

Bestandsplan, Stand 01.06.2018
 Gesamt-Wegenetz der Gemeinde Moritzburg:
 Radfahren, Wandern, Reiten, Kutschenfahren

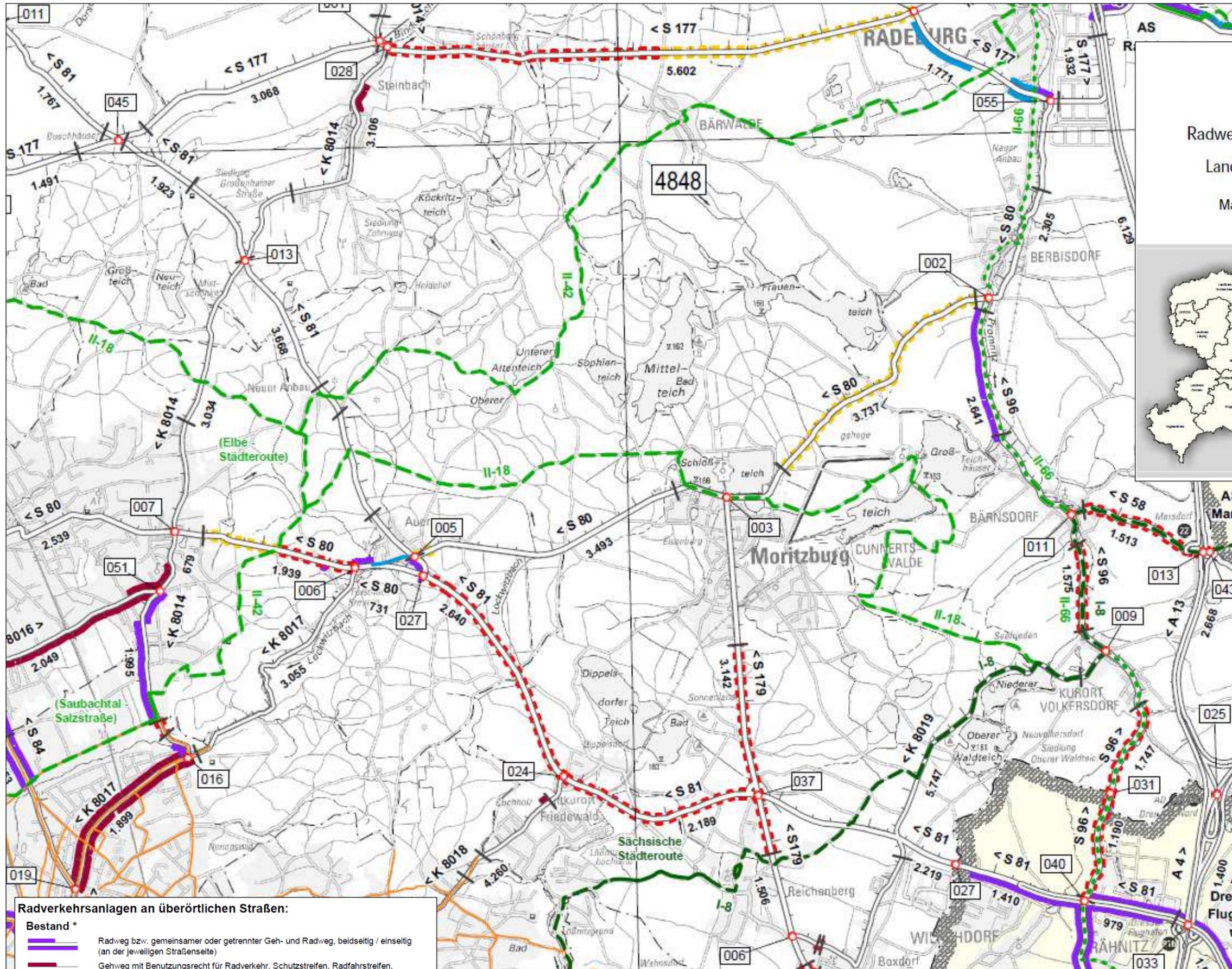
Rad-Event-Agentur
 Moritzburg

Zeichn.-Datum:
 01.10.2018

Auftrag: Wegenetzkonzeption
 der Gemeinde Moritzburg

Z.-Titel: Bestandsplan Wegenetz

Zeichn-Nr: Anlage 1



Radverkehrsanlagen an überörtlichen Straßen:

Bestand *

- Radweg bzw. gemeinsamer oder getrennter Geh- und Radweg, beidseitig / einseitig (an der jeweiligen Straßenseite)
- Gehweg mit Benutzungsrecht für Radverkehr, Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Sonderfahrstreifenmitbenutzung an der jeweiligen Straßenseite
- Radweg bzw. anderer für Radverkehr nutzbarer Weg mit trassenferner Führung (Trassenführung bekannt / unbekannt)

Bedarf * außerhalb Ortsdurchfahrt

Bedarf besteht für jeweilige Fahrtrichtung, konkrete Bauseite für Umsetzung nicht dargestellt

- Bestätigter Bedarf Klasse A an Bundes- und Staatsstraßen sowie nachrichtlich gemeldeter Bedarf an Kreisstraßen
- Bestätigter Bedarf Klasse B an Bundes- und Staatsstraßen

Radwegekarte Sachsen
Landkreis Meißen 2
Stand 2014
Maßstab 1: 50 000



Anlage 2: Radwegplanungen des Landes Sachsen, Realisierung bis 2025 (Kartenauszug)



Informationsschrift des Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Quelle: www.radverkehr.sachsen.de/ Förderung kommunaler Radverkehr

Textauszug:

Förderung kommunaler Radverkehr

Einen Großteil des Alltags- und des touristischen Radverkehrs tragen die sächsischen Kommunen. Gemäß Sächsischem Straßengesetz sind sie für die Radwege auf ihrem Gebiet zuständig (sofern diese nicht straßenbegleitend zu Bundes- und Staatsstraßen verlaufen). Der Freistaat Sachsen unterstützt die Kommunen beim Ausbau ihrer Radverkehrsinfrastruktur mit dem Ziel, den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen.

Dafür wurde die Radverkehrsförderung in Sachsen 2015 grundlegend neu strukturiert, vereinfacht und gestrafft. Mit der Überarbeitung der Förderrichtlinien steht ab 1. Januar 2016 für die Förderung kommunaler Radverkehrsanlagen die neue

- *Richtlinie des SMWA für die Förderung von Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger ([RL KStB](#))*

zur Verfügung. Die bis 2015 zusätzlich bestehenden Fördermöglichkeiten gemäß GRW-Infra und RL Radverkehr wurden in die neue RL KStB integriert. Damit wurden die Förderbedingungen für alle Radwege deutlich verbessert, vereinfacht und die Fördersätze erhöht.

Künftig sind alle Radverkehrsanlagen in kommunaler Baulast dem Grunde nach mit einem einheitlichen Fördersatz von 90 % förderfähig. Hinzu kommt die Förderung der Planung mit bis zu 15 % der Baukosten. Voraussetzung ist wie bisher, dass den kommunalen Vorhaben eine Radverkehrskonzeption zugrunde liegt. Damit wird eine strategische Ausrichtung und regional übergreifende Abstimmung der Vorhaben sichergestellt. Die Finanzmittel für die kommunale Radverkehrsförderung gemäß der RL KStB wurden ab dem Jahr 2015 deutlich erhöht, um stets eine ausreichende Finanzierung abzusichern.

Neben dem Neu- und Ausbau kommt dem Erhalt der bestehenden Infrastruktur eine immer höhere Bedeutung zu. Eine weitere wesentliche Neuerung in der RL KStB ist daher die Instandsetzungs-pauschale. Die Hälfte der jährlich zur Verfügung stehenden Mittel wird den Kommunen zur Instandsetzung und Erneuerung ihres Straßen- und Radwegenetzes ausgereicht. Die Aufteilung erfolgt nach der Länge des Straßen- und Radwegenetzes. Die Kommunen müssen einen Eigenanteil von 10 % aufbringen und die Verwendung der Mittel für Instandsetzungs- und Erneuerungsmaßnahmen nachweisen.

Darüber hinaus stehen weitere Fördermöglichkeiten unter bestimmten regionalen, städtebaulichen, Umwelt- oder Verkehrssicherheitsaspekten zur Verfügung. Eine Übersicht bietet der Auszug aus der Radverkehrskonzeption Sachsen sowie die [Förderfibel Radverkehr](#) im Rahmen des nationalen Radverkehrsplanes (z.Zt. in Überarbeitung).

Die dargestellten Möglichkeiten der Finanzierung kommunaler Maßnahmen können durch die Kommunen mittels der Gewinnung von Sponsoren ergänzt werden. Zusätzlich haben die Kommunen erheblichen Einfluss auf die Umsetzung der in der Sächsischen Bauordnung fixierten Verpflichtung zur Realisierung von Abstellplätzen für Fahrräder durch die Bauherren. Die Erstellung von (inter-)kommunalen Radverkehrskonzeptionen wird durch die „Richtlinie zur Förderung der Regionalentwicklung (FR-Regio)“ des Sächsischen Staatsministeriums des Innern unterstützt.

Parkleitsystem Ortsteil Moritzburg (Konzeption)

Öffentliche Parkplätze in der Gemeinde Moritzburg

Stand: 22.01.2019

Ppl. Nr.	Name	Nutzung/Öffnungszeiten	PKW-Standard-Ppl	PKW-Zusatz-Ppl	Bus-Stellflächen	Caravan-Stellflächen
			834	220		
1	Schloss (Zentralparkplatz Moritzburg)	365Tage/ 24h	154	130	13	10
2	Schloss - West (Ständer)	365Tage/ 24h	60	0	keine (Veranst. ja)	nein
3	Schloss - Ost (Kutschgeteich)	365Tage/ 24h	250	50	ja (z. Z.: nein!)	z. Z. nein
4	Wildgehege (S80)	Wildgehege Öffnungszeiten	105	0	keine	nein
5	Fasanengarten (Große Fasanenstraße)	365Tage/ 24h	120	40	keine	nein
6	Schwanenteich (Perlhühnerscheune)	365Tage/ 24h	60	0	keine (Veranst. ja)	nein
7	Bahnhof	365Tage/ 24h	35	0	4	nein
8	Bad Sonnenland	365Tage/ 24h	50	0	keine	Campingplatz

Parkleittafel Moritzburg-Süd 22.01.2019

P Parkleitsystem

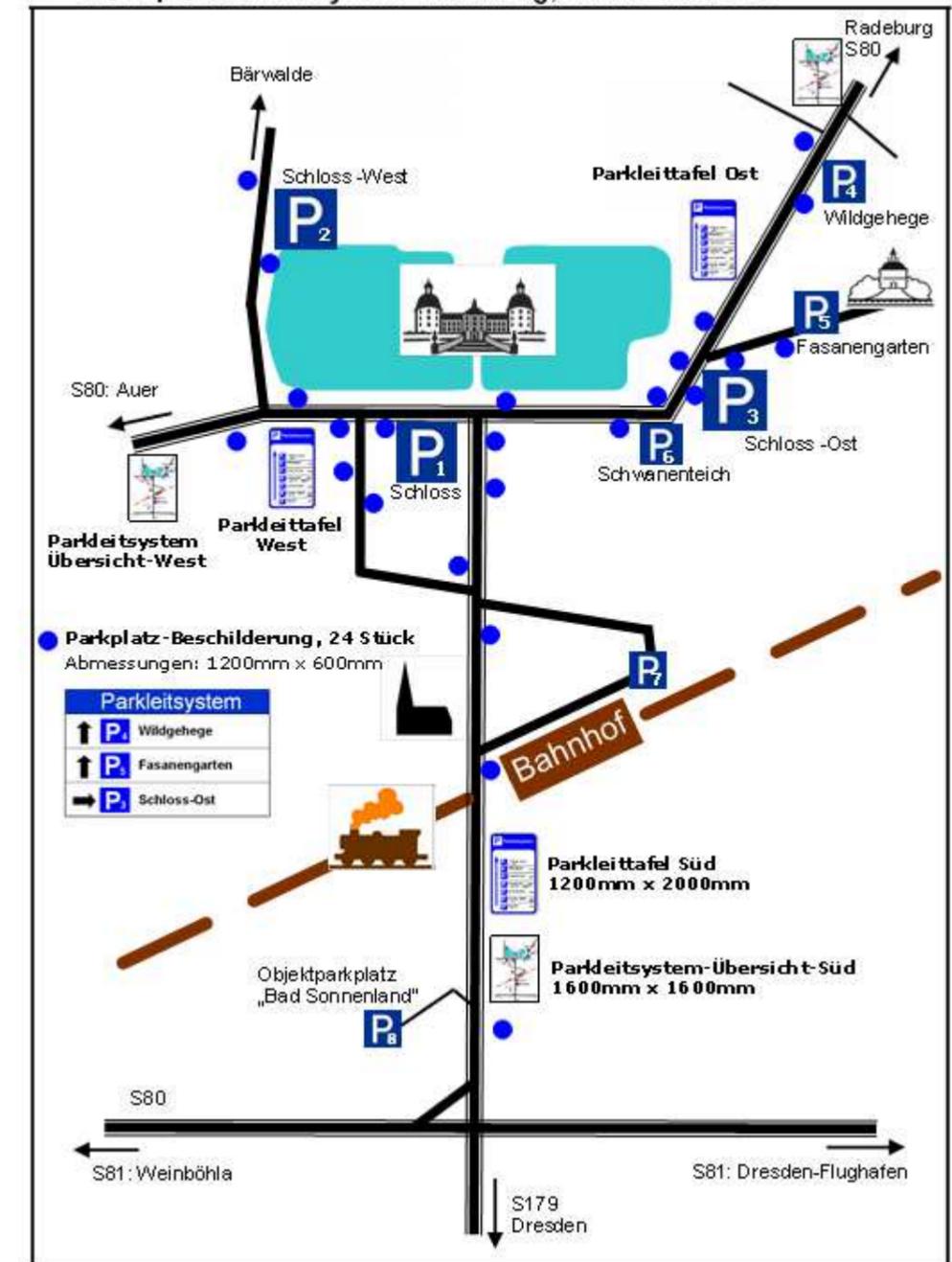
- P₄** Wildgehege 4500 m
🚗 105
- P₅** Fasanengarten 4400 m
🚗 120
- P₂** Schloss -West 3600 m
🚗 60
- P₃** Schloss -Ost 3400 m
🚗 250 🚌 4
- P₆** Schwanenteich 3200 m
🚗 60
- P₁** Schloss, Gestüt 2700 m
🚗 154 🚌 13
- P₇** Bahnhof 1900 m
🚗 35

Abmessungen: Breite 1200mm Höhe 2000mm

Parkleitsystem

- ↑ **P₄** Wildgehege
- ↑ **P₅** Fasanengarten
- **P₃** Schloss-Ost

Konzeption Parkleitsystem Moritzburg, Stand 22.01.2019



Plan-Verfasser: Wolf-Rüdiger Meyer, Rad-Event-Agentur Moritzburg





2.2 Entwurfparameter

2.2.1 Verkehrsräume des Radverkehrs

Planerische Grundmaße für die Verkehrsräume des Radverkehrs lassen sich aus der Grundbreite und der Höhe eines Radfahrers sowie den Bewegungsspielräumen ableiten. Die lichten Räume setzen sich aus den Verkehrsräumen und den Sicherheitsräumen zusammen.

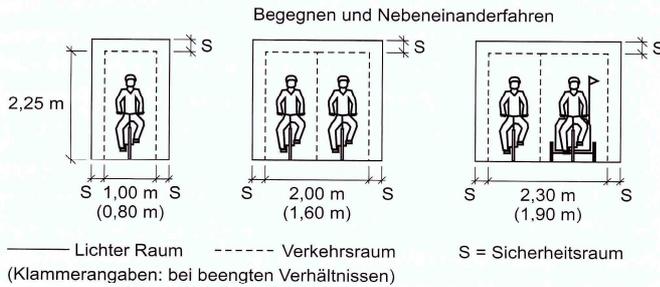


Bild 3: Verkehrsräume und lichte Räume des Radverkehrs

Radverkehrsanlagen sollen aus Gründen der Verkehrssicherheit in der Regel durch Sicherheitstrennstreifen von den angrenzenden Verkehrsflächen abgesetzt werden. Sicherheitstrennstreifen dienen der Aufnahme der Sicherheitsräume sowie der festen Einbauten (vgl.

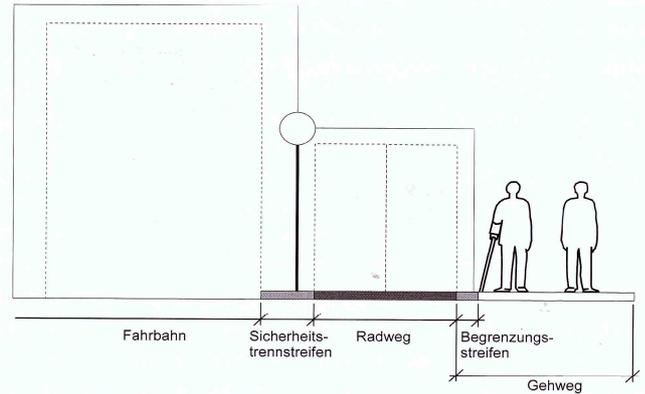


Bild 4: Beispiel für Sicherheitstrennstreifen zwischen Radweg und Fahrbahn

Bild 4). Diese Sicherheitstrennstreifen sind nicht Teil der Radverkehrsanlage und baulich oder verkehrstechnisch zu kennzeichnen. Ihre Breite hängt von der angrenzenden Verkehrsnutzung ab. Als Trennstreifen zu Gehwegen genügt ein anforderungsgerecht ausgeführter Begrenzungstreifen (vgl. Abschnitt 11.1.5).

Einen Überblick über die Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen zeigt die Tabelle 5. Bei sehr starkem Radverkehr und bei häufiger Nutzung durch mehrspurige Fahrräder sind größere Breiten zweckmäßig.

Tabelle 5: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen

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 ¹⁾ : 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
Einrichtung- radweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	2,00 m (1,60 m)	0,50 m 0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrs- stärke)	0,75 m	1,10 m (Überhang- streifen kann darauf angerechnet werden)
beidseitiger Zwei- richtungsrweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	2,50 m (2,00 m)			
einseitiger Zwei- richtungsrweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	3,00 m (2,50 m)			
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von Fuß- gänger- und Rad- verkehrsstärke, vgl. Abschnitt 3.6	≥ 2,50 m			
gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m	1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß)		

¹⁾ Ein Sicherheitsraum muss im Gegensatz zum Sicherheitstrennstreifen nicht baulich oder markierungstechnisch ausgeprägt sein.