

Stadtverwaltung Weimar

Drucksachen-Nr.	2021/095/F
Einreicher:	BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN
Datum der Sitzung:	
Status der Sitzung:	
beantwortet durch:	Beigeordnete für Bauen und Stadtentwicklung, Tiefbauamt

- Es gilt das gesprochene Wort -



Fünf Meter für freie Sicht

Seit etwas mehr als drei Jahren gilt das neue "Radverkehrskonzept Weimar 2030. In der Maßnahmenübersicht am Schluss des Konzepts sind eine Reihe von Maßnahmen mit höchster Priorität und einem Realisierungszeitraum von 1 bis 2 Jahren gekennzeichnet. Vor diesem Hintergrund fragt die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Weimarer Stadtrat deshalb die Stadtverwaltung für den Stand der Abarbeitung exemplarisch:

Frage 1:

Bislang sind nur die Schubert- und die Brucknerstraße markiert: Wann erfolgen die dringend benötigten Fahrbahnmarkierungen für Halteverbote im 5-Meter-Bereich an Kreuzungen des "Fahrradrings" entlang der Mozart- und der Herbststraße, und wo sollen künftig weitere Markierungen erfolgen?

Antwort:

Im Vermögenshaushalt 2021 wurden investive Mittel für den 1. Bauabschnitt (BA) einer Fahrradstraße parallel zum Stadtring eingestellt. Dahingehend erfolgte fristgerecht bis 31.03.21 eine entsprechende Fördermittelanmeldung über das Sonderprogramm Radverkehrsinfrastruktur „Stadt und Land“ beim Land Thüringen. Soweit hier entsprechende Fördermittel generiert werden können, könnte sich der 1. BA in der Schubertstraße von Humboldtstraße bis Wagnerstraße erstrecken, der in 2021 geplant und in 2022 umgesetzt werden könnte.

Anschließendes Ziel ist es dann natürlich, diesen 1. BA auch weitere Bauabschnitte in der Fortführung über Mozartstraße, Brucknerstraße und Herbststraße folgen zu lassen.

Aufgrund dieser investiven Planungsbestrebungen ist es vorerst nicht angedacht, die noch ausstehenden Abschnitte in der Mozartstraße und Herbststraße kurzfristig zu markieren.

Frage 2:

Wie ist der Stand der Freigabe weiterer Einbahnstraßen für den Radverkehr, und welche entsprechenden Beschilderungen und Piktogramme sind für 2021 geplant?

Antwort:

Im Radverkehrskonzept sind 16 Einbahnstraßen zur Prüfung der Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung vorgesehen. Die Freigabe kann nicht pauschal erfolgen; jede Straße muss mit ihren örtlichen Gegebenheiten im Einzelfall geprüft und bewertet werden muss. Neben einer Mindeststresfahrbahnbreite von 3,50 m müssen zum Beispiel auch ausreichende Begegnungsbreiten und Sichtbeziehungen in den Einmündungsbereichen gewährleistet werden.

Die Marstallstraße wurde in 2021 bereits geprüft und entsprechend zur Freigabe beschildert. Nachfolgend aufgeführte Einbahnstraßen befinden sich derzeit in Prüfung und sollen, soweit verkehrsplanerisch und verkehrsrechtlich möglich, mit den unter Frage 1 benannten Haushaltsmitteln auch umgesetzt werden:

- Hegelstraße
- Ferdinand-Freiligrath-Straße
- Friedrich-Naumann-Straße
- Bechsteinstraße
- Henßstraße
- Humboldtstraße
- Florian-Geyer-Straße
- Rollplatz / Rollgasse / Graben
- Ernst-Kohl-Straße
- Döllstädtstraße
- Meyerstraße

Bei nachfolgenden Einbahnstraßen münden die Radfahrenden in einen signalisierten Knoten. Daher müsste bei Freigabe eine zusätzliche Signalisierung für den Radverkehr in das Signalprogramm aufgenommen werden. Inwieweit dies möglich ist, muss noch geprüft werden:

- Richard-Wagner-Straße
- Bertuchstraße
- Abraham-Lincoln-Straße
- Webichtallee

Frage 3:

Im Radverkehrskonzept sind als kurzfristige Maßnahme Querungshilfen an der Belvederer Allee zum östlich verlaufenden Parkweg vorgesehen. Wann werden die geforderten Bordabsenkungen und überfahrbaren Stege über den Straßengraben in Höhe der Ludwig-Feuerbach-Straße, der Kantstraße und der Helmholtzstraße hergestellt?

Antwort:

Unter Berücksichtigung der für 2021 vorhandenen Haushaltsmittel sowie der bereits geplanten Maßnahmen (siehe Antworten zu Frage 1 und 2) sind in 2021 keine weiteren Maßnahmen zur Errichtung von Querungshilfen möglich. Vorbehaltlich zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel ist dies dann für die Folgejahre vorgesehen.

Frage 4:

Gedenkt die Stadtverwaltung, den Empfehlungen für eine Installation einer stationären Geschwindigkeitsüberwachung jeweils unmittelbar vor der Zufahrt zum Wielandplatz aus Richtung Steubenstraße und aus Richtung Marienstraße zu folgen, um "die Sicherheit der Fußgänger*innen und Radfahrer*innen auch abseits der LSA und bei Abschaltung der LSA zu erhöhen", wie es im Konzept formuliert ist? Falls ja, wann? Falls nein, warum nicht?

Antwort:

Das Ordnungsamt führt in der Steubenstraße bereits turnusmäßig eine mobile Geschwindigkeitsüberwachung durch. Eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachung setzt voraus, dass ein Unfallschwerpunkt vorliegt, dessen Gefahren nicht durch andere Maßnahmen begegnet werden kann. Die Unfallstatistik für den betreffenden Bereich zeigt keine Unfälle auf, welche auf überhöhte Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs zurückzuführen sind.