

Beirat Radverkehr Jena

Protokoll der Beratung vom 05. 02. 2019

Ort: Am Anger 26, Beratungsraum 1_03

Zeit: 17:04 – 19:50 Uhr

Teilnehmer:

Titel	Name	Vorname	vertritt
stimmberechtigte Mitglieder			
	Dreßler	Sandro	Bürgervertreter
	Drechsler	Sven	Bürgervertreter
	Fechler	Kevin	FDP
Prof. Dr.	Guthke	Reinhard	Beirat Lokale Agenda 21 (Stellvertreter)
Dr.	Heinz	Erik	ADFC
	Hennig	Thomas	Bündnis 90 / Grüne
	Jacob	Lutz	Bürgervertreter
	Kober	Hartmut	Beirat Lokale Agenda 21
	Martin	Dietrich	Bürgervertreter
Dr.	Schmidt	Dorit	Bürgervertreterin
	Wedekind	Thomas	ADFC
beratende Mitglieder:			
	Henning	Jürgen	Kommunalservice Jena
	Schubert	Jennifer	VCD Ortsgruppe Jena
	Zimmermann	Ulrike	Radverkehrsbeauftragte

Tagesordnung:

1. Tagesordnung,
2. Protokollkontrolle,
3. Auswertung der Zählstellen Oberaue und Erlanger Allee/Goldbergrampe,
4. Regelungen zur Berufung der Bürgervertreter für den Beirat Radverkehr,
5. Grundsatzdiskussion zur Freigabe von Einbahnstraßen,
6. Grundsatzdiskussion zur Breite von Schutzstreifen und der angrenzenden Fahrspuren,
7. Göschwitzer Straße Fahrbahnnutzung oder Freigabe Gehweg,
8. Sonstiges.

Die Leitung der Sitzung hat Lutz Jacob, der die Anwesenden begrüßt.

TOP 1: Tagesordnung

Da W. Apelt entschuldigt ist, können TOP5 und TOP6 u.U. nicht erschöpfend behandelt werden. J. Henning kündigt zusätzliche Informationen an, die unter TOP8 eingeordnet werden. Zur Tagesordnung als solche gibt es keine Änderungsanträge.

TOP2: Protokollkontrolle

Über die Protokolle vom 08.01.2019 und vom 13.11.2018 wird abgestimmt:

Beschluss:

Thema	Bestätigung des Protokolls der Sitzung vom 08.01.2019
Ergebnis	Ja: 8, Enthaltung: 2

Beschluss:

Thema	Bestätigung des Protokolls der Sitzung vom 13.11.2018 (Version 5)
Ergebnis	Ja: 8, Enthaltung: 2

In eigener Sache bringt E. Heinz das Problem zur Sprache, dass die Erstellung der Protokolle der Beiratssitzungen in ausführlicher und lesbarer Form zu viel Aufwand macht. Alternativen wären ein verkürztes Protokoll, eine Verteilung der Arbeit oder eine schriftliche Zuarbeit der Beiträge während der Sitzung.

TOP3: Auswertung der Zählstellen Oberaue und Erlanger Allee/Goldbergrampe

U. Zimmermann stellt erste Ergebnisse der Verkehrszählung an den zwei automatischen Radfahrerzählstellen in der Oberaue und in der Erlanger Allee („Goldberggrampe“) vor. Die Auswertung ist nach verschiedensten Kriterien möglich. Erwartungsgemäß ist die Anzahl der Radfahrer sowohl wochentags- als auch wetterabhängig. Spitzenwerte an der Zählstelle Oberaue waren ca. 4000 Radfahrer pro Tag im August 2018, wobei der morgendliche Spitzenwert bei ca. 400 pro Stunde lag. Aber auch im Winter wurden wochentags meist mehr als 1000 Radfahrer gezählt, so dass von einem Grundstock an radfahrenden Arbeitspendlern ausgegangen werden kann. Die Ergebnisse sollen vor allem als Planungsgrundlage dienen, z.B. für den Ausbau der betreffenden Wege. Eine öffentliche Verfügbarkeit der Daten wird angestrebt, wofür sich auch der Beirat ausspricht.

Beschluss:

Thema	Öffentlicher Zugang zu den Radverkehrszählenden
Ergebnis	Ja: 10 (von 10)

TOP4: Regelungen zur Berufung der Bürgervertreter für den Beirat Radverkehr

Die vorgesehenen Regelungen zur Berufung der Bürgervertreter in den Beirat wurden dem Rechtsamt vorgelegt. Punkt 1 - 5 des vorgesehenen Prozedere sind zulässig. Punkt 6 widerspricht der Thüringer Kommunalordnung und wird gestrichen. Folgendes Prozedere wird nun inhaltlich beschlossen, muss aber noch ausformuliert werden:

Beschluss (vorbehaltlich redaktioneller Änderungen):

Thema	Auswahl der Bürgervertreter für den Beirat Radverkehr <ul style="list-style-type: none">• Öffentliche Ausschreibung (mit inhaltlicher Beschreibung und ausdrücklichem Hinweis auf die monatlichen Sitzungen und Datenspeicherung für 1 Wahlperiode): Amtsblatt, Lokalpresse, sonstige Medien,• Frist 6 Wochen, Beginn der Ausschreibung vor der Kommunalwahl, Ende der Frist nach der Kommunalwahl,• Bedingungen: mindestens 18 Jahre, Hauptwohnsitz Jena, kein Stadtratsmitglied, da diese ja über die Fraktionen vertreten sind,• Es werden bis zu 5 Mitglieder und 5 Stellvertreter ausgelost.• Bei Ausscheiden von Bürgervertretern werden Nachrücker aus der Liste der verbleibenden Bewerber ausgelost und dem Stadtrat zur Bestätigung vorgelegt.
Ergebnis	Ja: 10 (von 10)

TOP5: Grundsatzdiskussion zur Freigabe von Einbahnstraßen

U. Zimmermann erläutert die einschlägigen Bestimmungen (RASt 06 Kapitel 6.1.7.6 „Führung des Radverkehr gegen Einbahnstraßen“ sowie ERA 2010 Kapitel 7 „Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung“). Die Möglichkeit der Freigabe ist abhängig von der Mindestbreite der Fahrbahn (in der Regel 3,50 m) und verschiedenen anderen Kriterien wie Verkehrsbelastung und dem Vorhandensein von Parkstreifen. U. Zimmermann nennt außerdem Beispiele freigegebener Einbahnstraßen im Stadtgebiet Jena mit Maßen. Unterschritten werden die Mindestmaße nur in der Neugasse in Folge von illegalem Parken. Beschwerden gibt es aber z.B. auch über die Situation am Wenigenjener Ufer, weil dort keine Ausweichmöglichkeit besteht.

Diskutiert werden soll die Frage, ob der Beirat ein restriktiveres Vorgehen bei der Freigabe von Einbahnstraßen empfiehlt. In der Diskussion wird klar, dass das nicht der Fall ist. Alle Diskussionsredner sprechen sich dafür aus, nach Maßgabe der gesetzlichen Möglichkeiten und der Verkehrssicherheit alle Einbahnstraßen freizugeben, bei denen das möglich ist.

T. Wedekind stellt klar, dass der ADFC im Sinne der Umweltpolitik keinerlei Zurücknahme von Verkehrsmaßnahmen akzeptiert, die zur Erleichterung des

Radverkehrs eingerichtet wurden; im Konfliktfall müsse stattdessen der Kfz-Verkehrsraum beschnitten werden. Ein Großteil der Konflikte entstehe ohnehin durch die zunehmende Breite der Pkw.

TOP6: Grundsatzdiskussion zur Breite von Schutzstreifen und der angrenzenden Fahrspuren

U. Zimmermann fasst zunächst die straßenverkehrsrechtlichen Regelungen zusammen und stellt konkrete Beispiele aus dem Stadtgebiet Jena vor (siehe Anlage). R. Guthke weist auf einen Beschluss der AG Radverkehr aus den 90er Jahren hin, dass die Anordnung von Schutzstreifen generell bevorzugt werden soll.

L. Jacob und T. Wedekind vertreten die Meinung, dass bei Schutzstreifen mit geringerem Abstand überholt wird, da der für den Autofahrer der Eindruck einer separaten Fahrspur entsteht. T. Wedekind hält Öffentlichkeitsarbeit zum Thema für sinnvoll; diese habe bisher noch nie stattgefunden. Er plädiert für eine sehr sorgfältige und unbedingt ERA-konforme Planung dieser Anlagen (z.B. kein Verzicht auf Sicherheitstrennstreifen zu Parkständen).

Das Meinungsbild im Beirat ist zum Thema Schutzstreifen nicht einheitlich. Einigen können sich die Beiratsmitglieder aber auf einen Vorschlag von J. Schubert, für die Karl-Liebknecht-Straße, auch wegen den geringen Breiten der Schutzstreifen, die Anordnung von Tempo 30 zu fordern.

Beschluss:

Thema	Empfehlung für Tempo 30 in der Karl-Liebknecht-Straße mit Bitte an Verwaltung um Prüfung
Ergebnis	Ja: 10 (von 10)

TOP7: Göschwitzer Straße Fahrbahnnutzung oder Freigabe Gehweg

U. Zimmermann informiert, dass die explizite Freigabe der Gehwege in der Göschwitzer Straße für den Radverkehr möglich wäre.

TOP8: Sonstiges

Der Rad- und Umwelttag findet dieses Jahr am 25. Mai statt.

R. Guthke weist auf eine Radtour am 26. Mai Radtour im Landkreis Schkölen hin.

Der Termin für das Stadtradeln steht noch nicht fest.

Mitarbeit in der Projektgruppe des JNV zum Thema Elektromobilität: die Teilnahme wird noch geklärt; Termine sind der 2.4., 21.08. und 11.12., jeweils ab 9 Uhr.

U. Zimmermann nimmt als Vertreterin der Stadt Jena ohnehin teil.

S. Dreßler thematisiert das Thema Winterdienst.

J. Henning: für den Radweg Maua ist das Straßenbauamt Ostthüringen zuständig, für die Räumung durch private Anlieger der Fachdienst kommunale Ordnung.

Th. Wedekind (beruflich u.a. Winterdienstler): An einigen Schneetagen im Januar habe man drei- bis viermal täglich räumen müssen, um die sichere Befahrbarkeit der Wege mit dem Rad zu gewährleisten; dieser Aufwand müsse aber bestellt und bezahlt werden und sei auch nicht zwingend vorgeschrieben.

Der Beirat ist einhellig der Meinung, dass die Räumspflicht besser durchgesetzt werden müsste.

Beschluss:

Thema	Aufforderung an die Stadtverwaltung, die Schneeräumspflicht an Hauptadwegen durchzusetzen
Ergebnis	Ja: 10 (von 10)

J. Henning nimmt Stellung zu den in der Sitzung vom 08.01.2019 (TOP6) beschlossenen Empfehlungen des Beirats für die Radverkehrsanlagen an der Gemeinschaftsschule Wenigenjena. Die Empfehlungen waren:

1. Keine Sperreinrichtung („Geländer“) am Radweg,
2. Einfädelhilfe (Rampe) vom Jenzigweg auf den Radweg,
3. keine Absenkung der Grundstücksausfahrt über die gesamte Breite des Geh-/Radweges (z.B. mittels Rampenstein im Sicherheitsstreifen),
4. Beschilderung im Schutzstreifen anordnen mit 25cm Abstand vom Radweg,
5. Prüfen, ob Radweg in Asphalt ausgeführt werden könnte.

Zu 1.) Ein Schutzgeländer ist eine Verkehrseinrichtung und wird vom FD Verkehrsorganisation bei Bedarf angeordnet. Herr Apelt behält sich die Entscheidung vor, ob er dieses Schutzgeländer anordnet oder nicht. KSJ ist an die verkehrsrechtliche Anordnung gebunden.

Zu 2.) Sowohl das Ingenieurbüro, als auch der KSJ halten eine Rampe auf die Fahrbahn bei einem Zweirichtungsradweg für zu gefährlich. Insbesondere Kinder könnten auf die Fahrbahn in den Gegenverkehr fahren. Alternativen wären nach (also westlich der Lichtsignalanlage eine Bordabsenkung (3 cm oder 0 mit Sperrfeld) um auf den Radweg zu gelangen oder eine angepasste Beschilderung, die eine reguläre Nutzung des vorherigen Fußweges oder der Fahrbahn bis zur nächsten Einmündung erlaubt. (Ergänzung: Zwischenzeitlich hat sich Herr Apelt für eine Anpassung der Beschilderung entschieden).

Zu 3.) Die Grundstückszufahrt für Hausmeister und Essenanlieferung wird über Rampensteine hergestellt.

Zu 4.) Sämtliche Verkehrszeichen für den Rad- und Fußverkehr werden hinter (nördlich) des getrennten Fuß/Radweges aufgestellt. Beschilderung für den Kfz-Verkehr wird so im Sicherheitstrennstreifen aufgestellt, dass Lichtraumprofil der Kfz und des Radverkehrs grundsätzlich eingehalten werden.

Zu 5.) Die Prüfung für die Oberfläche des Radweges in Asphalt wurde bereits in einer früheren Planungsphase durchgeführt. Es wurde als Kompromiss zwischen möglichst geringer Versiegelung (wegen Klimaanpassungsstrategie) und asphaltiertem Radweg gesamtstädtisch festgelegt, sowohl Radwegeteil, als auch Fußwegeteil zu pflastern mit Betonpflaster mit Mikrofase.

Die Zuwegungen aus Richtung Wiesenbrücke und Gembdental werden zukünftig weiterhin beachtet, allerdings würde eine Rampe von der Kunitzer Straße hinab zur Marie-Juchacz-Straße wegen der maximalen Längsneigung eine Länge von ca. 70 m haben.

Auf Anfrage teilt J. Henning außerdem mit, dass die Umgestaltung der Landfeste nicht mehr im Jahre 2019 begonnen wird.

Um 19:50 Uhr schließt Lutz Jacob die Sitzung.

Termin der nächsten öffentlichen Sitzung

Dienstag der 12. 03. 2019 um 17:00 Uhr

Ort: Am Anger 26, Beratungsraum 1_03

Anlage

Breite von Schutzstreifen und Fahrspuren im Stadtgebiet

Jena, den 02/03/19

Breite von Schutzstreifen und Fahrspuren im Stadtgebiet

Hinweis:

Straßenverkehrsrechtlich gesehen ist der Schutzstreifen keine eigene Fahrspur sondern gehört zur Richtungsfahrspur dazu, deshalb heißt es z.B. richtig: Breite Fahrspur 4,50 m davon 1,50 Schutzstreifen

Zeichen 340 StVO

Ge- oder Verbot

- 1. Wer ein Fahrzeug führt, darf Leitlinien nicht überfahren, wenn dadurch der Verkehr gefährdet wird.*
- 2. Wer ein Fahrzeug führt, darf auf der Fahrbahn durch Leitlinien markierte Schutzstreifen für den Radverkehr nur bei Bedarf überfahren. Der Radverkehr darf dabei nicht gefährdet werden.*
- 3. Wer ein Fahrzeug führt, darf auf durch Leitlinien markierten Schutzstreifen für den Radverkehr nicht parken.*

Erläuterung

Der Schutzstreifen für den Radverkehr ist in regelmäßigen Abständen mit dem Sinnbild „Radverkehr“ auf der Fahrbahn gekennzeichnet.

VwV StVO

Ein Schutzstreifen ist ein durch Zeichen 340 gekennzeichneteter und zusätzlich in regelmäßigen Abständen mit dem Sinnbild „Fahrräder“ markierter Teil der Fahrbahn. Er kann innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h markiert werden, wenn die Verkehrszusammensetzung eine Mitbenutzung des Schutzstreifens durch den Kraftfahrzeugverkehr nur in seltenen Fällen erfordert. Er muss so breit sein, dass er einschließlich des Sicherheitsraumes einen hinreichenden Bewegungsraum für den Radfahrer bietet. Der abzüglich Schutzstreifen verbleibende Fahrbahnteil muss so breit sein, dass sich zwei Personenkraftwagen gefahrlos begegnen können. Schutzstreifen sind in Kreisverkehren nicht zulässig. Zum Schutzstreifen vgl. Nummer II zu Zeichen 340; Randnummer 2 ff.

[...]

Auf die Markierung einer Leitlinie in Fahrbahnmitte ist zu verzichten, wenn abzüglich Schutzstreifen der verbleibende Fahrbahnteil weniger als 5,50 m breit ist.

Göschwitzer Straße zw. Wehr und Einmündung Prüssingstraße:

Breite Fahrspur Richtung Süden: 4,50 m davon 1,50 m Schutzstreifen, Breite Fahrspur Richtung Norden 3,00 m

Camburger Str. zw. Nollendorfer Platz bis Scharnhorststr.

Breite Fahrspuren beide Richtungen je 4,50 m, davon je 1,50 m Schutzstreifen

Winzerlaer Straße:

Breite der Fahrspur mit Schutzstreifen: 3,75 m, davon 1,50 m Schutzstreifen, Breite der Abiegespur 3,00 m (wenn vorhanden), Breite der anderen Fahrspur 3,25 m (problematisch bergab und im Kurvenbereich)

Magdelstiege:

Breite Fahrbahn 7,00 m, davon einseitig bergab 1,50 m Schutzstreifen, ohne Mittelmarkierung

Brückenstraße:

Breite der Fahrbahn (Randmarkierung bis Bord): 6,00 - 6,10 m. Davon 1,10 m Schutzstreifen (zu schmale Markierung de Schutzstreifens, 1,50 m wäre korrekt, dann würden 4,50 m übrig bleiben, das deckt nach Regelwerk den Begegnungsfall Pkw/Pkw ab... überholt werden kann im Zweifelsfall eben nicht)

Karl-Liebknecht-Straße:

Bahnunterführung:

Richtungsfahrspur 4,00 m mit Straßenbahn, davon 1,25 m Schutzstreifen (beidseitig, verbleibend Mindestmaß für Fahrspur 2,75 m), Linksabbiegespur 3,50 m mittig zwischen den Gleisen.

Camsdorfer Brücke:

Fahrbahn insg. mit Strab 8,90 m davon 1,60 m Schutzstreifen beidseitig (symmetrisch, verbleibend 2,85 m)

Engestelle Kieserstr. / Camsdorfer Ufer:

Fahrbahn insg. 8,20, davon beidseitig 1,25 m (symmetrisch verbleibend 2,85 m)

danach bis Jungferngraben / Am Steinborn (Unterbrechung Haltestelle):

Fahrbahn insg. 8,40 m , davon beidseitig 1,35 m Schutzstreifen (symmetrisch, verbleibend 2,85 m)