

BUND LV Sachsen e.V., Straße der Nationen 122, 09111 Chemnitz

LlSt GmbH
z. Hd. Herrn Bratke
Seminarstr. 4
09306 Rochlitz

Dresden, 11. September 2017

100 km Radwege Programm – S 180 Neubau einer Radverkehrsanlage bei Radeberg

Ihr Schreiben vom 31. Juli 2017

Ihr Zeichen. 006446-02

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BUND LV Sachsen bedankt sich für die Zustellung der Unterlagen zum o. g. Vorhaben und nimmt wie folgt Stellung:

Der BUND LV Sachsen lehnt die Planungen in ihrer jetzigen Form ab.

Laut ERA 2010 kann bei der in den Unterlagen beschriebenen Kfz-Belastung ein straßenbegleitender Radweg sinnvoll sein, es kann aber auch weiterhin Radverkehr auf der Straße angemessen sein (Einordnung in EKL3).

Ziel des Vorhabens ist es, die durch die Stadt Radeberg führende Röderradroute an den neuen Radweg anzuschließen. Die Anlage des Radweges ist als einseitiger Zweirichtungsradweg vorgesehen.

In dem Planungsabschnitt weist wenig darauf hin, dass es hier notwendig wäre, einen straßenbegleitenden Radweg, wie in der derzeit bevorzugten Variante 1 beschrieben, aufgrund der Verkehrsbelastung und der möglichen Unfallträchtigkeit mit Radfahrer*innen anzulegen.

Ganz im Gegenteil ist es in den letzten 6 Jahren zu lediglich 6 Radverkehrsunfällen gekommen. Durch die in Variante 1 beschriebenen Maßnahmen wird sich dies jedoch wahrscheinlich ändern, denn die beiden notwendigen Querungshilfen (weil der Radweg als Zweirichtungsradweg ausgeführt wird) stellen zwei weitere potentielle Unfallschwerpunkte dar. Mit dem Bau der straßenbegleitenden Radverkehrsanlage und der radfahrer-gerechten Umgestaltung des Knotenpunktes wird die gesamte Verkehrsanlage den Anforderungen an die Verkehrssicherheit laut Voruntersuchung künftig gerecht. Es werden jedoch keinerlei Umbaumaßnahmen für den Kreuzungsbereich konkretisiert.

Es ist also nicht notwendigerweise davon auszugehen, dass der Bau des Radwegs die potentielle Unfallgefahr für Radfahrer vermindert sondern ggf. sogar erhöht.

Weiter wird für den Bau des Radwegs damit argumentiert, dass er 1. wichtige bestehende Radrouten verbinden würde, 2. zur Verbesserten Sicherung des Schülerverkehrs beitragen und 3. Zunahme der Fahrradnutzung würde.

Für Letzteres gilt, dass ein Angebot zu schaffen grundsätzlich die Akzeptanz erhöht, das andere Verkehrsmittel zu nutzen. Allerdings fehlt in diesem Fall eine Potentialanalyse, ob es denn überhaupt zu erwarten wäre, dass ein nennenswerter Teil des Kfz-Verkehrs durch den Radverkehr abgelöst werden könnte. Dieses Argument betrifft auch die Schulwegsicherung: Den Unterlagen fehlt eine Analyse, inwiefern hier tatsächlich verstärkt Kinder mit dem Rad zur Schule kommen würden.

Die Trassenführung auf vorhandenen Wegebeziehungen (Variante 3) ist aufgrund des Umwegefaktors zwar ungünstiger gegenüber der Varianten 1 zu beurteilen, allerdings ist sie aus o.g. verkehrssicherheitsgründen sinnvoller. Zudem können mit der Variante 3 Beeinträchtigungen des Bodens sowie Biotop- und Lebensraumverluste minimiert bzw. weitgehend vermieden werden.

Die beschriebene Hauptunfallgefahr scheint in Wildunfällen zu bestehen (50% im Jahr 2014). Die in Variante 1 angedachte Geschwindigkeitsreduzierung im Baubereich erscheint daher sehr sinnvoll und sollte auch für den fahrbahnbegleitenden Radwegabschnitt in Variante 3 vorgenommen werden.

Der Freistaat hat sich selbst zum Ziel gesetzt, bis 2020 die Neuinanspruchnahme von Flächen auf < 2 ha/Tag zu reduzieren. Neubau von Infrastrukturmaßnahmen steht diesem Ziel entgegen.

Insofern würden wir empfehlen – so tatsächlich die Notwendigkeit für Radverkehrsinfrastruktur besteht (siehe auch Ausführungen oben) – die Variante 3 als zweiseitigen Radweg nach der Querungshilfe bei Bau-km 0+042 zu präferieren. Dadurch wäre lediglich eine potenziell gefährliche Fahrbahnüberquerungen nötig und somit die Unfallgefahr verringert. Weiterhin müsste weniger Fläche verbaut werden.

Den Kritikpunkt der sozialen Kontrolle halten wir auf der in Variante 3 genannten Strecke durch die landwirtschaftlichen Flächen für überzogen und empfehlen eine Überprüfung der tatsächlichen Gefahren im Planungsgebiet.

Hiermit wäre allen Kriterien weitest möglich Geltung getragen.

Mit verBUNDenen Grüßen

J. A. Peter Weisner

Dr. David Greve
Landesgeschäftsführer