



Soll die Stadt Weimar die folgenden Ziele zur Verbesserung des Rad- und Fußverkehrs in den nächsten 8 Jahren umsetzen?

Begründung Wir wollen eine lebenswerte Stadt, in der sich alle sicher und konfliktfrei bewegen können. Dafür brauchen wir einen zügigen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und eine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden. Die unten stehenden Forderungen sind aus unserer Sicht gut für die Entwicklung Weimars, weil

- dadurch mehr Sicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende entsteht,
- insbesondere Kinder, Senior:innen und unsichere Radfahrende geschützt werden,
- das Fahrrad ein flächeneffizientes Verkehrsmittel ist und damit der knappe öffentliche Raum entlastet und die Aufenthaltsqualität gesteigert wird und
- dies dazu beiträgt, Luftverschmutzung und Lärm zu reduzieren, den Zielen des Pariser Klimaabkommens näher zu kommen sowie die Gesundheit aller zu erhöhen.

1. Durchgängig befahrbares Radwegenetz Das Zielnetz für den Alltagsradverkehr berücksichtigt die Bedürfnisse und Fähigkeiten von Radfahrenden aller Altersgruppen, hebt potenzielle Konfliktpunkte zwischen Rad-, Autofahrenden und zu Fuß Gehenden auf, steigert die Attraktivität des Radverkehrs und wird im Hinblick auf künftige Bedarfe weiterentwickelt. Ein durchgängiges Radwegenetz verbindet alle wichtigen Orte des öffentlichen Lebens in den Orts- und Stadtteilen. Hierbei ist mindestens auf dem Radhaupt- und -nebennetz, das im Radverkehrskonzept Weimar 2030 (RVK) definiert wird, eine möglichst unwegefremde Routenführung mit gut befahrbarem Belag umzusetzen. Jährlich werden dafür mindestens 5 km Radverkehrsanlagen geschaffen oder bestehende nach den nachfolgend genannten Anforderungen optimiert. Innerhalb eines Jahres sind alle Unfallhäufungsstellen und Strecken bzw. Knotenpunkte mit mindestens einem ordnungsdienstlich erfassten Unfall mit Personenschaden und Beteiligung von Rad- oder Fußverkehr durch die Stadt hinsichtlich infrastruktureller Defizite zu prüfen. Die Priorisierung des Umbaus erfolgt nach Unfallhäufigkeit und der Bedeutung im Radverkehrsnetz.

Unterschriftenliste Eintragungsberechtigt sind alle wahlberechtigten Deutschen und EU-Bürger:innen ab 16 Jahren mit Erstwohnsitz in Weimar seit mindestens drei Monaten

	Vorname	Nachname	Geburtsdatum	Straße, Hausnr.	PLZ	Ort	Datum	Unterschrift
1								
2								
3								
4								
5								

Vertrauenspersonen

David Gäckle, Asbachstraße 34, 99423 Weimar
Stellvertreterin: Anthea Swart, Lisztstraße 18a, 99423 Weimar

Kontakt info@radentscheid-weimar.de

2. Sichere Radwege Alle im RVK ausgewiesenen Radrouten sollen entweder als baulich getrennte Radwege, als Wege, die vorrangig dem Rad- und Fußverkehr gewidmet sind, oder als Begegnungszonen (Shared Spaces) geführt werden. Zum ruhenden Verkehr müssen Sicherheitstrennstreifen markiert werden. Lässt die Fahrbahnbreite diese Maßnahme nicht zu, sollen hier Kfz-Stellplätze entfallen. Die Radhaupt- und -nebenrouten sind so zu gestalten, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit von allen Verkehrsteilnehmenden nicht überschritten wird. Auf Routen mit hohem Verkehrsaufkommen, die nicht im RVK ausgewiesen sind, sollen Markierungen o. ä. die Aufmerksamkeit und Akzeptanz der gemeinsamen Fahrbahnutzung durch den Rad- und Kfz-Verkehr erhöhen.

3. Radverkehrsfreundliche Knotenpunkte Kreuzungen und Einmündungen sind für alle Verkehrsteilnehmenden übersichtlich zu gestalten. Kreuzungen im Radhauptnetz des RVK werden innerhalb eines Jahres auf die sichere Führung des Radverkehrs nach folgenden Punkten geprüft. Jährlich werden dann mindestens 5 Knotenpunkte so umgebaut, dass Folgendes erfüllt wird:

- An allen Kreuzungen und Einmündungen ist sicheres und barrierefreies Queren zu gewährleisten.
- Dem Fuß- und Radverkehr wird das Queren und Abbiegen mit möglichst geringem Zeitverlust ermöglicht.
- Radverkehrsführungen sind in unfallträchtigen Kreuzungsbereichen mit eingeschränktem Sichtfeld konsequent farblich zu markieren.
- Der Radverkehr wird an signalisierten Knotenpunkten durch geeignete Maßnahmen in das Sichtfeld des Kfz-Verkehrs gerückt.

4. Barriere- und hindernisfreie Rad- und Gehwege An Kreuzungen und Einmündungen sind Bordsteine dort, wo Fahrräder verkehren, auf null abzusenken. Dabei ist für blinde und sehbehinderte Menschen auf eine ertastbare Abgrenzung zum Radverkehr zu achten. An Einmündungen von Nebenstraßen sowie an Ein- und Ausfahrten werden straßenbegleitende Geh- und Radwege niveaugleich weitergeführt.

Die Oberfläche von Radwegen ist durchgängig griffig und weist einen möglichst niedrigen Rollwiderstand auf. Kopfsteinpflaster im Verlauf von Radhaupttrouten soll für Fahrräder optimiert werden (z.B. mittels Kleinpflaster). Geh- und Radwege sollen frei von Hindernissen wie haltenden Kfz oder Pollern und Masten sein. Es soll innerhalb eines Jahres ein Konzept für die Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht im Radverkehrsnetz erstellt werden, sodass eine ganz-jährige Befahrbarkeit des Netzes (auch bei Baustellen) gewährleistet wird.

Datenschutz Rechtsgrundlage für die Erhebung der personenbezogenen Daten ist § 5 ThürEBBG. Die erhobenen personenbezogenen Daten dürfen nur zur Durchführung des Bürgerbegehrens verarbeitet werden und werden unverzüglich vernichtet, wenn sie für das Verfahren nicht mehr benötigt werden.

5. Ausreichende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder Abstellanlagen müssen gut zugänglich, fahrend erreichbar und stabil sein sowie das sichere Anschließen von Fahrrädern und Sonderfahrrädern ermöglichen. Sie sollen sich in ausreichender Zahl an allen Orten des öffentlichen Lebens in den Orts- und Stadtteilen befinden. Die Stadt ermittelt alle 3 Jahre im Rahmen der Fortschreibung des RVK Bedarfe für Ort, Anzahl und Art von Radabstellanlagen und nutzt dazu auch öffentliche Online-Meldetools. Die Bedarfsermittlung ist zu veröffentlichen und die Ergebnisse sind bis zur nächsten Fortschreibung umzusetzen.

6. Umsetzungsmanagement Innerhalb eines Jahres sind die grundlegenden Pläne für die Realisierung der vorstehenden Forderungen unter Einbezug des bestehenden RVK und des Abschlussberichts des Weimarer Konzeptes zur nachhaltigen Mobilitätsentwicklung (WENaMO) zu erarbeiten, die dann priorisiert und zügig umgesetzt werden. Die Stadt Weimar betreibt ein kontinuierliches Monitoring und eine regelmäßige Evaluation der Auswirkungen der umgesetzten Maßnahmen auf das Verkehrsgeschehen. Ein schriftlicher Bericht über den Umsetzungsstand der Ziele und städtische Akquise von Radverkehrs-Fördermitteln wird jährlich veröffentlicht und transparent in Bürgerforen und im Stadtrat diskutiert. Die Stadt Weimar konsultiert dazu auch regelmäßig die AG Radverkehr. Das RVK wird spätestens alle 3 Jahre fortgeschrieben. Die Stadt Weimar benutzt ein kartenbasiertes Online-Meldetool für Mängel an Geh- und Radwegen und veröffentlicht darüber deren Bearbeitungsfortschritt und Ergebnisse. Erste Bearbeitungsergebnisse sind innerhalb von 4 Wochen nach Einreichung zu veröffentlichen. Die Stadt Weimar wirbt für das Radfahren und die gegenseitige Akzeptanz aller Verkehrsteilnehmenden.

7. Flächengerechtigkeit Die vorhandene Fläche für Kfz, Busse, Rad- und Fußverkehr soll effizient verteilt werden. Die für unsere Forderungen nötigen Umwidmungen von Flächen sollen zu Lasten der Flächen des (ruhenden) Kfz-Verkehrs, jedoch nicht auf Kosten der Flächen des Fuß- und Busverkehrs sowie des Stadtgrüns umgesetzt werden.

Kostenschätzung max. 3,7 Mio. Euro/Jahr

Kostendeckungsvorschläge Richtlinie zur Förderung von kommunaler Verkehrsinfrastruktur in Thüringen, Verwaltungsvereinbarung Sonderprogramm „Stadt und Land“, Richtlinie des Landes Thüringen zur Förderung von Klimaschutz- und Klimafolgenanpassungsmaßnahmen sowie weitere Förderprogramme des Freistaats und der BRD

Senden an Radentscheid Weimar c/o David Gäckle, Asbachstraße 34, 99423 Weimar (oder abgeben bei einer unserer Sammelstellen, Liste unter www.radentscheid-weimar.de/sammelstellen)

Mehr unter www.radentscheid-weimar.de