

# Beirat Radverkehr Jena

## Protokoll der Beratung vom 16. 10. 2018

**Ort:** Beratungsraum Am Anger 15

**Zeit:** 17:04 – 19:40 Uhr

**Teilnehmer:**

Titel	Name	Vorname	vertritt
<b>stimmberechtigte Mitglieder</b>			
	Dreßler	Sandro	Bürgervertreter
	Drechsler	Sven	Bürgervertreter
Dr.	Heinz	Erik	ADFC
	Jacob	Lutz	Bürgervertreter
	Kirschner	Silvio	SPD
	Kober	Hartmut	Beirat Lokale Agenda 21
	Martin	Dietrich	Bürgervertreter
	Reinhardt	Florian	ADFC (Stellvertreter)
Dr.	Schmidt	Dorit	Bürgervertreterin
	Wedekind	Thomas	ADFC
<b>beratende Mitglieder:</b>			
	Henning	Jürgen	Kommunalservice Jena
	Schubert	Jennifer	VCD Ortsgruppe Jena
	Schwamberger	Anya	FD Stadtentwicklung und -planung
	Zimmermann	Ulrike	Radverkehrsbeauftragte
<b>Gäste:</b>			
	Hennig	Thomas	
	Müller	Ralf	
	Zöllner	Hannes	

## **Tagesordnung:**

1. Tagesordnung,
2. Protokollkontrolle (11. 09. und 14. 08. 1018),
3. Organisatorisches,
4. Projekt Umweltsensitive Verkehrssteuerung,
5. Straßenbahnprojekt des JNV,
6. Radverkehrskonzept 2.0 für den Freistaat Thüringen,
7. Lastenräder (mögliche Förderung)
8. Sonstiges.

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

### **TOP 1: Tagesordnung**

Es gibt keine Änderungsanträge zur Tagesordnung.

### **TOP2: Protokollkontrolle**

Gegen das Protokoll der Sitzung vom vom 11. 09. gibt es keine Einwände. Das Protokoll vom 14. 08. ist noch nicht fertiggestellt, da die Zuarbeiten von T. Hennig noch fehlt und bei T. Wedekind Rückfragen nötig sind. Die Abstimmung darüber wird erneut verschoben.

### **Beschluss:**

<b>Thema</b>	Bestätigung des Protokolls der Sitzung vom 11.09.2018
<b>Ergebnis</b>	Ja: 6, Enthaltungen: 2

### **TOP3: Organisatorisches**

Die Termine der nächsten Sitzungen werden wie folgt festgelegt: 13. 11. 2018, 11. 12. 2018, 08. 01. 2019, 05. 02. 2019, 12. 03. 2019, 09. 04. 2019, 14. 05. 2019.

Prinzipiell finden die Sitzungen jeweils am zweiten Dienstag im Monat statt. Termine, die in die Ferien oder auf Feiertage fallen, werden aber verschoben.

Zur Diskussion um die Satzung des Beirates Radverkehr stellt L. Jacob fest, dass offenbar kein Änderungsbedarf besteht. Zum Prozedere der Benennung der Bürgervertreter soll noch geklärt werden, ob eine Präzisierung notwendig ist.

### **TOP4: Projekt Umweltsensitive Verkehrssteuerung**

J. Henning erläutert das Projekt. Ausgehend vom Förderprogramm „Umweltorientiertes Verkehrsmanagement (UVM)“ des Freistaates Thüringen wird

nach einem Pilotprojekt in Erfurt neben anderen Thüringer Städten auch in Jena ein entsprechendes Projekt realisiert.

Ziel des Projektes ist es, mit Maßnahmen des Verkehrsmanagements (Verkehrssteuerung, Verkehrsinformation etc.) einen Beitrag zur Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen zu leisten. Als Maßnahmen sollen dazu insbesondere eine Verstetigung des Verkehrsflusses, eine Verkehrsverlagerung zur Reduktion der Verkehrsbelastungen, Alternativroutensteuerung sowie die Information der Verkehrsteilnehmer dienen. Strukturell gesehen wird das System aus einer Detektionsebene, einer Managementebene und einer Nutzerebene bestehen. Die dazu nötige Technik wird im Laufe der nächsten Jahre schrittweise aufgebaut.

Vorbereitend werden die Hauptverkehrsstraßen hinsichtlich ihrer LSA-Steuerung und der aktuellen verkehrlichen Situation überprüft. Parallel erfolgt eine Übernahme der Handlungserfordernisse aus der Lärmaktionsplanung und Luftreinhalteplanung. In der zusammenfassenden Analyse werden daraus die Maßnahmenpakete für die Handlungsschwerpunkte entwickelt. Grundlage für die Verkehrssteuerung ist eine kontinuierliche flächendeckende Erfassung der Umwelt- und der Verkehrssituation. Obwohl das System auf die Steuerung des Kfz-Verkehrs zielt, wird es indirekt Auswirkungen auf den Radverkehr geben.

L. Jacob plädiert dafür, den Radverkehr unbedingt mit einzubeziehen.

U. Zimmermann regt an, die vom Beirat bereits vorgelegte Liste mit Optimierungsvorschlägen für Lichtsignalanlagen (siehe [Protokoll](#) der Sitzung vom 11. 04. 2017) in das Projekt mit einzubringen.

T. Wedekind meint, dass es in Jena sowohl Knoten mit sehr guten als auch mit schlechten (hohe Verlustzeiten) LSA-Schaltungen gibt, ohne dass ein Grund für diese Unterschiede erkennbar sei. Er schlägt vor:

- die Sensoren vor den Verkehrsknoten in größerem Abstand anzubringen, um eine vorausschauende Steuerung zu ermöglichen,
- die Ampelphase für die Straßenbahn immer nur bei Bedarf zu schalten,
- die Ampelschaltung an Kreuzungen mit Radfahrerfurten abhängig vom tatsächlich anfallenden Radverkehr zu machen, ohne dass die Radfahrer (z.B. durch Drucktaster) eingreifen müssen. Hierzu müsste ermittelt werden, mit welchen technischen Möglichkeiten Radfahrer selbsttätig durch die Signalanlage erkannt werden können.

Zu letzterem Vorschlag merkt U. Zimmermann an, dass ihr eine derartige verkehrsabhängige Regelung der bedingten Verträglichkeit von Verkehrsströmen bisher nicht bekannt sei.

Auf die Frage nach dem Zeitrahmen des Projektes antwortet J. Henning, dass dieses über 3–4 Jahre läuft und ein konkreter Schlusstermin noch bekannt gegeben wird.

## **TOP5: Straßenbahnprojekt des JNV**

U. Zimmermann berichtet über ein Gespräch mit D. Jakisch von der Jenaer Nahverkehr GmbH, in dem es um die geplante Anschaffung neuer Straßenbahnfahrzeuge ging. Die Jenaer Nahverkehr GmbH möchte die Möglichkeit der Fahrradmitnahme verbessern und wünscht sich Anregungen vom Beirat, worauf dabei insbesondere zu achten sei. Die Beiratsmitglieder sind daher aufgerufen, Hinweise und Vorschläge einzubringen. Der Aufruf geht insbesondere an den ADFC, Erfahrungen aus anderen Städten zu recherchieren.

T. Wedekind bemerkt, dass die bisher in Jena vorgesehene Fahrradstellfläche hinter dem Fahrer ungünstig sei. Er regt an, die in Erfurt verwendete Variante einer Mehrzweckfläche in der Mitte des Zuges zu prüfen

## **TOP6: Radverkehrskonzept 2.0 für den Freistaat Thüringen**

U. Zimmermann berichtet über das **Radverkehrskonzept 2.0** für den Freistaat Thüringen, das im August 2018 der Öffentlichkeit vorgestellt worden war.

Das Radverkehrskonzept 2.0 soll die Handlungsgrundlage für die Radverkehrspolitik der Landesregierung bis 2030 sein. Erstmals werden konkrete Ziele festgelegt, wie sich der Anteil der Radfahrer im Straßenverkehr entwickeln soll: bis 2025 soll er auf 12 Prozent steigen und sich damit gegenüber 2008 verdoppeln. Bis 2030 soll er einen Wert von 15 Prozent erreichen.

Strukturell besteht das Radverkehrskonzept 2.0 aus drei Teilen: A Ziele und Grundsätze, B Handlungsfelder, C Instrumente und Ressourcen. Die Handlungsfelder betreffen vor allem die Infrastruktur, das Netz zum Radfahren einschließlich der Wegweisung, das Fahrradparken und die Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr, den Fahrradtourismus sowie die Themen Kommunikation, Verhalten und Bildung.

Das Radverkehrskonzept als solches ist ambitioniert, stellt jedoch nur ein Rahmenprogramm dar, ohne konkrete Maßnahmen. Ein nachgelagertes Förderkonzept sei in Arbeit, berichtet U. Zimmermann.

T. Wedekind bemerkt dazu, nach Aussage von Staatssekretär Dr. K. Sühl auf der ADFC-Landesversammlung wäre das Radverkehrskonzept bewusst als Rahmenkonzept konzipiert, da den Erstellern des Konzeptes zumeist die Hoheit über die Finanzierung der Maßnahmen fehlt und deshalb die Umsetzung kaum im Detail planbar sei.

## **TOP7: Lastenräder (mögliche Förderung)**

S. Dreßler berichtet in einer Kurzpräsentation über Förderprogramme für elektrisch betriebene Lastenräder in verschiedenen deutschen Bundesländern und Städten und regt vergleichbare Maßnahmen in Jena an. Neben der Förderung spielen dabei auch

Rahmenbedingungen eine Rolle, wie entsprechende Breiten und Radien der Radverkehrsanlagen, Abstellmöglichkeiten und Ladepunkte.

T. Hennig fragt, ob es bundesweite Förderprogramme gäbe, die Jena „anzapfen“ könne.

U. Zimmermann gibt zu Bedenken, dass verschiedene Maßnahmen erst ab einem bestimmten Schwellwert der Stadtgröße sinnvoll sind. Sie findet aber insbesondere den Heidelberger „Masterplan Nachhaltige Mobilität“ sinnvoll, der verschiedene umweltschonende Verkehrsarten gemeinsam fördert. Sie möchte diese Idee einbringen in das Projekt „Nachhaltige Kommune“.

R. Müller weist auf das Förderprogramm der Stadtwerke Jena für Elektroautos hin und regt an, auch Elektrofahrräder zu fördern.

### **TOP8: Sonstiges**

S. Drechsler berichtet, dass die Behelfsbrücke zwischen Golmsdorf und Porstendorf inzwischen für Fußgänger und Radfahrer freigegeben ist.

T. Wedekind möchte wissen, wann die Baumaßnahme Goldbergrampe fertiggestellt wird (J. Henning: Ende der Woche) und regt an, solche Sperrungen/Umleitungen von Haupttrouten zukünftig breiter bekannt zu machen (z.B. an den ADFC und Jena TV). Er berichtet weiterhin über erneuerungsbedürftige Verkehrszeichen.

U. Zimmermann berichtet über Bürgerbeschwerden über Mountainbiker auf der Saalehorizontale und hätte gerne Erfahrungsberichte über konkrete Probleme.

T. Wedekind: Jena ist mittlerweile ein Touristenziel für Mountainbiker geworden. Möglicherweise müsste über eine touristische Vermarktung dieses Effekts nachgedacht werden. (Das Thema wird aus Zeitgründen nicht weiter erörtert.)

L. Jacob fragt nach dem Stand der Dinge zum Problemkreis Nollendorfer Platz.

U. Zimmermann bittet darum, das Thema zu verschieben.

Zur Frage der Schutzstreifen-Markierungen in der Winzerlaer Straße (es gab eine Bürgerbeschwerde) verweist J. Henning auf einen Fehler der ausführenden Firma, der inzwischen korrigiert wurde. Das Thema wird aber für allgemeine Kritik am Konzept Schutzstreifen genutzt, wegen der dadurch begünstigten Unterschreitung des Überholabstandes. T. Wedekind plädiert dafür, „klassische“ Schutzstreifen nur noch in Staubereichen vor Knotenpunkten anzuordnen, um die Vorbeifahrt an stehenden Kfz zu ermöglichen. Auf freier Strecke sollten die Maße für Radfahrstreifen gemäß ERA gelten.

D. Martin bemängelt das Fehlen der Schutzstreifenmarkierung nach Bauarbeiten in der Katharinenstraße unterhalb des Tunnels. J. Henning verspricht, dass diese wieder angebracht werden.

Auf eine Frage zu Neuigkeiten in Zusammenhang mit den Bauvorhaben der Carl Zeiss AG bittet U. Zimmermann noch um Geduld.

T. Hennig fragt nach neu aufgestellten Hinweisschildern am Camsdorfer Ufer, die die illegale Nutzung des Fußweges durch Radfahrer eindämmen sollen. J. Henning: die hat der Kommunalservice auf Wunsch der Ortsteilbürgermeisterin R. Haschke aufgestellt.

Ein weiteres Thema ist die Kreuzung Altenburger Straße/Camburger Straße, an der im Zuge der Neuerrichtung einer Lichtsignalanlage die Radverkehrsführung geändert wurde. Bemängelt wird die mit Räumzeiten begründete Verschwenkung der Radfurt sowie Hochborde in der Fußgängerfurt.

S. Dreßler weist erneut auf die mangelhafte Beschilderung im Umkreis des Knotens Rudolstädter Straße / Göschwitzer Straße hin.

Um 19:42 Uhr schließt Lutz Jacob die Sitzung.

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

Dienstag der 13. 11. 2018 um 17:00 Uhr

Ort: Beratungsraum am Anger 15