



Radverkehrskonzept Jena Fortschreibung 2012

Impressum:

Herausgeber:



Stadtverwaltung Jena
Postfach 100 338
07703 Jena

Bearbeitung:

VERKEHR 2000
AHNER + MÜNCH

VERKEHR 2000
AHNER+MÜNCH
Brennerstraße 26
99423 Weimar

Leitbild Radverkehr in Jena

Grundlagen für einen funktionierenden Radverkehr mit Steigerungspotential in der Stadt Jena

Einleitung

Die Stadt Jena setzt sich das Ziel, den Radverkehrsanteil bis zum Jahre 2020 von derzeit 11 % auf mindestens 16 % zu steigern.

Längerfristig soll der Anteil des Radverkehrs 20 % übersteigen.

Bereits mit der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Jena (Beschluss Nr. 03/04/46/1118) und dem Radverkehrskonzept von 2003 (Beschluss-Nr.: 03/07/49/1178) hat der Stadtrat als langfristiges Ziel die Schaffung eines flächendeckenden und engmaschigen Radverkehrsnetzes im Sinne einer Angebotsplanung definiert und zudem die wichtigen und nach wie vor gültigen Grundsätze der Radverkehrsförderung in Jena beschlossen:

- flächenhafte Erreichbarkeit der Innenstadt für den Radverkehr
- bedarfsangepasste Überquerbarkeit von Hauptverkehrsstraßen, Straßenbahn- und Eisenbahntrassen für Fußgänger und Radfahrer
- bestmögliche Erreichbarkeit der naturnahen Bereiche und der Erholungsräume für Fußgänger und Radfahrer
- ausreichende Abstellmöglichkeiten an den Zielen des Radverkehrs (Innenstadt, Haltestellen)

Fachübergreifende Konzepte, wie das vom Stadtrat 2007 (07/07/42BV) beschlossene „Leitbild Energie und Klimaschutz der Stadt Jena“ (Zielstellung 15 % Radverkehrsanteil bis 2012), die Teilnahme der Stadt Jena an der Zertifizierung zum „European Energy Award“ (Gold 2010) sowie die im Jahr 2011 begonnene Kampagne „Schritt für Schritt“ dokumentieren die Absicht, umweltfreundliche Mobilität und den Radverkehr in Jena zu fördern. Die Förderung des Radverkehrs soll daher nicht zu Lasten der anderen Verkehrsmittel des Umweltverbundes gehen.

Im Juni 2011 wurde durch den Stadtrat beschlossen, dass ab 2012 eine Investitionsplanung für den Radverkehr aufzustellen ist. Wünschenswert wäre dabei die Zielstellung, ca. zehn Prozent des Gesamtbudgets für Straßensanierungsmaßnahmen für die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur zu verwenden (Beschlussvorlage Nr. 11/1112-BV). Dies ist ein wichtiger Schritt zu einer kontinuierlichen Radverkehrsförderung in Jena.

Die Förderung des Fahrradverkehrs wird in Jena als wichtiger Baustein nachhaltiger Stadt- und Verkehrsentwicklung begriffen.

Radverkehrsnetz – Infrastruktur

Grundsätzlich soll das Radverkehrsnetz innerhalb des Stadtgebietes einen sicheren und zügigen Radverkehr ermöglichen.

Die Haupttrouten des Radverkehrs dienen der Anbindung der Stadtteile an das Stadtzentrum, der Verbindung der Stadtteile untereinander und stellen die Erreichbarkeit wichtiger Ziele, wie z. B. des Beutenberg Campus, der Universitätsstandorte in der Innenstadt und des Uniklinikums, sicher. Hier bilden die Wege in der Saaleaue und in den wesentlichen Nebentälern das Rückgrat des Systems.

Die Nebenrouten verbinden die Haupttrouten untereinander, bieten kurze Verbindungen und stellen den Netzcharakter sicher. In der Fläche dienen die Tempo-30-Zonen der Erschließung der Wohngebiete und sind für den Radverkehr (zukünftig) konfliktarm nutzbar.

In 1. Priorität muss die durchgängige, zügige und komfortable Befahrbarkeit der Haupttrouten erreicht werden.

Das Netz der Nebenrouten soll in 2. Priorität weiter verbessert werden.

Die Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes orientieren sich an dieser Prioritätenreihung. Es wird daher notwendig, an den für das Hauptnetz des Fahrradverkehrs wichtigen Streckenabschnitten und Knotenpunkten auch komplexere Maßnahmen zu planen und durchzuführen. Die Bündelung mit Maßnahmen des allgemeinen Straßenverkehrs kann sinnvoll und kostendämpfend sein.

Die Deutschlandrouten Thüringer Städtekette Radweg (D4) und Saaleradwanderweg (D11) sind Haupttrouten im Radverkehrsnetz der Stadt Jena. Damit wird ihrer besonderen Bedeutung für den Freizeitradverkehr und den Alltagsradverkehr Rechnung getragen.

Eine entscheidende Rolle spielt die **Optimierung wichtiger Knotenpunkte** unter dem Blickwinkel des Radverkehrs. Die verkehrssichere und konfliktarme Befahrbarkeit ohne unnötig lange Wartezeiten und Umwege ist hier das Ziel.

Erklärtes Ziel ist es zudem, bei ausreichender Verkehrssicherheit weitere Einbahnstraßen für den Radverkehr zu öffnen.

Fahrradabstellanlagen

Fahrradabstellanlagen sind unter dem Gesichtspunkt der Alltagstauglichkeit des Radverkehrsnetzes von erheblicher Bedeutung.

Öffentliche Abstellanlagen im Stadtgebiet sollen standortabhängig erweitert werden. Wichtige Ziele im Innenstadtbereich sollen mit ausreichenden und qualitativ hochwertigen Abstellanlagen ausgerüstet werden. Hier sind neben der öffentlichen Hand

insbesondere auch die privaten Grundstückseigentümer gefordert, den Kunden und Gästen, die das Fahrrad als Verkehrsmittel bevorzugen, einen entsprechenden Komfort zu bieten.

Der Austausch veralteter Parkierungssysteme ist voranzutreiben. Wichtige Standorte sind insbesondere auch Bahnhöfe und große Haltestellen des ÖPNV, die eine Verknüpfung mit dem ÖPNV ermöglichen und damit weitere Entfernungsradien für die Nutzung des Fahrrades erschließen.

Instandhaltung

Von zentraler Bedeutung für die Qualität des Radverkehrsnetzes ist die regelmäßige Instandhaltung der Infrastruktur.

Nur wenn diese gewährleistet ist, können an die Nutzung und die Umwelt angepasste Wegeoberflächen gestaltet und eine abseits der großen Hauptverkehrsstraßen gelegene Routenführung (Saaleaue) alltäglich genutzt werden.

Zur Instandhaltung zählt auch die Sicherstellung benutzbarer Radverkehrsanlagen (Grünschnitt, Reinigung, auf ausgewählten Haupttrouten auch Winterdienst).

Anzustreben ist eine routinemäßige Kontrolle des Erhaltungszustandes der Radverkehrsanlagen.

Freizeitradverkehr

Die Förderung des Freizeitradverkehrs ist ein wichtiger Baustein der Radverkehrsförderung. Gemeinsam mit JenaKultur und touristischen Kooperationspartnern sollen Konzepte weiterentwickelt werden, die die Nutzung des Fahrrades in der Freizeit und im Urlaub attraktiv machen. Hierbei sollen auch Synergieeffekte genutzt werden. Gut ausgebaute Wege für die touristischen Routen sind nicht nur für den Freizeitverkehr, sondern auch für den Alltagsradverkehr von großem Nutzen. Die Stadt Jena trägt mit dem Verlauf von 2 der 12 Fernradrouten des Deutschlandnetzes (Saaleradwanderweg und Thüringer Städteketten Radweg) auch gesamtdeutsche Verantwortung bei der Förderung des Freizeitradverkehrs. Ein Umsteigen vom Freizeitradler zum Alltagsradler soll mittels geeigneter Kampagnen gefördert werden.

Mobilitätsmanagement

Öffentliches und privates Mobilitätsmanagement ist das Bindeglied zwischen intakter Infrastruktur und der eigentlichen Öffentlichkeitsarbeit für den Alltagsradverkehr.

Ziel ist es, eine gewohnheitsmäßige und alltägliche Nutzung des Fahrrades zu fördern. Firmen sollen für Pilotprojekte im privaten Mobilitätsmanagement gewonnen werden.

Die **Verkehrssicherheit** spielt eine ebenso zentrale Rolle. Mehr Verkehrssicherheit ist Radverkehrsförderung, denn je sicherer man sich mit dem Fahrrad bewegen kann, desto attraktiver wird das Radfahren. Dies schließt verkehrssichere Fahrräder und sichere Radverkehrsanlagen ein. In Zusammenarbeit mit den für den

Radverkehr tätigen Akteuren, insbesondere der AG Fahrradverkehr, ADFC, BUND, Ortsteilräte, Polizei, soll eine breite Öffentlichkeit angesprochen und sensibilisiert werden. Hierzu sollen spezielle Kampagnen entwickelt werden.

Öffentlichkeitsarbeit

Radfahren ist individuell, kommunikativ, flexibel, zeitsparend, gesundheitsfördernd, kostengünstig und umweltschonend!

Unter verschiedensten Gesichtspunkten soll für die Nutzung des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel geworben werden. Die Nutzung von E-Bikes hat in Jena dabei eine besondere Bedeutung, da diese die Erreichbarkeit der Ziele an den Hängen und der Ortsteile wesentlich vereinfachen könnte. Ziel ist es, neue Nutzergruppen zu gewinnen.

Die Integration und Verknüpfung der Radverkehrsförderung mit anderen Projekten im Bereich Umwelt- und Klimaschutz ist zu forcieren. Vorträge und Workshops dienen zur Informationsweitergabe und zur Diskussion fahrradbezogener Themen in der interessierten Öffentlichkeit.

Die Erstellung von Informationsmaterialien zum Thema Radverkehr in Jena, auch die Erstellung eines Fahrradstadtplanes und eines touristischen Rad-Routenplanes wird vorangetrieben. Ziel ist eine internetbasierte Informationsbündelung rund um das Fahrrad.

Kommunalpolitik – Bürgerbeteiligung

Die AG Fahrradverkehr ist ein Unterausschuss des Stadtentwicklungsausschusses und fungiert als Kompetenz- und Diskussionsforum für die Belange des Radverkehrs in Jena. Sie nimmt mit Stellungnahmen und Empfehlungen an der politischen Willensbildung zur Förderung des Radverkehrs teil.

Ihre Position als Interessenvertretung für den Radverkehr soll gestärkt werden. Die AG sorgt dafür, dass für den Radverkehr relevante Themen der Stadt- und Verkehrsentwicklung diskutiert und hinterfragt werden.

In regelmäßigen Abständen soll eine Bürgerbefragung zum Thema Radverkehr durchgeführt werden.

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	2
1.1	Verkehrspolitische Einordnung	2
1.2	Rechtliche Grundlagen	4
1.3	Fachliche Grundlagen	6
1.4	Erreichter Stand	8
1.4.1	Modal split	8
1.4.2	Unfallgeschehen	9
1.4.3	Radverkehrsnetz und -anlagen	12
1.4.4	Aufgaben und Probleme	16
1.5	Stärken und Schwächen	19
2	Zielnetz	24
2.1	Quellen, Ziele und Wunschlinien	24
2.2	Touristische Hauptrouten	24
2.3	Touristisches Nebenrouten	25
2.4	Innerstädtisches Radverkehrsnetz	26
2.4.1	Grundsätze	26
2.4.2	Innenstadt	28
2.4.3	Stadtgebiet Nord	30
2.4.4	Stadtgebiet Ost	32
2.4.5	Stadtgebiet südlich des Zentrums	34
2.4.6	Stadtgebiet Süd	36
2.4.7	Stadtgebiet West	38
3	Maßnahmen	40
3.1	Maßnahmenkatalog	42
3.2	Flankierende Maßnahmen	58
3.2.1	Abstellanlagen	58
3.2.2	Öffentlichkeitsarbeit	59
3.2.3	Wegweisung	60
3.2.4	Instandhaltung und Service	61
4	Verzeichnisse	62

1 Ausgangslage

1.1 Verkehrspolitische Einordnung

Im **Nationalen Radverkehrsplan 2002 – 2012** setzt sich die Bundesrepublik Deutschland folgende Ziele:

- Steigerung des Radverkehrsanteils in Deutschland
- Förderung des Radverkehrs als Bestandteil einer nachhaltigen integrierten Verkehrspolitik
- Förderung einer modernen, sozial- und umweltverträglichen Nahmobilität nach dem Leitbild „Stadt der kurzen Wege“.
- Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Auf dieser Grundlage wurde ein **Radverkehrskonzept für den Freistaat Thüringen 2008** erarbeitet und politisch beschlossen.

Die wesentliche Zielstellung besteht darin, dass künftig mehr und sicherer Fahrrad gefahren wird und diese Art der Fortbewegung in Alltag und Tourismus zugleich attraktiver wird.

Im **Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Stadt Jena** aus dem Jahr 2002 wurden Leitlinien für die Entwicklung des Verkehrswesens beschlossen.

Integraler Bestandteil ist der Radverkehr.

Unter den allgemeinen Zielen der Stadtentwicklung sind formuliert:

- stadtverträgliche Mischung der Nutzungen Wohnen, Arbeiten und Versorgung zur Vermeidung von Fahrten (Stadt der kurzen Wege)
- ausgewogene Einbeziehung aller Verkehrsarten (Fußgänger, Rad, ÖPNV, MIV) in eine integrierte Verkehrsentwicklungsplanung
- Vorrang der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad, Fußgänger) in der Planungs- und in der Umsetzungsphase.

In den einzelnen Zielfeldern finden sich explizit Leitlinien, die eine gezielte Förderung des Radverkehrs mit all seinen positiven Merkmalen direkt oder indirekt einfordern.

Im Zielfeld Siedlungsraum und Städtebau werden u. a. formuliert:

- geringe Flächeninanspruchnahme durch verkehrliche Nutzungsansprüche sowie
- geringe Immissionen in Straßen- und Platzräumen – insbesondere in Innenstadt- und Wohngebieten.

Im Zielfeld Raumordnung und Verkehr wird unter der Überschrift Fußgänger- und Radverkehr insbesondere angestrebt:

- kurze Wege im Fußgänger- und Radverkehr
- flächenhafte Erreichbarkeit der Innenstadt für den Radverkehr
- Überquerbarkeit von Hauptverkehrsstraßen, Straßenbahn- und Eisenbahntrassen für Fußgänger und Radfahrer
- Erreichbarkeit der naturnahen Bereiche und der Erholungsräume für Fußgänger und Radfahrer
- ausreichende Abstellmöglichkeiten an den Zielen des Radverkehrs (Innenstadt, Haltestellen).

Im Zielfeld Naturhaushalt und Landschaft wird

- gute Erreichbarkeit der Erholungsräume mit umweltfreundlichen Verkehrssystemen

Das Zielfeld Wirtschaftlichkeit und Realisierung fordert schließlich:

- geringe Investitionskosten für Infrastrukturanlagen
- geringe Betriebskosten - insbesondere in den Nahverkehrssystemen
- große Anteile bezuschussungsfähiger Kosten
- Strukturierung der Nahverkehrsangebote nach Nutzen-Kosten-Kriterien mit effizientem Einsatz der verfügbaren Finanzmittel
- Verfügbarkeit der für Infrastrukturmaßnahmen benötigten Flächen
- gute Akzeptanz von Maßnahmen bei den Betroffenen.

Das im VEP der Stadt Jena enthaltende Handlungskonzept für den Radverkehr benennt die wesentlichen Handlungsfelder und verweist ausdrücklich auf die eigenständige, vertiefende Behandlung in der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes.

Langfristiges Ziel ist die Schaffung eines flächendeckenden und engmaschigen Radverkehrsnetzes im Sinne einer Angebotsplanung. Dabei sollen auch unterschiedliche Nutzergruppen Berücksichtigung finden. Über die Maßnahmen zur Ergänzung und Optimierung des Radverkehrsnetzes hinaus wird auch eine entsprechende Ausstattung mit attraktiven Fahrradabstellanlagen an allen wichtigen Quell- und Zielpunkten des Radverkehrs (z. B. Haltestellen des ÖPNV, zentrale Einrichtungen, Innenstadt) angestrebt.

Im Jenaer "Leitbild für Energie und Klimaschutz" bekannte sich die Stadt Jena im Jahr 2007 u. a. zu folgenden Zielstellungen:

- Senkung der vom motorisierten individuellen Verkehr in Jena verursachten Emissionen um 8 % bis zum Jahr 2012
- Steigerung der Fahrgastzahlen bei JeNah bis 2012 um 4 % (Basis ist das Jahr 2006)
- Steigerung des Radverkehrs bis 2010 auf 15 % (Basis: 10,4 % im Jahr 2003 im Modal Split)

Im ersten Monitoring (Bericht zur Umsetzung des Leitbildes Energie und Klimaschutz und des Energiekonzeptes der Stadt Jena; 12/2011) werden für den Zeitraum von 2005 bis 2008 der Rückgang der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen auf 94,6 % sowie ein Fahrgastrückgang auf 98,5 % (vor dem Hintergrund geburtenschwacher Jahrgänge) dokumentiert.

Das Verfehlen der Zielmarke 15 % Radverkehr bis 2010 wird zumindest indirekt bereits aus dem Vergleich der Ergebniswerte des SrV 2003 und 2008 (s. a. Abschnitt 1.4.1, S. 8) erkennbar.

Insgesamt konnte aber angesichts des deutlich gestiegenen, hohen Fußgängerverkehrsanteils ein positiver Trend zu Verkehrsmitteln des Umweltverbundes bei der Verkehrsleistung und die Reduzierung des MIV um 6 Prozentpunkte herausgearbeitet werden.

Vor diesem Hintergrund wird unverändert Handlungsbedarf im Sinne einer verkehrspolitisch sinnvollen Aufgabenteilung zwischen dem motorisierten Individualverkehr und den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes gemäß VEP 2002 gesehen.

Der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2003 kommt nunmehr die Aufgabe zu, die kommunalpolitisch fixierten Zielstellungen unter den gegebenen weiterentwickelten Rahmenbedingungen durch ein gesamtstädtisches Konzept zur Förderung des Radverkehrs als Handlungsleitfaden für die kommenden Jahre zu formulieren.

1.2 Rechtliche Grundlagen

Die wichtigste rechtliche Grundlage für den Radverkehr bildet die Straßenverkehrsordnung (StVO) in der jeweils gültigen Fassung (zwingendes Recht für Verkehrsteilnehmer und Behörden).

Wesentliche Grundlage für die Anwendung der StVO durch die Verwaltung sind die zugehörigen Verwaltungsvorschriften (VwV) zur StVO (zwingendes Recht für Behörden mit Ausnahme atypischer Einzelfälle).

Von unverändert grundlegender Bedeutung ist und bleibt § 1 der StVO:

§ 1 Grundregeln

(1) Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.

(2) Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

Relativ junge Regelungen der StVO wie Tempo 30 Zonen, Schutzstreifen (ursprünglich Angebotsstreifen) oder auch die Freigabe geeigneter Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung („Radfahrradnovelle“ 1997) haben sich längst für den Radverkehr bewährt, der nunmehr als gleichberechtigtes Verkehrsmittel definiert wird.

Die aktuellen Aussagen der StVO zielen darauf ab, insgesamt weniger aber dafür eindeutiger Beschilderung vorzusehen sowie den Rechtsrahmen für den Radverkehr zu verbessern. Im Hinblick auf den Radverkehr wurden somit die in den zurückliegenden Jahren gesammelten Erfahrungen aufgegriffen.

Im Vordergrund steht die Sicherheit des Fahrradverkehrs. Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor. Im Einzelfall können Maßnahmen geboten sein, die die Sicherheit erhöhen, die Flüssigkeit aber verringern.

Mit der Novellierung werden größere Handlungsspielräume für den Abstimmungsprozess zwischen Planungs- und Straßenverkehrsbehörden eingeräumt.

Ebenso sollen benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen auf das aus Verkehrssicherheitsgründen tatsächlich gebotene Maß beschränkt werden.

Die auch in Jena vielfach umstrittenen „Linken Radwege“ (z. B. in der Camburger Straße) werden in der Anwendung eingeschränkt. Gleichzeitig besteht aber jetzt zusätzlich die Möglichkeit linker Radwege ohne Benutzungspflicht.

Im Weiteren erfolgten Erleichterungen bei der Öffnung von Einbahnstraßen und der Schaffung von Fahrradstraßen.

Mit dem Hinweis auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) für die Gestaltung von Radverkehrsanlagen wird diesen Empfehlungen ein höherer Stellenwert als bisher eingeräumt.

Durch die VwV-StVO erfolgt die Anerkennung der ERA als „Allgemeine Regel der Technik“ für die Qualität von Radverkehrsanlagen.

1.3 Fachliche Grundlagen

Technische Regelwerke in Form von Richtlinien, Empfehlungen, Hinweise, Merkblätter (siehe Kapitel 4, S. 62) bilden den Planungsmaßstab als „Anerkannte Regeln der Technik“.

Sie sind weitestgehend mit den rechtlichen Grundlagen abgestimmt.

Das zentrale Regelwerk für den Radverkehr besteht mit den

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA).

Die zum Jahresende 2010 herausgegebene überarbeitete Neufassung (FGSV-Nr. 284) wurde im Zusammenhang mit der Neugliederung des Technischen Regelwerks insgesamt erforderlich.

Gleichermaßen galt es auch die Änderungen der StVO-Novellierung 2009 zu berücksichtigen.

Weitere Gründe für die Überarbeitung waren zahlreiche neue Erkenntnisse aus Forschung und Praxis seit der Einführung des Vorläufers ERA 1995 sowie die gestiegene verkehrs- und umweltpolitische Bedeutung des Radverkehrs, die mit dem Nationalen Radverkehrsplan 2002 – 2012 einen Entwicklungsrahmen erhalten hat.

Richtlinien (1. Stufe des Regelwerks) treffen grundlegende fachliche Aussagen, auch zum Radverkehr. Mit den Empfehlungen (2. Stufe des Regelwerks) werden die in den Richtlinien verankerten fachlichen Aussagen weiter untersetzt – so auch mit der ERA 2010. Es besteht leider keine hundertprozentige Konsistenz zwischen den Regelwerken.

Weitere Regelwerke mit Bezug zum Radverkehr befassen sich u. a. mit ausgewählten Aspekten des ÖPNV, der Bemessung und Dimensionierung, des ruhenden Verkehrs, Straßenraumgestaltung und der Beschilderung.

Die Stadt Jena wendet die jeweils gültige ERA als maßgebliches Regelwerk für den Fahrradverkehr an. Soweit Abweichungen davon erforderlich sind, werden diese begründet und beruhen auf den übergeordneten Richtlinien, insbesondere der Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen (RASt 06).

Die Führungsform des Radverkehrs im öffentlichen Verkehrsraum wird grundlegend nach der Verträglichkeit mit dem Kfz-Verkehr unterschieden. Es werden typische Einsatzbereiche für unterschiedliche Führungsformen charakterisiert (siehe folgende Tabelle). Auch in Jena sind entsprechende Beispiele anzutreffen (s. a 1.4.3, S. 12).

Mischverkehr		
<p>Radverkehr mit Kfz gemeinsam auf Fahrbahn</p> <p>für gesamten Radverkehr vertretbar</p>	<p>2-streifige Straßen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tempo-50: < 400 Kfz/h - Tempo-30: < 800 Kfz/h <p><i>Anmerkung: problematisch bei Fahrbahnbreiten zwischen 6,00 und 7,00 m und > 400 Kfz/h; Fahrbahnbreite > 7,50 m: Schutzstreifen prüfen</i></p> <p>bei starker Steigung ggf. ergänzen durch Rad frei auf parallelem Gehweg</p>	<p>in Jena</p> <p>z. B.</p> <p>Tempo 30-Zonen,</p> <p>Dornburger Straße</p> <p>Hermann-Löns-Straße</p>
Mischverkehr mit teilweiser Separation		
<p>Radverkehr kann Fahrbahn nutzen</p> <p>für einen Teil des Radverkehrs</p> <p>Mischnutzung nicht mehr vertretbar</p>	<p>2-streifige Straßen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tempo-50: < 1.000 Kfz/h - Tempo-30: < 1.800 Kfz/h <p>4-streifige Straßen: < 2.000 Kfz/h</p> <p>Schutzstreifen, wenn geringer SV-anteil</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schutzstreifen  - Fußweg (Z 239) mit „Radfahrer frei“ (Zz 1022-10)  - Radweg ohne Benutzungspflicht (andere Radwege – baulich angelegt, nach außen erkennbar – <u>kein</u> Z 237, Z 240, Z 241) 	<p>in Jena</p> <p>z. B.</p> <p>Karl-Liebknecht-Straße,</p> <p>Göschwitzer Straße</p> <p>Lutherplatz,</p> <p>Erlanger Allee</p> <p>Göschwitzer Straße,</p> <p>Prüssingstraße</p>
Trennen		
<p>Radverkehr trennen vom Kfz-Verkehr</p> <p>Sicherheitsvorteile für den Radverkehr überwiegen</p> <p>Benutzungspflicht separate Führung ohne Beschilderung</p>	<p>2-streifige Straßen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tempo-50: > 1.000 Kfz/h - Tempo-30: > 1.800 Kfz/h - Tempo>50: > 400 Kfz/h <p>4-streifige Straßen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Radfahrstreifen (Z 237)  - Radweg (Z 237)  - Gemeinsamer Fuß- und Radweg (Z 240)  - Getrennter Fuß- und Radweg (Z 241)  	<p>in Jena</p> <p>z. B.</p> <p>Erlanger Allee</p> <p>Stadtrodaer Straße</p> <p>Fürstengraben,</p> <p>Burgauer Weg, Wege im Paradies</p> <p>Jenzigweg,</p> <p>Schillerstraße</p>

Tab. 1: Führungsformen des Radverkehrs im öffentlichen Verkehrsraum

1.4 Erreichter Stand

1.4.1 Modal split

Die Stellung des Radverkehrs im Verkehrsgefüge der Gesamtstadt lässt sich mit Hilfe der Ergebnisse des Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) belegen.

Im täglichen Verkehrsgeschehen werden 11 % aller Wege im Binnenverkehr (BV) mit dem Fahrrad zurückgelegt.

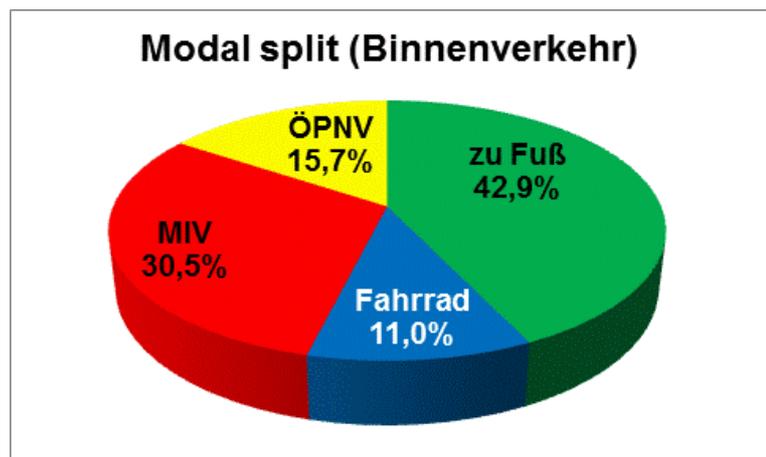


Abb. 1: Modal split (Binnenverkehr) Jena – SrV 2008

Im Nebeneinander mit weiteren Städten der gleichen Stadtgrößengruppe fällt Jena mit seinem überdurchschnittlich hohen Anteil Fußverkehr bei gleichzeitig relativ niedrigen Anteil MIV und moderatem ÖPNV-Anteil auf.

Der Anteil Verkehrsmittel am Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV) ist also in Jena vergleichsweise groß.

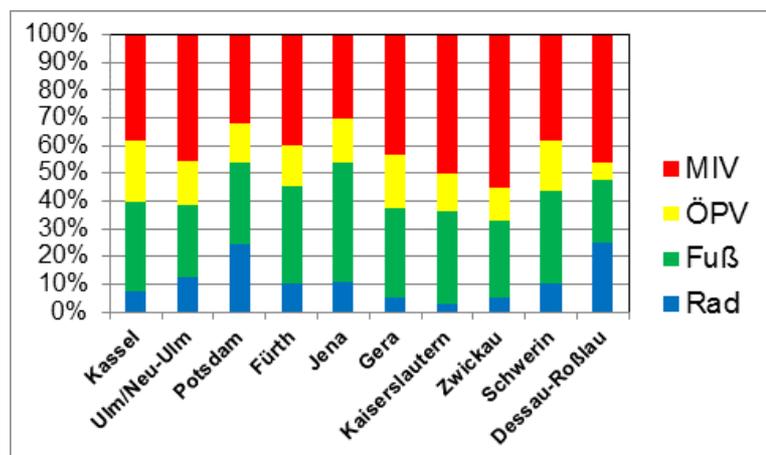


Abb. 2: Modal split im Städtevergleich – SrV 2008

Stellt man den Vergleich im Modal split zwischen der Stadt Jena und einem repräsentativen Wert für die Stadtgruppe der Oberzentren mit weniger als 500.000

Einwohnern im hügeligen Gelände (MiD – Mobilität in Deutschland 2008), dann bestätigt sich der gute Stand im Radverkehr in der Saalestadt.

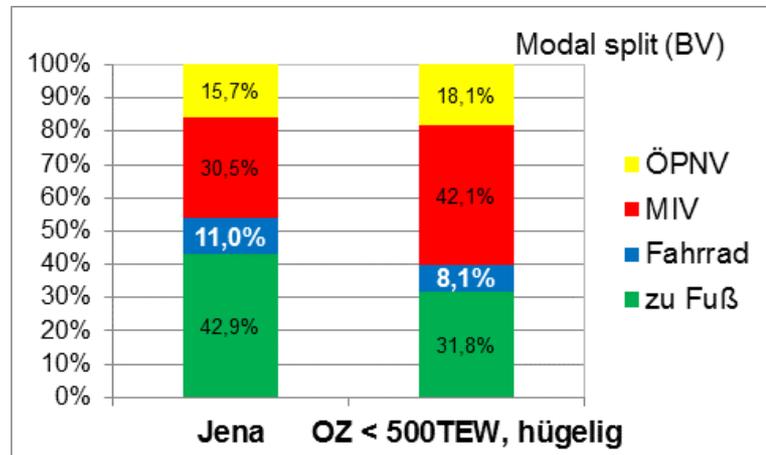


Abb. 3: Modal split Jena/Stadtkategorie – SrV 2008

In Jena hat sich der Radverkehrsanteil in den letzten Jahren beständig vergrößert. Für den Vergleich dieser Kennziffern wurden die Ergebnisse für das Jahr 2008 aus Gründen der Vergleichbarkeit auf den Befragungszeitraum der Vorjahre umgerechnet.

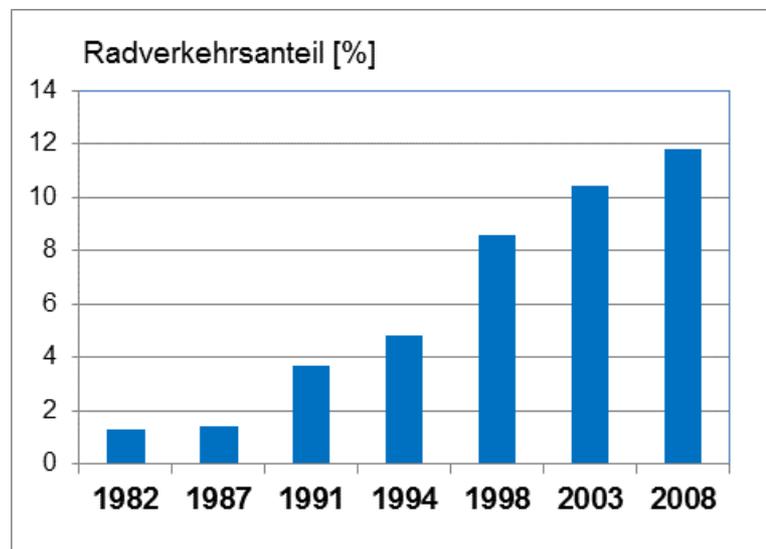


Abb. 4: Entwicklung des Radverkehrsanteils in Jena

1.4.2 Unfallgeschehen

Die zahlenmäßige Unfallbilanz im Radverkehr zeigt erfreulicher Weise in den letzten drei Jahren eine positive, weil rückläufige Entwicklung (2008: 212; 2010: 131 Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern). Trotzdem wurden auch im Jahr 2010 noch mehr als 100 Verkehrsunfälle mit Radfahrern erfasst.

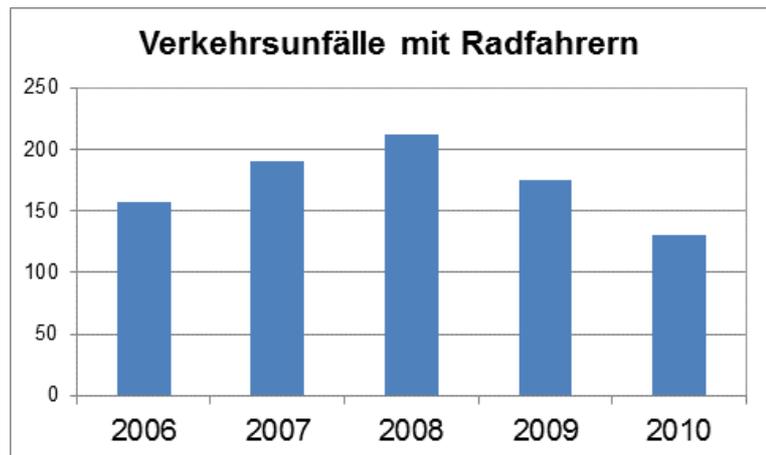


Abb. 5: Entwicklung des Unfallgeschehens mit Radfahrbeteiligung in Jena

Radfahrer treten im Unfallgeschehen sowohl als Unfallopfer als auch als Unfallverursacher auf.

Hauptverursacher bei Verkehrsunfällen mit Radfahrern sind erwartungsgemäß die Kraftfahrzeuge und hier zahlenmäßig insbesondere die Pkw. Eine überproportionale Verursachung durch Lkw und/oder Bus ist nicht festzustellen. Bei einer kleinen Anzahl Verkehrsunfälle treffen auch Radfahrer aufeinander (2008: 14; 2010: 7 Unfälle).

In der Zeitreihe der letzten fünf Jahre ist der Anstieg der Unfallzahlen von 2006 bis 2008 auf fast das Doppelte auffällig, dem allerdings ein ebenso auffälliger Rückgang bis zum Jahr 2010 auf etwas das gleiche Niveau wie im Jahr 2006 folgte.

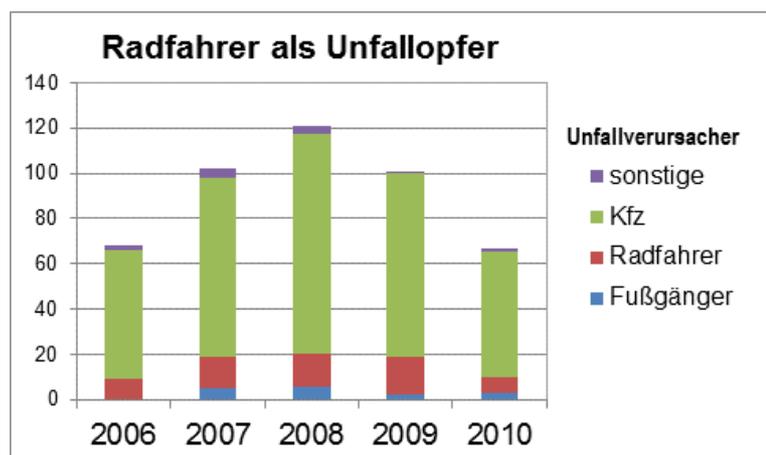


Abb. 6: Entwicklung des Unfallgeschehens mit Radfahrer als Unfallopfer in Jena

Betrachtet man die Unfälle, die Radfahrer verursacht haben, sind auch die alleinbeteiligten Radverkehrsunfälle zu berücksichtigen.

Daneben bestimmt wiederum maßgeblich das Kfz die Bilanz der Unfallgegner.

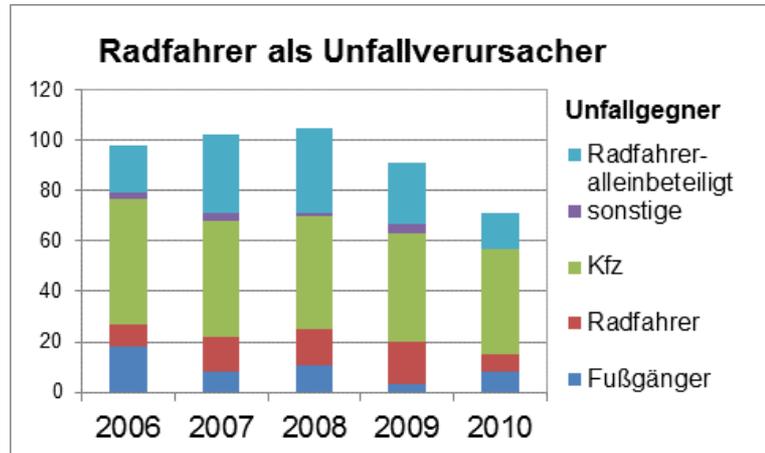


Abb. 7: Entwicklung des Unfallgeschehens mit Radfahrer als Unfallverursacher in Jena

Die Anzahl der durch Radfahrer verursachten Unfälle ist zahlenmäßig durchaus beachtlich (2008: 105; 2010: 71). In der Zeitreihe zeigt sich auch hier die positive Entwicklung in den letzten drei Jahren.

Radfahrer sind mit deutlich weniger als 10 % an der Summe aller registrierten Unfälle beteiligt. Der Anteil sank zwischen 2008 von 8 % und 2010 auf 5 %.

Im Jahr 2011 gab es in Jena eine Unfallhäufungsstelle mit Beteiligung von Radfahrern – den Knoten Lobedaer Straße/ Keßlerstraße (3-Jahres-Auswertung). Bei diesen Unfällen handelt es sich fast ausschließlich um Konflikte wegen gleichzeitiger Grünschaltung der Fußgänger- und Radfahrerfurten mit den abbiegenden Kfz (Kfz beachtet den Vorrang nicht). Fußgänger sind hier wesentlich weniger betroffen als Radfahrer. Längerfristig sollte der Umbau des Knotenpunktes in Betracht gezogen werden, um den Radverkehr auf der Straße zu führen. Signaltechnisch wäre es übergangsweise denkbar, trotz der Leistungsfähigkeitsverluste die abbiegenden Kfz konfliktfrei zu den Radfahrern und Fußgängern zu führen.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass die diesen Auswertungen zugrundeliegende polizeiliche Unfallstatistik nur einen Teil der Unfälle erfasst. Erfahrungsgemäß werden Unfälle ohne Sach- und Personenschaden („Beinahe-Unfälle“) nicht gemeldet.

Diese haben jedoch einen großen Anteil an den Konfliktsituationen im Straßenverkehr und beeinträchtigen die wahrgenommene Verkehrssicherheit. Insbesondere die linksseitigen Radverkehrsanlagen sind davon betroffen.

1.4.3 Radverkehrsnetz und -anlagen

Die Stadt Jena ist Schnittpunkt im Radfernnetz (Landesnetz), welches von den beiden Deutschlandrouten Thüringer Städtekette Radweg (D 4) sowie Saaleradwanderweg (D 11) geprägt ist.

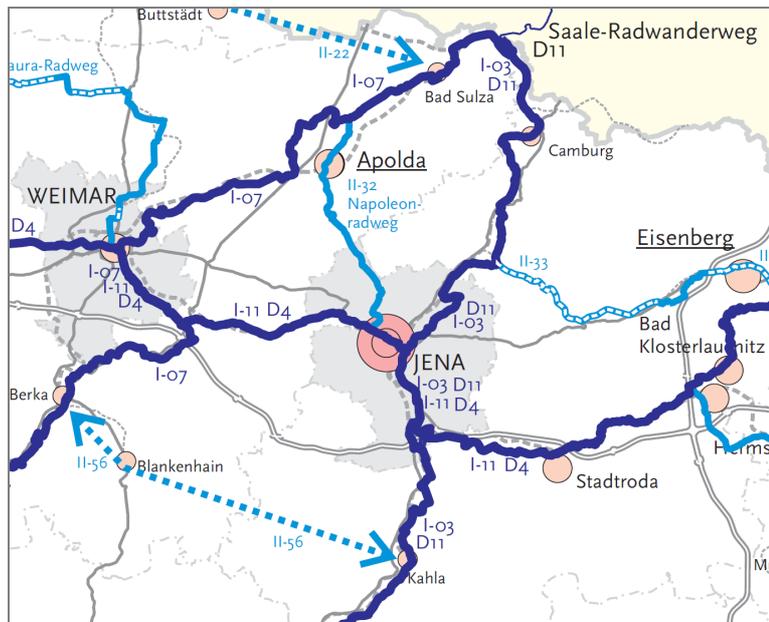


Abb. 8: Zielkonzept für das radtouristische Landesnetz (Ausschnitt)

Die Verbindung zwischen Jena und Apolda (Napoleonradweg) zählt im Radverkehrskonzept für den Freistaat Thüringen aus dem Jahr 2008 zum Radhauptnetz (Landesnetz). Kirchenradweg sowie Mühlenradweg ergänzen das überörtliche, touristische Radroutennetz (s. a. Karte 1). Mühlen- und Kirchenradweg ergänzen das ausgewiesene überörtliche, touristische Radwegenetz.

Der Streckenverlauf ist abschnittsweise für mehrere Routen identisch, so dass die Netzlänge dieser touristischen Radrouten im Stadtgebiet von Jena insgesamt rund 40 km beträgt.

Touristische Route		Streckenlänge (km)					
		SAALE Radwanderweg	STÄDTEKETTE Radweg	MÜHLENRADWEG Radweg	NAPOLEONRADWEG Radweg	KIRCHENRADWEG Radweg	
Saaleradwanderweg		18,0		7,7	16,1	0,0	1,2
Thüringer Städtekette		15,7	7,7		9,5		
Mühlenradweg		18,0	16,1	9,5			1,2
Napoleonradweg		6,2					
Kirchenradweg		7,0	1,2		1,2		

Tab. 2: Streckenlänge touristischer Radrouten in Jena

Im hierarchisch aufgebauten Straßen- und Wegenetz stehen für den Radverkehr die stark vom Kfz-Verkehr befahrenen Netzabschnitte im Vordergrund der Betrachtung. Insbesondere auch die Hauptknoten des Netzes, welche überwiegend durch Lichtsignalanlagen (LSA) gesteuert werden, bedingen auch für den Radverkehr Wartezeiten auf dem Weg zwischen Quelle und Ziel (Karte 2).

Im Bestand befinden sich insgesamt 92 LSA, von denen 8 Anlagen als Bahnüberwege im Zuge der Straßenbahnführung durch die Verkehrsbetriebe verwaltet werden. Ein Teil der Anlagen (ca. 20) gelten als Fußgänger-LSA.

Einzelne Anlagen sind steuerungstechnisch gekoppelt mit benachbarten FG-LSA (Lutherplatz, Fischergasse), weitere binden benachbarte Kreuzungen (Jenaplan) ein. Zum Teil sind mehrere Anlagen als "grüne Wellen" geschaltet.

Ein nennenswerter Teil der Einbahnstraßen wurde bereits in Umsetzung des Radverkehrskonzeptes 2003 für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Trotzdem sind von der rund 20 km Netzlänge, die als Einbahnstraßen ausgewiesen sind, nur knapp 30 % für den Radverkehr freigegeben (Karte 3).

Im Straßen- und Wegenetz der Stadt Jena wurden im Bestand Abschnitte mit Radführung (Karte 4) mit einer Streckenlänge von rund 50 km erfasst.

Streckenabschnitte mit Radführung	Streckenlänge (km)
straßenunabhängiger Weg	16,2
Radfahrstreifen/Radweg	1,4
Schutzstreifen	2,7
Geh-/Radweg	17,0
Zweirichtungsradweg	6,8
Gehweg, Rad frei	6,1
Summe	50,0

Tab. 3: Streckenlänge unterschiedlicher Führungsformen in Jena (2011)

Dabei handelt es sich um netzbildende Abschnitte überwiegend an stark vom Kfz-Verkehr befahrenen Hauptverkehrsstraßen für die eine Mischnutzung der Fahrbahn durch Kfz- und Radverkehr nicht (mehr) verträglich ist. Entsprechende Führungsformen werden situationsspezifisch, soweit möglich, angeboten.

Fallweise erfolgt die Radverkehrsführung straßenunabhängig parallel zur Straße (z. B. durch die Oberaue entlang der für den Radverkehr explizit gesperrten Stadtrodaer Straße) oder auf nicht für den Kfz-Verkehr befahrbaren Routen abseits und unabhängig der Hauptverkehrsstraße (z. B. über die Rasenmühleninsel).

Die Zuordnung der einzelnen Streckenabschnitte zu verschiedenen Kategorien der Radführung ist nicht immer zweifelsfrei möglich.

Auch neuere Radverkehrsanlagen entsprechen teilweise nicht dem Stand der Technik (z. B. ERA) und erfüllen die Nutzungsansprüche nur unzureichend.

Die im Einzelfall nach StVO festgelegte Beschilderung ist den Radfahrern, wie auch allen anderen Verkehrsteilnehmern mitunter nur schwer verständlich.

Gerade die unterschiedliche Beschilderung der Wege die von Fußgängern und Radfahrern gemeinsam benutzt werden, bereitet Probleme. Die bestehenden rechtlichen Unterschiede sind scheinbar nur einem kleinen Teil der Verkehrsteilnehmer bekannt. Getrennte Führungen sind in der Regel besser erkennbar und damit im eigentlichen Sinne benutzerfreundlich.

Als radverkehrsfreundlich müssen grundsätzlich die Tempo 30-Zonen (rund 250 km), Tempo 20-Zonen bzw. verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche (rund 500 m) sowie Abschnitte mit einem streckenbezogenen Tempolimit 30 km/h (4 km) angesehen werden, da das Geschwindigkeitsniveau im Kfz-Verkehr deutlich abgesenkt wird.

Von den Einbahnstraßen sind bei einer Gesamtstreckenlänge von 20,8 km in Jena insgesamt 6,6 km (31,6 %) für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben (Karte 3).

Darüber hinaus sind Beschilderungen anzutreffen, die dem Radverkehr zugute kommen, z. B. Verkehrsverbot für Fahrzeuge aller Art, Rad frei oder Sackgasse, Rad frei.

In den zurückliegenden Jahren wurden zahlreiche Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept 2003 bereits umgesetzt.

- Neubau von Radwegen (z. B. Radfahrstreifen Erlanger Allee)
- Markierung von Schutzstreifen (z. B. Göschwitzer Straße)
- Öffnen von Einbahnstraßen (z. B. Dammstraße)
- Umbau von Knotenpunkten und Überquerungsstellen (z. B. Jenaplan)
- Abstellanlagen (z. B. Neue Mitte)

Eine Reihe von Aufgaben konnte noch nicht oder nicht vollständig umgesetzt werden.

Wichtige Maßnahmen befinden sich aber im Bau, wie z. B. Ausbau Westbahnhofstraße/Magdelstieg.

Bei den Abstellanlagen für den Radverkehr konnte auf der Grundlage des Konzeptes aus dem Jahr 2005 ebenfalls ein nennenswerter Fortschritt erreicht werden.

Im Innenstadtbereich stehen derzeit ca. 1.650 Abstellplätze im öffentlich zugänglichen Raum zur Verfügung (Karte 5; **Anlage 1**, Seite 65).

Dabei handelt es sich allerdings nur bei 37 % um Anlehnbügel unterschiedlicher Bauart. Überdacht sind lediglich 17 %.



Abb. 9: Fahrradständer in Jena – Anlehnbügel

Eine gewisse Sonderstellung genießen Lenkradhalter (Löbdergraben) und Rahmenhalter (Eichplatz).



Abb. 10: Fahrradständer in Jena – Lenkradhalter und Rahmenhalter

Fast zwei Drittel der Fahrradständer erfüllt also derzeit nicht die Qualitätsanforderungen hinsichtlich Stabilität und Sicherungsmöglichkeit.

Die Bandbreite der Ausführungen reicht vom typischen “Felgenkiller” über Spiralständer bis hin zum Vorderradhalter



Abb. 11: Fahrradständer in Jena – Beispiele für mangelhafte Ausführungen

Ein Teil der Abstellmöglichkeiten befindet sich rechtlich gesehen nicht im öffentlichen Verkehrsraum, ohne dass dies für den Nutzer ersichtlich wird (z. B. Eingang Goethegalerie, Volkshaus). Der kommunale Einfluss auf Art und Qualität der Fahrradständer ist hier eingeschränkt.

Bei einem anderen Teil handelt es sich um transportable, zumeist Firmenradständer.

Mit Ausnahme des Westbahnhofs muss für die anderen Bahnhöfe eine völlig unbefriedigende Situation festgestellt werden.

Das Angebot am Westbahnhof kann mit 230 Stellplätzen (davon 81 % überdacht) den Bedarf zu Spitzenzeiten trotzdem nicht vollständig befriedigen.

Am Paradiesbahnhof sind es gerade einmal 50 Stellplätze (50 % überdacht; zzgl. 29 in unmittelbarer Nähe am Volksbad und am Busbahnhof).

Am Bahnhof Göschwitz stehen lediglich 18 Stellplätze, am Saalbahnhof max. 50 Stellplätze (Spiralständer) zur Verfügung.

Ungeachtet der zu verzeichnenden Entwicklung besteht sowohl in der Innenstadt als auch an den Bahnhöfen noch Handlungsbedarf.

1.4.4 Aufgaben und Probleme

1.4.4.1 Liste der AG Radverkehr

Die AG Fahrradverkehr begleitet und fördert beharrlich seit Jahren die Entwicklung des Radverkehrs in Jena.

Zahlreiche Verbesserungen wurden durch die AG Fahrradverkehr initiiert, ermöglicht bzw. in der Umsetzung beschleunigt.

Ungeachtet dessen mussten Maßnahmen allzu häufig aufgrund knapper Haushaltslage aufgeschoben werden.

Für jedermann zugänglich im Internet kann die Liste der Aufgaben und Probleme, sortiert nach verschiedenen Kategorien, eingesehen werden.

Diese Probleme und Aufgaben (Arbeitsstand 2010) wurden fortlaufend nummeriert und für die folgenden Kategorien in Karte 6 verortet:

AP - aktuelle Aufgaben und Probleme

GPA - Aufgaben geringer Priorität

LKA - langfristige, komplexe Aufgaben

NLA - z. Zt. nicht lösbare Aufgaben

Wiederkehrende Aufgaben (Straßenreinigung/Winterdienst/Grünschnitt, Einhaltung Verkehrsregeln, Überprüfung der Wegweisung, Radfahren und Märkte, Zuparken von Radwegen), erledigte Aufgaben und die im Jahr 2010 zur Bearbeitung nochmals gesondert aufgelisteten Einträge wurden nicht kartiert.

Die Problembeschreibung ist in **Anlage 2**, S. 68 ff aufgeführt.

Die in der Liste der AG Fahrradverkehr enthaltenen Probleme und Aufgaben fanden in der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes 2012 entsprechende Berücksichtigung.

Durch eine kontinuierliche Behandlung ausgewählter Fragestellungen in den monatlichen Beratungen der AG Fahrradverkehr in den Monaten Oktober 2010 bis November 2011 konnte eine enge inhaltliche Diskussion und Abstimmung gewährleistet werden.

1.4.4.2 Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

In einer internetbasierten Bürgerbeteiligung zur Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes 2012 wurden im Zeitraum vom 3. Mai bis 5. Juni Meinungen zur Situation des Radverkehrs in der Stadt Jena recherchiert. Anlässlich des Umwelttages am 28. Mai bestand zudem die Möglichkeit, am Informationsstand handschriftlich die Fragen zu beantworten.

Diese Aktion fand u. a. auch Erwähnung auf dem Fahrradportal, der offiziellen Internetseite des BMVBS zum Nationalen Radverkehrsplan 2002 - 2012 unter der Rubrik aktuelle Neuigkeiten aus Thüringen.

An dieser Aktion haben sich insgesamt 477 Interessierte aus der Stadt und dem Umland Jena beteiligt.

Mit einer guten Streuung der Stichprobe hinsichtlich Wohn- und Arbeits- bzw. Ausbildungsort, Alter und Geschlecht liegen aufschlussreiche Erkenntnisse, nicht nur für die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes 2012 vor. Auch für die weiter kontinuierliche Arbeit der Stadtverwaltung in engem Zusammenwirken mit der AG Fahrradverkehr stellen die gewonnenen Informationen eine wichtige Grundlage dar.

Bei den frei zu beantwortenden Fragen konnte eine Vielzahl an Anregungen, Hinweisen und Kritiken in Erfahrung gebracht werden, die für die weitere Förderung des Radverkehrs in Jena eine wertvolle Grundlage darstellen.

Erwartungsgemäß haben sich überwiegend (aktive) Radfahrer an der Befragung beteiligt. Als Zweck der Fahrradnutzung wurde meistens sowohl der Weg zur Arbeit bzw. Schule/Ausbildung als auch Sport-/Freizeitaktivitäten angegeben.

Die Antworten lassen eine allgemeine, wenn auch nicht repräsentative Einschätzung zur Situation des Radverkehrs in Jena zu.

Mehr als die Hälfte der Bürger, die sich an der Befragung beteiligt haben, beurteilen die Situation des Radverkehrs als befriedigend oder besser.

Über 80 % der Beteiligten sind allerdings auch der Meinung, dass in Jena noch nicht genug für die Förderung des Radverkehrs getan wird.

Auf die Fragen nach Positiva, Hinweise zu Markierung/Beschilderung, Sicherheitsdefiziten, fehlenden Überquerungsstellen, unübersichtlichen und gefährlichen Knoten sowie fehlenden Fahrradständern traten insbesondere die im Folgenden genannten Aspekte hervor.

Favorisiert werden offensichtlich Radwege abseits der stark vom Kfz-Verkehr befahrenen Hauptverkehrsstraßen. Knapp 20 % der Antworten heben den Weg durch Paradies/Oberaue bzw. Radweg Zentrum – Lobeda hervor. 15 % der Antworten führen zudem den Saaleradwanderweg an. Auch die in Gegenrichtung vom Rad zu durchfahrenden Einbahnstraßen, die “Freizügigkeit” in der Fußgängerzone, Beschilderung sowie Zustand der Radwege und die vorhandenen Schutzstreifen rangieren bei der Nennung der Positiva auf vorderen Plätzen.

Wünsche nach Verbesserungen bei Beschilderung und/oder Markierung lassen erkennen, dass ganz offensichtlich die allgemeine Erkennbarkeit der Radwege in Jena ein Problem darstellt. Die Trennung von Rad- und Fußverkehr, eine bessere Beschilderung bzw. die Erkennbarkeit der Radwege sowie das Kenntlichmachen der Radwege durch roten Belag treten als Wünsche auf.

Sicherheitsdefizite für den Radverkehr werden am häufigsten für den Magdelstieg reklamiert. Durch Aneinanderreihung weiterer Abschnitte zeichnet sich auffällig deutlich die Fahrtroute zwischen Zentrum und Beutenberg-Campus ab (Schillerstraße, Westbahnhofstraße, Magdelstieg, Tatzendpromenade, Carl-Zeiss-Promenade).

Kahlaische Straße, Lutherstraße, Fürstengraben, Camsdorfer Brücke sowie Karl-Liebknecht-Straße, Leutragraben und Dornburger Straße sind weitere mehrfach benannte Streckenabschnitte des Jenaer Radverkehrssnetzes, auf denen der Radfahrer nicht sicher geführt wird.

An rund 50 verschiedenen Stellen wird das Fehlen von Überquerungsmöglichkeiten an stark befahrenen Straßen moniert. Mit Abstand am häufigsten wird die Camsdorfer Brücke genannt.

Der Schwerpunkt Camsdorfer Brücke wird ebenfalls bei der Frage nach unübersichtlichen bzw. gefährlichen Knoten am häufigsten benannt. Deutlich heraus tritt auch der Knoten Mühlenstraße in der Kahlaischen Straße, der Ernst-Haeckel-Platz sowie der Nollendorfer Hof.

Schließlich ist das Spektrum der Antworten auf die Frage nach fehlenden Fahrradständern von Interesse. Die überwiegende Mehrheit der genannten wichtigen Ziele, an denen Fahrradständer fehlen, sind der Innenstadt zuzuordnen.

Die Goethegalerie führt als Einzelziel die Liste mit den meisten Nennungen an. Aber auch für Bahnhöfe (insbesondere Paradiesbahnhof) bzw. Haltestellen des ÖPNV werden Defizite angemeldet.

1.5 Stärken und Schwächen

Die Einschätzung der Stärken bzw. Chancen sowie der Schwächen bzw. Risiken der zukünftigen Förderung des Radverkehrs in Jena erfolgte durch eine Expertenbefragung.

Diese Befragung berücksichtigt für relevante Kategorien des Radverkehrs einzelne Kriterien, für die eine qualitative Einschätzung im Hinblick auf den erreichten Stand und die künftigen Entwicklungschancen vorgenommen wird.

Dabei erfolgt die qualitative Bewertung anhand der folgenden Abstufung:

- | | | |
|--------------|------------------|----------------|
| 1 - sehr gut | 3 - befriedigend | 5 - mangelhaft |
| 2 - gut | 4 - ausreichend | 6 - ungenügend |

Tab. 4: Bewertungskriterien für Stand und Entwicklungschancen des Radverkehrs in Jena

Kategorie/ Kriterien		
Randbedingungen		Wie schätzen Sie die Randbedingungen der Stadt Jena im Hinblick auf die Potenziale einer Radverkehrsförderung ein?
1	Stadtstruktur	Topographie, Flächennutzung, Bebauungsstruktur, Nutzungsverteilung, Trennwirkung durch Flusslauf, Eisenbahn, Hauptverkehrsstraßen, Straßenbahn) im Zusammenhang mit den Zwangspunkten (Brücken, Tunnel, Durchlässe)
2	Wohnbevölkerung	sozio-demografische Struktur (Bevölkerungsanteile nach Altersgruppen, Stellung im Berufsleben/ Berufsgruppen; Einwohner mit Haupt- und Nebenwohnsitz)
3	Verkehrsentwicklungsplan	grundlegende Aussagen in deren Aktualität zur Radverkehrsförderung und zur Bedeutung des Radverkehrs im Stadtverkehr
4	Radverkehrskonzept	Qualität im erreichter Stand der informellen Planung zum Radverkehr (Radverkehrskonzept 2003 und Folgeplanungen bis zum Beginn der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes 2011
5	Radverkehrsbeauftragter	Etablierung, öffentliche Präsenz und Akzeptanz der Funktion des Radverkehrsbeauftragten; verwaltungsorganisatorische Einordnung und kommunalpolitisches Gewicht
6	AG Radverkehr, Zusammenarbeit ADFC	Organisation der Zusammenarbeit der Interessenvertretungen mit der Verwaltung und Kommunalpolitik
7	Fahrradklima	subjektiv empfundenes Image des Radverkehrs in der Öffentlichkeit der Stadt Jena
Radverkehrsnetz		Wie schätzen Sie den erreichten Stand bei der Gestaltung eines Radverkehrsnetzes für die Stadt Jena ein?
8	Touristische Radrouten	Stellenwert, Ausstattung und Qualität
9	Radführung im städtischen Straßennetz	Bestand, Umfang, Eignung der bestehenden Radverkehrsführung im Netzzusammenhang (incl. Radführung in Tempo 30-Zonen)
10	Fußgängerzone	Eignung der bestehenden verkehrsrechtlichen Regelungen und baulich-gestalterischen Organisation
11	Einbahnstraßen	Verkehrsfreigabe von Einbahnstraßen und Akzeptanz
12	Knotenpunkte	Führung des Radverkehrs an Knoten und Querungsstellen stark befahrener Straßen (Sicherheit und Akzeptanz)
13	Wegweisung	Umfang, Vollständigkeit, Eignung, Logik/Erkennbarkeit
14	Zustand, Unterhaltung	Belagart in deren Eignung, Oberflächenbeschaffenheit, Beleuchtung; etablierter Standard der kontinuierlichen Instandhaltung/-setzung in dessen tatsächlicher praktischer Umsetzung (incl. Winterdienst, Reinigung/Grünschnitt)
Abstellanlagen		Wie schätzen Sie Quantität und Qualität der vorhandenen Anlagen ein?
15	Fahrradstation	Fehlen entsprechender Einrichtung(en) zum bewachten, geschützten Abstellen in Kopplung mit Serviceleistungen (Reparatur, Radverleih, Beratung rund ums Radfahren, Ersatzteil-/Zubehörverkauf)
16	Dezentrale Abstellanlagen	Anzahl, Kapazität, Verteilung/Anordnung, Funktionalität und Zustand

Radverkehrskonzept – Fortschreibung 2012

Öffentlichkeitsarbeit		Wie schätzen Sie die etablierte bzw. bislang praktizierte Öffentlichkeitsarbeit in bzw. für Jena ein?
17	Internetauftritt	vorhandenes Spektrum der Internetseiten (Stadt, AG Rad, Radfahren, ADFC etc.) hinsichtlich Qualität, Kompatibilität, Nutzerfreundlichkeit, Aktualität
18	Bürgerbeteiligung	Information der Öffentlichkeit über Radfahren in Jena; Einbindung in Planungsprozesse
19	Mängelbogen	Möglichkeit der unkomplizierten Information von Mängeln, Hinweisen, Beschwerden seitens der Bürger an die Stadtverwaltung
20	Kampagnen	bisher durchgeführte Einzelaktionen, incl. regelmäßiger, wiederkehrender Aktionen zur Verkehrssicherheit, Fahrradcodierung, Verkehrsteilnehmerschulung, Schulanfang etc.
Service		Wie schätzen Sie die Situation im Service für den Fahrradverkehr in Jena ein?
21	Fahrradmitnahme im ÖPNV	bestehende Möglichkeiten der Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen (incl. DB Netz)
22	Fahrradstadtplan	Verfügbarkeit eines analogen Fahrradstadtplans sowie Eignung und Qualität der bestehenden Alternativen im Internet (ADFC-Jena, Radroutenplaner)
23	Leihsysteme	bestehende Möglichkeiten der Ausleihe (Umfang, Standorte, Qualität, Öffnungszeiten/Verfügbarkeit/Flexibilität, Preis-Leistungs-Verhältnis, Präsenz in öffentlicher Wahrnehmung)
24	Reparatur	Anzahl, Standorte, Service, Qualität, Preis-Leistungs-Verhältnis
25	Diensträder (Stadtverwaltung)	etablierte Angebote (ggf. nicht nur Stadtverwaltung) in deren Funktionalität, Akzeptanz und Wirkung
26	Bett & Bike	Fahrradspezifische Angebote zum Übernachten in Hotels, Pensionen, Herbergen etc.
Finanzen		Wie schätzen Sie die finanzielle Situation der Stadtverwaltung für die Belange des Radverkehrs in Jena ein?
27	Kommunale Haushaltsmittel	Umfang/Ausstattung und Einsatz der kommunalen Finanzmittel für Radverkehr
Verkehrssicherheit		Wie schätzen Sie den erreichten Stand in der Verkehrssicherheit des Radverkehrs in Jena ein?
28	Unfallstatistik	bisherige Entwicklung des Unfallgeschehens
29	Subjektives Sicherheitsgefühl	Sicherheitsempfinden als Radfahrer bei regelkonformer Fortbewegung

In die Befragung waren insgesamt 14 fach- und sachkundige Radverkehrsexperten eingebunden.

Bis auf drei Ausnahmen wurden die 29 Fragen durch alle Experten beantwortet. Jeweils ein Experte hat auf vier bzw. auf zwei Fragen sowie auf eine Frage keine Bewertung abgegeben.

Von der Möglichkeit innerhalb einer Kategorie die einzelnen Kriterien zu wichten, haben lediglich zwei der Experten Gebrauch gemacht.

Erwartungsgemäß kommen die Experten entsprechend deren subjektiver Einschätzung zu voneinander abweichenden Bewertungen.

Aus den je Kategorie zusammengefassten Bewertungen aller Experten wurde ein Mittelwert gebildet. Die dazu gehörige beste sowie schlechteste Bewertung sowie die Streuung (durchschnittliche absolute Abweichung) lassen die Spannweite der Experteneinschätzung erkennen.

In Auswertung der durch die Experten getroffenen Einschätzungen stellt sich das folgende Ergebnisbild dar.

Radverkehrskonzept – Fortschreibung 2012

Eine relativ noch positive Bewertung erfahren die Kategorien Randbedingungen sowie Öffentlichkeitsarbeit (2,6). Hier liegen die Einschätzungen der Experten auch relativ dicht beieinander.

Schlechte Noten haben die Kategorien Radverkehrsnetz (3,5) und Abstellanlagen (3,6) bekommen. Dabei streuen die Bewertungen deutlich stärker um den Mittelwert. Nur geringfügig besser schneidet die Kategorie Service (3,3) ab, mit begrenzter Spannweite zwischen den Expertenmeinungen.

Kategorie	Bewertungsergebnis			
	Mittelwert	beste	schlechteste	Streuung
Randbedingungen	2,6	1,9	3,9	0,3
Radverkehrsnetz	3,5	2,7	5,2	0,6
Abstellanlagen	3,6	2,0	5,5	0,8
Öffentlichkeitsarbeit	2,6	1,8	3,5	0,4
Service	3,3	2,3	4,2	0,4
Finanzen	2,9	2,0	5,0	0,9
Verkehrssicherheit	3,0	2,0	4,5	0,6

Tab. 5: Bewertungsergebnis der Expertenbefragung zum Radverkehr in Jena

Die folgende Grafik zeigt die Bewertungsspinne mit den Mittelwerten (rot punktierte Linie) in der Überlagerung zu den einzelnen Expertenmeinungen.

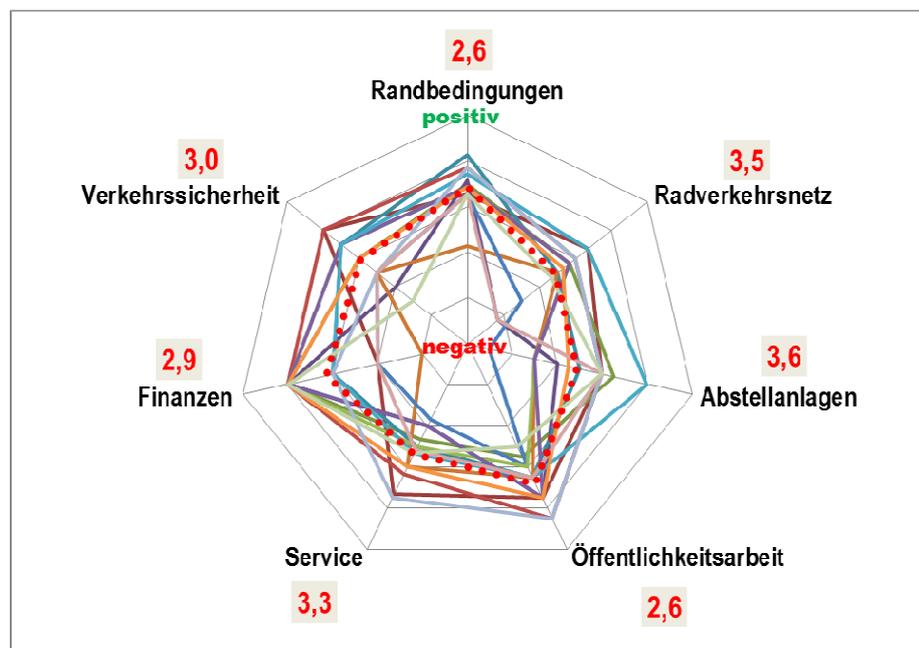


Abb. 12: Bewertungsergebnis der Expertenbefragung zum Radverkehr in Jena

Natürlich fällt die Bewertung der einzelnen Kriterien in den verschiedenen Kategorien durchaus sehr differenziert aus.

Bei der Bewertung für die verschiedenen Kriterien wurden vornehmlich gute und befriedigende Noten erteilt. Von den rund 400 Positionen, die von den 14 Experten für die 29 Fragen vorgenommen wurden, entfällt zwei Drittel auf die Einschätzung gut und befriedigend. Bei knapp 5 % der Einschätzung wurde ein Sehr gut gewählt. 9 % der Bewertungen entfallen auf ein Mangelhaft. In 9 Positionen sind die Experten der Auffassung, dass die Einschätzung nur ein Ungenügend erlaubt.

Bei den **Randbedingungen** stellt nach Expertenmeinung die Wohnbevölkerung in deren sozio-demografischen Struktur ein gutes bis sehr gutes Potenzial dar und erhält die beste Bewertung unter allen Kriterien. Relativ schlecht schneiden die Stadtstruktur (3,1) sowie das Fahrradklima (3,0) ab.

In der Kategorie **Radverkehrsnetz** sticht das Kriterium Knotenpunkte mit einer der schlechtesten Bewertungen unter allen Kriterien heraus (4,0, darunter fünfmal eine 5). Auch die Radführung im städtischen Straßennetz erfährt eine schlechte Wertung (3,6, darunter dreimal die 5). Wegweisung und touristische Radrouten folgen mit jeweils einem Befriedigend (3,1).

Die Bewertung der **Abstellanlagen** fällt relativ schlecht aus. Allein bei den dezentralen Anlagen (3,4) kann offensichtlich die in den zurückliegenden Jahren erfolgte Nachrüstung in der Innenstadt nicht wirklich befriedigen. Das Fehlen einer Fahrradstation wird nur zum Teil durch die Experten mit einem Unzureichend (jeweils dreimal 5 und 6) quittiert.

Die **Öffentlichkeitsarbeit** wird, wie die Kategorie Randbedingungen, insgesamt relativ positiv eingeschätzt. Sowohl bei den einzelnen Kriterien als auch zwischen den Experten liegen die Meinungen nicht weit auseinander.

Im Bereich **Service** wird die sehr schlechte Bewertung bei den Kriterien Diensträder und Leihsysteme (4,3 bzw. 4,0) teilweise kompensiert durch die positive Einschätzung für das Kriterium Reparatur (2,1).

Die **Finanzen** kommen in der Bewertungsskala auf ein Befriedigend. Siebenmal gut, je dreimal befriedigend und ausreichend sowie nur einmal mangelhaft begründen diese Einschätzung.

Die **Verkehrssicherheit** rangiert mit einer Bewertung befriedigend (3,1) knapp hinter den Finanzen.

Die qualitative Bewertung der Kriterien durch die Experten lässt Ansatzpunkte für die gezielte Radverkehrsförderung in Jena erkennen. Hierfür wurden die Kriterien in der Rangfolge der Bewertung aufgelistet.

Nr.	Kriterium	Bewertung	Kategorie
25	Diensträder (Stadtverwaltung)	4,33	Service
12	Knotenpunkte	4,00	Radverkehrsnetz
23	Leihsysteme	4,00	Service
15	Fahrradstation	3,93	Abstellanlagen
26	Bett & Bike	3,91	Service
9	Radführung im städtischen Straßennetz	3,57	Radverkehrsnetz
16	Dezentrale Abstellanlagen	3,43	Abstellanlagen
21	Fahrradmitnahme im ÖPNV	3,21	Service
1	Stadtstruktur	3,14	Randbedingungen
8	Touristische Radrouten	3,14	Radverkehrsnetz
13	Wegweisung	3,14	Radverkehrsnetz
22	Fahrradstadtplan	3,08	Service
28	Unfallstatistik	3,08	Verkehrssicherheit
29	Subjektives Sicherheitsgefühl	3,07	Verkehrssicherheit
7	Fahrradklima	3,04	Randbedingungen
27	Kommunale Haushaltmittel	2,86	Finanzen
20	Kampagnen	2,79	Öffentlichkeitsarbeit
14	Zustand, Unterhaltung	2,71	Radverkehrsnetz
3	Verkehrsentwicklungsplan	2,64	Randbedingungen
5	Radverkehrsbeauftragter	2,64	Randbedingungen
18	Bürgerbeteiligung	2,64	Öffentlichkeitsarbeit
19	Mängelbogen	2,57	Öffentlichkeitsarbeit
4	Radverkehrskonzept	2,50	Randbedingungen
10	Fußgängerzone	2,50	Radverkehrsnetz
17	Internetauftritt	2,36	Öffentlichkeitsarbeit
6	AG Radverkehr, Zusammenarbeit ADFC	2,29	Randbedingungen
11	Einbahnstraßen	2,21	Radverkehrsnetz
24	Reparatur	2,07	Service
2	Wohnbevölkerung	1,64	Randbedingungen

Tab. 6: Rangfolge der Kriterien im Ergebnis der Expertenbefragung

2 Zielnetz

2.1 Quellen, Ziele und Wunschlinien

Infolge der räumlichen Trennung der verschiedenen Funktionen im Stadtgebiet besteht das Erfordernis bzw. der Wunsch nach Ortsveränderung. Distanzen zwischen Quellen und Zielen müssen bzw. können mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln überwunden werden.

Bei den Quellen und Zielen der Verkehrsbeziehungen werden neben den Wohnstandorten die Standorte der unterschiedlichen Einrichtungen der verschiedenen Lebensbereiche von Arbeit/Ausbildung, Versorgung und Freizeit unterschieden (Karte 7). Die Bevölkerungsverteilung und –dichte im Stadtgebiet macht sich an den unterschiedlichen Wohnungsformen bzw. Siedlungstypen fest (Karte 8). Die Bahnhöfe sind Verknüpfungsstellen mit dem öffentlichen Verkehr. Nicht zuletzt durch die Besonderheiten in der Mobilität der Studentenschaft und der jungen Erwachsenen ergibt sich in Jena eine besondere Affinität zum Stadtzentrum. Dies lässt sich quantitativ durch die aktuelle Wohnungsbefragung belegen.

Für den Radverkehr ist nach wie vor überwiegend der individuelle Personenverkehr die Hauptdomäne, Kurierdienste, sonstiger Wirtschaftsverkehr und gewerbliche Personenbeförderung besitzen nur einen nachrangigen Stellenwert.

Aus den Verbindungen zwischen den Quellen und Zielen lässt sich unter Berücksichtigung der Bündelung und Stärke der Verkehrsbeziehungen das Wunschliniennetz ableiten (Karte 9).

Sogenannte Zäsuren – Geländekanten, Saale, Bahntrassen sowie Hauptverkehrsstraßen (HVS) – und Zwangspunkte zur Überwindung der Zäsuren (Karte 10) bilden die harten Randbedingungen für die tatsächlich mögliche bzw. sinnvolle Führung und Gestaltung des Radwegenetzes.

2.2 Touristische Hauptrouten

Zwei Deutschlandrouten bilden das Rückgrat des Radwegenetzes in Jena (Karte 11). Den Entwicklungsschwerpunkt im radtouristischen Routennetz stellt der **Saaleradwanderweg** dar.

Der Rahmenplan Saale (Stadtratsbeschluss vom 25. Mai 2009) sieht eine Radwegführung weitestgehend im Landschaftsraum der Saaleaue vor.

Im Rahmenplan werden folgende Teilabschnitte benannt:

1. Ausbau des bahnparallelen Weges zwischen Maua und Göschwitz (Entkopplung von der B 88)
2. Neubau des saaleparallelen Radwegs Göschwitz – Saalebrücke (Prüssingstraße) – Burgau (Anschluss Göschwitzer Straße, Einmündung zur Felsbachstraße) – Burgauer Weg
3. Aus-/Neubau der Unterführung der B 88 (neue Paradiesbrücke)
4. Neubau der Unterführung der Camsdorfer Brücke (mit Anschluss der Radwegverbindungen auf der Camsdorfer Brücke)

5. Aus-/Neubau des Abschnittes Gries – Kunitz
6. Neubau eines saaleparallelen Abschnittes nördlich Kunitz

Der Saaleradwanderweg soll somit einen neuen Wegverlauf erhalten, der bestehende einzelne Wege an der Saale verbindet. Es bestehen jedoch neuere Beschlusslagen, die einzelne Maßnahmen wegen eines zu ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses als derzeit nicht umsetzbar einstufen.

Der **Thüringer Städtekette Radweg** bleibt auf der bestehenden Wegführung erhalten und stellt somit eine zweite Nord-Süd-Verbindung zwischen Zentrum und Göschwitz/Lobeda dar. Er führt über bzw. auf den Tunnel der BAB A 4 und weiter in westlicher Randlage zum Wohngebiet Lobeda-Ost Richtung Stadtzentrum.

Die Radwegführung durch die Innenstadt erfordert insbesondere zwischen Grietgasse und Johannisplatz eine Aufwertung.

Der im westlichen Stadtgebiet von Jena verlaufende Teil des Thüringer Städtekette Radwegs verbleibt zunächst auf der Trasse durch Erfurter Straße und Semmelweisstraße. In diesem Abschnitt gilt es in der August-Bebel-Straße den schlechten Straßenzustand (Kopfsteinpflaster) zu beseitigen.

Nach grundhaftem Ausbau der August-Bebel-Straße soll der Thüringer Städtekette Radweg auf diesen Straßenzug und weiter durch Wagnergasse (westlichster Abschnitt) sowie Quergasse wieder zur Krautgasse geführt werden.

Die Beschilderung der Deutschlandroute sollte zwischen Quergasse und Johannisplatz entsprechend der Einbahnstraßenführung durch die Bachstraße und die Krautgasse angepasst werden.

2.3 Touristisches Nebenrouten

Regionale Radrouten (siehe Karte 1) ergänzen die touristischen Hauptrouten zu einem engmaschigem touristischen Radwegenetz. Sie erschließen radtouristische Ziele in der Fläche und sichern die Anschlüsse zu den Radwegen in den angrenzenden Gebietskörperschaften.

Der im Stadtgebiet von Jena gemeinsam mit dem Saaleradwanderweg Status quo bzw. im südlichen Stadtgebiet mit der Thüringer Städtekette identische **Mühlenradweg** bleibt mit seinem Wegverlauf erhalten.

Der **Kirchenradweg** im östlichen Teil von Jena erfordert eine verbesserte Führung in der Eisenberger Straße zwischen Einbindung Gembdental und Einmündung Vor der Gembdenmühle. Hier sind jedoch die topographischen Voraussetzungen zu schwierig um eine kurzfristige Lösung zu ermöglichen. Eine legale und gut befahrbare Querung der Kreuzung Löbdergraben/Steinweg/Saalstraße („Küpfershütchen“) muss geschaffen werden.

Der **Napoleonradweg** verbindet als Teil des Thüringer Landesnetzes Jena mit der benachbarten Kreisstadt Apolda. An der Papiermühle zweigt er durch den

Cospedaer Grund von der Thüringer Städtekette (Erfurter Straße) Richtung Norden ab.

Die Entwicklung weiterer regionaler Radrouten wurde bislang nicht verfolgt. Vorhandene Nebenstraßen sowie Wirtschafts- und Forstwege können als Grundstock für eine zumindest längerfristig zu entwickelnde touristische Erschließung des Jenaer Umlandes in der Fläche dienen.

Die bereits im Radverkehrskonzept 2003 aufgezeigten, sowie mit den benachbarten Landkreisen Weimarer Land und Saale-Holzland-Kreis abgestimmten Verbindungsmöglichkeiten werden Bestandteil des touristischen Radwegenetzes:

Jena – Ziegenhain – Eisenberg

Jena – Wöllnitz – Eisenberg

Jena – Ilmnitz – Schöngleina

Jena – Sulza – Neustadt an der Orla

Jena – Leutra – Magdala

Jena – Ammerbach – Magdala

Jena – Münchenroda – Magdala

Jena – Löbstedt – Closewitz – Apolda/Kapellendorf

Jena – Löbstedt – Lehesten

2.4 Innerstädtisches Radverkehrsnetz

2.4.1 Grundsätze

Im hierarchisch aufgebauten Radwegenetz werden Haupt- und Nebenrouten unterschieden. Die Hauptrouten stellen die Anbindung der einzelnen Stadtteile zum Zentrum her und sichern darüber hinaus die Erreichbarkeit der Stadtteile untereinander. Nebenrouten gewährleisten mit einer Netzverknüpfung der verschiedenen Hauptrouten ein engmaschiges Netz für den Alltags- und Freizeitradverkehr. In der Fläche erfolgt die Erschließung über die Tempo-30-Zonen.

Radverkehr, der die Innenstadt passieren muss, soll zügig und konfliktarm geführt werden. An der grundsätzlichen Befahrbarkeit der Fußgängerzone wird festgehalten.

Die durchgängige Befahrbarkeit der Haupt- und Nebenrouten soll gewährleistet sein. Das Netz muss barrierefrei sowie zügig und komfortabel zu befahren sein.

Eine direkte Wegeführung soll insbesondere im Alltagsverkehr eine schnelle Überwindung der Entfernung zwischen Quelle und Ziel ermöglichen.

Derzeit für den Radverkehr freigegebene Wege sollen in ihrer (rechtlich gesicherten) Nutzbarkeit nicht eingeschränkt werden (Bestandsschutz). In begründeten Ausnahmefällen müssen attraktive Alternativrouten zur Verfügung stehen.

Überwiegend touristische bzw. im Freizeitverkehr genutzte Wege sollen, wenn möglich, separat vom Kfz-Verkehr geführt werden (Wege im Grünen).

Die konkreten Randbedingungen und Zwangspunkte im städtischen Umfeld erfordern eine Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes mit der Zielstellung der Kontinuität in der Streckenfolge in Form einer pragmatisch flexiblen Wegführung, die so einheitlich wie möglich und selbsterklärend sein muss.

Der Fahrradverkehr erfolgt in der Regel (Erschließungsstraßen sowie zweistreifige Hauptverkehrsstraßen mit begrenzter Kfz-Verkehrsstärke) auf der Fahrbahn gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr.

Unter Berücksichtigung der Randbedingungen für den Einsatz nach ERA (insbesondere Kfz-Verkehrsstärke und Geschwindigkeit, Fahrbahnbreite) sind weitere Führungsformen möglich (zwischen den Borden: Schutzstreifen, Radfahrstreifen; im Seitenraum: baulich angelegte Radwege sowie gemeinsam mit dem Fußgängerverkehr genutzte Verkehrsflächen).

Führungsformen des Radverkehrs, die eine Trennung der Verkehrsarten ermöglichen, werden planerisch bevorzugt. Die Verlagerung von Konflikten von der Fahrbahn auf den Gehweg soll nach Möglichkeit vermieden werden.

Radverkehrsanlagen sollen nach Möglichkeit nicht benutzungspflichtig sein, um ein hohes Maß an Flexibilität in der Nutzung durch die hinsichtlich ihres Verkehrsverhaltens verschiedenen Nutzergruppen zu ermöglichen.

Einbahnstraßen soll der Radverkehr grundsätzlich in beiden Richtungen nutzen können, sofern nicht Gründe der Verkehrssicherheit dagegen sprechen.

Ein ganz entscheidender Stellenwert kommt der Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr an Kreuzungen und an Überquerungsstellen zu.

Knotenpunkte müssen in allen Zufahrten rechtzeitig erkennbar, begreifbar, übersichtlich sowie gut und sicher befahrbar sein. Besonderes Augenmerk gilt dem Konflikt zwischen geradeaus fahrendem Radverkehr und abbiegendem Kfz-Verkehr.

Der Logik der Radverkehrsführung folgend soll die Führungsform jeweils über die Kreuzung hinweg beibehalten werden oder erforderlichenfalls rechtzeitig im Streckenverlauf geändert werden.

Die LSA-Knoten sollen für den Fahrradverkehr möglichst kurze Wartezeiten und keine Nachteile gegenüber dem Kfz-Verkehr aufweisen.

2.4.2 Innenstadt

2.4.2.1 Hauptrouten

In der Innenstadt sollen auf Hauptrouten gewährleistet werden

- das Durchqueren des Zentrums

in Nord – Süd – Richtung

auf der Achse Bibliotheksplatz – Eichplatz – Holzmarkt

in Ost – West – Richtung

auf der Achse Johannisstraße – Saalstraße

- sowie die Umfahrung auf dem Ringschluss

Kritzgraben – St. Jacob-Straße – Saalbahnhofstraße – Löbdergraben –

Paradiesstraße – Grietgasse – Engelplatz – Schillerstraße – Leutragraben –

Johannisplatz – Heinrichsberg – Philosophenweg.

Der Teichgraben ist durch die Führung des Thüringer Städtekette Radweges zusätzlich dem Hauptroutennetz zugeordnet.

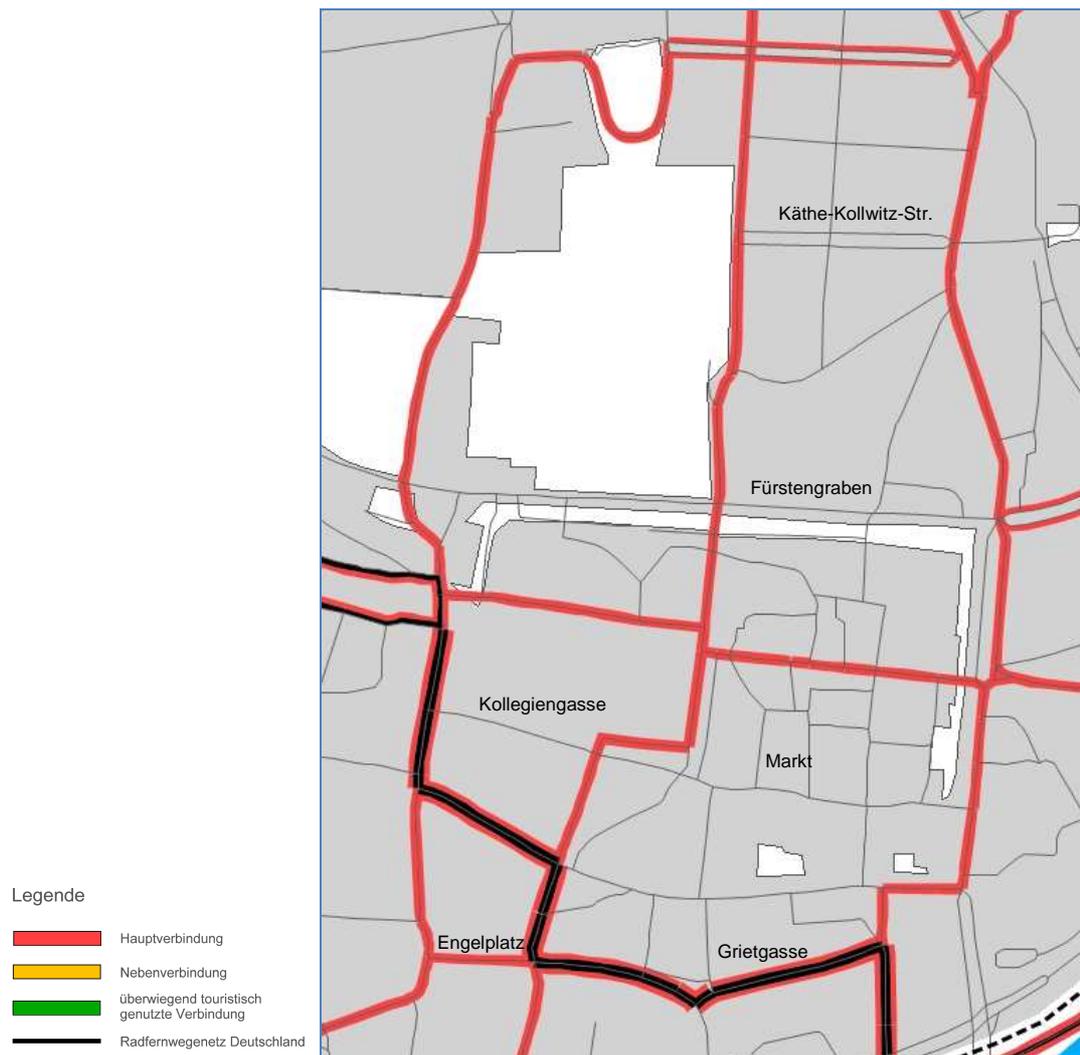


Abb. 13: Hauptrouten im Zielnetz – Innenstadt

2.4.2.2 Nebenrouten

In der Innenstadt ergänzen der Fürstengraben (incl. Anschluss Johannisplatz) sowie die Zwätzengasse und die Schlossgasse das Radverkehrsnetz.

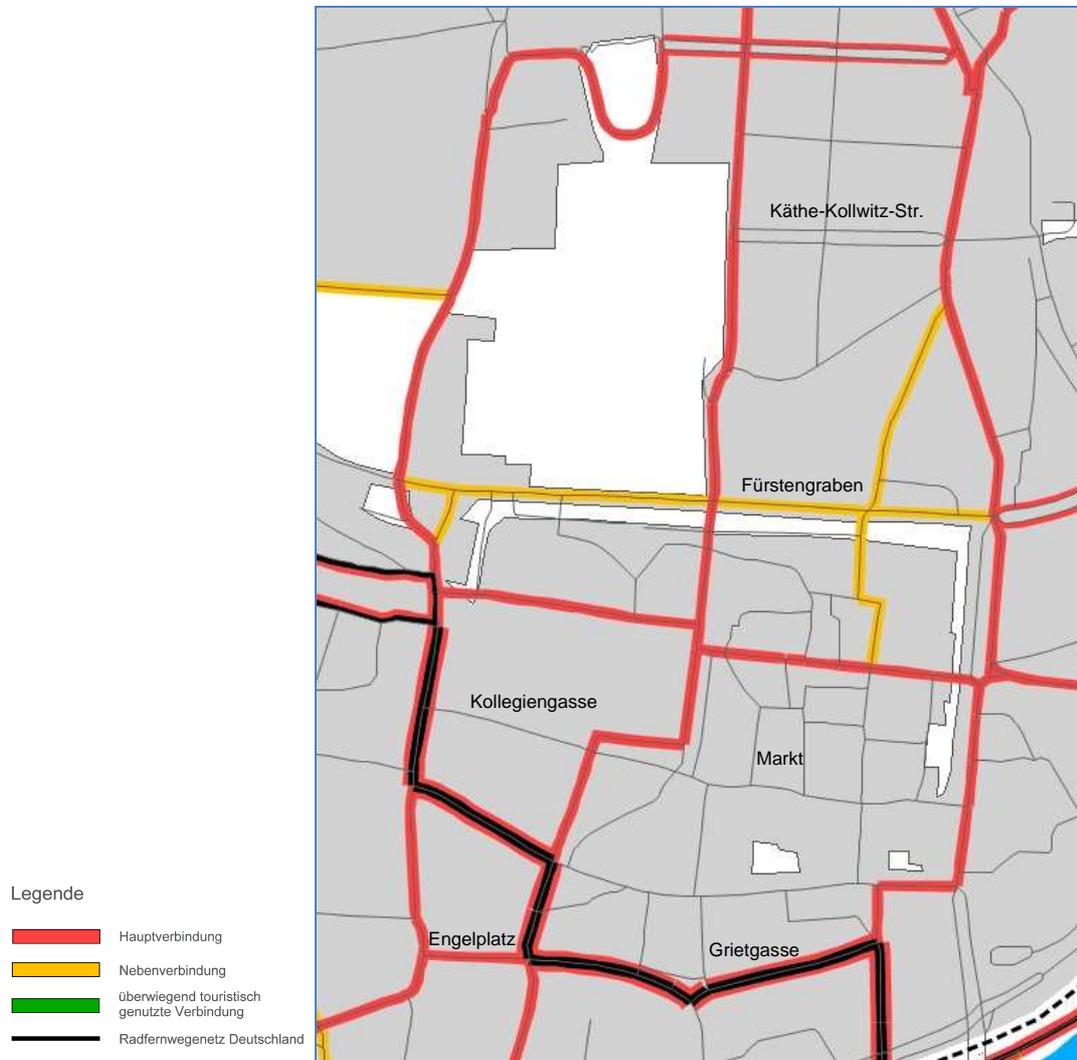


Abb. 14: Nebenrouten im Zielnetz – Innenstadt

2.4.3 Stadtgebiet Nord

2.4.3.1 Hauptrouten

Im Norden von Jena stellen die beiden Achsen

- westlich der Bahntrasse

Camburger Straße – Naumburger Straße

- sowie zwischen Bahntrasse und Saale

Wiesenstraße

die Hauptrouten im Radverkehrsnetz der Stadt Jena dar. Die Straße Am Steinbach verknüpft ebenfalls als Hauptroute beide Nord – Süd – Trassen und verbindet die Ortsteile im Norden Jenas untereinander.

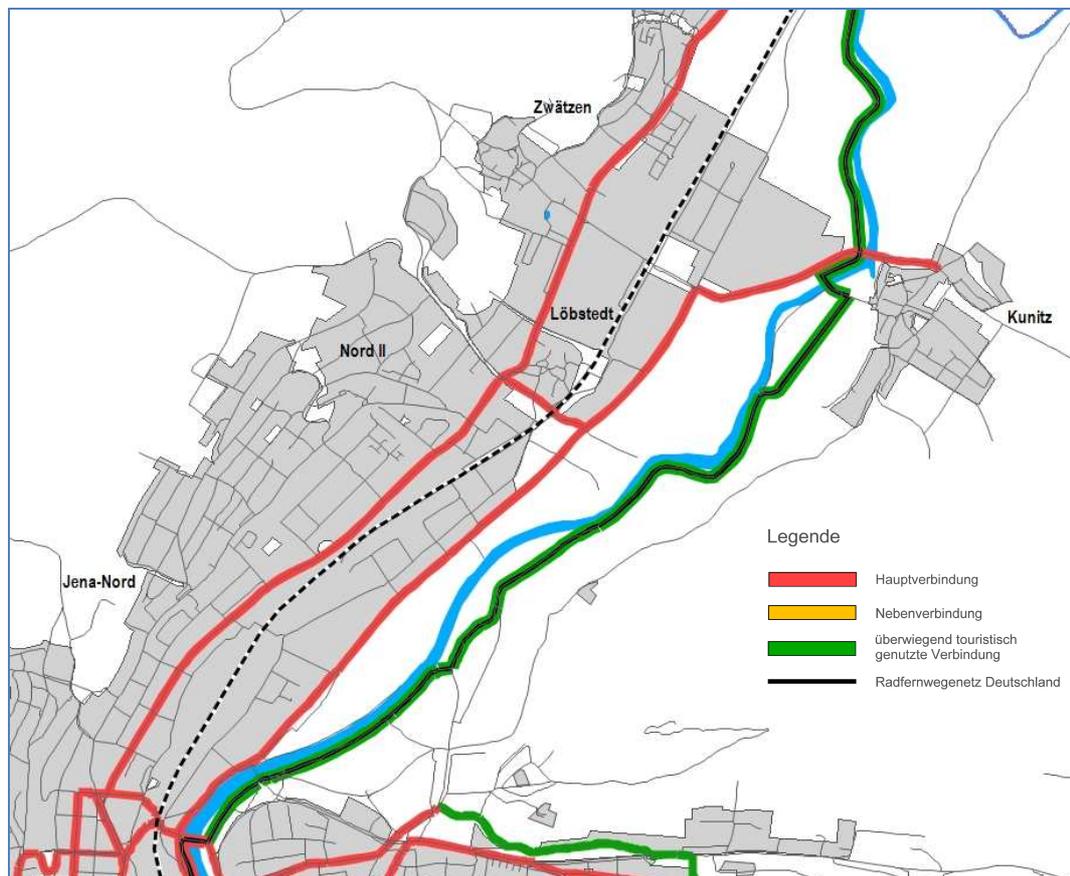


Abb. 15: Hauptrouten im Zielnetz – Stadtgebiet Nord

2.4.3.2 Nebenrouten

Die aufkommensintensiven Wohngebiete im Norden werden durch Nebenrouten mit der Hauptroute in der Camburger Straße verknüpft sowie zusätzlich in Richtung Zentrum parallel in der Dornburger Straße geführt. Ergänzend zur Hauptroute in der Straße Am Steinbach bilden Querverbinder entlang der Brückenstraße sowie durch den OBI-Tunnel sinnvolle Netzmaschen. Die heutige Hauptroute durch Talsteinstraße und Am Erlkönig erhält mit verlegter neuer Führung des Saaleradwanderweges die Bedeutung einer Nebenroute.

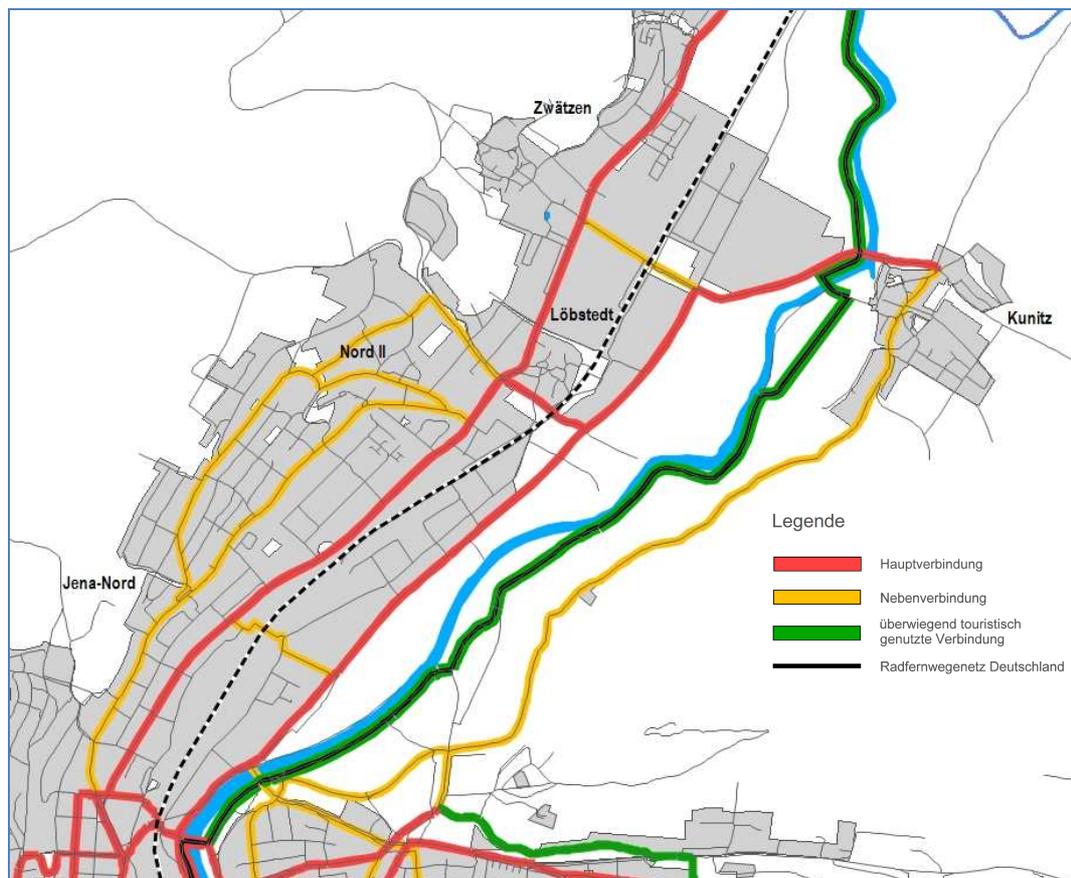


Abb. 16: Nebenrouten im Zielnetz – Stadtgebiet Nord

2.4.4 Stadtgebiet Ost

2.4.4.1 Haupttrouten

Im Osten führen Haupttrouten auf die Saalebrücken ausgerichtet durch Tümpplingstraße und Karl-Liebknecht-Straße. Dammstraße und in deren Verlängerung auch das Wenigenjenaer Ufer behalten die Bedeutung einer Haupttroute, da die Griesbrücke für Radwege ins Zentrum einen zu großen Umweg bedeutet.

Die Friedrich-Engels-Straße bündelt den Radverkehr aus dem Ziegenhainer Tal.

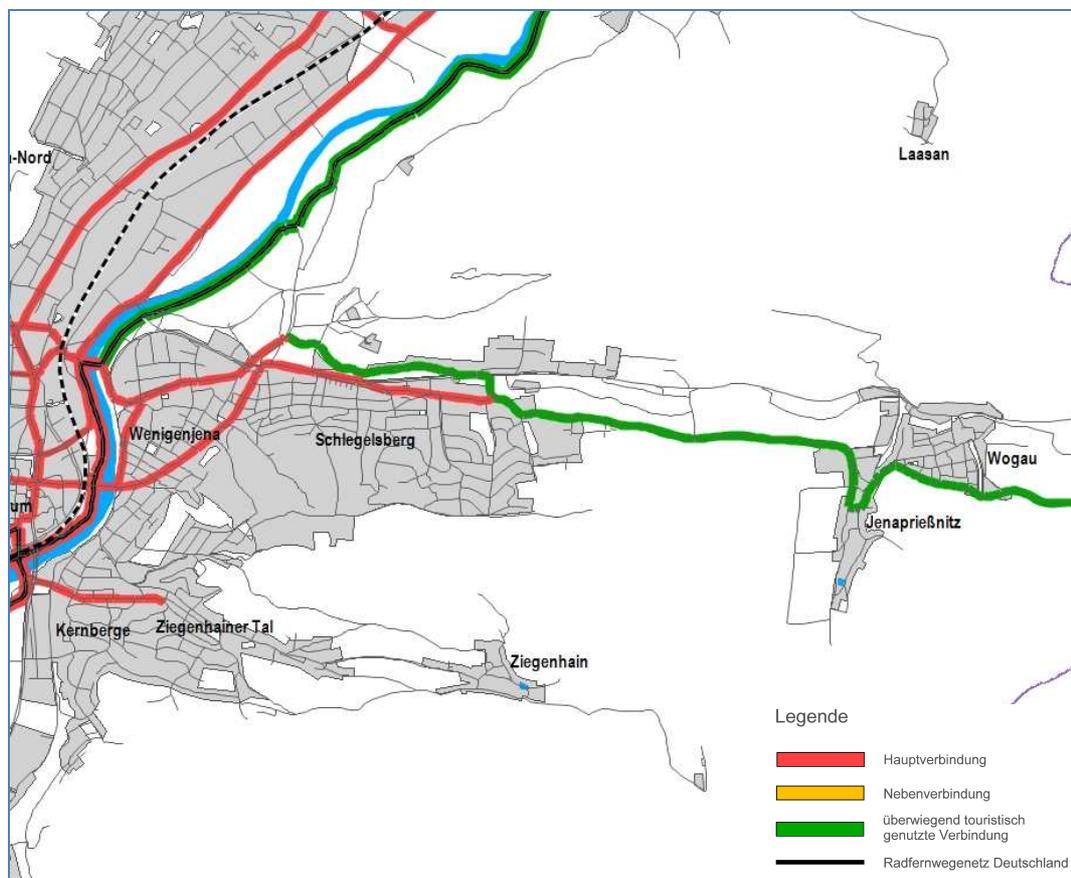


Abb. 17: Haupttrouten im Zielnetz – Stadtgebiet Ost

2.4.4.2 Nebenrouten

Im Osten werden die Hauptrouten in Wenigenjena vernetzt durch Nebenrouten in der Kunitzer Straße, in der Schlippenstraße, am Jenzigweg und in der Dammstraße (nördlicher Abschnitt).

Im Bereich Schlegelsberg nehmen Am Steinborn sowie Karl-Günther-Straße die netzbildende Wirkung der Nebenrouten wahr.

Das Camsdorfer Ufer sowie die äußere Friedrich-Engels-Straße/Ziegenhainer Straße ergänzen zusammen mit der Querspange durch den Burgweg als Nebenrouten das Radverkehrsnetz.

Am Jenaplan besteht die Verbindung auch im Nebenroutennetz zum Bereich Kernberge durch die Wöllnitzer Straße.

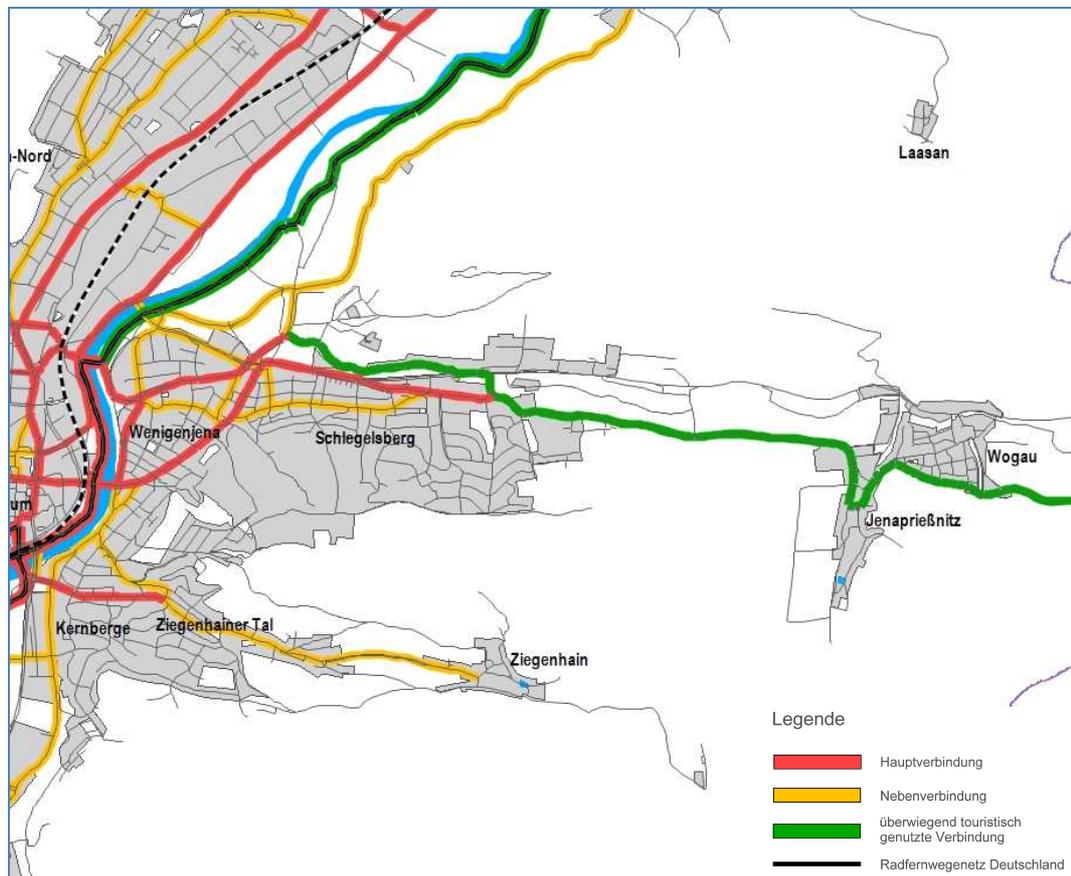


Abb. 18: Nebenrouten im Zielnetz – Stadtgebiet Ost

2.4.5 Stadtgebiet südlich des Zentrums

2.4.5.1 Hauptrouten

In dem sich südlich des Zentrums anschließenden Teil des Stadtgebietes bilden die Routen der beidseits der Saale verlaufenden Fernradwege (Saaleradwanderweg sowie Thüringer Städtekette Radweg) das Grundgerüst des Hauptnetzes. Die Vernetzung durch die Oberaue erfährt zu der bereits intensiv genutzten Verbindung über die Rasenmühleninsel (Anbindung Zentrum durch die Neugasse) mit der neuen Saalebrücke (Lichtehainer Brücke) am Sportkomplex eine größere Dichte.

Kahlaische Straße und Rudolstädter Straße ergänzen westlich der Eisenbahntrassen das Hauptroutennetz südlich der Mühlenstraße und stellen den Anschluss nach Winzerla her.

Westbahnhofstraße/ Magdelstieg, Mühlenstraße sowie Hermann-Löns-Straße binden die aufkommensstarken Gebiete entlang der Tatzend- sowie Carl-Zeiss-Promenade mit Fachhochschule, Carl-Zeiss-Hauptwerk und Campus Beutenberg in das Hauptroutennetz ein.

Die Verbindung durch die Ringwiese sowie die Anbindung von Ammerbach komplettieren das Hauptroutennetz in diesem Teil des Stadtgebietes.

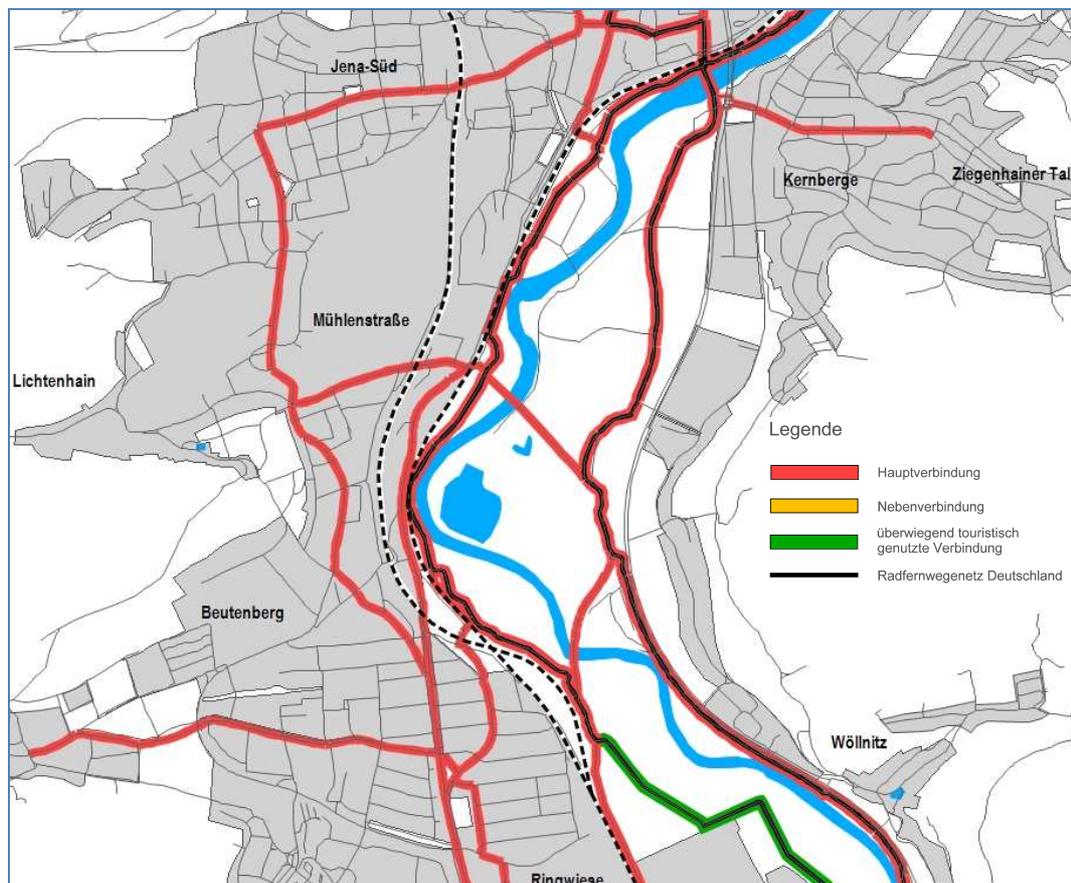


Abb. 19: Hauptrouten im Zielnetz – Stadtgebiet südlich des Zentrums

2.4.5.2 Nebenrouten

In dem sich **südlich des Zentrums** anschließenden Teil des Stadtgebietes ergänzen die Zuwegungen zum Westbahnhof das Radverkehrsnetz durch Nebenrouten ebenso wie die Anbindung über den Friedensberg den Anschluss in das westliche Stadtbiet herstellt. Die Otto-Schott-Straße bindet das Schottwerk an und verknüpft Magdelstieg und Tatzendpromenade.

Die Kahlaische Straße wird parallel zum Burgauer Weg westlich der Bahntrasse zwischen Mühlenstraße und Puschkinplatz aufgrund fehlender Entwicklungsmöglichkeiten für den Radverkehr zwar nicht entbehrlich, kann aber nur dem Nebenroutennetz zugeordnet werden.

Winzerlaer Straße zusammen mit Buchaer Straße stellen die Verbindung nach Ammerbach her.

Von der Ahornstraße (Anschluss Burgauer Weg) bindet eine Nebenroute durch den Buchenweg den Stadtteil Winzerla an (Friedrich-Zucker-Straße). Der Anschluss zum Campus Beutenberg erfolgt durch die Grüne Aue (In den Kieswiesen) zur Winzerlaer Straße.

Parallel zur Straßenbahn verbindet der vorhandene Radweg die Oberaue und den Burgauer Weg ebenfalls als Nebenroute.

Die Wöllnitzer Straße nimmt im Nebenroutennetz einen Teil des Radverkehrs in Nord – Süd – Richtung auf. Jenertal und Am Stadion binden an die Hauptroute an.

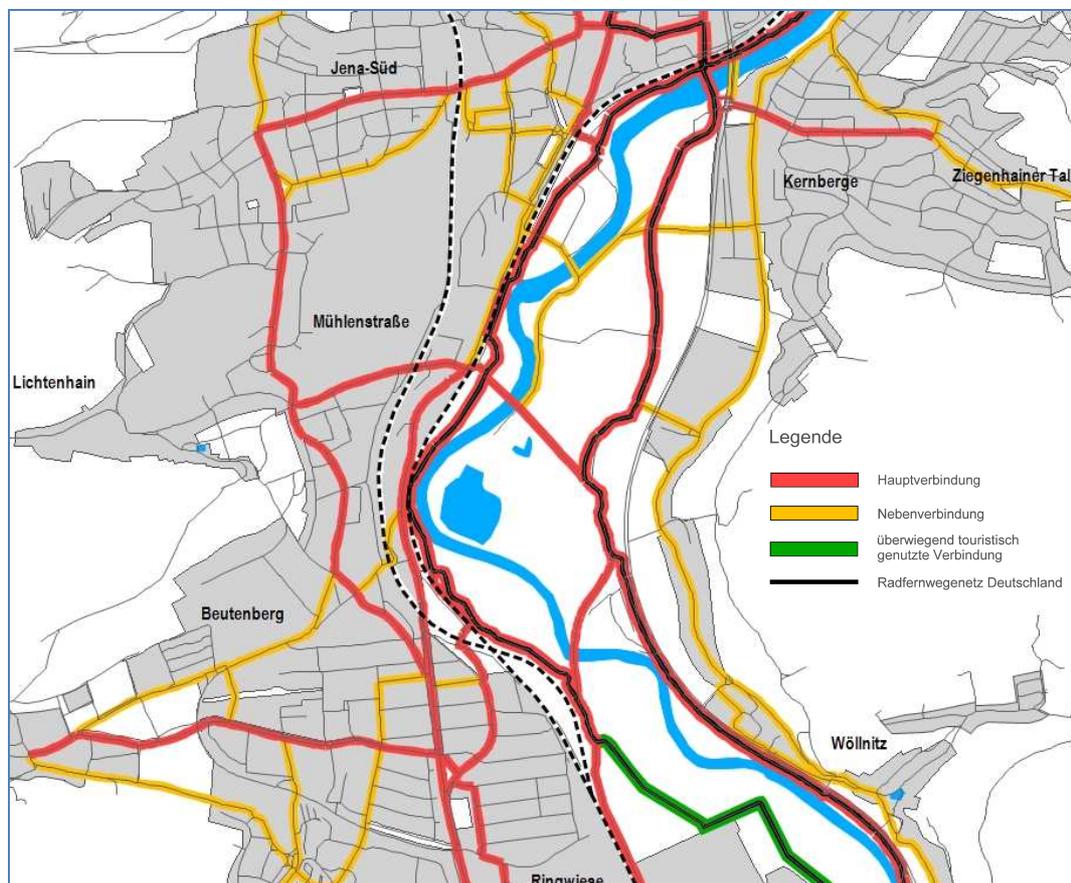


Abb. 20: Nebenrouten im Zielnetz – Stadtgebiet südlich des Zentrums

2.4.6 Stadtgebiet Süd

2.4.6.1 Haupttrouten

Im Süden führt eine Haupttroute entlang der Rudolstädter Straße, Unter der Kirche sowie B 88, Richtung Rothenstein und verbindet Winzerla mit Göschwitz und Maua. Eine zweite Haupttroute führt durch die Göschwitzer Straße und stellt die Verbindung zwischen Burgau und Göschwitz her.

Die beiden Haupttrouten des D-Netzes (Saaleradwanderweg und Thüringer Städtekette Radweg) stoßen beidseits der Saale an der Fuß-/Radwegbrücke an der Prüssingstraße aufeinander. In nördliche Richtung verlaufen sie parallel beidseits der Saale. An der Straßenbahnbrücke über die Saale im Wehrikt besteht eine weitere Netzverknüpfung im Haupttroutennetz.

Die Verbindung Winzerla – Burgau – Lobeda nimmt eine Haupttroute zwischen Ringwiese und Goldbergtunnel an der Stadtrodaer Straße über den Keßler-Knoten am Burgaupark auf.

Lobeda-Ost, Lobeda-West und Maua sind durch eine weitere Haupttroute von der Erlanger Allee/Salvador-Allende-Platz, durch die Emil-Wölk-Straße, über den Autobahntunnel, den Hohlweg und die Kreisstraße miteinander verbunden.

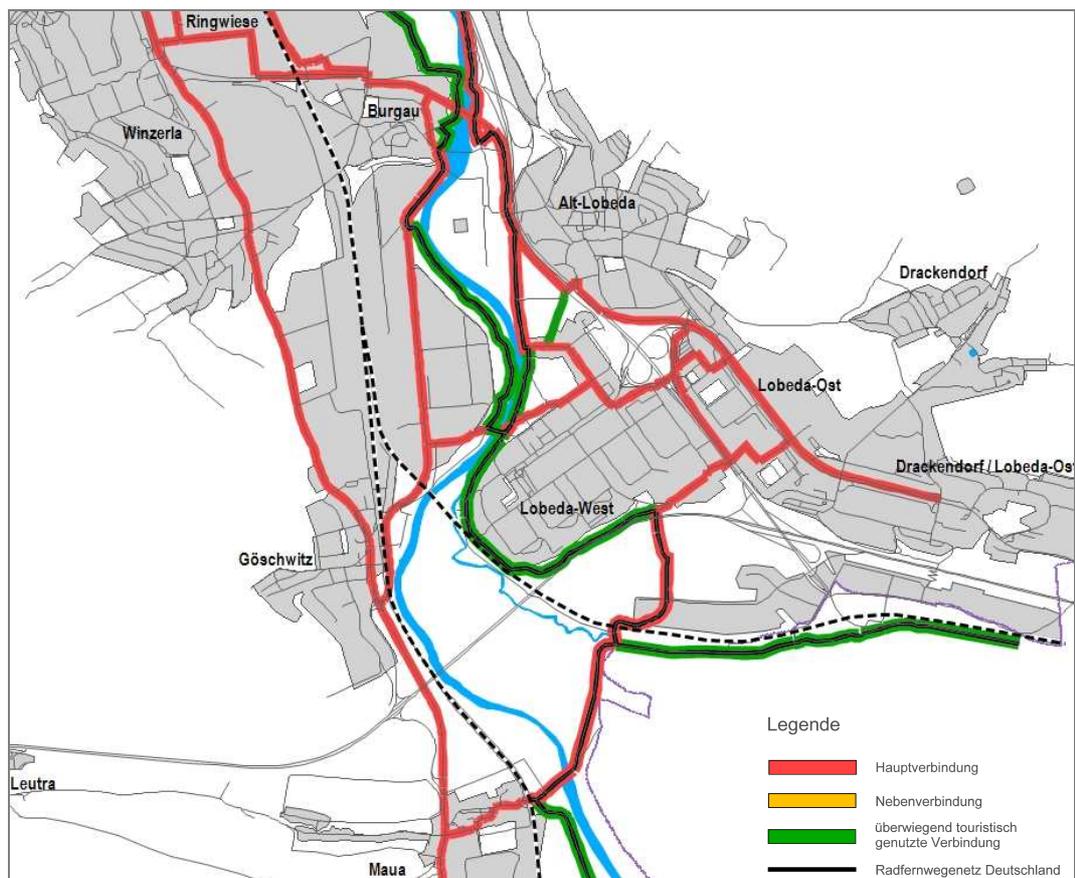


Abb. 21: Haupttrouten im Zielnetz – Stadtgebiet Süd

2.4.6.2 Nebenrouten

Im Süden ergänzt eine Nebenroute zwischen Winzerla und Burgau durch die Grenzstraße das Haupttroutennetz ebenso wie die Verbindung vom Burgauer Weg durch die Geraer Straße zur alten Burgauer Brücke.

Parallel zur Rudolstädter Straße stellt eine Nebenroute westlich der Bahntrasse die Verbindung zwischen Göschwitz und der Ringwiese sowie insbesondere dem Burgauer Weg her.

Drackendorf, Alt-Lobeda und Burgau werden von einer weiteren Nebenroute über die Stadtrodaer Straße im Zuge der Lobedaer Straße, durch die Jenaische Straße und den Drackendorfer Weg zusammengeführt. Über den Straßenzug An der Riese besteht eine Nebenroutenverbindung östlich der Stadtrodaer Straße in Richtung Norden/Stadtzentrum.

In Lobeda-Ost und West wird das Radverkehrsnetz durch weitere Nebenrouten durch die Werner-Seelenbinder-Straße, Fritz-Ritter-Straße, Paul-Schneider-Straße, Drackendorfer Straße, Stadtrodaer Straße, Brüsseler Straße, die Fuß-/Radwegbrücke über die Autobahn am Lobe-Center sowie entlang der Roda vermascht.

Die Nebenroute nach Leutra wird mit Verkehrswirksamkeit des Jagdbergtunnels verstärkt touristische Bedeutung erlangen können.

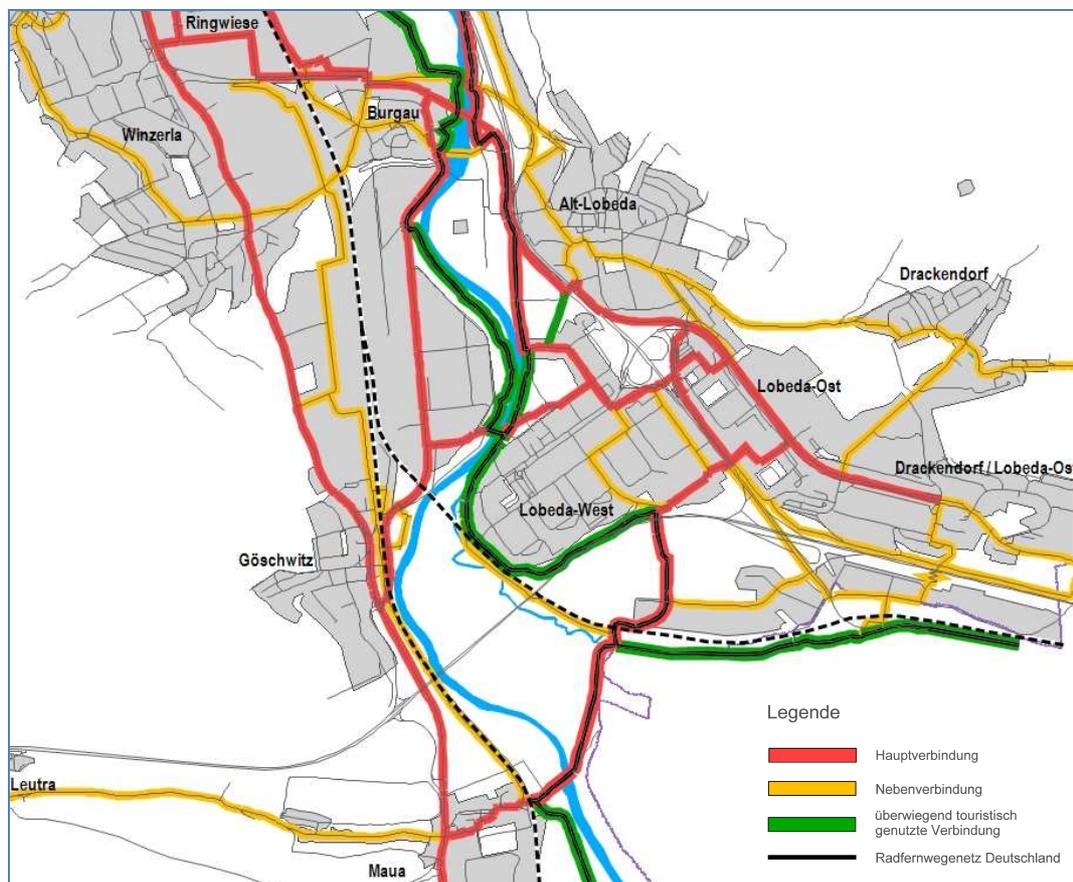


Abb. 22: Nebenrouten im Zielnetz – Stadtgebiet Süd

2.4.7 Stadtgebiet West

2.4.7.1 Hauptrouten

Im Westen des Stadtgebietes fasst die Erfurter Straße ab dem Cospedaer Grund die beiden überwiegend touristisch genutzten Hauptrouten (Thüringer Städtekette Radweg und Napoleonradweg) zusammen und führt durch die Krautgasse zum Stadtzentrum (Leutragraben).

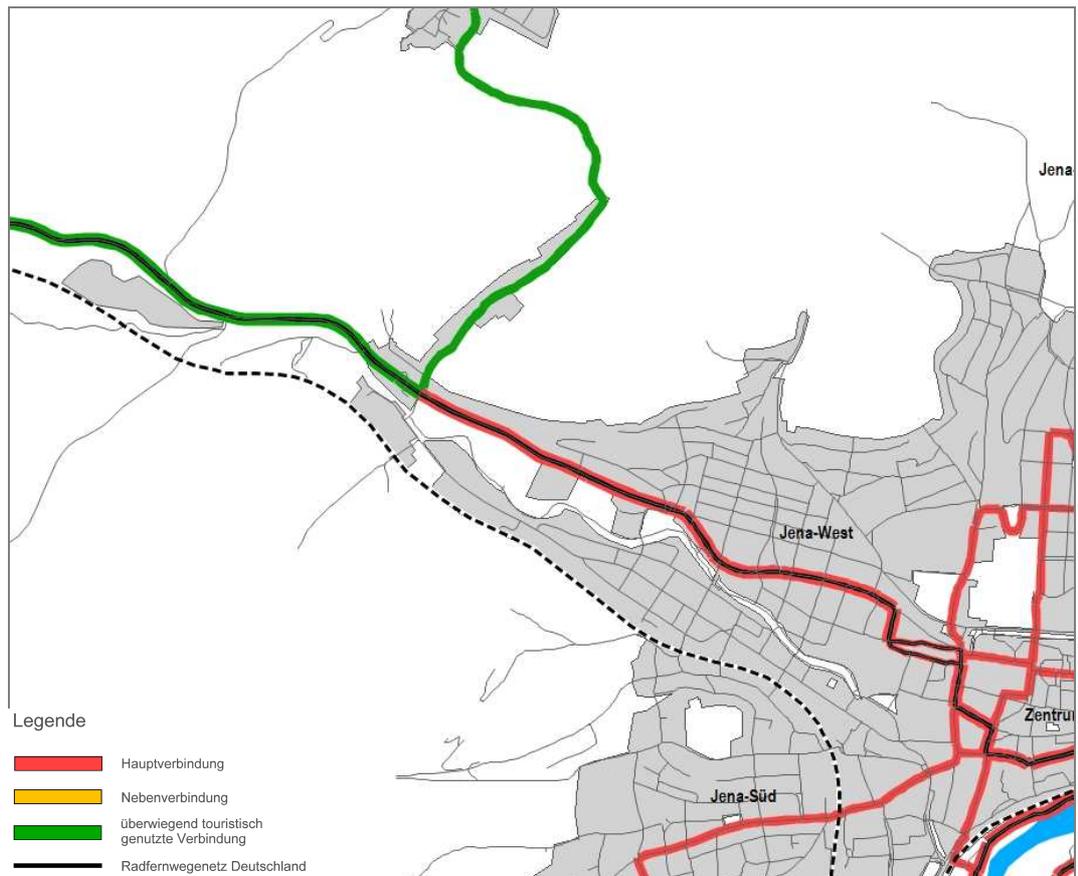


Abb. 23: : Hauptrouten im Zielnetz – Stadtgebiet West

2.4.7.2 Nebenrouten

Parallel zur Hauptroute (Thüringer Städtekette Radweg) führt im Westen des Stadtgebietes nach Ausbau der Talstraße und der Jahnstraße (Freigabe der Einbahnstraßen für Radverkehr) eine Nebenroute über den Carl-Zeiss-Platz zum Ernst-Haeckel-Platz (Hauptroute Schillerstraße – Westbahnhofstraße).

Eine zweite Nebenroute führt über den Friedensberg und verknüpft die Tatzendpromenade und Erfurter Straße durch die Katharinenstraße.

Schließlich vervollständigen Querverbindungen über Am Steiger/Am Johannisfriedhof sowie Carl-Zeiss-Straße das Radverkehrsnetz in diesem das Zentrum umgrenzenden Teilbereich.

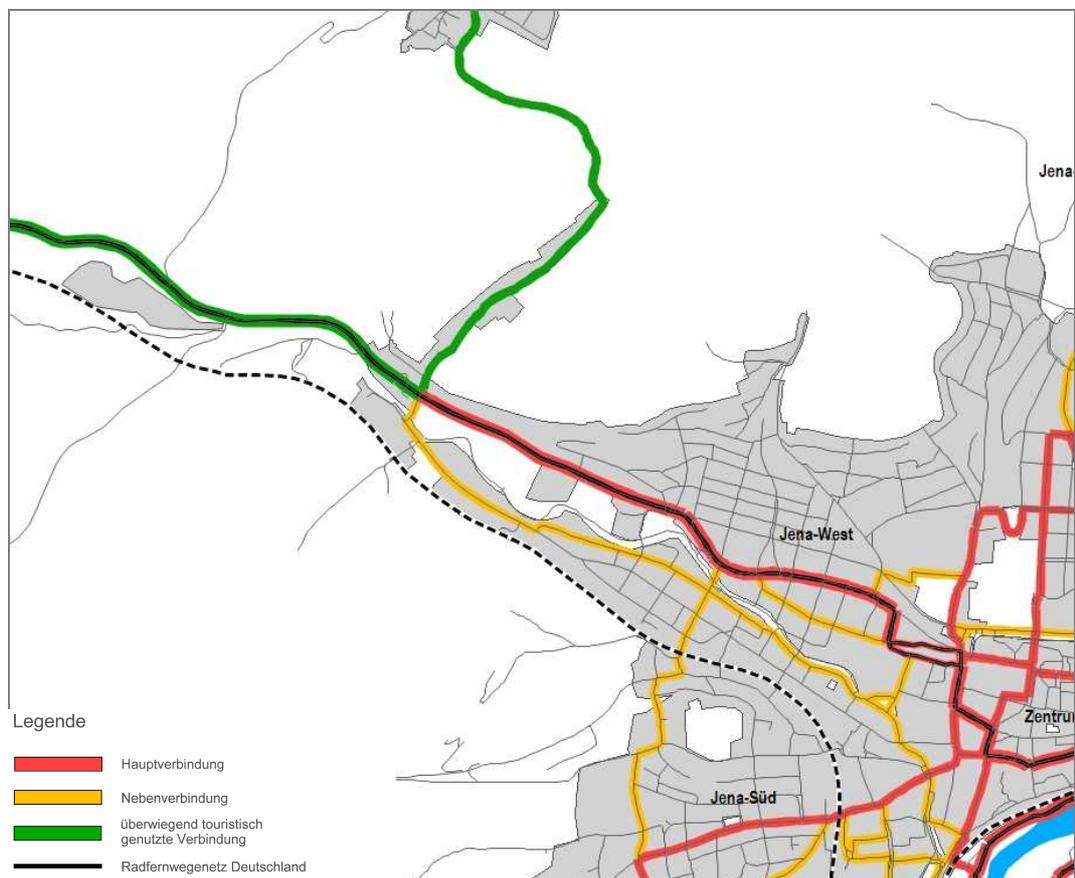


Abb. 24: Nebenrouten im Zielnetz – Stadtgebiet West

3 Maßnahmen

Die im Rahmen der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes 2011 aufbereiteten Konflikte und Mängel wurden hinsichtlich einer umsetzbaren Lösung im Planungsprozess erörtert sowie zum Teil im Detail in Varianten untersucht.

Dabei werden verkehrsorganisatorische Maßnahmen insofern bevorzugt, als dass sie häufig eine zeitnahe Lösung eines Problems zulassen, während „echte“ Baumaßnahmen i.d.R. höhere Kosten verursachen und damit eher mittel- bis langfristig umsetzbar sind.

Grundlage waren die Problem- und Aufgabenliste der AG Fahrradverkehr, der Rahmenplan Saale, die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung sowie der Planungsstand zu laufenden Projekten der Baulastträger und weiterer Verkehrsträger (Stadtverwaltung, DB AG, Verkehrsbetrieb, Straßenbauamt Ostthüringen).

Die sich ableitenden Maßnahmen werden nachfolgend nach den Kategorien

1. Maßnahmen in Vorbereitung
2. Touristische Haupttrouten
 - 2.1. Saaleradwanderweg
 - 2.2. Thüringer Städtekette Radweg
3. Innerstädtisches Radverkehrsnetz
 - 3.1. Haupttrouten
 - 3.2. Nebenrouten
4. Sonstige Maßnahmen
 - 4.1. Lösungsspektrum vertiefend zu prüfen
 - 4.2. Netzergänzungen
 - 4.3. Langfristig zu sichernde Option

untergliedert und in tabellarischer Form als Maßnahmenkatalog dokumentiert (Abschnitt 3.1, ab Seite 42).

Innerhalb der jeweiligen Kategorie erfolgt die Darstellung in räumlicher Folge vom Norden nach Süden. Die Maßnahmen sind in Karte 12 verortet.

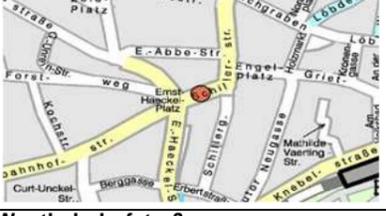
Ausgewählte Maßnahmen werden in **Anlage 3**, ab S. 72 zusätzlich auf Maßnahmenblättern ausführlicher dargestellt.

Im gesamten Stadtgebiet gibt es diverse Borde im Verlauf von Radwegen oder Rad-/Gehwegen, die nicht, nur unzureichend, oder an der falschen Stelle abgesenkt sind. Bordabsenkungen sind Maßnahmen, die mit dem Beauftragten für Menschen mit Behinderungen der Stadt Jena abzustimmen sind. Für diese Maßnahmen, insbesondere wenn die Umbauten barrierefrei erfolgen, sollen in jedem Jahr mindestens 10.000 Euro zur Verfügung gestellt werden. Die Einzelmaßnahmen werden jeweils für das folgende Jahr festgelegt.

Das Gefährdungspotential für den Radverkehr an Kreuzungen oder an Einmündungen im Zuge von Hauptverkehrsstraßen kann durch Roteinfärbung der Furten ggf. deutlich abgesenkt werden. Um eine möglichst einheitliche Handhabung im Stadtgebiet zu erreichen, wird für diese Roteinfärbungen im Zuge von Radverkehrsanlagen ein Konzept entwickelt.

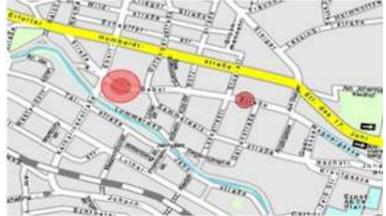
Im Zuge der Umsetzung der Rahmenpläne Saale, Gries sowie Sport und Freizeit an der Saale wurden Anpassungen im Radverkehrskonzept erforderlich. Die sich daraus ableitenden Maßnahmen (Radwegeverbindung Gries – Ostbad – Talsteinweg sowie Wegeführung Tierbrunnen und Grunzke) wurden im Maßnahmenkatalog des Radverkehrskonzeptes nicht aufgenommen, kommen dem Radverkehr aber in erheblichem Maße zugute. Die Anpassungen sind im Zielnetz (Karte 11) berücksichtigt.

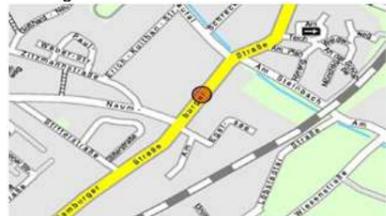
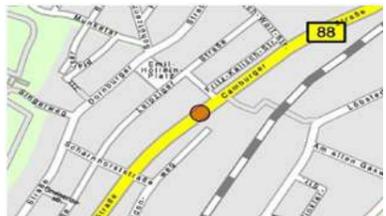
Flankierende Maßnahmen zur Radverkehrsförderung ergänzen die Zusammenstellung der nach Bestätigung durch den Stadtrat vorgesehenen Umsetzung.

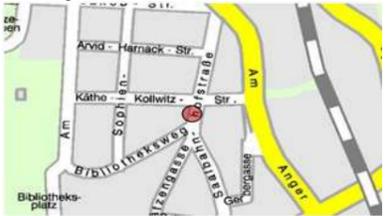
Maßnahmen		1 - Umsetzung in Vorbereitung					Planungsvorgaben				
Bestand											
Nr.	Lagebeschreibung	Länge	Foto	Bestand	Schulweg	Kfz-Stärke	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Kostenschätzung (ohne Grunderwerb; mögliche Förderung unberücksichtigt)			Anlagentyp
		m				Kfz/d		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
1.1	B 7 Anschluss Isserstedt 	2.205		keine Radverkehrs-führung	nein	12.500	Als Maßnahme des SBA Ostthüringen wird straßenbegleitend eine durchgehende Verbindung zwischen dem Stadtrand Jena und dem Ortsteil Isserstedt hergestellt. Dabei wechselt der ca. 2 km lang neu zu bauende Radweg nach ca. 325 m die Straßenseite. Der Wechsel erfolgt mit Hilfe einer Mittelinsel.		Maßnahme SBA OT; Anteil Stadt 30.000 €		straßenbegleitender gemeinsamer Geh-/ Radweg, einseitig 
1.2	Camburger Straße Nollendorfer Platz – Scharnhorststr. 	594		nur teilweise gemein-samer Geh-/ Radweg	ja	11.000	Zwischen Scharnhorststr. und Nollendorfer Platz wird in beiden Fahrtrichtungen jeweils ein Schutzstreifen markiert. Die Netzverknüpfung bleibt am Nollendorfer Platz ungelöst. Am Knoten Scharnhorststr. wird der Radverkehr auf einen gemeinsamen Fuß-/Radweg im Zweirichtungsverkehr verschwenkt.	65.000 €; nicht ausschließlich Radverkehrs- mittel			Schutzstreifen, beidseitig 
1.3	B7 Erfurter Straße Ortseingang – Mühlal 	230		schadhafte Oberfläche	nein	12.500	Grundhafter Ausbau des vorhandenen Radweges mit Verlängerung der Entwässerung und Anpassung der Bordlage. Ggf. Koordination mit der Maßnahme des SBA OT zur Erneuerung des Radweges seitlich der B 7 bis zum Carl-August.		50.000 €		gemeinsamer Geh-/ Radweg 
1.4	B 7 1. Bauabschnitt Wiesenstr. 	522		Schutzstreifen in vorhandner Straßen-führung, z. T. Einbahnstraßen,	nein	12.200	Mit dem Straßenneubau Wiesenstr. in seinem ersten Bauabschnitt werden die Einbahnstraßenregelung über die Schlachthofstr. aufgehoben und die Führung des Radverkehrs auch mit den Anschlüssen Griesbrücke, Am Saaleufer sowie zur Saalbahnhofstr. durch einen sonstigen Radweg verbessert.		Gesamtvolumen 2,1 Mio € (anteilig etwa 10%)		Gehweg, Rad frei Ri Süden, sonstiger Radweg i.R. Norden  
1.5	Schillerstraße Engelplatz – Ernst-Haeckel-Platz 	o. A.		Führung des Radverkehrs im Versatz zur Fahrbahn	ja	13.300	Die Umgestaltung des Ernst-Haeckel-Platzes ist im Detail unbefriedigend. Für eine direkte, gegenüber dem rechts-abbiegenden Kfz-Verkehr konfliktarme Führung des Radverkehrs macht sich die Markierung einer nicht abgesetzten Furt für den Radverkehr mit separater Radsignalisierung (Vorlaufgrün) erforderlich.	5.000 €			nicht abgesetzte Radfurt
1.6	Westbahnhofstraße Ernst-Haeckel-Platz – Magdelstieg 	312		keine Radverkehrs-führung	nein	14.000	Im Zuge der teilweisen Neuordnung des Straßenraumes wird für den Radverkehr im Anstieg die Mitbenutzung des Gehweges eingeräumt. In der Gefällestrecke erhält der Radverkehr einen Schutzstreifen (asymmetrische Radverkehrsführung).	600.000 €			gemeinsamer Geh-/ Radweg Schutzstreifen  

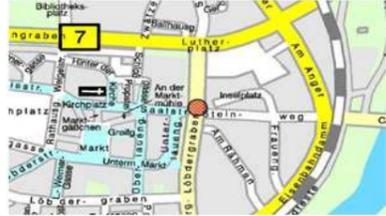
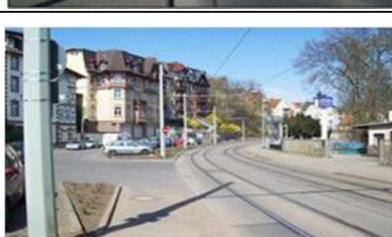
Maßnahmen		1 - Umsetzung in Vorbereitung					Planungsvorgaben				
Bestand											
Nr.	Lagebeschreibung	Länge	Foto	Bestand	Schulweg	Kfz-Stärke	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Kostenschätzung (ohne Grunderwerb; mögliche Förderung unberücksichtigt)			Anlagentyp
		m				Kfz/d		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
1.7	Magdelstieg Westbahnhofstr. – Tatzendpromenade	674		keine Radverkehrsführung	ja	8.800	Mit teilweiser Neuordnung des Straßenraumes wird dem Radverkehr im Anstieg die Mitbenutzung des Gehweges eingeräumt. In der Gefällestrecke erhält der Radverkehr einen Schutzstreifen (asymmetrische Radverkehrsführung). Bei Weiterführung in die Tatzendpromenade muss eine Anpassung erfolgen.	400.000 €			gemeinsamer Geh-/ Radweg Schutzstreifen 
1.8	Bahnunterführung südlicher Wegeanschluss Rudolstädter-/Kahlaische Str. bis H.-Löns-Str.	o. A.		keine Radverkehrsführung	nein	10.600	Im Zuge der anstehenden Brückensanierung durch die DB AG wird auch für den Radverkehr eine akzeptable Lösung geschaffen werden. Mindestbreits für Zweirichtungsverkehr 2,50 m, der anschließende öffentlicher Gehweg muss verbreitert und instandgesetzt werden.		35.000 €		Gehweg, Rad frei, einseitig 
1.9	Erlanger Allee (3. BA) Am Klinikum - Drackendorfre Str.	298		keine Radverkehrsanlage	ja	16.000	Anlage von Radfahrstreifen beidseitig. Der Ausbau erfolgt analog zu den bereits gebauten 1. und 2. BA der Erlanger Allee	anteilig am grundhaften Ausbau der kompletten Verkehrsanlage			Radfahrstreifen beidseitig
1.10	Stadtrodaer Straße Lobe-Center	413		fehlende Radführung	nein	9.700	Die Anlage Gehweges, Radfahrer frei wird planerisch vorbereitet. Wegen der LSA am Lobecenter nicht benutzungspflichtiger Rad-/Gehweg		80.000 €		Gehweg, Rad frei, beide Richtungen 
1.11	B 88 AS A 4 Göschwitz - Rothenstein	1.466		keine Radführung südlich der Südrampe (A 4, AS Göschwitz)	nein	15.000	Als Maßnahme des SBA Ostthüringen wird im Zuge der Straßenbaumaßnahme ein straßenbegleitender Radweg gebaut. Die Maßnahme ist planfestgestellt, d. h. Änderungen sind nach abgeschlossenem Beteiligungsverfahren nicht mehr möglich.	Maßnahme SBA OT			gemeinsamer Geh-/ Radweg, einseitig 

Maßnahmen		2 - Touristische Haupttrouten					Saaleradwanderweg				
Bestand							Planungsvorgaben				
Nr.	Lagebeschreibung	Länge	Foto	Bestand	Schulweg	Kfz-Stärke	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Kostenschätzung (ohne Grunderwerb; mögliche Förderung unberücksichtigt)			Anlagentyp
		m				Kfz/d		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
2.1.1	nördlich Kunitz 	1.370		landwirtschaftliche Nutzfläche	nein	—	Der Rahmenplan Saale sieht nördlich von Kunitz für 2012/2013 den Neubau eines linksseitigen Radweges entlang der Saale vor. Mit dieser Verlegung an die Saale wird dem Anspruch des Themenradweges konsequent Rechnung getragen.	300.000 €			sonstiger Radweg, fahrbahnunabhängig 
2.1.2	südlich Kunitz Talsteinweg - Hausbrücke 	1.894		teilweise unbefestigter Feldweg	nein	—	Neubau Saaleradwanderweg vom Talsteinweg bis zur Hausbrücke	400.000 €			gemeinsamer Rad-/ Gehweg 
2.1.3	nördlich Jenzigweg Wiesenbrücke - Talsteinweg 	1.728		befestigter Weg	nein	—	Die mit dem Ausbau der Wiesenstr. neu geschaffene Radführung soll nach Wechsel des Saaleufers über die Griesbrücke bis Kunitz verlängert werden. Hierzu wird der rechtsseitig der Saale verlaufende Erschließungsweg der Kleingärten aufgewertet. Anliegerverkehr zu den vorhandenen Gärten muss möglich bleiben.		900.000 €		Gartenanlieger und Neubaustraße – Anlieger frei, Z 260 StVO / Fahrradstraße (Z. 244)
2.1.4	Camsdorfer Brücke Wenigenjenaer Ufer – Landfeste 	o. A.		widerrechtliche, unfallträchtige Nutzung	nein	11.500	Die heutige Radführung sieht für die Überquerung der Camsdorfer Brücke die LSA-gesicherte Furt am Knoten Steinweg vor. Dieser Versatz findet wenig Akzeptanz (schmale Gehwege, enge Radien). Kurzfristig Bordabsenkung nachrüsten. Für die geplante Führung des SRWW soll die Unterführung weiter verfolgt werden.	2.000 €			Schutzstreifen/ gemeinsamer Geh-/ Radweg  
2.1.5	Burgau Göschwitzer Str. - Burgauer Weg 	1.817		z. T. unbefestigter Weg	nein	—	Der Rahmenplan Saale sieht den Neubau eines linksseitigen Radweges entlang der Saale vor. Mit dieser neuen Führung, die z. T. auf bereits heute befahrenen Wegen erfolgt, kann eine auch alltagstaugliche Alternative zur Überquerung des Keßlerknotens in Burgau angeboten werden.			450.000 €	sonstiger Radweg, fahrbahnunabhängig  

Maßnahmen		2 - Touristische Haupttrouten					Thüringer Städtekette Radweg				
Bestand							Planungsvorgaben				
Nr.	Lagebeschreibung	Länge	Foto	Bestand	Schul-weg	Kfz-Stärke	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Kostenschätzung (ohne Grunderwerb; mögliche Förderung unberücksichtigt)			Anlagentyp
		m				Kfz/d		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
2.2.1	August-Bebel-Straße Erfurter Str. – Semmelweisstr. 	131		Kopfsteinpflaster mit alten Strabschienen	ja	4.000	Das vorhandene Kopfsteinpflaster (incl. Schienen) werden dem Qualitätsanspruch nicht gerecht. Die zeitnahe Sanierung der Fahrbahndecke ist unentbehrlich. Die Maßnahme muss gemeinsam mit dem Jenaer Nahverkehr durchgeführt werden (zuständig für Rückbau der Gleise; Zeithorizont 2012/ 2013)	50.000 €			Tempo 30-Zone 
2.2.2	August-Bebel-Straße Erfurter Str. - Quergasse 	612		Kopfsteinpflaster mit alten Strabschienen	ja	4.000	Langfristig erfolgt der grundlegende Ausbau der August-Bebel-Str., mit Fertigstellung kann der Thüringer Städtekette Radweg aus der Semmelweisstr. auf diesen Straßenzug durch August-Bebel-Str. – Wagnergasse (westlichster Abschnitt) – Quergasse zur Bach-/Krautgasse umverlegt werden.			im Zuge der Gesamtmaßnahme pauschal 10%	Tempo 30-Zone 

Maßnahmen		3 - innerstädtisches Radverkehrsnetz					Hauptrouten				
Bestand							Planungsvorgaben				
Nr.	Lagebeschreibung	Länge	Foto	Bestand	Schulweg	Kfz-Stärke	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Kostenschätzung (ohne Grunderwerb; mögliche Förderung unberücksichtigt)			Anlagentyp
		m				Kfz/d		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
3.1.1	Wiesenstraße/Brückenstraße 	50		Lücke in Radführung, ungestaltete Grundstückszufahrt	ja	6.600	Neubau im Seitenraum mit Umbau des Knotenpunktes zum Kreisverkehr.		25.000 €		gemeinsamer Geh-/ Radweg bzw. Gehweg, Rad frei   
3.1.2	Naumburger Straße Rautal – Juri-Gagarin-Str. 	1.116		fehlende Radführung	ja	11.900	Sinnvolle Lösung für den Radverkehr nur bei einem grundhaften Ausbau der Straße einschließlich Straßenbahn möglich. Dann Anlage von Schutzstreifen (ggf. wie in der Karl- Liebknecht-Straße) und/ oder Verbreiterung und Freigabe der Gehwege.			500.000 €	richtungstrennt Schutzstreifen bzw. Gehweg, Rad frei   
3.1.3	Am Steinbach Naumburger Str. - Wiesenstr. 	386		fehlende Radführung	ja	9.400	Straße ist wichtige Querverbindung zwischen Wiesen- und Naumburger Str. Die Separation von Kfz- und Radverkehr ist nicht möglich. Begrenzung auf 30 km/h kann nur bei tatsächlicher Gefahrenlage erfolgen. Eine Fahrbahnverbreiterung ist wegen des Steinbaches kompliziert. OTR stimmt Tempolimit nicht zu.	500 €			Tempolimit 30 km/h 
3.1.4	Naumburger Straße Camburger Str. – Rautal 	212		fehlende Radführung	ja	14.200	Lösung nur durch komplexe Neugestaltung incl. beider Knotenpunkte und Strab-Haltestelle möglich. Variantenvergleich erforderlich; Möglichkeit des Verzichts auf Kfz-Abbiegespuren, da Verkehrsanlage überdimensioniert erscheint. Dann ggf. nur Markierung und Teilumbau.	40.000 €	> 1 Mio €, Radverkehr anteilig 15%		Schutzstreifen für Hauptrelationen 
3.1.5	Camburger Straße nördlich Scharhorststr. 	1.601		benutzungspflichtiger Zweirichtungs-radweg	ja	14.000	Die Fahrbahnbreite erlaubt keine Weiterführung beidseitiger Schutzstreifen. Aufhebung Benutzungspflicht für linksseitigen Radweg: 1. Ausbau bis Aral-Tankstelle und 2. Weiterführung als Schutzstreifen Ri. Norden in Kombination mit Oberflächensanierung der Straße.		Deckensanierung in 3 Jahresscheiben mit Markierung Schutzstreifen aus Unterhaltungsmitteln		Schutzstreifen/ Gehweg, Rad frei in Gegenrichtung   
3.1.6	Nollendorfer Platz 	o. A.		keine eindeutige und sichere Radführung	ja	23.800	Die Randbedingungen für die Führung des Radverkehrs sind sehr schwierig (insbesondere Camburger Str. - Sophienstr.). Durch den Rückbau des freien Rechtsabbiegers könnte eine wesentliche Verbesserung der Situation für Fußgänger und Radfahrer erreicht werden.			200.000 €	

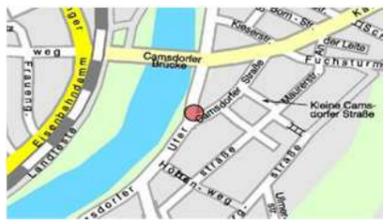
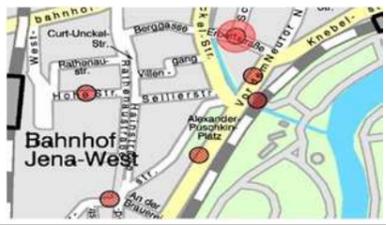
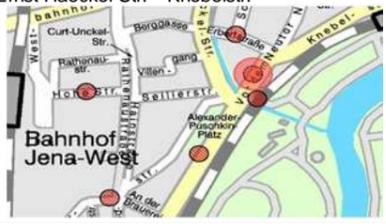
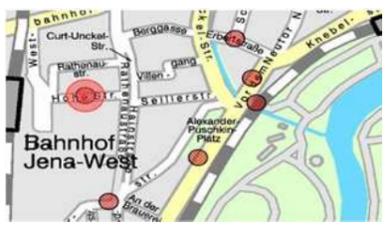
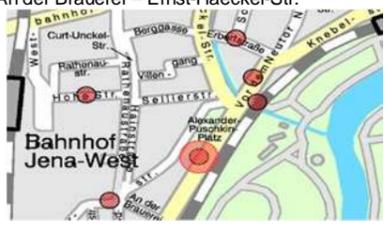
Maßnahmen		3 - innerstädtisches Radverkehrsnetz					Haupttrouten				
Bestand							Planungsvorgaben				
Nr.	Lagebeschreibung	Länge	Foto	Bestand	Schulweg	Kfz-Stärke	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Kostenschätzung (ohne Grunderwerb; mögliche Förderung unberücksichtigt)			Anlagentyp
		m				Kfz/d		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
3.1.7	Saalbahnhofstraße Zwätzengasse – Käthe-Kollwitz-Straße 	57		Benutzungspflicht führt Ri. Nord zum 2maligen Wechsel der Straßenseite	ja	15.000	Für die Beziehung Zwätzengasse - Saalbahnhofstr. Nord soll die Benutzung der Gehbahn für den Radverkehr freigegeben werden. Verkehrsrechtliche Anordnung durch FD VO notwendig.	200 €			Gehweg, Rad frei 
3.1.8	Löbstedter Str./Am Saaleufer 	o. A.		fehlende Überquerung	nein	23.800	Mit bestätigtem Zwischenausbau Ostumgehung - Errichtung einer zusätzlichen Rechtsabbiegespur am Angerknoten werden im Kurvenbereich der Löbstedter Str. zwei Mittelinseln angeordnet, so dass Fuß- und Radverkehr die vorhandenen drei Fahrspuren nacheinander mit Zwischenstopp auf einer Mittelinsel überqueren können.			90.000 €; in Abhängigkeit von der Entwicklung der Verkehrsströme nach Umbau Wiesenstraße	Überquerungshilfe (Mittelinsel)
3.1.9	Karl-Liebknecht-Straße Schenkstr. – Am Steinborn 	245		Ende des Schutzstreifens	ja	15.000	Zweigleisige Ausbau der Straßenbahn (Steinweg - Am Steinborn) mit mittiger Gleislage und Schutzstreifen ist planfestgestellt (2003). Aufgrund des fehlenden 2. BA bis Am Steinborn sollte bestehenden Verkehrssicherheitsmängeln mit Tempo 30 begegnet werden. SVB: 30 km/h nicht prophylaktisch. Vom OTR nicht gewünscht.	500 €		Komplexmaßnahme 1,5 Mio €; nur für Straße und Gehweg	Tempolimit 30 km/h 
3.1.10	Karl-Liebknecht-Straße Rosenstr. – Schenkstr. 	o. A.		Signalrot für Rad entbehrlich	ja	15.000	Die verkehrsrechtliche Lösung besteht in der Nachrüstung mit einem separaten Signalgeber für den Radverkehr. Alternativ müsste der Radverkehr rechts am Signalgeber (über den Gehweg) vorbeigeführt werden. Abstimmung mit Jenaer Nahverkehr als Betreiber der Anlage	1.500 € (VAO)			Radsignalisierung 
3.1.11	Straße des 17. Juni/Philosophenweg 	o. A.		fehlende sichere Überquerungsmöglichkeit zum Heinrichsberg	nein	20.200/ 5.600	Vollsignalisierung des Knotens im Zuge des Ausbaues der Straße des 17. Juni Verkehrstechnischer Untersuchung unter Betrachtung des gesamten Straßenzuges (Koordinierung) erforderlich. Anteilige Finanzierung.		100.000 €		Vollsignalisierung
3.1.12	Bibliothekspatz Zufahrt Fürstengraben 	50		keine Radverkehrsanlage	nein	6.300	Aufgeweiteter Radaufstellstreifen oder Schutzstreifen mit vorgezogener Haltelinie vor der Linksabbiegerspur. Ummarkierung im Bestand wegen fehlender Straßenbreite nicht möglich. Versetzung der Borde ist erforderlich		8.000 - 10.000 €		ARAS, Schutzstreifen 

Maßnahmen		3 - innerstädtisches Radverkehrsnetz					Haupttrouten				
Bestand							Planungsvorgaben				
Nr.	Lagebeschreibung	Länge	Foto	Bestand	Schulweg	Kfz-Stärke	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Kostenschätzung (ohne Grunderwerb; mögliche Förderung unberücksichtigt)			Anlagentyp
		m				Kfz/d		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
3.1.13	Löbdergraben/Steinweg 	o. A.		keine durchgehend zu befahrene Verbindung	nein	2.500	Prüfen der Reserven der Signalsteuerung. Im Hinblick auf die in Vorbereitung befindliche komplexe Neugestaltung des Inselplatzes bestehen Chance und Pflicht für eine verbesserte Verkehrslösung auch für den Radverkehr.; Die Neuplanung benutzungspflichtiger Anlagen sollte vermeiden werden.			Bestandteil der Komplexmaßnahme	gemeinsamer oder getrennter Geh-/Radweg 
3.1.14	Engelplatz/Schillerstr. 	125		fehlende Radführung Engelplatz - Ernst-Haeckel-Platz	nein	8.300	Mit einem aufgeweiteten Radaufstellstreifen in der Zufahrt Engelplatz, der aus dem Seitenraum erreicht werden kann, wird der Radverkehr bevorzugt (Engelplatz Rad frei). (Linksabbieger Engelplatz zur Schillerstraße)		10.000 €		aufgeweiteter Radaufstellstreifen; Platznutzung auch für Rad frei
3.1.15	Friedrich-Engels-Straße Jenaplan – Hülgestr. 	231		fehlende Kontinuität in Radführung	ja	9.500	In der Zufahrt zum Jenaplan wird der Schutzstreifen bergabwärts ab der Hülgestr. markiert. Der Schutzstreifen bietet die Möglichkeit der Vorbeifahrt am temporären Rückstau bei Rot bis zur Ampel, begegnet der widerrechtlichen Nutzung des Gehweges durch Radverkehr, vermeidet Konflikte im Wartebereich der Haltestelle.		2.000 €		Schutzstreifen, einseitig 
3.1.16	Tatzendpromenade 	413		fehlende Kontinuität in Radführung	ja	12.200	Grundhafter Ausbau der Tatzendpromenade bis zur Carl-Zeiss-Promenade mit Berücksichtigung des Radverkehrs		45.000 €		Schutzstreifen, beidseitig 
3.1.17	Carl-Zeiss-Promenade 	548		fehlende Radführung	ja	12.500	Fortsetzung des Schutzstreifens aus der Tatzendpromenade bis Moritz-von-Rohr-Str.; anschließend Mischverkehr auf der Fahrbahn bei Streckentempolimit 30 oder Fortsetzung des Schutzstreifens		61.000 €		Schutzstreifen bzw. Tempo 30 
3.1.18	Kahlaische Straße Mühlenstr. – Beutenbergstr. 			Radführung stadteinwärts stößt auf Einfahrtverbot	ja	14.100	Einbahnstraße der Anliegerschleife wird in Gegenrichtung für Rad frei gegeben.	200 € (VAO)			Einbahnstraße, Rad frei 

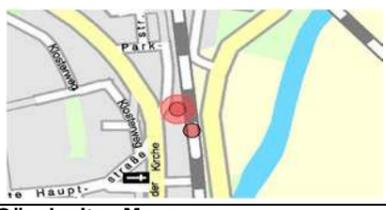
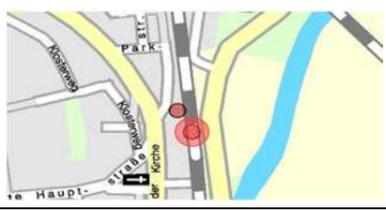
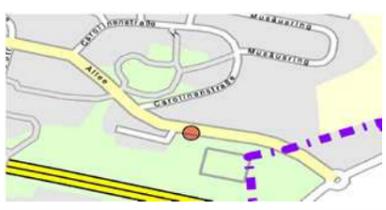
Maßnahmen		3 - innerstädtisches Radverkehrsnetz					Haupttrouten				
Bestand							Planungsvorgaben				
Nr.	Lagebeschreibung	Länge	Foto	Bestand	Schulweg	Kfz-Stärke	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Kostenschätzung (ohne Grunderwerb; mögliche Förderung unberücksichtigt)			Anlagentyp
		m				Kfz/d		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
3.1.19	Kahlaische Straße Mühlenstr. – Hermann-Löns-Str.	50		fehlende Radführung stadteinwärts	ja	14.100	Der vorhandene Gehweg wird ebenfalls stadteinwärts für den Radverkehr freigeben. Überplanung der Einmündung der Mühlenstraße mit Sicherheitsaudit.	200 € (VAO)	5.000 €		Gehweg, Rad frei 
3.1.20	Radweg Stadtrodaer Straße/ Im Beleuchtung	o.A.		ohne Beleuchtung	nein	–	Nachrüstung der Beleuchtung zwischen Straßenbahnüberfahrt aus der Oberaue und Kreuzung Unterdorfstraße, Licht von der Straßenbeleuchtung der Stadtrodaer Straße reicht nicht aus, erhebliche Blendwirkung durch die höhere Lage der Straße.		29.000 €		sonstiger Radweg, fahrbahnunabhängig
3.1.21	Rudolstädter Straße/Hermann-Löns-Straße	o. A.		keine klare Radführung		17.000	Eine Verbesserung der Radverkehrsführung im Knotenpunktbereich muss im Zusammenhang mit der Einrichtung eines signalisierten Bahnüberweges erreicht werden.		50.000 €		gemeinsamer oder getrennter Geh-/Radweg 
3.1.22	Rudolstädter Straße Winzerlaer Str. – Hugo-Schrade Str.	290		fehlende Radführung westlich der Rudolstädter Str.	ja	29.000	Der vorhandene Gehweg wird für den Radverkehr freigegeben.	200 € (VAO)			Gehweg, Rad frei 
3.1.23	Lobedaer Straße Keßlerstraße – Burgauer Weg	343		"Trampelpfad" wird geduldeter Weise stark von Radfahrern genutzt	nein	–	Umbau prüfen, wenn Bau der Sporthalle in Planungsphase; evtl. kein Ausbaufordernis, da parallel gut ausgebauter Weg vorhanden (Reifsteinweg).				gemeinsamer Geh-/ Radweg 
3.1.24	Lobedaer Straße Gleisdreieck Burgauer Weg (Umlaufsperr)	o. A.		für Passage mit Radverkehr ungeeignete Umlaufsperr	nein	19.300	Nach Ersatz der vorhandenen Umlaufsperr durch radverkehrstaugliche Bauart (vgl. Paradiesbrücke) wird das Ausweichen auf den Rasen vermieden. Umlaufsperr im Eigentum des Jenaer Nahverkehrs.	5.000 €			fahrradtaugliche Umlaufsperr 

Maßnahmen		3 - innerstädtisches Radverkehrsnetz					Haupttrouten				
Bestand							Planungsvorgaben				
Nr.	Lagebeschreibung	Länge	Foto	Bestand	Schulweg	Kfz-Stärke	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Kostenschätzung (ohne Grunderwerb; mögliche Förderung unberücksichtigt)			Anlagentyp
		m				Kfz/d		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
3.1.25	Lobedaer Straße Haltestelle Burgaupark 	50		Radführung endet abrupt an Haltestelle	nein	29.200	Sofern die Umfahrung der Haltestelle für den Zweirichtungsverkehr baulich hergerichtet werden kann, stellt diese Verbindung durchaus auch für die Anbindung der Göschwitzer Str. eine echte Alternative dar. Allerdings erschwert die bestehende Grundstücksproblematik eine kurzfristige, befriedigende Lösung.			10.000 €	gemeinsamer Geh-/ Radweg 
3.1.26	Rudolstädter Straße/Grenzstraße 	o. A.		benutzungspflichtiger Zweirichtungsradweg unterbrochen	ja	17.000	Barrierefreier Umbau des Knotens mit Verbesserung für den Radverkehr	2.000 €			aufgeweiteter Radaufstellstreifen, ggf. gekoppelt mit Schutzstreifen 
3.1.27	Theobald-Renner-Straße Abschnitt zur Saale 	189		unebene Fahrbahn	ja	k.A.	Ersatz des Kopfsteinpflasters; sinnvollerweise in Verbindung mit der Bebauung des angrenzenden Grundstückes und dem Rückbau der früheren Kohlerampe (Jenawohnen).		90.000 €; nicht ausschließlich Radverkehrsmittel		Mischnutzung
3.1.28	Karl-Marx-Allee Knoten M.-Domaschk-Str. 	o.A.		keine Freigabe der Fußgängerfurten für Radfahrer	ja	13.500	Freigabe der Fußgängerfurten für den Radverkehr um eine Netzlücke zu schließen (Radfahrersymbol in LSA), Anpassung der Beschilderung der angrenzenden Wege.	1.000 €			
3.1.29	Salvador-Allende-Platz 	o. A.		fehlende Wegweisung z. T. nicht barrierefrei	ja	k.A.	Ergänzung der vorhandenen Wegweisung (im Zusammenhang mit der Führung auf/durch das Klinikgelände). Gewährleisten der Barrierefreiheit. Ggf. nur Wegweisung anpassen.		2.000 €		Mischnutzung

Maßnahmen		3 - innerstädtisches Radverkehrsnetz					Nebenrouten				
Bestand							Planungsvorgaben				
Nr.	Lagebeschreibung	Länge	Foto	Bestand	Schulweg	Kfz-Stärke	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Kostenschätzung (ohne Grunderwerb; mögliche Förderung unberücksichtigt)			Anlagentyp
		m				Kfz/d		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
3.2.1	Rautal Naumburger Straße - Erich-Kuithan-Straße	188		abruptes Ende des Schutzstreifens vor dem Knotenpunkt; fehlender Gehweg	ja	5.700	Der Seitenraum wird geordnet. Die Einbindung des Schutzstreifens in den Knotenpunkt erfolgt abhängig von der Komplexmaßnahme Naumburger Str., die bestehende Grundstücksproblematik ist zu berücksichtigen. Bau spätestens 2014	30.000 €			Schutzstreifen 
3.2.2	Rad-/Gehweg OBI-Tunnel-Camburger Straße			Verbindung zum Tunnel ist nicht radverkehrstauglich in der Breite	nein	—	Die Verbindung aus dem Wohngebiet Nord zum Tunnel soll verbreitert und besser trassiert werden, außerdem die Querung der Camburger Straße gesichert werden.		130.000 €		Fußweg mit Radfahrer frei 
3.2.3	Jenzigweg/Dammstraße	o. A.		Ende der Radführung im Knotenpunktbereich	ja	12.700	Führung des Radverkehrs über den Knotenpunkt verdeutlichen. (Benutzungspflicht wechselt von links nach rechts). Gehweg auf der Seite der Dammstraße zur Benutzung freigeben, damit diese Fahrbeziehung direkt genutzt werden kann.	800 € (VAO)			Furtmarkierung; Signalbilder/ Streuscheiben 
3.2.4	Fürstengraben Leutragraben - Weigelstr.	234		Lücke in der Radführung, kein ausreichender Querschnitt	nein	21.500	Aufhebung der Benutzungspflicht im Gefällebreich. Schließen der Lücke in der Radführung durch Beschilderung.	500 € (VAO)			Gehweg, Rad frei 
3.2.5	Fürstengraben Schloßgasse/Zwätzengasse	252		kein legales Überqueren der Fahrbahn auf dem Rad	nein	19.200	Der Radverkehr sollte in die LSA-gesicherte Überquerung eingebunden werden. Optionen für eine Neugestaltung sind die Nachrüstung durch zusätzliche Signalgeber (incl. separates Radfahrersignal). 1. Verkehrstechnische Untersuchung 2. Planung der Einzelmaßnahmen	2.000 €	20.000 €		Furtmarkierung
3.2.6	Fürstengraben Weigelstr. - Lutherplatz	o. A.		kein ausreichender Querschnitt	nein	19.200	Aufhebung der nur teilweise noch vorhandenen Benutzungspflicht	500 € (VAO)			Gehweg, Rad frei 

Maßnahmen		3 - innerstädtisches Radverkehrsnetz					Nebenrouten				
Bestand		Planungsvorgaben									
Nr.	Lagebeschreibung	Länge	Foto	Bestand	Schulweg	Kfz-Stärke	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Kostenschätzung (ohne Grunderwerb; mögliche Förderung unberücksichtigt)			Anlagentyp
		m				Kfz/d		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
3.2.7	Camsdorfer Ufer/Camsdorfer Straße 	127		Einbahnstraße nicht frei gegeben	ja	4.000/ 5.000	Die Einbahnstraße Camsdorfer Ufer sollte für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden. Sofern die übermäßige Aufweitung des Einmündungsbereiches (Fahrbahn-fläche) sicherheitsrelevante Probleme darstellt, muss ggf. mit geeigneten Mitteln Abhilfe geschaffen werden.	250 € (VAO)			Einbahnstraße, Rad frei 
3.2.8	Saulauf (Friedensberg) 	o. A.		Treppe ohne Rampe nicht radverkehrstauglich	nein	—	Mit der Realisierung des B-Plans Friedensberg-Terrassen (geplante Fertigstellung bis 2014) entsteht eine neue Straßen- bzw. Wegeverbindung. Eine entsprechende Vorplanung mit Radverkehrslösung existiert bereits, muss aber angepasst werden.		9.000 €; nur Treppe beseitigen, durch Rampe ersetzen		Mischnutzung
3.2.9	Erbertstraße 	138		Einbahnstraße nicht frei gegeben	nein	1.400	Freigabe für den Radfahrer, Markieren eines Schutzstreifens sowie Anpassung der Ein- bzw. Ausfahrt, Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h kann nur bei konkreter Gefahrenlage erfolgen. Ggf. könnte eine unechte Einbahnstraße eingerichtet werden.	2.000 € (VAO)			Einbahnstraße, Rad frei; Tempo 30 km/h  
3.2.10	Vor dem Neutor Ernst-Haeckel-Str. – Knebelstr. 	115		illegales Befahren des breiten Gehweges	ja	8.700	Die Gehbahn Vor dem Neutor zwischen Ernst-Haeckel-Str. (Kreisverkehr) und Knebelstr. sollte für den Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen freigegeben werden., ggf. die Möglichkeit eines Schutzstreifens prüfen.	200 € (VAO)			Gehweg, Rad frei oder Schutzstreifen 
3.2.11	Hohe Straße 	124		Einbahnstraße nicht frei gegeben	nein	k.A.	Überschaubare Länge und relativ geringe Frequentierung durch den Kfz-Verkehr lassen aus Sicht des Radverkehrs eine Freigabe in Gegenrichtung möglich erscheinen. Ablehnung durch SVB, zu beengte Verhältnisse auch im Seitenraum für Fußgänger	200 € (VAO)			Einbahnstraße, Rad frei 
3.2.12	Kahlaische Straße An der Brauerei – Ernst-Haeckel-Str. 	243		sehr umwegig bei richtungsgetrennter Nutzung der Radverkehrsanlage	ja	9.100	Im Abschnitt zwischen Ernst-Haeckel-Str. (Kreisverkehr) und An der Brauerei sollte der vorhandene rechtsseitige gemeinsame Geh-/Radweg auch für die Gegenrichtung freigegeben werden. (2012 Komplettierung der Oberflächensanierung), Freihaltung des Lichtraumprofils wichtig.	200 € (VAO) Umbau 15.000 €			Gehweg, Rad frei 

Maßnahmen		3 - innerstädtisches Radverkehrsnetz					Nebenrouten				
Bestand							Planungsvorgaben				
Nr.	Lagebeschreibung	Länge	Foto	Bestand	Schulweg	Kfz-Stärke	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Kostenschätzung (ohne Grunderwerb; mögliche Förderung unberücksichtigt)			Anlagentyp
		m				Kfz/d		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
3.2.13	An der Brauerei Anbindung Hohe Str.	172		bestehen-der "Trampelpfad" nicht radverkehrstauglich	nein	—	Die Ertüchtigung des Weges (Anstieg) zur Rathenaustr. für den Radverkehr schließt die Lücke zwischen Westbahnhof und Oberaue.		52.000 €		gemeinsamer Geh-/ Radweg
3.2.14	Kahlaische Straße Haltestelle Felsenkellerstr.	82		legales Befahren der Haltestelle birgt Gefahren	ja	10.700	Wegeverbindung Burgauer Weg - Kahlaischer Str. wird durch Umfahrung der Haltestelle entschärft (ca. 90 m lang, 2,50 m breit). Problematik besteht aufgrund Baumbestand und wegen der unmittelbaren Nähe der Gleisanlagen (Eisenbahnkreuzungsgesetz); Streuscheibe der LSA wechseln		15.000 €		gemeinsamer Geh-/ Radweg
3.2.15	Stadtrodaer Straße/Jenertal Anbindung Oberaue	o. A.		Umlauf-sperre zu eng Überquerung Stadtrodaer Straße legal nur für Fußgänger	nein	—	Verbindung Jenertal - Oberaue über Ampel wird für Radverkehr geöffnet (Signalbilder). Die Umlaufsperrung wird ersetzt durch eine für den Radverkehr taugliche Anlage (siehe Paradiesbrücke). Umlaufsperrung befindet sich im Eigentum von Jenah.	5.000 €			Radverkehr in Oberaue frei
3.2.16	Winzerlaer Straße Hermann-Löns-Str. - In den Kieswiesen	507		fehlende Radführung	ja	9.300	Tempo 30 im Bereich Campus (dauerhaft nicht wünschenswert - SVB). Im weiteren Verlauf richtungstrennte Radführung im Gefällebereich Mischnutzung mit Kfz-Verkehr, im Anstieg Schutzstreifen markieren (erst nach Wechsel des Fahrbahnbelages möglich; plant KSJ in 2013/14).		3.000 € (VAO)		Schutzstreifen, Gegenrichtung Mischverkehr
3.2.17	Grüne Aue Ammerbacher Str. - Schrödinger Str.	192		Verkehrs- verbot für Fahrzeuge aller Art Lücke im Radwege- netz	ja	—	Mit der Legalisierung einer Durchfahrt des Radverkehrs wird eine alternative Verbindung Campus Beutenberg - Winzerla eröffnet. Im Anschluss Wegeneubau von etwa 30 m erforderlich (mittelfristig) für Lückenschluss im Radwegenetz.	200 € (VAO)	8.000 €		Verkehrsverbot für ein- und mehrspurige Kfz + Anbindung Winzerlaer Str. gemeinsamer Geh-/ Radweg
3.2.18	Lobedaer Straße Brücke über Stadtrodaer Str.	224		Misch- verkehr, erhöhtes Sicherheits- risiko	nein	11.400	Weganbindung An der Riese lässt Abgrenzung eines Radweges wünschenswert erscheinen. Verbreiterung der Gehbahn mit anschließender Freigabe für Radverkehr in beiden Fahrrichtungen kann verhältnismäßig erst längerfristig im Zuge einer planmäßigen Brückensanierung vorgenommen werden.			80.000 €	Gemeinsamer Geh-/ Radweg

Maßnahmen		3 - innerstädtisches Radverkehrsnetz					Nebenrouten				
Bestand							Planungsvorgaben				
Nr.	Lagebeschreibung	Länge	Foto	Bestand	Schulweg	Kfz-Stärke	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Kostenschätzung (ohne Grunderwerb; mögliche Förderung unberücksichtigt)			Anlagentyp
		m				Kfz/d		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
3.2.19	Jena 21 Lobedaer Str. - Grenzstr. 	736		nicht/ nur teilweise erschlossen	nein	—	Einordnung eines Geh-Radweges in Richtung Norden parallel zur DB AG – Trasse im Rahmen der Entwicklung des Gewerbegebietes Jena 21. Wegen der Funktion als Zuwegung für die seitlich befindlichen Versorgungstrassen der Stadtwerke Jena Pößneck ist der Ausbau entsprechend als Bauklasse 6 vorzusehen.			140.000 €	sonstiger Radweg
3.2.20	E.ON Grenzstr. - Am Zementwerk 	1.107		nicht/ nur teilweise erschlossen	nein	—	E.ON plant das Gebiet südl. und östl. des Kraftwerkes zu entwickeln (derzeit Verhandlungen mit Stadt Jena). Um eine vorteilhafte Radverkehrsanbindung zum Gewerbegebiet Jena 21 und nach Norden/ Burgauer Weg zu erhalten, soll am östl. Rand eine Radverkehrsstrasse vorgehalten werden (Linienbestimmung erforderlich).		10.000 €	180.000 €	sonstiger Radweg
3.2.21	Göschwitz – Maua Verlängerung bis zur Parkstraße westlicher Bahn 	100		Trampelpfad vorhanden	nein	—	Wegeausbau als Ausweichroute zur Rudolstädter Straße, ggf. Grunderwerb erforderlich. Vorplanung im Entwurf vorhanden. Auf Teilstrecke Zaun zur Bahn erforderlich OTR Göschwitz wünscht den Ausbau. Unterschiedliche Kosten, je nach Ausbauvariante; Vereinbarung mit der Bahn erforderlich.		40.000 – 70.000 €		sonstiger Radweg, fahrbahnunabhängig
3.2.22	Göschwitz - Maua Bahnunterführung 	o. A.		Radverkehrsverbot	nein	—	Lichte Höhe des planfestgestellten Überflutungsdurchlasses beträgt mindestens 2 m. Ausschilderung (1,5 m) erscheint nicht plausibel, ist aber wegen Sicherheitsreserve von min. 0,2 m korrekt. Absenkung in Unterführung wäre Voraussetzung für Führung des SRWW auf dieser Route.			100.000 €	lichte Durchfahrts Höhe mind. 2,50 m  
3.2.23	Erlanger Allee zw. Hst.Lobeda-Ost und Zufahrt Sportplatz 	120		keine Anlage für Fußgänger / Radfahrer	nein	11.400	Neubau eines Geh-/Radweges erforderlich, trotz fehlender Wegeverbindung erfolgt rege Nutzung. Finanzierung nicht ausschließlich aus Mitteln des Radverkehrs. Prüfung der Grundstücksverfügbarkeit.		75.000,00 €		gemeinsamer Geh-/ Radweg 
3.2.24	Göschwitz - Maua bahnparalleler Weg 	1.400		z. T. unbefestigter Weg	nein	—	Die Benutzung des Weges unmittelbar neben einer Bahntrasse mit ICE-Verkehr erscheint eher gefährlich. Nach Fertigstellung des komfortablen, beleuchteten Radweges parallel zur B88 muss der Bedarf noch einmal überprüft werden. Wunsch des OTR besteht, den bahnparallelen Weg dennoch auszubauen.		10.000 €	500.000 €	sonstiger Radweg, fahrbahnunabhängig, ggf. durch Z 260/ Poller sichern.

Maßnahmen		4 - sonstige Maßnahmen					Lösungsspektrum vertiefend zu prüfen				
Bestand							Planungsvorgaben				
Nr.	Lagebeschreibung	Länge	Foto	Bestand	Schulweg	Kfz-Stärke	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Kostenschätzung (ohne Grunderwerb; mögliche Förderung unberücksichtigt)			Anlagentyp
		m				Kfz/d		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
4.1.1	Stadtrodaer Straße Unterführung neue Paradiesbrücke 	74		Fußgänger-tunnel nicht radtauglich	ja	41.000	Für eine bahnparallele Führung des Saaleradwanderweges ist eine fahrradtaugliche Unterquerung der Stadtrodaer Str. langfristig unverzichtbar.		600.000 €		gemeinsamer Geh-/ Radweg 
4.1.2	Grietgasse – Paradies Verbindung durch Paradiesbahnhof 	o. A.		fehlende Rad-führung, umwegig, beengt über Fußgänger-furten	nein	18.500 und 52 Straba	Die hohe Frequentierung des Knotens durch die Straßenbahn beschränkt die Zeitlücken für eine gesonderte Radsignalisierung für eine Geradeausfahrt. Derzeit werden keine Handlungsmöglichkeiten gesehen.				

Maßnahmen		4 - sonstige Maßnahmen					Netzergänzungen				
Bestand							Planungsvorgaben				
Nr.	Lagebeschreibung	Länge	Foto	Bestand	Schulweg	Kfz-Stärke	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Kostenschätzung (ohne Grunderwerb; mögliche Förderung unberücksichtigt)			Anlagentyp
		m				Kfz/d		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
4.2.1	Eisenberger Straße Gembdental – An der Gembdenmühle	179		fehlende Radführung (Mischform)	nein	15.000	Der nur einseitig vorhandene Gehweg genügt nicht den Mindestanforderungen (Zweirichtungsverkehr). Anordnung eines 2. Gehweges extrem aufwendig (Stützbauwerke). Begrenzung auf 30 km/h nicht möglich – Verbreiterung des vorhandenen Gehweges und Freigabe für den Radverkehr		15.000 €		Querschnittsprüfung, gemeinsamer Geh-/Radweg
4.2.2	Jenaplan Anbindung Geh-/Radweg Stadtrodaer Str.	o. A.		Park(un)-ordnung, Hochborde und Sichtbehinderung durch Hecke	ja	—	Eine kleine Markierungslösung, ggf. mit Bordabsenkung, kann diese Fahrtbeziehung Jenaplan - Seidelstr., auch unter Beachtung ausreichender Sichtbeziehungen, attraktiver werden lassen.	2.000 €			bauliche Anpassung
4.2.3	Burgauer Weg Anbindung Ahornstr.	o. A.		unzureichende lichte Höhe	nein	—	Sofern Änderungen an der bestehenden Situation vorgenommen werden müssen, sollte die Verbindung radverkehrstauglich eingerichtet werden. Ausbau ausschließlich dann durchführen, wenn ohnehin Maßnahmen an der Fernwärmetrasse vorgenommen werden. Dann Beteiligung an der Maßnahme der Stadtwerke			3.000 €	sonstiger Rad-/ Gehweg, Minimalvariante
4.2.4	Felsbachstraße	1.059		Privatstraße, kein direkter Einfluss auf Nutzung, im weiteren Verlauf (Ri. Bhf. Göschwitz)	nein	k.A.	Radweg ist öffentlich gewidmet, Beschilderung entsprechend anpassen Radweg aber in schlechtem Zustand, Möglichkeit der Freigabe der Straße prüfen – Eigentümer kontaktieren	500 €			Beschilderung, Sicherung Entwicklungsoption
4.2.5	Uni-Klinikum Lobeda Radwegführung durch/auf Klinikgelände	o. A.		unklare Rechts-situation, keine Wegweisung	nein	—	Wünschenswert ist ein Konzept der inneren Erschließung, das u. a. auch die Anbindung von Drackendorf für den Radverkehr durch das Klinikgelände überprüft und angemessen berücksichtigt. Da sich die Wegeverbindung auf dem Gelände des Klinikums befindet, müssen hier Gespräche geführt werden.				gemeinsame Geh-/ Radwege 
4.2.6	Bahnhofstunnel Göschwitz	o. A.		fehlende Rampe/ Schieberille	nein	—	Der Bahnhof Göschwitz wird im Rahmen einer umfassenden Planung umgestaltet. Derzeit sind lediglich Aufzüge vorgesehen. Die Möglichkeit der Einordnung von Rampen bzw. Schieberillen sollte unbedingt geprüft werden.		keine Radverkehrsmittel erforderlich		

Maßnahmen		4 - sonstige Maßnahmen					Lösungsspektrum vertiefend zu prüfen				
Bestand							Planungsvorgaben				
Nr.	Lagebeschreibung	Länge	Foto	Bestand	Schulweg	Kfz-Stärke	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Kostenschätzung (ohne Grunderwerb; mögliche Förderung unberücksichtigt)			Anlagentyp
		m				Kfz/d		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
4.3.1	"OBI-Tunnel" 	o. A.		Tunnel ist nicht radverkehrstauglich (lichte Höhe)	nein	—	Der Tunnel wurde deutlich verkürzt. Längerfristig muss auch die Durchfahrthöhe radfahrtauglich eingerichtet werden.			60.000 € anteilig	lichte Durchfahrthöhe mind. 2,50 m 
4.3.2	Karl-Liebknecht-Straße Jenzigweg – Löbichauer Str. 	537		keine Radführung	ja	15.900	Für Radverkehr soll Fläche am nördlichen Fahrbahnrand erschlossen werden (z.Zt. "wildes" Parken) - Parkverbot + Schutzstreifen Ri. West. Einordnung Schutzstreifen auch in Gegenrichtung im Hinblick auf städtebauliche Gebietsentwicklung prüfen. Alternativstrecke Am Gembdenbach prüfen (Zustand, Breite, Beleuchtung)		130.000 €		je nach Erfordernis RV-Anlage einordnen, z.B. Schutzstreifen 
4.3.3	Felsenkeller – Rasenmühleninsel Bahnunterführung 	o. A.		Tunnel-durchfahrt beengt	ja	—	Längerfristig soll die Aufweitung der Unterführung vorgesehen werden.			1 Mio. €	gemeinsamer oder getrennter Geh-/Radweg 
4.3.4	Ehemaliges Gleis 3 Westbahnhof - Campus Beutenberg 	1.739		vereinzelt illegales Befahren durch Ortskundige	nein	—	Zwischen Beutenbergstr. und Bahnbrücke über die Mühlenstr. müsste der vorhandene steigungsfreie Weg ertüchtigt werden. Es bleibt mit der oberen Beutenbergstr. ein steiler Anstieg zum Campus Beutenberg. Für eine nachhaltige öffentliche Nutzung wird Grunderwerb (DB AG), zumindest Wegerecht erforderlich.			ca. 500.000 €	gemeinsamer Geh-/ Radweg/ oder sonstiger Radweg 

3.2 Flankierende Maßnahmen

3.2.1 Abstellanlagen

Lage, Gestaltung und Anzahl der Fahrradständer am jeweiligen Ziel bestimmen maßgeblich die Qualität des Radverkehrsangebotes in der Stadt mit.

Unmittelbare Nähe zu den Zielen (kurze Fußwege) sowie Funktionalität (stabiles Einstellen und sicheres Anschließen) und soziale Sicherheit sind wichtige Kriterien für die Akzeptanz der Abstellanlage.

Eine ausreichende Kapazität insbesondere an stark vom Radverkehr frequentierten Zielen sichert eine geordnete Nutzung und ist damit gleichzeitig imagebildend. Handlungsbedarf besteht insbesondere am Standort ThULB, Goethegalerie (Ergebnis der Bürgerbeteiligung), Volkshaus sowie in Randlage des Fußgängerbereichs.

Dabei muss verstärkt auch auf die Wahrnehmung der Pflichten der privaten Eigentümer hingewirkt werden, die - soweit nicht bauordnungsrechtlich gegeben - zumindest pragmatisch gesehen, faktisch bestehen.

Im öffentlichen Raum der Innenstadt bedarf es der gezielten Kapazitätsergänzung und Positionierung mit abgestimmtem Design, soweit möglich überdacht und anteilig unter Verschluss (Fahrradstation bzw. Fahrradboxen).

Rahmenhalter sind grundsätzlich gegenüber Vorderradhaltern („Felgenkiller“) vorzuziehen. Mit mehrheitlich zustimmendem Votum der AG Fahrradverkehr wird seitens der Stadtverwaltung der Rahmenhalter vom Typ FSK84 in das Gestaltungshandbuch aufgenommen und für den praktischen Einsatz favorisiert.



Abb. 25: Fahrradständer in Jena – Am Anger 13 (Rahmenhalter Typ FSK84)

Für eine stabile Zubringerfunktion zum öffentlichen Nah- und Fernverkehr müssen an den Bahnhöfen bedarfsgerechte Abstellanlagen nachgerüstet werden. Das betrifft insbesondere den Paradiesbahnhof sowie den Bahnhof Göschwitz.

Dabei empfiehlt sich die Kopplung mit Serviceeinrichtungen für den Nutzer in Form von Fahrradhandel und -reparatur, Fahrradverleih, Information etc. (Fahrradstation).

Radverkehr und Öffentlicher Verkehr (ÖV) ergänzen sich. Über die Zubringerfunktion hinaus muss der bereits etablierte Standard der Fahrradmitnahme im ÖV erweitert werden. Das betrifft sowohl die Nachrüstung vorhandener Fahrzeuge als auch bei planmäßigem Fahrzeugersatz Straßenbahnen und Busse.

Bedarfsgerechte Kapazitäten sowohl bei den Abstellanlagen als auch für die Fahrradmitnahme sind wichtige Bausteine der Radverkehrsförderung.

Im weiteren Prozess gilt der Überprüfung des Potenzials für den gebrochenen Verkehr Fahrrad und Bus/Straßenbahn spezielle Aufmerksamkeit. Ein Angebot für Bike & Ride in Form von geschützten Abstellanlagen unmittelbar an Haltestellen des ÖPNV, vorzugsweise Straßenbahn) sollte unterbreitet werden. Eine potenzielle Nachfrage wird für die Haltestellen Lobeda-West, an der Erlanger Allee, Winzerla, Zwätzen und Camburger Straße/Naumburger Straße sowie Bahnhof Göschwitz gesehen.

3.2.2 Öffentlichkeitsarbeit

Das Thema Radverkehr muss stärker in den Vordergrund des Alltagsgeschehens gerückt und hierzu gezielt in die Öffentlichkeitsarbeit der Stadt Jena aufgenommen werden.

Eine grundlegende Voraussetzung für die positive Entwicklung des Radverkehrs besteht – parallel zur schrittweisen Umsetzung der Maßnahmen – in der breit angelegten Information der Öffentlichkeit zu

- den bestehenden Angeboten im Netz
- den Rechten und Pflichten der Verkehrsteilnehmer
- den Chancen und Risiken des Radverkehrs in Jena
- den Möglichkeiten und Grenzen der Umsetzung von Maßnahmen.

Für eine präzise, effiziente und kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit wird eine Koordinierung der verschiedenen Initiativen und Kampagnen zwischen den verschiedenen Interessenvertretern (Stadt, Ortsteilräte, ADFC, Uni/FH, Studentenräte, Verkehrswacht, Verkehrspolizei, Schulverwaltung, Radfahrverein, Sportvereine, TLUG, Tourismus-/ Fremdenverkehrsverein, Fahrradhändler etc.) erforderlich. Die Koordinierung muss in fachlich kompetenten Händen und nahe der Fahrradbeauftragten der Stadt angelagert werden.

Ein gemeinsames Fahrradportal im Internet (Stadt, AG-Fahrradverkehr und ADFC) gehört dabei ebenso zur Öffentlichkeitsarbeit, wie die konventionelle Informationsvermittlung in Form von Faltblättern (z. B. Aktualisierung des alten Faltblatts zur Rechtslage) oder Plakatierung (z. B. Schritt für Schritt Kampagne).

Außerdem müssen große Unternehmen gezielt (incl. Verkehrsunternehmen) angesprochen werden und für eine aktive Förderung des Radverkehrs (einschließlich Sponsoring) gewonnen werden.

Dies schließt auch die Schaffung von geeigneten Bedingungen an der Arbeitsstätte, wie überdachte, günstig gelegene, sichere Abstellanlagen und zusätzliche Sanitäreinrichtungen ein.

Dieses betriebliche Mobilitätsmanagement zur Förderung des Radverkehrs wird unterstützt. Über die Organisation von Pilotprojekten wird nachgedacht.

Die grundlegenden Anforderungen an einen routingfähigen internetbasierten Fahrradstadtplan werden vom Radroutenplaner Thüringen (<http://radroutenplaner.thueringen.de>) erfüllt.

GPS-gestützte Tourenangebote sowie die Förderung der Elektromobilität (Pedelec) sind weitere Mosaiksteine der Förderung des Radverkehrs, die im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit Beachtung finden sollten.

Qualitätssicherung und Erfolgskontrolle gehören unbedingt zu einer zeitgemäßen Radverkehrsstrategie und sind eng verknüpft mit der Öffentlichkeitsarbeit.

Durch periodische Erhebungen zum Radverkehrsaufkommen an ausgewählten Messstellen kann die Entwicklung des Radverkehrs in Zahlen verdeutlicht werden. Die Beteiligung am System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) sollte auch aus Sicht des Radverkehrs fortgesetzt werden.

Die im Sommer 2011 in Jena durchgeführte Bürgerbeteiligung sollte den Grundstock für einen turnusmäßigen Fahrradklimatest bilden, wie er in anderen Städten bereits praktiziert wird. Dadurch wird sowohl ein Meinungsbild erfasst als auch die Öffentlichkeit nachhaltig in den Prozess der Radverkehrsförderung angeschlossen.

Etwa vierteljährlich wird eine sogenannte „ProblemRadTour“ durchgeführt. Dabei wird schwerpunktmäßig jeweils ein Stadtteil bezüglich des Radverkehrs gemeinsam mit interessierten Radfahrern unter die Lupe genommen.

Ein wichtiger Katalysator für die positive Entwicklung des Radverkehrs besteht in der Wirkungskontrolle für durchgeführte Maßnahmen und Aktivitäten.

3.2.3 Wegweisung

Abgestimmt auf das Grundgerüst der Beschilderung und Wegweisung für die beiden Touristischen Haupttrassen Saaleradwanderweg und Thüringer Städtekette Radweg sind zusätzlich die touristischen Nebenrouten (s. Abschnitt 2.3, S. 25 sowie Karte 1) in das System der regelkonformen Wegweisung aufgenommen.

Hinweise auf lokale Fehlstellen sind im planmäßigen Instandhaltungsmanagement zu prüfen.

Eine ergänzende Ausweisung von städtischen (Haupt-) Routen ist zunächst nicht vorgesehen.

Wichtige publikumsintensive Einrichtungen können in das Wegweisungssystem integriert werden.

Ziele im Nahbereich (Einrichtungen von lokaler Bedeutung wie Post, Volkshochschule usw.) sollten jedoch Gegenstand einer eigenständigen, allerdings zwischen verschiedenen Leitsystemen abgestimmten innerörtlichen (Fußgänger-) Wegweisung bleiben. Dabei sollten Doppelwegweisungen für Fußgänger und Radfahrer vermieden werden.

3.2.4 Instandhaltung und Service

Von zentraler Bedeutung für die Qualität des Radverkehrsnetzes ist die regelmäßige Instandhaltung der Infrastruktur.

Nur wenn diese gewährleistet ist, können an die Nutzung und die Umwelt angepasste Wegeoberflächen gestaltet und eine abseits der großen Hauptverkehrsstraßen gelegene Routenführung (Saaleaue) alltäglich bei hohem Komfort genutzt werden.

Regelmäßiger, an die Erfordernisse angepasster Grünschnitt und die kurzfristige Behebung von kleineren Schäden muss ein weiteres Ziel sein.

Der Winterdienst auf den Rad- und Gehwegen soll dem neuesten Stand der Technik angepasst werden. Dazu gehört ggf. auch der Verzicht auf Salz bei fortgesetztem Schneefall. Radverkehrsanlagen werden sonst unbefahrbar.

Anzustreben ist eine routinemäßige Kontrolle des Erhaltungszustandes der Radverkehrsanlagen.

Ziel ist es zudem, eine höher priorisierte Reinigung der Hauptrouten des Radverkehrs einzuführen. Der Winterdienst soll mit höherer Priorität als derzeit und auf zusätzlichen ausgewählten Hauptrouten des Radverkehrsnetzes durchgeführt werden. Hierzu soll ein separates Konzept erarbeitet und vorgestellt werden.

Ein dauerhaftes Beschwerdemanagement (Mängelbogen, „Scherbentelefon“, o. ä.) sollte umgehend etabliert werden. Hier gibt es Vorbilder in anderen Städten (z. B. Karlsruhe, Freiburg, Kiel).

Verleih und Reparatur von Fahrrädern erfolgt in Jena derzeit nur von Händlern bzw. Spezialfirmen im Rahmen eingeschränkter Betriebs- bzw. Öffnungszeiten. Mit dem Bau und Betrieb einer Fahrradstation mit Abstellanlagen und integriertem Service könnte hier Abhilfe geschaffen werden. Erfahrungen hierzu bestehen in der Landeshauptstadt Erfurt.

Die Möglichkeit des Etablierens von Systemen wie Call a Bike (Weimar, Gotha) bzw. nextbike (Erfurt) sollte weitergehend untersucht werden.

Ein Beitrag zur Erhöhung der Diebstahlsicherheit besteht neben dem Angebot entsprechender Fahrradständer mit der Fahrradcodierung.

4 Verzeichnisse

Quellen

Technisches Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln/Berlin

Richtlinien

FGSV-Nr.	Titel	Erscheinungsjahr
121	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung	2008
245	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen	2006
321	Richtlinien für Lichtsignalanlagen RiLSA	2010

Hinweise/Empfehlungen

236	Hinweise für den Entwurf von Verknüpfungsanlagen des öffentlichen Personennahverkehrs HVÖ	2009
245	Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr	2009
251	Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete H RaS	
239	Hinweise zum Fahrradparken	1995
289	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs EAÖ	2003
288	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA	2002
299	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2001/Fassung 2009	2009
283	Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05	2005
230	Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete ESG	2011

Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012, FahrRad! Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin (Hrsg.), Bonn, 2002, 98 S.

Radverkehrskonzept für den Freistaat Thüringen, Radverkehrskonzept. Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Medien, Erfurt, Juni 2008, 76 S.

Radverkehrskonzept Jena 2003, Büro radplan Thüringen im Auftrag der Stadt Jena (Hrsg.), Jena, Juli 2003, 60 S.

Jena und sein Fluss, Rahmenplan Saale, Stadt Jena (Hrsg.), Jena, November 2009, 119 S.

Bericht zur Umsetzung des Leitbildes Energie und Klimaschutz und des Energiekonzeptes der Stadt Jena - Monitoring 2009 –; Stadt Jena, Dezernat Stadtentwicklung, Fachdienst Umweltschutz/ Ingenieurbüro Dr. Lauenroth, Wärme Technik Umwelt CONSULT, Jena, 12.01.2010

Verkehrszählungen 2010, Verkehrsmodell Analyse 2012

Abbildungen

Abb. 1: Modal split (Binnenverkehr) Jena – SrV 2008	8
Abb. 2: Modal split im Städtevergleich – SrV 2008	8
Abb. 3: Modal split Jena/Stadtkategorie – SrV 2008	9
Abb. 4: Entwicklung des Radverkehrsanteils in Jena	9
Abb. 5: Entwicklung des Unfallgeschehens mit Radfahrbeteiligung in Jena	10
Abb. 6: Entwicklung des Unfallgeschehens mit Radfahrer als Unfallopfer in Jena	10
Abb. 7: Entwicklung des Unfallgeschehens mit Radfahrer als Unfallverursacher in Jena	11
Abb. 8: Zielkonzept für das radtouristische Landesnetz (Ausschnitt)	12
Abb. 9: Fahrradständer in Jena – Anlehnbügel	15
Abb. 10: Fahrradständer in Jena – Lenkradhalter und Rahmenhalter	15
Abb. 11: Fahrradständer in Jena – Beispiele für mangelhafte Ausführungen	15
Abb. 12: Bewertungsergebnis der Expertenbefragung zum Radverkehr in Jena	21
Abb. 13: Hauptrouten im Zielnetz – Innenstadt	28
Abb. 14: Nebenrouten im Zielnetz – Innenstadt	29
Abb. 15: Hauptrouten im Zielnetz – Stadtgebiet Nord	30
Abb. 16: Nebenrouten im Zielnetz – Stadtgebiet Nord	31
Abb. 17: Hauptrouten im Zielnetz – Stadtgebiet Ost	32
Abb. 18: Nebenrouten im Zielnetz – Stadtgebiet Ost	33
Abb. 19: Hauptrouten im Zielnetz – Stadtgebiet südlich des Zentrums	34
Abb. 20: Nebenrouten im Zielnetz – Stadtgebiet südlich des Zentrums	35
Abb. 21: Hauptrouten im Zielnetz – Stadtgebiet Süd	36
Abb. 22: Nebenrouten im Zielnetz – Stadtgebiet Süd	37
Abb. 23: : Hauptrouten im Zielnetz – Stadtgebiet West	38
Abb. 24: Nebenrouten im Zielnetz – Stadtgebiet West	39
Abb. 25: Fahrradständer in Jena – Am Anger 13 (Rahmenhalter Typ FSK84)	58

Tabellen

Tab. 1: Führungsformen des Radverkehrs im öffentlichen Verkehrsraum	7
Tab. 2: Streckenlänge touristischer Radrouten in Jena	12
Tab. 3: Streckenlänge unterschiedlicher Führungsformen in Jena (2011)	13
Tab. 4: Bewertungskriterien für Stand und Entwicklungschancen des Radverkehrs in Jena	19
Tab. 5: Bewertungsergebnis der Expertenbefragung zum Radverkehr in Jena	21
Tab. 6: Rangfolge der Kriterien im Ergebnis der Expertenbefragung	23
Tab. 7: Maßnahmenkatalog	42

Anlagen

Anlage 1: Radabstellanlagen – Innenstadt und Bahnhöfe zu Karte 5	65
Anlage 2: Problembeschreibung – Liste AG Fahrradverkehr zu Karte 6	68
Anlage 3: Maßnahmen-Blätter	72

Karten

Karte 1: Touristische Radrouten	
Karte 2: klassifiziertes Straßen- und Wegenetz – Lichtsignalanlagen	
Karte 3: Einbahnstraßen	
Karte 4: Führungsform Radverkehr – Bestand	
Karte 5: Radabstellanlagen	
Karte 6: Konfliktstellen (AG Fahrradverkehr 2010)	
Karte 7: Quellen und Ziele	
Karte 8: Einwohner (Hauptwohnung nach statistischen Bezirken; 31.12.2010)	
Karte 9: Wunschlinien – Haupt- und Nebenverbindungen	
Karte 10: Zäsuren – Zwangspunkte	
Karte 11: Zielnetz	
Karte 12: Maßnahmen – Zielnetz	

Anlage 1: Radabstellanlagen – Innenstadt und Bahnhöfe zu Karte 5

lfd. Nr.	Standort	Zahl	überdacht	Auslastung	Uhrzeit	Rahmenhalter	Anlehnbügel	Designbügel	Bügel für Lenker	Ständer für Vorderrad	Felgenkiller	Spirale
3	Kronengasse	20	20	100%	14:45			20				
4	Volkshochschule	10		45%	14:40			10				
5	Bürgerhaus	20		75%	13:30				20			
6	Volksbad	13		50%	14:20			13				
7	Löbderstraße	14		150%	17:20						14	
8	Löbderstraße	18		50%	17:20					18		
9	Markt	6		110%	17:30		6					
10	Universität	36		200%	12:30						36	
11	Teichgraben	12		150%	15:10						12	
12	Teutonengasse	8		150%	13:50			8				
15	Goethe Galerie	21	21	150%	15:30						21	
16	Ernst-Abbe-Platz	40		125%	15:30						40	
17	Goethe Galerie	16		150%	15:15		16					
18	Krautgasse	25	25	50%	16:15						25	
19	Neue Mitte	21		120%	16:10			21				
20	Neue Mitte	25		100%	16:00					25		
21	Neue Mitte	15		120%	17:20			15				
22	Neue Mitte	32	32	50%	17:15	32						
23	Neue Mitte	12		75%	17:15			12				
24	Johannisstraße	38	38	75%	16:40					38		
25	Johannisstraße	6		0%	17:10					6		
25	Johannisstraße	16		75%	17:10		16					
26	Bibliotheksplatz	12		5%	13:00						12	
27	Bibliothek	46		120%	13:00						46	
28	Zwätzengasse	13		100%	12:45						13	
29	Universität (Haupteingang)	104		25%	12:30						104	
30	Grietgasse	7		110%	14:00			7				
31	An der Alten Post	12		150%	14:00			12				
32	Holzmarkt	18		110%	15:00						18	
33	Café Immergrün	18		25%	17:00						18	
34	Kronengasse	6		50%	14:45			6				
35	Universität (Innenhof)	32		100%	12:30						32	
36	Rathausgasse	40		75%	17:30					40		
37	Markt	10		110%	17:30		10					
38	Markt	6		50%	17:30						6	
39	Markt	8		120%	17:30		8					
40	Markt	4		25%	17:30		4					
41	Markt	6		30%	17:40		6					
42	Markt	6		90%	17:40		6					

Radverkehrskonzept – Fortschreibung 2012

lfd. Nr.	Standort	Zahl	überdacht	Auslastung	Uhrzeit	Rahmenhalter	Anlehnbügel	Designbügel	Bügel für Lenker	Ständer für Vorderrad	Felgenkiller	Spirale
43	Marktgäßchen	6		20%	17:45		6					
44	Greifgasse	6		50%	17:45					6		
45	Krautgasse	3		100%	16:15			3				
46	Holzmarkt	4		110%	15:10					4		
47	Ernst-Abbe-Platz	93	93	100%	15:45					93		
48	Ernst-Abbe-Platz	25		75%	15:45					25		
49	Ernst-Abbe-Platz	12		80%	15:45					12		
50	Ernst-Abbe-Platz	7		10%	15:45						7	
51	Ernst-Abbe-Platz	14		80%	15:45					14		
52	Ernst-Abbe-Platz	16		75%	15:45						16	
53	Ernst-Abbe-Platz	24		100%	15:30		24					
54	Ernst-Abbe-Platz	70		100%	15:30					70		
55	Ernst-Abbe-Platz	26		100%	15:30		26					
56	Ernst-Abbe-Platz	16		25%	15:30						16	
57	Ernst-Abbe-Platz	8		5%	15:30						8	
58	Ernst-Abbe-Platz	67		90%	16:00						67	
59	Ernst-Abbe-Platz	20		75%	15:40						20	
60	Johannisstraße	4		100%	16:20						4	
61	Neue Mitte	10		10%	17:15						10	
62	Neue Mitte	4		100%	17:15			4				
63	Neue Mitte	4		0%	17:15			4				
64	Neue Mitte	12		0%	17:15	12						
65	Neue Mitte	4		100%	17:15			4				
66	Jener Gasse 8	8		50%	17:00						8	
67	Saalstraße	2		0%	13:10			2				
68	Unterlauengasse	4		5%	13:10							4
69	Saalstraße	2		100%	13:10			2				
70	Saalstraße	1		0%	13:10			1				
71	Unterlauengasse 9	4		0%	13:10			4				
72	Unterlauengasse	8		120%	13:10			8				
73	Löbdergraben 14 A	8		5%	13:30							8
74	Unterm Markt	5		150%	13:45						5	
75	Oberlauengasse	2		0%	13:45						2	
76	Oberlauengasse	3		30%	13:45						3	
77	Löbdergraben 8 A	8		100%	13:45							8
78	Busbahnhof	16	16	5%	14:15		16					
79	Teichgraben 7	30		50%	15:15						30	
80	Löbdergraben	3		150%	14:15		3					
81	Oberlauengasse	5		50%	17:50						5	
82	SV Anger 26	16		75%	12:06		16					
83	SV Anger 26	10		75%	12:06		10					
84	SV Anger 26	8		75%	12:06		8					
85	SV Anger 13	6			12:10		6					

Radverkehrskonzept – Fortschreibung 2012

lfd. Nr.	Standort	Zahl	überdacht	Auslastung	Uhrzeit	Rahmenhalter	Anlehnbügel	Designbügel	Bügel für Lenker	Ständer für Vorderrad	Felgenkiller	Spirale
86	SV Anger 13	14		45%	12:10		14					
87	SV Anger 15	8	8	75%	12:10		8					
88	Camsdorfer Ufer	40		0%	16:00		40					
89	Jenaplan	15		25%	16:00		15					
90	Carl-Zeiss-Platz	24		25%	14:30						24	
91	Humboldtstraße	72		50%	13:20		72					
92	Humboldtstraße	30		25%	13:20						30	
93	Wagnergasse	14		25%	13:40						14	
94	Johannisstraße	12		50%	17:10					12		
95	Bibliotheksplatz-ThULB	12		200%	18:00			12				
96	Bibliotheksplatz-ThULB	6		200%	18:00			6				
97	Bibliotheksplatz-ThULB	4		100%	18:00		4					
	Summe Innenstadt	1677	253	16%		44	340	174	20	363	666	20

lfd. Nr.	Bahnhöfe	Zahl	überdacht	Auslastung	Uhrzeit	Rahmenhalter	Anlehnbügel	Designbügel	Bügel für Lenker	Ständer für Vorderrad	Felgenkiller	Spirale
1	Paradiesbahnhof	26		25%	14:40							
2	Paradiesbahnhof	24	24	110%	14:40							
13	Bahnhof Jena-West	50	50	100%	18:20					50		
14	Bahnhof Jena-West	28		60%	18:20					28		
98	Bahnhof Jena-West	16		20%	18:20						16	
99	Bahnhof Jena-West	24	24	60%	18:20					24		
100	Bahnhof Jena-West	10	10	20%	18:20						10	
101	Bahnhof Jena-West	6	6	10%	18:20						6	
102	Bahnhof Jena-West	96	96	40%	18:30					96		
103	Jena-Saalbahnhof	20		0%	17:30							20
104	Bahnhof Göschwitz	12	12	50%	17:00		12					
105	Bahnhof Göschwitz	6		0%	17:00					6		

Anlage 2: Problembeschreibung – Liste AG Fahrradverkehr zu Karte 6

Kat.	Nr.	Problem
AP	1a	Keile an Borden: - Camburger Straße/Einmündung "Im Lerchenfeld"
AP	1b	Keile an Borden: - Kreuzung Jenzigweg /Dammstraße
AP	1c	Keile an Borden: - Dreieck Wiesenstraße/Jenzigweg
AP	1d	Keile an Borden: - Einfahrt zum Kindergarten in der Göschwitzer Straße
AP	1e	Keile an Borden: - Paradiesstraße über Knebelstraße
AP	1f	Keile an Borden: - Beginn Rad/Gehweg der Erfurter Straße
AP	2	Winzerlaer Straße: Querungsmöglichkeit am Hagebaumarkt von "In den Kieswiesen" zum Beutenberg-Campus-Nord verbessern
AP	3a	Camburger Straße; diverse Gefährdungen für Radverkehr (südlich der Scharnhorststraße keine Radverkehrsanlagen)
AP	3b	Camburger Straße; diverse Gefährdungen für Radverkehr (nördlich Scharnhorststraße Gefährdung an Einmündungen)
AP	4	Westbahnhofstraße und Magdelstieg: laut Radverkehrskonzept 2003: Angebotsstreifen; ersatzweise: Rad/Gehweg
AP	5	Querung der BAB A 4 hinter der Emil-Wölk-Straße; Gestaltung der Radweg-Führung an der BAB A 4-Auffahrt Lobeda
AP	6	F.-Engels-Straße, Angebotsstreifen oder alternativ Tempo 30
AP	7	Weg am Bahndamm zwischen Göschwitz und Maua als Radweg (Saaleradwanderweg) ausbauen
AP	8	durchgängiger Radweg entlang der Saale: Querung der Hauptverkehrsstraßen: Unterfahung Camsdorfer Brücke
AP	9	Einbahnstraße Erbertstraße in beiden Richtungen für Radverkehr öffnen
AP	10	Camburger Straße/Im Lerchenfeld mangelhaft
AP	11	Benutzungspflichtige Radwege sollen rot markiert werden
AP	12a	Linksseitige Radwege an Einmündungen gefährlich - z.B. Wiesenstraße - Vorschlag: Aufhebung der Benutzungspflicht
AP	12b	Linksseitige Radwege an Einmündungen gefährlich - z.B. Camburger Straße Vorschlag: Aufhebung der Benutzungspflicht
AP	12c	Linksseitige Radwege an Einmündungen gefährlich - z.B. Erfurter Straße - Vorschlag: Aufhebung der Benutzungspflicht
AP	13	Asphaltierung August-Bebel-Straße (Erfurter Straße bis Semmelweisstraße)
AP	14	Saaleradweg nördlich von Kunitz entlang (westlich) der Saale führen
AP	15	Umfahrung der Straßenbahn-Haltestelle Felsenkeller auf Grünstreifen anlegen; Oberfläche auf beiden Seiten der Kahlaischen Straße zwischen Felsenkeller und Puschkinplatz verbessern
AP	16a	herausstehende Kanaldeckel auf Rad/Gehwegen: - auf dem Saaleradweg im Bereich der „Landfeste“
AP	16b	herausstehende Kanaldeckel auf Rad/Gehwegen: - Lommerweg, vor Unterföhrung der Katharinenstraße
AP	16c	herausstehende Kanaldeckel auf Rad/Gehwegen: - Lommerweg, Höhe Reichardsteig
AP	16d	herausstehende Kanaldeckel auf Rad/Gehwegen: - Kahlaische Straße/Rudolstädter Straße an DB-Brücke
AP	17	durchgängiger Radweg entlang der Saale: Querung der Hauptverkehrsstraßen: Unterföhrung Paradiesbrücke
AP	18	Neugasse als verkehrsberuhigte Zone

Kat.	Nr.	Problem
AP	19	Tempo 30 in Karl-Liebknecht-Straße nötig zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
AP	20	Schottstraße Tempo 30 ausweisen
AP	21	Felsenkeller - Rasenmühleninsel: Gehweg unter Bahn soll "Rad frei"-Schild erhalten; starke, aber derzeit illegale Nutzung durch Radler
AP	22	Radstadtplan (ca. 1:20000)
AP	23	Saalbahnhof: ungeeignete Fahrradständer: Deutsche Bahn zeigte sich uneinsichtig.
AP	24	Fahrradständer am Volkshaus sind unbrauchbar und wenig
AP	25a	Bordabsenkung oder Keile an Einmündungen an der Saalbahnhofstraße Ecke Bibliotheksweg
AP	25b	Bordabsenkung oder Keile an Einmündungen an der Saalbahnhofstraße Ecke Zwätzengasse
AP	26	Prüssingstraße: Keile an Borden?
AP	27	Touristische Abstellanlage (Fahrradboxen); Standorte Volksbad und Markt von JenaKultur abgelehnt
AP	28	Geh/Radweg Drackendorfcenter – Klinikum endet mit vollem Bordstein, verhindert Übergang auf Fahrbahn (Problemliste von Herrn Seckel)
WA	29	Reinigung von Rad-, Rad/Gehwegen und Angebotsstreifen
WA	30	Freihalten von Radwegen (Verkehrssicherungspflicht): Grünschnitt (Hecken, Baumäste, Gras) im Sommer und Winterdienst auf Haupttrouten im Winter (Bei starkem Frost nicht Salzen sondern Räumen!)
WA	31	Busfahrer belehren wegen Abstandseinhaltung zu Radfahrern
WA	32	Wegweiser überprüfen
WA	33	Durchfahrt für Radfahrer in der Innenstadt auch während der Märkte freihalten
WA	34	Östlicher Gehweg zwischen Felsenkeller über alten bis neuen Paradiesbahnhof ist zwar für Radfahrer freigeben, aber an der Gaststätte alter Paradiesbahnhof häufig zugeparkt.
GPA	35	Straße 'Im Wehrigt' (Burgau): Starke Nutzung durch Kfz als Ausweichstrecke nach Göschwitz. Umwandlung in "verkehrsberuhigte Zone" (Spielstraße) oder Fahrradstraße oder zumindest eine deutliche Geschwindigkeitsbegrenzung (20 km/h oder weniger)
GPA	36	Lichtmasten im Radwegbereich; Hilfsweise Anbringung von Warnmarkierungen
GPA	37	Radweganbindung vom Knoten Jenzigweg/Dammstraße Nordseite ist mangelhaft; nachträgliche Farbmarkierung
GPA	38	Pfosten für Hinweisschilder stehen im Lichtraumprofil benutzungspflichtiger Radwege; Veränderung der Aufstellung/Anbringung an Gebäuden
GPA	39	"Saulauf" am Friedensberg: Rampe neben Treppen
GPA	40	Felsbachstraße für Radverkehr freigeben (Büsche behindern Sicht auf westlich gelegenen Geh-/Radweg)
2010A	41a	Westbahnhofstraße
2010A	41b	Magdelstieg
2010A	41c	Tatzendpromenade
2010A	42	Bordabsenkung an Camsdorfer Brücke für den schräg auf die Fahrbahn mündenden Gehweg von der Landfeste in Richtung Jena-Ost
EA	43	durchgehende Markierung von Angebotsstreifen an Einmündungen, z.B. K.-Liebknecht-Straße
EA	44	Rampe an Bahnunterführung am Saalbahnhof (von der Gießbrücke kommend) mündet auf Parkplatz; die betreffende PKW-Stellfläche soll gesperrt werden
EA	45	In Lobeda-Ost ist die Goldbergrampe bis KIM fortzusetzen.

Radverkehrskonzept – Fortschreibung 2012

Kat.	Nr.	Problem
EA	46	Göschwitzer Straße, Neubaustrecke Zweirichtungsradweg/Gehweg auf Ostseite, Angebotsstreifen auf westlicher Fahrbahnseite
EA	47	Karl-Liebknecht-Str.: Beginn des stadteinwärts führenden Angebotsstreifens bereits ab Schlippenstraße
EA	48	Bestandteil der Radfernwege; Abschnitt im GE Lobeda-Süd von der Brüsseler Straße unter der Bahn hindurch bis zur Kreisstraße; geplant ist eine Asphaltierung des Weges ("Hohlweg")
EA	49	Tratzendpromenade und Carl-Zeiss-Promenade sind im Randstreifen in schlechter Qualität; Angebotsstreifen gewünscht
EA	50	Lobeda – Promenadenweg Bestandteil der Radfernwege; Abschnitt in Lobeda-West vom Expo-Gelände bis zum Beginn der Einhausung; geplant ist eine Asphaltierung des Weges
EA	51	Göschwitz - Radweg Rudolstädter Straße Alltagsradverkehr; Abschnitt Buswendeschleife bis Parkstraße; ein kompletter Lückenschluss ist in Göschwitz ohne Umbau der B 88 nicht möglich, dieser Abschnitt könnte aber ohne Eingriff in die Fahrbahn realisiert werden
EA	52	Lückenschluss: Geh-/Radweg an Erfurter Straße fehlt, zu sanieren zwischen Hautklinik und Sickingenstraße, 325 m
EA	53	Freigabe des westlichen Gehwegs zwischen Löbstedt (Flurweg) und Zwätzen (Häusslerweg)
EA	54	hoher Stellplatzbedarf, 60 vorgeschlagene Stellplätze in Marktnähe (außer den 30 an Baumhalterungen)
EA	55	Blendschutz an Stadtrodaer Straße im nicht beleuchteten Abschnitt des Radwegs, d.h. nach Ende des Ausbaus des Radweges Wöllnitz-Unterdorf in Richtung Stadt
EA	56	Weg zwischen Ahornstraße und Bahnunterführung; wichtig als alternative Anfahrt z.B. zum Beutenberg-Campus
EA	57	Rad-/Gehweg - Brückenstraße in Zwätzen
EA	58	Petersenplatz: beiderseitiger Angebotsstreifen
EA	59	Burgauer Weg (am Lager der FSU): Beleuchtung und Beseitigung der Wurzelaufwürfe
EA	60	Erneuerung der Homepage
EA	61	Winterdienst entlang Stadtrodaer Straße und Burgauer Weg
EA	62	Freigabe des östlichen Gehwegs zwischen Felsenkeller über alten bis neuen Paradiesbahnhof
EA	63	Brückenstraße/Wiesenstraße: Planung einer vorläufigen Verbesserung, da Kreisel nicht in absehbarer Zeit
EA	64	Keile an Wiesenstraße
NLA	65	Zweirichtungsradweg an Camburger Straße gefährlich an Einmündungen, z.B. von Leipziger Straße kommend
NLA	66a	Camsdorfer Str.: Einbahnstraßen sollen für Radler in beiden Richtungen befahrbar sein oder Umwandlung des Gehwegs in Zweirichtungsrad/-gehweg
NLA	66b	Camsdorfer Ufer: Einbahnstraßen sollen für Radler in beiden Richtungen befahrbar sein oder Umwandlung des Gehwegs in Zweirichtungsrad/-gehweg
NLA	67	Karl-Liebknecht-Str.: an vorhandener Lichtsignalanlage zur Bevorrechtigung der Straßenbahn am Beginn des 2-gleisigen Abschnitts: verkehrsrechtliche Regelung (Schild oder Ampel), die einen Radverkehr neben der Straba gestattet, auch wenn die Ampel rot zeigt
NLA	68	Gleisdreieck Umlaufsperrung zu eng; Vorschlag: Umlaufsperrung wie am Eingang in die Oberaue (Problemliste des ADFC vom 20.1.2007)
NLA	69	DB hat IC-Verbindungen und damit Fahrradmitnahme im Fernverkehr im Fahrplan ab Dez 2007 eingespart, es verbleibt nur noch eine IC-Verbindung nach München

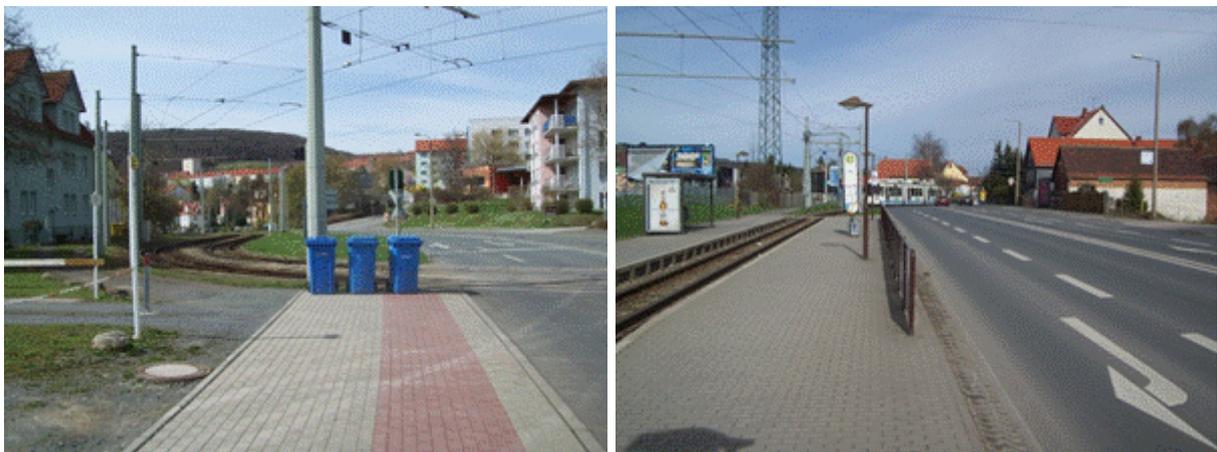
Radverkehrskonzept – Fortschreibung 2012

Kat.	Nr.	Problem
NLA	70	Einmündung Löbdergraben/Steinweg: legale Fahrmöglichkeit für Radfahrer herstellen (Problemliste des ADFC vom 20.1.2007)
NLA	71	Abstellanlagen an der ThULB
NLA	72	Radweg Lobeda – Burgau –Winzerla: Radweg unterbrochen an der Haltestelle Burgaupark; Umfahrung der Haltestelle nicht möglich weil kein städtisches Eigentum
LKA	73	Stillgelegtes "Gleis 3" am Westbahnhof eröffnet eine Vision auf ebenem Radweg vom Westbahnhof zum Beutenberg zu gelangen
LKA	74	Tatzendpromenade - Verkehrsunsicherheit für Radfahrer durch starke Verkehrsbelastung, insbesondere Busse; derzeit keine Radverkehrsanlagen (Angebotsstreifen, Gehweg frei, o.ä.)
LKA	75	Kreuzung Schlossgasse/ Fürstengraben/ Zwätzengasse: legale Fahrmöglichkeit außerhalb der Fußgängerfurt zwischen Schlossgasse und Zwätzengasse herstellen
LKA	76	Probleme im Bereich Dornburger Straße/Nollendorfer Platz/Camburger Straße Grundsätzliche Probleme
LKA	77	Löbstedter Straße Nordteil: Pfützen auf Fahrradstreifen durch Unebenheit und mangelhaften Wasserabfluss
LKA	78	Radweg von Post bis Ernst-Haeckel-Platz endet stumpf; Aufhebung der Benutzungspflicht durch Umwandlung in „Gehweg, Rad frei“ wurde von Polizei abgelehnt, weil Busverkehr behindert würde
LKA	79	Eisenberger Straße: südlicher Pfad (bisher kein Gehweg) östlich der Straba-Endhaltestelle bis Abzweig "Vor der Gembdenmühle" zu den Fuchslöchern für Radverkehr freigeben
LKA	80	Dreieck Camburger Straße/Naumburger Straße: 2007/05/08/2: Fahrbahnmarkierung für Radstreifen
LKA	81	Verbindung Grietgasse – Paradies durch neuen Paradiesbahnhof (Problemliste des ADFC vom 20.1.2007)

Anlage 3: Maßnahmen-Blätter

Naumburger Straße, Camburger Straße – Rautal

Fährt man in der Camburger Straße auf dem Zweirichtungsradweg (gemeinsamer Geh-/Radweg) in die Naumburger Straße, findet die Radführung ein unvermitteltes Ende unmittelbar an den kreuzenden Straßenbahngleisen (provisorisch durch nicht ortsfeste Mülltonnen unterstützt).



Der Bahnüberweg in der Naumburger Straße ist durch eine Ampel gesichert. Aufgrund der Lage im Einmündungsbereich wurde dem Rechtsabbieger Stauraum in Richtung des benachbarten Knotens Rautal eingeräumt. Neben der in diesem Abschnitt eingeordneten Straßenbahnhaltestelle bleibt für den Radverkehr nur unzureichend Platz. Die Fahrbahn zwischen beiden Knoten weist vier Fahrstreifen auf, da der LSA-Knoten Naumburger Straße/Rautal wegen der Straßenbahn ebenfalls längeren Stauraum braucht.

Eine Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr kann nur im Zusammenhang beider Knoten gefunden werden.

Eine einfache Lösung für den zumindest aus Sicht des Radverkehrs völlig unbefriedigenden Zustand gibt es nicht. Es bedarf einer komplexen Betrachtungsweise und einer nachhaltigen Lösung.

Nollendorfer Platz

Am nördlichen Innenstadtrand laufen mehrere Haupt- und Nebenrouten des Radverkehrs zusammen. Damit ist der Nollendorfer Platz ein wichtiger Verknüpfungspunkt im städtischen Radverkehrsnetz.

Die beiden Zufahrten in der Nollendorfer Straße können dem Straßennebennetz zugeordnet werden, weshalb eine Mischnutzung mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn unproblematisch ist.

In der Camburger Straße wird in Kürze beidseitig jeweils ein Schutzstreifen markiert. In der südlichen Dornburger Straße übersteigt die Verkehrsstärke das verträgliche Maß für den Radverkehr auf der Fahrbahn. Die Radführung erfolgt parallel zum Straßenbahngleis auf der Anliegerfahrbahn zum Spittelplatz. In der nördlichen Dornburger Straße bleibt der Kfz-Verkehr in Überlagerung mit dem ÖPNV auf moderatem Belastungsniveau.



Die Verkehrsführung ist der städtebaulichen Situation geschuldet. Ausgewählte Fahrbeziehungen sind für den Radverkehr problematisch.

Kommt man künftig angemessen gesichert in einem Schutzstreifen in der Camburger Straße aus Richtung Nord endet die Führung auf dem Weg in Richtung Zentrum. Will ein Radfahrer zum Spittelplatz (über die Anliegerfahrbahn westlich neben den Gleisen), muss er zweimal die Fußgängerampel überqueren und gerät dabei bei begrenztem Bewegungsraum mitunter auch mit dem Fußgänger in Konflikt. Aus Richtung Spittelplatz gilt es auf dem Weg in die nördliche Dornburger Straße ebenfalls zwei Fußgängerampeln zu queren, obwohl man doch eigentlich „nur“ geradeaus fahren möchte.

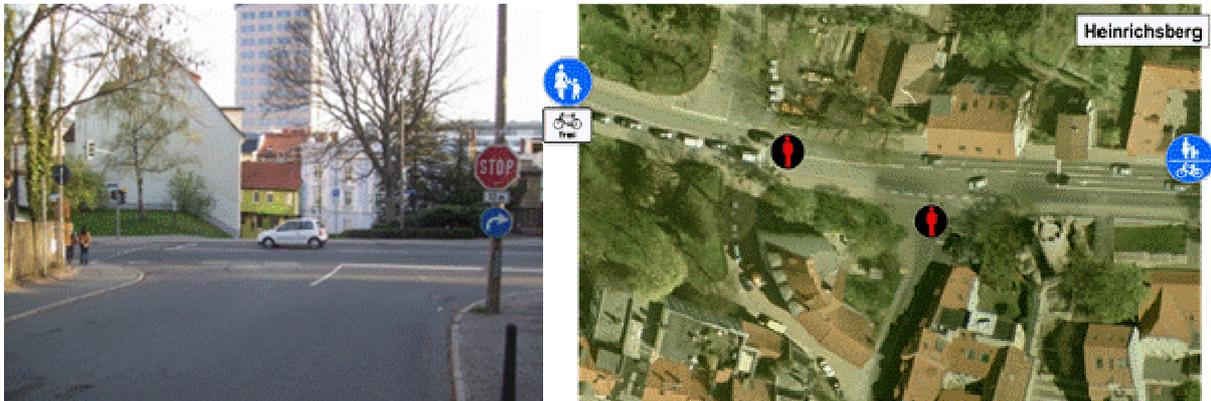
Eine „einfache Lösung“ für die angestrebte Radverkehrsförderung gibt es für den Nollendorfer Platz nicht.

Eine komplexe Neugestaltung des Platzes muss für den Rad- und Fußverkehr befriedigende Bedingungen für das Überqueren des Platzes und die Nutzung der Verkehrsflächen schaffen.

Straße des 17. Juni/ Philosophenweg

Der Philosophenweg bündelt ein erhöhtes Radverkehrsaufkommen. Die Überquerung der Straße des 17. Juni am Knoten Heinrichsberg bietet dem Radverkehr keine akzeptable Möglichkeit. Das Rechtsabbiegegebot im Philosophenweg zwingt den Radfahrer auf seinem Weg in das Stadtzentrum über die Fußgängerfurt. Die vorhandenen Gehwegbreiten (< 2,00 m) genügen zu Spitzenzeiten nicht einmal der Aufnahme allein des Fußverkehrs.

Einen Lösungsansatz für die verbesserte Radverkehrsführung bietet die Einordnung eines Radabbiegestreifens im Philosophenweg (bei Befreiung des Radverkehrs vom Rechtsabbiegegebot) in Kopplung mit der Zurücksetzung der Aufstelllinie incl. Signalgeber für den Kfz-Verkehr in der Straße des 17. Juni.



In die vertiefende Überprüfung der Maßnahme sollte unbedingt auch die Lage der Aufstelllinie im Fürstengraben einbezogen werden.

Eine ggf. erforderliche Überplanung des Knotenpunktes insgesamt sollte nicht eine zeitnahe Verbesserung der Situation aufschieben.

Tatzendpromenade

Die Tatzendpromenade bildet zusammen mit der Carl-Zeiss-Promenade, Herman-Löns-Straße und Winzerlaer Straße das verkehrliche Rückgrat der Wohn-, Misch- und Gewerbegebiete. Der Anschluss der Tatzendpromenade an das Stadtzentrum erfolgt vornehmlich über die Westbahnhofstraße und den Magdelstieg.

Diese Gebiete mit Fachhochschule, Carl-Zeiss-Werk, Beutenberg-Campus und der kleinteiligen Wohnbebauung bis hin zum Wohnstandort Winzerla werden bereits durch regen Radverkehr angebunden und erschlossen.

Mit dem Aus- und Umbau der Westbahnhofstraße und des Magdelstiegs werden auch die Radverkehrsbedingungen im Anschluss zur Innenstadt deutlich verbessert.

Konsequent ist folglich die Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr in der Tatzendpromenade. Diese Maßnahme steht im Zusammenhang mit den Maßnahmen Carl-Zeiss-Promenade sowie Winzerlaer Straße.



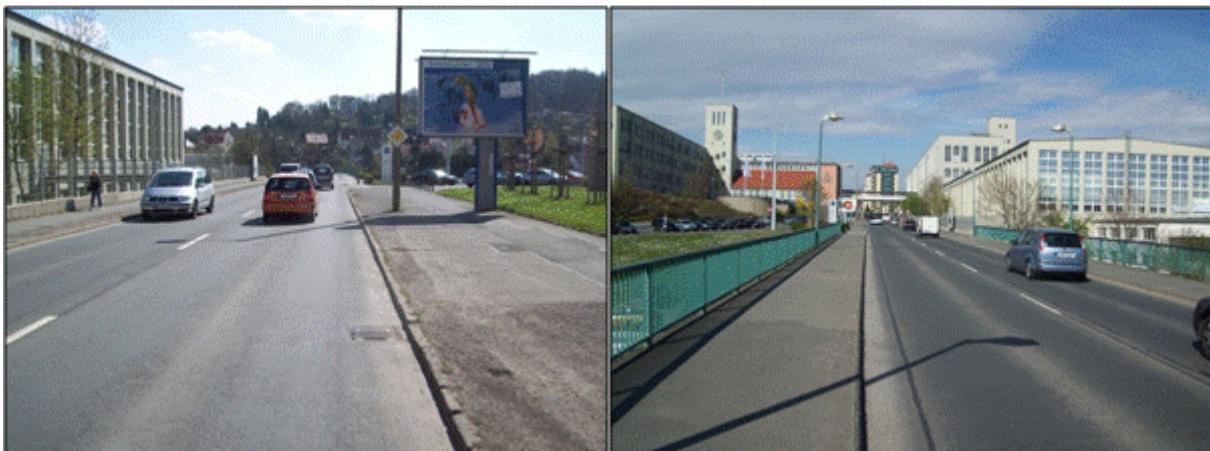
Empfohlen wird für die Tatzendpromenade die Markierung eines Schutzstreifens im Anstieg sowie in Gegenrichtung die Radführung im Mischverkehr auf der Fahrbahn gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr. Der Übergang in der Radführung zum Magdelstieg muss entsprechend angepasst werden.

Carl-Zeiss-Promenade

Die Carl-Zeiss-Promenade ist Teil der durchgängigen Straßen- und damit Radverkehrsverbindung zwischen Friedensberg/Magdelstiege und dem Wohngebiet Winzerla.

In Verlängerung der Tatzendpromenade wird die Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr empfohlen.

Ab der Einmündung Moritz-von-Rohr-Straße (Carl-Zeiss-Werk) empfiehlt es sich, den Radverkehr bei verminderter Höchstgeschwindigkeit (lokale Tempo 30 km/h) ohne gesonderte Führung im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehrsstrom zu führen. Hierfür spricht die Kurvenlage in Überlagerung mit der einseitig (stadtauswärts) in einer Busbucht angeordneten Haltestelle sowie die sich unmittelbar südlich der Kreuzung Mühlenstraße deutlich verengende baulich-räumliche Situation der Hermann-Löns-Straße.



Rudolstädter Straße/Grenzstraße

Im Zuge der Rudolstädter Straße kann durch den Radfahrer zwischen Winzerla und Göschwitz fast lückenlos ein östlich an die Fahrbahn angrenzender Zweirichtungsradweg genutzt werden. Abschnittsweise sind gemeinsamer bzw. getrennter Geh-/Radweg ausgeschildert. Im Bereich der Bushaltestelle gilt mitunter Gehweg, Rad frei. Auch Ampeln sind für beide Fahrrichtungen mit entsprechenden Signalbildern ausgestattet.



Unterbrochen wird diese Führung an der Kreuzung Grenzstraße.



Hier sollte die Nachrüstung der Kreuzung mit einem aufgeweiteten Radaufstellstreifen, ggf. gekoppelt mit einem Schutzstreifen im Detail geprüft werden.

Der Radverkehr wird im Kreuzungsbereich auf die Fahrbahn genommen, um die sehr beengte Situation für Fußgänger frei zu halten.

Rautal

In der Straße Rautal wurden Schutzstreifen markiert, die allerdings unvermittelt unmittelbar vor dem Knoten Naumburger Straße enden.

Es ist notwendig eine Ordnungsmaßnahme in die Komplexmaßnahme Doppelknoten Camburger/Naumburger Straße zu integrieren.

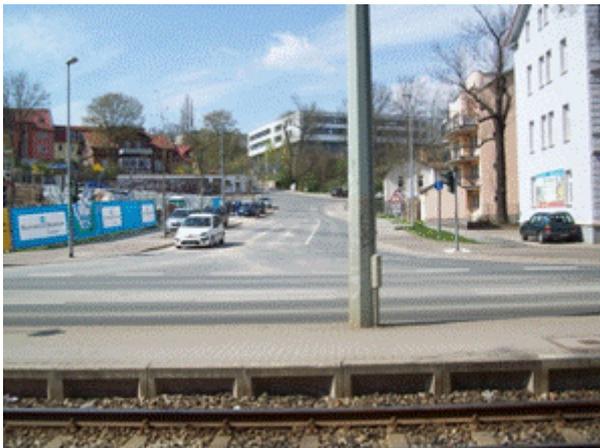


Der Seitenraum wird geordnet. Die Einbindung des Schutzstreifens in den Knotenpunkt erfolgt abhängig von der Komplexmaßnahme Naumburger Straße. Die bestehende Grundstücksproblematik ist zu berücksichtigen.

An der Brauerei, Anbindung Hohe Straße

Die Erreichbarkeit des Westbahnhofs von der Oberaue über die Straße An der Brauerei ist im heutigen Zustand aufgrund der Geländesituation und mit den bestehenden Einbahnstraßen recht problematisch.

Die Ertüchtigung des Weges (Anstieg) zur Rathenaustraße für den Radverkehr würde eine deutliche Verbesserung darstellen.



Die Ertüchtigung des Weges (Anstieg) zur Rathenaustraße für den Radverkehr schließt die Lücke zwischen Westbahnhof und Oberaue.

Die Fortsetzung dieser Route sollte durch die Hohe Straße erfolgen.

bahnparalleler Weg Göschwitz – Maua

Der bereits heute, im unzureichenden Zustand genutzte Verbindungsweg zwischen den Ortsteilen Göschwitz und Maua soll bahnparallel, abseits der B 88 nutzungsgerecht ausgebaut werden. Auf westlicher Seite entlang des Bahndamms wird die Autobahnbrücke (BAB A 4) und schließlich auch die neu errichtete Brücke im Zuge der Göschwitzer Straße (L 2308) unterquert.



Die Unterquerung der Bahntrasse erfolgt durch den bereits vorhandenen Bahndurchlass.

Der Ausbau der heute bereits von Ortskundigen befahrenen bahnparallelen Wegverbindung im Rang des Saaleradwanderweges würde aufgrund des durchzusetzenden Qualitätsstandards für Radrouten der höchsten Kategorie (Deutschlandroute – D 11), insbesondere aufgrund der teilweisen Führung im Hanganschnitt, erhebliche Mehrkosten verursachen.

Die Anbindung des Saaleradwanderweges könnte ohne Überquerung des schienengleichen Wegübergangs in Maua erfolgen, indem der Weg in Richtung Göschwitz zunächst östlich der Bahn bis zum vorhandenen Bahndurchlass geführt wird und den vorhandenen Durchlass als Unterführung der Bahnstrecke nutzt.

