

Unsere Radentscheid-Forderungen – einfach erklärt für Sammelnde und Neueinsteiger:innen



Danke dir für deine Zeit, dein Engagement und deinen Einsatz! Der Radentscheid Weimar lebt von Menschen wie dir, die mit uns sammeln gehen. Nur so schaffen wir die 4000 Unterschriften.

Eine Vorbemerkung: Ihr müsst nicht alles zum Thema wissen, aber vielleicht ist es ja auch interessant für euch. Insgesamt ist es wichtiger, dass viele Menschen sammeln und für eine Sache eintreten, als dass die einzelne Person ein:e Expert:in ist. Wir wollen hier nur Anregungen geben, falls es zu Fragen kommt, und dir damit ein besseres Gefühl geben und nicht auffordern, alles auswendig zu lernen!

Und wenn es doch noch Fragen gibt, dann melde dich gerne und verweise auch gerne Menschen an uns, z.B. an info@radentscheid-weimar.de oder verweise auf unsere Website, wo wir auch noch einmal die wichtigsten Fragen gesammelt haben und unsere Forderungen einsehbar sind:

<https://www.radentscheid-weimar.de/start.html>

Hier wollen wir unsere Forderungen genauer erklären - wenn noch Fragen sind, komm gerne auf uns zu.

Generell geht es uns darum, eine neue Kultur des Miteinanders im Verkehr zu etablieren, die Radfahren wertschätzt, Gefahrenstellen ausräumt und Straßenraum gerechter aufteilt, sodass wir ein stressfreies Miteinander im öffentlichen Raum haben.

Dies ist kein Selbstzweck. Auch Städte wie Amsterdam und Kopenhagen waren mal eine Autostadt und können heute dank unterschiedlicher, aber bewährter Methoden tausende Tonnen CO₂ jährlich sparen. Unsere Maßnahmen dienen also dazu, uns und alle zu motivieren, häufiger und mehr Wege mit dem Rad zu erledigen. Denn Radfahren ist eigentlich vor allem deshalb manchmal anstrengend, weil der Verkehr unklar geregelt ist und die Wege wenige und schmal sind, der Bodenbelag schlecht. Schon 10% Steigerung des Radverkehrs kann soviel Treibhausgase sparen, wie es für die Umstellung auf selbstfahrende Autos prognostiziert wird.

I. 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.

Was ist gemeint?

Wir wollen ein Netz aus Radwegen, das auch für Kinder oder Menschen mit körperlichen Einschränkungen sicher ist. Dazu sollen zum Beispiel die Radwege möglichst getrennt vom Autoverkehr verlaufen. An Kreuzungen soll es separate Ampeln für Radfahrende geben. Dort, wo sich die Wege von Radfahrenden und Autofahrenden oder Fußgehenden treffen, sollen Symbole auf die dadurch entstehenden Gefahren hinweisen. Wenn in Zukunft neue Probleme für die Sicherheit der Radfahrenden und Fußgehenden entstehen, sollen auch sie beseitigt werden. Hierfür wird eine Gefahrensammelstelle eingerichtet. Das heißt auch, dass die Mobilitätswende ein längerer Prozess ist und wir gemeinsam länger daran arbeiten müssen

Ein durchgängiges Radwegenetz verbindet alle wichtigen Orte des öffentlichen Lebens in den Orts- und Stadtteilen.

Wenn alle relevanten Orte des öffentlichen Lebens auf dem Fahrrad sicher und stressfrei erreicht werden können, werden sich mehr Menschen entscheiden Rad zu fahren oder dies häufiger tun. Relevante Orte sind in Weimar zum Beispiel das Hauptbahnhof, der Busbahnhof, das Bürger:innenbüro, das Deutsche Nationaltheater oder die Bauhaus-Universität und Schulen. Auch Einkaufsmöglichkeiten sollen besser angebunden werden. Es ist wichtig, dass diese Orte auch von jedem Ortsteil oder Stadtteil aus erreicht werden können. Ortsteile sind zum Beispiel Tröbsdorf, Legefild, Weimar West oder Gaberndorf. Stadteile sind zum Beispiel die Nordvorstadt, die Parkvorstadt oder die Altstadt. Hier soll eine direkt, gut ausgeschilderte Wegführung entstehen.

Hierbei ist mindestens auf dem Radhaupt- und -nebenetz, das im Radverkehrskonzept Weimar 2030 (RVK) definiert wird, eine möglichst umwegefremde Routenführung mit gut befahrbarem Belag umzusetzen.

Der Stadtrat der Stadt Weimar hat 2017 das Radverkehrskonzept 2030 beschlossen. Hier sind schon wichtige Achsen aufgeführt, die aber bisher kaum umgesetzt wurden. Daran knüpfen wir an. Darin sind Radhaupttrouten festgelegt. Das sind zum Beispiel die Schubertstraße, die Belvederer Allee oder die Ettersburger Straße. Diese Straßen zusammen bilden das Radhauptnetz. Auf diesen Straßen sollen zukünftig die meisten Radfahrenden fahren. Die Radnebenrouten ergänzen die Radhaupttrouten. Auf den Hauptverkehrsstraßen sollen perspektivisch weniger Menschen Radfahren. Das sind zum Beispiel die Frauentorstraße, die Milchhofstraße oder die Schwanseestraße.

Jährlich werden dafür mindestens 5 km Radverkehrsanlagen geschaffen oder bestehende nach den nachfolgend genannten Anforderungen optimiert.

Der Radentscheid Weimar möchte der Stadtverwaltung und dem Stadtrat ein konkretes Ziel geben, auf das sie hinarbeiten sollen. So bleibt es nicht bei nur Ankündigungen und der Erfolg mittelfristig wird messbar. Dazu haben wir auch konkrete Anforderungen an die Qualität der Radwege formuliert, etwa an den Bodenbelag (Rollqualität, hindernisfrei).

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.

Die Polizei sammelt bei jedem Unfall verschiedene Informationen und übermittelt sie an die Stadt. Dazu gehört, mit welchem Verkehrsmittel die an dem Unfall Beteiligten unterwegs waren, wo sich der Unfall ereignet hat und wann. Außerdem wird erfasst, ob Menschen zu Schaden gekommen sind, oder ob es zu einem Sachschaden kam. Daher weiß die Stadt, ob es Kreuzungen in der Stadt gibt, auf denen es besonders häufig zu Unfällen kommt und wie schwer die Unfälle sind. Wir wollen dass die Kreuzungen, auf denen es besonders häufig zu Unfällen kommt bei denen sich Menschen verletzen umgebaut werden. Außerdem wollen wir, dass Kreuzungen umgebaut werden, die von besonders vielen Radfahrenden benutzt werden und auf denen es schon einmal einen Unfall gegeben hat. Dadurch wollen wir den Verkehr für alle sicherer machen.

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.

Wir wollen, dass alle Wege, auf denen viele Radfahrende unterwegs sind sicher gemacht werden. Dazu entstehen künftig vom Autoverkehr getrennte Straßen. So sollen in Zukunft auch Fahrradstraßen entstehen. Diese Straßen erlauben das Nebeneinanderfahren und regeln zumeist auch Vorfahrt für Radfahrende.

Auf Radstraßen haben Radfahrende immer Vorfahrt, egal ob sie von links oder rechts kommen.

Wir schlagen auch „Begegnungszone“ vor, die in anderen Städten gut erprobt ist. Das sind Straßen, auf denen es keine Trennung in Gehwege und Straße gibt. Es gibt eine Fläche, auf der sich alle Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt bewegen können. Ob sie in einem Auto sitzen, radfahren oder laufen ist dort genauso egal, wie ob sie von links oder von rechts kommen. In einer Begegnungszone gilt gegenseitige Rücksichtnahme. Und weil man besonders Vorsichtig sein muss, fahren alle viel langsamer. Man kennt dies etwa aus Ländern, in denen an Kreuzungen generell gehalten und ausgehandelt werden muss.

Zum ruhenden Verkehr müssen Sicherheitstrennstreifen markiert werden.

Wenn man links an parkenden Autos vorbeifährt, geht man als radfahrende Person das Risiko ein von sich plötzlich öffnenden Türen getroffen zu werden („dooring“). Schon bei geringen Geschwindigkeiten können diese Unfälle tödlich enden. Die Radfahrenden können sich also nicht einfach darauf verlassen, dass die aussteigenden Personen immer erst in den Spiegel schauen bevor sie die Tür öffnen oder ausparken. Wir wollen deshalb, dass zu parkenden Autos ein Sicherheitsabstand eingeplant wird. Dies wird bereits häufig bei Fahrradstraßen eingeplant und ist anderswo schon Praxis.

Lässt die Fahrbahnbreite diese Maßnahme nicht zu, sollen hier Kfz-Stellplätze entfallen.

Leider ist im Weimarer Verkehr, so wie er jetzt ist, nicht immer Platz für fahrradfreundliche Maßnahmen aufzutreiben. Daher muss etwas umverteilt werden. Ein Parkplatz ist mindestens 2,5 Meter breit und 5,5 Meter lang. Durch eine Neuregelung von Parkraum kann mehr Platz geschaffen werden. Ein Beispiel: Wenn nur auf einer Straßenseite keine Autos mehr parken, ist also mehr Platz fürs Rad. Auf der gesamten Steubenstraße müssten zum Beispiel nur 10 Parkplätze wegfallen, um einen Sicherheitsabstand einzuplanen.

Die Radhaupt- und -nebenrouten sind so zu gestalten, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit von allen Verkehrs-teilnehmenden nicht überschritten wird.

Zu schnelle Autos sind nicht nur für Radfahrende, sondern auch für fußgehende Kinder eine besonders große Gefahr. Wir wollen, dass auf den Straßen, auf denen die meisten radfahrenden Menschen unterwegs sein sollen, Autofahrer:innen dazu gezwungen werden, sich an die Höchstgeschwindigkeit zu halten.

Dafür kann zum Beispiel die Straße verengt werden, sodass man langsam fahren muss, damit man nicht auf den Bordstein fährt. Aber auch Huckel auf der Straße (Speedbumps), auf denen das Auto aufsitzt wenn es zu schnell ist sind hier sehr bewährt.

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.

Uns ist bewusst, dass nicht alle Radfahrenden nur auf den im Radverkehrskonzept beschriebenen Routen unterwegs sind. Daher wollen wir, dass auf allen Straßen auf denen es manchmal eng wird, gut sichtbare Fahrradsymbole darauf hinweisen, dass die Autofahrenden nicht allein unterwegs sind und vorsichtig fahren müssen.

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 umgebaut.

Auch an dieser Stelle ist es uns wichtig der Stadtverwaltung und dem Stadtrat ein konkretes Ziel zu geben, auf das sie hinarbeiten können. So bleibt es nicht nur bei Ankündigungen und der Erfolg wird messbar.

- An allen Kreuzungen und Einmündungen ist sicheres und barrierefreies Queren zu gewährleisten.

Um Kreuzungen sicherer zu machen, eignen sich besonders Zebrastreifen, Begegnungszonen oder klare und getrennte Wege für Autofahrende, Radfahrende und Fußgehende. Dabei sollen alle Übergänge ohne Stufen gebaut werden. Dadurch können Rollstuhlfahrende und Radfahrende die Wege barrierefrei nutzen.

- Dem Fuß- und Radverkehr wird das Queren und Abbiegen mit möglichst geringem Zeitverlust ermöglicht.

Viele Ampeln, wie zum Beispiel die an der Friedrich-Ebert Straße, direkt vor der Polizeiwache, haben für Radfahrende und Fußgehende besonders lange Wartezeiten gegenüber dem Autoverkehr. Auch wird Fuß- und Radverkehr häufig längere Umwege zugemutet, um eine Straße sicher zu queren oder um abzubiegen. Solche Regelungen ist nicht nur ungerecht, sondern hält in Summe auch Menschen davon ab, ihr Auto stehen zu lassen und Rad zu fahren. An verschiedenen Kreuzungen ist es auch möglich Abkürzungen für den Radverkehr einzubauen. Wir möchten, dass anerkannt wird, dass auch Radfahrende ein berechtigtes Interesse daran haben schnell an ihr Ziel zu kommen.

- Radverkehrsführungen sind in unfallträchtigen Kreuzungsbereichen mit eingeschränktem Sichtfeld konsequent farbig zu markieren.

An vielen Kreuzungen in der Stadt ist weder den Radfahrenden noch den Autofahrenden wirklich klar, wer wo fahren soll. Diese Unklarheit birgt Gefahren für die Radfahrenden und erzeugt Stress. Klare und gut sichtbare, farbige Markierungen sollen dieses Problem lösen.

- Der Radverkehr wird an signalisierten Knotenpunkten durch geeignete Maßnahmen in das Sichtfeld des Kfz-Verkehrs gerückt.

Auf Ampelkreuzungen haben sich dazu zum Beispiel rot markierte Zonen bewährt. Sie werden zwischen Ampel und Autos aufgetragen und dürfen von Autofahrenden nur bei Grün befahren werden. Solange Rot ist können sich so vor den Autos Radfahrende platzieren. Sie zu übersehen wird so unmöglich und der Verkehr wird sicherer. Das Problem, dass Radfahrende beim Abbiegen übersehen werden, kann so erst gar nicht auftreten.

4. Barriere- und hindernisfreie Rad- und Gehwege

An Kreuzungen und Einmündungen sind Bordsteine dort, wo Fahrräder verkehren, auf null abzusenken.

Damit alle Radfahrenden Kreuzungen überqueren können ohne abzustiegen oder einen Platten zu riskieren, darf es keine Stufen auf den Fahrwegen geben.

Dabei ist für blinde und sehbehinderte Menschen auf eine ertastbare Abgrenzung zum Radverkehr zu achten.

Uns ist es wichtig den Sicherheitsgedanken im Verkehr auch auf sehbehinderte Menschen auszudehnen. Gerade sie brauchen mehr Sicherheit im alltäglichen Verkehr. Dort, wo Radfahrende unterwegs sind, entstehen für sie Gefahren. Fahrräder sind leise und schnell. Damit sie sich sicher fühlen können brauchen sie mit sogenannten „taktilem Leitstreifen“ ausgestattete Kreuzungen, die sie von den Radfahrenden fernhalten. Solche Leitstreifen sind zum Beispiel an Bahnsteigen zu finden.

An Einmündungen von Nebenstraßen sowie an Ein- und Ausfahrten werden straßenbegleitende Geh- und Radwege niveaugleich weitergeführt.

An vielen Straßen verlaufen die Rad- und Fußwege etwas höher als die Straße selbst. Das führt dazu, dass es an jeder Einfahrt und an jeder Kreuzung erst nach unten und dann wieder herauf führt. Den Radverkehr bremst diese Konstruktion aus. So würden Radfahrende, wenn sie schneller unterwegs wären, einen Platten riskieren. Bei Fußwegen ist diese Konstruktion vor Allem wegen der Barrierefreiheit für Rollstuhlfahrende problematisch.

Die Oberfläche von Radwegen ist durchgängig griffig und weist einen möglichst niedrigen Rollwiderstand auf.

Da Radfahrende, die für ihre Fortbewegung benötigte Energie selbst aufbringen müssen, sind zum Beispiel Pflastersteine und schlechter Untergrund besonders ärgerlich. Sie absorbieren einen Großteil der Kraft, die Radfahrende in ihre Pedale stecken. Gleichzeitig muss das Material des Radwegs so grifffest sein, dass man auch bei Regen und Kälte sicher darauf fahren kann. Schließlich sind Radfahrende nur auf zwei schmalen Reifen unterwegs und haben daher weniger Stabilität als ein Auto. Wir wollen, dass Radfahrende schnell, sicher und bequem an ihr Ziel kommen. Nur so steigen Menschen auf das Fahrrad um und lassen ihr Auto stehen.

Kopfsteinpflaster im Verlauf von Radhaupttrouten soll für Fahrräder optimiert werden (z.B. mittels Kleinpflaster).

Kopfsteinpflaster ist für Radfahrende meistens ärgerlich. Gleichzeitig bestimmt es unser

historisches Ortsbild. Pflastersteine wie auf dem Herderplatz oder den Gehwegen der Steubenstraße stellen aber einen ausgezeichneten Kompromiss dar.

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.

In Deutschland müssen öffentliche Wege und Privatwege gesetzlich (§§ 823 ff. BGB) von ihren Besitzer:innen instand gehalten werden.

Man spricht von der Verkehrssicherungspflicht. Leider kommt es auch in Weimar zu oft vor, dass Radwege im Winter nicht geräumt werden oder sogar als Schneeablageort für den Schnee dienen, der von den Straßen geräumt wird. Auch wird auf den meisten Radwegen nicht gestreut. Wir fordern hier, dass sich die Stadt mit der gleichen Sorgfalt um die Sicherheit der Radfahrenden kümmert, mit der sie sich um die Autofahrenden kümmert.

5. Ausreichende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder

Abstellanlagen müssen gut zugänglich, fahrend erreichbar und stabil sein sowie das sichere Anschließen von Fahrrädern und Sonderfahrrädern ermöglichen.

Wir wollen, dass der Speichenbrecher zum Auslaufmodell wird. Das sind Fahrradständer, wie sie zum Beispiel vor dem Drogeriemarkt Müller oder DM zum Einsatz kommen. Fahrradbügel sind viel angemessener, bequemer und müssen an noch mehr Stellen errichtet werden.

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.

Gerade in der Schillerstraße, am Hauptbahnhof oder vor den Schulen werden die Radstellplätze mittlerweile eng. An verschiedenen Läden wie dem Dänischen Bettenlager gibt es noch überhaupt keine Stellplätze. Wir wollen, dass Radfahrende überall im Stadtgebiet hinfahren können ohne sich Sorgen um die Abstellmöglichkeiten machen zu müssen. Überall gibt es Parkplätze für Autos, Fahrradstellplätze muss man suchen. Dabei reicht oft schon ein Autostellplatz, um viele Fahrradstellplätze zu schaffen. Auch dies wird in anderen Städten bereits praktiziert.

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.

Wir wollen der Stadtverwaltung und dem Stadtrat klare Fristen an die Hand geben, bis zu denen er sich mit dem Radverkehr auseinandergesetzt hat. Außerdem ist uns wichtig, dass die gute konzeptionelle Arbeit, die bisher geleistet wurde einbezogen wird. Wir wollen, dass das „Radverkehrskonzept“ und „Weimarer Konzept zur nachhaltigen Mobilitätsentwicklung“ endlich mit Leben gefüllt werden und nicht im Aktenschrank verschwinden.

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 drei Jahre fortgeschrieben.

Wir wollen, dass es nicht bei einer einmaligen Anstrengung bleibt, sondern dass in Weimar kontinuierlich an der Verbesserungen für Radfahrende und Fußgehende gearbeitet wird. Dazu ist es notwendig der Stadtverwaltung und dem Stadtrat klare Fristen an die Hand zugeben, in denen die Rechenschaft darüber abgelegt werden muss.

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.

Um die Bedingungen für die Radfahrenden wirklich wirkungsvoll und zielgerichtet erreichen zu können, ist das Schwarmwissen der Radahrenden wichtig. Am Besten kann man dieses Wissen nutzen, indem man einfach zugängliche Werkzeuge schafft. Gleichzeitig muss sich die Stadt dazu verpflichten, auf die eingegangenen Anregungen einzugehen, sonst wird dieses Werkzeug auf Dauer nicht genutzt.

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.

Flächengerechtigkeit heißt, dass den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden gerecht Platz eingeräumt wird. Bisher ist der Radverkehr nicht sehr gut abgebildet.

Uns ist besonders wichtig, dass die Verbesserungen für die Radfahrenden nicht zu Lasten von anderen Menschen gehen, die sich besonders umweltschonend in der Stadt fortbewegen. Dazu zählen insbesondere Fahrgäste in den Bussen oder Fußgehende. Für beide Gruppen ist ohnehin bisher nur wenig Raum eingeplant. Die größten Flächen stehen in Weimar für Autos zur Verfügung - auch und gerade, wenn diese nicht genutzt werden (Parkraum). Daher finden wir, dass ein Teil dieser Flächen für den Radverkehr benutzt werden sollte.

Glossar

Hier werden einige im Text genannte Begriffe erläutert

Akquise von Fördermitteln

Die Stadt kann sich bei verschiedenen Stellen um Fördermittel bewerben. Sie muss also zuerst Arbeit investieren, um dann Gelder zu erhalten, mit denen Sie Projekte umsetzen kann. ZB aus dem nationalen Radverkehrsplan? Beispiel wäre hier super!

Alltagsradverkehr

Mit dem Rad zur Arbeit, in den Supermarkt oder zum Kanuclub, alle Wege, die man mit dem Fahrrad im Alltag unternimmt ergeben einen Alltagsradverkehr. Er steht im Gegensatz zu dem touristischen Radverkehr.

Begegnungszone

Das sind Straßen, auf denen es keine Trennung in Gehwege und Straße gibt, sondern nur eine ebene Fläche, auf der sich alle gleichberechtigt bewegen können. Ob sie in einem Auto sitzen, Rad-fahren oder Laufen ist dort genauso egal, wie ob sie von links oder von rechts kommen. In einer Begegnungszone gilt gegenseitige Rücksichtnahme. Und weil man besonders vorsichtig sein muss, fahren Autos viel langsamer.

Evaluation

Dabei handelt es sich um eine kritische Prüfung der Maßnahmen.

Fahrbahnbreite

Der zwischen den Gehwegen, Parkstreifen oder Grünanlagen zur Verfügung stehende Platz zur Bewegung von Fahrzeugen.

Fortschreibung

Nicht alle Fachkonzepte der Stadt müssen nach Ablauf einer bestimmten Frist neu geschrieben werden. Haben sich grundlegende Konzepte und Daten der Stadt nicht geändert, kann es ausreichen das vorhandene Konzept nur zu aktualisieren. Dazu wird das Bestehende Konzept trotzdem immer wieder kritisch auf seine Funktionstüchtigkeit trotz der geänderten Rahmenbedingungen geprüft.

Konfliktpunkte

Sie entstehen grundsätzlich dort, wo sich die Wege von verschiedenen Verkehrsteilnehmer:innen treffen. An einer Kreuzung in einer Rechts-vor-Links Zone werden die an den Konfliktpunkten auftretenden Konflikte durch die Regel Rechts-vor-Links gelöst. Die Konfliktpunkte sind trotzdem noch da, aber alle Verkehrsteilnehmenden wissen, wie sie sich zu verhalten haben. An einer Ampelkreuzung werden manche Konfliktpunkte durch das zeitliche Auftrennen der verschiedenen Verkehre gelöst. Trotzdem können aber auch dort Konfliktpunkte auftreten zum Beispiel zwischen Rechtsabbieger:innen und Ampelüberquerenden oder eben zwischen Radfahrenden und dem Autoverkehr.

Knotenpunkt

Hier treffen sich verschiedene Verkehre. Im Volksmund auch gerne Kreuzung genannt.

Monitoring

Eine ständig laufende Erhebung und Auswertung von Daten.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der gesamte Verkehr, der aus Autos, LKWs und Motorrädern besteht.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

In Weimar gehört dazu nur der Bus und der Berkaer Bahn.

Ortsteil

Eine zu einer Gemeinde gehörende Verwaltungseinheit mit Sonderrechten wie einem/einer Ortsteilbürgermeister:in. Meistens wird dieser Status eingemeindeten Gebieten zugestanden. In Weimar handelt es sich daher auch um die außenliegenden Dörfer wie Tröbsdorf oder Legefeld. Aber auch Weimar West und Schöndorf haben diesen Titel erhalten.

Personenschaden

Wenn es einen Unfall gibt, bei dem Menschen verletzt wurden.

Radabstellanlage

Fahrradständer aller Art

Radfahrstreifen

Ein durch einen durchgehenden weißen Streifen von der Fahrbahn abgetrennter Bereich nur

für Radfahrende. Autos dürfen diesen Bereich nicht durchfahren.

Schutzstreifen

Ein durch eine weiße Strichellinie von der Fahrbahn abgetrennter Bereich für die Radfahrenden. Autos dürfen diesen Bereich befahren.

Radhauptroute

Eine im Radverkehrskonzept festgelegte Route durch die Stadt, auf der die meisten Radfahrenden unterwegs sein sollen.

Radnebenroute

Eine im Radverkehrskonzept festgelegte Route durch die Stadt, auf der weniger Radfahrende unterwegs sein sollen. Sie ergänzen die Radhaupttrouten.

Radverkehrsanlage

Ein Bauwerk für Radfahrende. Das sind zum Beispiel Radwege, aber auch Fahrradständer.

Radverkehrskonzept Weimar 2030

Das aktuelle Konzept für den Umgang mit Radfahrenden im städtischen Verkehr und Förderung dieser Fortbewegungsart. Es wurde 2018 verabschiedet und bildet die Grundlage unserer Forderungen. Es ist grundsätzlich gut und muss jetzt nur noch umgesetzt werden.

Radwegenetz

Das sich aus allen Radwegen und Fahrradständern ergebende System für die Radfahrenden.

Ruhender Verkehr

Abgestellte Fahrzeuge jeder Art.

Stadtteil

Die Verwaltungseinheit einer Stadt. Sie wird von der Stadt zentral verwaltet und genießt keine Sonderrechte wie die Wahl eines/einer eigenen Bürgermeister:in.

Unfallhäufungsstelle

Die Polizei sammelt bei jedem Unfall verschiedene Informationen und übermittelt sie an die Stadt. Dazu gehört, mit welchem Verkehrsmittel die an dem Unfall Beteiligten unterwegs waren, wo sich der Unfall ereignet hat und wann. Außerdem wird erfasst, ob Menschen zu Schaden gekommen sind, oder ob nur Dinge kaputt gegangen sind. Daher weiß die Stadt, ob es Kreuzungen in der Stadt gibt, auf denen es besonders häufig zu Unfällen kommt und wie schwer die Unfälle sind.

Sonderfahräder

Das sind Fahrräder wie Tandems oder Lastenfahrräder, also Fahrräder, die anders konstruiert sind oder andere Ausmaße haben als das normale Fahrrad.

Verkehrsaufkommen

Die Menge an Verkehrsteilnehmer:innen die einen bestimmten Ort in einem bestimmten Zeitraum durchqueren.

Verkehrsteilnehmende

Alle Menschen, die sich im öffentlichen Raum mit oder ohne Hilfsmittel bewegen.

Verkehrssicherungspflicht

In Deutschland gibt es ein Gesetz (§§ 823 ff. BGB), was Jedem, der einen Weg besitzt, der öffentlich zugänglich ist dazu verpflichtet dafür zu sorgen, dass auf diesem Weg niemand zu Schaden kommt.

Zielnetz

Das ideale System von Verkehrsinfrastrukturen, was es zu erreichen gilt.