

Radfahren in Weinböhla – Tradition seit 200 Jahren

RADVERKEHRSKONZEPTION

MORITZBURG

NIEDERAU

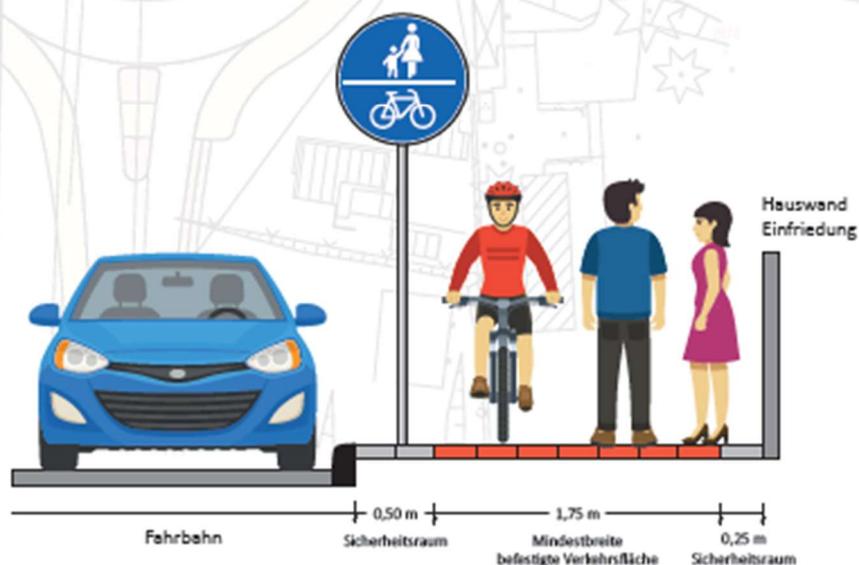
VELOEUM  
WEINBÖHLA

MEISSEN

# Radverkehrskonzeption WEINBÖHLA 2024

RADEBEUL

COSWIG







## Inhaltsverzeichnis

### 1. Motivation und Ziele der Radverkehrskonzeption

- 1.1. Ziele
- 1.2. Leitsätze

### 2. Analyse Bestand

- 2.1. Radwegenetz
  - 2.1.1. Situationsbeurteilung „Radfahren in Weinböhla“
  - 2.1.2. Bestand touristisches Radroutennetz
  - 2.1.3. Dokumentation Touristisches Radroutennetz
  - 2.1.4. Radwege-Bestand nach Führungsformen
  - 2.1.5. Überregionaler Radverkehr
  - 2.1.6. Radwege versus PKW-Parken
  - 2.1.7. Unfallgeschehen und Gefahrenstellen
  - 2.1.8. Sicherheitskonflikte und Radwegemängel

### 3. Rahmenbedingungen, Entwicklungen

- 3.1. Nahmobilität, Gesundheitsbewusstsein und Umwelt
- 3.2. Klimaschonende und nachhaltige Mobilität
- 3.3. Landesverkehrsplan 2030 Mobilität für Sachsen
- 3.4. Radverkehrskonzeption Sachsen 2019 (RVKS 2019)
- 3.5. SachsenNetzRad
- 3.6. Arbeitsgemeinschaft sächsischer Städte und Gemeinden „Wegebund“
- 3.7. Kreisradverkehrskonzeption des Landkreises Meißen
- 3.8. Rechtsprechung zu öffentlichen Straßen
- 3.9. Standards und Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
- 3.10. Elektromobilität im Radverkehr
- 3.11. Touristisches Radwegenetz versus Alltags-Radwegenetz
- 3.12. Mitwirkung der Bürgerschaft von Weinböhla

### 4. Handlungsempfehlungen zur Umsetzung der Radverkehrskonzeption

#### 4.1. Handlungsempfehlungen touristischer Radverkehr

- 4.1.1. Optimierung der Bestands-Radrouten
- 4.1.2. „Route M“: Integration der Ortsmitte in das SachsenNetzRad
- 4.1.3. Regionale VELOCIMUM-Radrouten
- 4.1.4. Radrouten-Bausteine „Elbland-Mobilität“
- 4.1.5. Willkommen-Orte mit Information und Service



## 4.2. Handlungsempfehlungen Alltags-Radverkehr

- 4.2.1. Empfehlungen an die Gemeindeverwaltung Weinböhla
- 4.2.2. Übersicht der Handlungsempfehlungen: Alltags-Radverkehr
- 4.2.3. HE1: Konflikt-Entschärfung Sörnewitzer Straße/Köhlerstr./Brockwitzer Str.
- 4.2.4. HE2: Nachrüstung Radverkehrsfurten
- 4.2.5. HE3: Grundinstandsetzung Köhlerstraße-Ost
- 4.2.6. HE4: Grundinstandsetzung Meißner Straße/K8012 mit Radverkehrsanlagen
- 4.2.7. HE5: Radfahrer-Sicherheit in Weinböhla-Ost
- 4.2.8. HE6: Radfahrer-Sicherheit auf der Dresdner Straße bis Ortsausgang Coswig
- 4.2.9. HE7: Erweiterung der vorhandenen Tempo30-Zonen
- 4.2.10. HE8: Einrichtung von Rad-Vorrangrouten im Nebenstraßenbereich
- 4.2.11. HE9: Verlegung der Fahrradstraße auf Steinbacher Weg
- 4.2.12. HE10: Radverkehrsanlage „An der Nassau“, Verlängerung des Radweges
- 4.2.13. HE11: Dresdner Straße, Abzweig An der Nassau bis Kirchplatz
- 4.2.14. HE12: Bahndammweg zwischen Tiefer Weg und Sörnewitzer Straße
- 4.2.15. HE13: Straße „Zaschendorfer Weg“
- 4.2.16. HE14: Haltepunkt Weinböhla, DB-Unterführung Zaschendorfer Weg
- 4.2.17. HE15: Durchgang Lessingstraße zur Köhlerstraße mit Umlaufsperre
- 4.2.18. HE16: Radwegverbindung Köhlerstraße/Gymnasium - Ortsmitte
- 4.2.19. HE17: Temporäre Radweg-Verbindung Auer - Weinböhla
- 4.2.20. HE18: Schüler-Radverkehr
- 4.2.21. HE19: Fahrrad-Abstellanlagen
- 4.2.22. HE20: Park & Ride für Radfahrer an ÖPNV-Übergängen

## 4.3. Vision 2040+

- 4.3.1. Rad- und fußgängerfreundliche Ortsmitte von Weinböhla
- 4.3.2. Radweg-Magistrale Coswig - Weinböhla – Niederau
- 4.3.3. Radweg an der Brockwitzer Straße (Sörnewitzer Straße bis Fabrikstraße)

## 5. Abkürzungen, Begriffsbestimmungen, Quellennachweise

- 5.1. Abkürzungsverzeichnis
- 5.2. Begriffsbestimmungen
- 5.3. Quellenverzeichnis
- 5.4. Impressum

## 6. Anlage Bestandspläne

- Bestandsplan-2021 Bpl-1\_A3, Touristisches Radwegenetz
- Bestandsplan-2021 Bpl-2\_A3, Vorzugs-Radwegenetz Alltag und Freizeit
- Bestandsplan-2021 Bpl-3\_A3, Radverkehr-Führungsformen im Bestand

## 7. Anlage Masterpläne

- Masterplan Mpl-1-A3, Touristisches Radroutennetz 2030+
- Masterplan Mpl-2-A3, Alltagsradweg 2030+,

## 8. Sonstige Anlagen

- Anlage 1: Bedarfsermittlung und Prioritäten des SMWA Sachsen, Stand 2014
- Anlage 2: ERA 2010-Auszug: Radwegbreiten und Sicherheitstrennstreifen
- Anlage 3: Übersichtsplan Route M
- Anlage 4: Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO, §2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge, vom 08.11.2021
- Anlage 5: Übersicht der Handlungsempfehlungen zur Umsetzung der Radverkehrskonzeption 2024



# 1. Motivation und Ziele der Radverkehrskonzeption

## 1.1. Ziele

- Analyse und Bewertung des Ist-Zustandes der Radwege und Radrouten
- Erhöhung der subjektiven („gefühlten“) Sicherheit der Radfahrer
- Aufzeigen der Radverkehr-Planungsschwerpunkte für die Ortsentwicklung
- Aufzeigen von vorhandenen Konflikt- und Gefahrenbereichen
- Erstellung von Handlungsempfehlungen für den weiteren Radwege-Ausbau
  - Verbesserung der Radwege-Qualität und -Sicherheit
  - Bedarfsgerechte Radwege-Entwicklung für Alltag und Tourismus
  - Erstellung eines Radwege-Masterplanes als Leitplanung für Weinböhla mit Blick auf die nächsten 10 bis 15 Jahre
- Bessere Integration des Radverkehrs in das Mobilitätsverhalten der Bürger
- Angebotsschaffung und Motivation zur Nutzung des Fahrrades
- Bürgerverständnis der Rad- und Autofahrer „Gemeinsam mit Rücksicht“

## 1.2. Leitsätze

(1) Dem Alltags-Radwegenetz ist mehr Bedeutung zu widmen. Durch sichere Radweg-Angebote ist die Rad-Nutzung im Alltag zu erhöhen (Schule, Beruf, Einkäufe, Freizeit).

(2) An Staats- und Kreisstraßen sind eigenständige bauliche Radverkehrsanlagen zu priorisieren.

(3) Im Nebenstraßenbereich sind Tempo 30-Zonen und die Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer Merkmale eines benutzerfreundlichen sicheren Radwegenetzes.

(4) Das Radwegenetz der Gemeinde Weinböhla ist in das vom Land Sachsen priorisierte SachsenNetzRad (RVKS 2019) besser zu integrieren.

(5) Die wegweisende Beschilderung für Alltag und Tourismus ist zu komplettieren und ggf. dem bundesdeutschen FGSV-Standard (Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehr) und den „Richtlinien zur Radverkehrswegweisung im Freistaat Sachsen“ (SächsRWW) anzupassen.

(6) Unter den Akteuren in der Gemeinde Weinböhla muss das Bewusstsein gestärkt werden, dass ein attraktives Radwegenetz ein positiver Wirtschaftsfaktor ist, die Lebensqualität der Bewohner erhöht und der Forderung nach mehr Nachhaltigkeit gerecht wird.

(7) In der Gemeinde Weinböhla sind die strukturellen und personellen Voraussetzungen für die Weiterentwicklung und regelmäßige Instandhaltung des Radwegenetzes und der Wegweisung zu schaffen. (Datenbasis, Personal, Gemeindehaushalt).

(8) Der öffentliche Nahverkehr unterstützt den Gedanken der Nahmobilität durch zweckmäßige ÖPNV-Verbindungen, Radtransportmöglichkeiten, sowie Bereitstellung von zweckmäßiger Infrastruktur an Haltestellen und in den Verkehrsmitteln.



## 2. Analyse Bestand

### 2.1. Radwegenetz

#### Begriffliche Erläuterungen

##### Radrouten:

Radrouten sind Teil eines Radwegenetzes und beschreiben einen organisierten geografischen Wegeverlauf zu einem bestimmten Zweck. Die Beschreibung kann in verschiedenen GIS-Datenformaten erfolgen. Üblich ist das .gpx-Format:

- **Alltags-Adrouten:** sicher, auf kurzem Wege, schnell, von A nach B zu gelangen (Versorgungsfahrten, Schüler-Radverkehr, Arbeitsweg-Radverkehr, Erledigungen)
- **Touristische Radrouten:** thematisch organisierter Wegeverlauf, bei dem das Erleben von Natur, Landschaft, Menschen, Geschichte, Sport, Freizeit u.a. im Vordergrund steht. → „Der Weg ist das Ziel“ (Rundwege, Streckenwege, oft vernetzt mit ÖPNV)

##### Radwege:

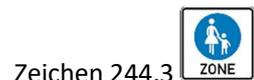
Radwege sind baulich und (oder) markierungsseitig auf die Nutzung von Radfahrern ausgerichtet.

Radwege sind benutzungspflichtig, wenn sie mit blauen Verkehrsschildern mit Fahrradsymbol (Zeichen 237, 240 oder 241) gekennzeichnet sind. Es gilt die StVO.



##### Radverkehrsanlagen (RVA):

Radverkehrsanlagen sind Anlagen, die durch Markierungen, sowie bauliche oder verkehrsregelnde Maßnahmen geschaffen werden. Radverkehrsanlagen sind sowohl benutzungspflichtige Radwege für Radfahrer mit den StVO-Zeichen 237, 240, 241, aber auch Radwege ohne Benutzungspflicht. Auch Schutzstreifen, sowie Fahrradstraßen mit Zeichen 244 und Fahrradzonen mit Zeichen 244.3 sind Radverkehrsanlagen.



##### Für den Radverkehr freigegebene Gehwege:

Sie sind keine Radwege im Sinne der StVO, sondern bleiben Gehwege.

→ **Radfahrer haben jedoch gegenüber dem Verkehr aus untergeordneten Seitenstraßen Vorfahrt, was seit 2009 durch die Verpflichtung zur Markierung von Radfahrerfurten in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung verdeutlicht wird (Anlage 4).**

Die Kennzeichnung erfolgt mit dem Zeichen 239 *Gehweg* plus Zusatzzeichen *Radfahrer frei*.



Die Benutzung des Zusatzzeichens *Radfahrer frei* bedeutet *Schrittgeschwindigkeit* für den Radfahrer. Der Begriff der *Schrittgeschwindigkeit* ist in der StVO nicht geregelt. In der bundesweiten uneinheitlichen Rechtsprechung beträgt die Schrittgeschwindigkeit 4 bis 20 km/h.



### 2.1.1. Situationsbeurteilung „Radfahren in Weinböhla“

Die Realisierung eines Radfahrer-freundlichen Radwegenetzes in der Gemeinde Weinböhla ist aufwendig und kostenintensiv. Gründe sind:

- die Hang-Ortslage von Weinböhla,
- die Zerschneidung des Ortes in 3 Ortsbereiche durch 2 Bahndammtrassen
- die historisch gewachsene Siedlungs-Kleinteiligkeit durch Ein- und Zweifamilienhäuser mit zu geringem Verkehrsraum für Straßen und bauliche Radwege laut Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)
- die hohe Flächennutzung für parkende PKW im öffentlichen Raum, insbesondere in der Ortsmitte
- eine fehlende langfristige Konzeption in der Ortsentwicklung und Straßenausbauplanung für die multimodale Mobilitätsentwicklung mit dem Schwerpunkt Radfahren
- fehlende Radverkehrsanlagen an vorhandenen Staats- und Kreisstraßen im Innen- und Außenbereich der Gemeinde Weinböhla

Neben vorhandenen Defiziten gibt es mit dem DB-Haltepunkt Weinböhla auch ein Beispiel radfahrerfreundlicher Infrastruktur, das Maßstäbe setzt. Doch bereits bei der Radfahrer-Zuwegung zum Haltepunkt fehlen die Radweg-Anschlüsse.

Die Kreuzung Dresdner Straße (Staatsstraße S84) mit der Köhlerstraße (Kreisstraße K8014) ist einer der Haupt-Gefahrenpunkte für Radfahrer. Beide Straßen sind die von Radfahrern (und KFZ) am meisten befahrenen Straßen in der Gemeinde Weinböhla. Radfahren ist nur im Mischverkehr möglich. Fußwege mit Zusatzzeichen „Radfahrer frei“, bzw. gemeinsame Rad-/Gehwege, enden teils ca. 100m vor der Kreuzung. Radverkehrsanlagen zur sicheren Überleitung der Radfahrer aus dem Mischverkehr auf die Fußwege, bzw. in umgekehrter Richtung, sind nicht vorhanden. Radfahrer müssen sich nach eigenem Ermessen in den KFZ-Verkehr einsortieren und dabei fehlende abgesenkte Borde mit Markierungen akzeptieren. Das Fehlen der „gefühlten Radfahrer-Sicherheit“ insbesondere in der Relation Niederau – Weinböhla – Coswig, ist ein Hemmnis für die Radnutzung in allen Altersklassen.

Obwohl bisher keine Langzeitverkehrszählung erfolgte, ist auf Grund von vielen Verkehrsbeobachtungen festzustellen, dass die Anzahl der Radfahrer auf den Fußwegen an der Köhlerstraße (Dresdner Straße bis Brockwitzer Straße) und der Dresdner Straße (Köhlerstraße bis Ortsausgang nach Coswig) wesentlich höher ist als die Anzahl der Fußgänger. Die Radfahrer haben sich die Fußwege „erobert“. Dies hat zur Folge, dass es an Kreuzungen und Straßeneinmündungen zu gefährlichen Situationen kommt. Die fehlende Eindeutigkeit der Radfahren-Benutzungspflicht von Fußweg oder Straße ist eine permanente Unfallgefahr für alle Verkehrsteilnehmer.

Für die Beseitigung der Missstände ist ein **abgestimmtes und weitsichtiges Handeln der Akteure** in der Gemeindeverwaltung Weinböhla, den Kreisstraßenbauamt Meißen und dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV) erforderlich.

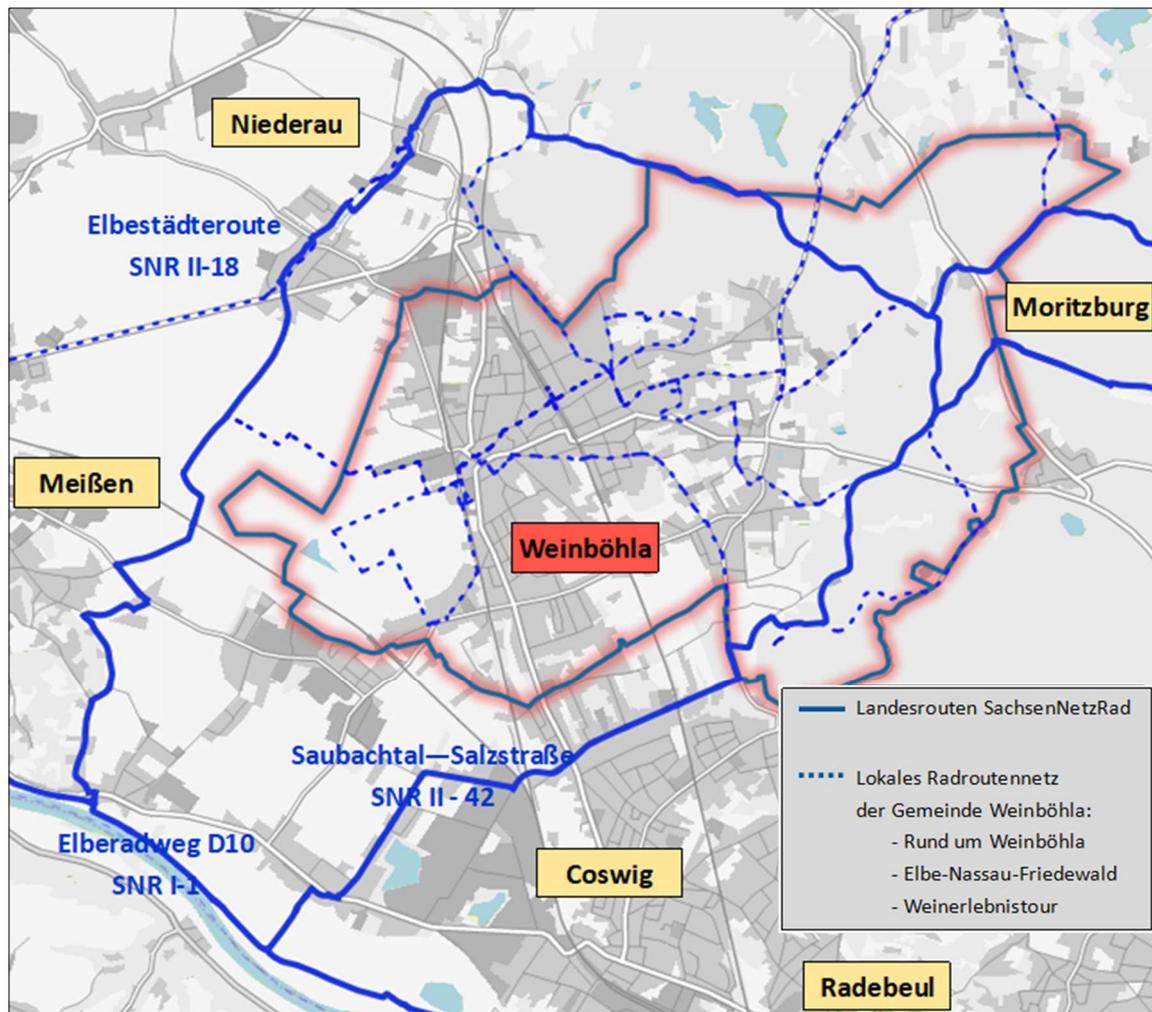
Mit der Radverkehrskonzeption soll das Grundgerüst für eine Leitplanung zur schrittweisen Verbesserung des Radwegenetzes und der Radfahrer-Sicherheit bereitgestellt werden. Die Radverkehrskonzeption ist bei der Ortsentwicklungskonzeption zu berücksichtigen.

Radverkehrsanlagen unterliegen der StVO und sind Bestandteil der Straßenanlage. Die Belange der Fußgänger, Radfahrer und KFZ-Führer sind unter Berücksichtigung der spezifischen Nutzungs- und Sicherheitsanforderungen gleichrangig zu berücksichtigen.



## 2.1.2. Bestand touristisches Radroutennetz

### Bestand überregionale Radrouten SachsenNetzRad, lokale Radrouten:



Grafik 2

#### Fazit:

Der **überregionale touristische Radverkehr** umfährt die Ortsmitte der Gemeinde Weinböhla mit Ziel Moritzburg bzw. Meißen. Die Einbindung von Weinböhla in das Radroutennetz des Sächsischen Elblandes ist unzureichend.

Die touristische Wegweisung und eine attraktive Routenführung mit den Zielen VELOCIMUM und den touristischen Destinationen in den Nachbarkommunen ist zu verbessern. Die Rad-Wegweisung entspricht in Teilen nicht den Richtlinien der Sächsischen Radwegweisung.

Die vorhandenen **lokalen Radrouten** sind vorrangig für Radtouristen mit Start und Ziel in Weinböhla ausgeschildert:

- *Rund um Weinböhla*
- *Elbe-Nassau-Friedewald*
- *Weinerlebnistour*

Vom Erlebniswert ähneln sich die Route *Rund um Weinböhla* und die Route *Elbe-Nassau-Friedewald*. Beide Routen haben einen hohen Anteil an Gleichlauf und Innerorts-Straßen und sollten unter einer neuen Route vereinigt werden. Da es sich um eine lokale Route handelt, sollte der alte Name „Rund um Weinböhla“ weiter Verwendung finden.



### 2.1.3. Dokumentation touristisches Radroutennetz

Die Nachweisführung des touristischen Radwegenetzes erfolgt durch den Landkreis Meißen/ Kreisvermessungsamt.

#### **Änderungen an der Routenführung sind an den Landkreis Meißen zu melden:**

Dezernat Technik | Kreisvermessungsamt | Sachgebiet Gutachterausschuss/GIS

Kontakt: Frau Naumann, Telefon: 03521 725-2192, E-Mail: [gis@kreis-meissen.de](mailto:gis@kreis-meissen.de)

Der Bereich GIS im LRA ist Ansprechpartner zu allen Fragen der Routenführung von Rad-, Reit- und Wanderwegen im Landkreis Meißen:

- Ortswegewarte,
- Kommunalakteure,
- Kartenverlage.

Für Interessiert steht das öffentliche **Geoportal des Landkreises Meißen** zur Verfügung:

#### **Routen SachsenNetzRad, Teil Landkreis Meißen:**

<http://cardomap3.idu.de/lramei/lramei.aspx?permalink=Y4pwyCj>

#### **Wegweisende Beschilderung SachsenNetzRad im Landkreis Meißen:**

Die Wegweisungs-Infrastruktur wurde vom Land Sachsen finanziert, errichtet und an die jeweilige Kommune zur Instandhaltung übergeben. Die standortspezifische Wegweisungs-Bestandsplanung wird von der LASuV erstellt und soll 2023 den Kommunen übergeben werden.

#### **Lokale Radrouten der Gemeinde Weinböhla:**

<http://cardomap3.idu.de/lramei/lramei.aspx?permalink=2oKJOIHF>

#### **Bestandsdokumentation Radwegenetz Weinböhla**

Die Wegweisungs-Infrastruktur der vorhandenen lokalen Radrouten wurde georeferenziert dokumentiert (CAIGOS) und steht der Gemeinde Weinböhla zur Verfügung. Die Datenlieferung erfolgte durch den ehemaligen Radwegewart Herrn Gramann an den Auftragnehmer IRS Sachsen (Außenstelle Moritzburg-Boxdorf).

Der weitere Radwegeausbau (Routen und Infrastruktur) sollte auch künftig in CAIGOS aktualisiert und gepflegt werden.



## 2.1.4. Radwege-Bestand nach Führungsformen

Gegenwärtig existieren in der Gemeinde Weinböhla nur kleinere Radverkehrsanlagen im Sinne der ERA 2010.

Ein ganzheitliches Radwegenetz nach den Kriterien der ERA 2010 ist nicht vorhanden. Sicheres Radfahren über längere Distanzen auf Radverkehrsanlagen innerhalb des Ortes ist nicht möglich. Radfahrer müssen entweder Fußwege nutzen oder sich in den KFZ-Verkehr einordnen (Mischverkehr). Es fehlen Querungshilfen und Radfahrerfurten.

Trotz der bergigen Gemeinde-Topografie hat der Alltags-Radverkehr signifikant zugenommen. Ursache sind:

- die zunehmende Anzahl von E-Bikes,
- die Corona-bedingte Meidung von ÖPNV,
- Kostenersparnis bei der Kurzstrecken-Mobilität
- Wertschätzung einer gesunden Lebensweise,
- gestiegenes Umweltbewusstsein und Nachhaltigkeit durch alternative Mobilität
- Radfahren ist im Trend

Auffällig und vorteilhaft für Radfahrer ist der hohe Anteil an innerörtlichen Straßen, die als Tempo 30 -Zone mit VZ 274 und VZ 274-1 auf 30 km/h begrenzt sind. Auf diesen ist das Radfahren relativ gefahrlos möglich. Leider werden die Tempo 30 -Zonen von Staats- und Kreisstraßen mit zulässigen 50km/h zerschnitten. Es fehlen Querungshilfen.

### Radweg-Bestand nach Führungsformen in der Gemeinde Weinböhla

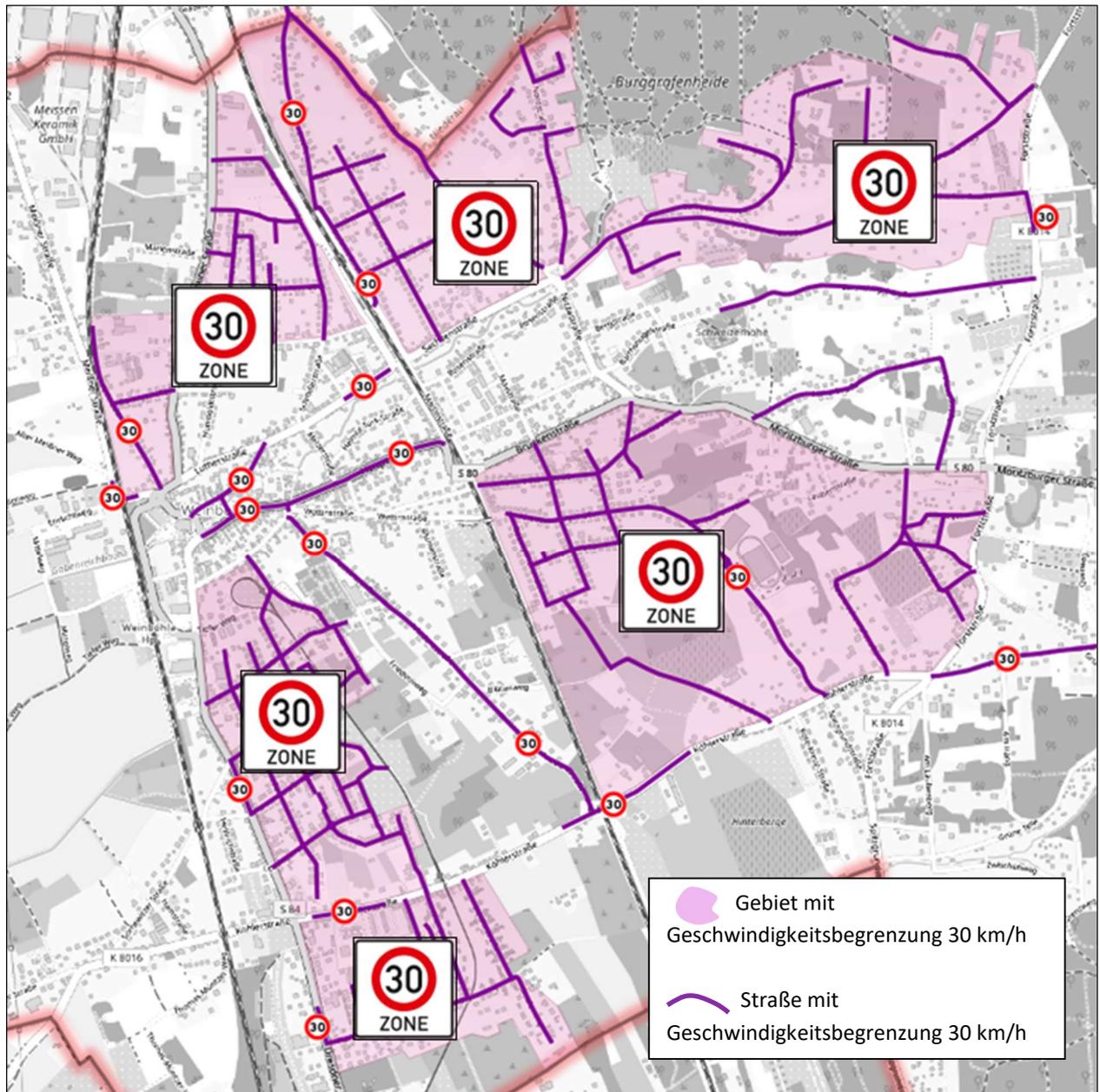
Führungsform	Länge	Bemerkung
Mischverkehr mit Geschwindigkeits-Beschränkung 30/ 20/ 10 km/h	29,1 km	VZ 274, VZ274-1 
Gehweg mit „Rad frei“ (Fußweg „Rad frei“)	1,8 km	VZ Gehweg VZ239 VZ 1022-10 „Rad frei“ Schrittgeschwindigkeit 
Radverkehrsanlage Schutzstreifen	1,4 km	Brückenstraße S80 Moritzburger Straße (Teils nur einseitig) 
Radverkehrsanlage Radfahrstreifen	0 km	
Radverkehrsanlage Geschützter Radfahrstreifen	0 km	
Radverkehrsanlage Fahrradstraße	2,9 km	SachsenNetzRad (SNR) Forststr. – Neuer Anbau - Heidehof, VZ 244 
Radverkehrsanlage Gemeinsamer Geh- und Radweg	0,8 km	VZ 240 Bahnhofstraße; An der Nassau 
Radverkehrsanlage Baulicher Radweg, innerorts	0 km	
Radverkehrsanlage 2-Ri-Radweg, außerorts	0 km	

Grafik 3



## Führungsform Mischverkehr von Radfahren und KFZ

Straßen mit Geschwindigkeitsbeschränkung Tempo 30 km/h:

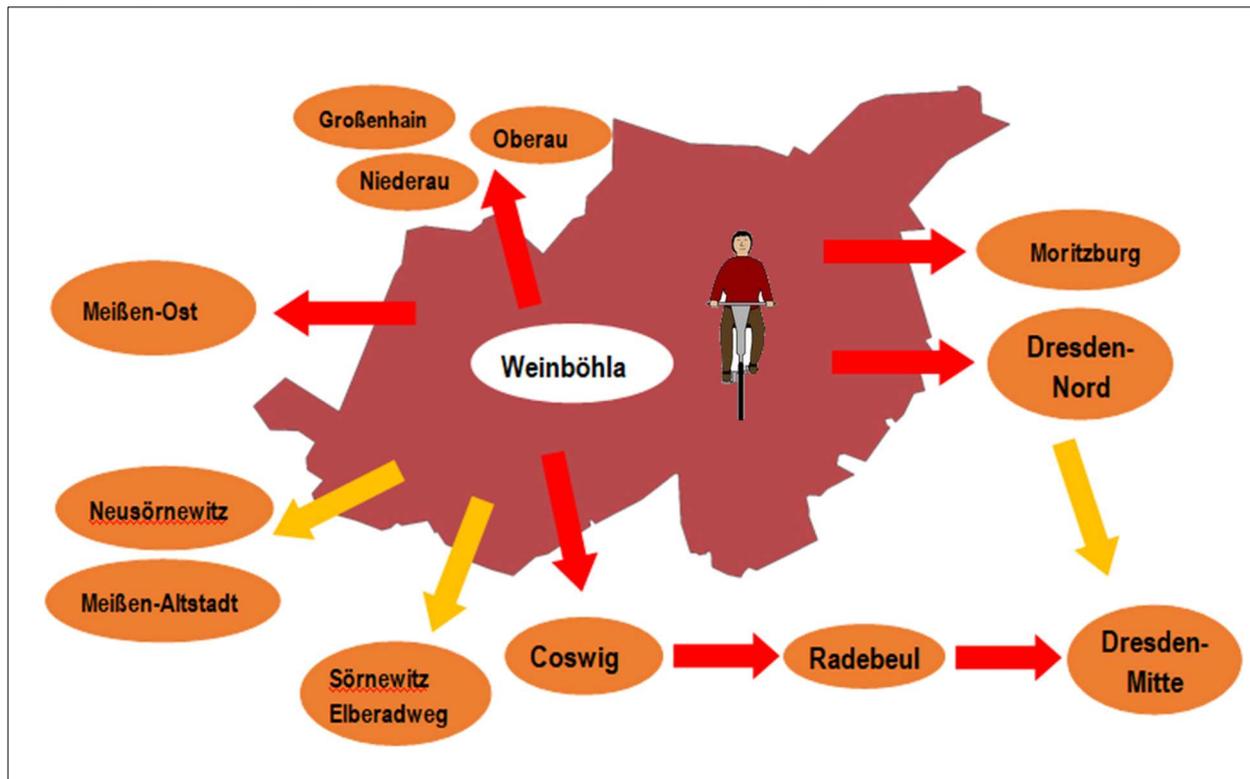


Grafik 4



### 2.1.5. Überregionaler Radverkehr

Haupt-Wegebeziehungen der Gemeinde Weinböhla für Alltag und Tourismus.



↓ Radwegeangebot ist unbefriedigend (Sicherheit, Routenangebot, Zustand) Grafik 5

#### Relevanz und Bewertung Radweg-Sicherheit:

Quelle/Ziel A	Quelle/Ziel B	Alltag: Einkauf, Erledigung Arzt	Alltag: Schule, Beruf	Tourismus, Freizeit	Bewertung Sicherheit +Zustand (5=sehr gut)
Weinböhla	Moritzburg	0	x	xx	2
Weinböhla	Dresden-Nord Dresden-Mitte	x	x	x	1
Weinböhla	Coswig, Radebeul	xx	xx	x	1
Weinböhla	Niederau Meißen-Ost	x	xx	x	2
Weinböhla	Neusörnewitz, Elberadweg Meißen-Altst.	xx	xx	xx	3
Weinböhla	Niederau, Oberau, Gröbern	x	xx	x	1

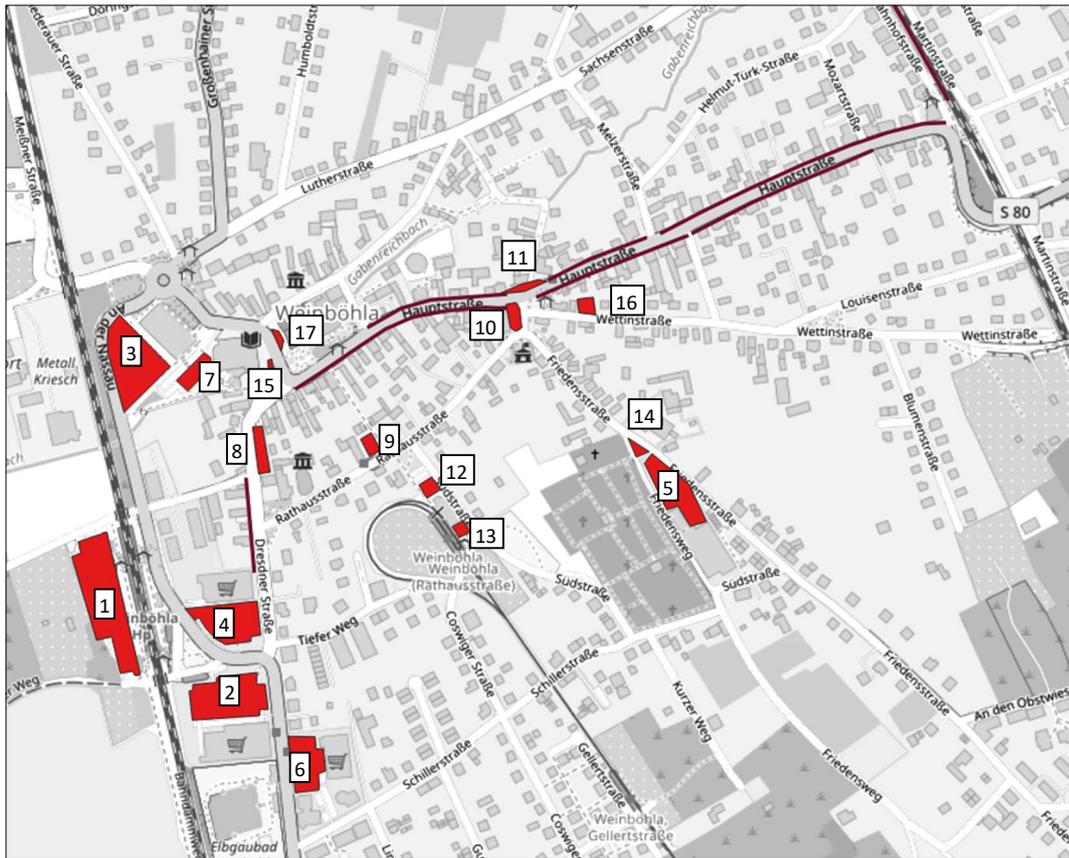
Grafik 6

Legende: 0= kaum Radverkehr;  
 x= mittleres Radverkehraufkommen  
 xx= hohes Radverkehraufkommen



## 2.1.6. Radwege versus PKW-Parken

### Verteilung der Parkplätze und Längsparker-Flächen:



Grafik 7

Nr.	Parkplatz (ohne Längsparkerflächen)	Fläche
1	P&R-Parkplatz + tour. Parkpl. hinter DB-Hp,	5.182 m <sup>2</sup>
2	Parkplatz EDEKA	3.361 m <sup>2</sup>
3	Parkplatz Nassau-Sporthalle	3.689 m <sup>2</sup>
4	Parkplatz Lidl	2.491 m <sup>2</sup>
5	Parkplatz Tierfutter-Versorger	2.087 m <sup>2</sup>
6	Parkplatz PENNY	1.844 m <sup>2</sup>
7	Parkplatz hinter der Touristinformation	701 m <sup>2</sup>
8	Parkplatz Kirchplatz (E-Ladepunkt)	581 m <sup>2</sup>
9	Parkplatz Rathausstraße	285 m <sup>2</sup>
10	Parkplatz Rathausplatz	363 m <sup>2</sup>
11	Parkplatz Rathausplatz-Nord	271 m <sup>2</sup>
12	Parkplatz Strb-Nord	283 m <sup>2</sup>
13	Parkplatz Strb-Süd	191 m <sup>2</sup>
14	Parkplatz Friedhof-Nord	172 m <sup>2</sup>
15	Parkplatz Zentralgasthof	79 m <sup>2</sup>
16	Parkplatz Wettinstraße	297 m <sup>2</sup>
17	Parkplatz Kirche	132 m <sup>2</sup>

Summe: 22.009 m<sup>2</sup>

Netto-Parkfläche bei Nutzungskoeff. = 0,7: 15.406 m<sup>2</sup>

entspricht einer P-Anzahl von: 1.027 PKW

Unfallgefahren und Sicherheitsgefühl beim Radfahren hängen in hohem Maße von parkenden Fahrzeugen in unmittelbarer Nähe des Fahrweges ab. Alltagsradfahrer, die die Geschäfte und Dienstleistungen der Ortsmitte in Anspruch nehmen wollen, sind auf der Weinböhlauer Hauptstraße (S80) einem hohen Gefahrenpotential ausgesetzt.

Alternativen:

- Reduzierung des Durchgangsverkehrs
- Einrichtung einer Fußgängerzone mit „Rad frei“
- PKWs parken auf den Großparkplätzen, bzw. im Nebenstraßenbereich
- Reduzierung der Parkflächen an der Hauptstraße auf einseitiges Parken
- Einrichtung von Rad-Vorrangrouten, die kritische PKW-Parkzonen vermeiden



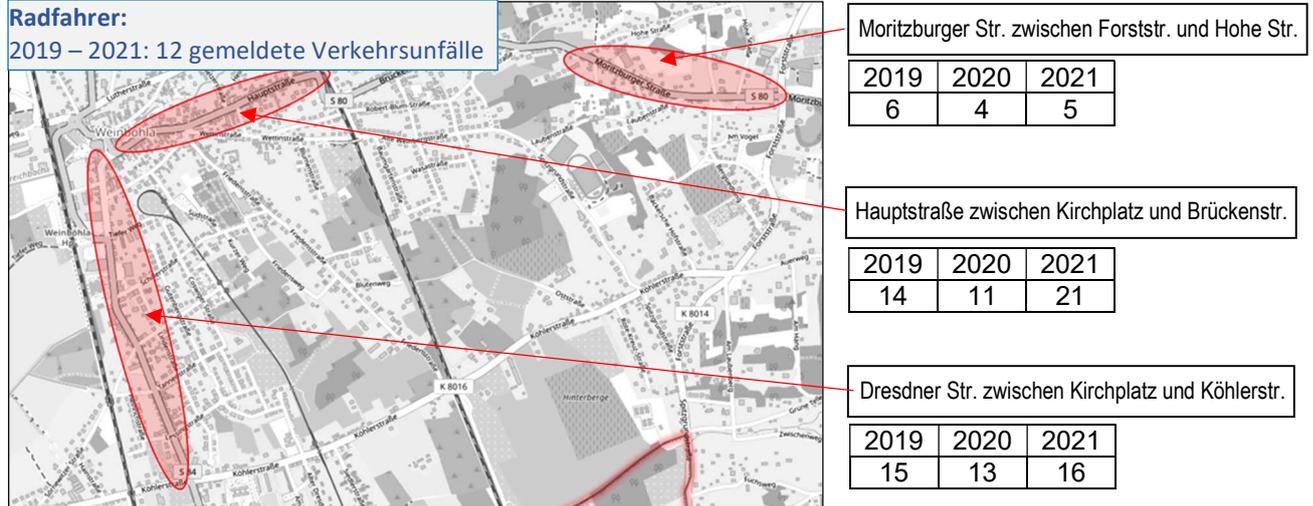
## 2.1.7. Unfallstatistik und Gefahrenstellen

### Daten von Steffen Münch, Polizei-Direktion Dresden:

Die Gemeinde Weinböhla hatte 2019-2021 folgende KFZ-Verkehrsunfälle zu verzeichnen:

Jahr:	2019	2020	2021
Anzahl der Unfälle:	198	261	196

Im Bereich Weinböhla gibt es drei Straßen mit Unfallhäufung:



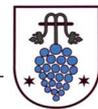
Grafik 8

### Bewertung der Unfälle PKW mit Radfahrern (lt. Polizeidirektion Dresden):

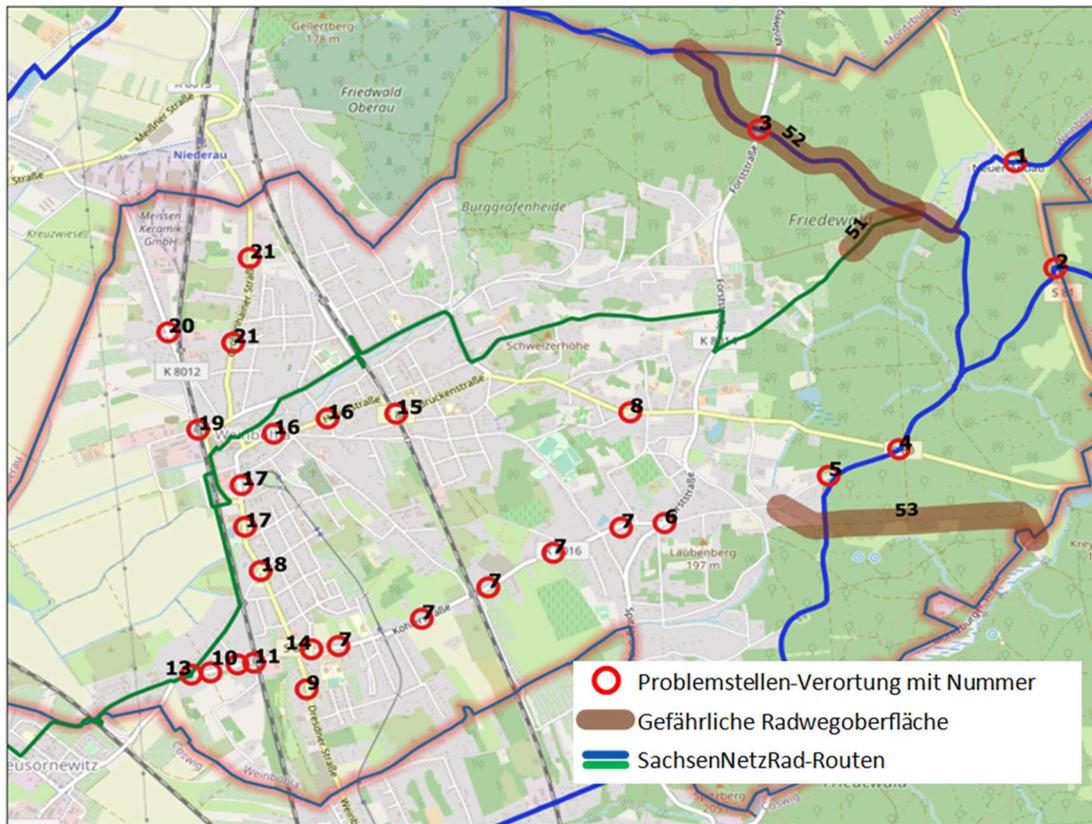
- Mit Radfahrern gab es im Zeitraum von 2019 bis 2021 auf den 3 Straßen insgesamt 12 Verkehrsunfälle. Ein zeitlich örtlicher Zusammenhang ist dabei nicht erkennbar.
- Radfahrer als typische Unfallverursacher zu benennen, trifft nicht zu.
- Durch Unachtsamkeit und Verletzung der Sorgfaltspflicht der Kraftfahrer kam es zu den Verkehrsunfällen mit Radfahrern.

### Problem Räder-Sicherheit von Kindern und Jugendlichen bei Verkehrskontrollen:

- Bei Verkehrskontrollen im Revierbereich Meißen wurde häufig festgestellt, dass ein Teil der Kinder und Jugendlichen, welche mit dem Fahrrad zur Schule fahren, mit Fahrrädern unterwegs sind die nicht den Anforderungen der STVO entsprechen.
- Ich sehe für dieses Fehlverhalten einen ernsthaften Grund:  
Eltern, Großeltern und weitere Personen kaufen ein Mountainbike und machen sich keine Gedanken darüber, dass ein Mountainbike ein Sportgerät ist, das ohne entsprechenden Anbau von verschiedenen Teilen (Beleuchtung, Reflektoren und Frontstrahler) nicht für den Straßenverkehr zugelassen ist. Gerade Beleuchtung und verschiedene Strahler sind zwingend notwendig, wenn das Mountainbike in den Morgen- bzw. Abendstunden zum Einsatz kommt. Aus diesem Grund sollte jeder Käufer das Fahrrad selbst oder vom Fachmann nachrüsten lassen. Das Elternhaus der Kinder und Jugendlichen spielt dabei eine wichtige Rolle.
- Das häufigste Defizit am Rad ist die Beleuchtung. Weiterhin fehlten verschiedene Strahler und manche Bremsensysteme waren defekt oder falsch eingestellt. Wichtig ist, dass die Kinder und Jugendlichen in der dunklen Jahreszeit, wenn sie mit dem Rad unterwegs sind, erkennbar für andere Verkehrsteilnehmer sind. Im § 67 StVZO (Straßenverkehrszulassungsordnung) ist verankert, welche lichttechnischen Einrichtungen vorgeschrieben und zulässig sind.



### 2.1.8. Sicherheitskonflikte und Radwegemängel



Grafik 9

#### Problemstellen im Bestands-Radwegenetz (Sicherheit und Radwege-Oberfläche)

id	Kategorie	Ort	Maßnahme
1	Gefährliche Straßenquerung	Neuer Anbau: S81 mit SNR	VZ Radfahrer kreuzen aufstellen
2	gefährliche Straßenquerung	S81 zwischen Neuer Anbau und Auer	VZ Radfahrer kreuzen aufstellen
3	gefährliche Straßenquerung	Forststraße, Querung O-Weg mit SNR	Instandsetzung durch Gemeinde Weinb.
4	gefährliche Straßenquerung	S80 Moritzb. Str. Abzweig Auerweg	VZ Radfahrer kreuzen aufstellen
5	KFZ-Geschwindigkeit reduzieren	Auerweg ab Ortsausgang	VZ 30 km/h
6	gefährliche Kreuzung ohne RVA	Kreuzung Auerweg-Köhlerstr-Forststr-Spitzgrundstraße	
7	Hauptstraße ohne RVA	Köhlerstraße komplett	RVA nachrüsten bzw. planen
8	Abbiegender Radweg auf Hauptstr	Moritzb. Str, Abzweig Laubenstr	
9	RVA- nicht durchgängig und nicht regelkonform ERA	Dresdner Straße bis Köhlerstraße	
10	Radfahrerfurt fehlt	Köhlerstraße, Einm. Hainstraße	RVA Nachrüsten
11	Radfahrerfurt fehlt	Köhlerstraße, Einm. Th.-Münzer-Weg	RVA nachrüsten
12	Radfahrerfurt fehlt	Köhlerstraße, Einm. Eigentümerstr	RVA nachrüsten
13	Radfahrerfurt fehlt	Köhlerstraße, Einm. Sörn. Str	RVA nachrüsten
14	Schulweg: Umlaufhindernis fehlt	Köhlerstraße, Durchgang zur Lindenstr	Umlaufsperr oder -Pfeile errichten
15	unübersichtl. Str. ohne RVA	Brückenstraße in Höhe EB-Brücke	
16	Gefährdung durch parkende KFZ	Hauptstraße komplett	
17	Hauptstraße ohne RVA	Dresdner Straße ab Köhlerstraße	
18	gefährliche Straßenkreuzung	Sörnewitzer Straße, Dresdner Straße	VZ für Radfahrer: Ampel nutzen!
19	gefährlicher Mischverkehr unter der Brücke/Kreuzung	Meißner Straße unter der Eisenbahnbrücke	neue Radroutenführung erschließen
20	gefährliche Straße ohne RVA	Meißner Straße bis OA Niederau	neue Radroutenführung erschließen
21	gefährliche Straße ohne RVA	Großenhainer Straße bis OA	
<b>Kategorie Radwegoberfläche:</b>			
51	Radweg-Oberfläche defekt	Fahrradstr: Reiterstübel - Neuer Anbau	Instandsetzung über KSTB
52	Radweg-Oberfläche defekt	Waldweg: O-Weg ab Neuer Anbau - OA	Instandsetzung über Gem.-HH
53	Radweg-Oberfläche defekt	Waldweg: O-Weg ab Neuer Anbau - OA	Instandsetzung über Gem.-HH

Grafik 10



### 3. Rahmenbedingungen, Entwicklungen

#### 3.1. Nahmobilität, Gesundheitsbewusstsein und Umwelt

Mit dem Begriff „**Nahmobilität**“ hat die 1993 gegründete „**Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW**“, einer Initiative zur Schaffung einer lebenswerten Umwelt in industriell städtischen Regionen, einen prägnanten Namen gegeben. Deutschlandweit ist ein Netzwerk von Kommunen mit gleicher Zielstellung entstanden.

In Sachsen wurde im Jahr 2019 ein Ableger der Arbeitsgemeinschaft mit dem Titel „**Wegebund**“ gegründet.

Die Gemeinde Weinböhla ist eine Gemeinde im „Speckgürtel“ der Industrieregion oberes Sächsisches Elbland und innerhalb des industriellen Ballungsgebietes Dresden/ Radebeul/ Coswig/ Meißen ähnlichen Randbedingungen wie die Städte und Gemeinden in NRW ausgesetzt.

Nachfolgend einige Argumente der Arbeitsgemeinschaft:

- *Eine gute Verkehrsanbindung gilt als wesentlicher Standortfaktor. Steigende Spritpreise, verstopfte Straßen, der Drang nach Bewegung, Förderung der Gesundheit und „Entschleunigung“ lassen jedoch auch die Bedürfnisse nach Nahmobilität, insbesondere dem Radverkehr, stetig steigen.*
- *Die demografische Entwicklung (Ältere sind verstärkt zu Fuß bzw. per Rad unterwegs) sowie*
- *der Trend zu Elektrofahrrädern werden die Notwendigkeit besserer Voraussetzungen für eine „Nahmobilität“ weiter verstärken.*

- *Gute Gründe für die Förderung des Radverkehrs gibt es viele:*
  - *reduzierte Kfz-Verkehrsbelastungen,*
  - *reduzierter Schadstoff- und Lärmbelästigung,*
  - *reduzierter Flächenverbrauch/ -versiegelung,*
  - *reduzierte Unfallgefährdung,*
  - *höhere Mobilität und Verkehrssicherheit, insbesondere auch für Kinder und Senioren,*
  - *Förderung des ÖPNV (Bike & Ride), kinder- und seniorenfreundliche Lebensräume (Verminderung der Verkehrsbelastung und Erhöhung der eigenen Bewegungsqualität),*
  - *verbesserte Aufenthalts-/ Lebensqualität im innerstädtischen Raum,*
  - *Förderung der Gesundheit (alle Altersgruppen),*
  - *Förderung der Naherholung,*
  - *Leitbild „Gemeinde der kurzen Wege“,*
  - *die Attraktivität des Radfahrens zu erhöhen*

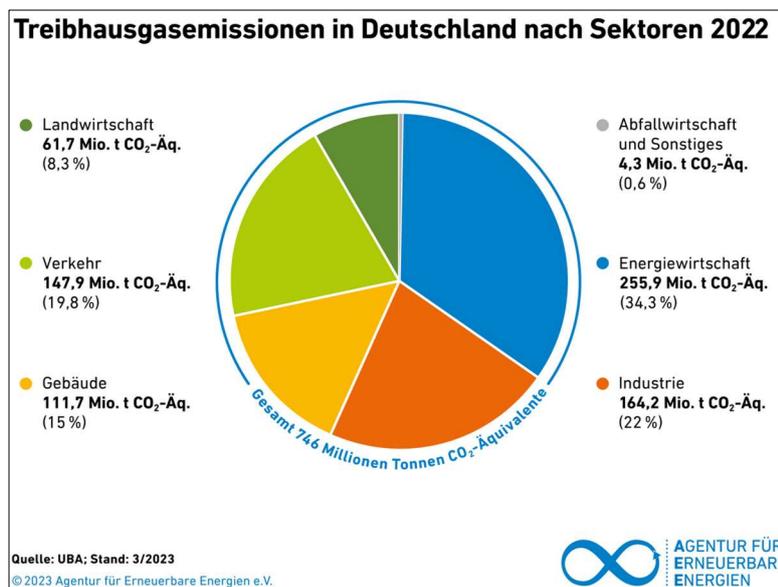


## 3.2. Klimaschonende und nachhaltige Mobilität

Das Gas CO<sub>2</sub> ist ein geruchloses Gas und befindet sich zu 0,04% in unserer Luft. Einerseits dient es in der Atmosphäre als Schutz vor dem Entweichen der Erdwärme ins Weltall, andererseits fördert es das Pflanzenwachstum und wird von Pflanzen abgebaut. Für die Klimastabilität auf der Erde müssen Generierung und Abbau von Kohlendioxid in einer Balance stehen. Diese Balance ist aktuell gestört. Es wird mehr CO<sub>2</sub> produziert als erforderlich. Es kommt zu einer ungewollten Erwärmung der Erdatmosphäre mit negativen Auswirkungen in allen Bereichen unseres Daseins. Man spricht daher auch vom Treibhausgas CO<sub>2</sub>.

„Etwa ein Fünftel der klimaschädigenden CO<sub>2</sub>-Emissionen in Deutschland stammt aus dem Verkehr (ca. 150 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr). Davon werden fast 96% des CO<sub>2</sub> Ausstoßes im Straßenverkehr erzeugt. Das Auto ist das beliebteste Verkehrsmittel in Deutschland. Rund 61 % Prozent aller Wege in Deutschland werden mit dem Auto zurückgelegt, obwohl die Hälfte der Fahrtstrecken kürzer als 6 km betragen.“

Quelle: GoNature



Während Energiewirtschaft und Industrie seit 1990 schon signifikante Reduzierungen erzielt haben, bleibt der Verkehr das Sorgenkind Nummer 1 beim Klimaschutz.

Grafik 11

Der Verzicht auf das Auto zugunsten Radfahren ist Teil der Maßnahmen zur Reduzierung des Treibhausgases CO<sub>2</sub>. **Eine Beispielrechnung zur CO<sub>2</sub>-Einsparung:**

Wer sich als Pendler mit einem Arbeitsweg von 2 x 5 Kilometern dafür entscheidet, Fahrrad statt Auto zu fahren (Annahme: Verbrauch von 7 Litern Benzin/100 Kilometer), stößt bei 210 Arbeitstagen im Jahr 340 Kilogramm weniger an CO<sub>2</sub> aus – eine stolze Zahl. Bei einem Dieselfahrzeug beläuft sich die CO<sub>2</sub>-Ersparnis sogar auf über **382 Kilogramm!**

Quelle: CO<sub>2</sub>-Emissions-Rechner: <https://www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de/bayern/co2rechner.php>

### CO<sub>2</sub>-Vergleichsbetrachtung: 100 Radfahrer, 2 x 5 km Arbeitsweg an 210 Tagen

#### Variante Arbeitsweg Radfahren statt Auto:

100 Pendler verzichten ein Jahr lang (210 Arbeitstage) auf das Diesel-Auto (7l/100km). Damit ergibt sich eine Einsparung von 100 x 382kg CO<sub>2</sub> = 38,2 Tonnen CO<sub>2</sub>.

#### Variante Arbeitsweg mit Auto statt Radfahren:

In der Pflanzenwelt bindet eine Eiche 12,5 kg CO<sub>2</sub> pro Jahr. Um die 38,2 Tonnen CO<sub>2</sub> der 100 Autofahrer pro Jahr abzubauen, ist ein zusätzlicher Waldbestand von 3.056 Eichen erforderlich.

**Alternativ werden pro Jahr 38,2 Tonnen CO<sub>2</sub> in Form von 19.558 m<sup>3</sup> Treibhausgas in die Atmosphäre geblasen!**

## 3.3. Landesverkehrsplan 2030 Mobilität für Sachsen



Auszug LVP Sachsen 2030: Handlungsschwerpunkt und Maßnahmen, Stand 25.06.2019:

***Künftige Schwerpunkte der Radverkehrsaktivitäten des Freistaates Sachsen sind:***

- *Mit einer Fortschreibung des Bedarfs für Radwege an Bundes- und Staatsstraßen sollen vorrangig Lücken im Radverkehrsnetz geschlossen werden.*
- *Das landestouristische Radwegenetz „SachsenNetzRad“ soll entsprechend der definierten Netz- und Ausbaustandards weiter optimiert werden.*
- *Projektentwicklung für Radschnellwege auf Basis der landesweiten Potentialanalyse für Radschnellverbindungen sowie sachsenspezifischer Qualitätsstandards zu Führungsformen und Ausbaustandards.*
- *Städte und Gemeinden sollen durch die Initiierung eines Gremiums insbesondere zum Erfahrungs- und Informationsaustausch (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden) unterstützt werden.*
- *Die Vernetzung des Radverkehrs mit dem ÖPNV soll durch die Förderung von Fahrradstationen an Verknüpfungsstellen mit dem ÖPNV durch den Freistaat Sachsen weitergeführt und unterstützt werden. Ein weiterer Baustein sind die Handlungsempfehlungen der ÖPNV-Strategiekommission für die Harmonisierung der Tarif- und Beförderungsbedingungen insbesondere zur verbundübergreifenden Fahrradmitnahme.*
- *Die Erstausrüstung des landestouristischen Radwegenetzes „SachsenNetzRad“ soll landesweit weiter umgesetzt werden. Damit unterstützt der Freistaat Sachsen die Kommunen zusätzlich beim Ausbau des touristischen Radwegenetzes.*

*Der Freistaat Sachsen unterstützt auch in Zukunft die Landkreise, Städte und Kommunen insbesondere im Rahmen der Radverkehrsförderung beim Ausbau ihrer Radverkehrsanlagen mit dem Ziel, den Anteil des Fahrradverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen.*



### 3.4. Radverkehrskonzeption Sachsen 2019 (RVKS 2019)

Im Jahr 2019 wurde die „**Radverkehrskonzeption Sachsen 2019**“ (**RVKS 2019**) durch die Sächsische Staatsregierung beschlossen. Die RVKS 2019 ist ein Richtlinien-Dokument für alle sächsischen Akteure beim weiteren Ausbau des Radverkehrs. Sie ist eine Fortschreibung der RVKS 2014.

#### **Leitsätze der RVKS 2019:**

- (1) Der Radverkehr ist wichtiger Bestandteil der multimodalen Mobilität  
Der Radverkehr ist integraler Bestandteil einer multimodalen, vernetzten und effizienten Mobilität unserer Gesellschaft. Sein Anteil bei der Nutzung von Verkehrsmitteln ist weiter zu steigern.
- (2) Offensiv Radwegeinfrastruktur bereitstellen  
Die Potentiale des Radverkehrs werden genutzt und die gleichberechtigte Nutzung von Straßen und Wegen durch den Radverkehr gewährleistet.
- (3) Safety Roads für Radfahrer  
Die weitere Erhöhung der Verkehrssicherheit soll Akzeptanz und Attraktivität des Radverkehrs unterstützen.
- (4) SachsenNetzRad wird Premiumnetz  
Sachsen ist Tourismusland. Die beliebtesten Radwege (Elberadweg) Deutschlands führen durch Sachsen. Der Freistaat Sachsen fördert den Ausbau des Netzes als deutschlandweiter Spitzenreiter mit 90% der Kosten.
- (5) Digitalisierung des Radverkehrs  
Die Digitalisierung des Radverkehrs wird auch im Freistaat Sachsen vorangetrieben. Digitale Radwegdaten verbessern Planung, Vermarktung und Verwaltung der Radwege. Der Freistaat Sachsen leistet Unterstützung durch die Erhebung und Bereitstellung von aktuellen Radwegdaten, den Aufbau einer Radwegdatenbank, digitale Informationssysteme und einen internetgestützten Routenplaner.
- (6) Verkehrswende herbeiführen – Fahrradland Sachsen entwickeln  
Freizeitradverkehr und Fahrradtourismus sind als bedeutender Wirtschaftsfaktor für Städte und Regionen zu fördern. Schwerpunkt sind die Entwicklung touristischer Radverkehrsangebote sowie die Vermarktung der Ziele und Routen.
- (7) Bike and Ride als Teil des Gesamtsystems entwickeln  
Durch eine optimale Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln soll die Attraktivität des Radverkehrs weiter gesteigert werden.
- (8) Wir bewegen was - Lastenräder on top  
Um den Einsatz von Lastenrädern weiter voranzubringen, fördert der Freistaat Sachsen Lastenräder als modernes Verkehrsmittel für den städtischen Raum.



### 3.5. SachsenNetzRad

Das SachsenNetzRad ist ein Landesradnetz für den Radtourismus im Freistaat Sachsen, das seit 2018 errichtet wird. Unter der Dachmarke SachsenNetzRad (SNR) werden Radfernwege (SNR I), Regionale Hauptradrouten (SNR II) und sonstige Strecken zu einem sachsenweiten Netz zusammengefasst. Ziel ist die qualitative Aufwertung der Routenführungen als Premium-Radwege im Land Sachsen. Das SachsenNetzRad ist eines der wesentlichen Bestandteile eines deutschlandweit attraktiven Gesamtnetzes, zumal der Elberadweg der beliebteste Radweg Deutschlands ist.

Der Ausbau SachsenNetzRad wurde 2021 im Landkreis Meißen abgeschlossen. Die bessere Integration der Gemeinde Weinböhla in das SachsenNetzRad wurde mit der neuen lokalen Radroute „Route M“ im Jahr 2022 realisiert.

Die Erst-Investition für die wegweisende Beschilderung wurde vom Land Sachsen getragen. Anschließend geht die wegweisende Beschilderung in das Vermögen der Gemeinde über. Die Gemeinde ist für die rechtliche Sicherung, sowie laufende Instandhaltung und Verkehrssicherung analog den vorhandenen Radrouten zuständig.

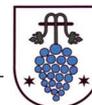
Für den Wegebau und die Wegenetz-Infrastruktur im Alltags- und Tourismus-Wegenetz engagiert sich der Freistaat Sachsen mit einer Förderquote von bis zu 90%.

Auszug SachsenNetzRad (aus Radverkehrskonzeption Sachsen 2019):



Grafik 12

Blau: SNR, Kat. I  
 Orange: SNR, Kat. II  
 Grün: SNR, Kat. sonstige lokale Routen



### 3.6. Arbeitsgemeinschaft sächsischer Städte und Gemeinden „Wegebund“

#### Signet:



#### Aufbau

Die Basis der Arbeitsgemeinschaft bildet ein eingetragener Verein. Dessen Geschäftsstelle ist effizienter Dienstleister für die Mitglieder in Fragen des Rad- und Fußverkehrs und fachliche Verbindungsstelle zu den Institutionen des Freistaates Sachsen.

#### Ziele

Hauptziel der Arbeitsgemeinschaft ist es, die Bedingungen für Rad- und Fußverkehr im Alltag in den Mitgliedskommunen deutlich zu verbessern. Dazu sollen die Mitgliedskommunen in die Lage versetzt werden das alltägliche Zu-Fuß-gehen und Fahrradfahren bestmöglich zu fördern. Die Arbeitsgemeinschaft strebt insbesondere eine intensive und konstruktive Zusammenarbeit mit dem Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr an, aber auch mit anderen Organisationen und Verbänden.

#### Der *wegebund* ist in vier Arbeitsbereichen aktiv.

- (1) *Beratung und Qualifizierung*: Förderberatung und inhaltliche Beratung der Mitglieder (z. B. Leitfäden), Organisation von Fachvorträgen, Werkstätten und Fortbildungen.
- (2) *Vernetzung und Interessenvertretung*: Treffen für Kommunen zu einem bestimmten Thema (z.B. Radschnellverbindungen), Facharbeitskreis, Vertretung der Mitgliedskommunen gegenüber Institutionen des Freistaats, Austausch mit Verbänden und weiteren Akteuren, bspw. aus der Privatwirtschaft.
- (3) *Öffentlichkeitsarbeit*: Perspektivisch ist geplant, Kampagnen und Informationsmittel für die Mitgliedskommunen zu entwickeln.
- (4) *Technischer Support*: In diesem Arbeitsbereich ist unter anderem geplant, Zählgeräte (Rad/Fuß) anzuschaffen und an die Mitgliedskommunen zu verleihen.

Stand 01.04.2022 sind im *wegebund* bisher 21 Mitgliedskommunen des Freistaates Sachsen mit insgesamt ca. 1,8 Millionen Einwohnerinnen und Einwohnern als Mitglied eingetragen. Die Gemeinde Weinböhla ist seit 2020 Mitglied.

Das Land Sachsen stellte den Mitgliedskommunen 2022 Fördermittel in Höhe von 660.000 EUR zur Verfügung.



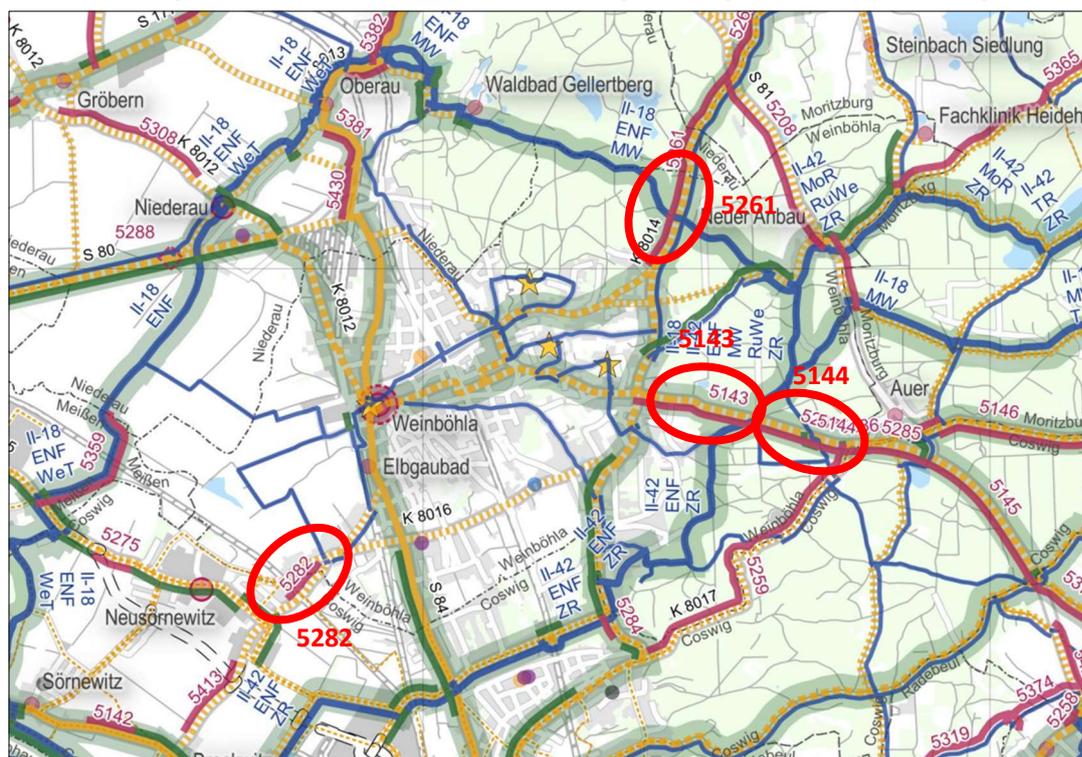
### 3.7. Kreisradverkehrskonzeption des Landkreises Meißen

Im Juli 2020 hat der Kreistag des Landkreises Meißen Kreisradverkehrskonzeption (KRVK) für den Landkreis Meißen beschlossen. Die Bearbeitung basierte auf umfangreichen Daten, die durch den Landkreis selbst oder beteiligte Institutionen zur Verfügung gestellt wurden.

Dazu gehören u.a.

- \* Verläufe und Daten zu den klassifizierten Straßen,
- \* georeferenzierte Daten des Straßennetzes und für die Grundkarten (Höhenmodell, Landschaftsmodell, Topographische Karten, Gewässer- und Naturschutzgebiete),
- \* georeferenzierte Daten der Radverkehrskonzeption 2019 des Freistaates Sachsen zum Bestand und Bedarf an straßenbegleitenden Radwegen im Landkreis

#### Auszug aus der KRVK-Übersichtsdarstellung Radweg-Maßnahme Planung:



Grafik 13

#### Maßnahmeliste RVA-Bauvorhaben laut KRVK in der Gemeinde Weinböhla von 2020

Str-Nr.	GIS-ID	Ort	Kosten
S80	5143	Moritzburger Str. zw. K8014, Weinböhla und X-Weg nach Nordwesten nach Neuer Anbau	283.140 €
S80	5144	Moritzburger Str. zw. X-Weg nach Südosten zur K8017-Spitzgrundstraße und K8017-Spitzgrundstraße	58.300 €
K8016	5282	Köhlerstr: Sörnwitz Str. - Brücke - Neusörnwitz	83.820 €
K8014	5261	Forststraße ab Mistschänkenweg bis Steinbach	407.880 €

Grafik 14

**An der meistbefahrenen Nord – Süd -Magistrale (S84, K8012) wurde bisher keine Radweg-Maßnahme angemeldet!** → Radfahrerfreundliche Kreuzung Köhlerstraße /S84!



### 3.8. Rechtsprechung zu öffentlichen Straßen

#### Was sind öffentliche Straßen<sup>1)</sup>:

Die Definition von öffentlichen Straßen erfolgt im Sächsischen Straßengesetz (SächsStrG).  
**Danach sind öffentliche Straßen diejenigen Straßen, Wege und Plätze, die dem öffentlichen Verkehr durch ein förmliches Verfahren gewidmet wurden** (vgl. §§ 2 Abs. 1 i.V.m. 6 SächsStrG) oder die am 16.02.1993 (Inkrafttreten des SächsStrG) einer ausschließlich öffentlichen Nutzung dienen (vgl. § 53 Abs. 1 SächsStrG). Die öffentlichen Straßen, Wege und Plätze werden in einem Straßen- und Bestandsverzeichnis geführt (§ 4 SächsStrG i.V.m. der Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die Straßen- und Bestandsverzeichnisse kurz StraBeVerzVO). Das heißt, alle gewidmeten öffentlichen Straßen, Wege und Plätze sind im Straßenbestandsverzeichnis der Gemeinde Weinböhla aufgenommen. Für alle nicht förmlich gewidmeten Straßen, Wege und Plätze, die aber zum Stichtag 16.02.1993 öffentlich waren, gilt § 53 Abs. 1 SächsStrG, d.h auch wenn sie nicht im Straßenbestandsverzeichnis eingetragen worden sind, bleiben sie öffentliche Straßen im Sinne des § 2 SächsStrG bis zum 31.12.2022.

#### **Mit der Novellierung des SächsStrG vom 20.08.2019 gilt:**

Sind Straßen, Wege und Plätze im Sinne von § 53 Absatz 1 Satz 1 nicht bis zum Ablauf des 31. Dezember 2022 in ein Straßenbestandsverzeichnis aufgenommen, verlieren sie den Status als öffentliche Straße.

#### An öffentliche Straßen geknüpfte Bedingungen<sup>1)</sup>:

Öffentliche Straßen setzen eine Verfügungsbefugnis des Trägers der Straßenbaulast voraus (vgl. § 6 Abs. 3 SächsStrG). Folglich ist Voraussetzung für eine Widmung,

- dass Eigentum an dem der Straße dienenden Grundstücks besteht, oder
- die Zustimmung des Eigentümers und sonst zur Nutzung dinglich Berechtigten zur Widmung vorliegt, oder
- durch Vertrag oder dingliche Berechtigung (z.B. Dienstbarkeit), durch Einweisung oder in einem sonstigen gesetzlich geregelten Verfahren

der Träger der Straßenbaulast den Besitz erlangt hat.

Für öffentliche Straßen i.S.d. § 53 Abs. 1 SächsStrG gilt die erforderliche Zustimmung nach § 6 Abs. 3 SächsStrG als erteilt, wenn sie im Straßenbestandsverzeichnis eingetragen wurden und die Eintragung unanfechtbar geworden ist (vgl. § 54 Abs. 3 SächsStrG). Andernfalls verbleibt es bis zum Erwerb der für die Straße in Anspruch genommen Grundstücke bei einer Verfügungsbefugnis des Trägers der Straßenbaulast, soweit es die Aufrechterhaltung eines Gemeingebrauchs erfordert (vgl. § 13 Abs. 4 SächsStrG).

#### Straßenbestandsverzeichnis<sup>1)</sup>:

Im Sinne der Rechtsklarheit sollte das Straßenbestandsverzeichnis der Gemeinde für wichtige öffentliche Straßen, Wege und Plätze insoweit "vervollständigt" werden, dies ist in Form von Widmungen nach § 6 SächsStrG oder nachträglicher Eintragungsverfügungen i.F.v. § 54 Abs. 1 SächsStrG möglich. Das setzt u.U. den Grundstückskauf oder Erwerb von Dienstbarkeiten voraus oder ziehen diese nach sich, was wiederum die Bereitstellung von Haushaltsmittel für den Grundstückskauf oder Dienstbarkeiten zur Folge hätte.

1) Quelle: Frau Meyer-Clasen, Stabsstelle Recht, Gemeindeverwaltung Moritzburg



### 3.9. Standards und Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

#### Einordnung des Alltags-Radwegenetzes nach ERA 2010 /RIN:

Der Radverkehr der Gemeinde Weinböhla wurde nach den Richtlinien des integrierten Radverkehrs (RIN) folgenden lt. Kreis-RVK-Meißen folgenden Netzkategorien zugeordnet:

AR II Verbindung Mittelzentren	S84: Dresdner Straße
AR II Verbindung Mittelzentren	S80: Großenhainer Straße
AR III Verbindung Grundzentren	K8012: Meißner Straße
AR III Verbindung Grundzentren	S80: Hauptstr., Brückenstr, Moritzburger Str.
AR III Verbindung Grundzentren	K8014: Forststraße, Spitzgrundstraße
AR IV Verbindung Ortschaften	K8016: Köhlerstraße, Sörnewitzer Str.

Die Zuordnung ist Grundlage für die Dimensionierung der Radverkehrsanlagen (Breite, ...)

#### Anmerkung des Autors:

*Die Einordnung der Hauptstraße (S80) als AR III Verbindung Grundzentren sollte planungsseitig im Kontext mit der Sanierung der Köhlerstraße und Anschluss an die neue Elbtalstraße S84 überdacht werden. Das bedeutet, dass die Radwegplanung an der Köhlerstraße nicht nach AR IV, sondern nach AR III erfolgen sollte. Der Verkehrszug Moritzburger Str., Brückenstraße, Bahnhofstraße wird zu AR IV.*

#### Verschiedene Führungsformen von Radwegen (Anlage 1)

(Quelle: ADFC):

- 1.) **Mischverkehr** auf der Fahrbahn ohne Radverkehrsanlage
- 2.) **Schutzstreifen** auf der Fahrbahn (unterbrochene Trennlinie mit Rad-Kennzeichen)
- 3.) **Radfahrstreifen** auf der Fahrbahn (mit durchgezogener Linie vom KFZ-Verkehr abgetrennt, farblich abgesetzt und mit Radkennzeichen)
- 4.) **Geschützter Radfahrstreifen** auf der Fahrbahn  
wie Radfahrstreifen, zusätzliche Abtrennung zur KFZ-Fahrbahn mit Trennelementen
- 5.) **Baulicher Radweg**, ist baulich von der KFZ-Fahrbahn und vom Gehweg getrennt.
- 6.) **Gemeinsamer Geh- und Radweg**, vom KFZ-Verkehr getrennte  
Mischverkehrsfläche für Fußgänger und Radfahrer, mit oder ohne Benutzungspflicht
- 7.) **Fahrradstraße**, Tempo 30 -Verkehrsfläche, die primär dem Radverkehr vorbehalten ist und nur eingeschränkt von KFZ-Verkehr genutzt werden kann
- 8.) **Außerörtliche 2-Richtungs-Radwege** sind baulich getrennt vom KFZ-Verkehr  
( $\geq 1,75$  m) mit einer Breite von mindestens 2,5 m zu errichten.

Die bauliche Ausführung ist in der „Empfehlung für Radverkehrsanlagen ERA 2010“ ausgeführt. Die ERA 2010 untersetzt die „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen“ RAST 06 hinsichtlich der Nutzungsansprüche für den Radverkehr bei Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen.



**Führungsformen von Radwegen (Quelle ADFC):**

Gehweg mit „Rad frei“ (kein Radweg!)



Mischverkehr auf der Fahrbahn



Schutzstreifen



Radfahrstreifen



geschützter Radfahrstreifen



baulicher Radweg



gemeinsamer Geh- und Radweg



Fahrradstraße



Grafik 15

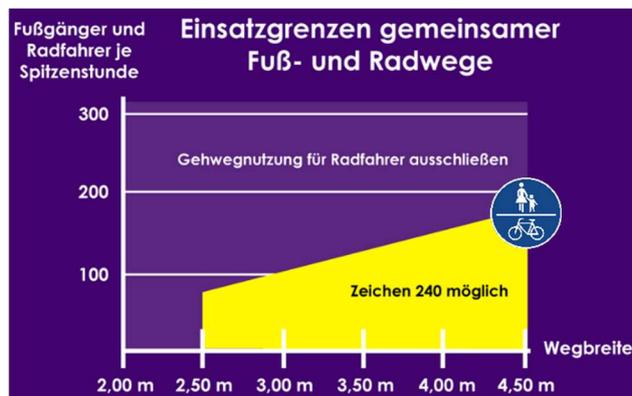
[https://www.adfc.de/fileadmin/user\\_upload/Expertenbereich/Politik\\_und\\_Verwaltung/Download/adfc\\_radverkehr\\_infrastruktur\\_2019\\_sw\\_web.pdf](https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/Download/adfc_radverkehr_infrastruktur_2019_sw_web.pdf)



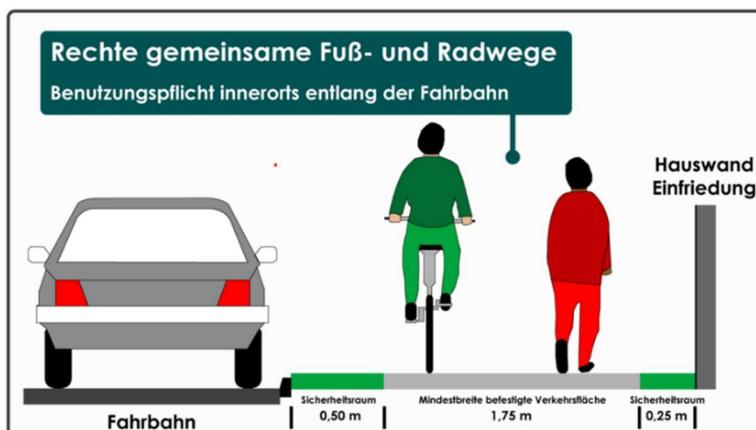
**Empfehlung für die Dimensionierung von Radverkehrsanlagen (Quelle ERA 2010):**

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)		Breite des Sicherheitstrennstreifens		
			zur Fahrbahn	Zu Längsparkständen (2,00 m)	Zu Schräg-/ Senkrechtpark- ständen
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m	-	Sicherheitsraum*: 0,25 m bis 0,50 m	Sicherheitsraum: 0,75 m
	Mindestmaß	1,25 m			
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschließlich Markierung)	1,85 m	-	0,50 m bis 0,75 m	0,75 m
Einrichtungs- Radweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	2,00 m (1,60 m)	0,50 m	0,75 m	1,10 m (Überhang- streifen kann darauf angerechnet werden)
Beidseitiger Zweirichtungs- Radweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	2,50 m (2,00 m)	0,75 m (bei festen Einbaute n bzw. hoher Verkehrs- stärke)		
Einseitiger Zweirichtungs- Radweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	3,00 m 2,50 m			
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von Fußgänger- und Radverkehrsstärke, vgl. Grafik 16	≥ 2,50 m			
gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m	1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß)		

Grafik 16



Grafik 17



Grafik 18



### 3.10. Elektromobilität im Radverkehr

E-Bikes befördern das Radverkehrsaufkommen in beträchtlichem Maße.

Während die ersten E-Bikes vor allem von älteren Menschen gekauft wurden, sind es nunmehr alle Schichten der Bevölkerung. „E-Bike-fahren“ ist Trend! Etwa 38,7 Prozent der im Jahr 2020 in Deutschland abgesetzten Fahrräder waren dem Segment der E-Bikes zuzuordnen. Am zweitbeliebtesten waren in Deutschland im gleichen Jahr Trekking-Räder vor City- und Urban-Rädern. Bei Trekking-Fahrrädern handelt es sich um Räder, welche über Vollausrüstung verfügen und auch für Fahrten im leichten Gelände geeignet sind.

Fahrräder werden zunehmend zur urbanen Auto-Ersatz-Alternative. Insbesondere im Hinblick auf Klimafreundlichkeit und steigende Spritpreise ist der Trend ungebrochen.

#### **Konsequenzen für den Rad-Alltagsverkehr und den Tourismus sind:**

- Weil es einfacher ist, höhere Geschwindigkeiten zu halten, können im Alltagsradverkehr größere Wegelängen zurückgelegt werden. Die Potenziale des Radverkehrs für den Entfernungsbereich bis 15 oder 20 km steigen damit deutlich an, insbesondere in Verbindung mit hochwertigen Infrastrukturangeboten wie Radschnellverbindungen.
- In hügeligen Regionen wächst die Bedeutung des Radverkehrs und seiner Potenziale. Dies betrifft sowohl den Alltagsradverkehr in entsprechenden Städten oder Stadtgebieten als auch den Fahrradtourismus in den sächsischen Mittelgebirgen.
- Sie verstärken den Fahrrad-Reiseboom im Tourismus, d. h. mehrtägige Radtouren sind auch für untrainierte Personen möglich (zunehmender Bedarf für Bed & Bike-Stationen)
- Mit der Zunahme von E-Bikes auf Radwegen erhöht sich die Bedeutung der regelwerkskonformen Ausgestaltung der Infrastruktur, z.B. hinsichtlich der Gewährleistung sicherer Überholmöglichkeiten und der Trennung vom Fußgängerverkehr.
- E-Bikes sind relativ wertvolle Fahrzeuge. Die Gestaltung von Fahrradabstellanlagen soll daher dem Stand der Technik entsprechen und ein sicheres Anschließen, sowohl des Fahrradrahmens als auch mindestens eines Laufrades ermöglichen. Höherwertigen Angeboten, wie verschließbaren Fahrradboxen, Gepäckboxen, bewachtem Fahrradparken und Fahrradstationen mit Service kommt an wichtigen Zielpunkten und den Schnittstellen zum ÖPNV eine wachsende Bedeutung zu.

#### **Der Schwenk von konventionellen Fahrrädern zum E-Bike (Pedelecs) zwingt aber auch zu Konsequenzen bei der Planung von Fahrradanlagen:**

Um die Erfordernisse der Pedelecs angemessen zu berücksichtigen, sind beim Bau von Radverkehrsanlagen die Anforderungen z. B. der ERA (2010) einzuhalten. Diese beinhalten u. a.:

- ausreichende Kurvenradien,
- ausreichende Sichtweiten besonders an Knotenpunkten
- ausreichende Breiten der Radverkehrsanlagen (sichere Überholmöglichkeiten),
- ebene und rutschsichere Radwegeoberflächen,
- Trennung von Fußgänger- und Radverkehr



### 3.11. Touristisches Radwegenetz versus Alltags-Radwegenetz

Das **touristische Radwegenetz** wird vorrangig für „Genuss“-Radfahrer geplant und errichtet. Dabei gilt der Leitspruch „Der Weg ist das Ziel“.

Bei den touristischen Radfahrern sind 3 Gruppen zu unterscheiden:

- a) Nach Vorabinformation werden Radrouten ausgewählt und anschließend strikt laut der wegweisenden Ausschilderung abgefahren
- b) Nach Vorabinformation werden Routen kombiniert, bzw. alternative Abkürzungen gefahren
- c) Spontane Radroutenwahl ohne Ortskenntnisse, z. B. nach ungeplanten Ereignissen oder Schlechtwetter

Im Elbland sind die Radrouten und deren wegweisende Beschilderung vorrangig der Gruppe a) zuzuordnen. Die wegweisende Beschilderung wurde schwerpunktseitig mit Zwischenwegweisern (Zww) realisiert. Zur Routendifferenzierung werden dabei Routenmarken verwendet.

Für das Funktionieren des Radwegenetzes Weinböhla durch Nutzer der Gruppe b) und erst recht der Gruppe c), ist die Anzahl der Vollwegweiser (Vww) zu erhöhen. Unter Vollwegweisern sind Tabellenwegweiser und Pfeilwegweiser zu verstehen, die mit textlichen Informationen auf Ziele und die Entfernungen verweisen. Zwischenwegweiser geben nur die Richtung des weiteren Radroutenverlaufes an. Bei Vollwegweisern werden Routen-Marken zur Routen-Identifikation eingehangen.

#### Wegweisung im touristischen Radwegenetz:

Pfeilwegweiser	Tabellenwegweiser	Zwischenwegweiser
an einfachen Knotenpunkten an einem zentralen Standort	vor komplexen Knotenpunkten an jeder Zufahrt	wo keine Entscheidung zwischen verschiedenen Routen zu treffen ist



Ein **Alltags-Radwegenetz** orientiert sich an den Bedürfnissen der Menschen, die mit dem Fahrrad täglich zur Schule, zur Arbeit, zum Einkaufen oder zum Sport fahren.

Im Gegensatz zum touristischen Radfahren liegt der Fokus des Alltags-Radwegenetzes auf Radwegen, die Wohnen, Arbeit, Schule, Einkaufen gut vernetzen und auf denen man schnell und sicher von A nach B gelangt. Zu einem Alltagswegenetz gehören darüber hinaus Radverkehrsanlagen und Abstimmungen mit dem ÖPNV, welche die gemeinsame Nutzung von Rad und ÖPNV praktikabel und attraktiv ermöglichen. Dies sind vorrangig Fahrrad-Abstellanlagen und Fahrrad-Transportmöglichkeiten des ÖPNV.

Bei der Planung von Alltags-Radwegen sind straßennahe bzw. ortsnahe Trassen zu wählen. Lange Trassen durch Wälder sind aus Sicherheitsgründen zu meiden, da Alltags-Radwege nicht nur am Tage, sondern auch bei Dunkelheit benutzt werden. Darüber hinaus sind diese im Winter auch zu beräumen. Alltags-Radwege sollen sich im Mobilfunk-Versorgungsbereich befinden. Eine besondere Form des Alltagsradweges sind **Radschnellwege**. Durch die Trassenwahl und die Ausbaubreite erlauben diese eine höhere Geschwindigkeit und sollen eine attraktive Alternative zum Autoverkehr anbieten.

Tendenziell ist die weitere Zunahme des Alltags-Radverkehrs zu erwarten:

- Zuzug in die Gemeinde Weinböhla
- Neue Industrie/ Gewerbe-Ansiedlungen u.a. im Dresdner Norden
- Zentralisierung der Schulen und Ausbildungsstätten
- Gesundheitsbewusste Lebensweise der Bürger
- Umweltbewusstes Bürgerverhalten, Reduzierung Autoeinsatz

Zudem ist es zentrales Thema der Politik, durch Investitionen in die Radweg-Infrastruktur mehr Angebote zu einer gesunden, umweltbewussten und nachhaltigen Lebensweise zu machen.

### **Nutzung touristischer Radwege für den Alltags-Radverkehr**

Touristische Radwege sind wegen ihrer Einschränkungen, wie

- wetterbedingte Wegequalität
- Tageslichterfordernis
- Sicherheitsbedenken bei Radweg-Abschnitten im Wald

für ein Rad-Alltagswegenetz nur eingeschränkt nutzbar.



### 3.12. Mitwirkung der Bürgerschaft von Weinböhla

#### **Ausgangssituation:**

Für die Realisierung von eigenständigen sicheren Radverkehrsanlagen nach den Planungs-Regelwerken ist zusätzlicher Verkehrsraum erforderlich. Auf Grund der vorhandenen Fußweg- und Straßen-Breiten, sowie den angrenzenden Grundstücksgrenzen, ist in der Regel kein ausreichender zusätzlicher Raum für neue Radverkehrsanlagen vorhanden. Im Sinne der Nachhaltigkeit und des Klimaschutzes sind Bodenversiegelungen so gering wie möglich zu halten. Eine Reduzierung der KFZ-Spuren zugunsten Radfahrer ist in Weinböhla nicht relevant.

Es gilt den vorhandenen Verkehrsraum für KFZ, Radfahrer und Fußgänger effektiver und sicherer zu organisieren und die Möglichkeiten für bauliche Radverkehrsanlagen zu prüfen und umzusetzen.

#### **Hierzu ist das Verständnis, die Bereitschaft und die Mitwirkung der Weinböhlaer Bürgerschaft erforderlich:**

- Alle Bürger sind aufgefordert, mit Achtsamkeit und Rücksicht die Perspektive der anderen Verkehrsteilnehmer im eigenen Verhalten zu reflektieren. Dies betrifft insbesondere Radfahrer und KFZ auf der Straße, sowie Fußgänger und Radfahrer auf gemeinsamen Rad-Gehwegen, → Aktion „Gemeinsam mit Rücksicht“ an Schulen, in den Medien und in der Öffentlichkeit.
- Verkehrsorganisatorische Änderungen sind im Vorfeld durch die Gemeindeverwaltung in der Bürgerschaft zu kommunizieren und auf einen breiten Konsens aller Verkehrsteilnehmer auszurichten. Hierzu zählen insbesondere:
  - Einrichtung von Tempo30-Straßen innerorts
  - Freigabe von Einbahnstraßen für 2-Richtungs-Radverkehr
  - Einrichtung von Fahrradstraßen mit Anliegerverkehr
  - Einrichtung von Rad-Vorrangstraßen mit Parkverbotsbereichen für KFZ
  - Einrichtung von gemeinsamen Rad-Gehwegen mit VZ 240 oder VZ241
- Für nicht umgängliche Verkehrsflächen-Erweiterungen ist die Bereitschaft der Anlieger zum Grundstücksverkauf, bzw. zur Widmung, erforderlich.
- Insbesondere im Schüler-Radverkehr ist die Verkehrssicherheit der Räder, die Einhaltung der Straßenverkehrsordnung und die Rücksicht gegenüber Verkehrsteilnehmern durch Verkehrsschulungen, Kontrollen und die Mitwirkung der Eltern sicherzustellen.



Foto: Wolf-Rüdiger Meyer



## 4. Handlungsempfehlungen zur Umsetzung der Radverkehrskonzeption

→ Zielnetz: Anlage Masterpläne, Mpl-1-A3, Touristisches Radwegenetz,

### 4.1. Handlungsempfehlungen Touristischer Radverkehr

#### 4.1.1. Optimierung der Bestands-Radrouten

##### Zusammenlegung der vorhandenen lokalen Radrouten zu einer neuen Route

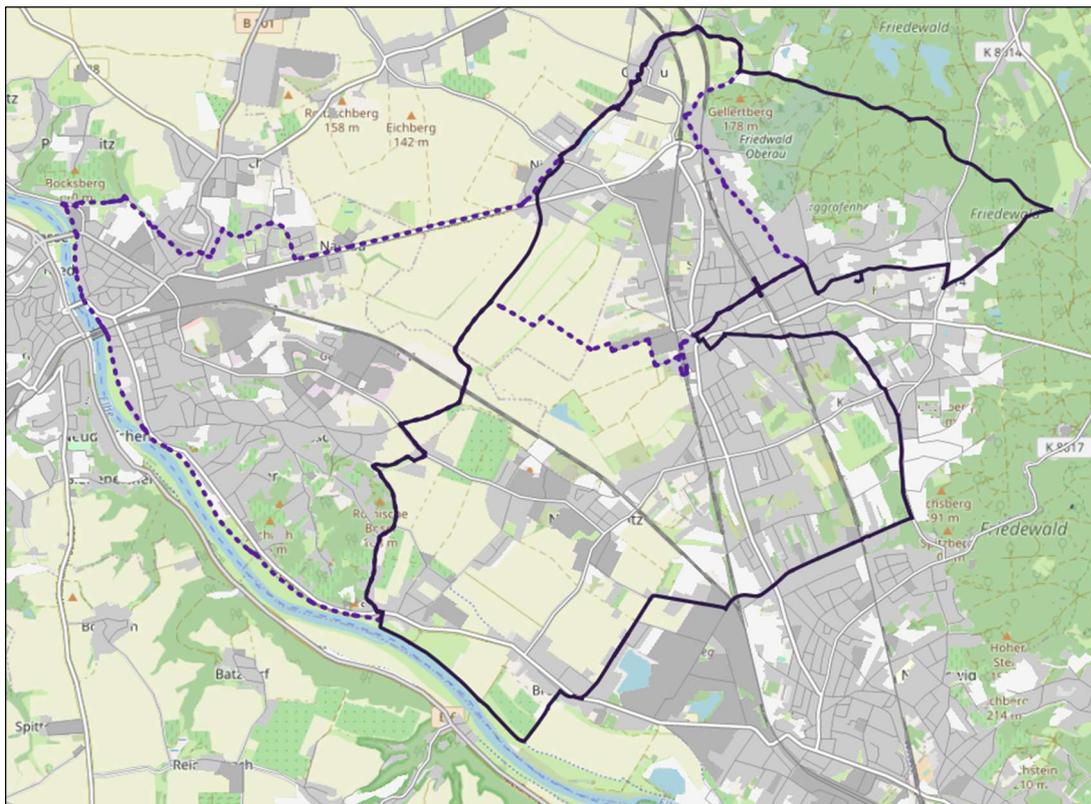
- *Rund um Weinböhla*
- *Elbe-Nassau-Friedewald*

##### Warum?:

- Hoher Gleichlaufanteil
- Hoher Routenanteil im inneren Ortsstraßenbereich

##### Was ändert sich?

- Route und Routen-Name *Elbe-Nassau-Friedewald* entfällt
- Route *Rund um Weinböhla* bleibt, aber mit neuer Routenführung
- Die *Weinerlebnis-Tour* bleibt unverändert
- Die SachsenNetzRad-Routen II-18 und II-42 bleiben unverändert



Grafik 20

##### POI's im neuen Tourverlauf *Rund um Weinböhla*:

Start/Ziel VELOCIMUM; Ortsmitte Weinböhla; Spitzgrundstraße mit Sportanlage und Fürstlicher Weinberg; Coswig; Brockwitz; Elberadweg; Weindorf Sörnewitz; LSG Nassau; Schloss Oberau; Waldbad Oberau; Waldgebiet Friedewald; König-Albert-Turm;

Gesamtlänge: 28,2 km; 200 Höhenmeter

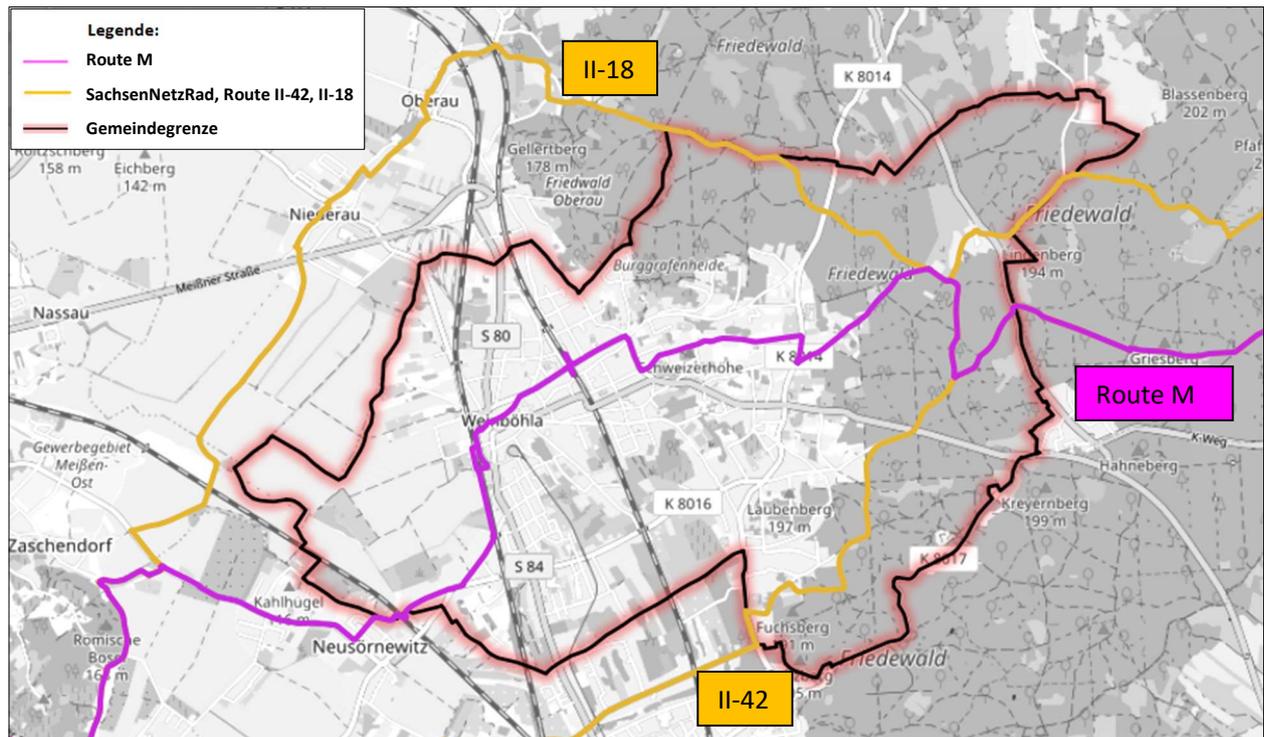


#### 4.1.2. „Route M“: Integration der Ortsmitte in das SachsenNetzRad

➔ Hinweis des Autors: Die „Route M“ wurde während der redaktionellen Arbeit bereits realisiert und in Betrieb genommen.

##### Ziel:

- Vernetzung der Ortsmitte/VELOCIUM in das SachsenNetzRad durch Einrichtung einer neuen Radroute Meißen – Weinböhla - Moritzburg : „Route M“.
- Schaffung einer attraktiven touristischen Angebotskombination im Verbund mit dem Rad-Bus „Linie M“ der Verkehrsgesellschaft Meißen.



Grafik 21

##### Realisierte Maßnahmen:

- Änderungen an der Routenwegweisung innerhalb der Gemeinde Weinböhla
- Beteiligung der Kommunen Moritzburg, Coswig, Meißen
- Ergänzungen der Radweg-Beschilderung in den 4 Kommunen an vorhandenen Wegweiser-Pfosten von SachsenNetzRad.
- Förderung durch das Landratsamt Meißen
- Touristische Vermarktung durch den Tourismusverband Elbland – Dresden



### 4.1.3. Regionale VELOCIUM-Radrouten

#### Ziel:

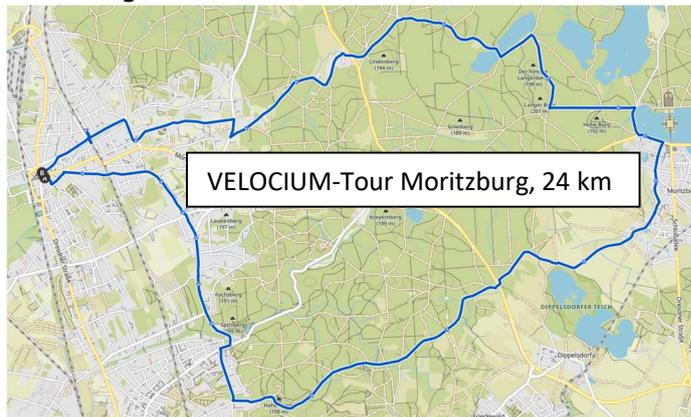
- Ausweisung von neuen thematischen Radtouren unter dem Titel „VELOCIUM“
- Touristische Integration von Radebeul, Moritzburg, Coswig, Meißen.
- Offensive Bewerbung des VELOCIUM in der gesamten Elblandregion

Das VELOCIUM mit seiner interaktiven Ausstellung, der historischen Werkstatt, Ausprobierrädern, Pumptrack und anderen hoch interessanten Exponaten ist einmalig in Sachsen und verdient mehr Aufmerksamkeit.

#### Nachteilig sind:

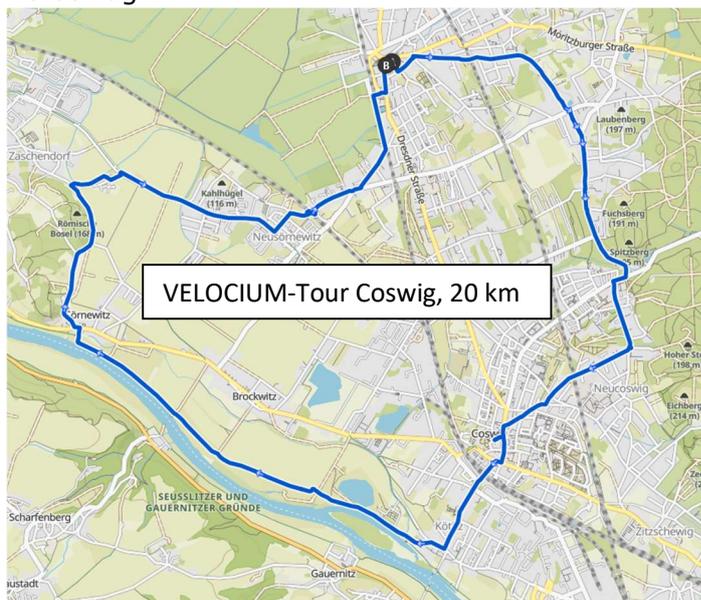
- die entfernte Lage zu den dominierenden touristischen Hauptdestinationen Meißen, Radebeul, Moritzburg
- die Entfernung zum Elberadweg
- die Dominanz der die Region prägenden Themen
  - Historisches Meißen, Weinanbau
  - Kulturlandschaft und Schloss Moritzburg
  - Barockes Dresden

#### Vorschlag 1:



Grafik 22

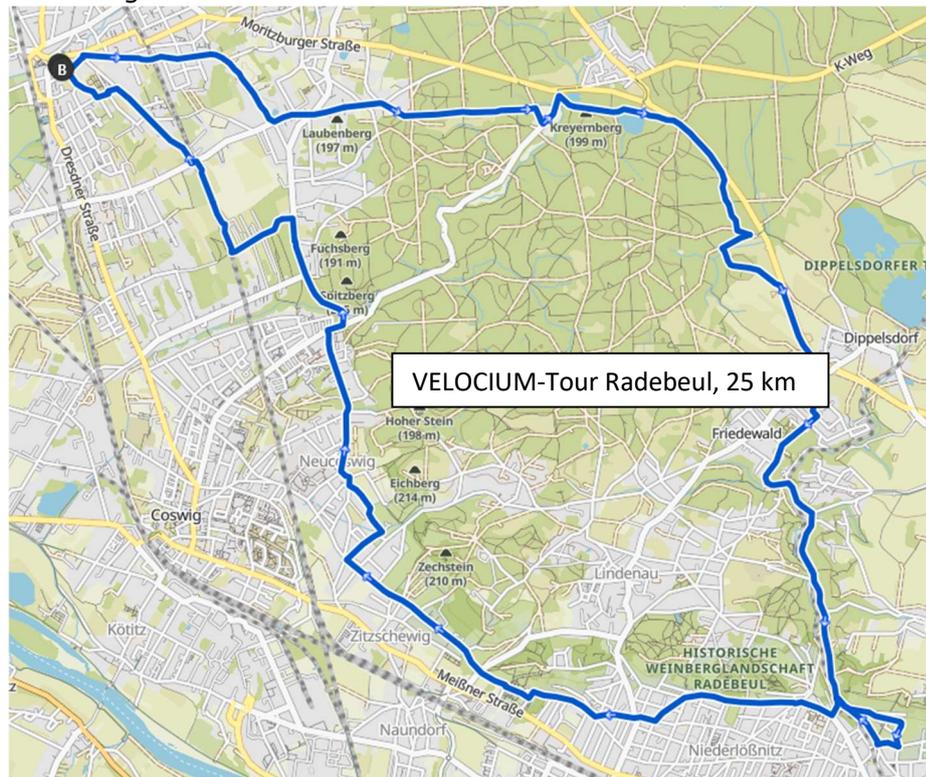
#### Vorschlag 2:



Grafik 23



## Vorschlag 3:



Grafik 24

#### 4.1.4. Radrouten-Bausteine „Elbland-Mobilität“

Bereitstellung von modular kombinierbaren Radrouten-Angeboten zum Thema „Elbland-Mobilität“ mit Start und Ziel im VELOCIUM

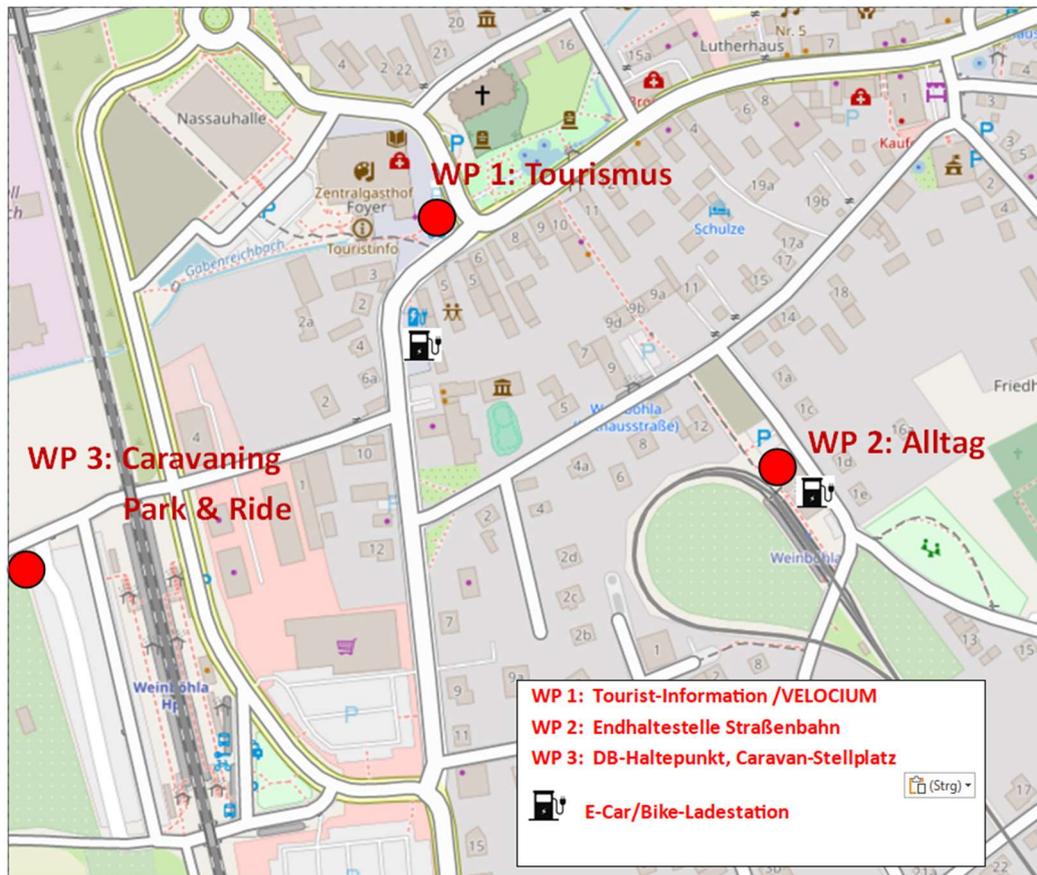
##### Ziele:

- Eisenbahntunnel Oberau, Erste Deutsche Ferneisenbahn 1839 Dresden - Leipzig
- Sächsische Elbeschiffahrt Radebeul - Meißen
- Löbnitzgrundbahn Radebeul – Moritzburg - Radeburg
- Nacke-Automobilbau (Karras-Museum) in Coswig
- Historische Kutschenausstellung im Landgestüt Moritzburg
- Kursächsisches Postmeilensäulen-Netz und Friedrich Zürner
- Das Dreiecksnetz der Königlich Sächsischen Triangulierung.
- Historische Straßen, Brücken, Alleen und deren Gasthäuser
- Energie: Pumpspeicherwerk Niederwartha/Oberwartha



### 4.1.5.: Willkommen-Orte mit Information und Service

Willkommens-Orte erbringen Informations- und Service-Dienstleistungen für Touristen und Einwohner. Das Leistungsspektrum der klassischen Touristinformation (Beratung für Übernachtungen, Gastronomie, Veranstaltungen, Touren, Karten, Ticketverkauf u.a.) wird ergänzt mit weiteren Service-Angeboten, die vorrangig einer nachhaltigen Mobilität dienen.



Grafik 25

#### Vorschlag zur Ausstattung:

Angebot	WP1	WP2	WP3
Abschließbare Fahrrad-Boxen	VELOCIMUM	x	-
Überdachte Fahrrad-Abstellbügel, ausreichende Anzahl	x	x	-
Fahrradschlauch-Automat, Werkzeug-Nothilfe-Set	x	-	-
Abschließbare Gepäckboxen	VELOCIMUM	-	-
Kleingepäck-Boxen mit Lademöglichkeit für EBike, Handy, Navi, Tablet,	VELOCIMUM	-	-
Freier WLAN-Hotspot	x	x	-
Bike-Sharing-Station	x	x	-
Car-Sharing-Station mit Batterie-Ladestation	Tourist-Information	-	-
E-Car-Batterie-Ladestation, + EBike-Batterielademöglichkeit	Dresdner Str	x	-
ÖPNV-Ticketautomat	-	x	-
<b>Informationstafeln:</b>			
Orts-Kern-Lageplan	x	x	x
Rad- und Wanderrouten, Übernachtung, ÖPNV, POI's	x	x	x
Service- und Dienstleistungsanbieter, Arzt, Apotheke	x	x	x
Nothilfe-Nummern	x	x	x



## **4.2. Handlungsempfehlungen Alltags-Radverkehr:**

Die Attraktivität der Gemeinde Weinböhla als Wohnort ist seit Jahren hoch. Allerdings liegen die Arbeits- und Bildungsstätten zumeist außerhalb des Gemeindegebietes im Elbtal bzw. im Norden der Landeshauptstadt Dresden. Insbesondere in der Hanglage wohnen viele Bürger der Gemeinde. Vorrangiges Verkehrsmittel ist der eigene PKW. Die Neuausrichtung der Gesellschaft zu nachhaltiger alternativer Mobilität (Umweltschutz, gesunde Lebensweise, Mobilitätsbedürfnis, Kostenersparnis) verlangt unter anderem sichere Radwege und Radrouten-Angebote. Auf Grund der Ortslage am Elbtalhang, gelegen zwischen zwei Eisenbahntrassen, sind bauliche Radwege im vorhandenen Straßennetz kostenintensiv und nur mit Eigentumserwerb realisierbar.

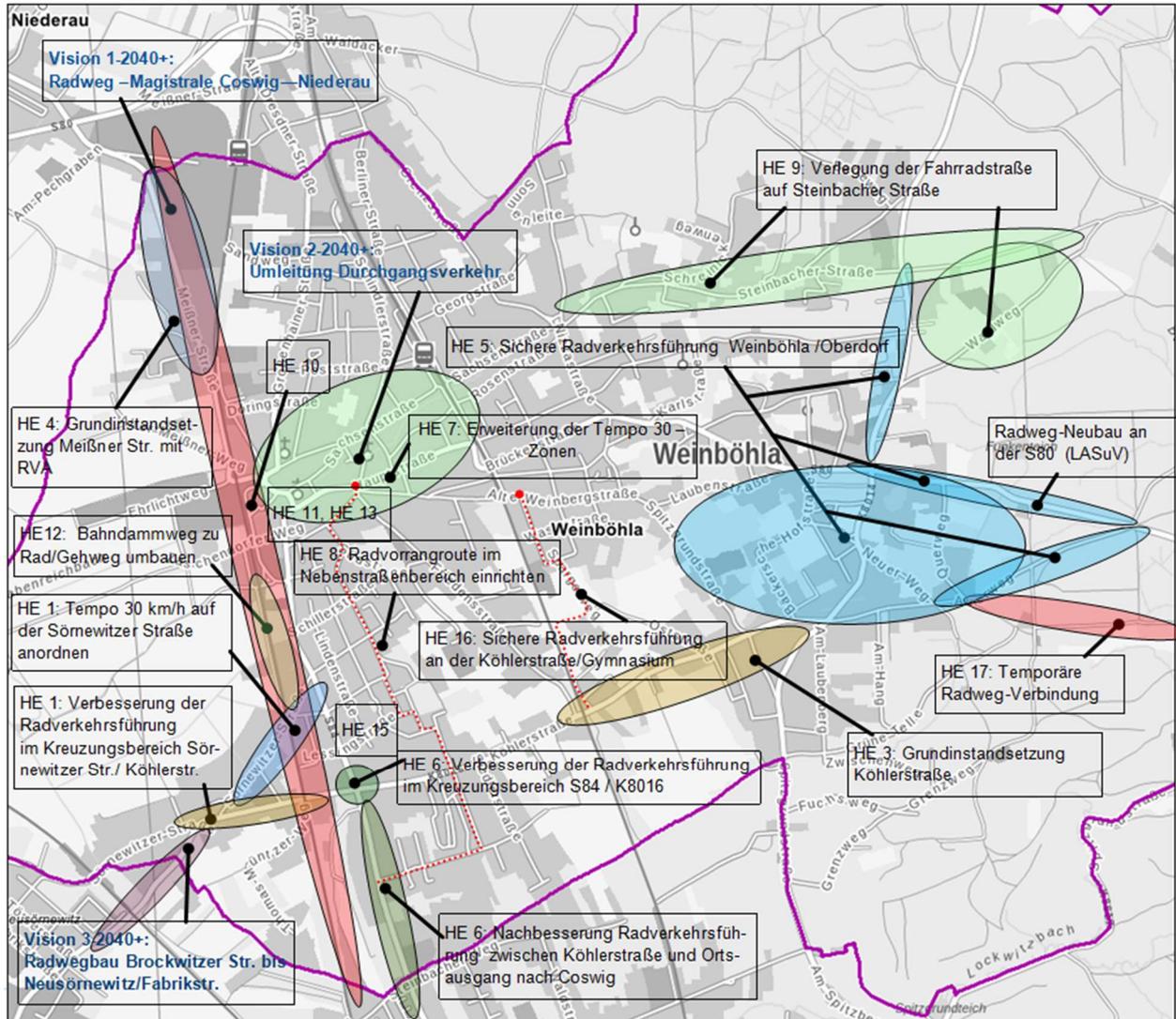
### **4.2.1. Empfehlungen an die Gemeindeverwaltung Weinböhla**

4.2.1.1.	<b>Gemeinde-Straßenbestandsverzeichnis(StrBestVerz)/ Radwege:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Kontrolle des StrBestVerz hinsichtlich Vollständigkeit, korrektem Eintrag und Kartennachweis im Straßenbestandsverzeichnis aller Radwege laut Novellierung des Sächsischen Straßengesetzes vom 20.08.2019</li> </ul>
4.2.1.2.	<b>Langfristige rechtliche Sicherung des Radwegenetzes</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung und Erfassung aller Radwege-Flurstücke, deren rechtliche langfristige Sicherung für Alltag- und Tourismus-Radwegnutzung potenziell gefährdet sind (z.B. Eigentümerwechsel, Umnutzung, ...), --&gt; Einzelfallentscheidung zu: Routen-Verlegung, Grunderwerb, Widmung, Vertrag</li> </ul>
4.2.1.3.	<b>Verantwortlichkeiten</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Benennung von Verantwortlichkeiten zur regelmäßigen Kontrolle der Radwegweisungsbeschilderung hinsichtlich Zustand, Verkehrssicherheit, Grün-Freischnitt und Reparaturen</li> <li>Berufung eines ehrenamtlichen Radwegewartes Weinböhla (ehem. Herr Gramann)</li> </ul>
4.2.1.4.	<b>Schulwegsicherheit</b> Kontrolltätigkeit und Verkehrsschulung durch das Ordnungsamt in den Schulen: <ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrssicherheit und StVO-konforme Ausstattung der Schülerfahräder</li> <li>Durchführung von Verkehrssicherheitsschulungen</li> <li>Organisation Verkehrsunterricht für Schüler der Grund- und Oberschule, einschließlich regelmäßige Prüfung der Räder-Verkehrssicherheit</li> </ul>
4.2.1.5.	<b>Nutzung der Förderangebote für Radwegebau und Infrastruktur</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Schaffung von Planungsvorlauf für die zeitnahe Beteiligung an kurzfristigen Aktionen für investive Maßnahmen verschiedener Fördermittelgeber</li> </ul>
4.2.1.6.	<b>Bestandsdaten-Nachhaltung</b> für das geänderte Radwegenetz (CAIGOS?) <ul style="list-style-type: none"> <li>Radwegedaten-Management inklusive Verantwortlichkeiten installieren</li> </ul>

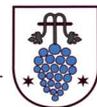


### 4.2.2. Übersicht der Handlungsempfehlungen: Alltags-Radverkehr:

→ Zielnetz: Anlage Masterpläne, Mpl-2-A3, Alltags-Radwege 2030+



Grafik 26


**Tabellarische Aufstellung der Handlungsempfehlungen (HE) nach Grafik 26:**

Nummer	Titel	Priorität: 1=hoch 2=mittel	Beteiligung
HE 1	Konflikte-Entschärfung Sörniewitzer Str./Köhlerstraße	1	KVA MEI
HE 2	Nachrüstung von Radverkehrsfurten	2	
HE 3	Grundinstandsetzung Köhlerstraße-Ost	1	LASuV KVA MEI
HE 4	Sanierung Meißner Straße/K8012 mit Radverkehrsanlagen	2	KVA MEI
HE 5	Radfahrer-Sicherheit in Weinböhla-Oberdorf	1	
HE 6	Radfahrer-Sicherheit auf der Dresdner Straße bis Ortsausgang Coswig	1	LASuV KVA MEI
HE 7	Erweiterung der vorhandenen Tempo30-Zonen	1	LASuV KVA MEI
HE 8	Einrichtung von Rad-Vorrangrouten im Nebenstraßen-Bereich	2	
HE 9	Verlegung der Fahrradstraße Weinböhla - Neuer Anbau	2	
HE 10	Radverkehrsanlage „An der Nassau“, Verlängerung des Radweges	2	KVA MEI
HE 11	Dresdner Straße, Abzweig An der Nassau bis Kirchplatz	1	KVA MEI
HE 12	Bahndammweg zu gemeinsamer Rad- und Gehweg (VZ240) umbauen und umwidmen	1	
HE 13	Radvorrangroute Zaschendorfer Weg	1	
HE 14	DB-Unterführung Zaschendorfer Weg: Rad- Freigabe	2	
HE 15	Umlaufsperrung am Durchgang Lessingstraße zur Köhlerstraße	2	
HE 16	Radwegverbindung Köhlerstraße/Gymnasium - Ortsmitte	1	
HE 17	Temporäre Radweg-Verbindung DD-Nord/Auer - Weinböhla	2	
HE 18	Verkehrssicherheit Schüler-Radverkehr, alle Schulen	1	
HE 19	Fahrrad-Abstellanlagen, diverse Orte	2	
HE 20	Park & Ride für Radfahrer an ÖPNV-Übergängen	2	
	<b>Visionen 2040+:</b>		
Vision 1	Radweg-Magistrale Coswig - Weinböhla - Niederau		
Vision 2	Umleitung Durchgangsverkehr auf „Weinböhlaer Ring“		
Vision 3	Radweg-Neubau an der Brockwitzer Straße: Sörniewitzer Str bis Fabrikstraße /Neusörniewitz		

Die dargestellten Handlungsempfehlungen sind im Rahmen der Ortsentwicklung als langfristige Leitplanung zu übernehmen in Einzelmaßnahmen zu untersetzen.



## Erläuterungen zu den Handlungsempfehlungen:

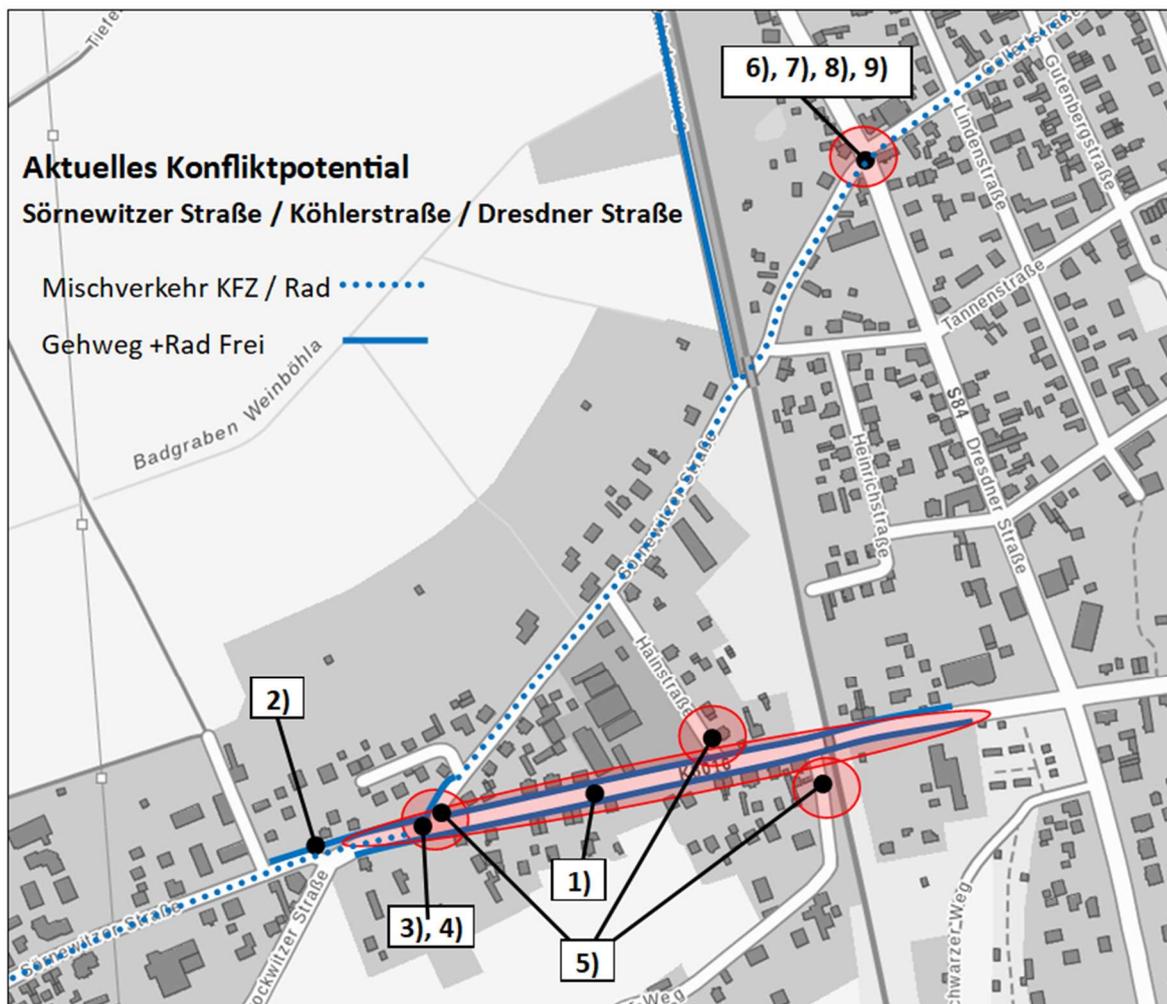
### 4.2.3. HE1: Konflikte-Entschärfung Sörnewitzer Str./Köhlerstraße

#### Beschreibung:

Die Sörnewitzer Straße und die westliche Köhlerstraße gehören zu den meistgenutzten Alltags-Radrouten in der Gemeinde. Sie verbinden die Ortsmitte von Weinböhla mit dem Gewerbegebiet Coswig, Brockwitz und Sörnewitz. Aus touristischer Sicht wird die Route für den Anschluss an den Elberadweg und nach Meißen genutzt. Es gibt keine Radverkehrsanlagen.

#### Ist-Situation:

- Köhlerstraße mit 2,5m breiten Fußwegen auf beiden Seiten (Gehweg mit Zusatzzeichen Rad frei, VZ 1022-10).
- Fast alle Radfahrer nutzen den Fußweg
- Verkehrsbeobachtung: Anzahl der Radfahrer + Fußgänger ist kleiner 75 pro Spitzenstunde
- Verkehrsbeobachtung: Der anteilige Radverkehr auf dem Fußweg beträgt ca. 80%, gegenüber ca. 20% Fußgängerverkehr



Grafik 27

**Unfallrisiko Knotenpunkt Sörnewitzer/Köhlerstraße:**

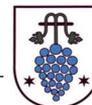
- 1) Individuelles „wildes“ Auf- und Abfahren der Radfahrer zwischen Fußweg und Straße
- 2) 2-Richtungs-Radverkehr auf dem 2,5m breiten Fußweg Sörnewitzer Straße ab Köhlerstraße bis Abzweig Brockwitzer Straße (Begegnungskollision vor Kurve!)
- 3) Schlechte Vorfahrt-Einsichtnahme für KFZ auf der Sörnewitzer Straße vor der Köhlerstraße, bezüglich Radfahrer auf dem Fußweg Köhlerstraße
- 4) Linksabbiegender Rad- und KFZ-Verkehr von der Köhlerstraße auf die Sörnewitzer Straße ohne Linksabbiege-Fahrspur
- 5) Nebenstraßen-Einmündungen ohne Radverkehrsfurt

**Unfallrisiko Knotenpunkt Sörnewitzer Straße/Dresdner Straße:**

- 6) Starker Verkehr auf der Dresdner Str. führt zu Risiken beim Queren der Hauptstraße
- 7) Keine KFZ/Fußgängerampel am Kreuzungspunkt (Fußg.-Ampel in 30m Entfernung)
- 8) Nur ein Wartestreifen für Radfahrer und KFZ auf der Sörnewitzer Straße vor der Kreuzung Dresdner Straße
- 9) Hauptunfallschwerpunkt in der Gemeinde Weinböhla

**Maßnahmen:**

- A) Veranlassung einer belastbaren Verkehrszählung Radfahrer, Fußgänger  
Begründung der Zulässigkeit „Gemeinsamer Rad- und Gehweg“ mit VZ 240
- B) Sörnewitz Straße: Dresdner Straße bis Köhlerstraße
  - Verkehrsrechtliche Anordnung Tempo 30 (Radfahrer im Mischverkehr)
- C) Einmündungskreuzung Sörnewitzer Straße/Köhlerstraße:
  - Fahrradgerechte Umplanung der Kreuzung mit **Radfurt** über Sörnewitzer Str.
  - Sörnewitzer Str.: Rücksetzung der KFZ-Haltelinie und VZ 205 Vorfahrt gewähren
  - Verbesserung der Seitensicht zu den Anliegergrundstücken
- D) Sörnewitzer Straße zwischen Köhlerstraße und Abzweig Brockwitz Straße:
  - Verbreiterung Fußweg von 2,5m auf 3,5m für 2-Richtungs-Rad-/Gehweg (Gründerwerb)
- E) Köhlerstraße:
  - Nachrüstung der Fahrradfurten Hainstraße, Th.-Münzer-Weg
- F) Köhlerstraße:
  - Verkehrsrechtliche Anordnung „Gemeinsamer Rad- und Gehweg“ VZ 240 (Benutzungspflicht des Gehweges!)  
Empfehlung für Radverkehrsanlagen ERA 2010:  
→ bei max. 75 Nutzern/Spitzenstunde ist eine Breite von 2,5m ausreichend



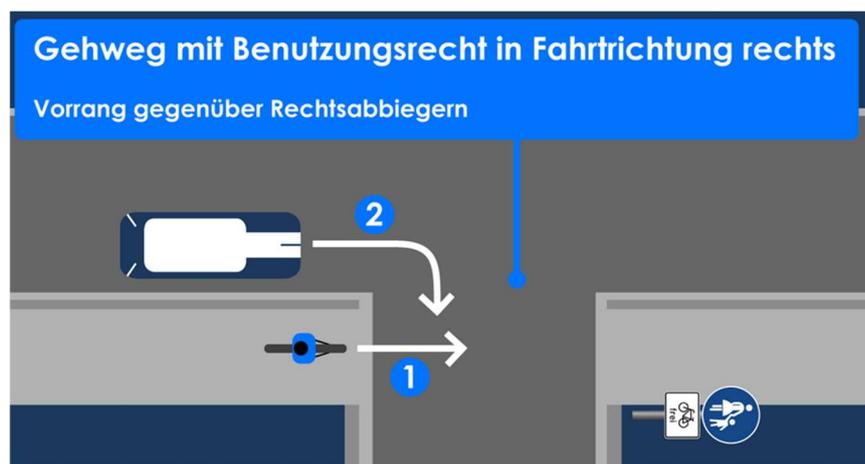
#### 4.2.4. HE2: Nachrüstung von Radverkehrsfurten

Umfang: Verkehrszeichen und Markierung

Die Radverkehrsfurten verdeutlichen den ohnehin bestehenden Vorrang von Radfahrern. Beispielsweise haben Fahrradfahrer Vorrang gegenüber Rechtsabbiegern, auch wenn sie neben der Fahrbahn in gleicher Richtung auf freigegebenen Gehwegen fahren (§ 9 Absatz 3 StVO).

Fazit: Die Vorrang-Regelung gilt sowohl für „Gehweg+RadFrei“, als auch gemeinsamer Geh/Rad-Weg mit VZ 240

- Sörnewitzer Straße/Köhlerstraße
- Köhlerstraße/Hainstraße
- Thomas-Müntzer-Weg
- Dresdner Straße/Florian-Geyer-Weg



Quelle: **stvo2Go**

Grafik 28

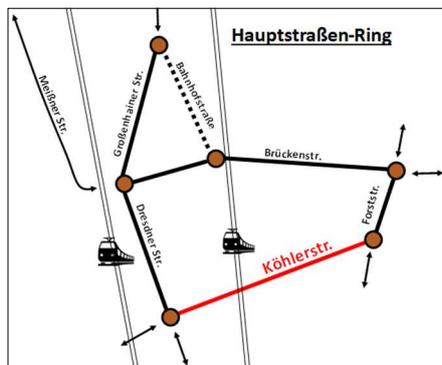


#### 4.2.5. HE3: Grundinstandsetzung Köhlerstraße-Ost

Klassifizierung nach Kreisradverkehrskonzeption:

Verbindung Grundzentren nach RIN-Kategorie AR III (Weinböhla - Moritzburg)

Die Köhlerstraße ist eine Kreisstraße (K 8016) des Kreisstraßenbauamtes Meißen. Eine attraktive, sichere Verkehrsführung für KFZ und Radfahrer auf der Köhlerstraße zwischen Forststraße und Ortsausgang Neusörnwitz ist Voraussetzung für die Entlastung des Durchgangsverkehrs in der Ortsmitte. Für die Schüler des Gymnasiums und die Nutzer der künftige Sportanlagen sind sichere Radrouten auszuweisen. Die grundhafte Instandsetzung der Köhlerstraße ist dringend geboten. Bei der Straßeninstandsetzung ist die Realisierung von Radverkehrsanlagen nach RAST06/ERA 2010 zu berücksichtigen. Hierzu ist der Erwerb von privaten Grundstücksflächen erforderlich.



Grafik 29



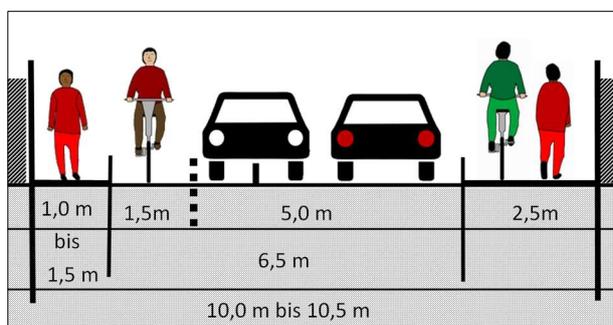
Grafik 30

#### Nutzer:

- Die Köhlerstraße ist eine Ortsmitte-Entlastungsstraße in der Ost-West-Relation für KFZ -Durchgangsverkehr und ÖPNV-Linienbusse
- Zugänge zum ÖPNV: Straßenbahn-Haltestelle mit Park&Ride, Bus-Haltestellen
- Schüler-Radverkehr: Grundschule, Gymnasium, Schulen, Ausbildung in Coswig

Die Anzahl Fußgänger und Radfahrer wird derzeit mit kleiner 50 in der Spitzenstunde aus der Beobachtung eingeschätzt. Die Zahl der Fußgänger hat einen Anteil von unter 25%. Mit Ausbau des Gymnasium-Schulbetriebes + Sporthalle, Fertigstellung des Radweges an den Staatsstraßen S81 und S80, sowie nach Instandsetzung der Köhlerstraße, wird die Zahl der Radfahrer erheblich zunehmen, während die Zahl der Fußgänger nur geringfügig steigt.

#### Vorschlag: Straßenraumprofil-Nutzung bei einer Breite von 10,0m bis 10,5m



#### Vorschlag für die Aufteilung:

- linker Gehweg 1,0m -1,5m
- linker Schutzstreifen Radfahren 1,5m
- Fahrbahn: 5,0 m + 1,5 m = 6,5 m
- rechter gemeinsamer Rad-/Gehweg 2,5m

Grafik 31

**Für den Schüler-Radverkehr Gymnasium – Ortsmitte ist eine Radweg-Trasse auf vorhandenen Wegen an den Gleisanlagen, bzw. Gartenwegen, zu installieren.  
→ siehe Masterplan 2030+**



#### 4.2.6. HE4: Sanierung Meißner Straße/K8012 mit Radverkehrsanlagen

##### Situation:

Die Meißner Straße ist eine Kreisstraße des Kreisstraßenbauamtes Meißen.

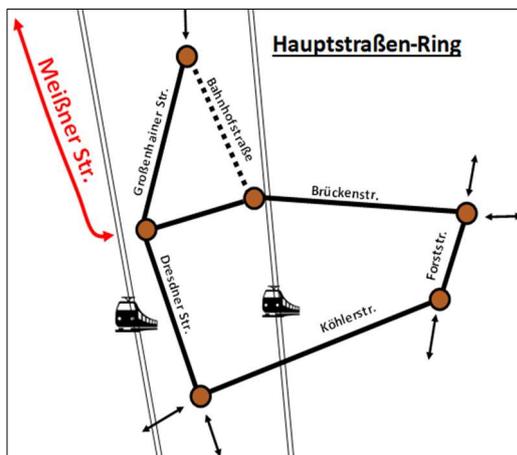
Sie verbindet die Ortsmitte von Weinböhla mit der Ortsmitte von Niederau. Sie hat keine Radverkehrsanlagen bzw. Fußwege mit Zusatzschild 1022-10 „Radverkehr frei“. Radfahrer müssen im KFZ-Mischverkehr fahren. Alternative sandgeschleimte Radwege sind nur in großer Entfernung nutzbar (LSG Nassau).

Der gesamte Zustand der Straßen/Gehweg-Anlage erfordert eine grundhafte Neuanlage des Straßenzuges mit Radverkehrsanlage „Gemeinsamer Rad-/Gehweg“ mit VZ 240 oder 241. Die durchschnittliche Bestands-Trassenbreite einschl. Fußweg beträgt 11,0 m – 12,0 m.

##### Klassifizierung nach Kreisradverkehrskonzeption:

Verbindung Mittelzentren nach RIN-Kategorie AR II (Coswig – Großenhain)

Die Radverkehrsanlage Meißner Straße ist laut Radverkehrskonzeption des Landkreis Meißen im Kontext der Mittelzentren-Verbindung AR II Radebeul – Coswig – Weinböhla – Niederau – Großenhain einzuordnen und zu planen.



Grafik 32



Grafik 33

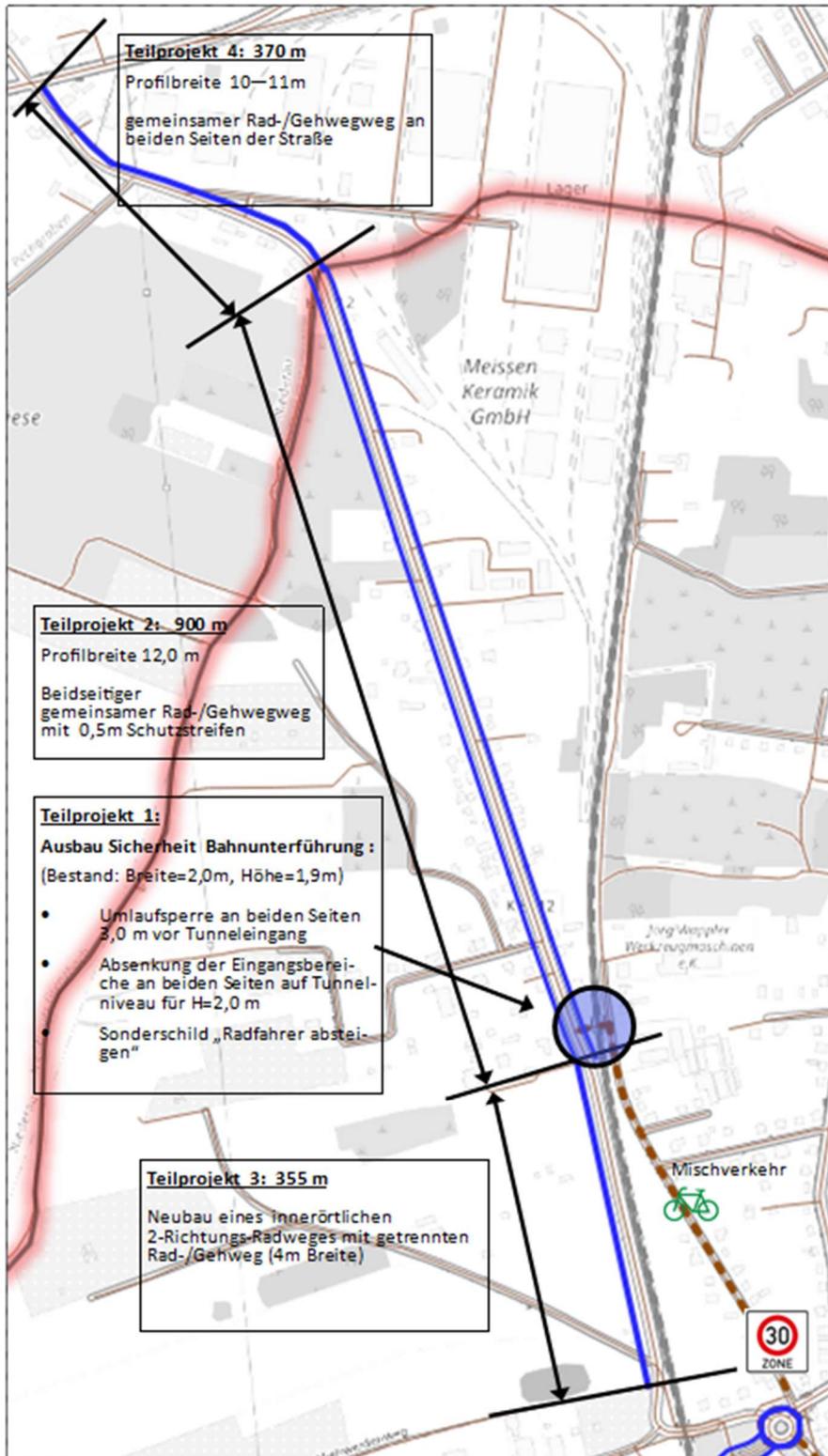
##### Nutzer:

- Schüler und Auszubildende von Niederau und umliegende Ortsteile
- Alltagsradverkehr für Werktätige zu den Gewerbegebieten in Weinböhla, Coswig, Radebeul
- Touristischer Radverkehr in geringem Umfang

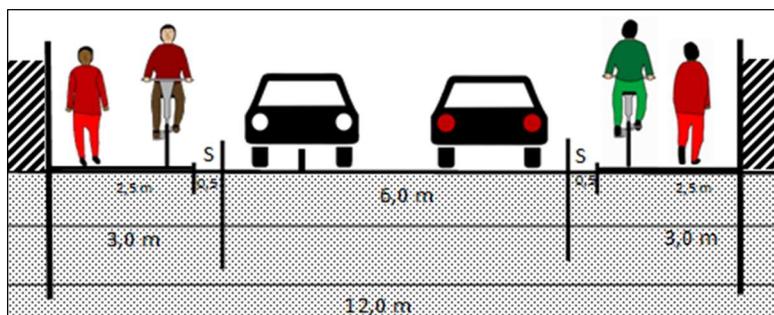
Für die Nutzerzahlen liegen keine Messwerte vor. In jahreszeitlicher Abhängigkeit gibt es eine hohe Schwankungsbreite. Die Bereitstellung eines Radweges wird die Nutzerzahl merklich erhöhen.

##### Realisierung:

Das Gesamtprojekt wurde in 4 Teilprojekte gegliedert. Es ist Grunderwerb erforderlich. Es wird empfohlen, das Teilprojekt 1 als eigenständiges Projekt zu entwickeln.



Grafik 34



Vorschlag:  
 Straßenraumprofil-Nutzung bei einer Breite von 12,0 m:  
 (Vorbehaltlich nötigen Grunderwerbs)

Grafik 35



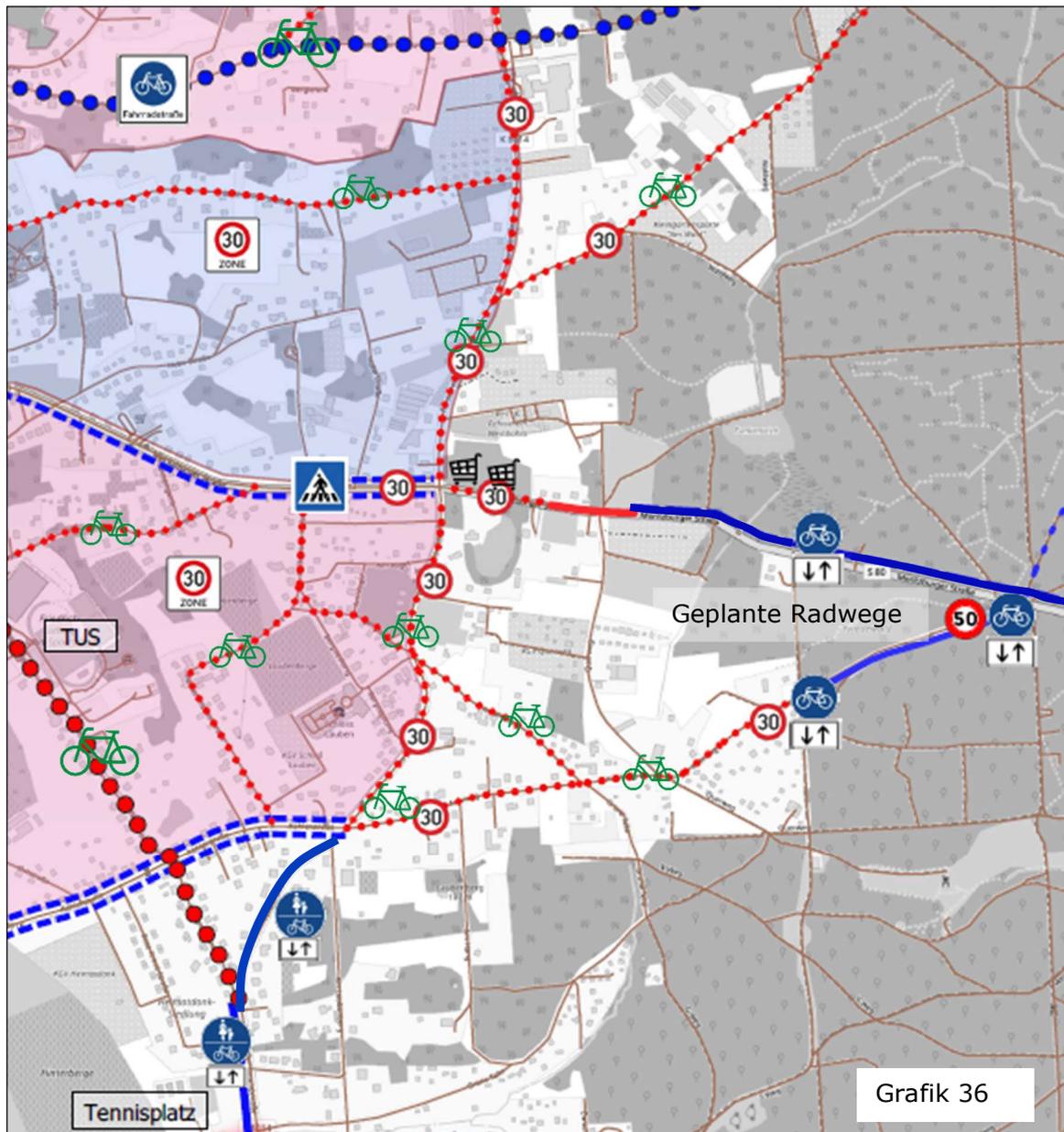
#### 4.2.7. HE5: Radfahrer-Sicherheit in Weinböhla-Ost

Der Freistaat Sachsen hat die LIST Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH mit der Planung eines baulichen Radweges begleitend zur Staatsstraße S80 beauftragt. Abschnitt: Ortslage Auer/S81 bis zum Ortseingang Weinböhla.

Auf Grund des Nahversorger-Standortes ist ein signifikanter Anstieg der Radfahrer-Frequenz in allen Straßenabgängen des Kreisverkehrs zu erwarten.

Im Nah-Verkehrsraum ist wegen der relativen Nähe von Kreisverkehr, Versorger-Einrichtungen, Einfahrten und Radfahrer-Mischverkehr mit Aufmerksamkeits-Defiziten der Verkehrsteilnehmer zu rechnen.

#### Auszug aus dem Masterplan 2030+:



Grafik 36



Rad-Vorzugsrouten im Tempo30-Mischverkehr



Radverkehrsanlagen nach ERA 2010

**Moritzburger Straße/S80, Richtung Auer:**

Die Errichtung von separaten Radverkehrsanlagen an der Staatstraße S80 ist ab Ortseingang Weinböhla auf Grund der Flurstück-Eigentumsverhältnisse nur langfristig mit Grunderwerb möglich.

100 Meter vor den Radweg-Übergängen in den S80-Mischverkehr, sollte Tempo 30 km/h mit Zeichen 274-30 angeordnet werden.

**Forststraße, Richtung Steinbach:**

Empfehlung: durchgehend Tempo 30 km/h ab Kreuzung S80 bis Steinbacher Weg anordnen.

Grund:

- Radfahrer-Mischverkehr (Alltag, Tourismus, Freizeit)
- Kein Gehweg
- Seniorenheim-Anlage

**Forststraße, Richtung Coswig:**

Empfehlung: Tempo 30 km/h bis Köhlerstraße

Grund:

- Radfahrer-Mischverkehr (Alltag, Freizeit)
- Hohe KFZ-Belastung
- Kein Gehweg
- Neues Wohngebiet „Am Vogel“
- Ost-West-Querungen (Fußgänger, Radfahrer) über die Forststraße

**Moritzburger Straße, Richtung Ortsmitte Weinböhla:**

Empfehlung:

- Radfahrer-Schutzstreifen bis kurz vor Kreisverkehr verlängern
- Bauliche Verlängerung des Fußweges an der Moritzburger Straße bis Kreisverkehr
- Tempo 30 km/h bis Bäckersche Hofstraße
- Fußgängerüberweg in Höhe Wilhelm-Wiesner Straße

Grund:

- Zunahme der Verkehrsteilnehmeranzahl, einschl. Fußgänger



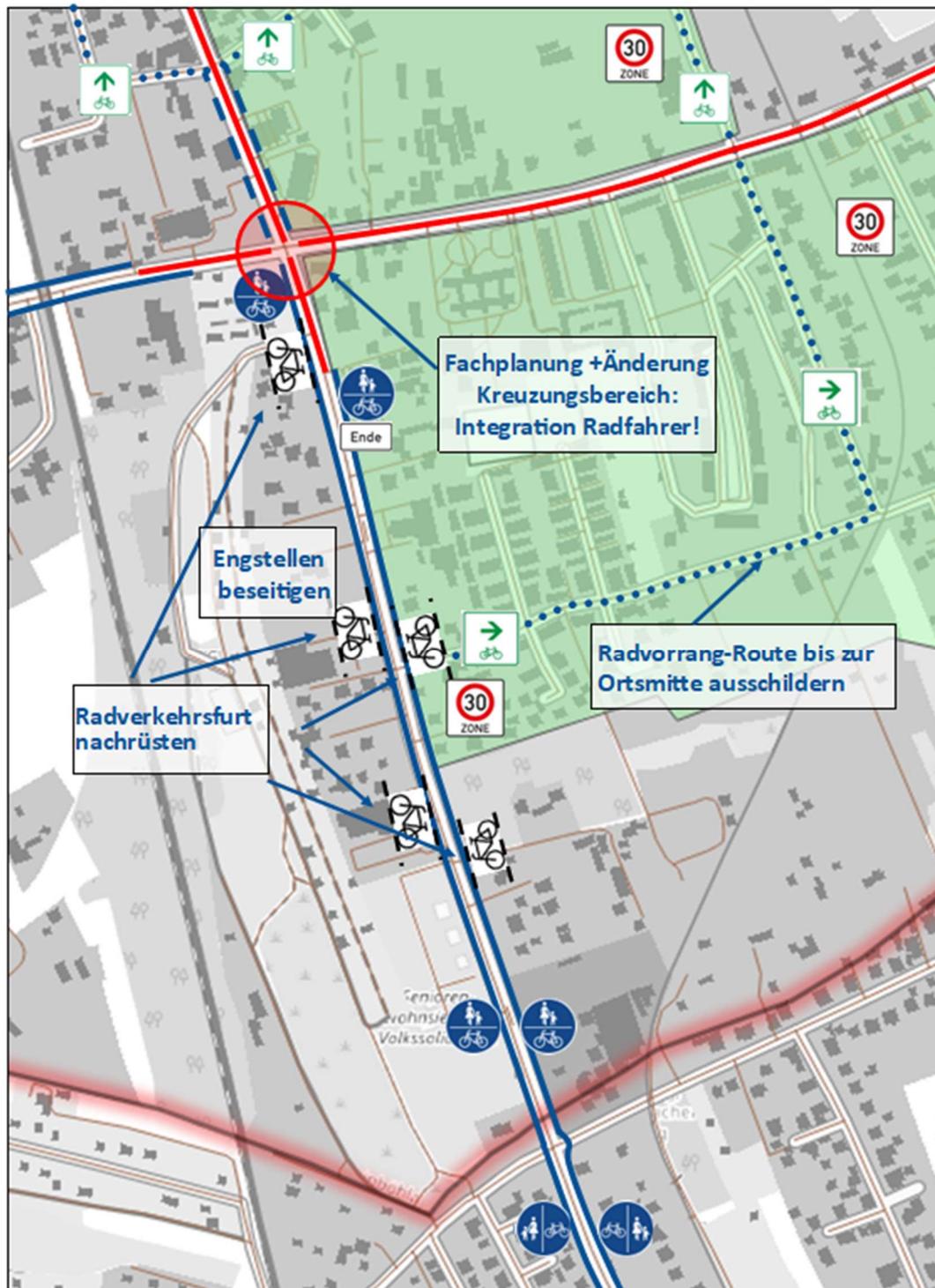
#### 4.2.8. HE6: Radfahrer-Sicherheit auf der Dresdner Straße bis Ortsausgang Coswig

Dresdner Straße lt. Kreisradverkehrskonzeption:

Verbindung Mittelzentren nach RIN-Kategorie AR II (Coswig – Großenhain)

Die Fahrbahnbreite im Bereich der Gemeinde Weinböhla beträgt 6,0m.

Gemeinsame Geh-/Radwege sind südlich der Kreuzung Köhlerstraße an beiden Straßenseiten vorhanden (2,0m bis 3,0m). Nördlich der Kreuzung Köhlerstraße gibt es keine gemeinsamen Geh-/Radwege oder Gehwege + „Rad frei“.



Grafik 37



### **Ist-Zustand Radfahren auf der Dresdner Straße:**

- Die Dresdner Straße ist ab Kreuzungspunkt Köhlerstraße die am häufigsten genutzte Radfahrer-Trasse in der Gemeinde Weinböhla.
- Nutzer:
  - Alltags-Radverkehr für Arbeit, Beruf, Erledigungen
  - Schüler-Radverkehr: Grundschule, Gymnasium, Schulen, Ausbildung in Coswig
- Auf dem Gebiet der Stadt Coswig ist die S84 beidseitig mit VZ 241-30 (getrennter Geh-/Radweg) ausgeschildert. Ab Ortsgrenze Weinböhla beidseits mit VZ 240 (gemeinsamer Geh-/Radweg).
- Die **Verkehrsorganisation im Kreuzungsbereich Dresdner Straße / Köhlerstraße** beinhaltet keinerlei Vorsorge für Radfahrer. Radverkehrsanlagen (Gemeinsamer Geh-/Radweg, bzw. Gehweg mit „Rad frei“) enden ca. 50 m vor der Kreuzung und überlassen den Radfahrer seinem Schicksal. Bauliche und markierungsseitige Vorbereitungen für die Eingliederung der Radfahrer in den Mischverkehr der Kreuzung sind nicht vorhanden.
- Für Radfahrer auf der Route Niederau – Weinböhla – Coswig sind keine alternativ geeigneten Alltags-Radrouten, bzw. Radwege vorhanden.
- Die Ausweisung von alternativen Radrouten zur Ortsmitte im verkehrsberuhigten Nebenstraßenbereich ist nicht erfolgt.

### **Maßnahmen:**

- Durchführung eines Sicherheits-Audits, einschl. Verkehrszählung Radfahrer und Fußgänger.
- Fachplanung zur Neugestaltung einer sicheren Verkehrsführung von Radfahrern.
- Da die Inbetriebnahme eines alternativen Radweges nicht absehbar ist (langfristige Lösung: Radweg-Magistrale am Bahndamm), ist der vorhandene straßenbegleitende Rad-/ Gehweg an der Dresdner Straße sicherer auszubauen. → Engstellen-Beseitigung!
- Nachrüstung fehlender Radverkehrsfurten.
- Für Radfahrer mit Ziel/Quelle Ortsmitte oder Weinböhla-Oberdorf sollte ab Florian-Geyer-Weg eine Nebenstraßen-Radvorrang-Route eingerichtet werden.  
Radvorrang-Route (siehe HE8):
  - vom Florian-Geyer-Weg bis Ortsmitte (Tempo 30 -Zonen)
  - Dresdner Straße/Lessingstraße bis Gutenbergstraße
  - Sörnewitzer Straße bis Lessingstraße/Dresdner Straße
- Nördlich der Kreuzung (Dresdner Straße) ist zu prüfen, ob die vorhandenen Gehwege von der Köhlerstraße bis zur Lessingstraße auf 3m verbreitert und als Rad-/Gehweg angeordnet werden können (Länge = 150 m).
- Erstellung eines Grundschule-Wegekonzeptes für radfahrende Kinder und Eltern.



#### 4.2.9. HE7: Erweiterung der vorhandenen Tempo 30-Zonen

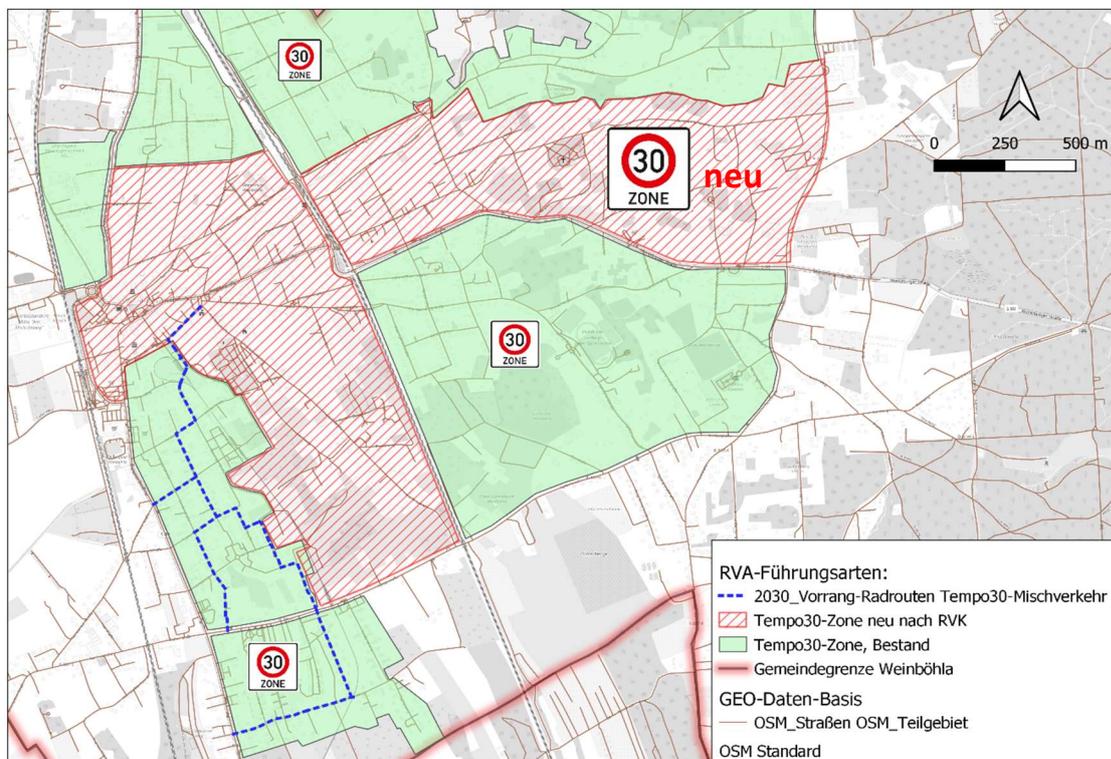
Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen oder in einem Wohngebiet hat zahlreiche positive Auswirkungen auf den Radverkehr: Es verbessert die Verkehrssicherheit deutlich und trägt zu einem besseren Miteinander im Straßenverkehr bei. So wird Radfahren auch für Menschen attraktiv, die das Rad noch nicht für ihre Alltagswege nutzen. Außerdem mindert Tempo 30 die Lärm- und Schadstoffbelastung und erhöht die Lebensqualität. (Quelle: ADFC)

##### Was bewirkt Tempo 30 (Quelle ADFC):

- Tempo 30 rettet Menschenleben
- Tempo 30 verbessert das Verkehrsverhalten
- Tempo 30 beeinflusst die Verkehrsmittelwahl
- Tempo 30 schafft lebenswert Städte und Gemeinden
- Tempo 30 mindert den Verkehrslärm

Die Wohngebiete-Struktur der Gemeinde Weinböhla ist prädestiniert für die Einrichtung von Tempo 30-Zonen. Tempo 30-Zonen ermöglichen ein verteiltes Alltags-Radfahren im Mischverkehr, ohne dass die Radfahrenden auf bestimmten Routen konzentriert geführt werden.

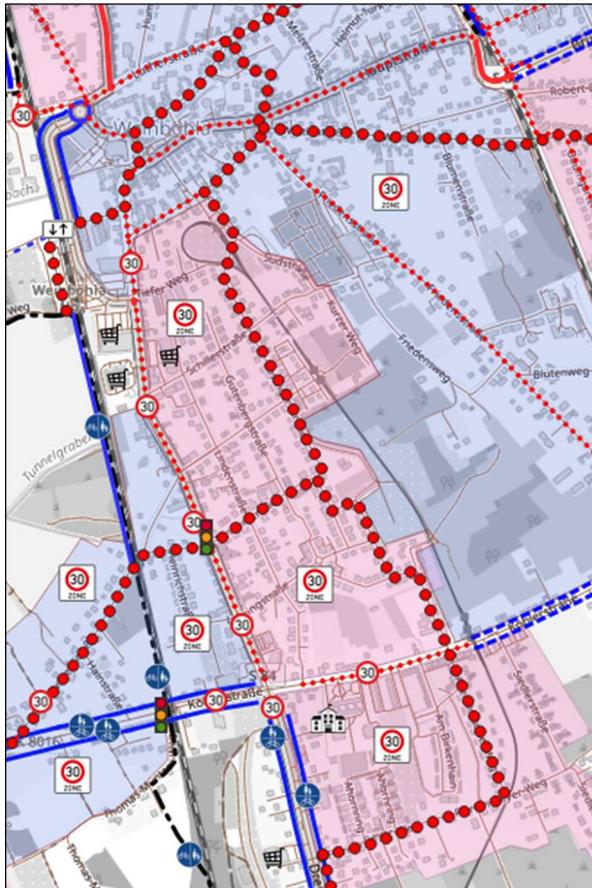
Die Planung von Rad-Vorrangrouten in Tempo 30-Zonen macht dann Sinn, wenn Radverkehr von Tempo 50-Hauptstraßen auf beruhigte sichere Tempo-30-Straßenbereiche geführt werden können bzw. wenn ortsfremden Radfahrern im Alltagsverkehr zu wichtigen Ortsdestinationen und Schüler zu ihren Schulen sicher geführt werden sollen. Rad-Vorrangrouten sollen daher in jeder Hinsicht risikominimiert geführt werden. Querende Hauptstraßen, häufig frequentierte Kurzzeit-Längsparkstände, sowie Bereiche mit hohem Aufmerksamkeitsverlust sind zu vermeiden.



Grafik 38



#### 4.2.10. HE8: Einrichtung von Rad-Vorrangrouten im Nebenstraßen-Bereich ( Gesamtdarstellung in der Anlage Masterplan Alltagsradwege 2030+)



Legende:

Rad-Vorrangrouten

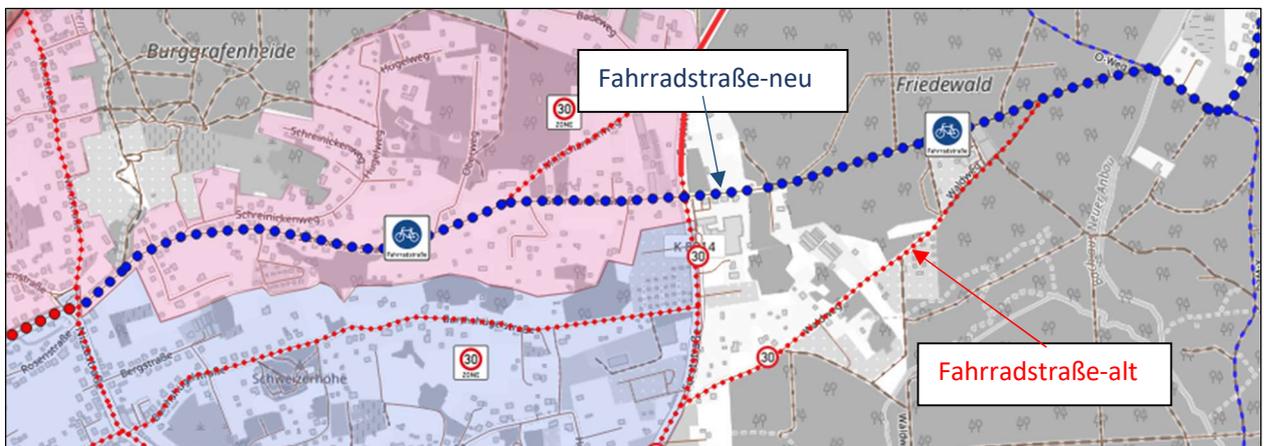
Merkmale einer Rad-Vorrangroute:

- Mischverkehr
- In der Regel im verkehrsberuhigten Nebenstraßenbereich (Tempo 30 km/h)
- Ausschilderung mit Radwegweisung

Grafik 39

#### 4.2.11. HE9: Verlegung der Fahrradstraße Weinböhla - Neuer Anbau

**Änderung:** alt: Straße „Waldweg“, bis zum H-Weg, Länge 1080 m  
 neu: → Verlauf über den H-Weg bis zur Forststraße  
 → Weiterführung über Steinbacher Weg bis Sachsenplatz



Grafik 40



#### 4.2.12. HE10: Radverkehrsanlage „An der Nassau“, Verlängerung des Radweges



Fußweg beidseitig als 1-  
Richtungs-Radverkehrsanlage  
ausbauen

Grafik 41

#### 4.2.13. HE11: Dresdner Straße, Abzweig An der Nassau bis Kirchplatz



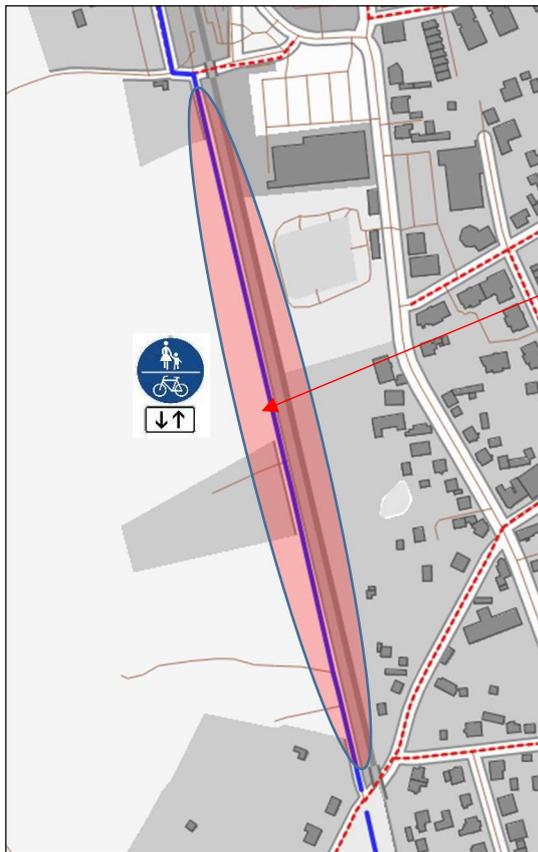
Tempo 30 ab Kirchplatz  
bis An der Nassau  
→ Mischverkehr für Radfahrer  
  
Anordnung Tempo 30km/h

Grafik 42



#### 4.2.14. HE12: Bahndammweg zwischen Tiefer Weg und Sörnewitzer Straße

Derzeitigen Weg mit VZ „Gehweg“ + Zusatzschild „Rad frei“ umwidmen und zur regelkonformen Radverkehrsanlage mit VZ 240 umbauen.



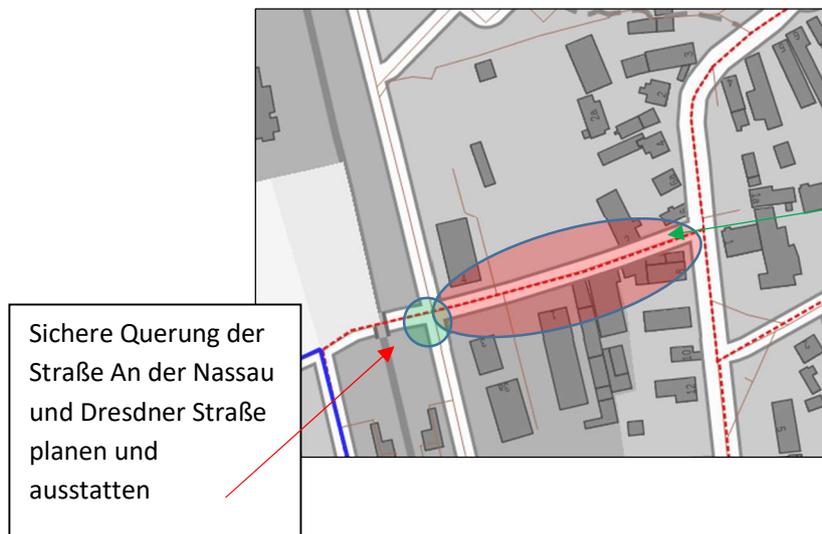
Aktuell:  
Bahndammweg zwischen  
Tiefer Weg und Sörnewitzer Straße  
(z. Zt. Gehweg/Rad frei, 2m breit)

Änderung:  
Gemeinsamer 2-Richtungs -Rad- und  
Gehweg mit VZ 240,  
Breite von 3,0 m

Grafik 43

#### 4.2.15. HE13: Straße Zaschendorfer Weg

- als Radweg im Straßenbestandsverzeichnis widmen
- Radwegweisung:  
Vorrang-Radroute von Ortsmitte zum DB-Haltepunkt, bzw. WP3



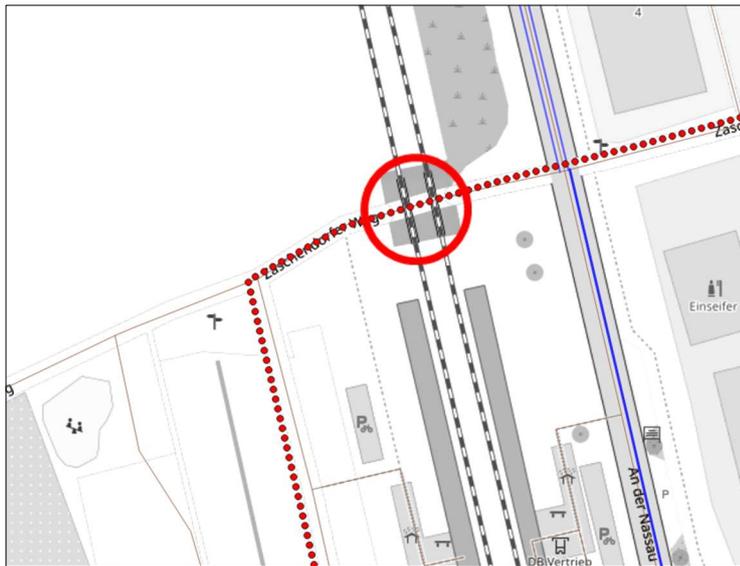
Sichere Querung der  
Straße An der Nassau  
und Dresdner Straße  
planen und  
ausstatten

Straße als Vorrang-Radroute  
für die Verbindung  
Ortsmitte – DB-Haltepunkt:  
Tourismus, Alltag  
widmen.

Grafik44



#### 4.2.16. HE14: Haltepunkt Weinböhla, DB-Unterführung Zaschendorfer Weg

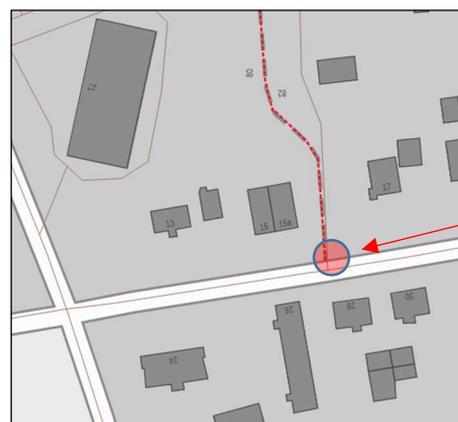


Änderung der  
Anordnung „Einbahnstraße“:  
„Radfahrer frei in beiden Richtungen“

Grafik 45

#### 4.2.17. HE15: Durchgang Lessingstraße zur Köhlerstraße

- Schulweg zur Grundschule
- Durchgang an der Köhlerstraße mit Umlaufsperre oder Poller ausstatten



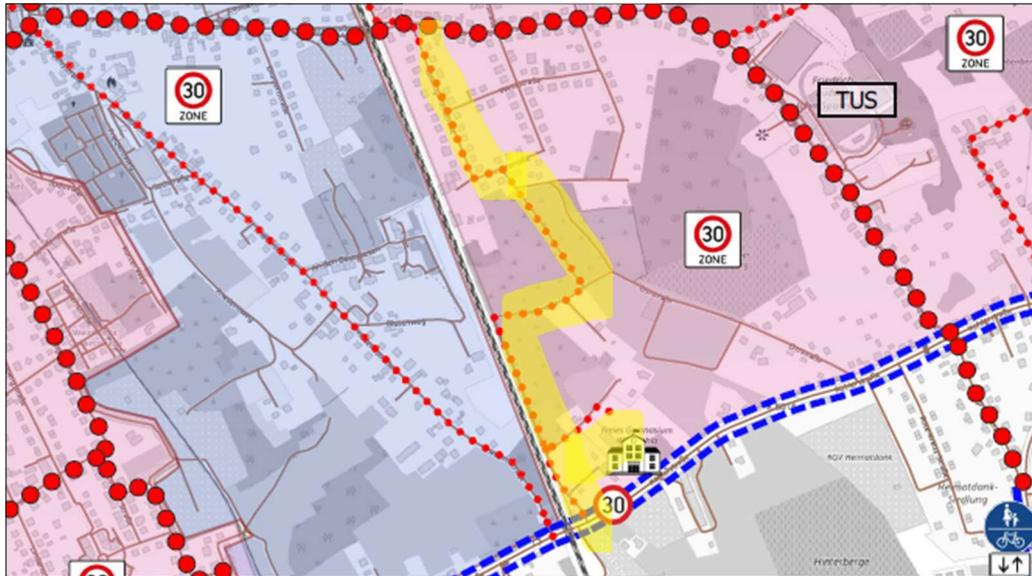
Umlaufsperre, Poller

Grafik 46



#### 4.2.18. HE16: Radwegverbindung Köhlerstraße/Gymnasium – Ortsmitte

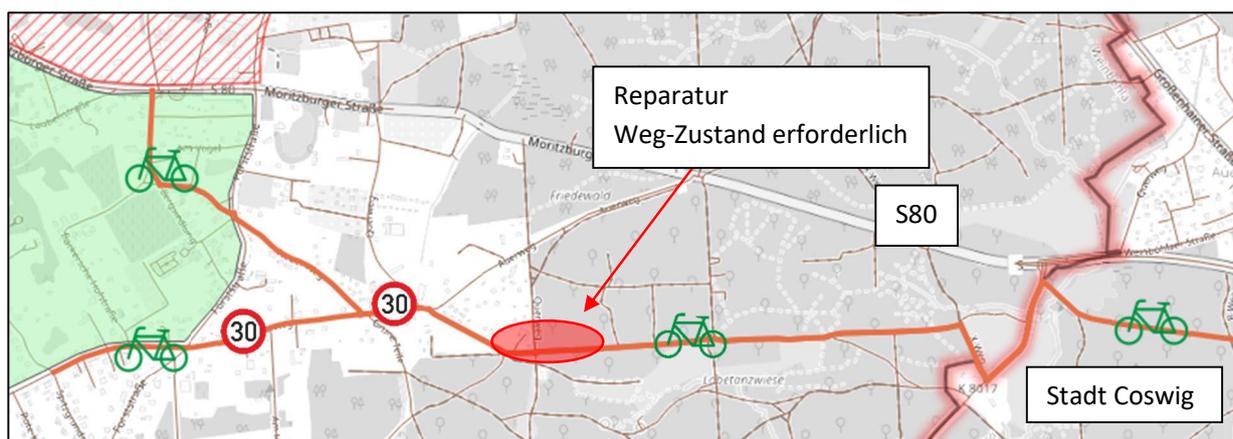
Die Entwicklung des Gymnasiums Weinböhla mit Sporthallenkomplex führt zu einer signifikanten Zunahme der Radfahrer. Sowohl an der Köhlerstraße als auch in der Verbindung Gymnasium zur Ortsmitte sind Radverkehrsanlagen erforderlich.



Grafik 47

#### 4.2.19. HE17: Temporäre Radweg-Verbindung DD-Nord/Auer - Weinböhla

Alternativ-Radweg für sicheres Radfahren bis zur Freigabe des neuen S80-Radweges. Realistischerweise ist mit dem Bau des Radweges an der S80 nicht vor 2029 zu rechnen. Um den Alltags-Radfahrer auf der Route zwischen Auer und Weinböhla, mangels alternativer Radwege, nicht auf die Staatsstraße S80 zu zwingen, kann der Waldweg genutzt werden. Dieser bereits jetzt als touristische Radroute ausgewiesen.



Grafik 48

Für den Alltagsradverkehr ist eine ergänzende Wegweisung erforderlich.

Da es sich nicht um einen Radweg nach StVO handelt, dürfen die Wege nicht mit VZ 237  Radweg ausgestattet werden.

Auf der Auerstraße soll die Radroute im Mischverkehr mit VZ Tempo 30 geführt werden.



## 4.2.20. HE18: Schüler-Radverkehr

### A: Grundschule Weinböhla, Köhlerstraße 32:

- Anzahl der Schüler: 480, Klassenstufen 1 - 4, 5-zügig
- Schüler-Haupt-Einzugsgebiete:
  - Weinböhla Oberdorf über Friedensstraße und Köhlerstraße
  - Coswig bis Auerstraße, über die Dresdner Straße,
  - Aus Ri. Niederau (Oberau), über Berliner Str, Großenh.-Str
- Anzahl der Fahrradstellplätze: 115 für Kinder und Eltern  
davon überdacht: 27(für Lehrer, Mitarbeiter)
- Radverkehr Schüler und Eltern: ca. 60 - 70 bei Fahrradwetter  
Radverkehr Lehrer, Mitarbeiter: ca. 10 - 20 bei Fahrradwetter
- Länge der Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h vor Schule: ca. 250 m
- Schüler-Rushhour: früh: 07:20 – 07:40 Uhr
- Maßnahmen-Priorisierung lt. Schulleitung:
  - Fahrradfahren-Ausbildung in der Schule (Verkehrswacht, Polizei)
  - Kontrolle der Schüler-Räder-Ausstattung auf StVO-Einhaltung

### Verbesserung Sicherheit:

- Köhlerstraße: „Gehweg, Rad frei“ von der Dresdner Straße bis Straßenbahnquerung zu Lasten der PKW-Parkflächen
- Reduzierung der PKW-Längsparker unmittelbar vor der Schule (Verbesserung der Übersicht beim Queren der Straße und bei Ein- und Ausfahrt aus dem Schulgelände)
- Umlaufsperrung am Durchgangsweg zur Lindenstraße
- VZ 136-20 *Kinder* an der Köhlerstraße anordnen
- für Eltern und Kinder: moderne sichere Radabstellanlage mit Dach im Schulgelände
- Sicherheits-Audit durchführen: Neuregelung „*Schule-DriveIn*“ bei Abgabe der Kinder im Schulgelände

PKW-Längsparkflächen anstelle Radweg (Länge = ca. 200 m)



Grafik 49

Köhlerstraße, Blick nach Süden



Grafik 50

Köhlerstraße, Blick nach Norden



## B: Oberschule Weinböhla, Sachsenstraße 33

- Anzahl der Schüler: 520, Klassenstufen 5-10, 3-zügig
- Schüler-Einzugsgebiet (außer Weinböhla):
  - Niederau, Oberau über Berliner Straße und Großenhainer Straße
  - Neusörnnewitz, Sörnnewitz über Sörnnewitzer Str., Ortsmitte, Sachsenstr.
  - Gröbern, Zadel über Meißner Straße
- Anzahl der Fahrradstellplätze: 160, davon 130 überdacht
- Schüler und Mitarbeiter mit Rad: ca. **150 !!**
- RVA Radweg bis zur Schule: keine
- Länge der Geschwindigkeitsreduzierung 30km/h vor Schule: 150 m
- Schüler-Rush-hour: früh: 6:45 - 7:15 Uhr;

### Verbesserung Sicherheit:

- VZ 136-20 *Kinder* an der Sachsenstraße
- Bereichsvergrößerung der Tempo 30 km/h -Begrenzung
- Sachsenstraße: Geschwindigkeits-Messtafeln, bzw. Geschwindigkeitskontrollen
- Mehr Schüler-Verkehrskontrollen durch das Ordnungsamt
- StVO-Sicherheitskontrollen der Räder
- StVO-Verkehrserziehungsmaßnahmen für Schüler



Grafik 51



Grafik 52

## C: Freies Gymnasium Weinböhla, Köhlerstraße:

Noch keine Angaben zum Schulbetrieb vorhanden

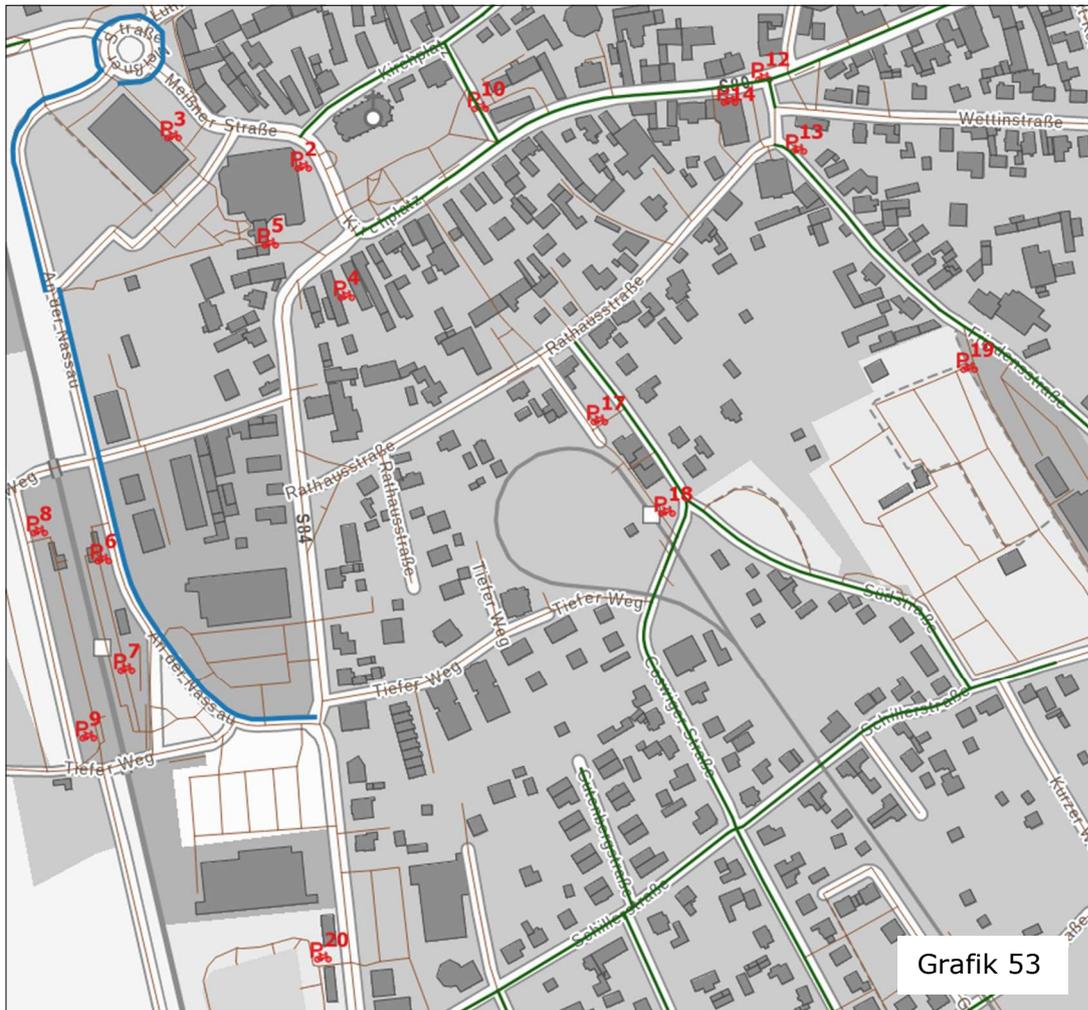
### Aktion:

- Planung von Radverkehrsanlagen im Zuge der Köhlerstraße- Instandsetzung;
- Bau eines Radweges vom Gymnasium zur Ortsmitte (Spargelweg)



### 4.2.21. HE19: Fahrrad-Abstellanlagen

Öffentliche Anlagen in Ortsmitte (ohne Versorger und Gewerbe)



Grafik 53

Beispiele aus Weinböhla:



Grafik 54



Grafik 55



Grafik 56



Grafik 57



Grafik 58



### Vorhandene Rad-Abstellanlagen mit Bewertung (max. 5 Punkte):

id	Ort	Stellplätze	Art	Dach	Bemerkung	Bewertung
1	DB-Bhf. Niederau	7	Klemm-unten	nein	Klemm	1
2	Weinböhla-Zentralgasthof	16	Klemm-vorn	nein	2x 8, Werbeaufsteller	2
3	Nassauhalle	48	Bügel	ja	Dachüberstand	5
4	Velocium	30	Klemm-unten	nein	2 Orte, EBike-Ladestation	2
5	Touristeninformation Weinböhla	4	Rinne	nein	zusätzl. MietOn-Radverleih 7 Plätze	2
6	DB-Haltepunkt Weinböhla Nord-Ost	48	Bügel	ja		5
7	DB-Haltepunkt Weinböhla Süd-Ost	48	Bügel	ja		5
8	DB-Haltepunkt Weinböhla Nord-West	24	Bügel	ja		5
9	DB-Haltepunkt Weinböhla Süd-West	36	Bügel	ja	zusätzl. MietOn-Radverleih 8 Plätze	5
10	Kirchplatz-Ost	6	Bügel	nein	versteckt im Grundstück	3
11	DB-Haltepunkt Neusörnwitz-Nord	40	Bügel	ja		5
12	Rathausplatz-Hauptstr.-Ost	16	Klemme-vorn	nein	verdeckt von parkenden Autos	1
13	Rathausplatz-Friedensstr., gegenüber Rathaus	4	Klemme-vorn	nein	Keine Abstellplätze am Rathaus	1
14	Rathausplatz Wochenmarkt	0	fehlt		keine Abstellplätze vorhanden	0
15	Spielplatz am Sportplatz Spitzgrundstr	0	fehlt			0
16	Sportplatz Spitzgrundstraße	33	Bügel-lang	nein		4
17	Spielplatz Südstraße (Wendeschleife)	0	fehlt		keine Abstellplätze vorhanden	0
18	Straßenbahn-Wendeschleife-Südstraße	33	Klemme-unten	nein	viel zu klein: neu mit 80 Stellpl. plus Service	1
19	Friedhof-NO	20	Klemme-unten	nein	Stellplätze im Friedhof	2
20	Elbgaubad Weinböhla	10	Klemme-unten		saisonale mobile Radstellplätze	2
21	Straßenbahn-Haltest. Köhlerstr	12	Klemme-vorn	nein	neuer Ort hinter dem Haltestellenhaus	1
22	Straßenbahn-Haltest. Gellertstraße	0	fehlt		keine Abstellplätze vorhanden	0
24	Friedensturm am Drais-Stein	0	fehlt			0
25	König-Albert-Turm	0	fehlt			0

Summe Stellplätze: 425

Grafik 59

#### Kriterien für die Bewertung

1 = Radklemme, schlechter Ort

2 = Radklemme, guter Ort

3 = Bügel für Rahmen-Sicherung, schlechter Ort

4 = Bügel für Rahmen-Sicherung, guter Ort

5 = Bügel für Rahmen-Sicherung, guter Ort, mit Dach



## Kriterien für zeitgemäße sichere Fahrrad-Abstellanlagen:

Zusammenstellung geeigneter Abstellanlagen (Quelle ADFC):

<https://www.adfc.de/artikel/adfc-empfohlene-abstellanlagen-gepruefte-modelle/>

## Planung von Fahrrad-Abstellanlagen(Empfehlungen des ADFC):

- Zwecks guter Akzeptanz sollte der Standort von Abstellanlagen möglichst zielnah und mit guter sozialer Kontrolle durch Passanten gewählt werden.
- Überdachung und Beleuchtung sollten Standard sein!
- Da bei größeren Anlagen oft Platzmangel herrscht, ist es notwendig, diese mit hoch/tiefer Radeinstellung und mindestens 50 cm Abstand zu planen.
- Bei doppelseitiger Radeinstellung benötigt man dann nur 0,8 qm je Fahrrad netto bzw. ca. 1,25 qm brutto (incl. Wege) je abzustellendes Fahrrad.
- Einfache Vorderradhalter sollten nicht mehr eingesetzt werden, weil durch sie Felgen verbogen werden können und ein Anschließen des Rahmens meistens unmöglich ist.
- Reihenanlagen mit ADFC-empfohlenen Modellen sind in der Regel kostengünstiger zu installieren als Anlehnbügel und nutzen den verfügbaren Platz besser aus. Zusätzlich bieten sie im belegten Zustand eine ordentlichere Optik als eine Anlage mit belegten Anlehnbügeln.
- Zu beachten ist, dass moderne Räder, insbesondere E-Bike, breitere Reifen haben. Klemm-Abstellanlagen sind für solche Reifenbreiten meist nicht ausgelegt und daher ungeeignet.



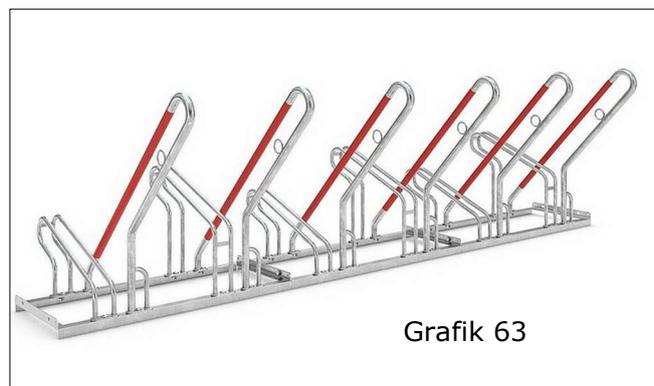
Grafik 60



Grafik 61



Grafik 62



Grafik 63

Quelle: ADFC



## 4.2.22. HE20: Park & Ride für Radfahrer an ÖPNV-Übergängen

### A) DB-Haltepunkt Weinböhla

- Vorbildliche Ausstattung mit Fahrradstellbereichen: auf 4 Zugänge verteilt
- Barrierefreie Zugänge zu den Bahnsteigen für Radmitnahme im Zug
- Vorhandene Einstellplätze: 156 Bügel-Stellplätze

#### Aktion:

- Zusätzliche Ausstattung mit ca. 8 Fahrrad-Garagenboxen an der NO-Seite
- Gehweg-Bordabsenkung von Zschendorfer Weg kommend
- Verlängerung der RVA Gehweg/Radweg: An der Nassau bis Zschendorfer Weg
- E-Bike-Ladestation, kombiniert mit Handy-Ladestation, Schlauch-Automat, Werkzeug-Grundsortiment
- Errichtung einer regionalen Übersichtstafel an der NO-Bahnhofsseite, Radwegenetz, touristische Ziele
- Pfeil-Wegweiser mit Alltags- und Tourismuszielen nachrüsten



Grafik 64



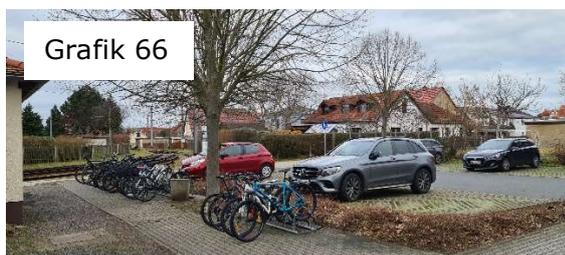
Grafik 65

### Straßenbahn, Endhaltestelle, Südstraße

- Großer Stellplatzbereich mit unterdimensioniertem Angebot an Einstellplätzen
- Hohe Nutzerzahl von Radfahrern, insbesondere Jugendliche
- Vorhandene Einstellplätze: 33 Vorderrad-Klemmbügel, → siehe Tz. 2.1.7. Fahrradstellplätze und Infrastruktur für Radfahrer
- schlechte Voraussetzungen für Schlossbefestigung zur Diebstahl-Sicherung
- keine Überdachung der Einstellplätze, schlechter Diebstahlschutz

#### Aktion:

- Neubau von 80 bis 100 überdachten Rad-Stellplätzen
- Ausstattung mit ca. 8 Fahrrad-Garagenboxen
- E-Bike-Ladestation, kombiniert mit Handy-Ladestation, Schlauch-Automat, Werkzeug-Grundsortiment
- Errichtung einer regionalen Übersichtstafel, mit Service-Informationen, Radwegenetz, touristische Ziele
- Pfeil-Wegweiserpfosten mit Alltags- und Tourismuszielen nachrüsten



Grafik 66



Grafik 67



## B) Straßenbahn, Haltestelle Gellertstraße

- Geringe Nutzung von Radfahrern, meist nur Anwohner
- Vorhandene Fahrradstellplätze: keine,

### Aktion:

- Aufstellung und Bodenfixierung von 8 Radstellplätzen



## C) Straßenbahn, Haltestelle Köhlerstraße

- Mittlere Nutzerzahl von Radfahrern, insbesondere Jugendliche
- Vorhandene Einstellplätze: 12 Vorderrad-Klemmbügel,
- schlechte Voraussetzungen für Schlossbefestigung zur Diebstahl-Sicherung
- keine Überdachung der Einstellplätze

### Maßnahme:

- Neubau von ca. 16 überdachten Rad-Stellplätzen



## D) Fahrradbus der Linie M (Meißen – Weinböhla - Moritzburg)

- Saisonale Buslinie der Verkehrsgesellschaft Meißen (VGM): 01.04. – 31.10.
- Fahrradanhänger für bis zu 16 Räder und E-Bikes
- Haltestelle Weinböhla: DB-Haltepunkt



### Maßnahme:

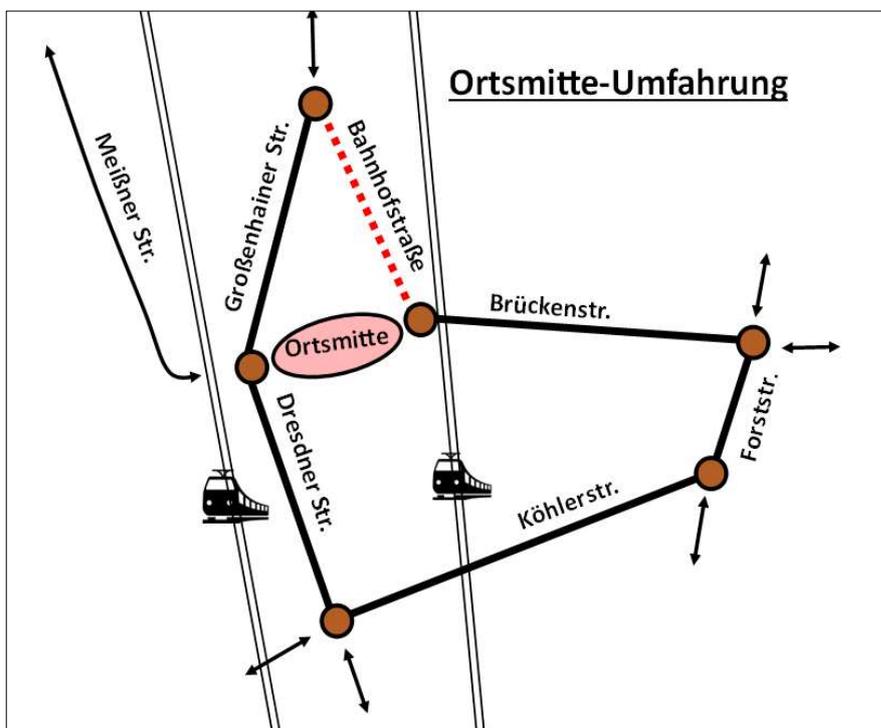
- Zusätzliche Haltestelle in Weinböhla-Oberdorf, Bereich Nahversorger-Standort



## 4.3. Vision 2040+

### 4.3.1. Rad- und fußgängerfreundliche Ortsmitte von Weinböhla

Der Wohlfühlfaktor in einer Gemeinde hängt zu großen Teilen von einer attraktiven Ortsmitte ab. Die Ortsmitte der Gemeinde Weinböhla wird derzeit durch die Staatstraße S80 zerschnitten. Der Ortsmitte-Durchgangsverkehr, in Kombination mit den beidseitigen Längsparker-Flächen, generiert für Radfahrer und Fußgänger ein hohes Gefahrenpotential. Vorgeschlagen wird die Verlagerung der S80 und des Durchgangsverkehrs ab Brückenstraße auf die Bahnhofstraße (Tempo30). Ab Bahnunterführung ist die bereits vorhandene Trasse als Einbahnstraße zur Schindlerstraße fortzuführen (Straßen-Neubauabschnitt mit Radweg) und weiter bis zur Großenhainer Straße zu verlängern.



Grafik 75

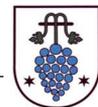
#### Unterstützende verkehrsleitende Maßnahmen:

Durch verkehrsleitende Maßnahmen wird der Verkehr nach Großenhain/Meißen/A14 bereits über die S81 ab der Ortschaft Auer, Kreuzung S81/S80 abgeführt.

Am Kreisverkehr Moritzburger Straße/Forststraße ist der Verkehr nach Coswig/Sörnwitz vorrangig zur Köhlerstraße zu leiten.

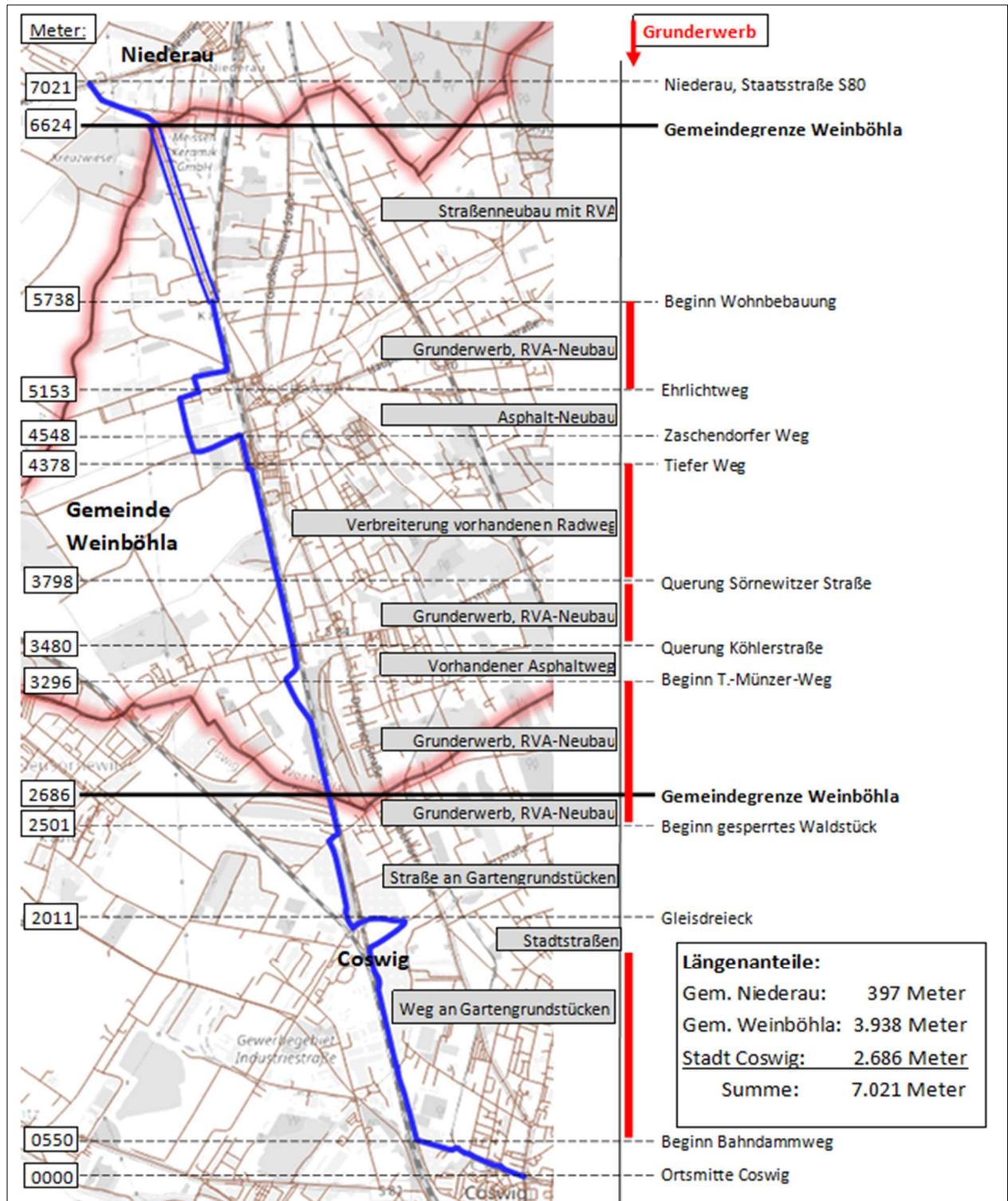
#### Verkehrsentwicklung:

Tendenziell ist eine rückläufige KFZ-Verkehrsentwicklung zu erwarten. Durch die Inbetriebnahme der Elbtalstraße von Coswig nach Meißen ist insbesondere für den Schwerverkehr ein weiterer Rückgang des Durchgangsverkehrs in der Gemeinde Weinböhla zu erwarten.



### 4.3.2. Radweg-Magistrale Coswig - Weinböhla - Niederau - B101/Ockrilla

Vorgeschlagen wird eine „Radweg-Magistrale Coswig – Weinböhla – Niederau – Ockrilla/B101“.

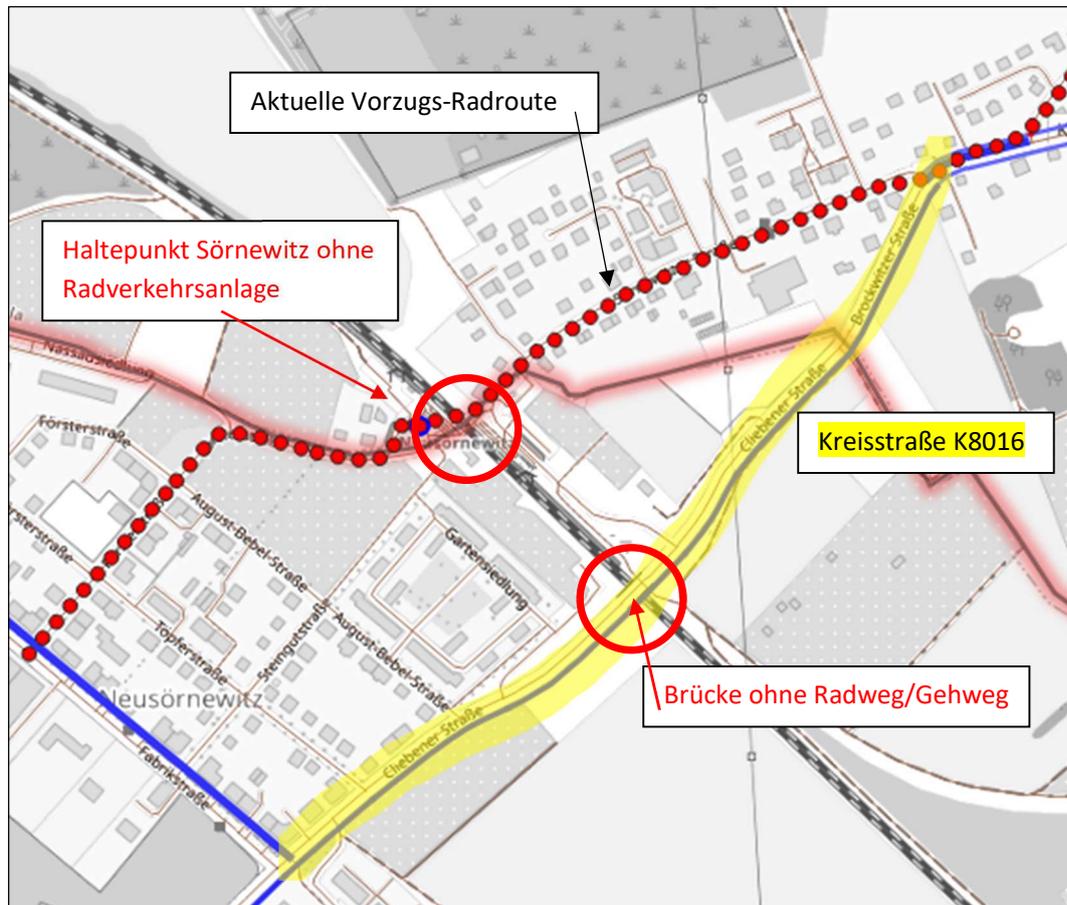


Grafik 76

Der vorgeschlagene Radweg soll den bereits in Planung befindlichen Radweg „Radebeul – Coswig“ über Weinböhla und Niederau bis zur B101/Ockrilla verlängern. Der Radweg Niederau – Ockrilla ist bereits Bestandteil der Kreisradverkehrskonzeption des Landkreises Meißen. Der Radweg soll im Abschnitt Coswig – Weinböhla größtenteils am Fuße des Eisenbahndammes Dresden – Leipzig verlaufen. Es ist zusätzlicher Grunderwerb erforderlich.



### 4.3.3. Radweg an der Brockwitzer Straße / Cliebener Straße, K8016 (Sörnewitzer Straße – Fabrikstraße)



Grafik 77

#### Beschreibung des Ist-Zustandes:

- Die Eisenbahnlinie Coswig – Meißen trennt die Verkehrs- und Siedlungsbereiche Weinböhla und Neusörnewitz/Coswig.
- Die Brücke über die Eisenbahnlinie hat keinen Radweg und keinen Gehweg.
- Die zulässige Geschwindigkeit auf der Brücke beträgt 50 km/h.
- Baulastträger ist das Kreisstraßenbauamt (Kreisstraße K8016).
- Wegen der Brückenüberhöhung und der schlechten Sichtverhältnisse ist die Nutzung für Radfahrer und Fußgänger gefährlich.
- Alternativ besteht die Möglichkeit die DB-Haltepunkt-Unterführung barrierefrei zu benutzen.

#### Vorschlag:

- Anordnung Tempo 30 km/h, zuzüglich Schild „Radverkehr im Gegenverkehr“ (VZ 1000-33) beidseitig vor der Brücke
- Langfristig: Nachrüstung eines 2-Richtungs-Geh/Radweges (Zeichen 240) neben der Brücke einschließlich Bahnübergang mit Umlaufsperrern.



## 5. Abkürzungen, Begriffsbestimmungen, Quellenverzeichnis

### 5.1. Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeinde Deutscher Fahrrad-Club
ERA 2010	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehr, Ausgabe 2010
GRW-Infra	Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur
Kfz	Kraftfahrzeug
KVA	Kreisverkehrsamt
LASuV	Landesamt für Straßenbau und Verkehr
LSA	Lichtsignalanlage
LRA	Landratsamt
LISt	Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen des Freistaates Sachsen
LVP Sachsen 2030	Landesverkehrsplan Sachsen 2030
ÖPNV	Öffentlicher Personen Nahverkehr
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
RASt 06	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RVKS	Radverkehrskonzeption Sachsen
SBS	Staatsbetrieb Sachsenforst
SMWA	Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
SNR	SachsenNetzRad, Sächsisches Landesnetz für den Radtourismus
StVO	Straßenverkehrsordnung
SächsStrG	Sächsisches Straßengesetz
SächsWaldG	Sächsisches Waldgesetz
RVA	Radverkehrsanlage
UNB	Untere Naturschutz Behörde
VwV-StVO	Verwaltungsvorschrift der Straßenverkehrsordnung



## 5.2. Begriffsbestimmungen

**Alltagsradverkehr** ist der Verkehr, der durch die alltägliche Benutzung des Fahrrades entsteht, z. B. auf dem Weg zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen zu Freizeitaktivitäten, und zu jeder Art von Besorgung und zur Beförderung von Personen und Gegenständen.

**Alltagsradwegenetz** ist das Ergebnis der häufig durch den Alltagsradverkehr benutzten Radwege. ( → **Radvorrangrouten** im Alltagsradwegenetz)

**Fahrradtourismus** sind alle Arten der Fahrradnutzung, die zum Zweck der Freizeit- und Urlaubsgestaltung stattfinden und zu Zielen außerhalb des alltäglichen Wohnumfeldes führen.

**Gehwege mit Zusatzzeichen Rad frei** sind keine Radwege im Sinne der StVO, sondern bleiben Gehwege. Radfahrer haben jedoch gegenüber dem Verkehr aus untergeordneten Seitenstraßen Vorfahrt, sofern die Seitenstraße durch eine Radfahrerfurt gekennzeichnet ist.

**Modal Split** bezeichnet die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel. Sie ist die Folge des Verkehrsverhaltens der Menschen einerseits und der Verkehrsangebote andererseits.

**Pedelec** ist die Abkürzung für „Pedal Electric Cicle“ und ist im §1 (3) des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) geregelt. Merkmale sind: Elektromotor-Unterstützung nur beim Pedaltreten, die mittlere Motorleistung ist 250W, Motorunterstützung nur für Geschwindigkeiten bis 25 km/h. Pedelec's gelten als Fahrrad und können daher alle Radverkehrsanlagen benutzen.

**S-Pedelec** ist eine Sonderform des Pedelec. S-Pedelecs haben einen stärkeren Motor mit einer Leistung von bis zu 500 Watt. Der Motor stellt seine Unterstützung auch nicht ab einer Geschwindigkeit von 25 km/h ein. S-Pedelecs erreichen Geschwindigkeiten von bis zu 45 km/h. Deshalb ist ein S-Pedelec kein Fahrrad, sondern wird rechtlich als Kraftrad geführt. Somit darf nicht jeder ein S-Pedelec fahren. Sie müssen mindestens 16 Jahre alt sein und die Fahrerlaubnis Klasse AM vorzeigen können. Ein S-Pedelec benötigt eine Zulassung. Das Elektrofahrrad muss dann auch versichert sein, auch ein Versicherungskennzeichen ist Pflicht. Das Tragen eines Helms ist ebenfalls nötig und Sie dürfen mit einem S-Pedelec nicht auf einem Fahrradweg fahren.

**Radverkehrsanlage (RVA)** sind Verkehrsanlagen, die vorrangig oder ausschließlich für die Benutzung mit dem Fahrrad und die Lenkung des Radverkehrs vorgesehen sind. Sie umfassen insbesondere Radwege, Radfahrstreifen, und Schutzstreifen.

**Radvorrangrouten** sind Bestandteil eines Alltagsradwegenetz. Ziel ist die Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer und die anderen Verkehrsteilnehmer.

**Radschnellwege** sind Radverkehrsverbindungen, die direkt geführt und qualitativ hochwertig Wohn- und Gewerbegebiete bzw. Stadtzentren miteinander verknüpfen. Ihr besonderes Merkmal ist die Möglichkeit einer gleichbleibenden Fahrgeschwindigkeit mit relativ geringem Energiebedarf, was durch Kreuzungsfreiheit (Unter- und Überführungen), Geradlinigkeit bzw. große Kurvenradien, durch gute Oberflächenbeschaffenheit und größere Radwegbreiten erreicht wird.

**Radroute** bezeichnet eine vorgeplante Strecke für die Benutzer eines Wegenetzes. Ist der Zweck der Route primär touristischer Art, kann von einer touristischen Radroute gesprochen werden. Im Alltagsradverkehr werden können Radvorrangrouten eingerichtet und ausgeschildert werden.



**SachsenNetz Rad** ist die Dachmarke für das radtouristische Landesnetz in Sachsen. Die Netzbestandteile sind Radfernwege, Regionale Hauptradrouten und sonstige Strecken.

**Radwege** sind Wege, die auf Grund Ihrer Beschaffenheit, Geometrie und Ausstattung zum Radfahren geeignet sind. Sie sind Bestandteil von Radverkehrsanlagen, sofern sie die Planungs- und Betriebskriterien der Regelwerke erfüllen (ERA2010, RIN, StVO und weitere).

**Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung** (Abk. **VwV-StVO**) ist eine Verwaltungsvorschrift der deutschen Bundesregierung. Sie regelt die Umsetzung der Straßenverkehrs-Ordnung und die Ausführung von Verkehrseinrichtungen durch die kommunalen Straßenverkehrsbehörden und Straßenbauämter. Die Vorschrift basiert auf Artikel 84 Absatz 2 des Grundgesetzes.

Die in der Öffentlichkeit wenig bekannte VwV-StVO enthält zu fast jedem Paragraphen der StVO Erläuterungen und Anweisungen. Unter anderem beziehen sich diese auf:

- Fahrbahnmarkierungen
- die bauliche Anlage von Fahrstreifen und Kreuzungen
- Radverkehrsanlagen
- die Größe und Aufstellung von Verkehrszeichen
- die Einrichtungen von Lichtzeichenanlagen.

Die letzte Novellierung der VwV-StVO wurde am 08.11.2021 veröffentlicht.



### 5.3. Quellenverzeichnis

- 1) Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2010
- 2) Radverkehrskonzeption des Freistaates Sachsen 2019 (RVKS2019), Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Dresden 2019
- 3) Straßenverkehrsordnung (StVO), Stand 01.04.2013
- 4) Geoportal des Landkreises Meißen, Kreisvermessungsamt, Brauhausstraße 21, 01662 Meißen
- 5) OpenStreetMap, freie Lizenz der OpenStreetMap -Foundation
- 6) Handlungsempfehlungen und Arbeitshilfen für qualitätsgerechte Wanderwege in Sachsen, Herausgeber: Sächsisches Landeskuratorium Ländlicher Raum e.V., 2010
- 7) Sächsisches Straßengesetz (SächsStrG) vom 21. Januar 1993, Inkrafttreten am 16.02.1993
- 8) Sächsisches Waldgesetz(SächsWaldG) vom 10.04.1992, Änderung vom 29.04.2015
- 9) Richtlinie des SMWA für die Förderung von Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger (RL KStB); Informationsschrift des Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Quelle: [www.radverkehr.sachsen.de/](http://www.radverkehr.sachsen.de/) Förderung kommunaler Radverkehr
- 10) Richtlinie zur Radverkehrswegweisung im Freistaat Sachsen vom 07.01.2015, Herausgeber: Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Freistaates Sachsen
- 11) Radwegkarte des SMWA/LK Meißen 2, von 2014 zu geplanten Radverkehrsanlagen bis 2015
- 12) Entwurf des Landesverkehrsplanes 2030 „Mobilität für Sachsen“, Stand 15.01.2019, Herausgeber SMWA Freistaat Sachsen
- 13) StVO2Go, freie Internet-Plattform für die StVO-interessierte Community in der Öffentlichkeit und in Behörden



#### **5.4. Impressum: „Radverkehrskonzeption Weinböhla 2024“:**

##### **Auftraggeber:**

Gemeinde Weinböhla, Rathausplatz 2, 01689 Weinböhla  
Telefon: 035243-343-0, E-Mail: [gemeinde@weinboehla.de](mailto:gemeinde@weinboehla.de)  
Auftragserteilung: 04.06.2020

##### **Auftragnehmer:**

Rad-Event-Agentur Moritzburg, Emil-Rieck-Straße 16  
01468 Moritzburg, Telefon: 0172-3500301,  
E-Mail: [rad-event-moritzburg@t-online.de](mailto:rad-event-moritzburg@t-online.de)  
Redaktionsende: 30.06.2022

1. Fortschreibung zum 30.10.2022 nach Vorgaben der Gemeinde Weinböhla
2. Fortschreibung zum 07.11.2023 nach Vorgaben der Gemeinde Weinböhla

##### **Titelbild:**

Tina Bauschke, TB MEDIEN, Schulstraße 12, 01468 Moritzburg, OT Boxdorf  
Telefon: 0351-88827441, [info@tb-medien-dresden.de](mailto:info@tb-medien-dresden.de)

##### **Kartenmaterial:**

- ATKIS-DLM, DTK10© Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen & MÜK © Landkreis Meißen
- [www.openstreetmap.org/](http://www.openstreetmap.org/) copyright

##### **Druck:**

Kopiershop Schwalbe, Hauptstraße 17, 01445 Radebeul, Telefon: 0351-8360418