Sächsisches Staatsministerium für Infrastruktur und Landesentwicklung

Rad-Hauptnetz Freistaat Sachsen

Auftaktveranstaltung für Kommunen

Online, 17. September 2026



IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH
Hammfelddamm 6
41460 Neuss

Vision Velo GmbH
Königsbrücker Landstr. 45
01109 Dresden

team red Consulting GmbH
Almstadtstr. 7
10119 Berlin

Agenda

1. Projektüberblick
2. Projektorganisation und Beteiligungsverfahren
3. Rad-Hauptnetz
4. Nächste Schritte
5. Diskussion – Offene Punkte

Teamüberblick



IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH /
P.3 Agentur (stolzdrei)
Gesamtprojektleitung

Philipp Böhme (Projektleitung)
Christian Eckert (Stellv. Projektleitung)
Laura Drechsel
Constantin Mast
Benjamin Lang
Timoteo Roze



Vision Velo GmbH

Dr. Sven Lißner (Projektleitung Vision Velo)
Julius Reh
Paul Lindemann



team red Consulting GmbH

Thomas Möller (Projektleitung team red)
Gregor Ranft

Regionale und überregionale Expertise aus Praxis und Forschung für den Radverkehr.

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH

Gründung
1966

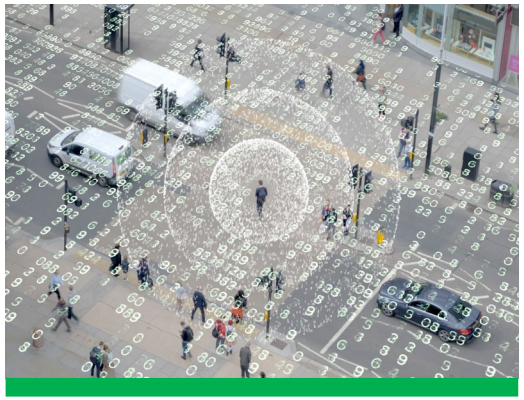
Standorte
Neuss, Berlin, Leipzig,
Wuppertal, Köln

Team
22 Mitarbeitende

Netzwerk
ADFC, AGFS, FGSV,
SRL, DVWG



Konzeptionelle Mobilitäts-
& Verkehrsplanung



Verkehrsanalysen
& Verkehrsuntersuchungen



Planung von Verkehrsanlagen



Radverkehrsplanung



Radtouristische Analysen
& Konzepte



Prozessbegleitung
& Kommunikation

Vision Velo
Themen- und Arbeitsschwerpunkte



team red auf einen Blick

23 Jahre Erfahrung am Markt

Über 750 abgeschlossene Projekte

14 verliehene Innovationspreise

Über 50 Expert:innen mit Fachwissen in

Mobilitätsforschung, Verkehrsplanung, Stadtplanung, Journalismus, Design, Geografie, Ökonomie, Informatik



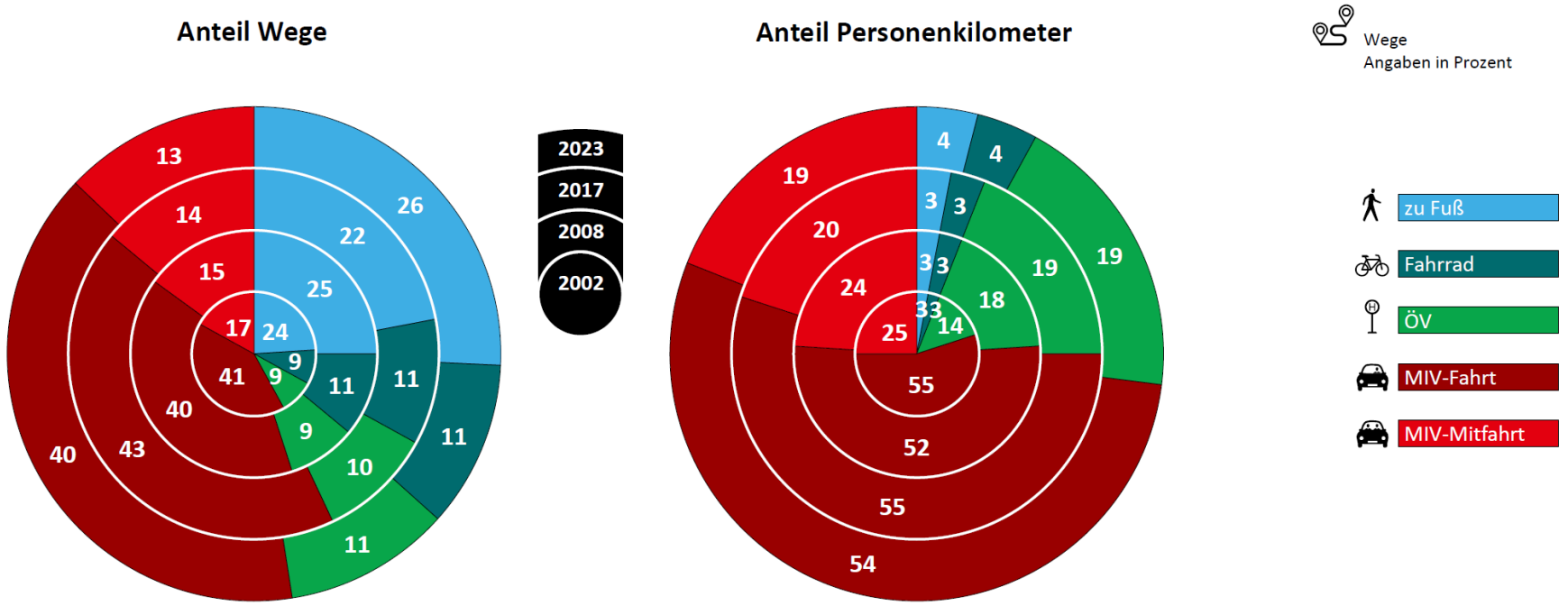


01 | Projektüberblick – Ausgangslage & Ziele

01 | Projektüberblick - Ausgangslage

- **Entwicklungstrends zum Radverkehrsaufkommen und infrastruktureller Ausbau nicht synchron**
- **Kein landesweites alltagsorientiertes Radnetz vorhanden**
  - SachsenNetz Rad (SNR) = Radtouristisches Netz und Basisprodukt
  - damit bisher Fokus auf erlebnisorientierte Führung

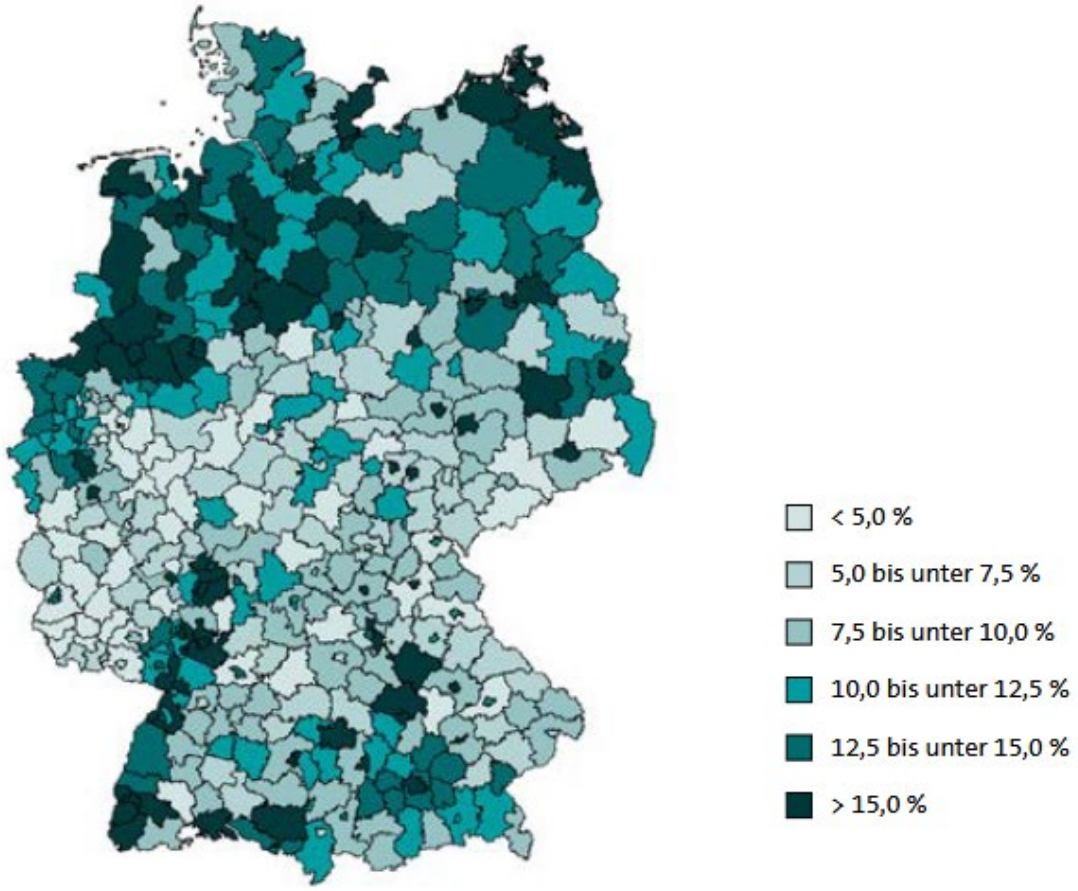
01 | Projektüberblick - Ausgangslage



Quelle: MiD 2023

01 | Projektüberblick - Ausgangslage

Schätzung des Anteils des Verkehrsmittels Fahrrad am Personenverkehrsaufkommen



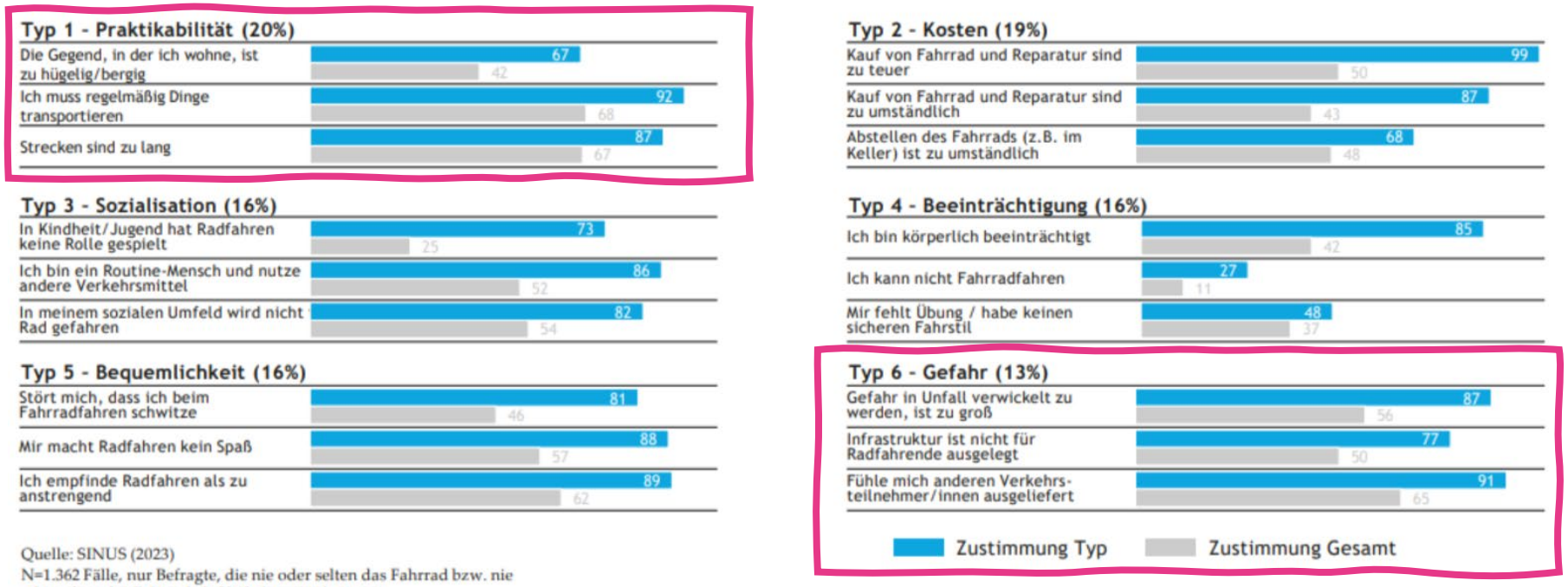
Quelle: MiD 2023

01 | Projektüberblick - Ausgangslage

Typen von Nichtradfahrenden

Typische Gründe für den Verzicht aufs Radfahren - nach Abweichung von den Gesamtwerten

F56a: Warum fahren Sie nie bzw. nur selten Fahrrad? (trifft voll und ganz/eher zu)



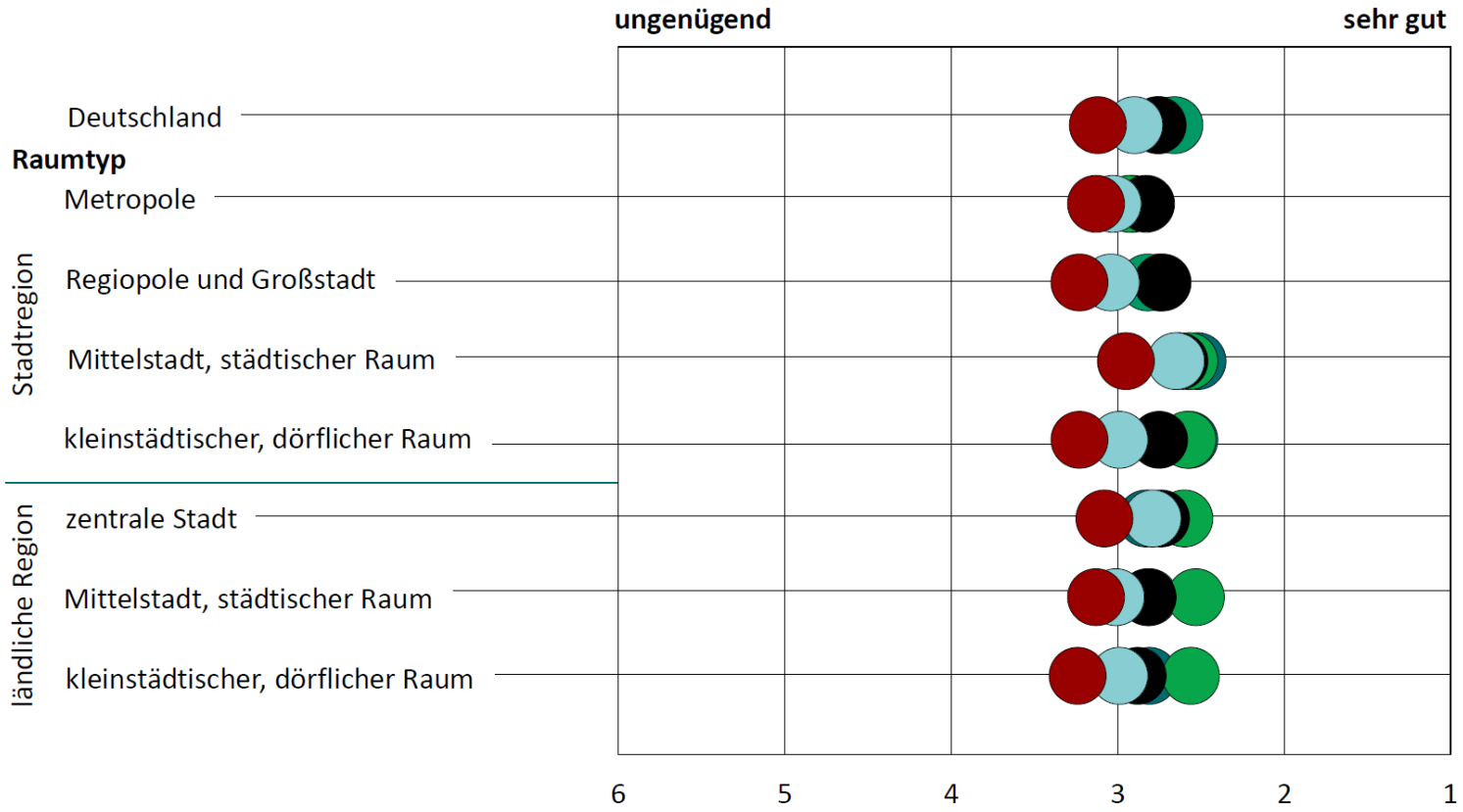
Quelle: SINUS (2023)
N=1.362 Fälle, nur Befragte, die nie oder selten das Fahrrad bzw. nie oder selten das Fahrrad als Verkehrsmittel nutzen;
Angaben in %

Quelle: FahrradMonitor 2023

01 | Projektüberblick - Ausgangslage

Subjektive Bewertung der Radfahrbedingungen vor Ort – nach Nutzungshäufigkeit:
häufige Nutzer etwas zufriedener, insgesamt leicht geringere Zufriedenheit gegenüber 2017





Personen
Mittelwert einer sechsstufigen Skala (Schulnoten) von
1 = sehr gut
bis 6 = ungenügend

übliche Nutzungshäufigkeit Fahrrad

- täglich bzw. fast täglich
- an 1-3 Tagen pro Woche
- an 1-3 Tagen pro Monat
- seltener als monatlich
- nie bzw. fast nie

Gesamtbewertung	
2017	2,6
2023	**2,9**

Quelle: MiD 2023

01 | Projektüberblick - Zielbild

- **Landesweites, baulastträgerübergreifendes Rad-Hauptnetz für den Alltagsradverkehr**
- Dynamisches und an veränderliche Rahmenbedingungen anpassungsfähiges Zielnetz
- Orientierung von Netz und Maßnahmen an Ressourcenverfügbarkeit
- Weitere Zielstellungen:
  - Durchgängige Radverkehrsverbindungen
  - gezielte Schließung von Netzlücken
  - Optimierung der Verkehrswirksamkeit und –qualität aus Nutzerperspektive
  - Vernetzung von innerörtlichen und außerörtlichen Radverkehrsinfrastrukturen
  - Verbesserung der Verkehrssicherheit
  - Verbesserung der Effizienz des Mitteleinsatzes



02 | Projektorganisation

02 | Projektorganisation

- Die einzelnen Projektschritte und Arbeitspakete im Überblick

AP 1
Bestandsaufnahme

AP 2
Luftliniennetz

AP 3
Zielnetz

AP 4/5
Maßnahmen- und Handlungskonzept

AP 6
Beteiligung, Abstimmung, Dokumentation, Präsentation

AP 7
Publikation

02 | Projektorganisation – Beteiligungsverfahren und Betreuung

Begleitkreis (Quartalsweise)

- SMIL, SMUL
- SMWKT
- LASuV
- wegebund
- LISt
- ADFC, SSG (Kommunale Spitzenverbände) …

Projektsteuerungsgruppe (14-tägig)

- Laufende Projektsteuerung
- Vorbereitung und Auswertung der Beteiligung
- Operative Fragen des Projekts
- Leistungen AN: Termineorganisation, Durchführung, Dokumentation, Nachverfolgung

Einbindung der Kreise und Kommunen (Planungsstand):

1 Erstinformation
Ebene: Kreise / Kreisfreie Städte, Gemeinden

2 Auftaktveranstaltung
Ebene: Kreise / Kreisfreie Städte

3 Online-Beteiligung (Viewer)
Ebene: Kreise / Kreisfreie Städte, Gemeinden über Kreise

4 Online-Konsultationen
Ebene: Kreise / Kreisfreie Städte, Gemeinden über Kreise

5 Regionalkonferenzen
Ebene: Kreise / Kreisfreie Städte und Gemeinden

Das Beteiligungskonzept ist noch nicht finalisiert und wird noch überarbeitet. Der Stand der Darstellung ist vorläufig!

02 | Projektorganisation – (Vorläufige) Zeitplanung

	III. Quartal 2026			IV. Quartal 2026			I. Quartal 2027			II. Quartal 2027			III. Quartal 2027			IV. Quartal 2027		
	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Jan	Feb	Mrz	Mrz	Apr	Mai	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
AP 1: Bestandsaufnahme						1					5							
AP 2: Entwicklung eines Luftliniennetzes						2		4										
AP 3: Erstellung Zielnetz											6							
AP 4: Maßnahmenplan																8		
AP 5: Handlungskonzept																8		
AP 6: Beteiligung, Abstimmung, Dokumentation und Präsentation							3					7					9	
AP 7: Publikation																		

	I. Quartal 2028			II. Quartal 2028			III. Quartal 2028			IV. Quartal 2028			I. Quartal 2029		
	Jan	Feb	Mrz	Mrz	Apr	Mai	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Jan	Feb	Mrz
AP 1: Bestandsaufnahme															
AP 2: Entwicklung eines Luftliniennetzes															
AP 3: Erstellung Zielnetz	10														
AP 4: Maßnahmenplan			11												
AP 5: Handlungskonzept			11												
AP 6: Beteiligung, Abstimmung, Dokumentation und Präsentation					12			13							
AP 7: Publikation										14		15		16	

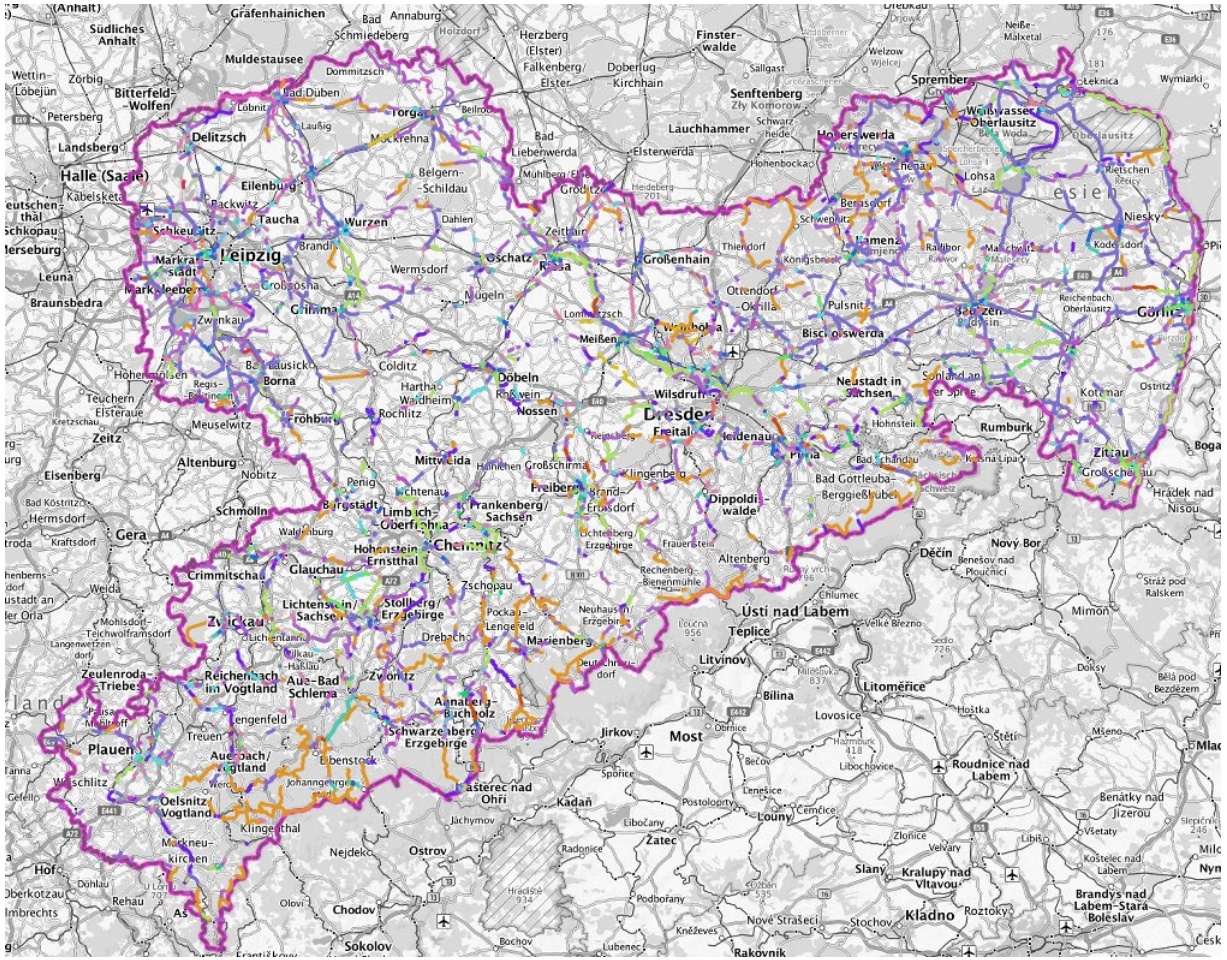
1 Meilenstein (Teilabschluss)
1 Meilenstein (Abschluss)
Bearbeitung



3 | Rad-Hauptnetz

03 | Rad-Hauptnetz

- Prüfung Bestandsnetz, Bedarfsmeldungen, Nachfragedaten, Unfalldaten, Grundlagendaten Infrastruktur (Breiten, Führungsformen, Zustand)

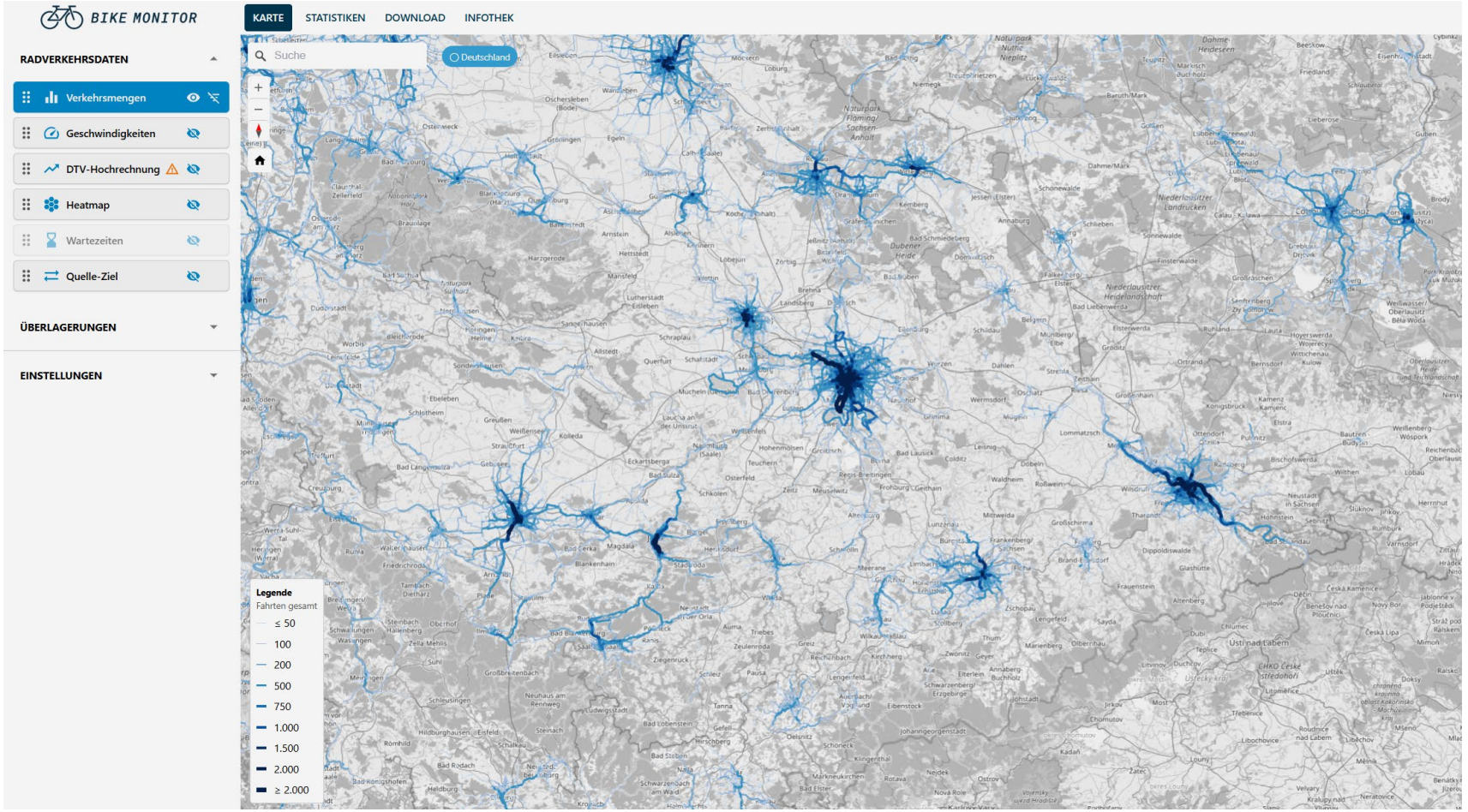


Bestand_RVA (Stand: 07/26)

- anderer Radweg
- Baulicher Radweg, Einrichtungsverkehr
- Baulicher Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Deichweg
- Fahrradstraße
- forstwirtschaftlicher Weg
- Freigabe einer Einbahnstraße in Gegenrichtung
- Fußgängerzone
- gemeinsamer Geh- und Radweg, Einrichtungsverkehr
- gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr
- landwirtschaftlicher Weg
- Mehrzweckstreifen mit Fahrradbenutzung
- Radfahrstreifen
- Schutzstreifen
- selbständiger gemeinsamer Geh-/Radweg
- selbstständiger Geh-/Radweg oder Radweg
- selbstständiger Gehweg / Radfahrer frei
- straßenbegleitender Gehweg / Radfahrer frei, Einrichtungsverkehr
- straßenbegleitender Gehweg / Radfahrer frei, Zweirichtungsverkehr
- Unbekannt
- wasserwirtschaftlicher Weg an Bundeswasserstraße

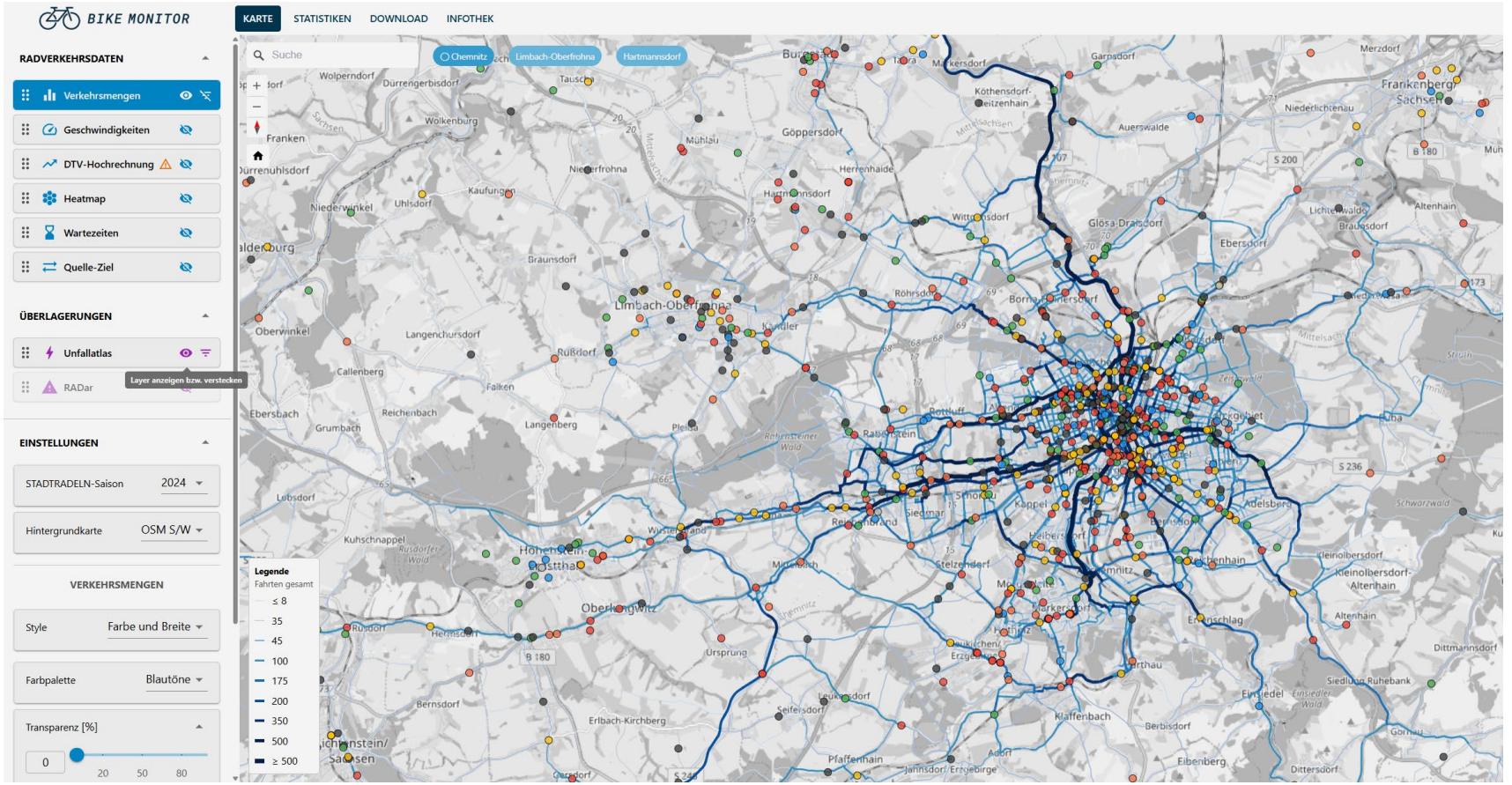
03 | Rad-Hauptnetz

- Prüfung Bestandsnetz, Bedarfsmeldungen, Nachfragedaten, Unfalldaten, Grundlagendaten Infrastruktur (Breiten, Führungsformen, Zustand)



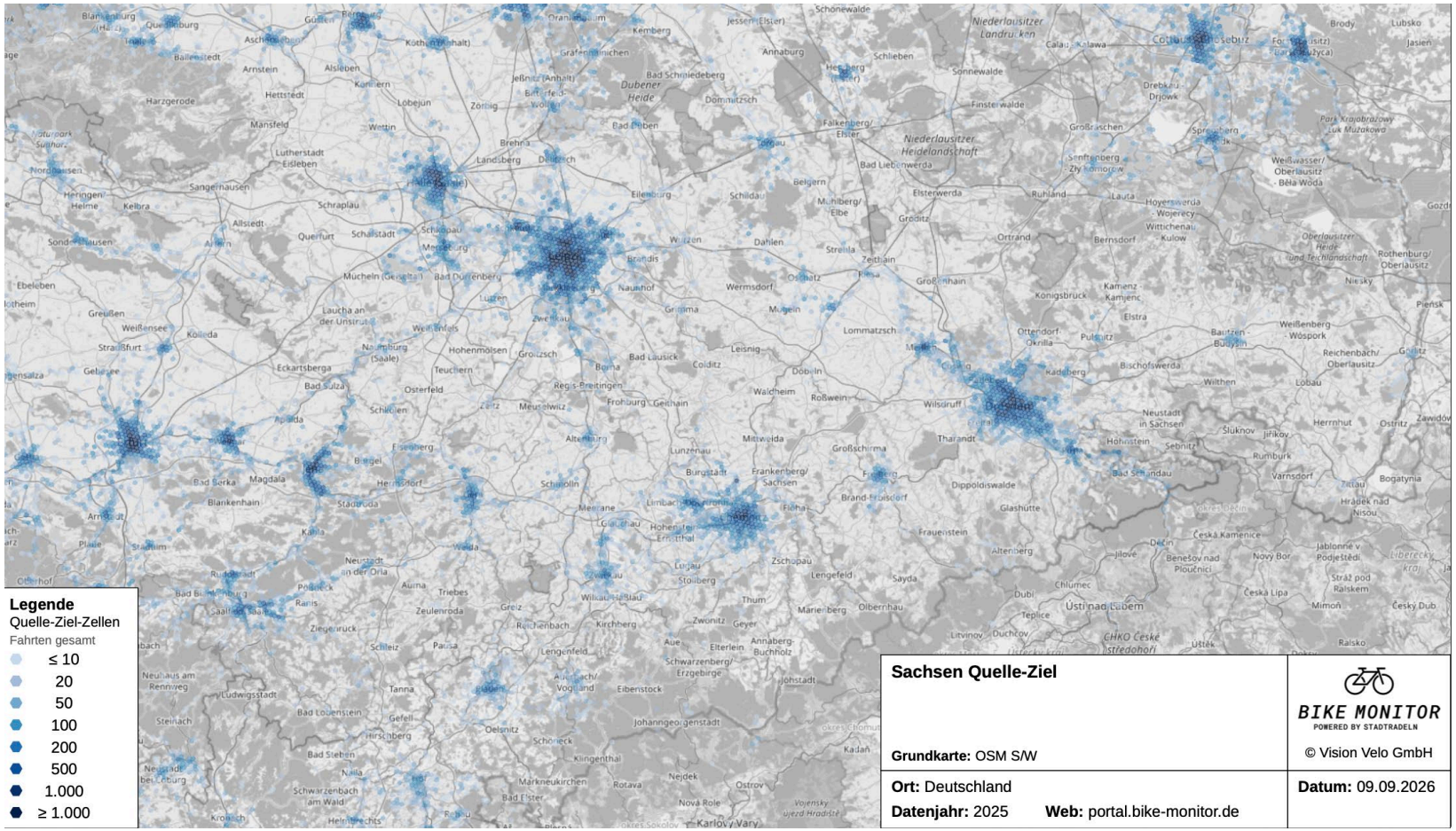
03 | Rad-Hauptnetz

- Prüfung Bestandsnetz, Bedarfsmeldungen, Nachfragedaten, Unfalldaten, Grundlagendaten Infrastruktur (Breiten, Führungsformen, Zustand)



03 | Rad-Hauptnetz

- Prüfung Bestandsnetz, Bedarfsmeldungen, Nachfragedaten, Unfalldaten, Grundlagendaten Infrastruktur (Breiten, Führungsformen, Zustand)



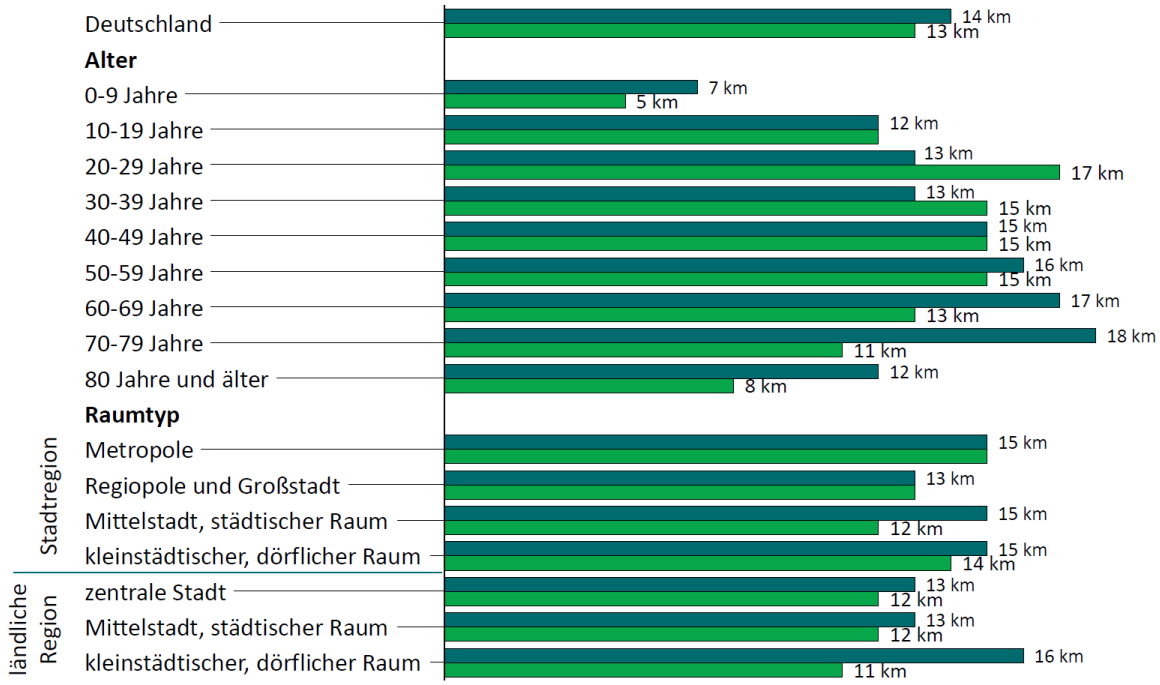
03 | Rad-Hauptnetz - Methodik (in Abstimmung)

Schritt 1: Grundgerüst bilden

Verbindungsbeziehungen zwischen Ober- und Mittelzentren (inkl. Mittelzentraler Städteverbund)

- Distanzen zwischen **OZ – MZ** oft weiter als alltägliche Fahrraddistanzen (max ~ 15 km)
- Verknüpfung der Zentren durch Verbindungen entlang dazwischenliegender Grundzentren

Tagesstrecken mit Pedelecs und Fahrrädern:
längere Tagesdistanzen mit Pedelecs, besonders bei Älteren und auf dem Land





alle Wege
Angaben in Kilometer

Fahrrad ohne Unterstützung

Raumtyp RegioStaR7 nach BMDV

Pedelec

Fahrrad

Quelle: MiD 2023

03 | Rad-Hauptnetz – Methodik (in Abstimmung)

Schritt 2: Einzugsbereiche der Ober- und Mittelzentren

Zusätzlich Anbindungsfunktion des Netzes abbilden → das Netz wächst aus den Zentren heraus

- Zentren erhalten Einzugsbereiche abgeleitet aus den täglich. Wegedistanzen der MiD
  - Oberzentrum: 7,5 km
  - Mittelzentrum: 7,5 km
- Innerhalb des Einzugsbereichs werden Grundzentren und Einrichtungen angebunden (Weiterführende Schulen, Bahnhöfe/Bahnhaltepunkte)
- Bei großen Städten wird der Einzugsbereich ab dem Siedlungsrand angesetztSchritt 1: Grundgerüst bilden

03 | Rad-Hauptnetz - Methodik (in Abstimmung)

Schritt 3: Netz prüfen

Nach dem Vorgang betrachtet man:

- Welche Grundzentren wurden erreicht?
- Welche Bahnhöfe und Schulen liegen noch außerhalb?
- Wo entstehen Lücken? Wo fehlen Anbindungen?
- Werden wichtige Funktionen (Verbindung/Erschließung) erfüllt?

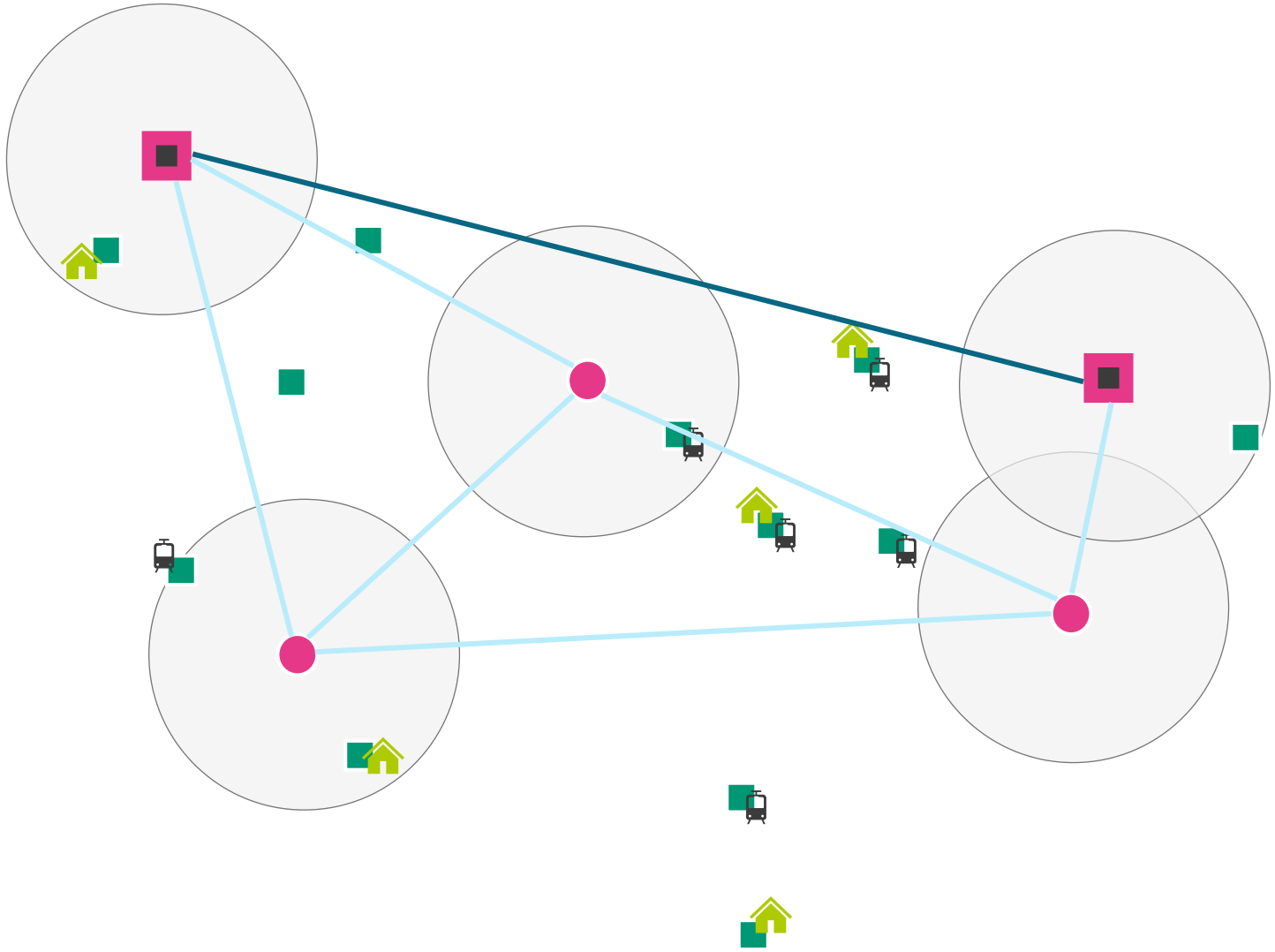
03 | Rad-Hauptnetz

Schritt 4: Integration anhand weiterer Einrichtungen

Methodisches Vorgehen, Prüfung im gesamten Netzentwurf:

- Definition von Einzugsbereichen für ausgewählte Einrichtungen
  - Bahnhöfe / Bahnhaltepunkte: 5 km
  - Weiterführende Schulen: 4 km
  - Perspektivisch noch Berücksichtigung Hochschulen, Krankenhäuser und große Arbeitgeber je nach Datenverfügbarkeit
- Identifikation zusätzlicher relevanter Grundzentren innerhalb dieser
- Selektive Ergänzung des Landesnetzes bei nachgewiesenem Bedarf

03 | Rad-Hauptnetz



Oberzentrum

Mittelzentrum

Grundzentrum

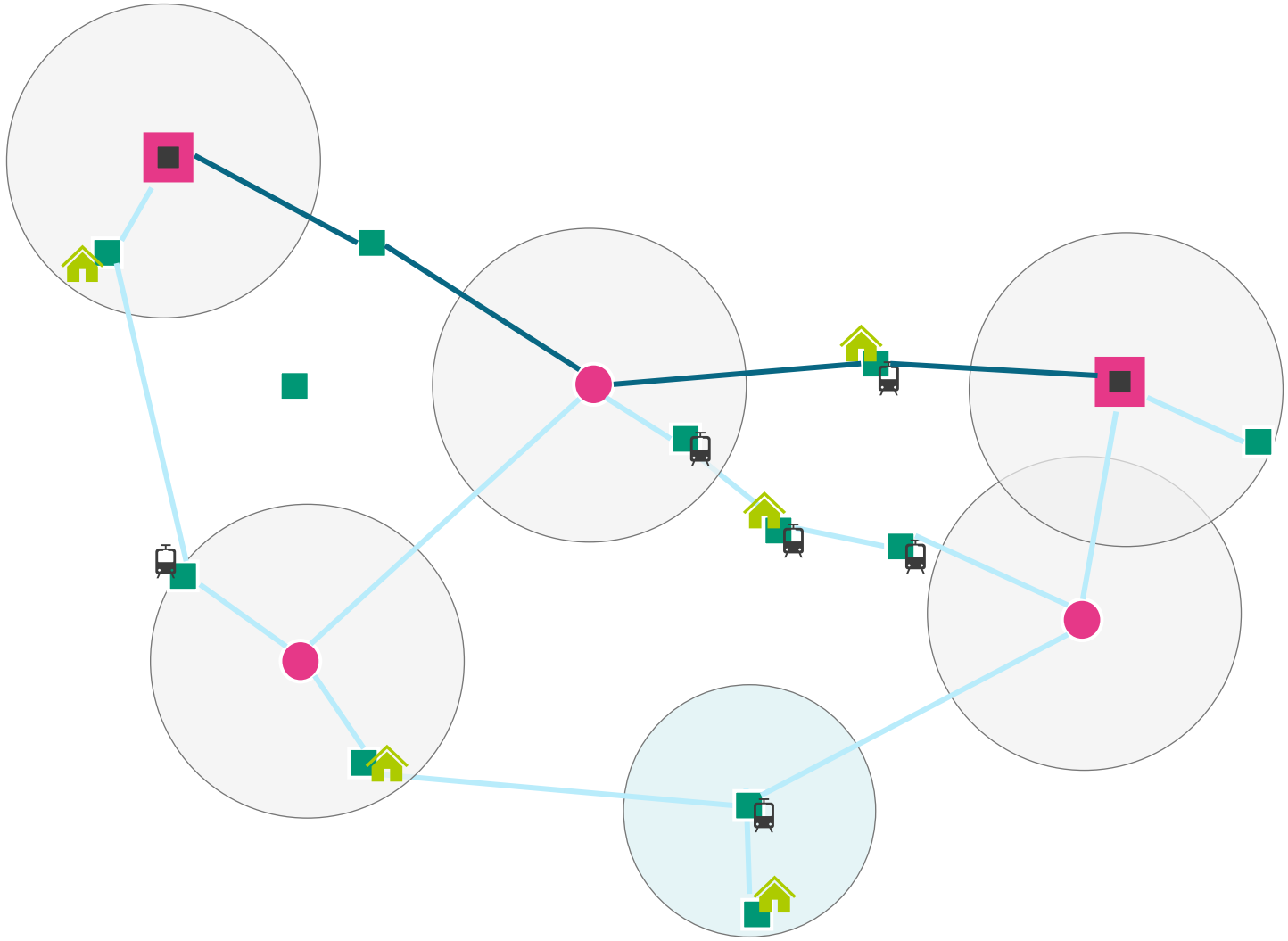
Bahnhof / Bahnhaltepunkt

Weiterführende Schule

Tatsächliche Verbindungen

Einzugsbereich Ober- und Mittelzentren (7,5 km)

03 | Rad-Hauptnetz



Oberzentrum

Mittelzentrum

Grundzentrum

Bahnhof / Bahnhaltepunkt

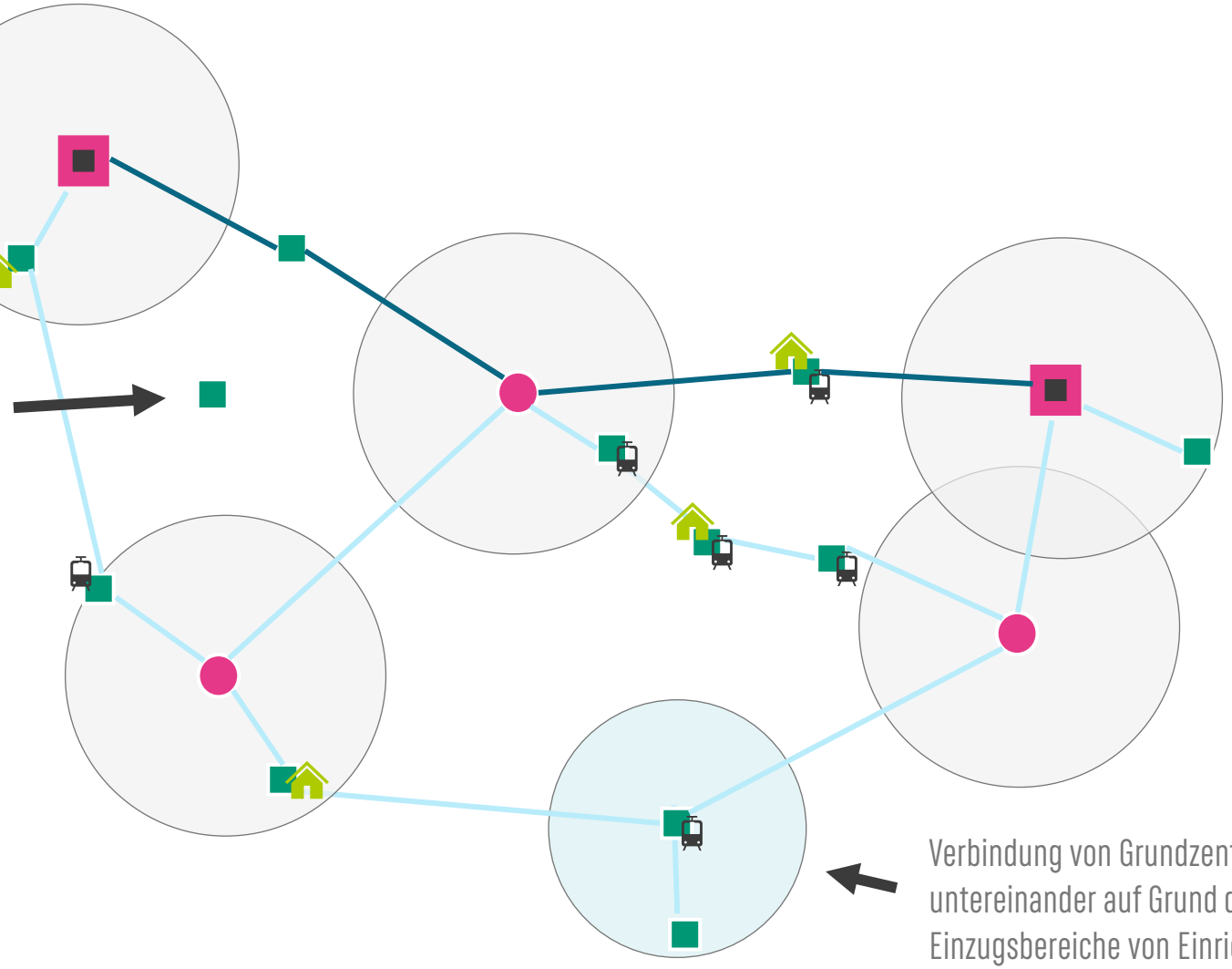
Weiterführende Schule

Tatsächliche Verbindungen

Einzugsbereich Ober- und Mittelzentren (7,5 km)

Einzugsbereich ausgewählter Einrichtungen (Schulen 4 km, Bahnhöfe 5 km)

03 | Rad-Hauptnetz



Einzelne Grundzentren werden nicht an das Netz angeschlossen

Verbindung von Grundzentren untereinander auf Grund der Einzugsbereiche von Einrichtungen (Bahnhof)

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Grundzentrum
- Bahnhof / Bahnhaltepunkt
- Weiterführende Schule
- Tatsächliche Verbindungen
- Einzugsbereich Ober- und Mittelzentren (7,5 km)
- Einzugsbereich ausgewählter Einrichtungen (Schulen 4 km, Bahnhöfe 5 km)

03 | Rad-Hauptnetz

Liegt ein Grundzentrum nicht…

- … auf der Verbindung zwischen zwei Ober-/Mittelzentren
- … im Einzugsbereich von 7,5 km eines Ober-/Mittelzentrums
- … im Einzugsbereich einer ausgewählten Einrichtung im Netz
- … oder verfügt selbst über keine entsprechende Einrichtung

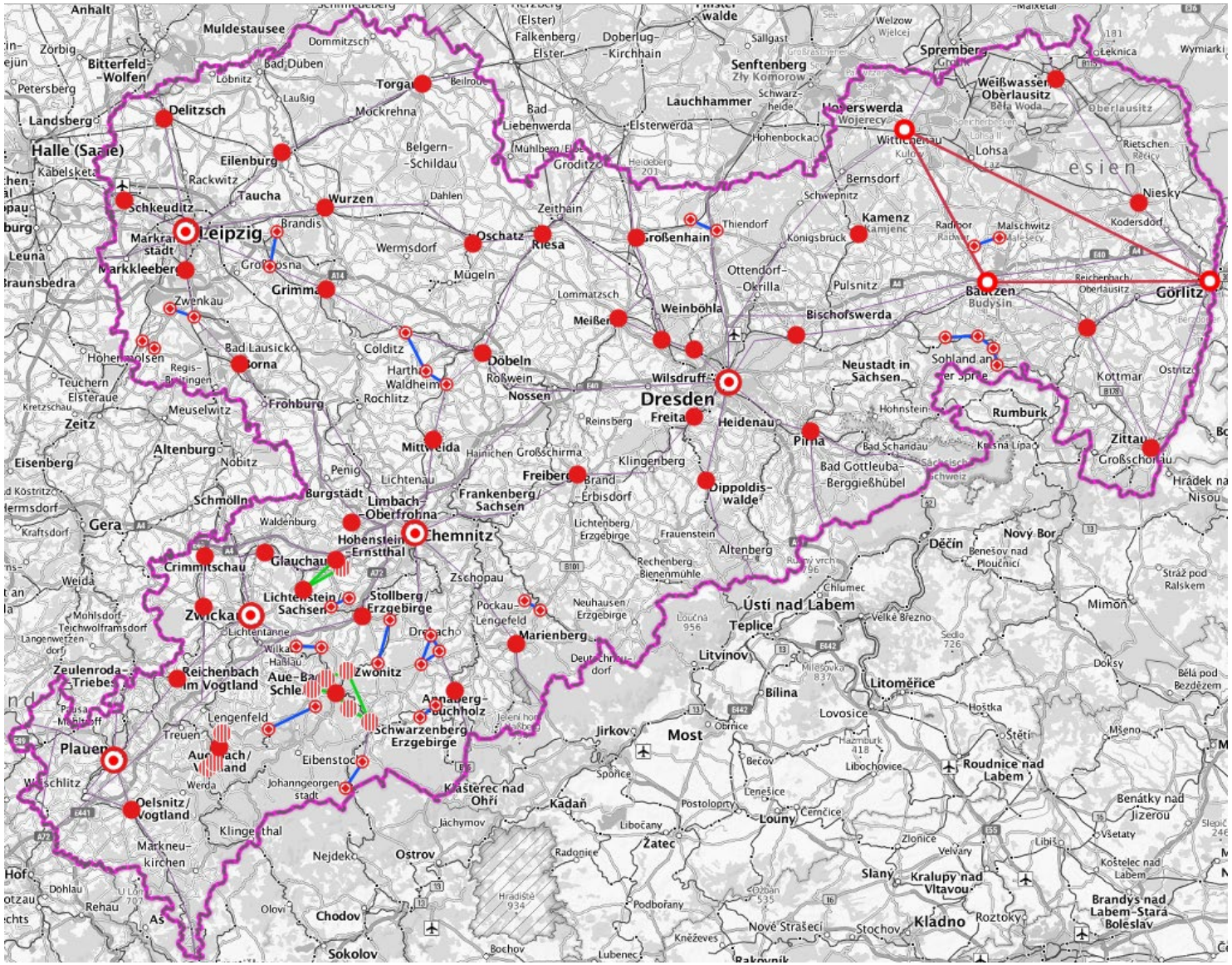
Wird es nicht zwangsläufig an das Landesradnetz angebunden.

03 | Rad-Hauptnetz

- Luftliniennetz mittels Triangulation als methodische Ausgangsbasis
- Anbindung benachbarter Zentren bis 20 km über die Grenzen des Freistaats hinaus
- Prüfung und Berücksichtigung vorhandener Netze (Kommunen/Kreise/SachsenNetz Rad) und Radschnellwegkorridore
- Nachfragedaten Wege
- Unfalldaten
- Grundlagendaten Infrastruktur (Breiten, Führungsformen, Zustand)

→ Zusammenführung in GIS-Datenbank

03 | Rad-Hauptnetz



Zentrale Orte gemäß Landesentwicklung

- Oberzentrum
- oberzentraler Städteverbund
- Mittelzentrum
- mittelzentraler Städteverbund
- grundzentraler Städteverbund



4 | Nächste Schritte

04 | Nächste Schritte

- Zuarbeit der notwendigen und vorhandenen Datengrundlagen durch Kommunen / Kreise
- Online-Beteiligung zum Luftliniennetz
- Online-Konsultation zum Zielnetz auf Kreisebene
- Regionalkonferenzen –und workshops zur finalen Abstimmung



5 | Diskussion / Offene Punkte