



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

ADFC Dresden e.V. (IG Radverkehr Dresden), Schützengasse 16, 01067 Dresden
Landeshauptstadt Dresden
Dezernat Wirtschaft und Verkehr
Herrn Wolgast
PF 120 020
01001 Dresden

ADFC Dresden e. V.

Schützengasse 16
01067 Dresden

Telefon 0351 / 4 94 33 21

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Datum

Unser Zeichen

24.08.99

CH/mh - 99 DES029

Planung und Bau des Autobahnzubringers Dresden Süd (B 170) Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs

Sehr geehrter Herr Wolgast,

am 05.08.1999 hatten wir im Rahmen der Arbeitsgruppe Radverkehrsförderung der Landeshauptstadt Dresden Gelegenheit, Einsicht in die Planungen zum Autobahnzubringer Dresden-Süd im Zuge der B 170 zu nehmen und uns über die Führung des Radverkehrs zu informieren.

Wir erfuhren, daß der bisherige Planungsstand vorsieht, die Strecke ohne einen Radweg zu bauen und Radfahrer statt dessen auf die Possendorfer Straße umzuleiten. Die gegenwärtig trotz starken Autoverkehrs von den Radfahrern zwischen der Südhöhe und Bannewitz benutzte B 170 (Bei vorhandenem Radweg wären es noch weitaus mehr Radfahrer!) wäre nach dem Bau des Autobahnzubringers nicht mehr für den Radverkehr nutzbar.

Aufgrund dieser Informationen haben wir uns mit der Situation vor Ort vertraut gemacht. Wir sind zu dem Schluß gekommen, daß die Führung des Radverkehrs zwischen Dresden und Bannewitz über die Possendorfer Straße eine unzumutbare und unnötige Erschwernis für Radfahrer bedeuten würde (für andere Relationen, z.B. zum Achtbeeteweg, ist die Possendorfer Str. dagegen eine geeignete Strecke).

Die B 170 auf ihren knapp 2 km von der Dresdner Südhöhe bis Nöthnitz ist nach den Grundsätzen der Radverkehrsnetzplanung eindeutig als Hauptverbindung einzustufen. Sie stellt für Radfahrer die Verbindung zwischen der Landeshauptstadt und der vom Freistaat Sachsen in seiner Radverkehrskonzeption geplanten Hauptradroute Dippoldiswalde – Teplitz dar. In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 95 sind die Trassierungsanforderungen für

Haupttradrouten beschrieben. Von diesen Anforderungen ist die Possendorfer Straße meilenweit entfernt!

Im Vergleich zur B 170 führt sie viel tiefer in den Kaitzgrund hinab. Diesen Höhenverlust von etwa 12 m muß der Radfahrer zusätzlich überwinden. Es liegt auf der Hand, daß dies für den besonders steigungsempfindlichen Radverkehr von großem Nachteil ist.

Darüber hinaus ist an der Kreuzung Südhöhe vorgesehen, die Radverkehrsführung nicht im Zuge der B 170 unter der Kohlenstraße kreuzen zu lassen. Der Radweg führt über die Rampen auf die Südhöhe und mutet dem Radfahrer dadurch weitere ca. 6 Meter verlorene Höhe zu.

Insgesamt würde diese Entwurfslösung dazu führen, daß Radfahrer zwischen Dresden-Süd und Bannewitz etwa den doppelten Höhenunterschied zu überwinden hätten, als beim Befahren der B 170.

Die Trassierung der B 170 für den Autoverkehr wurde so geplant, daß die Strecke maximal eine Steigung von 5 % aufweist. Das ist eine Neigung, die auch für Radfahrer noch leicht und zügig zu befahren ist. Dagegen haben wir auf der Possendorfer Straße in beiden Richtungen auf großer Länge über 12 % gemessen.

Wir haben es probiert: Diese Steigung ist für Radfahrer völlig unakzeptabel. Durchtrainierten Fahrern verlangt sie große Anstrengungen ab, die das Vergnügen am Fahren schnell vertreiben. Weniger trainierte „Durchschnittsradsfahrer“ zwingt sie, abzusteigen und das Rad mehrere hundert Meter weit den Berg hochzuschieben. Eine schweißtreibende Angelegenheit, die viele Bürger davon abhalten wird, dort Rad zu fahren.

Der Verzicht auf einen regelgerechten Radweg im Zuge der B 170 ist daher aus unserer Sicht ein Versäumnis der bisherigen Planungen. Möglicherweise wurde das Thema von den verantwortlichen Planern nicht ernst genug genommen. Sicher hat keiner von ihnen bisher die Strecke selbst per Fahrrad ausprobiert.

Wir bitten Sie deshalb, sich im Rahmen Ihrer Einflußmöglichkeiten als Träger öffentlicher Belange beim Autobahnamt Sachsen, in der Projektgruppe A 17 bzw. bei den weiteren zuständigen Behörden für eine Nachbesserung der Planung einzusetzen. Radfahrer haben gleichberechtigt Anspruch darauf, daß ihre Belange beim Straßenbau berücksichtigt werden. Aus dem Regelwerk des Straßenbaues ergibt sich, welche technischen Anforderungen an Radverkehrslösungen zu stellen sind. Im konkreten Fall läßt daraus lückenlos die Notwendigkeit des straßenbegleitenden Radweges ableiten.

Dagegen findet sich nicht ein einziger Anhaltspunkt, der eine derartige Unterdrückung des Radverkehrs, wie die beschriebene Entwurfslösung sie vorsieht, rechtfertigen könnte.

Der Bund als Baulastträger der Straße ist verpflichtet, die Kosten des Radweges zu tragen. Da die B 170 besonders in diesem Bereich auch die Funktion einer Ortsverbindungsstraße hat, gehört der Nahverkehr und damit auch der Radverkehr nach dem Grundsatz des Gemeingebrauches zu dieser Straße. Das Interesse im fernen Bonn daran ist aber sicher gering, da Radverkehr wie der übrige Nahverkehr natürlich vor allem im örtlichen Interesse liegt. Notwendig ist deshalb, daß die betroffenen Kommunen und Behörden vor Ort ihre diesbezüglichen Ansprüche beim Bund bzw. dem Land als Auftragsverwaltung geltend machen. Darum bitten wir Sie nachdrücklich.

Für ein aufklärendes Gespräch, eine Diskussion über rechtliche und fachliche Grundlagen o.ä. stehen wir selbstverständlich stets zur Verfügung. Darüber hinaus regen wir eine gemeinsame Ortsbesichtigung an. Wir könnten Fahrräder zur Verfügung stellen, mit denen die Beteiligten sich einmal selbst an der Überwindung der Possendorfer Straße versuchen und auf diese Weise Verständnis für den Gegenstand ihrer Entscheidung entwickeln könnten.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Carmen Hagemeister
1. Vorsitzende ADFC Dresden