

## 1. Variante Kreisverkehr

### Beschreibung

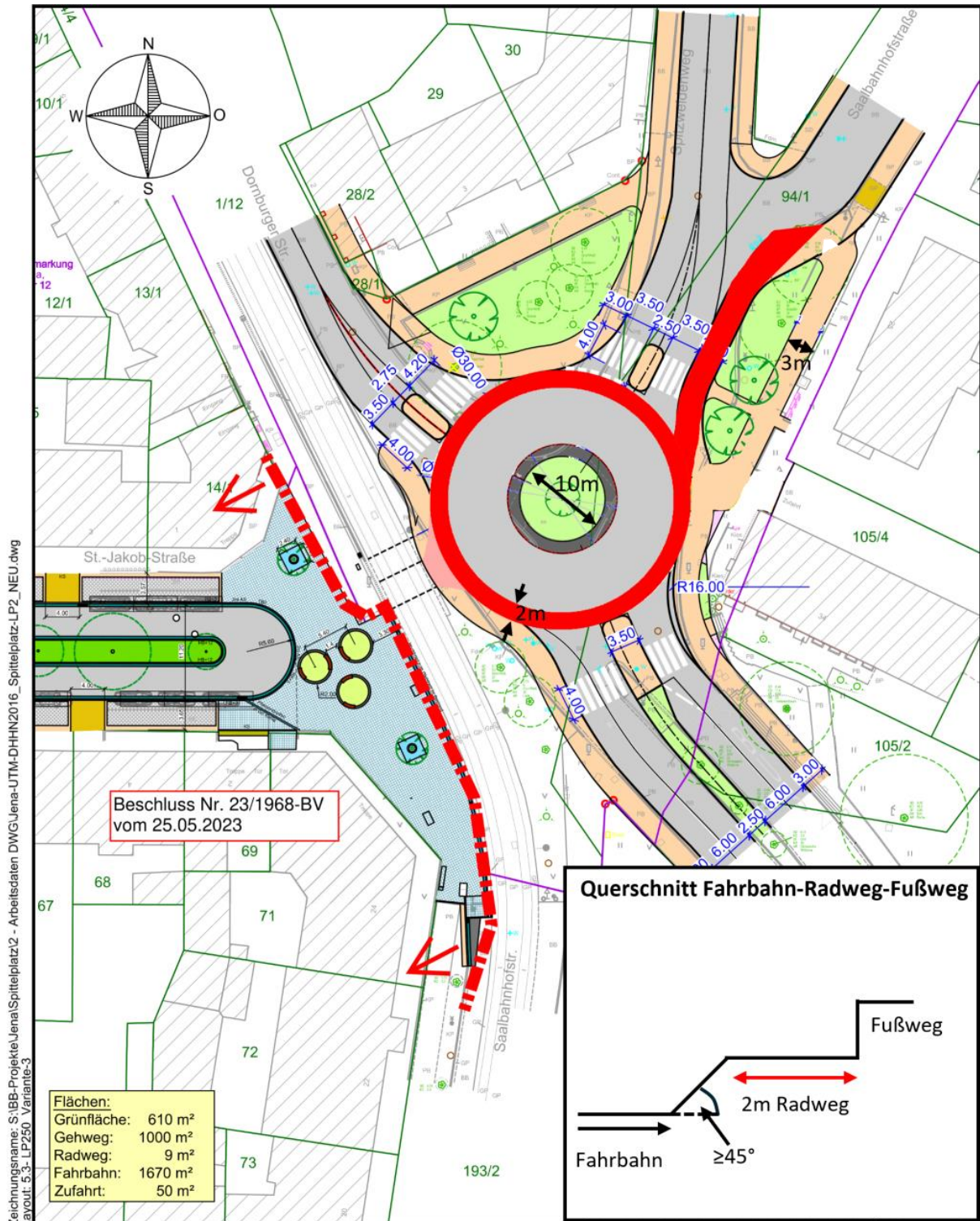
Die von der Stadtverwaltung präferierte Kreisverkehr-Variante sehen wir mit gemischten Gefühlen. Einerseits bringen Kreisverkehre für den Fußverkehr Vorteile, da dieser dank der Überwege stets Vorrang hat und kleine Kreisverkehre für den Fußverkehr zumeist sicherer sind als Kreuzungen. Andererseits gilt die verbesserte Sicherheit nicht für den Radverkehr. Erfahrene Radfahrer\*innen können zwar auch von den schnelleren Wegebeziehungen des Kreisverkehrs profitieren. Für unsichere Radfahrende (insbesondere Kinder oder ältere Menschen) dürfte die gemeinsame Führung im dichten KFZ-Verkehr abschreckend sein und es ist zu erwarten, dass sie stattdessen regelwidrig auf den Fußwegen fahren werden, was dort zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen wird.

Damit ist für uns fraglich, ob das Planungsziel (Erhöhung der Sicherheit von Rad- und Fußverkehr) mit dieser Variante erreicht wird. Für die optimale Lösung („geschützter Kreisverkehr“ nach niederländischem Vorbild mit einer baulich getrennten Radinfrastruktur um den Kreisverkehr herum) fehlt sicherlich der Platz. Deswegen möchten wir einige Anregungen zu den vorliegenden Plänen eines Kreisverkehrs geben, um die Sicherheit des Rad- und Fußverkehrs zu erhöhen.

### Anmerkungen

- Um die Sicherheit des Rad- und Fußverkehrs zu erhöhen, wäre es sinnvoll, das Höhenniveau der Fußgängerüberwege oberhalb der Fahrbahn zu legen, womit der KFZ-Verkehr über Anrampungen auf das Niveau der Überwege geführt wird. Dies führt zu einer Geschwindigkeitsreduktion und damit zu mehr Sicherheit für den Fußverkehr.
- Die Aufstellfläche für den Radverkehr zwischen Straßenbahntrasse und Kreisverkehr ist sehr klein. Um Platz zu gewinnen, sollte die Fläche trapezförmig zum Kreisverkehr hin geöffnet werden, damit sich Fahrräder schräg aufstellen und anschließend leichter in den Kreisverkehr einfahren zu können.
- Wenn eine Verschiebung des gesamten Kreisverkehrs um einige Meter Richtung Norden möglich sein sollte, wäre dies begrüßenswert. Ein wesentlicher Vorteil wäre, dass der KFZ-Verkehr von der Dornburger Straße Richtung „Am Anger“ keine geradlinige Verbindung erhält, die zum Durchrasen einlädt, sondern durch die stärkeren Kurven zur Geschwindigkeitsreduktion gezwungen wird. Außerdem vergrößert sich so die eben benannte Aufstellfläche für den Radverkehr zwischen Straßenbahn und Kreisverkehr.
- Die dargestellte Grundstückszufahrt zum Kreisverkehr dürfte zu Behinderungen und unübersichtliche Situationen führen. Falls möglich wäre eine gemeinsame Zufahrt zum Jena-GEOS-Gelände besser.
- Wünschenswert wäre eine Prüfung, ob eine Radspur in den Kreisverkehr integriert werden kann (siehe nachfolgende Skizze). Unser Vorschlag wäre, diese auf ein Höhenniveau zwischen Fahrbahn und Gehweg zu legen und gegenüber der Fahrbahn eine Anrampung einzufügen. Diese ermöglicht es größeren Fahrzeugen, bei Bedarf die Radspur mitzunutzen. In Richtung Spitzweidenweg bzw. nördliche Saalbahnhofstraße können ebenfalls separate Radspuren mit je 1,50 Meter Breite eingerichtet werden (entweder auf gemeinsam auf östlicher Seite, wie in der Skizze zu sehen, oder

aufgeteilt auf beide Seiten). Dafür müsste der neue Fußweg auf der Ostseite entfallen und der bestehende Fußweg stattdessen in seiner gegenwärtigen Breite von 3 Metern belassen werden.



Die Skizze basiert auf der Kreisverkehr-Variante der Stadtverwaltung<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Quelle: [https://sessionnet.owl-it.de/jena/bi/vo0050.asp?\\_\\_kvonr=16409](https://sessionnet.owl-it.de/jena/bi/vo0050.asp?__kvonr=16409)

## 2. Variante LSA-Kreuzung

### Beschreibung

Die zweite von der Stadtverwaltung vorgestellte Variante sieht, ähnlich wie im Bestand, eine LSA-Kreuzung vor. Auch hier sehen wir ein wesentliches Problem in der Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn gemeinsam mit dem KFZ-Verkehr. Wie bei der 1. Variante ist davon auszugehen, dass unsichere Radfahrende deswegen auf den Fußwegen fahren werden. Dennoch möchten wir auch zu dieser Variante kurze Hinweise geben, falls sie letztendlich bevorzugt werden sollte.

### Anmerkungen

- Die Aufstellfläche für das indirekte Linksabbiegen Richtung St.-Jakob-Straße ist mitten auf der Kreuzung viel zu gefährlich und auch zu klein.
- Radschutzstreifen, wie sie im Spitzweidenweg gekennzeichnet sind, sorgen nachweislich für mehr gefährliche Überholmanöver und sollten deswegen grundsätzlich abgeschafft werden.
- Sowohl der Spitzweidenweg als auch die nördliche Saalbahnhofstraße sollten bestenfalls als Fahrradstraßen ausgewiesen werden, um der Bedeutung dieser Verbindungen für den Radverkehr gerecht zu werden und diesen besser zu schützen (auch wenn die Fahrradstraße Spitzweidenweg aus dem Radverkehrsplan gestrichen wurde, sollte dies erneut forciert werden).

## 3. Alternativvorschlag

### Beschreibung

Unser Alternativvorschlag basiert auf dem zweiten Vorschlag der Stadtverwaltung mit einer LSA-Kreuzung. Dort sind auf der Straße „Am Anger“ die beiden äußeren Spuren als kombinierte Bus-/Radspuren dargestellt gewesen.

Zunächst möchten wir den Busverkehr aus der Straße „Am Anger“ herausnehmen und regen stattdessen eine Führung der Buslinien (insbesondere der Linie 15) über die südliche Saalbahnhofstraße an (gemeinsam mit den Straßenbahnlinien 1 und 4). Von dort wird die Linie 15 mittels Vorrangschaltung gerade über die Spittelplatz-Kreuzung zum Spitzweidenweg geführt. Für die Regionalbuslinien gibt es wahlweise die Möglichkeit, sie auf den KFZ-Spuren zu führen oder sie künftig zwischen Rotem Turm und Spittelplatz entlang der Straßenbahntrasse zu führen, wo sie per Vorrangschaltung Richtung Dornburger Straße abbiegen können.

Durch die Bündelung der ÖPNV-Trassen werden aus den beiden Bus-/Radspuren auf „Am Anger“ reine Radspuren. Als zweite wesentliche Änderung bitten wir um die Evaluation, diese beiden Radspuren auf die westliche Seite des Mittelstreifens zu verlagern, während die beiden östlichen Spuren dem KFZ-Verkehr dienen.

Im Kreuzungsbereich würden so die Verkehrsarten entflochten und es gibt praktisch gesehen zwei verschiedene Kreuzungspunkte: Einen im südlichen Bereich des Spittelplatzes für den Radverkehr sowie einen im nördlichen Teil für den KFZ-Verkehr.



### Vorteile

- Die bauliche Trennung garantiert maximale Sicherheit für den Radverkehr.
- Es besteht die Möglichkeit zur Einrichtung einer Ampelschaltung, in der keine kreuzenden Wegebeziehungen innerhalb einer Ampelphase vorliegen (Abbiegeunfälle als eine der häufigsten Unfallursachen zwischen KFZ- und Rad- bzw. Fußverkehr werden so verhindert). Sowohl Rad- als auch Fußverkehr profitieren erheblich dank der erhöhten Sicherheit.
- Durch die Entzerrung zwischen dem Kreuzungspunkt des Radverkehrs und der Straßenbahn-Querung entsteht deutlich mehr Platz und damit eine geringere Gefahr durch „Fahrrad-Rückstaus“ auf die Straßenbahntrasse.
- Es gibt eine einheitliche Haltestelle für Busse und Straßenbahnen.
- Für die Buslinie 15, die zurzeit regelmäßig Verspätungen an den LSA-Kreuzungen der Käthe-Kollwitz-Straße mit der Saalbahnhofstraße sowie „Am Anger“ sammelt, entstehen vereinfachte und beschleunigte Fahrwegrelationen.



*Skizze des Alternativvorschlags: Dargestellt ist die prinzipielle Flächenaufteilung zwischen dem ÖPNV (lila), dem Radverkehr (grün) sowie dem KFZ-Verkehr (blau). Der Fußverkehr ist zur besseren Übersicht nicht dargestellt, behält aber im wesentlichen die bestehende Gehweg-Infrastruktur.*

### Einordnung in größeren Kontext

Wir sehen in diesem Vorschlag erhebliche Vorteile für die Verkehrssicherheit insbesondere des Radverkehrs. Jedoch ergibt der baulich getrennte Radweg auf der westlichen Seite von „Am Anger“ nur dann Sinn, wenn die Hauptachse in Nord-Süd-Richtung für den Radverkehr über den östlichen Löbdergraben geführt wird. Dies wird

unserer Einschätzung nach auch die deutlich attraktivere Wegebeziehung im Vergleich zur geplanten Osttangente sein, für die wir den wesentlichen Teil des Radverkehrs erwarten. Als Verbindungsstück wird ein baulich getrennter Radweg durch das „Gerbergassen-Areal“ benötigt, um die Radwege „Am Anger“ und östlicher Löbdergraben zu verbinden. Ohne diese würde unser Alternativvorschlag seinen wesentlichen Sinn verlieren. Deswegen wünschen wir uns eine sorgfältige Bewertung dieser alternativen Wegerelation, von der auch die Umgestaltung des Spittelplatzes abhängt.