



Radentscheid Erfurt

Mit meiner Unterschrift unterstütze ich die Durchführung eines Bürgerbegehrens nach dem Thüringer Gesetz über das Verfahren bei Einwohnerantrag, Bürgerbegehren und Bürgerentscheid (ThürEBBG) zu folgender Frage:

Stimmen Sie unserem nachfolgenden Anliegen zur Verbesserung der Verhältnisse für den Rad- und Fußverkehr in Erfurt zu?

Kostenschätzung

Max. 11,6 Mio. Euro/Jahr

Deckungsvorschläge

Richtlinie zur Förderung von kommunaler Verkehrsinfrastruktur in Thüringen

Förderprogramm Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung

Richtlinie des Freistaats Thüringen zur Förderung von Klimaschutzmaßnahmen in Kommunen

Sowie weitere Förderprogramme des Freistaats und der BRD

Unsere Ziele

1. Durchgängiges Radverkehrsnetz

Die Stadt Erfurt soll ein zügig und durchgängig befahrbares Radverkehrsnetz schaffen, das Orte möglichst ohne Umwege verbindet. Dabei werden grundsätzlich mindestens die Routen umgesetzt, die im Teilkonzept Radverkehr des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) – Plan 3: Radverkehrsnetz – in seiner jeweils geltenden Fassung ausgewiesen sind. Der Belag des Radverkehrsnetzes soll gut befahrbare ebene Oberflächen haben und die Verkehrsführung soll für alle Verkehrsarten gut erkennbar sein. Zumindest auf Haupttrouten sollen dem Radverkehr grundsätzlich ausreichende Breiten zur Verfügung stehen, die das gefahrlose gegenseitige Überholen von Fahrrädern ermöglichen. Die am meisten frequentierten Routen sollen als erste diesen Anforderungen angepasst werden.

2. Sichere Radwege an Hauptverkehrsstraßen

An den Hauptverkehrsstraßen, auf denen schneller als 30 km/h gefahren werden darf, sollen dem Rad- und Elektro-scooter-Verkehr Radwege für beide Richtungen zur Verfügung gestellt werden. Diese sind in der Regel baulich von Gehwegen und Fahrbahnen zu trennen. Radwege sind baulich so zu gestalten, dass unzulässiges Befahren und Halten von Kraftfahrzeugen unterbleibt. Zugleich müssen sie insbesondere hinsichtlich ihrer Oberflächenbeschaffenheit, der Erkennbarkeit der Verkehrsführung und ihrer Breite das Ziel Nr. 1 erfüllen. Die Stadt soll jährlich auf mindestens fünf Kilometern für die Herstellung solcher Wege sorgen.

3. Sichere Kreuzungen und Einmündungen

Straßen sind so zu gestalten, dass sich an Kreuzungen und Einmündungen die am Verkehr Teilnehmenden tatsächlich rechtzeitig gegenseitig sehen können. Dies ist insbesondere bei der Führung von Radwegen und bei der Widmung bzw. dem Bau von Abstellflächen für Kraftfahrzeuge zu beachten. Von Kreuzungen und Einmündungen, die diese Anforderungen nicht erfüllen, soll die Stadt jährlich mindestens drei so umbauen, dass diesen Vorgaben genügt wird.

4. Barriere- und hindernisfreie Rad- und Gehwege

Rad- und Gehwege sind so zu bauen, umzubauen oder zu reparieren, dass sie frei von Kanten sind. An Kreuzungen und Einmündungen sind Bordsteine ausreichend abzusenken, und zwar, wo Fahrräder verkehren, auf null. Die Wege sind regelmäßig zu reinigen sowie bei Schnee und Glätte zu räumen und zu streuen. Dem Radverkehr gewidmete Wege müssen, Gehwege sollen frei von Hindernissen wie Pollern, Masten oder hineinragenden Schildern sein. Wo trotzdem Hindernisse bestehen, sind sie mit Warnmarkierungen zu versehen.

5. Ausreichende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder

Abstellanlagen müssen gut zugänglich, fahrend erreichbar, stabil sein und das sichere Anschließen von Fahrrädern ermöglichen. Sie sollen sich in ausreichender Zahl vor allem an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), an Schulen, Einkaufszentren, ähnlich frequentierten Einrichtungen und Eingängen zu Fußgängerzonen im Stadtzentrum befinden. Die Stadt Erfurt soll jährlich 600 Stellplätze schaffen, bis der Bedarf gedeckt ist.

Für alle unsere Ziele gilt:

Soweit die Stadt die Ziele entlang von Bundesstraßen aus Rechtsgründen nicht erfüllen kann, soll sie in deren Nähe gelegene, parallel verlaufende Verkehrswege für den Rad- und Fußverkehr schaffen, die unseren Vorgaben genügen. Die geforderten Maßnahmen sollen in der Regel nicht auf Kosten der Flächen für den Fußverkehr und den ÖPNV sowie des Stadtgrüns umgesetzt werden.

Als Vertreter der Antragstellenden werden gemäß § 3 ThürEBBG folgende Vertrauenspersonen benannt:

Christian Maron | Mithelhäuser Chaussee 34 a | 99095 Erfurt
Stellvertreterin: Anne Kunkel | Nettelbeckufer 16 | 99089 Erfurt

Kontakt: info@radentscheid-erfurt.de

Die Vertreter werden ermächtigt, zur Begründung der Zulässigkeit des Bürgerbegehrens Änderungen vorzunehmen, soweit diese nicht den Kern des Antrages berühren, sowie das Bürgerbegehren bis zum Tag vor der Abstimmungsbekanntmachung gemeinschaftlich zurückzunehmen. Sollten Teile des Begehrens unzulässig sein oder sich erledigen, so gilt meine Unterschrift weiterhin für die verbleibenden Teile. Die Vertrauenspersonen haben nach § 3 Abs. 3 ThürEBBG ein Anwesenheits- und Rederecht in den Sitzungen des Gemeinderates und dessen Ausschüssen, in denen das Bürgerbegehren beraten wird.

Anschrift des Trägers:

Radentscheid Erfurt n. e. V., vertreten durch den Vorstand
(Lissy Pudollek, Thomas Engel, Thomas Wagner und Vincent Keller)
c/o Thomas Engel | Niels-Bohr-Weg 8 | 99097 Erfurt

Die Vereinsmitglieder des Radentscheids Erfurt arbeiten ausschließlich ehrenamtlich. Wir freuen uns über jede Spende, die uns hilft, das Bürgerbegehren durchzuführen!

Unser Spendenkonto:

Kontoinhaber: Radentscheid Erfurt n. e. V.
IBAN: DE26 3706 0193 5000 6230 00
BIC: GENODED1PAX

	Name	Vorname	Geburtsdatum	Straße, Hausnr.	PLZ	Ort	Datum	Unterschrift
1								
2								
3								
4								
5								

Voraussetzung für gültige Unterschrift: Aufenthalt seit mind. 3 Monaten in Erfurt, Mindestalter 16 Jahre. Bitte vollständig und gut leserlich ausfüllen!

6								
7								
8								
9								
10								

Bitte senden Sie die Unterschriftenliste – auch wenn nicht alle Zeilen ausgefüllt wurden – umgehend an die Adresse des Trägers zurück oder geben jene an einer der Sammelstellen (radentscheid-erfurt.de/sammelstellen) ab!

Datenschutz- und Ausfüllhinweis:

Rechtsgrundlage für die Erhebung Ihrer Daten ist § 6 Abs. 4 ThürEBBG. Das Gesetz verlangt die handschriftliche Ausfüllung der Unterschriftenlisten.

Die erhobenen personenbezogenen Daten dürfen nur zur Durchführung des Bürgerbegehrens verarbeitet werden und werden unverzüglich vernichtet, wenn sie für das Verfahren nicht mehr benötigt werden.

Begründung des Bürgerbegehrens

Durch die begehrten Maßnahmen soll Radfahren in Erfurt attraktiver und sicherer werden. Wir fordern ein jährliches Mindestmaß an Maßnahmen. Dafür muss sich die Stadt nach Kräften im Rahmen ihrer rechtlichen Möglichkeiten einsetzen, z. B. etwaig erforderliche Antragsunterlagen (für Plangenehmigung oder Planfeststellung) in dem betreffenden Jahr ausarbeiten und einreichen. Der Umbau von Bundesstraßen und die Ergreifung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen (z. B. Tempolimits, Ampeln und andere Verkehrszeichen) können aus Rechtsgründen nicht Teil des Bürgerbegehrens sein. Solche Maßnahmen stehen der Erreichung unserer Ziele aber nicht entgegen. Für unsichere Bundesstraßen bedarf es attraktiver Ersatzrouten.

Unsere Ziele	Begründung unserer Ziele
Durchgängiges Radverkehrsnetz	<p>Radfahrende sollen zügig ohne Umwege auf möglichst direktem Weg an ihr Ziel gelangen. Sie sollen nicht – wie etwa am Hauptbahnhof – zwischendurch absteigen müssen. Der Radverkehr soll nicht als einzige Verkehrsart häufig ausgebremst werden. Strecken, auf denen nur in Schrittgeschwindigkeit gefahren werden darf, benötigen schnell befahrbare Ausweichstrecken (z. B. eine Altstadtumfahrung). Verkehrsführungen dürfen grundsätzlich nicht so stark verschwenkt oder verengt werden, dass nur der Radverkehr stark abbremsen muss.</p> <p>Der Plan der Stadt, der sog. Verkehrsentwicklungsplan – Teilkonzept Radverkehr – von 2014 ist an aktuelle Entwicklungen (zunehmender Radverkehr, Elektrofahrräder, Elektroscooter) anzupassen. Das in dem Plan ausgewiesene Radverkehrsnetz ist auszubauen. Radwege sind dabei nur dort erforderlich, wo Radfahrende besonders gefährdet sind. Im Radverkehrsnetz soll der Belag dauerhaft eben sein mit möglichst geringem Rollwiderstand, hoher Griffigkeit auch bei Nässe und Allwettertauglichkeit mit guten Entwässerungseigenschaften. Flächen für den Radverkehr müssen ausreichend breit sein. Schnellere Radfahrende sollen die langsameren mit ausreichendem Sicherheitsabstand überholen können. Auf Haupttrouten ist dies zwingend. In der Regel wird für sicheres Überholen eine Breite von mindestens drei Metern erforderlich sein. Um zügiges Fortkommen zu ermöglichen und gleichermaßen Unfälle zu verhüten, muss die Wegeführung auch für den Ortsfremden eindeutig erkennbar sein. Sie muss im Verlauf stetig und sicher gestaltet sein. Vor allem muss das Ende eines Radweges für alle am Verkehr Teilnehmenden baulich gut erkennbar sein.</p> <p>Damit die Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrsnetzes schnellstmöglich Wirkung zeigen, soll die Stadtverwaltung die am meisten frequentierten Routen als erste den Forderungen anpassen.</p>
Sichere Radwege an Hauptverkehrsstraßen	<p>An Hauptverkehrsstraßen, d. h. Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen und wichtiger Verbindungsfunktion, fordern wir breite Radwege, die von unzulässig haltenden oder gar parkenden Kraftfahrzeugen freigehalten werden. Die Radwege sind vom übrigen Verkehr zu trennen, damit sich die Radfahrenden sicher fühlen. Zugleich soll der Fußverkehr vor Fahrrädern geschützt sein. Eine solche Trennung kann beispielsweise durch Bordsteinkanten, Poller oder Blumenkübel erfolgen. Soweit auf Hauptverkehrsstraßen nicht schneller als 30 Stundenkilometer gefahren werden darf, kann auf eine bauliche Trennung der Radverkehrsführung verzichtet werden.</p>
Sichere Kreuzungen und Einmündungen	<p>Wir fordern bauliche Maßnahmen, die Kreuzungen und Einmündungen für alle Verkehrsarten möglichst sicher machen. Wichtig sind vor allem eine gute Erkennbarkeit der Radverkehrsführung, z. B. durch rote Einfärbung, aber auch eine gute Sichtbarkeit der Radfahrenden, die die Verkehrsführung nutzen.</p> <p>Radwege dürfen nicht so geführt werden, dass Bäume, Sträucher und geparkte Fahrzeuge die Sicht derjenigen, die die Fahrbahn nutzen, so einschränkt, dass Radfahrende nicht rechtzeitig wahrgenommen werden. Wenn erforderlich, sind in Bereichen von Kreuzungen und Einmündungen bauliche Maßnahmen zu treffen, die ein sichtbehinderndes Parken tatsächlich verhindern.</p> <p>An geeigneten Stellen kann durch das Verkleinern von Abbiegeradien und die Reduzierung von Fahrbahnbreiten dafür gesorgt werden, dass Autos nur langsam abbiegen können. So verbleibt mehr Zeit, damit am Verkehr Teilnehmende sich gegenseitig erkennen.</p>
Barrierefreie Rad- und Fußwege	<p>Kanten und verunreinigte Wege stellen eine Sturzgefahr dar und erhöhen beim Überfahren den Verschleiß am Fahrrad.</p> <p>Winterdienst ist wesentlich. Besonders dort, wo Radwege benutzungspflichtig sind, weil die Nutzung der Fahrbahn für Radfahrende als besonders gefährlich angesehen wird, wäre es bei Eis und Schnee auf der Fahrbahn noch gefährlicher als sonst. Bei diesen Witterungsverhältnissen ist es besonders wichtig, dass die Radwege in benutzbarem und verkehrssicherem Zustand sind. Weil Fahrräder schnell sein können, müssen Hindernisse auf den Flächen für den Radverkehr beseitigt oder vorläufig ausreichend – vor allem bei Dunkelheit – erkennbar gemacht werden. Notwendige Einrichtungen wie Lichtmasten dürfen aber nicht auf Gehwege versetzt werden, es sei denn, dies lässt sich nicht vermeiden. Auch Hindernisse auf Gehwegen sind optisch auffällig zu markieren, weil sie sonst eine Gefahr insbesondere für fahrsichtige zu Fuß Gehende, für Kinder auf Fahrrädern und deren Begleitpersonen sowie für Personen darstellen können, die besondere Fortbewegungsmittel wie Skateboards, Rollschuhe oder Roller benutzen.</p> <p>Damit nicht die zu Fuß Gehenden gezwungen werden, auf Radwege in besserem Zustand auszuweichen, müssen auch Gehwege vergleichbar gut sein.</p>
Ausreichende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder	<p>Fahrräder müssen sicher geparkt werden können. Da sie mit oder ohne Ladung schwer sein können (z. B. Elektro- und Lastenfahrräder), müssen die Abstellanlagen barrierefrei fahrend erreichbar sein. An Fahrradabstellanlagen soll man den Fahrradrahmen und mindestens ein Laufrad anschließen können. Sie sollen eine gute Standfestigkeit des Fahrrads garantieren.</p> <p>Der Bedarf an Abstellanlagen gilt jeweils dort als gedeckt, wo im Regelfall keine Fahrräder ungeordnet störend geparkt werden.</p>