



EINFACH – SICHER – SCHNELL – DIREKT

**Radverkehrspolitisches Konzept
des ADFC Jena-Saaletal
für die Stadt Jena**

Radfahren ist gesund und schont die Umwelt, bei einer guten Infrastruktur ist es auch sicher und macht Spaß. Eine Steigerung des Radverkehrsanteils, mit der Konsequenz, dass mehr Menschen für Kurz- und Mittelstrecken das Auto stehen lassen, bringt zahlreiche Vorteile: weniger Lärm, weniger Abgase und weniger Stau. Freigeordener Parkraum kann etwa für Spielplätze, Stadtgrün, Sitzmöglichkeiten oder Wohnraum umgenutzt werden, die Lebens- und Aufenthalts-



Radverkehr in der Westbahnhofstraße

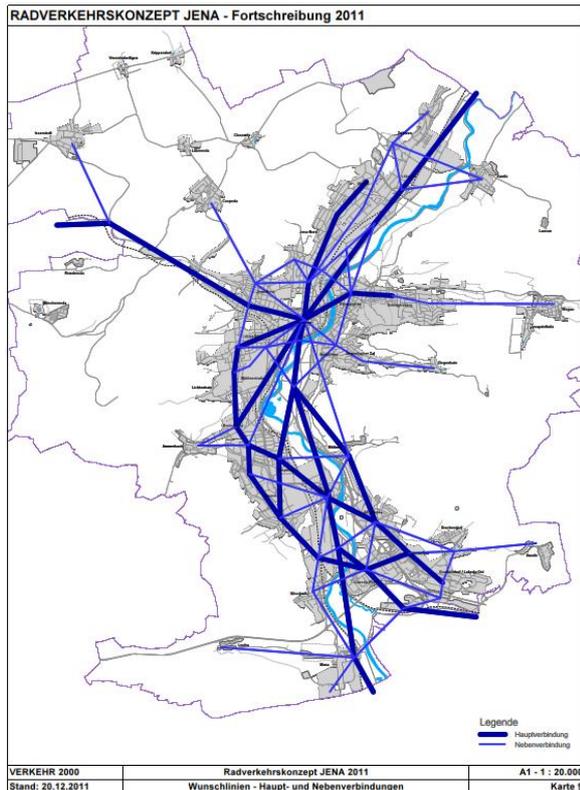
qualität in der Stadt steigt. Zusätzlich bedeutet ein deutlich gesteigerter Radverkehrsanteil für eine Stadt mehr Sicherheit, da durch das niedrigere Geschwindigkeitsniveau die Zahl schwerer und tödlicher Unfälle sinkt.¹ Zugleich bleibt auf den Fahrbahnen mehr Platz für den notwendigen Kfz-Verkehr wie Lieferungen, Krankenwagen, Feuerwehr und ähnliches. Damit sich mehr Menschen überzeugen lassen aufs Rad umzusteigen, um damit die Lebensqualität in der Stadt zu steigern und den CO₂-Ausstoß zu senken, muss sich die Radverkehrssituation in Jena deutlich verbessern.

Bisher ist ein Radverkehrsnetz in Jena nur in Bruchstücken vorhanden, auf vielen Schlüsselrouten fehlen eigene Flächen für das Rad komplett. Einerseits wird der Radverkehr häufig auf

gleichen Wegen wie der Fußverkehr geführt, wodurch es zu Konflikten kommt. Andererseits wird der Radverkehr oft nicht ausreichend vom sehr viel schnelleren Kfz-Verkehr getrennt. Das zeigt sich besonders deutlich im aktuellen Fahrradklimatest von 2020, wo die Sicherheit auf vorhandenen Radwegen und im Mischverkehr auf der Straße mit 4,5 bzw. 4,6 bewertet wurde.²

Seit ihrem letzten Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2012³ hat die Stadt Jena leider nur wenige darin enthaltene Maßnahmen umgesetzt. Eine derartig langsame Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur ist angesichts einer Zunahme des Radverkehrs und einer immer drängenderen Verkehrswende nicht länger hinnehmbar. Während zahlreiche Großstädte in Europa und auch in geringerem Maße in Deutschland den Radverkehr und öffentliche Verkehrsmittel deutlich priorisieren, wird in Jena nicht zuletzt durch Projekte wie die Osttangente und die Verlängerung der Wiesenstraße noch immer dem motorisierten Individualverkehr die höchste Priorität in der Stadtplanung eingeräumt. Der Kfz-Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen bleibt seit vielen Jahren konstant. In absoluten Zahlen haben sich sowohl Kfz-Verkehr als auch der dadurch verursachte CO₂-Ausstoß erhöht, obgleich sich die Stadt Jena verpflichtet hat, den CO₂-Ausstoß zu senken,⁴ und mit den "Leitlinien Mobilität" einen höheren Anteil von Fuß-, Rad- und öffentlichem Nahverkehr anstrebt.⁵

Das 2012 letztmals überarbeitete Radverkehrskonzept der Stadt Jena enthält aus unserer Sicht einige gravierende Mängel: wichtige Aussagen zeigen nur den „kleinsten politischen Nenner“ auf oder fehlen ganz, um die Mehrheitsfähigkeit des Konzeptes im Stadtrat zu gewährleisten. Dazu ist der Maßnahmenkatalog eine historisch gewachsene Sammlung äußerst unterschiedlicher, zufällig verteilter Einzelmaßnahmen, die teilweise überholt sind. Längere Verkehrskorridore werden kaum als Ganzes betrachtet. Bei der Umsetzung werden konfliktträchtige Problemstellen ausgespart, und in der Regel besteht keine



Wunschlinien für das Radverkehrsnetz im Jenaer Radverkehrskonzept 2012

Bereitschaft, Flächen von Kfz- zu Radverkehrsnutzung umzuwidmen. Darüber hinaus gibt es mittlerweile neue Erkenntnisse der Verkehrsforschung und -technik, die berücksichtigt werden

1. Schaffung eines Radverkehrsnetzes

"Safety in numbers: je besser die Infrastruktur aus der Sicht der Radfahrer (subjektiv), desto höher der Radverkehrsanteil. Je höher der Radverkehrsanteil, desto höher die Sicherheit des einzelnen Radfahrers."

Thiemo Graf, Handbuch: Radverkehr in der Kommune, Bremen 2020

a. Ein Radverkehrsnetz für Jena und das Umland

Damit es für **jede:n Einwohner:in Jenas** und des näheren Umlands möglich ist, tägliche Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen, muss das Radverkehrsnetz von jedem Standort aus schnell erreichbar sein. Ein durchgehendes und lückenloses Radverkehrsnetz mit gut ausgebauten Haupt- und Nebenverbindungen erschließt die Innenstadt und alle

müssen. Aussagen zum Klimawandel und der dadurch nötigen Verkehrswende fehlen.

Für die Mitwirkenden ist es daher an der Zeit, ein Positionspapier vorzulegen, mit dem aufgezeigt werden soll, wie die Situation für den Radverkehr in Jena umfassend verbessert werden muss. Unsere Zielstellung ist dabei eine lebenswertere Stadt mit einer **einfachen, sicheren, schnellen und direkten Fahrradmobilität** jenseits des motorisierten Individualverkehrs (MIV).

Einfach bedeutet hier, dass die Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmer:innen intuitiv und sofort verständlich ist. Die Benutzung des Fahrrades muss für alle Generationen angst- und risikofrei und damit **sicher** möglich sein. Umwege kosten Zeit und Kraft und stellen deshalb ein erhebliches Hindernis für die Nutzung des Fahrrades im Alltag dar. Daher muss das Radverkehrsnetz gewährleisten, dass man **schnell und direkt** am jeweiligen Ziel angelangt.

Wie diese Zielstellung erreicht werden kann, wird in den nachfolgenden Punkten detaillierter beschrieben. Deren Umsetzung erfolgt angebotsorientiert für alle Zielgruppen.

Damit jeder Punkt der Stadt sicher, schnell und direkt erreichbar ist, müssen die Haupttrouten durch ein engmaschiges Netz von Nebenrouten ergänzt werden. Nebenrouten müssen eine sichere Verbindung der letzten Meter zur Haustür gewährleisten.

Eine besondere Bedeutung kommt der Einbindung von Bahnhöfen und Haltestellen ins Fahrradnetz zu, um intermodale Mobilität zu ermöglichen und zu fördern.

Angesichts der langgezogenen Topografie des städtischen Gebiets (von Göschwitz/Winzerla bzw. Lobeda bis Nord/Zwätzen, mit entsprechend weit voneinander entfernten Wohn- und Tätigkeitsorten) bietet sich die Einrichtung von Rad-schnellwegen an, in die auch touristische Rad-

wege und Umlandverbindungen eingebunden werden können.

Die Wege des Radverkehrsnetzes müssen zusammenhängend und so direkt wie möglich sein, um Ziele zügig und ohne Umwege zu erreichen. Ein häufiger Wechsel verschiedener Führungsarten ist zu vermeiden.

Fußgängerzonen sollten grundsätzlich mit dem Rad befahrbar sein, können aber keine Wege der Radhaupttrouten oder Durchfahrtsverbindungen sein.

Eine auch während der Fahrt gut sichtbare Beschilderung mit Wegweisung zu Zielen und Knotenpunkten im Netz unterstützt ein zügiges Vorankommen ohne unnötiges Anhalten.

b. Strukturelemente der Radverkehrsanlagen



Geschützter Fahrradweg in Berlin

Baulich getrennte Radwege oder geschützte Radfahrstreifen (Protected Bikelanes) bieten die höchste Akzeptanz und eine hohe subjektive und objektive Sicherheit. Daher stellen sie die bevorzugte Lösung dar, insbesondere an stark befahrenen Straßen und bei Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs von über 30 km/h. Besonderes

Augenmerk ist dabei auf die Verkehrsführung an Kreuzungen und Einmündungen zu richten. Auch an Verbindungsstraßen zu ländlichen Ortsteilen, d. h. Straßen mit schnellem motorisiertem Verkehr, sollen getrennte Radwege geschaffen werden.

Radfahrstreifen stellen eine geeignete Führungsform dar, wenn sie so breit sind, dass das Überholen auf dem Radfahrstreifen möglich ist und sowohl zum fließenden Kfz-Verkehr als auch zu parkenden Fahrzeugen ausreichende Abstände eingehalten werden.

Ergänzend zu baulich getrennten Radwegen und Radfahrstreifen können Fahrradstraßen Teil des Haupttroutennetzes sein. Damit Fahrradstraßen eine sichere und attraktive Verbindung darstellen, muss dem Radverkehr allerdings die vorfahrtrechtliche Priorität eingeräumt werden und der Kfz-Verkehr auf Anlieger beschränkt werden. Bauliche Maßnahmen unterstützen die effektive Geschwindigkeitsbegrenzung des motorisierten Verkehrs auf der Fahrradstraße, erhöhen die Sicherheit an einmündenden Nebenstraßen und verhindern unberechtigten Durchgangsverkehr. Nach der Verwaltungsvorschrift zur StVO können

Fahrradstraßen dort eingerichtet werden, wo der tatsächliche oder zu erwartende Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Nach der neuen StVO ist „in Gebieten mit hoher Fahrradverkehrsdichte“ auch die Ausweisung von Fahrradzonen möglich.

Straßenbegleitende gemeinsame Rad-/Gehwege und v. a. die Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr stellen im Allgemeinen keine geeignete Radverkehrsführung dar, da damit Konflikte nur verlagert oder erzeugt werden. Auch Schutzstreifen erfüllen nicht die Anforderungen an eine sichere Radverkehrslösung, da sie vom Kfz-Verkehr genutzt werden dürfen und dazu verleiten, Abstände beim Überholen nicht einzuhalten. Sie können daher nur eine vorübergehende Lösung bis zur Schaffung einer geeigneten Infrastruktur darstellen. Zweirichtungsradwege an innerstädtischen Straßen sind möglichst zu vermeiden.



Fahrradstraße in Hamburg



Radfahrstreifen, Jena, Erlanger Allee

Rad-/Gehwege abseits von Straßen sind in einer ausreichenden Breite anzulegen, und gestalterisch so zu trennen, dass es nicht zu Konflikten zwischen Radfahrer:innen und Fußgänger:innen kommt.

Wo möglich, sollen Einbahnstraßen für den Radverkehr in der Gegenrichtung geöffnet werden. Die Sicherheit der Radfahrer:innen sollte dabei durch Markierungen für den Radverkehr unterstützt werden. An Einmündungen ist die Gegenspur auf der Fahrbahn zu markieren. Freies Rechtsabbiegen an Lichtsignalanlagen sollte ebenfalls dort, wo es ohne Gefährdung für Radfahrer:innen und Fußgänger:innen möglich ist, erlaubt werden.

c. Eigenschaften der Radverkehrsanlagen

Alle Radverkehrsanlagen müssen in einer Breite und Kapazität angelegt werden, die mindestens dem aktuellen Stand der Technik (z. B. der aktuell gültigen ERA) entspricht. Dabei ist der aktuelle und angestrebte Bedarf einzuplanen und eine Zunahme des Verkehrs von Pedelecs, Lastenrädern und Fahrrädern mit Anhängern zu

berücksichtigen. Das Überholen von mehrspurigen Rädern sollte möglich sein, auf Zweirichtungsradwegen auch ohne dabei den Gegenverkehr zu behindern.

Die Qualität der Wege und Oberflächen ist generell so zu gestalten, dass das Radfahren komfortabel möglich ist und auch unsichere

Radfahrer:innen die Strecken angstfrei nutzen können. Das bedeutet einen Weg mit dauerhaft ebenem Belag und geringem Rollwiderstand, hoher Griffbarkeit auch bei Nässe, Allwettertauglichkeit und guten Entwässerungseigenschaften. Der Fahrkomfort darf sich nicht wesentlich von dem



Radverkehrsanlage in Jena

unterscheiden, der dem Kfz-Verkehr auf der asphaltierten Fahrbahn geboten wird.

Radverkehrsanlagen müssen frei von schlecht wahrnehmbaren Kanten sowie Hindernissen wie Pollern, Masten oder hineinragenden Schildern sein. „Drängelgitter“ stellen keine geeignete Maßnahme zur Erhöhung der Sicherheit von Querungen dar. Sind bauliche Elemente z. B. zur Verhinderung der Kfz-Durchfahrt nötig, so sind diese gut erkennbar zu gestalten. Dies gilt ebenso für nicht versetzbare Hindernisse auf Radverkehrsanlagen. Radwege sind baulich so zu gestalten, dass unzulässiges Befahren und Halten von Kraftfahrzeugen unterbleibt.

Die Übergänge an Kreuzungen und Einmündungen sind in einem flachen Winkel auf null abzusenken, so dass sie komfortabel und sicher überfahren werden können. An Ein- und Ausfahrten sowie an Einmündungen von Nebenstraßen sind Radwege ohne Niveauänderung zu führen. Dies erhöht den Komfort auf der Radstrecke und führt durch eine Erhöhung im Bereich der

Einmündung zu mehr Sicherheit durch Verlangsamung des querenden Kfz-Verkehrs. Bei der Querung von Straßenbahngleisen ist auf eine sichere Führung in einem hinreichend stumpfen Winkel zu achten.

Die Verkehrsführung muss für Radfahrer:innen, aber auch für andere Verkehrsteilnehmer:innen intuitiv verständlich und erkennbar sein, dies gilt insbesondere auch für die Knotenpunkte im Radverkehrsnetz. Die Änderung der Radverkehrsführung, z. B. das Ende eines Radwegs ist für alle Verkehrsteilnehmer:innen gut erkennbar zu gestalten, wenn nötig auch durch bauliche Maßnahmen. Am Wechsel der Verkehrsführung muss ein gefahrloser Übergang möglich sein. Die intuitive Erfassung der Netzelemente wird durch eine einheitliche (z. B. farbliche) Gestaltung der Verkehrselemente erreicht. Die farbige Gestaltung ist zwingend an allen Kreuzungen, Einmündungen und Übergängen der Verkehrsführung.

Radverkehrsanlagen müssen ganzjährig benutzbar sein. Deshalb sind sie regelmäßig von Laub und Verschmutzungen zu reinigen sowie bei Schnee und Glätte am gleichen Tag zu räumen



Nicht geräumte Radverkehrsanlage, Naumburger Straße

und zu streuen, Haupttrouten haben dabei höchste Priorität.

Soweit (rechtlich) möglich, ist auf allen Straßen ohne Radverkehrsinfrastruktur die Geschwindigkeit aus Gründen der Verkehrssicherheit auf 30 km/h abzusenken und dies auch durchzusetzen. Die Einhaltung des Geschwindigkeitslimits in Tempo 30-Zonen muss durch eine geeignete bauliche Gestaltung unterstützt werden, die dem Kfz-Verkehr ein angemessenes Geschwindigkeits-

niveau vermittelt. Dies kann z. B. durch Querungen und Einengungen, Verschwenkungen, Erhöhungen und kleine Kreisverkehre geschehen. Neuerungen der StVO zugunsten des Radverkehrs sind möglichst zeitnah auf ihre Anwendbarkeit zu prüfen und umzusetzen. Sinnvoll erscheinende neue Lösungsansätze außerhalb der technischen Regelwerke sollten in Form von Verkehrsversuchen erprobt werden.

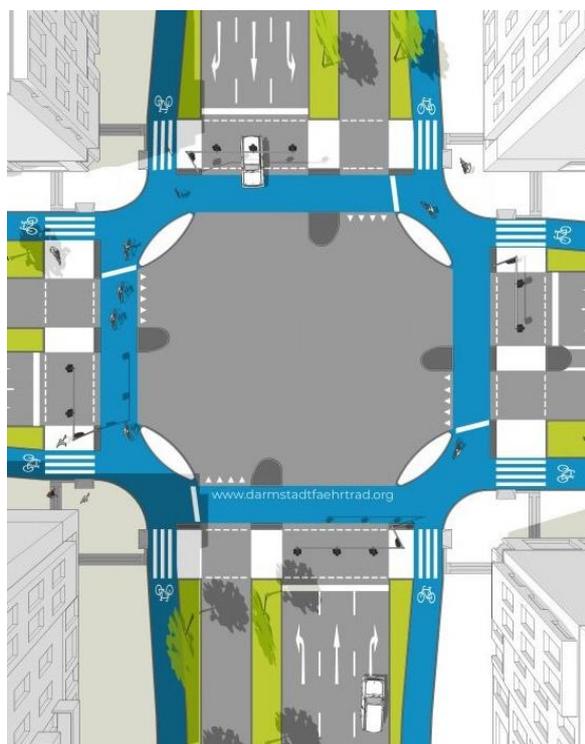
2. Sichere Kreuzungen

„Das Herzstück einer sicheren Radinfrastruktur sind die Kreuzungen. Ein guter Radweg eines Streckenabschnittes ist nur so sicher wie die Knotenpunkte, die diese Abschnitte begrenzen.“

„Timm Schwendy, Darmstadt fährt Rad“⁶

Kreuzungen und Einmündungen haben eine hohe Bedeutung in der Verkehrsplanung, da sie besonders konfliktbehaftet und häufig Unfallschwerpunkte sind z. B. bei Abbiegeunfällen mit Kfz. Der oberste Grundsatz bei der Planung von

Kreuzungen muss deshalb die Sicherheit sein. Erst danach sollte die Leistungsfähigkeit berücksichtigt werden. Kreuzungen sind nach dem aktuellen Stand der Technik unter gleichberechtigter Berücksichtigung aller Verkehrsarten anzulegen. Ein Beispiel sind Kreuzungen nach holländischem Design, das sich durch Schutzinseln, Wartenschen, vorgezogene Haltelinie und Verschwenkung des Radwegs („abgesetzte Furten“) auszeichnet. Eine räumliche und bauliche Trennung der Verkehrsarten (Kfz-, Rad- und Fußverkehr) mit konsequenter Markierung und Einfärbung der Radbahnen vermindert dabei die Anzahl der potenziellen Konfliktpunkte und führt zu verbesserten Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmer:innen.



Plan einer „geschützten Kreuzung“ nach niederländischem Vorbild

Die Führung des Radverkehrs im Kreuzungsbereich im Mischverkehr oder mit eigener Spur zwischen den Kfz-Spuren („Radfahrstreifen in Mittellage“) wird von den meisten Radfahrer:innen als unsicher wahrgenommen. Das o. g. holländische Design favorisiert dagegen ein sicheres indirektes Linksabbiegen, während das freie Rechtsabbiegen für Radfahrer:innen ohne Halt möglich ist. Auch ein „Simultangrün“ (oder

gleichzeitige Grünphase) für alle Richtungen des Radverkehrs auf einer Kreuzung inklusive einer diagonalen Querung ist in der Praxis konfliktarm möglich.



Jena, Damenviertel: zugeparkter Kreuzungsbereich

An ampelgeregelten Kreuzungen und bei Führung des Radverkehrs im Mischverkehr sollten grundsätzlich vorgezogene Haltelinien oder Aufstellflächen eingesetzt werden, um die Sichtbeziehung zwischen wartenden Kfz und Radfahrer:innen zu verbessern. Um optimale Sicht an Kreuzungen zu gewähren, sollten auch Gehwege vorgezogen werden.

An Einmündungen untergeordneter Straßen ist durch Aufpflasterung, Erhöhung oder ähnliche bauliche Maßnahmen die notwendige besondere Aufmerksamkeit und ein niedriges Geschwindigkeitsniveau zu vermitteln. Mit Pollern und Fahrradbügeln kann das Parken von Kfz im Sichtbereich an Kreuzungen wirksam verhindert werden.

Ampelschaltungen an Kreuzungen und an Querungen außerhalb von Kreuzungen haben maßgeblichen Einfluss auf die Fahrzeit und zügiges Vorankommen im Radverkehrsnetz. Sie sind derzeit oft einseitig auf Kfz und Straßenbahn ausgerichtet und benachteiligen Fuß- und Radverkehr.

Bei der Planung von Ampelanlagen muss der Radverkehr von vornherein einbezogen werden, so dass zum Beispiel die verkehrsabhängige Steuerung auch auf Fahrradfahrer:innen reagiert.

Technische Lösungen sind z. B. Induktionsschleifen für den Radverkehr oder vorgelagerte Anforderungstaster.

Soweit der Radverkehr parallel zu einer Fahrtrichtung des Kfz-Verkehrs geführt wird, ist das Grün für den Radverkehr ohne Anforderung zu schalten und nicht mehr als unbedingt notwendig gegenüber den Kfz zu verkürzen. Dies gilt ebenso dann, wenn eine Querung in den Umlauf einer benachbarten Kreuzung einbezogen ist. Mindestens für die Radverkehrshauptachsen sind auch grüne Wellen für den Radverkehr zu etablieren. In Jena betrifft das zum Beispiel die Erlanger Allee oder den östlichen Löbdergraben.

An Querungen sind kurze Wartezeiten entscheidend, die in der Regel nicht länger als 10 Sekunden sein sollen. Für Zeiten mit geringerem Verkehrsaufkommen ist die Einrichtung von Dunkelampeln zu prüfen, die nur bei Anforderung aktiviert werden, aber auch eine Querung ohne Wartezeit ermöglichen, wenn die Straße frei ist.



Frankfurt am Main: Fahrradanhängerbügel und Poller im Kreuzungsbereich

Größere Kreisverkehre und solche mit hohem Kfz-Aufkommen sind für den Radverkehr problematisch, da sich Sicherheit und zügige Befahrbarkeit in der Regel gegenseitig ausschließen. Kreisverkehre sollten deshalb nur in Ausnahmefällen angelegt, dann aber für den Radverkehr sicherheitsorientiert gestaltet werden. Dazu gehören ein baulich angelegter Innenring und ein ausreichendes, geschwindigkeitsreduzierendes Ablenkmaß der Fahrbahn. Bestenfalls gibt es Umgehungsmöglichkeiten im Straßennetz.

3. Schulradwegkonzept

„Wenn ein Radweg gut und sicher für Kinder ist, ist er es auch für Senioren und alle anderen.“

Stephen Brückner, Initiator der Kidical Mass Köln, im Interview mit der Süddeutschen Zeitung, 18.09.2020

Für Kinder ist das Fahrrad oft die einzige Möglichkeit, sich über fußläufige Entfernungen hinaus selbstständig zu bewegen. Deshalb sind Kinder besonders von der mangelhaften Radinfrastruktur in weiten Teilen Jenas betroffen. Ziel



Getrennter Rad- und Gehweg, Jenzigweg

jedes angelegten Radwegs - insbesondere im Einzugsgebiet von Schulen - ist daher, dass Eltern dort angstfrei ihre Kinder allein Rad fahren lassen können. Damit dies der Fall ist, sollte im Umkreis von 2 km der Schulen der Radweg baulich von der Fahrbahn getrennt werden, falls keine andere sichere Radverkehrsführung vorhanden ist.

Fahrradschutzstreifen sind selbst bei ausreichender Breite keine geeignete Lösung für Schulradwege. Besteht der Radverkehr haupt-

sächlich aus Schulkindern und verfügt der Gehweg über ausreichend Breite, kann auch ein geteilter Fuß-/Radweg eingerichtet werden. Bei Fahrradstraßen als Teil des Schulradwegnetzes sollte ausschließlich Kfz-Verkehr von Anwohner:innen erlaubt sein und das Parken in der Straße reduziert werden, um Konflikte zwischen Kfz- und Radverkehr zu minimieren.

Wichtige Verbindungen für den Schulradverkehr bestehen insbesondere zwischen Wenigenjena und Jena-Nord, dem Zentrum und Jena-Nord sowie zwischen Lobeda-Ost und Lobeda-West. Da Kinder durch ihre geringere Größe ganz besonders von Falschparker:innen auf Geh- und Radwegen sowie in Kreuzungsbereichen betroffen sind, ist entlang des Schul(rad)netzes verstärkt auf Parkverstöße zu kontrollieren und das Parken in Kreuzungsbereichen durch bauliche Maßnahmen zu verhindern. Im unmittelbaren Umfeld von Schulen ist Halten und Parken von Kfz zu unterbinden, um die Gefährdung durch „Elterntaxis“ zu reduzieren. Dort sind auch Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung oder Tempo 30 einzuführen.

An Schulen sind grundsätzlich ausreichend Radstellplätze zu schaffen. Alle Schüler:innen, die mit dem Fahrrad zur Schule fahren möchten, müssen auch einen sicheren und vorzugsweise überdachten Stellplatz vorfinden.

Um die Sicherheit im Radverkehr für die Schüler:innen zu erhöhen, muss die Verkehrserziehung vertieft werden. In weiterführenden Schulen sollten entsprechende Kurse im realen Straßenverkehr rund um die Schule angeboten werden.

4. Radabstellanlagen

„Gut zugängliche und zielortnahe Fahrradabstellmöglichkeiten – auch im Wohnumfeld – sind entscheidend für eine vermehrte Nutzung des Fahrrads.“

„Nationaler Radverkehrsplan 3.0“⁷

Elementarer Bestandteil eines gut ausgebauten Radverkehrsnetzes sind auch die Radab-



Überbelegte Abstellanlage, Westbahnhof

stellanlagen. Dazu gehört sowohl eine ausreichende Anzahl an allen relevanten Standorten als auch eine Ausführung, die sicheres Anschließen und nach Möglichkeit eine Überdachung zum Wetterschutz bietet. Als Standard sind Anlehnbügel vorzusehen, die noch verbreiteten „Felgenklemmer“ sind ungeeignet. Auch Lastenräder und Fahrradanhänger sollten bei den Stellplätzen mit eigenen größeren Flächen berücksichtigt werden.

Aufgabe der Stadt ist es, selbst im öffentlichen Raum ausreichend Abstellanlagen zu errichten. Sie muss darüber hinaus aber auch Gewerbe, Arbeitgeber und Wohnungsvermieter in die Pflicht nehmen. Für Neubauten ist ein Regelwerk (Abstellsatzung) zu erstellen, das generell Mindestvorgaben liefert.

In Wohngebieten ist die Umwandlung eines Teils der Kfz-Stellplätze in Fahrradstellplätze

anzustreben. Für Radtourist:innen und Pendler:innen sind Fahrradboxen bzw. Schließfächer an Schlüsselorten wie der Innenstadt (insbesondere am Holzmarkt, Löbder- und Teichgraben) und allen Bahnhöfen bereitzustellen.

Um das Ein- und Auspendeln mit Fahrrad und ÖPNV attraktiv zu gestalten, müssen an allen Bahnhöfen, Endhaltestellen und anderen Verknüpfungspunkten des Jenaer Nahverkehrs außerdem Stellplätze in ausreichender Zahl zur Verfügung gestellt werden. In Jena betrifft das zum Beispiel die Endhaltestellen Lobeda Ost und Zwätzen sowie die Bahnhöfe Göschwitz und Jena West.



Aktuellen Standards entsprechende Abstellanlage

5. Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation

„Mehr Radkultur: Die Verkehrsmittelwahl ist immer auch eine Imagefrage. Ziel [...] ist es zu zeigen, dass das Rad positiver und gern gesehener Teil der Stadt- bzw. Kreiskultur ist.“

Aus dem Leitbild der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e. V. (AGFK Bayern)



Die Stadtspitze zieht mit?

Der Stadtverwaltung Jena kommt ein Vorbildcharakter in Bezug auf die Radverkehrsmobilität zu. Deshalb ist für die Mitarbeiter:innen der Stadtverwaltung z. B. das Dienstradleasing zu ermöglichen, um deren Mobilität mit dem Fahrrad zu fördern. Stadtverwaltung und Eigenbetriebe sollen sich als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ zertifizieren lassen.

Weiterhin soll die Stadt Jena dafür sorgen, dass durch Kampagnen sowohl an Schulen als auch an Arbeitsstätten die umweltfreundliche und gesunde Mobilität auf dem Fahrrad aktiv beworben wird. Aktionen wie „Stadtradeln“ und „Mit dem Rad zur Arbeit“ werden von der Stadtverwaltung aktiv unterstützt. Kampagnen an Schulen

sollten sich gezielt an die gesamte Schulgemeinschaft richten. Über die städtische Wirtschaftsförderung und andere Möglichkeiten ist darauf hinzuwirken, dass Unternehmen die Fahrradnutzung ihrer Mitarbeiter:innen fördern und unterstützen.

Auch das Ordnungsamt und die Polizei sollten im Dienst auf Fahrradstaffeln setzen und damit gleichzeitig Öffentlichkeitsarbeit für das Fahrrad machen. Dazu gehören auch die Kontrolle und Ahndung des Fehlverhaltens von Fahrradfahrer:innen. Zusätzlich sind Möglichkeiten zur direkten Meldung von Parkverstößen notwendig, z. B. über eine App. Diese müssen durch das Ordnungsamt verfolgt werden.



„Jetzt nur nicht straucheln.....!": mangelnder Abstand beim Überholen, Camburger Straße

Die im Mängelmelder erfassten Meldungen zu Problemen des Radverkehrs sowie das Unfallgeschehen sind regelmäßig auszuwerten und in den zuständigen Gremien zu diskutieren.

Vor allem im Stadtzentrum funktioniert die Infrastruktur nur, wenn Verkehrsflächen gemeinsam genutzt werden. Hier ist regelmäßig durch Öffentlichkeitsarbeit auf ein rücksichtsvolles Miteinander aller Verkehrsteilnehmer:innen hinzu-

wirken. Schwerpunkte können z. B. Themen wie Abstand beim Überholen, Halten auf Radwegen oder das Verhalten in Fußgängerzonen sein.

Als Grundlage zur Erfolgskontrolle der Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs werden deutlich mehr dauerhafte und mobile Zählstellen für den Radverkehr eingerichtet. Die erfassten Nutzungsdaten werden öffentlich zugänglich gemacht und regelmäßig ausgewertet.

6. Finanzierung und personelle Untersetzung

„Das Kopenhagener Institut COWI hat errechnet, dass jeder Autofahrer in der Stadt pro gefahrenem Kilometer die dänische Gesellschaft 0,15 Euro kostet (im Berufsverkehr steigt dieser Wert auf 0,27 Euro). Dagegen vermehrt ein Fahrradfahrer den gesellschaftlichen Wohlstand pro geradeltem Kilometer um 16 Cent – denn er oder sie ist fitter, das Fahrrad stößt keine giftigen Gase oder Treibhausgase aus, und es macht keinen Lärm.“

„Volksentscheid Fahrrad“⁸

Die Umsetzung von Radverkehrsprojekten ist nicht zuletzt eine Frage der Finanzierung, die derzeit ständig mit anderen kostspieligen Vorhaben konkurriert. Wir fordern daher, im Haushalt der Stadt bzw. ihrer Eigenbetriebe einen festen Posten einzustellen, aus dem Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur finanziert werden. Dies erstreckt sich von Konzeption und Planung bis zur Ausführung entsprechender Maßnahmen. Nur so halten wir es für möglich, auch größere Projekte tatsächlich in überschaubaren Zeiträumen umzusetzen.

Zum Erreichen der genannten Ziele halten wir in den nächsten Jahren erhebliche Investitionen für erforderlich und streben dafür einen Betrag von 15 Euro pro Einwohner:in und Jahr ohne Fördermittel an. Die Stadt richtet ein Team aus mindestens zwei Personen ein, die ausschließlich die Radverkehrsinfrastruktur in Jena und Richtung Umland betreuen und koordinieren. Dazu gehört auch die Koordination von Baustellen und der

sich daraus ergebenden Umleitungen. Es sind personelle Ressourcen für die Instandhaltung des Radverkehrsnetzes dauerhaft einzuplanen (Winterdienst, Mängelmelder, kleinere Reparaturen). Die Aufwendungen für Investitionen in Radverkehr und andere Verkehrsarten sind systematisch zu erfassen und in einem jährlichen Bericht darzulegen.

Die Verbesserungen im Radverkehrsnetz müssen laufend mit den tatsächlichen Bedürfnissen abgeglichen werden. Dazu sind die den Radverkehr betreffenden Meldungen im Mängelmelder und das Unfallgeschehen systematisch zu erfassen und auszuwerten, sowie regelmäßig Zählungen und Befragungen durchzuführen bzw. zu nutzen, z. B. den Fahrradklimatest des ADFC,⁹ die SrV-Befragung^{10 11} oder die City-Studie.¹² In die Planung von Maßnahmen sind Interessenvertretungen wie ADFC, VCD und BUND einzubeziehen. Derzeit erfolgt das durch die Mitarbeit im Beirat Radverkehr.

7. Konkrete Probleme und Lösungsansätze

Bei der täglichen Nutzung des Fahrrads in Jena fallen eine Reihe von besonderen Problemstellen auf, die Radfahrer:innen stark behindern, besonders konfliktträchtig sind oder von vielen Radfahrer:innen als unsicher empfunden werden. Diese sollten prioritär verbessert werden.

Überquerung der Knebelstraße

Die Querung nördlich des Paradiesbahnhofs ist ein stark frequentierter Übergang für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen zwischen der Innenstadt und den Parkanlagen sowie den Radstrecken nach Süden. Die Übergänge zwischen den Richtungsfahrbahnen sind mit Bordsteinen versehen und durch eine zu schmale Mittelinsel getrennt. Die Querung zeichnet sich aus durch eine lange Wartezeit mit kurzer Grünphase.

Die geplante Absenkung der Bordsteine wird bereits seit mehreren Jahren verschoben. Zugunsten kürzerer Querungszeiten und einer breiteren Mittelinsel sollte mindestens eine Kfz-Fahrspur entfallen.



Querung Knebelstraße

Verbindung Paradiesbahnhof - Stadtzentrum

Derzeit existiert keine funktionierende Radverkehrsführung vom Paradiesbahnhof zum Stadtzentrum, obwohl hier ein starker Bedarf besteht. Die Kreuzung muss dahingehend umgestaltet werden, dass in beiden Richtungen eine legale Querung mit dem Fahrrad möglich ist.



Westseite Paradiesbahnhof

Durchführung Zentrum

Für den Radverkehr gibt es aktuell keine durchgängige Route zur Durchführung der Innenstadt in Nord-Süd bzw. Ost-West-Richtung. Häufig gibt es dabei Konflikte mit dem Fußverkehr z. B. in der Johannisstraße. Die Durchfahrbarkeit der Fußgängerzonen muss als direkte Verbindung unbedingt erhalten bleiben. Zur Entlastung sind schnelle Umfahrungen notwendig, zum Beispiel über den östlichen Löbdergraben.

Verbindung zwischen Campus Inselplatz, ThULB, Ernst-Abbe-Platz und Landgrafencampus

Zwischen den zentralen Standorten der Universität ist von einem sehr hohen Radverkehrsaufkommen auszugehen, das in den Planungen angemessen zu berücksichtigen ist. Unter anderem erscheint eine Radverkehrsführung auf dem Fürstengraben unbedingt notwendig.

Radverkehrsführung östlicher Löbdergraben

Der östliche Löbdergraben kann als schnelle Nord-Süd-Verbindung außerhalb der Fußgängerzonen dienen. Dazu ist eine beidseitige sichere Radverkehrsführung und eine funktionierende Anbindung an das angrenzende Radverkehrsnetz notwendig.

Verbindung Landfeste – Paradiesbahnhof

Die Unterführung unter der Stadtrodaer Straße ist mit dem Rad nicht befahrbar. Der Umbau ist im Haushalt eingeplant für 2021-2023, die genaue Ausführung ist noch nicht bekannt.

Nollendorfer Platz

Die Umbaumaßnahmen im April 2021 haben die Situation für Rad- und Fußverkehr verbessert. So ist jetzt aus dem Geh-/Radweg vom Damenviertel kommend eine Diagonalquerung möglich sowie die Einfahrt mit dem Fahrrad in die Nollendorfer Straße, die nun mit beidseitigen Radfahrstreifen und Aufstellflächen ausgestattet ist. Weitere Verbesserungen sollen im Rahmen der Sanierung der Nollendorfer Straße erfolgen.



Kreuzung am Nollendorfer Hof nach Umgestaltung



Karl-Liebknecht-Straße, Querung Straßenbahngleise

Karl-Liebknecht-Straße

In der Karl-Liebknecht-Straße wurde versucht, alle Verkehrsarten trotz zu geringem Raum zu trennen. Dadurch entstand ein zu schmaler Schutzstreifen ohne Sicherheitsabstand zu parkenden Kfz und andererseits eng am fließenden Verkehr. Eine Umgestaltung muss auf mindestens einer Seite der Fahrbahn auf Parkmöglichkeiten für Kfz verzichten, um im Straßenraum genug Platz für Straßenbahn, Kfz und Radverkehr zu schaffen. Kurzfristig besteht am Ausbauende eine sehr hohe Gefahr bei der Querung der Straßenbahngleise. Hier muss unbedingt durch geeignete Maßnahmen dafür gesorgt werden, dass der Kfz-Verkehr auf den sich einfädelnden Radverkehr Rücksicht nimmt.

Kahlaische Straße

Die Radverkehrsführung in der Kahlaischen Straße ist absolut unbefriedigend und wegen der Straßenbahngleise auch besonders gefährlich. Der Radverkehr sollte außerhalb der Straße geführt werden. In Teilen wäre durch Auflösung von Parkplätzen evtl. ein Radweg möglich, jedoch wahrscheinlich nicht durchgängig. Alternativ könnte der Burgauer Weg besser angebunden werden, dazu müssten jedoch die bestehenden Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr sicher erreichbar und befahrbar sowie mindestens

eine weitere Bahnunterführung in Höhe der Beutenbergstraße geschaffen werden.

Rudolstädter Straße

In der Rudolstädter Straße erfolgt die Radverkehrsführung im Wechsel zwischen einseitigem Rad-/Gehweg und Fahrbahnnutzung. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens wird die Fahrbahnnutzung als zu gefährlich empfunden, die Rad-/Gehwege erfüllen aber nicht die Anforderungen an eine gute Radverkehrsanlage und sind formal nicht zulässig.

Radweg Jena21 ab Gleisdreieck Burgau

Als Alternative zur Rudolstädter Straße kann ein Radweg parallel zur Bahnlinie ab der Lobedaer Straße mit Anbindung zum Gleisdreieck Burgau dienen. Ein Teilabschnitt ab der Brücke Grenzstraße wurde bereits gebaut, der Lückenschluss bis zur Lobedaer Straße muss mit hoher Priorität gebaut werden.

Gleis 3

Es fehlt eine steigungsarme Radverbindung von der Innenstadt zum Campus Beutenberg. Ein Radweg neben der Bahnstrecke ist im städtischen Haushalt eingeplant für 2021-2025, es ist aber unklar, ob er realisierbar ist. Eine gute Funktionalität wird aber nur gewährleistet, wenn die Verbindung von Westbahnhof in die Innenstadt besser gelöst wird und der Beutenberg zufriedenstellend angebunden ist.

Radwege im Paradies

Die Radwege im Paradies geraten in den Sommermonaten an ihre Kapazitätsgrenzen, so dass

Konflikte zwischen Fußgängern, Radfahrern und anderen Nutzern zunehmen. Eine maßvolle Erweiterung oder die Schaffung zusätzlicher, nicht asphaltierter Fußwege erscheint in absehbarer Zukunft notwendig.

Anbindung Jena-Nord/Himmelreich

Mit dem Ausbau der Camburger Straße und dem Straßenbahnausbau entstehen durchgehende Radverkehrsanlagen vom Nollendorfer Platz bis zum Himmelreich. Diese sind allerdings zu großen Teilen als Schutzstreifen und als gemeinsame Rad-/Gehwege ausgeführt, so dass sie den Anforderungen von Radverkehrsanlagen an Straßen mit hohem Kfz-Verkehrsaufkommen nicht entsprechen, da keine bauliche Trennung erfolgt.

Verbindung zwischen Lobeda-Ost und -West

Zwischen Lobeda-Ost und Lobeda-West existieren lediglich drei für den Radverkehr geeignete Verbindungen (zwei Unterführungen und eine Ampelquerung). Die beim Neubau der Brücke vorgesehene Radverkehrsführung wurde nicht realisiert, lediglich Flächen dafür vorgehalten. Angesichts der Größe der Stadtteile und der starken Vernetzung ist hier dringend eine Verbesserung des Angebotes erforderlich.

Abstellanlagen

Im Stadtzentrum fehlen mehrere hundert Abstellanlagen. Das betrifft nahezu alle Bereiche, Schwerpunkte sind unter anderem Holzmarkt, Ernst-Abbe-Platz, Volkshaus und Kirchplatz. Trotz einiger Baumaßnahmen gibt es auch weiterhin deutlich zu wenige Abstellanlagen an Bahnhöfen und an Haltestellen des ÖPNV.

Schlusswort

Wir sind uns bewusst, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen sich deutlich von den bisherigen Radverkehrsplanungen der Stadt Jena unterscheiden und einen finanziellen und personellen

Mehraufwand erfordern, der bislang überwiegend dem Kfz-Verkehr zugutekam. Doch die durch den motorisierten Individualverkehr verursachten Probleme lassen sich aus unserer Sicht nur durch

eine konsequente Verkehrswende mit klaren Prioritäten lösen.

Nicht erst seit den Skandalen um Feinstaub und den Diesel-Betrügereien ist bekannt, wie stark die Luftverunreinigung in Städten die Gesundheit ihrer Einwohner:innen schädigt. Ebenso beeinträchtigt der Lärm, den der Kfz-Verkehr im Gegensatz zu Fahrrädern verursacht, die Einwohner:innen Jenas. Darüber hinaus wurde nachgewiesen, dass sich Radfahren im Alltag positiv auf die Gesundheit auswirkt und zu einer Reduzierung der Krankentage haben.¹³

Durch die Tallage ist Fläche und Wohnraum in Jena knapp und durch den hohen Kfz-Verkehrsanteil werden wertvolle öffentliche Flächen in erheblichem Maße in Anspruch genommen. So können auf der Fläche eines Kfz-Stellplatzes bis zu zehn Fahrräder abgestellt werden. Die zwölf Quadratmeter, die ein Kfz-Stellplatz durch-

schnittlich in Anspruch nimmt, sind größer als so manches Kinder- oder WG-Zimmer.

Trotz aller Bekenntnisse zu mehr Umweltschutz ist der CO₂-Ausstoß des Verkehrs in Jena zwischen 2004 und 2018 um 35 % gestiegen. Dabei ist im selben Zeitraum der relative Anteil des Verkehrs an den gesamten CO₂-Emissionen von 17 % auf 31 % gestiegen.¹⁴

Die Konsequenzen des vom Menschen verursachten Klimawandels in Form von Hitzeperioden, Trockenheit und Wetterextremen tragen wir alle.

Unser Ziel ist, dass alle Einwohner:innen der Stadt Jena durch die hier unterbreiteten Maßnahmen in einer deutlich lebenswerteren Stadt leben können. Dazu gehören eine Änderung der Prioritäten und eine Umverteilung von Flächen zwischen den Verkehrsarten mit der Zielstellung, das Kfz-Aufkommen signifikant zu reduzieren.

Referenzen:

¹ <https://www.zukunft-mobilitaet.net/156686/verkehrssicherheit/risiko-fussgaenger-kollision-fahrzeug-todesfall-geschwindigkeit-tempo30/>

² <https://fahrradklima-test.adfc.de/ergebnisse/>

³ <https://mobilitaet.jena.de/sites/default/files/2018-11/RVK-Jena-Fortschreibung-2012-Schlussfassung-Oktober-2012.pdf>

⁴ https://umwelt.jena.de/sites/default/files/2018-12/Monitoringbericht_2017_Endfassung.pdf

⁵ [https://mobilitaet.jena.de/sites/default/files/2019-03/18-03-](https://mobilitaet.jena.de/sites/default/files/2019-03/18-03-19_Leitlinien%20Mobilit%C3%A4t%20in%20Jena%202030_End.pdf)

[19_Leitlinien%20Mobilit%C3%A4t%20in%20Jena%202030_End.pdf](https://mobilitaet.jena.de/sites/default/files/2019-03/18-03-19_Leitlinien%20Mobilit%C3%A4t%20in%20Jena%202030_End.pdf)

⁶ <https://www.darmstadtfahrtrrad.org/>

⁷ <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/nationaler-radverkehrsplan-3-0.html>

⁸ <https://volksentscheid-fahrrad.de/de/2016/09/16/die-wahren-kosten-des-autoverkehrs-2675/>

⁹ <https://fahrradklima-test.adfc.de/ergebnisse/>

¹⁰ <https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv>

¹¹ https://mobilitaet.jena.de/sites/default/files/2020-06/SrV2018_Jena_2_Steckbrief_korrigiert.pdf

¹² <https://rathaus.jena.de/de/city-studie-jena-ueber-1300-personen-zur-attraktivitaet-der-innenstadt-befragt>

¹³ https://www.ecolibro.de/media/archive1/2019170118BROSCHUERE_Mobilitaet_und_Gesundheit.pdf

¹⁴ <https://umwelt.jena.de/sites/default/files/2020-07/Monitoringbericht%202019.pdf>

Externe Bildquellen:

S. 3: Stadtrat Jena Beschlussvorlage Nr. 12/1772-BV Anhang Karte-9 <https://sessionnet.jena.de/sessionnet/buergerinfo//getfile.php?id=40059&type=do&#search=%22radverkehr%22>

S. 4: "Geschützter Fahrradweg" by onnola is licensed with CC BY-NC-SA 2.0. <https://www.flickr.com/photos/30845644@N04/32803868727>

S. 5 links: „Fahrradstraße“ von René Mentschke unter der Lizenz CC BY-SA 2.0. <https://www.flickr.com/photos/146125562@N03/50093381877>

S. 7: Timm Schwendy, www.darmstadtfahrtrrad.org (<https://www.darmstadtfahrtrrad.org/?p=3628>)

S. 8 rechts: Radfahrbüro der Stadt Frankfurt am Main https://www.radfahren-ffm.de/media/basaltstrasse_mulanskystrasse_w488.jpg

S. 11 links: Stadt Jena, Plakat Stadtradeln 2019