



Stadt Jena · Postfach 10 03 38 · 07703 Jena

CDU-Fraktion Jena
Herrn Bastian Stein
Saalbahnhofstr. 10
07743 Jena

Bereich: Dezernat für
Stadtentwicklung
Besucheradresse: Am Anger 26
0743 Jena
Zimmer: 00_07
Telefon: 03641 49-5323
Telefax: 03641 49-5365
E-Mail: stadtentwicklung@jena.de
Internet: www.jena.de

Datum: 25.10.2023

Anfrage für die 49. Sitzung des Stadtrates am 25.10.2023 Erfahrungen mit dem Pop-Up-Radweg

Sehr geehrter Herr Stein,

ich bedanke mich für Ihre Anfrage bezüglich des temporären Pop-Up-Radweges im Bereich Löbdergraben – Fischergasse und beantworte Ihre Fragen wie folgt:

1. Wie bewertet die Stadtverwaltung die Umsetzung und Kommunikation des Tests des Pop-Up-Radweges?

Die Einrichtung von Pop-Up-Radwegen im Rahmen der Veranstaltungen der Europäischen Woche der Mobilität (EWM) war vom Stadtrat im Beschluss 21/1166-BV (Europäische Mobilitätswochen aktiv gestalten) ausdrücklich gewünscht ((vgl. Beschlusspunkt 005). Im Beschlusspunkt 003 wird das Stadtzentrum als Hauptveranstaltungsort ebenso ausdrücklich genannt.

Weil auch im Beschluss 21/1166-BV (autofreier Tag/002) zum Thema ein Jahr zuvor explizit gewünscht war - "prominente Straßenverkehrsflächen der Innenstadt wie Leutragraben, Teichgraben oder Löbdergraben ... der verkehrlichen Nutzung durch den MIV zu entziehen" - lag es nahe, den insgesamt leistungsfähigsten Teil des Grabenringes für eine solche Maßnahme zu nutzen. Sinnvoll war dies außerdem, weil die Durchquerung des Stadtzentrums zum Zeitpunkt der Anordnung des Pop-Up-Radweges für Radfahrer durch das Stadtfest behindert war.

Durch die Maßnahme ist östlich des Stadtzentrums eine durchgehende Radverbindung vom "Schwarzen Bären" bis zur Paradiesbrücke entstanden. Die diesbezügliche Vorabkommunikation war jedoch durchaus unzureichend und erfolgte ausschließlich im Rahmen allgemeiner Informationen zur europäischen Woche der Mobilität. Möglicherweise auch bedingt durch eine ganze Reihe von Baumaßnahmen des letzten Jahres auf der Strecke, wurde der Sinn der Anlage nicht von allen Verkehrsteilnehmern erkannt.

Sparkasse IBAN DE72 8305 3030 0000 0005 74
Commerzbank DE75 8204 0000 0258 9000 00
HypoVereinsbank DE10 8302 0087 0004 1491 49

BIC HELADEF1JEN
COBADEFFXXX
HYVEDEMM463

Deutsche Bank IBAN DE47 8207 0000 0390 6666 00
Volksbank DE30 8309 4454 0040 6176 04

BIC DEUTDE8EXXX
GENODEF1RUJ

Auch wurde gerade am Anfang und Ende der Strecke Verbesserungsbedarf erkannt. Die Strecke wurde im Zeitraum der Anordnung systematisch beobachtet. Die Auswertung der Beobachtungen erfolgt derzeit und soll gemeinsam mit der vom Stadtrat geforderten Auswertung der EWM vorgelegt werden.

Deshalb wird darauf in Frage 2 nur grundsätzlich eingegangen und dieser Auswertung nicht vorgegriffen.

2. Welche Veränderungen des Verkehrs ließ sich aus dem Test beobachten?

In Zeiten geringer / mittlerer Verkehrsnachfrage zeigte sich die verbliebene Spur als ausreichend in ihrer Kapazität. Mit zunehmendem Verkehr in der Rushhour wurden entlang des Pop-Up-Radweges Engpässe in der Leistungsfähigkeit des Systems deutlich. An den Lichtsignalanlagen der Einmündung Löbdergraben - Fischergasse und der Fußgängerlichtsignalanlage Saalstraße - Steinweg gab es zuweilen Rückstaus bis zur Kreuzung Löbdergraben - Fürstengraben, sodass die Einfahrt am Hotel "Schwarzer Bär" in den Löbdergraben aus östlicher und westlicher Richtung schwierig war bzw. auf der Kreuzung eingefahrene Fahrzeuge nicht mehr abfließen konnten. Ursache dafür scheint der mangelnde Verkehrsabfluss an der Kreuzung Fischergasse - Knebelstraße gewesen zu sein, von dem sich der Rückstau über mehrere Bereiche bis zum Fürstengraben fortsetzte. Am Knotenpunkt Fischergasse wurde innerhalb der Anordnungszeit zugunsten der Leistungsfähigkeit nachkalibriert.

Die Nutzung des Pop-Up-Radweges durch Radfahrer war während der Testphase eher gering. Beobachtet wurden weiterhin Gehwegnutzungen, die aber ggf. auf die beschriebene, fehlende Erkennbarkeit des Pop-Up-Radweges zurückzuführen sind. Der Straßenbahnverkehr wurde nach den Beobachtungen der Stadtverwaltung nur in der ersten Phase der Anordnungszeit behindert. Busse waren vom Rückstau teilweise mit betroffen.

3. Welche Schlussfolgerungen zieht die Verwaltung aus diesen Erkenntnissen für eine weitere Beruhigung der Innenstadt und den Ausbau der Osttangente?

Mit der zeitweisen Installation des Pop-Up-Radweges und der damit verbundenen Reduzierung an Fahrspuren konnten die Grenzen der Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems unter derzeit vorhandener Verkehrsnachfrage beobachtet werden. Nur eine Richtungsfahrspur in südliche Richtung ist derzeit zumindest ohne Umbaumaßnahmen im Bereich der Kreuzung am roten Turm nicht ausreichend. Schlussfolgernd ist eine Entlastung der innenstadtnahen Straße durch Realisierung der Osttangente notwendig, insbesondere da die Einrichtung einer Radspur entgegengesetzt zum Pop-Up-Radweg, also von Süd nach Nord, noch deutlich größere Einschränkungen für den MIV bedeuten würde.

Mit freundlichen Grüßen

Christian Gerlitz
Bürgermeister und Dezernent