



David Gäckle · Asbachstraße 34 · DE-99423 Weimar

Radentscheid Weimar

c/o David Gäckle
Asbachstraße 34
DE-99423 Weimar

Per E-Mail an:
OB Peter Kleine

✉ david@radentscheid-weimar.de
🌐 www.radentscheid-weimar.de

Weimar, 14. März 2023

Ziele des Bürgerbegehrens »Radentscheid Weimar« nach §18 ThürEBBG (basierend auf Änderungswünschen der Fraktionen WeimarWerk/CDU und zwei weiteren Anpassungen auf Wunsch des OB) in veränderter Form

1. Präambel

Die Beschlussvorlage will ein im Rahmen des kommunalrechtlich Zulässigen und haushaltsrechtlich Möglichen verbindliches Entwicklungsprogramm zum Ausbau des Radwegenetzes und zur Erhöhung der Sicherheit für den Rad- aber auch den Fußgänger- und KfZ-Verkehr in unserer Stadt fixieren. Die Vorlage setzt sich eine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer im öffentlichen Raum zum Ziel. Unabhängig der Schaffung sicherer Verkehrswege gilt Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme gemäß der StVO für alle Verkehrsteilnehmenden.

Radentscheid Weimar
c/o David Gäckle
Asbachstraße 34
DE-99423 Weimar

www.radentscheid-weimar.de

Stellv. Vertrauensperson
c/o Anthea Swart
Lisztstraße 18a
DE-99423 Weimar

2. Durchgängig befahrbares Radwegenetz

Das Zielnetz für den Alltagsradverkehr berücksichtigt die Bedürfnisse und Fähigkeiten von Radfahrenden aller Altersgruppen, hebt potentielle 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 -nebenetz, das im Radverkehrskonzept Weimar 2030 (RVK) definiert wird, eine möglichst umwegfreie Routenführung mit gut befahrbarem Belag umzusetzen. Bei der Ausweisung von Fahrradstraßen sollen die verkehrlichen Auswirkungen der Maßnahme auf das Verkehrsgeschehen in der Stadt unabhängig und wissenschaftlich evaluiert werden. Auf die Mobilitätsbedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Menschen ist gesondert zu achten.

Die im RVK festgelegten Neubau- und Bestandsmaßnahmen sind entsprechend der nachfolgenden Investitionslisten (Tabellen 1 und 2) im spezifizierten Zeitraum umzusetzen:

Tabelle 1: Maßnahmen gemäß RVK 2030

RVK-Kürzel	Titel	Umsetzungsfrist
5.2 (A)	Neubau Rad-/Gehweg Gaberndorf - Weimar-Nord	2025
5.3 (M)	Schubert- und Mozartstraße als »Pop-Up-Fahrradstraße«	2025
5.3 (M)	Schubert-, Mozart-, Bruckner-, Herbststraße, Stufe 2	2030
5.2 (B)	Neubau Rad-/Gehweg Niedergrundstedt - Berkaer Straße	2030
5.2 (C)	Neubau Rad-/Gehweg Ettersburger Straße, 1800 m	2030
5.2 (D)	Neubau Rad-/Geh-, Wirtschaftsweg Erfurter Straße, 1800 m	2030
5.2 (E)	Neubau Rad-/Gehweg Ortsverbindungsstraße Possendorf	2030
5.2 (F)	Lückenschluss Rad-/Gehweg Niedergrunstedt – Obergrunstedt, 200 m	2030
5.2 (G)	Neubau eines Rad-/Gehweges zwischen Schöndorf und Wohlsborn,	2030
5.3 (I)	Filzweidenweg/Marcel-Paul-Straße/Rießnerstraße	2030
5.3 (J)	Schwanseestraße/Graben/Untergraben	2030
5.3 (K)	Erfurter Straße	2030
5.3 (L)	Steinbrückenweg / Taubacher Straße	2030
5.3 (N)	Ergänzungen Friedensstraße/Asbachstraße/Hermann-Brill-Platz	2030
5.3 (O)	Sanierung Gehweg Ettersburger Straße	2030
5.8	Grundhafte Oberflächensanierung Feininger-Radweg im Kirschbachtal	2030
6.	Bau einer überdachten Fahrradabstellanlage/Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof	2030

Tabelle 2: Durch Radverkehrsbudget gemäß des RVK abgedeckte Maßnahmen

RVK-Kürzel	Titel	Umsetzungsfrist
5.4	Einbahnstraßen:	
5.4.1	Prüfung Einbahnstraße Richard Wagner-Straße	2025
5.4.2	Prüfung Einbahnstraße Bechsteinstraße	2025
5.4.3	Prüfung Einbahnstraße Henßstraße	2025
5.4.4	Prüfung Einbahnstraße Humboldtstraße	2025
5.4.5	Prüfung Einbahnstraße Florian-Geyer-Straße	2025
5.4.6	Prüfung Einbahnstraße Abraham-Lincoln-Straße	2025
5.4.7	Prüfung Einbahnstraße Rollplatz Rollgasse-Graben	2025
5.4.8	Prüfung Einbahnstraße Ernst-Kohl-Straße	2025
5.4.9	Prüfung Einbahnstraße Döllstädtstraße	2025
5.4.10	Prüfung Einbahnstraße Meyerstraße	2025
5.4.11	Prüfung Einbahnstraße Webichtallee	2025
5.5/5.6	Ergänzung von Schilderrahmen an den Eingängen zu FGZ und verkehrsberuhigten Bereichen	2030
5.6	Tempo-30-Zonen	2030
5.7	Wegweisung	2030
5.8	Querung Belvederer Allee	2030
5.8	Piktogramme	2030
5.8	Halteverbote im 5-m-Bereich markieren	2030
5.8	Mittelmarkierungen entfernen	2030
5.8	Oberflächensanierungen / Fugen	2030
6.	Fahrradanlehnbügel ergänzen	2030
9.	Service	2030
10.	Öffentlichkeitsarbeit	2030

Die Stadt setzt sich zum Ziel, weitere Maßnahmen im Bestand, welche die durchgängige, zügige und sichere Befahr- und Erreichbarkeit des Radhaupt- und Nebennetzes gewährleisten, bis spätestens 2035 umzusetzen. Einbahnstraßen sind dem Ergebnis der Prüfung entsprechend für Radverkehr in Gegenrichtung zu öffnen und Maßnahmen sind zu treffen, um die Sicherheit und die Sichtbeziehungen im Begegnungsfall zu gewährleisten. Unfallhäufungsstellen und auffällige Knoten und Strecken werden weiterhin durch die Unfallkommission der Stadt Weimar entsprechend des Merkblatts zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko) geprüft und entsprechende Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind umzusetzen. Darüber hinaus werden alle Unfälle mit der Beteiligung von Rad- und Fußverkehr durch die AG Radverkehr bzw. den Beirat Radverkehr hinsichtlich infrastruktureller Defizite überprüft. Abhilfemaßnahmen werden von der Stadtverwaltung in Kooperation mit der AG Radverkehr bzw. dem Beirat Radverkehr und dem zuständigen Ausschuss erarbeitet. Die Priorisierung des Umbaus erfolgt nach Unfallhäufigkeit und -schwere.

Die Stadt Weimar setzt sich gegenüber dem Straßenbaulastträger für Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur gemäß Forderung Nr. 2 ein, dies insbesondere auf der Friedrich-Ebert-Straße und der Jenaer Straße. Weiterhin setzt sich die Stadt Weimar gegenüber der Klassik Stiftung Weimar für Querungsmöglichkeiten des Imparks für den Radverkehr ein.

Die Stadtverwaltung verpflichtet sich, die Zusatzmaßnahmen gemäß Tabelle 3 unter Beachtung sich ergebender Prioritätenverschiebungen zu prüfen und das Ergebnis der Überprüfung dem Stadtrat, dem Beirat Radverkehr und den zuständigen Ausschüssen parallel zur Beratung des Haushalts mitzuteilen. Die weitere Umsetzung wird konstruktiv auf Basis der Prüfungsergebnisse und nach Prüfung aller Finanzierungsmöglichkeiten (städtischer Haushalt) vorangetrieben. Die hierbei festgelegten Maßnahmen sollen innerhalb des genannten Realisierungszeitraumes fertiggestellt werden.

Tabelle 3: Zu prüfende Zusatzmaßnahmen gemäß Radentscheid Weimar

Lfd. Nr.	Titel	Umsetzungsfrist
1.	Konzept zur Radquerung von Fußgängerzonen	2025
2.	Konzept Einbahnstraße Karl-Haußknecht-Straße	2025
3.	Radverkehr im verkehrsberuhigten Bereich Schützengasse, Hummelstraße	2025
4.	Radverkehr im verkehrsberuhigten Bereich August-Fröhlich-Platz	2030
5.	Konzept Einbahnstraße Ackerwand	2030
6.	Schlossgasse (Oberflächenertüchtigung für den Radverkehr)	2030
7.	Radfahrstreifen Erfurter Straße	2030
8.	Radfahrstreifen Jenaer Straße	2035
9.	Radfahrstreifen Friedrich-Ebert-Straße	2035
10.	Radfahrstreifen Steubenstraße	2035
11.	Radfahrstreifen Marienstraße	2035
12.	Radfahrstreifen Thälmannstraße	2035
13.	Radfahrstreifen Berkaer Straße	2035
14.	Fahrradstraße Röhrstraße	2035
15.	Fahrradstraße Carl-August-Allee	2035

3. Sichere Radwege

Für alle Radverkehrsbaumaßnahmen sind die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) in jeweilig gültiger bzw. aktuellster Form anzuwenden. Alle im RVK ausgewiesenen Haupt- und Nebenrouten sollen entweder als baulich getrennte Radwege, als Radfahrstreifen, als Wege, die vorrangig dem Rad- und Fußverkehr gewidmet sind oder im verkehrsberuhigten Bereich geführt werden. 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 Fahrbahnnutzung durch den Rad- und Kfz-Verkehr erhöhen.

4. Fuß- und radverkehrsfreundliche Knotenpunkte

Knotenpunkte (Kreuzungen und Einmündungen) sind für alle Verkehrsteilnehmenden übersichtlich zu gestalten. Jährlich **sollen** hierfür mindestens fünf Knotenpunkte auf Haupt- und Nebenrouten des RVK so umgestaltet **werden**, 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 farbig zu markieren.
- Der Radverkehr wird an signalisierten Knotenpunkten durch geeignete Maßnahmen in das Sichtfeld des Kfz-Verkehrs gerückt.

Die Umgestaltung erfolgt über die bestehende Jahrespauschale für die Umsetzung des Radverkehrskonzepts, **welche nach haushalterischer Prüfung entsprechend anzupassen ist.**

5. Barriere- und hindernisfreie Rad- und Gehwege

An Kreuzungen und Einmündungen sind Bordsteine **- unter Beachtung der einschlägigen DIN-Vorgaben und der Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) -** dort, wo Fahrräder oder mobilitätseingeschränkte Menschen verkehren, auf Null abzusenken. Dabei ist für blinde und sehbehinderte Menschen auf eine ertastbare Abgrenzung zur **Verkehrsanlage** 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 Radhaupt- **und nebenrouten** soll für Fahrräder optimiert werden. Geh- und Radwege sollen frei von Hindernissen wie haltenden Kfz oder Pollern und Masten sein.

Bei Baustellen, die den Rad- und Fußverkehr betreffen, sind ortsnahe, gut befahr- und begehbar umleitungen einzurichten und auszuschildern. Über Baustellen und potentielle Umleitungen ist sowohl vor Ort, in der Lokalpresse als auch auf der Website der Stadt Weimar mit ausreichendem Vorlauf zu informieren.

Die ganzjährig sichere und komfortable Befahr- und Begehbarkeit **soll** durch eine geeignete, regelmäßige Straßenreinigung und durch einen Winterdienst gewährleistet **werden.**

6. Ausreichende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder

Abstellanlagen müssen gut zugänglich, fahrend erreichbar und stabil sein sowie das sichere Anschließen von Fahrrädern **verschiedener Bauformen** ermöglichen. **Dabei muss an einer genügenden Anzahl von Orten auch das Abstellen von Lastenfahrrädern gewährleistet sein.** Abstellanlagen sollen sich in ausreichender Zahl an allen Orten des öffentlichen Lebens in den Orts- und Stadtteilen befinden. Die Stadt ermittelt alle drei Jahre im

Rahmen der Ergänzung 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 Ergänzung umzusetzen.

7. 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 dauerhaftes Monitoring hinsichtlich des sich entwickelnden Verkehrs durch Verkehrszählungen, kontinuierliche und repräsentative Verkehrsbefragungen und eine Analyse des Unfallgeschehens. Zudem erfolgt eine Evaluation von Auswirkungen der neu umgesetzten Maßnahmen auf das Verkehrsgeschehen. Ein schriftlicher Bericht über den Umsetzungsstand, die Ergebnisse des Monitorings und der Evaluation und die städtische Akquise von Radverkehrs-Fördermitteln wird jährlich veröffentlicht und transparent im Rahmen eines ebenfalls jährlich stattfindenden Bürgerforums sowie im Stadtrat diskutiert.

Die Stadt Weimar konsultiert dazu auch regelmäßig die AG Radverkehr bzw. den Beirat Radverkehr. Der Stadtrat entschließt sich, die AG Radverkehr in einen regulären Beirat Radverkehr zu überführen, Aufgaben und Themen des zukünftigen Beirats ergeben sich aus dem RVK. Der Beirat Radverkehr erhält ein Vorschlagsrecht für Anträge, die zweimal im Jahr über die entsprechenden Ausschüsse eingebracht werden können. Darüber hinaus wird die AG bzw. der Beirat als beratendes Mitglied in Entscheidungsprozesse des Stadtrats bzgl. der weiteren Verkehrsentwicklungsplanung einbezogen. Das RVK wird mindestens alle zehn Jahre neu aufgesetzt und mindestens alle 3 Jahre um zusätzliche Maßnahmen nach Bedarf ergänzt. Der Beirat begleitet und kontrolliert die Umsetzung der hier genannten Forderungen.

Die Stadt Weimar benutzt ein kartenbasiertes Online-Meldetool für Mängel an Verkehrswegen (Straßen, Geh- und Radwege) und veröffentlicht stetig deren Bearbeitungsfortschritt und Ergebnisse mit einer öffentlich einsehbaren Bearbeitungshistorie. Erste Bearbeitungsergebnisse sind innerhalb von 4 Wochen nach Einreichung öffentlich einsehbar zu dokumentieren.

Die Stadt Weimar wirbt für das Radfahren und die gegenseitige Akzeptanz aller Verkehrsteilnehmenden.

8. Flächengerechtigkeit

Vorhandene und künftige Verkehrsflächen sollen mit der Zielvorgabe, dass Veränderungen zulasten des Fuß- und öffentlichen Personenverkehrs sowie des Stadtgrüns ausgeschlossen sind, im Sinne einer sozial-, flächen- und klimagerechten Verkehrs- und Stadtentwicklung unter den Verkehrsarten aufgeteilt werden.