



■ JENA LICHTSTADT.

Fahrradquerung Camsdorfer Ufer

Informationen zum aktuellen Stand der Planung



■ JENA LICHTSTADT.

Liebe Bürgerinnen und Bürger,

selten hat in den letzten Jahren ein Thema die Stadtgesellschaft so intensiv beschäftigt, wie die Frage nach einer für alle Verkehrsteilnehmer sicheren und verträglichen Lösung im Bereich der Camsdorfer Brücke. Seit dem Jahr 2008 gab es zahlreiche Untersuchungen, Gutachten und Stellungnahmen, mit deren Hilfe die Verwaltung, die Politik, die Umweltverbände und die Öffentlichkeit versuchten, einen tragfähigen Konsens zu finden. In der aktuellen Situation und mit Blick auf die anstehenden städtebaulichen Entwicklungen im direkten Umfeld der Camsdorfer Brücke gibt es aus heutiger Sicht nur eine Lösung, die der Verkehrssicherheit Aller – Radfahrern, Fußgängern, Autofahrern und dem öffentlichen Nahverkehr – gerecht wird.

Um die Komplexität des Themas zu verdeutlichen, haben wir für Sie noch einmal alle bisher untersuchten Varianten und die wichtigsten Erkenntnisse aus den externen Gutachten zusammengefasst.

Die Verwaltung ist bemüht, auch weiterhin mit den Umweltverbänden und Bürgern nach konsensfähigen Lösungen zu suchen. Wir stehen Ihnen als Ansprechpartner gern zur Verfügung.



Ihr Dr. Thomas Nitzsche

Oberbürgermeister



Ihr Christian Gerlitz

Bürgermeister und Dezernent
für Stadtentwicklung und Umwelt

Wichtigste Beschlüsse und Berichte zur Thematik

- 10.07.2008 Beschluss des Stadtrates
»Saalewege« (08/1315-BV)
- 20.05.2009 Beschluss des Stadtrates
»Rahmenplan Saale« (09/1784-BV)
- 24.03.2010 Beschluss des Stadtrates
»Verbesserung Radwegeführung und Fußgängerverkehr im Bereich der Camsdorfer Brücke« (10/0451-BV)
- 01.04.2010 Bericht an den
Stadtentwicklungsausschuss
»Untersuchung der Querungsmöglichkeiten der Karl-Liebknecht-Str. im Bereich Camsdorfer Brücke« (10/0438-BE)
- 19.05.2011 Bericht an den
Stadtentwicklungsausschuss
»Variantenvorstellung Unterführung Camsdorfer Brücke« (11/1048-BE)
- 24.06.2019 Bericht an den Stadtentwicklungsausschuss
»Radwegunterführung Camsdorfer Brücke: Sachstand Naturschutzrechtliche Beurteilung« (19/0008-BE)
- 29.08.2019 Beschluss des
Stadtentwicklungsausschusses
»Neugestaltung Landfeste – Entwurf« (19/0058-BV)



Ausgangssituation

Bereits seit vielen Jahren ist sowohl der Stadtverwaltung als auch der Politik bewusst, dass im Bereich des westlichen Brückenkopfes der Camsdorfer Brücke aus Sicht der Verkehrssicherheit dringender Handlungsbedarf besteht. Da nach Einschätzung der Straßenverkehrsbehörde die umliegenden Straßen weitestgehend ausgelastet sind, sollen Lösungsmöglichkeiten nicht zu Einbußen der Leistungsfähigkeit führen, insbesondere für den Straßenbahn- und Busverkehr als auch den Kfz-Verkehr. Das ist notwendig, da sonst auch Feuerwehr, Rettungsdienst und Polizei nicht mehr rechtzeitig und zuverlässig ihre Aufgaben erfüllen können. Im Zusammenhang mit der städtebaulichen Entwicklung der Stadt (z.B. neue Schulstandorte in Jena-Ost und Entwicklung des Inselplatzes zum Universitäts-Campus) ist zu erwarten, dass der Handlungsdruck in diesem Bereich zukünftig deutlich steigen wird.

In Spitzenzeiten überqueren aktuell fast 150 Radfahrer pro Stunde die Camsdorfer Brücke. Da die Aufstellflächen an der Ampelanlage unter dem Bahndamm viel zu wenig Platz bieten (vor allem für Fahrräder mit Anhängern und größere Gruppen), quert eine größere Zahl von Fußgängern und Radfahrern ungesichert mehrere Fahrstreifen. Das geschieht zum Teil im Rückstau des KFZ-Verkehrs an der Ampelanlage



auf der Camsdorfer Brücke, was regelmäßig zu Konflikten wie auch Unfällen führt. Vor allem für Kinder und Jugendliche ist die Verkehrssituation unübersichtlich und bietet keinen sicheren Schulweg. Nicht zuletzt fehlt es an einer klaren Wegeführung für Fahrradtouristen auf dem Saaleradweg.

Zur Lösung der komplexen, problematischen Situation wurden drei grundsätzliche Varianten – zum Teil in Alternativen – zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Fußgängern und Radfahrern untersucht:

Variante 1

Ampelgeregelte
Querungen

Variante 2

Straßen-
verkehrsrechtliche
Regelungen

Variante 3

Brücken und
Unterführungen

In der Abwägung aller Vor- und Nachteile der geprüften Varianten ist aus aktueller Sicht der Stadtverwaltung nur mit einer Unterführung eine verkehrssichere Lösung für alle Verkehrsteilnehmer zu realisieren.

Die Stadtverwaltung Jena ist jedoch offen für weitere noch nicht bekannte Querungsmöglichkeiten, soweit diese verkehrssicher sind sowie zeitnah und finanziell umsetzbar wären.



Variante 1a östlich

Ampelgeregelte Querung

Veränderung an der bestehenden Ampelanlage durch Verschiebung auf die Ostseite der Bahnbrücke

Bewertung

Die Vorteile dieser Variante sind, dass nahezu alle Richtungen des Fußgänger- und Radverkehrs berücksichtigt werden und kein Eingriff in das Biotop notwendig ist.

Allerdings ist die Verkehrssicherheit stark gefährdet: Verkehrsteilnehmer rechnen nicht mit einem unerwartet großen Versatz der Ampelanlage bzw. dass etwa 20 m weiter Fußgänger und Radfahrer die Fahrbahn überqueren dürfen und laufen Gefahr, mit diesen zusammen zu stoßen. Nur wenn Fußgänger und Radfahrer schon vor dem Abbiegen sichtbar sind, kann ein Fahrzeug rechtzeitig anhalten. Gerade unter der Bahnbrücke ist die Sicht erheblich eingeschränkt. Zudem besteht eine erhöhte Gefahr von Auffahrunfällen, wenn Fahrzeuge beim Abbiegen Rücksicht nehmen wollen und stark bremsen.



Variante 1b westlich

Ampelgeregelte Querung

**Errichtung einer separaten
Ampelanlage für Fußgänger und
Radfahrer**

Bewertung

Die Vorteile einer separaten Ampelanlage am westlichen Brückenkopf entsprechen denen der Variante 1a.

Diese Variante ist aus Gründen der Verkehrssicherheit abzulehnen. Es würden viele Fahrzeuge, die die Kreuzung am Bahndamm bei »Grün« überqueren nach kurzer Distanz auf die Rotphase der neuen Ampelanlage treffen. Diese Situation ist für alle Verkehrsteilnehmer sehr gefährlich und kann zu einem Unfallschwerpunkt werden. Außerdem ist davon auszugehen, dass die neue Überquerung regelmäßig durch größere Fahrzeuge oder Straßenbahnen verstellt sein wird.



Variante 2

Einordnung einer Querungshilfe

Einordnung einer Querungshilfe auf der Linksabbiegespur der Karl-Liebknecht-Straße

Bewertung

Diese Variante ist keine verkehrssichere Lösung und muss als Alternative ausgeschlossen werden. Durch die Verkürzung der Linksabbiegespur auf 2 bis 3 Fahrzeuge wird die Querungshilfe regelmäßig durch haltende Kfz oder Straßenbahnen überstaut. Das führt zu einer unübersichtlichen Situation durch die Beeinträchtigung der Sicht und erzeugt lediglich eine »Scheinsicherheit«, vor allem für Kinder und Jugendliche. Darüber hinaus ist die Mittelinsel auf Grund der Abmessungen für Radfahrer mit Anhänger, Tandemfahrer und größere Gruppen nicht nutzbar.

Sonstige straßenverkehrsrechtliche Regelungen

Bewertung

Folgende weitere Maßnahmen zur Verbesserung der direkten Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer wurden hinsichtlich der Verbesserung der Verkehrssicherheit geprüft:

Tempo 20

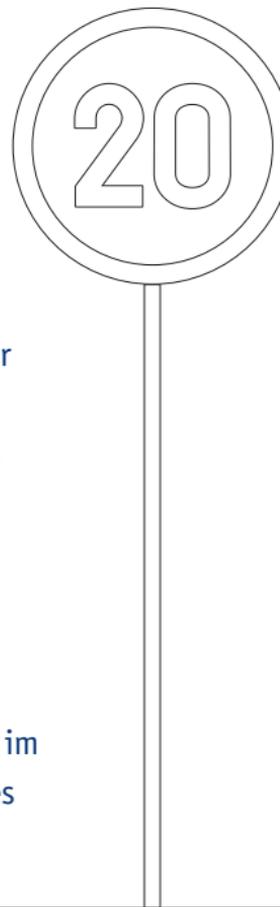
Auf Grund der Nähe zur bestehenden Ampelanlage kann davon ausgegangen werden, dass die regelmäßig gefahrene Geschwindigkeit bereits jetzt nicht deutlich höher liegt. Darüber hinaus gilt bereits heute stadteinwärts eine Geschwindigkeitsbeschränkung von Tempo 30.

Fußgängerüberweg

Gemäß der gültigen »Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen« dürfen Fußgängerüberwege über Straßen mit Straßenbahnen ohne eigenen Gleiskörper und im Verlauf eines gemeinsamen Fuß- und Radweges (Zeichen 240 StVO) nicht angelegt werden.

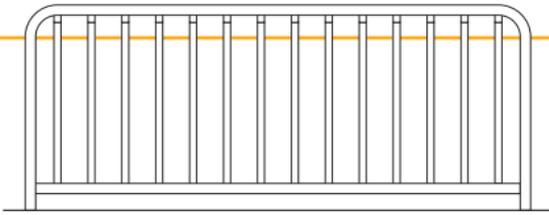
Ausweisung als Einbahnstraße

Diese Maßnahme kommt einer Teilspernung der Camsdorfer Brücke gleich. Auf der Brücke verkehren täglich 12.000 Kfz. Je nach gesperrter Richtung würden andere Straßen stärker befahren. Insbesondere die Camsdorfer Straße würde durch Ausweichverkehre sehr beansprucht. Für den Bus- und Straßenbahnverkehr müssten Ausnahmeregelungen getroffen werden.



Geländer aufstellen

Aufstellen eines Geländers zur Verhinderung der Querungen ca. 20 m vor der Ampel

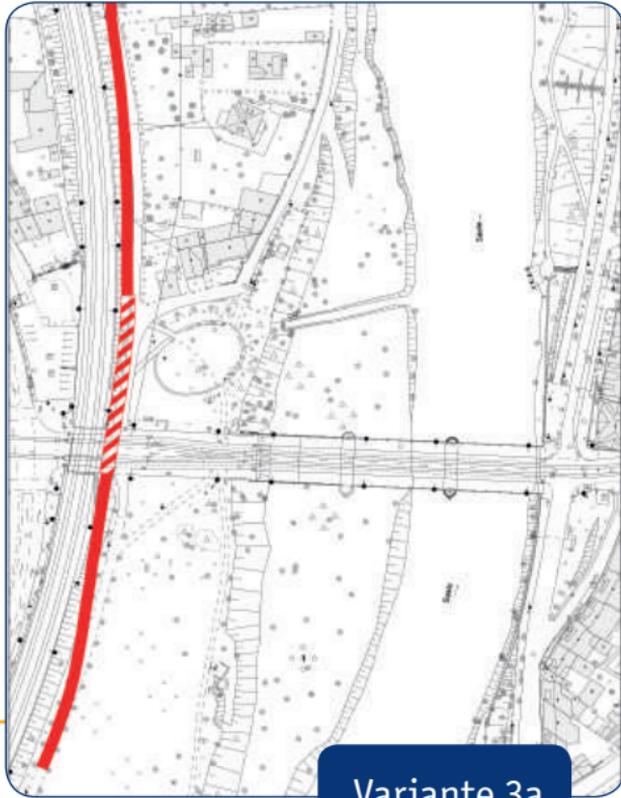
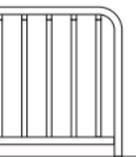


Bewertung

Um Überquerungen der Karl-Liebnecht-Straße von Fußgängern und Radfahrern außerhalb der Ampelanlage zu verhindern, müsste ein Geländer beidseitig an der Ampel beginnen und bis über die Brücke geführt werden. Das ist aus mehreren Gründen nicht möglich:

- Die Konzentration aller Fußgänger und Radfahrer an der Ampel würde diesen Bereich vollständig überlasten;
- die Aufstellfläche auf dem Gehweg unter der Eisenbahnbrücke wäre so klein, dass die Ampel von Radfahrern mit Anhänger nicht mehr genutzt werden kann;
- auf der Landfeste befindet sich ein Landeplatz für Rettungshubschrauber, der weiterhin für Rettungsfahrzeuge erreichbar sein muss.

Sowohl für die Rettungsfahrzeuge als auch die Pflegefahrzeuge des KSJ müsste das Geländer genau an der Stelle geöffnet bleiben, die heute für Überquerungen genutzt wird – damit wäre der Zweck verfehlt.



Variante 3a

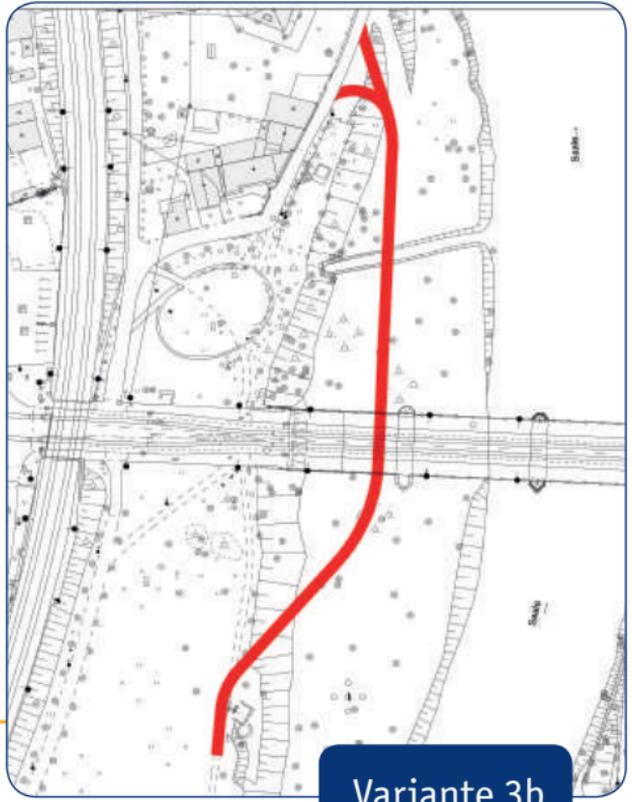
Brücke

Errichtung einer Brücke für den Fußgänger- und Radverkehr parallel zum Bahndamm

Bewertung

Die Errichtung einer Brücke würde eine verkehrssichere Lösung darstellen. Gegen diese Variante sprechen folgenden Gründe:

- Die notwendige Überquerungshöhe auf Grund der Oberleitungen der Straßenbahn wäre nur mit langen Rampen von ca. 100 m realisierbar. Eine solche Rampenlänge ist für Fußgänger und Radfahrer sehr unattraktiv. Es ist davon auszugehen, dass eine solche Brücke nur wenig genutzt wird und damit den geplanten Zweck nicht erfüllt.
- Für die Realisierung müssten zwar keine Bäume im Biotop aber mindestens 22 Alleebäume gefällt werden.
- Die Kosten von ca. 3,5 Mio. € wären allein durch die Stadt Jena zu tragen.



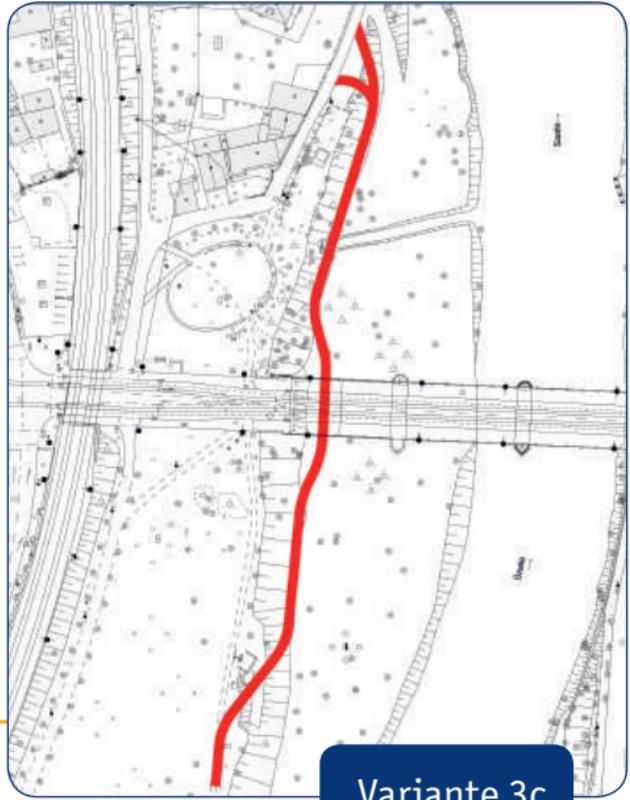
Variante 3b

Unterführung

Errichtung einer langen
Unterführung mit großzügiger
Wegeführung

Bewertung

Die Errichtung dieser Unterführung würde eine verkehrssichere Lösung darstellen, die keinen Einfluss auf den Kfz- oder den öffentlichen Personennahverkehr nimmt. Durch die großzügige Wegeführung mit einem Gefälle / einer Steigung von unter 6 % wäre ein angenehmes Befahren möglich. Diese Form der Unterführung ist nicht für alle Richtungen des Fußgänger- und Radverkehrs eine optimale Lösung, da für den abbiegenden Verkehr größere Umwege entstehen. Durch den großen Eingriff in das Biotop, der für die Umsetzung notwendig wäre, wurde diese Variante als Alternative ausgeschlossen.



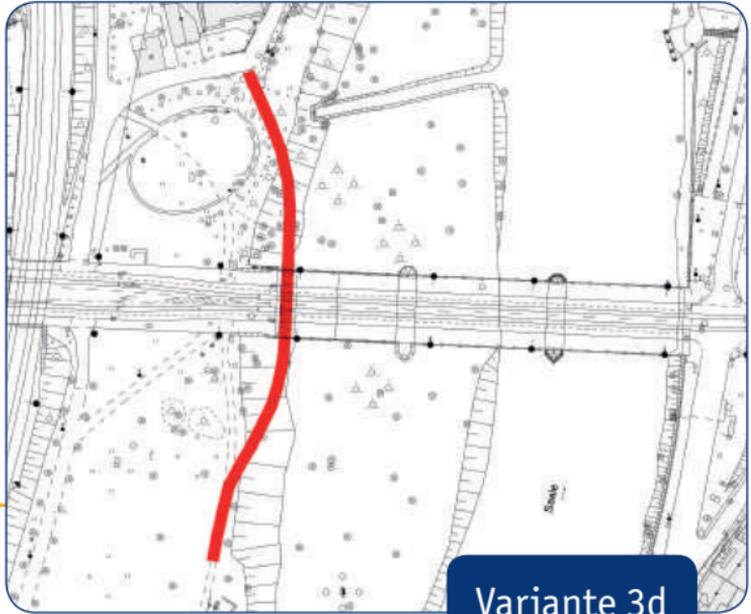
Variante 3c

Unterführung

Errichtung einer langen
Unterführung eng entlang
der Böschung

Bewertung

Die Errichtung dieser Unterführung wäre eine verkehrssichere Alternative, die keinen Einfluss auf den Kfz- oder den öffentlichen Personennahverkehr nimmt. Durch die Wegführung eng an der Böschung würde sich eine gute Lösung ergeben, die den Eingriff in das Biotop so gering wie möglich hält und trotzdem das maximal zulässige Gefälle / Steigung von 6 % einhält. Auch diese Variante bietet nicht für alle Richtungen des Fußgänger- und Radverkehrs eine optimale Lösung, da für den abbiegenden Verkehr größere Umwege entstehen. Der Eingriff in das Biotop wäre immer noch sehr umfangreich, daher wurde diese Unterführung als Alternative ausgeschlossen.



Variante 3d

Vorzugsvariante

Errichtung einer kurzen Unterführung mit größeren Steigungen

Bewertung

Mit dieser Form der Unterführung wird der Eingriff in das Biotop auf ein Minimum reduziert. Auch in dieser Variante sind noch Umwege für Fußgänger und Radfahrer vorhanden, doch deutlich weniger als in den Varianten 3a – 3c. Gefälle und Steigung der Unterführung sind mit 6,4% und 7,6% suboptimal, aber noch in einem vertretbaren Rahmen.

Durch die Errichtung der Unterführung werden 309 qm Biotop durch den Radweg in Anspruch genommen. Darüber hinaus sind 1.106 qm durch bauliche Veränderungen im Bestand gefährdet, hierfür hat die Naturschutzbehörde bereits besondere Schutzmaßnahmen für das Biotop festgelegt. Es müssen insgesamt 14 Bäume gefällt werden.

In der Abwägung der Belange des Naturschutzes und des sonstigen öffentlichen Interesses (Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer) ist diese Variante die einzige verkehrssichere Lösung.

Gutachten und Untersuchungen zur Vorzugsvariante

- Artenerfassung Fledermäuse (2016)
- Faunistische Untersuchungen (Avifauna, Biber und Präsenzprüfung Fischotter; 2016)
- Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung (2017)
- Verkehrstechnische Untersuchung (2018)
- Eingriffsermittlung in ein gesetzlich geschütztes Biotop (2018)
- Hydrologisches Gutachten (Wasserspiegellagenberechnung und Fachgutachten; 2018)



Visualisierung der Variante 3d mit temporärem Zaun

Impressum

Herausgeber

Stadt Jena

Dezernat Stadtentwicklung und Umwelt

Am Anger 26

07743 Jena

Ansprechpartner

Bürgermeister und Dezernent

Christian Gerlitz

Tel.: 03641 - 495000

Mail: stadtentwicklung@jena.de

Bildnachweis

alle Fotos und Grafiken - Stadt Jena

Gestaltung

www.art-kon-tor.de

