

Antrag Nr.: A0029/20

Datum: 15.01.2020

ANTRAG

Fraktion AfD

Gegenstand:

Verkehrssichere Radwege im Bereich der Reicker Straße schaffen

Beschlussvorschlag:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt,

1. die Planung für den Bau eines Radweges zwischen Haltepunkt Reick und Rayskistraße umgehend in Auftrag zu geben,
2. hierbei einen weiteren Radweg als Zubringer zum unter 1.) genannten Radweg für das Wohngebiet Otto-Dix-Ring / Wieckestraße entlang des Koitschgrabens einzuplanen, welcher die Reicker Straße wenn möglich als Unterführung kreuzt,
3. die Trassenführung für weitere Radverkehrsanbindung als Zubringer der Wohngebiete entlang der Reicker Straße an den in 1.) genannten Radweg zu planen,
4. die Umsetzung dieser Maßnahme im Haushalt 2021 einzustellen und schnellstmöglich umzusetzen,
5. hierfür Fördermittel einzuwerben,
6. bei sämtlichen Bauvorhaben südlich der S-Bahn-Trasse ausreichend Verkehrsflächen vorzuhalten, um einen zukünftigen Ausbau eines möglichst durchgehenden Radschnellweges vom Hauptbahnhof bis zur südöstlichen Stadtgrenze (Sporbitz) zu ermöglichen.

Beratungsfolge

Plandatum

<u>Beratungsfolge</u>	<i>Plandatum</i>		
Ältestenrat	20.01.2020	nicht öffentlich	beratend
Dienstberatung des Oberbürgermeisters	11.02.2020	nicht öffentlich	beratend

Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften	13.07.2020	nicht öffentlich	1. Lesung (federführend)
Stadtbezirksbeirat Prohlis	07.09.2020	öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften	10.12.2020	nicht öffentlich	beratend (federführend)
Stadtrat	22.04.2021	öffentlich	beschließend
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften	19.05.2021	nicht öffentlich	beratend (federführend)
Stadtrat	10.06.2021	öffentlich	beschließend

Begründung:

Der wiederholte tragische Tod einer Fahrradfahrerin auf einer Straße in Dresden zeigt erneut die Unzulänglichkeiten des Dresdner Radverkehrsnetzes auf. Sämtliche diskutierte Maßnahmen, wie Fahrradschutzstreifen, Zebrastreifen, festinstallierte Radarkontrolle, Tempo 30-Begrenzung etc. hätten im vorliegenden Fall vom 10.01.2020 den Unfall weder verhindert noch abgemildert. Unabhängig von der Existenz von Radschutzstreifen kam es in der Vergangenheit in Dresden immer wieder zu tödlichen Unfällen, vorwiegend auf dem Dresdner Hauptverkehrsstraßennetz – mit steigender Tendenz. Der derzeitige konzeptionelle Ansatz, Radwege vorwiegend begleitend zum bestehenden Hauptverkehrsnetz anzuordnen erscheint vor diesem Hintergrund nicht zielführend und muss grundsätzlich überdacht werden.

Die Radverkehrsinfrastruktur in Dresden muss zukünftig derart ausgestaltet werden, dass Radfahrern ein Routennetz angeboten wird, welches unabhängig vom Dresdner Hauptverkehrsstraßennetz verläuft. Nur wenn sich Radfahrer und der MIV nicht länger denselben Verkehrsraum teilen müssen, kann eine Verbesserung der Sicherheit für Radfahrer erreicht und Konflikt- bzw. Risikopotentiale für Radfahrer minimiert werden.

Wolf Hagen Braun
Fraktionsvorsitzender

Anlagenverzeichnis: