



Member of the
European Cyclists' Federation (ECF)



Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Leipzig e. V.

ADFC Leipzig e.V., Grünewaldstraße 19,
04103 Leipzig
Landratsamt Leipziger Land
Amt für Wirtschaftsförderung
z.H. Frau Haunsstein
04552 Borna

Grünewaldstraße 19
04103 Leipzig

Tel. 0341 | 22 54 03 13
Fax 0341 | 22 54 03 14
info@adfc-leipzig.de
www.adfc-leipzig.de

Öffnungszeiten:
Di. – Do. 14 – 18 Uhr

Steuernummer:
231/140/16837/K081

Bankverbindung
Sparkasse Leipzig
BLZ 860 555 92
Kto. 113 113 1661

Sie erreichen uns mit
öffentlichen
Verkehrsmitteln
wie folgt:
Haltestelle Hohe Straße
TRAM 10, 11

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
17.03.2011

Unser Zeichen
ED

17.04.2011

Sehr geehrte Frau Haunstein,
im Folgenden nimmt der ADFC Leipzig zur Planung der
Radroute Grimma – Borna Stellung.

1. Vorbemerkungen

Die Stellungnahme des ADFC Leipzig erfolgt auf Anfrage des Landratsamtes Landkreis Leipzig durch Frau Haunstein und auf Grundlage der Routenbeschreibung mit Lageplan des beauftragten Planungsbüros Klemm&Hensen.

Insbesondere hinsichtlich der örtlichen Gegebenheiten und damit der Linienführung wurden wir von den Herren Dr. Heimbucher und Syrbe wesentlich unterstützt, wofür wir an dieser Stelle danken. Über die genaue Führung der Route innerhalb der Ortslagen sollte deshalb Herr Syrbe noch eingebunden werden.

Die Route ist im Radverkehrskonzept 2005 des Freistaates Sachsen im Sachsen Netz Rad enthalten, sodass damit die Ausführungen des Radverkehrskonzeptes 2005 zum Ausbaustandard, zur Wegweisung, zur Verknüpfung mit anderen Routen u.a. und die sonstigen Regelungen des Freistaates für Radverkehrsanlagen im Freistaat gelten. An entsprechender Stelle wird darauf verwiesen.

In erster Linie ist die Route entsprechend der Einordnung im Sachsen Netz Rad eine touristische, was für die Linienführung besondere Bedeutung hat, jedoch wo möglich und sinnvoll der Alltagsradverkehr berücksichtigt werden sollte. Das kommt in den beschriebenen Alternativvarianten zum Tragen.

Die vom Planungsbüro vorgeschlagene Linienführung im wesentlichen auf der Trasse der ehemaligen Querbahn Großbothen – Borna entspricht ganz dem touristischen Charakter. Deshalb nimmt die Stellungnahme diese zur Grundlage und stellt ihr verschiedene

Alternativen gegenüber. Diese Alternativen ergeben sich aus verschiedenen Aspekten wie Einbindung des Alltagsradverkehrs, Kostenaufwand, Umwelteingriffe u.a. Hinsichtlich der Kosten ist für alle Linienführungen ein Kostenvergleich zu führen, da nicht geringe Unterschiede vermutet werden. Wo aus verschiedenen Gründen die Durchsetzbarkeit der Linienführung nicht erreicht werden kann, sind die Alternativen tiefgründiger zu untersuchen.

2. Linienführung der Route

2.1 Linienführung gem. Vorschlag des Planungsbüros

Die Wegeführung entspricht ganz eines touristischen Anspruchs. Sie ist weitgehend abgesetzt von öffentlichen Straßen und in die Natur eingebunden. Steigungen sind infolge der Bahntrassierung weitgehend gemieden. Auch in den waldfreien Bereichen wird die Route von Bäumen begleitet, die inzwischen am Rande der Bahntrasse gewachsen sind.

Am Kreuzungspunkt mit der Bahnlinie sollte untersucht werden, die Unterführung der ehemaligen Querbahn zu nutzen. Damit kann die Engstelle der sehr schmalen und im Richtungsverkehr betriebenen Straßenunterführung umgangen werden. Die Abhängigkeit vom Bau und Berücksichtigung einer angemessenen Radwegequerung wäre damit ebenfalls nicht gegeben

Die nahe Kleinbardau angegebene Variante zum Ort sollte nicht verfolgt werden, sondern per Wegweisung ein Hinweis auf das Nahziel Ort mit Kirche erfolgen. Entsprechend der verfügbaren Finanzierung kann über einen Ausbau der Anbindung entschieden werden.

Zur Führung der Route in Bad Lausick empfehlen wir, sich mit Herrn Syrbe abzustimmen. Im Fürstenholz schlagen wir vor nicht nach Kitzscher abzubiegen, sondern geradeaus auf dem vorhandenen Wander- und Radweg die Route weiter bis zum Bockwitzer See zu führen und dann am See entlang in nördlicher Richtung bis zur Querungsstelle der B176 nahe Dittmansdorf wie im Plan vorgesehen. Je nach finanziellen Möglichkeiten kann die Querung der B176 am Fürstenholz als Unterführung, Brücke, niveaugleicher Übergang mit oder ohne „schlafender „ Ampel und ggfs. Temporeduzierung auf der Straße auf 30km/h erfolgen. Ab Anschluß an den vorhandenen Radweg nahe Dittmansdorf weiter wie im Plan vorgesehen.

Variante zum Beginn der Route gem. Plan

Von Grimma auf dem Mulderadweg nach Großbothen und auf Innerortsstraßen zur Ortsverbindungsstraße nach Glasten.

Diese Variante hat den Vorteil der unmittelbaren Verknüpfung mit dem Mulderadweg. Sie wird deutlich kostensparender sein. Der Konflikt des Eingriffs auf den Naturbestand der Bahnlinie wird vermieden. Allerdings muß ein kurzer aber kräftiger Anstieg überwunden werden, der aber zumutbar scheint.

Weiter gem. Darstellung blau gestrichelte Linie nach Plan.

2.2 Variante 1 zum Planvorschlag

Beginn der Route wie im Plan am Kloster Nimbschen durch das Klosterholz. Etwa in der Mitte des Klosterholzes dem Weg geradeaus nach Großbardau folgen.

Durch die Orstlage Großbardau nach Kleinbardau auf vorhandenem Radweg. Dessen Ausbauzustand ist zu prüfen und ggfs. an den Standard anzupassen.

Von Kleinbardau auf dem neu gebauten, straßenbegleitenden Radweg nach Etzoldshain und auf dem vorhandenen Orts Verbindungsweg weiter nach Bad Lausick Richtung Kurviertel wie im Plan ausgewiesen.

Baulicher Bedarf für eventuellen Standardausbau ist zu überprüfen.

In der Ortslage Bad Lausick bis zum Kreisel auf der Straße nach Lauterbach und weiter nach Wüstungsstein. Der erste Teil ist Anliegerstraße und danach Feldweg, der entsprechend auszubauen ist.

Ab Wüstungsstein über Beucha nach Kitzscher. Zwischen Beucha und Kitzscher ist ein straßenbegleitender Radweg neu zu bauen.

In Kitzscher anbinden an die Wegeführung wie im Plan dargestellt. An der Querungsstelle der B176 sind wieder entsprechend der Finanzierungsmöglichkeiten analog der Beschreibung der Planungsrouten verschiedene Ausführungen möglich.

Weiter bis Borna wie im Plan dargestellt.

Diese Routenvariante hat auch Vorteile. Sie führt wie Kitzscher es wünscht über den Ort. Im Wesentlichen führt die Route in Hochlage mit Blick über die Landschaft, was auch Reize hat. Die Kosten dürften zur Planungsvariante geringer ausfallen. Auch würde der Konflikt mit dem Eingriff in die entstandene Natur auf dem Bahndamm entfallen.

Auf dieser Wegeführung werden die Orte mit ihren Sehenswürdigkeiten direkt angefahren und die regionale Erschließung für den Alltagsradverkehr deutlich verbessert.

2.3 Variante 2 zum Planvorschlag

Start der Route in der Ortslage Grimma am Mulderadweg und weiter zur Ortsverbindungsstraße am oberen Bahnhof Richtung Großbardau.

Von Großbardau weiter wie Variante 2.2.

Die Ortsverbindungsstraße ist auf Ausbaubedarf ggfs. mit straßenbegleitendem Radweg zu prüfen.

Es gelten hier die gleichen Vorteile wie sie in Var. 2.2 beschrieben sind.

2.4 Variante 3 zum Planvorschlag

Von Grimma nach Großbothen wie unter Variante Ziff. 2.1 beschrieben und weiter nach Kleinbardau auf der Ortsverbindungsstraße. Von dort weiter wie unter Variante 1 Ziff. 2.2 beschrieben.

Die Ortsverbindungsstraße nach Kleinbardau auf Ausbaustandard prüfen und ggfs. auszubauen.

Es gelten die gleichen Vorteile wie in Var. 2.1 beschrieben.

3. Ausbaustandard

Als Belag ist durchgehend Asphalt vorzusehen. Das regelt das SMWA in einem Erlass vom 11.03.2005. Der Erlass wurde unter Mitwirkung des SM für Landwirtschaft, Umwelt und Geologie erarbeitet (Anl. 4). Die Umweltverträglichkeit des Asphaltbelages belegen Studien, deren Ergebnisse in Anl. 3 und 5 nachzulesen sind.

Die Breite der Radwege sollte mindestens 2,50 m mit beidseitigem Bankett von jeweils 50 cm betragen.

4. Wegweisung und Hinweisbeschilderung

Die Wegweisung ist gem. Standard der Radverkehrskonzeption 2005 des Freistaates Sachsen auszubilden.

Auf Nahziele an der ausgewählten Route ist hinzuweisen, ebenso auf Verknüpfungen zu bestehenden Radrouten:

Mulderadweg

Altenburg-Colditz-Radroute

Neuseenland-Radroute

Nahziele:

- Wassermühle und Kirche Höfgen
- Kleinbardau mit Kirche
- Ostwaldgedenkstätte Großbothen
- Parthequelle
- Sehenswürdigkeiten Bad Lausick
- KZ-Außenstelle Buchenwald
- Aussichtsstelle am nordöstlichen Ufer am Bockwitzer See
- Spätgotische Kirche Dittmansdorf
- Ökologische Station Birkenhain

u.a.

5. Ausrüstung

An Raststellen und Sehenswürdigkeiten sind abstellanlagen für Fahrräder und entsprechende Sitzgelegenheiten vorzusehen.

6. Anlagen

Anlage 1 Routenbeschreibung Planungsbüro Klemm&Hensen

Anlage 2 Routenplan Planungsbüro Klemm&Hensen

Anlage 3 Ausbaustandard Broschüre Freistaat Sachsen

Anlage 4 Erlaß SMWA

Anlage 5 Studie Versiegelungswirkung von Asphaltbelägen

Mit freundlichen Grüßen,

Ernst Demele

Sprecher der AG Verkehr des ADFC Leipzig