

**Stadtspitze**  
**Beschluss-Nr.:**

**Stadtrat**  
**Drucksachen-Nr.: 2023/032/A**

am:

am:

am:

**Betreff:** dringlicher Antrag: Radverkehr in Weimar

**Anfrage-/Antragstext:**  
Die Stadt Weimar wird beauftragt, gemäß den vorstehenden Festlegungen in der Beschlussvorlage „Radverkehr in Weimar“ zu verfahren.

**Begründung:**  
siehe Anlage

eingereicht durch Fraktionen CDU und weimarwerk bürgerbündnis e.V.-FDP Datum 23.01.2023

Antrag  Anfrage

Ausschuss- beratungsfolge	Ziff. *)	Sitzungstermin	einverstanden	siehe Stellungnahme	Unterschrift

\*) 2 = Anhörung 3 = federführende Vorbereitung 4 = Entscheidung

Datum	Beigeordneter	Datum	Oberbürgermeister
-------	---------------	-------	-------------------

## Präambel

Die Beschlussvorlage „Radverkehr in Weimar“ 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 geht von gleichberechtigten Verkehrsteilnehmern im öffentlichen Raum aus. Unabhängig der Schaffung sicherer Verkehrswege gilt Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme gemäß der StVO für alle Verkehrsteilnehmer.

## 0. Durchgängig befahrbares Radwegenetz im Rahmen der verkehrstechnischen Möglichkeiten

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. Hierbei soll mindestens auf dem Radhaupt- und -nebenetz, das im Radverkehrskonzept Weimar 2030 (RVK) definiert wird, eine möglichst umwegfreie Routenführung mit gut befahrbarem Belag umgesetzt werden.

Das RVK listet eine Vielzahl an Neubau- und Bestandsmaßnahmen auf und versah diese mit einer Umsetzungspriorität. Gemäß der Beschlussfassung des Stadtrates vom 31. Januar 2018 wird diese grundsätzlich beibehalten. Damit ergeben sich die aus den beiden nachfolgenden Tabellen dargestellten Realisierungszeiträume. Auch künftig werden die Maßnahmen der Priorität A im RVK bei der jeweiligen Haushaltsplanung abgearbeitet; für Maßnahmen der Priorität B im RVK wird eine feste Position im Haushalt von 100.000 € pro Haushaltsjahr veranschlagt.

Die Ausweisung von Fahrradstraßen setzt voraus, dass die Auswirkungen einer solchen Ausweisung untersucht und abgewogen werden. Hierzu gehört insbesondere eine unabhängige Erhebung des jeweiligen Verkehrsaufkommens (fließend und ruhend) in dem betroffenen Bereich einschließlich der Bereiche, auf welche sich die Ausweisung voraussichtlich auswirken wird. Die Mobilitätsbedürfnisse älterer, gehbehinderter bzw. reichweitengeschwächter Mitbürger/Anwohner sind gesondert zu betrachten und dürfen nicht beeinträchtigt werden.

Tabelle 1: Maßnahmen gemäß RVK 2030 (auszugsweise)

RVK-Kürzel	Titel	Realisierungszeitraum
5.2 (A)	Neubau Rad-/Gehweg Gaberndorf - Weimar-Nord	2025
5.2 (B)	Neubau Rad-/Gehweg Niedergrundstedt - Berkaer Straße	2030
5.2 (C)	Neubau Rad-/Gehweg Ettersburger Straße, 1.800 m	2025
5.2 (D)	Neubau Rad-/Geh-, Wirtschaftsweg Erfurter Straße, 1.800 m	2025
5.2 (E)	Neubau Rad-/Gehweg Ortsverbindungsstraße Possendorf	2030
5.2 (F)	Lückenschluss Rad-/Gehweg Niedergrunstedt – Obergrunstedt, 200 m	2025
5.2 (G)	Neubau eines Rad-/Gehweges zwischen Schöndorf und Wohlsborn,	2030
5.3 (I)	Filzweidenweg/Marcel-Paul-Straße/Rießnerstraße	2025
5.3 (J)	Schwanseestraße/Graben/Untergraben	2025
5.3 (K)	Erfurter Straße	2025
5.3 (L)	Steinbrückenweg / Taubacher Straße	2030
5.3 (M)	Schubert-, Mozart-, Bruckner-, Herbststraße, Stufe 2	2030
5.3 (N)	Ergänzungen Friedensstraße/Asbachstraße/Hermann-Brill-Platz	kurzfristig
5.3 (O)	Sanierung Gehweg Ettersburger Straße	kurzfristig
5.8	Grundhafte Oberflächensanierung Feininger-Radweg im Kirschbachtal	2025
5.8	Schubert-, Mozart-, Bruckner-, Herbststraße Stufe 1	kurzfristig

Tabelle 2: Durch Radverkehrsbudget gemäß des RVK abgedeckte Maßnahmen

<b>RVK-Kürzel</b>	<b>Titel</b>	<b>Realisierungszeitraum</b>
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

Weitere Maßnahmen im Bestand, welche die durchgängige, zügige und sichere Befahr- und Erreichbarkeit des Radhaupt- und Nebennetzes gewährleisten, sind zu prüfen. Einbahnstraßen sind dem Ergebnis der Prüfung entsprechend für Radverkehr in Gegenrichtung zu öffnen. Dabei sind Maßnahmen zu treffen, um die Sicherheit und die Sichtbeziehungen im Begegnungsfall zu gewährleisten. Parkmöglichkeiten sind zu erhalten bzw. in vertretbarem Abstand ersatzweise zu schaffen. 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 informiert die Verwaltung jährlich den zuständigen Ausschuss über alle bekanntgewordenen Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern oder Fußgängern und Berücksichtigung der jeweiligen Unfallursachen und gegebenenfalls vorzuschlagender Abhilfemaßnahmen. Die Priorisierung der Radverkehrsmaßnahmen erfolgt nach Unfallhäufigkeit und -schwere.

Die Stadt Weimar setzt sich gegenüber dem Straßenbaulastträger für Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur 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 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*

<b>Lfd. Nr.</b>	<b>Titel</b>	<b>Realisierungszeitraum</b>
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

## **1. 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. 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.

## **2. Radverkehrsfreundliche Knotenpunkte**

Knotenpunkte (Kreuzungen und Einmündungen) sind für alle Verkehrsteilnehmenden übersichtlich zu gestalten.

- An allen Kreuzungen und Einmündungen ist sicheres und barrierefreies Queren zu gewährleisten.
- 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. Prioritär sind die Maßnahmen umzusetzen, welche sich aus der Auswertung der Unfallstatistik als besonders verbesserungsbedürftig erweisen.

### **3. Barriere- und hindernisfreie Rad- und Gehwege**

An Kreuzungen und Einmündungen sind Bordsteine – unter Beachtung der einschlägigen DIN-Vorgaben - dort, wo Fahrräder oder mobilitätseingeschränkte Menschen bevorzugt verkehren, nach Möglichkeit 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 möglichst niveaugleich weitergeführt.

Die Oberfläche von Radwegen soll durchgängig griffig ausgeführt werden und einen möglichst niedrigen Rollwiderstand aufweisen. Kopfsteinpflaster im Verlauf von Radhaupttrouten soll für Fahrräder optimiert werden. Geh- und Radwege sind freizuhalten von Hindernissen wie haltenden Kfz, Pollern oder Masten.

Bei geplanten Baustellen, die den Rad- und Fußverkehr betreffen, ist immer zu prüfen, ob ortsnahe, gut befahr- und begehbar Umleitungen eingerichtet und ausgeschildert werden können. 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.

Bei Straßenreinigung und Winterdienst ist ständig zu prüfen, ob die Geh- und Radwege einbezogen werden können, um deren durchgängige Befahr- und Begehbarkeit zu gewährleisten.

### **4. Ausreichende Abstellmöglichkeiten**

Für Abstellanlagen sind die Vorgaben unter Teil II. „Maßnahmenkonzept“ 6. „Abstellanlagen“ zu berücksichtigen. Sie müssen gut zugänglich, fahrend erreichbar und stabil sein sowie das sichere Anschließen von Fahrrädern ermöglichen. Sie 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 teilt das Ergebnis dem zuständigen Ausschuss mit. Unter Berücksichtigung der räumlichen und haushälterischen Gegebenheiten sollen die Abstellanlagen auch für sog. Sonderfahrräder nutzbar sein.

### **5. Umsetzungsmanagement**

Die Verwaltung berichtet dem zuständigen Ausschuss und dem Stadtrat regelmäßig über die Realisierung der umgesetzten Maßnahmen, um eine Bewertung und eventuell erforderliche Anpassung der Prioritäten im Rahmen der Haushaltsbeschlüsse zu ermöglichen.

Die Stadt Weimar betreibt ein kontinuierliches Monitoring hinsichtlich des sich entwickelnden Verkehrs durch Verkehrszählungen, repräsentative Verkehrsbefragungen und eine Analyse des Unfallgeschehens. Zudem erfolgt eine Evaluation von Auswirkungen der neu umgesetzten Maßnahmen auf das Verkehrsgeschehen und berichtet dazu im zuständigen Ausschuss des Stadtrates.

Die Stadt Weimar benutzt ein kartenbasiertes Online-Meldetool für Mängel an Verkehrswegen (Straßen, Geh- und Radwegen) und veröffentlicht deren Bearbeitungsfortschritt und Ergebnisse mit einer öffentlich einsehbaren Bearbeitungshistorie.

Die Stadt Weimar wirbt für die gegenseitige Akzeptanz aller Verkehrsteilnehmenden.

## **6. Flächengerechtigkeit**

Die vorhandene Fläche für Fahrzeuge, Busse, Rad- und Fußverkehr soll mit der Maßgabe, dass die Umsetzung nicht auf Kosten der Flächen des Fuß- und Busverkehrs sowie des Stadtgrüns erfolgt, effizient verteilt werden.

### **Beschlussvorschlag:**

Die Stadt Weimar wird beauftragt, gemäß den vorstehenden Festlegungen in der Beschlussvorlage „Radverkehr in Weimar“ zu verfahren.