

Kommunalwahl 2019 – Wahlprüfsteine des ADFC KV Weimar/Weimarer Land - Antworten in Kurzform

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:	Bündnis 90/Die Grünen:	Die LINKE:	Piraten:	SPD:	weimarwerk bürgerbündnis:
Es kann kein bestimmter Prozentsatz für den Radverkehr vorgeschrieben werden.	Kurzfristig ist ein Radverkehrsanteil von 15 % ausreichend, langfristig ist ein Anteil von 50 % realistisch.	Der Radverkehrsanteil allein ist nicht entscheidend. Steigerungen über das 15%-Ziel hinaus wären erfreulich.	Es sollte mehr Rad gefahren werden, allerdings kann der Radverkehrsanteil nicht per Dekret erhöht werden.	Einen Radverkehrsanteil festzulegen ist nicht zielführend. Die freie Verkehrsmittelwahl ist Sache der BürgerInnen.	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	Bündnis 90/Die Grünen	Die LINKE	Piraten	SPD	weimarwerk bürgerbündnis
Das Haupthindernis für Radfahrer sind fehlende, nicht ausreichende, aber auch versperrte Radwege.	Die meisten Straßen und Wege in Weimar sind für das Auto konzipiert. Es fehlt eine geeignete und sichere Radinfrastruktur.	Das Weimarer Verkehrsnetz ist nicht besonders fahrradfreundlich. Der Stadt fehlt es an der konsequenten Durchsetzung eines Radverkehrsplans.	Das Radverkehrskonzept gibt keine verbindlichen Ziele (Termine und Finanzen) vor. Sanierung von Straßen erfolgt ohne Berücksichtigung der Bedürfnisse von Radfahrern.	Es fehlt an einer geeigneten Infrastruktur (Wege, Abstellflächen, Verknüpfung ÖPNV) um eine weitere Steigerung des Radverkehrs zu erreichen.	umständliche Verkehrsführung, lückenhafte Radwege, Sicherheitsrisiken für Kinder / Kinderanhänger

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	Bündnis 90/Die Grünen	Die LINKE	Piraten	SPD	weimarwerk bürgerbündnis
Ausgehend von konkreten Projekten können bestimmte Summen geplant werden, um diese Planungen umzusetzen.	Mindestens 10 % der für den Straßenbau eingeplanten Mittel sollten für Radinfrastrukturen ausgegeben werden.	Eine Einschätzung je Einwohner und Jahr ist schwierig. Essentiell ist die Umsetzung eines Gesamtkonzept über einen gewissen Zeitraum.	Genauso viel wie in Städten, die als fahrradfreundlich gelten.	Die Einschätzung geringer Investitionen ist nicht zutreffend. Bei den Straßenbauvorhaben werden auch Maßnahmen für den Radverkehr mitfinanziert.	Die Verbesserung der Rad-Infrastruktur ist ein wichtiges Anliegen und im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten und einer entsprechenden Schwerpunktsetzung umzusetzen.

Kommunalwahl 2019 – Wahlprüfsteine des ADFC KV Weimar/Weimarer Land - Antworten in Kurzform

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	Bündnis 90/Die Grünen	Die LINKE	Piraten	SPD	weimarwerk bürgerbündnis
Die Bereiche sollten nicht für Radfahrer gesperrt werden. Vielmehr sollten Radfahrer absteigen, wenn der Fußgängerverkehr das Radfahren nicht zulässt.	Die Innenstadt sollte ein Ort für Fußgänger*innen sein. Sinnvoll ist eine versuchsweise und begleitete Öffnung von Fußgängerzonen und das Anbieten von Alternativrouten.	Eine schrittweise Öffnung der Fußgängerzone für den Fahrradverkehr wird begrüßt, soweit die Verkehrssicherheit gewährleistet werden kann.	Die Regelung ist völliger Unsinn. Die Fußgängerzone sollte für Radfahrer geöffnet werden.	Die Befahrbarkeit der Fußgängerzone ist nicht Sache des Stadtrates. Dennoch sollten Verbotphasen auf ein Minimum reduziert und der Bereich zwischen Markt und Frauenplan geöffnet werden.	Nein. Die Fußgängerzone ist in erster Linie ein Schutzraum für Fußgänger. Allerdings sollten die Zeiten der Freigabe für den Radverkehr und den Lieferverkehr vereinheitlicht 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	Bündnis 90/Die Grünen	Die LINKE	Piraten	SPD	weimarwerk bürgerbündnis
Für das Problem gibt es keine Patentlösung. Die Nutzung des Fahrrades für den Schulweg sollte beworben werden, denkbar sind auch Fahrradfahrgemeinschaften.	Es sind vor allem sichere Radwegeverbindungen zu den Schulen sowie ausreichend Fahrradabstellanlagen erforderlich.	Mit einem attraktiven und sicheren Radwegenetz wird es mehr Eltern geben, die ihre Kinder mit dem Fahrrad zur Schule fahren lassen.	Schule muss Lust auf Radfahren machen. Die Lehrer sollten Kindern beibringen, wie man Fahrrad fährt und es repariert.	Radfahrende sollen sichere Verkehrsanlagen vorfinden. Das Vertrauen in einen sicheren Weg ist die Voraussetzung dafür, dass das Rad für den Schulweg genutzt werden kann und darf.	Es können nur die Bedingungen geschaffen werden, damit das Fahrrad genutzt wird: z. B. die Prioritäten im Radwegebau so setzen, dass damit Schulwege sicherer werden.

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

FDP	Bündnis 90/Die Grünen	Die LINKE	Piraten	SPD	weimarwerk bürgerbündnis
<ul style="list-style-type: none"> • Radwege freihalten • Gesamtverkehrskonzept angehen • vorhandene Planungen angehen 	<ul style="list-style-type: none"> • Aufbau einer zusammenhängenden Fahrradinfrastruktur • Umweltprämie für den Umstieg auf das Fahrrad • Bau von Radabstellanlagen 	<ul style="list-style-type: none"> • stadtübergreifendes Radwegenetz • Bike+Ride-Anlagen zur Verbindung mit dem ÖPNV • flexible Ausleihe von Fahrrädern oder E-Scootern 	Wenn eine Kommune finanziell auf dem Zahnfleisch geht, dann erübrigen sich solche Fragen.	<ul style="list-style-type: none"> • Vollendung des Radhauptnetzes - Anbindung aller Ortsteile an die Kernstadt • Einführung der Radfahrstraße parallel zum Stadtring • Etablierung eines Schulradwegenetzes 	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung der Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes • Anbindung der Ortsteile an das innerstädtische Radwegenetz • Vorrang der Sicherheit von Kinder/Jugendlichen auf ihren Wegen