

Kommunalwahl 2019 – Wahlprüfsteine des ADFC KV Weimar/Weimarer Land

1. Der Radverkehrsanteil in der Stadt Weimar liegt gegenwärtig (laut dem aktuellen Radverkehrskonzept) bei 10 % und soll(te) bis zum Jahr 2020 auf 15 % erhöht werden. Halten Sie dieses Ziel für ausreichend oder ist eine weitere Erhöhung sinnvoll bzw. notwendig?

FDP:

Wir Liberalen bekennen uns dort, wo es um den Individualverkehr geht, zum gleichberechtigten Individualverkehr. Das betrifft Fahrradfahrer, Autofahrer und auch Fußgänger. Wir können und wollen auch niemandem vorschreiben, wie er sich fortzubewegen hat. Insofern kann ich zu Ihrer Frage 1. nur sagen, dass wir und auch kein anderer einen bestimmten Prozentsatz von Radverkehr vorschreiben kann. Ich denke, dass Sie das auch mit den Prozentzielen nicht gemeint haben.

Bündnis 90/Die Grünen:

Das Jahr 2020 steht praktisch vor der Tür und Maßnahmen zur Verhaltensänderung brauchen ihre Zeit um zu wirken. Insofern erachten wir die 15 Prozent in der kurzfristigen Perspektive für ausreichend. Damit ist es aber natürlich nicht getan. In einer Stadt wie Groningen – in der sehr viel für das Fahrrad getan wird – liegt der Radverkehrsanteil bei 60 Prozent! Weimar ist an sich eine ideale Fahrradstadt, sowohl was die Größe als auch die Topographie betrifft. Damit wir aber beherzt an die Förderung des Radverkehrs rangehen, benötigen wir ambitionierte langfristige Ziele. Einen Anteil von 50 Prozent in langfristiger Zukunft halten wir nicht für unrealistisch.

Die LINKE:

DIE LINKE möchte alle Alternativen zum umwelt- und gesundheitsschädlichen Autoverkehr attraktiver gestalten. Dies betrifft den Rad- und Fußgängerverkehr genauso wie den ÖPNV. Der Radverkehrsanteil allein ist nicht entscheidend. Wir freuen uns jedoch selbstverständlich über Steigerungen auch über das 15%-Ziel hinaus und wollen den Radverkehr in Weimar deutlich attraktiver gestalten.

Piraten:

Im Interesse unserer Umwelt und Lebensqualität sollte allgemein mehr Rad gefahren werden. Leider kann man den Radverkehrsanteil nicht per Dekret erhöhen.

SPD:

Es gibt derzeit keine belastbaren Datengrundlagen, um die Verkehrsmengenanteile in Weimar in der Gegenwart zu bestimmen. Es liegen lediglich Schätzungen vor. Daher haben wir in der ablaufenden Wahlperiode die Erarbeitung eines fachlich fundierten Modal-Splits erfolgreich durchgesetzt. Dieser wird derzeit von der Universität Dresden, unter Einbeziehung etwa von Haushaltsbefragungen und Verkehrsmengenzählungen erstellt. Wir gehen davon aus, dass die Ergebnisse in 2020 vorliegen werden. Hierdurch erwarten wir uns eine verlässliche Arbeitsgrundlage. Im Lichte dieser Ergebnisse werden die tatsächlichen Wegebeziehungen in der Stadt sichtbar gemacht. Entlang dieser Mobilitätskorridore lassen sich auch Barrieren identifizieren, welche derzeit ein Umsteigen auf Rad oder ÖPNV verhindern oder negativ beeinträchtigen.

Einen Radverkehrsanteil festzulegen, erscheint uns nicht zielführend, da zu viele Einflussfaktoren, beeinflussbare und unbeeinflussbare, hier wirken. Das Ziel sozialdemokratischer Stadtentwicklungs- und damit auch Verkehrspolitik ist die Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr. Dies ist nicht nur ökologisch sinnvoll, sondern bedeutet im Effekt auch mehr Raum für andere Verkehrsteilnehmende. Ob

Wege dann in der kompakten Innenstadt zu Fuß erledigt werden, ein attraktiver Stadtbusverkehr die BewohnerInnen der Außenbezirke effektiv zum Einsteigen einlädt oder das Rad zur Erledigung von Wegen genutzt wird, ist in diesem Sinne eine freie Wahl der Bürgerinnen und Bürger. Unsere Aufgabe besteht darin, im Rahmen der überörtlich geltenden Regeln und Normen alle Barrieren abzubauen, die wir in eigener Verantwortung als Stadtgemeinde bearbeiten können.

weimarwerk bürgerbündnis:

Prozentuale Angaben sollten nicht unser primäres Ziel sein. Wir können Möglichkeiten schaffen, aber niemanden das Radfahren aufzwingen.

2. Wo sehen Sie die Gründe für den geringen Radverkehrsanteil bzw. was sind aus Ihrer Sicht Haupthindernisse für einen höheren Radverkehrsanteil in unserer Stadt?

FDP:

Wenn ein deutlich größerer Teil des Individualverkehrs vom Auto auf das Fahrrad verlagert wird, ist das in jedem Fall sinnvoll und wünschenswert. Das Haupthindernis für Radfahrer, das ich erkennen kann, sind fehlende, nicht ausreichende, aber auch versperrte Radwege. Deshalb befürworte ich einerseits den Ausbau von Radwegen und wünsche mir auch dafür zu sorgen, dass Radwege nicht versperrt werden. Gleichberechtigter Individualverkehr heißt, dass sie nicht weniger frei zu halten sind, als Straßen. Für den Ausbau von Radwegen ist als Grundlage ein Gesamtverkehrskonzept notwendig, dass die FDP Weimar seit Jahrzehnten anmahnt. Das heißt nicht, dass bis dahin bei Radwegen nichts passieren soll. Aber während wir die Ortsteile und die Innenstadt an vielen Stellen relativ leicht verbinden könne, ist es in der Innenstadt aus meiner Sicht doch oft auch der fehlende Raum, der den Ausbau der Radwege behindert. Der sie plötzlich enden lässt. Hier muss in einer Gesamtplanung gelöst werden, wieviel Raum den Fahrrädern, den Autos, den Fußgängern und dem öffentlichen Grün zukommt. Letzteres ist ja auch sehr wichtig. Ein Punkt der zur Entlastung beitragen kann, ist eine digitalisierte Verkehrsführung, mit der wir uns seit einiger Zeit beschäftigen. Damit die Verkehre möglichst entzerrt an den verschiedenen Orten ankommen. Man geht von einer Entlastung von bis zu 30 % aus. Das könnte zum Beispiel auch Reserven schaffen, die auch dem Fahrradverkehr zur Verfügung gestellt werden könnten.

Bündnis 90/Die Grünen:

Fahrrad fahren ist gesellschaftlich noch nicht zu einer selbstverständlichen Fortbewegungsart im Alltag geworden. Während das Rad in Freizeit und Sport immer mehr Beliebtheit findet, steigt seine Bedeutung als Fortbewegungsmittel nur langsam.

Das hat aus unserer Sicht mehrere Gründe:

Zum Einen ist das Auto nach wie vor für viele die bequemste Möglichkeit, von A nach B zu kommen – und zwar unabhängig von der Streckenlänge. Trotz aller Klagen über Parkplatzmangel ist der Weg von der Wohnung zum eigenen Auto und von dort zum Ziel der Fahrt nicht so lang, dass er als Hürde betrachtet wird. Daran ändern auch bisher die Studien wenig, die besagen, dass unter 5 km Streckenlänge das Fahrrad oder die eigenen Füße die bessere Wahl wären. Wir plädieren deshalb für zentrale Parkinfrastrukturen in den Quartieren statt Parkplatzeihen entlang der Straßen. Der dadurch frei werdende Platz könnte zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität genutzt werden (z. B. Durch Grünanlagen, Bänke oder Spielgelegenheiten) oder auch für Radwege und -abstellanlagen. Generell plädieren wir dafür, die Stellplatzordnung so zu ändern, dass weniger Autostellplätze, dafür aber verpflichtend mehr überdachte und sichere Fahrradstellplätze angelegt werden müssen. Unsere Verkehrsinfrastrukturen begünstigen die Entscheidung für das Auto. Trotz der Prämisse, dass alle Verkehrsteilnehmer*innen gleichberechtigt sein sollen, sind die meisten Straßen und Wege in Weimar auf das Auto hin konzipiert. Es fehlen ausreichend vorhandene, sichtbare und sichere Radinfrastrukturen. Dazu zählen für uns mindestens Radwege, dort wo es möglich ist auch Fahrradstraßen, in denen der Radverkehr Vorrang hat. Schutzstreifen führen nicht dazu, dass sich Radfahrer*innen im Verkehr sicherer fühlen. Im Gegenteil: Da sie häufig durch haltende Autos unbenutzbar werden und Autofahrer*innen dazu verführen, in geringem Abstand zu überholen, verstärken sie eher die

Unsicherheit. In Weimar finden sich nur wenige sinnvoll nutzbare Radwege. Viele sind hingegen Stückwerk, und enden an verwirrenden oder gefährlichen Stellen.

Wir fordern deshalb die durchgängige Führung von Radwegen und Schutzstreifen, auch bis hinein in (bzw. ggf. über) die Kreuzungsbereiche. Auch einige Bedarfsampeln, die auf Kontakt mit Fahrrädern nicht reagieren, zeugen davon, wie wenig bei der Verkehrsplanung an Radfahrer*innen gedacht wird. Innovative Konzepte finden sich in Weimar kaum oder gar nicht: Ampeln mit grüner Welle für Radfahrer*innen, Vorrangschaltungen bei Regenwetter, nicht einmal Aufstellflächen vor Ampeln. Auch besagte Fahrradstraßen sucht man in Weimar vergebens. Hinzu kommt, dass das Verkehrsverhalten von Autofahrer*innen nicht immer dazu beiträgt, dass sich Fahrradfahrer*innen sicher fühlen. Natürlich verhalten sich auch letztere nicht immer regelkonform – und natürlich sollte auch das stärker geahndet werden. Letztlich ist jedoch das Auto der stärkere Verkehrsteilnehmer, seine Lenker*innen haben deshalb eine besondere Verantwortung. Hauptärgernisse sind zu enges Überholen und Nichtachtung bei Abbiegevorgängen. Hier könnten die Ordnungsbehörden durch stärkeres Ahnden solcher Vergehen zu einem sichereren Klima auf Weimars Straßen beitragen. Unterstützend könnte eine Plakatkampagne an den Straßen wirken, die für ein rücksichtsvolleres Miteinander werben, wie sie von der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen erarbeitet wurde. Im jüngsten Fahrradklima-Test des ADFC rangiert Weimar auf Platz 61 von 106 Städten vergleichbarer Größe in Deutschland – hinteres Mittelfeld also. Nur rund einem Viertel der Befragten macht das Fahrradfahren hier wirklich Spaß. Das sollte Mahnung und Ansporn sein, die Situation in den nächsten Jahren deutlich zu verbessern. Das bestehende Radverkehrskonzept ist ein Anfang, jetzt kommt es darauf an, die dort vorgesehenen Maßnahmen zügig umzusetzen und bereits darüber hinaus vorzudenken – hin zu einer Fortschreibung des Konzeptes unter Berücksichtigung der laufenden Modal-Split-Analyse und klarer Zielsetzung zur Erhöhung des Radverkehrsanteils.

Die LINKE:

Das Weimarer Verkehrsnetz ist nicht besonders fahrradfreundlich. Die seltenen Schutzstreifen beginnen und enden abrupt, ihre Breite erfüllt häufig nicht das notwendige Maß und nur wenige Abschnitte besitzen separate vom motorisierten Verkehr getrennte Radwege, die echte Fahrsicherheit ausstrahlen. Der Stadt fehlt es an der konsequenten Durchsetzung eines Radverkehrsplans. Neugeschaffene Schutzstreifen, wie sie z.B. am Sophienstiftsplatz in Planung sind entstehen als Flickwerk auf Streckenabschnitten, die aus anderen Gründen ohnehin umgestaltet werden. Das Radwegenetz der Stadt scheint ein reines Beiwerk zu sein und keine Priorität zu besitzen.

Piraten:

Initiativen wie das Radverkehrskonzept können nicht darüber hinwegtäuschen, dass es in der Vergangenheit nicht gelungen ist, die Voraussetzungen für mehr Radverkehr zu schaffen. Die Taubacher haben über 20 Jahre auf eine Radweganbindung warten müssen; für die Realisierung der Verbindung Weimar-Nord – Gaberndorf sieht es ähnlich düster aus, weil das Konzept in Breite den Ist-Zustand konstatiert, aber keine verbindlichen Ziele (einschließlich Termin- und Finanzplanung) festschreibt. Außerdem wurden und werden Straßen im Stadtgebiet nicht unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Radfahrern saniert: Verengung der Bad Hersfelder Straße, ohne Radweg einzuplanen, so auch verlängerte Asbachstraße auf der Südseite, einschließlich offener Frage der Querung des NBHM, Fahrbahnmarkierungen auf Thälmann- und Schwanseestraße, die Radfahrern keine Sicherheit gewähren. Ferner ist die ständige Diskussion um verkehrsberuhigte Zonen nicht zielführend, weil Kraftfahrzeuge nun mal Straßen brauchen, wenn sie bewegt werden sollen, und es in einer Kleinstadt keine alternativen Routen gibt. Hier muss man sich endlich mal auf das jetzt Machbare konzentrieren und auf das, was die Bürger in der Umfrage im Rahmen des Konzepts den Stadträten und der Stadtverwaltung angetragen haben.

SPD:

Ohne geeignete Infrastruktur wird eine weitere Steigerung des Radverkehrs kaum zu erreichen sein. Daher besteht die Aufgabe der Kommunalpolitik ungehindert fort, geplante Radverkehrsverbindungen auch baulich umzusetzen, entlang viel befahrener Straßenzüge Anlagen

für den Radverkehr einzurichten bzw. im Zuge von Sanierungen zu ergänzen, um auch tatsächliche Sicherheit und individuelles Sicherheitsempfinden zu gewährleisten. Einbahnstraßen müssen fortlaufend, wo die Verkehrssicherheit gegeben ist, für den Radverkehr geöffnet werden. Ebenso sind ausreichend Abstellflächen für Fahrräder vorzuhalten. Dabei spielen nicht nur innerstädtische Angebote eine Rolle, sondern auch an möglichen Verknüpfungspunkten mit dem ÖPNV und SPNV.

weimarwerk bürgerbündnis:

- umständliche Verkehrsführung
- Radwege sind oft lückenhaft
- Sicherheitsrisiko für Kinder und Kinderanhänger auf Hauptstraßen trotz Schutzzone

3. Im Haushaltsplan 2019 für die Stadt Weimar nehmen investive Maßnahmen für den Radverkehr nur einen relativ geringen Stellenwert ein. Sollten zukünftig mehr finanzielle Mittel für den Radverkehr bereitgestellt werden? Wieviel EUR je Einwohner sollten nach Ihrer Einschätzung pro Jahr dafür angesetzt werden?

FDP:

Zu den bestimmten Investitionssummen möchte ich folgendes sagen: am Anfang stehen für mich die konkreten Projekte. Dann kann ich mir allerdings vorstellen, dass man bestimmte Summen für die Jahre plant, um diese umzusetzen. Wenn die Planung für bestimmte Radwege dann endlich realisiert ist, wird auch der Anteil für die Radwege im Haushalt steigen müssen.

Bündnis 90/Die Grünen:

Wir fordern, dass mindestens 10 % der für den Straßenbau eingeplanten Mittel für Radinfrastrukturen ausgegeben werden. Insofern ein eindeutiges Ja zu mehr Mitteln für den Radverkehr.

Die LINKE:

Eine Einschätzung je Einwohner und Jahr ist schwierig. Essentiell ist ein Gesamtkonzept über einen gewissen Zeitraum umzusetzen. Der Maßnahmenkatalog des Radverkehrskonzepts 2030 der Stadt Weimar enthält, allein in den Einzelprojekten, eine Investitionssumme von 3,5 Millionen Euro. Eine Umsetzung über 10 Jahre entsprächen 5,35 € pro Einwohner und Jahr.

Der nationale Radverkehrsplan 2020 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geht von einem Investitionsbedarf von 8 bis 19 Euro pro Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr aus (Seite 63). Schon für eine Umsetzung des unteren Zieles sind zusätzliche Fördermittel erforderlich.

Piraten:

Genauso viel wie in Städten, die als fahrradfreundlich gelten.

SPD:

Mit dem Radverkehrskonzept Weimar 2030 hat der Stadtrat, auch mit unseren Stimmen, ein umfassendes Maßnahmenbündel zur Stärkung des Radverkehrs beschlossen. Stadtverwaltung und Rat stehen in der Pflicht diese Vorhaben mit Mitteln zu unterstützen. Wir werden hier für eine gute Finanzierung sorgen. Wie auch bei allen anderen öffentlichen Investitionsvorhaben ist die Akquise von Fördermitteln dabei unumgänglich. Hier leisten die Mitarbeiter der Stadtverwaltung sehr gute Arbeit, entsprechende Programme höherer staatlicher Ebenen zu identifizieren und Mittel zu beantragen. Die Förderentscheidung obliegt jedoch dem Mittelgeber.

Des Weiteren halten wir die Einschätzung geringer öffentlicher Investitionen nicht für treffend. Bei den öffentlichen Investitionen im Bereich Straßenbau werden begleitende Maßnahmen für den Radverkehr mitfinanziert. Etwa bei der anstehenden Ertüchtigung des Sophienstiftsplatzes werden die Knotenumfahrung aus Richtung Gropiusstraße zur Heinrich-Heine-Straße sowie die künftige Querung inkl. Radaufstellanlagen und Radampeln im Bereich Hoffmann-von-Fallersleben-Straße aus den gleichen Haushaltsstellen beglichen wie die Erneuerung der Fahrbahnen, die Neuanlage der Fußgängerquerungen oder die Aufwertungen des öffentlichen Raumes.

Darüber hinaus haben wir uns immer in enger Abstimmung mit anderen Fraktionen des Stadtrates für eine auskömmliche Finanzierung im Rahmen des Gesamthaushaltes eingesetzt. Gern stehen wir bereit, uns über hinausgehende Maßnahmen und entsprechende Finanzmittel in den kommenden Haushaltsbeschlüssen zu verständigen und ggf. zu handeln.

Haushaltsmittel nach dem „Pro-Kopf“-Prinzip zur Verfügung zu stellen streben wir nicht an. Ein solches Verfahren deutet an, dass eine kontinuierliche Finanzierung fortlaufende Investitionen ermöglicht. Dies ist nach unserer Überzeugung ein Trugschluss, da die öffentlichen Investitionen fast durchgehend auf Fördermittel angewiesen sind, welche nicht kontinuierlich zur Verfügung gestellt werden, sondern projektbezogen. Hierbei kann die Stadt Weimar nicht jährlich auf eine annähernd gleiche Förderung hoffen. Auf diese jedoch zu verzichten oder nicht zu erhalten bedeutet für die Stadt Weimar – wie auch alle anderen Kommunen – eine deutliche Reduktion der möglichen Investitionen. Dies wäre dem berechtigten Anliegen nach weiteren Investitionen nicht nur nicht dienlich, sondern schädlich.

weimarwerk bürgerbündnis:

Der Haushalt der Stadt Weimar weist seit Jahren ein strukturelles Defizit aus. Der investive Haushalt ist mit 30 Mio. Euro im Vergleich zum Verwaltungshaushalt deutlich zu gering. Weimar ist seit Jahren nicht in der Lage notwendige und auch kleinere Baumaßnahmen nicht allein (ohne Fördermittel) zu stemmen. Großprojekte wie der Probensaal des DNT oder das Haus der Weimarer Republik binden auf lange Zeit viel Geld. Auf all diese Probleme haben wir mehrfach hingewiesen und leider bisher kein Gehör gefunden. Die Verbesserung der Rad-Infrastruktur ist ein wichtiges Anliegen und muss auch zukünftig im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten der Stadt Weimar und einer entsprechenden Schwerpunktsetzung umgesetzt werden.

Bei anstehenden Baumaßnahmen muss der Radverkehr auch weiterhin beachtet und mitgedacht werden. Der Neubau von Radwegen/Radverkehrsanlagen soll entsprechend des Radverkehrskonzeptes erfolgen, dass mit breiter Beteiligung erarbeitet und bestätigt wurde.

4. Das unmittelbare Stadtzentrum ist im Bereich der Fußgängerzone Wielandstraße/Theaterplatz/Schillerstraße von 9 bis 20 Uhr für Radfahrende gesperrt. Hat sich die bestehende Lösung bewährt oder gibt es aus Ihrer Sicht Möglichkeiten, diesen Bereich für Radfahrende ganz oder teilweise zu öffnen?

FDP:

Was die Nutzung der unmittelbaren Innenstadt mit dem Fahrrad angeht, habe ich bereits im OB-Wahlkampf gesagt, dass ich als Liberaler ein Anhänger des Gebots der gegenseitigen Rücksichtnahme bin. Daher die Bereiche nicht für Radfahrer zu sperren, sondern aus dem Gebot der Rücksichtnahme zu verlangen, dass der Radfahrer, wenn der Fußgängerverkehr das Radfahren nicht zulässt, eben abzustiegen. Das Gebot der Rücksichtnahme ist ein Rechtsgebot, so dass die Ordnungskräfte auch einschreiten dürften, wenn es nicht befolgt wird.

Bündnis 90/Die Grünen:

Grundsätzlich sollte die Innenstadt aus unserer Sicht ein Ort für Fußgänger*innen sein. Ein gefahrloses und entspanntes Laufen fördert die Aufenthaltsqualität und somit die Attraktivität der Innenstadt als Raum und übrigens auch als Handels- und Gastronomiezentrum. Die versuchsweise Öffnung von Fußgängerzonen auch für den Radverkehr haben gezeigt, dass ein Mischverkehr möglich ist, ohne dass es zu vermehrten Unfällen kommt. Im Mischverkehr sind die Radfahrer*innen achtsamer und orientieren sich an der Geschwindigkeit der Fußgänger*innen. Diese wiederum achten bei ihren Bewegungen stärker darauf, dass eventuell ein Fahrrad in der Nähe sein könnte.

In einigen Fußgängerzonen helfen auch durch Markierungen separierte Bereiche bei der Koordinierung. Dennoch gilt es auch Rücksicht zu nehmen auf die Ängste und Befürchtungen der Fußgänger*innen. Eine Situation, die ein*e Radfahrer*in als sicher einschätzt, kann einer zu Fuß gehenden Person bereits Angst machen. Gerade zu Hochzeiten und an engen Stellen, wie z. B. in der Wielandstraße, ist Radfahren eher schlecht möglich. Deshalb bedarf es einer sensiblen Abwägung aller Interessen, bevor man eine – durchaus wünschenswerte – Öffnung der Fußgängerzone erprobt. Wir plädieren dafür, dies zunächst durch Ausweitung der zulässigen Zeiten zu tun und intensiv zu begleiten sowie nach geeigneter Zeit zu evaluieren, ob die Öffnung sinnvoll ist oder nicht. Wichtiger ist es aus unserer Sicht jedoch, für Fahrradfahrer*innen ausgewiesene, sichere und gut befahrbare Alternativrouten durch die Innenstadt anzubieten, so dass in den meisten Fällen allenfalls eine Kreuzung der Fußgängerzone – zum Beispiel am Theaterplatz oder am Frauentor – notwendig ist.

Die LINKE:

Wir betrachten eine schrittweise Öffnung der Fußgängerzone für den Fahrradverkehr als positive Entwicklung, soweit die Verkehrssicherheit gewährleistet werden kann. Eine stärkere Nutzung des Stadtzentrums durch den Radverkehr steht aus unserer Sicht prinzipiell Nichts im Weg.

Piraten:

Die Regelung ist völliger Unsinn. Wer merkt sich die Zeiten, wann Rad gefahren werden darf und wann nicht? Die Fußgängerzone sollte für Radfahrer geöffnet werden. Wie auch alle Einbahnstraßen.

SPD:

Der Stadtrat entscheidet nicht über die Frage nach Befahrbarkeit der Fußgängerzone. Hier handelt die Stadtverwaltung in Abstimmung mit der Polizei auf Grundlage der bundeseinheitlichen Straßenverkehrsordnung. Dabei muss die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer – in dem Fall jene der Fußgänger mit den Bedürfnissen der Radfahrenden abgewogen werden. Jenseits der rechtlichen Rahmenbedingungen plädiert die SPD dafür die Verbotsphasen auf ein Minimum zu reduzieren. Achtsamkeit und gegenseitige Rücksichtnahme können die meisten Konflikte in diesem zugegeben stark gefüllten Raum begrenzen, wenn nicht gar vermeiden. Die Ordnungsbehörden sollten zudem bei Kontrollen mit Augenmaß vorgehen. Ein langsames, achtsames Durchfahren sollte toleriert werden, rücksichtslose Raserei jedoch unterbunden werden. Weiterhin müssen alternative Wegeführungen optimiert werden. Hier kann der Stadtrat mitwirken. Die Passage ist für viele Radfahrende deshalb interessant, weil die Altstadt hier gequert werden kann, weil die umgebenden Straßenzüge um die Altstadt stark befahren werden oder die Straßenoberflächen in der denkmalgeschützten Altstadt oft grobe Pflasterungen erhalten haben, die für Radfahrende nicht ideal sind. Diese Fragen in der weiteren Gestaltung des Stadtraums fortlaufend zu bearbeiten kann auch die Attraktivität der Radrouten jenseits der Altstadt stärken und Nutzungskonflikte mindern. Zudem setzen wir uns auch für die Öffnung der Nord-Süd-Route von der Marktstraße über die Frauentorstr. zum Frauenplan ein. Das Radverkehrskonzept wurde auch durch unser Betreiben, um diesen Punkt ergänzt.

weimarwerk bürgerbündnis:

Nein. Die Fußgängerzone ist in erster Linie ein Schutzraum für Fußgänger. Dies sollte stärker in den Fokus rücken. Gerade auch im Hinblick auf eine stetige Verbesserung der Aufenthaltsqualität sehen wir eine Freigabe für den Radverkehr nicht. Allerdings sehen wir auch die Diskrepanz bei der derzeitigen Regelung. Die Freigabe für Radfahrer endet um 9.00 Uhr, der Lieferverkehr ist bis 10.00 Uhr erlaubt. Hier sollte/ muss eine Vereinheitlichung vollzogen werden.

5. Was würden Sie tun, um den Anteil von SchülerInnen, die mit dem Rad zur Schule kommen, zu erhöhen, damit weniger SchülerInnen von Ihren Eltern mit dem Auto gebracht werden?

FDP:

Für das Problem des hohen Anteils der Schüler, die mit dem Auto zur Schule gebracht werden, habe ich keine Patentlösung. Ich kann mir aber vorstellen, noch mehr dafür zu werben, dass Schüler mit dem Rad zur Schule fahren. Dass sie dort auch Abstellmöglichkeiten vorfinden. Dass jüngere Schüler sich mit einem der Elternteile der Kinder aus mehreren Familien an bestimmten Stellen zu Fahrradfahrergemeinschaften verabreden.

Bündnis 90/Die Grünen:

Zunächst muss dafür gesorgt werden, dass die Schüler*innen sicher mit dem Rad zur Schule kommen. Dazu müssen Radwege ausgebaut und sichtbar gemacht werden. Auch der Ilmpark – eine sehr sichere Radwegeverbindung, z. B. in die Schulen in Oberweimar-Ehringsdorf – sollte dafür besser genutzt werden können. Hierzu sind Gespräche mit der Klassik-Stiftung notwendig. Außerdem möchten wir bis 2023 an mindestens 50 Prozent aller Schulen ausreichend dimensionierte und überdachte Fahrradabstellanlagen errichten.

Weiterhin könnte eine Fahrradmitnahme in Bussen speziell für Kinder und Jugendliche dafür sorgen, dass auch bei schlechtem Wetter das Fahrrad nicht zu Hause stehen bleibt.

Sinnvoll wäre darüber hinaus die Schärfung des Bewusstseins bei den Schüler*innen und Eltern, dass Radfahren in der Stadt eine der sinnvollsten Fortbewegungsarten ist. Dies kann an den Schulen im Unterricht und in den Elternversammlungen geschehen. Eine Gestaltung des Verkehrsraums direkt vor den Schulen, die das Halten zum Ein- und Aussteigen verhindert, könnte die Verhaltensumstellung unterstützen.

Die LINKE:

Eine Steigerung der Attraktivität des Radwegenetzes, insbesondere die Steigerung der Verkehrssicherheit durch separate Radwege wird auch den Anteil der Eltern erhöhen, die ihre Kinder reinen Gewissens mit dem Fahrrad zur Schule schicken. Darüber hinaus wollen wir es auch Kindern und Jugendlichen ermöglichen bis 16 Jahren kostenfrei öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, die wir perspektivisch fahrscheinfrei gestalten wollen.

Piraten:

Wir würden beim Kultusminister anrufen, damit der seinen Lehrern eine Abminderungsstunde gewährt, die dafür genutzt wird, Kindern beizubringen, wie man Rad fährt und ein Fahrrad repariert. Schule muss Lust auf Radfahren machen.

SPD:

Wir wollen, dass Radfahrende sichere Verkehrsanlagen vorfinden. Auch das individuelle Sicherheitsempfinden muss bei der Weiterentwicklung unseres Radnetzes bedacht werden. Daher wollen wir gemeinsam mit Kindern und Jugendlichen an weiteren Vorschlägen und Maßnahmen zur Verbesserung der Situation arbeiten. Auch die Eltern wollen wir mit einbeziehen, denn auch sie haben den Anspruch auf sichere Wege für ihre Kinder. Das Vertrauen in einen sicheren Weg ist die Voraussetzung, dafür dass sich junge Menschen für den Schulweg auf dem Rad entscheiden wollen bzw. deren Eltern dies zulassen können.

Zur Erhöhung der Sicherheit stehen für uns zwei Maßnahmenpakete im Vordergrund: Einerseits wollen wir die Stadtverwaltung überzeugen, Park- und auch Halteverbote in der Umgebung von Schule auszusprechen, wo der motorisierte Verkehr sonst zur Gefahr wird. Zudem wollen wir im Stadtrat für die Idee eines Schulradwegenetzes werben, um die Sicherheit weiter zu erhöhen. Dazu gehören neben einer guten Beleuchtungssituation auch getrennten Fahrbahnen oder Querungshilfen an dafür gebotenen Stellen.

weimarwerk bürgerbündnis:

Auch hier gilt, wie unter Frage 1:

Prozentuale Angaben sollten nicht unser primäres Ziel sein. Wir können niemandem das Radfahren aufzwingen. Wir können lediglich Möglichkeiten schaffen, z.B. die Prioritäten im Radwegebau entsprechend setzen, damit Schulwege sicherer werden.

Wir gehen allerdings davon aus, dass genau diese Fragestellung eine große Rolle bei der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes (unter Mitwirkung des adfc) gespielt hat und entsprechend in der Maßnahmeplanung eingearbeitet wurde.

6. Welche 3 konkreten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs würden Sie als Erstes umsetzen, wenn Ihnen dafür die notwendigen finanziellen Mittel bereitstehen würden?

FDP:

Zu den drei konkreten Maßnahmen sage ich mal spontan:

- Radwege freihalten
- Endlich ein Gesamtverkehrskonzept angehen
- Vorhandene Planungen angehen

Bündnis 90/Die Grünen:

- Aufbau eines zusammenhängenden Fahrradstraßen- und wegesystems kombiniert mit einem System von Abstellanlagen für alle Teile der Stadt
- Einrichtung einer Umweltprämie für den Umstieg vom Auto auf das Fahrrad
- Bau von überdachten und sicheren Radabstellanlagen am Hauptbahnhof (Radparkhaus), an Bushaltestellen und an touristischen Punkten

Die LINKE:

- Ein stadtübergreifendes Radwegenetz mit separaten Fahrstreifen,
- Bike+Ride-Anlagen, die die Radnutzung mit dem ÖPNV-Netz verbinden müssen ausgebaut werden und
- Angebote zur flexiblen Ausleihe von Fahrrädern oder E-Scootern, die an anderer Stelle zurückgegeben werden können, müssen geschaffen werden.

Piraten:

Wenn eine Kommune finanziell auf dem Zahnfleisch geht, dann erübrigen sich solche Fragen.

SPD:

Die folgenden Maßnahmen stehen nebeneinander und stellen keine Priorität dar:

- Vollendung des Radhauptnetzes und Anbindung aller Ortsteile an die Kernstadt (Gaberndorf)
- Einführung der Radfahrstraße parallel zum Stadtring, um Radfahrenden eine leistungsfähige Verbindung jenseits der Hauptstraßen zu ermöglichen
- Etablierung eines Schulradwegenetzes für beste Sicherheit für unsere Kinder.

weimarwerk bürgerbündnis:

Das städtische Radverkehrskonzept wurde unter breiter Beteiligung von Fachleuten und Interessensvertretern erarbeitet. Die Maßnahme-

planung und Prioritätensetzung folgt dieser Diskussion und sollte aus unserer Sicht folglich so umgesetzt werden. Dies schließt jedoch nicht aus, dass sich bei kurzfristig ändernden Bedarfen oder Erfordernissen weitere/ andere Maßnahmen ergeben bzw. vorangestellt werden müssen. Die Anbindung der Weimarer Ortsteile an das innerstädtische Radwegenetz und die Sicherheit für unsere Kinder und Jugendlichen auf den Wegen zu Schule und Freizeitaktivitäten (z.B. Sportstätten) sollten Vorrang haben und bei einer Fortschreibung/ Überarbeitung des Radverkehrskonzeptes noch stärker berücksichtigt werden.