

Protokoll

Dauer: 17.00 – 19.00 Uhr

Ort: Plenarsaal im historischen Rathaus

Protokollant: Sebastian Fachet

Sitzungsleitung: Dietrich Martin

Anwesend: 17

| | | |
|-------------------|--------------------------|----------------------|
| Sebastian Arnhold | Thomas Hennig | Andreas Seher |
| Sven Drechsler | Lutz Jacob | Peter Stein |
| Sebastian Fachet | Dominik Jähnert-Schiefer | Michael van der Wall |
| David J. Green | Klaus List | Thomas Wedekind |
| Guido Grune | Dietrich Martin | Ulrike Zimmermann |
| Thomas Hädrich | Dorothee Quade | |

Ö 1 Tagesordnung

- Tagesordnung bestätigt: 15 Ja / 0 Nein / 0 Enthaltungen

Ö 2 Protokollkontrolle

- Protokoll der 2. Sitzung wird in der Version 2 bestätigt: 13 Ja / 0 Nein / 3 Enthaltungen

Ö 3 Geschäftsordnung AG Rad – Stand der Dinge

- Hr. Martin: quasi fertig, aber noch nicht geschafft, an Frau Zimmermann zu schicken
- wird in den nächsten Tagen nachgeholt werden

Ö 4 Informationen aus dem Beirat Mobilität (Nachbereitung Sitzung 24.06.,

Unfallstatistik Jena 2024: https://sessionnet.owl-it.de/jena/bi/si0057.asp?__ksinr=16142)

- Hr. Martin: Themen waren insbesondere Standorte für Lastenräder sowie Unfallstatistiken
- Hr. Hennig zeigt Präsentation zu Unfallstatistiken (wird im Nachgang zur Verfügung gestellt)
- 2024 weniger Unfälle in Jena in fast allen Statistiken, außer: mehr tödliche Unfälle, mehr Schulwegunfälle, mehr Fußverkehrsunfälle
- Aber: alles in statistischen Schwankungsbereichen
- 3,34% aller gemeldeten Unfälle mit Fahrrad-Beteiligung
- bei etwa der Hälfte dieser 3,34% tragen die Radfahrenden die (Haupt-)Schuld am Unfall
- Hr. Seher: Alleinunfälle sind in Statistik zur Hauptschuld bei Fahrrad-Unfällen enthalten, müssten aber rausgerechnet werden, wenn es um Schuldfrage bei Unfällen mit anderen Verkehrsteilnehmer*innen geht
- Pedelecs in Jena mit geringem Anteil an Fahrrad-Unfällen (verglichen mit Bundesschnitt, aber laut Frau Zimmermann auch Anzahl an Pedelecs in Jena unterdurchschnittlich)

- Hr. Hennig: Diskussion im Beirat kippte zu einer Stimmung nach dem Motto: „Die Radfahrer sind selbst schuld an ihren Unfällen!“
- „schlechte Radinfrastruktur“ wurde von der Polizei nie als Unfallursache angegeben
- Hr. Wedekind: Alleinunfälle sind einberechnet, wenn sie der Polizei bekannt sind; schätzungsweise 84% Dunkelziffer an (Rad-)Unfällen (Beutenbike-Projekt – Verkehrsbefragung der Beschäftigten des Campus Beutenberg 2008/2009, Schwerpunkt Radverkehr), die nicht erfasst werden
- Hr. Seher hat versucht, im Beirat Mobilität Hrn. Thürling (Straßenverkehrsbehörde; er hatte im Beirat die Unfallstatistiken vorgestellt) den Hinweis mitzugeben: in den Daten der Statistiken fließen wohl die Polizei-Berichte bei der Unfallaufnahme ein, aber die werden oft hinterher bzgl. Ursache oder Schuldfrage korrigiert (und mangelhafte Infrastruktur wird nicht als Ursache angeführt)
- Allgemeiner Auftrag: Gespräch mit Polizei und Verwaltung suchen, dass die Datenerfassung künftig detaillierter erfolgt und genauer aufbereitet wird
- Hr. Hennig: Frage ist, wie Radfahrende im ländlichen Bereich besser geschützt werden können
- kein Trend im Jahresvergleich bei tödlichen Unfällen (statistische Schwankungen)
- Radfahrende bringen keine Fußgänger*innen um; gefährlicher ist der KFZ-Verkehr
- 24,7% der Fahrrad-KFZ-Unfälle durch Radfahrende verschuldet (Hauptschuld); rund $\frac{3}{4}$ also vom KFZ-Verkehr verursacht
- Getötete Radfahrende in Deutschland im Mittel stabil (statistische Schwankungen); angesichts 50% Zuwachs seit 2001 bei Kilometerleistung aber zunehmende Sicherheit pro Kilometer; dafür zunehmender Anteil von Pedelec-Unfällen
- Hr. Wedekind vergleicht die Unfallzahlen seit 2005 miteinander und kommt zum Ergebnis, dass sich diese im Rahmen einer Schwankungsbreite (+/-25%) stabil und daher „völlig im grünen Bereich“ bewegen würden
- Hr. Hädrich fragt, ob man bei den Unfallzahlen und den Schwankungen zuordnen kann, wie sich die geänderte Radinfrastruktur darauf auswirkte
- Fr. Zimmermann: selbst wenn Zuordnung zu einzelnen Projekten möglich wäre, ist Kausalität schwer nachweisbar
- Hr. Green: Weitere Frage ist, wie die Berichterstattung zu Fahrrad-Unfällen in den Medien erfolgt
- Fr. Zimmermann: es gibt eine sehr neue und vom ADFC prämierte Studie (Masterarbeit eines Polizeirates aus Bielefeld), die sich mit Berichten über Unfälle (allgemein, nicht nur für Radverkehr) beschäftigt; einzige Studie, die ihr bekannt ist
- Hr. van der Wall: Eine Masterarbeit müsse doch öffentlich verfügbar und zitierfähig sein
- Fr. Zimmermann: es gibt wohl einen (vermutlich nicht öffentlichen) Link
- Hr. Seher: es fehlt im Bericht der Stadt zu den Unfallstatistiken ein Kapitel zu Unfällen des KFZ-Verkehr
- Fr. Zimmermann bietet an, diese Infos rauszusuchen

Ö 5 Themen im Vorlauf des Beirat Mobilität (Sitzung am 09.09.2025)

- Hr. Martin: zwei Themen wollen wir setzen, die Herr Birk bereits aufgenommen hat
- Herr Hennig schreibt Herrn Birk nochmal an und bittet um Aufnahme auf die Tagesordnung für den 09.09.

Ö 5.1 Verkehrssituation Einfahrt Ernst-Abbe-Sportfeld (Historie, Konflikte, Erfahrungsberichte, Lösungsansätze)

- Hr. Hennig zeigt Präsentation
- Rückblick auf 16. Mai 2014: Einwände zur Bauleitplanung Stadion (B-WJ 16-2012)
- Zuwegung zum Stadion für KFZ sieht sehr einladend aus (gerade Blickrichtung von Stadtrodaer Straße auf Stadion-Zufahrt sowie umgekehrt vom Stadion auf die Stadtrodaer Straße)
- Gefahr, dass querender Radverkehr übersehen wird
- Nord-Süd-Hauptverbindung für Radverkehr sollte nicht wartepflichtig sein gegenüber KFZ (aktuell hat KFZ-Verkehr von Stadtrodaer Straße aus Vorfahrt vor Radverkehr aus Süden)
- Wildes Parken südlich dieser „Kreuzung“ sollte verhindert werden; Bauplanung wurde aber nicht angepasst
- Problematisch: KFZ-Verkehr kann von Stadion-Ausfahrt die Grüne Ampel zur Stadtrodaer Straße bereits sehen und beschleunigt, obwohl er Vorfahrt gewähren muss
- Vorschlag war schon damals: Mini-Kreisverkehr prüfen
- Hr. Margull (Leiter FD Mobilität der Stadt) meinte damals wohl, das wäre für Einsatzkräfte (Polizei, Feuerwehr etc.) nicht machbar (Lösung: sehr flache Verkehrsinsel, die bei Bedarf vorsichtig überfahren werden kann)
- Hr. Wedekinds eigene Erfahrung, nachdem er seit 20 Jahren in einer 30er-Zone mit Rechts-vor-links wohnt: es funktioniert nicht durchgängig, sondern es gibt harten Kern von KFZ- und Radfahrenden, die durchbrettern
- Sein Vorschlag: Ziel muss es sein, dass eine Beschilderung auch in diesen Zonen ohne besondere Voraussetzungen erlaubt wird
- Hr. Stein kann das Gefahrenpotenzial an der Stadionzufahrt bestätigen; vor allem stadteinwärts, weil KFZ-Verkehr von Stadtrodaer Straße aus Unsicherheit oft wartet, obwohl er vorfahrtsberechtigt ist
- Hr. Martin: es geht vielen so, dass es irritierend ist, aber vom Stadion aus handelt es sich um eine Ausfahrt, bei der Vorfahrt zu beachten ist
- Hr. Stein: man sieht keinen Unterschied zur anderen Seite der Kreuzung (Ausfahrt ist als solche schlecht erkennbar); er plädiert für Beschilderung
- Hr. Grune: Autoverkehr hat zugenommen; ebenso das „Wildparken“
- Hr. Seher: warum macht man Haupt-Radweg zur Autofläche und nicht etwa eine Fahrradstraße mit „Anlieger frei“
- ein Mini-Kreisverkehr ist gute Idee, aber hier eine Krücke
- Hr. Martin fragt nach, was die Forderung wäre
- Hr. Seher antwortet, dass die Ausweisung einer Fahrradstraße mit „Anlieger frei“ geprüft werden solle
- Hr. Hennig entgegnet, dass es doch schon so sei
- Hr. Seher: Nein, die Fahrradzone beginnt erst dahinter
- Hr. Martin bittet Frau Zimmermann, die Beschilderung in dem Bereich zu überprüfen
- Hr. van der Wall sagt, er umfahre diesen Gefahrenpunkt und nutze die Wöllnitzer Straße
- Hr. Jacob hat andere Wahrnehmung und sieht kein Problem mit Ein-/Ausfahrt zum Stadion
- der Grund der Verwaltung gegen andere Vorfahrtsregelung sei wohl ein befürchteter Rückstau auf Stadtrodaer Straße

- Hr. Hennig: Kreisverkehr wäre einfach umsetzbar
- Hr. Wedekind: in ERA 2010 („Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“, Version 2010) gibt es kaum Infos zu Fahrradstraßen, weil sie um 2010 noch kaum verbreitet waren
- Fr. Zimmermann: öffentliche Verfügbarkeit für Vorgaben und Richtlinien (abseits der ERA) ist nicht immer gegeben
- Hr. Green: Könnte Rotfärbung helfen?
- Hr. Arnhold unterstützt diesen Vorschlag
- Hr. Seher: Tritt der Rückstau auf Stadtrodaer Straße überhaupt auf oder ist das ein vorgeschobenes Argument der Verwaltung oder Stadtpolitik?
- [Nachtrag vom 31. Juli 2025 von Hrn. Wedekind: er hat Beschilderung nach der Sitzung angesehen; die ganze Kreuzung gehört zur Fahrradzone; in Fahrradzonen (nicht Fahrradstraßen) sei "rechts vor links" Vorschrift (§45 (1i) StVO), aber es kann Ausnahmen geben.]

Ö 5.2 Fahrradzone Südzufahrt Stadion (Probleme mit ruhendem und Parksuchverkehr, Erfahrungsberichte, Lösungsvorschläge)

- Hr. Martin: Ist die Südzufahrt je benutzt worden?
- Hr. Hennig erklärt Situation mit Präsentation
- man merke dort sehr stark das Prinzip: „Baue Straßen, ernte Verkehr“
- viele KFZ meiden gebührenpflichtigen Parkplatz; stattdessen Wildparken auf dem Radweg
- das wurde damals schon vorhergesehen; Bitte an Stadt, das zu verhindern
- Stadt wollte erstmal abwarten und ggf. verstärkte Kontrollen durchführen
- Letztere erwiesen sich als Strohfeuer; nach einigen Monaten wieder viel Wildparken
- Hr. Grune: das ist am Rand immer noch Naturschutzgebiet
- Fr. Zimmermann stimmt zu: ja, am Rand vermutlich schon
- Hr. Grune: die parken also alle im Naturschutzgebiet
- Hr. Hennig: Zählt das auch für Randstreifen?
- Fr. Zimmermann: müsste überprüft werden, ob das dazu gehört
- Hr. Hennig: Parkplätze sind nie voll; werden wegen Kosten gemieden
- eigentlich ist ganzer Bereich Parkverbotszone
- Hr. Grune: Beschilderung war lange teils um 90° gedreht und dadurch schwer sichtbar
- Hr. Martin: Was wäre das Ziel?
- Hr. Hennig: Stadt solle Versprechen einlösen und Wildparken verhindern
- Hr. Seher mit Nachfrage: Beim Parken auf Schutzstreifen gibt es Strafen wegen Gefährdung; wie ist es in Fahrradzonen? Das ist auch eine Gefährdung; kann man also Bestand der Verkehrsgefährdung bedienen?
- Hr. Grune: da es Feuerwehrezufahrt ist, wäre es zudem Zuparken von Rettungszufahrten
- Hr. Stein hat kürzlich erstmals gesehen, dass Falschparker*innen Knöllchen bekamen
- Hr. Wedekind: muss politisch angegangen und gelöst werden; in Jena gebe es weit verbreitete Mentalität, dass sich Sportler*innen alles erlauben dürfen (auch Regelverstöße)
- Hr. Martin: Nicht Polizei, sondern Straßenverkehrsamt ist zuständig für das Thema
- Hr. Jacob hatte kürzlich Einwohneranfrage zu dem Thema geschrieben
- Antwort darauf: man wolle Ordnungsamt zu mehr Kontrollen animieren

- Vorschlag: noch ein Schild aufstellen, das auf generelles Parkverbot hinweist; zudem sind die Strafen zu gering
- Größte Gefahr sei zudem nicht das Parken, sondern das Rangieren
- Hr. Fachet: gleiche Situation mit Wildparken gibt es auch westlich der Saale im Burgauer Weg (besonders zu Fußball-Spielen im Stadion)
- war schon oft Thema im Ortsteilrat Jena-Süd und wird es vermutlich am 07. August wieder sein, wenn Herr Lange (Stadtentwicklungsdezernent) zum OTR kommen wird
- Fr. Zimmermann: Burgauer Weg ist etwas anders, weil vor allem bei FCC-Spielen Gefahren auftreten; östlich der Saale hingegen täglich
- es wird derzeit nicht genügend getan, um die Verkehrsflächen (vor allem östlich des Stadions) von Wildparkern freizuhalten
- Hr. Fachet: es gibt aber auch im Burgauer Weg (fast) täglich illegales Parken von Besucher*innen des Schleichersees
- Fr. Zimmermann: weiteres Problem sei Fantrennung bei Fußball-Spielen
- Hr. Seher: Wie erfolgt bei Fußball-Spielen die Rettungszufahrt ins Paradies?

Ö 6 Themennachverfolgung

Ö 6.1 Paradiesbrücke (Status Blumenkübel, Labyrinth)

- Hr. Martin: Es hieß, die Blumenkübel seien so gut wie weg (auf der Paradiesbrücke)
- Fr. Zimmermann: es wurde bereits angeordnet
- es gab Treffen mit Nahverkehr und AG Verkehrssicherheit
- Nahverkehr wünscht sich alternative Trennung
- Anordnung: 35cm von Bordsteinkante entfernt eine Trennlinie mit Leitelementen (flexible Poller); bei diesen gibt es Lücken, die aber wegen durchgezogener Linie nicht überfahren werden dürfen
- sobald die flexiblen Poller beschafft sind, soll Umbau beginnen
- Hr. Martin: Wann soll es umgesetzt/finalisiert werden?
- Fr. Zimmermann: hoffentlich dieses Jahr
- bei rosafarbenen Labyrinth (nicht ERA-konforme Umlaufsperrern) noch keine Einigung mit Nahverkehr

Ö 6.2 Rotfärbungen von Radfurten im Stadtgebiet (Ausführungsmängeln und Gefahrenstellen)

- Hr. Hennig fasst zusammen (nach Hinweisen aus dem Kreis der AG Rad), dass die Benutzungspflicht des Geh- und Radweges entlang der Wiesenstraße komplett entfernt wurde; trotzdem deutet die Rotfärbung eine solche an
- Jähnert-Schiefer: entlang Tatzendpromenade gibt es auch Rotfärbung für Gehweg mit „Fahrrad frei“-Zeichen
- Fr. Zimmermann: Rotfärbung ist keine Benutzungspflicht; es muss aber auch nicht auf der Straße gefahren werden
- Hr. Jähnert-Schiefer: dadurch wird man von Autos bedrängt, weil sie meinen, man müsse auf dem Hochbord fahren
- Hr. Hennig fragt, warum jetzt nach 15 Jahren bei der Verkehrsbehörde die Erkenntnis gereift ist, dass die Benutzungspflicht nicht mehr „dauerhaft haltbar“ sei und weist

darauf hin, dass jetzt also die Alternativen sind, Schritt fahren auf dem Hochbord oder Fahrt auf einer Bundesstraßen-ähnlichen Straße mit Höchstgeschwindigkeit 60 km/h. Und das auch für Jugendliche und Kinder.

- Hr. Wedekind: es gibt Urteil des Bundesverwaltungsgerichts von 2010, dass Anordnung der Fahrrad-Benutzungspflicht nur im Gefahrenfall erfolgen darf (Aktenzeichen BVerwG 3 C 42.09 VGH 11 B 08.186 Referenz nach der Sitzung zugearbeitet)
- Hr. Martin fragt nach, was die Aussage sei
- Hr. Wedekind: Laut Urteil wäre Gehweg mit „Fahrrad frei“ fast überall in Jena nötig
- Fr. Zimmermann: Straßenverkehrsbehörde fragen, wie sehr Tempo 60 zur erhöhten Gefährdung führt; wäre evtl. ein Gefahrengrund
- Hr. Seher hatte Mail wegen Situation an Wiesenstraße geschrieben; Vorschlag, dies in nächster Sitzung mit Hrn. Thürling zu besprechen (Zustimmung von Hrn. Martin und Hrn. Hennig)

Ö 7 Sonstiges

- Hinweis von Fr. Zimmermann: sobald Fotos veröffentlicht werden, müssen KFZ-Kennzeichen unkenntlich gemacht werden
- Bitte von Hrn. Martin: wenn radfahrrelevante Beobachtungen im Stadtgebiet gemacht werden, diese so zu dokumentieren, dass sie im Gremium vorgestellt werden können (bspw. aktuelle Fotos, Fotos aus der Vergangenheit, ...)
- Thema 1: Baustelle an der Kahlaischen Straße
 - Hr. Hennig: Man fragt sich, wer die Schilder aufgestellt hat, da sie teilweise widersprüchlich sind, z.B. unterschiedliche Beschilderung Süd-Nord (Sackgasse für Radverkehr und Fußgänger durchlässig, VZ 357-50), Nord-Süd (Verbot der Einfahrt, VZ 267)
 - Fr. Zimmermann: Baufirma ist für Beschilderung verantwortlich
 - Hr. Hennig: eigentlich sollte es nach öffentlichen Aussagen in der Presse (Herkunft unklar) eine Lösung für Rad- und Fußverkehr geben
 - Wie soll man aber bspw. vom Sandweg zum Bahnübergang Mühlenstraße kommen?
 - Ohnehin wird nicht direkt an der Straße, sondern auf den Gehwegen gearbeitet
 - Hr. Drechsler: es wird auch an Leitungen gearbeitet, die unter Straßenbahngleisen durchführen
 - Hr. Jähnert-Schiefer: Einbahnstraßenregelung wäre laut Hrn. Thürling nur für 14 Tage; warum das nicht so kommuniziert wurde, wusste dieser auch nicht
 - Hr. Seher: Baufirma muss doch Wegeplan erstellen und der Stadt vorlegen; wer genehmigt das von der Stadt und warum wird Radverkehrsbeauftragte nicht eingebunden?
 - Hr. Jähnert-Schiefer: Wer kontrolliert das hinterher?
 - Fr. Zimmermann verweist auf die RSA21 „Richtlinien für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen“
 - man könne heutzutage meist nur noch unter Vollsperrung bauen
 - Fr. Zimmermann fragt nochmal nach, wie es zur falschen Beschilderung kam
 - Straßenverkehrsbehörde habe nicht in die Pressemitteilung geschrieben, dass es eine Durchwegung für Rad- und Fußverkehr geben würde – keine Ahnung, wo das herkommt

- Hr. Seher: Wie bringen wir Radfahrenden bei, sich an Verkehrsregeln zu halten, wenn so widersprüchlich beschildert wird?
- Thema 2: Burgau Grenzstraße
 - Der kleine Weg von Grenzstraßen-Brücke Richtung Gewerbegebiet Göschwitz ist Richtung Osten nur noch Gehweg VZ 239, Richtung Westen gemeinsamer Geh- und Radweg VZ 240
 - Fr. Zimmermann versichert, überprüfen zu wollen, wie es zur Schilder-Inkonsistenz gekommen ist und warum der Weg nicht mehr für Radverkehr zugelassen ist, vermutlich ist die Entfernung jeglicher Beschilderung die beste Variante
- Thema 3: Saulauf
 - Hr. Martin: Riesiger Rückschritt für talfahrenden Radverkehr durch die Markierung sogenannter „Haifischzähne“ im Verlauf des sog. Saulaufs vor der Kreuzung mit der Schröterstraße, dass dort Vorfahrt gewährt werden muss
 - dabei darf Verkehr von rechts nicht Vorfahrt haben, da es abgesenkte Bordsteinkante gibt
 - Fr. Zimmermann: Kollege, der es angeordnet hat, ist gerade nicht da; wird noch geprüft
 - Hr. Jacob verweist auf das Schild „gleichberechtigte Straßen“
 - Hr. Martin stimmt zu, dass diese Beschilderung vermutlich gar nicht zulässig ist
- Thema 4: Themen für nächste Sitzung am 16.09.2025
 - Hr. Hennig verweist auf
 - Prioritätenliste (siehe Präsentation)
 - Zählstellen für Radverkehr (siehe auch TLZ-Meldung vom 11.07.2025 bzw. Präsentation) könnte ein nächstes Thema sein
 - Fr. Zimmermann bietet an, einen Zugang zu den Zahlen zu geben, möchte es aber nicht selbst auswerten
 - Hr. Seher bietet sich für Zugang und Datenauswertung an, Herr Jacob bietet Mitarbeit an
 - Hr. Drechsler: In anderen Städten gibt es LED-Anzeigen, wo an Zählstationen die Anzahl an Fahrrädern angezeigt wird; warum in Jena nicht?
 - Fr. Zimmermann: wesentliche Gegenargumente sind Kosten und Vandalismus
 - Hr. Martin: dennoch nachfragen, ob dies umsetzbar wäre
 - Hr. Jacob: zur Sitzung am 14. Oktober erarbeiten er und Hr. Seher die Daten
 - Hr. Wedekind: Zählungen sind wahrscheinlich gute Ergänzungen zur SrV-Erhebung (System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV), TU Dresden, findet alle 5 Jahre statt), da sie aktuell sind; man sollte versuchen, aus zusammengefassten Daten der Zählstellen eine Modal-Split-Entwicklung abzuleiten.
 - Hr. Jacob: aus Zählstellen vor allem Wetter oder Baustellen ablesbar
 - Hr. Hennig kommt nochmal auf Thema für nächste Sitzung zurück: Was war Intention von „Status Netzausbau“?
 - Hr. Seher hatte den Vorschlag eingebracht; angeregt von Diskussion um Camburger Straße (als Bsp.: Wiesenstraße zur B88, dafür Camburger/Dornburger als Einbahnstraßenring und Platzgewinn für Radverkehr)
 - Hr. Hennig: Wäre aber kein Thema für September wegen Abwesenheit Hrns. Sehers, außer Hr. Fachtet würde stellvertretend vorstellen

- Lösungsvorschlag: Thema in Oktober verschieben, dafür EFRE-Planungen in September-Sitzung behandeln
- Fr. Zimmermann: Passt gut, da Fr. Schwamberger im September kommen wollte, Hennig/Martin kontaktieren Frau Schwamberger
- Bitte von Fr. Zimmermann an Hrn. Seher wegen seines Vorschlags: im Vorfeld eine Erläuterung an FD Mobilität schicken
- Protokollant für Sitzung am 16. September: Hr. Hädrich