



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

ADFC Weimar · Kippergasse 20 · 99425 Weimar

Stadtverwaltung Weimar
Stadtentwicklungsamt
Abt. Stadtplanung
Schwanseestraße 17
99423 Weimar

**Kreisverband
Weimar**

Kippergasse 20
99425 Weimar

Tel. : 03643 808888

Fax. : 03643 808887

weimar@adfc-thueringen.de
www.adfc-thueringen.de

14. März 2009

Stellungnahme zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes Weimar

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Folgenden wollen wir die Gelegenheit nutzen, um zum vorliegenden Abschlußbericht der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Stellung zu nehmen.

Weimar hat ein großes Potenzial den aufdringlichen, ressourcenverbrauchenden, gefährdenden und störenden motorisierten Individualverkehr (mlv) zu reduzieren, mit all den positiven Konsequenzen des besseren Klimas, der gesteigerten Aufenthaltsqualitäten und der geringeren Gefährdung durch Kraftfahrzeugführer.

Dieses Potenzial wurde, trotz Anregungen im Verkehrsforum, im vorliegenden Bericht nicht konsequent als Zielsetzung dargestellt - allerdings später in den detaillierteren Teilen tendenziell berücksichtigt.

Auf Bundesebene ist dieses Ziel erkannt und äußert sich in der Zielvorgabe des nationalen Radverkehrsplans den Radverkehrsanteil deutlich zu erhöhen. Radverkehrsanteile an die 30%, wie sie in manchen deutschen Städten und in den Niederlanden erreicht wurden, können auch in Weimar erreicht werden - durch die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs, insbesondere des Alltagsverkehrs, auf das Rad und auf das zu Fuß gehen.

Die Notwendigkeit aktiv Lärmschutz, Luftreinhaltung und Umweltschutz durch Verminderung des motorisierten Individualverkehrs zu fördern wird in den Zielvorgaben eher eine Absage erteilt. Dabei wird im Kern Weimars jetzt schon ein großer Teil der Verkehrsleistung zu Fuß oder mit dem Rad abgewickelt und die Stadt mußte schon Maßnahmen zur Feinstaubverminderung einleiten.

Allein der guten Befahrbarkeit mit Kfz ist es zu verdanken, dass selbst kurze 1,5 km Strecken gern und leicht mit dem Auto gefahren werden - wie auch im Verkehrsforum von Anwesenden geäußert wurde. Das kommt auch in der gemessenen Reduktion des Fußgängeranteils von 41% auf 28% in den letzten 10 Jahren zum Ausdruck.

Die Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer ist ein erstrebenswertes Ziel; die im VEP formulierte Gleichberechtigung der Verkehrsarten nicht; den verschiedenen Verkehrsarten haben verschiedenen Ressourcenbedarf, verschiedene Gefährdungspotenziale und auch verschiedene langfristige Wirkungen.

Um unsere Zukunft nachhaltig zu sichern brauchen wir eine wissenschaftliche, gesellschaftliche und politische Bewertung des Verkehrs und eine Antwort auf die Frage: Welchen Verkehr können und wollen wir uns leisten?

Die Widersprüche sind in den Zielsetzungen erkennbar: Einerseits soll ein leistungsfähiges gegliedertes Straßennetz die Erreichbarkeit gewährleisten, auf der anderen Seite der motorisierte Verkehr ein notwendiges Maß nicht überschreiten. Mit dem Wissen der Verkehrsplanung, dass die Verkehrsbelastung durch Kfz mit der Leichtigkeit und Schnelligkeit, also dem Angebot, steigt, wird klar, dass nur eine Erschwerung des Kfz-Verkehrs zur Einschränkung auf das notwendige Maß führen kann.

Von dieser Beschränkung auf das notwendige Maß ist Weimar weit entfernt, es gibt nach wie vor ein großes Potenzial zur Veränderung des Modal Split hin zum Umweltverbund.

Zusammengefasst:

Diese politische Weichenstellung hin zum menschen- und umweltverträglichen Verkehr, die auch der ADFC seit Jahrzehnten vertritt, kommt nicht deutlich genug zum Ausdruck.

Anmerkungen zur Netzplanung

Wichtig für den Rad- und Fußgängerverkehr sind die sichere und zügige Befahr- bzw. Begehbarkeit aller Wege in der Stadt und das Schaffen von Durchlässen, Abkürzungen und steigungsärmeren Ausweichstrecken in den Randlagen.

Das ist das Gegenteil einer Netzplanung, die für den Radverkehr separate, abgeschlossene Verkehrsanlagen zum Ziel hat, also eine Separation nach benutztem Verkehrsmittel. Dies ist in Weimar schon aufgrund der historischen Stadtstruktur nicht umsetzbar, da schon für die Trennung Fußverkehr Fahrzeugverkehr oft nicht genügend Raum zur Verfügung steht. Mischverkehr mit Geschwindigkeitsreduktion und Shared Space sind die Alternativen.

Der Verkehr wird sicherer, das Radfahren angenehmer und schneller durch ein generelles Tempo 30. Dies wird u.A. auch vom Deutschen Städtetag aus Sicherheitsgründen gefordert, weil das Gefährdungspotenzial der hauptgefährdenden Kraftfahrzeugführer deutlich reduziert wird.

Auch das Schließen des Verkehrsnetzes für den mlv und das Öffnen von Durchlässen für Radfahrer und Fußgänger sind erprobte Möglichkeiten die erwünschte Veränderung des Modal Splits zur menschen- und umweltverträglichen Verkehrsmittelwahl herbeizuführen.

Netzplanung Fußgängerzonen

Die Freigabe (Radfahrer frei) von Fußgängerzonen ist ein sinnvolles Mittel, Netzschlüsse für den Radverkehr herzustellen und die Erreichbarkeit auch kommerzieller Ziele mit dem Rad zu gewährleisten.

Eine Gefahrenerhöhung geht daraus nicht hervor und die Bereitschaft zur Konfliktlösung steigt bei den beteiligten Verkehrsteilnehmern, wenn das Befahren der Fußgängerzone legalisiert wird¹, weil mit der gleichberechtigten Nutzungserlaubnis die Motivation zur Interaktion von der konflikträchtigen Revierverteidigung zur kooperativen Begegnung verschoben wird.

Der ADFC wünscht sich eine Freigabe aller Fußgängerzonen für den Radverkehr, zumal die Städte mit ähnlich hochbelasteten aber engeren Fußgängerzonen damit auch keine Probleme feststellen konnten: Salzburg, Linz, u.a.²

Der ADFC wünscht sich weiterhin das in allen Parkanlagen das Radfahren im Sinne von 'Radfahrer frei' erlaubt ist, da insbesondere der Goethepark dadurch für Radfahrer durchlässig wird.

Radverkehr, Radverkehrsanlagen und Verkehrssicherheit

Im Zusammenhang ist dies auch im ADFC ein kontroverses Thema, da es zwei Dinge zu betrachten gibt, die je nach rhetorischer Zielsetzung gern vermengt werden. Einmal die objektive Sicherheit, also das Ergebnis von Unfallstatistiken und Unfallauswertungen und auf der anderen Seite das subjektive Sicherheitsgefühl, das oft trügerisch ist und in der Regel mit dem Vorhandensein fahrbahnbegleitender Radverkehrsanlagen auftaucht oder herbeigeredet wird.

Eine objektive Sicherheit, also eine wissenschaftlich belegbare Reduzierung von Unfallhäufigkeit und Unfallschwere, konnte bisher nicht nachgewiesen werden. In der Regel ergeben Auswertungen ein deutlich *höheres Risiko* für das Radfahren auf fahrbahnbegleitenden Radverkehrsanlagen im Vergleich mit dem Fahren auf der Fahrbahn, insbesondere an Knotenpunkten und bei vorhandenen Ein- und Ausfahrten.

Ein Grund dafür ist, dass fahrbahnbegleitende Radverkehrsanlagen den Verkehrsablauf verkomplizieren, die Knotenpunkte und LSA deutlich unübersichtlicher werden und oft eine Aufmerksamkeit erfordern, die die Möglichkeiten normaler Menschen überschreitet.

Radfahrer sind in ihren Geschwindigkeitsverhalten deutlich heterogener wie Fußgänger oder frei fahrender Kraftfahrzeugführer. Während Kfz innerorts und ausserorts in der Regel im Bereich der erlaubten Höchstgeschwindigkeit bewegt werden (30, 50, 70 oder 100 km/h) und Fußgänger i.d.R mit 3-7 km/h gehen, bewegen sich Radfahrer mit Geschwindigkeiten von 5-70 km/h abhängig von der Topologie, der Leistungsfähigkeit des Fahrers und der erlaubten Höchstgeschwindigkeit.

Dem werden die minimalen Radverkehrsanlagen, wie sie in Weimar gebaut wurden, nicht gerecht und es ist eine differenzierte Betrachtung notwendig.

¹http://www.bivs.de/04_untersuchungen/radfahren-fussgaengerzonen/radfahren-fussgaengerzonen.htm

²http://www.stadt-salzburg.at/pdf/Radverkehr_in_Fussgaengerzonen.pdf, mit Ausführlicher Betrachtung der Interaktionen

Als ADFC regen wir daher an im VEP möglichst verbindlich festzuschreiben, das Radverkehrsanlagen nur nach den Regelempfehlungen der ERA³, nicht nur nach den Mindestvorgaben von VwV-StVO⁴, Verkehrsräumen der RAS⁵, oder den Mindestvorgaben der ERA gebaut werden und auch nur an Stellen an denen es durch die örtliche Gefahrenlage begründet sinnvoll ist, oder dort wo aufgrund von Steigungen Radfahrer langsam, < 15 km/h, fahren.

Fußverkehr

Die Stärkung des Fußverkehrs ist im Rahmen der allgemeinen Zielsetzung des ADFC sehr erstrebenswert. Der grundsätzlichen Analyse in 2.6 und 2.6.1 stimmen wir zu. Insbesondere die Rückführung von Parkstreifen und Radwegen zu Gehwegen, an den Stellen wo Fußwege Mindestbreiten oder darunter haben sollte ein Ziel sein. Als Festlegung sind die Mindestmaße der Gehwegbreiten nicht ausreichend, hier empfiehlt der ADFC auf die EFA⁶ zu verweisen, die in Abhängigkeit von Fußgängeraufkommen deutlich höhere Maße als erforderlich ansieht.

Mit einer Geschwindigkeitsreduktion innerorts auf 30km/h sind wesentlich mehr Querungshilfen ohne Lichtsignalsteuerung möglich. Damit wird einerseits der Fußgängerverkehr gefördert, andererseits werden die öffentlichen Haushalte durch den Wegfall der laufenden Kosten der LSA entlastet.

Radverkehr

Ob die Erhöhung des Radverkehrsanteils aus der Schaffung von Radverkehrsanlagen resultiert ist nicht belegt. Erfahrungen aus anderen Städten belegen dies auch nicht. Wir denken es ist die Vernunft der Weimarer Bürger, die trotz teilweise übler, verängstigender Medienberichterstattungen aufs Rad steigen und die Erfahrungen machen das man angenehm und schnell mit dem Rad in Weimar seine Wege bewältigen kann.

Abstellanlagen

Wir teilen die im Bericht geäußerten Einschätzungen und bedanken uns bei der Stadt für die Wahl geeigneter Anlehnbügel. Wir wünschen uns, dass die nichtstädtischen Einrichtungen dem guten Beispiel folgen - insbesondere kommerzielle, privatisierte Kultureinrichtungen und die Bauhaus Universität.

Im Verkehrskonzept fehlt allerdings die Empfehlung an durch Radfahrer stark frequentierten Örtlichkeiten Kfz Längsparkplätze in Fahrradabstellplätze umzugestalten, wie es am Kino in der Schützengasse vorgesehen ist.

³Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen, FGSV, in Überarbeitung

⁴Verwaltungsvorschrift zur StVO

⁵Richtlinie für die Anlage von Straßen

⁶Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, FGSV

Wegweisung für den Radverkehr

In Weimar ist der Radverkehr recht wenig getrennt, insofern ist die Wegweisung für innerstädtische Ziele für alle Verkehrsteilnehmer zu prüfen.

Für Rad- und Fußverkehr, insbesondere ortsfremde 'Gäste' sind Wegweisungen und Hinweise relevant, die auf Durchlässe, Abkürzungen und auch Ziele hinweisen, die nicht immer offensichtlich sind.

Radverkehrsanlagen, Streckenabschnitte

Der ADFC teilt die Ansicht nicht, das an allen Streckenabschnitten Radverkehrsanlagen in den derzeit angedachten Formen *notwendig* sind, da keine verkehrsrechtliche Begründung dafür vorliegt.

Wir teilen allerdings die Ansicht, das Radverkehrsanlagen an einigen Strecken *erwünscht* sind, insbesondere auf den Steigungsstrecken im Zuge der Bundesstraßen in den Randgebieten von Weimar.

Andere Streckenabschnitte, wie z.B. Taubach Ehringsdorf werden durch etwas entferntere Radrouten, hier Ilmtal Radwanderweg, begleitet, die schon jetzt, trotz teilweise mieser Qualität, eine Alternative zum Befahren der Landes- oder Bundesstraße bieten. Diese Alternativen sollten ausgebaut und gepflegt werden, da sie für langsame, ängstliche Radfahrer die angenehmere Alternative zum fahrbahnbegleitenden Radweg sind und schnellere Alltagsradfahrer nicht durch fahrbahnbegleitende, benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen unnötig behindert und gefährdet werden.

Es ist an vielen Stellen im Sinne der Verkehrssicherheit notwendig zu prüfen, ob andere Maßnahmen zur Sicherung des nichtmotorisierten Verkehrs notwendig sein könnten, wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, Beleuchtungen, Durchfahrverbote für Kfz und asymmetrischen Fahrbahnaufteilungen, diese eventuell mit Radfahrstreifen in Regelgröße nach ERA. Diese Maßnahmen können wirksamer, einfacher, schneller und billiger umgesetzt werden und behindern den Radverkehr oft nicht so sehr wie mindestmäßige baulich angelegte fahrbahnbegleitenden Radwege oder Schutzstreifen.

Knotenpunkte

Knotenpunkte sind gerade im Zuge von Radverkehrsanlagen gefährlich. Deshalb wird in Fachkreisen empfohlen jegliche Radverkehrsanlage weit vor dem Knotenpunkt enden zu lassen und den Radverkehr im Mischverkehr über den Knoten zu führen. Dies vermindert die Komplexität der Führung, die Komplexität der Lichtsignalsteuerung und für alle Verkehrsteilnehmer ist es einfacher den Knoten zu überblicken.

Weimar ist diesen Empfehlungen zwangsweise gefolgt, weil nicht genügend Flächen zur Verfügung stehen. Der Radverkehr wird an vielen der benannten Knotenpunkte schon jetzt im Mischverkehr über die Knoten geführt.

Der ADFC teilt die Ansicht das die Knotenpunkte in deren Umfeld Radverkehrsanlagen beteiligt sind im Gesamtkontext der Radverkehrsführung an den beteiligten Straßen geprüft werden müssen. Sie sind oft Thema der konstruktiven Gespräche in der AG Radverkehr der Stadt.

Ziele Radverkehr (2.7.3)

Bei der relativ guten Ausgangslage sieht der ADFC die Notwendigkeit in der Stärkung des fahrradfreundlichen Klimas, dem Abbau irrationaler und vom Radfahren abhaltender Ängste und in der Durchsetzung von einschlägigen, sicherheitsfördernder Verkehrsregeln durch die Polizei und städtischen Ordnungskräfte, hier insbesondere:

- Geschwindigkeitsbeschränkungen
- Einhalten der vorgeschriebenen Überholabstände von 1-1,5 m, auch auf Radfahrstreifen und insbesondere auf Angebotsstreifen
- Einhalten der Sicherheitsabstände nach Rechts durch Radfahrer zum Bordstein und parkenden Fahrzeugen, 0,8 m bis Türbreite (1,5 m)
- mangelnde Sicherheitsabstände, drängeln
- Einhaltung des Sichtfahrgebots, insbesondere Nachts
- Verbot des Radfahrens auf Gehwegen
- Halte- und Parkverbote auf Fußwegen und Radverkehrsanlagen
- Prüfung der technischen Sicherheitseinrichtungen an Fahrrädern auf hinreichende Funktionalität

Als weitere Zielvorstellung wünscht sich der ADFC das der Winterdienst auf Radrouten und durch Radfahrer benutzten Abkürzungen und Durchlässen durchgeführt wird, da auch im Winter in Weimar und im Pendelverkehr z.B. nach Jena/Erfurt viel Rad gefahren wird.

ÖPNV - Systemverknüpfung, Fahrradmitnahme

Hier fehlt die Verknüpfung des ÖPNV mit dem Radverkehr. Der ADFC wünscht sich auf den Strecken in die höher gelegenen oder entfernteren Randgebiete eine generelle Fahrradmitnahmemöglichkeit im ÖPNV. Damit können weitere Radfahreranteile von oder zu den Randbezirken gewonnen werden.

ÖPNV - Fazit

Die Reisezeitverluste durch Tempo 30 Zonen halten wir für überbewertet und in Verbindung mit den anderen Vorteilen der Tempo 30 Regelungen für hinehmbar.

Planungskonzepte

Im Sinne des am Anfang erläuterten begrüßt der ADFC den grundsätzlichen Konsens der flächendeckenden Verkehrsberuhigung des Innenstadtbereichs und des Ausschlußes vom Durchgangskraftverkehrs, einschließlich der Sperrung des Burgplatzes und des Gotheplatzes für den Kfz-Durchgangsverkehr.

Die Durchquerbarkeit der Altstadt für Radfahrer sollte aber durch die Freigabe der Fußgängerzonen, Freigabe der Einbahnstraßen und fahrradtaugliche Oberflächenbeschaffenheiten konsequent gewährleistet sein.

Rastenberger Tunnel

Um die Wiedereröffnung bemüht sich der ADFC seit längerem nachdrücklich. Es ist eine angenehmere Verbindung als die Bundesstraßenunterführungen und liegt im Zuge der Route vom Goetheplatz über den Bahnhof ins Industriegebiet Weimar Nord.

Wielandplatz

Bei der ADFC internen Diskussion wurde der Vorschlag geäußert den Platzcharakter mehr Ausdruck zu verleihen und einige Problempunkte im Zusammenhang mit der Radverkehrsführung aus der Amalienstraße und den vielfältigen Fußgängerbeziehungen durch eine Aufweitung des LSA Regelungsbereich zu lösen. Verbleibt die LSA des Überwegs aus der Steubenstr. an der Stelle, an der sie jetzt steht, und wird die aus der Marienstraße vor den Abzweig Ackerwand verschoben, können alle Fußgängerströme und der kritische Radverkehr aus der Amalienstraße in einem Rundumgrün zentral über den Platz geführt werden. Die Details sind dem Stadtplanungsamt übermittelt.

zu 3.3.5 Radverkehrskonzept, kurzfristige Maßnahmen

Die Ergänzung fehlender Schilder an der Jenaer Straße/Lindenberg und anderer Stellen sollte durch Fußweg (Z239) Radfahrer frei (ZZ1022-10) erfolgen, da die rechtlichen Grundlagen für die Anordnung von Z240/Z241/Z237 in der Regel und in der Anforderung an die den örtlichen Situationen nicht gegeben sind.

Abschliessend

Mit dieser Stellungnahme und weiteren Anregungen zum Verkehr in Weimar führen wir unsere konstruktive Arbeit im Gestaltungsprozeß von Weimar fort und wünschen uns auch in Zukunft an diesem Prozess konstruktiv teilnehmen zu können.

Mit freundlichen Grüßen,

Ervin Peters

Tel.: +49 172 2043926 oder +49 3643 805745

Email: ervin.peters@ervnet.de