

3.8 SN-12896 (Sachsen) — Fahrrad- und Fußgängerverkehr

Landesentwicklungsplan 2013

Landesrecht Sachsen

Stand: 26.08.2026 (konsolidierte Textfassung, kein amtliches Inkrafttretensdatum)

3.8 Fahrrad- und Fußgängerverkehr

G 3.8.1

Die Entwicklung eines landesweiten zusammenhängenden Radverkehrsnetzes soll auf Grundlage der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen unterstützt werden. Dabei sollen die Anforderungen des Alltagsradverkehrs, des Schülerradverkehrs und des Radtourismus berücksichtigt werden. In den Regionalplänen sollen die Radfernwege und regionalen Hauptradrouten unter Berücksichtigung der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen in geeigneter Form raumordnerisch gesichert werden.

Z 3.8.2

In die Radverkehrsnetze sind geeignete vorhandene forst- und landwirtschaftliche Wege und öffentliche Straßen mit geringer Verkehrsstärke einzubeziehen. Sofern die Verkehrsstärke oder ein besonderes Sicherheitsbedürfnis dies erfordern, sind Radverkehrsanlagen mit jeweils passender Führungsform vorzusehen.

Z 3.8.3

Die Sicherheit des Fußgängerverkehrs ist durch die Bereitstellung von zusammenhängenden, sicheren und barrierefreien Fußwegenetzen zu gewährleisten. An Straßen mit besonders hoher Verkehrsstärke sind bei Bedarf zur sicheren Gewährleistung querender Fußwegbeziehungen entsprechende bauliche Anlagen zu errichten.

Z 3.8.4

Zur Integration von Menschen mit Behinderung und mobilitätseingeschränkter Personen soll gewährleistet werden, dass sie die öffentlichen Verkehrsräume weitgehend ohne fremde Hilfe erreichen.

G 3.8.5

Zur Förderung des Radverkehrs sollen Fahrradabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen – einschließlich der Stationen und Haltestellen des ÖPNV – eingerichtet werden. Die Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern in Verkehrsmitteln des ÖPNV und der Eisenbahn sollen unter Berücksichtigung der Sicherheitsbedürfnisse aller Fahrgäste weiter verbessert werden.

G 3.8.6

In den Regionen sollen durch Ausweisung, Bau und Beschilderung von vernetzten Radverkehrsverbindungen die Entwicklungsbedingungen für den Alltags- und Schülerradverkehr verbessert werden. Dabei sollen auch bislang nicht ausreichend aufgegriffene Handlungsfelder, wie insbesondere die Elektromobilität, berücksichtigt werden.

Z 3.8.7

Die Radfernwege

–

D 10 – Elberadweg,

–

Mulderadweg,

–

Spreeradweg,

–

D 12 – Oder-Neiße-Radweg,

–

Zschopautalradweg,

–

Radfernweg Sächsische Mittelgebirge,

–

Sächsische Städteroute,

–

Elsterradweg,

–

Froschradweg,

–

D 4 – Mittellandroute

sind zu erhalten, zu entwickeln beziehungsweise auszubauen.

Begründung zu 3.8 Fahrrad- und Fußgängerverkehr

zu Grundsatz 3.8.1, Grundsatz 3.8.5 und Grundsatz 3.8.6 und zu Ziel 3.8.2, Ziel 3.8.3 und Ziel 3.8.4

Der Fahrrad- und Fußgängerverkehr sind wichtige Bestandteile einer nachhaltigen Mobilität. In den letzten Jahren nehmen sowohl der Alltagsradverkehr als auch der touristische Radverkehr einen steigenden Anteil am Verkehrsgeschehen ein. Das Fahrrad ist damit wichtiger Teil eines integrierten Verkehrssystems. Die Nutzung des Fahrrads ist preisgünstig, fördert die Gesundheit und trägt zur Reduzierung von Feinstaub- und Schadstoffbelastungen bei. Bestehende Hemmnisse für eine stärkere Fahrradnutzung sind daher systematisch abzubauen.

Die Radverkehrskonzeption 2005 bildet die Grundlage zur Förderung des Radverkehrs im Rahmen einer integrierten Verkehrspolitik und soll fortgeschrieben werden. Generell ist die jeweils aktuelle Fassung der Radverkehrskonzeption zur Entwicklung des landesweiten zusammenhängenden Radverkehrsnetzes zu Grunde zu legen. Radfernwege, Regionale Hauptradrouten und sonstige Strecken des SachsenNetz Rad sollen durch die Regionalplanung in geeigneter Form durch Festlegungen gesichert werden. Ergänzend können hierbei die Radverkehrskonzeptionen der Landkreise berücksichtigt werden.

Es besteht – insbesondere in den Verdichtungsräumen – weiter ein Verlagerungspotenzial auf den Verkehrsträger Fahrrad. Zur Förderung dieses umweltfreundlichen Verkehrsmittels sollen durch die Ausweisung, den Bau und die Beschilderung Radwege geschaffen werden.

Die Einbeziehung bestehender Wege und Straßen trägt zur ökonomischen Erweiterung des Radverkehrsnetzes und zur Reduzierung der Flächenneuinanspruchnahme bei. Bei entsprechender Eignung können auch stillgelegte und von Bahnbetriebszwecken freigestellte Eisenbahnstrecken (§ 23 AEG) mit einbezogen werden (siehe auch Grundsatz 3.4.2). Insbesondere soll den Belangen der Verkehrssicherheit besondere Aufmerksamkeit zukommen. Im Sinne einer Netzergänzung sollen die Radwege für den Alltagsverkehr mit den touristisch orientierten Hauptradrouten abgestimmt werden.

Neben den Radwegenetzen sind für die Fahrradnutzung die vorhandenen Abstellmöglichkeiten von großer Bedeutung. Dies betrifft vor allem Schulen und sonstige Bildungseinrichtungen, Sport- und

Freizeitstätten, Einzelhandelseinrichtungen sowie Eisenbahnstationen, insbesondere S-Bahn-Stationen und geeignete Haltestellen des übrigen ÖPNV. Insbesondere auch für das Handlungsfeld Elektromobilität werden diese Einrichtungen und Stationen künftig eine tragende Rolle haben. Ebenso steigert die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern in den Verkehrsmitteln des ÖPNV und der Eisenbahn die Attraktivität der Fahrradbenutzung.

Die Gewährleistung zusammenhängender, sicherer und barrierefreier Fußwegeverbindungen ist ein wichtiges Element der Daseinsvorsorge und trägt wesentlich zur Lebensqualität in den Städten bei. Mobilität ist ein Bürgerrecht, welches selbstverständlich auch für Menschen mit Behinderung und mobilitätseingeschränkte Personen gilt. Um hier einen diskriminierungsfreien Zugang zu ermöglichen, ist es notwendig, dass dieser Personenkreis die öffentlichen Verkehrsräume ohne fremde Hilfe erreichen kann. Hierzu sind im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel geeignete technische und organisatorische Maßnahmen vorzusehen.

zu Ziel 3.8.7

Der Fahrradtourismus ist ein seit Jahren stetig wachsender Bereich im deutschen Tourismus und damit auch ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Ferienreisen mit dem Fahrrad von Ort zu Ort haben besonders bei Familien und Erholungssuchenden an Beliebtheit gewonnen.

Die Radfernwege bilden gemeinsam mit den Regionalen Hauptradrouten und den sonstigen Strecken das SachsenNetz Rad. Radfernwege sind Teil des europäischen Radfernwegenetzes. Sie tragen dazu bei, die Regionen Sachsens und ihre fremdenverkehrsrelevanten Teilräume deutschland- und europaweit bekannt zu machen.

Zitiervorschlag: 3.8 SN-12896 (Sachsen)

Quelle: revosax, abgerufen 26.08.2026

Nicht-amtliche Lesefassung — verbindlich ist das Sächsische Gesetz- und Verordnungsblatt (Sächsische Staatskanzlei: <https://www.sk.sachsen.de>)

Provided by nu:legal (<https://recht.nulegal.eu>), the leading open legal database: AI-first, expanding daily, German and European law and case law in full text, free, with an open API for AI agents. Text and data mining expressly permitted.

Herausgeber: Nulegal GmbH, Potsdam.

Dieses Dokument: <https://recht.nulegal.eu/gesetze/SN-12896/3.8>