

Protokoll der Beratung am 27.10.2009, 17.00 Uhr

Teilnehmer: Herr Guthke (B90/Grüne), Herr Hennig, Herr Jacob, Herrn Kießling (Polizeiinspektion Jena; nur TOP 1); Herr Kober (FD Stadtentwicklung), Herr Körbs (FD Umweltschutz), Herr Mechold (LINKE), Frau Mendra (SPD), Herr Margull (Verkehrsmanagement), Herr Unger, Herr Wedekind (ADFC).

Ort: Für TOP 1: Petersenplatz; sonst: Am Anger 26, Raum 005 im Erdgeschoss

TOP1 Friedrich-Engels-Straße

Einleitend erinnert Herr Guthke daran, dass im Radverkehrskonzept, dass vom Stadtrat 2003 beschlossen wurde, für die Friedrich-Engels-Straße Angebotsstreifen vorgesehen sind. Da eine Realisierung bisher nicht in Sicht ist, hat die AG Fahrradverkehr 2008 dreimal und zuletzt am 1.9.2009 hierfür Kompromisslösungen diskutiert unter Schwerpunktsetzung auf den unteren Abschnitt (in dem keine PKW parken), die aber behördlicherseits bisher keine Zustimmung fanden oder abgelehnt wurden. Nachdem Herr Kießling Gesprächsbereitschaft zu diesem Thema signalisiert habe, sollten nun alle Varianten zur Verbesserung der Situation nochmals vor Ort diskutiert werden: a) Angebotsstreifen bergauf/stadtauswärts, b) Angebotsstreifen bergab/stadteinwärts, c) Gehweg, Radfahrer frei bergauf/stadtauswärts, d) Gehweg, Radfahrer frei bergab/stadteinwärts, e) Tempo 30. Die Variante d) entfällt, weil bergab zu hohe Radgeschwindigkeit Fußgänger gefährdet. Für Variante e) fehlt eine rechtliche Grundlage (lt. Herrn Apelt). Für symmetrische Lösung a+b fehlt im Bestand die Straßenbreite. Die Varianten b und c werden ausführlich diskutiert und dringender Handlungsbedarf gesehen, da offensichtlich auf den Gehwegen Rad gefahren wird, bergab, um am Stau vorbeifahren zu können, und bergauf, um dem schneller fahrenden Kfz-Verkehr (Busse, PKW im Rücken) auszuweichen. Die Variante c wurde als problematisch angesehen wegen der Unterbrechung im Bereich der Bushaltestelle. Die Variante b), also Angebotsstreifen bergab/stadteinwärts fand Zustimmung ohne Gegenstimme. Sie soll 2010 realisiert werden.

TOP2 Westbahnhofstraße und Magdelstieg

Am 5.11.2009 wird im Stadtentwicklungsausschuss eine Beschlussvorlage vorgelegt werden, die die Realisierung der Variante 1D (s. Protokoll vom 29.9.2009, TOP 2) für geschätzte Kosten von 1,1-1,2 Mio EUR vorsieht. Es besteht in der AG Fahrradverkehr Einvernehmen, dass die Maßnahme Westbahnhofstraße und Magdelstieg nach wie vor von höchster Priorität zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur ist.

Herr Guthke bedauert oder bemängelt jedoch, dass diese Maßnahme offenbar allein aus dem Budget für Radverkehrsmaßnahmen finanziert werden solle, während doch zumindest auch der ÖPNV davon profitiert, da dann Busse nicht mehr hinter den Radfahrern herfahren müssten also zügiger vorankämen, und fragt an, warum nicht eine Förderung seitens des ÖPNV möglich sei. Herr Margull erklärt, dass die ÖPNV-Mittel ausgeschöpft seien und die Maßnahme als Instandhaltungsmaßnahme (kein grundhafter Ausbau) nicht förderfähig sei.

Herr Guthke fragt, ob die seit vielen Jahren von der AG Fahrradverkehr gewünschte und nun in greifbare Nähe gerückte Schaffung eines Radweges nördlich von Kunitz entlang der Saale mit der Ausschöpfung des Fahrradbudgets durch die o.g. Großmaßnahme nicht mehr finanzierbar sei. Herr Margull verweist auf das Budget für Saalewege. Die Maßnahmen Saalewege sollten in zweiter Priorität folgen.

Herr Wedekind weist auf die Problematik der Masten und Reparaturbedürftigkeit der Freileitungen hin. Herr Margull erklärt, dass die Stadtwerke beabsichtigen, sich an der Maßnahme zu beteiligen. Auf die Anlieger umlagefähig sei die Erneuerung der Gehwege.

TOP3 Nordschule

Eltern- und Schüler-Initiativen hatten die seit vielen Jahren bekannte und in der AG Fahrradverkehr mehrfach behandelte unbefriedigende Situation an der Nordschule öffentlich und über die Presse diskutiert, wobei besonders das illegale Radfahren auf dem Gehweg thematisiert wurde. Herr Wedekind und Herr Guthke berichten über ihre diesbezügliche Teilnahme an der Diskussion. Herr Wedekind erklärt, dass die Problematik komplex und nicht mit einer Einzelmaßnahme zu lösen sei (Straba-Gleise herausstehend mit Sturzgefahr; grobes Kopfsteinpflaster; schlüssige Radwegführung über Nollendorfer Platz bis Spittelplatz fehlend). Herr Margull bestätigt diese Sicht und erklärt, dass es zu der von der Nordschul-Elternvertretung geforderten Drängelgitter auf dem Fußweg zur Verhinderung des illegalen Radfahrens nicht kommen wird.

TOP4 Radweg-Hindernisse

Herr Hennig hat eine Liste von Radweg-Hindernissen zusammengestellt und Anfang 2009 um Ergänzung und Meinungsbildung gebeten. Die das Gewerbegebiet Göschwitz betreffenden Punkte sind dahingehend gelöst, dass die Beschilderungen für Rad/Gehwege entfernt worden sind, somit die Wege nicht mehr benutzungspflichtig sind, sondern als der „Andere Radweg“ genutzt werden können (es fehlt noch eine zitierbare Definition, was das genau ist). Die verbleibenden Hindernisse wurden von Herrn Hennig nochmals Punkt für Punkt vorgestellt und dann in 5 Komplexen behandelt:

a) Lichtmasten im Radwegbereich (z.B. Wiesenstraße)

Es besteht Einvernehmen darüber dass es sich hier um Mängel handelt, die künftig unbedingt vermieden werden müssen. Kontrovers wird diskutiert, was nun zur Abminderung des Problems geleistet werden muss und wie schwerwiegend das Problem tatsächlich ist, da die Masten ja nachts beleuchtet sind. Herr Hennig schlug Sperrflächen (Zeichen 298) und Warnmarkierungen (Zeichen 605) vor. Herr Margull weist auf die nicht unerheblichen Kosten hin, wenn konsequenterweise eine derartige Maßnahme an allen Masten vorzunehmen sei. Herr Mechold schlug evtl. kostengünstigere Farbmarkierung oder Beklebung der Masten selber vor. Mit knapper Mehrheit (5x) wurde in der Abstimmung keine der Maßnahmen befürwortet, während 4 Stimmen für eine der Maßnahmen votierten (1 Stimmenthaltung). Unabhängig von dieser Straßenbauproblematik kritisierte Herr Unger die Wahlkampfplakate an den Masten, die eine Gefährdung für den Radverkehr darstellen. Herr Unger ergänzt: Der Abstand der Lichtmasten vom Fahrbahnrand auf der Wiesenstraße z. B. zwischen Stadtbäckerei und nächster Einmündung stadteinwärts beträgt mindestens zwei Meter (sie stehen auf den Rasenflächen zwischen Rad/ Fußweg und Mobau etc.), während in der Diskussion über die mitten auf dem Radweg stehenden Masten mehrmals betont wurde, daß es nach Vorschrift einen Höchstabstand von max. 75 Zentimetern geben dürfte. Auch in seinem Wohnort Dorndorf finden sich an neugebauten Straßen genug Beispiele für einen größeren Abstand von der Straße.

b) Radweganbindung vom Knoten Jenzigweg/Dammstraße Nordseite

Ein unvermitteltes Ende des Radwege verlangt Klärung durch Farbmarkierung und Ausweitung der Radwegmarkierung. Es besteht Einvernehmen, dass die Planung und Ausführung am Jenzigweg unvollkommen ist und künftig Anbindungen und Weiterführungen von Radwegen besser in den Blick zu nehmen sind. Eine nachträgliche Farbmarkierung ist aber entweder teuer oder nicht dauerhaft.

c) Pfosten stehen im Lichtraumprofil benutzungspflichtiger Radwege (z.B. am Post-Carree)

Herr Margull erläutert, dass eine neue Aufstellung von Masten unmittelbar am Gebäude je 300-400 EUR kosten würde. Die Mehrheit von 4:2:1 votiert dafür, diese Maßnahme nicht in den Haushalt aufzunehmen.

d) Benutzungspflichtige Radwege sollten rot markiert werden, damit dort Fußgänger diese Gehwege meiden und den Radverkehr nicht behindern (z.B. Leutragraben, am Postcarree)

Es besteht Einvernehmen, dass künftig an einem farblich markierten Radwegenetz gearbeitet werden solle. Herr Guthke erinnert, dass Anfang der 90er Jahre der Straßenbau über das Denkmal- und Sanierungsamt finanziert wurde, das in der Innenstadt jegliche Rotmarkierung aus ästhetischen Gründen ablehnte. Diese Sicht besteht heute nicht mehr so streng. Kontrovers

wird diskutiert, ob eine punktuelle, abschnittsweise Rotmarkierung sinnvoll sei. Für den Abschnitt am Postcarree votierten 3 für eine Rotmarkierung und 5 dagegen (solange keine durchgängige und konsequente Rotmarkierung in Sicht ist). Es wird aber einstimmig beschlossen, dass das Radfahrersymbol erneuert werden soll.

e) Camburger Straße/Einmündung Im Lerchenfeld

- Herr Margull wird gebeten die Sinnhaftigkeit der Poller prüfen
- Kanten quer zum Radweg sind zu beseitigen
- Kritik an der Einengung / veränderten Breite weist Herr Margull zurück (weil in der AG Fahrradverkehr behandelt - allerdings ohne Diskussion der Breite und damit verbundenen Mehrkosten - und die Regelbreite gegeben ist).

TOP5 Sonstiges

- a) Auf Anfrage berichtet Herr Margull, dass ab 1.1.2010 die Stelle der Fahrradbeauftragten in Nachfolge von Frau Strutz erneut besetzt sei und zwar sehr kompetent.
- b) Herr Heinz hatte per email an Herrn Guthke und Herrn Wedekind berichtet, dass er aus terminlichen Gründen künftig nicht teilnehmen kann, bat aber um Klärung der Tabellenstruktur für die Aufgaben- und Problemlisten auf der Homepage. Herr Guthke, der diese Listen bisher geführt hat, hat Herrn Wedekind gebeten, diese Fragen gemeinsam mit Herrn Heinz zu klären.
- c) Herr Margull berichtet von der AG Fahrradfreundliche Kommunen, dass die Rolle der AG Fahrradverkehr in Jena also Positivum vermerkt wurde. Dazu nachträgliche Info durch Herrn Wedekind: Diese Arbeitsgemeinschaft wurde vom Land gegründet (Aufgabe aus dem Thüringer Radverkehrskonzept von 2008) und besteht z.Z. aus 32 Gemeinden, die in 2 Arbeitsgruppen (größere und kleinere Gemeinden, wegen der je nach Ortsgröße unterschiedlichen Problemlage) arbeiten. In Abständen von einigen Monaten wird jeweils in einer anderen Mitgliedsgemeinde getagt, wobei Erfahrungen ausgetauscht werden und jeweils ein bestimmtes Thema vertieft diskutiert wird. Bei einer Tagung dieser AG in Jena könnte sich die AG Radverkehr möglicherweise präsentieren.
- d) Herr Guthke berichtet von einer derzeit an der Uni Dortmund laufenden Diplomarbeit "Radverkehrsförderung in topographisch bewegten Räumen", in der 10 Städte in Deutschland, Luxemburg und der Schweiz beispielhaft behandelt werden. Die Diplomandin bescheinigt der Stadt Jena eine in den letzten Jahren sehr interessante Entwicklung im Bereich des Radverkehrs, und interessiert sich deshalb für die hier laufenden Maßnahmen und Hintergründe.
- e) Herr Mechold kritisiert, dass die Rampe an der Bahnunterführung am Saalbahnhof (von der Griesbrücke kommend) direkt auf den Parkplatz mündet, der aber häufig mit PKW belegt ist und damit für Radfahrer und Rollstuhlfahrer die Fahrt versperrt. Er schlägt eine Sperrung der Parkfläche vor, so dass die Auffahrt frei gehalten wird. Herr Margull sagt eine Prüfung der Lösung dieses Problems zu.
- f) Herr Kießling übergibt eine Kopie seiner Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren Wiesenstraße.

Nächster Termin:

Zeit: Dienstag, **1.12.2009, 17 Uhr**

Ort: Am Anger 26, Raum 005 im Erdgeschoss

Themen:

- 1) Camsdorfer Brücke
- 2) Aufgaben- und Problemlisten (Bearbeitungsstand, Priorisierung)
- 3) Aufgaben für Jena, die sich aus dem Landesradverkehrskonzept ergeben

R. Guthke

Sprecher der AG Fahrradverkehr