

Fahrradklimatest 2022

Pressegespräch
24.04.2023, 13:00 Uhr



Anwesend:

Dr. Barbara Albrethsen-Keck, Vorsitzende, ADFC Jena - Saaletal

Dr. Michael Böhringer, Vorstand und Vertreter im Beirat Radverkehr

Thomas Wedekind, Vorstand und Vertreter im Beirat Radverkehr

Ulrike Zimmermann, Radverkehrsbeauftragte der Stadt Jena



Jena

Ortsgrößenklasse: 100.000 - 200.000 EW

Kurzüberblick

Gesamtbewertung (Schulnote)	4,0
Rangplatz in Ortsgrößenklasse	16 von 40 Orten
Vergleich zu 2020	o relative Konstanz

Stärken und Schwächen im Städtevergleich

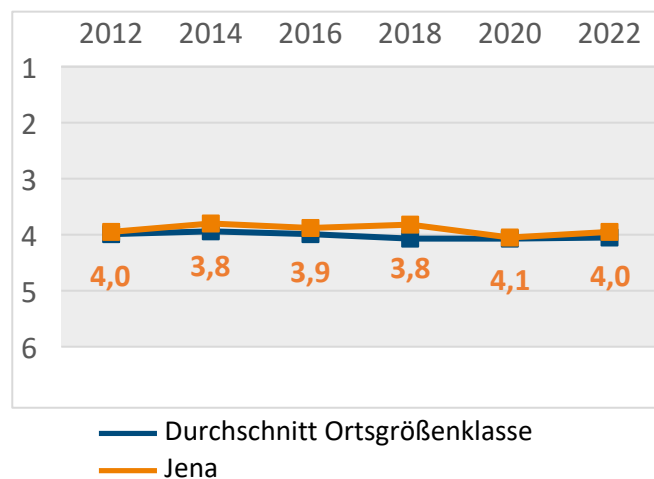
positiv

1. Oberfläche der (Rad)wege
2. Reinigung der Radwege
3. Radfahren durch Alt und Jung

negativ

1. öffentliche Fahrräder / Fahrradverleih
2. Konflikte mit Fußgängern
3. Fahrradförderung in letzter Zeit

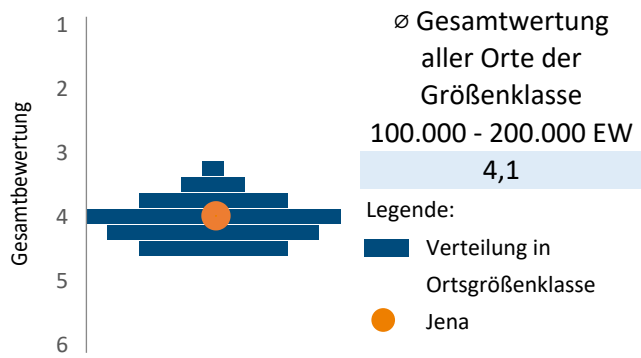
Entwicklung seit 2012



Überblick Jena

Anzahl Teilnahmen	250
Gesamtbewertung ¹	3,95
Rangplatz Bund in Ortsgrößenklasse	16 von 40
Rangplatz Land in Ortsgrößenklasse	1 von 1
Vergleich Gesamtbewertung zu 2020 ²	o

& im Städtevergleich



Stärken und Schwächen

... in der Einzelbewertung³

geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	2,5
Erreichbarkeit Stadtzentrum	2,7
Radfahren durch Alt und Jung	2,7
zügiges Radfahren	3,1
Oberfläche der (Rad)wege	3,5
Wegweisung für Radfahrer	3,5
Spaß oder Stress	3,6
Reinigung der Radwege	3,6
Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	3,7
Abstellanlagen	4,0
Medienberichte	4,0
Winterdienst auf Radwegen	4,1
Fahrradförderung in letzter Zeit	4,1
Sicherheitsgefühl	4,2
Konflikte mit Fußgängern	4,2
Hindernisse auf Radwegen	4,2
Werbung für das Radfahren	4,3
Konflikte mit Kfz	4,4
Fahrraddiebstahl	4,4
Fahrradmitnahme im ÖV	4,4
Fahren auf Radwegen & Radf.-streifen	4,4
Fahren im Mischverkehr mit Kfz	4,4
Falschparkerkontrolle auf Radwegen	4,5
Breite der (Rad)wege	4,6
Führung an Baustellen	4,6
Ampelschaltungen für Radfahrer	4,7
öffentliche Fahrräder / Fahrradverleih	5,0

Stärken



Schwächen

... im Vergleich zu ähnlichen Orten⁴

Oberfläche der (Rad)wege	+0,9
Reinigung der Radwege	+0,5
Radfahren durch Alt und Jung	+0,5
geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	+0,4
Falschparkerkontrolle auf Radwegen	+0,3
Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	+0,3
Winterdienst auf Radwegen	+0,2
Erreichbarkeit Stadtzentrum	+0,2
Breite der (Rad)wege	+0,2
Sicherheitsgefühl	+0,2
Spaß oder Stress	+0,1
Fahren im Mischverkehr mit Kfz	+0,1
Führung an Baustellen	+0,1
zügiges Radfahren	+0,1
Fahrradmitnahme im ÖV	+0,1
Konflikte mit Kfz	+0,1
Abstellanlagen	+0,1
Hindernisse auf Radwegen	+0,1
Ampelschaltungen für Radfahrer	+0,1
Fahren auf Radwegen & Radf.-streifen	+0,1
Medienberichte	-0,1
Wegweisung für Radfahrer	-0,1
Fahrraddiebstahl	-0,2
Werbung für das Radfahren	-0,3
Fahrradförderung in letzter Zeit	-0,3
Konflikte mit Fußgängern	-0,3
öffentliche Fahrräder / Fahrradverleih	-0,9

¹ Schulnotensystem: 1 = fahrradfreundlich; 6 = nicht fahrradfreundlich

² falls zutreffend: Vergleich mit der Gesamtbewertung 2020; fünfstufige Skala

++ starke Verbesserung, + leichte Verbesserung, o kaum Veränderung, - leichte Verschlechterung, -- starke Verschlechterung

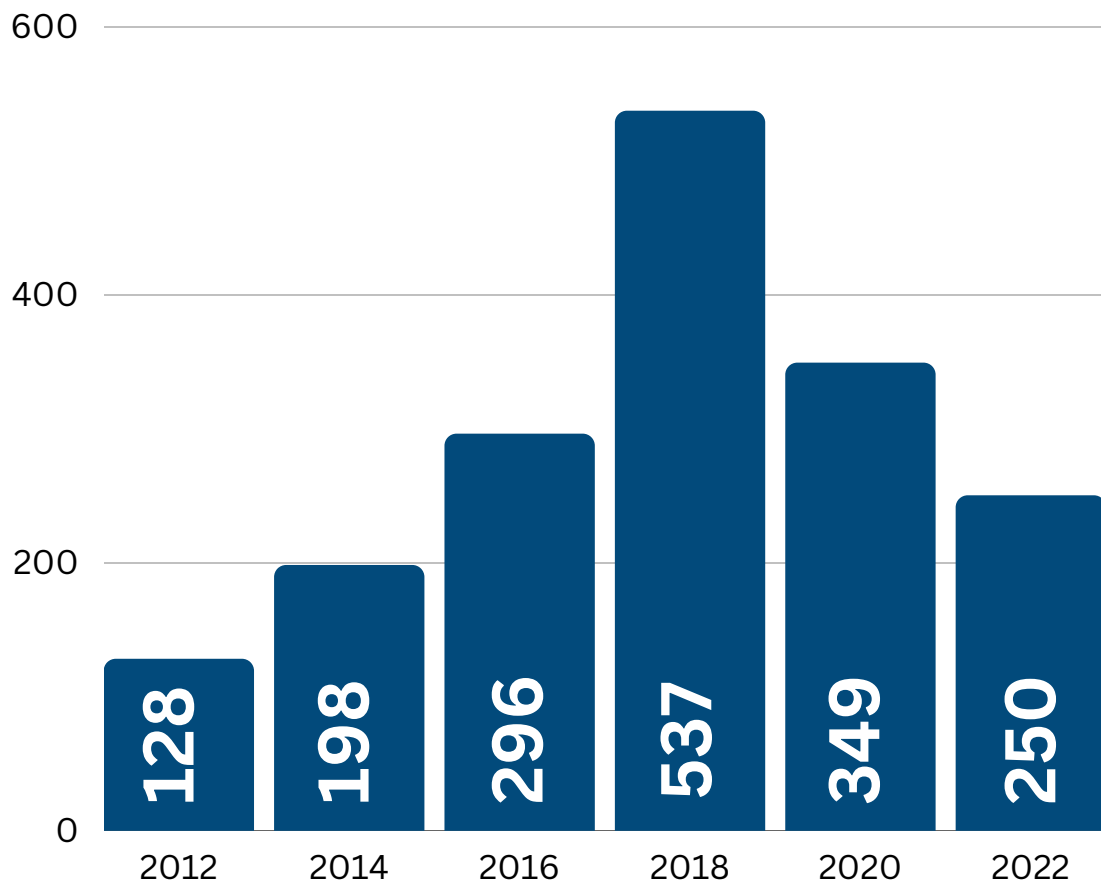
³ Reihung der Themen nach den Einzelbewertungen des Orts

⁴ Reihung der Themen nach dem Unterschied zur Durchschnittsbewertung aller Orte der Ortsgrößenklasse.

Lesebeispiel: Sicherheitsgefühl wird 0,2 Notenpunkte besser bewertet als im Durchschnitt der Ortsgrößenklasse.

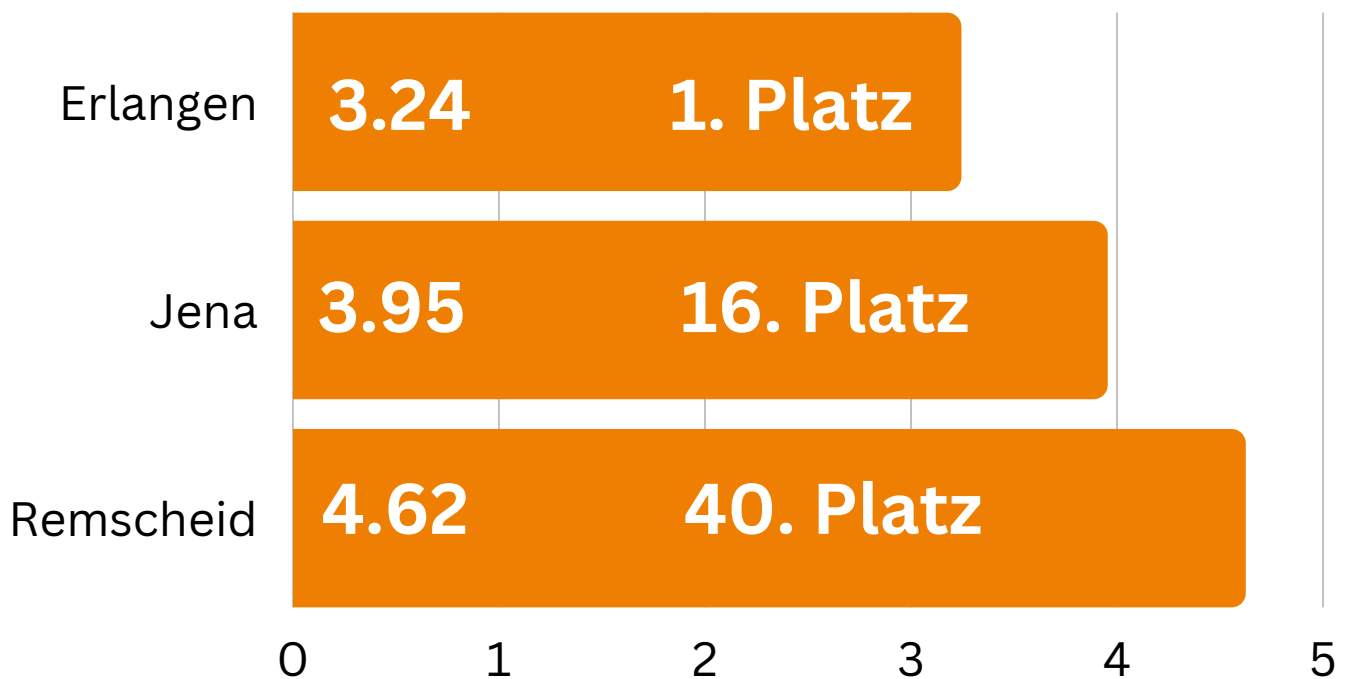
Fahrradklimatest 2022

Teilnehmerzahlen in Jena



Fahrradklimatest 2022

Ergebnisse in der Kategorie 100.000 - 200.000 Einwohner



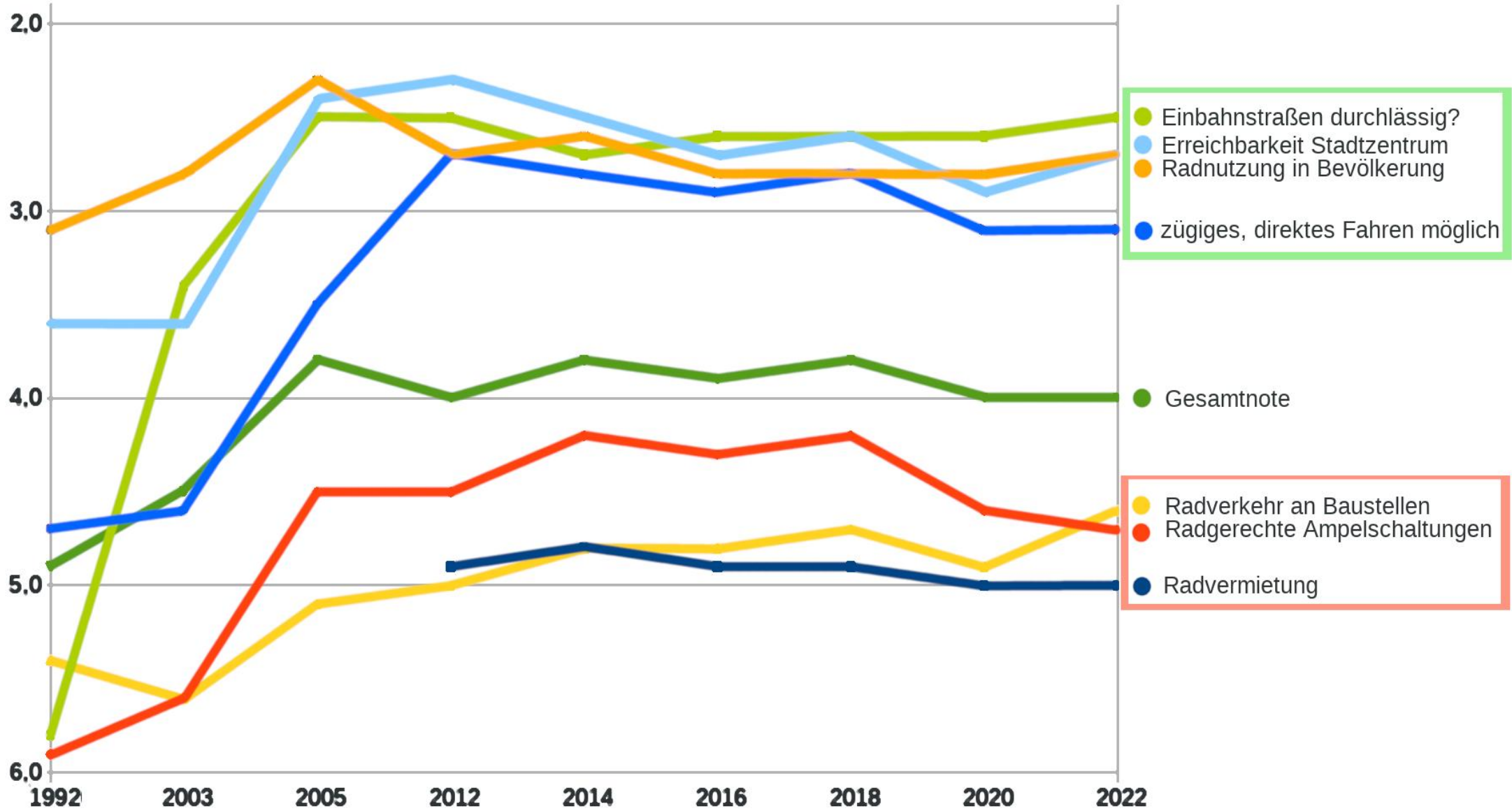
Fahrradklimatest 2022

Städte in Thüringen

Stadt	Note	Rang	Prozent
Erfurt	4.14	16 von 26	38%
Jena	3.95	16 von 40	60%
Gera	4.13	68 von 113	40%
Weimar	4.19	73 von 113	35%
Arnstadt	3.53	47 von 447	90%
Ilmenau	3.67	82 von 447	82%
Saalfeld	4.01	232 von 447	48%
Rudolstadt	4.11	281 von 447	37%
Eisenach	4.28	369 von 447	17%
Meiningen	4.33	387 von 447	13%
Suhl	4.38	406 von 447	9%
Gotha	4.69	444 von 447	1%
Sömmerda	3.10	14 von 474	97%

Stärken und Schwächen beim Jenaer Radverkehr

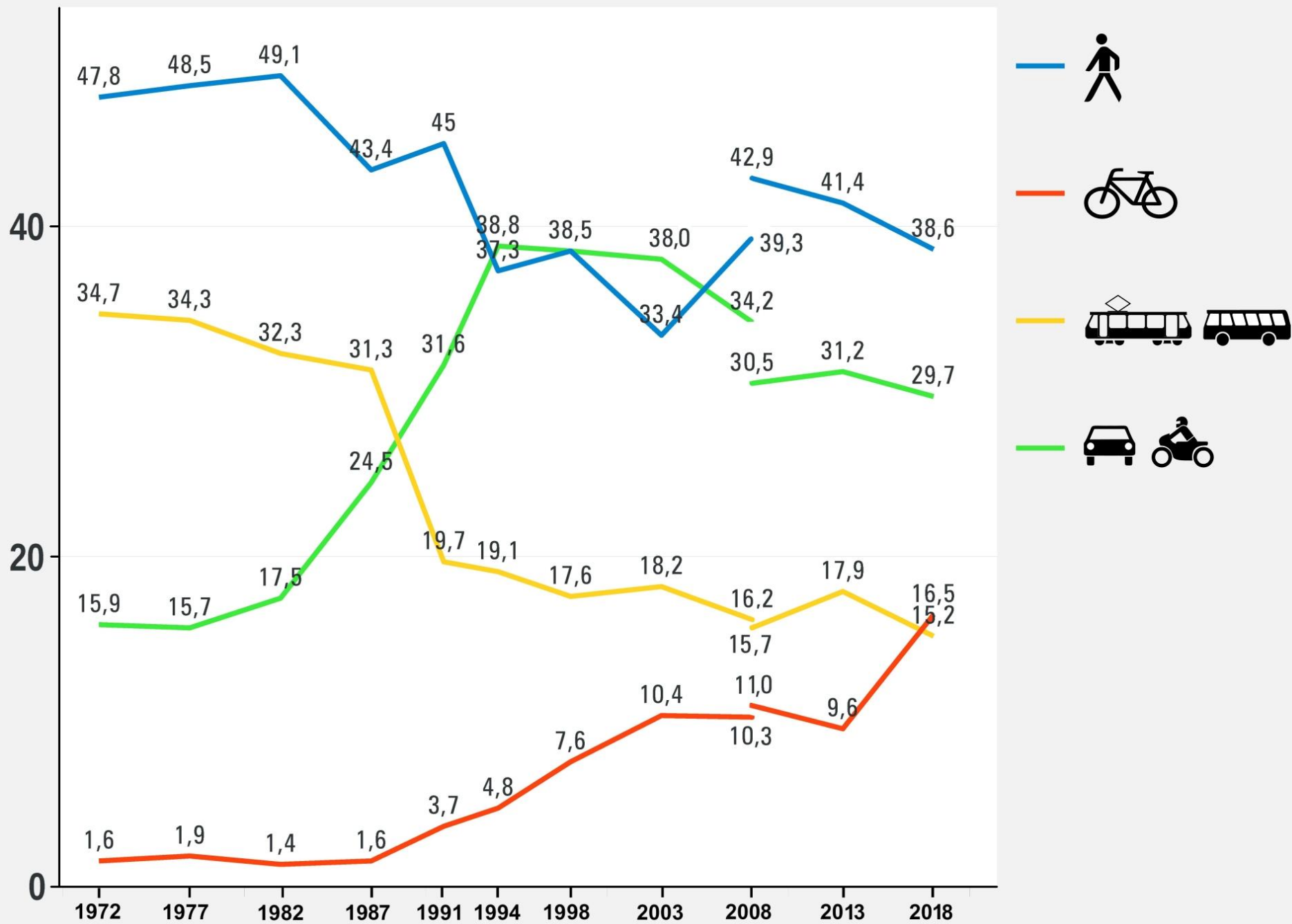
Langzeitauswertung aller Fahrradklimatests 1992 – 2022



- im Wesentlichen gleicher Fragenkatalog über 30 Jahre → Werte vergleichbar; Spitzennoten (besser als ca. 2,0) sind jedoch allgemein kaum erreichbar
- deutlich erkennbare Stärken und Schwächen über lange Zeiträume; Änderungen in der Örtlichkeit werden aber erst nach gewisser Zeit (2-5 Jahre) in der Umfrage wirksam
- breite Nutzung des Fahrrads in der Bevölkerung (demographische Merkmale entscheidend, z.B. hoher Akademiker-Anteil) als ausgesprochene Langzeit-Stärke
- Erreichbarkeit des Stadtzentrums wurde schon vor der „Wende“ in der DDR verbessert (Bau des Saaleradweges Zentrum – Lobeda-West 1987 – 1990) → Wert im ersten Fahrradklimatest 1992 bereits relativ gut
- Reduzierung von Einbahnstraßen und Fahrverboten für Radverkehr fand großflächig in den Jahren 2002/2003 statt, wurde ab 2005 in den Ergebnissen wirksam
- Ampelschaltungen, Behandlung des Radverkehrs an Baustellen und Radvermietung sind Langzeit-Schwächen, Situation bei Radvermietung schwierig (für Betreiber kaum wirtschaftlich darstellbar)
- gegenläufige Trends der letzten Zeit bei Baustellen und Ampelschaltungen sind nachvollziehbar wegen entsprechender Änderungen vor Ort

Modal split von Jena 1972 bis 2018 nach SrV

% (Basis: Anzahl der Wege, bis 2008 Gesamtverkehr, 2008-2018: Binnenverkehr)



Radverkehr in Jena, Entwicklung und Ausblick

ADFC Jena 2023

- Bis Mitte der 1980er Jahre: DDR-Großstadt mit geringstem Radverkehrsanteil (ca. 1,5%; üblich: ca. 8%, größter Anteil: Dessau > 45%, Cottbus > 30%). Probleme: extrem umwegreiches Straßen- und Wegenetz in Jena, für Steigungen schlecht geeignete DDR-Fahrräder (95% ohne Gangschaltung).
- 1987–1997: Wegeausbau in der Oberaue (Zentrum/Lobeda-West/Winzerla)
- ab 2002: Stadtzentrum und umliegendes Straßennetz für Radfahrende weitgehend durchlässig gestaltet, Netzergänzungen nach Lobeda-Ost, Jena-Nord, -West, Tanzendpromenade, Gewerbegebiet Lobeda-Süd
- ab ca. 2012: Netzerweiterungen u.a. nach Göschwitz
- ab ca. 2015: Klimawandel beschleunigt Hinwendung zum Radverkehr, mit E-Bikes entfällt die Jenaer Topographie als Hindernis für das Radfahren.
- 2018: Radverkehr hat im Jenaer Stadtverkehr erstmals größeren Anteil als der ÖPNV; Verelffachung des Radverkehrsanteils gegenüber Vorwende-Zeit
- 2020/21: Corona-Epidemie bringt für Radverkehr nochmals Entwicklungsschub, vor allem wegen Einschränkungen im ÖPNV
- Ausblick: Radverkehr könnte zukünftig 20 bis 25% Anteil am Stadtverkehr Jena halten; Beispiele anderer Städte mit Gemeinsamkeiten: Darmstadt 26%, Dresden 20% (2018).

Notenverschiebungen im Fahrradklimatest Jena 2020 → 2022

- Gegenläufige Entwicklung: „Radverkehr an Baustellen“ und „Radfreundliche Ampelschaltungen“
- Radverkehr an Baustellen: 2018 → 2020 schlechtere, 2020 → 2022 bessere Bewertung
Vermutete Ursachen: viele „kleine“ Baustellen (Leitungsbau) werden seit ca. 2020 ohne Vollsperrung für Radverkehr betrieben, auch an stark befahrenen Straßen
- Ampelschaltungen: durchgehend schlechtere Bewertung 2018 → 2020 → 2022
 - „umweltorientiertes Verkehrsmanagement“ mit Hardwareaustausch in den letzten Jahren
 - flächenhafte Bevorzugung des Kfz-Verkehrs (Diskussion im Radverkehrsbeirat) hat sich nicht bestätigt. Radverkehr wurde teilweise besser, oft aber schlechter gestellt als im alten System. (Ständige weitere Optimierungen sind erkennbar.)
 - grundsätzliche Verbesserung z.B. am Nollendorfer Platz mit weiterem Optimierungsbedarf
 - allgemein: Grünphasen kürzer, dafür oft häufiger; öfteres Anhalten nötig
 - Ampelschaltungen beruhen fast komplett auf Verkehrssensoren (Induktionsschleifen), die aber Radverkehr z.T. nicht mehr erkennen (Kreuzung Burgaupark, Am Stadion)
 - gehäufte Neueinsatz von „Bettelampeln“ → eindeutige Verschlechterung
 - im Gegensatz dazu gibt es einige nahezu mängelfreie Anlagen mit hervorragender Funktion.
 - **Grundforderung: Radverkehr darf nicht schlechter gestellt werden als Kfz-Verkehr → Radverkehr automatisch erkennen** (korrekt eingestellte Induktionsschleifen, klassische Bewegungsmelder, neuartige Verkehrssensoren) – **in Digitalstrategie der Stadt Jena aufnehmen**



Baustelle Spitzweidenweg, April 2023



Induktionsschleife für Radverkehr (Nollendorfer Straße)



schwierig erreichbarer Drucktaster (Nollendorfer Platz)



vorbildlich funktionierender Bewegungsmelder (Scharnhorststraße) als Ersatz für vorhandene Induktionsschleife, die nach Umbau Radverkehr nicht mehr erkennt