

# Beirat Radverkehr Jena

## Protokoll der Beratung vom 14. 08. 2018

**Ort:** Am Anger 26, Beratungsraum 1\_03

**Zeit:** 17:03 – 19:30 Uhr

**Teilnehmer:**

Titel	Name	Vorname	vertritt
<b>stimmberechtigte Mitglieder</b>			
	Drechsler	Sven	Bürgervertreter
	Dressler	Sandro	Bürgervertreter
	Jacob	Lutz	Bürgervertreter
	Martin	Dietrich	Bürgervertreter
Dr.	Schmidt	Dorit	Bürgervertreterin
	Wedekind	Thomas	ADFC
	Reinhardt	Florian	ADFC
Prof. Dr.	Guthke	Reinhard	Beirat Lokale Agenda 21
	Hennig	Thomas	Zählergemeinschaft FDP / Piraten
	Lindner	Ira	Linke
	Kirschner	Silvio	SPD
<b>beratende Mitglieder</b>			
	Apelt	Wolfgang	FD Verkehrsorganisation
	Bergner	Regina	Kommunalservice Jena
	Henning	Jürgen	Kommunalservice Jena
	Schwamberger	Anya	FD Stadtentwicklung und -planung
	Zimmermann	Ulrike	Radverkehrsbeauftragte
<b>Gäste</b>			
	Bruun	Beriel	Bruun & Möllers, Hamburg
	Rüster	Thomas	FD Stadtplanung und –entwicklung
	Streibich	Silvia	FD Stadtplanung und –entwicklung

### Tagesordnung:

1. Tagesordnung
2. Protokollkontrolle
3. Stadtgarten Eichplatz (1 h, mit Vorstellung durch das betreuende Planungsbüro)
4. Landfeste (nur wenn ein neuer Stand vorliegt)
5. Südzufahrt Stadion
6. Straßennutzungsvertrag Nahverkehr
7. Studie zur Aufhebung der Benutzungspflicht (ggf. verschieben)
8. Auswertung Bürgeranliegen Radtag
9. Sonstiges

Die Leitung der Sitzung hat Lutz Jacob, der die Anwesenden begrüßt.

### TOP 1: Tagesordnung

Änderungen zur Tagesordnung: Punkt 4 entfällt.

### TOP2: Protokollkontrolle

#### Beschluss:

<b>Thema</b>	Bestätigung des Protokolls der Sitzung vom 5.06.2018
<b>Ergebnis</b>	Zustimmung: 6; Enthaltung: 1; Gegenstimmen: keine

### TOP3: Stadtgarten Eichplatz

**Präsentation** durch Herr Bruun vom Büro Bruun & Möllers (Hamburg) bestehend aus teilweise auch öffentlich einsehbaren Folien (vgl. S. 18 und 19 aus Präsentation<sup>1</sup> „Neuer Stadtgarten & Kirchplatz, 2. Bürgerworkshop vom 18. 1. 2018“)

darin:

- relativ kleiner Raum zu gestalten (Fassaden rücken an den „Garten“ heran)
- Aufenthaltszone: Aufenthalt/Verweilen, ausschließlich Fußgänger
- durch Baumbepflanzungen: Insel in der Mitte, keine Barrieren, stadtübergreifendes Bild
- Bewegungszone: muss frei bleiben (u.a. auch Rettungswege, Außengastronomie, ...); Mischverkehrsfläche, keine Kfz
- Haupt-Bewegungsachsen: Johannisstraße ↔ Markt, Weigel- ↔ Rathausstraße, jeweils min. 7 m breit
- keine spezifischen Radverkehrsflächen vorgesehen
- Oberflächen: „ein Teppich“ bestehend aus geschnittenem bzw. gebrochenem Pflaster, „Verkehrs“-Steuerung durch Oberflächenqualitäten
- Fahrradstellplätze in Bürgerwerkstatt noch nicht diskutiert, wurden bisher nur verortet, mehrere kleine Gruppen (3 - 5 Bügel) sind unproblematisch unterzubringen

#### Diskussion:

Wedekind: maßstabsgerechte Simulation ist gut, grundsätzlich könnte es wie vorgestellt funktionieren; beispielsweise zeigt sich am Vorplatz vor dem Phyletischen Museum, dass sich von selbst Ruhe- und Bewegungszonen ausbilden.

Martin: Wie wird die Außengastronomie beschränkt um die Durchfahrtsbreiten zu erhalten ?

Bruun: Rettungswege werden geplant und müssen eingehalten werden, Details zur Ortsbelegung erst im Laufe des weiteren Verfahrens  
Verkehrsflächenoberflächenstruktur: erster Schritt im Vorentwurf; „Am Kreuz“ ist „Ankerplatz“: keine Fahrradstraße, Fahrradfahrer sollen sich auf „Augenhöhe“ bewegen; jeder kann sich frei bewegen

---

<sup>1</sup> - <https://blog.jena.de/stadtmitte/wp-content/uploads/sites/15/2018/03/stadtmitte-freiraumwerkstatt-19012018-stadtgarten-kleinweb.pdf>

- Guthke: Die Pflasteroberflächengestaltung im Bereich „Am Kreuz“ bildet immer noch den „Bug“ aus
- Bruun: ob Bug oder kein Bug ist vom Gestalterischen egal, es gab keinen Auftrag eine Fahrradstraße zu entwickeln; Bank steht da, damit sie genutzt wird. Sie schafft Klarheit, dass es eine Mischverkehrsfläche ist
- Jacob: Fahrradhaupttrassen können in vorgestellter Form nicht so richtig funktionieren, Aufenthaltsflächen sollten so strukturiert werden, dass man den Verkehr erkennt.  
Verkehrswegoberfläche muss so belegt sein, dass kein Kleinpflaster parallel zur Hauptfahrtrichtung verbaut wird
- Bruun: alles Pflaster soll gebunden verbaut werden
- Wedekind: Radfahrer setzen sich seit über 25 Jahren für die freie Durchfahrt durch die Innenstadt ein. Da dies, trotz der im Radverkehrskonzept 2002 nachgewiesenen Notwendigkeit, immer wieder in Frage gestellt wird, sollte ein dem Radverkehr nicht ohne weiteres entziehbares Durchfahrtrecht in "Hardware" gegossen werden.  
Es besteht die Hoffnung, dass vielleicht „Druck“ aus der Johannisstraße genommen werden kann, wenn die finale Bebauung vorliegt.
- Bruun: Hoffnung der Umgestaltung ist eine Wiederbelebung des innersten Stadtbereich (momentan Parkplatz); geschichtliche Bezüge sind wichtig; 4 „Bürgerwerkstätten“ waren immer dafür eine konfliktarme Lösung (?) zu finden.
- Zimmermann: eine der existierenden Hauptverbindungen: Universitätsbibliothek ↔ Campus Ernst-Abbe-Platz/Krautgasse: Fahrradfahrer müssen (aufgrund der Treppen am Leutragraben) über Johannisplatz  
Kann man den Anker (Bank am „Bug“) schieben? seine Funktion wäre immer noch erfüllt, aber die linearen Bewegungsrichtungen für die Radfahrer würden erhalten; die Hauptbewegungsrichtungen sollten gut dargestellt und durch Belagsart unterstützen werden.
- Bruun: eine Spur impliziert/suggestiert ein Vorfahrtsrecht, dann lieber homogener Pflasterteppich um den ganzen Bereich
- Zimmermann: wenn genügend Durchfahrtsbreiten vorhanden sind, dann ist es ok
- Schmidt D.: wenn die Radfahrer durch das Buginnere „durchdiffundieren“ sollen, dann gleich außen (östlich der Bank) langfahren
- Zimmermann: Ausweichquartiere anbieten, Fußgänger bewegen sich ungerichtet  
Konfliktsituation wird durch die Umfahrung nicht entschärft; Weigel- ↔ Rathausstraße ist Hauptroute (B7 für innerstädtischen Bereich, geht aber durch den Mischbereich), viel Platz zum Mischen oder Separieren benötigt
- Drechsler: Fahrradabstellplätze; falls durch das Konzept existierende Stellplätze wegfallen, dann müssen an anderen geeigneten Stellen neue in mindestens gleicher Anzahl errichtet werden.
- Bruun: Bank als Schutz, 95% des Raumes offen und beispielbar  
Fußgänger und Radfahrer stellen wichtige Verkehrsströme dar, jeder muss aufeinander Rücksicht nehmen, man entscheidet sich für eine „gleichmäßige“ Fläche auf denen sich alle gleich bewegen können.
- Lindner: Bewegungslinienfolie (vgl. S. 18 in 1): keine Verbesserung der Radführung, da Diagonale zur Kollegiengasse nicht genutzt wird, daher weiterhin Konfliktpotential „unterm Markt“, „Löbderstraße“,
- Jacob: Potential für Bypass zum „Nonnenplan“ erkennbar  
zu den durchgezogenen Radfahrer-Bewegungslinien sollten zusätzlich auf der

Folie auch noch gestrichelte Fußgängerlinien eingezeichnet werden; im Hauptknoten „am Kreuz“ alle Bewegungsrichtungen für Fußgänger und Radfahrer.

Die Bereiche wo wenig Radfahrer fahren soll die Nutzung „angefaster“ Pflastersteine in Erwägung gezogen werden.

Aber: Wenn das Pflaster nicht attraktiv ist, dann wird dieser Bereich von den Fußgängern auch nicht angenommen und es erhöht das Konfliktpotential im Bereich der glatteren Flächen.

#### **TOP4: Landfeste**

Gestrichen, mangels neuer Tatsachen

#### **TOP5: Südzufahrt Stadion**

Präsentation durch Frau Bergner

Ziel ist es, eine weitere Zufahrt für Einsatzkräfte herstellen, diese wird nur bei „Hochrisiko“-Veranstaltungen benutzt werden; es gab bereits viele Abstimmung im Rahmen der B-Planerstellung; der von diesen Planungen betroffene Übergang über die Straßenbahn nach Burgau wird durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) freigegeben da in diesem Gebiet (Straßenbahn auf separaten Gleiskörper) diese nicht als Straßenfahrzeug angesehen wird.

**Vorstudie** mit verschiedenen Varianten wurde durchgeführt, dabei folgende Varianten erarbeitet:

1. Radweg direkt auf der Straßenüberführung (Variante bekommt keine Zustimmung der EBA)
2. ?
3. separate Überführung für Radfahrer, Straßenüberführung ist (fast die gesamte Zeit) durch Toranlage geschlossen, nur für ausgewählte (Hochrisiko)-Veranstaltungen geöffnet. Radtrasse nach Süden 4m breit;

**Entwurfsplanung** muss zur Genehmigung

Dressler: Übergang: Asphalt auf Asphalt muss plan (ohne Längsfuge/-bordsteinkante) erfolgen, die Ampelphasen müssen der Realität einer 60 km/h-Straßenbahn (nicht ICE) angepasst werden, d.h. längere Gelb-, kürzere Rotphase als momentan;  
bei Hochrisikospielen kommen Fahrradfahrer da nicht durch

Zimmermann: Nichtdurchkommen bei den wenigen Hochrisikoveranstaltungen ist „höhere Gewalt“; Umleitungskonzept muss das Umfahren des Bereichs absichern

Bergner: Fortführung nach Süden als 4m-Breite ist angedacht;

Dressler: geplantes Vorfahrts-/ Hauptstraßenschild (Verkehrszeichen 205 / 306) ist irritierend (da meistens kein Querverkehr (s.o.))

Apelt: Schilder werden noch einmal überprüft. Die Kleingartenanlagezufahrt soll zukünftig nur noch von Süden erfolgen, die Sondergenehmigung für Anlieger zum Überfahren des Bahnübergangs werden nicht erneuert.

Hennig: Wegführung von Ringwiese kommend in Richtung Wöllnitz: Kurvenradius sollte vergrößert werden.

Bergner: Entschärfung wird geprüft werden

Jacob: im neu gebauten Bereich muss eine Beleuchtung vorgesehen werden

Zimmermann: Variante muss um ein Umleitungskonzept und eine detaillierte Beschilderung für den Normal- und Veranstaltungsfall erweitert werden

<b>Thema</b>	Der Beirat stimmt grundsätzlich dem Konzept eines mit LSA versehenen Bahnübergangs wie vorgestellt zu. Fordert aber: <ul style="list-style-type: none"><li>- Überprüfung Beschilderung (Vorfahrt gewähren / Hauptstraße bei Einmündung Radweg auf meistens nicht genutzte Straße)</li><li>- Vorstellung / Überprüfung Umleitungskonzept für den Veranstaltungsfall</li><li>- Radienüberprüfung für Abzweig aus Richtung Ringwiese in Richtung Wöllnitz</li></ul>
<b>Ergebnis</b>	Ja: 9 (von 9)

### **TOP6: Straßennutzungsvertrag Nahverkehr**

Vorstellung durch J. Henning: Straßenbenutzungsvertrag zwischen Jenaer Nahverkehr und Stadt Jena von 1997; darin u.a. geregelt:

- wer unterhält was, wer informiert wen, wer haftet für wen, Nutzungsentgelt, Gleiszonen, Reinigungs-/Streupflicht, ...
- in Anlage: Straßen-Verzeichnis für alle relevanten Abschnitte

Nahverkehr darf die Straßenräume unentgeltlich nutzen

Kein Vertragsbestandteil: Bevorrechtigung des Nahverkehrs

Momentan verhandelt der KSJ mit Geschäftsführern des Nahverkehrs um eine Fortschreibung/Erneuerung des Vertrags

Zimmermann: Jenaer Nahverkehr wird wohl versuchen eine Vorberechtigung stärker festzuschreiben, gibt es schon einen Entwurf? Welche Rolle spielt die Umweltsensitive Verkehrssteuerung ?

### **TOP7: Studie zur Aufhebung der Benutzungspflicht**

Wedekind: Forschungsbericht 52 Unfallforschung der Versicherer „Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht“<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> <https://udv.de/download/file/fid/10587>

Vorher-Nachher-Vergleich: wie hat sich das Unfallgeschehen entwickelt nachdem Radwege „aufgehoben“ worden sind?

- keine wesentliche Verhaltensänderung der Radfahrer: „alte Radwege“ werden weitergenutzt
- Schlechte Kenntnisse der Regeln zur Radwegbenutzungspflicht bes. bei Kfz-Führern
- Problem: Benutzungsrechte für Verkehrsflächen durch den Radverkehr ergeben sich, neben der Anordnung durch bestimmte Verkehrszeichen, auch aus der baulichen und farblichen Gestaltung der Fläche (z.T. nicht eindeutig erkennbar).
- Konsequenzen:
  - o die Aufhebung der Benutzungspflicht wirkt sich meist weder positiv noch negativ auf die Sicherheit aus.
  - o die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist nicht per se sicherer. Sicherheit hängt sehr von der Gestaltung der Radverkehrsführung sowie vom Verkehrsaufkommen ab
  - o Nicht benutzungspflichtige Radwege sind wie benutzungspflichtige Radwege behandeln – Sicherheitsprobleme müssen konsequent beseitigt werden

Wesentliches Ergebnis: Sicherheit ist kein Argument gegen Aufhebung von angeordneten Radwegen.

### **TOP8: Auswertung Befragung Radtag**

Die Bürgerbefragung zum Radtag zu einer Vielzahl von Themensammlung findet sich im Anhang 1.

Die noch nicht bekannten Unzulänglichkeiten sollen in die Fortschreibung des Radfahrkonzepts mit aufgenommen werden.

Aktuell: Gullies mit „Schlitzen“ in Fahrtrichtung bitte an KSJ (Herrn Henning) melden.

### **TOP9: Sonstiges**

- Beschilderung am südlichen Ortseingang Göschwitz (B88): Feststellen welche Busse dort noch fahren bzw. halten, Herr Henning kümmert sich (auch um eine etwaige Abordnung von Verkehrszeichen)
- „Umweltsensitive Verkehrssteuerung“: (Herr Henning) Informationen zum Projekt muss es in der Verwaltung geben; er hat einen Kollegen gebeten ein Exzerpt zu erstellen, welches es im Beirat vorgestellt werden soll.

Dressler: in Winzerlaer Straße (Höhe Buchaer Straße) wird eine neue LSA gebaut, Verwaltung: Ampel in „Grüne Aue“ Fußgängerampel wird benötigt, da es Fußweg nur auf einer Seite gibt und eine gefahrlose Querung sonst nur schwer möglich ist.

Henning: Winzerlaer Straße (zwischen Ammerbacher und Schrödingerstraße) wird wie folgt gebaut: bergab Schutzstreifen, bergauf Radverkehrsführung auf Rad- / Fußweg

Wedekind:

- Was ist mit der aufgebrochenen Mittelfuge in der Closewitzer Straße?  
Henning: Mittelfuge soll verschlossen werden
- Am Rautal: „Minischutzstreifchen“ führen zu sehr geringem Seitenabstand zwischen Kraft- und Radfahrern: könnte man den Mittelstreifen entfernen? Ergibt sich durch den angedachten Gehwegbau eine Änderung des Straßenquerschnitts?  
Henning: nichts Konkretes, nichts terminiert.
- ADFC-Fahrradklimatest 2018: 1. September – 30. November, nähere Informationen: <https://www.fahrradklima-test.de/>

Jacob: im KSJ-Werkausschuss wurde am 27.6.18 eine unabhängigen Analyse der Stadtbeleuchtung in Jena als Vorbereitung für die Entwicklung eines Beleuchtungskonzepts vorgestellt; Grundtenor: Beleuchtung ist für Verkehrssicherheit erst ab Tempo 50 km/h relevant, alles andere ist Kür

Dressler: - Lastenräder sollten in nächster Sitzung thematisiert werden.

- Bahnübergang Burgau (Göschwitzer Straße Richtung Lobedaer Straße): Verwerfungen bei Überfahrt über Straßenbahnschienen

Zimmermann: von der Stadt wurden zwei Zählstellen für Radfahrer (<https://www.eco-compteur.com/de/loesungen/radfahrer-zahlen>) eingerichtet;

- Goldbergrampe (Lobeda Ost) – im Wesentlichen Alltagsverkehr
- Einfahrt in Oberaue: Alltags- und touristische Radfahrer

Bisher gab es für die Stadt Jena keine absoluten Zahlen von Radfahrern, sondern nur den modalen Split;

anonyme Permanentzählung ermöglicht es erstmals Jahressganglinien, Korrelationen zum Wetter, Vergleiche über mehrere Jahre, ... durchzuführen;

Daten werden in einem Online-Auswertungsportal vorgehalten; Opendata-Prinzip; Vergleichbares Beispiel Rostock: <http://www.radregion-rostock.de/radregion-rostock/radverkehr-in-zahlen/>

Um 19.30 Uhr schließt Lutz Jacob die Sitzung.

### **Termin der nächsten öffentlichen Sitzung**

Dienstag der 11. 09. 2018 um 17.00 Uhr

Ort: Am Anger 26, Beratungsraum 1\_03

## **Anhang 1:**

### Auswertung Befragung Radtag 2018

1. Wo müssen mehr Abstellmöglichkeiten geschaffen werden?
  - Rund um die Goethegalerie
  - Hinter der Goethegalerie
  - Neue Mitte
  - Holzmarkt
2. Wo sollten Einbahnstraßen in Gegenrichtung freigegeben werden?
  - Bachstraße (2 Radfahrer in der falschen Richtung pro Minute)
  - Leipziger Straße (Nordschule → Scharnhorststraße)
3. An welcher Ampel wartet man besonders lange?
  - LSA Knebelstraße
  - Paradiesstraße
  - Johannisplatz außerhalb Verkehrszeiten
  - Am Roten Turm (Capitol → Inselplatz)
4. Wo sind Gefahrenstellen, wo hatten Sie schon Unfälle oder Beinahe-Unfälle?
  - Nollendorfer Platz
  - Sickingstraße Längsrinnen
  - Heinrichsberg / Johannisplatz
  - Gully vor ARO (Friedrich-Engels-Straße) ist 90° gedreht!
  - überall, wo Längskanten überfahren werden müssen (Dornburger Str., Neugasse)
  - erzwungener geringer Abstand zu parkenden Kfz (Dornburger Str., Karl-Liebknecht-Str.)
  - Straßenbahnschienen (Dornburger Str., Steinweg, Karl-Liebknecht-Str.)
  - Dornburger Str., Nordschule
  - Ausfahrt Sickingenstraße / Erfurter Str. → Kfz / Radweg
  - Camsdorfer Brücke – Unterführung Bahngleise
  - Karl-Liebknecht-Str. komplett
  - Rewe Fuchslöcher – Parkplatzausfahrt



5. Wo ist Radfahren in Jena für Sie unsicher, unangenehm oder unkomfortabel?
- Ausfahrt Parkplatz Stadtverwaltung Richtung Bären → Kfz blockieren Rad-/Gehweg
  - Bahnübergang Mühlenstraße
  - Paradiesbrücke, hohes Fußgänger- und Radfahreraufkommen, Blumenkübel engen die Fläche unnötig ein
  - Radweg Stadtrodaer Straße: Wurzeln, Breite
  - Karl-Liebknecht-Str. (Kfz Rechtsüberholen Höhe Ostschule)
  - Grüner Pfeil Jenzigweg
6. Wo hat sich für Sie etwas verbessert?
- OBI-Tunnel
  - Freigabe OBI-Tunnel
7. Wo sind Maßnahmen aus ihrer Sicht am Bedarf vorbei gegangen oder wo wurden ungünstige Lösungen gewählt?
- Schutzstreifen am unteren Löbdergraben
  - Magdelstieg, Radspur am Hohen Trottoir
8. Sonstiges / Anmerkungen
- Jahnstraße / Talstraße als Fahrradstraße
  - Im Wehricht als Fahrradstraße
  - Mühlenstraße → unter Brücke Tatzendpromenade zu Zeiss, Privatweg Stadtwerke: teilweise unbefestigt, Borde
  - Philosophenweg ↔ Zentrum, LSA erweitern
  - Fürstengraben Benutzungspflicht Ende → Übergang auf Fahrbahn
  - zu viele Querrinnen im Paradies