

**Große Anfrage der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen
"Radverkehr in der Stadt Jena"**

eingereicht zur 28. Stadtratssitzung am 24.10.01

**Schwind
Bürgermeister und Dezernent für Stadtentwicklung und Bauwesen**

**Erarbeitet durch das
Dezernat Stadtentwicklung und Bauwesen
Verkehrsplanungs- und Tiefbauamt Jena
Februar 2002**

Präambel

Über die lange Geschichte seit seiner Erfindung prägt das Fahrrad zunehmend das Verkehrsbild der Städte und Gemeinden. Das Image des Fahrrads hat sich vom "Armeleutevehikel" hin zum ökologisch günstigen Fortbewegungsmittel für den täglichen Gebrauch und für den Freizeitbereich gewandelt. Diesem Wandel muss Rechnung getragen werden.

Der Fahrradverkehr ist ein integrierter Bestandteil des Gesamtverkehrssystems, das jedem Verkehrsmittel den ihm gebührenden Stellenwert einräumen muss.

Der bis 1990 vernachlässigte Radverkehr im Verkehrssystem der Stadt war auch in den ersten Jahren nach 1990 nicht vordergründige Zielstellung der Investitionen in die Infrastruktur der Stadt. Die steigende Zahl der Studenten, die zunehmende Attraktivität der Stadt Jena für den Radtourismus im Zusammenhang mit dem Saaleradwanderweg und die allgemein steigende Akzeptanz des Fahrrades zur Fortbewegung auf kurzen Strecken macht es notwendig, auch in Jena durch Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs das Angebot von Anlagen für Radfahrer zu erhöhen.

Unter Fahrradverkehrsförderung verstehen wir jedoch mehr als Radwegebau. Dazu gehört auch die Schaffung eines allgemein fahrradfreundlichen Klimas in der Stadt. Der Radfahrer soll spüren, dass er als Verkehrsteilnehmer akzeptiert wird und dass seine Belange bei allen Planungen und Maßnahmen angemessen berücksichtigt werden.

Radverkehrsförderung ist aber ein langfristiges Anliegen; ein kurz- und mittelfristiges Radwegeausbauprogramm ist zwar notwendig, aber man hat damit noch keine fahrradfreundliche Stadt geschaffen.

Ziel ist die Vernetzung der umweltschonenden Verkehrsarten, d.h. Fußgängerverkehr, Radverkehr und Öffentlicher Personennahverkehr, in einem sich ergänzenden Verbundsystem, begleitet durch Maßnahmen für mehr Sicherheit und Flüssigkeit im Gesamtverkehr.

Jedoch darf nicht verkannt werden, dass derzeit der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Gesamtverkehrsaufkommen mehr als 3-mal so hoch ist wie der Anteil des Radverkehrs und auch Zukunftsprognosen dieses Verhältnis nicht wesentlich anders darstellen. Die damit einher gehenden Folgeerscheinungen, wie z.B. der ruhende Verkehr, gestalten die Errichtung eines lückenlosen Radnetzes zusätzlich schwierig.

Eine Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr ist in Zukunft dennoch zweifellos notwendig. Wir gehen auch davon aus, dass damit zumindest die weitere Zunahme des motorisierten Individualverkehrs signifikant verlangsamt werden kann. Man soll und darf aber nicht der Illusion verfallen, dass dadurch der Bedarf an Verkehrsraum für den MIV, den örtlichen Wirtschaftsverkehr oder den überregionalen Warenumsatz auf der Straße geringer wird.

Jena muss außerdem seiner Rolle als Oberzentrum in der Region gerecht werden. Für Gäste, Touristen und Kunden ist für alle Verkehrsarten ein attraktiver Verkehrsraum anzubieten.

Trotz enormer Investitionen in den letzten Jahren ist das gesamte Straßennetz der Stadt Jena von ca. 350 km Länge für alle Verkehrsarten in einem Maße sanierungsbedürftig, dass es illusorisch ist, eine „Investitionskampagne“ für Radverkehrsanlagen zu starten.

Die Koordinierung aller dieser unterschiedlichen Ansprüche erfordert Kompromissbereitschaft aller Verkehrsteilnehmer und –arten, - unterschiedlich in den verschiedenen Stadträumen - auch erzwungen durch die örtlichen Gegebenheiten wie vorgegebene Straßenprofile, und Geduld.

Schaut man rückblickend auf den Stand des Radwegenetzes im Jahr 1990 (siehe Anlage), erkennt man trotz aller bisherigen Unvollkommenheit eine deutliche Tendenz zur Schließung noch bestehender Lücken, ohne den Anspruch auf Vollständigkeit erwecken zu wollen.

Mit den begrenzten Mitteln (Ø 50.000 •), die in der Vergangenheit jährlich im Haushalt für den Neubau, Umbau oder Rekonstruktion von Fahrradanlagen außerhalb von Neuinvestitionen in den gesamten Straßenraum eingestellt waren, wurde versucht, ein Optimum an Maßnahmen zu realisieren.

Für das Jahr 2002 wurde im Nachtragshaushalt die Erhöhung der Mittel zum Ausbau von Radverkehrsanlagen um 35 T• auf 85 T• beantragt. Wir hoffen, dass der Stadthaushalt in Zukunft die Größenordnung von 100 T• jährlich zur Verbesserung der Radverkehrsanlagen neben den Investitionsmitteln für neue Verkehrsanlagen für alle Verkehrsarten möglich macht.

A Bedeutung und Entwicklungspotential des Radverkehrs in Jena:

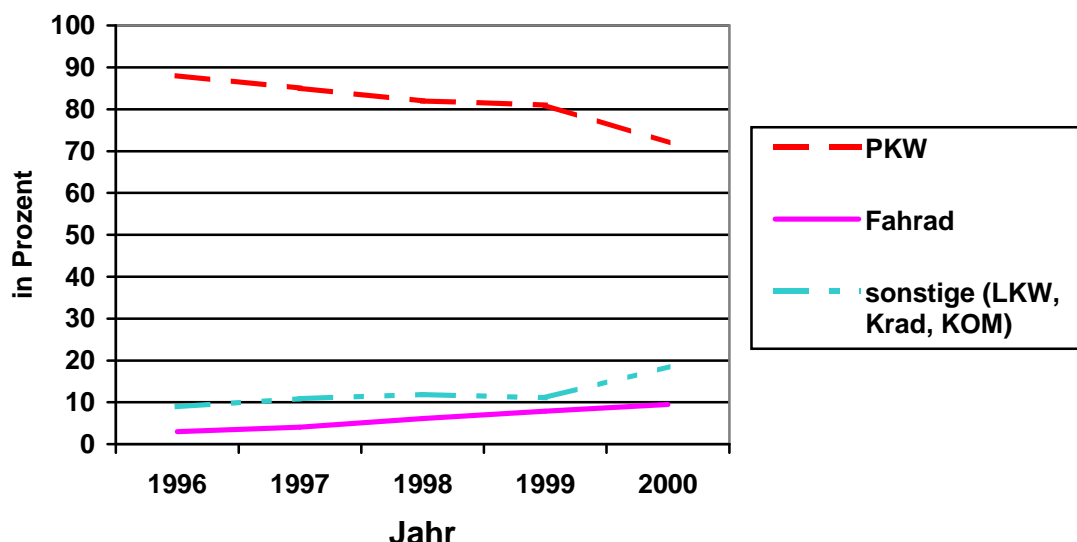
1. Wie bewertet der Oberbürgermeister und der zuständige Dezernent den Radverkehr unter den Gesichtspunkten Sicherheit, Lärm- und Schadstoffemissionen, Flächenbedarf und Kostenverursachung im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr

Ein direkter Vergleich zwischen Radverkehr und MIV ausschließlich unter den Aspekten Emission und Flächenbedarf, Sicherheit und Kosten, ist unsinnig und führt selbstverständlich zu falschen Schlüssen. Setzt man allerdings voraus, dass der Vergleich Radverkehr und unnötiger MIV angestellt werden soll, dann sind die Vorteile des Radverkehrs gegenüber dem MIV unter den Aspekten Lärm-/Schadstoffemissionen und Flächenbedarf (fahrend/ruhend) unbestritten.

Jedoch kann das Fahrrad keineswegs alle Mobilitätswünsche befriedigen. Kurze Strecken werden oft zu Fuß gegangen. Öffentliche und individuelle Verkehrsmittel ergänzen bzw. ersetzen das Fahrrad auf längeren Distanzen z.B. ab 5- 10 km sowie bei ungünstiger Topographie und Witterung. Personengruppen, die das Rad nicht nutzen können oder wollen, bevorzugen ebenfalls den ÖPNV oder den MIV.

Die aus registrierten Unfällen mit Radfahrerbeteiligung stammenden Daten lassen den Schluss zu, dass die Unfallhäufigkeit des Radverkehrs ungefähr dem Anteil des Radverkehrs am Modal Split entspricht. Ein Teil der Unfälle wird jedoch nicht aktenkundig. Auch wenn die Anzahl dieser Unfälle tendenziell leicht ansteigt, kann die Aussage getroffen werden, dass das Fahrrad in Jena ein relativ sicheres Verkehrsmittel ist.

Unfallauswertung (Verkehrsunfallstatistik 2000 Stadt Jena)



Das Thema der Kostenverursachung des MIV im Verhältnis zu den Verkehrsarten des Umweltverbunds (somit auch des Radverkehrs) ist sehr komplex und kann und soll hier nicht tiefer oder im Sinne divergierender Philosophien behandelt werden. Jedoch soll anhand des Beispiels „Jenzigweg“ die ungefähre Kostenaufteilung aufgezeigt werden.

Die Investition Jenzigweg setzt sich insgesamt zusammen aus:

- ◆ Straßenbauarbeiten (Fahrbahn, Gehweg, Radweg)
- ◆ Ver- und Entsorgungsleitungen
- ◆ Freiflächengestaltung
- ◆ sonstige Ingenieurbauwerke

Baumaßnahme Jenzigweg

Jahresscheiben für Ausbau (in DM)

1998		1999		2000	
insgesamt	davon Radv.	insgesamt	davon Radv.	insgesamt	davon Radv.
6.100.000	ca. 300.000	3.909.000	ca. 100.000	4.582.000	ca. 200.000

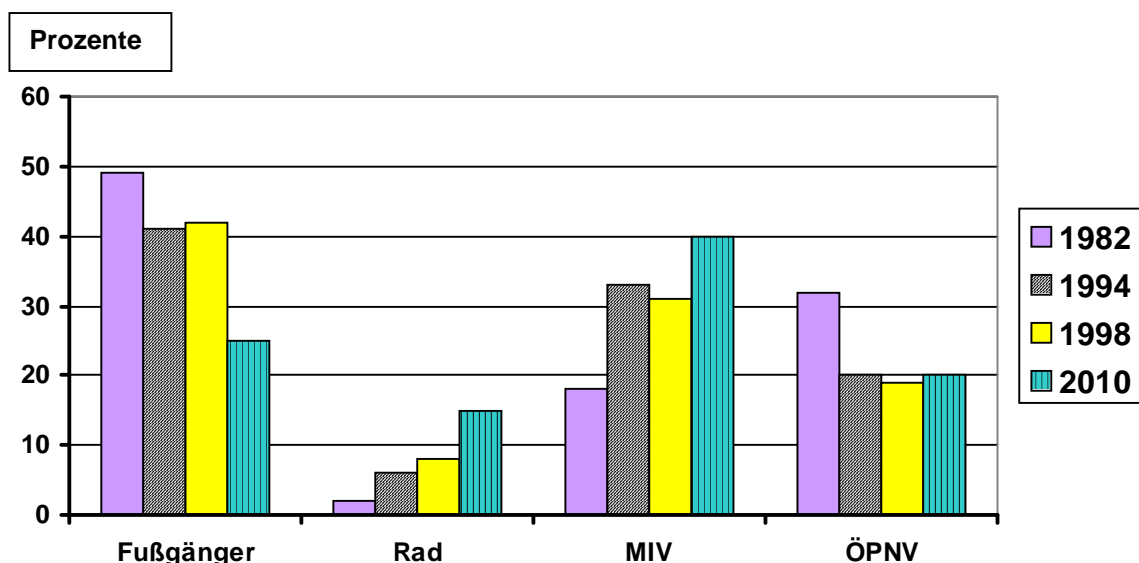
Die Zahlen sollen verdeutlichen, wie im Rahmen der meisten Investitionsmaßnahmen im Straßenbau Mittel für den Radverkehr zusätzlich zu den im Haushalt jährlich eingestellten Mitteln (Konto Radverkehr) aufgebracht werden. Auch wenn deren Anteil im Vergleich zur Gesamtinvestitionshöhe gering erscheint, ist damit ein Schritt in Richtung fahrradfreundlicher Verkehrswege getan.

2. Wie haben sich die Verkehrsmittelanteile (Modal Split) seit 1990 entwickelt (im Radverkehrskonzept liegen nur Zahlen bis 1994 vor)?

Gab es nach 1997 eine weitere Radverkehrszählung und wenn ja: welche einzelnen Ergebnisse hat die Zählung?

Wie wird die Entwicklung an den in der Zählung einbezogenen Schnittpunkten und Trassen gewertet?

Welche Entwicklung wird in Bezug auf die Verkehrsmittelanteile prognostiziert und wie hoch wird der maximale Anteil des Radverkehrs eingeschätzt?



Modal-Split 1991-1998 /Prognose 2010
(Grundlage Umfrageergebnisse SrV und VEP 93 (gerundet))

Spezielle Radfahrerzählungen wurden seit 1997 nicht durchgeführt. Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen wird jedoch bei allgemeinen Verkehrszählungen für ausgewählte Knotenpunkte mit erfasst. Bei deren Auswertung lässt sich eine klare Tendenz nicht ablesen und da keine flächendeckende Vollständigkeit zugrunde liegt, wäre jede hierzu getroffene Aussage nicht hinreichend begründet.

Die nächste repräsentative Verkehrsumfrage (SrV) findet 2003 statt.

Auf die Entwicklungsprognose des Radverkehrs bis 2010 wird in Punkt A/ 3 eingegangen.

- 3. Wie schätzt die Stadtverwaltung den derzeitigen und den aus ihrer Sicht wünschenswerten Anteil des Radverkehrs bei Wegen zwischen Wohnung und**
- a) Arbeitsstellen**
 - b) Universität und Fachhochschule**
 - c) Schule**
 - d) Einzelhandel in der Innenstadt**
 - e) Freizeiteinrichtungen, Kultur- und Sportstätten ein?**

Der Stadtverwaltung liegen Daten in Form des Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) vor.

Grundlage der SrV ist eine Befragung von 420 zufällig ausgewählten Haushalten im Stadtgebiet während eines Untersuchungszeitraumes von ca. 2 Monaten.

Es liegen keine konkreten Auswertungen getrennt nach Schule und Universität/ Fachhochschule und Einkaufen in der Innenstadt vor. Die Auswertungen sind auf Bildung allgemein (Schule, Universität, Fachhochschule, Volkshochschule) und Einkaufen im gesamten Stadtgebiet bezogen.

Entwicklung der mit dem Rad zurückgelegten Wege: 1994 und 1998 im Vergleich

Wegebeziehung	Anzahl der Wege 1994	Anzahl der Wege 1998
Wohnung – Arbeit	1804	2888
Wohnung – Bildung	1529	2263
Wohnung - Einkaufen	703	1059
Wohnung – Freizeit, Kultur, Sport	2339	2792

Der Vergleich der SrV-Befragungen von 1994 und 1998 zeigt einen Anstieg auf allen o.g. Wegebeziehungen. Für eine aktuellere Beurteilung der bezeichneten Wegebeziehungen muss auf die SrV 2003 verwiesen werden. Es kann aber von einem Trend in Richtung Anstieg der Wegeanzahl ausgegangen werden (Entwicklung der Studentenzahlen bis 2002 +17%).

Die Gutachter des Verkehrsentwicklungsplanes 1993 schätzen den (unter den in Punkt A/ 5 genannten Voraussetzungen) erreichbaren Radverkehrsanteil am Modal Split auf ca. 15 % im Jahr 2010 und bewerten diesen als maximal erreichbaren Wert.

Dieses Ziel verfolgt die Stadt Jena auch auf den unter a)- e) aufgeführten Wegebeziehungen.

4. Wie bewertet der Oberbürgermeister und der zuständige Dezernent die Bedeutung (der Attraktivität) des Fahrradverkehrs im Stadtbereich für das Leitbild der Stadt (Lehre, Wissenschaft, Hochtechnologie, Kultur)? Welchen Stellenwert hat der Fahrradverkehr innerhalb des Stadtmarketings und Tourismus?

Die Stadt Jena, Standort für Hochtechnologieunternehmen, Forschungs-, Bildungs- und Dienstleistungszentrum, ein Sitz wirtschaftsnaher Forschungsinstitute, Niederlassungen von Banken, einer großen Universität und einer aufstrebenden Fachhochschule, hat mit einer dementsprechende Bevölkerungsstruktur eine große Chance für die Entwicklung des Radverkehrs.

Wir gehen nicht davon aus, dass die Stadt Jena wie etwa Göttingen oder Erlangen in der deutschlandweiten Öffentlichkeit das Image einer Fahrradstadt erhält. Es sind in den kommenden Jahren dennoch weitere Anstrengungen zu unternehmen, den Stellenwert des Radverkehrs in der Stadt- und Verkehrsentwicklung zu stärken, um nicht im Gegenteil mit einer schlechten Qualität der Radverkehrsanlagen Negativwerbung zu machen. Hierzu gehören insbesondere die Sicherung und Steigerung der für den Radwegebau zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel und die Prüfung aller Planungskonzepte (z.B. Straßenplanungen, Planung von Abstellanlagen für Räder, Einflussnahme auf Planungskonzepte der DB-AG z.B. zur Fahrradmitnahme u.s.w.) auf deren Radverkehrstauglichkeit.

Die reizvolle Landschaft in und um Jena, mit vielfältigen Möglichkeiten zum Radwandern und insbesondere zum sportlichen Radfahren, sind wichtige Aspekte der Tourismusförderung der Stadt. Wir wollen darauf achten, dass auch die umfänglichen Landschafts- und Naturschutzgebiete der Stadt durch beschilderte und ausgebaute Wege für den Radverkehr erschlossen bleiben.

Der Radverkehr hat seit Übergabe des 10 km langen Abschnitts des Saaleradwanderweges, der sich im Stadtgebiet befindet, an Bedeutung gewonnen.

Dies ist durch Zahlen belegbar, die in den letzten drei Jahren bei Zählungen unmittelbar an diesem Radweg ermittelt wurden.

1999	184.000 Radler
2000	197.064 Radler
2001	224.221 Radler

Nachdem in den vergangenen Jahren der Saaleradwanderweg im Stadtgebiet in einen ansprechenden Zustand versetzt wurde, soll nun der zweite überregionale Radwanderweg (Thüringer Städtekette) in die Verkehrsanlagen der Stadt integriert werden. Erste Schritte wurden mit der Schaffung von Radverkehrsanlagen am 1. BA Fürstengraben gegangen.

Noch in diesem Jahr soll der Ausbau des 1. BA Humboldtstraße (Am Steiger bis Botzstraße) in Angriff genommen werden. Hier wird zu Gunsten der geplanten Rad/Gehwege die Breite der Fahrbahn reduziert, ohne die anderen Verkehrsarten MIV und ÖPNV zu beeinträchtigen.

Im Tourismusmarketing der Stadt ist der Radtourismus dem Themenmarketing Wandern und Radwandern zugeordnet. Der Fahrradtourismus wird beworben und vermarktet als Aktivangebot in den Printmedien.

Dazu gehören:

- der Jenaer Themenprospekt „Mit dem Fahrrad unterwegs“
Beschreibung von sechs Rundtouren
- der Reiseplaner 2002 Jena - Rubrik Sportangebote
- der Themenprospekt des Regionalverbandes Saaleland
„Das Thüringer Saaleland erleben: der Saale- Radweg“ mit Angebotsbeilage
- der Themenkatalog der Landesmarketingorganisation
„Thüringen wanderbar“
- der Prospekt der Arbeitsgemeinschaft Saale-Radwanderweg
„Radwandern an der Saale“

Verlage, die Radwanderkarten in ihrem Programm haben, werden mit aktuellen Informationen bzw. Bildmaterial beliefert, z.B. Grünes Herz Verlag.

Dies verdeutlicht, dass der Fahrradtourismus einen hohen Stellenwert innerhalb der Angebotspalette der Tourist-Information genießt. Gut ausgestattete Radwege, Anbindungen an die Infrastruktur und Erweiterungen des Angebotes z.B. durch den Ausbau des Radweges „Thüringer Städteketten“, der in Jena den Saaleradwanderweg kreuzt, fördern das Image von Jena als junge, prosperierende Stadt.

Der derzeitige Zustand der Radwege, die noch nicht vollständig geschlossene Netzstruktur der Hauptradwege und die unvollständige Ausschilderung sind allerdings Hemmnisse für eine aktive und vordergründige Bewerbung als fahrradfreundliche Stadt.

Der Radtourismus in Thüringen kann trotz dieser in allen Städten etwa gleichen Situation beachtliche Steigerungsraten verzeichnen. Die Zielgruppe der Radtouristen gehört zu den anspruchsvollen Gästen, die bereit sind, für guten Service gut zu zahlen. Dies soll zusätzlicher Ansporn sein, die Radverkehrsanlagen schrittweise und entsprechend unseren Möglichkeiten, aber konsequent zu verbessern.

Mit der nächsten Überarbeitung der Jenaer Stadtpläne ist der Druck einer Radwegkarte nach dem Vorbild der Stadt Würzburg geplant.

5. Worin sehen Stadtverwaltung sowie der Oberbürgermeister und der zuständige Dezernent die primären Hemmnisse für die Erhöhung des derzeit erreichten Radverkehrsanteils?

Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen liegt in Jena mit ca. 8 % immer noch deutlich unter dem von ausgewählten Städten der alten Bundesländer und auch unter dem Bundesdurchschnitt von 12%.

Zum Vergleich:

Erlangen	32%
Münster	40 %
Hannover	18 %
Bremen	22 %

Diese Zahlen sind jedoch Ergebnis eines langfristigen stetigen Zuwachses, der bereits vor 20 Jahren und länger einsetzte, von hohen Investitionen begleitet war und auf günstigen stadtstrukturellen und topographischen Bedingungen basierte.

So standen der Stadtverwaltung in Erlangen über ca. 15 Jahre jährlich 1-1,5 Mio. DM ausschließlich für die Schaffung von Radverkehrsanlagen zur Verfügung (Auskunft Stadtentwicklungsamt Erlangen).

Eine vergleichbare Haushaltsposition wurde in Jena im Jahr 1997 eingerichtet und betrug seitdem 80-100.000 DM/Jahr (Ausnahme 1997-164.000 DM).

Natürlich können diese Beträge nicht zufriedenstellen und es wird versucht, über die Einwerbung von Fördermitteln und geplante Etatserhöhungen die Summe zur Verfügung stehender Mittel zu steigern.

In Stuttgart, mit ähnlicher Topographie wie Jena, beträgt der Anteil des Radverkehrs jedoch ebenfalls nur 7,0 % am Gesamtverkehrsaufkommen und wird für 2010 mit 12,0 % prognostiziert.

Wie fast überall in den neuen Bundesländern waren die infrastrukturellen Voraussetzungen des Radverkehrs auch 1989 in Jena schlecht. Es gab nur 5 Radwege, die sich in sanierungsbedürftigem Zustand befanden. Hinzu kommt in Jena die topographische Situation und die daraus begründete Siedlungsstruktur. Als "Bandstadt" mit wenigen Saalequerungen, zusätzlicher Einschränkung durch die Eisenbahntrasse, überdurchschnittlichen Fahrweiten und starken Höhenunterschieden weist die Stadt keine idealen Grundvoraussetzungen für den Radverkehr auf.

Hinzu kommen die historisch eher kleinstädtischen, kaum erweiterbaren Straßenraumprofile, die wesentliche Zwangspunkte bilden und die Anordnung von separaten Radwegen, Radfahrstreifen oder getrennten Rad- u. Gehwegen oftmals ausschließen. Es müssen immer wieder Entscheidungen getroffen werden, den geringen Straßenraum gerechtfertigt unter den unterschiedlichen Nutzungsarten zu verteilen.

Es ist beabsichtigt, die jährlichen Investitionsmittel des Kontos für den Radverkehr zu steigern, um auf der Grundlage des zu überarbeitenden Radverkehrskonzeptes (siehe Punkt E/ 3) insbesondere bauliche Hemmnisse des Radverkehrs schrittweise zu beseitigen.

Im Nachtragshaushalt für 2002 werden die Mittel für die Schaffung von Radverkehrsanlagen um 35 T• (siehe Präambel) auf 85 T• gesteigert.

B / Entwicklung des Radverkehrsnetzes

1. Wie bewertet die Stadtverwaltung den derzeitigen Zustand der Radverkehrsführung auf den folgenden Verbindungen
 - a) **Stadtzentrum – Fachhochschule/ Zeiss-Werk/ Gewerbegebiet Tatzendpromenade/ Campus Beutenberg**
 - b) **Stadtzentrum – Campus Landgraf**
 - c) **Stadtzentrum – Paradiesbahnhof/ Paradies – Rasenmühle – Winzerla**
 - d) **Stadtzentrum – Paradies – Lobeda – Saaleradweg nach Süden**
 - e) **Stadtzentrum – Jena-Nord/ Kunitz – Saaleradweg nach Norden**
 - f) **Stadtzentrum – Karl-Liebknecht-Straße – Jenaprießnitz/ Wogau**

Die nachfolgend bewerteten Verbindungen werden in die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes noch in diesem Jahr (siehe Punkt E/ 3) aufgenommen und detaillierter untersucht.

a) **Stadtzentrum – Campus Beutenberg (über Magdelstieg-Tatzendpromenade)**

Der Zustand ist für den Radverkehr ungenügend, der Bereich Westbahnstraße/ Magdelstieg ist ohne grundhaften Ausbau der Straße nicht gefahrlos benutzbar.

Die Markierung von Angebotsstreifen ist auf Grund von mangelnder Straßenbreite bei gleichzeitig hoher Belastung durch Schwerverkehr/Busverkehr ausgeschlossen.

Konzept: Auf der Tatzendpromenade ist die fakultative Freigabe der Gehwege angedacht, Probleme sind im Bereich der Bushaltestellen/Ausgang Fachhochschule zu erwarten. Die Stadt untersucht zur Zeit eine Variante zur Durchwegung des Industriegebietes Tatzendpromenade durch Reaktivieren der Achse: Sandweg – Tatzendpromenade und Sandweg – Otto- Schott- Straße bis Tunnel Sandweg.

b) **Stadtzentrum – Campus Landgraf**

Auch hier ist der Zustand für Radfahrer ungenügend.

Die Markierung von Angebotsstreifen (Humboldtstraße/Heinrichsberg) ist auf Grund von mangelnder Straßenbreite bei gleichzeitig hoher Belastung durch Schwerverkehr/Busverkehr ausgeschlossen.

Der Straßenraum ist auch bei grundhaftem Ausbau ohne Grunderwerb kaum veränderbar.

Konzept: Fakultative Freigabe der Gehwege, Alternativroute Krautgasse/Am Steiger. Da aber eine Freigabe der Gehwege für Radfahrer möglichst vermieden werden soll, wird eine teilweise Alternative über die kleine Humboldtstraße und Philosophenweg angeboten. Die Freigabe der Krautgasse für den Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung wird kurzfristig erfolgen.

c) **Stadtzentrum – Winzerla (über Paradies – Rasenmühleninsel – Winzerla)**

Der Zustand ist gut.

Die Freigabe der Neugasse (Einbahnstraße) für Radfahrer ist erfolgt. Die Befestigung/ Beleuchtung noch fehlender Abschnitte des Burgauer Weges ist in Planung.

Die Verbreiterung des Gehweges (Radfahrer frei) an der Kahlaischen Straße (Abschnitt Beutenbergstraße/ Hainstraße) ist ebenfalls in Planung.

d) Stadtzentrum – Lobeda (auf dem Verlauf des Saaleradwanderweges)

Der Zustand ist gut.

Die Wurzelaufwerfungen in der Radwegbefestigung werden beseitigt.

e) Stadtzentrum – Jena – Nord/ Kunitz über Saaleradwanderweg

Der Saaleradwanderweg über Wiesenstraße bis Brückenstraße ist sehr gut, z.Z. werden im VTA in Abstimmung mit dem Landkreis attraktivere und ab Kunitz sicherere Wegeführungen untersucht (Jenzigweg-Talsteinweg - weiterführend neue Trasse an der Saale, Richtung Porstendorf, z.Z. in Untersuchung).

Für die Dornburger Straße und die Camburger Straße gibt es keine kurzfristigen Lösungen, durch die offenbar schwache Nutzung der vorhandenen Gehwege im Mischverkehr (Radfahrer/Fußgänger) sind hier z.Z. keine größeren Probleme bekannt.

Konzept: Langfristige Lösung über Verkehrsverlagerungen gemäß Rahmenplan Saalbahnhof und eine Entlastung der Camburger Straße.

f) Stadtzentrum – Karl-Liebknecht-Straße / Wogau

Der Zustand ist unbefriedigend.

Konzept: Errichtung von Radverkehrsanlagen im Rahmen des Umbaus der Karl-Liebknecht-Straße.

Die Herstellung von Radverkehrsanlagen in der Eisenberger Straße ist abhängig von der Entscheidung zur Straßenbahn in Jena-Ost (ggf. Nutzung der heutigen Gleisanlage für Radverkehrsanlagen oder Alternativrouten Gemdental/ Anliegerstraßen).

Ab WG Fuchslöcher bis Wogau ist der Radverkehr auf der Löbichauer Straße hinreichend sicher (Beleuchtung entsprechend fortschreitender Bebauung mittelfristig angedacht).

Im Rahmen der Dorferneuerungsmaßnahmen sollen auch Radwegeverbindungen z.B. nach Jenaprießnitz/ Wogau in der offenen Landschaft wiederhergestellt und langfristig bis Schöngleina als sogenannte Dorfkirchenroute fortgesetzt werden.

2. Welche Maßnahmen sind vorrangig geeignet die Radverkehrsführung auf den unter 1) genannten Routen attraktiver und sicherer zu gestalten und welcher finanzielle Aufwand ist zu deren Realisierung bei überschlägiger Betrachtung erforderlich?

Die Markierung von Angebotsstreifen bzw. Schutzstreifen auf der Fahrbahn entfällt bei der Betrachtung von Straßenbreite und Verkehrsbelastung auf allen in Punkt B/1 genannten Wegestrecken als Lösungsmöglichkeit.

◆ Beispiel Humboldtstraße

Obwohl die vorhandene Straßenbreite theoretisch ausreichen würde, läßt ein Verkehrsaufkommen (DTV) > 18000/ 24 h keine Anordnung von Schutzstreifen zu, da der verbleibende Verkehrsraum für MIV und Schwerlastverkehr für eine Bundesstraße nicht ausreichend wäre.

◆ Beispiel Lutherstraße

Auch hier würde der vorhandene Querschnitt nicht hinreichend eine Aufteilung der Straße für die Nutzung von MIV, ruhendem Verkehr und Rad zulassen. Eine Entscheidung gegen den ruhenden Verkehr wäre in der Anwohnerschaft nicht durchsetzbar.

Ein Großteil der in B/ 1 genannten Probleme kann somit nur durch den grundhaften Ausbau von Straßenzügen gelöst werden, für welche noch keine Planungen und somit keine gesicherten Kostenschätzungen vorliegen. Da hierbei der Radverkehr nur eines der zu bewältigenden Verkehrsprobleme darstellt (z.B. Karl-Liebknecht-Straße > Straßenbahn) ist für den Radverkehr eine Kostentrennung nicht möglich. Lediglich der Ausbau des noch fehlenden Abschnitts Burgauer Weg (Kosten ca. 35.000 •) und des Talsteinweges (städtischer Kostenanteil ca. 15.000 •) stellen im Jahr 2002 Investitionen nahezu ausschließlich für den Radverkehr dar.

3. Welche Möglichkeiten sieht die Stadtverwaltung, die Radverkehrsführung innerhalb von Neulobeda attraktiver und sicherer zu gestalten und welcher finanzielle Aufwand ist zu deren Realisierung bei überschlägiger Betrachtung erforderlich?

Innerhalb der Tempo 30-Zonen "Neulobedas" sind Radverkehrsanlagen nicht vorgesehen.

Kurzfristig sind zur Verbesserung der Attraktivität und der Sicherheit vorrangig folgende Maßnahmen notwendig (siehe auch Plan in der Anlage):

- Bau eines Geh-/Radweges an der Erlanger Allee vom östlichen Ende des Radwegs "Goldbergrampe" bis Kreuzung Paul-Schneider-Straße
überschlägliche Kosten: 93.000 •
- Ausbau des östlichen Gehweges parallel zur Stadtrodaer Straße/Ostrampe zur Erlanger Allee vom Tunnel S.-Allende- Platz als Anschluss an den Radweg "Goldbergrampe"
überschlägliche Kosten: 280.000 •

Mit der Umsetzung soll 2004 begonnen werden (siehe D/ 3).
Diese Bauvorhaben sind mit hoher Wahrscheinlichkeit förderfähig.

Im Zuge des Ausbaus der BAB 4 sind weitere Neubauten von Radwegen geplant. So werden für Radfahrer Verbindungen für den Südraum im Komplex mit der Errichtung neuer Brücken über die Saalebahn/ Mittedeutschlandschiene geschaffen.
Die Anbindung der Gewerbegebiete Maua an das Radwegenetz der Stadt erfolgt mit dem Ausbau der B 88 in diesem Bereich ab 2006.

Verbesserungen bei der Beschilderung von Wegebeziehungen in Jena- Lobeda für Radfahrer (z.B. Weg parallel zur Karl- Marx- Allee, Verbindung M.- Domaschk- Straße/ Stadtrodaer Straße) sollen Bestandteil der Aufgabenstellung des Radverkehrskonzeptes 2002 werden (siehe E/ 3).

4. Welche Überlegungen gibt es in der Stadtverwaltung zur Schaffung von bike & ride – Möglichkeiten (ÖPNV und Bahn) und sind daraus bereits konkrete Planungen erwachsen?

Grundsätzlich obliegt es der DB AG in ihren Planungen die Errichtung von o.g. Anlagen zu berücksichtigen. Die Stadtverwaltung wird verstärkt Einfluss auf diese Planung nehmen, indem auf die Errichtung von bike & ride – Anlagen gedrungen wird.

Westbahnhof – Hier wurde von der DB AG bereits eine Abstellanlage für Fahrräder errichtet. Es stehen 90 Halterungen zur Verfügung, wovon ca. 50 überdacht sind. Dass schon jetzt Bedarf an einer Erweiterung besteht, ist erkennbar.



Paradiesbahnhof – Die Planung der DB AG beinhaltet ebenfalls Abstellanlagen für Fahrräder. Hier sollen 2 x 25 Plätze bereitgestellt werden. Diese Anzahl wird von der Stadt kritisch hinterfragt werden.

Saalbahnhof – Im Zuge der Rekonstruktion ist auch hier ein Angebot diesbezüglicher Anlagen vorgesehen.

Bhf. Göschwitz – Hier wurden bereits ca. 20 überdachte Abstellanlagen aufgestellt.

Eine Grundvoraussetzung für die Realisierung ist die richtige Einschätzung des Bedarfs an diesen Anlagen (es gibt keine verbindlichen Richtgrößen für Bahnhöfe) und der dafür zur Verfügung stehenden Flächen sowie deren Einordnung in das Gesamtkonzept.

Die Stadtverwaltung ist sehr interessiert an der Aufstellung entsprechender Anlagen, da das Umfeld von Bahnhöfen Besuchern und Gästen einen ersten Eindruck von der Stadt vermittelt. Sie wird auch aus diesem Grund verstärkt an die DB AG herantreten, um für die z.Z. nicht zur Sanierung anstehenden Bahnhöfe (z.B. Göschwitz, Saalbahnhof) kurzfristige Lösungen zu erreichen.

Für den öffentlichen Nahverkehr der Stadt sind bike & ride – Anlagen nicht vordergründig interessant. Durch die Mitnahmemöglichkeiten zumindest in Straßenbahnen kann das Rad seinen Benutzer auf der gesamten Wegstrecke begleiten (schlechte Witterung, Kinder).

5. Welches Konzept verfolgen Stadtverwaltung sowie der Oberbürgermeister und der zuständige Dezernent für die Führung des Radverkehrs zwischen dem Stadtzentrum und den Stadtteilen Neulobeda und Winzerla in Zeiten ohne ausreichendes Tageslicht?

Langfristig besteht die Zielstellung, alle noch nicht beleuchteten Radwege und Rad-/Gehwege im Stadtgebiet von Jena mit einer Beleuchtungsanlage zu versehen. Auf Grund der auch hier nur zur Verfügung stehenden begrenzten finanziellen Mittel müssen Prioritäten gesetzt werden. An erster Stelle steht die Verbindung vom Stadtzentrum nach Lobeda (zugleich Teil des Saaleradwanderweges).

Konkrete Planungen gibt es für 4 Teilabschnitte:

Pos	Maßnahme	Ausführungszeitraum	Kosten
1	Camsdorfer Brücke bis Paradiesbrücke (Landveste)	Abschluss der Bauarbeiten 2002	ca. 15.950 • Finanzierung aus Haushalt 2001
2	Oberaue bis Ernst-Abbe-Sportfeld	geplante Baudurchführung 2003	ca. 23.750 •
3	Löbstedter Straße bis Camsdorfer Brücke	geplante Baudurchführung 2004	ca. 10.500 •
4	Ernst-Abbe-Sportfeld bis Straßenbahnquerung (Oberaue)	geplante Baudurchführung 2005	ca. 21.150 •

Nach Realisierung dieser Abschnitte wird dann kontinuierlich die Errichtung von Beleuchtungsanlagen für die restlichen Abschnitte bis Lobeda West, die nicht durch die Leuchten der Stadtrodaer Straße erfasst werden, in Angriff genommen. Gleiches gilt auch für die Strecke nach Winzerla jedoch immer in Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln. Nur Pos. 2 soll auf Grund der Bedeutung für den Radverkehr aus dem Radwegkonto bestritten werden.

C / Verkehrsorganisatorische Maßnahmen

1. Welche Erkenntnisse liegen der Stadtverwaltung zum Vergleich folgender Radwegführungen unter Sicherheitsaspekten vor:

- a) Mitbenutzung der Fahrbahn,
- b) Markierung von Fahrstreifen auf der Fahrbahn
- c) durch Bordstein von der Fahrbahn getrennte Radwege
- d) Mitbenutzung von Fußwegen (fakultative Radwege)?

Wie werden diese Erkenntnisse durch den Oberbürgermeister und den zuständigen Dezernenten bewertet?

- a) Die Mitbenutzung der Fahrbahn ohne Markierung für Radfahrer ist der Regelfall im Nebennetz der Verkehrsanlagen und insbesondere in Tempo 30-Zonen. Die oberen Grenzen für diesen Mischverkehr (MIV + Rad) liegen bei:

Verkehrsstärke DTV Kfz/ 24 h	Geschwindigkeit V ₈₅ (km/ h)
< 15.000	< 40- 45
5.000 – 10.000	< 50
< 5.000	< 60

b) + c)

Allgemein anerkannt ist die hohe Verkehrssicherheit von Angebotsstreifen und Schutzstreifen für Radfahrer auf der Fahrbahn. Diese haben sich insbesondere im Bereich von Knotenpunkten und Grundstückseinfahrten den sogenannten "Bordsteinradwegen" als überlegen erwiesen, da der Radfahrer eindeutig dem fließenden Verkehr zugeordnet wird und somit die unfallträchtigen Begegnungen von Fahrradfahrern und MIV an Kreuzungen (speziell Rechtsabbieger) und Grundstückseinfahrten entschärft werden. Durch die Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn wird auch das Konfliktpotential zwischen Radfahrern und Fußgängern gemildert (Grenzwerte der Anwendung siehe Punkt C/ 2). Trotz der o.g. Erkenntnisse hat der Gesetzgeber den verantwortlichen Behörden zur Anordnung von Schutz- und Angebotsstreifen strenge Maßstäbe auferlegt, welche teilweise im Widerspruch zur modernen Verkehrsforschung stehen (siehe auch C/2).

So mussten z.B. bei der Anordnung der Schutz- und Angebotsstreifen an der Löbstedter Straße alle Ermessensspielräume, welche die Verwaltungsvorschrift der Straßenverkehrsbehörde der Stadt einräumt, ausgenutzt werden. Durch zusätzliche bauliche Veränderungen (Straßenverbreiterung) war die Anordnung durchsetzbar und somit ein deutlicher Sicherheitsgewinn für die Radfahrer geschaffen.

- d) Die Mitbenutzung der Fußwege für Radfahrer (fakultative Radwege) wird nur angewendet, wenn in absehbarer Zeit keinerlei Möglichkeit besteht, insbesondere unsicheren Radfahrern auf höher belasteten Straßen eigene Anlagen anzubieten und das Konfliktpotential mit Fußgängern verantwortbar ist. Diese Art der Verkehrsführung eignet sich nicht für Straßen mit hoher Fußgängerbelegung, sowie in Straßen mit einer dichten Folge untergeordneter Knotenpunkt- und Grundstückszufahrten. Ungünstig sind ebenfalls Hauseingänge, die unmittelbar auf schmale gemeinsame Wege treffen.

In Straßen mit stärkeren Gefällen (> 3 %) sind fakultative Radwege wegen der hohen Radfahrgeschwindigkeit ungeeignet. Des Weiteren sollte eine Gehwegbreite von mind. 2,50 m – 3,00 m vorhanden sein. Es besteht bei dieser Regelung keine Benutzungspflicht. Die Fahrbahn kann von den Radfahrern benutzt werden.

Beispiele für die Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr sind:

- ◆ die Winzerlaer Straße ab Ammerbacher Straße in Richtung Schrödingerstraße
- ◆ Teile der Göschwitzer Straße ab Keßlerstraße bis Einmündung Geraer Straße.

Am Fürstengraben musste die Benutzungspflicht der Rad-/Gehwege für Radfahrer auf Grund der hohen Verkehrsdichte angeordnet werden. Die Stadtverwaltung kann hier nur an die Verkehrsteilnehmer appellieren, ausreichend gegenseitige Rücksichtnahme walten zu lassen.

2. Welche verkehrsrechtlichen und baulichen Voraussetzungen müssen bei der Anlage von markierten Fahrradstreifen oder Angebotsstreifen erfüllt sein?

Radfahrstreifen – (ein auf der Fahrbahn abmarkierter Radweg (durchgezogene Sperrlinie))

Hauptsächlich innerorts eingesetzt, hat er den Zweck, die Radfahrer vor die parkenden PKW und damit ins Sichtfeld der Kraftfahrer zu holen, was vor allem in den Knotenpunktzuläufen wichtig ist. Er ist unter der Voraussetzung eines zumutbaren Zustandes benutzungspflichtig, wenn er mit einer Beschilderung (Z 237) und ggf. einer Aufmarkierung von Radweg- Piktogrammen versehen ist.

Radfahrstreifen dürfen auf der Fahrbahn nur bei Vorliegen folgender Bedingungen markiert werden:

- ◆ Es darf kein baulich angelegter Radweg vorhanden oder absehbar in Realisierung sein.
- ◆ Die Abtrennung eines Radfahrstreifens kann nicht erfolgen, wenn die Verkehrsbelastung an Straßen mit 2 Fahrstreifen mehr als 18.000 Fahrzeuge/ 24 Stunden und an Straßen mit 4 Fahrstreifen mehr als 25.000 Kfz/ 24 Stunden aufweist. Eine Abmarkierung scheidet immer aus in Kreisverkehren.
- ◆ Die Kennzeichnung eines Radfahrstreifens setzt voraus, dass Vorsorge für den ruhenden Verkehr getroffen wurde und ein Zustellen ausgeschlossen ist.
- ◆ Radfahrstreifen sind in regelmäßigen Abständen mit dem Radfahrersymbol zu markieren (alle 50-100m).
- ◆ Ein Radfahrstreifen soll 1,85 m, an Engstellen mindestens jedoch 1,50 m, breit sein.
- ◆ Einfärbung des ganzen Streifens an Gefahrenstellen bzw. Problembe-reichen(Einmündungen, Grundstückszufahrten, Engstellen) ist zulässig.
- ◆ Das Schwerlastaufkommen muss gering sein (Anhaltswert 5% des Gesamtverkehrs).

Angebotsstreifen ist mittels unterbrochenem Schmalstrich auf der Fahrbahn markiert

Er ist Bestandteil des Kfz- Fahrstreifens. Er unterstützt die sinnvolle Aufteilung der Mischverkehrsbahn einer Innerortsstraße. Die Räder fahren rechts, die schmalen Kfz fahren links an ihm vorbei. Voraussetzung für seine Anordnung ist entweder ein Halteverbot oder ein Parkstreifen. Diese Führung ist sinnvoll, wenn breite Fahrzeuge, wie Busse bei Begegnungen, die Seitenbereiche mitbenutzen müssen, Pkw aber nicht. Sie sind eine geeignete Lösung für Fahrbahnbreiten von in etwa 7 m – 8,50 m und mittleren Verkehrsbelastungen.

Angebotsstreifen dürfen auf der Fahrbahn nur bei Vorliegen folgender Voraussetzungen markiert werden:

- ◆ Angebotsstreifen sollen 1,6 m breit sein und dürfen an Engstellen 1,25 m nicht unterschreiten.
- ◆ Die Abtrennung eines Angebotsstreifens kann erfolgen, wenn die Verkehrsbelastung (DTV) an Straßen mehr als 5.000 Fahrzeuge und weniger als 10.000 Fahrzeuge/ 24 Stunden und die Schwerverkehrsbelastung (SV-DTV) geringer als 1.000 (<5% des Gesamtverkehrs) beträgt.
- ◆ Eine Abmarkierung scheidet immer aus in Kreisverkehren.
- ◆ Eine Aufmarkierung von Fahrrad- Piktogrammen ist zweckmäßig.
- ◆ Eine Einfärbung des ganzen Streifens ist unzulässig (Verwechslungsgefahr mit Radfahrstreifen).

Quelle: Verwaltungsvorschrift zur StVO zu § 2, zu Abs. 4 Satz 2 sowie Verwaltungsvorschrift zu Zeichen 237 StVO

3. Wo sieht die Stadtverwaltung Möglichkeiten, die Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs durch die Anlage von Fahrradstreifen zu erhöhen?

Die vorangegangenen Aussagen machen deutlich, dass hier der Gesetzgeber hohe Hürden aufgestellt hat.

Zur Anlage von Angebotsstreifen (beidseitig) ist auf Hauptverkehrsstraßen eine Fahrbahnbreite von mind. 7,95 m (2 x 1,6 m (AS)+4,75 m (mind. Fahrbahnbreite)) notwendig.

Es reicht nicht aus, wenn die Fahrbahn nur auf kurzen Teilabschnitten die o.g. Anforderungen erfüllt und der Angebotsstreifen z.B. durch Linksabbiegespuren häufig unterbrochen werden muss. Die o.g. Anforderungen werden im Hauptnetz der Stadt ohne Bordkorrekturen nur auf der Lößstedter Straße (Angebotsstreifen bereits umgesetzt) erfüllt. Auch in der Lößstedter Straße war die abschnittsweise Verbreiterung der Fahrbahn notwendig.

Bei dieser Betrachtung bleiben Straßen mit entsprechenden Straßenbreiten, aber hohem Parkdruck (z.B. Lutherstraße), mit anderweitigen Straßenraumeinschränkungen (Karl-Liebknecht-Straße hier Straßenbahn) oder Straßen im Nebennetz (z.B. Katharinenstraße südlicher Teil) unberücksichtigt. Ebenso unberücksichtigt bleiben Straßen mit sicheren Alternativen für den Radverkehr (z.B. Erfurter Straße: Richtung Mühlthal > fahrbahnunabhängiger Gehweg/Radfahrer frei).

Bei Neuplanungen werden vorrangig Schutzstreifen für Radfahrer auf der Fahrbahn untersucht. Hierbei sind jedoch eine Vielzahl von Randbedingungen zu beachten. Aus diesem Grund ist für jeden Straßenabschnitt unter Berücksichtigung der

Netzkonzeption eine Einzelbetrachtung erforderlich, die an kurzen Beispielen erläutert werden soll:

- ◆ Magdelstieg wichtige ÖPNV- und MIV- Trasse, notwendige Breite für
Angebotsstreifen $b_{\text{notw.}} = 2 \times 1,50 \text{ (AS)} + 5,5 \text{ m (FB)} = 8,50 \text{ m}$
 $b_{\text{vorh.}} = 7,5 \text{ m}$
Querschnitts- und Bordveränderungen nötig
- ◆ Eisenberger Straße zwischen Gembdental und Fuchslöcher
zu hohe Verkehrsbelastung
Bundesstraße; $b_{\text{notw.}} = 2 \times 1,85 \text{ (RFS)} + 6,0 \text{ m (FB)} = 9,70 \text{ m}$
 $b_{\text{vorh.}} = \text{ca. } 7 \text{ m}$

FB = Fahrbahn
RFS = Radfahrstreifen
AS = Angebotsstreifen

4. Welche Erfahrungen wurden bisher bei der Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung der Fahrbahn gesammelt?

Zur Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrer im Gegenverkehr liegen der Stadt keine negativen Erfahrungen vor. Auch eine Recherche auf Bundesebene ergab, dass ein Anteil von 1% am gesamten Unfallgeschehen des Radverkehrs einer Stadt selten überschritten wird. Eine Analyse der Unfallverläufe bei freigegebenem Fahren entgegen der Einbahnrichtung zeigt, dass sich Unfälle im Gegenverkehr mit Kfz im Streckenverlauf selten ereignen.

Potentielle Problemstellen sind dagegen Einmündungen sowie die Knotenpunkte vor und nach den Einbahnstraßen, wo es zu Kollisionen mit kreuzenden Kfz kommen kann.

Es ist jedoch nicht grundsätzlich jede Einbahnstraße zur Freigabe in Gegenrichtung geeignet. Mindestvoraussetzung ist eine nutzbare Fahrbahnbreite von mind. 3 m und eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf $v = 30 \text{ km/h}$. Des Weiteren müssen Regelungen für den ruhenden Verkehr getroffen worden sein.

5. Wo sieht die Stadtverwaltung weitere Möglichkeiten, die Radwegführung durch die Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung zu verbessern?

Die Freigabe der Krautgasse wird vorbereitet und in Kürze erfolgen. Die AG Radwege hat sich im Februar 2002 mit der Straßenverkehrsbehörde über die Freigabe weiterer Einbahnstraßen abgestimmt.

Zur Diskussion stehen unter anderem die Teichgasse, die Karl- Günther- Straße, die Ammerbacher Straße (teilweise), die Quergasse, die Sellierstraße und die Clara-Zetkin- Straße (teilweise).

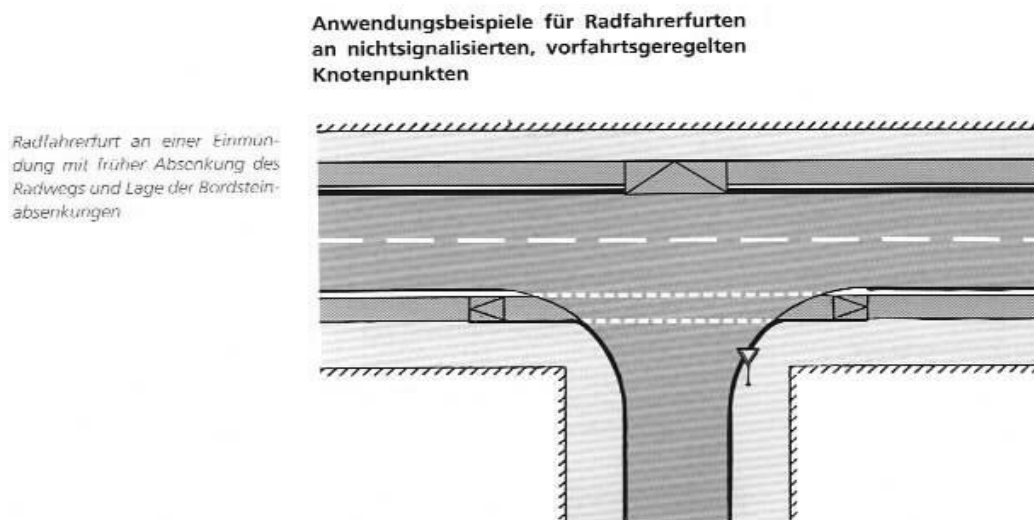
Die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes (siehe E/ 3) wird diese Thematik tiefgreifender behandeln und jede Einbahnstraße der Stadt einer objektiven Beurteilung unterziehen.

6. Warum werden in Jena Bordsteine an Einmündungen von Radwegen in Straßen/ Kreuzungen nicht niveaugleich abgesenkt (z.B. Wiesenstraße, Gewerbegebiet Göschwitz)?

Welche anderen baulichen/ technischen Lösungen gibt es hierbei in Bezug auf den Schutz von Sehbehinderten/ Blinden? Wie wird die Jenaer Praxis im Vergleich zu anderen Lösungen in zahlreichen anderen Städten bewertet?

Die in Jena bisher gebräuchliche Bordhöhe von mindestens 2-3 cm als Abgrenzung von Fahrbahn und Fußweg (gemäß DIN 18024-1) gilt als Kompromiss zwischen den Belangen von Rollstuhlfahrern und Sehbehinderten. Diese Bordhöhe wurde mit Hinweis auf die Wasserführung des Bordgerinnes bisher auch an Furten von Radwegen angewendet.

Es wird angestrebt, dass zukünftig der Radverkehr bei der Anwendung von Radwegen über Radfahrerfurten gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr über Knotenpunkte geführt wird. Bei den hier zur Anwendung kommenden Rampen für Radfahrer entsteht keine Bordhöhe.



7. Warum werden in Jena Radwege nicht durchgängig mit roter Farbe gekennzeichnet (z.B. Altstadt/ Grabenring/ Innenstadt/ Wiesenstraße an Straßenmündungen sowie z.T. im Gewerbegebiet Göschwitz, Saalbahnhofstraße/ Bibliotheksweg)?

Eine Markierung mit roter Farbe ist lediglich Radwegen und Radfahrstreifen vorbehalten und nicht auf gemeinsame Geh- und Radwege anzuwenden.

Zur Zeit wird im VTA ein Konzept zur Rotmarkierung von Radwegquerungen an allen Kreuzungen mit Radwegen bzw. Radfahrstreifen erarbeitet und ab Frühjahr 2002 schrittweise umgesetzt. Begonnen wurde mit der Einfärbung der Fahrbahn im Knotenpunktsbereich im Jahr 2001 an der Wiesenstraße. Weiter geplant sind:

- ◆ Burgau- Göschwitzer Straße ca. 85 m²
- ◆ Bereich Wiesenstraße/ Schlachthofstraße ca. 56 m²
- ◆ Bereich Saalbahnhofstraße/ Bibliotheksweg ca. 20 m²

Die geplanten Maßnahmen scheinen nicht sehr umfangreich, aber auf Grund der geringen Ausweisung von „echten“ Radwegen wird der Forderung nach Einheitlichkeit entsprochen.

Die Markierungsarbeiten sind mit 28 €/m² bei geringer Haltbarkeitsdauer sehr kostenintensiv. Deshalb wird hier nicht großzügig gehandelt, sondern versucht, die geringen Mittel effektiv einzusetzen.

8. Wo sieht die Stadtverwaltung besonders schwerwiegende, durch Verkehrsanlagen bedingte, Konfliktpunkte zwischen Fußgängern und Radfahrern? Welche Maßnahmen zur Überwindung dieser Probleme sind aus Sicht der Stadtverwaltung möglich und welche Maßnahmen werden bereits geplant?

Die wirksamste Möglichkeit zur Entschärfung der Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern ist die Entflechtung dieser Verkehrsströme.

Dieser Intention trägt die Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen (z.B. Saalbahnhofstraße/ Schillerstraße) Rechnung.

Die Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr (z.B. Kahlaische Straße) und von weiten Teilen der Fußgängerzone der Innenstadt wird ständig überwacht. Gleiches gilt auch für die Benutzungspflicht des neuen Geh-/ Radweges am Fürstengraben.

Amtlich erfasste Unfallschwerpunkte sind diesbezüglich nicht bekannt. Allerdings wird nur ein Bruchteil der Unfälle oder „Beinaheunfälle“ zwischen Fußgängern und Radfahrern erfasst.

9. An welchen Kreuzungen hält es die Stadtverwaltung für sinnvoll, dem Radverkehr Priorität gegenüber dem motorisierten Individualverkehr einzuräumen (z.B. Mitnutzung von Busspuren)?

Die Frage nach der Bevorrechtigung der Radfahrer am Knotenpunkt kann nicht pauschal beantwortet werden. Ob und in welcher Form der Radfahrer an Knotenpunkten eine besondere Priorität erhält, muss in der Planung unter Berücksichtigung des Netzzusammenhangs am jeweiligen Einzelfall entschieden werden.

Auf Grund der bestehenden Berechnungsvorschriften ist der Radverkehr an der Mehrzahl der Knotenpunkt- Lichtsignalanlagen (LSA) die maßgebende Verkehrsart bei der Ermittlung der erforderlichen Schutzzeiten und hat somit deutlichen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit.

Die Bevorrechtigung des Radverkehrs gegenüber dem MIV in der Innenstadt wird auf Grund des vorhandenen hohen Verkehrsaufkommens gerade in diesem Bereich nicht für sinnvoll gehalten.

Weitere denkbare Bevorrechtigungen für den Radverkehr (z.B. Sondersignale, Radfahrerschleusen, eigene Abbiegespuren für Radfahrer u.s.w.) führen gemeinsam mit der in Jena angestrebten Bevorrechtigung des ÖPNV zu erheblichen Leistungseinbußen für den MIV.

Dies ist mit Blick auf den Modal- Split der Stadt und dem z.Z. bundesweit erkennbaren Trend der Verkehrsentwicklung nicht vertretbar.

Eine Mitbenutzung der Busspuren entfällt, da im Jenaer Stadtgebiet keine separaten Busspuren ausgewiesen sind.

Die Mitbenutzung von Gleisanlagen der Straßenbahn durch den Radverkehr wird mit Blick auf die hohe Unfallgefahr insbesondere bei Nässe abgelehnt.

10. Gibt es in der Stadtverwaltung Überlegungen, bestehende Radverkehrsnetze mit einer Beschilderung (Ziel, überörtliche Richtung und Entfernung) zu versehen?

Langfristig soll in Jena das Radverkehrsnetz mit einer wegweisenden Beschilderung versehen werden. Grundvoraussetzung ist jedoch ein zumindest annähernd zusammenhängendes Netz von vorhandenen Radverkehrsanlagen. Erst dann sollte die schrittweise Umsetzung der Beschilderung beginnen.

Insofern sollen im Moment die vorhandenen Mittel für Investitionen zum Auf- bzw. Ausbau der Infrastruktur der Radverkehrsanlagen verwendet werden.

Eine Ausnahme besteht jedoch bei den überregionalen Radwegen. Hier wurden bereits gute Grundlagen bei der Auszeichnung des Saaleradwanderweges geschaffen. Für den Radweg „Thüringer Städtekette“ soll ebenfalls kurzfristig innerhalb der Stadt eine wegweisende Beschilderung aufgebaut werden.

D / bauliche Maßnahmen und mittelfristige Planung

1. Welche Radverkehrsanlagen sind im Rahmen des Neu- oder Umbaus bzw. der Erweiterung von Straßen seit 1998 im einzelnen geschaffen worden und wie werden sie konkret / z.B. ein- oder beidseitig, durchgehend) ausgeführt?
2. Welche baulichen Verbesserungen an Radverkehrsanlagen sowie Neubauten von Radverkehrsanlagen sind seit der Einführung des Radverkehrskonzeptes von 1998 (über Frage 1 hinaus) erfolgt?

Die Frage D 1 und D 2 sollen im Zusammenhang beantwortet werden.

Bei allen größeren Straßenbauvorhaben der letzten Jahre wurde der Radverkehr berücksichtigt.

Geschaffene Radverkehrsanlagen seit 1998:

Maßnahme	Ausbauquerschnitt
Radweg Burgau (Bereich ehemals "Kaufland")	Radweg im Zweirichtungsverkehr parallel zur Straßenbahn L • 200 m ca. 112.000 DM (57.300 •)
Radweg Lobedaer Straße	einseitiger Radweg im Zweirichtungsverkehr L • 300 m Ca. 125.000 DM (63.900 •)
Rad-/Gehweg Rudolstädter Straße (Zementwerk bis Winzerla) und provisorische Weiterführung bis Göschwitz im Berufsschulgelände	einseitiger Rad-/Gehweg im Zweirichtungsverkehr L • 700 m ca. 560.000 DM (285.000 •)
Verkehrskomplex Jenzigweg	einseitiger Radweg im Zweirichtungsverkehr L • 930 m ca. 600.000 DM (310.000 •)
Markierung von Angebots- bzw. Schutzstreifen im Bereich Löbstedter Straße/ Schlachthofstraße/ südliche Wiesenstraße	beidseitige Markierung bzw. in Einbahnstraßen einseitige Markierung L • 90 m ca. 8.000 DM (4.100 •)
Rad-/Gehwege Fürstengraben 1. BA (Weigelstraße bis Lutherplatz)	beidseitige Rad-/Gehwege L • 250 m ca. 150.000 DM (77.000 •)

3. Gibt es seitens der Stadtverwaltung/ des Oberbürgermeisters bzw. des zuständigen Dezernenten eine mittelfristige Planung für den Neubau von Radverkehrsanlagen, wie es ihn in vergleichbarer Weise als Bauzeiten- und Finanzierungsplan für die Gemeindestraßen bereits gibt? Welche Maßnahmen sind darin vorgesehen und wie werden sie zeitlich und finanziell untersetzt?

Ein dem Bauzeiten- und Finanzierungsplan für Gemeindestraßen vergleichbarer Plan für Radverkehrsanlagen wurde bislang nicht aufgestellt und scheint auf Grund der im Haushalt zur Verfügung stehenden Mittel entbehrlich. Die im Zusammenhang mit dem Neu- oder Ausbau von Verkehrsanlagen stehenden Verbesserungen der Radverkehrsanlagen sind dabei aber selbstverständlich Bestandteil der Bauzeiten- und Finanzierungspläne. Der Haushaltsansatz des Etats für die Verbesserung von Radverkehrsanlagen betrug seit 1998 ca. 50.000 •/a bzw. lag darunter. Der vorgesehene Einsatz dieser Mittel wurde bisher für das darauffolgende Jahr in der AG Radwege diskutiert. Dies scheint auch für die Zukunft sinnvoll.

Geplant sind in nächster Zeit folgende Maßnahmen im Radwegenetz:

Maßnahme	Ausführungszeitraum	Kostenschätzung
Ausbau Landveste (Saaleradwanderweg)	2002	Mittel im Haushalt 2001
Ausbau Talsteinweg bis Kunitz (Alternativroute Saaleradwanderweg)	2002	Kostenbeteiligung der Stadt ca. 15.000 • (Realisierung über ABM-Maßnahme)
Ausbau Burgauer Weg incl. Beleuchtung (ca. Straßenbahnbrücke Oberaue bis ca. Bahntunnel Ernst-Abbe-Siedlung)	2002	Kosten ca. 35.000 • (Eigenanteil der Stadt nach Abzug Förderbeträge und Beteiligung SWJ-P, incl. Planung)
Lückenschluss Beleuchtung Saaleradwanderweg Oberaue (Bereich Stadion)	2003	Kosten ca. 25.000 • (keine Fördermöglichkeit)
Ausbau saalenaher Radweg Kunitz Richtung Porstendorf/Golmsdorf als neue Trasse Saaleradwanderweg	2003	gemeinsame Maßnahme mit Landkreis als ABM-Maßnahme Kostenbeteiligung der Stadt ca. 10.000 •
Verbesserung von Radverkehrsanlagen gemäß Punkt B3 (Lobeda-Ost)	ab 2004 in Abschnitten	Kosten: 373.000 • (mit hoher Wahrscheinlichkeit förderfähig) ggf. mit Fördermitteln der Wohnumfeldverbesserung

Die o.g. Maßnahmen sollen in der dargestellten Reihenfolge abgearbeitet werden.
Ein Teil der Mittel der Haushaltsposition Radverkehr wird für Kleinleistungen (Reparaturen, Beschilderungen, Markierungen usw.) vorgehalten.
Im Rahmen der Aktualisierung des Radverkehrskonzeptes (siehe E/ 3) wird auch der o.g. Plan zur Diskussion gestellt werden.

E / Beschlusslage und Umsetzung von Stadtratsbeschlüssen

- 1. Ist der Stadtverwaltung eine Beschlussvorlage bzw. eine OB- Dienstanweisung bekannt, die bei Neu- und Umbau, Erweiterung bzw. der grundhaften Erneuerung von Straßen die Schaffung von Radverkehrsanlagen vorschreibt?**

Welchen konkreten Inhalt hat dieser Beschluss bzw. diese Anweisung?

Ein Beschluss oder eine Dienstanweisung zur Schaffung von Radverkehrsanlagen bei Straßenplanungen ist der Stadtverwaltung nicht bekannt. Die Planungen der Stadt werden auf Grund der entsprechenden Vorschriften zur Errichtung von Verkehrsanlagen erstellt. Diese schreiben eine Abwägung der Bereitstellung des knappen Gutes "Verkehrsraum" für alle Verkehrsarten vor und berücksichtigen somit den Radverkehr gleichberechtigt.

- 2. Inwiefern sind die Planungen zu den Radwegführungen, die als konkrete Bestandteile im Radverkehrsplan von 1998 aufgeführt sind (Radwegführung Teichgraben, Radwegführung Fürstengraben, Radwegführung Karl- Liebknecht- Straße), realisiert worden bzw. wann sollen sie realisiert werden?**

Wie bewertet der Oberbürgermeister und der zuständige Dezernent den Realisierungsstand?

Die im Radverkehrskonzept 1998 konkret dargestellten Planungsabsichten (Blatt 11-13) waren auf Grund der vielfältigen Randbedingungen überarbeitungsbedürftig. Es zeigte sich, dass vorzugsweise auf ein Verkehrsmittel zugeschnittene Planungen im bebauten Bereich kaum realisierbar sind und aktuelle Entwicklungen zu dieser Zeit erstellte Planungen überholt haben.

◆ **Blatt 11 (Leutragraben)**

Die Benutzungspflicht des westlichen Radweges wurde aus Sicherheitsgründen (Konflikt Radfahrer/ Fußgänger) und in Abstimmung mit der AG Radwege aufgehoben.

Aus diesem Grund ist die Einrichtung eines Radweges auf dem östlichen 5m breiten Gehweg nicht weiter beabsichtigt. Über eine Freigabe dieses Gehweges für Radfahrer wird nach Abschluss der umfangreichen Baumaßnahmen am "Intershoptower" im Jahr 2002 und der Errichtung der hier geplanten Busbucht entschieden.

◆ **Blatt 12 (Fürstengraben/Bibliothekspatz)**

In der Planung wurde aus verschiedenen Gründen (Flächenbedarf, Baumreihe, Leistungsfähigkeit für MIV) vom Vorschlag des Radverkehrskonzepts abgewichen. Diese Planungen wurden dem Stadtentwicklungsausschuss vorgestellt und von diesem bestätigt.

◆ **Blatt 13 (Karl-Liebknecht-Straße)**

Der Steinweg ist für Radfahrer nunmehr im Zweirichtungsverkehr befahrbar. Der südwestliche Trampelpfad zur Camsdorfer Brücke wird im Rahmen der

Baumaßnahme Landveste befestigt. Die Bordabsenkungen an der K.-Liebknecht-Straße und die Befestigung des nördlichen Weges sollen unterbleiben, weil die angestrebte Verbindung auf Grund der Umwegigkeit und der Milderung des Verkehrsaufkommens auf der Karl-Liebknecht-Straße (Entlastung Jenzigweg) mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht angenommen würde.

3. Für wann ist eine Fortschreibung bzw. Untersetzung des Radverkehrskonzeptes von 1998 geplant?

Das Radverkehrskonzept war zum Zeitpunkt seiner Erstellung auf einen Zeitraum von ca. 5-10 Jahren angelegt.

Es bildet in seinem Kern (Lückenschlusskonzept, Blatt 9; Planungskonzept, Blatt 14-22) für das Verkehrsplanungs- und Tiefbauamt eine gute Grundlage für die Radverkehrsplanung der Stadt. Es hat sich gezeigt, dass eine straßenräumliche Untersetzung des Radverkehrskonzeptes (siehe Punkt E/2, 1. Absatz) nicht sinnvoll ist.

Die Erarbeitung des Konzeptes erfolgte 1997 im Rahmen einer ABM-Maßnahme über einen Zeitraum von 1,5 Jahren unter Anleitung des VTA. Der Stand der Abarbeitung des Radverkehrskonzeptes fordert eine Aktualisierung noch in diesem Jahr. Die Stadtverwaltung wird deshalb noch im Jahr 2002 die Überarbeitung des Radverkehrskonzeptes extern vornehmen lassen.

Die Überarbeitung des Konzeptes muss u.E. von einem ortsansässigen Büro, in Kenntnis der detaillierten Gegebenheiten und in enger Zusammenarbeit mit der AG Radwege des Stadtentwicklungsausschusses erfolgen.

Aus diesem Grund war die Entkoppelung des Radverkehrskonzeptes und des Verkehrsentwicklungsplanes 2002 erforderlich.

Die vom BUND erstellte Mängelliste wird eine der Grundlagen der Aufgabenstellung zur Überarbeitung des Radverkehrskonzeptes 2002 sein und somit inhaltlich in diese einfließen.

4. Wie schätzt die Stadtverwaltung und der Oberbürgermeister sowie der zuständige Dezernent die Schaffung eines haupt- bzw. ehrenamtlichen Fahrradbeauftragten der Stadt (ähnlich wie in Erlangen und anderen deutschen Städten) ein?

Es hat sich gezeigt, dass die Erstellung von Radverkehrsplanungen einen hohen Grad an Ortskenntnis und Kontinuität erfordert.

Aus diesem Grund ist die Schaffung der Stelle eines Radverkehrsbeauftragten für Jena wünschenswert. Somit könnten Aufgaben wie die Konzeption der Radverkehrsinfrastruktur, Öffentlichkeitsarbeit, Koordinierungsaufgaben, allgemeine Aufgaben und Bürgerbeschwerden in eine Hand gegeben werden. Es ist beabsichtigt, in den Jahren 2002-03 die Aufgaben des Radverkehrsbeauftragten durch ABM-Maßnahmen abzudecken. Ab 2004 soll eine über eine Umstrukturierung frei werdende Stelle im Verkehrsplanungs- und Tiefbauamt mit dieser Aufgabe betraut werden.

Resümee

Wie die Entwicklung des Radverkehrsanteils am Modal- Split und der Aufbau eines Radverkehrsnetzes (siehe Anlage) zeigt, hat die Stadt Jena einige Erfolge auf dem Weg zu einer radfahrerfreundlichen Stadt vorzuweisen. Es bedarf dennoch der ständigen kritischen Begleitung der Entwicklung des Radverkehrs um ggf. falsche Wege korrigieren zu können. Die AG Radwege im Stadtentwicklungsausschuss hat hierbei in der Vergangenheit eine wichtige Rolle gespielt und sollte dies auch weiterhin tun. Die „Große Anfrage der Stadtratsfraktion Bündnis 90/ Die Grünen“ zum „Radverkehr in der Stadt Jena“ hat dazu beigetragen, die aktuelle Situation des Radverkehrs in Jena zu analysieren.

Diese Analyse bestätigt den Entschluss, das Radverkehrskonzept noch in diesem Jahr aktualisieren zu lassen.

Es ist deutlich geworden, dass in Zukunft konsequenter die Verkehrsart Radverkehr in die städtebaulichen und finanziellen Planungen der Stadt eingehen muß. Es kann dennoch nicht versprochen werden, dass der Radverkehr in Zukunft losgelöst von den Aufgaben der Ertüchtigung und Sanierung der gesamten Verkehrsinfrastruktur der Stadt ausschließliche Priorität erhalten wird. Der derzeit zu überarbeitende Bauzeiten- und Finanzierungsplan für die Verkehrsinfrastruktur der Stadt Jena bis 2012 berücksichtigt bei allen Maßnahmen die Belange des Radverkehrs aus der Sicht der Stadtverwaltung angemessen. Eventuelle neue Erkenntnisse aus dem Radverkehrskonzept werden entsprechend in den Bauzeiten- und Finanzierungsplan eingearbeitet.

Wir haben den derzeitigen Stand der Möglichkeiten, mit dem Fahrrad die Stadt Jena zu erleben, die Mobilität mit dem Fahrrad zu sichern oder in Jena und Umgebung Freizeitsport zu treiben, aufgezeigt. Dabei wird deutlich, dass noch lange nicht alles Wünschenswerte auch erfüllt werden kann. Es sollte aber auch deutlich werden, dass die Stadtverwaltung aus rechtlichen und tatsächlichen Gründen die Forderungen aller Verkehrsarten in ihre Überlegungen einbeziehen muss.

Es bleibt den jährlichen Haushaltsdiskussionen vorbehalten, inwieweit die Vorschläge der Verwaltung, dann auf der Basis eines aktualisierten Radverkehrskonzeptes, in die Praxis überführt werden können.

Anlage: Stadtplan mitzeitigem Stand der Umsetzung des Radwegekonzeptes und kurzfristige Maßnahmen zum Netzschluß im Hauptnetz