

## Beschlussvorlage

öffentlich

### Beratungsfolge

	Datum	
Wirtschafts-, Bau- und Umweltausschuss	10.11.2022	nicht öffentlich
Wirtschafts-, Bau- und Umweltausschuss	10.11.2022	öffentlich

Gegenstand der Vorlage:

Festlegung der Vorzugsvariante im Ergebnis der Vorplanung "Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der K9374 Werdau Talsperre Koberbach"

Gesetzliche Grundlage:

Fortschreibung Radverkehrskonzeption Landkreis Zwickau  
Sächsisches Straßengesetz (SächsStrG)  
Landkreisordnung für den Freistaat Sachsen (SächsLKrO)

Einreicher:

Landrat

Erarbeitet:

Amt für Kreisentwicklung, Bauaufsicht und Denkmalschutz

Beschlussvorschlag:

Der Wirtschafts-, Bau- und Umweltausschuss bestimmt für die Maßnahme Nr. 30.30. des Maßnahmenplans der Radverkehrskonzeption des Landkreises Zwickau – Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der K9374 Werdau Talsperre Koberbach – die Variante 3.1 als Vorzugsvariante für die weitere Planung der Radverkehrsanlage.

Michaelis  
Landrat

Rechtlich und haushaltsrechtlich geprüft:

Dr. Vogel, Steffen  
Hartung, Mathias

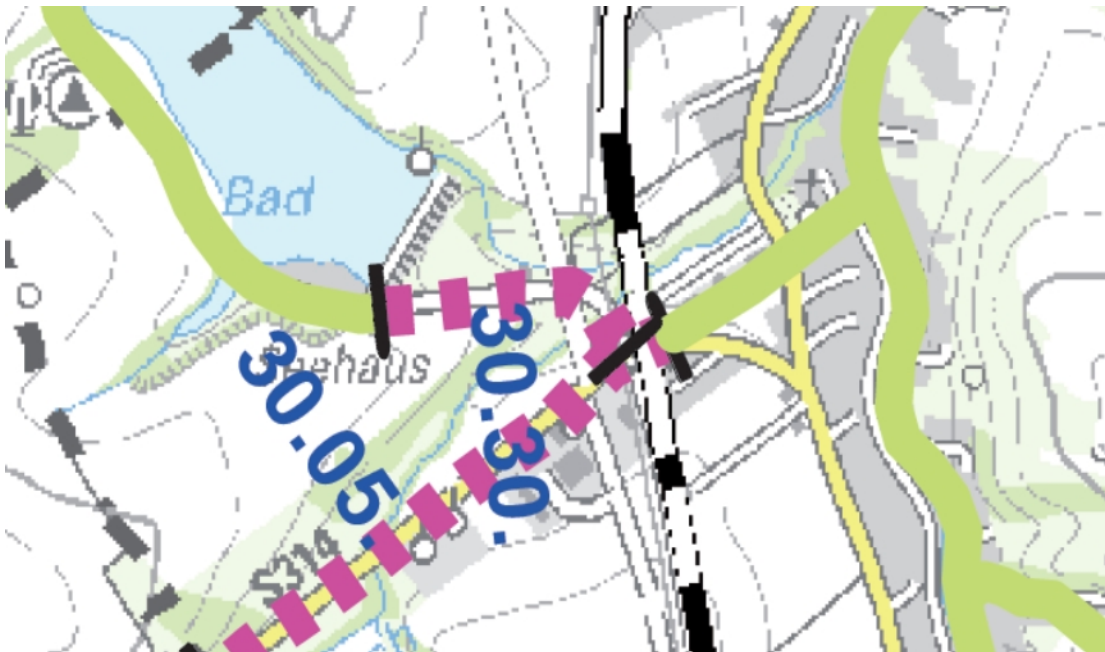
Amtsleiter Rechtsamt  
Dezernent Finanzen und Service

Begründung:

Mit Beschluss 176/17/KT wurde in der Sitzung am 15. März 2017 vom Kreistag die Fortschreibung der Radverkehrskonzeption des Landkreises Zwickau verabschiedet.

Bestandteil der Radverkehrskonzeption sind als Anlage 3 eine Maßnahmenliste sowie der zugehörige Maßnahmenplan (Plan 3). Diese sind als Anlagen zur Beschlussvorlage BV/404/2017 sowie unter [Radverkehrskonzeption \(landkreis-zwickau.de\)](http://landkreis-zwickau.de) einsehbar.

Unter Ziffer 30.30. der Maßnahmenliste (Seite 18) ist der Bau eines straßenbegleitenden Radweges mit der Priorität 1 aufgeführt und entsprechend im Maßnahmenplan dargestellt.



Für diese Radverkehrsanlage wurde eine Vorplanung beauftragt, in deren Ergebnis insgesamt acht verschiedene Varianten betrachtet wurden. Diese beinhalten auch die Einbeziehung der Planfeststellungsentwurfsunterlagen für eine teilweise Verlegung des Verlaufs der Kreisstraße im Zuge der Erneuerung der Bahnunterführung auf der Seelingstädter Straße. Die wichtigsten Unterscheidungsmerkmale der einzelnen Varianten sind:

- die gewählte Straßenseite der Radwegführung,
- Radwegführung auf der Straße, straßenbegleitend, gleiches oder unterschiedliches Straßenniveau,
- durchgehende Streckenführung ab Kreuzung Brückenbauwerk oder verkürzt, d. h. unter Berücksichtigung des Anschlussbereiches der geplanten Brückenerneuerung, der mit einem Radweg mit einer Länge von ca. 134 m ausgeführt werden soll.

Die untersuchten Varianten sind in den einzelnen Ausprägungen in der beigefügten Präsentation dargestellt und beschrieben.

Im Zuge der geplanten Erneuerung des Brückenbauwerkes durch die Deutsche Bahn war der Neubau der Kreisstraße mit Radweg für den Anschlussbereich (ca. 134 m) vorgesehen. Die

Sanierung bzw. Erneuerung der Bahnunterführung ist auf einen ungewissen Zeitpunkt verschoben. Die verkürzten Varianten 4 und 5 wurden daher nicht in den Vergleich mit einbezogen, sind jedoch in den Varianten 4.1 und 5.1 vollumfänglich mit enthalten. Beim Bau einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage werden auch bei späterer Verschwenkung der Kreisstraße im Kreuzungsbereich (in Folge der Sanierung der Brücke) nur geringfügige Anpassungsarbeiten der Radwegführung erforderlich.

Bei den Varianten 3, 3.1 und 5.1 mit Verlauf auf der Nordseite ist die Realisierungswahrscheinlichkeit des Flächenerwerbs am höchsten. Eine durchgängige Geh- und Radwegeverbindung (Varianten 1, 3, 3.1 und 5.1 hat eine höhere Akzeptanz bei den zukünftigen Nutzern.

Der Variantenvergleich erfolgte mit einer Vergleichsmatrix mit Wertungspunkten. Diese ist ebenfalls in der beigefügten Präsentation enthalten.

Die Kriterien der Realisierungswahrscheinlichkeit und des möglichen Realisierungszeitraumes erhielten aufgrund ihrer besonderen Bedeutung ein stärkeres Gewicht. Unter Bezugnahme auf eine mögliche Förderhöhe von 90 % (gemäß der derzeit einschlägigen Förderrichtlinie zum kommunalen Straßenbau - RL KStB), erhielt das Kostenkriterium eine durchschnittliche Wichtung.

Trotz der größten Flächeninanspruchnahme und der höchsten Baukosten ergibt sich wegen der höheren Realisierungswahrscheinlichkeit und eines möglichen mittelfristigen Realisierungszeitraumes für die Variante 3.1 mit 56 Punkten die höchste Punktzahl nach der Wertungsmatrix. Daher wird empfohlen, die Variante 3.1 als Vorzugsvariante für die Fortsetzung der Planung zu bestimmen.