

Große Kreisstadt Stollberg

- Erzgebirgskreis –



Radwegekonzept



Verfasser: Stadtverwaltung Stollberg/Erzgebirge
Nora Preuß
Hauptmarkt 1
09366 Stollberg/Erzgeb.

Stand: November 2022

Radwegekonzept der Stadt Stollberg

1	Einleitung	5
2	Grundlagen	5
2.1	Begriffe	5
2.2	Rechtliche Rahmenbedingungen	6
2.3	Übergeordnete Planungen	7
	2.3.1 Radwegekonzeption des Freistaates Sachsen.....	7
	2.3.2 Radwegkonzeption des Erzgebirgskreises.....	8
3	Netzkonzeption touristisches Radfahren	10
	3.1 Zielgruppe	10
	3.2 Planungsgrundsätze	10
	3.3 Routenbeschreibung.....	11
	3.3.1 Feldrunde.....	11
	3.3.2 Talsperrenrunde.....	11
	3.3.3 Katzensteinrunde	12
	3.3.4 Steegenwaldrunde	12
	3.4 Beschilderung	12
4	Netzkonzeption Alltagsradfahren	13
5	Maßnahmenkatalog	13
5.1	Oberste Priorität	14
	5.1.1 Schaffung einer sicheren Querung der B 169	14
	5.1.2 Fahrradstraße entlang des Gablenzbaches	16
5.2	Mittlere Priorität	18
	5.2.1 Schutzstreifenmarkierung entlang der B 169 in Mitteldorf.....	18
	5.2.2 Herstellung Fahrradinfrastruktur entlang der Zwickauer Straße.....	18
	5.2.3 Herstellung Fahrradinfrastruktur Zu den Teichen	18
5.3	Niedrigste Priorität	19
	5.3.1 Ausbau der Fahrradinfrastruktur im Verlauf des alten Bahndammes.....	19
	5.3.2 Wegweisung entlang vorhandener Radrundwege.....	19
	5.3.3 Fahrradstraße in Richtung Bürgerwald (Thalheim, Jahnsdorf).....	19
	5.3.4 Fahrradabstellanlagen	20
5.4	Maßnahmenübersicht	20

Abbildungen

Abb. 1 *Alternativstrecke des SNR II-10 in Raum und Beutha*

Abb. 2 *Bildausschnitt der Abbildung 5.5 des SNR mit Verlauf der Route 6 durch Stollberg*

Abb. 3 *Beschilderung Alttour*

Tabellen

Tab. 1 *Auszug aus Anlage 1 der Radwegkonzeption für den Erzgebirgskreis*

Tab. 2 *Maßnahmenübersicht*

Anlagen

Anlage 1 Touristisches Wegenetz

Anlage 2 Alltagsradnetz

Anlage 3 Einzelmaßnahmen

Radwegekonzept der Stadt Stollberg

1 Einleitung

Der Stadtrat der Großen Kreisstadt Stollberg hat in seiner Sitzung am 16.11.2020 die Aufstellung einer Radwegekonzeption beschlossen.¹

Das Ziel der Konzeption ist die Schaffung der stadtplanerischen Grundlagen zur Umsetzung von Maßnahmen, die das Radfahren in Stollberg befördern sollen.

Über die konzeptionelle Ebene hinaus enthält die vorliegende Unterlage konkrete Vorschläge für Maßnahmen, die zur Verbesserung der Radinfrastruktur notwendig sind, indem sie die Sicherheit und Attraktivität des Radfahrens erhöhen.

Indem durchgängige Radwegenetze geschaffen, Gefahrenstellen beseitigt und die Wegweisung auf vorhandenen Strecken verbessert wird, soll langfristig eine Verkehrsverlagerung auf das Rad erreicht werden, von der alle Verkehrsarten und damit die Gesamtbevölkerung der Stadt Stollberg profitiert.

Der Schwerpunkt der vorliegenden Konzeption liegt neben dem Freizeitradverkehr, insbesondere auf den Erfordernissen zur Weiterentwicklung des Alltagsradfahrens. Die Stadt Stollberg als Träger der Baulast für die meisten relevanten Straßen und Wege wird hierbei ihrer Verantwortung zur Stärkung des Radverkehrs in Sachsen gerecht, wie sie in der Radverkehrskonzeption des Freistaates beschrieben ist. Demnach müssen es die Kommunen sein, die Maßnahmen ausarbeiten, der Kreis, der sein Wissen beisteuert und das Land, das mit finanzieller Förderung bei der Realisierung unterstützt.²

2 Grundlagen

2.1 Begriffe

Bei der Planung von Radverkehrsinfrastruktur gibt es definierte Begrifflichkeiten, die auch in dieser Unterlage verwendet werden und nachfolgend kurz erläutert werden:

Radroute/ Radtour:

Vorschlag einer geeigneten Strecke oder eines (beschilderten) Rundweges auf dem bestehenden Wegenetz in Form von textlichen Erläuterungen, Kartendarstellungen, GPS-Tracks (über Apps wie Outdooractive, komoot).

Radweg:

Vorhandener oder geplanter befestigter Weg unterschiedlicher Bauart (asphaltiert, gepflastert, geschottert) mit beschränkt öffentlicher Widmung, die das Radfahren zulässt.

Alltagsradverkehr:

Radfahren als gesundheitsfördernde, umweltfreundliche, lärmarme und platzsparende Fortbewegungsweise im Alltag, meist mit dem Wunsch ohne größere Umwege bestimmte Ziele zu erreichen wie beispielsweise zwischen Wohnort und Schule, Arbeitsplatz oder Geschäften.

Touristischer - oder Freizeitradverkehr:

Radfahren als erholsame Beschäftigung in der Freizeit um schöne Erfahrungen in Natur und Landschaft zu machen. Wichtiger als das Erreichen bestimmter Zielpunkte, ist ein möglichst angenehmer, aussichtsreicher oder interessanter Weg dorthin.

¹ Vgl. BV ST 20/102, vom 16.11.2020, „Beschluss über die Aufstellung einer Radwegekonzeption für die Stadt Stollberg“.

² s. Seite 19, Kapitel 2.7 Kommunale Radverkehrskonzepte, Radverkehrskonzeption Sachsen 2019.

2.2 Rechtliche Rahmenbedingungen für die Planung von Fahrradinfrastruktur

Durch einen Verweis in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) auf die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA), die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgegeben werden (wie auch in Folge der Rechtsprechung), sind die ERA als Stand der Technik anerkannt und somit von Planern und Behörden verbindlich anzuwenden. Zudem ist die Vergabe von Fördermitteln zumeist an die Anwendung des technischen Regelwerkes gebunden. Zusammen mit der Straßenverkehrsordnung und der zugehörigen Verwaltungsvorschrift bilden sie die Planungsgrundlage für die Anlage von Radverkehrsinfrastruktur.

Verbindlich geregelt sind somit beispielweise Regelbreiten von Wegen, die korrekte Markierung und Beschilderung aber auch die zulässigen Anwendungsfälle bestimmter Straßenraumgestaltungen. So ist es aufgrund des § 9 Abs.2 Nr. 2 VwV-StVO beispielsweise generell nicht möglich, Radverkehrsanlagen im Bereich von Kreuzungen mit Vorfahrtsregelung „Rechts vor Links“ zu markieren.

Dies führt dazu, dass innerhalb eines sehr großen Teils des Stollberger Stadtgebietes kaum Handlungsmöglichkeiten zur Beförderung des Radverkehrs bestehen. Davon sind zum Beispiel die Wohngebiete mit Tempo-30-Zonen am Fliederhain, in der Eichbuschsiedlung, das Dürergebiet, die Gartenstadt oder das Hufelandgebiet betroffen.

Es ist dennoch davon auszugehen, dass die gemeinsame Nutzung der Fahrbahn durch sämtliche Verkehrsarten in Anbetracht der geringen Geschwindigkeit konflikt- und unfallarm erfolgt, sodass sich aus dieser Regelung keine wesentliche Behinderung für die Radverkehrsplanung unserer Stadt ergibt. Es erklärt aber teilweise, warum der ländliche Raum in Deutschland im Vergleich zur Großstadt über so wenig Radverkehrsinfrastruktur verfügt (und diese vielleicht auch nicht benötigt).

Zusätzlichen Einfluss auf die Handlungsmöglichkeiten der Kommune nehmen allerdings die geforderten Mindestbreiten für verschiedene Wegarten. So darf ein gemeinsamer Geh- und Radweg nur dann von der Verkehrsbehörde angeordnet werden, wenn er mehr als 2,5 m breit ist und einen Sicherheitstrennstreifen von 0,5 m zur Fahrbahn (0,75 m bei hohem Verkehrsaufkommen) hat. Ein Einrichtungsrادweg soll 2,0 m (zzgl. Sicherheitstrennstreifen), ein einseitiger Zweirichtungsrادweg gar 3,0 m (zzgl. Sicherheitstrennstreifen) breit sein. Zwar lässt die ERA bei geringer Radverkehrsstärke teilweise 40 – 50 cm schmalere Wege zu, in einer Stadt, in der vielerorts selbst einseitig Gehwege in der empfohlenen Regelbreite von 2,5 m fehlen, erscheinen diese Forderungen jedoch illusorisch.

Die Kritik, die geltenden Normen seien anscheinend nur für Großstädte gemacht, wurde schon häufig laut, führte bislang aber kaum zu Anpassungen der Regelwerke. Wenn also der Radverkehr als umweltfreundliches und gesundheitsförderndes Verkehrsmittel in ganz Deutschland befördert werden soll, ist es notwendig, den Fokus stärker als bisher auf den begrenzten Straßenraum kleinerer Städte zu legen und dem bedeutend geringeren Verkehrsaufkommen, beispielsweise durch geringere Breitenanforderungen, Rechnung zu tragen. Damit dies trotz allem zu sicheren Radverkehrsanlagen führt, wird dazu zunächst verkehrswissenschaftliche Arbeit notwendig, die sich in den letzten Jahren vorwiegend auf den Radverkehr in Großstädten konzentriert hat, wo die Universitäten, Professoren und Studenten selbst angesiedelt sind.

Die Stadt Stollberg möchte dennoch mit gutem Beispiel vorangehen und trotz des begrenzten Werkzeugkastens zur Radverkehrsgestaltung die Bedingungen für Radfahrer verbessern. Möglichkeiten dafür bieten unter anderem die Freigabe von Einbahnstraßen für Radverkehr in Gegenrichtung (bereits großflächig erfolgt), Fahrradstraßen oder Schutzstreifenmarkierungen (Regelmaß 1,5 m).

2.3 Übergeordnete Planungen

Durch Sachsen verlaufen Radfernwege des deutschlandweiten (D-Routen) oder europaweiten Radnetzes (Eurovelo-Routen). Die D-Route 4 verbindet Aachen mit Zittau und führt dabei auch durch Glauchau, Hohenstein-Ernstthal und Chemnitz.

Die EuroVelo-Route 13 entlang des ehemaligen Eisernen Vorhanges führt von der Barentssee bis zum Schwarzen Meer und folgt auch der ehemaligen innerdeutschen Grenze. Die Route kommt Stollberg am nächsten, wenn sie das Vogtland durchquert, hat aber für das touristische Radfahren hier keine Bedeutung.

Die vorliegende Konzeption basiert daher vorwiegend auf den übergeordneten Planungen des Freistaates Sachsen³ und des Erzgebirgskreises⁴ und konkretisiert diese für das Gebiet von Stollberg.

2.3.1 Radwegekonzeption des Freistaates Sachsen

Das Sächsische Radwegenetz (sog. „SachsenNetz Rad“, kurz SNR) wird durch drei Netzebenen strukturiert: Radfernwege, Regionale Hauptradrouten und sonstige Strecken.

Radfernwege mit landesweiter Bedeutung erschließen große Teile Sachsens und verbinden dabei Großstädte wie Dresden über Freiberg und Flöha mit Chemnitz. Stollberg hat keine Berührung mit Strecken dieser Netzebene. Die nächstgelegenen Hauptradrouten verlaufen etwa 15 – 20 km entfernt und binden die Städte Chemnitz, Annaberg, Schwarzenberg, Aue, Zwickau und Glauchau an.

Die nächste Stufe des SNR bilden Regionale Hauptradrouten, die Verbindungen zwischen den Radfernwegen herstellen. Eine geplante Alternativstrecke eines solchen Weges, des „Schönburger Radweges“ verläuft durch die Stollberger Ortsteile Beutha und Raum. Dieser Radweg ist als Verbindung zwischen dem „Würschnitztalradweg“ (Teilabschnitt der „Karlsroute“ von Chemnitz nach Karlovy Vary) und dem „Mulderadweg“ (II-10 und II-52) von regionaler Bedeutung innerhalb des SNR. Innerhalb der Gemarkungen Raum und Beutha führt der 7 km lange Streckenabschnitt als Alternativroute zur Hauptstrecke, ausgehend von der Meistereistraße (S255), um den Pfüllerteich, zur Lößnitzer Straße und weiter über die Beuthaer Straße, durch Beutha und den Beuthenwald in Richtung Neuwürschnitz. Der Abschnitt wurde bislang nicht beschildert.

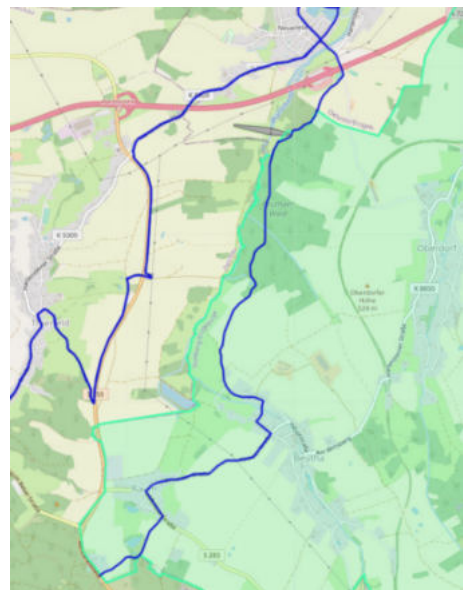


Abb. 1 Alternativstrecke des SNR II-10 in Raum und Beutha, westl. dazu: Hauptstrecke des Schönburger Radweges (Quelle: geodaten-erzgebirgskreis.de)

Die dritte Netzebene bilden Sonstige Strecken. Diese ergänzen die Radfernwege und Regionalen Hauptradrouten zu einem geschlossenen Netz und stellen beispielsweise die Anbindung an Bahnhöfe her. Die sogenannte „Route 6“ durchquert als eine solche Sonstige Strecke die Stollberger Innenstadt von der Goldenen Höhe im Osten ausgehend, durch den Seminarpark, vorbei am Kulturbahnhof und verlässt das Stadtgebiet in der Eichbuschsiedlung im Westen, in Richtung des „Würschnitztalradweges“.

Der Stollberger Bahnhof ist dabei einer derjenigen in Sachsen, der von besonderer Bedeutung für das SachsenNetz Rad ist.

³ Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr: Radverkehrskonzeption Sachsen 2019, Stand 08/2019.

⁴ Landkreis Erzgebirge: „Radwegkonzeption für den Erzgebirgskreis“, 09/2017.

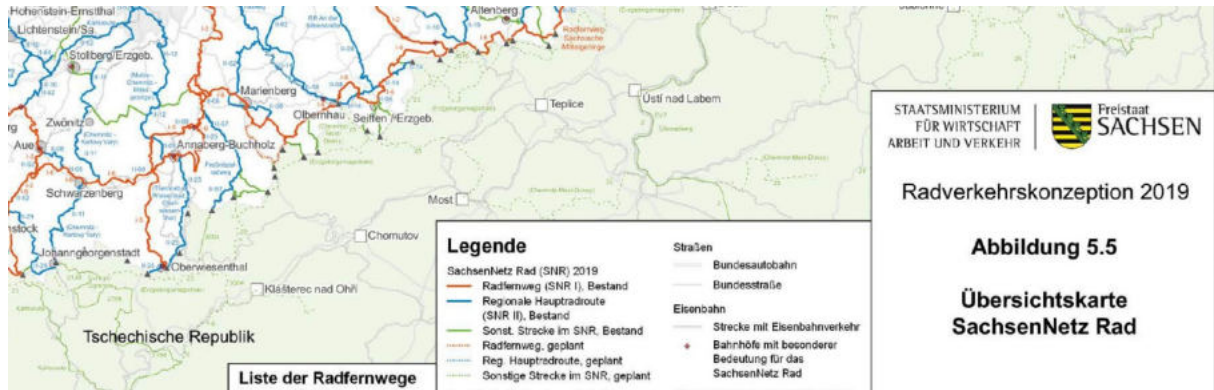


Abb. 2 Bildausschnitt der Abbildung 5.5 des SNR mit Verlauf der Route 6 durch Stollberg

2.3.2 Radwegkonzeption des Erzgebirgskreises

Die Radwegkonzeption des Erzgebirgskreises basiert auf dem SachsenNetz Rad und zielt schwerpunktmäßig auf touristisches Radfahren ab. Mit dem Ziel der Verknüpfung und Vernetzung touristischer Zentren und wichtiger Sehenswürdigkeiten des Erzgebirgskreises, werden bestehende Radrouten des Landkreises dargestellt sowie Handlungskorridore zur Verdichtung und Vernetzung, auch mit den Nachbarlandkreisen und mit dem tschechischen Radroutennetz, aufgezeigt.

Weitere Schwerpunkte sollen die Entwicklung einer einheitlichen Wegweisung, die Berücksichtigung von Einstiegsmöglichkeiten in die Radrouten mit Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr und Parkplätze sowie die Organisation der Umsetzung, Qualitätskontrolle und Instandhaltung der Radroutenverläufe im Gebiet des Landkreises sein. Für das Stadtgebiet von Stollberg enthält das Konzept des Landkreises folgende Aussagen und Darstellungen:

1. Angaben zum Altbestand

„Im Altlandkreis Stollberg gab es seit August 1997 eine Radwegekonzeption, welche 2006 fortgeschrieben wurde. Diese enthielt neun markierte Radrouten mit einer Gesamtlänge von 132 km. Weiterhin wurden vier Regionale Hauptradrouten entwickelt, wobei später jedoch nur der Würschnitztalradweg beschildert wurde. [...]“⁵

In Anlage 1 der Konzeption wird das Radroutennetz des alten Landkreises Stollberg, jeweils mit Anfangs-, Endpunkt und Streckenlänge wie folgt aufgelistet:

Tab. 1 Auszug aus Anlage 1 der Radwegkonzeption für den Erzgebirgskreis

Altkreis Stollberg			
Regionale Hauptradrouten	(Teil-) Länge im Erzgebirgskreis (km)	Anfangspunkt im Erzgebirgskreis	Endpunkt im Erzgebirgskreis
Route II-10 „Mulde-Lichtenstein-Silberstraße“	ca. 17	Landkreisgrenze Zwickau	Landkreisgrenze Zwickau
Route II-11 „Chemnitz-Silberstraße“	25	Zwönitz	Landkreisgrenze Chemnitz
Route II-12 „Mulde-Chemnitz-Mittelgebirge“	Ca. 4,9	Burkhardtsdorf OT Kemtau	Burkhardtsdorf OT Kemtau
Route II-52 „Mulde-Lichtenstein-Silberstraße“	Ca. 17	Oelsnitz/Erzgeb.	Landkreisgrenze Chemnitz

⁵ Radwegkonzeption für den Erzgebirgskreis, S.18.

Regionale Routen	(Teil-) Länge im Erzgebirgskreis (km)	Anfangspunkt	Endpunkt
Tour 1 - Durch den heiligen Wald	ca. 8,7	Zwönitz	Stollberg
Tour 2 - Historischer Eisenweg- Naturlehrpfad Erzgebirgsnordrandstufe	ca. 17	Zwönitz	Stollberg
Tour 3 - Von Stollberg über das Waldbad zum Bergbaumuseum	ca. 10	Stollberg	Oelsnitz
Tour 4 - Durchs Landschaftsschutzgebiet Beuthenbach	ca. 11	Stollberg OT Raum	Stollberg
Tour 5 - Unterwegs vom Zwönitztal ins Greifensteingebiet	ca. 10	Thalheim	Auersbach
Tour 6 - Durch den Steegenwald	ca. 15	Stollberg	Niederdorf
Tour 7 - Auf den Spuren historischer Bahnlinien	ca. 12	Zwönitz	Stollberg
Tour 8 - Vom Erzgebirgsbad Thalheim zum Kinder- und Jugendtheater „Burratino“	ca. 16	Thalheim	Stollberg
Tour 9 - Rund um Jahnsdorf	ca. 18	Rundtour	Rundtour

Die vier benannten Regionalen Hauptradrouten finden sich in der aktuellen Radverkehrskonzeption des Freistaates Sachsen wieder und werden im Auftrag des Landes sukzessive beschildert.

Die Beschilderung der neun Touren des Altkreises ist in Stollberg noch (teilweise) vorhanden. Es gibt jedoch keine aktuellen Veröffentlichungen in Kartenform, anhand derer man den Touren folgen könnte, noch werden die Routen online vermarktet.

Die Wirtschaftsförderung Erzgebirge GmbH (nachfolgend „WfE“), die das Radwegkonzept im Auftrag des Erzgebirgskreises erstellte, hat auf Nachfrage keine Kenntnis vom Zustand der Beschilderung in den übrigen Ortschaften des Altkreises Stollberg. Ohnehin würde die alte Beschilderung den heutigen Anforderungen an Radwegweisung in Sachsen nicht gerecht. Einige der Sehenswürdigkeiten an den Strecken sind nicht mehr vorhanden beziehungsweise an andere Stelle umgezogen, wie zum Beispiel bei Tour 8 - Vom Erzgebirgsbad Thalheim zum Kinder- und Jugendtheater „Burratino“.



Abb. 3 Beschilderung Alltour

Auch heutigen Qualitätsanforderungen⁶ an touristische Fahrradinfrastruktur genügen die Touren nicht. Das Radwegkonzept des Landkreises gibt weder Auskunft über den Zustand der Wege oder der Beschilderung der einzelnen Touren, noch sind Handlungsempfehlungen oder Maßnahmen für die zuständigen Kommunen zur Instandhaltung, Fortführung oder Aufgabe der Touren enthalten.

Die (digitale) Erfassung und Inventarisierung der Schilderstandorte des Stollberger Rad- und Wanderwegenetzes ist im Zuge der geplanten Radroutenwegweisung⁷ als eine der Maßnahmen dieses Konzeptes geplant. In Abhängigkeit von Zustand und Vollständigkeit der Beschilderung und nach Rücksprache mit den angebundenen Nachbarkommunen, kann anschließend entschieden werden, ob

⁶ Qualitätsstandart bei der Planung der Stollberger Radrundwege s. Kapitel 3

⁷ S. Kapitel 5

eine Instandsetzung der Beschilderung oder die Aufgabe einzelner Strecken sinnvoller wären.

2. Routenvorschläge der Kommunen

In Anlage 10.1 der Radwegkonzeption des Erzgebirgskreises wird aufgelistet, welche Vorschläge die einzelnen Kommunen zur Entwicklung des Radwegenetzes gemacht haben. Seitens der WfE wurde beurteilt, ob diese Planungen den Zielen der übergeordneten Radkonzeptionen entsprechen. Je nach Einschätzung der Fachplaner wurden die Vorschläge der Kommunen verschiedenen Kategorien der Netzkonzeption zugeordnet, die Auskunft darüber geben, ob die gemeldeten Vorhaben von landesweiter, regionaler oder nur kommunaler Bedeutung sind.

Für das Stollberger Stadtgebiet sind zwei Vorschläge enthalten:

1. Erweiterung des Rad- und Wanderweges „Talsperrenweg“
2. Rad- und Wanderweg „Am Bahndamm Mitteldorf- Oberdorf“

Beide Vorschläge wurden seitens der Stadt als „Bedarf an Radrouten“, nicht aber als „Bedarf an Radwegen“ gemeldet. Obwohl beide Vorschläge keine der vier Kriterien Lückenschluss, Verbesserung der überörtlichen Verbindungen, Verbesserung der Anbindung an nächstes Hauptziel oder an touristische Ziele/ ÖPNV/ Parkplatz erfüllen, wurde der Bedarf zur Herstellung einer Radroute auf dem Bahndamm seitens der WfE als empfehlenswert eingeschätzt⁸. Der Bedarf zur Erweiterung des Talsperrenweges entsprach nach Einschätzung der WfE nicht den Zielen der übergeordneten Radkonzeptionen. Beide Strecken wurden als „sonstiges Routennetz“ in das Konzept aufgenommen⁹ und in Anlage 10.2 abgebildet.

Über den von Stollberg selbst gemeldeten Bedarf hinaus, wurde in Anlage 10.2 auch ein „Bedarf an Radwegen“ dargestellt. Dieser umfasst nicht nur den gesamten Verlauf des Alten Bahndammes zwischen Stollberg und Affalter, sondern umfasst ebenso einen Abschnitt der Hartensteiner Straße vom Walkteich über die Bundesstraße 169 nach Mitteldorf. Diese Darstellung entspricht verschiedenen im hier vorliegenden Konzept enthaltenen Maßnahmen¹⁰ und unterstreicht die Bedeutung dieser Vorhaben über Stollberg hinaus, für den Erzgebirgskreis.

3 Netzkonzeption touristisches Radfahren

3.1 Zielgruppe

Entlang der Hauptradrouten des deutschlandweiten und landesweiten Radwegenetzes wird insbesondere die Zielgruppe der Fernradfahrer angesprochen, die bis zu 100 km am Tag zurücklegt und ihre Unterkünfte meist täglich wechselt. Da dieser Personenkreis kaum Ausflüge unternimmt die weit von den Hauptradrouten wegführen, ist für Stollberg eine andere Zielgruppe interessant. Außer der hier lebenden Bevölkerung und ihrer Gäste, sollen mit der vorliegenden Netzkonzeption vor allem Erholungssuchende angesprochen werden, die einige Tage in der Region übernachten und von ihrer Unterkunft aus, sternförmig Ausflüge in die Landschaft unternehmen. Diese Art des Tourismus erfreut sich deutschlandweit immer größerer Beliebtheit, was nicht zuletzt auf den steigenden Anteil von E-Bikes zurückzuführen ist.

3.2 Planungsgrundsätze

Die Netzplanung für das Radfahren in der Freizeit geht von den vorhandenen Potentialen der Stollberger Landschaft aus. Anders als beim Alltagsradfahren, geht es nicht darum, auf schnellstem Weg ein Ziel zu erreichen, sondern darum, dass dieser Weg schöne Erfahrungen, Eindrücke und Ausblicke bietet.

⁸ s. Radwegkonzept Erzgebirgskreis, Anlage 10.1, Spalte 11.

⁹ s. Radwegkonzept Erzgebirgskreis, Anlage 10.1, Spalte 22.

¹⁰ s. Kapitel 5.1.1 und 5.3.3

Das Wegenetz soll die Sehenswürdigkeiten der Stadt- die kulturellen wie auch die landschaftlichen- erschließen und miteinander verbinden. Bei der touristischen Netzkonzeption wurden daher Routen entwickelt, die aus der Innenstadt heraus in die unterschiedlichen Landschaftsräume um Stollberg und in alle Ortsteile sowie nach Niederdorf führen.

Jede der Routen beginnt und endet an einem öffentlichen Parkplatz und ist als geschlossener Rundweg konzipiert der mindestens einen Verknüpfungspunkt zum SachsenNetz Rad sowie zu einer anderen Stadtroute aufweist. Auf diese Weise entsteht ein geschlossenes Netz und alle Touren können miteinander oder mit größeren Routen aus dem Sächsischen Radnetz kombiniert werden. Tagestouristen können bequem mit dem Auto anreisen und erreichen am Ende des Ausflugs wieder ihren Startpunkt.

3.3 Routenbeschreibung

Es wurden bislang 4 Rundwege konzipiert, die sich in ihrem Landschaftserleben voneinander unterscheiden und hier kurz vorgestellt werden sollen. Eine Übersicht zur Lage innerhalb des Stadtgebietes kann Anlage 1 „Touristisches Wegenetz“ entnommen werden. Der QR-Code führt zur jeweiligen Beschreibung der Route auf der Website outdooractive.com, wo auch die nachfolgenden Beschreibungen entnommen wurden. Die Plattform wurde als gemeinsames Portal zur Veröffentlichung und Vermarktung aller Rad- und Wanderwege im Erzgebirgskreis vom Tourismusverband Erzgebirge e.V. (nachf. als „TvE“ bezeichnet) empfohlen. Die Veröffentlichung erfolgt erst nach Freigabe durch den TvE und setzt eine hohe Qualität, nicht nur der Tour selbst, sondern auch eine verständliche und ansprechende Beschreibung und möglichst hochwertiges Bildmaterial voraus.

3.3.1 Feldradrunde

Die Stollberger Feldradrunde wird geprägt von weiten Blicken in die freie Landschaft. Zahlreiche Sitzgelegenheiten am Wegesrand laden zur Rast mit Blick auf die wunderschönen Ortsteile von Stollberg ein.



Die Tour beginnt und endet am Rande der Innenstadt an der Zwickauer Straße und führt über einen Feldweg vorbei an einem ehemaligen landwirtschaftlichen Flugplatz. Nachdem man ein Stück der Hartensteiner Straße in Mitteldorf gefolgt ist, schwenkt die Route auf den ehemaligen Bahndamm ein. Im lichten Schatten großer Bäume, kann man dort mit schöner Aussicht in Richtung Beutha strampeln. Ein Flächennaturdenkmal für Schmetterlinge markiert das Ende dieses Wegabschnittes.

Über Feldwege und eine Plattenstraße wird man zu einem Abstecher in den Pfarrwald eingeladen, von dessen Rand aus sich ein wundervoller Ausblick auf den Ortsteil Beutha bietet. Die Rundtour führt weiter durch den Ortskern von Beutha und folgt dort dem Abschnitt der regionalen Hauptradroute des SNR durch den Beuthenbachwald. Nach Passage der beeindruckenden Staumauern eines Regenrückhaltebeckens an der Würschnitz steigt der Weg auf der obstbaumgesäumten Alten Stollberger Straße/ Alten Neuwieser Straße noch einmal kräftig an, bevor man den Ausgangspunkt wieder erreicht.

3.3.2 Talsperrenrunde

Eine kurze Runde auf vorwiegend asphaltierter Strecke führt aus der Innenstadt Stollbergs vorbei an der Querenbachtalsperre, durch den Bürgerwald und nach einem tollen Ausblick von der Goldenen Höhe zurück in die Stadt.



Die Radtour beginnt an der Rudolf-Virchow-Straße und führt von dort in den Bürgerwald. Der Blick über die Querenbachtalsperre belohnt für den kräftigen Anstieg auf dem Weg hierher und lädt zu einer kleinen Verschnaufpause ein.

Auf gut befestigten Waldwegen geht es weiter bergauf bis zur Hauwaldstraße. Diesem asphaltierten Forstweg folgt die Radrunde und führt dabei entlang des Naturlehrpfades, der viele spannende Informationen zur Landschaft und den vorkommenden Baumarten bietet.

Jenseits der Thalheimer Straße kann man auf dem Kohlweg durch die schattige Waldlandschaft des Zellerholzes fahren, bevor man von der Goldenen Höhe den Blick über die Stollberger Innenstadt schweifen lässt. Von hier folgt die Radtour der sonstigen Route 6 aus dem SNR ins Tal zum Walkteich mit seinem wunderschönen baumbestandenen Spielplatz. Ein Kiosk und das Café „Walkbeach“ bieten hier Kaffee und Snacks sowie saisonabhängig auch Ruderbootsverleih, Cocktailabende und Veranstaltungen auf dem wunderschönen Holzdeck über der spiegelnden Wasserfläche des Teiches. Entlang des Gablenzbaches führt die Runde schließlich zurück durch die Innenstadt und über die Feldstraße, vorbei am ehemaligen Kreiskrankenhaus, wieder zurück zum Ausgangspunkt.

3.3.3 Katzensteinradrunde

Die Radtour führt hauptsächlich über die gut befestigten Wege auf den Hügeln rings um den Stollberger Ortsteil Gablenz und bietet viele wunderschöne Fernblicke.

Der Ausgangspunkt des Rundweges ist der Schützenplatz am Rande der Innenstadt. Von hier geht es am Gablenzbach entlang durch Mitteldorf und über den malerischen Bauernweg weiter bis Oberdorf. Von dort steigt der Weg über die Paulusgasse kräftig an und quert die B 169. Der Katzenstein ist der höchste Punkt und zugleich das Highlight der Tour und bietet die Möglichkeit zu einer Rast mit fantastischem Ausblick auf das Erzgebirge. Gut erholt kann man die Tour dann über einen Abschnitt des Eisenweges und weiter entlang des Waldrandes fortsetzen. Vom Tierheim Waldfrieden radelt man schließlich entlang der Talau des Oberen Querenbachs zurück zum Ausgangspunkt oder belohnt sich zum Abschluss mit einem Besuch des zauberhaften baumbestandenen Spielplatzes am Walkteich. Wer möchte kann hier auch noch eine Runde Ruderboot fahren oder bei Kaffee und Kuchen vom Kiosk oder dem Café mit Holzterrasse ausspannen.



3.3.4 Steegenwaldrunde

Bei der Steegenwaldrunde handelt es sich um eine abwechslungsreiche Rundstrecke mit eindrucksvollen Szenenwechseln zwischen Natur- und Kulturlandschaft.

Die Tour beginnt am Bürgerpark und führt von dort durch die Kleingartenanlage „Volksgesundheit“ mit liebevoll gepflegten Gärten. Durch einen Tunnel wird die Eisenbahnlinie unterquert und nach einem kurzen Anstieg, rollt es in Richtung des Tales der Gablenz. Dort lädt eine Parkanlage mit Spielplatz zu einem Pauschen am ehemaligen Standort einer Wattefabrik ein. Die Route folgt dann dem Gablenzbach durch die malerische Ortslage von Niederdorf. Am nördlichen Ortsausgang der Nachbargemeinde unterquert ein weiterer Tunnel die Bahnlinie und bildet einen Rahmen für den beeindruckenden Ausblick in das Landschaftsschutzgebiet "Steegen". Die Strecke folgt einem Bienenlehrpfad und trifft dann erneut auf den Gablenzbach. Entlang des schattigen Ufers geht es weiter hinaus in die freie Landschaft, immer begleitet vom Plätschern und Rauschen des Gewässers, bis dieses sich mit der Würschnitz vereint. Unter der Autobahn hindurch, gelangt man in den Steegenwald. Auf gut befestigten Wegen des SNR (Abschnitt der Karlsroute) geht es nach Süden, durch das Freizeitgelände "Alte Ziegelei". Von hier rollt es gemütlich ins Tal der Würschnitz, bevor es einen letzten Anstieg auf dem Weg nach Stollberg gibt. Der Blick zurück nach Niederwürschnitz entschädigt für diese Mühen. Über eine Brücke gelangt man in die idyllische Stollberger Eichbuschsiedlung und wieder zum Ausgangspunkt der Tour.



3.4 Beschilderung

Bislang wiesen die vier oben beschriebenen touristischen Radrouten keine eigene Beschilderung auf. Eine Orientierung war nur anhand der vorhandenen Wanderwegweiser, der Streckenbeschreibung oder den GPS-Tracks der outdooractive - App sowie der ähnlichen komoot - App möglich. Um die Touren

zukünftig noch erfolgreicher zu vermarkten, ist geplant, eine Beschilderung der Rundwege herzustellen. Dieses Vorhaben ist gemäß der Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr für die Förderung von Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Bauasträger (nachf. „KStB-RL“) zu 90 % förderfähig, wobei die erforderliche Wegweisungsplanung im Umfang von maximal 20 % der zuwendungsfähigen Baukosten mitgefördert werden kann.

Die Planung und die Herstellung der ersten Wegweiser sind für die Jahre 2023 beziehungsweise 2024 vorgesehen. Zunächst soll dazu der Bestand an Rad- und Wanderwegweisern im Stadtgebiet digital erfasst und inventarisiert werden.

4 Netzkonzeption Alltagsradfahren

Die Radnetzplanung für den Alltag setzt bei den Hauptzielen der Radfahrer an. Anlage 2¹¹ zeigt die Lage der wichtigsten Ziele des Alltagsradverkehrs (Sternsymbole). Dies sind neben öffentlichen Einrichtungen wie dem Landratsamt, dem Rathaus, der Schulen und Kindergärten, insbesondere die großen Arbeitgeber innerhalb der Stadt Stollberg. Viele liegen konzentriert im Gewerbegebiet westlich der Innenstadt, erreichbar über die Auer Straße, Hohensteiner Straße und Zwickauer Straße, sowie entlang des Gablenzbaches (hier vor allem das Krankenhaus, die Einrichtungen der Lebenshilfe Stollberg gGmbH, die Firma Murr-Elektronik).

Die Ziele wurden zunächst in Luftlinie miteinander verbunden und das sich so ergebende Netz anschließend auf das vorhandene Straßen- und Wegenetz von Stollberg übertragen, sodass sich die kürzesten Verbindungen zwischen den Zielpunkten zeigten.

Durch die Überlagerung mit dem Straßenbestand, vorhandenen Radwegen, Schutzstreifen, verkehrsberuhigten Bereichen und Tempo-30-Zonen ergeben sich jene Streckenabschnitte innerhalb des Netzes, bei denen hinsichtlich des Radverkehrs Handlungsbedarf besteht und für die die Maßnahmen dieses Konzeptes entwickelt wurden.¹²

Innerhalb der Ortsteile Raum, Beutha, Gablenz und Oberdorf wurden aufgrund des geringeren Alltagsradverkehrsaufkommens und des teilweise sehr begrenzten Platzangebots innerhalb der Straßenquerschnitte bislang keine Maßnahmen vorgesehen. Für eine sichere Anbindung dieser Ortsteile an die Innenstadt enthält das Konzept für den Ortsteil Mitteldorf zwei Einzelmaßnahmen, wobei die Schaffung einer sicheren Querung der Bundesstraße 169 (nachf. „B 169“) für den Alltagsradverkehr der Gesamtstadt sowie auch für das touristische Radfahren in der Freizeit von höchster Bedeutung ist.

Während und vor Aufstellung des kommunalen Radwegekonzeptes wurden bereits erste Schritte zur Stärkung des Alltagsradverkehrs umgesetzt. Es wurden Schutzstreifen entlang der Hohensteiner Straße sowie der B 169 in Gablenz eingerichtet, zahlreiche Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben, einzelne Gehwege mit „Fahrrad frei“ beschildert sowie Fahrradabstellanlagen in der Herrenstraße, der Altstadtschule, am Postplatz, am Walkteich und im Hufelandgebiet geschaffen.

Die zukünftig geplanten Maßnahmen zur Beförderung des Radverkehrs in Stollberg werden im nachfolgenden Kapitel priorisiert, beschrieben und begründet.

5 Maßnahmenkatalog

Die Auseinandersetzung mit dem Bestand an Radwegeinfrastruktur im Stadtgebiet und mit den bekannten Schwachstellen innerhalb des Netzes zeigt auf, an welchen Strecken und Knoten des Netzes Handlungsbedarf besteht. In Abhängigkeit vom Nutzen der einzelnen Maßnahmen zur

¹¹ Radwegekonzept der Stadt Stollberg, Anlage 2 „Alltagsradnetz“.

¹² s. Kapitel 5.

Gefahrenabwehr, Verkehrsverlagerung, Steigerung der Bequemlichkeit oder der Attraktivität findet eine Priorisierung der Einzelmaßnahmen statt.

5.1 Oberste Priorität

Die höchste Priorität bei der Umsetzung der Einzelmaßnahmen liegt auf der Abwehr von Gefahren für Radfahrer. Das vorliegende Radwegekonzept enthält zwei Maßnahmen oberster Priorität, mit deren Umsetzung die Sicherheit für den Radverkehr erhöht werden kann.

5.1.1 Schaffung einer sicheren Querung der B 169

Aufgrund von schlechter Einsehbarkeit in Kombination mit einem ungünstigen Gefälle der Verkehrsflächen und einem hohen Verkehrsaufkommen stellt der Knotenpunkt zwischen der Innenstadt und den Stollberger Ortsteilen an der B 169 die gefährlichste Kreuzung im Wegenetz der Stadt Stollberg dar.¹³ Die Beseitigung dieser Gefahrenstelle hat bedeutenden Einfluss auf eine mögliche Verkehrsverlagerung, da bislang viele Radfahrer diese Kreuzung meiden. Eltern untersagen ihren Schulkindern diese Kreuzung allein zu befahren und betagten Radfahrern bereitet sie ebenfalls Schwierigkeiten, da beim Anfahren aus Richtung Mitteldorf bei eingeschränkter Sicht und entsprechend kurzer Reaktionszeit, eine beachtliche Steigung zu bewältigen ist.

Für den Radverkehr bildet die B 169 somit eine Trennlinie zwischen der Innenstadt und den Ortsteilen, was insbesondere für Alltagsradfahrer (die Umwege grundsätzlich meiden), problematisch ist, da die Haupttraververbindung, die sich in Nord-Süd-Richtung durch Stollberg zieht, auf der Hartensteiner Straße verläuft.

Durch wiederholte Anfragen des Ortschaftsrates¹⁴ von Mitteldorf und zahlreichen Bürgern im Rathaus ist bekannt, dass dieser Knotenpunkt einer Bundes-, einer Kreis- und einer Kommunalstraße, bei dem sich Fußgänger, Radfahrer und der motorisierte Verkehr die ausgedehnte und schwer einsehbare Kreuzungsfläche teilen müssen, insbesondere für viele ältere Menschen bisher zur Bevorzugung motorisierter Verkehrsmittel beiträgt.

Um die Gefahrenstelle zu beseitigen, wurden im Auftrag der Stadtverwaltung Stollberg verschiedene Planungsvarianten untersucht, die nachfolgend beschrieben und verglichen werden.

Var.	Bauweise	Sicherheit	Behinderung Verkehrsfluss	Kosten	Umsetzbarkeit	Genehmigungsfähigkeit
1	Unterquerung in Durchlass	optimal	keine	~ 660.000 €	kurzfristig	wahrscheinlich
2	Bedarfsampel	mittel	hoch	~330.000 €	kurzfristig	wahrscheinlich
3	Unterführung im Bachbett	optimal	keine	~ 710.000 €	langfristig	unsicher
4	Kreisverkehr	gering	mittel	> 710.000 €	langfristig	unsicher

¹³ Vgl. Darstellungen „Gefährdung des Radverkehrs“ und „fehlende interkommunale Verbindung“ in Anlage 2, Alltagsradnetz, Stadtverwaltung Stollberg, 04/2021.

¹⁴ Vgl. Hauptziel des Ortschaftsrates Mitteldorf seit seiner ersten öffentlichen Sitzung im Jahr 1990 und Protokoll der Ortschaftsratsitzung Gablenz im Zusammenhang mit der Schutzstreifenmarkierung 2018.

Variante 1 sieht vor, die B 169 mittels eines Rahmendurchlasses im Damm westlich der Hartensteiner Straße zu unterqueren.¹⁵ Die Maßnahme ist die zweitgünstigste, den anderen Varianten aber hinsichtlich des erwarteten Sicherheitsgewinns für Radfahrer und des Umfangs der Plan- und Genehmigungsverfahren überlegen. Durch die Unterführung des Weges wird der Verkehrsfluss der Bundesstraße nicht beeinträchtigt. Für Radfahrer entfallen Wartezeiten im Kreuzungsbereich, was eine hohe Akzeptanz der Querungsstelle bewirkt. Die Maßnahme kann die Reduzierung der Komplexität des Knotenpunktes, die Beseitigung von Sichthindernissen, die Verbesserung der interkommunalen Verbindung, eine Verkehrsverlagerung hin zum Rad sowie eine bauliche Trennung der Verkehrsarten bewirken. Die Kostenschätzung aus der Variantenuntersuchung belief sich auf etwa 660.000 €.

Variante 2 sah die Einrichtung einer Lichtsignalanlage als reine Bedarfsampel vor. Obwohl die Maßnahme am kostengünstigsten wäre, wird sie seitens der Stadtverwaltung und des Ortschaftsrates Mitteldorf nicht befürwortet. Die Prognose für eine Verkehrsverlagerung ist geringer, da die schlechte Einsehbarkeit des komplexen Knotenpunktes bestehen bliebe. Weiterhin steht zu befürchten, dass die Einrichtung schlecht angenommen würde, da es zu Wartezeiten für die Verkehrsteilnehmer käme und die Ampel aus verkehrsplanerischen Gründen ebenfalls etwas westlich des Kreuzungsmittelpunktes eingeordnet würde. Die gewünschte Steigerung der Verkehrssicherheit für den Radfahrer würde somit nicht erreicht. Hinzu kommt, dass der Verkehrsfluss der Bundesstraße 169 in unmittelbarer Nähe zu einem weiteren Ampelknoten beeinträchtigt würde. Dieser Aspekt wird besonders seitens des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr (nachf. „LaSuV“) als äußerst kritisch eingeschätzt. Die Landesbehörde ist nicht nur Straßenbaulastträger der Bundesstraße, sondern entscheidet zudem über die Vergabe der Fördermittel, die über die KStB-RL beantragt werden.

Die Variante 3 sah eine Unterquerung der B 169 im bisherigen Bachbett des Gablenzbaches vor. Dieser müsste hierfür verlegt werden. Zudem würde die Neufassung der Gewässerzuflüsse aus dem Rückhaltebecken und weiterer vorhandener Leitungen und deren hydraulische Anpassung an heutige hochwasserrechtliche Erfordernisse notwendig. Ein Vorgespräch mit der Unteren Naturschutzbehörde¹⁶ ergab, dass der Gablenzbach zwingend wieder im Nebenschluss des Großen Fürstenteiches geführt werden müsste, um eine grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit zu erreichen. Der Fürstenteich würde demzufolge verkleinert werden, um Platz für den neuen Gewässerlauf zu schaffen. Insgesamt ist das Plan- und Genehmigungsverfahren sehr umfangreich und schließt ein Planfeststellungsverfahren inklusive allgemeiner Vorprüfung zur Umweltverträglichkeitsprüfung ein. Ob die Maßnahme seitens der Unteren Naturschutzbehörde oder Unteren Wasserbehörde überhaupt genehmigungsfähig wäre, kann zum aktuellen Zeitpunkt nicht beurteilt werden und setzt eine vertiefte planerische Auseinandersetzung voraus. Diese wiederum bedarf zunächst einiger Vorarbeiten, beispielsweise zur Vermessung, Schlammdeckenmessung etc. und erfordert die Zustimmung des Grundstückseigentümers des Großen Fürstenteiches. Im Zuge der Umgestaltung des Fürstenteiches könnten landschaftsplanerische Maßnahmen mitgeplant werden, die zum Ausgleich der entstehenden Eingriffe dienen könnten. Eine Bilanzierung des Eingriffsumfanges oder der möglichen Aufwertung ist aber ebenfalls erst nach Konkretisierung der Planung möglich. Von den Gesamtbaukosten wäre voraussichtlich nur der Anteil förderfähig, der zur Schaffung des baulich getrennten Radweges dient. Auch bei Umsetzung dieser Maßnahme fände keine Behinderung des Verkehrsflusses auf der Bundesstraße statt und es würde ein hohes Maß an Sicherheit für den Radverkehr erreicht.

Mit der vierten Variante wurde die Schaffung eines Kreisverkehrs untersucht. Aufgrund der Platzverhältnisse im Kreuzungsbereich zwischen Rückhaltebecken und Bachlauf würde jedoch ein zusätzliches Brückenbauwerk erforderlich.¹⁷ Zudem müssten ebenfalls Eingriffe in den Großen Fürstenteich erfolgen, die das beschriebene Plan- und Genehmigungsverfahren der Variante 3

¹⁵ Vgl. Ingenieurbüro Saupe: Voruntersuchung, Verkehrsstudie B169, 03/2018.

¹⁶ Beratung mit Frau Leonhardt, Untere Naturschutzbehörde am 16.11.2020.

¹⁷ Telefonische Erläuterung von Ralf Saupe 11/2020.

auslösen würden. Die Kosten sind ohne vertiefte Planung kaum abschätzbar, aber wären höher als die der Variante 3. Eine Steigerung der Verkehrssicherheit würde zudem kaum erreicht, da die Radfahrer aus Platzgründen im Kreisverkehr mitgeführt werden müssten. Dies führt zu einer geringeren Akzeptanz der Maßnahme und damit weniger Verkehrsverlagerung und behindert zugleich den Verkehrsfluss auf der Bundesstraße. Aufgrund des ungleichen Verkehrsaufkommens der Kreuzungsarme und der Nähe zu ampelgeregelten Kreuzungen der Bundesstraße ist auch die Genehmigungsfähigkeit fraglich.

Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten und unter Betrachtung der Aspekte der Sicherheit, des Verkehrsflusses, der Baukosten, der Genehmigungsfähigkeit und der zeitlichen Perspektive zur Umsetzbarkeit hat sich die Variante 1 zur Herstellung einer Unterführung im Westen der Hartensteiner Straße als Vorzugsvariante herausgestellt, die sowohl von der Stadt Stollberg, dem Ortschaftsrat von Mitteldorf als auch vom LaSuV unterstützt wird.

Eine Förderung der Maßnahme soll 2023 ebenfalls über die KStB-RL beantragt werden und hat Aussicht auf finanzielle Unterstützung durch den Freistaat Sachsen im Umfang von 90 % der Kosten.

5.1.2 Fahrradstraße entlang des Gablenzbaches

Die wichtigste Strecke innerhalb des Stollberger Radwegenetzes ist die Nord-Süd-Verbindung im Tal des Gablenzbaches, in deren Verlauf zahlreiche Ziele des Alltagsradverkehrs liegen und die am wenigsten Kraftanstrengung erfordert, da hier keine größeren Höhenanstiege vorkommen. Wie ein Rückgrat entlang der Innenstadt führt sie aus den Ortsteilen in Richtung Norden und ist dort bereits günstig mit der Nachbargemeinde Niederdorf verbunden. Wenn es gelingt, den Radverkehr entlang dieser Strecke weiter zu stärken, würden damit auch die Verbindungen in die Stollberger Ortsteile und Nachbarkommunen gestärkt und eine tatsächliche Verkehrsverlagerung hin zum Radfahren befördert.

Wie in Anlage 2 dargestellt, befindet sich der Streckenverlauf dieser Hauptradverbindung, die von der Schneeberger Straße über die Rudolf-Breitscheid-Straße und die Bachgasse bis zur Feldstraße reicht, innerhalb geschwindigkeitsreduzierter Zonen mit Vorfahrtsregelung „Rechts-vor-Links“, wodurch es nicht möglich ist, baulich oder durch Markierungen eine Trennung vom motorisierten Verkehr zu schaffen, selbst wenn der Platz im Straßenraum vorhanden wäre.

Mit der Freigabe der Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung wurde bereits ein wichtiger Schritt unternommen, um auf dieser Strecke etwas für die Beförderung des Radverkehrs zu tun. Aufgrund der topografischen Situation im schmalen, beidseits bebauten Tal des Gablenzbaches, gibt es aber Abschnitte dieser Strecke, die so schlecht einsehbar sind, dass eine Freigabe der Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung nicht angeordnet werden kann, da eine Gefährdung der Radfahrer befürchtet wird. Die Radfahrer die aus Süden kommen, sind somit gezwungen, mehrmals das Ufer des Baches zu wechseln (oder sich verkehrswidrig zu verhalten).

Um zukünftig dem Radverkehr innerhalb der gemeinschaftlich genutzten Verkehrsflächen mehr Gewicht zu verleihen und um die Wechsel zwischen den beiden Uferseiten des Baches eindeutig und sicher zu führen, ist es geplant, Fahrradstraßen entlang der Stollberger Hauptradverbindung auszuweisen.

Diese Maßnahme führt zugleich zu deutlich mehr Komfort für Familien. Gemäß StVO müssen Kinder unter acht Jahren (und dürfen bis zehn) stets auf dem Gehweg fahren. Eltern, die mit ihren Kindern also beispielsweise zu einem der Spielplätze am Walkteich oder an der Fabrikstraße unterwegs sind, müssen immer wieder anhalten und ihren Kindern von endenden oder zu schmalen Gehwegen auf die Fahrbahn und wieder zurück helfen, was nicht nur beschwerlich und unbequem ist, sondern zugleich äußerste Aufmerksamkeit erfordert, damit die Kinder bei keinem der Wechsel den vorrangigen PKW-Verkehr vergessen. Durch Einrichtung der Fahrradstraßen wird es Familien dann möglich sein, mit den Kindern gemeinsam und erforderlichenfalls auch nebeneinander, der asphaltierten Fahrbahn zu folgen, ohne eine Gefährdung durch den motorisierten Verkehr befürchten zu müssen.

Für die Anordnung von Fahrradstraßen war es bis 2021 erforderlich, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart innerhalb des Straßenabschnittes ist. Im Sinne der gesellschaftlich

angestrebten Verkehrswende, wurde die Verwaltungsvorschrift zur StVO aber inzwischen angepasst, um die Anordnung von Fahrradstraßen zu erleichtern. In der Neufassung heißt es nunmehr: „[...] Die Anordnung einer Fahrradstraße kommt nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht. Eine hohe Fahrradverkehrsdichte setzt nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist.“¹⁸

Die erste der beiden möglichen Voraussetzungen wird für die beschriebene Hauptradverbindung eindeutig erreicht. Bereits heute ist die Fahrradverkehrsdichte aufgrund der günstigen topografischen Situation, im ansonsten bergigen Stadtgebiet, hoch. Die Ausweisung als Fahrradstraße wird den Radverkehr erwartungsgemäß noch stärker auf diesen Strang des Alltagsradnetzes bündeln.

Für den Kraftfahrzeugverkehr ist die Strecke jedoch ebenfalls von hoher Bedeutung. Insbesondere als kürzeste Verbindung zum Krankenhaus wird sie viel frequentiert. Einen wesentlichen Anteil am Verkehrsaufkommen haben jedoch auch jene Fahrzeuge, die auf ihrem Weg nach Niederdorf (und zur Autobahnauffahrt) die Ampelkreuzung an der Chemnitzer Straße meiden. Die stärkere Gewichtung des Radverkehrs durch die Anordnung der Fahrradstraße wird somit erwartungsgemäß nicht nur das Radverkehrsaufkommen erhöhen, sondern zugleich das Aufkommen des Kraftfahrzeugverkehrs verringern und zurück auf die leistungsfähigere Hauptstraße verlagern.

Bei der baulichen Umsetzung der Maßnahme kann von den bereits grundhaft sanierten Straßenabschnitten der Rudolf-Breitscheid-Straße, Brückenstraße und Bachgasse profitiert werden. Hier sind überwiegend Markierungs- und Beschilderungsarbeiten notwendig, um sichere Übergänge zwischen Fahrradstraße und Tempo-30-Zone zu gewährleisten.

Der verkehrsberuhigte Abschnitt der Bachgasse wird als solcher weiter bestehen bleiben, da der schwächere Fußverkehr in der äußerst schmalen Straße ansonsten benachteiligt würde und auch seitens der Radfahrer ein erhöhtes Maß an Rücksichtnahme erforderlich ist.

Die Fortführung der Fahrradstraße in der Feldstraße erfordert jedoch zunächst größere bauliche Maßnahmen. Einerseits ist die Fahrbahn in sehr schlechten Zustand und wurde im Laufe der Jahrzehnte so häufig ausgebessert, dass das Befahren beschwerlich bis gefährlich ist, besonders für Kinderräder, mit kleineren Reifendurchmessern, die tief in die vorhandenen Löcher um Trinkwasserschieber etc. einsinken. Zudem führen der enorme Parkdruck in der von Mehrfamilienhäusern gesäumten Straße sowie die ungegliederte Straßenraumgestaltung mit nur einseitigem Gehweg dazu, dass sehr dicht und bis weit in die Kreuzungsbereiche hinein geparkt wird. Auch wird die Straße bislang als Sackgasse im Zweirichtungsverkehr befahren, was zu Wartezeiten führt, wenn beispielsweise Lieferfahrzeuge das Seniorenheim andienen oder Fahrzeuge vor der Brücke an der Bachgasse wenden müssen.

Für die Ausweisung als Fahrradstraße muss daher zunächst auch dieser Streckenabschnitt saniert und umgestaltet werden. Die Kraftfahrzeuge (nicht aber die Radfahrer) sollen die Straße nur noch in Richtung Norden, also stadtauswärts befahren dürfen, das Parken am linken Fahrbahnrand wird durch Fahrbahnmarkierungen, Straßenbaumpflanzungen und vorgezogene Gehwegquerungen gegliedert und begrenzt. Da die PKWs nur noch in Fahrtrichtung links parken, kann das Risiko von Dooring-Unfällen¹⁹ deutlich reduziert werden. Ein zusätzlicher Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn trägt ebenfalls zur Sicherheit des Radverkehrs bei. Für die bauliche Herstellung der Fahrradstraße werden ebenfalls Fördermittel über die KStB-RL beantragt. Die Ausführung sollte zur Steigerung der Verkehrssicherheit schnellstmöglich beginnen und könnte aufgrund der weit fortgeschrittenen Planung bei Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel bereits 2023 erfolgen.

¹⁸ Bundesrat, Drucksache 410/21, 12.05.2021: Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO), zu den Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße.

¹⁹ Dooring-Unfälle sind Zusammenstöße von Radfahrern mit sich plötzlich öffnenden Autotüren.

5.2 Mittlere Priorität

Als Maßnahmen mittlerer Priorität wurden solche eingeordnet, deren Umsetzung sich nicht nur für das Radfahren in der Freizeit, sondern insbesondere für den Alltagsradverkehr positiv auswirkt. Durch diese Maßnahmen kann die Verkehrsverlagerung weg von Kraftfahrzeugen befördert werden, die letztlich allen Bürgern zugutekommt.

5.2.1 Schutzstreifenmarkierung entlang der B 169 in Mitteldorf

Nachdem 2019 die Schutzstreifenmarkierung in Gablenz aufgebracht wurde, hat sich gezeigt, dass das gewünschte Maß an Sicherheit, dass mit eigenständig geführten Radwegen möglich wäre, durch diese Maßnahme nicht erreicht wurde. Wenngleich manche Verkehrsteilnehmer durch die Linien an den erforderlichen Mindestabstand beim Überholen erinnert werden, gibt es auch einige, die sich (vielleicht unbewusst) an der Linie wie an einer Fahrbahnrandbegrenzung orientieren und teilweise sogar noch dichter an Radfahrern vorbeifahren, als sie das vielleicht ohne die Schutzstreifenmarkierungen getan hätten. Dieser Kritikpunkt war in der Fachwelt bereits bekannt und wurde vor der Anordnung der Schutzstreifen diskutiert und in die Abwägung einbezogen. Da die zur Verfügung stehenden Wegbreiten in Gablenz aber keine eigenständig geführten Radwege oder gemeinsame Geh- und Radwege zulässt, waren Schutzstreifen letztlich das einzige, was überhaupt für den Radverkehr getan werden konnte. In einer Ortschaftsratsitzung am 31.05.2022 wurde die Maßnahme nach mehr als zweijähriger Probe evaluiert und die Zweckmäßigkeit anhand der Erfahrungen der Anwohner und Ortschaftsräte beurteilt. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die Schutzstreifenmarkierung trotz der bekannten Nachteile, immerhin eine Verbesserung für Radfahrer darstellt. Da die Restbreite der Fahrbahn eine Demarkierung des Mittelstreifens erforderlich machte, reduzierte sich die Fahrtgeschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs spürbar. Zudem wird durch die Streifen und Sinnbilder ständig an die Rücksichtnahme auf die schwächeren Verkehrsteilnehmer erinnert. Für den Ortsteil Gablenz wurde daher entschieden, die Schutzstreifenmarkierung auch zukünftig zu erhalten.

Da innerhalb der Gemarkung Mitteldorf, weiter nördlich an der B 169 gelegen, ganz ähnliche Straßenverhältnisse herrschen und mit den Erfahrungen, die in den letzten Jahren in Gablenz gemacht wurden, ist nunmehr geplant, auch in diesem Ortsteil eine Schutzstreifenmarkierung anzuordnen. Auf diese Weise kann auch dort die Sicherheit des Radverkehrs durch mehr Rücksichtnahme erhöht und das Tempo des Kraftfahrzeugverkehrs etwas verringert werden.

5.2.2 Herstellung Fahrradinfrastruktur entlang der Zwickauer Straße

Die Zwickauer Straße ist innerhalb des Alltagsradnetzes von hoher Bedeutung als Hauptverbindung in Ost-West-Richtung und verbindet die Ziele innerhalb der Innenstadt mit den Arbeitsplätzen und Einzelhandelsgeschäften in den Gewerbeflächen am Stadtrand. Langfristig sollte dieser Netzabschnitt daher für den Radverkehr gestärkt werden.

Radfahrer werden hier bislang gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr in einer gemischten Verkehrsfläche geführt. Bei abschnittsweise 50 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit und in Kombination mit fahrbahnbegleitenden Stellplätzen, resultieren Gefährdungen des Radverkehrs insbesondere durch enge Überholmanöver oder Doorings-Unfälle. Potential liegt in der großen Breite des Straßenquerschnittes, der auch die Trennung verschiedener Verkehrsarten zuließe.

5.2.3 Herstellung Fahrradinfrastruktur Zu den Teichen

Das Wohngebiet zu den Teichen am nördlichen Stadtrand von Stollberg liegt städtebaulich etwas isoliert, da die sehr stark befahrene Chemnitzer Straße als Autobahnzubringer zwar von Alltagsradfahrern, keinesfalls aber zu Erholungszwecken mit dem Rad befahren wird.

Ein Geh- und Radweg führt von der Chemnitzer Straße, an der Kleingartenanlage „Am Schlachthof“ vorbei, in das Wohngebiet hinein. Diese Verbindung sollte entlang der nördlichen Wohngebietsgrenze ergänzt werden. Somit kann ein Lückenschluss zum Nachbarort Niederdorf geschaffen werden und es

entsteht für die Gemeinde zugleich eine Verbindung zur Route 6 und der nahegelegenen Karlsroute des SNR, fernab der Hauptverkehrsstraßen.

5.3 Niedrigste Priorität

Die Maßnahmen für das touristische Radfahren sind für eine Verkehrsverlagerung hin zum Rad weniger bedeutsam, als jene zur Stärkung des Alltagsradverkehrs. Sie haben daher eine niedrigere Priorität. Nichtsdestotrotz können sie jederzeit und gegebenenfalls auch zeitlich vor den priorisierten Maßnahmen umgesetzt werden, wenn es im Zuge ohnehin erforderlicher Baumaßnahmen möglich ist oder entsprechende Fördermittel zur Verfügung stehen.

Die Maßnahmen zielen auf eine Steigerung der touristischen Attraktivität städtischer Radstrecken ab und dienen dabei zugleich der Vernetzung mit den umliegenden Kommunen.

5.3.1 Ausbau der Fahrradinfrastruktur im Verlauf des alten Bahndammes

Die Bahnstrecke von Zwönitz nach Chemnitz wurde bereits im Jahre 1960 stillgelegt, die Gleisanlagen zurückgebaut. Die Strecke galt seit jeher als besonders malerisch und aussichtsreich und wird heute gern zum Wandern und abschnittsweise auch bereits zum Radfahren genutzt. Aufgrund zurückgebauter Brückenbauwerke und großem Höhenversatz zu benachbarten Wegflächen, ist ein durchgängiges Befahren der gesamten Strecke derzeit nicht möglich. Die Stollberger Radroute „Feldrunde“ führt über einen Teilabschnitt des Bahndammes.

Wie bereits in Kapitel 2.3.2 erläutert, enthält die Radwegkonzeption des Erzgebirgskreises gemäß Anlage 10.2 den „Bedarf an Radwegen“ im Verlauf dieser ehemaligen Bahnstrecke, das Vorhaben ist somit auch über Stollberg hinaus für den Erzgebirgskreis von Bedeutung und geht daher als Maßnahme in das vorliegende Konzept ein. Neben dem Ausbau des Weges selbst und der höhenmäßigen Anbindung abgeschnittener Abschnitte ist dabei auch eine Wegweisung herzustellen.

5.3.2 Wegweisung entlang vorhandener Radrundwege

Wengleich einige Erholungssuchende beim Radfahren auf GPS-Tracks und Apps auf ihrem Mobiltelefon zurückgreifen, behalten wegweisende Beschilderungssysteme einen hohen Stellenwert für die Qualität des Radwegenetzes einer Stadt. Neben der Orientierung dienen sie zugleich der Vermarktung der Radrouten und ermöglichen ein natürliches Landschaftserleben.

Die Herstellung wegweisender Beschilderung entlang der Radrundwege des Kapitels 3 geht daher als eine weitere Maßnahme in das Radwegekonzept der Stadt Stollberg ein.

5.3.3 Fahrradstraße in Richtung Bürgerwald (Thalheim, Jahnsdorf)

Zur interkommunalen Verbindung in Richtung Jahnsdorf und Thalheim sowie entsprechend ihrer zunehmenden Bedeutung für das touristische Radfahren soll auch die Robert-Koch-Straße als Fahrradstraße ausgebaut werden.

Die enorme Steigung der Straße ist dabei nur noch von untergeordneter Bedeutung, da immer mehr Pedelecs auch Gelegenheitsfahrern oder älteren Bürgern derartige Anstiege erleichtern.

Unmittelbar an die geplante Fahrradstraße der Feldstraße anbindend, welche als Teil der Nord-Süd-Achse im Radstreckennetz von Stollberg einen hohen Stellenwert hat, führt die Robert-Koch-Straße in den Bürgerwald, wo bereits heute ein hohes Radverkehrsaufkommen zu beobachten ist.

Die Anpassung der VwV StVO hat auch für die Robert-Koch-Straße überhaupt erst die Anordnung einer Fahrradstraße ermöglicht, anders als bei der Feldstraße jedoch nicht das bereits vorhandene hohe Radverkehrsaufkommen, sondern vielmehr die hier sehr geringe Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr, der an der Robert-Koch-Straße allein der Erschließung des Wohngebietes dient.

5.3.4 Fahrradabstellanlagen

Seit 2018 wurden zusätzliche Fahrradabstellanlagen im Stadtgebiet geschaffen (8 Fahrradbügel am Walkteich, 2 Fahrradbügel in der Herrenstraße, 2 Fahrradbügel im Hufelandpark, 1 am Postplatz, 30 im Hof der Altstadtschule).

Im Ergebnis des ADFC Fahrradklimatests aus dem Jahr 2020 wurde das Angebot an Fahrradabstellanlagen in Stollberg dennoch mit 4,1 bewertet (2018: 4,2). Die Zahlen können wie Schulnoten interpretiert werden und zeigen deutlich, dass weiterhin Verbesserungsbedarf bei diesem Thema besteht.

Die Herstellung von Fahrradabstellanlagen an zentralen Punkten im Stadtgebiet wurde daher als weitere Maßnahme in das vorliegende Konzept aufgenommen. Geplant sind diese für den Bahnhof, an der entstehenden Gedenkstätte Hoheneck sowie auf dem Hauptmarkt. Insbesondere am Bahnhof ist dabei auch eine Überdachung wünschenswert.

Auch die Aufstellung von Ladestationen für E-Bikes am Walkteich sowie am Areal Stalburc/Hoheneck ist vorgesehen.

Durch mehr Komfort wird die Attraktivität des Verkehrsmittels Fahrrad weiter gesteigert, was letztlich auch dazu beitragen kann, die gewünschte Verkehrsverlagerung auf das Fahrrad zu erreichen.

5.4 Maßnahmenübersicht

Tab. 2 Maßnahmenübersicht

Priorität	Maßnahme	Geplanter Umsetzungszeitraum	Geschätzte Herstellungskosten
1	Querung B 169	2023/2024	1.000.000 €
1	Fahrradstraße Feldstraße	2023/2024	500.000 €
2	Schutzstreifenmarkierung B 169, Mitteldorf	2024 und folgende	trägt LaSuV
2	Fahrradinfrastruktur Zwickauer Straße	im Zuge erforderlicher Baumaßnahmen	-
2	Fahrradinfrastruktur Zu den Teichen	noch nicht konkret geplant	-
3	Ausbau Radweg alter Bahndamm	zunächst im Zuge Unterhalt Bestandsabschnitte	-
3	Wegweisung entlang vorhandener Radrundwege	Planung 2023 Ausführung 2024	30.000 €
3	Fahrradstraße in Richtung Bürgerwald (Robert-Koch-Straße)	noch nicht konkret geplant	-
3	Fahrradabstellanlagen und Ladestationen	im Zuge erforderlicher Baumaßnahmen	-

