

Viaduktradweg: Schwarzer oder gelber Belag – das ist jetzt die Frage

Verein gibt sandgeschlammter Schotterdecke den Vorzug, schließt Asphalt aber nicht aus

VON JÖRG REUTER

ALTENBURG. Wie soll der Viaduktradweg einmal ausgebaut werden? Die einen hätten ihn gern asphaltiert, die anderen wünschen eine naturnahe sandgeschlammte Schotterdecke. Die Entscheidung wurde kürzlich von der Baukommission des Viaduktradwegvereins ausdiskutiert, der neben Vereinschef Günter Lichtenstein unter anderem auch der Landesvorsitzende des Naturschutzbundes (Nabu), Mike Jessat, angehört. Dabei wurde deutlich, dass beide Varianten Vor- und Nachteile haben, und damit ebenso Befürworter wie Gegner. Das salomonische Urteil der Verantwortlichen: Fürs Erste wird eine sandgeschlammte Schotterdecke aufgezogen, die aber die Möglichkeit lasse, den Weg später zu asphaltieren.

Welche Gründe auch immer für die eine oder die andere Variante sprechen – am Ende war das Geld ausschlaggebend. Denn zumindest was den Wegebau betrifft, ist Asphalt teurer. „Das könnten wir jetzt nicht finanzieren. Wenn wir aber die Kommune ins Boot holen, habe ich große Sorge, dass dann in den nächsten fünf Jahren wieder nichts passiert“, sagte Lichtenstein, der weiß, welchen bürokratischen Aufwand das bedingt. Doch jetzt, nachdem das Vertragliche in Sack und Tüten ist, müsse schnell mit dem Bau begonnen werden.

Die Diskussion um Asphalt oder Sand war auf die Tagesordnung gerückt, weil der Nobitzer Bürgermeister eine Schwarzdecke gefordert hatte. „Ich sehe nicht, wie der Verein auf Dauer allein den Weg pflegen kann. Für uns als Gemeinde ist aber ein Asphaltweg deutlich einfacher zu unterhalten“, erklärt Hendrik



Mike Jessat steht auf dem ehemaligen Bahndamm, der jetzt Radweg werden soll. Der Nabu-Landesvorsitzende möchte sich in der Naturkulisse auf der alten Bahnstrecke keinen Asphaltweg vorstellen.

Foto: Mario Jahn

Läbe (SPD). Er und seine Gemeinde würden etwa dann ins Spiel kommen, wenn der Viaduktradweg oder Teile davon als öffentlicher Radweg gewidmet wird. Das müsse aber nicht zwingend sein, erläuterte Jessat. Über die Flächen des Nabu würden schon jetzt zig Kilometer verlaufen, die zwar öffentlich genutzt werden dürfen, aber vereinseigene Wege sind.

Jessat ist Fan des naturnahen Wegs, erklärt aber, dass sich selbst in den Reihen des Flächeneigentümers Nabu und der Naturforschenden Gesellschaft Altenburg als Bewirtschafter der Flächen Asphalt-Befürworter finden. Derweil ist Lichtenstein offen in beide Richtungen, er

sei zwar anfangs von einer Asphaltpiste ausgegangen. Diese lasse sich vielfältiger nutzen. Andererseits sind Jessats Argumente, dass auf einer aalglatten Piste – abgesehen von Naturschutzbelangen – rasante Rennradfahrer und Skater normale Radler und Fußgänger stören oder gefährden, auch nicht von der Hand zu weisen. „Und für mich gibt es keinen Grund, gegen den Wunsch des Flächeneigentümers zu reden“, so Lichtenstein. Nur wegen des Engagements der Nabu-Stiftung, die den Grund und Boden der ehemaligen Bahnstrecke erworben hat, geht das Projekt weiter.

Eine gewisse Emotionalität erfährt die

Frage des Belags aber durch die Beziehung Lichtenstein-Läbe. Der Göpfersdorfer Lichtenstein gehört zu den Gegnern einer freiwilligen Fusion mit Nobitz. Bekanntermaßen kann wegen des Nein der Göpfersdorfer die Fusion von Wieratal und Nobitz nicht am 1. Januar 2018 vollzogen werden, sondern frühestens 2019. Dazu kommt, dass deshalb auch ein Teil der Hochzeitsprämie für die Gemeindekasse verloren geht (die OVZ berichtete).

Schon jetzt verläuft etwa die Hälfte des zukünftigen Radwegs durch Nobitz. Nach einer Fusion wird es praktisch die gesamte Strecke sein. Nicht nur deswegen liegt dem Viaduktradwegverein viel daran, die Kommune nicht vor den Kopf zu stoßen. Wenn diese einen asphaltierten Radweg möchte, sich um alles Notwendige kümmere und vor allem die Mittel bereitstelle, werde eine Schwarzdecke nicht verhindert, so das vierköpfige Gremium einhellig. „Das heißt, der Radweg wird in zwei Schritten ausgebaut – erst einmal mit einer Schotterdecke, und später optional mit Asphalt überzogen“, so Lichtenstein.

Auf dem ersten Abschnitt könnte es schon bald losgehen. Die Zusagen von Unterstützern für Material wie Sand und Technik wie Planiermaschinen liegen vor. Gerade wird mit dem Landesverwaltungsamt geklärt, wo ohne Baugenehmigungen begonnen werden darf. Doch selbst wenn schon morgen die ersten Meter angelegt werden: Eine durchgehende Trasse ist noch in weiter Ferne. Nicht zuletzt, weil allein auf dem ersten Teilstück Kötteritz-Ehrenhain mehrere Brücken über Straßen und Wege neu aufgebaut werden müssen. Die Viadukte sind da aber noch gar nicht betroffen.

► **Kommentar Seite 13**