



# 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.  
Grünwaldstraße 19  
04103 Leipzig S

Stadt Eilenburg  
Baudezernentin Häußler

Leipzig, 25. September 2003

## Stellungnahme zur geplanten Instandsetzung des Muldental-Radwanderweges

Sehr geehrte Frau Häußler,

gern übermitteln wir Ihnen unsere Fachposition zur beabsichtigten Sanierung des Abschnittes südlich von Eilenburg. Die Aussagen sind nicht nur für diesen Teil gültig, denn sie befassen sich mit einem Kardinal-Problem des umweltschonenden Radtourismus.

Zum Mulderadweg: Er ist Bestandteil des bundesdeutschen Radfernwegenetzes (D-Netz). Die Ansprüche und Erwartungen der Radtouristen in dieser obersten Kategorie sind natürlich deutlich anders als an einen örtlichen oder regionalen touristischen Radweg. Die Radfahr-Bedingungen dieses Radfernweges fallen aber auf vielen Abschnitten (und auch nicht erst seit der großen Flut) deutlich gegenüber dem üblichen Qualitätsstandard des D-Netzes ab. Insofern ist der Mulderadweg – ganz anders, als beispielsweise der Elberadweg – im Wettbewerb der Radtourismus-Regionen zurzeit wenig konkurrenzfähig. Und er hat sich deshalb auch noch immer nicht zu einem Wirtschaftsfaktor entwickeln können. Nutzer schwärmen zwar immer wieder von der herrlichen, weitgehend unverbauten Landschaft, beklagen aber, in gleichem Atemzug, die (teilweise) unvollständige Wegweisung (z. B. auch zu den Bahnhöfen!), den mangelhaften Fahrkomfort vieler Streckenabschnitte, fehlende Querungshilfen über stark belastete Straßen, ungenügend abgesenkte Bordkanten, für Radler nicht geöffnete Einbahnstraßen, fehlende oder schlechte Fahrradparker usw.

Damit nicht genug, sind nach der Flut bekanntermaßen viele Abschnitte des Mulderadweges total zerstört worden. Inzwischen ist z. B. der Weg zwischen Grimma und Kleinbothen oder auf langer Strecke östlich Leisnig in Stand gesetzt worden, aber wiederum naturnah. Dies folgt zwar der Tradition, ist fachlich aber nicht begründbar. Denn die **Vorteile** einer feinkörnigen, mit einem Fertiger aufgetragenen Asphalt-Deckschicht sind kaum zu überbieten:

- exzellente Ebenheit und geringer Rollwiderstand
- auch von Inlineskatern benutzbar – siehe die Erfolgsstory „Fläming-Skate“!
- überaus kostengünstig: schon nach 3 Jahren sind die Kosten-Einsparungen bei naturnahen Deckschichten durch die Unterhaltskosten getilgt
- kaum Probleme bei Überschwemmungen, durch Erosion oder bei (zugelassener oder illegaler) Kfz-Benutzung
- Bodenversiegelung ist ähnlich wie bei Natur-Deckschicht, denn: Letztere ist – entgegen immer noch weit verbreiteter Ansichten – auch fast vollständig wasserundurchlässig

### Die Nachteile

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

sind durch getrennte Wegführung (Nachteil 1) bzw. durch aufgehellten Asphalt (Nachteil 2 und 3) kompensierbar.

Der im letzten Anstrich der „Vorteile“ genannte Fakt ist in der Fachwelt zwar seit Jahren bekannt, eine fachliche Auseinandersetzung der Naturschutzbehörden damit findet aber kaum statt. So ist es nicht verwunderlich, dass sich in der Abwägung der Zielkonflikte immer wieder wenig gewichtige ökologische Argumente gegenüber touristischen und ökonomischen Aspekten durchsetzen.

In Leipzig haben sich die dafür fachlich zuständigen Ämter mit dieser Thematik schon vor einiger Zeit auseinander gesetzt. Seit August 2000 gibt es einen verbindlichen Handlungsleitfaden für die Stadtverwaltung von Leipzig „*Wegebelag in Grüngebieten*“, der natürlich auch mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt ist. Darin 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 mit Überschwemmungen zu rechnen ist*
- *wo Inlineskatern ein Angebot gemacht werden soll*

Eine Wiederherstellung des Mulderadweges mit naturnaher Deckschicht ist danach weder fachlich noch ökonomisch begründbar. – Soweit unsere Position – als Umweltverein! – zum Problem. Wir würden uns freuen, über das Ergebnis des weiteren Diskussions- und Entscheidungsprozesses informiert zu werden.

Mit radlerfreundlichen Grüßen

Ulrich Patzer  
Vorsitzender ADFC Leipzig und Mitglied im ADFC-Bundesfachausschuss Tourismus