



Bestimmung der Vorzugsvariante

Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der K 9374 Werdau Talsperre Koberbach

Aufgabenstellung

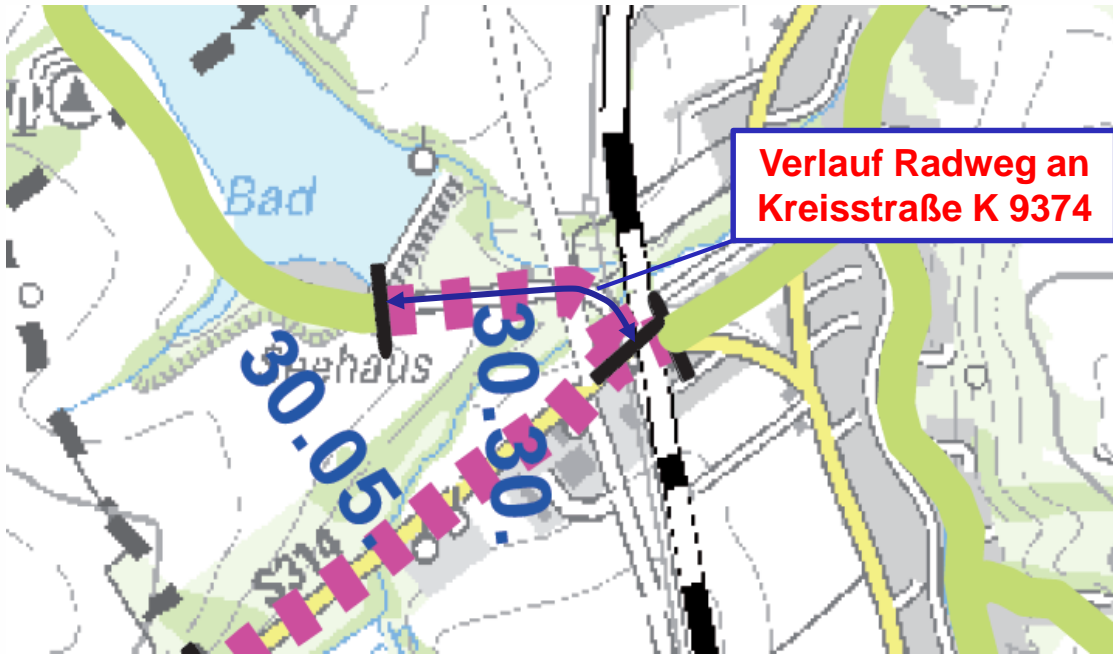
Vorplanung von Radverkehrsanlagen

Ausgehend von der Radverkehrskonzeption (RVK) des Landkreises Zwickau (2016) ist der Bau einer Radverkehrsanlage an der K 9374 zum Anschluss der Talsperre Koberbach an den Pleißeradweg vorgesehen.

Es handelt sich hierbei um die Maßnahme Nr. 30.30 der Maßnahmenliste (siehe auch Plan 3: Maßnahmenplan) der RVK.

Kartenauszug RVK (2016)

- Plan 3: Maßnahmenplan -



Standort - Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet beinhaltet den zu beplanenden Streckenabschnitt der Kreisstraße K 9374 beginnend an der Kreuzung Kleinbernsdorfer Straße - Seelingstädter Straße bis zur Höhe der Staumauer Koberbachtalsperre mit einer Länge von ca. 584 m.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass das Brückenbauwerk der Deutschen Bahn (DB) auf der Seelingstädter Straße zu einem späteren Zeitraum erneuert werden soll. Der Anschlussbereich der Kreisstraße erstreckt sich lt. Planung bis auf eine Länge von ca. 134 m.

Variantenermittlung

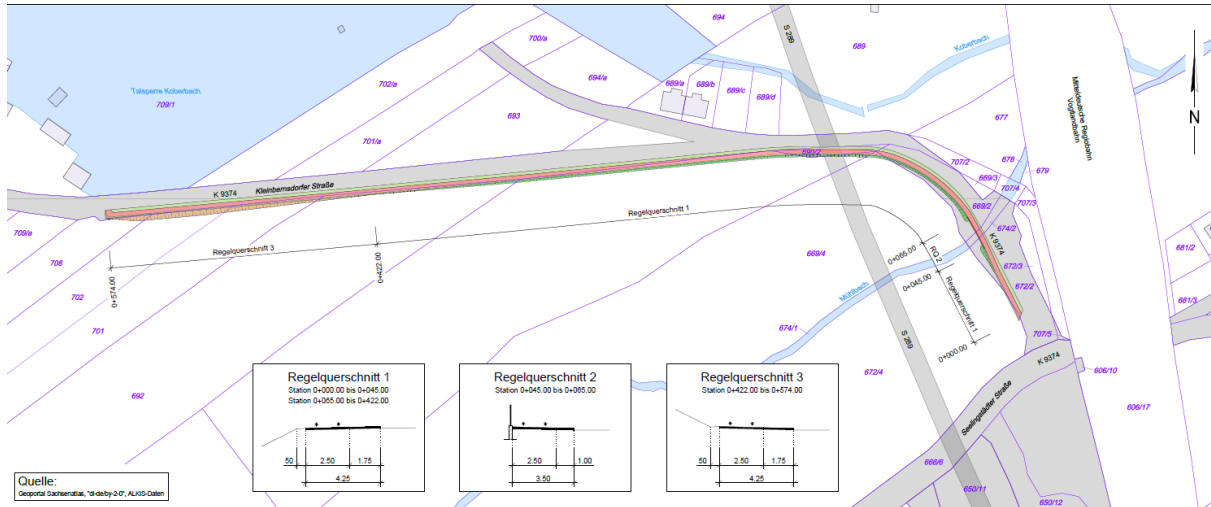
Im Rahmen der Vorplanung wurden 8 Varianten (einschließlich Untervarianten) untersucht.

Die wichtigsten Unterscheidungsmerkmale 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.

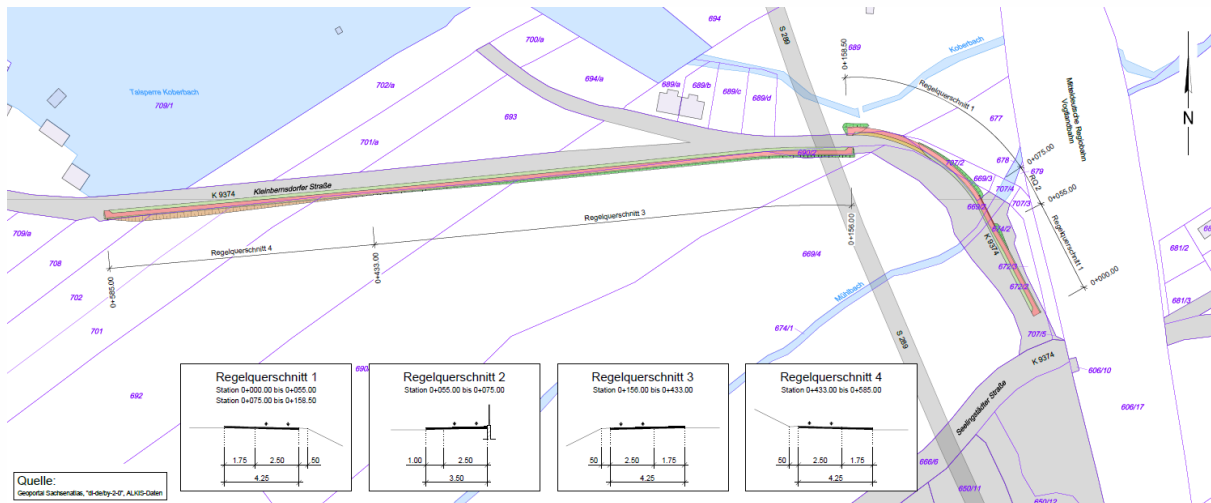
Variante 1

Der Radweg verläuft durchgängig, von der Kreuzung Kleinbernsdorfer Straße - Seelingstädter Straße (Brückenbauwerk) bis zur Höhe der Staumauer Koberbachtalsperre, auf der südlichen Seite der Kreisstraße.



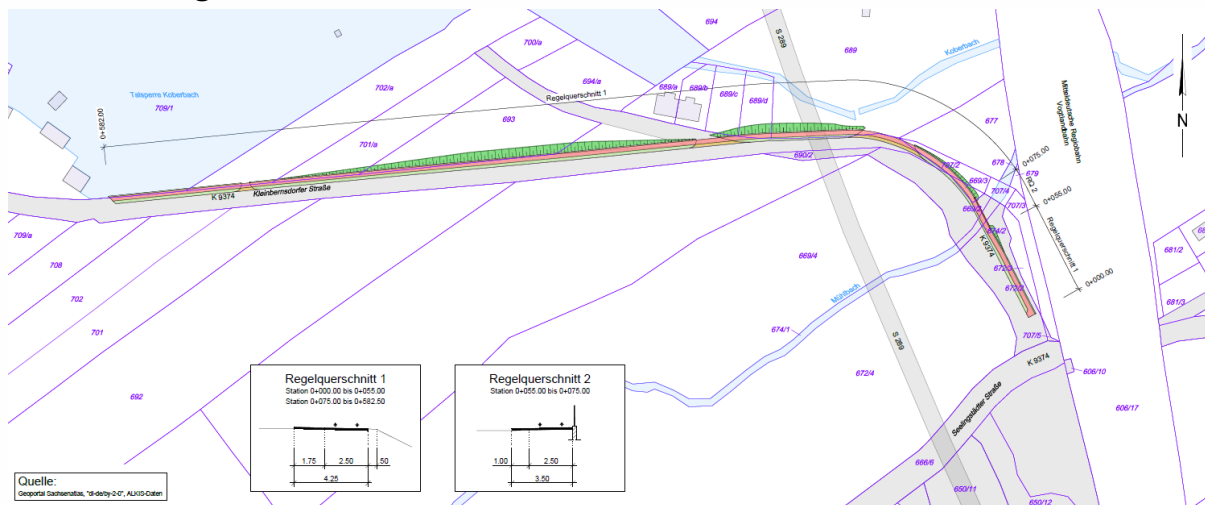
Variante 2

Der Radweg beginnt an der Kreuzung östlich der Kreisstraße (Nähe Bahndamm) bis zur Einmündung „Wasser-Rückhaltebecken“, wechselt hier auf die südliche Seite und führt danach bis zur Höhe der Staumauer Koberbachtalsperre.



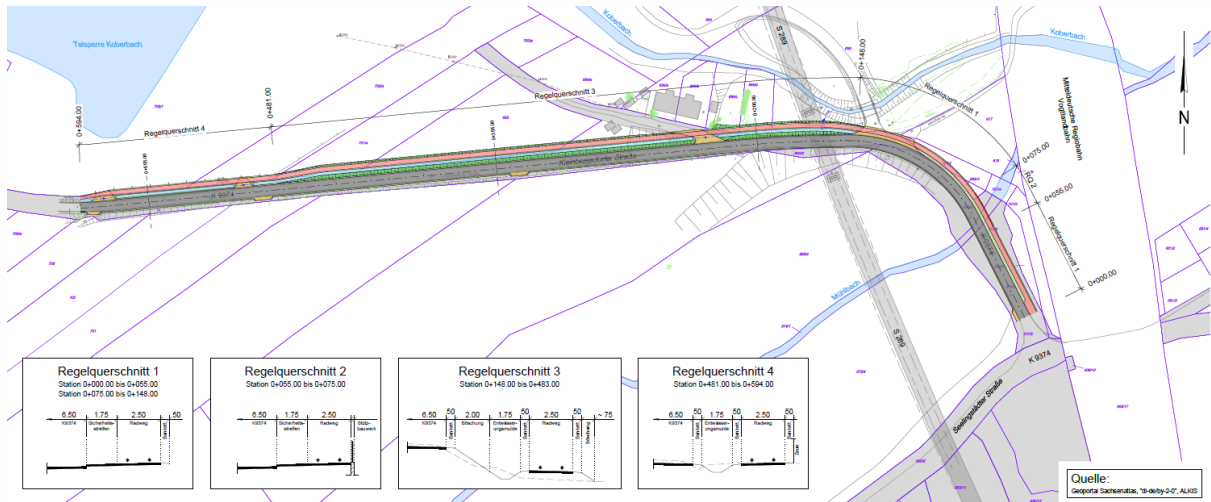
Variante 3

Der Radweg verläuft durchgängig, von der Kreuzung bis zur Höhe der Staumauer Koberbachtalsperre auf der nördlichen Seite der Kreisstraße. Aufschüttungen zur Verbreiterung des Straßenkörpers und Aufstellung einer Absturzsicherung auf einer Länge von 250 m machen sich erforderlich.



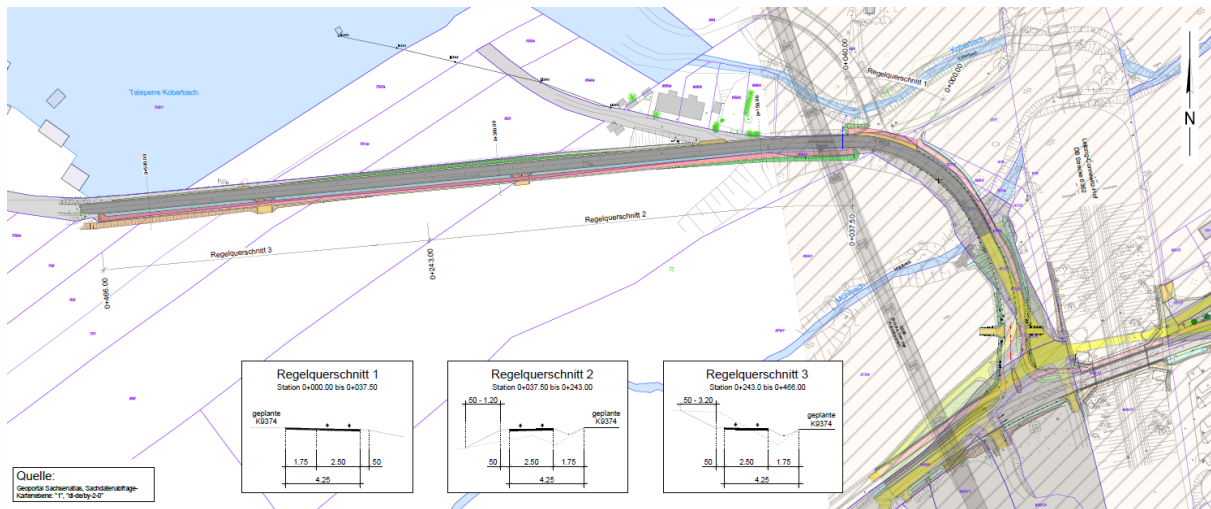
Variante 3.1

Der Radweg beginnt an der Kreuzung und verläuft wie Variante 3, durchgängig auf der nördlichen Seite der Kreisstraße, jedoch abgesetzt neben der Straße (straßenbegleitend) und abschnittsweise auf unterschiedlichem Niveau zur Kreisstraße.



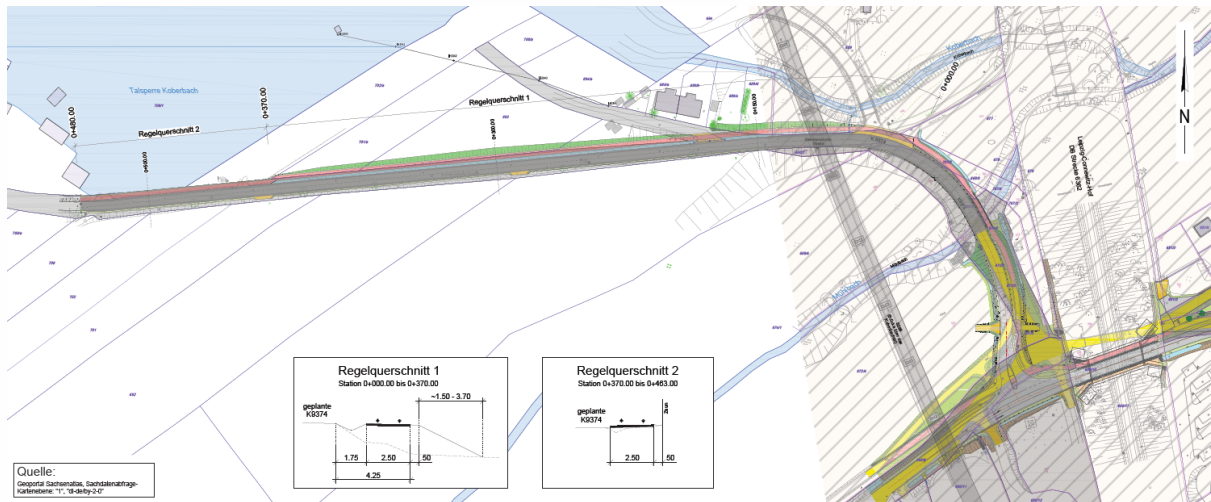
Variante 4.1

Der Radweg beginnt nach der Kreuzung östlich der Kreisstraße mit nachfolgendem Wechsel auf die Südseite der Kreisstraße, wie bei Variante 4. Der Radweg verläuft jedoch als eigenständige Radverkehrsanlage neben der Straße (straßenbegleitend).



Variante 5.1

Der Radweg verläuft durchgängig, nach dem Verschwenkungsbereich der Kreuzung bis zur Höhe der Staumauer auf der nördlichen Seite der Kreisstraße abgesetzt neben der Straße (straßenbegleitend), ähnlich Variante 3.1, jedoch auf gleichem Niveau zur Kreisstraße.



Variantenvergleich (1)

Im Zuge der geplanten Sanierung bzw. Erneuerung des Brückenbauwerkes durch die Deutsche Bahn war der Neubau der Kreisstraße mit Radweg für den Anschlussbereich (ca. 134 m) vorgesehen und bis zur Genehmigungsplanung gereift.

Die Sanierung bzw. Erneuerung der Bahnunterführung ist auf einen ungewissen Zeitpunkt verschoben.

Die verkürzten Varianten (4 und 5) werden daher nicht in den Vergleich mit einbezogen. Diese Varianten sind in den Varianten 4.1 und 5.1 vollumfänglich mit enthalten.

Variantenvergleich (2)

Beim Bau einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage werden auch bei späterer Verschwenkung der Kreisstraße im Kreuzungsbereich (in Folge der Erneuerung der Brücke) nur geringfügige Anpassungsarbeiten bzgl. des Radweges erforderlich.

Bei den Varianten mit Verlauf auf der Nordseite ist die Wahrscheinlichkeit der Realisierung des Flächenerwerbs am höchsten. (V3, V3.1, V5.1)

Eine durchgängige Geh- und Radwegeverbindung hat eine höhere Akzeptanz bei den zukünftigen Nutzern. (V1, V3, V3.1, V5.1)

Variantenvergleich (3)

Der Variantenvergleich erfolgt mit einer Vergleichsmatrix mit Wertungspunkten.

Die Kriterien der Realisierungswahrscheinlichkeit und des möglichen Realisierungszeitraumes erhielten aufgrund ihrer besonderen Bedeutung ein stärkeres Gewicht.

Unter Bezugnahme auf eine mögliche Förderhöhe von 90% (gem. RL KStB) erhielt das Kostenkriterium eine durchschnittliche Wichtung.

Variantenvergleich - Vergleichsmatrix

	Variante 1		Variante 2		Variante 3		Variante 3.1		Variante 4.1		Variante 5.1		
	Punkte maximal		Punkte		Punkte		Punkte		Punkte		Punkte		
Baulänge	3	547 m	2	585 m	1	582 m	1	594 m	1	466 m	3	480 m	3
Flächeninanspruchnahme	5	ca. 3.300 m²	3	ca. 3.330 m²	3	ca. 3.745 m²	2	ca. 4.150 m²	1	ca. 2.807 m²	5	ca. 2.923 m²	4
derzeitige Nutzungsart	3	Feld + Wiese	1	Feld + Wiese	1	Wiese + Garten	2	Wiese + Garten	2	Feld	0	Wiese + Garten	2
erforderliche Baumfällungen	3	12 St.	1	8 St.	2	ca. 20 St.	0	ca. 20 St.	0	8 St.	2	12 St.	1
erforderliche Querungen K 9374 durch Nutzer - aus Richtung Langenbernsdorf - aus Richtung Langenhessen	5	0 St. 1 St.	4	2 St. 1 St.	2	1 St. 0 St.	4	1 St. 0 St.	4	2 St. 1 St.	2	1 St. 0 St.	4
Querungen von Ein-/Zufahrten	3	0 St.	3	1 St. (ca. 35 m)	2	4 St. (ca. 60 m)	1	4 St. (ca. 60 m)	1	1 St. (ca. 35 m)	2	4 St. (ca. 60 m)	1
Feldzufahrten	3	3 St.	1	2 St.	2	0 St.	3	0 St.	3	2 St.	2	0 St.	3
eingeganger Sicherheitsstreifen	5	ja (ca. 25 m)	3	ja (ca. 25 m)	3	ja (ca. 25 m)	3	nein	5	nein	5	ja (ca. 110 m)	1
geschätzte Zusatzkosten ohne Engstelle	5	150.000,00 €	1	50.000,00 €	3	50.000,00 €	3	- €	5	- €	5	110.000,00 €	2
Absturzsicherung - hohe/steile Böschung	5	ja (ca. 20 m)	4	ja (ca. 20 m)	4	ja (ca. 250 m)	2	ja (ca. 20 m)	4	ja (ca. 60 m)	3	ja (ca. 300 m)	1
Eingriff ins Gelände	10	gering	8	gering - mittel	6	mittel - groß	4	mittel	5	groß	2	sehr groß	1
Möglichkeit Flächenerwerb	5	sehr schwierig	1	schwierig	2	mittel	3	mittel	3	schwierig	2	mittel	3
Realisierungswahrscheinlichkeit	15	eher gering	5	mittel	8	mittel	8	mittel - hoch	10	gering	4	sehr gering	2
möglicher Realisierungszeitraum	10	eher mittelfristig	8	eher mittelfristig	6	eher mittelfristig	6	mittelfristig	7	eher langfristig	2	eher langfristig	2
Kosten Anpassung bei Neubau K9374	5	sehr hoch	0	sehr hoch	0	hoch	1	gering - mittel	4	sehr hoch	0	mittel - hoch	2
geschätzte Baukosten (brutto)	5	300.000 €	5	310.000 €	4	410.000 €	2	500.000 €	1	330.000 €	3	480.000 €	1
Punkte gesamt:	90	Variante 1	50	Variante 2	49	Variante 3	45	Variante 3.1	56	Variante 4.1	42	Variante 5.1	33
in Prozent			55,6%		54,4%		52,5 %		62,2%		46,7%		37%

Bestimmung der Vorzugsvariante

Trotz der größten Flächeninanspruchnahme und den höchsten Baukosten ergibt sich wegen der höheren Realisierungswahrscheinlichkeit und eines möglichen mittelfristigen Realisierungszeitraumes im Ergebnis der Vergleichsmatrix für die Variante 3.1 mit 56 Punkten die höchste Punktzahl.

Unter Berücksichtigung aller Kriterien und Sachverhalte wird die Variante 3.1 zur Bestimmung als Vorzugsvariante empfohlen.

Vielen Dank
für Ihre
Aufmerksamkeit