

Landratsamt Vogtlandkreis  
SG Tourismus  
Herrn Singer



**Allgemeiner  
Deutscher  
Fahrrad-Club**

Telefon 0341-22 54 03 13, Fax 22 54 03 14, [www.adfc-leipzig.de](http://www.adfc-leipzig.de)

ADFC Leipzig e.V.  
Grünewaldstraße 19  
04103 Leipzig

20. März 2003

## **Elsterradweg**

### **Stellungnahme zum Ausbau Adorf – Leubetha und Kürbitz – Strassberg**

Der Ausbau zwischen Adorf und Leubetha ist in der vorgeschlagenen Form gut und wünschenswert, da die B 92 durch Transitverkehr zeitweise sehr stark belastet ist. Allerdings muss bemerkt werden, dass es sinnvoller wäre, den Ausbau bis Rebersreuth fortzusetzen, um ein Befahren der Fernverkehrsstraße vollständig zu vermeiden.

Was den Abschnitt Kürbitz – Straßberg betrifft, so wäre es ratsamer, den Weg insbesondere unter der Eisenbahnbrücke besser zu befestigen, da diese Stelle doch öfter von Hochwasser betroffen ist, was dazu führt, dass Kiesschlemmung samt Schotter mitunter weggespült werden, was letztendlich nur enorme Folgekosten verursacht (s. u.).

#### Anmerkungen zur Bedeutung des Elsterradweges:

Der Elsterradweg besticht nicht nur durch seine geographische Lage auf einer direkten Nord-Süd-Achse. Er hat noch andere Vorzüge: Fast auf seiner gesamten Länge begleitet ihn eine gut frequentierte Eisenbahnlinie mit problemloser Fahrradmitnahme. Das heißt: Bei technischen Problemen oder widrigen Wetterverhältnissen hat der Radtourist die einzigartige Möglichkeit, sein Tagesziel immer noch bequem zu erreichen und nach Behebung seines Problems die Fahrt per Rad fortzusetzen. Mit Hilfe der Bahn können so auch die steigungsreichen Abschnitte überwunden werden, was den Weg besonders für ältere Radtouristen interessant macht.

Neben seiner gut erreichbaren und sehr gut gestalteten Quelle (mit Gästebuch!) bietet er auch landschaftlich sehr viel Abwechslung, dazu noch weitestgehend verkehrsarme Stadtdurchfahrten und auch technische Denkmale von der Qualität einer Elstertalbrücke.

An touristischer Attraktivität mangelt es also nicht im geringsten – im Gegenteil: Die Anbindung an schon bestehende Radwege in Form des tschechischen und bayrischen Radwegenetzes im Süden, sowie über Elbe und Berlin, mit Weiterführung an die Nord- und Ostsee im Norden, machen den Elsterradweg zu einer echten Nord-Süd-Route, d. h. bei entsprechender Infrastruktur könnte der Elsterradweg die gleiche (auch wirtschaftliche!) Bedeutung bekommen wie die Radwege an Elbe oder Neiße.

Wenn man dann noch berücksichtigt, dass inzwischen allein in der Lausitz offiziell mehr als 1 Mio radtouristische Übernachtungen festgestellt worden sind, dann weiß man, das es höchste Zeit ist, auf den „ökonomischen Zug“ aufzuspringen, bevor er abgefahren ist. Denn: Stimmt die Infrastruktur, dann stimmt auch das Ergebnis.

Für den Elsterradweg bedeutet das in der Hauptsache noch den endgültigen Ausbau zwischen Tschechien und Greiz. Kommt es hier in nächster Zeit endlich mal zur Vollendung, dann wird auch der Erfolg nicht ausbleiben.

#### Anmerkungen zum Wegebelag:

Da es sich hier nicht in erster Linie um einen Wanderweg, sondern den Elsterradweg handelt, sollte die Wahl des Belages noch einmal überdacht werden. Für Radfahrer ist nun mal ein feinkörniger mit einem Fertiger (!) aufgebracht Asphalt optimal.

Vorteile sind:

- exzellente Ebenheit und geringer Rollwiderstand
- auch von Inlineskatern benutzbar – siehe die Erfolgsstory „Fläming-Skate“!
- kostengünstig: schon nach 3 Jahren sind die Kosten-Einsparungen bei naturnahen Deckschichten durch die Unterhaltskosten getilgt
- kaum Probleme bei Überschwemmungen (siehe z. B. die riesigen Schäden am Mulderadweg nach der Flut!), durch Erosion oder bei Kfz-Benutzung (s. u.)
- Bodenversiegelung ist ähnlich wie bei Natur-Deckschicht – denn: letztere ist – entgegen immer noch weit verbreiteter Ansichten – auch weitgehend wasser- undurchlässig

Nachteile sind:

- kein optimaler Gehkomfort für Wanderer
- stärkere Barrierewirkung für Schnecken usw.
- schlechtere Einpassung ins Landschaftsbild

Nachteil 1 ist durch getrennte Wegführung, Nachteil 2 und 3 durch aufgehellten Asphalt kompensierbar.

In dem verbindlichen Handlungsleitfaden für die Stadtverwaltung von Leipzig „*Wegebelag in Grüngebieten*“ vom August 2000 heißt es beispielsweise zum Anwendungsbereich von Asphalt:

- *bei starkem Fußgänger- und/oder Radverkehr, z. B. Alltagsrouten, Radfernwege*
- *für Wirtschaftswege mit mehr oder weniger regelmäßigem Kfz-Verkehr durch Land- und Forstwirtschaft*
- *für Anliegerwege, wo Zufahrt, z. B. zu Kleingartenanlagen, erforderlich ist*
- *bei illegaler Benutzung von Wegen durch Pkw oder Motorräder*
- *bei Gefälle > 4 %*
- *unter Brücken (wenn hydraulisch gebundene Decke nicht infrage kommt)*
- *dort, wo Inlineskatern ein Angebot gemacht werden soll*

ADFC Sachsen