



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

Soll die Stadt Jena die nachfolgenden Maßnahmen zur Verbesserung der Verhältnisse für den Rad- und Fußverkehr in den nächsten 8 Jahren umsetzen?

Kostenschätzung

5 Mio. EUR / 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

Weitere Förderprogramme des Freistaats Thüringen und der Bundesrepublik Deutschland.

Unsere Ziele

1. Durchgängiges Radverkehrsnetz

Die Stadt Jena schafft ein sicheres und komfortables, durchgängig und zügig befahrbares Radverkehrsnetz, das Orte möglichst ohne Umwege verbindet. Dabei werden mindestens alle Hauptverkehrsachsen, sowie alle Wohn- und Gewerbegebiete eingebunden.

Der Belag des Radverkehrsnetzes muss gut befahrbare Oberflächen haben und die Verkehrsführung für alle Verkehrsarten klar erkennbar sein. Alle ländlichen Ortsteile sind mit sicheren Radwegen an das Radverkehrsnetz anzuschließen und es sind die Voraussetzungen für eine gute Anbindung benachbarter Kommunen zu schaffen.

Jährlich werden mindestens fünf Kilometer sichere Radwege geschaffen.

2. Sichere Radwege an Hauptverkehrsstraßen

An den Hauptverkehrsstraßen, auf denen schneller als 30 km/h gefahren werden darf, werden beidseitig mindestens 2,30 m breite Radverkehrsanlagen zur Verfügung gestellt. Diese sind in der Regel baulich von Gehwegen und Fahrbahnen zu trennen und farbig zu markieren. Radwege sind baulich so zu gestalten, dass Befahren und Halten von Kraftfahrzeugen unterbleibt. Die Stadt sorgt jährlich auf mindestens zwei Kilometern für die Herstellung solcher Wege.

Wo die Schaffung sicherer Radwege an Hauptverkehrsstraßen nicht möglich ist, sind gleichwertige, gut erreichbare Alternativrouten zu schaffen.

3. 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. Dies ist in den nächsten acht Jahren im gesamten Stadtgebiet umzusetzen. An Einmündungen von Nebenstraßen sowie an Ein- und Ausfahrten sind Radwege ohne Niveauänderung zu führen.

Die Wege sind regelmäßig zu reinigen sowie bei Schnee und Glätte zu räumen und zu streuen, Hauptrouten am gleichen Tag. 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.

4. Sichere Kreuzungen und Einmündungen

Kreuzungen und Einmündungen sind baulich so zu gestalten, dass sich die am Verkehr Teilnehmenden tatsächlich rechtzeitig gegenseitig sehen können. Radverkehrsführungen sind im Kreuzungsbereich konsequent farbig zu markieren.

Von ampelgeregelten Kreuzungen und Einmündungen, die diese Anforderungen nicht erfüllen, baut die Stadt jährlich mindestens zwei so um, dass sie diesen Vorgaben genügen. Das Parken in Kreuzungsbereichen ist baulich zu verhindern, jährlich sind mindestens 20 Kreuzungen entsprechend umzugestalten.

5. Sichere Schulwege

Schulwege sind so zu gestalten, dass sie für Kinder gefahrlos nutzbar sind. Gemeinsam mit den Schulen sind innerhalb von drei Jahren Problem- und Gefahrenstellen zu analysieren und nachfolgend zu verbessern. An allen Schulen sind in ausreichendem Umfang sichere, witterungsgeschützte Abstellmöglichkeiten zu schaffen, an Grundschulen für mindestens 20 Prozent, an weiterführenden Schulen für mindestens 50 Prozent der Schüler:innen.

6. 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 Personenverkehrs, Kultur- und Freizeiteinrichtungen, KiTas, Einkaufszentren und ähnlich frequentierten Einrichtungen befinden. Die Stadt Jena schafft jährlich 300 Fahrradstellplätze, davon 20 Prozent überdacht. Für Neubauten soll die Stadt Richtlinien in Form einer Abstellatzung erstellen.

7. Öffentlichkeitsarbeit

Die Stadt Jena führt pro Jahr eine öffentliche Werbekampagne für das Radfahren und gegenseitige Rücksichtnahme durch. Dazu gehört die Aufklärung über Verkehrsregeln und die Sensibilisierung für Gefahrensituationen. Die Stadt und ihre Eigenbetriebe lassen sich innerhalb von zwei Jahren als "Fahrradfreundlicher Arbeitgeber" zertifizieren und werben um Nachahmung bei anderen Unternehmen in der Stadt.

Über Baustellen und Umleitungen in Radverkehrsführungen wird rechtzeitig öffentlich informiert.

8. Transparenz und Umsetzung

Innerhalb eines Jahres sind die grundlegenden Pläne für die Realisierung der Forderungen zu erarbeiten, die dann priorisiert und zügig umgesetzt werden. Dabei sind regelmäßig die am Radentscheid beteiligten Interessenvertretungen und der Beirat Radverkehr einzubeziehen, und es ist jährlich in einer öffentlichen Veranstaltung zum Stand der Umsetzung zu informieren.

Die den Radverkehr betreffenden Meldungen im städtischen Mängelmelder und das Unfallgeschehen sind systematisch zu erfassen und jährlich auszuwerten. Die Aufwendungen für Investitionen in Radverkehr und andere Verkehrsarten sind systematisch zu erfassen und in einem jährlichen Bericht darzulegen.

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 Vertreterinnen der Antragstellenden werden gemäß § 3 ThürEBBG folgende Vertrauenspersonen benannt:

Frieda Nagler | Erich-Weinert-Str. 21 | 07749 Jena

Stellvertreterin:

Solveig Selzer | Rathenaustr. 3 | 07745 Jena

Kontakt: info@radentscheid-jena.de

Die Vertreterinnen 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:

ADFC Thüringen e.V., Kreisverband Jena-Saaletal, vertreten durch den Vorstand (Dr. Barbara Albrethsen-Keck, Florian Reinhardt, Frieda Nagler, Renate Schaller, Thomas Wedekind)

ADFC Jena-Saaletal | Schillergässchen 5 | 07745 Jena

Die Initiator:innen des Radentscheids arbeiten ehrenamtlich. Wir freuen uns über jede Spende, die uns hilft, das Bürgerbegehren durchzuführen!

Unser Spendenkonto:

Kontoinhaber: ADFC Jena-Saaletal

IBAN: DE24 830 944 54 0322 0472 07

BIC: GENODEF1RUJ

Verwendungszweck: Radentscheid Jena

Alle Felder ausfüllen und keine Gänsefüßchen —, — verwenden. Voraussetzung für eine gültige Unterschrift: EU-Bürger, Mindestalter 16 Jahre, Hauptwohnsitz in Jena seit mindestens 3 Monaten.

	Name	Vorname	Geburtsdatum	Straße, Hausnr.	PLZ	Ort	Datum	Unterschrift
	Mustermann	Erika	13.07.1973	Musterstraße 42	07746	Jena	01.01.2021	Erika Mustermann
1								
2								
3								
4								
5								
6								

Bitte senden Sie die Unterschriftenliste – auch wenn nicht alle Zeilen ausgefüllt wurden – umgehend an die Adresse des Trägers zurück oder geben Sie sie an einer der Sammelstellen (radentscheid-jena.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

Die dringend benötigte Verkehrswende muss sichere und praktische Alternativen zum Kfz-Verkehr anbieten. Die Stadt Jena investiert zu wenig in den Radverkehr und räumt diesem eine zu geringe Priorität bei der Verkehrsentwicklung ein. Durch die geforderten Maßnahmen soll Radfahren in Jena attraktiver und sicherer werden, insbesondere auch für Kinder, Jugendliche und Senior:innen. Wir fordern ein jährliches Mindestmaß an Maßnahmen. Dafür muss sich die Stadt nach Kräften im Rahmen ihrer rechtlichen Möglichkeiten einsetzen.

Der Umbau von Bundesstraßen und die Ergrüpfung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen (z.B. Tempolimits, Ampeln und andere Verkehrszeichen) können aus Rechtsgründen nicht Teil des Bürgerbegehrens sein. Solche Maßnahmen könnten die Erreichung unserer Ziele aber unterstützen und durch die Behörden angeordnet werden.

Forderungen mit jährlichen Fortschrittsangaben sind als Durchschnittswerte zu verstehen, es dürfen also zum Beispiel in einem Jahr weniger Radwege oder Stellplätze geschaffen werden, wenn dies in einem anderen Jahr ausgeglichen wird.

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 Paradiesbahnhof – zwischendurch absteigen müssen. Strecken, auf denen nur in Schrittgeschwindigkeit gefahren werden darf, benötigen schnell befahrbare Ausweichstrecken.</p> <p>Im Radverkehrsnetz soll der Belag dauerhaft eben sein mit möglichst geringem Rollwiderstand, hoher Griffigkeit auch bei Nässe und Allwettertauglichkeit mit guten Entwässerungseigenschaften.</p> <p>Um zügiges Fortkommen zu ermöglichen und gleichermaßen Unfälle zu verhüten, muss die Wegeführung auch für Ortsfremde eindeutig erkennbar sein. Sie muss im Verlauf stetig und sicher gestaltet sein. Das Ende eines Radweges ist für alle Verkehrsteilnehmenden baulich gut erkennbar zu gestalten, bei Änderung der Radverkehrsführung muss ein gefahrloser Übergang möglich sein.</p> <p>Die ländlichen Ortsteile sind schrittweise an das Radverkehrsnetz anzuschließen. Aufgrund des in der Regel höheren Geschwindigkeitsniveaus sind hierbei in den meisten Fällen baulich getrennte Radwege vorzusehen.</p> <p>Damit die Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrsnetzes schnellstmöglich Wirkung zeigen, soll die Stadtverwaltung die gefährlichsten und die am meisten frequentierten Routen als erste den Forderungen anpassen.</p>
Sichere Radwege an Hauptverkehrsstraßen	<p>Auf Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeiten oberhalb 30 km/h fühlen sich Radfahrende nicht sicher und sind auch objektiv erhöhter Gefährdung ausgesetzt. Für solche Straßen fordern wir deshalb breite baulich getrennte Radwege, die von unzulässig haltenden oder gar parkenden Kraftfahrzeugen freigehalten werden. Eine solche Trennung kann beispielsweise durch Bordsteinkanten, Poller oder Blumenkübel erfolgen. Zugleich soll der Fußverkehr vor Fahrrädern geschützt sein. Eine farbliche Unterscheidung der Verkehrsflächen unterstützt dies.</p> <p>Nicht in jedem Fall wird die Schaffung sicherer Radwege an Hauptverkehrsstraßen möglich sein. In diesen Fällen müssen hinsichtlich Fahrzeit und Komfort gleichwertige Alternativrouten angeboten werden, zum Beispiel durch die Einrichtung von Fahrradstraßen oder Fahrradzonen.</p>
Barriere- und hindernisfreie Rad- und Gehwege	<p>Kanten und verunreinigte Wege stellen eine Sturzgefahr dar und erhöhen beim Überfahren den Verschleiß am Fahrrad. Bordabsenkungen sind auf Null mit ausreichend langen Rampen zu realisieren, so dass sie komfortabel und sicher überfahren werden können. Häufige Niveauänderungen an Ein- und Ausfahrten verringern den Fahrkomfort erheblich und sollen deshalb vermieden werden.</p> <p>Das Fahrrad ist kein Schönwetterfahrzeug. Deswegen müssen Radwege ganzjährig in benutzbarem und verkehrssicherem Zustand sein. Winter- und Wartungsdienste sind wesentlich. An einigen Stellen sind Radwege benutzungspflichtig, weil die Nutzung der Fahrbahn für Radfahrende als besonders gefährlich angesehen wird. Insbesondere diese müssen zügig von Schnee, Eis, Laub und Verschmutzungen befreit werden.</p> <p>Weil Fahrräder schnell sein können, müssen Hindernisse auf den Flächen für den Radverkehr beseitigt oder ausreichend – vor allem bei Dunkelheit – erkennbar gemacht werden. Notwendige Einrichtungen wie Lichtmasten dürfen aber nicht auf Gehwege versetzt werden. Auch Hindernisse auf Gehwegen sind optisch auffällig zu markieren, weil sie sonst eine Gefahr darstellen können. Gehwege müssen in vergleichbar gutem Zustand sein, damit der Fußverkehr nicht auf die besseren Radwege ausweicht.</p>
Sichere Kreuzungen und Einmündungen	<p>Kreuzungen sind Unfallschwerpunkte, insbesondere durch schlechte Sichtbeziehungen und unklare Verkehrsführung. Wichtig sind vor allem eine gute Erkennbarkeit der Radverkehrsführung, z. B. durch rote Einfärbung, und eine gute Sichtbarkeit der Radfahrenden sowie ein niedriges Geschwindigkeitsniveau der abbiegenden Kfz. 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.</p> <p>Trotz entsprechender StVO-Vorschriften sind Kreuzungen noch häufig mit parkenden Kfz verstellt. Dies stellt eine hohe Unfallgefahr für alle Verkehrsteilnehmenden dar. Hier ist durch bauliche Maßnahmen – bspw. Poller und Fahrradbügel im Kreuzungsbereich – mehr Sicherheit herzustellen.</p>
Sichere Schulwege	<p>Für Kinder und Jugendliche stellt das Fahrrad ein besonders wichtiges Verkehrsmittel dar. Zugleich haben sie weniger Erfahrung im Verkehr und sind deshalb durch mangelhafte Radverkehrsführungen besonders gefährdet. Daher fordern wir eine systematische Analyse der für Schulwege genutzten Radverkehrsverbindungen und eine Umgestaltung, die die gefahrlose Nutzung für Kinder ermöglicht.</p> <p>Besonders im unmittelbaren Umfeld von Schulen tritt eine erhöhte Gefährdung durch Kfz auf, der durch geeignete bauliche Maßnahmen zu begegnen ist. Sicheres Radfahren muss für Kinder aber auch im gesamten Radverkehrsnetz gewährleistet sein.</p> <p>An Schulstandorten sind sichere und gegen Wittereinflüsse geschützte Abstellanlagen gemäß Begründung zu Ziel 6 in ausreichender Anzahl zu schaffen.</p>
Ausreichende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder	<p>Fahrräder müssen sicher geparkt werden können. Da sie mit oder ohne Ladung schwer sein können, 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. Mit der zunehmenden Verbreitung von Lastenrädern und Anhängern müssen auch diese angemessen berücksichtigt werden. Eine Überdachung von Abstellanlagen erhöht den Komfort für die Nutzenden und die Lebensdauer der Fahrräder.</p> <p>Der Bau von Abstellanlagen hat dort Priorität, wo Fahrräder ungeordnet störend geparkt werden. Für Pendelnde sind Fahrradboxen an Bahnhöfen zum besonders sicheren Abstellen wünschenswert.</p> <p>Durch eine Abstellatzung werden einheitliche Regelungen für Stellplätze bei Neubauten getroffen, um ausreichend Abstellanlagen zu schaffen.</p>
Öffentlichkeitsarbeit	<p>Eine große Gefahrenquelle für Fahrradfahrende ist u.a. das mangelnde Wissen vieler Verkehrsteilnehmender etwa über Mindestmaße beim Überholen und die Bedeutung von Verkehrszeichen wie "Fußweg Fahrrad frei". Durch gezielte Kampagnen kann dem entgegen gewirkt werden. Zugleich wird durch Kampagnen, die die Vorteile des Fahrradfahrens verdeutlichen, die Attraktivität dieses Verkehrsmittels sichtbar.</p> <p>Um Mitarbeitende zur Fahrradnutzung zu motivieren, sind geeignete Bedingungen an der Arbeitsstelle wichtig. Dafür soll die Stadt eine Vorbildrolle als zertifizierter "Fahrradfreundlicher Arbeitgeber" einnehmen.</p> <p>Informationen über Baustellen und Umleitungen sind für eine sinnvolle Wegeplanung im Alltag wesentlich. Die für Kfz realisierte Öffentlichkeitsarbeit dazu soll in gleicher Qualität auch für Radverkehrsführungen umgesetzt werden.</p>
Transparenz und Umsetzung	<p>Das zuletzt 2012 überarbeitete Radverkehrskonzept soll unter Mitwirkung der Initiierenden des Radentscheids aktualisiert werden, um die hier gestellten Forderungen konzeptionell und planerisch zu untersetzen und zu priorisieren. Unfallgeschehen und Einträge im Mängelmelder liefern Hinweise auf Gefahrenstellen und Verbesserungspotentiale im Radverkehrsnetz. Sie sollen daher regelmäßig ausgewertet werden.</p> <p>Derzeit ist nicht transparent erkennbar, wie sich die städtischen Investitionen auf die verschiedenen Verkehrsarten verteilen, dies soll daher jährlich ausgewertet und veröffentlicht werden. Wünschenswert wäre darüber hinaus die explizite Ausweisung der Radverkehrsinvestitionen im Haushalt der Stadt und ihrer Eigenbetriebe.</p>