



ADFC Dresden e.V. (IG Radverkehr Dresden), Schützengasse 16, 01067 Dresden

ADFC Dresden e. V.

GRAS
Martin-Luther-Straße 25
01099 Dresden

Schützengasse 16
01067 Dresden

Telefon 0351 / 4 94 33 21

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Datum

Unser Zeichen

02.09.99 CH/ma 99SON032

Hauptroutennetz Eingemeindungsgebiete

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sie baten uns im Schreiben vom 21.07.99 um Stellungnahme zum Netzvorschlag Hauptrouten. Da dem Anschreiben nur die vier Pläne, aber keine Analysedaten beiliegen, können wir nur auf der Basis unserer im Bereich der Eingemeindungsgebiete partiellen Ortskenntnis, insbesondere was die jeweilige aktuelle Situation anbetrifft, Anregungen geben.

Wir gehen davon aus, dass die Routen nicht nach dem heutigen Zustand, sondern auch nach den erreichbaren Verbesserungen beurteilt werden müssen, d.h. einige notwendige Verbindungen überhaupt erst auf den Standard einer Hauptroute gebracht werden müssen.

Beim Betrachten der Karten ergeben sich Abweichungen zu der Untersuchung der Hauptrouten im Stadtgebiet von Dresden im Jahr 1998. Es ist unklar, ob diese Abweichungen gewollt sind oder auf der Basis von Zeichenfehlern entstanden. Ebenso unklar ist, warum viele Strecken, die im alten Stadtgebiet von Dresden liegen, von Ihnen mit Signaturen „Eingemeindungsgebiet“ versehen worden sind. So wurden in der Untersuchung von 1998 beispielsweise die Verbindung über die Gorbitzer Straße – Leutewitzer Ring – Wölfnitzer Ring als „Hauptroute, Verlauf noch zu bestimmen“ eingestuft. In den vorliegenden Karten ist diese als „Verbindungsroute Eingemeindungsgebiet“ eingetragen.

Wir halten es für sehr wichtig, dass eine einheitliche Systematik für das Netz beibehalten wird, um auch bei der Aktualisierung des Verkehrskonzeptes klare Begriffe mit klaren Qualitätsanforderungen verwenden zu können. Der ADFC hatte im Frühjahr 1997 eine dreistufige Systematik (Hauptrouten, Verbindungs Routen, Nachbarschaftsnetz) vorgeschlagen, die bei den bisherigen Netzplanungen auch weitgehend übernommen wurde.

Die Netzplanungen von 1997/98 von SVU/ISUP behandeln dabei nur die oberste Kategorie, also das Hauptroutennetz. Lediglich die Routen des damaligen Untersuchungsnetzes, die nicht für das Hauptroutennetz in Frage kamen, wurden zur Abstufung als Verbindungsroute in den Plan eingetragen.

Wir halten es bei der besonderen Problematik der Eingemeindungsgebiete für denkbar, eine eigene Kategorie „Freizeitrouten“ einzuführen. Auch auf dem alten Dresdner Stadtgebiet (Heide!) wird es Freizeitrouten geben, die bisher noch nicht untersucht wurden.

- Die Routen durch die Heide (z. B. Prießnitzgrundweg) sollten unserer Meinung nach als eigene Kategorie Freizeitrouten eingestuft werden, da sie wegen der fehlenden sozialen Kontrolle und/oder ihres erheblichen Umwegfaktors zu den Siedlungsschwerpunkten kaum für den Alltagsverkehr relevant sind.
- In Weixdorf halten wir im Ortsbereich die Hauptroutenführung über die Alte Dresdner Straße (evtl. auch Rathenaustraße – Südstraße) für sinnvoller als über die B 97.
- In Karte A vermissen wir einen Bahndurchlass von der Grenzstraße in Richtung Nord und die Fortführung in Richtung Weixdorf (Umgehung der B 97).
- Zwei unmittelbar nebeneinander verlaufende Hauptrouten (im Bereich Klotzsche eingetragen) halten wir aus der Netzlogik heraus nur in Ausnahmefällen (z. B. bei fehlenden Querverbindungen) für sinnvoll. Dies ist hier nicht gegeben.
- Da die Straße nach Langebrück relativ stark befahren ist, wäre eine Fortführung des Prießnitzgrundweges Richtung Langebrück durch den Wald wünschenswert. Wurde eine solche Route untersucht?
- In Karte B sind Malschendorf, Schullwitz und Pappritz nicht im Radverkehrsnetz angebunden. Da Pappritz einen erheblichen Bevölkerungsschwerpunkt darstellt und über Pappritz diverse Ziele erschlossen werden (z. B. Schule in Niederpoyritz), halten wir im Fall von Pappritz die Erschließung durch eine Hauptroute für notwendig.
- Die Kategorie „Touristischer Fernradweg“ sollte unserer Meinung nach besser als Zusatzkennzeichnung denn als eigene Kategorie eingesetzt werden, da sonst Haupt- und Verbindungs Routen optisch unterbrochen werden. Ein „Touristischer Fernradweg“, der dieser Bezeichnung wirklich gerecht wird, wird normalerweise den Standard einer Hauptroute erreichen müssen.
- Im Bereich Eschdorf sollte entweder nur die Bahntrasse oder die Dorfstraße als Hauptroute eingestuft werden.
- Die Route über Rochwitz empfehlen wir als Hauptroute, da sie sich trotz erheblichen Schleichverkehrs angenehmer als die Grundstraße und die B 6 befahren lässt.
- Im Bereich Weißig vermissen wir eine weitere Verbindung zwischen B 6 und Ullersdorfer Landstraße und in Weißig Nord eine Verbindung in West-Ost-Richtung (innerörtlicher Radverkehr, der die B 6 meiden will).
- Bei der Netzplanung zum Schönefelder Hochland sollte auch auf eine gute Verbindung zur Endstation der Schwebefähre (wichtiges Bergauf-Transportmittel für den Radverkehr) geachtet werden.
- Zwischen Kauscha/Nickern und Torna (Karte D) sollte geprüft werden, ob die Verbindung parallel zur B 172 durch die Tongrube nutzbar ist oder gemacht werden kann.

- Südlich von Lausa existiert der Bahndurchlass Hakenweg nicht. Man muss einen Umweg weiter westlich machen, der im Dresdner Radfahrerstdtplan eingezeichnet ist. Der notwendige Weg ist auf Ihrer Kartengrundlage nicht verzeichnet.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Carmen Hagemeister
1. Vorsitzende ADFC Dresden