

Protokoll

Dauer: 17.00 – 19.35 Uhr

Ort: Plenarsaal im historischen Rathaus

Protokollant: Sebastian Facht

Sitzungsleitung: Dietrich Martin

Anwesend: 12

Sascha Brunke	Timon Fehring	Thomas Hennig
Dietrich Martin	David J. Green	Thomas Wedekind
Sandro Dressler (später)	Thomas Hädrich	Hannes Zöllner (später)
Sebastian Facht	Bastian Harendt	Ulrike Zimmermann

Ö 1 Protokollkontrolle

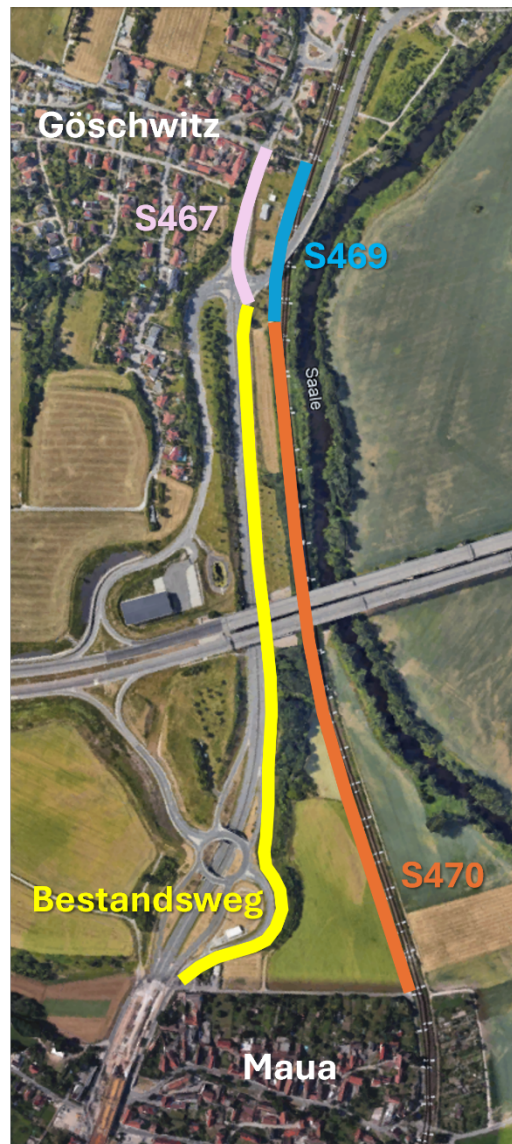
- Abstimmung über Protokolle der Sitzungen im Juli (v3) und September (v4)
- Abstimmung Juli (Ja/Nein/Enthaltung): 8/0/2
- Abstimmung September: 7/0/3

Ö 2 Beschluss der Geschäftsordnung der AG Radverkehr (so vorliegend)

- Fr. Zimmermann: Es gibt noch keine Stellungnahme des Rechtsamtes

Ö 3 Information zum Projekt Radweg Maua Göschwitz

- Fr. Zimmermann: Es gibt Plan eines Radwegs zwischen Göschwitz und Maua (direkt neben der Saalbahn): Maßnahmen S469 und S470 im RVP
- Stadt wollte es schon vor einigen Jahren machen
- Bei Begehung damals mit Deutscher Bahn stellte diese fest: Tiefenentwässerung müsse neu gebaut werden (Voraussetzung für den Ausbau des Weges)
- Neubau des Entwässerungssystems ist inzwischen geschehen
- Aber nun folgendes Problem: Engstelle von 1,50m unterhalb der A4-Brücke wegen eines Felsens
- KSJ und Dezernat 3 haben daraufhin Gespräche geführt
- Eigenmittel waren eingestellt, aber nur für „normalen“ Weg ohne Eingriff in Felsen



- Weiteres (vermutlich lösbares) Naturschutzproblem: Nördlich der A4-Brücke gibt es Heckenbewuchs mit Tieren
- Grobe Kostenschätzung: 4 Mio. Euro für Gesamtprojekt
- Alternative: Weg bleibt im Ist-Zustand, da es oberhalb einen parallelen Radweg gibt
- Mittlere Variante (seitens der Verwaltung auch verworfen): untermaßige 2m-breite Radwegverbindung (dann keine Fördermittel beantragbar)
- Verwaltung hat beschlossen, das Projekt zurückzustellen, da Kosten und Nutzen in keinem sinnvollen Verhältnis stehen
- Aber: Trampelpfad soll (in gewissem Rahmen) instandgehalten werden
- Zudem wird überlegt, ob es zeitnahe Lösung für S476 (Neubau eines Radwegs neben Landstraße zwischen Maua und Rutha als Teil des Saaleradwegs) geben kann, auch als Alternative zum Radweg Göschwitz-Maua
- Hr. Wedekind fragt, wie lang Engstelle ist und was passiert, wenn (wie früher) auf dem Trampelpfad Motorcross gefahren wird
- Fr. Zimmermann: Engstelle ist 480m lang, also nicht einsehbar
- Hr. Harendt: Könnte man den Bestandsweg oberhalb mit dem schon neugebauten Teil bei S469 verbinden?
- Fr. Zimmermann: Über S467 und „Unter der Kirche“ kann an Bestandsradweg angeschlossen werden

Ö 4 Umgestaltung Bibliotheksplatz

- Erweiterung des TOPs um fünf (bzw. sechs) Problemstellen für Studierende, die Hr. Fachet vorab zusammengestellt hat
- Hr. Fachet stellt die fünf Problemstellen der Reihe nach vor; Fr. Zimmermann antwortet jeweils darauf, was aus Sicht der Stadtverwaltung umsetzbar ist (nach Rücksprache mit Hrn. Henning); anschließend erfolgt Diskussion im Plenum
- Problemstelle 1: Kreuzung B7/Am Steiger
 - Hr. Fachet: Fahrradabstellanlagen des Döbereiner-Hörsaals und des IAACs können nur erreicht werden, indem Radfahrende in der Kreuzung die Fußverkehrs-Furten nutzen, was zu Konflikten führt
 - Lösungsidee: Zusätzliche Bordsteinabsenkung im Kreuzungsbereich als Zufahrt
 - Fr. Zimmermann: Ist sicherlich umsetzbar, aber Poller bleibt, damit Lieferverkehr dies nicht als Stellplatz missbraucht
 - Im Zuge der Maßnahme, Am Steiger das Pflaster zu entfernen, könnte die Kreuzung umgebaut werden (inkl. taktiles Leitsystem)
 - Gehweg müsste für Fahrrad freigegeben werden, ansonsten muss Universität Antrag stellen und Umsetzung finanzieren
 - Hr. Green: weiteres Problem an dieser Kreuzung ist Erreichbarkeit der Straße „Am Johannisfriedhof“ Richtung „Philo-Mensa“
- Problemstelle 2: Kreuzung B7/Philosophenweg
 - Hr. Fachet: Nord-Süd-Radverkehr zwischen Campus Landgrafen und Campus Ernst-Abbe-Campus kann B7 hier nicht kreuzen
 - Nur sehr wenige nutzen Richtung Philosophenweg die Kreuzung B7/Johannisplatz (aufgrund der unebenen Straße und großen Steigung); in die Gegenrichtung ist nur Abbiegen nach rechts erlaubt
 - Folge: die meisten fahren über „Am Heinrichsberg“ (trotz Kopfsteinpflaster) und über die Fußgängerampel

- Lösungsidee: Rückversetzen der Haltelinie auf B7 Richtung Osten, damit Radverkehr die B7 queren kann, während Fußverkehr „Grün“ hat (dafür auch Freigabe des Geradeaus-Fahrens für Radverkehr von Philosophenweg südwärts)
- Hr. Harendt: Alternativvorschlag, anstelle der Haltelinie die Ampel nach Westen zu verschieben
- Hr. Fehring: Weiteres Problem hier ist, dass von Osten kommend der Gehweg nördlich der B7 für Radfahrende benutzungspflichtig ist, direkt vor der Fußgängerampel jedoch wieder auf die Fahrbahn gewechselt werden muss, nur um zwei Meter weiter wieder nach rechts in Philosophenweg abzubiegen

[zwei weitere Personen kommen zum Plenum hinzu; nun gibt es 12 Stimmberechtigte]

- Fr. Zimmermann: Problem ist erkannt, aber Stadtverwaltung hat aufgrund der Stau-Problematik (und der Tatsache, dass Linienbusse dort abbiegen) Bedenken, Kreuzung zu ändern
- Geprüft werden kann auf jeden Fall die Überarbeitung der Ampelschaltung
- Hr. Facht: für die abbiegenden Linienbusse sind die zwei Abbiegespuren vom Johannisplatz unbrauchbar; mit nur einer Spur hätten auch die stadteinwärts fahrenden Busse mehr Platz, um die Kurve zu lenken
- Hr. Harendt findet Idee gut, nicht über Kreuzung B7/Johannisplatz fahren zu müssen, sondern „Am Heinrichsberg“ zu nutzen
- Hr. Green fragt nach, ob diese Kreuzung B7/Johannisplatz nicht die künftige Hauptroute werden soll
- Hr. Wedekind befürwortet die Überprüfung der Ampelschaltung (seiner Meinung nach sind die „Denkpausen“ zwischen den Ampelphasen sehr lang; wahrscheinlich wegen des langsamen Beschleunigens der KFZ am Berg)
- Hr. Fehring: viele Autos überholen beim Linksabbiegen vom Johannisplatz auf B7 Radfahrende im Kurvenbereich, was zum Gefährdungsrisiko dieser Fahrwegbeziehung beiträgt
- Fr. Zimmermann: Oberflächensanierung „Am Heinrichsberg“ ist nicht zeitnah geplant, da es als grundhafter Ausbau im Rahmen des Sanierungsgebietes West ermöglicht werden müsste
- Hr. Green weist darauf hin, bei Überarbeitung der Ampelschaltung nicht Fußverkehr durch überlappende Ampelphasen zu gefährden (derzeitige Ampelschaltung gewährleistet dies sehr gut)
- Problemstelle 3: B7/Bibliotheksplatz (auch zu Umgestaltung Bibliotheksplatz)
 - Fr. Zimmermann: Hauptproblem ist Linksabbiegen aus Damenviertel
 - Zwischenlösung der Stadtverwaltung: Linksabbiegen wird verboten; der Rest bleibt erstmal (ohne Rotfärbung und ohne Protected Bike Lane) wie gehabt
 - Bei Protected Bike Lane werden in der Verwaltung Behinderungen von Einsatzkräften befürchtet
 - Hr. Hädrich fragt nach, ob das Verbot fürs Linksabbiegen auch für Fahrräder gilt
 - Fr. Zimmermann: Ja, aber „Fahrrad frei“ könnte möglich sein
 - Hr. Harendt meint, es kann begründet werden, warum Linksabbiegeverbot mit „Fahrrad frei“ ausgestattet werden kann
 - Hr. Hädrich: Linksabbiegen ist beispielsweise für Studierende wichtig, die von der ThULB zum Universitätshauptgebäude fahren wollen
 - Fr. Zimmermann: Problem, dass sie nicht sagen kann, wie Straßenverkehrsbehörde darauf reagieren wird

- Hr. Harendt bittet darum, Ampelschaltung anzupassen (länger „Grün“ aus Damenviertel geradeaus ins Zentrum)
- Hr. Wedekind: Grünphasen aus Damenviertel sind meist kürzer, aber auch in kürzerem Zeitabstand als noch vor einiger Zeit; die Summe der Grünzeiten hat sich vermutlich kaum geändert – man muss aber seinen Fahrstil daran anpassen
- Abstimmung (Linksabbiegen streichen und Prüfung, ob dafür „Fahrrad frei“ möglich ist sowie Anpassung der Ampelschaltung): 7/1/2
- Problemstelle 4: B7, Einmündung östlich der ThULB
 - Hr. Fachet: aktuell sind die Fahrradständer hinter der ThULB nur aus Richtung Osten erreichbar, aber nicht von Westen
 - Lösungsidee: Umnutzung der Sperrfläche als Abbiegespur für Radverkehr; zusätzlich, aber unabhängig von der Fahrradabbiegespur, eine Verbesserung der Querung für den Fußverkehr
 - Fr. Zimmermann: Rotfärbung machbar, aber erstmal ohne Poller oder ähnliche Barrieren zur KFZ-Abbiegespur
 - Bedenken bei Bordsteinabsenkungen für Fußverkehr: Will man, dass dort so viele die Straße queren? – könnte auch gelassen werden, wie es ist
 - Nächstes Jahr (März/April) wird in diesem Bereich Deckensanierung durchgeführt; erst dann Rotfärbung sinnvoll umzusetzen
- Problemstelle 5: B7/Zwätzengasse
 - Hr. Fachet: Querung der B7 von Süden zwar erlaubt, aber aufgrund wartender Autos selten möglich; von Norden keine Querung erlaubt
 - Dabei gibt es ein Schild „bei Rot hier halten“ vor dem Kreuzungsbereich; auch die Reste einer vorgezogenen Haltelinie sind noch erkennbar
 - Lösungsidee: vorgezogene Haltelinie erneut markieren und Querung von Norden nach Süden für Radverkehr erlauben
 - Fr. Zimmermann: zusätzliche, vorgezogene Haltelinie nach Thüringer Gesetzeslage nicht erlaubt (musste deswegen wieder entfernt werden); aber Schild „bei Rot hier halten“ steht noch
 - Muss nochmal geprüft werden, ob das machbar ist, da KFZ von Inselplatz nicht nach links abbiegen dürfen, aber dort Striche eingezeichnet werden müssten, die KFZ-Fahrende missverstehen könnten
 - Hr. Harendt: Könnte statt der Haltelinie die Ampel vorgezogen werden?
 - Hr. Wedekind: Linksabbiegeverbotsbeachtung durch KFZ-Fahrenden ist generell gering (in Jena an zahlreichen Kreuzungen zu beobachten)
- Problemstelle 6: Ernst-Abbe-Platz
 - Hr. Fachet: nur ein Hinweis, dass die Universität für Umgestaltung des Abbe-Campus' wohl mindestens 500 Fahrradabstellmöglichkeiten fordert und der Siegerentwurf auch nur dieses Mindestmaß anbietet
 - Aktuell kein Handlungsbedarf, aber es solle in Zukunft darauf geachtet werden, ob die Zahl der Abstellanlagen ausreichen ist
 - Hr. Martin ergänzt zum Abbe-Platz, dass eine barrierefreie Umgestaltung der westlichen der beiden Zufahrten von der Krautgasse wünschenswert wäre

Ö 5 Fahrradstraße Jena West und Umsetzungsstand Radverkehrsplan Jena 2035+

- Fr. Zimmermann: Nur der Hinweis, dass die Tabellen zum Umsetzungsstand der RVP-Maßnahmen in Beirat Mobilität (dessen TO muss noch angepasst werden) und

Stadtentwicklungs- und Umweltausschuss vorgelegt werden; die Fahrradstraße wurde hingegen schon diskutiert

Ö 6 Weitere Zeitplanung Radverkehrsplan Jena 2035+

- Fr. Zimmermann zeigt eine Präsentation mit Eckdaten zum Zeitplan der übrigen Maßnahmen und verweist zudem auf fünf Listen zur genauen Planung der einzelnen Maßnahmen (alle Dokumente werden anbei zur Verfügung gestellt)
- Nach Anregung von Hrn. Brunke: Bitte Anmerkungen zu den fünf Listen bis Anfang November an Hrn. Martin oder Hrn. Hennig schicken

Ö 7 Weitere Projekte (LSA Knebelstraße, Oberflächensanierung Weg auf der Straßenbahnbrücke)

- Saalebrücke der Burgauer Spange
 - Hr. Hennig hat an Hrn. Henning geschrieben, mit dem Wunsch, die Oberfläche der Burgauer Spange (Straßenbahnbrücke mit Geh-/Radweg über die Saale zwischen den Haltestellen Sportforum und Sparkassenarena) zu sanieren (und bestenfalls den Höhenunterschied zu entfernen und so die Nutzbreite des Geh-/Radweges zu verbreitern)
 - Entsprechende Maßnahme ist nicht vorgesehen, da bereits eine Teilsanierung erfolgte (aus Kostengründen keine Vollsanierung)
 - Entfernung der Höhenstufe nicht möglich, da die Entwässerung nicht über die Brückenkante erfolgen kann
- LSA Knebelstraße/Paradiesstraße
 - Anliegen von Hrn. Harendt, diese Querung der Knebelstraße zu optimieren
 - Fr. Zimmermann: Knotenmaßnahme müsste in einer der fünf RVP-Listen (s.o.) auftauchen
 - Fr. Zimmermann bittet Hrn. Harendt, in den Listen nachzusehen

Ö 8 Sonstiges: Roteinfärbung von Furten, Nollendorfer Hof, Projektfinanzierung über EFRE, (Hintergründe)

- Roteinfärbung von Furten
 - Fr. Zimmermann: Problematik, dass Rotfärbungen bei nicht benutzungspflichtigen Radwegen eine Benutzungspflicht suggerieren, lässt sich wohl nie ganz auflösen
 - Untersuchung der Universität Düsseldorf ergab, dass 50% weniger kritische Abbiegemanöver auftreten, wenn Furten rot eingefärbt sind; auch Radfahrende fahren weniger kreuz und quer
 - Rotfärbung allein reicht aber nicht aus, wenn es weitere Probleme an Kreuzungspunkten gibt
 - Hr. Harendt: an solchen Stellen könnten einzelne Piktogramme auf der Fahrbahn neben den Rotfärbungen andeuten, dass auch auf der Straße gefahren werden darf (Zustimmung von Hrn. Brunke)
- EFRE-Förderungen
 - Fr. Zimmermann berichtet, was Kollegin ihr geschrieben hat:

- Drei Förderachsen in aktueller Förderperiode bis 2027 (2x energetisch, 1x nachhaltige Stadtentwicklung; bei letzterem 60% Förderung)
- Reine Infrastrukturprojekte werden nicht gefördert, sondern es muss Umfeld aufgewertet werden (deswegen Saalepromenade hinter Stadion gefördert, andere Projekte aber nicht)
- auch Synergieeffekte mit anderen Förderungen sollen dargestellt werden
- Nachrangig zu gleichwertiger Förderung aus nationalen Töpfen
- Hr. Hennig: Tunnel unter Saalebrücke Stadtrödaer Straße liegt zwischen zwei Naherholungsgebieten (Landfeste und Paradies): Wurde versucht, deswegen dafür EFRE-Mittel einzuwerben?
- Fr. Zimmermann: Tunnel wurde aus Osttangente-Projekt rausgenommen, weil dieser zu kompliziert wäre (insbesondere wegen Hauptabwassersammler unter dem Tunnel, welcher dessen Höhe begrenzt)
- Hr. Hennig: Es hieß früher, 2 Mio. Euro würden benötigt, um die Tunnelrampen abzusenken; 2,6 Mio. Euro wird Saalepromenade kosten: Könnten Fördermittel umgelenkt werden?
- Fr. Zimmermann: Nein, weil Tunnel nur Verkehr dient und nicht Stadtentwicklung
- Hr. Harendt: Brücke statt Tunnel würde das Problem mit Abwassersammler lösen und könnte vielleicht so schön gestaltet werden, dass es förderfähig wäre
- Nollendorfer Platz (Nutzung einer privaten Fläche für Außenbewirtschaftung seit 2024, die vorher als Geh-/Radweg genutzt wurde, was nun Fuß- und Radverkehr behindert)
 - Hr. Wedekind zeigt Fotos
 - Frau Zimmermann habe schon vor der Sitzung erklärt, dass das neue Café die Fläche dauerhaft nutzen darf (Liegenschaftskarte zeigt, dass die Fläche zum Hausgrundstück gehört)
 - Hr. Wedekind kritisiert: die über Jahre mit hohem Einsatz vieler Beteiligter gefundene Lösung (2021 gebaut) wird damit deutlich entwertet, besonders die Diagonalquerung als „Highlight“
 - Weitere Kritik: eigentlicher Fehler sei, dass der Stadt das Problem bekannt gewesen sein müsse (der neue Straßenbelag zeichnet Grundstücksgrenze nach), aber weder Radverkehrsbeirat noch Stadtrat wurden darüber informiert (diese hätten sonst vermutlich dieser Variante gar nicht zugestimmt)
 - Mangel sei aber (mit nennenswertem Aufwand) zu beseitigen; notfalls Variantenvergleich von 2017/18 heranziehen
 - Fr. Zimmermann: In den letzten 50 Jahren hat sich niemand für die Fläche interessiert; die neue Nutzung war nicht vorhersehbar
 - Hr. Wedekind erwartet keine schnelle Lösung, das Problem müsse aber angegangen werden
 - Hr. Hennig: 2018 wurde Studie mit Alternativlösungen erstellt (zeigt Ausschnitte der Studie im Plenum)
 - Forderung: Verwaltung soll sich des Themas erneut annehmen
 - Vorschlag: Im Beirat für Mobilität anbringen, um Verwaltung zu beauftragen, sich damit erneut zu beschäftigen
- Hr. Hennig stellt Vorschlag für TO der nächsten AG-Sitzung vor
- Hr. Wedekind thematisiert neues Drängelgitter an Einmündung Naumburger Straße/Zitzmannstraße anstelle einer früheren „wilden“ Querung (Radfahren weder ausdrücklich erlaubt noch verboten)

- offensichtlich wurde hier der derzeitige Maximalausbau (getrennte Blinden- u. Rollstuhlführung) umgesetzt
- Nahverkehr hatte es geplant und bauen lassen
- viel Kritik im Plenum an Ausführung hinsichtlich Überdimensionierung und „steiler“ Anrampung

Nächste Sitzung AG Radverkehr:

18.11.2025, Plenarsaal des Rathauses, Markt 1, 07743 Jena, 17.00-19.00 Uhr