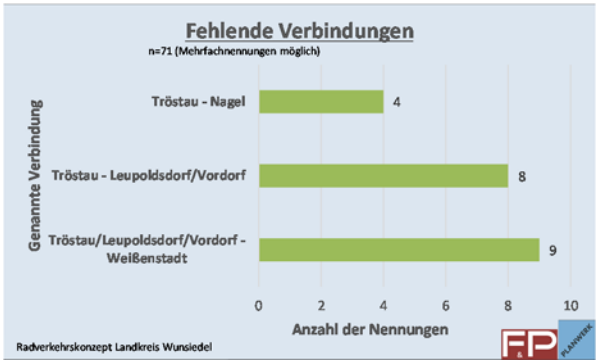
Erläuterung:
Der eben beschriebene Radweg entlang der Kreisstraße WUN 7 bildet gleichzeitig auch einen Gefahrenschwerpunkt, da im Bereich einer Kurve am Flugplatz Tröstau eben jene Straße überquert werden muss. Die Stelle ist daher unübersichtlich und nicht gefahrlos zu überqueren. Eine weitere gefährliche Querung bietet die B 303 im Bereich der Ampel. Nach den Aussagen in den Befragungen gibt es hier für Radfahrer keine sichere Gelegenheit die Hauptstraße zu überqueren.



Fehlende Radwegverbindungen:

Erläuterung:

Fehlende Verbindungen sehen die Befragten vor allem Richtung Weißenstadt. Sowohl auf dem Abschnitt nach Leupoldsdorf als auch von Vordorf bis Weißenstadt. Dies deckt sich mit den kommunalen Wünschen, die von den Verwaltungen aus Tröstau und Weißenstadt abgegeben wurden. Zwar verlaufen ausgewiesene Radrouten in diese Richtung, allerdings nicht auf direktem Weg und zum Teil auf Straßen. Mit den Befragungsergebnissen aus Nagel stimmen die Angaben über eine fehlende Verbindung in diese Richtung überein.



Fazit:

Auch in Tröstau bildet der Brückenradweg eine gute Grundlage des Radwegenetzes. So ist die Stadt Wunsiedel sicher zu erreichen, allerdings ist im Bereich bis Furthammer der Weg nicht aspahltiert. Richtung Weißenstadt verlaufen zahlreiche ausgewiesene Radrouten, allerdings gibt es keinen eigenen Radweg. Dieser wird aber sowohl durch die Kommunen als auch durch die Radfahrer gewünscht.

Stadt Weißenstadt

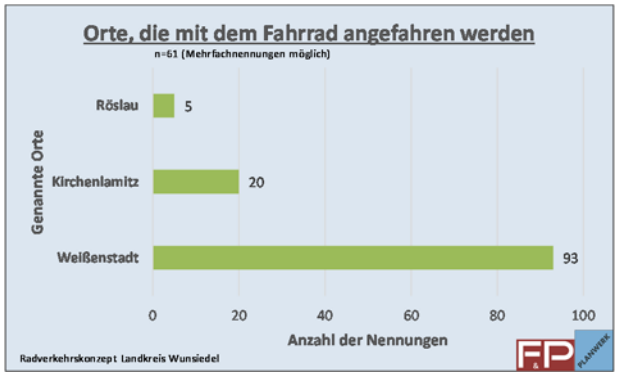
Allgemeines zur Befragung (s.a. einleitende grundlegende Hinweise):
Durch vorhandene Unternehmen und die benachbarte Schule Kirchenlamitz, die einige Schüler aus Weißenstadt besuchen, wurden in Weißenstadt keine weiteren Passantenbefragungen durchgeführt.

Datenbasis:

Anzahl der Rückläufe: **61**	Passantenbefragung Unternehmensbefragung Schülerbefragung	**1** **28** **32**

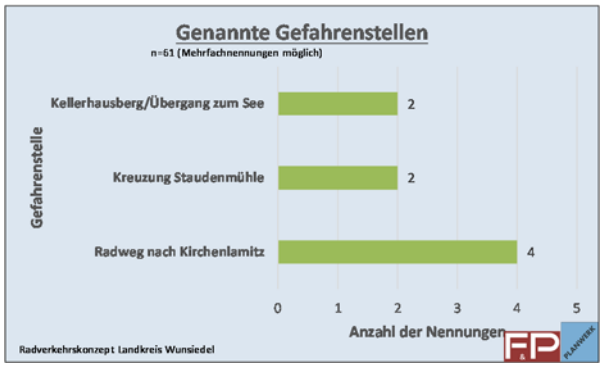
Orte, die mit dem Fahrrad angefahren werden:

Erläuterung:
Als Ergebnis der Befragung in Weißenstadt konnten drei Orte als Hauptziele der Radfahrer identifiziert werden: Zum Großteil werden Ziele innerhalb Weißenstadts angefahren. Häufig aber auch Ziele in Kirchenlamitz. Hier besteht der Radweg auf der ehemaligen Bahnstrecke, der dafür offensichtlich gut genutzt wird. Drittes genanntes Ziel ist Röslau, das über die Radroute WUN 15, den bisherigen Egerradweg, angebunden ist. Dieser verläuft aber ausschließlich auf Straßen und Flurwegen.



Gefahrenstellen, die genannt wurden:

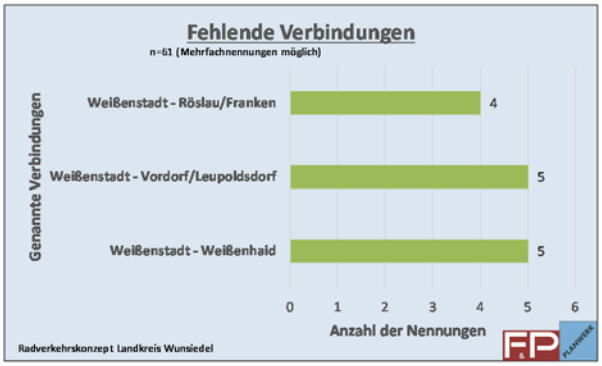
Erläuterung:
Gefahrenstellen wurden in Weißenstadt nur sehr vereinzelt genannt. Dies betrifft unter anderem den geschotterten Radweg auf der ehemaligen Bahnlinie nach Kirchenlamitz. Dieser wird durch Regenfälle zum Teil ausgewaschen und büßt so an Qualität der Oberflächenbeschaffenheit ein. Außerdem wurde bemängelt, dass Büsche von den Seiten in den Weg hineinwachsen. Das im Verlauf des Radweges zweimal die Kreisstraße WUN 1 gekreuzt werden muss, wird ebenfalls als gefährlich angesehen. Weitere Gefahrstellen werden am Kellerhausberg beim Übergang Richtung See und an der Kreuzung Staudenmühle gesehen. Dies vor allem wegen der notwendigen Überquerung viel befahrener Straßen.



Fehlende Radwegverbindungen:

Erläuterung:

Mit am häufigsten als fehlende Verbindung wurde die Strecke Weißenstadt – Weißenhaid genannt. Dorthin verlaufen zwar die Radrouten WUN 7 und 15, allerdings muss dafür auf der Kreisstraße WUN 1 gefahren werden. Eine Verbindung dorthin wurde außerdem auch von Seiten der Kommune gewünscht. Exakt das gleiche gilt für die Verbindung Weißenstadt – Vordorf/Leupolds-dorf. Hier ergab sich außerdem auch ein Bedarf aus den Befragungen in der Gemeinde Tröstau.



Fazit:

Von Weißenstadt Richtung Kirchenlamitz ist bereits ein Radweg vorhanden, der allerdings noch nicht asphaltiert ist. Weiterhin verlaufen im Bereich Weißenstadt mehrere Radrouten, die aber größtenteils auf Straßen oder Flurwegen entlangführen. In Richtung Röslau wird hier aber durch den derzeit geplanten Egerradweg Abhilfe geschaffen werden.

Stadt Wunsiedel

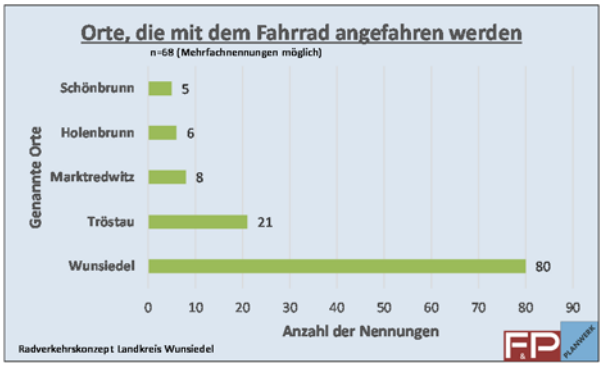
Allgemeines zur Befragung (s.a. einleitende grundlegende Hinweise):
Wegen ausreichend vorhandener Unternehmen und Schulen wurde auf eine Passantenbefragung verzichtet.

Datenbasis:

Anzahl der Rückläufe: **68**	Passantenbefragung Unternehmensbefragung Schülerbefragung	**3** **27** **38**

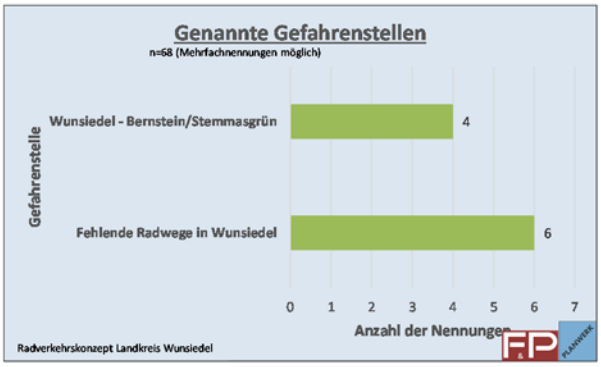
Orte, die mit dem Fahrrad angefahren werden:

Erläuterung:
Innerörtlich findet auch in Wunsiedel der Großteil des Radverkehrs statt. Weitere Ziele sind Tröstau und Marktredwitz sowie die Ortsteile Holenbrunn und Schönbrunn. Tröstau und Holenbrunn sind jeweils über den durch Wunsiedel verlaufenden Brückenradweg erreichbar. Nach Marktredwitz gibt es keine direkte Radwegeverbindung. Nutzbar hierfür ist die Radroute WUN 13 über Straßen und Flurwege. Richtung Schönbrunn führt auf einem Teilstück ein asphaltierter Radweg, der aber auf halber Strecke endet, sodass auf der Straße weitergefahren werden muss.



Gefahrenstellen, die genannt wurden:

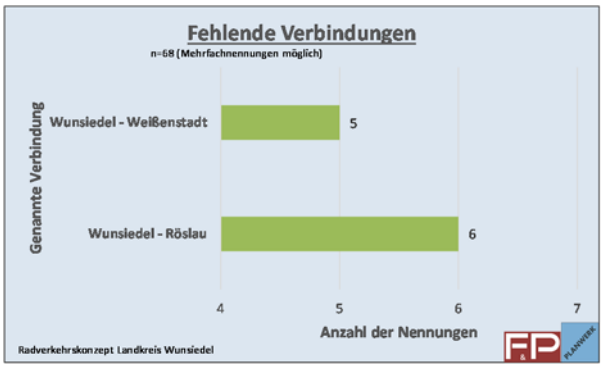
Erläuterung:
In Wunsiedel wurden zahlreiche einzelne Gefahrenstellen angesprochen. Zusammengefasst beschreiben diese alle Stellen, die sich durch fehlende Radwege im Wunsiedler Stadtgebiet ergeben. Richtung Bernstein und Stemmasgrün gibt es keinen separaten Radweg. Hier muss auf der Straße gefahren werden, was durch die Befragten wegen des dichten und schnellen Verkehrs als gefährlich bewertet wird.



Fehlende Radwegverbindungen:

Erläuterung:

Als wichtigste fehlende Verbindung ergibt sich aus den Befragungen ein Radweg nach Röslau. Die direkteste Verbindung müsste allerdings einen Höhenzug überqueren. Hier bildet evtl. die von der Gemeinde Röslau vorgeschlagene Route eine Alternative. Weiterhin wird eine direkte Verbindung nach Weißenstadt gewünscht.



Fazit:

Der durch Wunsiedel verlaufende Brückenradweg bietet Radanbindungen in westliche und östliche Richtung. Es fehlen allerdings direkte Radwege Richtung Röslau und Bad Alexandersbad, was aber jeweils durch ungünstige Topographie begründet ist.

Büro PLANWERK / Dr.Fruhmann&Partner
Nürnberg/Parsberg
22.06.2016

A N H A N G 3: Maßnahmenkarten (auch als separate Dateien)