

## KURZBERICHT BEUTENBIKE-PROJEKT

### BEUTENBIKE-PROJEKT AM ZIEL

Die BeutenBike-Umfrage zur Radnutzung der Mitarbeiter am Beutenberg-Campus bringt erste Ergebnisse. Von den ausgeteilten 1.900 Fragebogen sind 639 ausgefüllt zurückgekommen. Damit liegt der Rücklauf im erwarteten Soll und liefert statistisch belastbare Ergebnisse. Während Männer und Frauen in gleichen Teilen unter den Befragten zu finden sind, zeigt sich doch, dass Männer nicht nur etwas lieber Radfahren als Frauen sondern auch deutlich häufiger damit zur Arbeit fahren (68% Männer vs. 48% Frauen).

#### Der typische BeutenBiker ist männlich, Wissenschaftler ...

Bei den Tätigkeitsbereichen dominieren klar die Wissenschaftler (incl. Doktoranden). Neben den Studenten, dem Technischen Personal, den Verwaltungsmitarbeitern und der Gruppe „Sonstige“ machen die Wissenschaftler (davon 24% Doktoranden) insgesamt 53% der Befragten aus, doch mit 65,7% gehören sie zur größten Gruppe der Befragten, die angeben, dass sie regelmäßig/oft/immer mit dem Rad zur Arbeit fahren. Deutlich unterrepräsentiert unter den Vielradfahrern sind dagegen die Verwaltungsmitarbeiter und das Technische Personal.

#### ... und deutlich über 30!!

Vergleicht man die Altersgruppen untereinander so fällt auf, dass in den Altersgruppen 31-35 und 56-65 die meisten Radliebhaber zu finden sind. Dort ist nicht nur der Anteil der Befragten, die sehr gerne Radfahren, am größten, sondern auch die gefahrene Kilometerleistung am höchsten. Beide Gruppen schaffen es durchschnittlich auf über 1.200 Kilometer im Jahr<sup>1</sup>. Sie schaffen damit über 300 Kilometer im Schnitt mehr als die jüngste Altersgruppe der 18-25-Jährigen, die mit 922 Kilometern im Schnitt die geringste Kilometerleistung aufweist. Auch die Unterschiede zwischen den Tätigkeitsbereichen sind hier beträchtlich. Hier die Mittelwerte im Vergleich (km/Jahr): Verwaltungsmitarbeiter: 754; Technisches Personal: 790; Sonstige: 900; Studenten: 943; Wissenschaftler in Ausbildung: 1058; Wissenschaftler: 1358.

#### 86 Tonnen CO<sub>2</sub> und 250 Parkplätze gespart

Überhaupt lässt sich die Gesamtkilometerbilanz der Beutenberg-Mitarbeiter sehen: ermittelt wurde in der Befragung insgesamt ca. 613.000 Jahreskilometer, die auf dem Rad auf dem Weg zur Arbeit zurückgelegt wurden. Laut WiWo-Energierechner lassen sich damit jährlich 86 Tonnen CO<sub>2</sub> einsparen, berechnet auf einen Mittelklassewagen mit 5 bis 7 l/km Verbrauch. Würden alle Radfahrer auf das Auto umsteigen, bräuchte man am Beutenberg täglich näherungsweise über 250 Parkplätze mehr!

#### An der Frisur liegt es nicht

Obwohl so Vieles für das Radfahren spricht, benutzen 23,3% „nie“ das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit und 18,8% benutzen es nur „ab und zu“ (im Vergleich dazu: 13,4% „mehrmals pro Woche“; 30,1% „so oft wie möglich“ und 14,4% „immer“). Über 42% der Befragten

haben also gute Gründe es nicht zu tun. Die am häufigsten angeführten Gründe, das Rad morgens stehen zu lassen, sind: das Auto wird für Erledigungen gebraucht (16,5%), der Weg ist zu lang (14,2%) und der Zeitaufwand ist zu groß (11,7%). Weitere Gründe sind der Mangel an geeigneten Radstrecken (10,2%) und die Gefährlichkeit (9,6%). Danach folgen „ästhetisch-hygienische“ (keine Dusche, brauche tadellose Kleidung), weitere „praktische“ (zu Fuß gleich schnell, kein Fahrrad) und andere Gründe (früher gefahren) mit Werten zwischen jeweils 8 und 6 Prozent.

#### Radfahren ist schnell, gut für die Umwelt, hält gesund und fit und spart Geld

Auch nach den Gründen für die Radnutzung wurde gefragt. An wichtigsten ist für die Befragten die Schnelligkeit des Verkehrsmittels Rad (MW<sup>2</sup> 3,6). Danach rangieren ökologische Gründe (3,2), Gesundheit (3,2) und Fitness (3,1) in etwa gleichauf. Ökonomische Gründe werden an dritter Stelle genannt (2,9).

Während die Bedeutung der Schnelligkeit des Verkehrsmittels Rad mit dem Alter abnimmt, nimmt die Wertschätzung für Gesundheit und Fitness mit fortschreitendem Alter zu. Dass Geld gespart wird, ist vor allem den 18-30-Jährigen wichtig sowie den 56-65-Jährigen<sup>3</sup>. Für die Altersgruppen dazwischen gilt: je älter, desto weniger wichtig ist der Geldspareffekt. Das fahrradbezogene Umweltbewusstsein ist bei den mittleren Altersgruppen am stärksten ausgeprägt.

Erstaunliche Befunde zeigen sich für die Tätigkeitsbereiche: Während vor allem die Studenten und die Wissenschaftler (vor allem die Doktoranden) die Schnelligkeit zu schätzen wissen, sind es insbesondere die Verwaltungsmitarbeiter, die Gründe wie Fitness und Gesundheit besonders herausstellen, obwohl diese Gruppe das Rad am seltensten gebraucht. Überraschend ist auch, dass die ökologische Wertschätzung des Fahrrades bei den Studenten eher unterdurchschnittlich ausgeprägt ist, hier dominiert klar die pragmatische Wertschätzung als kostengünstiges und schnelles Fortbewegungsmittel.

#### Tatzendpromenade und Westbahnhofstraße: gefürchtet aber nicht gescheut

Was die Routenwahl angeht, zeigt sich, dass 82% der Radfahrer von Norden und nur 18% von Süden kommen. Die meisten Anfahrten zum Beutenberg erfolgen über die Tatzendpromenade (181), gefolgt vom Burgauer Weg („Saale-Radweg“, 156). Häufig genannte Anfahrtsstraßen zum Beutenberg sind daneben die Westbahnhofstraße (127), die Kahlaische Straße (100), die Hermann-Löns-Str. (78) und die Mühlenstraße (75). Brisant sind die Ergebnisse deshalb, weil insbesondere die Tatzendpromenade mit ihren Zufahrten über die Westbahnhofstraße und dem Magdelstieg zu den verkehrspolitischen Problemzonen gehört! Überraschend: obwohl die Schottstraße (55) so steil ist wird sie fast so häufig genutzt wie der Magdelstieg (65); außerdem gibt es relativ viele Anfahrten über den ebenfalls recht steilen Friedensberg.

<sup>1</sup> Der Durchschnittswert wurde bezogen auf alle Befragten berechnet, nicht nur auf die Radfahrer!

<sup>2</sup> Sehr wichtig: 4; wichtig: 3; weniger wichtig: 2; unwichtig: 1;

<sup>3</sup> aufgrund der geringen Fallzahl wurden die über 65-Jährigen nicht getrennt ausgewiesen

## Bergtauglich aber häufig unbeleuchtet: Das Rad

Es verwundert daher nicht, dass das Mountainbike mit 35% nach dem Touren- und Trekking-Rad (58%) der meist genutzte Fahrradtyp ist. Da Trekking- und Mountainbikes in der Regel nicht über fest installierte Lichtanlagen verfügen, ergibt sich hier ein gewisses Gefahrenpotential durch nicht ausreichende Radbeleuchtung. Dies wird insbesondere von den Autofahrern in der Umfrage immer wieder moniert.

## Radfahrer leben gefährlicher...

Überhaupt gilt das Radfahren – auch unter den Vielradfahrern – als nicht ganz ungefährliche Angelegenheit. Während die 81% der Befragten angeben, dass sie sich allgemein im Straßenverkehr „sehr sicher“ oder „eher sicher“ fühlen, halten 78% das Radfahren für „sehr gefährlich“ oder „eher gefährlich“. Die Einschätzung der *Gefährlichkeit des Radfahrens* verstärkt sich mit dem Alter (Ausnahme: die unerschrockenen 56-65-Jährigen). Erstaunlicherweise wächst aber auch die allgemeine gefühlte Sicherheit im Straßenverkehr bei den älteren Altersgruppen. Immerhin 21% der Beutenberggradler sind schon auf Straßenbahnschienen gestürzt und daher bei der Benutzung von Verkehrsflächen mit Schienen entsprechend zurückhaltend.



Foto Thomas Wedekind: Radfahrer am Magdelstieg

## Unfallgefahr zwischen 46 und 55 am Größten

22% der Befragten (137) geben an, in den letzten 5 Jahren auf dem Weg zur Arbeit mindestens einen Unfall gehabt zu haben. Dabei waren 80% der Verunfallten mit dem Fahrrad unterwegs, 13% als Autofahrer und 5% als Fußgänger. Da ein Großteil der Befragten zu den regelmäßigen Radfahrern gehört, überrascht die Vorherrschaft der Radfahrer hier nicht. Weitauß überraschender ist die Tatsache, dass insbesondere die Altersgruppe der 46-55-Jährigen zu den Hauptunfallgruppen gehört. Das Unfallrisiko der jüngeren ist dagegen nicht höher als der Durchschnitt. Was die anderen Unfallbeteiligten angeht, so waren in 4,4% der Fälle Fußgänger, in 13,3% Radfahrer und in 49,6% Autofahrer beteiligt.

## Dunkelheit gefährdet Fußgänger, Nässe und Glätte die Radfahrer

Überdurchschnittlich viele Fußgänger gaben an, in der Dunkelheit Opfer eines Verkehrsunfalls geworden zu sein. Was die Witterungs- und Straßenverhältnisse angeht, zeigte sich, dass insbesondere die Radfahrer bei Glätte und Nässe von Unfällen betroffen waren (52% der Radfahrer gaben an, bei Nässe oder Glätte verunglückt zu sein). Auch für die Autofahrer sind Schnee- und Eisglätte ein Problem, wenn auch in deutlich geringerem Maß als die Radler.

## Verletzungen

Was die Verletzungen angeht, zeigt sich, dass 29,4% der Verunfallten nicht verletzt, 37,5% leicht verletzt und 28,7% erheblich verletzt (amb. med. Behandlung) und immerhin 4,4% schwer verletzt (stat. med. Behandlung) wurden. Die meisten Verletzten gab es anteilig unter den Radfahrern. Von den insgesamt 45 erheblich bzw. schwer Verletzten waren 38 Radfahrer.

## Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen

Unfallschwerpunkte von Radfahrern mit Unfallgegner PKW sind die Schillerstraße im Stadtzentrum, die Kreuzung vor der Goethe-Galerie, die Kreuzung hinter der Hauptpost hoch zum Westbahnhof, und vor allem der Kreisverkehr am Puschkinplatz sowie die Einmündung Kahlaische-Str.-Mühlenstraße. Gefahrenzonen, wo Radfahrer ohne Fremdbeteiligung verunglückten, waren vor allem die Straßenbahnbaustelle in der Karl-Liebnecht-Str. in Jena Ost, die Emma-Heintz-Str. und Albert-Einstein-Straße am Beutenberg, wo zahlreiche Glatteis- und Schneeglätteunfälle passiert sind.

## Radinfrastruktur - die Institute im Vergleich

Ein Ziel der Studie ist auch eine Bestandsaufnahme und Bewertung der Radinfrastruktur an den Beutenberg-Instituten. „Sehr wichtig“ gilt den Befragten die Ausstattung der Institute mit *ausreichende* Abstellmöglichkeiten. Danach folgen *diebstahl-* und *regengeschützte Abstellmöglichkeiten* mit Werten zwischen „sehr wichtig“ und „wichtig“, und mit einigem Abstand erst die *Umziehräume* und *Duschräume*, die als „weniger wichtig“ eingestuft wurden.

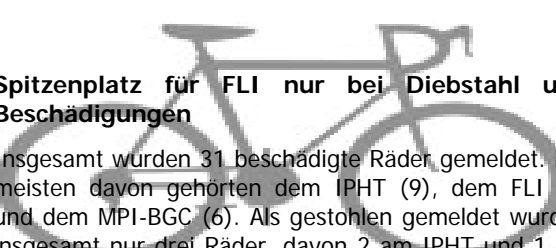
## Platz 1 für das MPI-CE

Überdurchschnittlich zufrieden mit dem Angebot an ausreichenden, diebstahlsicheren und regengeschützten Fahrradstellplätzen, sind die Mitarbeiter des MPI-CE. Sie belegen in allen drei Sparten mit Abstand Platz eins und einer Bewertung mit klarer Tendenz zum „sehr zufrieden“. Platz 2 belegt das TIP und auf dem dritten Rang folgt das MPI-BGC, gefolgt auf den Plätzen vier und fünf von BioCentiv und IOF. Eher unzufrieden sind die Mitarbeiter des IPHT (Platz 6), des HKI (7) und des FLI (8). Die drei Schlusslichter bilden das IAP(9), das CMB(10) und das UKJ-IVAT(11). Die von der BMBG - nach der Befragung - aufgestellten Fahrradhalter vor dem CMB-Gebäude sind also sehr willkommen!



Foto: Freie Universität Amsterdam (Quelle: nl. Außenministerium )

Bei den Umziehräumen und Duschköglichkeiten zeigt sich ein leicht variiertes Bild. Zwar gehören wieder die beiden Max-Planck-Institute zur Spitzengruppe (MPI-CE auf Platz 2 und MPI-BGC auf Platz 4), doch rücken nun das CMB auf Platz 1 und das UKJ-IVAT auf Rang vier. Die drei roten Laternen bekommen hier nun das IPHT, das FLI und IAP.



## Spitzenplatz für FLI nur bei Diebstahl und Beschädigungen

Insgesamt wurden 31 beschädigte Räder gemeldet. Die meisten davon gehörten dem IPHT (9), dem FLI (7) und dem MPI-BGC (6). Als gestohlen gemeldet wurden insgesamt nur drei Räder, davon 2 am IPHT und 1 am FLI. Hier besteht offensichtlich Handlungsbedarf.

### Probleme, Unfallschwerpunkte und Gefahrenzonen

Bei der Sichtung der offenen Fragen wird klar, dass der Verkehrsraum in der Stadt als eine Art ausgeweitete Kampfzone betrachtet wird, wo Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger um den zunehmend knappen Verkehrsraum konkurrieren. Zusammengefasst ergaben sich hier über 18 DIN A4-Seiten an Anmerkungen und Hinweisen. Moniert wird auf allen Seiten vor allem die gegenseitige Rücksichtslosigkeit und fehlende Rücksichtnahme.

Während Radfahrer häufig beklagen, dass ihnen Autofahrer die Vorfahrt nehmen, die zulässigen Mindestabstände beim Überholen nicht einhalten oder Radfahrer von der Fahrbahn drängen, beschweren sich die Autofahrer über unbeleuchtete Radfahrer, den Verkehrsfluss behindern, häufig ohne Schulterblick zwischen Gehweg und Fahrbahn hin- und herwechseln, oder rote Ampeln überfahren. Fußgänger leiden vor allem daran, wenn Wege gemeinsam von Radfahrern und Fußgängern genutzt werden und sie sich von „rücksichtslosen“ Radfahrern bedrängt sehen.

Eine Forderung, die alle Gruppen vorbringen, ist der als unbedingt notwendig erachtete Ausbau des Radwegenetzes. Zu den am häufigsten genannten Problemzonen gehören dabei die Beutenberg-Zufahrten über Westbahnhofstraße, Magdelstieg und Tatzendpromenade, die Carl-Zeiss-Promenade, die Hermann-Löns-Straße, die Winzerlaer und die Kahlaische Straße.

Genau hier wird die Stadt Jena in den nächsten Jahren Abhilfe schaffen müssen. Der Stadtrat hat für den Radwegebau in den nächsten Jahren bereits beträchtliche Beträge vorgesehen. Jetzt braucht es aber den Mut, die Probleme auch tatkräftig anzupacken. Die BeutenBike-Studie hat nun dafür gesorgt, dass die massiven Missstände deutlich sichtbar geworden sind. Im April wird der Abschlussbericht an Oberbürgermeister Schröter übergeben. Dort wird der Bericht aber nicht in der Schublade verschwinden, sondern der Stadtverwaltung ganz konkret bei der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes 2009 helfen.

Die BeutenBike-Studie ist ein Umfrageprojekt des Fritz-Lipmann-Instituts Jena, das auf Initiative des Betriebsrates mit Unterstützung des Vorstandes im Winter 08/09 am Beutenberg von Dr. Oliver Ohlenschläger, Andrea Weber-Tuckermann und Birgit Besenbeck durchgeführt wurde. Kooperationspartner des BeutenBike-Projektes sind PD Dr. Reinhard Guthke vom HKI (Vors. der AG-Radverkehr), Thomas Wedekind (Sprecher ADFC Jena), der Beutenberg Campus e.V. sowie die Radverkehrsbeauftragte der Stadt Jena, Frau Strutz. Verantwortlich für die Dateneingabe und -auswertung waren die studentischen Hilfskräfte Sebastian Haumann und Katja Salomo. Finanziell unterstützt - durch einen Druckkostenbeitrag - wurde das Projekt von den beteiligten Beutenberg-Instituten.