Radweg Dresden/Oberpoyritz über Graupa in Richtung Pirna/Copitz an der S 167

Voruntersuchung zum Anbau

IPROconsult

Die Straßenbauverwaltung des Freistaates Sachsen, vertreten durch das Landesamt für Straßenbau und Verkehr, Niederlassung Meißen hat Planungen für Radwege der Kategorie A gemäß Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2019 in Auftrag gegeben. Nach dieser Konzeption sollen im Raum Pirna vier Radwegabschnitte in einem Maßnahmepaket zusammengefasst werden. In dieser Unterlage wird der Abschnitt 2 an der S 167 zwischen dem Knotenpunkt S 167 Lohmener Straße/Am Waldrand bis Knotenpunkt S 167 Kastanienallee/ Graupaer Straße betrachtet.

Zu untersuchen sind Varianten rechts- und linksseitig der S 167. Darin enthalten sind Querungsstellen für den Geh- und Radverkehr mit entsprechenden Fahrbahnaufweitungen und Mittelinseln, Übergänge für Radfahrer in den Mischverkehr, Gehwege und Bushaltestellen. Untersucht wurden 2 Varianten.

Variante 1
Verläuft größtenteils rechtsseitig der S 167 von Oberpoyritz, durch Graupa in Richtung Copitz. Nördlich liegende Wegebeziehungen werden durch Querungsstellen an den Radwegverlauf angeschlossen.

Variante 2
Verläuft größtenteils linksseitig der S 167 von Oberpoyritz, durch Graupa in Richtung Copitz. Südlich liegende Wegebeziehungen werden durch Querungsstellen an den Radwegverlauf angeschlossen.

Die Varianten wurden nach den folgenden Kriterien bewertet:

- raumstrukturelle Wirkungen
- verkehrliche Beurteilung
- entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung
- Umweltverträglichkeit
- Wirtschaftlichkeit

Auftraggeber
Landesamt für Straßenbau und Verkehr, Niederlassung Meißen

Leistungen
Verkehrsanlagen (Voruntersuchung) LP 1 - 2
Kostenplanung

Verkehrsanlagen
René Schröder
Tom Rühle
Kostenplanung
Stephan Mickan
Dörte Putzky

Planungszeitraum
09.2022 - 03.2025

Baukosten brutto
ca. 2,67 Mio. EUR

Radweg Dresden/Oberpoyritz über Graupa in Richtung Pirna/Copitz an der S 167

Voruntersuchung zum Anbau

IPROconsult

Raumstrukturelle Wirkungen

Im Vergleich der raumstrukturellen Wirkung unterscheiden sich die Varianten hinsichtlich der Eingriffe in Waldflächen, private Flächen und anhand der notwendigen Baumfällungen. Die Variante 2 hat den größeren Eingriff in Waldflächen. Bei dem Eingriff in private Flächen, verursacht Variante 1 mehr Konfliktpunkte. Die meisten Bäume müssen in Variante 2 gefällt werden. Raumstrukturell ist Variante 1 zu bevorzugen.

Verkehrliche Beurteilung

Bei der verkehrlichen Beurteilung unterscheiden sich die beiden Varianten nicht und sind daher gleich bewertet.
Durch einen Ausbau der unterschiedlichen Varianten ergeben sich Konfliktpunkte in Bezug auf Gehwege, Zufahrten und zur Fahrbahn des motorisierten Individualverkehrs.

Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung

Bei der Bewertung der entwurfs- und sicherheitstechnischen Beurteilung liegt Variante 2 vorn. Entscheidend hierbei ist die Flächenbilanz der Neuversiegelung.

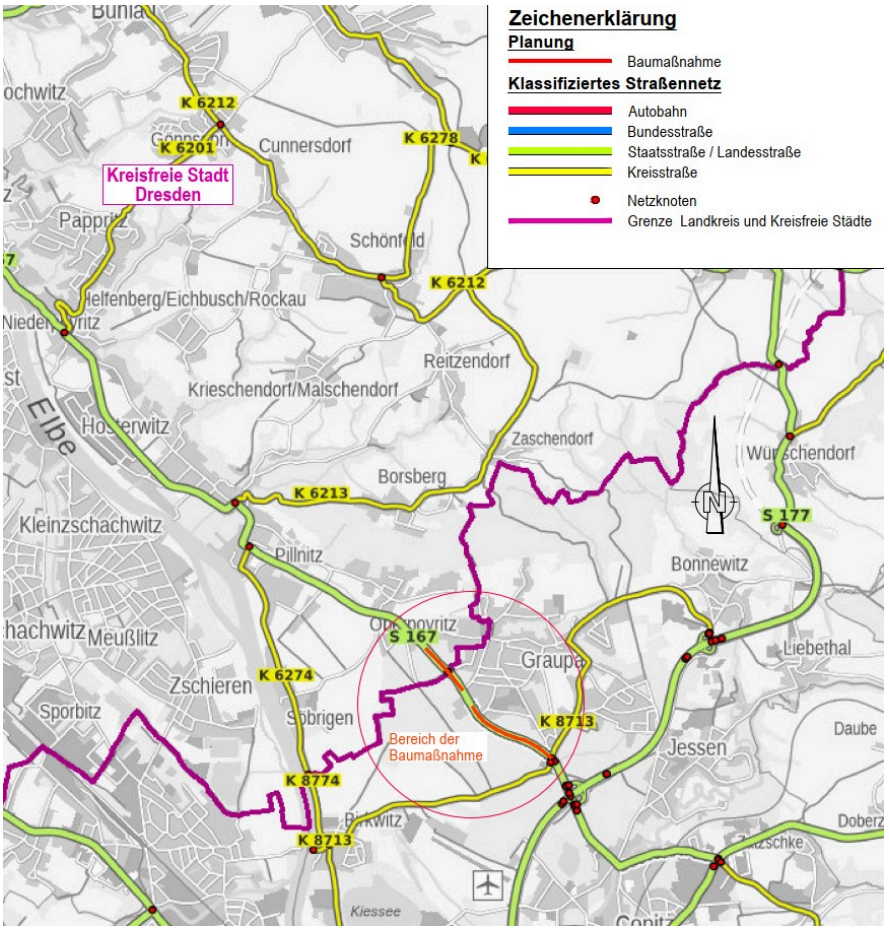
Umweltverträglichkeit

Bei dem Punkt Umweltverträglichkeit wurden die einzelnen Schutzgüter verglichen. Zählt man die bewertungsrelevanten Punkte zusammen, ist Variante 2 die erste Wahl.

Wirtschaftlichkeit

Bezüglich des Kriteriums Wirtschaftlichkeit unterscheiden sich die beiden Varianten kaum voneinander und wurden somit gleich bewertet.

Als Ergebnis der Bewertung wird Variante 2 empfohlen. Denkbar ist auch eine Kombination aus Variante 1 und 2.



Diese Seite ist zu löschen!

Kontaktdaten Auftraggeber

Landesamt für Straßenbau und Verkehr, Niederlassung Meißen
Heinrich-Heine-Str. 23c
01662 Meißen

Telefon: +49 3521 7189 0

Achtung: Laut Datenschutzverordnung dürfen personenbezogene Daten wie personalisierte Mailadressen oder Durchwahlen nicht ohne Erlaubnis verwendet werden. Sollten diese im Internet auffindbar sein, können sie angegeben werden.
Zur Sicherheit sollten zentrale Mailadressen und Telefonnummern verwendet werden.