



Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club Sachsen e.V.
Bautzner Straße 25
01099 Dresden

Telefon 0351 - 501 391 7
Telefax 0351 - 501 391 6

info@adfc-sachsen.de
www.adfc-sachsen.de

ADFC Sachsen e. V. - Bautzner Straße 25 - 01099 Dresden

LlSt GmbH
z.Hd. Christina Heinze

Ernst-Thälmann-Straße 5
09661 Hainichen

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen
24 bau 001

25.01.2024

Stellungnahme zum Projekt B 173 - Neubau Geh- und Radweg St. Egidien

Sehr geehrte Frau Heinze,

herzlichen Dank für die Zusendung der Voruntersuchung zum Projekt B 173 - Neubau Geh- und Radweg St. Egidien-Gersdorf und die Möglichkeit einer Stellungnahme.

Die gewählte Linienführung zwischen St. Egidien und Gersdorf erscheint uns als ungeeignet, um Menschen von einem Umstieg auf das Fahrrad zu überzeugen. Die verkehrliche Wirkung des Projekts schätzen wir deshalb als sehr begrenzt ein. Zu dieser Einschätzung führen uns im Wesentlichen drei Faktoren: Erstens, die Umwegigkeit der Routenführung insb. im Teilabschnitt I, zweitens die Routenführung weit entfernt von belebten Quellen und Zielen im Abschnitt II und III sowie die Führung des Radverkehrs auf Steigungsabschnitten im Mischverkehr der B 173 in der Ortsdurchfahrt Bernsdorf.

Hierzu, sowie zu alternativen Möglichkeiten einer Trassenführung mit einem erheblich größeren Nutzungspotential, möchten wir gern detaillierter Stellung nehmen.

Routenführung im Teilabschnitt I

Ziel des Projektes ist die Verbindung der Orte St. Egidien und Gersdorf. Hierfür entwickelt die Planung einen Routenverlauf entlang der B 173. Mit dem im Kap. 2.5 formulierten Ziel, für bislang nicht Rad fahrende Menschen ein Angebot für den Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad zu schaffen, ist gleichermaßen das Ziel formuliert, eine Routenführung zu finden, die nicht nur für sehr routinierte und sportlich ambitionierte (Renn-)Radfahrer attraktiv ist, sondern darüber hinaus weitere Nutzungsgruppen anzusprechen, die heute noch nicht viel Rad fahren und entsprechend weniger Routine mitbringen.

Hierzu ist es allerdings nötig, radverkehrsspezifische grundsätzliche Planungsanforderungen in den Blick zu nehmen und Radfahren als eine besondere umweg- und steigungsempfindliche Verkehrsart zur zentralen Grundlage der Routenfindung zu machen. Eine gut nutzbare Routenführung würde sich auch im Bereich der Talbrücke der B 173 über den Rödlitzbach orientieren.

Ist die Führung des Radverkehrs auf einer ggf. erweiterten Brückenkappe oder einem parallelen Brückenbauwerk oder anderweitig umweg- und steigungsarm nicht realisierbar (Vgl. Kap. 3.1), so steht die gesamte Linienführung infrage.

Die in V. I. 2.3 gefundene Linienführung entspricht sowohl durch ihren hohen Umwegfaktor von 47% zusätzlichem Weg, aber auch wegen der wenig intuitiven Wegführung mit drei plötzlichen Abbiegungen auf 350 m nicht den Anforderungen an eine gut nutzbare Radroute. Es ist davon auszugehen, dass ortsunkundige Radfahrer im

ADFC Sachsen e. V.
Bautzner Straße 25
01099 Dresden

Telefon 0351 501 39 17
Telefax 0351 501 39 16
E-Mail info@adfc-sachsen.de
Internet www.adfc-sachsen.de

Bankverbindung Volksbank Leipzig
IBAN DE87 8609 5604 0307 8318 05
Steuernummer 202/140/17238
Finanzamt Dresden Nord

Unterstützen Sie unsere Arbeit
für sicheren Radverkehr
mit Ihrer Spende!
www.adfc-sachsen.de/spenden

Teilabschnitt I keine der Abbiegungen verpassen und sich aufgrund der ständigen Richtungswechsel verfahren. Dies gilt eingeschränkt ebenso für Menschen, die die Route neu ausprobieren und über die umwegige Routenführung überrascht sein werden.

Routenführung im Teilabschnitt II und III

Teilabschnitt II der Planung zeichnet sich dadurch aus, dass er ab der Einmündung der S 255 zunächst auf einer Strecke von 2,8 km ohne nennenswerte Quellen und Ziele über das Feld verläuft. Uns überrascht daher die Streckenwahl entlang der B 173, wenn das Planungsziel ist, die Radverkehrsverbindung zwischen St. Egidien und Gersdorf zu qualifizieren.

Als Ziel und Quelle des Radverkehrs in der Region ist Lichtenstein mit 11.000 Einwohnern neben Oelsnitz ein wichtiger regionaler Siedlungsschwerpunkt. Dadurch, dass in der Vorzugsvariante die Radverkehrsanlage im Teilabschnitt I nördlich der Bundesstraße geführt wird, ergibt sich für Radfahrer, die z.B. von Bernsdorf (oder von Oberlungwitz kommend) auf direktem Wege über die alte Bundesstraße (heute: S 256) nach Lichtenstein gelangen möchten ein zusätzliches Querungserfordernis. Durch die lang gezogene Kurve an dieser Einmündung ist die Situation zum Queren mit dem Rad jedoch nicht leicht einzusehen. Auch ist aufgrund des großen Radius mit hohen Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs zu rechnen. Eine sichere Querung für den Radverkehr wäre daher nur plangleich oder mit einer Lichtsignalanlage herzustellen. Dieser Aufwand ließe sich mit einer Führung des Radverkehrs südlich der Bundesstraße vermeiden.

Auf alternative Vorschläge einer geeigneten Route für den Radverkehr, die für deutlich mehr Menschen eine Verbesserung bringen, gehen wir weiter unten konkreter ein.

Führung des Radverkehrs im Bereich der OD Bernsdorf

Zwischen Teilabschnitt II und III soll der Radverkehr auf der stark befahrenen Bundesstraße im Bereich der OD Bernsdorf auf ca. 700 m im Mischverkehr geführt werden. Im Bereich der Ortsdurchfahrt befindet sich in östlicher Richtung eine Steigungsstrecke mit 6%, die auf einem separaten Radweg auch für weniger routinierte Radfahrer machbar wäre, im Mischverkehr jedoch vom Radfahren abschreckt und gerade für das in Kap. 2.5 angesprochene „Umsteiger-Klientel“ als k.o.-Kriterium eingeschätzt werden muss. Die Führung auf diesem Abschnitt im Mischverkehr senkt den Nutzwert des Gesamtprojekts erheblich.

Durch die Führung des Radverkehrs durch die Ortslage Bernsdorf im Mischverkehr werden Radfahrer in Richtung Osten dazu gezwungen, die Fahrbahn der Bundesstraße zweimal zu queren, was, zusätzlich zu den im Teilabschnitt I entstehenden Umwegen zu einer weiteren Zeit-, Komfort- und Sicherheitseinbuße führt.

Neben dem insgesamt geringen Erschließungspotential der Route spricht insbesondere der Abschnitt in der OD Bernsdorf mit der Steigungsstrecke im Mischverkehr gegen die Wahl dieser Route. Für eine attraktive Routenführung zwischen St. Egidien und Gersdorf, die sowohl die Belange weniger routinierter Nutzer adressiert als auch eine möglichst hohe Zahl an Zielen und Quellen erschließt, sollten daher möglicherweise alternative Routenführungen in Betracht gezogen werden.

Alternativer Vorschlag zur Erschließung für den Radverkehr: Das Rad-Viereck

Der ADFC Sachsen tritt in sehr vielen Fällen dafür ein, dass parallel zu Staats- und Bundesstraßen separate bauliche Radwege errichtet werden. Dies ist meist damit begründet, dass diese Straßen oft Quellen und Ziele auf direktem Wege erschließen. Dies ist bei der B 173 zwischen St. Egidien und Gersdorf jedoch nicht der Fall. Deshalb halten wir es durchaus für sinnvoll, eine von dem Straßenzug abweichende Erschließung für den Radverkehr in Erwägung zu ziehen.

Das Ziel der Planung, zwischen St. Egidien und Gersdorf eine attraktive Radverkehrsverbindung zu entwickeln, ist aus unserer Sicht durch eine unter Gesichtspunkten von Topografie und Umwegvermeidung optimierte Wegeführung erheblich besser erreichbar.

In einem größeren Zusammenhang betrachtet, der neben St. Egidien und Gersdorf die Gemeinden Lichtenstein und Oberlungwitz mit einschließt, halten wir als Route von St. Egidien Richtung Osten die Aufwertung der heute schon stark frequentierte S 252 für sinnvoll, die topografisch günstig das Siedlungsband des Lungwitztals erschließt (siehe Karte Linie 1). Auf dieser Straße beträgt die maximale Höchstgeschwindigkeit schon heute 50 km/h, abschnittsweise

30 km/h. Vermutlich gibt es auf dieser Strecke zukünftig durch die absehbaren Novellen von Straßenverkehrsgesetz, StVO und VwV-StVO größeren Spielraum, weitere Abschnitte mit Tempo 30 fahrradfreundlicher zu machen. Der bauliche Straßenzustand ist gut. Für den schnellen motorisierten Durchgangsverkehr ist dieser Abschnitt der S 252 bereits jetzt von untergeordneter Bedeutung.

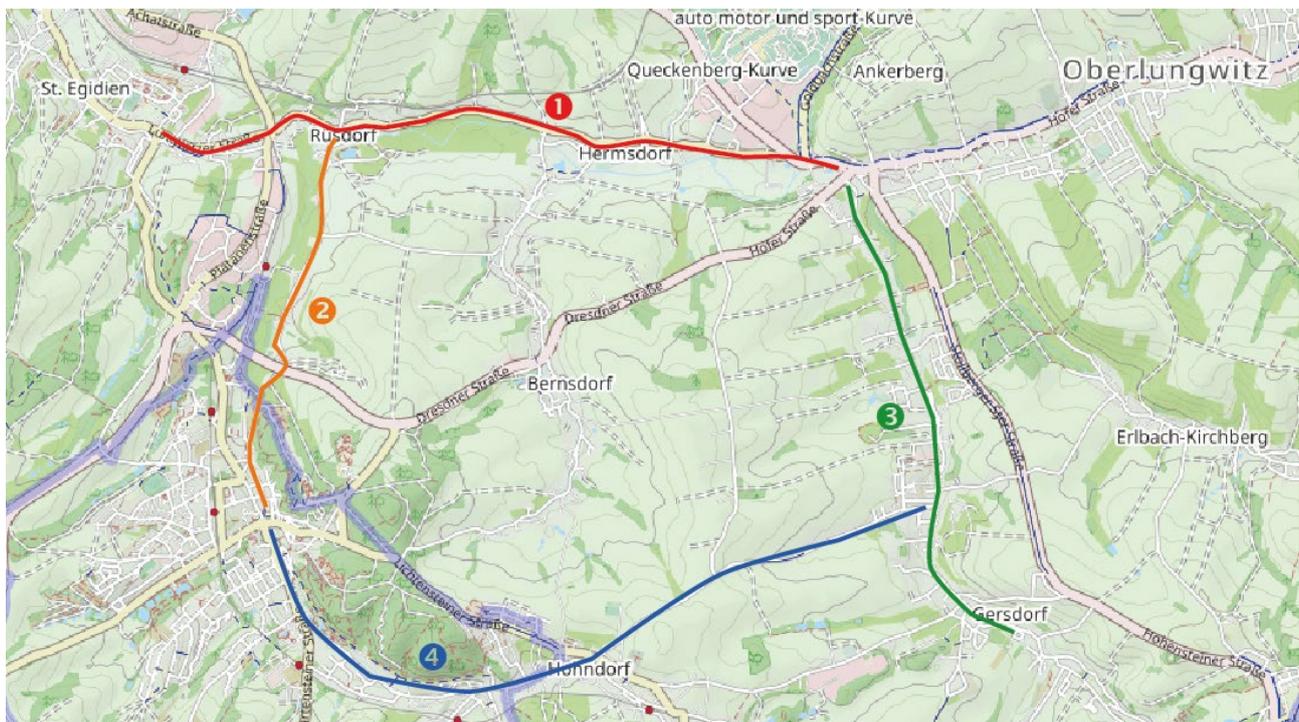
Von dieser Straße ausgehend Richtung Süden, lässt auf der sehr schwach befahrenen K 7333 ein Anschluss zur Gemeinde Lichtenstein realisieren (siehe Karte Linie 2). Die Straße bietet Potential zur Umwidmung als Fahrradstraße, mit entsprechender Freigabe für Anlieger und den landwirtschaftlichen Verkehr. Für diesen Abschnitt lässt sich vermutlich im Rahmen des Projekt ALRad ein sinnvoller Lösungsansatz finden.

Eine deutlich bessere Erschließung von Gersdorf als die vorliegende Planung bietet die Hauptstraße in Gersdorf. Diese zweigt ausgehend vom östlichen Ende der Route durch das Lungwitztal in südlicher Richtung ab und führt einmal quer durch das Siedlungsband (siehe Karte Linie 3). Auch hier beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit < 70 km/h. Es ist von wenig Durchgangsverkehr auszugehen, da dieser über die parallel verlaufende B 180 abgewickelt wird. Zumindest im nördlichen Abschnitt der Hauptstraße ergibt sich Potential zur Umwidmung in eine Fahrradstraße mit einer Freigabe für Anlieger. Ein Verbot für Lkw ist hier bereits heute angeordnet.

Auf einer südlichen West-Ost-Verbindung über die K 8066 ließen sich darüber hinaus die Gemeinden Lichtenstein und Gersdorf verbinden. Die Route verläuft topografisch sinnvoll über Hohndorf (siehe Karte Linie 4). Abgesehen von einzelnen Abschnitten in der Ortslage Lichtenstein, kann man den Radverkehr hier vermutlich ohne zusätzliche bauliche Radverkehrsinfrastruktur führen, was die Umsetzung eines solchen Projekts erleichtert. Nur auf einem kurzen Abschnitt dieser Route ist aktuell eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zulässig. Um hier eine attraktive Radroute zu entwickeln, wäre eine Widmung als Fahrradstraße oder zumindest die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 50 angezeigt. Baulich ist die Straße in einem sehr guten Zustand.

Auch die Gemeinde Bernsdorf ist über die fahrradfreundlich im Tal verlaufende K 7331 auf einer nahezu durchgängig auf Tempo 50 begrenzten, topografisch optimal verlaufenden Straße verkehrersarm an dieses „Rad-Viereck“ angebunden. Hier erscheint uns eine verkehrsrechtliche Widmung als Fahrradstraße nicht erforderlich.

Jedes dieser Projekte kann auch einzeln realisiert werden und entfaltet dann eine verkehrliche Wirkung. Die Umsetzung eines solchen fahrradfreundlichen Netzes hat mehrere Vorteile: Sie ist preiswert, erschließt mehr Nutzungspotential und macht Routen attraktiver für den Radverkehr, die heute bereits genutzt werden.



Karte: Alternative Routenerschließung für den Radverkehr.

Kartenquelle: OpenStreetMap

Daher spricht sich der ADFC Sachsen dafür aus, in dem Viereck St. Egidien, Oberlungwitz, Gersdorf und Lichtenstein das beschriebenen „Rad-Viereck“ zu entwickeln, statt in diesem Abschnitt die quer verlaufende B 173 als Hauptachse des Radverkehrs auszubauen.

Für Rückfragen im Rahmen der weiteren Bearbeitung des Projekts stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'K' followed by a long horizontal line that ends in a small loop.

Konrad Krause
Geschäftsführer ADFC Sachsen e. V.