

Bericht zum Verkehrsversuch Jena-Ost / Camsdorfer Ufer / Camsdorfer Straße

1. Anlass:

Durch die Errichtung einer provisorischen Lichtsignalanlage (vordringlich für Radfahrer und Fußgänger) am östlichen Widerlager der Camsdorfer Brücke im Zuge der Karl-Liebknecht-Straße traten im Sommer 2020 in diesem Straßenzug Verkehrsbehinderungen und Sicherheitsprobleme am Knotenpunkt Gasthaus „Grüne Tanne“ auf.

Um diesen Problemen zu begegnen, wurde die über eine lange Zeit als Einbahnstraße betriebene Camsdorfer Straße als zeitlich begrenzter Verkehrsversuch im Gegenverkehr freigegeben. Die daraus resultierende deutlich höhere Verkehrslast bewegt die Bewohner der Straße und die Stadtgesellschaft stark. Ein Anwohner hat sich entschieden, die Stadt Jena diesbezüglich zu verklagen. Der entsprechende Gerichtsbeschluss liegt mit Schreiben vom 22.07.22 vor. Das Verwaltungsgericht Gera fordert in diesem die umgehende Beendigung des Verkehrsversuchs.

Der Verkehrsversuch wird aktuell (Stand 04.08.22) über das eigentlich geplante Ende im August 2021 hinaus betrieben, weil die Corona-Pandemie die realen und durchschnittlichen Verkehrsströme verändert hat. Insofern konnten bislang noch keine ausreichenden Rückschlüsse gezogen werden. Zudem liegt erst seit 28.07. 2022 das Ergebnis eines von der Stadt in Auftrag gegebenes Gutachtens vor, in welchem weitere Möglichkeiten der Optimierung der Schaltung der Lichtsignalanlage „Grüne Tanne“ untersucht werden sollte.

Die Stadt Jena ist nunmehr gehalten, einerseits den Verkehrsversuch zu beenden und andererseits eine insgesamt verkehrssichere und verkehrsrechtliche Anordnung zu erlassen.

Nachfolgend wird der Verlauf des Verkehrsversuchs beschrieben und die verkehrsrechtliche Anordnung im Bereich vom 04.08.22 begründet.

2. Übergeordnete Betrachtungen:

Die Verkehrssituation in Jena-Ost war und ist für alle Verkehrsteilnehmer eine Herausforderung.

Übergeordnetes Ziel der Stadt ist es seit 1990, den Ortsteil Jena-Ost vom reinen Durchgangsverkehr zu entlasten. Dabei spielt die Karl-Liebknecht-Straße und die Straße „Camsdorfer Ufer“ eine zentrale Rolle. Diese Relation fungiert derzeit noch als Bypass zum eigentlich für den Hauptverkehr vorgesehenen Straßenzug Jenzigweg-Wiesenstraße-Ostumgehung (siehe Übersichtsplan).

Dies ist ein maßgeblicher Grund, weshalb die Erweiterung der Osttangente (Am Eisenbahndamm/Am Anger) konsequent verfolgt wird. Diese soll sowohl Verkehre der östlichen Innenstadt (Löbdergraben-Ost) als auch östlich der Saale laufende Verkehre (K.-Liebknecht-Straße-Camsdorfer Ufer) bündeln, nachgeordneten Relationen entlasten und die 1999 fertiggestellte Orts(teil)umgehung Jena-Ost (Jenzigweg) voll wirksam werden lassen.

Jedoch muss bis dahin mit den bestehenden Gegebenheiten umgegangen werden.

Ebenso ist der signalisierte Knotenpunkt Karl-Liebknecht-Straße/ Am Eisenbahndamm im Zusammenspiel mit der Camsdorfer Brücke nicht in der Lage, alle die Karl-Liebknecht-Straße

durchlaufenden Verkehre (ca. 12 500 KFZ/24 h) allein zu verarbeiten. Somit hat der Straßenzug Camsdorfer Ufer/Camsdorfer Straße derzeit noch eine Verkehrsbedeutung, die mittelfristig sinken soll, im Gesamtsystem eine hohe funktionale Wirkung hat und nicht nur kleinräumig betrachtet werden kann.

Damit galt es, neben dem konkreten Anliegen der unmittelbaren Anwohnerschaft der Camsdorfer Straße – den Verkehrsversuch zu stoppen – noch weitere Interessenlagen von Einwohnern, Beschäftigten und Besuchern der Stadt zu berücksichtigen.

Zum Gesamtbild gehört auch, dass in der Karl-Liebknecht-Straße (Hausnummern 1-8) Einwohner vom Verkehrsversuch profitieren. In dieser Betrachtung wird der ebenfalls entlastete Abschnitt der Straße „Camsdorfer Ufer“ von der Karl-Liebkecht-Straße bis „Geleitshaus“ noch nicht einmal mitbetrachtet.

Einordnung im Ortsteil Jena-Ost:

In allen Städten, deren Stadtstruktur von breiten Flüssen / Straßenzügen / Bahnlinien geprägt ist, spielen die Querungsmöglichkeiten dieser Zäsuren (Brücken / Unterführungen) und deren Anbindungspunkte für alle Verkehrsarten eine zentrale Rolle, da sich hier die Verkehrsbeziehungen konzentrieren.

So auch in Jena-Ost. Die Karl-Liebkecht Straße ist durch die Camsdorfer Brücke und die anschließende Eisenbahnunterführung im Straßennetz von großer Bedeutung über das unmittelbare Umfeld hinaus. Die aktuelle Verkehrsbelastung liegt bei ca. 12 500 Kfz/24h im Bereich „Grüne Tanne“.

Überlegungen die Verkehrsstärke in der Karl-Liebkecht-Straße lokal durch radikale Maßnahmen (z.B. Sperrung von Teilen der Karl-Liebkecht-Straße für den Durchgangsverkehr) zu reduzieren, wurden schon in den 90er Jahren erwogen und nicht weiter verfolgt (sh. Anlage Auszug Stadtteilkonzept, Prof. Schnüll 1993). Allerdings fanden die Überlegungen im städtebaulichen Rahmenplan K-Liebkecht-Straße (1996) teilweisen Niederschlag. In diesem ist der Teilrückbau der Straße Camsdorfer Ufer (zwischen „Grüner Tanne“ und „Geleitshaus“ als Promenade) vorgesehen. Die Camsdorfer Straße ist im Verkehrskonzept des Rahmenplans im Zweirichtungsverkehr (wie im Verkehrsversuch) enthalten (vgl. städtebaulicher Rahmenplan/Verkehrskonzept 1996). Es wäre somit naheliegend zu schlussfolgern, dass der Zustand des Verkehrsversuchs dem -zumindest für diesen Bereich- bestehenden städtebaulichen Konzept nahe kommt. Festzustellen ist allerdings auch, dass andere Teile des Rahmenplans im Zuge konkreter Planungen nicht wie geplant umgesetzt wurden oder voraussichtlich werden.

Denkbare Szenarien, die Verkehrsstärke der Karl-Liebknecht-Straße durch technische Vorkehrungen schon im Vorfeld zu reduzieren (z.B. Pfortnerampeln auf der Bundesstraße 7) wurden durchdacht. Durch die hohe Verkehrsnachfrage der B7 (Ortseinfahrt/Ost = bis 12 000 Kfz/24h) müssten im Stadtgebiet praktisch kaum leistbare Vorkehrungen getroffen werden, um Stauumfahrungen im parallel geführten Nebennetz auszuschließen oder die Drosselung schon weit außerhalb des Stadtgebietes (östlich von Wogau) beginnen. Da die B7 (Eisenberger Straße) in Jena-Ost die einzig leistungsfähige Straßeneinführung ins Stadtzentrum ist würde eine Drosselung der Bundesstraße 7 (ab Jenzigweg) auch den Verkehr auf der Ortsumfahrung (Jenzigweg/Wiesenstraße) reduzieren. Es müsste mit langen Staus in Richtung Eisenberg gerechnet werden.

4. Einordnung unmittelbarer Bereich Camsdorfer Brücke/Gasthaus „Grüne Tanne“:

Diskussionen über die geeigneten Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer an den Brückenwiderlagern der Camsdorfer Brücke werden schon seit langen Jahren geführt.

Durch parallel zur Saale laufende wichtige Achsen für Fußgänger/Radfahrer und Schulwege muss den dort bestehenden Querungsnotwendigkeiten der Hauptstraße (Karl-Liebknecht-Straße) besondere Beachtung geschenkt werden.

Obwohl sich die Diskussionen in den letzten Jahren auf das westliche Brückenwiderlager (Bereich Landfeste) konzentrierten, war immer auch klar, dass das Querungsbedürfnis für Fußgänger am östlichen Brückenwiderlager („Grüne Tanne“) ebenfalls bedeutend ist.

Am westlichen Ende der Camsdorfer Brücke wurden -zeitlich deutlich versetzt- zuerst die Querungsmöglichkeit direkt „Am Eisenbahndamm“ (2007) und im Jahr 2020 die Lichtsignalanlage direkt am Brückenwiderlager errichtet. Damit wurde hier ein vorläufiger Endzustand hergestellt (siehe Lageplan).

Die Lichtsignalanlage am östlichen Brückenwiderlager („Grüne Tanne“) wurde erst im Zuge des Umleitungsbedarfs während der Vollsperrung der „Landfeste“ für den Radverkehr (2020) als Provisorium errichtet. Durch die Vollsperrung der Radwege auf der Westseite der Saale während der Baumaßnahmen (Landfeste, 2020) war die Querung des auf das „Camsdorfer Ufer“ umgeleiteten Fuss-/Radverkehrs ohne LSA-Sicherung aus Sicherheitsgründen nicht vertretbar. Verkehrsbehinderungen des KFZ-Verkehrs mussten also in Kauf genommen werden.

Es zeigte sich 2020 sehr schnell, dass -wie zu erwarten war- ein einziger Linksabbieger den Umlauf der Lichtsignalanlage in Fahrtrichtung Innenstadt weitgehend blockierte. Die Folge waren Rückstauerscheinungen weit in die Karl-Liebknecht-Straße hinein. Dieser Rückstau erzeugte auf wartende Fahrzeuge einen hohen Räumdruck. Dieser entlud sich in der Form von zahlreichen Rotlichtfahrten, teilweise aus der dritten oder vierten Position heraus durchgeführte Stauumfahrungen und der intensiven Nutzung der direkt an den Häusern geführten schmalen Anliegerfahrbahn. Weil die Abbiegevorgänge teilweise unter hohem Druck und mit großer Eile (hohes Fahrtempo) erfolgten und der Abbiegeinnenradius häufig „geschnitten“ wurde, war zu befürchten, dass in kürzester Zeit Unfälle mit querenden Fußgängern und Radfahrern passieren würden. Die Verkehrssicherheit an der Kreuzung war hochgradig gefährdet und erforderte schnelles Handeln. Die Auswirkungen des Staus direkt am Knotenpunkt waren so nicht erwartet worden.

Erwähnt sei hier auch, dass Straßenbahnen und Busse ebenfalls von den Stauerscheinungen in der Karl-Liebknecht-Straße betroffen waren und die Gehwege an der Karl-Liebknecht-Straße im Rückstaubereich (Engstelle siehe Fotodokumentation) die Regelbreiten von 2,5m bei hohem

Nutzungsdruck unterschreiten.

Überlegungen im Jahr 2020 die Situation durch die Änderung des Schaltregimes der Lichtsignalanlage „Grüne Tanne“ (gesonderte Schaltzeit für den Linksabbieger/3-Phasen-System) abzumildern wurden verworfen, weil dann ein Rückstau nach Westen (Innenstadt) zu erwarten war. Dieser hätte gravierende Auswirkungen im Hauptnetz (Osttangente) und muss ausgeschlossen werden.

Es lag nahe, die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit der Kreuzung wiederherzustellen, indem das Linksabbiegen von der Karl-Liebknecht-Straße in die Straße Camsdorfer Ufer unterbunden wird. Ohne anderweitige Kompensation hätte dies zwingend zur Überlastung der im Straßenverlauf folgenden Kreuzung Karl-Liebknecht-Straße / Am Eisenbahndamm geführt, die ohnehin problematische Lage auf der verkehrswichtigen Osttangente verschärft und das Rückstauproblem lediglich auf eine nachfolgende Kreuzung verlagert.

Aus diesem Grund wurde geprüft, ob und unter welchen Voraussetzungen die Camsdorfer Straße als Entlastungsstrecke infrage kommt. Ergebnis der Untersuchungen war, dass die Fahrbahnbreite der Straße (mindestens $B \geq 5\text{m}$) auf gesamter Länge bei verminderter zulässiger Geschwindigkeit ($< 50\text{km/h}$) die Begegnung eines LKW mit einem PKW ohne die Nutzung der Gehbahn zulässt (sh. Anlage Auszug RAST 06). Die vorhandenen Gehwegbreiten ($B \leq 2,0\text{m}$) unterschreiten die aktuellen Richtmaße (mindestens $B = 2,5\text{m}$) beidseitig. Allerdings ist das an den vielen Bestandsstraßen der Stadt der Fall, weil die bis 2006 geltenden Straßenbaurichtlinien vergleichsweise schmale Gehwege ($B = 1,75\text{m}$) zuließen.

Durch die Entkoppelung des o.g. Linksabbiegers von der Lichtsignalanlage „Grüne Tanne“ und die durch die Lichtsignalanlage als Nebeneffekt erzeugten Lücken im Verkehrsstrom war zu erwarten, dass dieser vergleichsweise gut abfließen kann.

Somit wurde im August 2020 die Camsdorfer Straße als Verkehrsversuch und mit flankierenden Maßnahmen (einseitige Sperrung der Einfahrt für LKW, Tempobeschränkung über das technisch notwendige Maß hinaus auf 20 km/h , Einrichtung einer Querungshilfe für Fußgänger) im Gegenrichtungsverkehr freigegeben.

Die verkehrsplanerisch erwarteten Effekte der Maßnahme sind daraufhin eingetroffen.

- Die Rückstauerscheinungen auf der Karl-Liebknecht-Straße gingen zurück.
- Die Verkehrssicherheit am Knotenpunkt „Grüne Tanne“ verbesserte sich deutlich.
- Der Bereich des Verkehrsversuchs blieb im Unfallgeschehen insgesamt unauffällig. Auf den Unfall am 22.06.2021 (mit einem Kind) wird im Folgenden gesondert eingegangen.
- Die Verkehrsbelastung der Camsdorfer Straße hat sich ca. verdoppelt.

Die nunmehr hohe Verkehrsbelastung der Camsdorfer Straße veranlasste die Anwohner und viele andere Interessierte sich vielfach an die Stadt zu wenden. Die Maßnahme fand insgesamt ein über die Stadt Jena hinausgehendes Echo und es wurde von Anwohnern eine Onlinepetition (<https://www.openpetition.de/petition/online/stoppt-den-verkehrsversuch-in-der-camsdorfer-strasse>) gegen den Verkehrsversuch durchgeführt.

Seitens der Verwaltung wurde der Verkehrsversuch mit mehreren Nachträgen nachkalibriert. So wurde die Möglichkeit an der „Grünen Tanne“ links abzubiegen wieder zugelassen und die Straße Camsdorfer Ufer zwischen „Grüner Tanne“ und „Geleitshaus“ im Gegenrichtungsverkehr (bis 2020 ebenfalls Einbahnstraße) freigegeben. Damit waren Haltevorgänge (z. B. Postzustellung) und zeitweise Teilsperren (z.B. für Instandhaltungsarbeiten/Umzüge) in der Camsdorfer Straße grundsätzlich unkritisch und

verkehrsorganisatorisch einfach. Außerdem mussten bestimmte (allerdings schwache) Verkehrsströme die Camsdorfer Straße nicht mehr durchfahren. Insgesamt verteilten sich die Verkehrsströme besser.

Die von der Anwohnerschaft kritisierten ungünstige Geometrie der Kreuzung am „Geleitshaus“ wurde im Juni 2021 angepasst. Hier wurden u.a. Leitelemente installiert, die die Einfahrt in die Camsdorfer Straße (von Süden) noch etwas abbremsen sollen. Eine hier wünschenswerte noch stärkere Verkehrsberuhigung scheitert an einer dort befindlichen Garageneinfahrt.

Außerdem wurden Kontrollmessungen der gefahren Geschwindigkeiten durchgeführt. Auch durch die hier vorgeschriebenen vergleichsweise niedrigen 20 km/h wurden eine ganze Reihe von Geschwindigkeitsüberschreitungen festgestellt.

Anmerkung: Die Möglichkeiten der Geschwindigkeitsmessung in der unmittelbaren Camsdorfer Straße sind auf Grund der Form des Straßenraums begrenzt. Ein Grundstückseigentümer hatte zeitweise zugelassen, Geschwindigkeitsmessungen von seinem Grundstück durchzuführen, dieses Einverständnis später aber zurückgezogen.

All diese kommunalen Maßnahmen dienen der Entlastung der Camsdorfer Straße. Eine durchgreifende Senkung der Verkehrsstärke ist hier allerdings durch die objektiven Weg- / Zeitvorteile auf der Relation gegenüber den Alternativen kaum erreichbar. Auch die schwierigen Bedingungen für die Ausfahrt aus den Parkieranlagen im Straßenverlauf sind verkehrsgeometrisch nicht zu beheben.

Am 22.06.2021 wurde in der Camsdorfer Straße ein Kind von einem Pkw angefahren und musste ins Krankenhaus gebracht werden. Dieser Unfall wurde in der Öffentlichkeit und unter den für die Verkehrssicherheit verantwortlichen Stellen intensiv diskutiert. Festzustellen ist, dass ähnliche Unfälle mit Kindern, die schnell hinter stehenden Fahrzeugen die Fahrbahn betreten, in vielen Straßen der Stadt auftreten können. Die für den Unfall relevante Fahrtrichtung (Nord) und das Halten von Fahrzeugen in der Camsdorfer Straße war auch vor dem Verkehrsversuch zugelassen.

Es ist allerdings festzustellen, dass es während des Verkehrsversuchs (Stand März 2022 / 16 Monate) im Versuchsbereich insgesamt weniger Unfälle gegeben hat, als im Jahr 2019 (12 Monate).

Im Juni 2021 und 2022 wurden an den Lichtsignalanlagen im Umfeld der Camsdorfer Brücke in der Hauptverkehrszeit (morgens/nachmittags) Fußgänger und Radfahrer gezählt.

Insbesondere die beiden an den Widerlagern der Brücke befindlichen Querungen waren intensiv genutzt. Die Querungen verteilen sich an beiden Widerlagern nahezu gleichmäßig. Es fällt auf, dass der Radverkehr an beiden Stellen zahlenmäßig deutlich dominiert.

Im Verlauf des Jahres 2020/2021 zeigte sich außerdem, dass sich an der 2020 neu in Betrieb genommenen Lichtsignalanlage am westlichen Widerlager (Landfeste) in Spitzenzeiten Pulks von wartenden Radfahrern auf der Gehbahn bildeten, die diese teilweise blockierten (siehe Foto) . Der Wegfall der Lichtsignalanlage am östlichen Brückenwiderlager würde diesen Zustand noch steigern, weil sich dann die Querungen noch stärker auf das westliche Brückenwiderlager konzentrieren würden.

Der aktuelle Stand lässt sich zum Zeitpunkt der Beendigung des Verkehrsversuchs (August 2022) folgendermaßen zusammenfassen:

- Der Stadtrat hat die Stadtverwaltung im Oktober 2021 (sh. Beschluss Radentscheid/Anlage) beauftragt, den Fuß-/Radverkehr zu fördern. Außerdem soll ein Konzept für sichere Schulwege erstellt werden. In diesem Zusammenhang und auf der Grundlage der Fußgänger/Radfahrerzählungen der Jahre 2021/22 ist der Rückbau der Lichtsignalanlage an der „Grünen Tanne“ nicht zu rechtfertigen. Diese wird überwiegend von Radfahrern genutzt und sichert in jedem Falle Schulwege (Schulkomplex Jena-Ost/Adolf-Reichwein-Gymnasium).
- Die Verkehrsregelung des Verkehrsversuchs hat bei Beibehaltung der Lichtsignalanlage alle verkehrlichen Erwartungen der Stadtverwaltung erfüllt. Die Sicherheitsprobleme am Knotenpunkt „Grüne Tanne“ konnten behoben werden. Die Rückstauerscheinungen in der Karl-Liebknecht-Straße gingen deutlich zurück. Es traten im Bereich gesamten Bereich des Verkehrsversuchs keine wesentlichen verkehrlichen Probleme auf (kein wesentlicher Rückstau, keine Steigerung Unfallzahlen) auf.
- Die Minderung der Wohnqualität in der Camsdorfer Straße durch die Umverlagerung der Verkehrsbelastung von der Karl-Liebknecht-Straße (Lärm/Staub/enger Straßenraum) ist unbestritten. Demgegenüber profitieren Anwohner der Karl-Liebknecht-Straße und Teile der Straße „Camsdorfer Ufer“ von der Verkehrsverlagerung, weil hier die Verkehrsbelastung sinkt. Die Anwohner der Karl-Liebknecht-Straße wurden aber durch die 2020 festzustellenden Stauerscheinungen zusätzlich belastet.
- Im Beschluss des Verwaltungsgerichts Gera vom 22.07.22 wird die Stadt Jena aufgefordert, den Verkehrsversuch noch im August 2022 zu beenden. Aus dem Beschluss ist ersichtlich, dass das Verwaltungsgericht die fachlichen Argumente der Stadtverwaltung anerkennt, nicht jedoch die Dauer des Verkehrsversuchs von nunmehr zwei Jahren.
- Das im Jahr 2022 im Auftrag der Stadt Jena von der Firma Yunex GmbH erstellte Gutachten vom 28.07.22 empfiehlt in seinem Abschlussbericht auf der Grundlage der Verkehrsbelegung des Straßensystems in Jena Ost (Verkehrsmodell 2018) die Beibehaltung der Konstellation des Verkehrsversuchs.

5. weitere Vorgehensweise

Im Ergebnis des Verkehrsversuchs ist folgende weitere Vorgehensweise geplant:

1. Die Lichtsignalanlage an der „Grünen Tanne“ bleibt bestehen, wird schnellstmöglich fest installiert und der Knotenpunkt mit Bordabsenkungen und Blindenleitsystemen nach gerüstet.
Begründung: wie vorbeschrieben > Zählraten FG/Rad, Schulweg, Beschlusslage Stadtrat
2. Die Einfahrt für KFZ in die Camsdorfer Straße wird von der Karl-Liebknecht-Straße voll gesperrt. Für Radfahrer bleibt die Einfahrt offen.
Begründung:
Damit wird die für den zur Verfügung stehenden Straßenraum (Fahrbahnbreite/Gehbahnbreiten) hohe Verkehrslast reduziert. Außerdem wird dem Hauptanliegen der Anwohner entsprochen, den Durchgangsverkehr in der Camsdorfer Straße maßgeblich zu reduzieren. Radfahrern wird die Möglichkeit gegeben, den stark belasteten Knotenpunkt „Grüne Tanne“ zu umfahren und diesen damit zu entlasten.
3. Die Camsdorfer Straße bleibt - anders als bis 2020 – über das Einfahrverbot hinaus im Gegenverkehr befahrbar.
Begründung:
Der Quellverkehr der Camsdorfer Straße und von Teilen des Einzugsgebiets Maurerstraße können so direkt nach Süden abfließen und müssen nicht die „Blockumfahrung“ Camsdorfer Ufer fahren. Damit tritt dieser Verkehrsanteil am Knoten „Grüne Tanne“ nicht in Erscheinung und entlastet diesen.
4. Auch die Straße Camsdorfer Ufer bleibt auf gesamter Länge im Gegenrichtungsverkehr offen.
Begründung:
Teile des Verkehrs auf der Camsdorfer Straße nach Norden (z.B. Wenigenjenaer Ufer) müssen damit nicht den Umweg über die Camsdorfer Straße/Karl-Liebknecht-Straße nehmen. Damit wird die Karl-Liebknecht-Straße an der „Grünen Tanne“ in der problematischen Phase des LSA-Phasenablaufs entlastet und der Verkehr besser auf die vier Knotenpunktarme verteilt. Die LSA wird damit insgesamt leistungsfähiger. Da Fahrzeugführer von der Karl-Liebknecht-Straße mit KFZ-Gegenverkehr rechnen müssen, sind die vorbeschriebenen Rotlichtfahrten und das „Schneiden“ der Bordausrundungen aus dieser Relation weniger wahrscheinlich.
5. Das im Auftrag der Stadt Jena von der Firma Yunex GmbH erstellte Gutachten kommt im Ergebnisbericht vom 28.07.22 zum Ergebnis, dass ohne die Heranziehung der Leistungsfähigkeit der Camsdorfer Straße im Gegenrichtungsverkehr die Lichtsignalanlage „Grüne Tanne“ die Verkehrsströme nicht komplett verarbeiten kann und empfiehlt, die Anordnung des Verkehrsversuchs beizubehalten. Die neue verkehrsrechtliche Anordnung vom 04.08.22 wird dieser Empfehlung nicht vollständig gerecht.
Begründung:
Aus den Formulierungen der Punkte 1-4 geht hervor, dass im Bereich des Verkehrsversuchs nicht komplett zum problematischen Ausgangszustand (Juli/August 2020) zurückgekehrt wird, sondern Anpassungen vorgenommen werden.

Diese Anpassungen entlasten den Knotenpunkt „Grüne Tanne“ insbesondere auf den problematischen Relationen (Karl-Liebknecht-Straße Richtung Innenstadt). Auch ist denkbar, dass an der Lichtsignalanlage noch leichte Anpassungen möglich sind, die Leistungsfähigkeitsreserven heben können.

Zudem wird laut Verkehrsbeobachtungen eingeschätzt, dass die Gesamtverkehrslast auf der Karl-Liebknecht-Straße im Vergleich zum Ausgangszustand vor 2020 zurückgegangen ist (belastbare Zählungen liegen allerdings nicht vor). Dies wird auf Nachwirkungen der Corona-Pandemie (z.B. Homeoffice) im Zusammenspiel mit hohen Treibstoffpreisen und günstigen ÖPNV-Angeboten zurückgeführt.

Insofern geht die Stadtverwaltung davon aus, dass die im Gutachten beschriebenen Rückstauerscheinungen nicht in dem berechneten Maße auftreten und die Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit insgesamt akzeptabel bleibt.

Darüber hinaus wird der Knotenpunkt in nächster Zeit besonders beobachtet, um ggf. steuernd einzugreifen.

Anlagen:

Lageplan M 1:1250

Auszug RAS 06 / Begegnungsfall LKW/PKW

Beschluss Stadtrat (Bessere Bedingungen für den Radverkehrs schaffen bis 2030)

Lageplan Gutachten Prof. Schnüll 1993

Lageplan Verkehrskonzept Rahmenplan 1996

aufgestellt:

Fachdienst Mobilität



FG-Querung
Lichtsignalanlage Ostumge-
hung errichtet 2007

Karl-Liebknecht-Straße
ca. 12500 KFZ/24 abzüglich
ca. 2700 Kfz/24 im
Verkehrsversuch

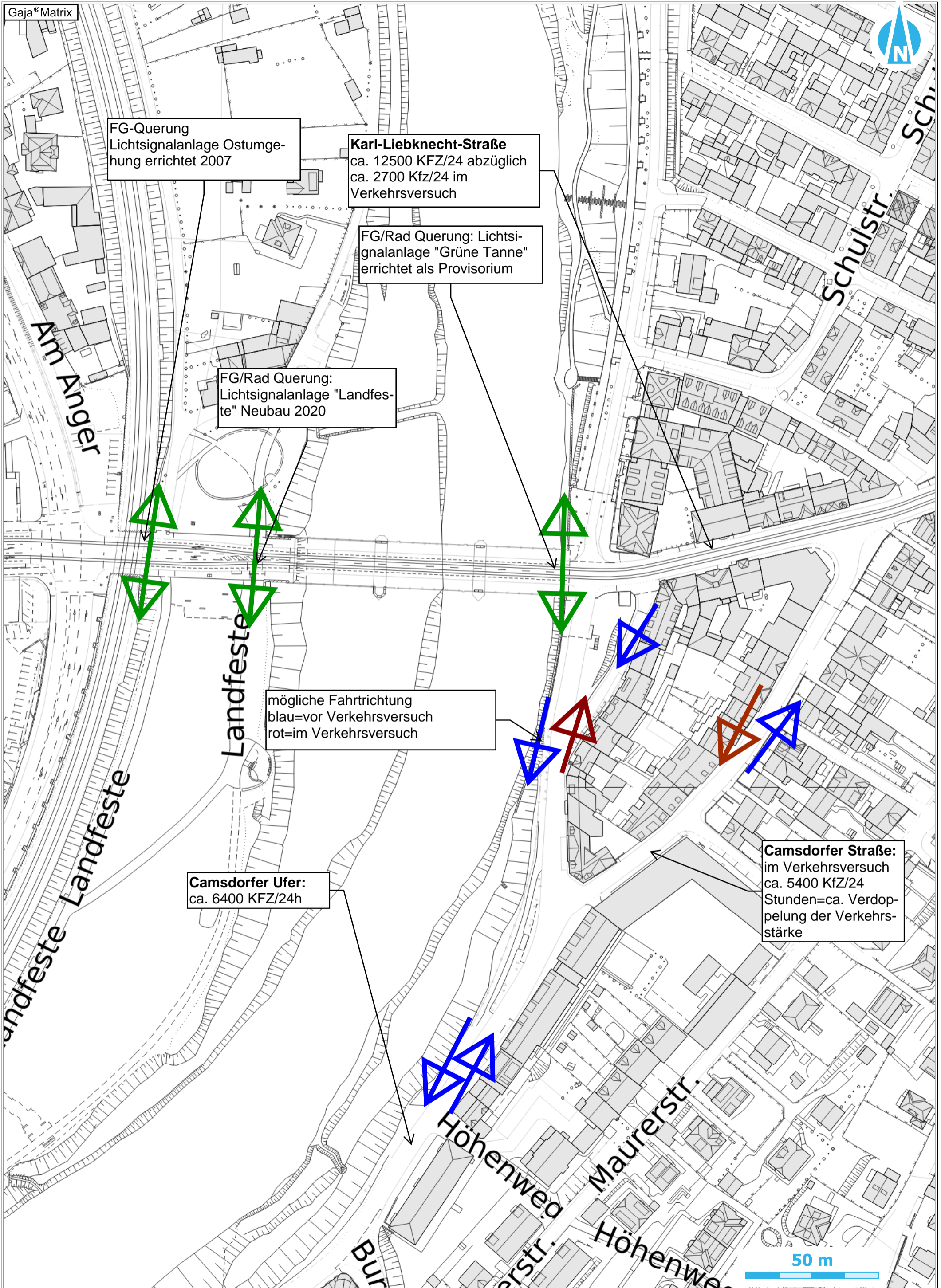
FG/Rad Querung: Lichtsi-
gnalanlage "Grüne Tanne"
errichtet als Provisorium

FG/Rad Querung:
Lichtsignalanlage "Landfes-
te" Neubau 2020

mögliche Fahrtrichtung
blau=vor Verkehrsversuch
rot=im Verkehrsversuch

Camsdorfer Ufer:
ca. 6400 KFZ/24h

Camsdorfer Straße:
im Verkehrsversuch
ca. 5400 KfZ/24
Stunden=ca. Verdop-
pelung der Verkehrs-
stärke



Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

Arbeitsgruppe Straßenentwurf



- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen

R 1

RASt 06

Ausgabe 2006

Die im Bild 17 wiedergegebenen Beispiele für den Raumbedarf stellen eine Auswahl dar und dienen in erster Linie nicht der Herleitung von Fahrbahnbreiten, sondern der Überprüfung möglicher funktionaler Eignung von Entwürfen bezogen auf die Abwicklung von Begegnungs-, Nebeneinander- und Vorbeifahrfällen für spezifische Fahrzeugkombinationen. Dabei sind im Einzelfall die jeweils maßgebenden Bemessungsfahrzeuge und Bemessungsfälle zu verwenden.

4.4 Ruhender Pkw-Verkehr

Nutzungsansprüche des ruhenden Pkw-Verkehrs erwachsen aus der Erschließungsfunktion von angebauten Straßen.²¹⁾

Grundmaße für das Abstellen von Pkw ergeben sich aus den Abmessungen des gewählten Bemessungsfahrzeugs (Radstand, Überhanglänge, Länge, Breite, Wendungswinkel).

²¹⁾ Grundlagen und weitere Detaillierungen siehe „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs“ (EAR), Ausgabe 2005, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2005.

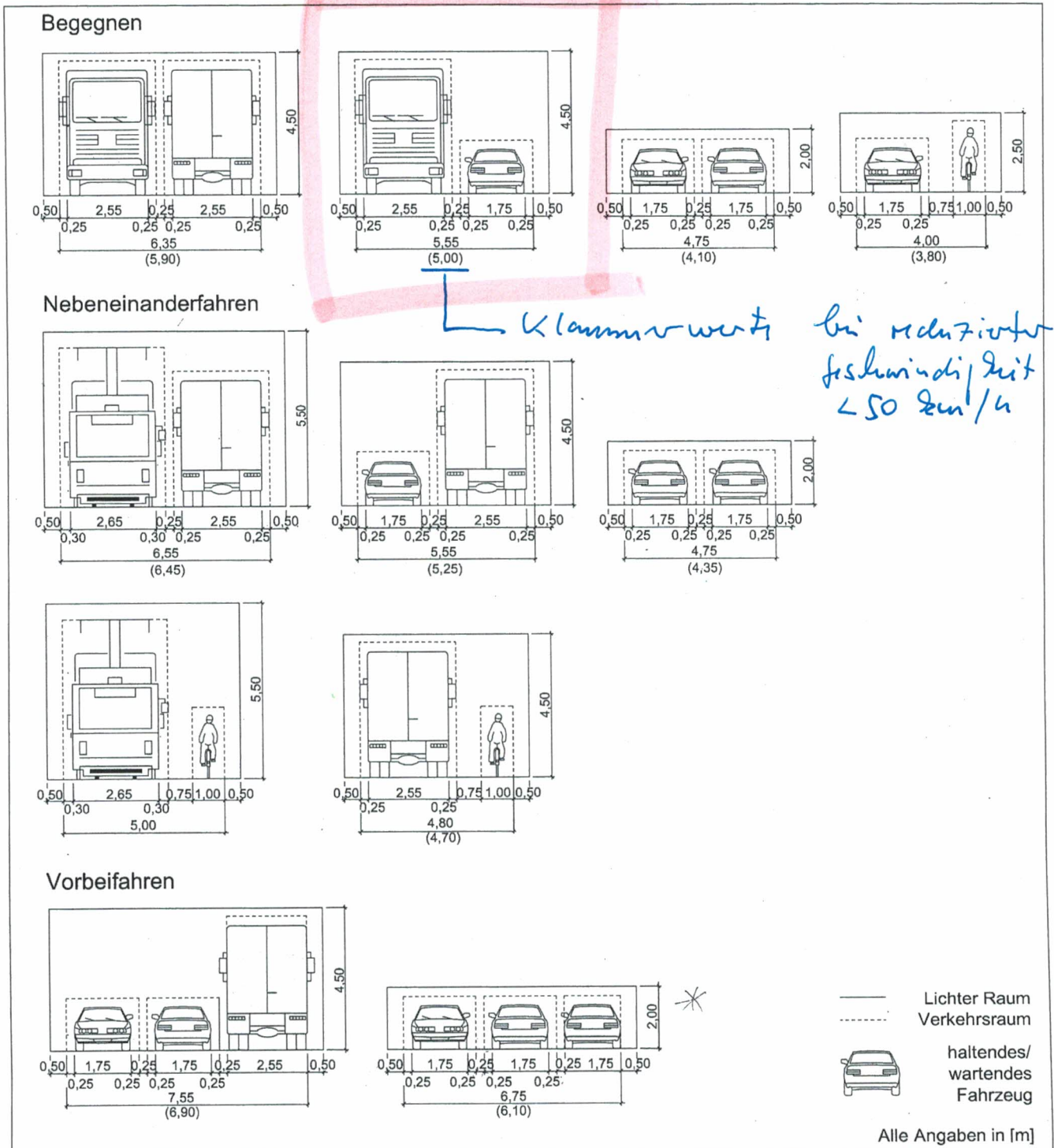


Bild 17: Beispiele für Verkehrs- und lichte Räume beim Begegnen, Nebeneinander- und Vorbeifahren ausgewählter Kombinationen von Bemessungsfahrzeugen (Klammermaße: mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen)

* Für Straßen die besetzt werden sollen sind eine Regelbreite von 5,25m (zwischen den Bordsteinen) zu verwenden

Stadtrat Jena

Beschlussvorlage Nr. 21/1044-BV



Einreicher:
Oberbürgermeister

- öffentlich -

Jena, 08.09.2021

Sitzung/Gremium	am:
Dienstberatung Oberbürgermeister	14.09.2021
Stadtentwicklungs- und Umweltausschuss	16.09.2021
Finanzausschuss	21.09.2021
Stadtentwicklungs- und Umweltausschuss	30.09.2021
Beirat Radverkehr der Stadt Jena	05.10.2021
Stadtrat der Stadt Jena	13.10.2021

beschlossen am 13.10.21

1. Betreff:

Bessere Bedingungen für den Radverkehr in Jena bis 2030 schaffen

2. Verfasser:

Herr Christian Gerlitz
Bürgermeister und Dezernent für Stadtentwicklung und Umwelt

3. Vorliegende Beschlüsse zum Sachverhalt: keine

4. Aufhebung von Beschlüssen: keine

5. Gesetzliche Grundlagen: keine

6. Mitwirkung / Beratung:

Bürger*inneninitiative „Radentscheid Jena“
Fachdienst Mobilität
Fachdienst Finanzen

7. Finanzielle Auswirkungen auf den Haushalt: (in EUR)

ja nein

Haushalt Stadt Jena

Wirtschaftsplan KSJ

Zuständiger Teilplan: xx

Bezeichnung:

Produkt: xx.x.x

Bezeichnung:

SK / USK: frei wählbar

Gesamtkosten der Maßnahme: (€)	Maßnahmebezogene Einnahmen: (€)	Eigenanteil: (€)	Jährliche Folgekosten: (€)
folgt aus 003	folgt aus 003	folgt aus 003	folgt aus 003

Die für die Maßnahme erforderlichen Haushaltsmittel / Maßnahmebezogenen Einnahmen

- sind im Haushalt beim Produkt veranschlagt bzw. stehen im Budget zur Verfügung.
 in Höhe von **nicht** zur Verfügung.

8. Auswirkungen auf das Klima:

nicht klimarelevant

überwiegend negative

weitgehend klimaneutral

überwiegend positive

Prüfung erfolgt zu späterem Zeitpunkt*

Prüfung ist bereits erfolgt im Rahmen der
BV-Nr.:*

Prüfung ist nicht mehr möglich*

** Erläuterung erfolgt in der Begründung der Beschlussvorlage*

9. Bürgerbeteiligung: siehe Beschlusspunkt 004

10. Realisierungstermin: sofort

11. Anlagen:

- Anlage 1 – Unterschriftenliste Bürgerbegehren Radentscheid Jena
- Anlage 2 – Übersicht von 12 priorisierter Problemstellen für Radfahrende

gez. Dr. Thomas Nitzsche
Oberbürgermeister

Der Stadtrat beschließt:

- 001 Der Stadtrat erkennt an, dass der Rad- und Fußverkehr einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung Jenas sowie zum Erreichen des bereits beschlossenen Ziels „Jena klimaneutral 2035“ leisten und daher stärker durch geeignete Maßnahmen unterstützt und gefördert werden müssen.
- 002 Die folgenden Ziele des Radentscheids sollen die künftige Entwicklung des Radverkehrs in der Stadt bestimmen und bei der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes mit hoher Priorität berücksichtigt werden:
- Durchgängiges und komfortables Radverkehrsnetz
 - Sichere Radwege an Hauptverkehrsstraßen
 - Barriere- und hindernisfreie Rad- und Gehwege
 - Sichere Kreuzungen und Einmündungen
 - Sichere Schulwege
 - Ausreichende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.
- Bis spätestens Ende 2024 ist ein gesondertes Konzept für sichere Schulwege unter Fortführung der Konferenzen zur Schulwegsicherheit in allen Planungsräumen / Ortsteilen mit Schulstandorten zu erarbeiten.
- Für die in Anlage 2 benannten und beschriebenen zwölf Problemstellen, die Radfahrende stark behindern, besonders konflikträchtig sind oder von vielen Radfahrenden als besonders unsicher empfunden werden, ist im Radverkehrskonzept eine Lösung zu erarbeiten.
- 003 Die Stadt Jena wird zunächst in den Jahren 2023 / 2024 Maßnahmen im Umfang von mindestens 22,50 € pro Einwohner:in und Jahr für Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur, deren Unterhaltung sowie Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung umsetzen. Abgeleitet aus den priorisierten Maßnahmen gemäß 002 wird dieser Betrag schrittweise auf 45 € pro Einwohner:in und Jahr in den Jahren 2029 / 2030 erhöht.
- 004 Bei der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes ist neben dem Beirat Radverkehr, den Initiator:innen des Radentscheids sowie den verschiedenen Interessenvertretungen auch die breite Öffentlichkeit durch geeignete Beteiligungsinstrumente einzubeziehen. Die Priorisierung der Umsetzung der Maßnahmen wird gemeinsam zwischen dem Fachdienst Mobilität, dem Beirat für Radverkehr und den Initiator:innen des Radentscheid Jena abgestimmt.
- Ab 2024 wird die Stadtverwaltung einmal jährlich in einer öffentlichen Veranstaltung über den Stand der Umsetzung der einzelnen Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes informieren.
- 005 Zur Umsetzung der unter 002 und 003 genannten Ziele und Maßnahmen sind entsprechende personelle Kapazitäten vorzuhalten. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, bis zum Ende des I. Quartals 2022 zu prüfen und dem Stadtrat zu berichten, ob dafür die derzeitigen Planstellen im Fachdienst Mobilität ausreichend bemessen sind oder ob zusätzliche Kapazitäten in den Stellenplan aufgenommen werden müssen.

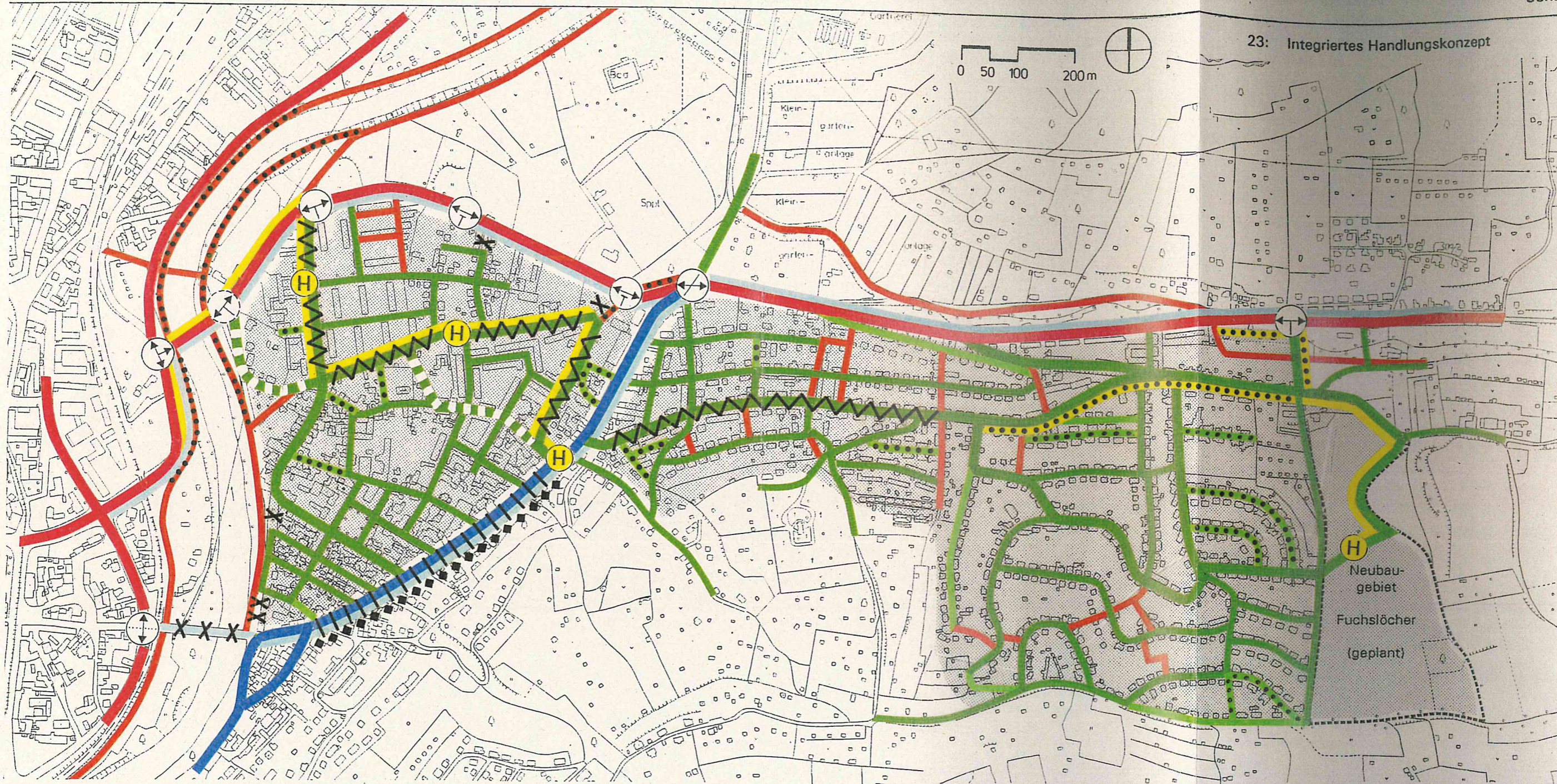
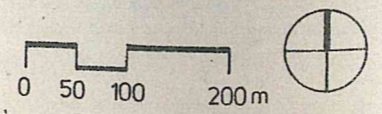
- 006 Die Stadt Jena organisiert einmal jährlich eine öffentliche Werbekampagne für das Radfahren und für gegenseitige Rücksichtnahme.
- 007 Der Oberbürgermeister wird beauftragt, ab dem 01.01.2022 die den Radverkehr betreffenden Meldungen im städtischen Mängelmelder systematisch zu erfassen und jährlich auszuwerten. Die Auswertung der Meldungen ist dem Stadtrat zusammen mit der Auswertung des den Radverkehr betreffenden Unfallgeschehens und daraus abgeleiteten Verbesserungsvorschlägen / Maßnahmen erstmalig im Februar 2023 vorzustellen.
- 008 Der Oberbürgermeister wird beauftragt, dem Stadtrat erstmalig im Jahr 2022 die Ergebnisse der Auswertung der Ausgaben für die verschiedenen Verkehrsarten in der Stadt Jena durch das Tool der Universität Kassel zur ökonomischen Bewertung kommunaler Verkehrssysteme (CostTool) vorzustellen.

Begründung:

Im Juli 2021 hat der Stadtrat beschlossen, dass Jena bis zum Jahr 2035 klimaneutral werden soll. Der Klimawandel und dessen Folgen werden auch in Deutschland immer sichtbarer und spürbarer. Die Stärkung und Förderung der Verkehrsarten des Umweltverbundes sind ein wichtiger Beitrag, machen aber eine konsequente Verkehrswende erforderlich.

Das im Jahr 2012 erarbeitete Radverkehrskonzept soll im Jahr 2022 fortgeschrieben werden und Maßnahmen enthalten, die das Radfahren in Jena attraktiver und sicherer machen, vor allem auch für Kinder, Jugendliche und Senior:innen. Dazu hat die Bürgerinitiative Ziele und Forderungen formuliert, für deren Realisierung innerhalb eines Jahres die grundlegenden Pläne erarbeitet werden sollen. Bei der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes sind die durch die Bürgerinitiative formulierten Forderungen der Ziele 1 bis 6 (siehe Anlage 1) intensiv hinsichtlich der Realisierbarkeit zu prüfen. Dafür ist zunächst der jeweils aktuelle Stand zu erfassen und bei bestätigtem Änderungsbedarf eine Priorisierung hinsichtlich Umsetzbarkeit und Finanzierbarkeit vorzunehmen. Darüber hinaus sind die erforderlichen Mittel in den Wirtschaftsplan KSJ aufzunehmen sowie entsprechende Fördermittel zu beantragen. Die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes wird in einem breiten partizipativen Prozess erfolgen. Das entsprechende Beteiligungskonzept wird im IV. Quartal 2021 erstellt.

In den Jahren 2023 und 2024 ist es das Ziel, zunächst 22,50 € pro Einwohner:in und Jahr für Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr zu investieren. Abgeleitet aus den priorisierten Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes wird angestrebt, diesen Betrag auf bis zu 45 € pro Einwohner:in in den Jahren 2029 / 2030 zu erhöhen. Die finanziellen Mittel sind derzeit nicht in voller Höhe im Haushalts- und Wirtschaftsplan vorgesehen und müssen entsprechend angepasst werden.



Neubau-
gebiet
Fuchslöcher
(geplant)

Funktionale Gliederung des Straßennetzes

- Hauptverkehrsstraße
- Hauptsammelstraße
- Sammelstraße (vorhanden/geplant)
- Anliegerstraße
- - - Verkehrsberuhigter Bereich (vorhanden/geplant)
- X Straße gesperrt
- Tempo-30-Zone

Öffentlicher Personennahverkehr

- H neue Buslinie mit Haltestelle

Fußgänger- und Radverkehr

- - - selbständig geführter Geh- und/oder Radweg (vorhanden/geplant)
- neue straßenbegleitende Radverkehrsanlage

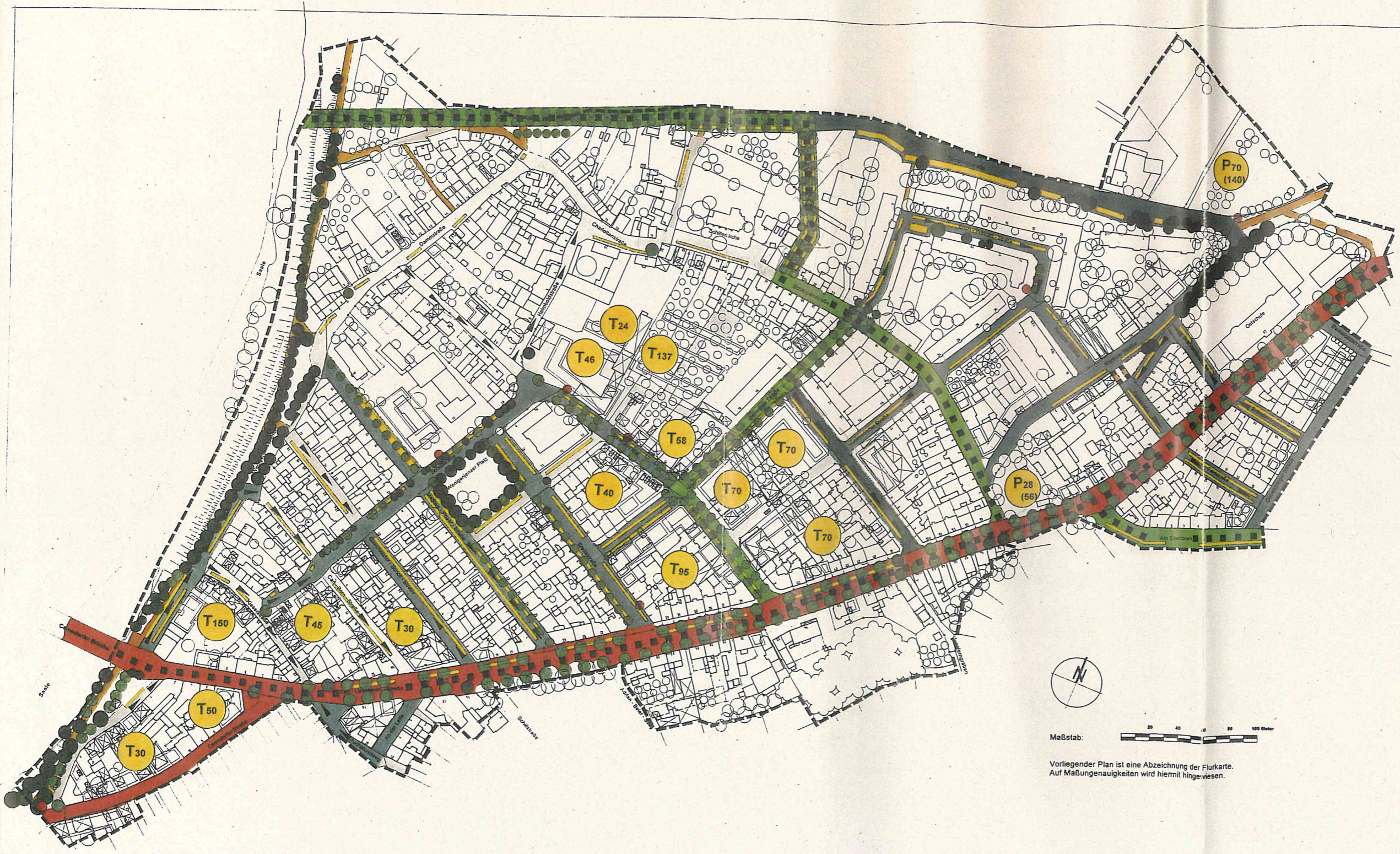
Umgestaltungsmaßnahmen

- ↔ Umgestaltung von Knotenpunkten mit Hauptbeziehung
- ||| intensive Umgestaltung des Straßenraumes (Stadtteilzentrum)
- ~ linienhafte Umgestaltung von Sammelstraßen in Tempo-30-Zonen

Sonstige Maßnahmen

- ◆◆◆◆ Bewirtschaftung von Kurzzeitstellplätzen

Auszug Rahmenplanung Sanierungsgebiet „Karl-Liebknecht-Straße“ (Stand Febr. 1996)



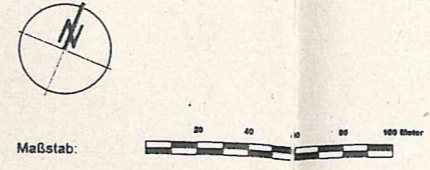
Stadt Jena Städtebaulicher Rahmenplan „Karl-Liebknecht-Straße“

- ### Verkehrskonzept
- Hauptsammelstraße
(Trennungsprinzip PKW / Rad / Fußgänger)
 - Sammelstraße
(Trennungsprinzip PKW / Fußgänger)
 - Anliegerstraße
(Trennungsprinzip PKW / Fußgänger)
 - Anliegerstraße
(Mischungsprinzip)
 - Anliegerweg
(Mischungsprinzip)
 - Fuß-/ Radweg - separat
 - Einrichtungsverkehr mit Richtungsangabe
 - Stellplätze im Straßenraum (prinzipielle Anordnung)
 - Wertstoffcontainerstandorte
 - Parkierungsstandort / Tiefgaragenstandort
mit Anzahl der Stellplätze
 - öffentlicher Personennahverkehr
Bus / Straßenbahn
 - Baum im Straßenraum - Bestand
(Prinzipdarstellung)
 - Baum im Straßenraum - Planung
(Prinzipdarstellung)
 - Abgrenzung Rahmenplangebiet

Die Straßenraumbreiten (farbige Flächen) stellen den überschläglichen Flächenbedarf für den zukünftigen Straßenraum dar.

Stand: Februar 1996
Planbearbeiter:
KOMMUNALENTWICKLUNG BADEN - WÜRTTEMBERG GMBH
07743 Jena, Frauengasse 22
Tel: 03641/4543-0, Fax: 03641/4543-13

i.A. Hercher
Grundlage:
Vorläufige Untersuchungen und Rahmungsplanung des Sanierungsgebietes der Stadt Jena und der VZ-Träger Sanierungs-
und Entwicklungszeitraum nicht



Vorliegender Plan ist eine Abzeichnung der Flurkarte.
Auf Maßbungenauigkeiten wird hiermit hingewiesen.



Begegnen/Vorbeifahren LKW/PKW
in der Camsdorfer Straße



Leitelemente in der Einfahrt
Camsdorfer Straße (v. Süden)



Querungshilfe für Fußgänger
Einfahrt Camsdorfer Straße von Osten
Karl-Liebknecht-Straße



Karl-Liebknecht-Straße Kreuzung
„Grüne Tanne“ mit fehlender
Linksabbiegespur



Karl-Liebnecht-Straße
Blick auf Camsdorfer Brücke



Camsdorfer Ufer Blickrichtung Nord
„Grüne Tanne“ /Wenigenjener Ufer



Karl-Liebnecht-Straße Engstelle
mit schmalen Gehwegen
Blickrichtung West auf Camsdorfer Brücke



Pulkbildung Radfahrer West-
seite Camsdorfer Brücke