



# Integrierter Verkehrsentwicklungsplan Gotha 2030+ Abschlussbericht

**SVU**Dresden

**Titel:** Integrierter Verkehrsentwicklungsplan Gotha 2030+  
Abschlussbericht

**Auftraggeber:** Stadt Gotha

**Auftragnehmer:** SVU Dresden  
Planungsbüro Dr. Ditmar Hunger  
Büroinhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld  
Gottfried-Keller-Str. 24, 01157 Dresden  
Fon: 0351-422 11 96,  
Fax: 0351-422 11 98  
Mail: [info@svu-dresden.de](mailto:info@svu-dresden.de)  
Web: [www.svu-dresden.de](http://www.svu-dresden.de)

**Verfasser:** Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld  
Dipl.-Wirtsch.-Ing. Frank Kutzner  
Dipl.-Ing. Marcus Schumann  
Dipl.-Ing. Dustin Bernhardt

**Stand:** 06. April 2016

# Inhalt

<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>6</b>
<b>Tabellenverzeichnis</b>	<b>7</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>8</b>
<b>1 Einleitung</b>	<b>10</b>
1.1 Zielstellung	10
1.2 Methodik	10
1.3 Wesentliche Ergebnisse der Bestandsanalyse	12
<b>2 Leitbild VEP Gotha 2030+</b>	<b>16</b>
2.1 Vision „Mobilität in Gotha 2030+“	17
2.2 Leitlinien und Zielstellungen für die Verkehrsplanung in Gotha	18
<b>3 Bewertung infrastruktureller Maßnahmenoptionen</b>	<b>22</b>
3.1 Methodik	22
3.2 Verkehrliche Effekte der unterschiedlichen Szenarien	23
3.2.1 Auswirkung einer eventuellen Verlagerung der B 247 in die Tallage	23
3.2.2 Wiederherstellung der zweistreifigen Befahrbarkeit des Heutalsweges	24
3.2.3 Ortsumfahrung Siebleben (B 7)	26
3.2.4 Ortsumfahrung B 247	28
3.2.5 „Neuer Mohrenberg“	29
3.2.6 Sperrung der Huttenstraße für den MIV	30
3.2.7 Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung Sundhausen	31
3.3 Handlungsempfehlung zur Entwicklung der Straßennetzstruktur	32
<b>4 Maßnahmenempfehlungen</b>	<b>36</b>
4.1 Maßnahmenpaket fließender Kfz-Verkehr	38
M1. Ausbau Friemarier Straße zwischen Nelkenberg und Mohrenstraße	39
M2. Ortsumfahrung Siebleben (B 7)	42
M3. Verknüpfung zwischen Gleichenstraße und Friemarier Straße	44
M4. Wiederherstellung der zweistreifigen Befahrbarkeit des Heutalsweges	46
M5. Optimierung des Verkehrsablaufes in der Gartenstraße	48
M6. Unterstützung der Verkehrsverlagerung im Bereich Sundhausen	50
M7. Ausweitung der flächendeckenden Verkehrsberuhigung	52
M8. Prüfung punktueller Tempo-30-Regelung im Hauptstraßennetz	54
M9. Anpassung der Knotenpunktgestaltung / -signalisierung	58
M10. Umgestaltung von Knotenpunkten zu Kreisverkehren	62
M11. Integrierte Straßenraumgestaltung	65
M12. Zukunftsvision / Umgestaltung Gartenstraße	70
M13. Zukunftsvision / Umgestaltung Bertha-von-Suttner-Str. / Bürgeraue	75
M14. Verkehrsberuhigende Straßenraumgestaltung im Nebennetz	77
M15. Ortseingangsgestaltung	80

4.2	Maßnahmenpaket Kfz-Parken	81
	<i>P1. Überprüfung / Aufhebung des Gehwegparkens</i>	82
	<i>P2. Anpassung der Parkregelungen im Stadtzentrum</i>	86
	<i>P3. Quartiersgarage westliche Altstadt</i>	88
	<i>P4. Neuordnung öffentlicher Parkmöglichkeiten im Bahnhofsumfeld</i>	90
	<i>P5. Neuordnung Parkmöglichkeiten am ZOB</i>	92
	<i>P6. Modernisierung / Neugestaltung des Parkleitsystems</i>	94
4.3	Maßnahmenpaket Öffentlicher Personenverkehr	96
	<i>Ö1. Barrierefreie Haltestelle „Neues Rathaus“</i>	97
	<i>Ö2. Aufwertung der Haltestelle „Huttenstraße“</i>	99
	<i>Ö3. Verdichtung des Haltestellennetzes im Zuge bestehender Linien</i>	103
	<i>Ö4. Ideen zur Anpassung der Liniennetzstruktur</i>	107
	<i>Ö5. Zukunftsideen zum Straßenbahnsystem Gotha</i>	111
	<i>Ö6. Praxistest Anruflinientaxi (Alita)</i>	115
	<i>Ö7. Verbesserung der Anbindung Friedhof</i>	116
	<i>Ö8. Verbesserung der Anschlüsse zwischen den einzelnen Linien</i>	117
	<i>Ö9. ÖPNV-Bevorrechtigung an zentralen Knotenpunkten</i>	118
	<i>Ö10. Barrierefreie Haltestellengestaltung</i>	119
	<i>Ö11. Einsatz barrierefreier Busse und Straßenbahnen</i>	121
	<i>Ö12. Anerkennung des Stadtтарифes in Remstädt und Tüttleben</i>	123
	<i>Ö13. Optimierung des Ticketvertriebes</i>	124
	<i>Ö14. Optimierung von Fahrgastinformationen und Marketing</i>	125
4.4	Maßnahmenpaket Radverkehr	127
	<i>R1. Schaffung durchgehendes und sicheres Radverkehrsnetz</i>	128
	<i>R2. Aufhebung der Benutzungspflicht verschiedener Bestandsanlagen</i>	129
	<i>R3. Markierung von Rad- und Schutzstreifen</i>	131
	<i>R4. Freigabe zusätzlicher Wegeverbindungen für den Radverkehr</i>	134
	<i>R5. Prüfung der Freigabe weiterer Einbahnstraßen</i>	135
	<i>R6. Maßnahmen zur Reduzierung punktueller Konfliktstellen</i>	137
	<i>R7. Schaffung zusätzlicher Radabstellmöglichkeiten</i>	138
	<i>R8. Optimierung der Angebote für den touristischen Radverkehr</i>	140
	<i>R9. Ausbau des Radrundwanderweges</i>	141
	<i>R10. Maßnahmen zur systematischen Radverkehrsförderung</i>	143
4.5	Maßnahmenpaket Fußverkehr	144
	<i>F1. Barrierefreie Gestaltung der Fußverkehrsanlagen</i>	145
	<i>F2. Quartiersbezogene kleinteilige Fußverkehrskonzepte</i>	148
	<i>F3. Schaffung zusätzlicher Querungsstellen</i>	150
	<i>F4. Verbesserung der Erreichbarkeit der Altstadt</i>	152
	<i>F5. Weiterentwicklung Kommunikationsachse Bahnhof - Zentrum</i>	155
	<i>F6. Schließung von Lücken im Gehwegnetz</i>	157
	<i>F7. Markierung von Fußgängerüberwegen an Kreisverkehren</i>	159
	<i>F8. Einsatz von Gehwegüberfahrten und Gehwegvorstreckungen</i>	161

---

<i>F9.</i>	<i>Verbesserung der Querungsmöglichkeiten an Knotenpunkten</i>	<i>163</i>
<i>F10.</i>	<i>Städtisches Gehwegsanierungs- und Bordabsenkungsprogramm</i>	<i>165</i>
<i>F11.</i>	<i>Rückbau von Sperrketten</i>	<i>166</i>
<b>4.6</b>	<b>Übergreifende bzw. sonstige Maßnahmen</b>	<b>168</b>
<i>Ü1.</i>	<i>Förderung des Carsharing</i>	<i>169</i>
<i>Ü2.</i>	<i>Weiterentwicklung bzw. Initiierung von betrieblichem Mobilitätsmanagement</i>	<i>170</i>
<i>Ü3.</i>	<i>Ausweitung der Verkehrsüberwachung und -aufklärung</i>	<i>172</i>
<i>Ü4.</i>	<i>Sanierung Bahnhofsgebäude</i>	<i>173</i>
<b>5</b>	<b>Empfehlungen für die Maßnahmenumsetzung</b>	<b>174</b>
<b>6</b>	<b>Zusammenfassung und Fazit</b>	<b>176</b>
	<b>Literaturverzeichnis</b>	<b>178</b>
	<b>Anlagenverzeichnis</b>	<b>179</b>

## Abbildungsverzeichnis

ABB. 1:	AUFBAU DES LEITBILDES VEP GOTHA 2030+ .....	16
ABB. 2:	ZUKUNFTSBILD „MOBILITÄT IN GOTHA 2030+“ .....	17
ABB. 3:	VERÄNDERUNG DER VERKEHRSBELEGUNG – EVENTUELLE VERLAGERUNG B 247 IN DIE TALLAGE .....	23
ABB. 4:	VERÄNDERUNG DER VERKEHRSBELEGUNG - WIEDERHERSTELLUNG DES HEUTALSWEGES.....	25
ABB. 5:	VERÄNDERUNG DER VERKEHRSBELEGUNG - ORTSUMFAHRUNG SIEBLEBEN (B 7) .....	27
ABB. 6:	VERÄNDERUNG DER VERKEHRSBELEGUNG - ORTSUMFAHRUNG SUNDHAUSEN.....	31
ABB. 7:	ÜBERSICHTSPLAN AUSBAU FRIEMARER STRAÙE.....	39
ABB. 8:	ÜBERSICHTSPLAN ORTSUMFAHRUNG SIEBLEBEN (B 7) .....	42
ABB. 9:	ÜBERSICHTSPLAN VERKNÜPFUNG ZWISCHEN GLEICHENSTR. UND FRIEMARER STR. ....	44
ABB. 10:	LSA-KOORDINIERUNG GARTENSTRAÙE (GRUND ZEIT-WEG-DIAGRAMM).....	48
ABB. 11:	UMGESTALTUNGSVORSCHLAG KP J.-PERTHES-STR. / F.-PERTHES-STR. / ENCKESTR.....	60
ABB. 12:	BEISPIELE MINIKREISVERKEHR (DRESDEN, POTSDAM).....	62
ABB. 13:	KNOTENPUNKTE MIT EIGNUNG ZUR UMGESTALTUNG ZUM KREISVERKEHR.....	63
ABB. 14:	BEISPIELE GRÜNGLEIS (DRESDEN, GERA, PARIS).....	70
ABB. 15:	QUERSCHNITT GARTENSTRAÙE IM BESTAND.....	71
ABB. 16:	QUERSCHNITT ZUKUNFTSVISION GARTENSTRAÙE .....	71
ABB. 17:	SPURAUFTeilUNG GARTENSTRAÙE (VERGLEICH BESTAND – ZUKUNFTSVISION) .....	72
ABB. 18:	PRINZIPIALKIZZE STRAÙENRAUMGESTALTUNG IM NEBENNNetz.....	78
ABB. 19:	BEISPIELE PLATEAUAUFPFLASTERUNG / BAUMTOR (ERKNER, GOTHA AHORNWEG).....	79
ABB. 20:	QUERSCHNITT SCHÄFERSTRAÙE IM BESTAND .....	83
ABB. 21:	UMGESTALTUNGSVORSCHLAG QUERSCHNITT SCHÄFERSTRAÙE.....	83
ABB. 22:	QUERSCHNITT UELLEBER STRAÙE IM BESTAND .....	84
ABB. 23:	RAHMENPLAN MOHRENQUARTIER, AUSSCHNITT .....	92
ABB. 24:	BEISPIEL PARKLEITSYSTEM SCHMALKALDEN.....	94
ABB. 25:	SKIZZE ZUR BARRIEREFREIEN HALTESTELLE „NEUES RATHAUS“ .....	97
ABB. 26:	SKIZZE ZUR AUFWERTUNG DER HALTESTELLE „HUTTENSTRAÙE“ .....	101
ABB. 27:	POTENZIELLE ENTWICKLUNGSKORRIDORE ZUR ERWEITERUNG DES STRAÙENBAHNSYSTEMS.....	113
ABB. 28:	BEISPIELE ZUR VERBESSERUNG DER VERKEHRSSICHERHEIT AN POLLERN / UMLAUFSPERREN .....	137
ABB. 29:	BESTEHENDE ALTSTADTANBINDUNG UND OPTIMIERUNGSOPTIONEN .....	153
ABB. 30:	FUÙ- UND KOMMUNIKATIONSACHSE BAHNHOF - ZENTRUM .....	156
ABB. 31:	FOTOMONTAGE FUÙGÄNGERÜBERWEGE AM HERSDORFPLATZ.....	160
ABB. 32:	GEHWEGÜBERFAHRT (BEISPIEL: GOTHA GARTENSTRAÙE).....	161
ABB. 33:	GEHWEGVORSTRECKUNG (BEISPIEL: DRESDEN).....	161
ABB. 34:	MAÙNAHMENBEREICHE DES BETRIEBLICHEN MOBILITÄTSMANAGEMENTS.....	170

## Tabellenverzeichnis

TAB. 1: ZUSAMMENFASSUNG DER VOR- UND NACHTEILE VERKEHRSNETZVARIANTEN

34

## Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobilclub e. V.
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrradclub e.V.
AGFK-TH	Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen in Thüringen
BMVBS	Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur
BBR	Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
DB-AG	Deutsche Bahn AG
DFI	dynamisches Fahrgastinformationssystem
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
DTVw	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen (Mo-Sa) außerhalb der Ferien
EAR	Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
EU	Europäische Union
FB	Fachbereich
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg
GV	Güterverkehr
Hbf	Hauptbahnhof
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
Kfz	Kraftfahrzeug
KK	Kostenkategorie
LAP	Lärmaktionsplan
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPFV	Öffentlicher Personenfernverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr



---

OU	Ortsumfahrung
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RVG	Regionale Verkehrsgemeinschaft Gotha GmbH
SBA	Straßenbauamt
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
TWSB	Thüringer Waldbahn und Straßenbahn Gotha GmbH
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VMT	Verkehrsverbund Mittelthüringen
VwV	Verwaltungsvorschrift
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

# 1 Einleitung

## 1.1 Zielstellung

Der bisherige Verkehrsentwicklungsplan (VEP) für die Stadt Gotha datiert aus dem Jahr 2005. Seitdem gab es in und um Gotha wichtige verkehrliche, siedlungsstrukturelle, wirtschaftliche und soziodemographische Veränderungen. Die Infrastruktur der Stadt wurde weiterentwickelt, die Südwesttangente wurde bis zur Krusewitzstraße fertiggestellt und der Hersdorfplatz zum Kreisverkehr umgestaltet. In der Folge ergeben sich neue Anforderungen und Prioritäten für das Verkehrssystem und dessen Entwicklung in Gotha. Zudem sind durch die geplante Erweiterung des Gewerbegebietes Gotha-Süd in den kommenden Jahren weitere verkehrsrelevante Veränderungen zu erwarten.

Parallel dazu gewinnen die Zielstellungen für eine gesundheitsorientierte, stadtverträgliche und ressourcenschonende, also auch finanzierbare Mobilität in Deutschland an Bedeutung. Auch verschiedene planerische und technische Regelwerke sowie rechtliche Rahmenbedingungen wurden mittlerweile aktualisiert. Unter anderem sind bei der Verkehrsplanung nunmehr verstärkt die Aspekte der Luftreinhaltung, der Lärminderung sowie des Klimaschutzes zu berücksichtigen.

All das machte eine Fortschreibung des bisherigen VEP notwendig. Die Fortschreibung wurde dabei eng mit der Erarbeitung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) Gotha 2030+ verzahnt. Wesentliche Leitlinie war die Verbesserung der Mobilitätsverhältnisse im Sinne von Nachhaltigkeit und Effizienz. Aktuelle und zukünftig zu erwartende Nutzungsanforderungen waren zu beachten. Der Charakter und die Struktur der Stadt Gotha standen dabei im Zentrum der Betrachtungen.

Ziel war die Erarbeitung eines integrierten und übersichtlichen Planungswerkzeuges, welches die bisherigen Verkehrsentwicklungen und -planungen aufgreift und auf Basis einer Status-Quo-Analyse in die Zukunft fortschreibt. Der Verkehrsentwicklungsplan Gotha 2030+ dient als Arbeitsgrundlage für die Investitions- und Maßnahmenplanung im kommunalen Verkehrssektor in den kommenden Jahren.

## 1.2 Methodik

Die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes erfolgte in einem mehrstufigen Verfahren.

Grundlage für die Konzeption von Maßnahmen bildete dabei die Einschätzung des aktuellen Verkehrsnetzes bzw. Verkehrsgeschehens im Rahmen einer umfangreichen Bestands- und Sachstandsanalyse. Diese wurde durch

eine gesamtstädtische Erhebung aktueller Verkehrszahlen im Rahmen von Verkehrserhebungen und -befragungen im Oktober 2014 ergänzt. Die Verkehrsdaten dienten u. a. als Basis für die Aktualisierung und Fortschreibung des Verkehrsnetzmodells sowie zur Untersuchung von Prognoseszenarien.

Ausgehend von den Bestandsanalysen und Verkehrserhebungen erfolgten die Aktualisierung des Leitbildes sowie die Fortschreibung des Maßnahmenkonzeptes des Verkehrsentwicklungsplanes.

Parallel wurde das Radverkehrskonzept der Stadt Gotha als eigenständiges und weiterführendes Planungsinstrument ebenfalls aktualisiert.

Prozessbegleitend wurde intensiv mit der Verwaltung und weiteren wichtigen städtischen Akteuren zusammengearbeitet. Im Rahmen einer Lenkungsgruppe waren folgende Akteure bzw. Institutionen in den Planungsprozess eingebunden:

- Stadtverwaltung mit Bürgermeister; Tiefbauamt; Stadtplanungsamt; Garten-, Park- und Friedhofsamt; Wirtschaftsförderung; Sicherheits- und Ordnungsverwaltung
- Stadträte
- Polizei
- Thüringer Waldbahn und Straßenbahn Gotha GmbH
- Regionale Verkehrsgemeinschaft Gotha GmbH
- Omnibusbetrieb Steinbrück
- Verkehrsverbund Mittelthüringen
- Allgemeiner Deutscher Fahrradclub
- Verband der Behinderten Kreisverband Gotha
- Straßenbauamt Mittelthüringen
- Stadtwerke Gotha
- Fachgruppe Innenstadt / Gewerbeverein Gotha

Insgesamt wurden 5 Lenkungsgruppentermine durchgeführt. Darüber hinaus fanden zwei Vorabinformationen im Bauausschuss sowie eine Vielzahl verwaltungsinterner Beratungen statt.

Die Lenkungsgruppentreffen waren sowohl für das Projektmanagement als auch für den frühzeitigen fachlichen Austausch wichtig.

Parallel wurde auch die Bevölkerung im Rahmen von zwei Öffentlichkeitsveranstaltungen in den Planungsprozess einbezogen. In der ersten Veranstaltung konnten aufbauend auf der gutachterlichen Einschätzung der Bestandssituation im Rahmen von Arbeitsgruppen Rückmeldungen gegeben

und Maßnahmenvorschläge eingebracht werden. Im Rahmen der zweiten Öffentlichkeitsveranstaltung wurde der Entwurf des Maßnahmenkonzeptes vorgestellt und diskutiert.

Darüber hinaus wurden bei der Maßnahmenentwicklung auch Vorschläge und Überlegungen aus anderen Konzepten einbezogen, zum Beispiel aus dem VEP 2005 und dem parallel laufenden Erarbeitungsprozess für das Integrierte Stadtentwicklungskonzept ISEK 2030+.

Insgesamt orientieren sich die Maßnahmen an den Leitlinien und Zielstellungen des VEP-Leitbildes (siehe Kapitel 2) und sind unter Berücksichtigung der aktuellen Regelwerke konzipiert.

Im vorliegenden Maßnahmenkonzept wurden alle Maßnahmen unter dem Aspekt der integrierten Verkehrsplanung entwickelt. Auch wenn die Maßnahmenpakete in Kapitel 4 verkehrsmittelbezogen zusammengefasst werden, wurden die Wechselwirkungen und Abhängigkeiten jeweils mitbetrachtet.

### **1.3 Wesentliche Ergebnisse der Bestandsanalyse**

Ergänzend zum hier vorliegenden Hauptdokument des VEP 2030+ wurden die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung sowie der Bestands- und Sachstandsanalyse in gesonderten Teilberichten detailliert dokumentiert. Die wesentlichen Ergebnisse der Bestands- und Sachstandsanalyse werden nachfolgend kurz zusammengefasst:

Die verkehrlichen Rahmenbedingungen in der Stadt Gotha haben sich in den vergangenen Jahren deutlich verändert. Neue Straßenverbindungen sind in Betrieb genommen worden. Die Zahl der Einwohner sowie der zugelassenen Kraftfahrzeuge in der Stadt Gotha und im angrenzenden Landkreis sind zurückgegangen. Die Kfz-Verkehrsaufkommen haben sich entsprechend gesamtstädtisch reduziert.

Für den Kfz-Verkehr steht nunmehr, bis auf wenige Ausnahmen, eine leistungsfähige Infrastruktur zur Verfügung. Probleme und Konflikte ergeben sich insbesondere aus der Verkehrsführung im Zuge der B 247 sowie aus Defiziten in der Straßenraumgestaltung.

Deren Auswirkungen sorgen zumeist für Einschränkungen beim Fuß- und Radverkehr. Hier bestehen noch wesentliche Entwicklungspotenziale. Das vorhandene Radverkehrsangebot weist große Lücken auf. Andererseits existieren damit auch vielerorts Potenziale, deutliche Verbesserungen erreichen zu können.

Beim Fußverkehr wurden in den Bereichen Wegweisung, Fußgängerüberwege und Gestaltung von Einmündungen bereits wesentliche Akzente ge-

setzt. Diese gilt es zukünftig zu einer ganzheitlichen Fußverkehrsstrategie weiterzuentwickeln.

Das ÖPNV-Angebot ist bezüglich des Umfangs der täglichen Verkehrsleistungen als gut einzuschätzen. Jedoch bestehen verschiedene Organisations-, Erschließungs-, Verbindungs- und Verknüpfungsdefizite.

Nachfolgend werden die Stärken und Schwächen des Verkehrssystems der Stadt Gotha für die einzelnen Verkehrsträger stichpunktartig zusammengefasst:

### **Straßennetz und fließender Kfz-Verkehr**

- leistungsfähiges Hauptstraßennetz mit lediglich vereinzelten Leistungs-fähigkeitsdefiziten vorhanden
- signifikante Durchgangsverkehre in Nord-Süd-Relation
- Trennwirkungen sowie Einschränkungen der Wohn- und Aufenthaltsqualität z. B. Gotha-Ost, Gartenstraße, Parkallee
- teilweise ungeordnete und überbreite Straßenräume, bzw. fehlende Straßenraumbegrünung
- weitere Potenziale zur Ausweitung der flächendeckenden Verkehrsberuhigung
- teilweise mangelhafte Oberflächenqualität im Nebennetz

### **Parken**

- weitestgehend durchgängige Parkraumbewirtschaftung in der Altstadt
- insgesamt positive Stellplatzbilanz in der Altstadt und am Bahnhof
- erneuerungsbedürftiges Parkleitsystem
- unnötiger Parksuchverkehr durch einzelne, lediglich zeitbeschränkte Stellplätze im Stadtkernbereich
- teilweise fehlende bauliche Strukturierung der Parkflächen
- kein qualitativ hochwertiges P+R-Angebot am Bahnhof

### **Öffentlicher Personennahverkehr**

- gute regionale SPNV-Anbindung
- mangelhafter Zustand des Bahnhofsgebäudes
- Betrieb von Straßenbahn- und Busverkehr durch zwei getrennte Unternehmen
- verkehrsmittelübergreifende Fahrscheinnutzung möglich (VMT)

- Behinderungen im Fahrbetrieb durch schwerpunktmäßig fahrzeugseitigen Fahrscheinvertrieb
- hohe Bedienungshäufigkeit im Stadtverkehr
- verschiedene Erschließungs-, Verbindungs- und Verknüpfungsdefizite
- weitere Entwicklungspotenziale hinsichtlich der Barrierefreiheit bei Fahrzeugen und Haltestellen

### **Radverkehr**

- kein zusammenhängendes und engmaschiges Radverkehrsnetz vorhanden (Netzlücken im Zuge wichtiger Hauptrelationen)
- erhöhte Konfliktpotenziale durch Mischverkehr bei zu hohem Verkehrsaufkommen
- teilweise unzureichende Qualität und Sicherheit bestehender Radverkehrsanlagen (Vielzahl von Zweirichtungsradwegen)
- teilweise bereits erfolgte Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht und Umwandlung in ein Nutzungsrecht mittels Gehweg-„Rad frei“-Regelung
- Möglichkeit zur Nutzung der Fußgängerzone mit dem Fahrrad
- punktuelle Behinderungen durch Poller und Einbauten
- Potenziale zur Freigabe weiterer Einbahnstraßen zur Nutzung durch den Radverkehr in Gegenrichtung
- lediglich punktuelle Radabstellmöglichkeiten in der Altstadt
- bestehende öffentliche Abstellmöglichkeiten zumeist mit gutem Qualitätsniveau (vorwiegend Anlehnbügel)
- Verbesserungspotenziale hinsichtlich Radabstellmöglichkeiten an öffentlichen Einrichtungen, Schulen, Einzelhandelseinrichtungen sowie in Wohngebieten und am Hauptbahnhof
- gute Befahrbarkeit des Radwanderweges Thüringer Städtekette
- Optimierungspotenziale bei der Anbindung touristischer Radrouten an die Altstadt

### **Fußverkehr**

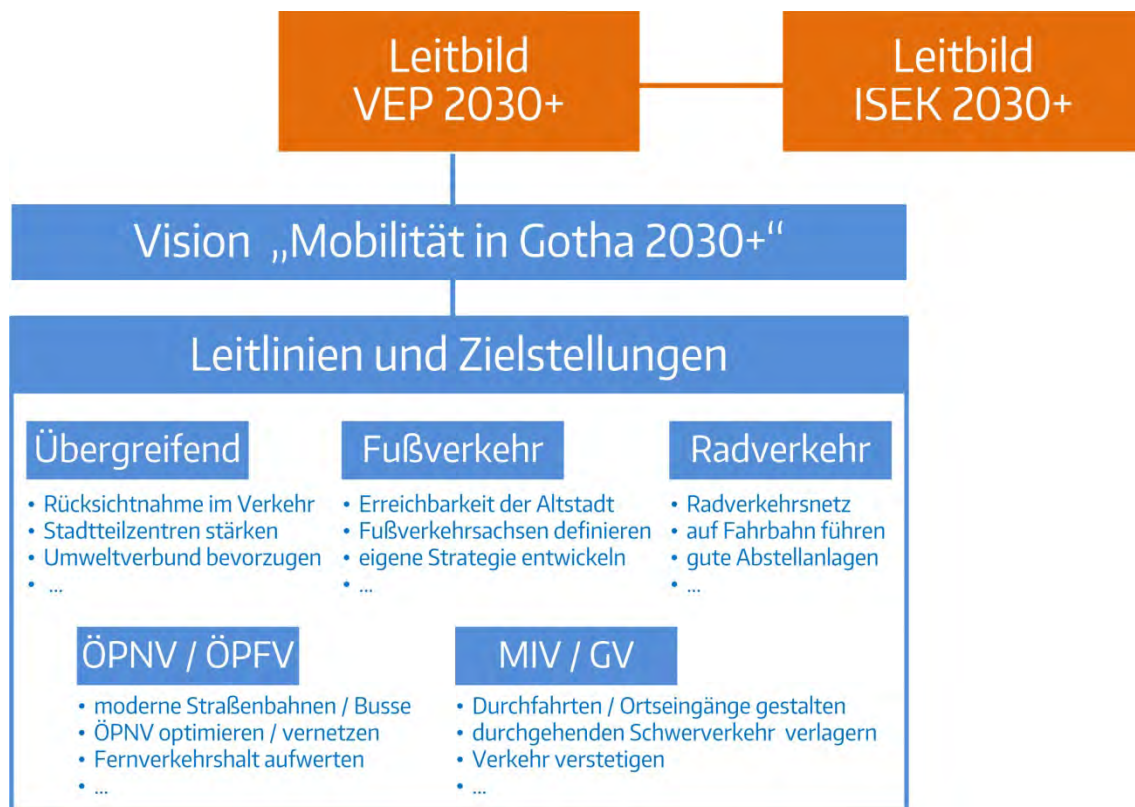
- Konflikte im Zuge wichtiger Verbindungsachsen (Rathaus – Schloss, Hauptbahnhof - Altstadt)
- eingeschränkte Erreichbarkeit der Altstadt (Verkehrsaufkommen, fehlende Querungsstellen, hohe Querungsbreiten)
- attraktive Fußgängerzone sowie weitere verkehrsarme Bereiche in deren direktem Umfeld

- attraktive Platzgestaltungen im Altstadtbereich
- Zerschneidung des Schlossparkes durch die Parkallee
- hohe Dichte an Fußgängerüberwegen und Fußgängerlichtsignalanlagen
- punktuell fehlende Gehwegabschnitte
- Einschränkungen durch Gehwegparken
- teilweise fehlende Bordabsenkungen (insbesondere in den Wohngebieten)
- Behinderungen durch unbefestigte Mischverkehrsflächen bzw. mangelhafte Gehwegoberflächen
- attraktives Fußgängerwegweisungssystem in der Altstadt

Insgesamt leiten sich aus den Analyseergebnissen wichtige Ansätze für die Fortschreibung des Maßnahmenkonzeptes des Verkehrsentwicklungsplanes Gotha ab.

## 2 Leitbild VEP Gotha 2030+

Die Stadt Gotha will mit dem VEP 2030+ die Mobilität stadtverträglich sichern und das Verkehrssystem langfristig weiterentwickeln. Dafür ist ein strategisch-konzeptioneller Rahmen nötig. Ein Leitbild fasst dabei sowohl eine *übergeordnete Vision*, also den anzustrebenden Gesamtzustand, als auch *Leitlinien und Zielstellungen*, um die richtigen strategischen Pfade in der Entwicklung des Verkehrssystems einzuschlagen (vgl. Abb. 1). Mit dem ISEK 2030+ besteht bereits ein übergeordneter Rahmen. Das Leitbild für den VEP 2030+ knüpft hier an.



**Abb. 1:** Aufbau des Leitbildes VEP Gotha 2030+

Das Leitbild soll der Stadt Gotha als Grundlage für die strategische Ausrichtung von Bau und Planung dienen und Impulse in weitere Akteursfelder geben (Städtebau, Schule, Wirtschaftsförderung etc.). Zudem sollen die politischen Akteure sich das Leitbild zu Eigen machen. Eine breite Akzeptanz des Leitbildes in der Stadt Gotha ist wünschenswert (vgl. Bührmann, Wefering, and Rupprecht 2011; FGSV 2013).



## 2.1 Vision „Mobilität in Gotha 2030+“

Viele verkehrspolitischen Programme, von kommunaler Ebene bis zum Weißbuch Verkehr der EU-Kommission<sup>1</sup> werden entlang einer Vision entwickelt, wie das jeweilige Verkehrssystem in Zukunft aussehen soll. Die Entwicklung einer Vision fördert die Transparenz im Planungsprozess. Die Planenden, aber auch alle anderen Akteure, inklusive der Bevölkerung wissen: „Wo will die Planung hin?“. Auf das Verkehrssystem und die Sicherstellung von Mobilität in Gotha übertragen, würde die Frage lauten: „Welchen Zustand streben die Planenden der Stadt im Verkehrssystem in Gotha für 2030 und die Zeit danach an?“ oder „Welcher Zustand ist erstrebenswert?“

Verkehr entsteht, wenn Aktivitäten nicht vor Ort durchgeführt werden können. Verkehr ist demnach kein Selbstzweck, sondern eine aus Primärtätigkeiten und -Bedürfnissen abgeleitete Nachfrage. Der Aufwand, die Orte zu erreichen, sei es durch Energieverbrauch, Lärm oder unter Gefährdung anderer Menschen, sollte so gering wie möglich gehalten werden: Hohe Mobilität mit wenig Aufwand bzw. wenig Kfz-Verkehr. Dafür muss an den Ursachen von Verkehr angesetzt werden. Diese finden sich hauptsächlich in der Stadt- und Siedlungsentwicklung, sowie im Städtebau. Auf Basis dieser Zusammenhänge, weiteren Überlegungen zum aktuellen Zustand der Stadt, den zukünftigen Herausforderungen und den Diskussionen in der VEP-Lenkungsgruppe hat SVU folgendes Zukunftsbild für Gotha abgeleitet:

**Vision „Mobilität in Gotha 2030+“**

- Gotha bietet den Menschen durch anpassungsfähige, kleinräumig gemischte Stadtquartiere, vielfältige Optionen für ihr Alltagsleben und ermöglicht kurze Wege.
- Straßen dienen als vielfältige Begegnungs- und Aufenthaltsorte für Menschen aller Altersstufen. Die Bebauung ist zur Straße hin orientiert.
- Straßenbäume und Grünanlagen sind in der Tradition als Residenzstadt flächenhaft in Gotha vorhanden und integraler Bestandteil des Straßen- und Wegenetzes.
- In der Innenstadt Gothas dominiert das zu Fuß gehen. Die Qualität des Radverkehrssystems und das Angebot im ÖPNV sind attraktiv.
- Motorisierter Verkehr wird weitestgehend vermieden, unter anderem durch die systematische Prüfung der Verkehrsauswirkungen städtischer Planungen, über alle Ressorts hinweg und die Optimierung des Durchgangsverkehrs.
- Bei verkehrlichen Planungen werden der Bürgerschaft die Kosten transparent dargestellt und Mitsprache sowie Mitwirkung ermöglicht.

**Abb. 2:** Zukunftsbild „Mobilität in Gotha 2030+“

<sup>1</sup> „Eine Vision für ein wettbewerbsorientiertes und nachhaltiges Verkehrssystem.“ (COM 2011)

## 2.2 Leitlinien und Zielstellungen für die Verkehrsplanung in Gotha

Mit der Vision wird der anzustrebende Zustand im Stadtgefüge skizziert. Auf dem Weg dorthin sind in der täglichen verkehrsplanerischen Arbeit weitere Aspekte (z. B. begründet durch andere verkehrliche, städtebauliche, grünordnerische Zielstellungen und Pläne usw.) zu berücksichtigen. Mit Hilfe von *Leitlinien bzw. Zielstellungen* können diese vielfältigen Anforderungen in einem gemeinsamen Rahmen gefasst werden. Darüber hinaus sind Zwischenschritte und Ziele für ein effektives Monitoring der Planung essentiell. Hierbei sind auch andere bereits beschlossene Rahmenplanungen zu berücksichtigen. Neben der Übernahme der Zielstellungen aus bestehenden Planungen wurden zusätzliche Vorschläge für Leitlinien der Verkehrsentwicklungsplanung in Gotha entwickelt. Diese zusätzlichen Vorschläge basieren auf den in der IST-Analyse herausgearbeiteten Defiziten im Verkehrssystem in Gotha, dem Status Quo in Wissenschaft und Best-Practice sowie der gutachterlichen Erfahrung.

In den folgenden Abschnitten sind die empfohlenen Zielstellungen für die Verkehrsentwicklungsplanung in Gotha zusammengestellt. Die Vorschläge sollen zur Diskussion über den Rahmen der Verkehrsplanung in Gotha anregen und erheben nicht den Anspruch auf Vollständigkeit.

### Verkehrsmittelübergreifend

- Verdichten und Ordnen der Wohnbebauung im städtischen Kernbereich sowie im historischen Zentrum und Nutzung bereits verkehrlich erschlossener Areale.
- Der Ausbau von Gewerbe erfolgt vornehmlich an ÖPNV-Trassen und am vorhandenen Straßennetz, z. B. südlich der Eisenbahntrasse.
- Die Stadtteilzentren (v. a. Ost- und Weststadt) sind zu stärken, unter anderem in dem Orte geschaffen werden, welche alle Funktionen des täglichen Bedarfs bieten. Dazu gehören auch Räume und Verkehrsflächen mit hoher Aufenthaltsqualität.
- Rücksichtnahme im Verkehr und der Verkehrssicherheit wird durch die flächenhafte Verkehrsberuhigung unterstützt.
- Transparente Informations- und Kommunikationskanäle zum Entwicklungsstand des Verkehrssystems in Gotha sind aufzubauen.
- Fuß- und Radverkehr, sowie auch Bus, Bahn und Carsharing sind als Verkehrsmittel des Umweltverbundes aufgrund ihrer besonderen Stadtverträglichkeit bei Planungen bevorzugt, mindestens aber auf Augenhöhe mit dem Individualverkehr zu behandeln.

## Fußverkehr

- Die fußläufige Erreichbarkeit der Altstadt aus den angrenzenden Stadtteilen ist deutlich zu verbessern.
- Für öffentliche Einrichtungen (Kultur, Verwaltung, Ausbildung, Freizeitanlagen etc.) ist die Fußverkehrsqualität zu steigern. Dabei sollte die sichere und barrierefreie Zugänglichkeit, z. B. durch Querungsanlagen gewährleistet werden.
- Die ausgewiesenen Parkanlagen in Gotha, sind nahezu ausschließlich für den Fußverkehr vorzusehen. Erholung, Aufenthaltsqualität und die Vorbeugung der Konflikte mit dem Radverkehr stehen im Vordergrund.
- Definierte Fußverkehrsachsen, bspw. vom Bahnhof zur Altstadt, sind Grundlage für eine zusammenhängende hohe Qualität dieser Wegebeziehungen, auch für den Tourismus. Diese sollten in ihrer Fußverkehrsqualität verbessert werden.
- Die Stadt entwickelt eine eigene Strategie, wie sie in Zukunft Fußverkehr in der Stadt fördern will. Dabei werden vor allem gesicherte Finanzierungsgrundlagen z. B. für ein Bordsteinabsenkungsprogramm für die Fußverkehrsförderung angestrebt.

## Radverkehr

- Bei der Planung von Radverkehrsanlagen wird versucht, den Radverkehr möglichst im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs zu führen, idealerweise auf der Fahrbahn. Dadurch werden Fahrkomfort und Sicherheit im Radverkehr optimal gefördert und Konflikte mit dem Fußverkehr reduziert.
- Kernstück des Radverkehrssystems in Gotha ist ein gut strukturiertes, gesamtstädtisches Radverkehrsnetz, mit Haupt- und Nebenrouten, die an regionale Routen anknüpfen.
- Sichere, bequeme und wettergeschützte Radabstellanlagen in guter Qualität und Quantität an den Wohn-, Arbeits-, Dienstleistungs-, Versorgungs- und Bildungsorten sind essentiell für die Hebung der Radverkehrspotenziale.
- Die Radverkehrsinfrastruktur wird regelmäßig angepasst, nach den Bedürfnissen der Nutzer/innen und nach modernen Standards.
- Radverkehrsförderung zielt auf weniger Radverkehrsunfälle, auch bei steigender Nutzung.

## Öffentlicher Personennah- und Fernverkehr

- Die Straßenbahn in Gotha wird als modernes Stadtverkehrsmittel aktiv entwickelt, sowohl im Marketing, als auch im Betrieb. Eine wichtige Voraussetzung ist es, die (finanzielle) Unterstützung der Landes- und Bundesebene zu gewinnen.

- Im Stadtgebiet wird der besondere Bahnkörper in städtebaulich sensiblen Bereichen sukzessive durch straßenbündigen Bahnkörper ersetzt.
- Bus- und Straßenbahnverkehr, sowie Regionalverkehr der Eisenbahnen werden noch stärker miteinander abgestimmt, um Effizienz- und Fahrgastpotenziale zu heben.
- Barrierefreiheit, Ausstattung und sichere Erreichbarkeit von Zugangspunkten im ÖPNV sind in Gotha deutlich zu verbessern.
- Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes werden an ÖPNV-Haltestellen und am Bahnhof Gotha besser miteinander verknüpft, dabei ist vor allem auf einen guten Zugang zu Fuß zu achten.
- Die Stadt Gotha ist Haltepunkt im Schienenpersonenfernverkehr in Deutschland. Eine Wahrung oder Aufwertung dieser Funktion ist durch eine Sanierung des Bahnhofsgebäudes anzustreben.

### **Motorisierter Individualverkehr und Güterverkehr**

- In Folge der Inbetriebnahme von Umgehungsstraßen, wie z. B. in Sundhausen, werden die Ortsdurchfahrten neu bewertet.
- Die städtebaulich integrierte Gestaltung der Ortsdurchfahrten und Ortseingangsbereiche schafft räumliche Identität und fördert ein stadtverträgliches Geschwindigkeitsniveau.
- Der Schwerverkehrsdurchgangsverkehr wird optimiert und aus Gebieten mit überwiegender Wohnnutzung verlagert. Dadurch wird vor allem die Wohn- und Aufenthaltsqualität verbessert.
- Die vorhandenen Kapazitäten der Parkgaragen werden stärker ausgenutzt. Das Straßenparken wird weiter aus sensiblen Bereichen herausgenommen.
- Zur Verbindung der Wohnquartiere mit der Altstadt wird eine Neubewertung und -gestaltung von Straßenräumen geprüft.
- Die Verstetigung von Verkehrsflüssen (z. B. durch Kreisverkehr, Tempo 30) ist wichtig für die stadtverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs.
- Die Stadt orientiert sich bei Planungen auf die dienenden Funktionen des Kfz-Verkehrs insbesondere als Verkehrsmittel des Quelle- und Zielverkehrs.

Überlegungen zur Ausrichtung der Verkehrsplanung in Gotha oder allgemein in Städten sind nicht neu. Die bereits vorliegenden Leitbilder und strategischen Empfehlungen wurden bei der Ableitung des Leitbildes für die Stadt Gotha hinzugezogen. Dazu gehören:

- Landesentwicklungsprogramm 2025 (TMBLV 2013)
- Leitbild der Stadtverwaltung Gotha (Kreuch 2008)

- 
- Verkehrsentwicklungsplan Gotha 2005 (Hunger et al. 2005)
  - Lärmaktionsplan Gotha, Stufe I 2008 (Hunger and Ziedelmann 2008)
  - Lärmaktionsplan Gotha, Stufe II 2012 (Hunger and Schönefeld 2012)
  - Integriertes Stadtentwicklungskonzept Gotha 2030+ (Büro für Urbane Projekte, 2015)
  - Guidelines for Sustainable Urban Mobility Plans (Bührmann, Wefering, and Rupprecht 2011)
  - Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung (FGSV 2013)
  - Handbuch für die kommunale Verkehrsplanung (Holzapfel 2003)

### 3 Bewertung infrastruktureller Maßnahmenoptionen

Im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes wurde das Verkehrsmodell der Stadt Gotha überarbeitet und aktualisiert. Das Verkehrsmodell dient der Abbildung und Bewertung des zukünftigen Verkehrsgeschehens. Veränderungen der Verkehrsinfrastruktur, wie z. B. der Neubau bzw. die Sperrung von Straßen oder geplante Veränderungen bei der Verkehrsorganisation können damit abgebildet und bewertet werden.

#### 3.1 Methodik

Grundlage der Verkehrsmodellierung bildet eine Übertragung bzw. modellhafte Abbildung des bestehenden Straßennetzes der Stadt Gotha mit seinen konkreten Rahmenbedingungen (Geschwindigkeiten, Abbiegeverbote, Einbahnstraßen, etc.) im Prognoseprogramm.

Parallel werden die Stadtstrukturen über sog. Verkehrszellen bzw. -bezirke vereinfacht abgebildet. Diese fassen homogene Stadtgebiete zusammen. Den Verkehrszellen sind jeweils Raum- und Strukturdaten (Einwohner, Arbeitsplätze, Schüler, Kita-Kinder, Verkaufsraumflächen, sonstige Ziele) zugeordnet. Diese sind ausschlaggebend für das generierte Verkehrsaufkommen. Verschiedene, im Modell hinterlegte Verkehrsverhaltensdaten (mittlere Zahl der täglichen Wege, Besetzungsgrad), welche aus wissenschaftlichen Untersuchungen abgeleitet wurden, beeinflussen das Verkehrsaufkommen zusätzlich.

Anhand der Raum- und Strukturdaten sowie deren Verteilung im Stadtgebiet werden anschließend die Verkehrsverflechtung zwischen den einzelnen Verkehrsbezirken berechnet. Parallel erfolgt über ein Routingverfahren eine Suche der besten Wege zwischen den Verkehrsbezirken. Diese erfolgt auf Basis der Straßennetzstruktur sowie der Widerstände im Netz, z. B. beim Abbiegen oder durch Geschwindigkeitsbegrenzungen, Bahnübergänge, etc.

Abschließend werden diese Informationen zusammengeführt und im Rahmen der Umlegung die Verkehrsbelegungen für die einzelnen Netzabschnitte generiert. Das Modell wird dann auf Grundlage der aktuellen Verkehrszählungen kalibriert und geeicht.

Danach kann es für Untersuchungen zu Veränderungen im Straßennetz genutzt werden. Für den Blick in die Zukunft bzw. die Bewertung unterschiedlicher Verkehrsnetzscenarien wurde eine bestandsorientierte Betrachtung vorgenommen. Vergleichsgrundlage für die Prognoseszenarien bildet der ergänzte Prognose-Nullfall (siehe Anlage 2), welcher die im November 2014 in Betrieb gegangene Ortsumfahrung Sundhausen bereits berücksichtigt.

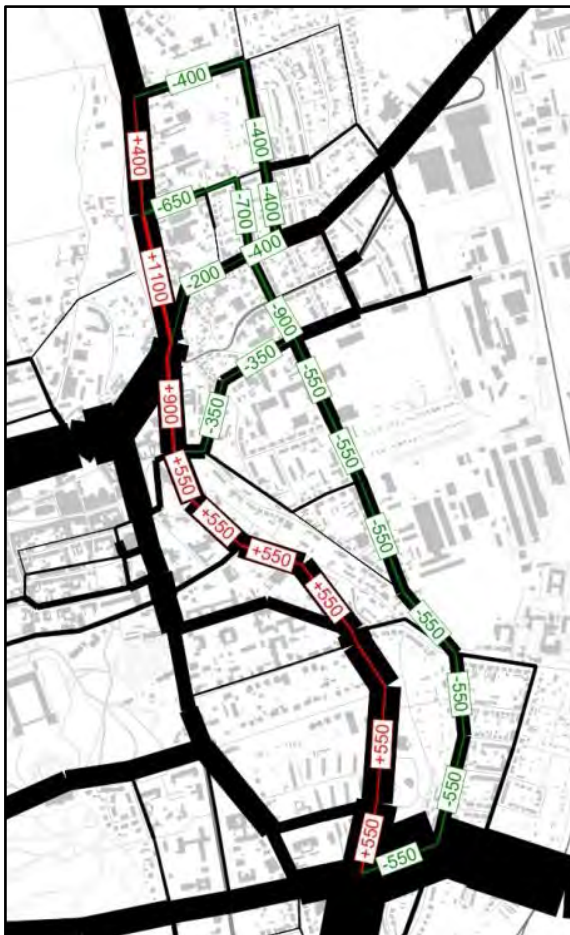
Die Prognoseberechnungen wurden mit dem Programmsystem Traffix 1.0 durchgeführt.

## 3.2 Verkehrliche Effekte der unterschiedlichen Szenarien

Nachfolgend werden die Ergebnisse der Verkehrsprognosen für unterschiedliche infrastrukturelle Maßnahmen im Stadtgebiet zusammengefasst und verkehrsplanerisch bewertet. Abschließend wird eine Handlungsempfehlung abgeleitet.

### 3.2.1 Auswirkung einer eventuellen Verlagerung der B 247 in die Tallage

Im Hinblick auf die nichtabsehbare Realisierung der Ortsumfahrung im Zuge der B 247 werden die Möglichkeiten und verkehrstechnischen Konsequenzen einer Verlagerung der B 247 in die Tallage untersucht.



**Abb. 3:** Veränderung der Verkehrsbelegung – eventuelle Verlagerung B 247 in die Tallage  
Die B 247 verläuft derzeit zwischen Langensalzaer Straße und Ohrdruffer Straße als Nord-Süd-Verbindung durch Gotha. Innerhalb des Stadtgebietes führt sie aktuell über die Seebergstraße, Oststraße sowie Steinstraße/ Lassallestraße (in Fahrtrichtung Süden) bzw. Pfullendorfer Straße / Bufleber

Straße (in Fahrtrichtung Norden). Deutlich kürzer ist die Verbindung durch die Tallage (Enckestraße / Steinmühlenallee / F.-Perthes-Straße / Mühlgrabenweg / Mohrenstraße). Diese ist aktuell allerdings für Fahrzeuge über 16 t im Abschnitt zwischen Kindleber Straße und Steinstraße gesperrt.

Fallen die Beschränkungen weg, ist mit einer Verlagerung zusätzlicher Verkehrsaufkommen in die Tallage zu rechnen. Allerdings ist deren Umfang als gering einzuschätzen. Dies ist darauf zurückzuführen, dass bereits heute der überwiegende Teil der Verkehrsteilnehmer die Tallage nutzt. Lediglich Ortsunkundige ohne Navigationsgerät sowie der bisher zur Umfahrung gezwungene Schwerverkehr nutzt die ausgeschilderte Route im Zuge der B 247.

Entsprechend gering fallen die prognostizierten Effekte aus. In der Tallage ist im bisher gesperrten Abschnitt mit einem Zuwachs von täglich ca. 1.000 Fahrzeugen zu rechnen (siehe Abb. 3). Im Abschnitt zwischen Kindleber Straße und Europakreuzung sind die Verkehrszunahmen etwas geringer. Dieser Abschnitt wird durch die Lkw teilweise bereits heute befahren.

Im Bereich der Oststadt ergibt sich eine leichte Abnahme der täglichen Verkehrsaufkommen in der Oststraße, Pfullendorfer Straße und Steinstraße um jeweils ca. 500 Fahrzeuge. Eine deutliche Abnahme ist hinsichtlich der Fahrzeuge über 16 t zu erwarten.

Es ist darauf hinzuweisen, dass eine Verlagerung der B 247 in die Tallage nur durch den zuständigen Baulastträger Bund, vertreten durch das Land Thüringen, geprüft und veranlasst werden kann.

### **3.2.2 Wiederherstellung der zweistreifigen Befahrbarkeit des Heutalsweges**

Durch die Wiederherstellung der zweistreifigen Befahrbarkeit des Heutalsweges (siehe Maßnahmenkapitel M4) ergibt sich eine zusätzliche Querverbindung zwischen Hersdorfplatz und Goldbacher Straße.

Diese sorgt im Vergleich zur momentanen Situation für eine deutliche Entlastung der Gartenstraße. Im Bereich Huttenplatz reduzieren sich die Verkehrsaufkommen um ca. 4.200 Fahrzeuge pro Tag (siehe Abb. 4). Im westlichen Abschnitt, in der Zufahrt zum Bertha-von-Suttner-Platz, ist die Entlastungswirkung mit einem Rückgang von ca. 2.500 Kfz/24h etwas geringer. Hauptursache hierfür ist die bereits im Bestand in Fahrtrichtung Westen genutzte Ausweichroute über die Remstädter Straße. Da in Fahrtrichtung Osten derzeit kein derartiger Bypass mehr existiert, erfolgt durch die Wiederherstellung der zweistreifigen Befahrbarkeit des Heutalsweges vor allem in dieser Richtung eine Entlastung der Gartenstraße.

Für den Heutalsweg selbst ist nach der Wiederherstellung der zweistreifigen Befahrbarkeit mit einem Verkehrsaufkommen von ca. 4.600 Kfz/24h zu



rechnen. In der Hohen Straße erhöhen sich die Verkehrsaufkommen hingegen lediglich um ca. 1.000 Kfz/24h. Dies deutet darauf hin, dass durch die Wiederherstellung der zweistreifigen Befahrbarkeit des Heutalsweges im Wesentlichen die Erschließung der Gebiete nördlich der Gartenstraße verbessert wird. Eine direkte Verbindung in Richtung Osten sowie zur Tallage ist wieder gegeben.



**Abb. 4:** Veränderung der Verkehrsbelegung - Wiederherstellung zweistreifige Befahrbarkeit des Heutalsweges

Darüber hinaus beschränkt sich die Nutzung des Heutalsweges im Wesentlichen auf Verkehrsbeziehungen mit Zielen im Bereich Goldbacher Siedlung bzw. in Fahrtrichtung Norden. Hierbei handelt es sich, bezogen auf den Bereich Hohe Straße, um gebietsfremden Durchgangsverkehr. Eine Zunahme des Verkehrs auf der Tangentialverbindung in Richtung Eisenacher Straße ist hingegen kaum zu erwarten.

Aufgrund der veränderten Erschließungsbedingungen der Stadtgebiete nördlich der Gartenstraße ergeben sich für den Bertha-von-Suttner-Platz weitere zusätzliche Entlastungen. Die Verkehrsaufkommen im Zuge des Schützenberges gehen deutlich zurück. Die aktuell hoch ausgelastete Knotenpunktzufahrt wird um ca. 2.200 Kfz/24h entlastet.

Auch für den Straßenzug Mozartstraße / Friedrichstraße / Ekhoftplatz / Arnoldiplatz sind positive Effekte zu verzeichnen. Durch die Einbindung verschiedener Verkehrsströme am Hersdorfplatz wird die Bündelung des Verkehrs im Zuge der Tallage unterstützt.

### 3.2.3 Ortsumfahrung Siebleben (B 7)

Die Ortsumfahrung Siebleben (B 7) soll nördlich an Gotha-Siebleben vorbeigeführt werden. Anschlussknotenpunkte sind an der Gleichenstraße sowie im Bereich des bestehenden Ortseinganges geplant. Eine direkte Zufahrt in die Weimarer Straße ist jedoch nicht vorgesehen. Der Abschnitt zwischen Grabsleber Weg und Ortsausgang soll zurückgebaut werden. Die Anbindung von Siebleben soll im Osten über eine neue Querspange zur L 2147 erfolgen. Dadurch wird die Attraktivität der Nutzung der Bestandstrasse weiter vermindert.

Insgesamt werden durch die Ortsumfahrung die Verkehrsaufkommen in der Weimarer Straße, Mönchallee und Salzgitterstraße wesentlich reduziert.

Um auch im weiteren Verlauf der Bestandstrasse im Zuge der Fichtestraße nachhaltige Entlastungseffekte zu erzielen, ist eine Verknüpfung der Ortsumfahrung Siebleben mit der Tallage einschließlich der erforderlichen Querung der Bahnstrecke Gotha – Bad Langensalza (siehe Maßnahme M1) sowie einem Ausbau der Friemarier Straße (siehe Maßnahme M3) notwendig.

Ein Absetzen der Ortsumgehung Siebleben (B 7) an der Gleichenstraße ergab im Rahmen der Verkehrsprognose zwar eine ähnliche Entlastungswirkung für die Ortsdurchfahrt Siebleben, jedoch erhöhen sich die Verkehrsaufkommen im Zuge der Kindleber Straße und der Gleichenstraße deutlich. Diese Variante wird daher von der Stadt Gotha nicht priorisiert. Entsprechend beziehen sich die nachfolgenden Ausführungen auf die Variante der Ortsumfahrung, die bis zur Tallage durchgebunden ist.

Die Entlastungswirkung der Ortsumfahrung ist im Osten Sieblebens am größten. In Richtung Westen nehmen die Entlastungseffekte kontinuierlich ab. Dies liegt insbesondere daran, dass die Ortsumfahrung für den Binnenverkehr nicht attraktiv ist. Die Einwohner aus den Gebieten Siebleben und Clara-Zetkin-Straße werden weiterhin zu großen Teilen die Verbindung über die Weimarer Straße / Mönchallee / Salzgitterstraße / Fichtestraße nutzen.

Die Verlagerungseffekte durch die Ortsumfahrung betreffen den Quell- und Ziel- sowie den Durchgangsverkehr. Allerdings tritt keine vollständige Verlagerung ein. Für den Quell- und Zielverkehr mit Ursprung oder Ziel in Siebleben selbst ist die Ortsumfahrung nicht attraktiv. Speziell in und aus Richtung Erfurt sowie in der Verknüpfung zur Autobahn (Ohrdruffer Straße) bestehen hier starke Verkehrsbeziehungen. Auch für verschiedene andere Fahrtbeziehungen ist die Teilnutzung der Bestandstrasse weiterhin effektiv. Dies betrifft insbesondere die Ost-Süd-Verknüpfungen. Hier wird teilweise die Verbindung über die Gleichen- und Fichtestraße genutzt. Für die Fichtestraße ergeben sich damit etwas geringere Entlastungspotenziale. Die Verkehrsaufkommen in der Gleichenstraße erhöhen sich im Vergleich zum Bestand etwas.

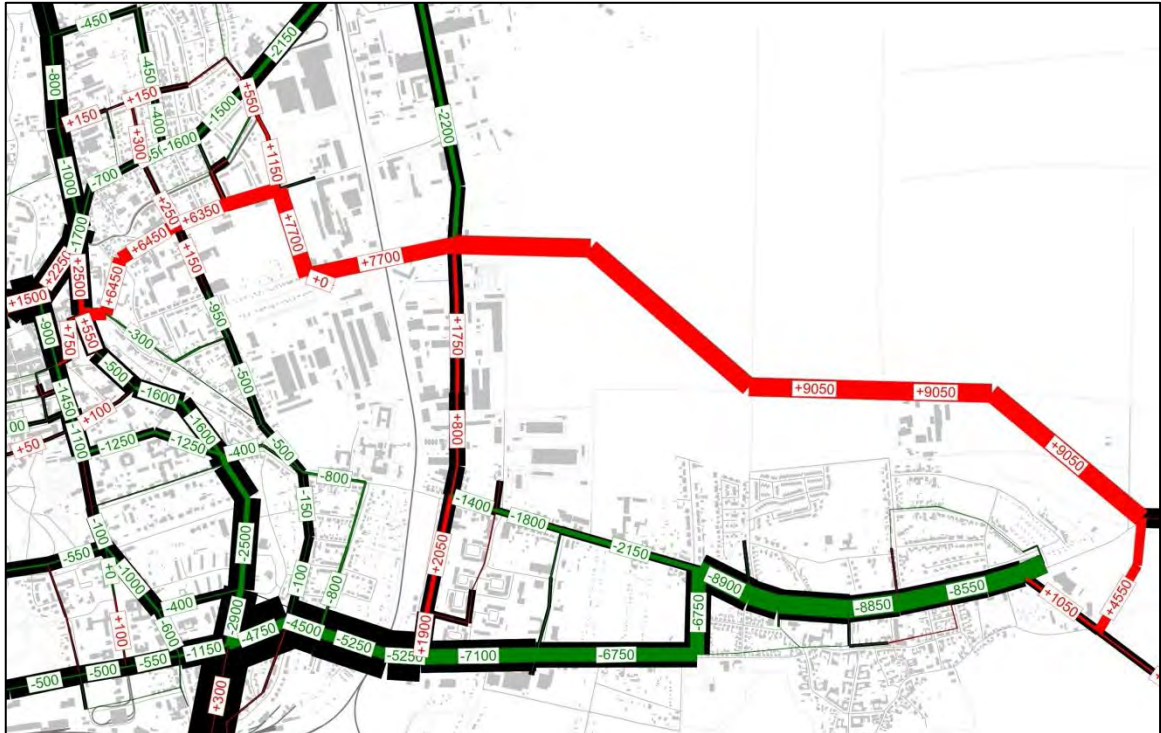


Abb. 5: Veränderung der Verkehrsbelegung - Ortsumfahrung Siebleben (B 7)

Dennoch wirkt sich die durchgebundene Umgehungsstrasse insgesamt positiv auf das Verkehrsgeschehen in der Stadt Gotha aus (siehe Abb. 5). Die Entlastungseffekte reichen bis in den Innenstadtbereich. So wird beispielsweise durch die direkteren Fahrbeziehungen in das Stadtzentrum der Eckverkehr zwischen Stielstraße / Fichtestraße und Enckestraße / Tallage reduziert. Dies sorgt für eine Abnahme des Verkehrs in der Tallage. Auch für den Straßenzug Friedrichstraße / Ekhofplatz / Arnoldiplatz sowie für die Parkallee und Parkstraße ergeben sich leichte Entlastungen. Eine Zunahme um ca. 1.500 Kfz/24h ist hingegen für die Gartenstraße zu verzeichnen. Prozentual entspricht dies einer Steigerung um ca. 6,7 %. Die Verkehrszunahmen betreffen hier im Wesentlichen die Fahrbeziehung Gartenstraße – Bertha-von-Suttner-Straße – Bürgerau. Eine Entlastung könnte hier die Wiederherstellung der zweistreifigen Befahrbarkeit des Heutalsweges (siehe M4) bringen.

Die deutlichsten Entlastungseffekte sind in den östlichen Stadtgebieten zu verzeichnen. Daraus ergeben sich für den Straßenzug Salzgitterstraße / Fichtestraße / Stielstraße neue Gestaltungspotenziale.

Im Zuge der Friemarstraße ist hingegen ein Anstieg der Verkehrsaufkommen zu verzeichnen. Die Leistungsfähigkeit der beiden Kreisverkehre Hersdorfplatz und Mohrenplatz ist bei einer Durchbindung der Ortsumgehungsstrasse bis in die Tallage dennoch gegeben. An beiden Knotenpunkten können die zusätzlich auftretenden Verkehrsaufkommen leistungsfähig abgewickelt werden.

Abschließend ist festzustellen, dass der Ausbau der Friemarier Straße auch als Einzelmaßnahme sinnvoll ist. Die Verbindung ermöglicht eine Bündelung des Ost-West-Verkehrs im Bereich der Oststadt. Zentrale Bereiche z. B. im Zuge der westlichen Kindleber Straße können so perspektivisch entlastet werden.

### 3.2.4 Ortsumfahrung B 247

Neben den mittelfristigen Varianten zur Veränderung der Verkehrsinfrastruktur existiert mit der Ortsumfahrung im Zuge der B 247 ein weiteres langfristiges Projekt des Bundes im Raum Gotha. Für die Ortsumfahrung wurde bisher ein Raumordnungsverfahren durchgeführt.

Gegenstand der Betrachtungen im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes bildet die im Raumordnungsverfahren priorisierte Variante. Diese beinhaltet mit dem Seebergtunnel eine Verbindung zwischen der Straße Am Luftschiffhafen und Ortsumfahrung Siebleben (B 7). In Richtung Norden ist hier weiterführend die Querung der Bahnstrecke Gotha – Bad Langensalza sowie eine Führung parallel zur Bahnstrecke mit Anschluss an eine weitere Ortsumfahrung im Bereich Warza vorgesehen.

Das Ziel einer Verlagerung der Nord-Süd-Durchgangsverkehre aus dem Kernstadtgebiet heraus kann durch die Neubautrasse im Zuge der B 247 erreicht werden. Weitere Nutzungspotenziale ergeben sich vorrangig für:

- die tangentialen Fahrtrelationen im Binnenverkehr
- den Quelle-Ziel-Verkehr zwischen Gotha-Süd und B 7 (Tüttleben)
- den Quelle-Ziel-Verkehr zwischen dem Bereich Siebleben / Clara-Zetkin-Straße und der B 247 (Autobahn BAB 4) und
- die Verbindung zwischen Siebleben und Gotha-Ost.

So wird beispielsweise die Ortsdurchfahrt Siebleben und der Straßenzug Salzgitterstraße / Fichtestraße zusätzlich entlastet. Die Effektivität der Ortsumfahrung Siebleben (B 7) wird erhöht.

Neben den Verlagerungseffekten im städtischen Kontext sind bezogen auf das überregionale Netz weitere verkehrliche Effekte mit der Ortsumgehung im Zuge der B 247 verbunden. Eine ganzheitliche Betrachtung des Projektes ist daher ausschließlich im Rahmen der Projektprognose unter Berücksichtigung der überregionalen Wirkungen möglich.

Die Ortsumgehung Gotha im Zuge der B 247 ist seitens des Landes Thüringen nicht zur Prüfung für den aktuellen Bundesverkehrswegeplan angemeldet worden. Eine zeitnahe Realisierung ist daher nicht absehbar. Entsprechend ist die Ortsumgehung B 247 nicht Bestandteil des Straßennetzkonzeptes im Rahmen der aktuellen Fortschreibung des Verkehrsentwicklungs-

plans Gotha (Planungshorizont 2030). Sie bildet eine ergänzende Perspektivmaßnahme.

### 3.2.5 „Neuer Mohrenberg“

Im Rahmen des VEP 2005 wurde eine direkte Verknüpfung zwischen der Tallage (Mohrenplatz) und der Gartenstraße über den „Neuen Mohrenberg“ konzipiert.

Durch den „Neuen Mohrenberg“ ergeben sich deutliche Entlastungseffekte für die Hersdorfstraße. Die Verkehrsmengen gehen hier um ca. zwei Drittel zurück. Weitere Effekte sind hinsichtlich der Bündelung des Verkehrs im Zuge der Tallage zu verzeichnen. Aus Richtung Süden erfolgt eine direktere Anbindung der Gartenstraße.

In Verbindung mit der Ortsumfahrung Siebleben (B 7), die optimalerweise bis zur Tallage durchgebunden und damit ebenfalls am Mohrenplatz angebunden ist, entsteht eine neue durchgehende Ost-West-Verbindung. Diese hat allerdings zur Folge, dass die Verkehrsaufkommen in der Gartenstraße ansteigen. Verkehre, die bisher die Verbindung Salzgitterstraße / Fichtestraße / Stielerstraße / Parkstraße nutzen, werden auf die neue nördliche Ost-West-Verbindung verlagert.

Mit der Realisierung des „Neuen Mohrenberges“ ergibt sich auch für den Knotenpunkt Mohrenplatz ein weiterer wesentlicher Bedeutungszuwachs. Neben den Ost-West-Verkehren kommt eine weitere starke Eckbeziehung zwischen Mühlgrabenweg und Gartenstraße hinzu.

In den bisherigen Konzepten wurde davon ausgegangen, dass durch die Ortsumfahrung im Zuge der B 247 (siehe Kapitel 3.2.4) eine Verlagerung des Nord-Süd-Verkehrs erfolgt. Nach aktuellem Kenntnisstand ist diese Verkehrsentslastung im Zuge der Tallage auf absehbare Zeit nicht zu erwarten. Entsprechend bestehen nunmehr andere Rahmenbedingungen bzw. höhere Grundverkehrsaufkommen. Diese haben wesentliche Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Mohrenplatz.

Bei einer parallelen Sperrung der Huttenstraße für den MIV (siehe auch Kapitel 3.2.6) ist eine klassische Kreisverkehrslösung selbst mit Bypässen nicht leistungsfähig. Alternative mehrspurige Kreisverkehrsvarianten sind innerorts aus Verkehrssicherheitsgründen problematisch. Hinzu kommen die höheren Verkehrsaufkommen in der ohnehin schon hoch ausgelasteten Gartenstraße. Ohne weitere Maßnahmen würden sich Verkehrsbelegungen von knapp über 25.000 Kfz/24h ergeben. Allerdings ist die Verlagerung des Ost-West-Verkehrs auf die nördliche Verbindung nicht zwingend erforderlich.

Alternativ zum „Neuen Mohrenberg“ erfolgt die Anbindung der Tallage an die Gartenstraße bereits heute über die Hersdorfstraße. Durch den etwas

längeren Fahrtweg ergibt sich eine geringere Verlagerungswirkung des Ost-West-Verkehrs auch bei einer Durchbindung der Ortsumfahrung Siebleben (B 7) bis zur Tallage. Durch eine Umgestaltung sowie die Ergänzung von Bypassen kann die Leistungsfähigkeit des Hersdorfplatzes für die verschiedenen Verkehrsentwicklungsszenarien gewährleistet werden. Neben einem Bypass aus Richtung Gartenstraße in Richtung Mohrenstraße muss hierfür ein zweiter Bypass aus Richtung Mohrenstraße an der Kreisfahrbahn vorbei in Richtung Langensalzaer Straße geschaffen werden. Die unmittelbar nördlich des Kreisverkehrs abzweigende Kindleber Straße kann dann allerdings nur noch aus dem Bypass erreicht werden. Aus Richtung Gartenstraße kommend muss die Steinstraße oder die Friemarer Straße in Richtung Gotha Ost genutzt werden.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass unter Berücksichtigung der aktuellen Entwicklungen - unklare Perspektive für die Verlagerung des B 247-Verkehrs aus der Tallage - sowie der mit der Trasse verbundenen Effekte der „Neue Mohrenberg“ nicht weiterverfolgt werden sollte. Stattdessen ist ein Ausbau von Hersdorfstraße und Hersdorfplatz zu empfehlen.

### 3.2.6 Sperrung der Huttenstraße für den MIV

Mit der Sperrung der Huttenstraße für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) werden im Wesentlichen zwei Zielstellungen verfolgt. Einerseits sollen damit die Möglichkeiten geschaffen werden, einen zentralen Haltestellenstandort am Altstadtrand einzurichten. Andererseits dient die Sperrung zur Verkehrsentlastung der Friedrichstraße sowie zur Bündelung des Kfz-Verkehrs in der Tallage.

Entsprechend ergeben sich in der Tallage auch die größten Verkehrszuwächse. Der Abschnitt zwischen Erfurter Landstraße und Mohrenplatz wird von ca. 6.000 Kfz/24h zusätzlich genutzt. Südlich der Erfurter Landstraße sind die Verkehrszuwächse deutlich geringer, da große Teile der Verkehre hier die Tallage auch bereits im Bestand nutzen. Im Abschnitt zwischen Mohrenplatz und Hersdorfplatz sowie im Zuge der Hersdorfstraße sind die höchsten Verkehrszunahmen festzustellen. Bei einer Sperrung der Huttenstraße für den MIV im Bestandsnetz (siehe Anlage 4) ergeben sich im betreffenden Abschnitt der Tallage Verkehrsaufkommen von ca. 18.350 Kfz/24h und im Zuge der Hersdorfstraße ca. 20.200 Kfz/24h.

Bei einer parallelen Durchbindung der Ortsumfahrung Siebleben (B 7) bis zur Tallage (siehe Anlage 6) erhöhen sich die entsprechenden Verkehrsbelegungen nochmals um ca. 1.300 Kfz/24h.

Für beide Verkehrsnetzzenarien kann die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte Mohrenplatz und Hersdorfplatz gewährleistet werden. Voraussetzung dafür ist eine Umgestaltung des Mohrenplatzes zum Kreisverkehr so-

wie die Ergänzung von zwei Bypässen am Hersdorfplatz im Rahmen eines endgültigen Ausbaus. Parallel ist ein Ausbau der Hersdorfstraße notwendig. Für den Huttenplatz ergibt sich durch die Sperrung der Huttenstraße für MIV eine wesentliche Vereinfachung der bestehenden Knotenpunktregelung. Abgesehen von der Einbindung des ÖPNV sowie der Sicherung der Fußgängerquerungsstellen ist keine gesonderte Verkehrsregelung erforderlich.

Generell sind durch die Sperrung der Huttenstraße für den MIV neben den Verkehrszunahmen in der Tallage auch leichte Verkehrszunahmen für die Querverbindungen Lindenauallee / Philosophenweg, Augustinerstraße / Siebleber Straße und die Parkallee zu verzeichnen. Hierzu ist zu prüfen, inwieweit diesen durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen entgegenge wirkt werden kann.

### 3.2.7 Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung Sundhausen

Durch die im Maßnahmenkapitel M6 beschriebenen Maßnahmen wird der Widerstand im Zuge der Ortsdurchfahrt Sundhausen erhöht. Dadurch ergibt sich eine stärkere Nutzung der im November 2014 in Betrieb gegangenen Ortsumfahrung. Die Verkehrsaufkommen erhöhen sich hier um ca. 4.000 Fahrzeuge pro Tag (Abb. 6). Demgegenüber steht eine Verkehrsabnahme im Zuge der Ortsdurchfahrt in gleicher Größenordnung.

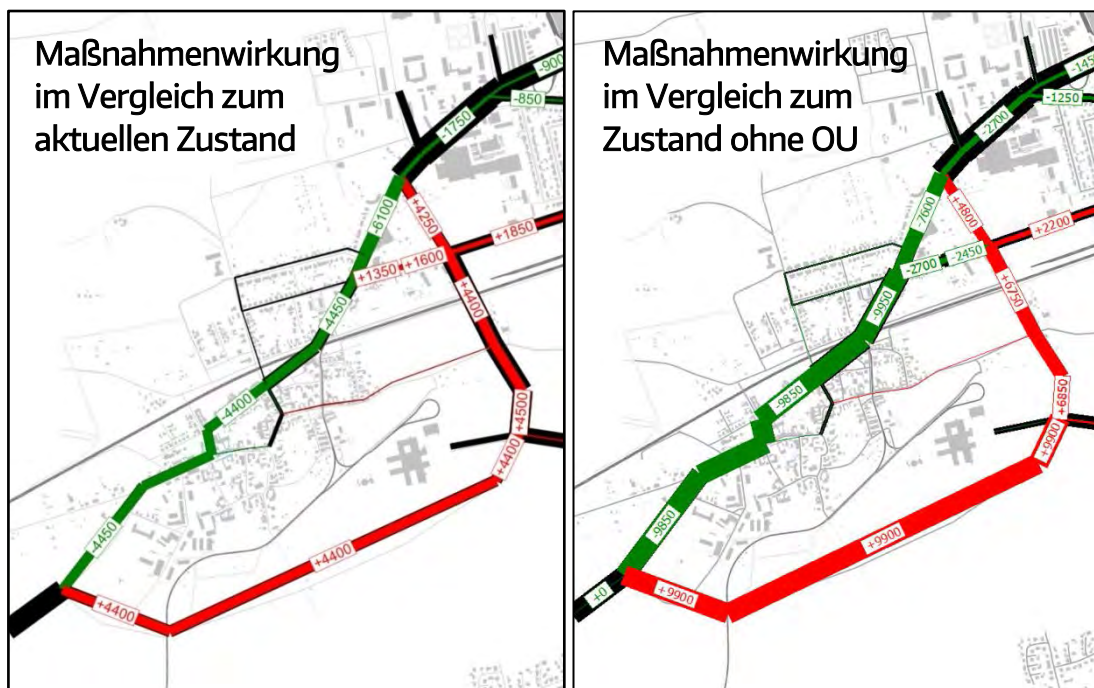


Abb. 6: Veränderung der Verkehrsbelegung - Ortsumfahrung Sundhausen

Die aktuell noch zu beobachtenden gebietsfremden Durchgangsverkehre werden vollständig aus Sundhausen heraus auf die Ortsumfahrung verlagert. Es verbleiben ausschließlich der Binnenverkehr sowie Verkehr mit

Quelle oder Ziel in Sundhausen. Die Restverkehrsaufkommen sind mit maximal 1.550 Kfz/24h gering. Aufgrund der stärkeren Ausrichtung in Richtung des Gothaer Kernstadtgebietes sind die Maximalbelegungen am östlichen Anschluss der Ortslage zu verzeichnen. Die westliche Anbindung wird nur von einigen wenigen Verkehrsteilnehmern genutzt.

Durch die Unterbindung der Durchfahrtsmöglichkeiten zwischen Krusewitzstraße und Leinastraße wird der Verkehr der Inselsbergstraße vollständig auf die Eckbeziehung über die Leinastraße umgelenkt. In der Inselsbergstraße verbleibt lediglich der Anliegerverkehr. Trotz der Hauptzufahrtsfunktion in Richtung Sundhausen sind in der Leinastraße im Vergleich zur Situation ohne Ortsumfahrung signifikante Verkehrsabnahmen zu verzeichnen (siehe Abb. 6 - rechts). Eine zusätzliche Verkehrszunahme ergibt sich lediglich für die Krusewitzstraße. Hier wurden im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der Ortsumfahrung Sundhausen allerdings Lärmschutzmaßnahmen an den Wohngebäuden finanziert.

### 3.3 Handlungsempfehlung zur Entwicklung der Straßennetzstruktur

In der nachfolgenden Tab. 1 werden die Vor- und Nachteile der einzelnen Infrastrukturelemente zusammengefasst.

	Vorteile	Nachteile
Auswirkung einer eventuellen Verlagerung B 247 in die Tallage (mittelfristige Lösung)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entlastung der Oststadt vom Schwerverkehr</li> <li>- Bündelung des Verkehrs in der Tallage</li> <li>- Schaffung einer klaren und verständlichen Verkehrsführung</li> <li>- Aufwertung dicht besiedelter Bereiche</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- prozentual geringe Verkehrszunahme im Zuge der Tallage</li> </ul>
Wiederherstellung der zweistreifigen Befahrbarkeit des Heutalsweges	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entlastung der Gartenstraße (Schaffung von Umgestaltungspotenzialen)</li> <li>- bessere Anbindung der Stadtgebiete nördlich der Gartenstraße</li> <li>- Entlastung Bertha-von-Suttner-Platz (insb. Schützenberg)</li> <li>- leichte Entlastung Friedrichstraße</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- geringe Verkehrszunahme in der Hohen Straße</li> <li>- teilweise Nutzung durch gebietsfremde Durchgangsverkehre u. a. in Richtung Goldbacher Siedlung (jedoch vorrangig in der Hauptverkehrszeit)</li> <li>- Wiederbelastung Heutalsweg (punktuelle Betroffenheiten)</li> </ul>



	Vorteile	Nachteile
Ortsumfahrung Siebleben (B 7), einschließlich Durchbindung bis zur Tallage	<ul style="list-style-type: none"> <li>- deutliche Entlastung der Ortsdurchfahrt Siebleben sowie der Mönchallee / Salzgitterstraße / Fichtestraße (Schaffung von Umgestaltungspotenzialen)</li> <li>- Verlagerung großer Teile des gebietsfremden Durchgangsverkehrs</li> <li>- spürbare Entlastung der Tallage</li> <li>- leichte Entlastung im Zuge der Friedrichstraße, Parkallee und Parkstraße</li> <li>- Aufwertung dicht besiedelter Bereiche</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- verbleibende Restverkehre im Zuge der Bestandstraße vor allem in der Salzgitterstraße / Fichtestraße</li> <li>- deutliche Verkehrszunahme im Verlauf der Friemarstraße</li> <li>- Verkehrszunahme in der Gartenstraße und Gleichenstraße</li> <li>- Notwendigkeit Wiederherstellung der zweistreifigen Befahrbarkeit des Heutalsweges</li> </ul>
Ortsumfahrung B 247 (langfristige Lösung)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkehrsentlastung der Nord-Süd-Verbindung (Ohrdurger Straße, Tallage, Langensalzaer Straße)</li> <li>- Verlagerung großer Teile des gebietsfremden Durchgangsverkehrs</li> <li>- deutliche Reduzierung der Verkehrsbelegungen in der Oststraße, Kindleber Straße sowie der Oststadt</li> <li>- Erhöhung der Effektivität der Ortsumfahrung Siebleben (B 7), Entlastung Weimarer Straße / Salzgitterstraße / Fichtestraße</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- lediglich Teilentlastung bezüglich Quell-, Ziel- und Binnenverkehr</li> <li>- Betroffenheiten im Bereich Siebleben</li> </ul>
„Neuer Mohrenberg“	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entlastung von Hersdorfstraße und Hersdorfplatz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Leistungsfähigkeit des Mohrenplatzes als klassischer Kreisverkehr nicht gegeben</li> <li>- deutliche, nicht gewünschte Verkehrszunahme in der Gartenstraße (Verglagerung von Ost-West-Verkehren)</li> </ul>

	Vorteile	Nachteile
		- Abnahme der Leistungsfähigkeit Huttenplatz
Sperrung der Huttenstraße für den MIV	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Schaffung der Möglichkeiten einer zentralen Regionalbushaltestelle im Bereich Huttenstraße mit direkter Umsteigemöglichkeit zur TWSB</li> <li>- Aufwertung zentraler Aufenthaltsbereiche</li> <li>- deutliche Verkehrsentlastung am östlichen Altstadtrand (Friedrichstraße, J.-Perthes-Straße)</li> <li>- Bündelung des Verkehrs im Hauptstraßennetz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- deutliche Verkehrszunahme in der Tallage sowie im Zuge der Hersdorfstraße</li> <li>- Umgestaltung der Knotenpunkte Mohrenplatz und Hersdorfplatz sowie der Hersdorfstraße erforderlich</li> </ul>
Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung Sundhausen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- deutliche Verkehrsabnahme in der Ortsdurchfahrt Sundhausen sowie in der Inselsbergstraße</li> <li>- Verlagerung des gebietsfremden Durchgangsverkehrs</li> <li>- Aufwertung dicht besiedelter Bereiche</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhöhung der Verkehrsaufkommen in der Krusewitzstraße</li> </ul>

**Tab. 1:** Zusammenfassung der Vor- und Nachteile Verkehrsnetzvarianten

Aus diesen Vor- und Nachteilen sowie den vertiefenden Erläuterungen in den Kapiteln 3.2.1 bis 3.2.7 leiten sich folgende Handlungsempfehlungen ab.

1. Die Prüfung der Bündelung des Verkehrs in der Tallage durch eine Verlagerung der B 247 durch den hier zuständigen Baulastträger Bund ist verkehrsplanerisch sinnvoll und zur Umsetzung zu empfehlen. Im Zuge der Tallage ergeben sich lediglich geringe Mehrverkehre. Dem gegenüber steht eine deutliche Entlastung in der wesentlich dichter besiedelten Oststadt.
2. Mit der Realisierung der bis zur Tallage durchgebundenen Ortsumfahrung Siebleben (B 7) durch den Bund ist eine deutliche Entlastung der Ortslage Siebleben sowie des Straßenzuges Salzgitterstraße / Fichtestraße möglich. Die Freiheitsgrade für andere Nutzungen, den Umweltverbund sowie eine Umgestaltung werden deutlich erhöht. Die Leistungsfähigkeit in der Tallage ist gewährleistet. Die durchgebundene Ortsumge-

- hung Siebleben (B 7) ist verkehrsplanerisch sinnvoll und zur Umsetzung zu empfehlen.
3. Ein Absetzen der Ortsumgehung Siebleben (B 7) an der Gleichenstraße ist aus Sicht der Stadt Gotha nicht zu empfehlen.
  4. Das Abbinden der Weimarer Straße am östlichen Beginn der Ortsumgehung Siebleben (B 7) ist von wichtiger Bedeutung für die Maximierung der Entlastungswirkungen.
  5. Der Ausbau der Friemarier Straße ist auch als Einzelmaßnahme zur Bündelung des Ost-West-Verkehrs sowie zur Verkehrsentslastung im Bereich der Oststadt sinnvoll.
  6. Durch die seitens des Bundes geplante Ortsumgehung der B 247 ergeben sich gewisse Entlastungsmöglichkeiten für das Stadtgebiet. Wesentlich wichtiger sind hier jedoch im überregionalen Zusammenhang verfolgte Ziele. Daher und wegen des offenen Realisierungszeitraumes bildet die Maßnahme lediglich eine ergänzende Perspektivmaßnahme.
  7. Die zusätzliche Verbindung zwischen Tallage und Gartenstraße über den „Neuen Mohrenberg“ sollte angesichts der auf absehbare Zeit fehlenden Verkehrsentslastung durch die Ortsumfahrung im Zuge der B 247 nicht weiterverfolgt werden. Für den Mohrenplatz sind Probleme hinsichtlich der Leistungsfähigkeit zu erwarten. Zudem ergibt sich dadurch ein erhöhter Nutzungsdruck für die Gartenstraße. Stattdessen ist eine Beibehaltung der bestehenden Verkehrsführung über die Hersdorfstraße zu empfehlen.
  8. Eine Sperrung der Huttenstraße für den MIV ist verkehrstechnisch möglich und verkehrsplanerisch sinnvoll. Als Voraussetzung ist die Umsetzung verschiedener Begleitmaßnahmen im Bereich Mohrenplatz, Hersdorfplatz und Hersdorfstraße erforderlich.
  9. Die zusätzlichen Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrswirksamkeit der Ortsumfahrung Sundhausen sorgen für eine vollständige Verlagerung des gebietsfremden Durchgangsverkehrs. Eine Umsetzung ist daher verkehrsplanerisch zu empfehlen.

Dementsprechend ergibt sich für die Entwicklung des Straßennetzes eine mehrstufige Entwicklungsperspektive. Erst nach einer Umgestaltung von Hersdorfplatz und Hersdorfstraße ist eine Sperrung der Huttenstraße für den MIV möglich (siehe Netzfall 1 in Anlage 4). Mittel- bis langfristig wird das Straßennetz durch die Ortsumfahrung Siebleben (B 7) einschließlich einer Durchbindung bis zur Tallage ergänzt (siehe Netzfall 2 in Anlage 6). Als Zwischenstufe ist ein vorgezogener Ausbau der Friemarier Straße sowie des Mohrenplatzes denkbar.

## 4 Maßnahmenempfehlungen

Die Maßnahmenempfehlungen sind der Kern eines jeden Verkehrsentwicklungsplanes. Hier wird die Grundlage für die zukünftigen Aktivitäten in der Verkehrsplanung gelegt. Im Ergebnis der Maßnahmenentwicklung wurden im VEP Gotha 2030+ sechs Maßnahmenpakete mit einer Vielzahl von Einzelmaßnahmen verankert. Damit steht nunmehr eine umfassende Grundlage zur Verbesserung des Verkehrssystems und der Mobilität der Stadt Gotha zur Verfügung. Die Umsetzung dieser Maßnahmen ist der Beitrag der Stadt Gotha zur Erreichung der Ziele aus dem Leitbild (siehe Kapitel 2).

Die ausgewählten Maßnahmen werden übersichtlich nach einem einheitlichen Schema dargestellt:

**Ziel:** Was soll erreicht werden?

**Problemlage:** Wo liegt Verbesserungspotenzial?

**Beschreibung der Maßnahme:** Was soll wie getan werden?

**Zeitraum:** Wann sollte die Umsetzung beginnen?

**Akteure:** Wer sollte bei der Maßnahmenumsetzung beteiligt werden? Wer ist verantwortlich für die Durchführung der Maßnahme? Wer trägt die Kosten?

**Kostenkategorie (KK):** Welche Kosten fallen an?

KK I: <10.000 €;

KK II: 10.000–50.000 €

KK III: 50.000–250.000 €

KK IV: 250.000–1 Mio. €

KK V: > 1 Mio €

**Erste Schritte:** Welches sind die ersten Schritte zur Realisierung?

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** Mit welchen anderen Maßnahmen des VEP bestehen Verbindungen bzw. Abhängigkeiten?

**Erforderliche übergreifende Maßnahmen:** Maßnahmen, die ergänzend oder als Voraussetzung durch EU, Bund, Land, Region ergriffen werden sollten (nur punktuell erwähnt).

**Beispiele:** Gibt es Kommunen oder Projekte in denen eine ähnliche Maßnahme bereits umgesetzt worden ist? Gibt es bestehende Beispiele in Gotha?

**Weiterführende Informationen:** Wo gibt es mehr Informationen zu diesem Thema / dieser Maßnahme?

Nicht gesondert aufgeführt ist die Wirkung der Maßnahmen auf andere Arbeits- und Politikfelder in der Stadt. Diese sollte jedoch mitgedacht werden. Denn die Maßnahmen tragen auch zur Lärminderung, Luftreinhaltung, Verkehrssicherheit etc. bei und verbessern auch das Image der Stadt.

Die Formulierung der Maßnahmen orientiert sich an den ambitionierten Zielen der Stadt bzw. des Leitbildes und bildet immer einen Vorschlag. Trotzdem ist eine stringente Umsetzung die Voraussetzung, um die Potenziale in der Stadt so weit wie möglich zu heben.

## 4.1 Maßnahmenpaket fließender Kfz-Verkehr

Das wesentliche Ziel für die Entwicklung des Kfz-Verkehrssystems ist die Erreichbarkeit aller Quellen und Ziele im Stadtgebiet zu sichern. Dabei sollen negative Auswirkungen auf ein verträgliches Maß reduziert werden. Hierfür muss der Kfz-Verkehr innerstädtisch stärker als dienendes Element eingeordnet werden. Unterschiedliche Belange und Nutzungsanforderungen (Kfz-Verkehr, Seitenraumnutzung, Aufenthaltsfunktionen, Fuß- und Radverkehr, ÖPNV) müssen daher in Zukunft neu abgewägt werden.

Folgende Maßnahmen sollen dazu beitragen diesen Anforderungen in Zukunft noch besser gerecht zu werden:

- M1 Ausbau Friemarers Straße zwischen Nelkenberg und Mohrenstraße
- M2 Ortsumfahrung Siebleben
- M3 Verknüpfung zwischen Gleichenstraße und Friemarers Straße
- M4 Wiederherstellung der zweistreifigen Befahrbarkeit des Heutalsweges
- M5 Optimierung des Verkehrsablaufes in der Gartenstraße
- M6 Unterstützung der Verkehrsverlagerung im Bereich Sundhausen
- M7 Ausweitung der flächendeckenden Verkehrsberuhigung
- M8 Prüfung punktueller Tempo-30-Regelung im Hauptstraßennetz
- M9 Anpassung der Knotenpunktgestaltung / -signalisierung
- M10 Umgestaltung von Knotenpunkten zu Kreisverkehren
- M11 Integrierte Straßenraumgestaltung
- M12 Zukunftsvision / Umgestaltung Gartenstraße
- M13 Zukunftsvision / Umgestaltung Bertha-von-Suttner-Str. / Bürgeraue
- M14 Verkehrsberuhigende Straßenraumgestaltung im Nebennetz
- M15 Ortseingangsgestaltung

Jede der aufgeführten Maßnahmen wird auf den folgenden Seiten in einem separaten Kapitel beschrieben. Im Sinne einer integrierten Betrachtung werden bei den Maßnahmen die jeweiligen Auswirkungen und Effekte für den Umweltverbund von vornherein mitberücksichtigt. Ziel ist die Entwicklung eines effizienten, sicheren und stadtverträglichen Straßennetzes, welches die Verkehrsfunktionen für den notwendigen Verkehr erfüllt.

Für die regionalen und überregionalen Verkehrsströme zielt das Maßnahmenkonzept kurzfristig auf eine möglichst verträgliche Abwicklung sowie mittel- bis langfristig auf eine Verlagerung in weniger sensible Bereiche. Allerdings handelt es sich hierbei Großteils um Maßnahmen des Bundes, deren Realisierung durch die Stadt Gotha nicht direkt beeinflusst werden kann.

## M1. Ausbau Friemarers Straße zwischen Nelkenberg und Mohrenstraße

**Ziel:** Verkehrsentslastung im Stadtteil Gotha-Ost, Bündelung des Kfz-Verkehrs

**Problemlage:** Aktuell verteilt sich der Verkehr in Gotha-Ost auf mehrere Straßenzüge, u. a. aufgrund von Einbahnstraßenregelungen. Davon ist vor allem die Verbindung zwischen dem Stadtzentrum und Gotha Ost betroffen. Stadtauswärts wird die Kindleber Straße, stadteinwärts hingegen die Friemarers Straße genutzt. Speziell im Zuge der Kindleber Straße werden dadurch die Wohn-, Aufenthalts- und Stadtteilzentrumfunktionen deutlich eingeschränkt.

### Beschreibung der Maßnahme:

Der Straßenzug Passauer Straße / Friemarers Straße zwischen Kindleber Straße und Nelkenberg wurde in den vergangenen Jahren bereits als innerörtliche Hauptverkehrsstraße ertüchtigt. Mit dem zweistreifigen Ausbau des ca. 350 m langen Abschnittes zwischen Nelkenberg und Mohrenstraße (Kreisverkehr siehe Maßnahme M10) soll der Lückenschluss bis zur Tallage hergestellt werden (siehe Abb. 7).



**Abb. 7:** Übersichtsplan Ausbau Friemarers Straße

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)  
<http://www.openstreetmap.org/> bzw. <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>

Dadurch kann der Ost-West-Verkehr in Gotha-Ost in der Friemarers Straße gebündelt werden. Es ergibt sich eine deutliche Verkehrsentslastung in der westlichen Kindleber Straße. Diese sollte durch weitere zusätzliche Begleitmaßnahmen (Verkehrsorganisation, Verkehrsberuhigung, Straßenraumgestaltung und -begrünung) zusätzlich unterstützt werden. Im bereits fertig-

gestellten Abschnitt der Friemarier Straße wurden in Vorbereitung bereits umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen realisiert.

Durch die deutliche Verkehrsentlastung ist eine Revitalisierung der zentralen Funktionen der westlichen Kindleber Straße möglich. Auch für die angrenzenden Straßenzüge Steinstraße, Lassallestraße, Oststraße und Pfullendorfer Straße sind positive Effekte zu erwarten. Diese können wesentlich verstärkt werden, wenn eine Verlagerung der B 247 aus diesem Bereich heraus erfolgen sollte. Insgesamt verbessern sich parallel auch die Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr. So kann bspw. die Kindleber Straße als wichtige Hauptroute für den Radverkehr weiterentwickelt werden.

Ebenfalls positive Effekte ergeben sich für den Stadtbusverkehr. Dieser kann aktuell die Friemarier Straße ebenfalls nur in einer Fahrtrichtung nutzen. In der Gegenrichtung verkehren die Busse über den Hohen Sand und die Ludwigstraße. Mit dem Beidrichtungsverkehr in der Friemarier Straße ergibt sich eine klarere und verständlichere Linienführung mit gleichem Fahrweg in beiden Fahrtrichtungen. Gleichzeitig werden die stark durch Wohnfunktionen geprägten Nebenstraßen Hoher Sand und Ludwigstraße von unnötigen Verkehren entlastet.

Darüber hinaus ist der Ausbau der Friemarier Straße in Verbindung mit den Maßnahmen M2 und M3 auch zur Durchbindung der Ortsumfahrung Sieleben (B 7) bis zur Tallage von hoher Bedeutung.

Die jeweiligen verkehrlichen Effekte durch die Neubautrasse werden in Kapitel 3.2.3 im Detail beschrieben. Beim Ausbau der Friemarier Straße ist darauf zu achten, dass

- eine integrierte Straßenraumgestaltung und -begrünung unter Beachtung der städtebaulichen Rahmenbedingungen erfolgt,
- die Fahrbahnquerschnitte nur so breit wie nötig dimensioniert werden,
- attraktive und sichere Anlagen für den Radverkehr (vorzugsweise Radfahrstreifen oder Schutzstreifen) von Beginn an mit eingeplant werden,
- kleinteilige Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr auch außerhalb der Hauptstraßenkreuzungen vorgesehen werden, und
- Einmündungen von Nebenstraße barrierefrei und sicher gestaltet werden (z. B. als Gehwegüberfahrten).

Nur so kann verhindert werden, dass neue Probleme, Konfliktstellen und Trennwirkungen durch die Neubautrasse entstehen.

**Zeitraum:** mittelfristig

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, 61, 66, 67)

**Kostenkategorie:** V



**Erste Schritte:** Finanzierungsmöglichkeiten analysieren; Straßenplanung erarbeiten; Genehmigungsverfahren durchführen

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** M2, M3, M10, M11

**Beispiele:** Best-Practice-Broschüre des BMVBS/ BBR (2008): Vernetzung im Verkehr

**Weiterführende Informationen:** verkehrliche Bewertung in Kapitel 3

## M2. Ortsumfahrung Siebleben (B 7)

**Ziel:** Verkehrsentlastung der Ortslage Siebleben, Optimierung des Bundesstraßensystems im Bereich Gotha

**Problemlage:** In der Ortslage Siebleben sind im Zuge der Weimarer Straße (B 7) hohe Verkehrsaufkommen zu verzeichnen. Diese sorgen für Einschränkungen der Wohn- und Aufenthaltsqualität, Trennwirkungen sowie Lärmbelastungen.

### Beschreibung der Maßnahme:

Vom Land Thüringen wird im Auftrag des Bundes für die Bundesstraße B 7 im Bereich der Ortslage Siebleben der Bau einer Umfahrung vorbereitet (siehe Abb. 8). Diese ist zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2030 angemeldet. Die Neubautrasse soll anknüpfend an die bereits planfestgestellte Ortsumfahrung Tüttleben, nördlich an Siebleben vorbei, zum bestehenden Kreisverkehr in der gleichen Straße verlaufen. Hier ist langfristig eine Verknüpfung mit der B 247neu geplant. Zu den Planungen zur Verlegung der B 247 (Seebergtunnel, Bahnquerung, Umfahrungstrasse in Richtung Bad Langensalza) wurde im Jahr 2007 ein Raumordnungsverfahren durchgeführt.



**Abb. 8:** Übersichtsplan Ortsumfahrung Siebleben (B 7)

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)  
<http://www.openstreetmap.org/> bzw. <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>

Im aktuellen Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 ist die Ortsumfahrung im Zuge der B 7 als vordringlicher Bedarf enthalten. Dies bedeutet, dass die Umfahrung Siebleben (B 7) wahrscheinlich deutlich eher als die Ver-

lagerung der B 247neu umgesetzt wird. Ein Absetzen der B 7 an der Gleichenstraße ist verkehrsplanerisch nicht zielführend.

Würde die Ortsumfahrung Siebleben (B 7) an der Gleichenstraße enden, würden sich die Verkehrsaufkommen im Zuge der Kindleber Straße und der Gleichenstraße deutlich erhöhen. Daher wird von der Stadt Gotha eine derartige Variante nicht priorisiert.

Stattdessen ist eine Durchbindung der Ortsumfahrung Siebleben (B 7) bis zur Tallage anzustreben, welche die Querung Bahnstrecke Gotha – Bad Langensalza (siehe Maßnahme M3) und den Ausbau der Friemarer Straße (siehe Maßnahme M1) beinhaltet. Damit wird die Ortsumfahrung (B 7) zusätzlich für Quelle-Ziel-Verkehre insbesondere aus dem Bereich Gotha-West deutlich attraktiver.

Die verkehrlichen Effekte werden für die Ortsumfahrung Siebleben (B 7) in Kapitel 3.2.3 im Detail beschrieben.

Parallel zum Neubau der Ortsumfahrung sollten im Verlauf der bestehenden Ortsdurchfahrt Maßnahmen ergriffen werden, um den Fahrwiderstand für lediglich durchfahrende Fahrzeuge zu erhöhen. Im Zuge der Weimarer Straße sind dies vorrangig verkehrsorganisatorische Maßnahmen. Deutliche Gestaltungspotenziale ergeben sich für den Straßenzug Fichtestraße / Salzgitterstraße. Hier ist ein Rückbau bzw. eine Umnutzung nicht mehr erforderlicher Fahrbahnflächen möglich, allerdings unter Wahrung der Funktion als innerörtliche Hauptverkehrsstraße. Der überwiegende Teil des Binnenverkehrs mit Quelle oder Ziel im Ortsteil Siebleben wird den Straßenzug weiterhin nutzen. Diese Verkehre können dann auch durch attraktive Radverkehrsangebote effektiv substituiert werden.

**Zeitraum:** mittel- bis langfristig

**Akteure:** Bund, Land Thüringen, SBA Mittelthüringen

**Kostenkategorie:** V (Kostenträger: Bund)

**Erste Schritte:** Abstimmung mit Straßenbauamt Mittelthüringen; Fertigstellung des Straßenentwurfes; Durchführung des Planfeststellungsverfahrens

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** M1, M3, M11

**Beispiele:** Ortsumfahrung Sundhausen

**Weiterführende Informationen:** Bundesverkehrswegeplan 2030, verkehrliche Bewertung in Kapitel 3.2.3

### M3. Verknüpfung zwischen Gleichenstraße und Friemarstraße

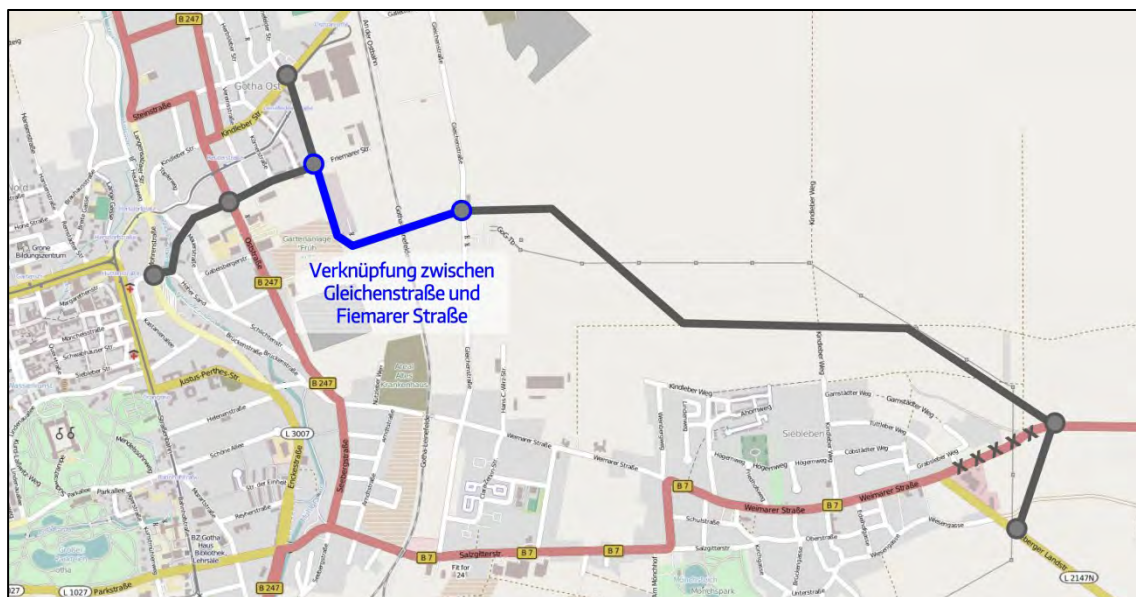
**Ziel:** Sicherung der Verkehrswirksamkeit der Ortsumgehung Siebleben (B 7), Entlastung des Straßenzuges Fichtestraße / Salzgitterstraße sowie der Kindleber Straße

**Problemlage:** Ohne eine parallele Verlegung der B 247neu (u. a. Seebergtunnel) ist die Verkehrswirksamkeit der Ortsumgehung Siebleben (B 7) bei einem Absetzen der Neubautrasse an der Gleichenstraße wesentlich eingeschränkt. Zudem ist eine derartige Anbindung einer Bundes- an eine kommunale Straße straßenrechtlich nicht zulässig. Es muss eine Verknüpfung zu einer Bundesstraße oder Autobahn hergestellt werden.

Zudem bestehen bereits heute im Zuge der Kindleber Straße Einschränkungen durch den beschränkten Bahnübergang.

#### Beschreibung der Maßnahme:

Wie bereits für Maßnahme M2 beschrieben, ist eine direkte Durchbindung der Ortsumgehung Siebleben (B 7) bis zur Tallage aus Sicht der Stadt Gotha von hoher Bedeutung für eine schlüssige Straßennetzstruktur.



**Abb. 9:** Übersichtsplan Verknüpfung zwischen Gleichenstr. und Friemarstr.

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)  
<http://www.openstreetmap.org/> bzw. <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>

Die Verknüpfung zwischen Gleichenstraße und Friemarstraße (siehe Abb. 9) dient als verbindendes Element zwischen der Ortsumgehung Siebleben (B 7, Maßnahme M2) und den Neubauabschnitten in der Friemarstraße (Maßnahme M1). Sie verknüpft die östlich und westlich der Bahntrasse bereits bestehenden Kreisverkehre über ein Brückenbauwerk und entspre-

chende Anschlussabschnitte miteinander und ergänzt damit das bestehende Hauptstraßennetz.

Dieser Neubauabschnitt ist eigentlich Bestandteil der Verlagerung der B 247neu in Richtung Osten (Seebergtunnel, bahnparallele Führung in Richtung Bad Langensalza). Eine vorgezogene Realisierung bzw. Verknüpfung mit der Ortsumgehung Siebleben (B 7) ist möglich und verkehrsplanerisch sinnvoll. Der Trassenabschnitt kann im Rahmen einer perspektivischen Verlagerung der B 247 problemlos reintegriert werden.

Die Verknüpfung zwischen Gleichenstraße und Friemarstraße ist von wichtiger Bedeutung für die Verkehrswirksamkeit der Ortsumfahrung Siebleben (B 7) und den damit verbundenen Entlastungseffekten im Verlauf des Straßenzuges Weimarer Straße / Salzgitterstraße / Fichtestraße. Zudem ist auch eine effektive Anbindung der B 7 an die B 247 ohne Verlagerung der B 247neu zu gewährleisten. Parallel ergeben sich weitere Entlastungspotenziale für die Kindleber Straße östlich der Bahnstrecke.

Die verkehrlichen Effekte durch die Neubautrasse werden in Kapitel 3.2.3 im Detail beschrieben. Bei der Umsetzung ist darauf zu achten, dass attraktive und sichere Anlagen für den Radverkehr von Beginn an mit eingeplant werden.

**Zeitraum:** mittelfristig

**Akteure:** Stadt Gotha, Land Thüringen, SBA Mittelthüringen, Bund

**Kostenkategorie:** V

**Erste Schritte:** Abstimmung bzgl. Zuständigkeiten; Einleitung eines Planungs- und Straßenentwurfsverfahrens

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** M1, M2, M11

**Weiterführende Informationen:** verkehrliche Bewertung in Kapitel 3.2.3

#### M4. Wiederherstellung der zweistreifigen Befahrbarkeit des Heutalsweges

**Ziel:** Verbesserung der Erschließung der Stadtgebiete nördlich der Gartenstraße, Reduzierung von Umwegen, Entlastung der Gartenstraße sowie Reduzierung von Wendevorgängen am Bertha-von-Suttner-Platz und Huttenplatz

**Problemlage:** Aufgrund einer nicht mehr standsicheren Stützwand zum Flutgraben und einer direkt dahinter liegenden Gasleitung musste die Stützwand November 2011 zurückgebaut werden, da ein Neubau nicht leistbar war. Die Stadtgebiete nördlich der Gartenstraße sind somit aktuell im Wesentlichen über den Schützenberg sowie über die Remstädter Straße (lediglich rechts ab- bzw. einbiegen möglich) mit dem Hauptstraßennetz verknüpft. Aufgrund der Richtungsfahrbahnen in der Gartenstraße existieren in Fahrtrichtung Osten keine weiteren Verknüpfungen. Eine direkte Zufahrt zur unmittelbar östlich an diesen Stadtgebieten vorbeiführenden wichtigen Nord-Süd-Verbindung (Langensalzaer Straße / Tallage / Ohrdurger Straße) ist aktuell nicht möglich. Dadurch ergeben sich Umwege und Mehrbelastungen für die Gartenstraße. Weiterhin sind an den beiden bereits stark belasteten Hauptverkehrsknotenpunkten Huttenplatz und Bertha-von-Suttner-Platz eine Vielzahl von wendenden Fahrzeugen zu beobachten.

#### **Beschreibung der Maßnahme:**

Die Zufahrt zum Heutalsweg wird in beiden Fahrtrichtungen am Kreisverkehr Hersdorfplatz wieder geöffnet. Als Voraussetzung hierfür sind ein grundhafter Ausbau des Heutalsweges, der Ersatzneubau einer Stützmauer entlang des Wilden Grabens sowie eine Straßenbrücke über den Mühlgrabenabschlag im Abschnitt zwischen Hersdorfplatz und Breite Gasse erforderlich. Hierbei ist darauf zu achten, dass parallel entlang des Heutalsweges auf der Seite der Randbebauung ein regelkonformer Gehweg vorgesehen wird. Zudem sind die Querungsbeziehungen im Bereich der Fußgängerbrücke zur Langensalzaer Straße zu berücksichtigen.

Die verkehrlichen Effekte durch die Neubautrasse werden in Kapitel 3.2.2 im Detail beschrieben. Bei einer Öffnung ist mit einem Verkehrsaufkommen von ca. 4.600 Fahrzeugen zu rechnen.

Die Erschließung der Gebiete nördlich der Gartenstraße wird deutlich verbessert. Jedoch werden durch die Öffnung zu einem gewissen Teil auch gebietsfremde Durchgangsverkehre angezogen. Insbesondere in den Hauptverkehrszeiten ist eine derartige Nutzung zu erwarten. Im Rahmen der Detailplanung sollten daher zusätzliche verkehrsorganisatorische und gestalterische Maßnahmen für den Straßenzug Heutalsweg / Breite Gasse / Brauhausstraße / Hohe Straße geprüft und vorgesehen werden. Insbesondere in der Hohen Straße ist eine durchgehende Straßenraumbegrünung zu prüfen.

Eine Wiederherstellung der zweistreifigen Befahrbarkeit des Heutalsweges ist vor allem dann wichtig, wenn durch andere Maßnahmen eine Erhöhung der Verkehrsaufkommen im Zuge der Gartenstraße erfolgt (siehe Maßnahmen M1, M2, M3) oder durch eine Umgestaltung die Kapazität reduziert wird (siehe Maßnahme M12). Mit der zusätzlichen Verbindung wird eine Rückfallebene bzw. ein Überlauf geschaffen.

Im Rahmen der weiteren Planung zur Wiederherstellung der zweistreifigen Befahrbarkeit des Heutalsweges sind die fahrgeometrischen Rahmenbedingungen für die Einbindung am Hersdorfplatz zu prüfen. Wahrscheinlich ist die Nutzung des Heutalsweges für größere Fahrzeuge auszuschließen.

**Zeitraum:** mittelfristig

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, 61, 66, 67)

**Kostenkategorie:** V

**Erste Schritte:** Klärung der Finanzierung; Einleitung eines Planungs- und Straßenentwurfsverfahrens

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** M1, M2, M3, M12

**Weiterführende Informationen:** verkehrliche Bewertung in Kapitel 3.2.3

## M5. Optimierung des Verkehrsablaufes in der Gartenstraße

**Ziel:** Koordinierung der Lichtsignalanlagen, Verstetigung des Verkehrsflusses, Anpassung an veränderte Verkehrsströme, Reduzierung von Wartezeiten, Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger

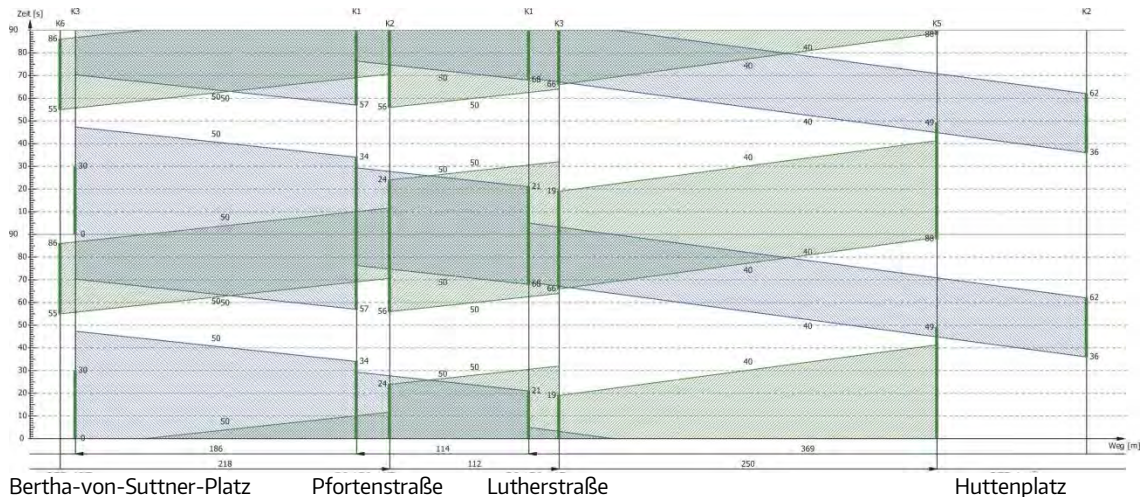
**Problemlage:** Im Bestand bestehen im Zuge der Gartenstraße noch wesentliche Optimierungspotenziale hinsichtlich der Verknüpfung der einzelnen Lichtsignalanlagen. Dies gilt sowohl für den MIV, als auch für den ÖPNV.

Zudem sollte in Verbindung mit der Erschließung des geplanten Einzelhandelsstandortes auf den Flächen nördlich der Gartenstraße eine zusätzliche Querungsstelle im Bereich der Pfortenstraße ergänzt werden.

### Beschreibung der Maßnahme:

Die Lichtsignalanlagen Bertha-von-Suttner-Platz, Pfortenstraße (Fußgänger-LSA, neu), Lutherstraße und Huttenplatz werden so miteinander verknüpft, dass eine durchgehende Koordinierung („Grüne Welle“) entsteht.

Die bestehenden Rahmenbedingungen lassen dies zu. In Abb. 10 (grün = Fahrtrichtung Huttenplatz, blau = Fahrtrichtung Bertha-von-Suttner-Platz) wird eine durchgehende Koordinierung für den Gesamtstraßenzug der Gartenstraße skizziert.



**Abb. 10:** LSA-Koordinierung Gartenstraße (Grund Zeit-Weg-Diagramm)

Sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für den ÖPNV sind durch die Koordinierung Verbesserungen möglich. Hierzu sind beim Bus- und Bahnverkehr jedoch gleichzeitig eine Verbesserung der Anmeldung sowie die Implementierung von Beschleunigungsmaßnahmen notwendig.

Anhand der Abb. 10 wird gleichzeitig deutlich, dass eine zusätzliche signalisierte Fußgängerquerung an der Pfortenstraße in den Straßenzug integriert werden kann. Voraussetzung dafür ist, dass auf der Nordseite zwischen dem



gesonderten Bahnkörper und der Kfz-Fahrbahn eine zusätzliche Mittelinsel geschaffen wird. Durch die zusätzliche Querungsstelle wird die Anbindung der Altstadt deutlich verbessert. Auch für die Pfortenstraße ergeben sich dadurch zusätzliche Impulse.

Zusatzeffekte hinsichtlich der Verbesserung des Verkehrsflusses ergeben sich nicht nur durch die Optimierung der Verknüpfung zwischen den LSA, sondern parallel auch durch eine generelle Anpassung der Freigabezeiten an den Hauptknotenpunkten. Speziell am Huttenplatz haben sich die Verkehrsströme nach der Umgestaltung des Hersdorfplatzes zum Kreisverkehr verändert.

**Zeitraum:** mittelfristig

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, 61, 66)

**Kostenkategorie:** II bis III

**Erste Schritte:** Klärung der Zuständigkeit der Finanzierung der LSA Pfortenstraße, Ausarbeitung der Verkehrstechnischen Unterlagen, Umsetzung

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** Ö9

## M6. Unterstützung der Verkehrsverlagerung im Bereich Sundhausen

**Ziel:** Entlastung der Ortsdurchfahrt Sundhausen von gebietsfremdem Verkehr, Stärkung der Ortsumfahrung Sundhausen

**Problemlage:** Auch nach der Verkehrsfreigabe der Ortsumfahrung im November 2014 wird die Verbindung über die Inselsbergstraße durch gebietsfremden Verkehr genutzt. Die Route ist weiterhin attraktiv, da die Fahrzeit ähnlich, die Wegstrecke jedoch deutlich kürzer ist.

### Beschreibung der Maßnahme:

Zur Unterstützung der Verkehrsverlagerungen von der Ortsdurchfahrt Sundhausen auf die Ortsumfahrung ist eine Kombination verschiedener Begleitmaßnahmen sinnvoll:

(1) Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h

Durch eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird einerseits der Durchfahrtswiderstand erhöht. Gleichzeitig verbessern sich die Rahmenbedingungen für den Radverkehr (Mischverkehr auf der Fahrbahn) und die Querungsmöglichkeiten sowie die Verkehrssicherheit für Fußgänger. Zudem wird Lärm reduziert und die Wohn- und Aufenthaltsqualität wesentlich verbessert.

(2) Einbau geschwindigkeitsdämpfender Elemente

Zur Unterstützung des ortsverträglichen Geschwindigkeitsniveaus sollten bereits kurzfristig punktuell geschwindigkeitsdämpfende Elemente vorgesehen werden. In Frage kommt hierbei insbesondere die Ausweisung wechselseitiger Parkmöglichkeiten, der Einsatz von Baumtoren bzw. alternativen Maßnahmen zur Straßenraumbegrünung. Insbesondere der Ortseingang mit dem Berufsschulzentrum sollte kurzfristig optimiert werden.

(3) Abbindung Inselsbergstr. zwischen Krusewitzstraße und Tulpenweg

Zur Lenkung des Verkehrs in Richtung Ortsumfahrung Sundhausen ist zu empfehlen, die Inselsbergstraße zwischen Krusewitzstraße und Tulpenweg zu unterbrechen. Es entsteht eine Sackgasse für den Kfz-Verkehr, welche der Erschließung der anliegenden Grundstücke dient. Für den Radverkehr ist die Trasse weiterhin durchgängig nutzbar.

Die Kfz-Verkehre verlagern sich auf die Krusewitzstraße (siehe Kapitel 3.2.7). Die Umwege für die Verkehrsbeziehungen von und nach Sundhausen sind mit ca. 250 m akzeptabel.

Aufgrund der deutlich geringeren Verkehrsfunktionen können die Fahrbahnflächen der Inselsbergstraße zwischen Krusewitzstraße und

Tulpenweg deutlich reduziert werden. Parallel sollte auch die Vollsignalisierung des Knotenpunktes Leinastraße / Inselsbergstraße hinterfragt werden. Hier ist ggf. eine Rot-Dunkel-Regelung zur Sicherung des Straßenbahnverkehrs ausreichend.

(4) grundlegende Umgestaltung des Straßenraumes der Inselsbergstraße

Im Rahmen einer zukünftigen grundhaften Umgestaltung sollten die punktuellen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung unter Berücksichtigung der deutlich reduzierten Verkehrsfunktionen des Straßenzuges in eine durchgehende Gestaltungslösung überführt werden. Die Gestaltung sollte dann stärker an den Seitenraumnutzungen orientiert sein. Busbuchten sind dann ebenfalls nicht mehr erforderlich.

**Zeitraum:** kurz- bis mittelfristig, bzw. langfristig (grundhafte Umgestaltung)

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, 61, 66, 67)

**Kostenkategorie:** je nach Einzelmaßnahme I – V

**Erste Schritte:** Vorbereitung der Umsetzung

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** M8, M11

**Beispiele:** Dresdner Straße in Freital, Bürgermeister-Wohlfarth-Straße in Königsbrunn

**Weiterführende Informationen:** Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), verkehrliche Bewertung in Kapitel 3.2.7

## M7. Ausweitung der flächendeckenden Verkehrsberuhigung

**Ziel:** Stärkung der Aufenthalts- und Wohnqualität in Wohngebieten

**Problemlage:** In der Stadt Gotha wurden in vielen Teilbereichen bereits Tempo-30- und Tempo-20-Zonen, verkehrsberuhigte Bereiche bzw. streckenhafte Geschwindigkeitsbegrenzungen umgesetzt. In einigen städtischen Wohngebieten ist das Geschwindigkeitsniveau im Kfz-Verkehr jedoch noch zu hoch. Dadurch ergeben sich Nutzungseinschränkungen und Konflikte für die Menschen in den Quartieren.

Grundsätzlich sollte außerhalb des Haupt- und Erschließungsstraßennetzes in den Wohngebieten eine flächendeckende Verkehrsberuhigung erfolgen.

### **Beschreibung der Maßnahme:**

In folgenden Stadtgebieten ist die Einrichtung zusätzliche Tempo-30-Zonen bzw. die Ausweitung bestehende Zonen zu prüfen (siehe Anlage 8):

- (1) Goethestraße / Carl-von-Ossietzky-Straße
- (2) Kreuzstraße / Leesenstraße
- (3) Brunnenstraße / Dorotheenstraße / Von-Hoff-Straße
- (4) Emminghausstraße / Herrenwiesenweg  
(Beibehaltung des Verkehrsberuhigten Bereiches Liebetaustraße)
- (5) Große Fahnenstraße / Ifflandstraße
- (6) Wohngebiet Coburger Platz  
(Schaffung einer einheitlichen zusammenhängenden Regelung, ggf. unter Einbeziehung des Straßenzuges Bendastraße / Von-Zach-Straße / Eschleber Straße)
- (7) Schubertstraße / In der Gülden Aue
- (8) Hoher Sand / Gabelsberger Straße
- (9) Mühlenstraße / Neue Straße
- (10) Karl-Liebknecht-Straße
- (11) Am Steinborn im Ortsteil Uelleben
- (12) Ortslage Töpfler
- (13) Siebleber Straße und Myconiusplatz (Tempo-20-Zone)
- (14) Seebergstraße (zw. Stielerstraße – Am Viadukt) / Baumschulenweg

Für einzelne Teilgebiete bestehen punktuelle Überlagerungen mit dem ÖPNV. Unverhältnismäßige Einschränkungen für den Bus- bzw. Straßenbahnverkehr sind in der Regel nicht zu erwarten. Die resultierenden Wech-

selwirkungen sind im Rahmen des jeweiligen Anordnungsverfahrens zu prüfen. Abweichend zur üblichen Rechts-vor-Links-Regelung kann für die vom ÖPNV genutzten Straßenabschnitte mittels Zeichen 301 „Vorfahrt an der nächsten Kreuzung“ eine Vorfahrtberechtigung vorgesehen werden.

Neben der Ausweisung von Geschwindigkeitsbeschränkungen sollte im Rahmen von Um- und Ausbaumaßnahmen im Nebennetz parallel eine verkehrsberuhigende Straßenraumgestaltung erfolgen. Im Einzelfall sind auch bereits im Bestand kleinteilige Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sinnvoll.

**Zeitraum:** mittelfristig

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, 61, 66)

**Kostenkategorie:** II

**Erste Schritte:** Erstellung eines Ausrüstungs-, Markierungs- und Beschilderungsplanes für die jeweiligen Teilgebiete; Umsetzung der Maßnahmen

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** M14

**Beispiele:** bestehende Tempo-30-Zonen im Stadtgebiet

**Weiterführende Informationen:** Straßenverkehrsordnung (StVO)

## M8. Prüfung punktueller Tempo-30-Regelung im Hauptstraßennetz

**Ziel:** Verstetigung des Verkehrsflusses, Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr, Reduzierung von Trennwirkungen, Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr, Reduzierung der Lärmbelastungen

**Problemlage:** Im Zuge verschiedener Hauptstraßenabschnitte sind gesundheitsschädliche Lärmpegel zu verzeichnen, die es zu reduzieren gilt. Hinzu kommen teilweise Einschränkungen der Wohn- und Aufenthaltsqualität sowie Trennwirkungen.

Weiterhin existieren abschnittsweise keine gesonderten Radverkehrsanlagen. Eine Neuanlage ist kurz- bis mittelfristig nicht möglich. Der Radverkehr muss auch zukünftig trotz hoher Verkehrsmengen im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden.

### **Beschreibung der Maßnahme:**

Die Regelgeschwindigkeit im Zuge innerörtlicher Hauptverkehrsstraßen beträgt 50 km/h. Allerdings kann gemäß § 45 StVO aus Gründen der Ordnung und Sicherheit des Verkehrs im Einzelfall davon abgewichen werden. Dies ist u. a. auch zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen, in Bereichen die überwiegend der Erholung dienen sowie zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung möglich. Entsprechend werden Tempo-30-Regelungen inzwischen auch verstärkt an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen eingesetzt.

Im Rahmen der Analyse wurden im Zuge des Gothaer Hauptstraßennetzes verschiedene Probleme und Konflikte identifiziert, die mittels einer Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit abgeschwächt werden könnten.

Die Festlegung von Geschwindigkeitsbeschränkungen obliegt der zuständigen Verkehrsbehörde im Rahmen einer ermessensgerechten Einzelfallentscheidung unter Berücksichtigung der jeweiligen örtlichen Rahmenbedingungen sowie der gesetzlichen Grundlagen (StVO, VwV StVO, Lärmschutz-Richtlinien-StV).

Für folgende Straßenabschnitte sollte eine Begrenzung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h geprüft und insofern zulässig umgesetzt werden (siehe Anlage 8):

- (1) Mozartstraße zwischen Stielerstraße und Parkallee (ganztags),  
Begründung: Radverkehr, Schulwegsicherheit
- (2) Schützenberg zwischen B.-von-Suttner-Platz und Hohe Str. (ganztags),  
Begründung: Lärminderung, Radverkehr, Verkehrssicherheit
- (3) Steinstraße / Lassallestraße (ganztags),

- Begründung: Lärminderung, geordnete städtebauliche Entwicklung
- (4) Kindleber Str. zwischen Hersdorfplatz und Leinefelder Str. (ganztags),  
Begründung: Lärminderung, geordnete städtebauliche Entwicklung, Verbesserung der Querungsmöglichkeiten
- (5) Parkallee zwischen Jägerstraße und Lindenauallee  
Begründung: Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes, Verbesserung der Querungsmöglichkeiten, Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Bereich des Parkes
- (6) Arnoldipl. / Ekthofpl. zwischen Huttenstr. und Gotthardstr. (ganztags)  
Begründung: Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes, Verbesserung der Querungsmöglichkeiten, Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Radverkehr, Verkehrssicherheit
- (7) Lindenauallee in Richtung Westen (ganztags),  
Begründung: Vereinheitlichung mit der Regelung in der Gegenrichtung
- (8) Siebleber Wall / Philosophenweg (ganztags),  
Begründung: Verdeutlichung der untergeordneten Funktion
- (9) Pfullendorffer Str. zwischen Kindleber Str. und Buffleber Str. (nachts),  
Begründung: Lärminderung
- (10) Oststraße zwischen Kindleber Straße und Friemarar Straße (nachts),  
Begründung: Lärminderung
- (11) Oststraße zwischen Ludwigstraße und Schlichtenstraße (nachts),  
Begründung: Lärminderung
- (12) Seebergstraße zwischen Erfurter Landstr. und Stielierstr. (nachts),  
Begründung: Lärminderung
- (13) Ohrdrufer Straße zwischen Am Lindenhügel und Riedweg (nachts),  
Begründung: Lärminderung
- (14) Cosmarstraße (ganztags),  
Begründung: Lärminderung (Kopfsteinpflaster)
- (15) Weimarer Straße / Mönchallee / Salzgitterstraße zwischen Grüne Gasse und Bartha-Schneyer-Straße (nachts)  
Begründung: Lärminderung
- (16) Humboldtstraße zwischen A.-Creutzburg-Str. und 18.-März-Str. (nachts)  
Begründung: Lärminderung

Die generelle Realisierbarkeit sowie die genaue örtliche und zeitliche Abgrenzung der Geschwindigkeitsbegrenzungen sind im Rahmen des Anordnungsverfahrens zu prüfen. Hauptkriterien bilden dabei:

- Wechselwirkungen mit der LSA-Signalisierung sowie mit Koordinierungsstrecken (Ableitung erforderlicher Anpassungen)
- Überlagerung mit ÖPNV-Linienwegen (Quantifizierung der Effekte)
- potenzielle Verdrängungseffekte in das Nebennetz (ggf. Festlegung von Begleitmaßnahmen)
- gesamtstädtische Abwägung und Prioritätensetzung (nachvollziehbare Umsetzungskriterien auf Grundlage der Betroffenheiten)
- Auswirkungen auf die Netzfunktion und Erreichbarkeit

Bei einer Vielzahl der o. g. Straßenabschnitte ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzgründen zielführend. Durch die Reduzierung der Geschwindigkeitsniveaus um 20 km/h ist eine Absenkung des Mittelungspiegels um ca. 3 dB(A) möglich. Diese Pegelminderung ist vergleichbar mit den Effekten einer Halbierung der Verkehrsmenge des betreffenden Straßenzuges. Zusätzlich ergibt sich für die Spitzenpegel ein Minderungspotenzial von ca. 5 dB(A).

Grundsätzlich ist für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen eine Lärmberechnung nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) erforderlich. Werden im Rahmen dieser Berechnungen die Richtwerte der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien-StV) überschritten, besteht Handlungsbedarf.

Im Zuge der Mozartstraße und des Schützenberges dient die Geschwindigkeitsbegrenzung vorrangig einer sicheren Abwicklung des Radverkehrs. In beiden Fällen existieren keine Radverkehrsanlagen. Auch zukünftig sind diese aus Platzgründen nicht realisierbar. Durch die Tempo-30-Regelung werden die Geschwindigkeitsdifferenzen sowie damit verbundene Konflikte reduziert.

Bei den Bundesstraßen im Stadtgebiet bedarf eine entsprechende Geschwindigkeitsbegrenzung zusätzlich der Anhörung und Zustimmung des zuständigen Straßenbaulastträgers, dem SBA Mittelthüringen.

**Zeitraum:** mittelfristig

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, 61, 66), SBA Mittelthüringen

**Kostenkategorie:** I-II

**Erste Schritte:** Aufbereitung der Grundlagen für das verkehrsrechtliche Abwägungsverfahren (ggf. RLS-90-Berechnungen)

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** R1, F3, F4, F5



**Erforderliche übergeordnete Maßnahmen:** Zustimmung der Oberen Straßenverkehrsbehörde bei Anordnung aus Lärmschutzgründen, Zustimmung des Baulastträgers bei Bundesstraßen

**Beispiele:** Berlin, Cottbus, Weimar

**Weiterführende Informationen:** Straßenverkehrsordnung (StVO); EU-Umgebungslärmrichtlinie; Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA); Karten mit Tempobeschränkungen auf Ortsdurchfahrten des Landes Baden-Württemberg (Link: <https://mvi.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/verkehrssicherheit/tempolimits/>); Bundesverwaltungsgericht, Urteil 7 C 76/84 vom 4.6.1986

## M9. Anpassung der Knotenpunktgestaltung / -signalisierung

**Ziel:** Erhöhung der Verkehrssicherheit, Reduzierung von Wartezeiten, Erhöhung der Leistungsfähigkeit

**Problemlage:** Im Rahmen der Analyse wurden für verschiedene Knotenpunkte im Stadtgebiet Konflikte und teilweise auch Leistungsfähigkeitsprobleme festgestellt.

### **Beschreibung der Maßnahme:**

Folgende Umgestaltungs- bzw. Anpassungsmaßnahmen werden empfohlen:

#### (1) LSA-Knotenpunkte generell

Für alle LSA-Knotenpunkte sollte auf Basis der aktuellen Verkehrserhebungsdaten eine Überprüfung und ggf. Optimierung der Umlaufzeiten sowie der Freigabezeitverteilung erfolgen.

Zudem sollten unter Berücksichtigung der jeweiligen örtlichen Rahmenbedingungen die Einsatzzeiten der einzelnen Lichtsignalanlagen überprüft werden.

Das Ziel beider Maßnahmen ist die Reduzierung von Wartezeiten für möglichst alle Verkehrsteilnehmer. Am Knotenpunkt Uelleber Straße / Parkstraße / Leinastraße könnte diese beispielsweise durch eine Parameteranpassung bzw. Umlaufoptimierung unter Beibehaltung der bestehenden Phasenstruktur und Abbiegeverbote erreicht werden.

#### (2) Bertha-von Suttner-Platz

Zur Vermeidung der Konflikte zwischen dem Kfz-Verkehr aus Richtung Eisenacher Straße / Schützenberg und den Fußgängern im Zuge der östlichen Furt (Querung Gartenstraße) sollte eine Trennung der Freigabezeitfenster beider Verkehrsströme erwogen werden. Damit werden die Gefährdungspotenziale für den Fußverkehr reduziert (keine herannahenden abbiegenden Fahrzeuge). Der Kfz-Verkehr kann während einer Grünphase dann jederzeit ungehindert abfließen.

#### (3) Hersdorfplatz

Zur Reduzierung der Konflikte zwischen Straßenbahn- und Kfz-Verkehr ist eine zweigleisige Führung der Straßenbahn im Zuge der Hersdorfstraße zu empfehlen. Darüber hinaus ist eine dauerhafte Gestaltung als Kreisverkehr vorzunehmen.

#### (4) Europakreuzung

In der westlichen Knotenpunktzufahrt sollte eine vollwertige Linksabbiegespur eingerichtet werden. Dies dient der Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Zudem sollten die Möglichkeiten für eine Erhöhung der Freigabezeitanteile der Linksabbiegerelation aus Richtung Norden geprüft werden.

(5) Stielerstraße / Mozartstraße

Zwischen den lediglich ca. 150 m auseinanderliegenden LSA an der Europakreuzung und am Knotenpunkt Stielerstraße / Mozartstraße sollte eine bessere Verknüpfung erfolgen. Ziel sollte es dabei sein, ein Überstauen des Knoteninnenbereiches an der Mozartstraße signaltechnisch zu vermeiden und für den aus Richtung Norden und Süden (Linienbusverkehr) zufließenden Verkehr ausreichende Aufstellflächen in Richtung Europakreuzung zu gewährleisten.

(6) Bebelstraße / Bahnhofstraße

Die Wartezeiten für den Fußverkehr bei der Querung der Bebelstraße sind auch in den Schwachverkehrszeiten sehr hoch. Hier sollte eine stärker am Bedarf der Fußgänger orientierte LSA-Schaltung implementiert werden.

(7) Stielerstraße / Fichtestraße / Seebergstraße

Im Bestand ist das Rechtsabbiegen aus Richtung Osten in Richtung Norden in die Seebergstraße nicht gestattet. Die Abbiegebeziehung wird vollständig über die Arndtstraße abgewickelt. Fahrgeometrisch ist das Rechtsabbiegen jedoch für Lastzüge nicht gewährleistet. Daher sollte das Abbiegeverbot lediglich auf diese Fahrzeuge beschränkt werden. Pkw und Standard-Lkw könnten so regulär in die Seebergstraße abbiegen. Die Arndtstraße wird entlastet.

(8) Friedrichstraße / Bahnhofstraße / Mozartstraße / Parkallee

Mittel- bis langfristig sollte eine generelle Umgestaltung des Knotenpunktes erfolgen. Voraussetzung hierfür ist allerdings eine deutliche Reduzierung der Verkehrsaufkommen in der Achse Arnoldiplatz / Friedrichstraße / Mozartstraße.

Durch das Abkröpfen der Mozartstraße sowie die Reduzierung der Querschnittsbreite der Friedrichstraße sind deutliche Verbesserungen für den Fuß-, Rad- und Straßenbahnverkehr möglich.

Kurzfristig bestehen jedoch kaum Optimierungspotenziale. So würde beispielsweise eine Reduzierung des Fahrbahnquerschnittes im Knotenpunktarmparkallee zu Einschränkungen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit führen.

(9) Steinmühlenallee / Friedrich-Perthes-Straße / Erfurter Landstraße

Auch hier sollte eine generelle Veränderung der Knotenpunktsituation geprüft werden (siehe Abb. 11). In der Knotenpunktzufahrt Erfurter Landstraße sollte eine deutliche Reduzierung der Fahrbahnbreite vorgesehen werden. Zudem sollte der Einmündungsbereich so weit wie

möglich südlich eingeordnet werden. Im Zuge der Tallage ist die Einrichtung zusätzlicher Querungshilfen zu empfehlen. Diese verdeutlichen gleichfalls den Aufstellbereich für Linksabbieger. Statt durch eine Markierung sollten diese Flächen durch ein anderes Fahrbahnoberflächenmaterial gekennzeichnet werden.



**Abb. 11:** Umgestaltungsvorschlag KP J.-Perthes-Str. / F.-Perthes-Str. / Enckestr.

Für die Einrichtung einer zusätzlichen Mittelinsel im nördlichen Knotenpunktarm muss auf zwei nachgeordnete im Bestand sehr gering genutzte Abbiegebeziehungen verzichtet werden. Betroffen sind einerseits der Linksabbieger aus der Steinmühlenallee in Richtung Norden sowie andererseits der Rechtsabbieger aus Richtung Norden in die Justus-Perthes-Straße. Für letzteren wäre allerdings die Gewährleistung über einen zusätzlichen Bypass denkbar. Als Alternative sollte im Rahmen der weiteren Planungen auch ein Abkröpfen der Justus-Perthes-Straße insgesamt untersucht werden.

(10) Uelleber Straße / Südstraße

In den beiden Nebenstraßenzufahrten ist die Einordnung überfahrbarer Fahrbahnteiler zu empfehlen. Diese dienen einerseits einer besse-

ren Führung zufahrender Fahrzeuge (Vermeidung spitzwinkliges Aufstellen) und der Verbesserung der Sichtbeziehungen auf den übergeordneten Hauptstrom. Andererseits werden damit die Querungsbedingungen für den Fußverkehr verbessert.

(11) Vorfahrtknotenpunkte allgemein

Insgesamt sollten an allen Vorfahrtknotenpunkten die Fahrbahnflächen in den Einmündungsbereich auf das erforderliche Maß reduziert oder durch Fahrbahnteiler stärker strukturiert werden. Dies ist insbesondere zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit für den Fußverkehr erforderlich. Vordergründiger Anpassungsbedarf besteht hier u. a. für die Knotenpunkte Kindleber Straße / Oskar-Gründler-Straße, Walthershäuser Straße / Schubertstraße, Walthershäuser Straße / Schöne Aussicht.

Die Anbindung untergeordneter Nebenstraßen sollte generell mittels Gehwegüberfahrten erfolgen (siehe hierzu auch Maßnahme F8 auf Seite 161).

Bei den Maßnahmen, welche Bundesstraßen betreffen, liegt die Zuständigkeit beim Straßenbauamt Mittelthüringen.

**Zeitraum:** unterschiedlich, mittel- bis langfristig

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, 61, 66, 67), SBA Mittelthüringen

**Kostenkategorie:** je nach Einzelmaßnahme KK I – KK III

**Erste Schritte:** Knotenpunkt-Umgestaltungsprogramm auf Basis der Vorschläge entwickeln; Austausch mit TWSB und RVG; Optimierung der LSA-Signalisierungen prüfen; Umsetzungsplan entwerfen

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** M10, F3, F4, F8, F9, F11

## M10. Umgestaltung von Knotenpunkten zu Kreisverkehren

**Ziel:** Verstetigung des Verkehrsablaufes, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Reduzierung von Wartezeiten und Unterhaltskosten

**Problemlage:** Kreisverkehre bilden eine moderne, flexible und sichere Möglichkeit der Knotenpunktgestaltung mit vielen Vorteilen. Die Zahl an Konfliktpunkten ist gering und damit die Verkehrssicherheit in der Regel hoch. Im Vergleich zu Lichtsignalanlagen reduzieren sich zudem Unterhaltskosten und Wartezeiten.

An verschiedenen Knotenpunkten im Stadtgebiet bestehen Konflikte, welche sich durch eine Umgestaltung zum Kreisverkehr lösen lassen.

### Beschreibung der Maßnahme:

Für den Einsatz von Kreisverkehren existieren u. a. folgende Gestaltungsmöglichkeiten:

#### KK Kleiner Kreisverkehr

Klassischer Kreisverkehr mit einem Durchmesser (innerorts) zwischen 26 - 40 m und einer begrünten oder anderweitig gestalteten Kreisinsel.

Regeleinsatzbereich 15.000 – 25.000 Kfz/24h

#### MK Minikreisverkehr

Kreisverkehr mit einem Kreisplatzdurchmesser zwischen 13 - 22 m sowie einer überfahrbaren und zumeist gepflasterten Kreisinsel (siehe Abb. 12),

Regeleinsatzbereich 8.000 – 18.000 Kfz/24h

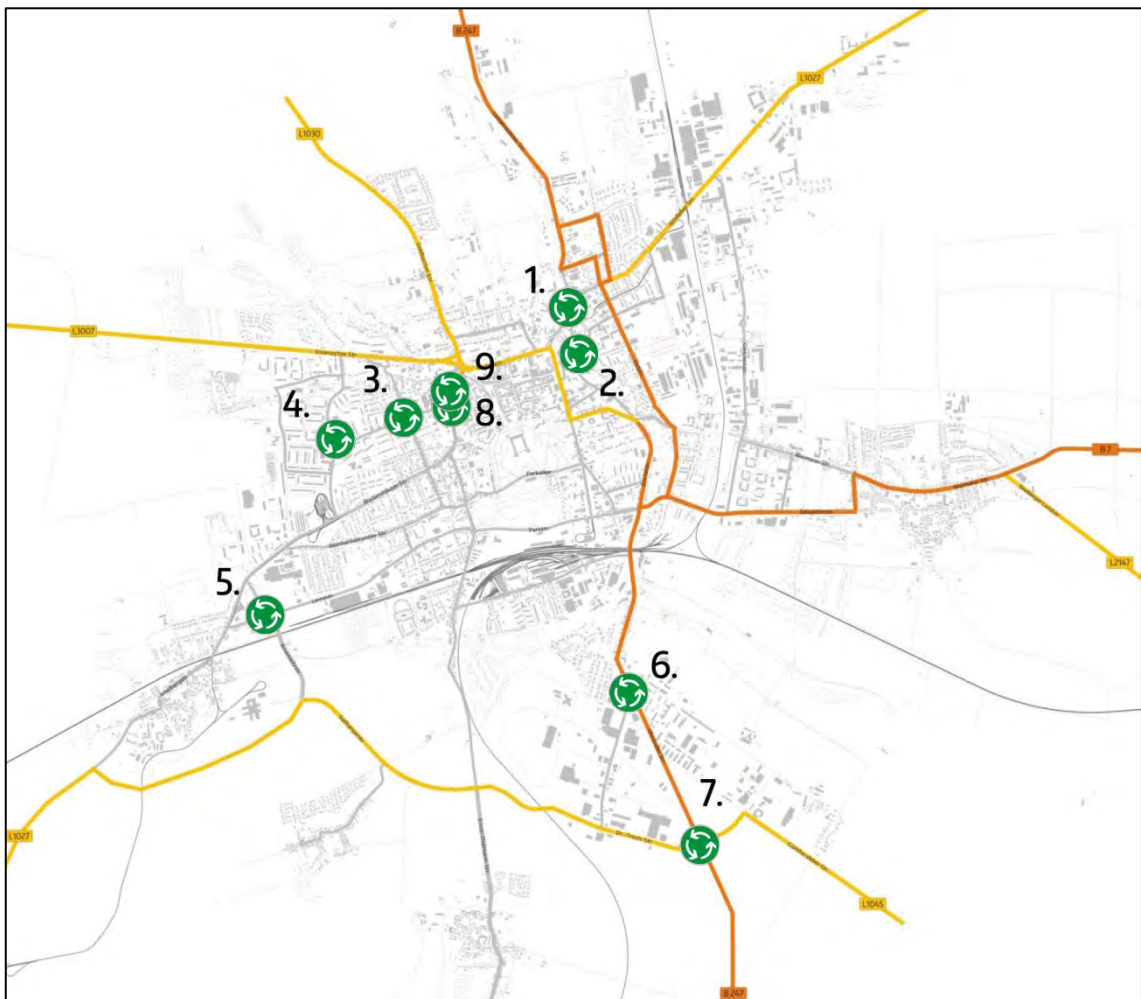
Während der Minikreisverkehr vorrangig in städtebaulich gewachsenen, engen Bereichen sowie im Erschließungsstraßennetz eingesetzt wird, bildet der Kleine Kreisverkehr den klassischen Anwendungsfall sowohl im Innerorts-, als auch im Außerortsbereich. Darüber hinaus existieren noch verschiedene andere Kreisverkehrsgrundformen, z. B. mehrstreifig befahrbare Kreisverkehre und Turbokreisverkehre.



Abb. 12: Beispiele Minikreisverkehr (Dresden, Potsdam)

Für den Einsatz von Kreisverkehren sind verschiedene Rahmenbedingungen hinsichtlich Flächenverfügbarkeit, Verkehrsaufkommen, Leistungsfähigkeit sowie Wechselwirkungen mit anderen Knotenpunkten zu berücksichtigen. Auf Basis einer Vorprüfung eignen sich in Gotha folgende Knotenpunkte für eine Umgestaltung zum Kreisverkehr (siehe Abb. 13):

- (1) Hersdorfplatz (KK mit Bypässen), Überführung in dauerhafte Lösung
- (2) Mohrenplatz (KK mit Bypässen)
- (3) Humboldtstraße / 18.-März-Straße (MK)
- (4) Humboldtstraße / August-Kreuzburg-Straße (MK oder KK)
- (5) Leinastraße / Krusewitzstraße (KK)
- (6) Harjesstraße / Ohrdruffer Straße (KK)
- (7) Dr.-Troch-Straße / Ohrdruffer Straße (KK)
- (8) Bürgeraue / Gadollastraße (MK siehe Maßnahmenkapitel M13)
- (9) Bürgeraue / Große Fahnenstraße (MK siehe Maßnahmenkapitel M13)



**Abb. 13:** Knotenpunkte mit Eignung zur Umgestaltung zum Kreisverkehr

Darüber hinaus sollte beim Neu-, Um- und Ausbau die Möglichkeit der Anwendung von Kreisverkehren priorisiert mit geprüft werden.

Die Führung des Radverkehrs sollte innerorts in der Regel auf der Kreisfahrbahn erfolgen. Zudem ist für innerörtliche Kreisverkehre die Markierung von Fußgängerüberwegen wichtig (siehe auch Maßnahme F6).

**Zeitraum:** langfristig

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, 61, 66, 67), SBA Mittelthüringen

**Kostenkategorie:** Minikreisverkehre KK II – III, kleine Kreisverkehre KK III- IV

**Erste Schritte:** Detailprüfung der jeweiligen örtlichen Rahmenbedingungen; Erarbeitung einer entsprechenden Umgestaltungsplanung

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** M1, M9, M13, F6, F7

**Beispiele:** Hersdorfplatz (KK), Uelleber Straße / Südtangente (KK), Dresden, Potsdam siehe Abb. 12

**Weiterführende Informationen:** Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren der FGSV; Kreisverkehrs-Programm Stadt Dorsten 2006



## M11. Integrierte Straßenraumgestaltung

**Ziel:** Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität, Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr, Reduzierung von Trennwirkungen, städtebauliche Aufwertung des Straßenraumes

**Problemlage:** Bei der Planung und beim Bau von Stadtstraßen sowie im Zuge von Ortsdurchfahrten sind die zur Verfügung stehenden Flächen häufig stark begrenzt. Weiterhin sind innerorts hohe Nutzungsanforderungen für den Fuß- und Radverkehr, den ÖPNV sowie durch angrenzende Bebauungsstrukturen zu berücksichtigen.

Hieraus ergeben sich Flächenkonflikte, die es im Rahmen der integrierten Straßenraumgestaltung aufzulösen gilt. Nur so können angemessene Rahmenbedingungen für alle Nutzergruppen geschaffen werden.

Im Stadtgebiet existieren eine Vielzahl von Straßenräumen mit ungeordneten Seitenräumen, zu breiten Fahrbahnflächen sowie ungelösten Nutzungskonflikten.

### **Beschreibung der Maßnahme:**

Zur Gewährleistung einer stadtverträglichen Abwicklung des Verkehrs, welcher die innerörtlichen Rahmenbedingungen sowie den angrenzenden Wohn- und Aufenthaltsfunktionen angemessen berücksichtigt, ist eine städtebauliche Dimensionierung der Straßenverkehrsanlagen entsprechend den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sowie eine integrierte Straßenraumgestaltung erforderlich.

In der RAST wird einleitend festgehalten: „Planung und Entwurf von Stadtstraßen müssen sich an Zielstellungen orientieren, die sich aus der Bewohnbarkeit und Funktionsfähigkeit der Städte und Gemeinden ergeben und eine ausgewogene Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche an den Straßenraum verfolgen. Dabei wird es vielfach – vor allem in Innenstädten – notwendig sein, die Menge des motorisierten Individualverkehrs oder zumindest die Ansprüche an Geschwindigkeit und Komfort zu reduzieren und den Fußgänger- und Radverkehr sowie den öffentlichen Personenverkehr zu fördern.“<sup>2</sup>

Neben einem geführten Entwurf mittels sogenannter typischer Entwurfssituationen wird in der RAST als zweiter „individueller“ Entwurfsvorgang, die städtebauliche Bemessung unter Beachtung der individuellen Ziele, Nutzungsansprüche und Entwurfsvorgaben vorgegeben. Ziel ist dabei eine „Straßenraumgestaltung vom Rand aus“. Auf Basis der Ermittlung der er-

---

<sup>2</sup> FGSV, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) S. 15

forderlichen Seitenraumbreite (Empfehlung der Aufteilung: Seitenraum : Fahrbahn : Seitenraum im Verhältnis 30 % : 40 % : 30 %) ergibt sich die städtebaulich mögliche Fahrbahnbreite, welche anschließend mit der verkehrlich notwendigen Fahrstreifenanzahl und Fahrbahnbreite abzugleichen und abzuwägen ist.

Diese Aspekte sind beim Um-, Aus- und Neubau durch eine städtebauliche Dimensionierung bzw. integrierte komplexe Straßenraumgestaltung zu berücksichtigen. Optimierungsmöglichkeiten bestehen in der Stadt Gotha beispielsweise für folgende Straßenzüge:

(1) Bertha-von-Suttner-Straße / Bürgeraue

Vertiefende Betrachtungen zu einer möglichen komplexen Umgestaltung der Berta-von-Suttner-Straße / Bürgeraue werden gesondert im Maßnahmenkapitel M13 vorgenommen.

(2) Erfurter Landstraße

Im Zuge der Erfurter Landstraße ist eine Reduzierung der Fahrbahflächen auf das verkehrlich notwendige Maß zu empfehlen. Dies betrifft vor allem auch den Knotenpunktbereich mit der Tallage. Dieser sollte abgekröpft werden (siehe Gestaltungsskizze in Abb. 11). Die frei werdenden Flächen sollten zur Verbreiterung der Seitenräume sowie zur Straßenraumbegrünung genutzt werden. Östlich des Knotenpunktes Seebergstraße ist zusätzlich eine Neuordnung der Parkmöglichkeiten (z. B. Abgrenzung der Stellplätze von der Fahrbahn mittels Materialwechsel) sowie der Bushaltestellen erforderlich.

(3) Ernst-Thälmann-Straße / Obere Marktstraße (Uelleben)

Auch im Zuge der Ortsdurchfahrt in Uelleben ist eine integrierte Straßenraumgestaltung erforderlich. Die Gehwege sind zu schmal. Durch die enge und verwinkelte bauliche Situation ergeben sich insgesamt schwierige Rahmenbedingungen. Im Bereich der Engstellen ist zukünftig eine Lösung erforderlich, die allen Nutzern gerecht wird und nicht nur einseitig zu Lasten der Seitenräume geht.

(4) Fichtestraße / Salzgitterstraße

Im Bestand sind die Umgestaltungspotenziale für den Straßenzug Fichtestraße / Salzgitterstraße aufgrund der hohen Verkehrsaufkommen begrenzt. Lediglich für den Radverkehr bestehen Optimierungsmöglichkeiten (Markierung von Schutzstreifen, siehe Maßnahmenbaustein R3).

Perspektivisch ergeben sich jedoch mit der Realisierung der Ortsumfahrung Siebleben sowie deren Durchbindung zur Tallage (siehe Maßnahmen M1, M2 und M3) weitere Gestaltungspotenziale. Dann kann

auch im Abschnitt zwischen Gleichenstraße und Europakreuzung eine Reduzierung der Kfz-Fahrbahnflächen erfolgen. Es ist die Schaffung attraktiver Radverkehrsanlagen, einer durchgehenden Begrünung, zusätzlicher Haltestellen sowie eine Verbreiterung der Seitenräume zu empfehlen.

(5) Friedrichstraße

Aktuell finden in der Friedrichstraße Fahrbahninstandhaltungsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Abstufung der Straße von der Bundesstraße zur Landesstraße und der damit verbundenen Übergabe der Baulast statt. Hierbei ist eine Verlegung der Straßenbahnhaltestelle „Orangerie“ in den Bereich des Neuen Rathauses geplant (siehe Kapitel Ö1).

Im Rahmen zukünftiger grundhafter Aus- und Umbaumaßnahmen sollte eine durchgehende Reduzierung des Fahrbahnquerschnittes sowie eine Markierung von Schutzstreifen vorgesehen werden. Die Seitenbereiche sollten verbreitert und attraktiver gestaltet werden. Hierbei sind die Zielstellungen zur Entwicklung einer Fuß- und Kommunikationsachse zwischen Bahnhof und Stadtzentrum zu berücksichtigen (siehe Maßnahme F5).

Durch eine Sperrung der Huttenstraße für den MIV (siehe Kapitel 3.2.6 bzw. Ö1) würden sich deutlich reduzierte Kfz-Verkehrsaufkommen und neue Gestaltungspotenziale ergeben.

(6) Gartenstraße

Vertiefende Betrachtungen zu einer möglichen komplexen Umgestaltung der Gartenstraße werden gesondert im Maßnahmenkapitel M12 vorgenommen.

(7) Inselsbergstraße

In der Inselsbergstraße haben sich mit der Verkehrsfreigabe der Ortsumfahrung Sundhausen neue Rahmenbedingungen ergeben. Eine weitere Verkehrsentlastung ist durch die Umsetzung zusätzlicher Begleitmaßnahmen vorgesehen. Eine integrierte Straßenraumgestaltung bildet dabei mittel- bis langfristig einen wesentlichen Bestandteil. Vertiefende Erläuterungen hierzu finden sich in Maßnahmenkapitel M4.

(8) Kindleber Straße

Auch die westliche Kindleber Straße soll wesentlich von den geplanten Veränderungen im Hauptstraßennetz profitieren. Der Ausbau der Friemarier Straße (siehe M1) bildet hierfür die Voraussetzung.

Im Rahmen einer zukünftigen, integrierten Straßenraumgestaltung ist den veränderten Rahmenbedingungen Rechnung zu tragen. Im Vordergrund sollten die Funktionen als Geschäftsstraße und Hauptverbindung im Radverkehr stehen. Durch Gestaltungselemente und verkehrsorganisatorische Maßnahmen sollte die Attraktivität als Transitroute für den Kfz-Verkehr reduziert werden. Parallel ist eine durchgehende Straßenraumbegrünung sinnvoll.

(9) Parkallee

Die Parkallee führt mitten durch den Park und unmittelbar am Herzoglichen Museum vorbei. Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes 2005 wurde daher eine vollständige Sperrung der Straßenverbindung diskutiert. Mittlerweile wurde im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit des Gothaer Straßennetzes sowie die Anliegerinteressen entschieden, die Durchfahrtmöglichkeiten für den Kfz-Verkehr beizubehalten.

Die angrenzenden Nutzungen (Parkanlagen, Schloss, Herzogliches Museum) sind dennoch sensibel zu behandeln und bei einer Gestaltungslösung entsprechend zu berücksichtigen. Dementsprechend ist es in diesem Bereich besonders wichtig die Auswirkungen des Kfz-Verkehrs zu minimieren. Hierzu soll einerseits die Kfz-Fahrbahnbreite reduziert werden. Andererseits sind die Querungsmöglichkeiten im Streckenverlauf deutlich zu verbessern. Im Bereich des Herzoglichen Museums soll durch den gezielten Einsatz verschiedener Oberflächenmaterialien bzw. durch eine weiche Bordkantengestaltung eine eher platzartige Gestaltung vorgesehen werden. Dieser „Platz“ würde neue Potenziale für die Inszenierung des Schlossareals als Kulturraum geben. Zum einen würde eine Fläche für Feste, Konzerte, Empfänge etc. entstehen (bei temporärer Sperrung). Zum anderen würde die Südseite des Schlosses aufgewertet werden.

(10) Ohrdrufer Straße

Für den Abschnitt zwischen Lindenhügel und BAB 4 ist ein 4-streifiger Ausbau der B 247 Bestandteil des weiteren Bedarfes im aktuellen Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes 2030. Ein entsprechender Ausbau wird durch die Stadt Gotha begrüßt, da dadurch eine bessere Anbindung des Wirtschaftsstandortes Gotha an die BAB 4 ermöglicht wird.

(11) Oststraße

In der Oststraße ist vor allem eine Neuordnung des Parkens sowie die Schaffung eines durchgehenden Radverkehrsangebotes von hoher Bedeutung (siehe Maßnahmenkapitel R3).

Im Rahmen der Detailplanung ist aus diesen Prämissen und Gestaltungs-ideen und den jeweiligen kleinteiligen Rahmenbedingungen eine konkrete Gestaltungslösung abzuleiten.

Grundsätzlich sollte im Rahmen aller Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen eine integrierte Straßenraumgestaltung vorgenommen werden. Eine Ausweisung von Flächen zum Parken sollte erst dann erfolgen, wenn sichergestellt ist, dass für den Längsverkehr (Kfz, Fuß, Rad) und die Querungsbedürfnisse ausreichende Rahmenbedingungen gewährleistet werden können.

**Zeitraum:** mittel- bis langfristig

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, 61, 66, 67), SBA Mittelthüringen

**Kostenkategorie:** IV - V

**Erste Schritte:** Konkretisierung im Rahmen einer integrierten Ausbauplanung oder Straßenraumgestaltungskonzeption; Klärung der Finanzierung

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** M1, M2, M3, M4, M12, M13, Ö1, Ö10, R1, R3, R7, F1, F3, F4, F5, F8, F11

**Weiterführende Informationen:** Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)

## M12. Zukunftsvision / Umgestaltung Gartenstraße

**Ziel:** Gewährleistung angemessener Nutzungsmöglichkeiten für alle Verkehrsteilnehmer im Zuge der Gartenstraße, Verminderung der negativen Auswirkungen des Kfz-Verkehrs, Reduzierung von Trennwirkungen, Schaffung sicherer Radverkehrsanlagen, Aufwertung der Gartenstraße

**Problemlage:** Im Bestand wird die Gartenstraße durch den fließenden Verkehr dominiert. Etwa 77 % des zur Verfügung stehenden Straßenraumes werden durch den Kfz-Verkehr sowie den besonderen Gleiskörper der Straßenbahn in Anspruch genommen. Auf der Südseite existieren keine Anlagen für den Radverkehr. Nutzungsanforderungen im Seitenraum werden eingeschränkt. Die Flächen für den fließenden Verkehr sorgen mit einer Breite von mehr als 18 m für erhebliche Trennwirkungen. Die Anzahl und Qualität der Querungsanlagen liegen deutlich unter den Bedürfnissen des Fußverkehrs.

Zudem wird der Straßenraumeindruck aktuell durch den besonderen Bahnkörper (geschotterter Gleiskörper) wesentlich beeinträchtigt.

### Beschreibung der Maßnahme:

Für die Verbesserung der Bestandsituation ist eine zweistufige Vorgehensweise zu empfehlen:

#### Stufe 1 Grüngleis statt geschottertes Gleisbett

Mittelfristig sollte im Rahmen der nächsten grundhaften Sanierung der Straßenbahnstrecke eine Gestaltung als Grüngleis (siehe Abb. 14) erfolgen. Bereits damit ist im Vergleich zum Bestand eine deutliche Aufwertung des Straßenraumeindruckes möglich. Gleichzeitig werden durch das Grüngleis Lärm- und Feinstaubbelastungen reduziert.



**Abb. 14:** Beispiele Grüngleis (Dresden, Gera, Paris)

Zu berücksichtigen ist hierbei allerdings, dass im Vergleich zum bestehenden geschotterten Gleiskörper das Grüngleis eine komplett andere Oberbauform

darstellt. Eine Umsetzung ist daher lediglich im Rahmen einer grundhaften Sanierung des Streckenabschnittes in der Gartenstraße möglich.

## Stufe 2 Komplexe Umgestaltung des Straßenraumes

Langfristig sollte die bestehende Straßenraumaufteilung grundsätzlich überdacht werden.

Die Straßenraumgestaltung komplexer innerstädtische Entwurfsituationen erfolgt in der Regel im Rahmen einer städtebaulichen Bemessung bzw. einer „Straßenraumgestaltung vom Rand aus“ (weitere Informationen siehe Maßnahmenbaustein M11).

Wird im konkreten Anwendungsfall das Fahrbahn-Seitenraum-Verhältnis mit Seitenraumanteilen von 10 % bzw. 13 % mit der empfohlenen Aufteilung mit Seitenraumanteilen von jeweils 30 % verglichen, werden die Handlungsnotwendigkeiten im Zuge der Gartenstraße nochmals deutlich.

Um eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für die Gartenstraße für alle Nutzergruppen zu erreichen, wird nachfolgend eine Zukunftsvision (siehe Abb. 16) für die Gestaltung der Gartenstraße entwickelt und hinsichtlich ihrer Effekte bewertet. Ausgangspunkt bildet der aktuelle Straßenquerschnitt entsprechend Abb. 15.

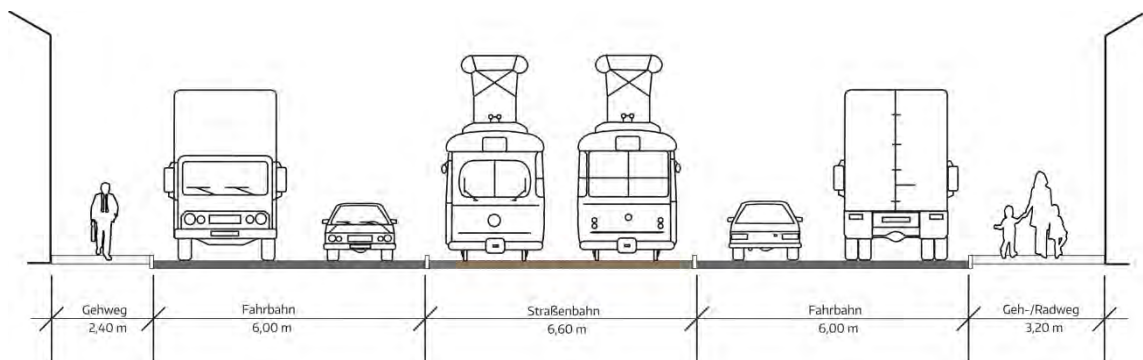


Abb. 15: Querschnitt Gartenstraße im Bestand

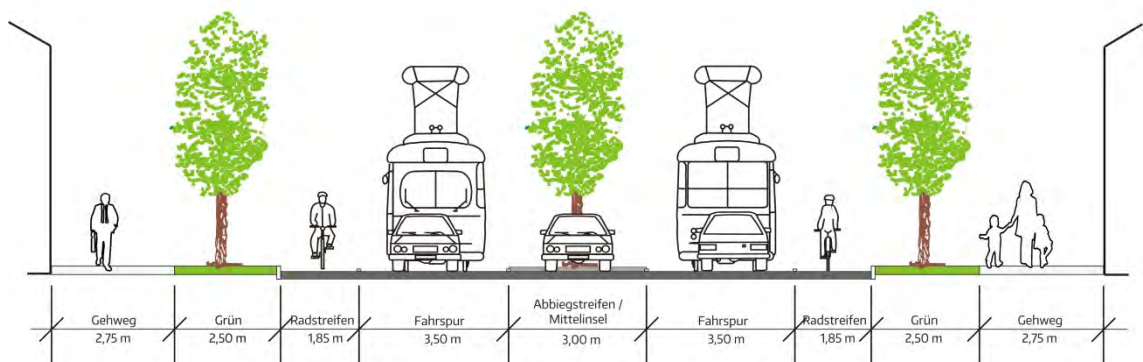
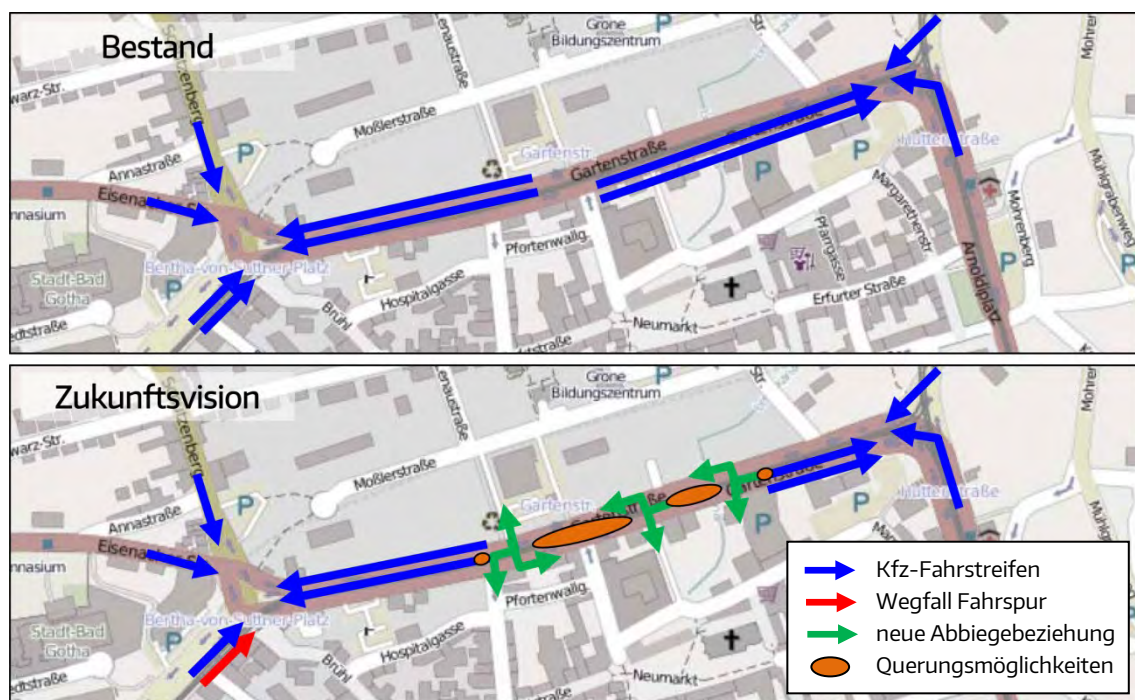


Abb. 16: Querschnitt Zukunftsvision Gartenstraße

Aufgrund der erheblichen Flächenkonflikte sollte zukünftig auf einen besonderen Gleiskörper der Straßenbahn in der Gartenstraße verzichtet werden. Im Gegenzug ist die Straßenbahn verkehrstechnisch so zu beschleunigen, dass keine signifikanten Verlustzeiten entstehen. Dies ist beispielsweise durch die Gewährleistung von Durchfahrtsmöglichkeiten als Pulkführer denkbar.

Parallel werden die Flächen für den Kfz-Verkehr angepasst. Pro Fahrtrichtung wird eine durchgehende Spur angeboten, welche gemeinsam mit der Straßenbahn genutzt wird. An den Hauptknotenpunkten Huttenplatz und Bertha-von-Suttner-Platz steht jeweils in den Knotenpunktzufahrten eine zusätzliche Spur zur Verfügung.



**Abb. 17:** Spuraufteilung Gartenstraße (Vergleich Bestand – Zukunftsvision)

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)

<http://www.openstreetmap.org/> bzw. <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>

Im Vergleich zum Bestand sind die Änderungen an den Hauptverkehrsknotenpunkten damit deutlich geringer als auf der freien Strecke (siehe Abb. 17). Am Bertha-von-Suttner-Platz fällt lediglich die zweite Geradeausspur aus Richtung Bertha-von-Suttner-Straße weg. Am Huttenplatz reduziert sich lediglich die Länge der Linksabbiegespur in Richtung Hersdorfplatz.

Zwischen den beiden Hauptknotenpunkten dient die dritte Fahrspur als Querungshilfe und als Linksabbiegespur zur Anbindung des angrenzenden Nebennetzes. Die Gebiete nördlich und südlich der Gartenstraße einschließlich des Parkhauses Gartenstraße können damit ohne Umwege in beiden Fahrtrichtungen direkt an die Hauptverkehrsstraße angebunden werden. Damit reduzieren sich Umwege und Doppelbelegungen.



Für den Radverkehr beinhaltet die Zukunftsvision beidseitig Radstreifen. Damit erhöht sich für den Fußverkehr die verfügbare Fläche im Seitenraum deutlich. Zur besseren städtebaulich-räumlichen Gliederung des Straßenraumes sollten beidseitig durchgehende Baumreihen angeordnet werden. Auch eine Begrünung der Mittelinsel ist anzustreben, muss jedoch anhand der konkreten Leitungssituation geprüft werden. Punktuell können beidseitig auch Pkw-Stellplätze, Radabstellmöglichkeiten und Lieferbereiche integriert werden. Mit diesen Flächen sollte allerdings maßvoll umgegangen werden, um eine tatsächlich nutzbare Verbreiterung der Seitenräume erreichen zu können.

Dem Querungsbedarf im Fußverkehr wird insbesondere im mittleren Teilabschnitt der Gartenstraße, vor allem im Bereich Lutherstraße / Pfortenstraße Rechnung getragen. Mit Hilfe von langgestreckten Mittelinseln wird hier ein flächenhaftes Queren ermöglicht (siehe Abb. 17).

In Summe bietet die Zukunftsvision für die Umgestaltung der Gartenstraße eine angemessene Straßenraumaufteilung für alle Verkehrsteilnehmer. Hierzu sind gewisse Einschränkungen für den fließenden Kfz- sowie den Straßenbahnverkehr notwendig. Diese beschränken sich jedoch auf die Hauptverkehrszeiten und stellen die Funktion der Gartenstraße als innerörtliche Hauptverkehrsstraße nicht in Frage.

Der Flaschenhals der Gartenstraße wird etwas enger. Dies wird zu Ausweicheffekten und zu einer Veränderung von Gewohnheiten führen. Die Umgestaltung der Gartenstraße wirkt sowohl als Push-Maßnahme im Kfz-Verkehr, in dem dieser neu bewertet und eingeordnet wird. Zudem wirkt die Maßnahme als Pull-Maßnahme für den Umweltverbund. Unter anderem entstehen zusätzliche Angebote für den Fuß- bzw. Radverkehr und auch die Zugänge des ÖPNV werden weiter verbessert.

Um mögliche kontraproduktive Effekte zu verhindern ist parallel die Umsetzung begleitender Maßnahmen auf den potenziellen Alternativstrecken zu empfehlen.

Aufgrund der komplexen Wechselwirkungen sollte die Maßnahme im Rahmen einer separaten Machbarkeitsstudie vertiefend geprüft werden. Auf deren Basis kann eine Entscheidung zur zukünftigen Gestaltung der Gartenstraße getroffen werden. Hierbei ist auch zu prüfen, inwieweit eine Verknüpfung mit einer parallelen Wiederherstellung der zweistreifigen Befahrbarkeit des Heutalsweges sinnvoll und notwendig ist.

Die Realisierbarkeit ist mit hohem finanziellem Aufwand verbunden. Daher handelt es sich hierbei langfristiges Projekt.

**Zeitraum:** langfristig

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, 61, 66, 67), RVG, TWSB

**Kostenkategorie:** V

**Erste Schritte:** Stadtweite Diskussion zur zukünftigen Rolle und Charakteristik der Gartenstraße; Einigung auf Entwicklungspfeiler; Vertiefung im Rahmen einer Machbarkeitsstudie

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** M1, M4, M11, R1, R3, F1, F3, F4, F8

**Beispiele:** Bahnhofstraße Cottbus

**Weiterführende Informationen:** Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)

**M13. Zukunftsvision / Umgestaltung Bertha-von-Suttner-Str. / Bürgeraue**

**Ziel:** Gewährleistung angemessener Nutzungsmöglichkeiten für alle Verkehrsteilnehmer im Zuge der Bertha-von-Suttner-Straße / Bürgeraue, Verminderung der negativen Auswirkungen des Kfz-Verkehrs, Reduzierung von Trennwirkungen, Verbesserung der Querungsbedingungen, Schaffung sicherer Radverkehrsanlagen

**Problemlage:** Durch die jeweils zweistreifigen Kfz-Richtungsfahrbahnen sowie die parallel in Seitenlage verlaufende ÖPNV-Trasse werden die Querungsmöglichkeiten erheblich eingeschränkt. Lediglich an den Knotenpunkten Bertha-von-Suttner-Platz und Gadollastraße ist das Queren aktuell möglich. Dadurch ergeben sich Umwege im Fußverkehr.

Es existieren keine zeitgemäßen und sicheren Anlagen für den Radverkehr. Der Vorfahrtknotenpunkt Bürgeraue / Große Fahnenstraße ist weiter optimierungsfähig. Die zuführende Linksabbiegespur aus Richtung Gadollastraße ist zu lang. Aus Richtung Bertha-von-Suttner-Platz kommend ist mindestens bis auf Höhe große Fahnenstraße eine Fahrspur ausreichend.

Das Kernproblem bilden jedoch die fehlenden Querungsmöglichkeiten zwischen der Altstadt und dem Bereich Große Fahnenstraße / Bohnstedtstraße / Ifflandstraße (Kaufland, Stadtbad, Arnoldi-Gymnasium). Der gesamte Straßenzug verursacht derzeit hohe Trennwirkungen.

**Beschreibung der Maßnahme:**

Die Schaffung zusätzlicher Querungstellen ist in der aktuellen örtlichen Situation sehr schwierig. Es sind jeweils Aufstellflächen zwischen der Straßenbahntrasse und der Kfz-Fahrbahn sowie zwischen beiden Richtungsfahrbahnen erforderlich. Dies ist bei der bestehenden Knotenpunktconfiguration nur unmittelbar westlich der Haltstelle am Bertha-von-Suttner-Platz möglich.

Im südwestlichen Abschnitt sind für signifikante Verbesserungen grundlegende Veränderungen erforderlich. Eine denkbare Option ist die Umgestaltung der Knotenpunkte Bürgeraue / Gadollastraße und Bürgeraue / Große Fahnenstraße zu Minikreisverkehren (siehe Anlage 9). Dadurch reduziert sich die Zahl der nötigen Kfz-Spuren. Die frei werdenden Flächen können als durchgehende Mittelinsel genutzt werden. Damit würden sich mindestens drei zusätzliche Querungsmöglichkeiten (Fußgängerüberwege am Minikreisverkehr) ergeben.

Parallel können für den Radverkehr Schutzstreifen markiert werden. Diese können bis an der Bertha-von-Suttner-Platz herangeführt werden. Für den Fuß- und Radverkehr ergeben sich damit wesentliche positive Effekte. Für den Kfz-Verkehr sind keine Einschränkungen zu erwarten. Der Minikreisver-

kehr ist leistungsfähig. Die mittleren Wartezeiten sind geringer als für die bestehende Lichtsignalanlage. Unterhalts- und Wartungskosten werden reduziert. Zudem erhöht sich auch die Verkehrssicherheit.

Auch für den Busverkehr sind keine nennenswerten Einschränkungen zu erwarten. Verkehrstechnisch zu klären wäre lediglich, wie die Zufahrt zur ÖPNV-Trasse aus Richtung Gadollastraße attraktiv gestaltet werden kann.

**Zeitraum:** mittel- bis langfristig

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, 61, 66, 67), RVG, TWSB, Kaufland

**Kostenkategorie:** IV (Betrieb und Wartung der LSA entfällt)

**Erste Schritte:** Konkretisierung im Rahmen einer integrierten Ausbauplanung oder Straßenraumgestaltungskonzeption; Klärung der Finanzierung

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** M10, M11, R1, R3, F1, F3, F4, F7

**Beispiele:** Minikreisverkehr Saalfeld Friedensstraße / Auf dem Graben

**Weiterführende Informationen:** Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06); Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren der FGSV

#### M14. Verkehrsberuhigende Straßenraumgestaltung im Nebennetz

**Ziel:** Unterstützung der verkehrsorganisatorischen Maßnahmen zur flächendeckenden Verkehrsberuhigung durch bauliche Maßnahmen, Gewährleistung des angeordneten Niedriggeschwindigkeitsniveaus, Verdeutlichung des Wohngebietscharakters

**Problemlage:** In vielen Wohngebieten wird die flächendeckende Verkehrsberuhigung im Bestand lediglich mittels Beschilderung gewährleistet. Eine unterstützende selbsterklärende Straßenraumgestaltung existiert kaum. Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten werden teilweise überschritten. Dadurch wird Aufenthaltsqualität eingeschränkt. Es kommt zu Konflikten im Fußverkehr.

#### **Beschreibung der Maßnahme:**

Im Rahmen von Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen im Nebennetz sollte sich die Straßenraumgestaltung an den Zielstellungen der Verkehrsberuhigung orientieren. Hierbei sind folgende Prämissen zu berücksichtigen:

- Beschränkung der Kfz-Fahrbahnbreite auf das tatsächlich erforderliche Maß
- Gewährleistung der Begegnungsmöglichkeiten zwischen zwei Kfz in der Regel über Ausweichstellen
- Abgrenzung zum Hauptnetz mittels Gehwegüberfahrten
- durchgehende Straßenraumbegrünung bzw. Anordnung von Baumtoren
- Einsatz von Fahrbahnanhebungen, Plateauaufpflasterungen, Fahrbahnversätzen etc.
- Ordnung / Abgrenzung der Flächen für den ruhenden Verkehr
- Gewährleistung ausreichend breiter Flächen für den Fußverkehr
- ggf. Gestaltung als Mischverkehrsflächen

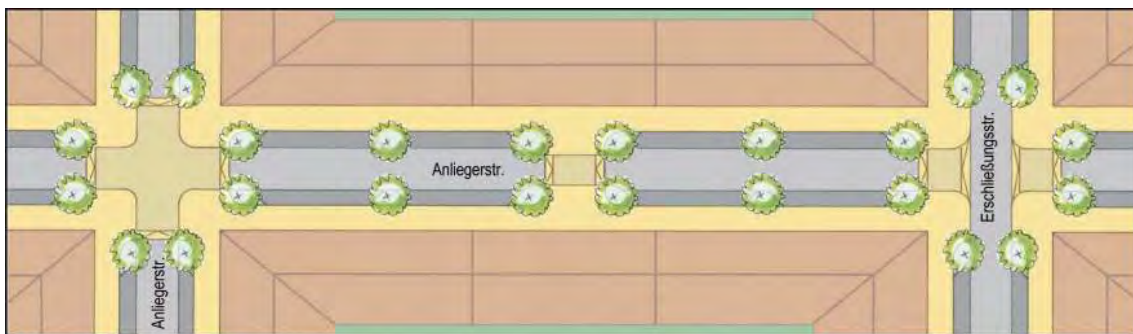
Die Gestaltung der Straßenräume innerhalb der Wohngebiete sollte in Abhängigkeit von der jeweiligen Straßenstruktur sowie der Lage und Funktion des Straßenabschnitts im Verkehrsnetz erfolgen. Dabei sind drei Grundtypen zu unterscheiden:

- (1) klassische Straßenraumaufteilung (Gehweg – Fahrbahn inkl. einseitigem oder beidseitigen Parkstreifen – Gehweg) insbesondere im Bereich Weststadt und Oststadt
- (2) Mischverkehrsflächen vor allem in den Ortsteilen Sundhausen, Siebleben sowie in der Goldbacher Siedlung

- (3) Straßenräume innerhalb der Neubaugebiete mit oft einseitigen oder beidseitigen Senkrechtparkmöglichkeiten (z. B. Gotha-West, Wohngebiet Clara-Zetkin-Straße)

Für die Straßenabschnitte mit einer klassischen Straßenraumaufteilung ist zukünftig eine stärkere Differenzierung zwischen den Flächen des ruhenden und des fließenden Verkehrs vorzusehen (siehe Abb. 18). Die Parkstreifen sollten daher mittels Materialwechsel (Pflaster) von der Fahrbahn abgegrenzt werden. Einhergehen sollte damit gleichzeitig eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs durch die Einbindung von regelmäßigen und durchgehenden Baumpflanzungen in die Parkstreifen. Zudem können hier auch Aufenthaltsbereiche und Radabstellmöglichkeiten integriert werden.

Durch diese Maßnahmen ist neben einer Reduzierung der Verkehrsverstöße im ruhenden Verkehr auch eine stadtverträglichere, d. h. geschwindigkeitsdämpfende Veränderung des Straßenraumeindrucks möglich. An den Knotenpunkten werden Plateauaufpflasterungen vorgesehen (siehe Abb. 18), welche zum einen die Erkennbarkeit der Kreuzungsbereiche deutlich verbessern und zum anderen ähnlich der Gehwegüberfahrten für sichere und barrierefreie Querungsbedingungen für den Fußgängerverkehr sorgen. Bei längeren Straßenabschnitten ohne Knotenpunkt sind zur kontinuierlichen Verdeutlichung des Niedriggeschwindigkeitsniveaus regelmäßig angehobene Querungsbereiche und Fahrbahneinengungen für den Fußgängerverkehr vorzusehen.



**Abb. 18:** Prinzipskizze Straßenraumgestaltung im Nebennetz

Auch bei Mischverkehrsflächen sollte eine durchgehende Begrünung vorgesehen werden (siehe Abb. 19). Wichtig ist, dass die befestigten Flächen nicht so breit wie möglich, sondern so breit wie nötig vorgesehen werden.

Eine Verdeutlichung der Knotenpunkte in den Mischverkehrsbereichen sollte durch die Verwendung unterschiedlicher Materialien im Sinne von Aufmerksamkeitsflächen vorgenommen werden.



**Abb. 19:** Beispiele Plateauaufpflasterung / Baumtor (Erkner, Gotha Ahornweg)

Im Bereich der Neubaugebiete ist vor allem eine weitere Ausweitung der Begrünungsmaßnahmen anzustreben. Hierbei sollten die, im Rahmen der Veränderung der Siedlungsstrukturen zu erwartende, rückläufige Parkraumnachfrage für die Integration von Baumstandorten in den Parkstreifen genutzt werden. Die Förderung des Fußgängerverkehrs an den Knotenpunkten sowie die Gewährleistung eines angemessenen Niedriggeschwindigkeitsniveaus ist, wie bei der klassischen Straßenraumaufteilung mittels Plateauaufpflasterungen, Fahrbahneinengungen, etc. zu gewährleisten. Ausgenommen davon sind die Straßenabschnitte welche regelmäßig von Busverkehren genutzt werden.

Generell sind die Möglichkeiten zur Straßenraumbegrünung sowie zur Einordnung von Stellplätzen jeweils im Einzelfall an Hand der Nutzungsanforderungen der Feuerwehr sowie des Leitungsbestandes zu prüfen.

Zur weiteren Revitalisierung der Straßenräume als Orte des Aufenthalts, Kommunizierens und Spielens sollten quartiersbezogen auch die Möglichkeiten zentraler Parkierungseinrichtungen (Quartiersgaragen etc.) diskutiert werden.

**Zeitraum:** langfristig

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, 61, 66, 67)

**Kostenkategorie:** je nach Einzelmaßnahme KK I – KK V

**Erste Schritte:** Berücksichtigung im Rahmen anstehender Um-, Neu- und Ausbaumaßnahmen

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** M7

**Beispiele:** Erkner, Gotha Ahornweg (siehe Abb. 19)

## M15. Ortseingangsgestaltung

**Ziel:** Gewährleistung eines stadtverträglichen Geschwindigkeitsniveaus. Optimierung des Übergangsbereiches Außerorts / Innerorts im Kfz-Verkehr.

**Problemlage:** Im Übergangsbereich zwischen Außerortsabschnitten und angebauten, innerörtlichen Gebieten ist teilweise eine Verschleppung der außerorts zulässigen Geschwindigkeiten bis in die bebauten Bereiche herein zu beobachten. Daraus ergeben sich neben Sicherheitsproblemen auch zusätzliche Lärmbelastungen.

### Beschreibung der Maßnahme:

Folgende Elemente können am Beginn geschlossener Ortschaften zu einem angemessenen Geschwindigkeitsniveau im Kfz-Verkehr beitragen:

- Einbau von Mittelinseln
- Anlage eines Kreisverkehrs
- stationäre Geschwindigkeitsüberwachung
- Fahrbahneinengungen (bei geringen Kfz-Aufkommen)

Handlungsbedarf besteht in der Stadt Gotha insbesondere für folgenden Einfallstraßen bzw. Ortseingangsbereiche:

- (1) Ernst-Thälmann-Straße / Obere Marktstraße (Ortsteil Uelleben), Mittelinsel
- (2) Eisenacher Straße, Mittelinsel
- (3) Goldbacher Straße, Mittelinsel
- (4) Langensalzaer Straße (nördlich des Friedhofszuganges), Mittelinsel
- (5) Seeberger Landstraße, Mittelinsel
- (6) Kindleber Straße, Mittelinsel
- (7) Ohrdrufer Straße / Harjestraße, Kreisverkehr
- (8) Ohrdrufer Straße / Dr.-Troch-Straße, Kreisverkehr
- (9) Weimarer Straße, Geschwindigkeitsüberwachung

**Zeitraum:** mittel- bis langfristig

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, 61, 66, 67), SBA Mittelthüringen

**Kosten:** je nach Einzelmaßnahme KK I – KK IV

**Erste Schritte:** Detailprüfung der jeweiligen örtlichen Rahmenbedingungen

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** M10, Ü3

**Weiterführende Informationen:** Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)



## 4.2 Maßnahmenpaket Kfz-Parken

Das Parken bildet eine wesentliche Steuergröße für den fließenden Kfz-Verkehr.

Stellplätze sind nötig um eine gute Erreichbarkeit wichtiger Ziele mit dem Pkw zu gewährleisten. Andererseits ergibt sich durch das Abstellen von Fahrzeugen ein hoher Flächenverbrauch. Speziell im Altstadtbereich führt dies aufgrund der insgesamt höheren Nutzungsdichte häufig zu Flächenkonflikten. Bei der Konzeption des ruhenden Verkehrs ist daher eine Abwägung bzw. ein Kompromiss zwischen der Kfz-Erreichbarkeit einerseits und städtebaulichen Aspekten andererseits erforderlich. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Stellplatzverfügbarkeit und die Rahmenbedingungen für deren Benutzung die Verkehrsmittelwahl wesentlich mit beeinflussen.

Überkapazitäten bzw. fehlende Nutzungsgebühren führen häufig dazu, dass der Pkw auch für kurze innerstädtische Wege genutzt wird. Hierbei handelt es sich jedoch häufig um Entfernungen die bequem zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden können. Andererseits ergibt sich innerstädtisch sowie an wichtigen Zielen Parkraumnachfrage durch die Versorgungs-, Dienstleistungs- und Erholungsfunktionen im Stadt-Umland-Kontext. Im Wettbewerb mit anderen Standorten sind hierbei attraktive Angebote erforderlich, auch beim Parken. Wesentliche andere Aspekte bilden beispielsweise auch die Stadt- und Aufenthaltsqualität.

Es ist daher genau abzuwägen, wo und in welcher Form öffentliche Parkmöglichkeiten zur Verfügung gestellt werden. Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes werden folgende Maßnahmenschwerpunkte betrachtet:

- P1 Überprüfung / Aufhebung des Gehwegparkens
- P2 Anpassung der Parkregelungen im Stadtzentrum
- P3 Quartiersgarage westliche Altstadt
- P4 Neuordnung öffentlicher Parkmöglichkeiten im Bahnhofsumfeld
- P5 Neuordnung Parkmöglichkeiten am ZOB
- P6 Modernisierung / Neugestaltung des Parkleitsystems

Neben der Stellplatzbewirtschaftung an sich, ist es auch wichtig die Stellplätze attraktiv zu gestalten. Ziel muss es dabei sein, die optische Dominanz parkender Fahrzeuge zu reduzieren. Überproportionale Einschränkungen des Fußverkehrs sowie der Seitenräume sind ebenfalls aufzulösen.

## P1. Überprüfung / Aufhebung des Gehwegparkens

**Ziel:** Vergrößerung der Seitenräume, Verbesserung der Nutzungsbedingungen für den Fußverkehr, Stärkung der Aufenthaltsfunktionen

**Problemlage:** An verschiedenen Stellen im Stadtgebiet werden die Seitenräume durch parkende Fahrzeuge mitgenutzt. Das Gehwegparken ist weit verbreitet und in den meisten Fällen zulässig bzw. durch eine entsprechende Beschilderung vorgeschrieben. Allerdings ergeben sich durch die reduzierten Seitenraumbreiten Einschränkungen für andere Nutzer. Die notwendigen Breiten für den Fußverkehr werden teilweise unzulässig eingeschränkt. Familien mit Kinderwagen sowie ältere Menschen mit Rollatoren werden dabei besonders benachteiligt. Gleiches gilt für die allgemeinen Aufenthalts- und Kommunikationsmöglichkeiten in Gebieten mit Wohnfunktionen.

### **Beschreibung der Maßnahme:**

Es ist zu empfehlen, das Gehwegparken systematisch und grundsätzlich im Stadtgebiet zu überprüfen.

In vielen Fällen ist eine Verlagerung des Parkens vom Gehweg auf die Fahrbahn möglich. Dies ist vor allem im Nebennetz der Fall. Es ist lediglich sicherzustellen, dass eine Restfahrbahnbreite von mindestens 3,50 m verbleibt. Für Haupttrouten des Radverkehrs ist eine Restfahrbahnbreite von 4,00 m bzw. 3,80 m bei reduzierter Geschwindigkeit zu empfehlen. Diese Breite ermöglicht den Begegnungsfall Pkw / Rad ohne zusätzliche gegenseitige Interaktionen. Größere Fahrbahnbreiten sind im Nebennetz in der Regel nicht erforderlich bzw. zum Teil auch kontraproduktiv. Aufgrund der geringen Verkehrsaufkommen ist es zumeist ausreichend, das Begegnen zweier Fahrzeuge lediglich punktuell an den Knotenpunkten, im Bereich von Parklücken sowie an Ausweichstellen zu gewährleisten.

Im Detail können die Veränderungen beispielhaft anhand der Querschnittsvarianten für die Schäferstraße nachvollzogen werden (siehe Abb. 20 und Abb. 21). Im Bestand werden die Gehwegbreiten durch parkende Fahrzeuge deutlich eingeschränkt. Auf der verbleibenden Restfahrbahn können sich zwei Pkw begegnen. Jedoch finden derartige Begegnungsfälle nur selten statt. Die damit zumeist zur Verfügung stehenden überbreiten Fahrbahnflächen tragen nicht zur Gewährleistung eines angemessenen Geschwindigkeitsniveaus von maximal 30 km/h bei.

Durch die Verlagerung des Parkens auf die Fahrbahn (siehe Abb. 21) werden daher nicht nur die Gehwegbereiche wieder deren eigentlicher Nutzungsfunktion zugeführt, sondern auch geschwindigkeitsdämpfende Effekte erreicht. Die Anzahl der Parkmöglichkeiten reduziert sich nicht. Tendenziell können sogar mehr Fahrzeuge abgestellt werden, da nunmehr auch im Be-

reich der Baumscheiben geparkt werden kann. Auch für die Straßenraumbegrünung an sich ergeben sich positive Effekte.

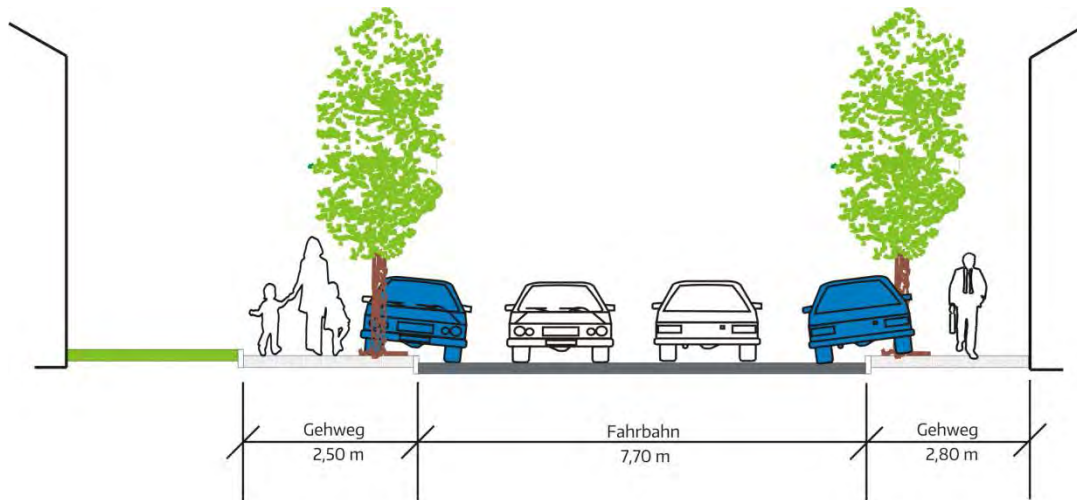


Abb. 20: Querschnitt Schäferstraße im Bestand

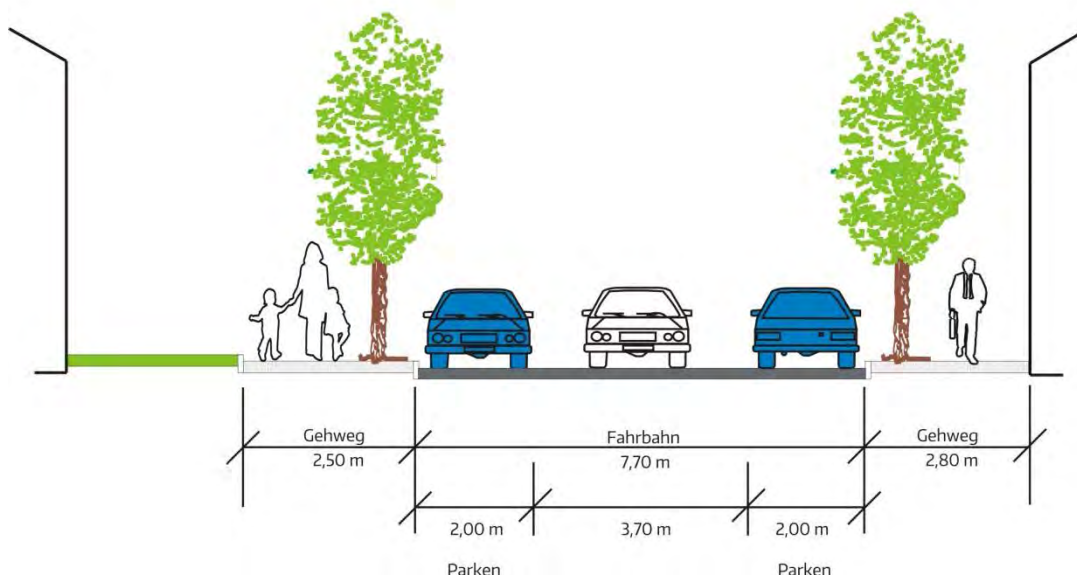
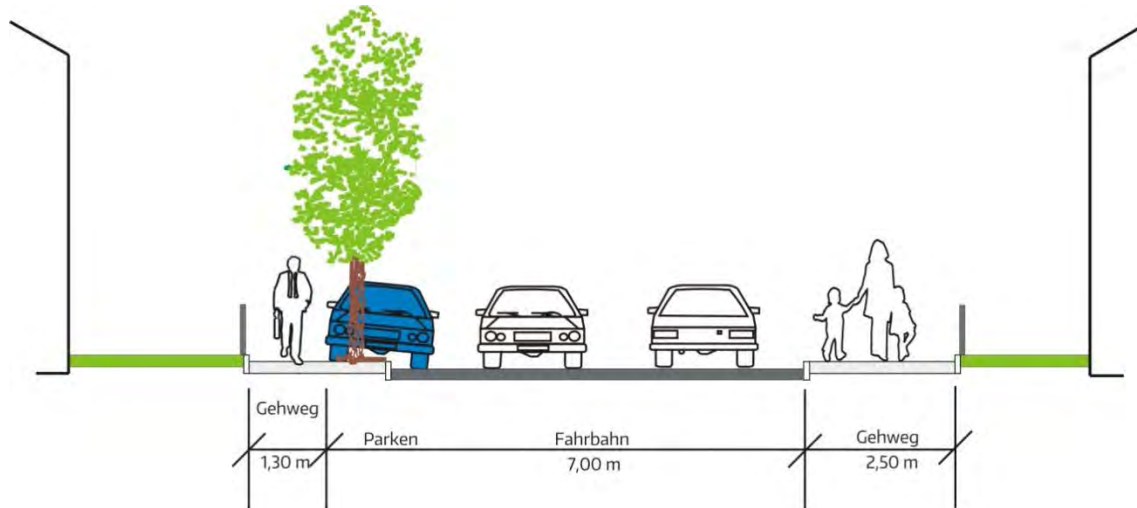


Abb. 21: Umgestaltungsvorschlag Querschnitt Schäferstraße

In anderen Bereichen, z. B. Am Schmalen Rain ist eine grundlegende Diskussion der Anordnung der Parkmöglichkeiten im Straßenraum erforderlich. Aktuell werden hier die Straßenräume erheblich durch parkende Fahrzeuge dominiert und überformt. Eine Nutzung zum Aufenthalt, Kommunizieren und Spielen ist trotz Tempo 30-Zone und überwiegendem Wohngebietsfunktion kaum möglich. Daher zu empfehlen, zumindest auf Teilabschnitten das Parken zu unterbinden. Stattdessen wäre die Nutzung von zentralen Flächen innerhalb oder am Rande des Quartiers zu prüfen.

Auch im Hauptstraßennetz bestehen teilweise Einschränkungen durch das Gehwegparken. Überall dort, wo eine Mindestgehwegbreite von 2,50 unterschritten wird, sollte eine Anpassung der Parkordnung erfolgen. Im Einzelfall kann dies damit verbunden sein, dass Stellplätze wegfallen.

Dies ist beispielsweise im Zuge der Uelleber Straße der Fall. Hier beträgt die Restgehwegbreite neben den parkenden Fahrzeugen lediglich ca. 1,30 m (siehe Abb. 22). Unter Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs sind diese Einschränkungen als inakzeptabel einzuschätzen.



**Abb. 22:** Querschnitt Uelleber Straße im Bestand

Insgesamt ist in folgenden Bereichen eine Anpassung bzw. Aufhebung der bestehenden Gehwegparkregelung zu überprüfen:

- (1) Schäferstraße / Gayerstraße / Katharinenstraße / Johannesstraße
- (2) Dorotheenstraße
- (3) Salzmannstraße / Pestalozzistraße
- (4) Uelleber Straße
- (5) Am Schmalen Rain
- (6) 18.-März-Straße
- (7) Oststraße
- (8) Pfullendorfer Straße / Lassallestraße / Steinstraße
- (9) Herbsleber Straße
- (10) Reyherstraße

Die Sicherung ausreichender und sicherer Verhältnisse für den Fußverkehr ist dabei höher zu bewerten, als die Schaffung von Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum. Ein Anrecht auf Stellplätze im öffentlichen Straßenraum besteht nicht.

Generell sind im Rahmen der Anpassung der Stellplatzanordnung jeweils die Nutzungsanforderungen der Feuerwehr im Einzelfall zu prüfen.

**Zeitraum:** mittelfristig

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, 61, 66, 67)

**Kostenkategorie:** I je Einzelfall

**Erste Schritte:** Einzelfallprüfung der bestehenden verkehrsrechtlichen Regelung

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** M11, F1

## P2. Anpassung der Parkregelungen im Stadtzentrum

**Ziel:** Vermeidung unnötiger Parksuchverkehre, Schaffung einheitlicher Parkregelungen im Stadtzentrum

**Problemlage:** In der Gothaer Altstadt existieren unterschiedliche Parkregelungen im öffentlichen Straßenraum. Während im Ostteil weitestgehend durchgehend Parkgebühren erhoben werden, sind im Westteil in verschiedenen Bereichen lediglich Parkdauerbeschränkungen vorhanden. Dies betrifft u. a. auch die Stellplätze auf dem Hauptmarkt. Das Parkierungssystem ist damit inkonsequent, weil für die Stellplätze mit der höchsten Lagegunst sowie erheblichen städtebaulichen Einschränkungen keine Gebühren erhoben werden.

Weiterhin wird durch die kostenfreien Stellplätze im Herz der Altstadt unnötiger Parksuchverkehr generiert. Das Stadtbild im Zuge der touristisch wichtigen Achse zwischen Schloss und Rathaus wird beeinträchtigt. Auch in der Jüdingasse ergeben sich zusätzliche Konflikte durch die erhöhten Verkehrsaufkommen.

Im Bereich Blumbachstraße / Hützelsgasse / Fritzelsgasse ist zwar eine Gebührenpflicht vorhanden. Allerdings sind hier Wohnfunktionen dominierend. Bereits der Parkdruck durch Anwohner ist sehr hoch. Zudem sind die Straßenräume eng und werden durch den ruhenden Verkehr dominiert. Betroffen sind u. a. auch die Hinterhofbereiche. Aufenthalts-, Kommunikations- und Spielmöglichkeiten werden eingeschränkt.

### **Beschreibung der Maßnahme:**

Aufgrund der beschriebenen Probleme und Konflikte sind folgende Veränderungen im Parkregime zu empfehlen.

- (1) Im Bereich Blumbachstraße / Hützelsgasse / Fritzelsgasse sollte eine Beschränkung der Parkmöglichkeiten auf das Bewohnerparken erfolgen. Durch die Aufhebung der Parkmöglichkeiten für den Kunden- und Besucherverkehr wird der Parkdruck und insbesondere der Parksuchverkehr reduziert. Für diese Nutzergruppen stehen ausreichende Parkmöglichkeiten in anderen Bereichen zur Verfügung.

Mittelfristig ist eine weitere deutliche Reduzierung der Parkmöglichkeiten in diesem Bereich durch die Schaffung einer Quartiersgarage an der Bürgeraue (siehe Maßnahmen P3) zu empfehlen.

- (2) In der zentralen Altstadt sollte für möglichst alle Stellplätze eine Parkgebühr erhoben werden. Die Auswirkungen und Konflikte durch abgestellte Fahrzeuge sowie bei der Zufahrt zu den Parkmöglichkeiten sind hier besonders hoch. Dies sollte über die Parkgebühren auch den Nutzern verdeutlicht werden.

Unabhängig von der Bewirtschaftungsform sind die Parkmöglichkeiten auf dem Hauptmarkt kritisch einzuschätzen. Dieser Bereich ist städtebaulich besonders sensibel und hat auch für den Tourismus eine hohe Bedeutung. Eine der wichtigsten Gehwegachsen verläuft zwischen Schloss und Rathaus über den Hauptmarkt. Entsprechend sollten die Parkmöglichkeiten nochmals kritisch geprüft werden.

**Zeitraum:** mittelfristig

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, 61, 66, 67, 014)

**Kostenkategorie:** I-II

**Erste Schritte:** stellplatzkonkrete Festlegung der neuen Parkregelung; Erarbeitung Markierungs-, Ausrüstungs- und Beschilderungsplan

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** P3

### P3. Quartiersgarage westliche Altstadt

**Ziel:** Vermeidung unnötiger Parksuchverkehre, Schaffung einer zentralen Parkierungseinrichtung für Anwohner-, Besucher- und Kunden, Reduzierung der negativen Wirkungen durch parkende Fahrzeuge im Bereich Blumbachstraße / Hützelsgasse / Fritzelsgasse

**Problemlage:** Im Bereich Blumbachstraße / Hützelsgasse / Fritzelsgasse ist aufgrund der hohen Bevölkerungsdichte ein hoher Parkdruck durch Bewohner zu verzeichnen. Die Straßenräume sind eng und werden vom ruhenden Verkehr dominiert. Betroffen sind u. a. auch die Hinterhofbereiche. Aufenthalts-, Kommunikations- und Spielmöglichkeiten werden eingeschränkt.

#### **Beschreibung der Maßnahme:**

Östlich der ÖPNV-Trasse in der Bürgeraue wird eine großflächige Parkierungseinrichtung als Parkhaus oder Parkdeck neu errichtet. Diese fungiert für den Bereich Blumbachstraße / Hützelsgasse / Fritzelsgasse als Quartiersgarage. Die Parkmöglichkeiten sollten sowohl den Bewohner des angrenzenden Wohngebietes, als auch für Kunden, Besucher und Beschäftigte dienen. Nach aktuellem Stand ist geplant über dem bestehenden öffentlichen Parkplatz auf einem Parkdeck ein Stellplatzangebot für die Bewohner zu schaffen.

Aus verkehrsplanerischer, städtebaulicher und wirtschaftlicher Sicht macht der Bau der Quartiersgarage in der Bürgeraue nur Sinn, wenn dadurch die ungenügenden Rahmenbedingungen im Bereich Blumbachstraße / Hützelsgasse / Fritzelsgasse wesentlich verbessert werden können. Die in diesem Bereich aktuell im Straßenraum existierenden Parkmöglichkeiten sollten entsprechend weitestgehend aufgehoben werden. Sie werden durch die zentrale Quartiersgarage substituiert und ggf. angebotsseitig erweitert.

Die frei werdenden Flächen können für andere Nutzungen verwendet werden. Es entsteht ein „autoarmes“ Stadtquartier, in welches zum Be- und Entladen zugefahren werden kann, jedoch nur wenige geeignete öffentliche Stellplätze zur Verfügung stehen. Dadurch sind wesentliche Impulse hinsichtlich der Stadt-, Aufenthalts- und Wohnqualität möglich. Kommunikations- und Spielmöglichkeiten werden verbessert. Bestehende Einschränkungen und Konflikte reduzieren sich deutlich.

Der Bau der Quartiersgarage sollte in enger Zusammenarbeit mit den Wohnungsgenossenschaften erfolgen. Hinsichtlich der Gestaltung ist auf eine möglichst homogene Einordnung in die bestehenden Siedlungsstrukturen zu achten. Speziell für die der Bebauung zugewandten Seite ist eine sensible Gestaltung erforderlich. Die Quartiersgarage kann hier auch als zusätzlicher



Lärmschutz gegenüber dem Hauptstraßenzug Bürgeraue / Bertha-von-Suttner-Straße sowie der parallel verlaufenden ÖPNV-Trasse dienen.

Wesentlicher Klärungsbedarf besteht noch hinsichtlich des Leitungsbstandes sowie der Integrationsmöglichkeiten der öffentlich gewidmeten Stellplätze im Bereich des potenziellen Standortes.

**Zeitraum:** mittelfristig

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, 61, 66, 67, 014), Wohnungsbaugesellschaften

**Kostenkategorie:** IV-V

**Erste Schritte:** Machbarkeitsstudie Quartiersgarage Bürgeraue (2016 in Arbeit)

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** P2

**Weiterführende Informationen:** Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR)

#### P4. Neuordnung öffentlicher Parkmöglichkeiten im Bahnhofsumfeld

**Ziel:** Verbesserung der Nutzungsqualität der Stellplätze am Bahnhof, Weiterentwicklung im Sinne eines attraktiven Park & Ride- Angebotes

**Problemlage:** Aktuell stehen für Langzeitparker und Pendler am Gothaer Hauptbahnhof keine attraktiven Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Es werden unbefestigte und unebene Flächen westlich des Bahnhofsgebäudes und östlich des Kunstmühlenweges genutzt. Die Stellplätze für Kurzzeitparker befinden sich entlang der Neubauerstraße, etwa 100 m vom Haupteingang entfernt. Häufig wird daher unzulässigerweise der Bahnhofsvorplatz zum Bringen und Abholen von Bahnreisenden genutzt.

#### **Beschreibung der Maßnahme:**

Insgesamt sollte eine Neuordnung der Parkflächen im Umfeld des Bahnhofes erfolgen. Die Parkmöglichkeiten sollten möglichst in geringerer Entfernung zum Bahnhofsgebäude angeordnet werden. Hierzu bieten sich ggf. unmittelbar östlich und westlich angrenzende Flächen an.

Vor allem die Kurzzeitparkmöglichkeiten könnten dann näher an den Bahnhofszugang heran verlagert werden. Zusätzlich sollte ein sog. Kiss & Ride-Bereich zum Absetzen von Fahrgästen definiert werden. Die bestehenden Parkplätze im Zuge der Neubauerstraße könnten dann in Langzeitparkmöglichkeiten umgewandelt werden. Als weitere Entwicklungsfläche für Langzeitparker sollte der Bereich zwischen Mozartstraße und Enckestraße geprüft werden.

Die Langzeitparkmöglichkeiten sollen vorrangig Nutzern aus dem angrenzenden Umland als Zugang zum Schienenpersonennah- und Fernverkehr dienen. Nutzer aus dem Stadtgebiet sollten im Sinne der integrierten Planungsstrategie möglichst Straßenbahn, Bus und Fahrrad für ihren Weg zum Bahnhof nutzen. Um diese zu unterstützen ist eine Bewirtschaftung der Stellplätze am Bahnhof notwendig. Bei den Stellplätzen für Kurzzeitparker ist eine Parkdauerbegrenzung ausreichend. Für alle weiteren Stellplätze sollten Parkgebühren erhoben werden.

Hierbei würde sich eine einheitliche Regelung mittels einer Tagesparkkarte für die Langzeitnutzer anbieten. Um die Stellplätze parallel für Kurzzeitparker zugänglich zu machen, könnte eine Kurzzeitparktaste vorgesehen werden, welche ein kostenfreies Parken beispielsweise für die erste Stunde ermöglicht.

Sollten sich nach Einführung der Parkgebühren am Hauptbahnhof negative Effekte in den angrenzenden Bereichen (Mozartstraße, Kunstmühlenweg etc.) zeigen, sind ergänzende Bewirtschaftungsmaßnahmen zu prüfen. Dies

könnte beispielsweise die Einrichtung eines Bewohnerparkbereiches und / oder die Ausdehnung der Gebührenpflicht sein.

Bei der Gestaltung der Parkplätze und Stellflächen ist darauf zu achten, dass eine verständliche, praktikable und flächensparende Stellplatzanordnung und Erschließung vorgesehen wird. Weiterhin sollte eine systematische Begrünung erfolgt. Die Flächenversiegelung sollte durch eine entsprechende Stellplatzgestaltung sowie die Priorisierung einer offenen Entwässerung (Versickerung) reduziert werden. Es sind sichere und attraktive Wegeverbindungen zu schaffen.

Weiterhin sollten insbesondere westlich des Bahnhofsgebäudes zusätzliche Radabstellanlagen installiert werden. Diese sollten nach Möglichkeit überdacht sein. Ebenfalls denkbar ist die Installation von Fahrradboxen oder anderen abgeschlossenen Fahrradabstellsystemen (siehe hierzu auch Maßnahme R7).

**Zeitraum:** mittelfristig

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, 61, 66, 67, 014), VMT

**Kostenkategorie:** III-IV

**Erste Schritte:** Klärung der Grundstücksfragen, Konzeption der Flächenaufteilung und Parkplatzanordnung, Ankauf der Fläche westlich des Bahnhofsgebäudes - BÜZ (ist erfolgt, Umgestaltung zu P+R vorgesehen)

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** R7

**Weiterführende Informationen:** Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR)

## P5. Neuordnung Parkmöglichkeiten am ZOB

**Ziel:** Verbesserung der Nutzungsqualität der Stellplätze am ZOB, Integration der Parkflächen in die Neugestaltung im Zuge der Tallage

**Problemlage:** Der ZOB und sein näheres Umfeld sind aktuell durch weitläufige Verkehrsflächen gekennzeichnet. Die Aufenthalts- und Umfeldqualität wird dadurch stark eingeschränkt. Zudem sind die westlich des Mühlgrabenweges zum Parken vorgesehenen Flächen nicht eindeutig gegliedert. Es bestehen unterschiedliche Parkregelungen.

### Beschreibung der Maßnahme:

Der Rahmenplan für die Entwicklung des Mohrenquartiers (siehe Abb. 23) sieht eine Beibehaltung des Parkplatzes westlich des Mühlgrabenweges vor.



Abb. 23: Rahmenplan Mohrenquartier, Ausschnitt

Allerdings ist eine Neuordnung der Parkflächen im Rahmen der städtebaulichen Umgestaltung vorzunehmen. Bei der konkreten Gestaltung der Stellflächen ist darauf zu achten, dass eine verständliche, praktikable und flächensparende Stellplatzanordnung und Erschließung vorgesehen wird. Weiterhin sollte eine systematische Begrünung erfolgt. Die Flächenversiegelung sollte durch eine entsprechende Stellplatzgestaltung sowie die Priorisierung einer offenen Entwässerung (Versickerung) reduziert werden. Es sind sichere und attraktive Wegeverbindungen zu schaffen.

Auch die Parkregelung sollte vereinheitlicht werden. Der Parkplatzstandort wird direkt vom Hauptstraßennetz erschlossen und befindet sich am Altstadtrand ca. 200 m vom Beginn der Fußgängerzone entfernt. Denkbar wäre daher das Angebot einer gebührenpflichtigen Tagesparkkarte für das Langzeitparken und eine gebührenfreie Regelung für das Kurzzeitparken.

**Zeitraum:** Anpassung der Bewirtschaftung kurzfristig  
bauliche Umgestaltung mittel- bis langfristig

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, 61, 66, 67, 014)

**Kostenkategorie:** III-IV

**Erste Schritte:** Überprüfung der Bewirtschaftung

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** Ö2

**Weiterführende Informationen:** Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR)

## P6. Modernisierung / Neugestaltung des Parkleitsystems

**Ziel:** Verbesserung der Erreichbarkeit sowie Stärkung der Nutzungsintensivität der zentralen Parkierungseinrichtungen, Vermeidung von Parksuchverkehr, Verbesserung der Informationen für ortsfremde Nutzer

**Problemlage:** Das bestehende Parkleitsystem ist veraltet. Eine namentliche Ausweisung konkreter Ziele erfolgt aktuell nicht. Punktuell existieren ergänzend bereits moderne Tabellenwegweiser. Diese gewährleisten jedoch keine durchgehende Wegweisung.

### Beschreibung der Maßnahme:

Das Parkleitsystem der Stadt Gotha sollte flächendeckend modernisiert und aktualisiert werden. Hierbei ist ein flächendeckender Einsatz von Tabellenwegweisern zu empfehlen. Diese ermöglichen eine flexible Anpassung des Systems bei Veränderungen.

Für die Außenbereiche ist dabei eine zusammenfassende Beschilderung verschiedener Parkierungseinrichtungen (z. B. Parkring Altstadt) möglich. In der Annäherung zum Stadtzentrum sollte die Zusammenfassung sukzessive aufgelöst werden. So wäre z. B. in einem Zwischenschritt eine Unterscheidung in westliche, nördliche und östliche Altstadt sowie für den Bereich Schloss denkbar. Innerhalb dieser Gebiete sollten die zugehörigen Parkplätze dann jeweils gesondert ausgewiesen werden. Bedarfsweise kann über ein Symbol oder eine Farbmarkierung der zugehörige Bereich gekennzeichnet werden.

Zudem ist auf den Vorwegweisern auch eine Kennzeichnung weiterer Informationen z. B. zur Bewirtschaftungsform denkbar (siehe Abb. 24).

Neben der wegweisenden Beschilderung sollte in den Ortseingangsbereichen eine sinnvolle Vorwegweisung bzw. Vorinformation erfolgen. In der Regel erfolgt jene Darstellung mittels sog. Ankündigungstafeln. Diese beinhalten einen groben Überblick zum Parkierungs- und Leitsystem.



Abb. 24: Beispiel Parkleitsystem Schmalkalden

Besonders effektiv ist eine Kombination der Ankündigungstafeln mit Stadtinformationspunkten, an denen im Bedarfsfall auch gehalten werden kann.

Bisher existiert ausschließlich im Zuge der Ohrdruffer Straße ein Informationspunkt für Ortsunkundige. Die Informationen beschränken sich hier allerdings im Wesentlichen auf einen Stadtplan. Eine Kombination mit dem Informationsangebot zum Parkleitsystem wäre in jedem Fall sinnvoll.

Als Grundlage für die Modernisierung des Parkleitsystems ist ein Wegweisungs- und Beschilderungskonzept zu erarbeiten.

**Zeitraum:** mittelfristig

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, 61, 66, 67, 014)

**Kostenkategorie:** II-III

**Erste Schritte:** Wegweisungs- und Beschilderungskonzept erarbeiten

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** P3, P4, P5

**Beispiele:** Schmalkalden siehe Abb. 24

**Weiterführende Informationen:** Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR)

### 4.3 Maßnahmenpaket Öffentlicher Personenverkehr

Der ÖPNV ist ein wichtiges Element der städtischen Identität und wesentlicher Bestandteil der Alltagskultur. Die Stadt Gotha verfügt über eine lange ÖPNV-Tradition. Bus-, Straßenbahn- und Schienenpersonenverkehr schaffen ein effizientes, soziales und ökologisch verträgliches Mobilitätsangebot. Sie sind wichtiger Wirtschaft- und Standortfaktor sowie ein zentrales Element der Daseinsvorsorge.

In der Stadt Gotha existiert ein gutes ÖPNV-Angebot. Dieses sollte durch die Umsetzung folgender Maßnahmenschwerpunkten weiterentwickelt werden:

- Ö1    Barrierefreie Haltestelle „Neues Rathaus“
- Ö2    Aufwertung der Haltestelle „Huttenstraße“
- Ö3    Verdichtung des Haltestellennetzes im Zuge bestehender Linien
- Ö4    Ideen zur Anpassung der Liniennetzstruktur
- Ö5    Zukunftsideen zum Straßenbahnsystem Gotha
- Ö6    Praxistest Anruflinientaxi (Alita)
- Ö7    Verbesserung der Anbindung Friedhof
- Ö8    Verbesserung der Anschlüsse zwischen den einzelnen Linien
- Ö9    ÖPNV-Bevorrechtigung an zentralen Knotenpunkten
- Ö10   Barrierefreie Haltestellengestaltung
- Ö11   Einsatz barrierefreier Busse und Straßenbahnen
- Ö12   Anerkennung des Stadttarifes in Remstädt und Tüttleben
- Ö13   Optimierung des Ticketvertriebes
- Ö14   Optimierung von Fahrgastinformationen und Marketing

Die Maßnahmen konzentrieren sich dabei auf eine Verbesserung der Erschließung und Angebotsqualität aus dem bestehenden System heraus. Einen weiteren Schwerpunkt bilden infrastrukturelle und administrative Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit.

Insgesamt ist dabei zu berücksichtigen, dass nicht die Stadt Gotha sondern der Landkreis Gotha Aufgabenträger des städtischen ÖPNV ist. Entsprechend bilden verschiedene Maßnahmen Vorschläge die im Rahmen der zukünftigen Nahverkehrsplanung vertiefend zu betrachten sind, insbesondere hinsichtlich des Liniennetzes. Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung ist jedoch bereits erste Diskussion sowohl mit dem Kreis, als auch mit den beiden zuständigen Verkehrsunternehmen Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha GmbH (TWSB) und Regionalverkehr Gotha GmbH (RVG) erfolgt.



## Ö1. Barrierefreie Haltestelle „Neues Rathaus“

**Ziel:** Verbesserung der ÖPNV-Anbindung wichtiger innerstädtischer Ziele, Barrierefreie Haltestellengestaltung, Aufwertung der Aufenthaltsqualität in der Friedrichstraße, Erhöhung der Verkehrssicherheit im Haltestellenbereich

**Problemlage:** Die Haltestelle „Orangerie“ weist in stadteinwärtiger Fahrtrichtung wesentliche Sicherheitsdefizite auf. Diese konnten bisher lediglich provisorisch behoben werden. Darüber hinaus ist im Bereich der Orangerie aktuell kein barrierefreier Zustieg möglich. Es existieren keine Querungshilfen im direkten Umfeld der Haltestelle. Hinzu kommt, dass am aktuellen Standort wichtige Ziele, wie das Neue Rathaus, die Stadtbibliothek und das Kulturhaus Gotha nur unzureichend erschlossen werden. Gleiches gilt für den südöstlichen Zugang zur Altstadt.

### Beschreibung der Maßnahme:

Die Haltestelle „Orangerie“ wird um ca. 150 m in Richtung Norden unmittelbar vor das Neue Rathaus verlegt. Damit wird die Erreichbarkeit der angrenzenden Einrichtungen deutlich verbessert. Gleichzeitig kann der Haltestellenstandort nunmehr auch durch die Stadtbuslinien A, B und F in Fahrtrichtung ZOB bedient werden.



Abb. 25: Skizze zur barrierefreien Haltestelle „Neues Rathaus“

Im Rahmen der Verlagerung des Haltestellenstandortes ist parallel ein Ausbau zu einer modernen behindertengerechten Haltestelle vorgesehen. Hierzu werden die Borde angepasst (siehe Abb. 25). Auf der Westseite erfolgt dies ausschließlich durch eine Höhenanpassung. Auf der Ostseite werden die Borde vorgezogen. Damit vergrößern sich parallel die Seitenbereiche vor dem Kulturhaus. Der Kfz- und Straßenbahnverkehr werden dann in beiden Fahrtrichtungen gemeinsam auf einer Spur pro Richtung geführt.

Zur Minimierung der Konflikte beim Wechsel auf den Gleiskörper erfolgt die Verflechtung zwischen Kfz- und Straßenbahnverkehr bereits in Höhe der bestehenden Haltestelle Orangerie. An den Knotenpunkten werden die Borde vorgezogen. Damit reduzieren sich die Querungsbreiten für den Fußverkehr. Perspektivisch können auch durchgehend die durch den Wegfall der gesonderten Kfz-Fahrspur frei werdenden Flächen für eine Verbreiterung des Seitenraumes genutzt werden. Mittel- bis langfristig sollte eine Begrünung erfolgen.

**Zeitraum:** kurz- bis mittelfristig

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, 61, 66, 67), Landkreis Gotha, TWSB, RVG

**Kostenkategorie:** KK III

**Erste Schritte:** Integration in die Planungen zu den Fahrbahninstandhaltungsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Abstufung der Friedrichstraße von der Bundesstraße zur Landesstraße und der damit verbundenen Übergabe der Baulast

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** Ö10

## Ö2. Aufwertung der Haltestelle „Huttenstraße“

**Ziel:** Optimierung der Verknüpfung zwischen Regionalbus- und Straßenbahnverkehr, Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Stadtzentrums, Förderung des Umweltverbundes

**Problemlage:** Die bestehende Situation im Bereich des ZOB ist unbefriedigend. Die Warteflächen sind nicht attraktiv. Die bestehende Überdachung ist sanierungsbedürftig. Hinzu kommt, dass auch die Verknüpfung zwischen Stadtzentrum und Busbahnhof nicht optimal ist. Für Fahrgäste ist bis zum Altstadtzugang eine Wegstrecke von ca. 300 m einschließlich eines Steigungsabschnittes zurückzulegen. Zudem müssen zwei Hauptverkehrsstraßen gequert werden. Die städtebauliche Umfeldsituation entlang des Fußweges ist ebenfalls nicht optimal.

### **Beschreibung der Maßnahme:**

Bereits im Verkehrsentwicklungsplan 2005 wurde eine Verlagerung des innerstädtischen Verknüpfungspunktes für den Regionalverkehr zum Arnoldplatz diskutiert. Für diesen war eine grundhafte Umgestaltung zu einem zentralen innerstädtischer ÖPNV-Terminal geplant. Aufgrund der hierfür erforderlichen Investitionskosten sowie der kürzlich erfolgten Fahrbahnsanierung im Rahmen der Abstufung der B 7 ist eine Realisierung der damaligen Planungen aktuell jedoch nicht mehr zielführend.

Die Grundidee einer Verbesserung der Erreichbarkeit des Stadtzentrums für Fahrgäste des Regionalverkehrs sollte jedoch aufgrund der vielfältigen Vorteile weiterverfolgt werden. Damit sind deutliche Impulse für die Altstadt insgesamt sowie vor allem für den östlichen Zentrumsrand möglich. Parallel kann auch für die Verknüpfungen zwischen der Straßenbahn und den Stadt- und Regionalbuslinien ein neues Qualitätsniveau erreicht werden.

Statt eines grundhaften Umbaus im Bereich des Arnoldplatzes ist nunmehr eine schrittweise Aufwertung des bestehenden Haltestellenstandortes „Huttenstraße“ zu empfehlen. Dies könnte in folgenden Realisierungsstufen erfolgen:

- (1) Stufe 1: Verbreiterung der Wartebereiche (bereits realisiert)  
Speziell die Haltestelleninseln der Straßenbahn sind angesichts ihrer Lage zwischen Gleiskörper und Kfz-Fahrbahn deutlich zu schmal. Im Rahmen Fahrbahnsanierungsmaßnahmen wurde eine Verbreiterung der Haltestelleninsel vorgenommen.
- (2) Stufe 2: kurzfristiger Halt an der Haltestelle „Huttenstraße“ durch erste Regionalbusfahrten

Zur Verbesserung der Anbindung des Stadtzentrums ist bereits im Bestand eine Bedienung der bestehenden Stadtbushaltestelle durch verschiedene Regionalbusfahrten kurzfristig zu empfehlen.

So könnten beispielsweise Fahrten aus Richtung Goldbacher Straße / Eisenacher Straße und Langensalzaer Straße an der bestehenden Stadtbushaltestelle „Huttenstraße“ halten. Ob weiterführend in Richtung Hauptbahnhof der ZOB parallel angefahren wird, ist linienspezifisch zu diskutieren.

Ebenfalls denkbar ist ein Halt an der Haltestelle „Huttenstraße“ für die vom Hauptbahnhof kommenden und am ZOB endenden Regionalbusfahrten. Die Zufahrt zum ZOB würde sich für diese Fahrten geringfügig verlängern, da dieser lediglich über die Hersdorfstraße und Mohrenstraße erreicht werden kann.

Bei allen bisher genannten Fahrtrelationen konzentriert sich die Nutzung auf aussteigende Fahrgäste. Für diese reduziert sich die Wegstrecke bis in die Altstadt als wichtigstes innerstädtisches Ziel deutlich.

Für in Gotha beginnende Fahrten ist angesichts der längeren Haltestellenaufenthaltszeiten eine kurzfristige Nutzung der bestehenden Stadtbushaltestellen an der Huttenstraße nicht zu empfehlen.

- (3) Stufe 3: Verlagerung aller Ankünfte und Abfahrten vom ZOB zur Haltestelle „Huttenstraße“

Im Abschnitt zwischen der bestehenden Stadtbushaltestelle „Huttenstraße“ und der Einmündung Mohrenberg werden für den Regionalverkehr beidseitig zusätzliche Haltemöglichkeiten am Fahrbahnrand geschaffen (siehe Abb. 26). Hierfür werden die bestehenden Kfz-Spuren umgenutzt.

Alle Busfahrten die bisher am ZOB beginnen und enden, werden zum Haltestellenstandort „Huttenstraße“ verlagert. Der bisherige ZOB wird aufgelöst. Es verbleiben lediglich Teilflächen zum Abstellen von Bussen.



**Abb. 26:** Skizze zur Aufwertung der Haltestelle „Huttenstraße“

Um die nötigen Flächen für die zusätzlichen Haltestellen zu schaffen sowie auch dem steigenden und verstärkt flächenhaften Querungsbedarf gerecht werden zu können, ist eine Sperrung des Straßenabschnittes zwischen Gartenstraße und Mohrenberg für den Kfz-Verkehr erforderlich.

Die entsprechenden Kfz-Verkehrsströme können über die Verbindung Tallage / Hersdorfstraße abgewickelt werden (siehe Kapitel 3.2.6).

Durch die Ergänzung des bestehenden Haltestellenstandortes kann mit geringem baulichem Aufwand eine direktere Altstadtanbindung durch den Regionalbusverkehr erreicht werden.

Eine durchgehend barrierefreie Gestaltung der Haltestellenborde sollte mittelfristig angestrebt werden, bildet jedoch keine Grundvoraussetzung für die Verlagerung. Deutlich wichtiger ist die Schaffung von Unterstellmöglichkeiten durch punktuelle Überdachungen im Bereich der neu entstehenden Regionalbushaltestellen.

(4) Stufe 4: Schaffung eines Informationsterminal

Mittel- bis langfristig sollte der Haltestellenstandort „Huttenstraße“ um ein Informationsterminal ergänzt werden. Denkbar wäre beispielsweise eine Verlagerung der bestehenden Information vom Bahnhof. Hier besteht aktuell ein Doppelangebot von DB AG und RVG/TWSB.

**Zeitraum:** kurzfristig (Stufe 1 und 2), mittelfristig (Stufe 3 und 4)

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, 61, 66, 67), Landkreis Gotha, TWSB, RVG

**Kostenkategorie:** KK I – KK II

**Erste Schritte:** Kurzfristige Maßnahmen in Abstimmung mit der RVG umsetzen; Haltestellenkonzept weiterentwickeln; Finanzierung sichern

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** Ö8, Ö10, Ö13, Ö14,

### Ö3. Verdichtung des Haltestellennetzes im Zuge bestehender Linien

**Ziel:** Verbesserung der Erschließungswirkung bestehender Linien, Stärkung der ÖPNV-Nutzung im Stadtgebiet, Förderung des Umweltverbundes

**Problemlage:** Im Zuge verschiedener Bus- und Straßenbahnstrecken bestehen aktuell Erschließungslücken. Der Abstand zwischen den einzelnen Haltestellen ist teilweise zu groß.

**Beschreibung der Maßnahme:**

Zur Schließung der bestehenden Erschließungslücken sollte eine Verdichtung des Haltestellennetzes erfolgen. Während im Verlauf der Buslinien vielerorts die Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte ohne größeren Aufwand mittelfristig möglich ist, sind beim Straßenbahnverkehr bauliche Anpassungen zumeist unverzichtbar. Im Zuge der Straßenbahn- und Stadtbuslinien sind folgende Ergänzungen bzw. Veränderung im Haltestellennetz zu empfehlen (siehe Anlage 10):

1. Sundhausen-West

Bereits im VEP 2005 wurde eine zusätzliche Haltestelle im Bereich des Berufsschulzentrums Gotha-West / VEG-Siedlung vorgeschlagen. Allerdings müsste hier eine Zuwegung über private Grundstücke erfolgen. Dies ist nur schwer realisierbar.

Als Alternative bietet sich eine zusätzliche Haltestelle am Schnittpunkt des Kirchhög mit der Straßenbahntrasse an.

2. Neues Rathaus

Die Lage der bestehenden Haltestelle Orangerie ist nicht optimal. Daher sollte eine Verschiebung in den Bereich Ekhofplatz / Neues Rathaus erfolgen. Genauere Erläuterungen finden sich in Maßnahmenkapitel Ö1.

3. Schubertstraße

Durch eine neue gemeinsame Bus- und Straßenbahnhaltestelle kann die Erschließung der Wohnstandorte an der Schubertstraße sowie der weiteren hier angesiedelten Ziele (Polizeipräsidium, Einkaufsmarkt) deutlich verbessert werden. Zu beachten ist allerdings, dass im Rahmen der Einrichtung der Haltestelle auch die Querbarkeit der Walthershäuser Straße verbessert wird.

4. Hersdorfplatz

Vorzugsweise im östlichen Arm des Kreisverkehrs Hersdorfplatz könnte am Nelkenberg eine zusätzliche Straßenbahnhaltestelle eingerichtet werden. Dies würde der Anbindung des direkten Umfeldes im Bereich Hersdorfplatz /Tallage dienen. Gleichzeitig wird über den Heutalsweg

sowie Langensalzaer-, Kindleber- und Maurerstraße der Zugang zur Straßenbahn insgesamt verbessert.

Speziell im Zusammenhang mit einer zusätzlichen Ost-West-Straßenbahnlinie 3 (siehe Maßnahmenbaustein Ö4) ist diese Haltestelle von Bedeutung.

Parallel sollte unmittelbar nördlich des Kreisverkehrs in der Langensalzaer Straße eine Haltestelle des Stadtbusverkehrs eingerichtet werden.

Im Zuge der bestehenden Buslinien sind kleinteilig verschiedene weitere Anpassungen sowie Ergänzungen im Haltestellennetz zu empfehlen.

#### 5. Krusewitzstraße / Leinastraße

Im Verlauf der Stadtbuslinie A wird damit zumindest eine gewisse Grunderschließung der Oettinger Brauerei durch den Stadtbusverkehr ermöglicht. Statt bisher ca. 650 m halbiert sich der Weg bis zur nächsten Haltestelle auf ca. 325 m.

#### 6. Walthershäuser Straße / Humboldtstraße

Ergänzend zur bestehenden Straßenbahnhaltestelle „Wagenhalle“ sollte auch im Zuge der Stadtbuslinie A eine Haltestelle eingerichtet werden. Diese ermöglicht den Anwohnern der angrenzenden Wohngebiete eine Verbindung in den Bereich Coburger Platz / Landratsamt sowie eine umsteigefreie Direktverbindung nach Gotha-Siebleben.

#### 7. Eschleber Straße / Prießnitzstraße

Ergänzend zur Haltestelle „Alfred-Creutzburg-Straße“ in der Eschleber Straße sollte im Verlauf des Straßenzuges Priesnitzstraße / Alfred-Creutzburg-Straße eine weitere Haltestelle für die Fahrten der Linie C aus Richtung Stadtzentrum eingerichtet werden. Dieser Bereich wird aktuell in dieser Fahrtrichtung nicht erschlossen.

#### 8. Goldbach Süd

Diese zusätzliche Haltestelle dient der besseren ÖPNV-Erschließung des Wohngebietes Warzaer Straße.

#### 9. Puschkinallee

Durch die zusätzliche Haltestelle wird die kleinteilige Erschließung durch die Stadtbuslinie F verbessert.

#### 10. Jägerstraße

Bisher wird der Straßenzug Jägerstraße / Kunstmühlenweg von der Stadtbuslinie C ohne Halt durchfahren. Mit der zusätzlichen Haltestelle zwischen Parkallee und Purgoldweg ergibt sich eine direkte Erschließung



des Wohngebietes „Wilhelm-Külz-Straße“ sowie des Service- und Kompetenzzentrums von ThüringenForst.

#### 11. Ohrdrufer Straße / Tierpark

In Höhe des Abzweiges Am Viadukt könnte im Zuge der Ohrdrufer Straße eine zusätzliche Haltestelle geschaffen werden. Diese würde die Zugangswege zum Tierpark, zum Erholungsgebiet Seeberg sowie zum nahegelegenen Hotel deutlich verkürzen.

Zum Halten stehen beidseitig Flächen zur Verfügung, welche im Sinne einer Busbucht genutzt werden können. Stadtauswärts ist dies eine Fahrbahnaufweitung in der Zufahrt zur Tankstelle. Stadteinwärts kann am Beginn des Übergangs in die zweistreifige Richtungsfahrbahn gehalten werden.

Besonders wichtig ist, dass parallel zur Haltestelle in diesem Bereich eine zusätzliche sichere Querungsstelle eingerichtet wird.

#### 12. Oststraße

Zwischen Reuterstraße und Kindleber Straße sollte im Zuge der Oststraße eine zusätzliche Haltestelle eingerichtet werden. Diese dient einerseits einer Optimierung der Erschließung der angrenzenden Wohngebiete und bietet andererseits eine Verknüpfungsmöglichkeit zur Straßenbahnlinie 2.

#### 13. Pfullendorfer Straße

Zur Schließung der Bedienungsdefizite im Verlauf der Pfullendorfer Straße ist die Einrichtung von zwei zusätzlichen Haltestellen zu empfehlen. Diese sollten vorzugsweise im Umfeld des Abzweiges der Steinstraße sowie zwischen Bufleber und Westhäuser Straße eingeordnet werden.

#### 14. nördlicher Friedhofzugang

Ergänzend zur bestehenden Haltestelle „Stadion“ sollten am nördlichen und nordöstlichen Zugang zum Friedhof zwei zusätzliche Haltestellen eingerichtet werden. Durch diese wird auch die Nutzbarkeit des Friedhofsgeländes unter Berücksichtigung der demographischen Entwicklungen deutlich verbessert.

Alle zusätzlich vorgeschlagenen Haltestellenstandorte bilden auch bei einer Liniennetzanpassung entsprechend des Maßnahmenpaketes Ö4 eine sinnvolle Ergänzung des Haltestellennetzes. Bei den Netzveränderungen würden jedoch einzelne weitere neue Haltestellenstandorte hinzukommen.

Hinsichtlich der Realisierung der Haltestellenergänzungen ist bei den meisten Haltestellen insbesondere für den Stadtbusverkehr kurzfristig lediglich die Umsetzung einer Grundausrüstung bestehend aus Haltestellenschild

und Fahrplanaushang zu empfehlen. Das Vorhandensein einer ausreichenden Beleuchtung ist zu prüfen. Bewährt sich der Haltestellenstandort ist mittel- bis langfristig in der Regel ein barrierefreier Ausbau anzustreben.

**Zeitraum:** kurzfristig (Haltestellenergänzungen ohne größeren baulichen Aufwand), weitere Haltestellen sowie dauerhafter Ausbau mittel- bis langfristig

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, 61, 66, 67), Landkreis Gotha, TWSB, RVG, VMT

**Kostenkategorie:** je Einzelmaßnahmen KK I

**Erste Schritte:** Vor-Ort-Begehung zur Festlegung der genauen Standorte sowie erforderlichen Maßnahmen

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** Ö4, Ö7, Ö10

#### Ö4. Ideen zur Anpassung der Liniennetzstruktur

**Ziel:** Verbesserung der ÖPNV-Erschließung des Stadtgebietes, Erhöhung der Nutzungsanteile des ÖPNV, Vermeidung von Kfz-Verkehren

**Problemlage:** Im Rahmen der Analyse wurde deutlich, dass das bestehende Stadtbus- und Straßenbahnliniennetz deutliche Potenziale zur Weiterentwicklung bietet.

**Beschreibung der Maßnahme:**

Aufgabenträger des ÖPNV in der Stadt Gotha ist der Landkreis Gotha. Daher werden im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes lediglich Ideen zur Anpassung der Linienführung sowie zur Liniennetzstruktur erarbeitet. Eine weitere Untersuchung dieser Vorschläge sowie eine Umsetzung obliegen der Nahverkehrsplanung des Landkreises.

In Anlage 11 werden die Maßnahmenvorschläge zur Anpassung der Liniennetzstruktur zusammenfassend dargestellt. Insgesamt ist dabei zu berücksichtigen, dass einige Änderungen einzeln realisiert werden können, andere sich jedoch gegenseitig bedingen. Auf diese Zusammenhänge wird in der nachfolgenden Erläuterung der Maßnahmenvorschläge jeweils im Einzelnen hingewiesen:

(1) Straßenbahnnetz - direkte Ost-West-Verbindung

Im Bestand existiert kein regelmäßiges Straßenbahnangebot zwischen Gotha-Ost und Gotha-West. Die Straßenbahnlinie 3 wird aktuell lediglich durch ein- und ausrückende Fahrzeuge befahren.

Durch eine Veränderung des Fahrverlaufes jeder zweiten Fahrt der Linie 1/4 wäre eine durchgehende Bedienung auf der Relation Kreiskrankenhaus – Gartenstraße – Ostbahnhof als Linie 3 jedoch denkbar. Statt in Richtung Hauptbahnhof würden die Straßenbahnen ab dem Huttenplatz alle 20 Minuten in Richtung Ostbahnhof verkehren. Für den Liniennarm östlich des Huttenplatzes ergeben sich daraus keine Veränderungen. Allerdings würde nur noch alle 20 Minuten eine durchgehende Fahrtmöglichkeit zwischen Gotha-West und dem Hauptbahnhof bestehen.

Diese Lücke könnte kompensiert werden, wenn an der Haltestelle „Hersdorfstraße“ ein Umsteigen zwischen den Linien 2 und 3 ermöglicht wird. Bereits heute verkehrt die Linie 2 kurz nach Line 1 in Richtung Hauptbahnhof. Vor Einfahrt in den eingleisigen Streckenabschnittes Richtung Ostbahnhof müssten die Fahrzeuge der neuen Linie 3 somit ohnehin auf den in Gegenrichtung verkehrenden Triebzug der Linie 2 warten.

Als weitere Voraussetzung müsste der Fahrplan der Linie 2 so angepasst werden, dass auf dem Linienarm zwischen Huttenplatz und Ostbahnhof ein 10 Minuten-Takt entsteht. Gleiches gilt für den Abschnitt zwischen Huttenplatz und Hauptbahnhof. Ist dies möglich würde sich für alle befahrenen Linienäste ein dichtes Fahrtangebot ergeben, welches alle 20 Minuten durchgehende Verbindungen zwischen allen städtischen Endpunkten ermöglicht. Die Überlandfahrten der Linie 4 bleiben durch die Änderungen unbeeinflusst.

(2) Anbindung Boilstädt – Linientausch Stadtbuslinie F / A

Die aktuelle Anbindung des Ortsteils Boilstädt durch die Stadtbuslinie F erfolgt als Schleifenfahrt und sorgt für deutliche Umwege. Betroffen ist neben Boilstädt auch die Ortslage Uelleben.

Eine mögliche Alternative bietet die Verlängerung der Stadtbuslinie A vom Krankenhaus bis nach Boilstädt. Eine direkte Zentrumsanbindung wäre damit weiterhin alle 30 Minuten gegeben. Zudem entstehen neue attraktive Verbindungsangebote nach Gotha-West.

Für Linie F ergibt sich damit eine klarere und direkte Linienführung zwischen Stadtzentrum und Uelleben. Die Fahrzeit reduziert sich um ca. 5 Minuten.

(3) Stadtbuslinie B – zusätzliche Andienung der Oststadt

Statt wie bisher durch die Tallage könnte die Stadtbuslinie B zukünftig zwischen Südstraße und ZOB über die Seebergstraße und die Oststraße geführt werden. Mit geringfügigen Umwegen ist damit die Erschließung eines wesentlich dichter besiedelten Bereiches möglich. Diese Veränderung ist zudem Voraussetzung für eine mögliche Anpassung des Fahrverlaufes der Stadtbuslinie A in der Oststadt.

Gleichzeitig entsteht damit für die umliegenden Wohngebiete eine Direktverbindung zum Bahnhof.

(4) Stadtbuslinie A – direktere Führung Clara-Zetkin-Straße - Stadtzentrum

Die Linienführung der Stadtbuslinie A ist prinzipiell gut am Bedarf orientiert. Zwischen Wohngebiet Clara-Zetkin-Straße und dem Stadtzentrum könnte jedoch mit dem Straßenzug Erfurter Straße / Justus-Perthes-Straße eine direktere Verbindung genutzt werden. Diese bietet den Vorteil, dass wichtige Ziele, wie Stadtverwaltung, Bibliothek, Theater, Pertes-Forum und Fachhochschule direkt erschlossen werden. Die Anbindung des Stadtzentrums verbleibt wie bisher auf einem hohen Niveau.

Leichte Verschlechterungen ergeben sich lediglich für den Bereich Oststraße. Diese werden jedoch durch die vorgeschlagenen Veränderungen bei den Linien B und F Großteils kompensiert.

(5) Stadtbuslinie C / E – Anbindung Reyherstraße / Mozartstraße

Zur Sicherung der Erschließung des angrenzenden Wohngebietes sowie des staatlichen Regelschule Andreas-Reyher sollten die Fahrten der Linien C und E generell in beiden Fahrtrichtungen die Haltestellen „Mozartstraße“ und „Reyherstraße“ bedienen. Damit ergibt sich auch eine eindeutige und nachvollziehbare Linienführung.

(6) Stadtbuslinien E / F – Anbindung Friedhof

Aufgrund fehlender Haltestellen ist die Erschließungswirkung der Linie E in der Oststadt aktuell eher gering. Die Einwohnerdichte und das Nutzungspotenzial sind hingegen hoch. Hinzu kommt, dass lediglich der östliche Rand des Stadtzentrums erschlossen wird, die Fahrtenhäufigkeit gering ist und in Richtung Bahnhof ein Parallelverkehr zur Straßenbahn besteht.

Neben der Verdichtung der Haltestellen insbesondere im Bereich Pfullendorfer Straße und Friedhof ist daher zu empfehlen, zukünftig die Stadtbuslinie F über die Pfullendorfer Straße und östlich bzw. nördlich um den Friedhof herum zu führen. Dies sollte in beiden Fahrtrichtungen erfolgen. Als mögliche Endpunkte kommen die aktuelle Endhaltestelle am Friedhof oder die Ortslage Remstädt in Frage. Für den dicht besiedelten Bereich im Umfeld der Pfullendorfer Straße entsteht ein deutlich dichteres Fahrtangebot, welches zugleich neue Fahrtmöglichkeiten in die westlichen Stadtgebiete bietet.

Die Erschließung der Langensalzaer Straße kann entweder durch die Stadtbuslinie E erfolgen. Aufgrund der geringeren Bevölkerungsdichte ist die Halbierung der Bedienungshäufigkeit durchaus akzeptabel. Zudem erfolgt teilweise eine Verdichtung durch Regionalbusfahrten. Diese sollten auch für innerstädtische Nutzer stärker hervorgehoben werden.

(7) Stadtbuslinie C – neue Linienführung nördlich der Eisenbahn

Die Stadtbuslinie C bietet im nördlichen Linienast insbesondere eine direkte Verbindung aus Gotha-West (Wohngebiet Coburger Platz) zum Hauptbahnhof. Über längere Abschnitte verkehrt sie dabei jedoch parallel zur Straßenbahn. Weiterhin wird mit der Eisenacher Straße ein Straßenzug mit vergleichsweise geringer Nutzungsdichte befahren.

Daher wird für den Bereich nördlich der Eisenbahnstrecke eine neue Linienführung der Stadtbuslinie C unter Beibehaltung des Endpunktes Eschleber Straße vorgeschlagen. Diese sieht ausgehend vom Hauptbahnhof einen Linienverlauf über die Parkallee, Reinhardsbrunner Straße, Ernststraße, Walthershäuser Straße und 18.-März-Straße zur Eisenacher Straße vor. Die Schleife über die Ernststraße dient vorrangig der Verknüpfung mit der Stadtbuslinie F. Optimal wäre hier die Schaffung eines Anschlusses für die Fahrtbeziehungen zwischen Uelleben und Bahnhof.

Mit der neuen Linienführung sind lediglich minimale Einschränkungen im Bereich Eisenacher Straße verbunden. Die Erschließung im Zuge der 18.-März-Straße stellt hingegen eine wesentliche Verbesserung dar. Gleiches gilt für die direkte Anbindung vom Museum und Schloss. Verschlechterungen ergeben sich für die Verknüpfung der Standorte der Fachhochschule für Bau, Verkehr und Wirtschaft.

**Zeitraum:** mittelfristig

**Akteure:** Landkreis Gotha, TWSB, RVG, VMT, (Stadt Gotha)

**Kosten:** Die Kosten sind im Rahmen der konkreten Linien- und Umlaufkonzeption abzuleiten. Der Mehraufwand wird jedoch eher gering ausfallen, da hauptsächlich die Linienführung bestehender Angebote verändert wird.

Insgesamt ist bei der Maßnahme auch der Ausgleich durch eine potenziell höhere Nutzung zu berücksichtigen.

**Erste Schritte:** weiterführende Betrachtung im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** Ö3, Ö6, Ö7, Ö8

**Beispiele:** Göttingen, Weinheim

**Weiterführende Informationen:** [generation-spurwechsel.de](http://generation-spurwechsel.de)

## Ö5. Zukunftsideen zum Straßenbahnsystem Gotha

**Ziel:** Gewährleistung eines attraktiven ÖPNV-Angebotes, Stärkung der ÖPNV-Nutzung im Stadtgebiet, Förderung des Umweltverbundes

**Problemlage:** Das Straßenbahnnetz der Stadt Gotha hat sich in den letzten Jahren und Jahrzehnten kaum verändert. Wichtige Stadtgebiete werden durch den Straßenbahnverkehr nicht erschlossen. Dem gegenüber stehen die touristischen Funktionen der Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha GmbH sowie die Vorzüge als modernes mit regenerativen Energien betriebbares Verkehrssystem.

### **Beschreibung der Maßnahme:**

Die Straßenbahn liegt den Gothaern sehr am Herzen. Fakt ist, die Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha GmbH trägt wesentlich zur Identitätsbildung im Stadtgebiet sowie im angrenzenden Umland bei. Für den Tourismus ist die Straßenbahnverbindung zwischen Gotha und Tabarz kaum verzichtbar. Der Hauptbahnhof in Gotha bildet dabei den logischen Verknüpfungspunkt zum Fern- und Regionalverkehr.

Für die innerstädtische Straßenbahnlinie 1 zwischen Hauptbahnhof und Krankenhaus bedeutet dies, dass der infrastrukturelle Mehraufwand für den Betrieb der Stadtlinie gering ist. Die entsprechenden Streckenabschnitte werden durch die Waldbahn ohnehin benötigt. Eine Beibehaltung des ergänzenden innerstädtischen Straßenbahnverkehrs ist daher sinnvoll.

Um die Funktionalität des Straßenbahnsystems für innerstädtische Quelle-Ziel-Beziehungen dauerhaft zu verbessern und für die Zukunft zu sichern, sollte eine Weiterentwicklung des Straßenbahnnetzes angestrebt und offengehalten werden. Bereits erfolgte Veränderungen in der Stadtstruktur sind hierfür im Linienverlauf zu berücksichtigen. Folgende Entwicklungskorridore kommen für eine Veränderung / Erweiterung des Straßenbahnsystems in Frage (siehe Abb. 27):

#### (1) Wohngebietes Coburger Platz

Über die Humboldtstraße würde sich eine direkte Straßenbahnbindung des wichtigen Wohngebietes ergeben. Damit verbunden wäre jedoch eine Ausdünnung des Fahrtangebotes auf dem Linienast zum Krankenhaus.

Die Erschließung des Krankenhauses ist jedoch ohnehin durch den Busverkehr effektiver möglich. Die Bushaltestelle liegt zentral am Haupteingang. Die Straßenbahnhaltestelle liegt eher abseits.

(2) Direkte Erschließung des Ortsteils Sundhausen.

Mit der Freigabe der Ortsumfahrung Sundhausen haben sich die Verkehrsaufkommen in der ehemaligen Ortsdurchfahrt wesentlich reduziert. Nunmehr ist eine gemeinsame Führung von Straßenbahn- und Kfz-Verkehr in der Ortslage problemlos möglich. Die Nutzung der Inselfeldstraße durch die Straßenbahn würde die Erschließungssituation in Sundhausen wesentlich verbessern.

(3) Verlängerung in das Gewerbegebiet Gotha-Ost

Durch die Verlängerung ergibt sich für das Gewerbegebiet Gotha-Ost eine direkte und attraktive ÖPNV-Verbindung in das Stadtzentrum und zum Hauptbahnhof.

Allerdings ist hierfür eine Querung der Eisenbahnstrecke Gotha – Bad Langensalza erforderlich. Damit sind vergleichsweise hohe Investitionskosten erforderlich.

(4) Verlängerung nach Gotha-Süd

Für eine Erweiterung des Straßenbahnangebotes in das Gewerbegebiet Gotha-Süd kann ggf. die bestehende Bahnquerung im Zuge der Enckestraße genutzt werden. Durch die Verlängerung können die Gebiete östlich der Eisenbahn direkt mit Gotha-Ost und Gotha-West verbunden werden.

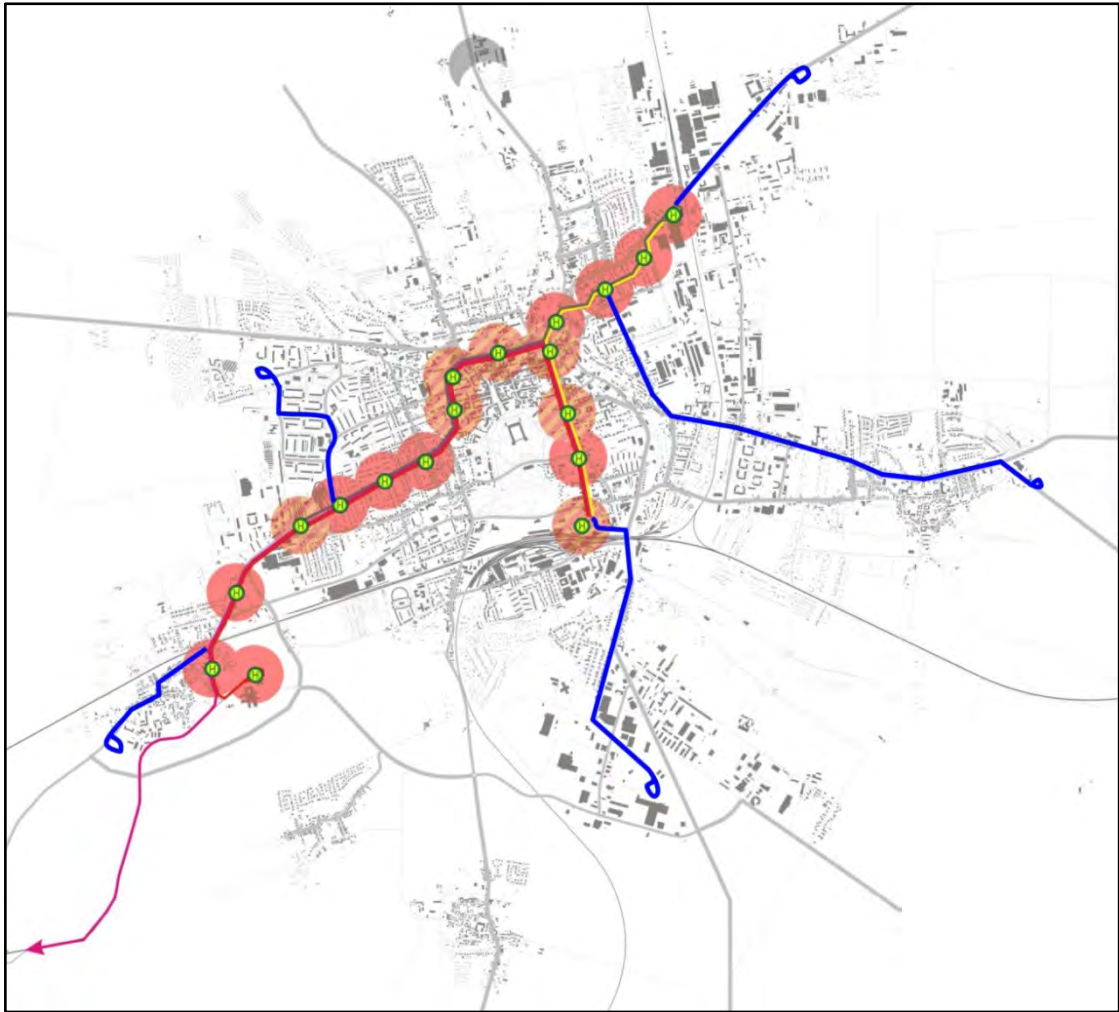
(5) Verbindung nach Siebleben

Die Verlängerung nach Siebleben sorgt für eine Erschließung zentraler Wohnstandorte im Gothaer Stadtgebiet und würde auch hier eine neue Erschließungsqualität ermöglichen. Allerdings ist auch hier eine Querung der Eisenbahnstrecke Gotha – Bad Langensalza erforderlich. Zudem ist eine gemeinsame Nutzung der Weimarer Straße mit dem Kfz-Verkehr erst nach einer deutlichen Reduzierung der Verkehrsaufkommen durch die Ortsumfahrung Siebleben (B 7) denkbar.

Auch wenn aktuell für diese Netzerweiterungen keine konkrete Umsetzungsperspektive existiert, sollten diese im Sinne einer ganzheitlichen Verkehrsentwicklungsstrategie als Zukunftsvision aufrechterhalten werden. Hierbei ist u. a. auch zu berücksichtigen, dass der Straßenbahnverkehr einen wesentlichen Baustein der Elektromobilität bildet.

Mittelfristig sollte den Anforderungen des Stadtverkehrs in Bezug auf die genutzten Fahrzeuge stärker Rechnung getragen werden.





**Abb. 27:** Potenzielle Entwicklungskorridore zur Erweiterung des Straßenbahnsystems

Für Netzerweiterungen und Fahrzeuganschaffungen sollte sich die Stadt beim Verkehrsministerium in Thüringen für eine Förderung einsetzen.

Darüber hinaus wurde in Kooperation mit den Städten Leinatal, Waltershausen, Friedrichroda und Tabarz sowie dem Landkreis Gotha im Jahr 2014 die Projektidee „IBahn“ entwickelt. Ziel ist die Stärkung der Mobilität im ländlichen Raum durch eine stärkere Vernetzung zwischen der Stadt Gotha und dem Umland bzw. der Region sowie den Ausbau der Vernetzung zwischen den vielfältigen Verkehrsmitteln. Hierzu sollen die Funktionen der Haltestellen durch Zusatzangebote erweitert werden. Gleichzeitig soll unter dem Motto „Von der Kultur zur Natur“ das vielfältige Kulturangebot der Stadt Gotha noch stärker mit dem Naturangebot des Thüringer Waldes verknüpft werden. Hierbei ergeben sich neue Entwicklungsmöglichkeiten und Synergien für Stadt und Umland.

Der Gothaer Hauptbahnhof bildet dabei einen wichtigen Verknüpfungspunkt und soll im Rahmen des Projektes „IBahn“ zu einem Mobilitätszentrum weiterentwickelt werden. Parallel sollten hier auch die durch den neuen ICE-Knotenpunkt Erfurt entstehenden Potenziale berücksichtigt werden.

**Zeitraum:** langfristige Zukunftsvision

**Akteure:** TWSB, Landkreis Gotha, RVG, Stadt Gotha

**Kostenkategorie:** V

**Erste Schritte:** Potenzialstudie zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes, Erörterung der zukünftigen Förderkulisse mit dem Land

**Beispiele:** Gera, Plauen, Heidelberg, Dessau, Dresden

**Weiterführende Informationen:** Im aktuellen Koalitionsvertrag der Thüringischen Landesregierung findet sich unter 10.7 folgende Aussage: „[...]Die Koalition setzt sich für die Förderung der Elektromobilität ein, sowohl beim öffentlichen Verkehr als auch beim Individualverkehr. [...] Ein wesentlicher Teil der E-Mobilität in Thüringen soll auch in Zukunft der elektrifizierte Schienennahverkehr (z. B. Straßenbahnen) sein. [...]“

## Ö6. Praxistest Anruflinientaxi (Alita)

**Ziel:** Verbesserung des ÖPNV-Angebotes in Zeiten oder Bereichen schwacher Nachfrage

**Problemlage:** In den Randverkehrszeiten besteht nur noch ein rudimentäres ÖPNV-Angebot. Die Erschließung verschiedener Stadt- und Ortsteile ist dann nur noch eingeschränkt möglich. Dies gilt insbesondere auch am Wochenende.

### **Beschreibung der Maßnahme:**

Unter Anruflinientaxi kurz Alita ist ein öffentliches ÖPNV-Angebot zu verstehen, welches nur im Bedarfsfall tatsächlich verkehrt. Potenzielle Nutzer müssen sich rechtzeitig vorher in einer Servicezentrale anmelden, wenn sie das Fahrtangebot nutzen wollen. Bei einzelnen Nutzern werden die Fahrten in der Regel durch Taxen durchgeführt, da sich der Einsatz eines Busses nicht lohnt. Melden sich größere Gruppen an kann die Fahrt alternativ auch von einem Bus durchgeführt werden.

Die Nutzung erfolgt per regulärem Fahrschein. Teilweise werden jedoch bei derartigen Angeboten zusätzliche Aufschläge verlangt.

Innerhalb des Gothaer Bus- und Straßenbahnnetzes sollte geprüft werden für welche Linien bzw. Fahrtbeziehung die Ergänzung eines Alita-Angebotes zielführend ist, um die Betriebszeiten zu erweitern. Auf einer Linie sollten entsprechende Angebote getestet werden.

**Zeitraum:** mittelfristig

**Akteure:** RVG, Landkreis Gotha, (Stadt Gotha)

**Kostenkategorie:** in Abhängigkeit vom geplanten Angebotsumfang

**Erste Schritte:** Auswahl einer geeigneten Linie bzw. Fahrtrelation; Einrichtung eines Testbetriebes

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** Ö4, Ö8

**Beispiele:** Dresden, Bayreuth

**Weiterführende Informationen:** Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)

## Ö7. Verbesserung der Anbindung Friedhof

**Ziel:** Verbesserung der Erreichbarkeit des Friedhofes

**Problemlage:** Montags bis freitags wird der Friedhof durch die Stadtbuslinien E und F angefahren. Samstags verkehrt ausschließlich Linie F. An Sonntagen wird der Friedhof hingegen im Zuge der Linie B mittels einer Schleifenfahrt angedient. Dadurch ergeben sich einerseits Umwege für die Nutzer der Linie B. Andererseits ist sonntags die existierende Friedhoferschließung für die Fahrgäste schlechter erkennbar, da sie nicht durch die werktags üblichen Buslinien erfolgt.

Ein weiteres Problem ist die fehlende ÖPNV-Erschließung der nördlichen Friedhofszugänge.

**Beschreibung der Maßnahme:**

Auch wenn sonntags die Schleifenfahrt der Linie B betrieblich (Einsparung eines zusätzlichen Fahrzeuges) sinnvoll ist, sollte nach alternativen Lösungen zur Verbesserung der Friedhofsanbindung gesucht werden.

Weiterhin sollte eine Verdichtung des Haltestellennetzes nördlich des Friedhofes erfolgen (siehe Maßnahmen Ö3).

Im Bereich der bestehenden Endhaltestelle am Haupteingang des Friedhofes an der Langensalzaer Straße ist eine Neugestaltung der Buswendeanlage zu empfehlen. Aktuell kommt es hier immer wieder zu Konflikten mit parkenden Fahrzeugen. Die Flächen sollten neu geordnet werden. Gleichzeitig sollte die Wendestelle so angepasst werden, dass ein Wenden sowohl aus Richtung Nord als auch aus Richtung Süden möglich ist.

**Zeitraum:** mittelfristig

**Akteure:** Landkreis Gotha, RVG, VMT

**Kostenkategorie:** in Abhängigkeit von der konkreten Lösungsvariante

**Erste Schritte:** Alternativen bzw. Umsetzungsstrategie entwickeln

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** Ö4

## Ö8. Verbesserung der Anschlüsse zwischen den einzelnen Linien

**Ziel:** Verbesserung der Nutzungsqualität, Steigerung der Akzeptanz von Umsteigenotwendigkeiten

**Problemlage:** Abgesehen von den Abendanschlüssen zwischen der Buslinie A und der Straßenbahnlinie 1 existieren keine gesicherten Anschlussbeziehungen im Stadtgebiet. Insbesondere für Linien, welche lediglich in größeren Abständen (stündlich bzw. halbstündlich) verkehren besteht die Notwendigkeit zur Gewährleistung fester Umsteigebeziehungen.

### **Beschreibung der Maßnahme:**

Generell sollten die Bus- und Straßenbahnfahrer sensibilisiert werden, alle erkennbar möglichen Anschlüsse durch gegenseitiges Warten zu ermöglichen.

Darüber hinaus sollten zukünftig konkrete Anschlussbeziehungen aus dem Fahrplan abgeleitet sowie ggf. auch gezielt konstruiert werden.

Parallel ist auch eine effektive Verknüpfung zwischen Gotha-West und dem Friedhof von hoher Bedeutung.

Bei einer Umsetzung entsprechender Anschlussbeziehungen sollten diese gut im Fahrplan, über Zusatzinformationen und Haltestelleninformationen kommuniziert werden.

**Zeitraum:** mittelfristig

**Akteure:** Landkreis Gotha, RVG, TWSB, VMT

**Kostenkategorie:** keine zusätzlichen Investitions- und Betriebskosten, lediglich Aufwand für Kommunikation und Information

**Erste Schritte:** Prüfung und Diskussion der Anschlussmöglichkeiten beim Verkehrsunternehmen; Festlegung sinnvoller Anschlussbeziehungen, Verankerung im Fahrplan

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** Ö2, Ö4, Ö6

**Weiterführende Informationen:** König, R. (2007) „Anschlüsse als Qualitätsmerkmal des ÖPNV“ auf [www.forschungsinformationssystem.de](http://www.forschungsinformationssystem.de)

## Ö9. ÖPNV-Bevorrechtigung an zentralen Knotenpunkten

**Ziel:** Reduzierung von Verlustzeit, Erhöhung der Fahrplantreue, Verbesserung der Angebotsqualität, Förderung des Umweltverbundes

**Problemlage:** Die Möglichkeiten zur Beschleunigung des ÖPNV werden aktuell in der Stadt Gotha nur unzureichend genutzt. An verschiedenen Knotenpunkten ergeben sich dadurch unnötige Wartezeiten

**Beschreibung der Maßnahme:**

Die Straßenbahnen und Busse sind mit der notwendigen Technik für die Ansteuerung der Lichtsignalanlagen ausgestattet. Diese sollte an allen LSA-Hauptverkehrsknotenpunkten gezielt eingesetzt werden. Besonderer Handlungsbedarf besteht hierbei im Bereich Huttenplatz / Arnoldiplatz.

Darüber hinaus sind auch an verschiedenen Vorfahrtknotenpunkten Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung zu prüfen. So besteht beispielsweise am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Mozartstraße (Marstall) Optimierungsbedarf.

**Zeitraum:** kurz- bis mittelfristig

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, 66), RVG, TWSB

**Kostenkategorie:** II

**Erste Schritte:** Abstimmung der Rahmenbedingungen, Umsetzung an wichtigen Knotenpunkten, z. B. Huttenplatz.

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** K8

**Weiterführende Informationen:** Merkblatt für Maßnahmen zur Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Straßenbahnen und Bussen der FGSV

## Ö10. Barrierefreie Haltestellengestaltung

**Ziel:** Sicherung des ÖPNV-Zuganges für alle Nutzergruppen, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Förderung des Umweltverbundes

**Problemlage:** Bisher liegt der Anteil barrierefreier Haltestellen im Stadtgebiet bei lediglich ca. 30 %. Die Zugangsmöglichkeiten zu Bussen und Straßenbahnen sind für mobilitätseingeschränkte und ältere Personen wesentlich eingeschränkt. Neben Problemen hinsichtlich der Einstiegshöhen bzw. Orientierungsmöglichkeiten für Blinde und Sehbehinderte bestehen auch bei den Querungsmöglichkeiten wesentliche Verbesserungspotenziale.

Insgesamt sind die sich verändernden Nutzungsanforderungen durch die fortschreitende Alterung der Bevölkerung zu berücksichtigen.

### **Beschreibung der Maßnahme:**

Im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist für den Stichtag 1. Januar 2022 das ambitionierte Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs formuliert worden.

Neben einer kontinuierlichen Berücksichtigung einer barrierefreien Haltestellengestaltung bei anstehenden Aus-, Um-, und Neubaumaßnahmen ist entsprechend die Initiierung eines zusätzlichen Haltestellenausbauprogrammes zu empfehlen.

Insgesamt ist der Begriff der barrierefreien Haltestellengestaltung integriert zu definieren und mit weiteren wichtigen Qualitätsmerkmalen hinsichtlich Information und Erreichbarkeit zur verknüpfen. Folgende Aspekte sollten für die barrierefreie Haltestellengestaltung berücksichtigt werden:

- Nutzung von Profilsteinen (Sonder- bzw. Combibord) zur Minimierung der Einstiegshöhe (möglichst niveaugleicher Einstieg) sowie als Anfahrhilfe für die Busse
- Einsatz taktiler Bodenleitsysteme zur Führung von Blinden- und Sehbehinderten sowie zur Ermöglichung des Auffindens der Informations- und Einstiegsbereiche
- Sicherung einer optimalen Fahrgastinformation bezüglich des Linien-, Fahrt- und Tarifangebotes abgestuft nach der Bedeutung der Haltestelle
- Einsatz dynamischer Fahrgastinformationsanzeigen an hoch frequentierten Haltestellen
- Gewährleistung eines ausreichenden Kontrastes sowie Vermeidung zu kleiner Schriften bei Fahrgastinformationen

- Sicherstellung einer sicheren und barrierefreien Erreichbarkeit der Haltestellen durch die Schaffung von Bordabsenkungen, Mittelinseln, Fußgängerüberwegen, Gehwegvorstreckungen, Aufpflasterungen etc.
- Gewährleistung einer ausreichenden Breite der Warteflächen zur Vermeidung von Konflikten mit dem Fußgängerlängsverkehr und ggf. dem Radverkehr

In Summe ist erkennbar, dass eine Vielzahl von Aspekten bei der barrierefreien Gestaltung von Haltestellen zu berücksichtigen ist. An Hand der konkreten Gegebenheiten sind jeweils ortsspezifische Lösungen zu finden. Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sollten wegen der überwiegenden Vorteile möglichst häufig und regelmäßig Kaphaltestellen angewendet werden. Der Rückbau von Busbuchten zu Kaphaltestellen kann in der Regel als Beitrag zur Verbesserung der kommunalen Verkehrsverhältnisse betrachtet werden.

An weniger stark frequentierten Haltestellen oder auch bei komplexen Rahmenbedingungen (z. B. Ein- und Ausfahrten im Haltestellenbereich) sind auch Haltestellenlösungen mit reduziertem baulichem Aufwand denkbar. So beispielsweise im Busverkehr die Begrenzung der Länge der Abschnitte mit niveaugleichem Einstieg auf lediglich eine Tür.

**Zeitraum:** kontinuierlich

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, 66), RVG, TWSB, Seniorenbeirat, Behindertenverband

**Kostenkategorie:** II pro Haltestellenstandort

**Erste Schritte:** Finanz- und Umsetzungsplan erstellen; finanzielle Ressourcen und etwaige Fördertöpfe klären; Umsetzung für ein festes Kontingent an Haltestellen pro Jahr

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** Ö3, Ö11

**Beispiele:** Mannheim

**Weiterführende Informationen:** [www.nullbarriere.de](http://www.nullbarriere.de)



## Ö11. Einsatz barrierefreier Busse und Straßenbahnen

**Ziel:** Sicherung des ÖPNV-Zuganges für alle Nutzergruppen

**Problemlage:** Bisher werden auf den Straßenbahnlinien nur einzelne Fahrten durch barrierefreie Fahrzeuge angeboten. Die Nutzungsmöglichkeiten sind daher für bestimmte Personen eingeschränkt. Im Busverkehr werden zwar im Stadtverkehr fast ausschließlich Niederflurfahrzeuge eingesetzt. Jedoch bestehen auch hier weitere Optimierungspotenziale. Insgesamt sind veränderte Nutzungsanforderungen durch eine höhere Zahl älterer Menschen zu berücksichtigen.

### **Beschreibung der Maßnahme:**

Der Einsatz barrierefreier Straßenbahnen sollte kontinuierlich weiter erhöht und qualitativ optimiert werden. Mittelfristiges Ziel muss es sein, für alle Umläufe der innerstädtischen Linien einen niveaugleichen Einstieg zu gewährleisten. Darüber hinaus sollten im Rahmen der Beschaffung neuer Fahrzeuge ein möglichst großer Anteil von Niederflurflächen innerhalb der Fahrzeuge angestrebt werden.

Dies gilt auch für den Stadtbusverkehr. So sind beispielsweise die aktuell im Einsatz befindlichen Doppelstockbusse nur mit wenigen barrierefrei erreichbaren Sitzplätzen ausgestattet. Das Oberdeck ist für Mobilitätseingeschränkte nicht nutzbar. Im Unterdeck sind viele Sitzmöglichkeiten nur über eine zusätzliche Stufe erreichbar.

Weiterhin sind beim Thema Barrierefreiheit der Fahrzeuge auch die Aspekte der Fahrgastinformationen sowie die Anordnung der Haltewunschtaster zu berücksichtigen. Die Informationen zu den nächst folgenden Haltestellen sollten mit ausreichend Kontrast sowie Schriftgröße gut erkennbar im Fahrzeug angezeigt und parallel akustisch rechtzeitig vorher angesagt werden. Haltewunschtaster über Kopf, wie aktuell in den Doppelstockbussen, sind für ältere Nutzer nicht praktikabel. Es sollten kleinteilig gut erreichbare Taster vorgesehen werden, welche es im Bedarfsfall ermöglichen erst an der Haltestelle aufzustehen.

**Zeitraum:** kontinuierlich (im Rahmen der planmäßigen Neubeschaffung)

**Akteure:** RVG, TWSB, Landkreis Gotha, Behindertenverband, Seniorenbeirat

**Kosten:** im Rahmen der kontinuierlichen Erneuerung der Fahrzeugflotte

**Erste Schritte:** Austausch zu anstehenden Fahrzeug-Neuanschaffungen; Prüfung der Barrierefreiheit für in Frage kommende Fahrzeuge (z. B. mit Behindertenverband oder Seniorenbeirat); evtl. nach Alternativmodellen und Förderoptionen suchen

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** Ö4, Ö6

**Erforderliche übergeordnete Maßnahmen:** Finanzielle Förderung durch Land oder Bund

**Beispiele:** Flensburg, Schweinfurt, Dresden

**Weiterführende Informationen:** Ahrens, G.-A. (2003) Barrierefreie Nahverkehrsfahrzeuge, auf [www.forschungsinformationssystem.de](http://www.forschungsinformationssystem.de)

## Ö12. Anerkennung des Stadttarifes in Remstädt und Tüttleben

**Ziel:** Erhöhung der Attraktivität und Steigerung der Nachfrage des Stadtbusverkehrs nach Remstädt und Tüttleben, Verkehrsverlagerung zu Gunsten des ÖPNV

**Problemlage:** Aktuell ist für die Stadtbusfahrten nach Remstädt und Tüttleben ergänzend zum Stadttarif Gotha der Fahrpreis für eine weitere Tarifzone zu zahlen. Dadurch wird die Attraktivität der entsprechenden Stadtbusangebote reduziert.

**Beschreibung der Maßnahme:**

Der Stadttarif Gotha sollte bis nach Remstädt und Tüttleben ausgeweitet werden. Dies ist entweder durch eine Anpassung der Tarifzonenstruktur oder eine Definition von Grenzhaltstellen (Anerkennung des Tarifes der benachbarten Zone) möglich.

Für die ÖPNV-Nutzer in den unmittelbar am Gothaer Stadtrand liegenden Ortschaften Remstädt und Tüttleben werden dadurch die Zugangswiderstände zum Stadtbussystem reduziert. Durch eine höhere Nutzung der Angebote erhöht sich deren Rentabilität. Gleichzeitig können damit Kfz-Fahrten im Stadt-Umland-Verkehr reduziert werden.

**Zeitraum:** mittelfristig

**Akteure:** Landkreis Gotha, TWSB, RVG, VMT

**Kosten:** 40 Cent reduzierte Fahrscheineinnahmen pro Fahrgast jedoch ggf. Zusatzeinnahmen durch steigende Nutzerzahlen

**Erste Schritte:** Abstimmungsberatung zwischen den Akteuren, ggf. imitiert durch die Stadt Gotha

**Beispiele:** Übergangsregelung im Grenzraum von Tarifzonen beim Verkehrsverbund Oberelbe (VVO)

### Ö13. Optimierung des Ticketvertriebes

**Ziel:** Reduzierung von Haltestellenaufenthaltszeiten, Verbesserung der Zugangsmöglichkeiten zum ÖPNV, Entlastung des Fahrpersonals

**Problemlage:** Fahrscheine werden in Gotha überwiegend in den Fahrzeugen beim Fahrer gekauft. Die Folge sind längere und schlecht kalkulierbare Haltestellenaufenthaltszeiten. Die ÖPNV-Reisezeiten sind länger als nötig.

**Beschreibung der Maßnahme:**

Zur Optimierung des Ticketvertriebes ist die Bündelung mehrerer verschiedener Maßnahmen zu empfehlen:

- (1) Im Moment bestehen am Hauptbahnhof Doppelstrukturen durch die eng beieinander liegenden Servicezentren der DB AG sowie der RVG / TWSB. Wenn im DB-Servicezentrum das Informationsangebot zum Stadtverkehr mit wahrgenommen werden kann, wäre es möglich, einen zusätzlichen Service- und Informationsstandort z. B. am Arnoldiplatz zu etablieren.
- (2) In Zusammenarbeit mit privaten oder öffentlichen Institutionen sollten weitere Vorverkaufsmöglichkeiten geschaffen werden.
- (3) An zentralen Haltestellen sollten Fahrscheinautomaten als zusätzliche Bezugsquelle für Fahrscheine aufgestellt werden.
- (4) Stärkere Bewerbung des Handy-/Online-Ticket-Angebotes des VMT in Gotha, z. B. durch Innen- und Außenwerbung an den Fahrzeugen.
- (5) Ein Verkauf von länger gültigen Zeitkarten (z. B. Monatskarten) sollte perspektivisch nicht mehr im Fahrzeug stattfinden.

Durch die Maßnahmen wird der Verkauf beim Fahrer zwar nicht vollständig substituiert. Allerdings ist es möglich den Fahrscheinerwerb im Fahrzeug und damit die Haltestellenaufenthaltszeiten Schritt für Schritt zu reduzieren.

**Zeitraum:** kurz- bis mittelfristig

**Akteure:** Landkreis Gotha, TWSB, RVG, VMT

**Kostenkategorie:** in Abhängigkeit von den konkreten Maßnahmen

**Erste Schritte:** Prüfung der Realisierungsmöglichkeiten

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** Ö14

**Beispiele:** Heidelberg

**Weiterführende Informationen:** Verbraucherzentrale Sachsen (2011) Marktcheck Ticketautomat – Wie einfach kommt man zum ÖPNV-Ticket?

## Ö14. Optimierung von Fahrgastinformationen und Marketing

**Ziel:** Verbesserung des Informationszugangs, Steigerung Wahrnehmung des ÖPNV, Verkehrsverlagerung zu Gunsten des Umweltverbundes

**Problemlage:** Die bestehenden Informationsangebote sowie die Marketingstrategie zum Bus- und Straßenbahnverkehr sind ausbaufähig.

### **Beschreibung der Maßnahme:**

Wesentliche Teile der Fahrgastinformation im Internet werden mittlerweile durch die Angebote des VMT übernommen. Dies betrifft insbesondere die Verbindungsauskunft sowie die Informationen zu Tarifen und Fahrpreisen. Die Angebote des VMT können jedoch die Informationsplattformen der lokalen Verkehrsgesellschaften nicht vollständig ersetzen. Informationen zu aktuellen Veränderungen, speziellen Angeboten, Hintergründen, etc. erfolgen weiterhin auf den Seiten der beiden Verkehrsgesellschaften. Dazu sollten die Webauftritte beider Verkehrsgesellschaften modernisiert bzw. ausgebaut werden. Zudem könnten wichtige Informationen auch auf der städtischen Homepage eingestellt werden bzw. könnte eine gegenseitige Verlinkung stattfinden.

Beide Angebote müssen hinsichtlich Design und Informationen weiter aufgewertet werden. Neben Informationen für Alltagsnutzer sollten auch gezielte Informationen und Angebote für Touristen geschaffen sowie das Straßenbahnangebot offensiv beworben werden. Ein speziell auf Neubürger zugeschnittenes Angebot sollte ebenfalls entwickelt werden.

Dies gilt auch für das Stadtmarketing. So spielt aktuell das Thema Straßenbahn, Waldbahn bzw. die Waggonbauhistorie auf den Internetseiten der „KulTourStadt“ Gotha keine Rolle.

In Punkto Verbesserung der Attraktivität für Touristen ist auch die Verbesserung der Empfangssituation am Gothaer Hauptbahnhof von hoher Bedeutung (siehe Kapitel Ü4). Hier sind die städtischen Handlungsmöglichkeiten jedoch leider begrenzt.

Beim Straßenbahnverkehr ergeben sich zusätzlich weitere Optimierungspotenziale bei der Informationsgestaltung. Unter Berücksichtigung der aktuellen Besonderheiten sollte ein gesonderter Fahrplan ausschließlich mit den per Niederflurfahrzeug betriebenen Umläufen der Straßenbahn angeboten werden („barrierefrei unterwegs“).

**Zeitraum:** kontinuierlich

**Akteure:** TWSB, RVG, VMT

**Kostenkategorie:** I-II

**Erste Schritte:** ÖPNV-Akteure tauschen sich zu neuer Informations- und Marketingstrategie aus; Umsetzung erster Maßnahmen; ggf. parallel Hinzunahme weiterer externe Expertise (Marketing-Beratung ÖPNV); Evaluation der ersten Maßnahmen; Umsetzung weiterer Bausteine

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** Ö10, Ö13

**Beispiele:** Frankfurt, Dresden, München

## 4.4 Maßnahmenpaket Radverkehr

Das Fahrrad bietet als Verkehrsmittel eine Vielzahl an Vorteilen. Es ist einfach zu bedienen, bequem und hat gerade auf Kurzstrecken bis ca. 5 km teilweise Vorteile gegenüber dem Kfz-Verkehr. Es ist jederzeit individuell verfügbar, wirtschaftlich, kostengünstig, flexibel und unkompliziert in der Nutzung. Zudem verschafft es seinen Nutzern Bewegung, womit Radfahren sehr gesund und vor allem umweltfreundlich ist.

Im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes hat sich gezeigt, dass der Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr in der Stadt Gotha sowohl seitens der Politik und Verwaltung als auch seitens der Bevölkerung ein sehr hoher Stellenwert beigemessen wird. Die Förderung des Radverkehrs bildet entsprechend einen zentralen Baustein für die zukünftige Verkehrsentwicklung.

Entsprechend wurde parallel und integriert auch das Radverkehrskonzept fortgeschrieben. Dieses bildet die Grundlage für die Maßnahmenpakete des Verkehrsentwicklungsplanes:

- R1 Schaffung durchgehendes und sicheres Radverkehrsnetz
- R2 Aufhebung der Benutzungspflicht verschiedener Bestandsanlagen
- R3 Markierung von Rad- und Schutzstreifen
- R4 Freigabe zusätzlicher Wegeverbindungen für den Radverkehr
- R5 Prüfung der Freigabe weiterer Einbahnstraßen
- R6 Maßnahmen zur Reduzierung punktueller Konfliktstellen
- R7 Schaffung zusätzlicher Radabstellmöglichkeiten
- R8 Optimierung der Angebote für den touristischen Radverkehr
- R9 Ausbau des Radrundwanderweges
- R10 Maßnahmen zur systematischen Radverkehrsförderung

Vertiefende Informationen zu den einzelnen Konzeptbausteinen und weitere Maßnahmen finden sich im Radverkehrskonzept.

Insgesamt wird eine integrierte und gesamtstädtische Strategie zur Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr empfohlen. Neben kleinteiligen und kurz- bis mittelfristig realisierbaren Maßnahmen beinhaltet das Konzept auch Maßnahmen zur Sicherung einer systematischen und dauerhaften Radverkehrsförderung.

Für die Umsetzung von Maßnahmen im Zuge von Bundesstraßen ist zu berücksichtigen, dass eine Zustimmung des zuständigen Baulastträgers Bund, vertreten durch das Land Thüringen erforderlich ist.

## R1. Schaffung durchgehendes und sicheres Radverkehrsnetz

**Ziel:** Vernetzung des bestehenden Radverkehrsangebotes, Schaffung eines durchgehenden und sicheren Radverkehrsangebotes

**Problemlage:** Das Radverkehrsangebot im Stadtgebiet Gotha weist Angebotslücken und Konfliktpotenziale auf. Es existiert kein durchgehendes Radverkehrsnetz. Diese ist eine wesentliche Ursache dafür, dass die Potenziale des Radverkehrs aktuell im Stadtgebiet noch nicht voll ausgeschöpft werden. Trotz guter städtebaulich-räumlicher Voraussetzungen ist der Radverkehrsanteil gering.

### **Beschreibung der Maßnahme:**

Auf Basis der städtischen Quelle-Ziel-Strukturen (Gewerbe-/ Wohngebiete, Altstadt, öffentliche Einrichtungen, etc.) wurde im Rahmen der parallelen Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes ein Zielnetz von Haupt- und Nebenrouten für das Stadtgebiet Gotha erarbeitet (siehe Anlage 12).

Für diese Routen ist eine kontinuierliche Verbesserung des Radverkehrsangebotes von besonderer Bedeutung. Wichtig ist dabei, dass möglichst durchgängige und sichere Radverkehrsanlagen geschaffen werden. Eine Radverkehrsführung auf der Fahrbahn im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs ist daher in der Regel innerstädtisch zu bevorzugen. Weiterhin sollten auch die Knotenpunkte als Orte mit den höchsten Konfliktpotenzialen in die Angebotsplanung mit einbezogen werden.

Neben den flächenhaft erforderlichen Anstrengungen ist es zu empfehlen, einzelne längere Routenabschnitte priorisiert zu entwickeln. Damit kann bereits frühzeitig eine durchgehend sichere Befahrbarkeit erster Routen gewährleistet werden.

Insgesamt ist dabei jedoch auch das nachgeordnete Nachbarschaftsnetz nicht zu vergessen. Hier sind weitere Maßnahmen, z. B. die Öffnung von Einbahnstraßen (siehe R5) erforderlich.

**Zeitraum:** kontinuierlich

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, 61, 66), ADFC

**Kostenkategorie:** II

**Erste Schritte:** Erarbeitung eines Umsetzungsplanes für das Radverkehrskonzept; Schaffung der personellen Ressourcen

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** M7, M8, M11-13, R2-R6, R8, R9

**Beispiele:** Münster

**Weiterführende Informationen:** Radverkehrskonzept Gotha 2030+, RAST 06, ERA 2010



## R2. Aufhebung der Benutzungspflicht verschiedener Bestandsanlagen

**Ziel:** Erhöhung der Verkehrssicherheit, Erhöhung des Fahrkomfort, Senkung der Konflikte mit dem Fußverkehr, Berücksichtigung der Anforderungen verschiedener Nutzergruppen

**Problemlage:** Die bestehenden Radverkehrsanlagen in der Stadt Gotha sind zum überwiegenden Teil durch eine Führung im Seitenraum gekennzeichnet. Diese birgt Konfliktpotenziale und Nutzungskonflikte mit dem Fußverkehr. Hinzu kommen Konflikte mit dem abbiegenden Kfz-Verkehr an Knotenpunkten sowie Ein- und Ausfahrten.

Besonders problematisch sind innerörtliche Beidrichtungsradwege. Diese sollten gemäß StVO innerorts möglichst nicht angeordnet werden. Falls dies im Ausnahmefall doch erfolgt, dann jedoch mit Benutzungsrecht (Gehweg „Rad frei“) und nicht mit Benutzungspflicht.

Auch insgesamt sollte für Radverkehrsanlagen eine Benutzungspflicht nur noch dort vorgesehen werden, wo ausreichende Flächen für den Fußverkehr zur Verfügung stehen und wo die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf dies erfordern.

### Beschreibung der Maßnahme:

Entsprechend sollte die Benutzungspflicht bestehender Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet überprüft werden. Für folgende Straßenabschnitte ist eine Anpassung der Radverkehrsführung zu empfehlen:

(1) Schubertstraße

Durch die Aufhebung der Benutzungspflicht ergibt sich in Fahrtrichtung Norden ein sog. anderer Radweg. In Fahrtrichtung Süden ist aufgrund der geringen Verkehrsbelegungen keine gesonderte Radverkehrsführung erforderlich.

(2) Bahnhofstraße

Aufgrund der Gleisanlagen der Straßenbahn sowie der Einbahnstraßenführung sollte in beiden Fahrtrichtungen ein Nutzungsrecht als Gehweg „Rad frei“ beibehalten werden.

(3) Weimarer Straße

Hier sollte eine Angleichung der Regelungen erfolgen. Statt einer punktuellen Benutzungspflicht sollte durchgängig ein Nutzungsrecht angeordnet werden. Östlich der Mönchallee erfolgt dieses einseitig für beide Fahrtrichtungen.

(4) Gleichenstraße

Eine Beibehaltung der Nutzung in beiden Fahrtrichtungen erscheint aufgrund der geringen Fußgängerverkehrsaufkommen möglich. Al-

lerdings sollte die Benutzungspflicht in ein Benutzungsrecht umgewandelt werden.

(5) Kindleber Straße unmittelbar westlich des Ortseinganges

Eine Beibehaltung der Nutzung in beiden Fahrtrichtungen erscheint aufgrund der geringen Fußgängerverkehrsaufkommen möglich. Allerdings sollte die Benutzungspflicht in ein Benutzungsrecht umgewandelt werden.

(6) Kindleber Straße zwischen Mühlhäuser Straße und Damaschkestraße  
Umwandlung der Benutzungspflicht in ein Benutzungsrecht.

(7) Dr.-Troch-Straße

Eine Beibehaltung der Nutzung in beiden Fahrtrichtungen erscheint aufgrund der geringen Fußgängerverkehrsaufkommen möglich. Allerdings sollte die Benutzungspflicht in ein Benutzungsrecht umgewandelt werden.

(8) Rudolffstraße

Umwandlung der Benutzungspflicht in ein Benutzungsrecht.

Andere Streckenabschnitte wie z. B. die Krusewitzstraße zwischen Siedlerhofstraße und Krankenhaus können weiterhin als benutzungspflichtige Radwege beibehalten werden. Diese haben Außerortscharakter. Zudem ist die Nutzungsintensivität durch den Fußverkehr sehr gering.

**Zeitraum:** kurz- bis mittelfristig

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, 61, 66), ADFC

**Kostenkategorie:** I

**Erste Schritte:** verkehrsrechtliche Prüfung der Abordnung der Benutzungspflicht, Erarbeitung von Ausrüstungs-, Beschilderungs- und Markierungsplänen, Information der Bevölkerung, u. a. pressewirksame Umsetzung / Einweihung gemeinsam mit dem ADFC sowie Begleitung durch Artikel zur Erläuterung der neuen Situation

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** R1

**Beispiele:** Hannover

**Weiterführende Informationen:** Radverkehrskonzept Gotha 2030+, Mayer-Zawar, B.; Klöpfer, J. (2011) Leitfaden zur Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht in Mainz

### R3. Markierung von Rad- und Schutzstreifen

**Ziel:** Schaffung moderner Radverkehrsanlagen, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Reduzierung von Nutzungskonflikten mit dem Fußverkehr

**Problemlage:** Im Zuge vieler innerstädtischer Hauptverkehrsstraßen existieren trotz hoher Kfz-Verkehrsaufkommen keine Anlagen für den Radverkehr. Vielerorts ist angesichts der Kfz-Verkehrsaufkommen gemäß ERA (FGSV 2010) eigentlich eine Teilseparation oder Separation des Radverkehrs erforderlich (siehe Radverkehrskonzept).

Aufgrund der fehlenden Radverkehrsangebote ergeben sich verschiedene Konflikte, einerseits mit dem Fußverkehr, durch die unzulässige Mitbenutzung der Seitenbereiche. Andererseits mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn sowie an Knotenpunkten bzw. Ein- und Ausfahrten. Problematisch ist dabei u. a. die fehlende Wahrnehmung des Radverkehrs im Straßenraum.

Ab einer Fahrbahnbreite von 7,00 m ist die Markierung von Schutzstreifen möglich. Für die Anlage von Radfahrstreifen ist eine Fahrbahnbreite von mindestens 9,70 m erforderlich. Nähere Erläuterungen zu den einzelnen Führungsformen des Radverkehrs finden sich im Radverkehrskonzept 2030+.

Im bestehenden Straßennetz sind vielerorts Fahrbahnbreiten vorhanden, die eine Markierung Schutz- oder Radfahrstreifen zulassen.

#### **Beschreibung der Maßnahme:**

Grundsätzlich sollte für alle Straßenabschnitt im Stadtgebiet, für die eine Fahrbahnbreite von 7,00 m überschritten wird geprüft werden, ob der Einsatz von Schutz- oder Radstreifen möglich und sinnvoll ist. Hierbei sind neben den Nutzungsanforderungen des Radverkehrs, die Kfz- und Schwerverkehrsaufkommen sowie die mögliche Abschnittslänge des Angebotes zu berücksichtigen.

Es sollte darauf orientiert werden, möglichst Schutzstreifen mit einer Breite von 1,50 m zu markieren. Diese setzen jedoch eine Fahrbahnbreite von mindestens 7,50 voraus.

Im Vergleich zum Mischverkehr - ohne Radverkehrsangebot - bilden jedoch auch bereits Schutzstreifen mit dem Mindestmaß von 1,25 m eine deutliche Verbesserung. Durch diese wird die Wahrnehmung und Akzeptanz des Radverkehrs im Straßenraum wesentlich verbessert. Für den Kfz-Verkehr entstehen keine Einschränkungen, da der Schutzstreifen im Bedarfsfall als Teil der Fahrbahn weiterhin befahren werden kann.

Voraussetzung für eine Markierung von Radfahr- und Schutzstreifen ist, dass eine ausreichende Oberflächenqualität der Fahrbahn vorhanden ist oder geschaffen wird.

Für folgende Straßenzüge sollte eine Markierung von Schutz- bzw. Radstreifen priorisiert untersucht und realisiert werden:

- (1) Leinastraße / Parkstraße / Bebelstraße / Stielerstraße (beidseitiger Schutzstreifen)
- (2) Uelleber Straße (beidseitiger Schutzstreifen)
- (3) Puschkinallee / Reinhardsbrunner Straße (beidseitiger Schutzstreifen)
- (4) Humboldtstraße / Gadollastraße (einseitiger bzw. beidseitiger Schutzstreifen)
- (5) 18.-März-Straße zwischen Humboldtstraße und Eisenacher Straße (beidseitiger Schutzstreifen)
- (6) August-Creutzburg-Straße (einseitiger Schutzstreifen bergwärts)
- (7) Mohrenstraße (beidseitiger Radfahrstreifen)
- (8) Ohrdruffer Straße zwischen Schlegelstraße und Töpfleber Weg (beidseitiger Schutzstreifen)
- (9) Seebergstraße / Oststraße (beidseitiger Schutzstreifen)
- (10) Fichtestraße / Salzgitterstraße mindestens zwischen Gleichenstraße und Mönchallee (beidseitiger Schutzstreifen)

Darüber hinaus ist auch beim Aus-, Um- und Neubau von Straßen eine Berücksichtigung von derartigen, modernen Radverkehrsanlagen zu empfehlen. Besonderes Augenmerk ist dabei auf den Straßenzug Gartenstraße / Bertha-von-Suttner-Straße / Bürgeraue sowie die geplanten Netzergänzungen im Stadtzentrum (Friemarstraße) zu richten. Auch in der Hersdorfstraße ist perspektivisch eine Radverkehrsführung z. B. mittels Schutzstreifen zu empfehlen.

Neben der Markierung auf der freien Strecke sind nach Möglichkeit auch die Knotenpunkte in das zusätzliche Radverkehrsangebot einzubinden. Dies kann durch eine Integration der Schutzstreifen in die Kfz-Fahrspuren oder durch die Markierung von Mischspuren erfolgen.

**Zeitraum:** kurz- bis mittelfristig

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, 61, 66), ADFC

**Kostenkategorie:** II

**Erste Schritte:** Erarbeitung einer Markierungslösung, Information der Bevölkerung, u. a. pressewirksame Umsetzung / Einweihung gemeinsam mit dem ADFC sowie Begleitung durch Artikel zur Erläuterung der neuen Situation

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** R1

**Beispiele:** 18.-März-Straße in Gotha

**Weiterführende Informationen:** Radverkehrskonzept Gotha 2030+, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA

#### R4. Freigabe zusätzlicher Wegeverbindungen für den Radverkehr

**Ziel:** Verbesserung der kleinteiligen Erreichbarkeit, Vermeidung von Umwegen, Förderung des Radverkehrs

**Problemlage:** Verschiedene kurze Wegeverbindungen sind für den Radverkehr aktuell gesperrt. Dadurch ergeben sich unnötige Umwege.

**Beschreibung der Maßnahme:**

Durch folgende Einzelmaßnahmen sollte eine bessere kleinteilige Vernetzung im Radverkehrssystem erreicht werden:

- (1) Aufhebung der Sperrung der Neubauer Straße zwischen Kunstmühlenweg und Bahnhofstraße
- (2) Radfreigabe der Gehwegverbindung zwischen Goldbacher Straße und Alschleber Weg
- (3) Prüfung einer verkehrssicheren Radanbindung vom Heutalsweg an die Kreisfahrbahn des Hersdorfplatzes
- (4) Prüfung der Freigabemöglichkeiten der Radverbindung durch die Parkanlagen zwischen Altem Schlachthof und dem Knotenpunkt Parkallee / Lindenauallee
- (5) Freigabe der Fußgängerbrücke am Viadukt (sog. „Spinne“) zur Nutzung für den Radverkehr

Bei der Freigabe sollte darauf geachtet werden, dass keine Einschränkungen für den Fußverkehr entstehen.

**Zeitraum:** kurz- bis mittelfristig

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, 61, 66), ADFC

**Kostenkategorie:** I

**Erste Schritte:** verkehrsrechtliche Prüfung; Umsetzung erster Maßnahmen; Information der Bevölkerung

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** R1

**Weiterführende Informationen:** Radverkehrskonzept Gotha 2030+

## R5. Prüfung der Freigabe weiterer Einbahnstraßen

**Ziel:** Verbesserung der kleinteiligen Erreichbarkeit, Vermeidung von Umwegen, Senkung des Konfliktpotenzials mit dem Fußverkehr, Verbesserung der Wahrnehmung des Radverkehrs durch den Kfz-Verkehr

**Problemlage:** Der überwiegende Teil der Einbahnstraßen im Stadtgebiet Gotha ist bisher auch für den Radverkehr nur in einer Richtung befahrbar. Dadurch ergeben sich Umwege und Nutzungseinschränkungen für den Radverkehr. Gleichzeitig wird teilweise durch die Nutzer unzulässiger Weise entgegen der Einbahnstraßenrichtung auf die Gehwege ausgewichen. Dies führt wiederum zu Konflikten mit dem Fußverkehr.

„Grundsätzlich soll der Radverkehr Einbahnstraßen in beiden Richtungen nutzen können, sofern Sicherheitsgründe nicht dagegen sprechen.“ (FGSV 2010) Dies bedeutet, dass Einbahnstraßen ohne Radfreigabe für die Nutzung in der Gegenrichtung die Ausnahme bilden sollten.

### **Beschreibung der Maßnahme:**

Daher sollte eine flächendeckende Prüfung der Möglichkeiten zur Freigabe der Einbahnstraßen für den Radverkehr im Stadtgebiet erfolgen.

Ob eine Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden kann, wird von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde geprüft. Die Rahmenbedingungen und Regelungen für eine Einbahnstraßenfreigabe sind in der StVO und der ERA festgehalten. Gemäß der derzeit gültigen VwV zur StVO aus dem Jahr 2009 kann der Radverkehr in die Gegenrichtung zugelassen werden, wenn folgende drei Bedingungen erfüllt sind:

- zulässige Höchstgeschwindigkeit max. 30 km/h
- übersichtliche Verkehrsführung (Strecke, Kreuzungen, Einmündungen)
- Schutzraum für Radverkehr vorhanden, wo orts-/verkehrsbezogen erforderlich

Die genannten drei Rahmenbedingungen können auch explizit vorbereitend auf eine Einbahnstraßenfreigabe geschaffen werden. Als Alternative zu einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h ist auch die Einrichtung einer sog. unechten Einbahnstraße (Einfahren von Kfz wird mit dem Zeichen 267 StVO verhindert) möglich. Im Einzelfall ist zu prüfen, welche Variante im Sinne der Radverkehrsförderung effektiver ist.

Generelles Ziel der flächendeckenden Überprüfung bildet eine Eingliederung der Einbahnstraßen in eine folgender drei Kategoriegruppen:

**Kategorie 1:** Eine Radfreigabe ist ohne zusätzliche bauliche Maßnahmen und ohne wesentliche Einschränkungen für den ruhenden Verkehr mittels Beschilderung und Markierung umsetzbar.

**Kategorie 2:** Die Freigabe für den Radverkehr ist durch zusätzliche bauliche Maßnahmen zu begleiten bzw. zu ermöglichen. Oder aber vorher sind veränderte Rahmenbedingungen im Verkehrsnetz erforderlich. Hierbei sind ggf. Einschränkungen für den ruhenden Verkehr notwendig.

**Kategorie 3:** Eine Freigabe für den Radverkehr ist nicht möglich.

Für Kategorie 1 sollte eine schnellstmögliche Realisierung erfolgen. Die notwendigen Maßnahmen für die Umsetzung von Kategorie 2 sollten parallel vorbereitet und hinsichtlich ihrer Finanzierung geplant werden. Für Kategorie 3 sind die Auswirkungen für den Radverkehr im Einzelnen zu betrachten und ggf. Alternativangebote priorisiert zu verbessern.

Durch die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung können wichtige Netzlücken geschlossen und Umwege vermieden werden. Die Kosten sind oft überschaubar. Häufig sind nur Zusatzschilder erforderlich, manchmal auch Markierungen bzw. ergänzende bauliche Maßnahmen.

**Zeitraum:** kurz- bis mittelfristig

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, 61, 66), ADFC

**Kostenkategorie:** I

**Erste Schritte:** Prüfung der Einbahnstraßen auf Freigabe; Umsetzung Kategorie 1; Information der Öffentlichkeit zu den Regelungen und neuen Abschnitten

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** R1

**Beispiele:** Oranienburg, Altstadt Greiz

**Weiterführende Informationen:** Radverkehrskonzept Gotha 2030+, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA, Straßenverkehrsordnung (StVO) sowie zugehörige Verwaltungsvorschrift



## R6. Maßnahmen zur Reduzierung punktueller Konfliktstellen

**Ziel:** Erhöhung der Verkehrssicherheit, Verbesserung der Nutzungsqualität von Radverkehrsanlagen

**Problemlage:** Poller, Umlaufsperrn und ähnliche Hindernisse stellen ein erhebliches Gefährdungspotenzial für den Radverkehr dar.

Derartige Einschränkungen des lichten Raumes sollten daher nur dort vorgesehen werden, wo mit anderen Mitteln der angestrebte Zweck nicht erreicht werden kann.

### Beschreibung der Maßnahme:

Für alle Poller, Umlaufsperrn und ähnliche Hindernisse (u. a. auch Beschilderungsmasten) im Verlauf von Radverkehrsanlagen sollte demnach in einem ersten Schritt geprüft werden, ob diese tatsächlich in ihrer aktuellen Form benötigt werden. Ist dies der Fall so ist durch eine entsprechende Gestaltung sicherzustellen, dass die Gefährdungspotenziale minimiert werden.



Abb. 28: Beispiele zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an Pollern / Umlaufsperrn

Von besonderer Bedeutung sind die Erkennbarkeit und die Gewährleistung ausreichender Durchfahrtsbreiten (siehe Abb. 28 bzw. Radverkehrskonzept 2030+).

**Zeitraum:** mittelfristig

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, 61, 66), ADFC

**Kostenkategorie:** I

**Erste Schritte:** Prüfung bestehender Konfliktpunkte; Erarbeitung eines Umsetzungskonzeptes

**Beispiele:** siehe Abb. 28

**Weiterführende Informationen:** Radverkehrskonzept Gotha 2030+, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA

## R7. Schaffung zusätzlicher Radabstellmöglichkeiten

**Ziel:** Schaffung kleinteiliger Abstellmöglichkeiten, Verbesserung der Nutzungsqualität

**Problemlage:** Fahrradabstellanlagen bilden einen wichtigen Bestandteil der Fahrradinfrastruktur. Die Bedeutung von sicheren und wettergeschützten Radabstellanlagen für die Förderung des Radverkehrs nimmt in Zukunft weiter zu, da seit einiger Zeit verstärkt höherwertige Fahrräder in Deutschland gekauft werden (u. a. Pedelecs). Sie sollten kleinteilig und flächendeckend zur Verfügung stehen. Innerhalb des Stadtgebietes sowie an wichtigen Quellen- und Zielen sind teilweise die bestehenden Radabstellanlagen nicht ausreichend bzw. nicht geeignet ein sicheres Abstellen der Fahrräder zu ermöglichen.

### **Beschreibung der Maßnahme:**

Für die Ausweitung der Radabstellmöglichkeiten im Stadtgebiet sind folgende Handlungsebenen zu berücksichtigen:

- (1) Eine Verdichtung der Radabstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum sowie an öffentlichen Einrichtungen könnte bspw. mit einem Programm „200 Fahrradbügel für Gothas Innenstadt“ vorangebracht werden. Diese sollten möglichst dezentral und kleinteilig eingesetzt werden.
- (2) Durch Informationen und Workshops sollten der Einzelhandel, Betriebe, Wohnungsgenossenschaften und Vermieter für das Thema Fahrradparken sensibilisiert werden. Ziel ist es dabei für attraktive und sichere Radabstellmöglichkeiten zu werben. Nach dem Vorbild der Stadt Leipzig könnte auch ein Förderprogramm „Gothaer Bügel“ entstehen.
- (3) Weiterhin könnte zusätzlich über die örtliche Satzungen darauf hingewirkt werden mehr und qualitativ hochwertige Abstellplätze an und in Gebäuden zu erreichen.
- (4) Für den touristischen Radverkehr sollten gezielte Angebote vorgesehen werden, welche dafür sorgen, dass die Aufenthaltsdauer im Stadtgebiet steigt (siehe Maßnahmenkapitel R8).
- (5) Am Hauptbahnhof sollten mittelfristig überdachte und ggf. auch abschließbare Radabstellmöglichkeiten installiert werden.

Grundsätzlich ist beim Bau von Radabstellanlagen darauf zu achten, dass diese geeignete Vorrichtungen zum Anlehnen und Abschließen der Fahrräder besitzen.

**Zeitraum:** kurz- bis mittelfristig

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, 61, 66, 67, 014), Wohnungswirtschaft, Einzelhandel, öffentliche und private Arbeitgeber, Tourismuswirtschaft, ADFC

**Kostenkategorie:** I-II

**Erste Schritte:** Information von Akteuren (Treffen); Aktionsplan; finanzielle Ressourcen klären; Bau erster Anlagen

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** R8,

**Beispiele:** 1.000 Fahrradbügel für die Dresdner Innenstadt; Leipziger Förderprogramm „Leipziger Bügel“

**Weiterführende Informationen:** Radverkehrskonzept Gotha 2030+; In Leipzig wurde über EFRE-Mittel ein Förderprogramm zur Einrichtung von Radabstellanlagen initiiert. Dabei bezahlen die Unternehmen bzw. Grundstückseigentümer den Fahrradbügel (ca. 160 € je Stück). Die Errichtung und den Unterhalt übernimmt das städtische Tiefbauamt. Siehe auch: [www.leipzig.de/umwelt-und-verkehr/unterwegs-in-leipzig/fahrrad/](http://www.leipzig.de/umwelt-und-verkehr/unterwegs-in-leipzig/fahrrad/)

## R8. Optimierung der Angebote für den touristischen Radverkehr

**Ziel:** Verbesserung der Angebotsqualität, Erhöhung der Verweildauer im Stadtgebiet, Förderung des Radtourismus

**Problemlage:** Ausgehend von den touristischen Radrouten ist die Anbindung des Stadtzentrums aktuell nicht optimal. Es bestehen verschiedene Konflikte und Nutzungseinschränkungen. Spezielle Angebote beispielsweise zur sicheren Aufbewahrung des Gepäcks existieren aktuell nicht. Auch die Informationsangebote auf den städtischen Internetseiten zum Radtourismus sind ausbaufähig.

### **Beschreibung der Maßnahme:**

Folgende Maßnahmen sind zur Verbesserung der Radverkehrsangebote für Touristen zu empfehlen:

- (1) Optimierung der Wegeföhrung der Verbindung vom Radfernweg Thüringer Städtekette in die Altstadt
- (2) Ausweisung einer Route vom Heutalsweg in die Altstadt
- (3) Einrichtung gesonderter Radabstellmöglichkeiten für den touristischen Radverkehr mit zusätzlichen Schließfächern zum Verstauen von Gepäck
- (4) Verbesserung des Informationsangebotes für Radtouristen auf den Internetseiten der Stadt
- (5) Erarbeitung von Informationsflyern zur Navigation in der Stadt sowie zu wichtigen touristischen Sehenswürdigkeiten.

**Zeitraum:** kurz- bis mittelfristig

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, 61, 66, 67, 11, 014), Erfurt Tourismus und Marketing GmbH (zuständig für Städtekette), Landkreis Gotha, ADFC, Tourismuswirtschaft

**Kostenkategorie:** I-II

**Erste Schritte:** Diskussion und Planung der Umsetzung zusammen mit den genannten Akteuren; Prioritätenplan erstellen; finanzielle Ressourcen klären / beschaffen; Umsetzung erster Bausteine

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** R7

**Weiterführende Informationen:** Radverkehrskonzept Gotha 2030+, ADFC-Homepage; <http://www.thueringer-staedtekette.de>

## R9. Ausbau des Radrundwanderweges

**Ziel:** Verbesserung der Befahrbarkeit, Beschilderung, Etablierung als attraktives Freizeitangebot, Erhöhung der Verkehrssicherheit

**Problemlage:** Im Zuge des geplanten Radrundwanderweges Gotha sind vor der Beschilderung verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit, des Fahrkomfort und sowie der Veränderung der Routenführung notwendig.

### **Beschreibung der Maßnahme:**

Eine Befestigung bzw. weitere Verbesserung der Fahrbahnoberflächen ist für folgende Teilabschnitte des Radrundwanderweges notwendig:

- (1) Verbindung Siebleben – Gallettstraße
- (2) Leinefelder Straße
- (3) Verbindung Heutalsweg – Goldbacher Siedlung
- (4) Goldbacher Siedlung – Berggartenweg
- (5) Birkenweg
- (6) Verbindung im Bereich Pfaffenberg
- (7) Verbindung zwischen Bahnstrecke und L 1027
- (8) Verbindung zwischen Pferderennbahn Boxberg und Uelleben
- (9) Verbindung Töpflerleben – Seeberger Landstraße

Darüber hinaus ergeben sich auf Basis der Maßnahmen zur Förderung des Alltagsradverkehrs folgende Veränderungen im Zuge der Radroute:

- (10) Tempo 30 in der Ortslage Uelleben
- (11) Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht im Zuge der Dr.-Trochstraße

Für folgende Abschnitte ist eine generelle Veränderung der Routenführung des Radrundwanderweges Gotha zu empfehlen bzw. weiter zu diskutieren:

- (12) Verbindung Entlang der Seeberger Landstraße  
Aufgrund der Verkehrsaufkommen sowie des Geschwindigkeitsniveaus ist hier eigentlich ein straßenbegleitender Radweg erforderlich. Solange dieser noch nicht existiert, ist als Alternative eine Führung des Radrundwanderweges über Tüttleben denkbar.
- (13) Langensalzaer Straße  
Die Verbindung über die Langensalzaer Straße ist für den Freizeitradverkehr nicht attraktiv. Besser geeignet erscheint die Wegeverbindung an der westlichen Friedhofsflanke. Hier ist allerdings eine Befestigung der Oberflächen erforderlich.

Wenn die infrastrukturellen Maßnahmen abgeschlossen sind, kann eine Beschilderung des Radrundwanderweges und eine gezielte Vermarktung erfolgen.

**Zeitraum:** mittel- bis langfristig

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, 61, 66, 67, 11, 014), Landkreis Gotha, ADFC

**Kostenkategorie:** V

**Erste Schritte:** Austausch der Akteure zu Prioritäten und Finanzierbarkeit; Feinplanung; öffentlichkeitswirksame Umsetzung der ersten Bausteine

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** R8

**Beispiele:** Rund um Darmstadt, Osnabrücker Rund-Tour, GrünGürtel-Radrundweg Frankfurt/Main; Tour de Zwiebel Esslingen

**Weiterführende Informationen:** Radverkehrskonzept Gotha 2030+

## R10. Maßnahmen zur systematischen Radverkehrsförderung

**Ziel:** Umfassende Förderung des Radverkehrs über einzelne infrastrukturelle Maßnahmen hinaus, Verbesserung des Fahrradklimas

**Problemlage:** Neben Maßnahmen in den Bereichen Technik und Planung sind weitere in den Bereichen Öffentlichkeitsarbeit, Angebotsgestaltung und fiskalische Anreize für eine kontinuierliche und systematischen Radverkehrsförderung erforderlich, denn: Radverkehr als System ist mehr als nur Radinfrastruktur.

### **Beschreibung der Maßnahme:**

Die Umsetzung folgender Maßnahmen wird empfohlen:

- (1) Beitritt zur Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen in Thüringen (AGFK-TH) unter Voraussetzung der Schaffung der notwendigen personellen und finanziellen Rahmenbedingungen
- (2) Auslobung eines Wettbewerbes „Fahrradfreundliches Unternehmen“
- (3) Informations- und Marketingplattform zum Radverkehr
- (4) Teilnahme des Stadtrates an der Kampagne „Stadtradeln“
- (5) Regelmäßige Zählung des Radverkehrs
- (6) Initiierung von Bildungsprojekten mit Kitas und Schulen
- (7) Sicherung der personellen und finanziellen Rahmenbedingungen
- (8) Berücksichtigung der Nutzungsanforderungen durch Pedelecs

Eine detaillierte Beschreibung der Maßnahmen ist im Radverkehrskonzept 2030+ der Stadt Gotha zu finden.

**Zeitraum:** mittel- bis langfristig

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, 61, 66, 67, 11, 014), ADFC, Bildungsträger, Stadtrat, Land Thüringen (Verkehrsministerium), Klimabündnis

**Kostenkategorie:** I

**Erste Schritte:** Diskussion in den städtischen Gremien bzgl. Priorisierung der Maßnahmenbausteine (und Finanzierung); Austausch mit relevanten Akteuren bei den wichtigsten Maßnahmen; Umsetzung erster Bausteine

**Beispiele:** Münster; Bocholt; Erlangen; Hannover

**Weiterführende Informationen:** Radverkehrskonzept Gotha 2030+, Fahrradfreundliche Unternehmen in der Region Hannover; AGFK-Thüringen

## 4.5 Maßnahmenpaket Fußverkehr

So gut wie jede Mobilitätskette startet und endet zu Fuß. Der Fußverkehr bildet entsprechend das Fundament bzw. die „Basismobilität“ der Fortbewegung in der Stadt. Es bestehen keine sozialen Zugangsbarrieren. Zu Fuß gehen ist gesund und umweltfreundlich. Gute Bedingungen für den Fußverkehr bilden daher ein zentrales Merkmal von Städten mit einer hohen Lebens- und Aufenthaltsqualität.

Durch ihrer kompakte Struktur sowie die zentral in der Innenstadt liegenden Parkanlagen bestehen sehr gute strukturell Voraussetzungen für den Fußverkehr in der Stadt Gotha. Mit den folgenden Maßnahmen soll die Angebotsqualität für den Fußverkehr in den kommenden Jahren weiter gesteigert werden:

- F1 Barrierefreie Gestaltung der Fußverkehrsanlagen
- F2 Quartiersbezogene kleinteilige Fußverkehrskonzepte
- F3 Schaffung zusätzlicher Querungsstellen
- F4 Verbesserung der Erreichbarkeit der Altstadt
- F5 Weiterentwicklung Kommunikationsachse Bahnhof - Zentrum
- F6 Schließung von Lücken im Gehwegnetz
- F7 Markierung von Fußgängerüberwegen an Kreisverkehren
- F8 Einsatz von Gehwegüberfahrten und Gehwegvorstreckungen
- F9 Verbesserung der Querungsmöglichkeiten an Knotenpunkten
- F10 Städtisches Gehwegsanierungs- und Bordabsenkungsprogramm
- F11 Rückbau von Sperrketten

Besonderes Augenmerk wird dabei auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie eine barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen gelegt.

Ziel ist es dabei ein attraktives und sicheres Gehen zu ermöglichen. Dies bedeutet, dass ausreichende Flächen zur Verfügung stehen und gute Querungsmöglichkeiten und Sichtbeziehungen existieren. Die Gehwege sollen als Orte der Kommunikation und des Aufenthaltes zurückgewonnen werden.

Mit einer gezielten und konsequenten Förderung des Fußverkehrs könnte die Stadt Gotha eine Vorreiterrolle im Land Thüringen und darüber hinaus übernehmen.



## F1. Barrierefreie Gestaltung der Fußverkehrsanlagen

**Ziel:** Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr, Sicherung der Teilhabe am Verkehr v. a. für Kinder und ältere Menschen, Umsetzung des Grundgesetzes und der UN-Behindertenrechtskonvention

**Problemlage:** Entsprechen des Diskriminierungsverbotes im Artikel 3 Absatz 3 des Grundgesetz darf niemand wegen seiner Behinderung benachteiligt werden. Dies muss im Rahmen jeglicher Verkehrsraumgestaltung durch ein „Design für Alle“ bzw. eine barrierefreie Gestaltung berücksichtigt werden.

Barrierefreiheit wird dabei im Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) im § 4 wie folgt definiert: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

Im Bestand sind die Fortbewegungsmöglichkeiten für verschiedene Nutzergruppen in der Stadt Gotha zum Teil eingeschränkt. Barrierefreie Verkehrsanlagen existieren bisher lediglich punktuell bzw. abschnittsweise. Betroffen sind neben mobilitätseingeschränkten Personen im eigentlichen Sinne<sup>3</sup> auch ältere Menschen sowie Kinder.

### Beschreibung der Maßnahme:

Im Rahmen von Um-, Aus- und Neubauvorhaben sollten die Zielstellungen der Barrierefreiheit sowie des „Design für Alle“-Gedankens in der Stadt Gotha konsequent berücksichtigt werden. Gemäß Handbuch für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA) sind dabei für barrierefreie Räume folgende Grundfunktionen zu beachten:

- Zonierung                      Trennung öffentlicher Räume in einbau- und hindernisfreie Bereiche für die Fortbewegung und Bereiche für den Aufenthalt, für Möblierung, das Abstellen von Fahrzeugen, Pfosten und Masten sowie Begrünung
- Nivellierung                    Gewährleistung möglichst stufenloser Übergänge, generelle Vermeidung von Kanten über 3 cm Höhe

---

<sup>3</sup> Zu dieser Gruppe gehören Menschen mit kognitiven Entwicklungsbeeinträchtigungen sowie Körperbehinderte, Sehgeschädigte, Hörbehinderte, Sprachbehinderte und psychisch behinderte Menschen.

- Linierung (taktile Linienführung) Vorhandensein von Leitlinien für die Orientierung und Gewährleistung einer durchgängigen Er tastbarkeit von Wegen
- Kontrastierung Visuell, taktil und akustisch kontrastierte Gestaltung des Verkehrsraumes, Gewährleistung einer visuellen und taktilen Leit- und Warnfunktion

Barrierefrei Gestaltung ist dabei weit mehr als der Einbau von kontrastreichen Bodenindikatoren. Diese beginnt bei der Sicherung ausreichend breiter Verkehrsräume u. a. für Personen mit Langstock, Rollator, Rollstuhl, Kinderwagen etc. Weiterhin ergeben sich spezielle Anforderungen an Längs- und Querneigungen von Gehwegen. Vertikale Hindernisse im Straßenraum (z. B. Poller, Geländer) müssen gekennzeichnet und ggf. mit einem Unterlaufschutz ausgestattet werden. Gleiches gilt für Treppen und Kanten. Hier sollten die Vorderkanten der Stufen einen deutlichen visuellen Kontrast aufweisen.

Allgemein sollten die Oberflächen möglichst gut berollbar sein. Das ist prinzipiell auch in denkmalpflegerisch sensiblen Bereichen möglich, u. a. durch die Wahl von geschnittenem Pflaster.

Auch barrierefreie Überquerungsstellen sollten geschaffen werden. Zwar existiert in der Regel ein Zielkonflikt zwischen dem Orientierungsbedarf sehgeschädigter Menschen und der Überrollbarkeit der Bordkante z. B. mittels Rollator. Aber eine Bordhöhe von 3 cm bietet hier beispielsweise einen praktikablen Kompromiss zwischen Er tastbarkeit und Berollbarkeit. Bei der Bauausführung ist auf eine Einhaltung dieser Bordhöhe besonders zu achten. Zudem kann als Alternative auch eine sog. „Doppelquerung“ (überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe) angewendet werden. Weitere Besonderheiten sind bei der Ausstattung von Lichtsignalanlagen zu beachten.

Neben diesen Aspekten ist noch eine Vielzahl weiterer Anforderungen zu beachten. Daher sollte bei der Maßnahmenumsetzung möglichst auch eine intensive Abstimmung und ggf. auch ein Praxistest mit den Behindertenverbänden und dem Seniorenbeirat erfolgen.

Neben den klassischen Themenfeldern der Barrierefreiheit für die mobilitätsbehinderten Personen im eigentlichen Sinne sollten zukünftig auch konkrete Maßnahmen für ältere Personen sowie für Kinder vorgesehen werden.

Bei den Senioren stehen dabei im Vordergrund sich einerseits kurz ausruhen zu können, um Kraft für den weiteren Weg zu sammeln. Andererseits werden Orte benötigt, welche die Möglichkeit bieten, sich zu treffen und am öffentlichen Leben teilzunehmen. Dies muss nicht zwingend durch Bänke gewährleistet werden, sondern kann auch durch andere „definitionsoffene“ Möblierungs- und sonstige Objekte erfolgen.

Diese können gleichzeitig auch als Spielmöglichkeiten für Kinder dienen. Ergänzend kann durch einfache Elemente wie Findlinge sowie Oberflächenmaterialien den Anforderungen von Kindern im Straßenraum besser Rechnung getragen werden.

Die Aspekte einer besonderen kinder- und seniorentauglichen Straßenausstattung wurden in der Stadt Griesheim im Rahmen der Projekte „bespielbare Stadt“ und „besitzbare Stadt“ mit konkreten Maßnahmen umgesetzt und sehr erfolgreich realisiert. Diese Projekte könnten als Vorbild für die Stadt Gotha im Rahmen quartiersbezogener Fußverkehrskonzepte (siehe Maßnahme F2) übernommen werden.

**Zeitraum:** kontinuierlich

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, 61, 66, 67), Jugendparlament Seniorenbeirat, Behindertenverband, Kinderschutzbund

**Kostenkategorie:** Umsetzung im Rahmen ohnehin erfolgender Planungen

**Erste Schritte:** Qualitätsmanagement aufbauen; Umgesetzte Projekte evaluieren; kontinuierliche Beteiligung der Akteure sichern

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** M11, M12, M13, M14, Ö10, F2, F3, F4, F5, F8, F9, F10, F11

**Beispiele:** Besitz- und bespielbare Stadt Griesheim

**Weiterführende Informationen:** [nullbarriere.de](http://nullbarriere.de); Handbuch „Barrierefreie Verkehrsraumgestaltung“

## F2. Quartiersbezogene kleinteilige Fußverkehrskonzepte

**Ziel:** Definition kleinteiliger Maßnahmen; Umsetzung von Teilbausteinen des VEP (z. B. Barrierefreiheit), Schaffung Fußgängerfreundlicher Quartiere, Start der strategischen Fußverkehrsförderung

**Problemlage:** Die Probleme und Konflikte für den Fußverkehr sind sehr vielschichtig. Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung können auf gesamtstädtischer Ebene daher die wichtigen Themenfelder meist nur exemplarisch behandelt werden. Eine kleinteilige Erhebung und Maßnahmenkonzeption für jede Stolperstelle, jeden kleinen Umweg, jede fehlende Bordabsenkung oder gebietsinterne Quelle-Ziel-Strukturen ist in diesem Rahmen nicht möglich.

Hier setzen kleinteilige Fußverkehrskonzepte an. Diese sind auf den Stadtteil oder das Quartier ausgerichtet. Entsprechende Konzepte werden bundesweit bisher nur von wenigen Städten und Gemeinden erarbeitet, sind aber von hoher Bedeutung für eine umfassende Förderung des Fußverkehrs. Das Verkehrsministerium Thüringen erarbeitet gerade eine Förderkulisse für solche Fußverkehrskonzepte.

### **Beschreibung der Maßnahme:**

Für die einzelnen Stadt- und Ortsteile sollte sukzessive die Erarbeitung von kleinteiligen quartiersbezogenen Fußverkehrskonzepten vorgenommen werden. Ein erstes Schwerpunktgebiet könnte das Wohngebiet Clara-Zetkin-Straße bilden. Hier bestehen erhebliche Verbesserungspotenziale für den Fußverkehr. Weitere Schwerpunktbereiche können insbesondere auch aus der Stadtentwicklung (ISEK) abgeleitet werden.

Im Rahmen der Konzepte sollte eine integrierte städtebaulich-verkehrliche Betrachtung vorgenommen werden. Im Vordergrund muss dabei eine demographiefeste Quartiersentwicklung unter Berücksichtigung des „Design für Alle“-Gedankens stehen (siehe Maßnahme F1). Neben kleinteiligen Maßnahmen sind dabei auch identitätsstiftende Projekte in den Quartieren zu initiieren und konkrete straßenabschnittsbezogene Gestaltungslösungen für das Nebennetz aus den Gestaltungsprinzipien entsprechend Maßnahmenkomplex M14 abzuleiten.

Hierbei sollten umfangreiche Beteiligungsmöglichkeiten durch die Anwohner im Quartier angeboten werden

**Zeitraum:** kurz- bis mittelfristig

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, 61, 66, 67), Einwohner des Quartiers / Stadtteils, besondere Nutzergruppen bzw. Institutionen wie Schulen, Kitas, Senioreneinrichtungen

**Kostenkategorie: I**

**Erste Schritte:** Wahl eines Pilotquartiers; Bildung Akteurskreis; Erarbeitung von Konzeptanforderungen durch den Akteurskreis; Klärung finanzieller Ressourcen und ggf. Anpassung der Anforderungen an das Konzept; Beantragung der Fördermittel; Ausschreibung des Konzeptes

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** M11, Ö11, F1, F3, F6, F8, F9

**Beispiele:** Norderstedt, Kiel, Berlin, Halle/Saale

### F3. Schaffung zusätzlicher Querungsstellen

**Ziel:** Erleichterung des Überquerens der Fahrbahn, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Reduzierung von Trennwirkungen

**Problemlage:** Aufgrund der hohen Verkehrsbelegungen ist im Zuge von Hauptverkehrsstraßen das Queren der Fahrbahn für Fußgänger nur selten möglich und zudem gefährlich. Es ergeben sich Konflikte, Umwege und lange Wartezeiten.

#### **Beschreibung der Maßnahme:**

Generell sollten überall, wo signifikante Wegebeziehungen im Fußverkehr existieren, Querungsanlagen geschaffen werden, insbesondere dort wo ausreichende Fahrbahnflächen zur Verfügung stehen. Folgende Optionen stehen hierfür zur Verfügung:

- Einbau von Mittelinseln (ggf. auch mittels provisorischer Bordelement)
- Anordnung von Fußgängerüberwegen (FGÜ, „Zebrastrifen“)
- Installation von Fußgängerlichtsignalanlagen (Fg-LSA)
- Vorziehen der Seitenbereiche („Gehwegnasen“)
- Herstellen von Bordabsenkungen
- Einsatz von Aufpflasterungen
- Absenkung des zulässigen Geschwindigkeitsniveaus im Kfz-Verkehr

In folgenden Bereichen besteht dringender Handlungsbedarf und / oder gute Realisierungsmöglichkeiten:

- (1) Ohrdruffer Straße in Bereich Töpfler Weg (Verlängerung des einstreifigen Querschnittes der stadteinwärtigen Fahrbahn bis in Höhe Tankstelle, mittelfristig ggf. Ergänzung einer Fußgängerlichtsignalanlage)
- (2) Haltestellenbereich Eschleber Straße (Reduzierung der Fahrbahnbreite, Einbau einer Mittelinsel)
- (3) Europakreuzung (Markierung von Fußgängerüberwegen im Bereich der freien Rechtsabbieger)
- (4) Krusewitzstraße nördlich der Einmündung Siedlerhofstraße (Mittelinsel)
- (5) Knotenpunkt Friedrich-Perthes-Straße / Justus-Perthes-Straße / Erfurter Landstraße (Mittelinsel, siehe Maßnahmenkapitel M9)
- (6) Kindleber Straße südlich der Einmündung Fliegerstraße (Mittelinsel)
- (7) Parkstraße im Bereich der Parkplatzausfahrt Alter Schlachthof (Mittelinsel)

- (8) Reinhardsbrunner Straße östlich der Einmündung Walthershäuser Straße (Prüfung Fußgängerüberweg)
- (9) Inselsbergstraße Berufsschulzentrum West (Geschwindigkeitsreduktion Kfz-Verkehr und Prüfung Fußgängerüberweg)

Die notwendigen Veränderungen zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Altstadt werden im nachfolgenden Maßnahmenkomplex F4 zusammengefasst.

Weitere Verbesserungen der Querungsbedingungen ergeben sich bei der Umsetzung von verschiedenen anderen Maßnahmenkomplexen durch die Umgestaltung von Vorfahrtkreuzungen zu Kreisverkehren (siehe M10), durch die Reduzierung des zulässigen Geschwindigkeitsniveaus (siehe M7 und M8) sowie im Rahmen der generellen Straßenraumgestaltung und Knotenpunktoptimierung (siehe M9, M11, M14, F7, F8, F9 und F11). Grundsätzlich sollten im Rahmen von Um-, Aus- und Neubaumaßnahmen Maßnahmen zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten eine wichtige Rolle spielen.

**Zeitraum:** kurz- bis mittelfristig

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, 61, 66, 67), SBA Mittelthüringen

**Kostenkategorie:** II

**Erste Schritte:** Aktionsplan erstellen; Mittel einstellen; Umsetzung erster Maßnahmen; Information der Öffentlichkeit

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** M9, M10, F1, F2, F4

**Beispiele:** Fußgängerüberwege (FGÜ) und Mittelinseln in Gotha

**Weiterführende Informationen:** Empfehlungen der Fußgängerverkehrsanlagen der FGSV

#### F4. Verbesserung der Erreichbarkeit der Altstadt

**Ziel:** Schaffung zusätzlicher Querungsstellen, Verbesserung der Verknüpfung der Altstadt mit den umliegenden Stadtgebieten, Erhöhung der Verkehrssicherheit

**Problemlage:** Die das Stadtzentrum umgebenden Straßenzüge weisen durchgängig hohe bis sehr hohe Verkehrsaufkommen zwischen 7.000 und 21.000 Kfz/24h auf. Diese sorgen für erhebliche Trennwirkungen. Die Verknüpfung mit den westlich, nördlich und östlich angrenzenden Stadtteilen wird deutlich eingeschränkt. Ein sicheres Queren ist lediglich an wenigen definierten Querungsstellen möglich. Die sicheren Querungsmöglichkeiten liegen teilweise zu weit auseinander. Dies führt zu langen Wartezeiten, Umwegen, Konflikten sowie Fehlnutzungen.

#### **Beschreibung der Maßnahme:**

In verschiedenen Teilbereichen können die Querungsprobleme durch eine Reduzierung des zulässigen Geschwindigkeitsniveaus bereits vermindert werden (siehe Abb. 29). Besonderer Handlungsbedarf besteht hierbei im Bereich des Herzoglichen Museums sowie im Bereich Arnoldiplatz / Eckhofplatz.

Weitere Verbesserungsmöglichkeiten ergeben sich insbesondere bei der grundhaften Sanierung der betroffenen Straßenabschnitte. Für die Bertha-von-Suttner-Straße / Bürgerau sowie die Gartenstraße wurden in den Maßnahmenkapiteln M12 und M13 Zukunftsvisionen für eine veränderte Querschnittsaufteilung und Straßenraumgestaltung entworfen. Diese beinhalten wesentliche Verbesserungen für den Fußverkehr. Auch im Zuge der Friedrichstraße und der Parkallee können deutliche Verbesserungen durch eine veränderte Straßenraumaufteilung erreicht werden (siehe Maßnahmenkapitel M11). Wichtige Voraussetzung für die Umgestaltungsmöglichkeiten in der Friedrichstraße bildet die Sperrung der Huttenstraße für den MIV.

An folgenden Punkten besteht Handlungsbedarf bei den Querungsmöglichkeiten:

- (1) Bertha-von-Suttner Straße westlich der gleichnamigen Haltestelle (Bordabsenkung, Pflasterung der Querungsstelle auf der bestehenden Mittelinsel)
- (2) Bertha-von-Suttner-Straße / Bürgerau insbesondere zwischen Fritzelsgasse und Großer Fahnenstraße (z. B. durch eine Umgestaltung der Knotenpunkte zum Minikreisverkehr, siehe M13), langfristig im Rahmen einer komplexen Umgestaltung
- (3) Parkallee östlich der Einmündung Lindenauallee (Mittelinsel unter Nutzung der bestehenden Sperrfläche)



- (4) Parkallee im Bereich des Herzoglichen Museums (platzartige Gestaltung), mittel- bis langfristig im Rahmen einer komplexen Umgestaltung
- (5) Parkallee im Bereich Jägerstraße (Mittelinsel), mittel- bis langfristig im Rahmen einer komplexen Umgestaltung
- (6) Parkallee im Bereich der Parkplatzausfahrt Marstall (Mittelinsel im Beginn der Aufweitung der Linksabbiegespur)
- (7) Hersdorfstraße am Knotenpunkt Huttenplatz (Bordabsenkung, Pflasterung der Querungsstelle auf der bestehenden Mittelinsel)
- (8) Gartenstraße in Höhe Pfortenstraße (Fußgänger-LSA, einschließlich Mittelinsel zwischen Straßenbahntrasse und nördlicher Richtungsfahrbahn), mittelfristig als Übergangslösung bis zu einer komplexen Umgestaltung

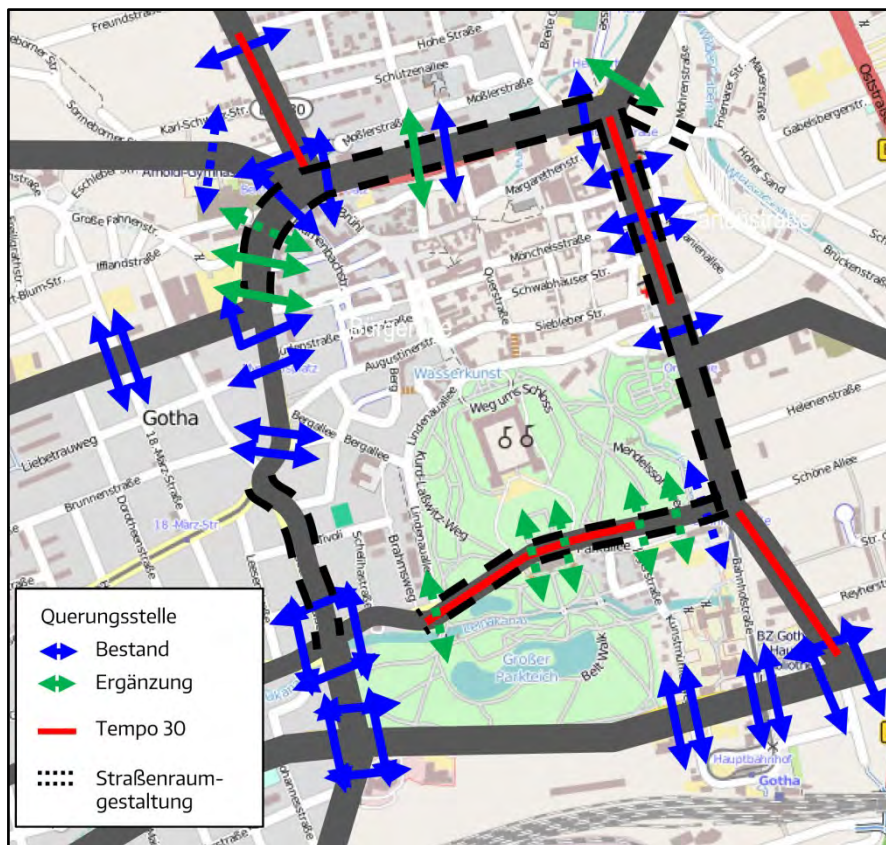


Abb. 29: bestehende Altstadtanbindung und Optimierungsoptionen

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)

<http://www.openstreetmap.org/> bzw. <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>

Neben den punktuellen Verbesserungen der Querungsbedingungen sollten am Altstadtrand flächenhaft Querungsmöglichkeiten eingerichtet werden. Daher ist im Rahmen der Umgestaltungsmaßnahmen eine Reduzierung der Fahrbahnbreiten anzustreben, die auch Trennwirkungen reduzieren würde.

Da die Maßnahme den bedeutendsten Stadtteil Gothas adressiert, ist es wichtig viele Akteure einzubeziehen, sowohl vor und während der Maßnahmenumsetzung, als auch in der Bekanntmachung der neuen Zugangsmöglichkeiten zur Altstadt.

**Zeitraum:** punktuell kurz- bis mittelfristig, ansonsten mittel- bis langfristig

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, 61, 66, 67), Stiftung Thüringer Schlösser und Gärten, TWSB, RVG, Behindertenverband, Seniorenbeirat

**Kostenkategorie:** kleinteilige Maßnahmen KK I – KK II, grundlegende Umgestaltung KK IV – KK V

**Erste Schritte:** Umsetzungsplan erstellen; Information und Austausch mit betroffenen Akteuren (Unternehmen, Tourismus, Verbände, Anwohner); Information der Gothaer Bevölkerung über die neuen Elemente

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** M8, M9, M10, M11, M12, M13, F1, F3, F5, F8, F9, F11

## F5. Weiterentwicklung Kommunikationsachse Bahnhof - Zentrum

**Ziel:** Attraktivere Fußwegachse zwischen Bahnhof und Stadtzentrum, Einbindung der wichtigen Ziele im Umfeld, Belebung der Friedrichstraße, Erhöhung der Erlebnisqualität sowie der Kommunikationsmöglichkeiten

**Problemlage:** Im Bestand wird der Straßenzug Bahnhofstraße / Friedrichstraße / Ekhofplatz / Arnoldiplatz den Nutzungsanforderungen im Umfeld sowie als Hauptverbindung zwischen Bahnhof und Stadtzentrum und den daraus entstehenden Anforderungen im Fußverkehr nicht gerecht

Im Abschnitt zwischen Eckhofplatz und Mozartstraße liegen die Verkehrsaufkommen durchweg bei über 7.000 Kfz/24h. Die flächenhafte Querbarkeit der Straße und auch die Aufenthaltsqualität sind erheblich eingeschränkt. Derartig hohe Verkehrsaufkommen mindern das Potenzial der Friedrichstraße als wichtige Kommunikations- und Fußwegachse. Die Konflikte werden durch Führung des Radverkehrs im Seitenraum zusätzlich verstärkt.

Für wichtige Ziele im Umfeld des Straßenzuges, wie z. B. Orangerie, Neues Rathaus, Stadtbibliothek, Kulturhaus, Fachschule, Perthes-Forum, Finanz- und Sozialgericht sowie verschiedene Gebäude des Bildungszentrums Gotha ergeben sich dadurch Einschränkungen.

### **Beschreibung der Maßnahme:**

Der Straßenzug Bahnhofstraße / Friedrichstraße / Ekhofplatz / Arnoldiplatz sollte im Sinne einer attraktiven Fuß- und Kommunikationsachse zwischen Bahnhof und Stadtzentrum wie folgt weiterentwickelt werden:

- kleinteilige Maßnahmen zur Verbesserung der Querungsbedingungen wie z. B. Tempo-30 (siehe Maßnahme M8), Rückbau von Sperrketten (siehe F11), Aufhebung der Benutzungspflicht im Radverkehr (siehe R2) etc.
- Reduzierung der Verkehrsaufkommen nach Sperrung der Huttenstraße für den MIV (siehe 3.2.6 bzw. Ö2)
- Anpassung des Querschnittsaufteilung einschließlich Reduzierung der Kfz-Fahrbahn im Zuge der Friedrichstraße (siehe Maßnahme M11)
- Umgestaltung des Knotenpunktes Bahnhofstraße / Mozartstraße / Friedrichstraße (siehe Maßnahme M9)
- Fußgängerfreundliche Gestaltung der Nebenstraßenzufahrten (siehe F8)

Darüber hinaus sollte bei der Gestaltung der Fuß- und Kommunikationsachse darauf geachtet werden, dass über die klassischen öffentlichen Verkehrsflächen hinaus Angebote integriert werden, welche eine hohe Erlebnisqualität gewährleisten. In die Nebenflächen sollten „definitionsoffene“ Elemente bzw. Stadtmöbel integriert werden, welche zur Förderung des Verweilens,

Kommunizieren und Spielen beitragen. Hierbei sollten die angrenzenden Nutzungen (siehe Abb. 30) berücksichtigt und ggf. im Straßenraum zitiert werden. Mit Flächen für Kfz-Parken sollte hingegen sensibel umgegangen werden.

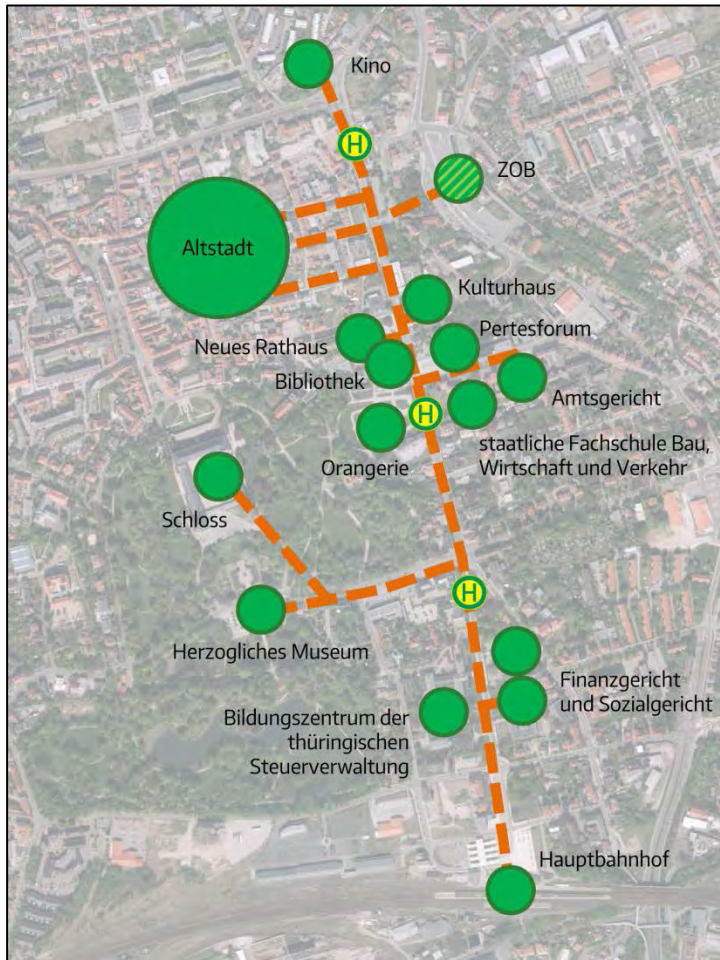


Abb. 30: Fuß- und Kommunikationsachse Bahnhof - Zentrum

Zeitraum: mittel- bis langfristig)

Akteure: Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, 61, 66, 67, 014)

Kostenkategorie: V

**Erste Schritte:** Fassung der Maßnahmenbestandteile in einem vorplanerischen Entwurf bzw. einer Straßenraumgestaltungskonzeption; Prioritäten Diskussion in den städtischen Gremien; Zeit- und Finanzplanung; Ausführungsplanung und Umsetzung erster Abschnitte

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** M9, M11, F1, F3, F4, F8, F9, F11

**Erforderliche übergeordnete Maßnahmen:**

**Weiterführende Informationen:** Bereits im VEP 2005 wurde die attraktive Gestaltung dieser Kommunikationsachse empfohlen.

## F6. Schließung von Lücken im Gehwegnetz

**Ziel:** Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr, Vermeidung von Umwegen, Sicherung der Erschließung und Erreichbarkeit; Schaffung durchgehender Fußverkehrsrouten

**Problemlage:** Im Gothaer Stadtgebiet existieren verschiedene Straßenabschnitte die über keine oder ausschließlich einseitige Gehwege verfügen. Dadurch ergeben sich Umwege bzw. zum Teil auch Einschränkungen bei der Erreichbarkeit einzelner Gebiete.

Bezüglich der Notwendigkeit von Gehwegen wird in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) wie folgt ausgeführt: „An angebauten Straßen sind Anlagen für den Fußverkehr überall erforderlich.[...] Lücken in der Bebauung im Zuge einer ansonsten angebauten Straße dürfen diese Grundausstattung nicht unterbrechen. [...] Einseitig angebaute Straßen bedingen in der Regel nur einseitige Anlagen für den Längsverkehr, es sei denn, die nicht angebaute Seite besitzt aus anderen Gründen Attraktivität für Fußgänger (z. B. Haltestelle, Parkplätze).“

### **Beschreibung der Maßnahme:**

Für folgende Straßenabschnitte ist entsprechend eine Ergänzung von Gehwegen zu empfehlen:

- (1) Weimarer Straße zwischen Seeberger Landstraße und Gamstädter Weg, einseitig auf der Nordseite
- (2) Siedlerhofstraße zwischen Krusewitzstraße und Ortslage Sundhausen, einseitig
- (3) Kindleber Straße zwischen Kindleber Feld und Nebenarm Kindleber Straße, einseitig
- (4) Weimarer Straße zwischen Mönchallee und Bertha-Schneyer-Straße, Ergänzung auf der Südseite
- (5) Südstraße zwischen Haltestelle „Südstraße (Hbf)“ und Bahnhofszugang Süd, Ergänzung auf der Nordseite
- (6) Eisenacher Straße zwischen Prießnitzstraße und An den Hundert Äckern bzw. perspektivisch bis zum Ortseingang, einseitig
- (7) Gotthardtstraße zwischen Friedrichstraße und Kastanienallee, Ergänzung auf der Nordseite
- (8) Seeberger Landstraße, Teilabschnitte zwischen Weimaer Straße und Wiesengasse, einseitig
- (9) Harjestraße zwischen Am Königsbrunnen und Ohrdruffer Straße, Ergänzung Südseite

(10) Günthersleber Straße, Teilabschnitt zwischen Ohrdruffer Straße und Dr.-Troch-Straße

Mehrere Abschnitte befinden sich in den Ortseingangsbereichen, wo das Gefährdungspotenzial aufgrund des höheren Geschwindigkeitsniveaus und der fehlenden Ortseingangsgestaltung besonders hoch ist.

**Zeitraum:** mittel- bis langfristig

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, 61, 66, 67)

**Kostenkategorie:** II-III

**Erste Schritte:** Abgleich mit anderen Straßenbaumaßnahmen wegen etwaiger Überschneidungen; Grundstücksverhältnisse klären; Prioritäten- und Finanzplan; Diskussion in städtischen Gremien; Umsetzung erster Abschnitte

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** M11, F1

## **F7. Markierung von Fußgängerüberwegen an Kreisverkehren**

**Ziel:** Schaffung einer allseits bekannten Vorfahrtsregelung, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Verbesserung der Querungsbedingungen

### **Problemlage:**

Die Vorfahrtregelung an Kreisverkehren ohne Fußgängerüberwege (FGÜ bzw. „Zebrastreifen“) ist vielen Verkehrsteilnehmern nicht bekannt. Bei der Einfahrt in den Kreisverkehr hat der Kfz-Verkehr gegenüber Fußgängern Vorrang. Bei der Ausfahrt sind Kfz gegenüber Fußgängern hingen wartepflichtig.

In der Praxis ergibt sich hieraus ein erhöhtes Konfliktpotenzial. Einige Verkehrsteilnehmer gewähren Fußgängern generell Vorrang, andere generell nicht. Aus den unterschiedlichen Verhaltensmustern können Auffahrunfälle entstehen.

Fußgänger verhalten sich an Kreisverkehren ohne FGÜ tendenziell eher defensiv. Damit wird die Attraktivität der Querungsmöglichkeiten eingeschränkt.

Hinsichtlich der Gestaltung der Querungsbereiche von innerörtlichen Kreisverkehren hat es in den letzten Jahren, basierend auf verschiedenen praktischen Erfahrungen, Veränderungen in den Regelwerken gegeben, insbesondere für die Anwendung von Fußgängerüberwegen.

Sowohl im Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren der FGSV als auch im ADAC-Praxisleitfaden wird für den Innerortsbereich grundsätzlich die Ausbildung der Überquerungsstellen an Kreisverkehren als Fußgängerüberweg empfohlen.

### **Beschreibung der Maßnahme:**

Die Querungsstellen des innerstädtischen Kreisverkehrs am Hersdorfplatz sollten entsprechend mit Fußgängerüberwegen nachgerüstet werden (siehe Abb. 31). Weiterhin sollte beim Neubau von Kreisverkehren im Stadtgebiet, sofern diese im Innerortsbereich liegen, generell eine Markierung von Fußgängerüberwegen vorgesehen werden.

Damit ergibt sich eine eindeutige und allgemeinverständliche Verkehrsregelung, welche wesentlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beiträgt. Zudem verbessern sich die Querungsbedingungen für den Fußverkehr.

Für den Kfz-Verkehr entstehen keine nennenswerten negativen Auswirkungen. Die Querungsstelle befindet sich in der Regel ca. 4 m von der Kreisfahrbahn abgesetzt. Das an erster Stelle in der Zufahrt wartende Fahrzeug hat entsprechend nur die übergeordnete Kreisfahrbahn zu beachten. Die Querung der Fußgängerfurt findet bereits vorher statt.



**Abb. 31:** Fotomontage Fußgängerüberwege am Hersdorfplatz

Für die bestehenden Kreisverkehre im Stadtrandbereich im Verlauf der Süd-Tangente bzw. Dr.-Troch-Straße ist eine Markierung von Fußgängerüberweg nicht zu empfehlen. Die entsprechenden Kreisverkehre haben eher Außerortscharakter.

**Zeitraum:** mittelfristig

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, 66)

**Kostenkategorie:** I

**Erste Schritte:** Erarbeitung Markierungs-, Ausrüstungs- und Beschilderungsplan

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** M10, F1

**Beispiele:**

**Weiterführende Informationen:** FGSV(2006) Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren [FGSV-Nr. 242]; ADAC(2005) Der Kreisverkehr (Ein ADAC-Leitfaden für die Praxis)



## F8. Einsatz von Gehwegüberfahrten und Gehwegvorstreckungen

**Ziel:** Verbesserung der Sichtbeziehungen, Reduzierung der Abbiegegeschwindigkeiten, Verdeutlichung des Vorrangs des Fußverkehrs, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Reduzierung von Barrieren

### Problemlage:

Obschon an einzelnen Einmündungen bereits moderne Gehwegüberfahrten realisiert worden sind, existieren zum überwiegenden Teil noch klassische Knotenpunktformen zur Abgrenzung des Nebennetzes. An diesen sind die Rahmenbedingungen für den Fußverkehr schwierig. Die Kreuzungsbereiche werden teilweise vom Kfz-Verkehr zugeparkt. Die Zufahrt ins Nebennetz ist baulich nicht erkennbar. Vor allem an besonders breiten Einmündungen sind hohe Abbiegegeschwindigkeiten zu beobachten.

### Beschreibung der Maßnahme:

Im Rahmen von Um-, Neu- und Ausbaumaßnahmen sollten die Querungsstellen für den Fußverkehr konsequent baulich verdeutlicht werden. Dies ist durch Gehwegvorstreckungen und Gehwegüberfahrten möglich (siehe Abb. 32 und Abb. 33).



Abb. 32: Gehwegüberfahrt (Beispiel: Gotha Gartenstraße)



Abb. 33: Gehwegvorstreckung (Beispiel: Dresden)

Der Einsatz von Gehwegüberfahrten eignet sich vor allem zur Abgrenzung des Nebennetzes vom Haupt- und Erschließungsstraßennetz. Gehwegvorstreckungen sollten hingegen vorrangig an Knotenpunkten im Haupt- und Erschließungsstraßennetz z. B. zur Abgrenzung von Parkstreifen verwendet werden. Zur Abgrenzung des Nebennetzes weniger effektiv als Gehwegüberfahrten.

Durch den Einsatz von Gehwegüberfahrten wird der untergeordnete Charakter des Nebennetzes klar verdeutlicht. Hauptgrund dafür ist, dass das Höhenniveau sowie der Oberflächenbelag des Gehweges über den Einmündungsbereich hinweggeführt werden. Für den Fußgänger- und Radverkehr im Zuge der durchgehenden Hauptverkehrsstraße entstehen wesentliche Vorteile. Deren Bevorrechtigung wird besser vermittelt, die Konfliktpotenziale mit abbiegenden Fahrzeugen reduziert und damit die Verkehrssicherheit wesentlich erhöht. Zudem entstehen barrierefreie Fuß- und ggf. Radverkehrsanlagen.

Durch eine Anrampung oder den Einsatz von Formsteinen wird der entstehende Höhenunterschied durch den Kfz-Verkehr überwunden. Dies sorgt für geringere Abbiegeschwindigkeiten.

Bei den Gehwegvorstreckungen werden die Seitenbereiche bis an die eigentliche Kfz-Fahrbahn vorgezogen. Damit verbessern sich die Sichtbeziehungen zwischen Kfz- und Fußverkehr deutlich. Auch das Zuparken der Knotenpunktbereiche kann durch die Gehwegvorstreckungen effektiv unterbunden werden. Durch die Reduzierung des Einmündungsbereiches können auch hier in der Regel die Abbiegeschwindigkeiten vermindert werden.

**Zeitraum:** kontinuierlich

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, 61, 66, 67)

**Kostenkategorie:** I-II

**Erste Schritte:** Berücksichtigung im Rahmen anstehender Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** M14, F1, F2, F4, F5

**Beispiele:** siehe Abb. 32 und Abb. 33

**Weiterführende Informationen:** Durch den Schwerverkehr wirken große Seitenkräfte auf die Pflasterfläche. Dies sollte bereits bei der Bauausführung der Gehwegüberfahrt beachtet werden, damit sich nicht kurzfristig Pflastersteine lockern.

## F9. Verbesserung der Querungsmöglichkeiten an Knotenpunkten

**Ziel:** Verbesserung der Querungsmöglichkeiten an Knotenpunkten, Reduzierung von Umwegen, Erhöhung der Verkehrssicherheit

**Problemlage:** An verschiedenen Knotenpunkten im Stadtgebiet wird den Belangen des Fußverkehrs noch nicht ausreichend Rechnung getragen. Die Probleme sind dabei vielschichtig. An mehreren LSA-Kreuzungen fehlen Fußgängerfurten für einzelne Knotenpunktarme. Teilweise sind die Wartezeiten zu lang. Andernorts sind die zu querenden Fahrbahnen sehr breit.

Neben erhöhten Konfliktpotenzialen wird dadurch die Nutzungsqualität im Fußverkehr deutlich eingeschränkt.

### **Beschreibung der Maßnahme:**

Entsprechend der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) ist an LSA-Kreuzungen „grundsätzlich an jedem Knotenpunktarm eine Fußgängerfurt möglichst in der Linie der direkten Gehwegverbindung anzulegen.“ An folgenden Knotenpunkten besteht daher Handlungsbedarf:

- (1) Huttenplatz, südliche Fußgängerfurt
- (2) Schlichtenstraße / Seebergstraße / Erfurter Landstraße, westliche und nördliche Fußgängerfurten
- (3) Weimarer Straße / Gleichenstraße, westliche Fußgängerfurt
- (4) Leinastraße / Krusewitzstraße, westliche Furt
- (5) Leinastraße / Inselsbergstraße, westliche und südlich Furt (ggf. generelle Anpassung der LSA-Regelung auf Grundlage der Verkehrsentslastung durch die Ortsumfahrung Sundhausen)
- (6) Bürgeraue / Gadollastraße, nördliche Furt (Prüfung möglicher Maßnahmen im Rahmen der komplexen Straßenraumgestaltung, siehe Maßnahme M11)

Darüber hinaus sollten die Belange des Fußverkehrs bei der Signalisierung und LSA-Steuerung zukünftig noch besser berücksichtigt werden. Lange Wartezeiten sind zu vermeiden. Weitere konkrete Verbesserungsvorschläge zur LSA-Signalisierung und Knotenpunktgestaltung sind Bestandteil der Maßnahmenbausteine M9 und M10. Bezüglich der Gestaltung von Vorfahrtknotenpunkten sollten die Hinweise in den Maßnahmenbausteinen M14 und F8 beachtet werden.

**Zeitraum:** mittelfristig

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, [66](#))

**Kostenkategorie:** II

**Erste Schritte:** Realisierungsaufwand sowie verkehrstechnische Rahmenbedingungen ermitteln; Umsetzungskonzept erarbeiten

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** M9, F1, F3, F4

## F10. Städtisches Gehwegsanierungs- und Bordabsenkungsprogramm

**Ziel:** Verbesserung der Nutzungsqualität der Gehwege, Sicherung der Barrierefreiheit, Reduzierung von Stolpergefahren

**Problemlage:** Oberflächenschäden und unzureichende Bordabsenkungen im Gehwegbereich sorgen für eine erhöhte Sturzgefahr. Die Nutzbarkeit von Wegeverbindungen wird reduziert bzw. für einige Nutzergruppen ggf. sogar vollständig eingeschränkt. Kleinere bauliche Eingriffe zur Beseitigung von Barrieren im öffentlichen Straßenraum kommen oft zu kurz. Oft wird erst im Zuge größerer Eingriffe (z. B. Haltestellenumbau) Barrierefreiheit hergestellt. Eine gute Möglichkeit parallel zu den umfassenden Bauvorhaben aktiv zu werden, besteht in der Durchführung eines Bordsteinabsenkungsprogrammes.

Ziel sollte es sein möglichst flächendeckend ebene und barrierefreie Gehwegoberflächen im Stadtgebiet zu gewährleisten. Um dies zu erreichen, bestehen noch wesentliche Herausforderungen in der Stadt.

### **Beschreibung der Maßnahme:**

Zur Sicherung einer kontinuierlichen Verbesserung der Gehwegoberflächensituation im Stadtgebiet sollte ein städtisches Gehwegsanierungs- und Bordabsenkungsprogramm initiiert werden. Über dieses könnte beispielsweise die Sanierung eines Gehweges sowie die Schaffung von 10 Bordabsenkungen jährlich finanziert und realisiert werden.

Im Rahmen der konkreten Umsetzung empfiehlt sich die Einbeziehung der Bevölkerung sowie von wichtigen Betroffenen Gruppen. Dies könnte z. B. durch eine Beteiligung der Ortsteilvertreter, des Seniorenbeirates sowie der Behindertenverbände im Rahmen der Auswahl und Prioritätensetzung der jeweils zu realisierenden Abschnitte erfolgen.

**Zeitraum:** kontinuierlich

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 61, 66), Stadtpolitik, Seniorenbeirat, Behindertenverbände

**Kosten:** II

**Erste Schritte:** Fassung eines entsprechenden Beschlusses, Festlegung eines Projektkoordinators, Bereitstellung der notwendigen Haushaltsmittel

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** F1, F2, F6

**Beispiele:** Berlin, Eberswalde, Mannheim

## F11. Rückbau von Sperrketten

**Ziel:** Reduzierung der Einschränkungen für den Fußverkehr, Abbau von Barrieren, Fußgängerorientierte Lösung von Querungsproblemen

**Problemlage:** Im Stadtgebiet Gotha sind an vielen Stellen Sperrketten im Randbereich der Gehwege als Absperrung zur Kfz-Fahrbahn angeordnet. So existiert beispielsweise im Bereich des ZOB eine ca. 150 m lange Kettenanlage. Am Eckhofplatz werden innerhalb des verkehrsberuhigten Bereiches die Gehwege mittels Sperrketten von der Fahrbahn getrennt. Diese widerspricht dem Mischnutzungsgedanken.

Generell dürfen gemäß § 25 Abs. 3 Straßenverkehrsordnung die Sperrketten nicht überstiegen werden. Dadurch entstehen teilweise deutliche Umwege für den Fußverkehr. Teilweise wird der Fußverkehr durch die Sperrketten erst aus dem Knotenbereich weggeführt, bevor die Fahrbahnquerung erfolgt. Damit verschlechtern sich die Sichtbeziehungen. Auch Missverständnisse bei der Vorfahrtregelung sind die Folge.

Durch die Sperrketten erfolgt eine durchgängige Unterbindung der Quermöglichkeiten. Das bedeutet auch in Zeiten mit geringen Verkehrsaufkommen und ohne wesentliche Konfliktpotenziale bestehen die entsprechenden Einschränkungen. Dies führt zu Fehlnutzungen.

Im aktuellen Straßenverkehrsrecht besteht keine Vorschrift, die eine großflächige Absperrung von Gehwegbereichen gegenüber der Kfz-Fahrbahn mittels Sperrketten oder -gittern vorschreibt. Lediglich vor Schulen, Werksausgängen und dergleichen sollten Fußgänger nicht unmittelbar auf einen Fußgängerüberweg stoßen, sondern durch Absperrungen geführt werden.

### **Beschreibung der Maßnahme:**

Die bestehenden Sperrketten im Stadtgebiet sollten flächendeckend zurückgebaut werden und nur in Ausnahmefällen als letztes Mittel verbleiben.

Vielmehr ist darauf zu orientieren für die in den entsprechenden Bereichen in der Regel bestehenden Nutzungs- und Querungskonflikte alternative Lösungen zu finden, welchen auch den Nutzungsanforderungen des Fußverkehrs gerecht werden.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass selbstbewusste Fußgänger ohnehin in der Lage sind die entsprechenden Straßenquerschnitte zu queren. Schwache Verkehrsteilnehmer werden auch ohne Sperrketten eher den Umweg über gesicherte Querungsstellen im Umfeld in Anspruch nehmen. Diese sind durch die Schaffung sicherer Querungsangebote parallel zu reduzieren.

In Bereichen, wo die Sperrketten ausschließlich zur Verhinderung des Beparkens der Seitenräume dienen, sollten alternative Absperrelemente genutzt

werden. In Frage kommen Poller oder auch längs zur Fahrbahn aufgestellte Anlehnbügel für den Radverkehr. Wichtig ist die Einhaltung ausreichender Abstände, um die Querbarkeit der Straße nicht einzuschränken.

**Zeitraum:** kurz- bis mittelfristig

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, 61, 66)

**Kostenkategorie:** I

**Erste Schritte:** flächendeckende Überprüfung der bestehenden Kettenanlagen

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** M11, F1, F2

## 4.6 Übergreifende bzw. sonstige Maßnahmen

Wenn das Verkehrssystem verbessert und die stadtverträgliche Mobilität der Bevölkerung gefördert werden soll, reichen reine Infrastrukturmaßnahmen oder stark auf einzelne Verkehrsmittel fokussierte Maßnahmen nicht aus. Es braucht auch weiche Maßnahmen, zum Beispiel um den VEP und dessen Maßnahmen bekannt zu machen bzw. der Bevölkerung zu erklären oder die Menschen in Gotha an der Gestaltung des Verkehrsangebotes mitwirken zu lassen (Fahrgastbeirat u. a.).

In diesem Maßnahmenpaket sind Maßnahmen integriert, welche alle Verkehrsmittel adressieren oder eine neue Richtung gegenüber den anderen Maßnahmenpaketen einschlagen, wie bspw. die Förderung des Carsharing.

Folgende Maßnahmen sind enthalten:

- Ü1 Förderung des Carsharing
- Ü2 Weiterentwicklung bzw. Initiierung von betrieblichem Mobilitätsmanagement
- Ü3 Ausweitung der Verkehrsüberwachung und -aufklärung
- Ü4 Sanierung Bahnhofsgebäude



## Ü1. Förderung des Carsharing

**Ziel:** Gewährleistung eines Alternativangebotes zum privaten Pkw, Reduzierung des Parkraumbedarfes, Förderung des Umweltverbundes

**Problemlage:** Im Rahmen des Projektes „Engagiert Mobil“ vom Umweltbundesamt wurde in der Stadt Gotha Ende 2015 ein Carsharing-Angebot eingerichtet. Dieses befindet sich aktuell noch in der Konsolidierungsphase.

**Beschreibung der Maßnahme:**

Im Sinne der Förderung des Umweltverbundes sowie eines nachhaltigen Mobilitätsangebotes ist eine Etablierung und Weiterentwicklung des Carsharing-Angebotes in der Stadt Gotha sinnvoll. Daher ist eine Unterstützung und Förderung des Carsharings zu empfehlen.

Ein wesentlicher Ansatzpunkt bildet dabei die Nutzung von Carsharing durch öffentliche und gewerbliche Einrichtungen, z. B. als Ergänzung der Dienstwagenflotte. Dadurch kann die Stations- und Fahrzeugdichte verdichtet werden. Dies erhöht nach Feierabend und am Wochenende die Angebote für private Nutzer.

In diesem Zusammenhang ist es sinnvoll, gezielt lokale Unternehmen sowie die Bevölkerung als potenzielle Nutzer anzusprechen und über die Angebote und die damit verbundenen Vorteile (Pkw-Verfügbarkeit ohne eigenen Pkw-Besitz möglich) zu informieren.

Zudem sollte das Carsharing weiterhin bei der Suche nach geeigneten Stationsstandorten durch die Stadtverwaltung unterstützt werden.

**Zeitraum:** kurz- bis mittelfristig

**Akteure:** Verwaltungsstandorte, Kirchen, Privatunternehmen, Hauseigentümer, Bevölkerung

**Kosten:** keine zusätzlichen Kosten für die Stadt Gotha

**Erste Schritte:** Prüfung der Einsatzmöglichkeiten im Rahmen des Flottenmanagements bei Verwaltungen und Betrieben

**Beispiele:** Bremen, Mannheim, Münster, Freiberg, Leipzig

**Weiterführende Informationen:** Nachricht der Stadt Leipzig vom 17.12.2013: Stadt Leipzig unterzeichnet Vertrag zur Nutzung von Carsharing (<http://www.leipzig.de/news/news/stadt-leipzig-unterzeichnet-vertrag-zur-nutzung-von-carsharing>)

## Ü2. Weiterentwicklung bzw. Initiierung von betrieblichem Mobilitätsmanagement

**Ziel:** Stadtverwaltung als Vorbild; Nutzung vielfältiger Verkehrsmittel und Mobilitätsformen, um Erfahrungen zu sammeln und diese in ihrer Entfaltung in Gotha zu unterstützen; Nutzung der durch die öffentliche Hand selbst angebotenen Leistungen (ÖPNV)

**Problemlage:** Es bestehen weitere Potenziale zur Ausweitung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Stadtverwaltung. Bestehende Angebote, wie z. B. das Job-Ticket sowie die Dienstfahrräder werden zum Teil noch nicht optimal angenommen. Überdachten Radabstellmöglichkeiten sind bereits vorhanden.

Auch bei den ortsansässigen Unternehmen ist betriebliches Mobilitätsmanagement teilweise noch ausbaufähig.

### Beschreibung der Maßnahme:

Die Stadt entwickelt ihr betriebliches Mobilitätsmanagement in der Verwaltung weiter, um den erzeugten Verkehr effizienter, sicherer und umweltfreundlicher zu gestalten. Dadurch können auch Kosten eingespart werden (u. a. Reduktion Krankheitstage, Stellplatzflächen). Erfolgsvoraussetzungen sind die personelle Verankerung sowie die Unterstützung durch die obere Verwaltungsebene.

Mögliche Maßnahmenbereiche sind unter anderem im Mobilitätsmanagement-Handbuch (FOPS-Projekt 70.657/01) zusammengefasst:

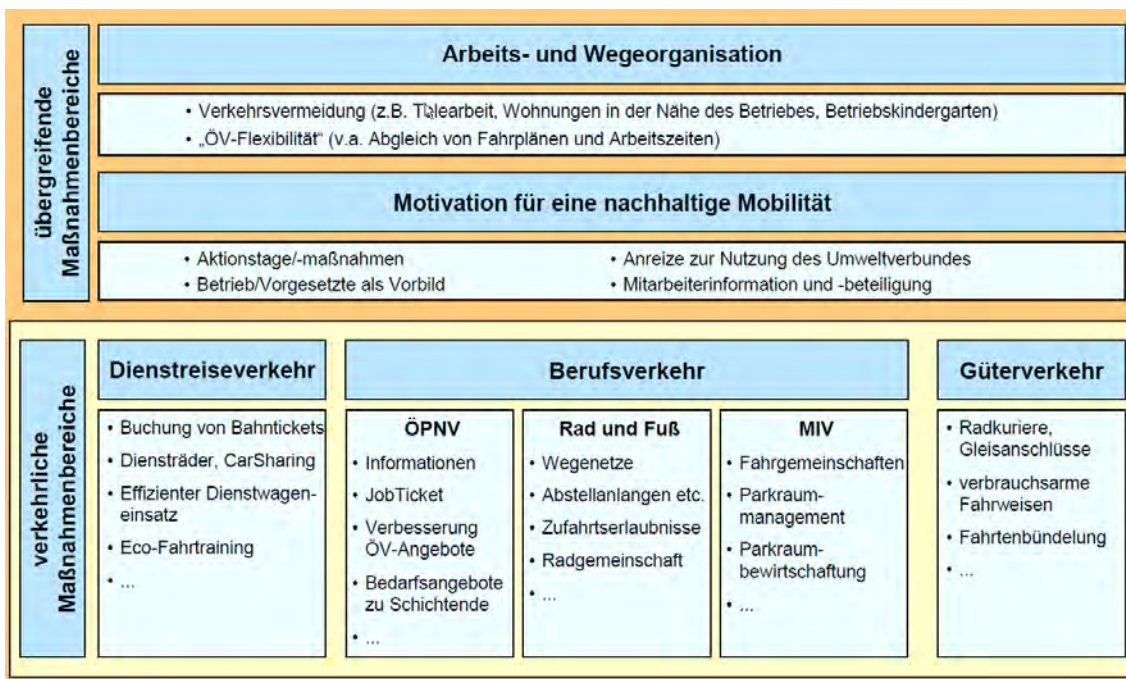


Abb. 34: Maßnahmenbereiche des betrieblichen Mobilitätsmanagements

In Gotha könnte das Jobticket für Angestellte stärker beworben und finanziell gefördert werden. Am Uniklinikum Freiburg werden ÖPNV-Zeitkarten beispielsweise über die Parkgebühren für Angestellte querfinanziert.

In der Stadtverwaltung Münster gibt es für Angestellte, die weniger als 2.000 km pro Jahr für Dienstfahrten zurücklegen, eine Dienstanweisung den Umweltverbund bzw. Carsharing zu nutzen. Dadurch konnte der Fuhrpark reduziert werden.

In vielen Betrieben ist außerdem die Radverkehrsförderung schon länger fester Bestandteil. Dazu gehören unter anderem Dienstfahrräder, Duschen und hochwertige, überdachte Fahrradabstellanlagen für Fahrradpendler.

In einigen Kommunen wurden die Erfahrungen der Stadtverwaltungen und lokaler Unternehmen im Betrieblichen Mobilitätsmanagement in Informationsveranstaltungen mit interessierten kommunalen Betrieben und Unternehmen der freien Wirtschaft geteilt.

**Zeitraum:** mittelfristig

**Akteure:** Stadt Gotha (Personalrat, Referat 014), Stadtrat, ÖPNV-Unternehmen, Carsharing-Anbieter, IHK

**Kostenkategorie:** in Abhängigkeit von den jeweiligen Maßnahmen

**Erste Schritte:** Jobticket wird stärker beworben (u. a. in Aktionen zusammen mit VMT, TWSB und RVG); Fuhrpark-Auslastung und Kosteneinsparung durch Carsharing-Nutzung wird analysiert; eine mögliche Kosteneinsparung durch Carsharing-Nutzung in der Stadtverwaltung wird geprüft; Aufstellung eines Aktionsplanes zur mittelfristigen Umsetzung weiterer Mobilitätsmanagement-Maßnahmen; systematische Zusammenfassung der Aktivitäten und Überführung in ein kontinuierliches Mobilitätsmanagement

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** Ü1

**Beispiele:** Münster, Karlsruhe, Mannheim, Erfurt

**Weiterführende Informationen:** „Mobilitätsmanagement-Handbuch“ (FOPS-Projekt 70.657/01, verfügbar auf [www.fachportal.nahverkehr.nrw.de](http://www.fachportal.nahverkehr.nrw.de)); Transferstelle Mobilitätsmanagement Nordrhein-Westfalen, Handlungsfeld „Betriebe“ ([www.mobilitaetsmanagement.nrw.de](http://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de))

### Ü3. Ausweitung der Verkehrsüberwachung und -aufklärung

**Ziel:** Rücksichtnahme im Verkehr fördern; Wirksamkeit und Verständnis von VEP-Maßnahmen verbessern; Verkehrssicherheit erhöhen

**Problemlage:** Kinder und ältere Menschen müssen verstärkt in den Fokus der Verkehrssicherheit gelangen. Aber auch Konflikte an sich sind zu reduzieren, selbst wenn sie nicht zur Anzeige gebracht werden und in der Polizeistatistik auftauchen.

Häufigste Ursache in Deutschland für Verkehrsunfälle ist das Fahren mit unangepasster Geschwindigkeit sowie zu geringem Abstand. Geschwindigkeitsüberwachung wird in Gotha bereits praktiziert, ist jedoch v. a. im Rahmen zukünftiger Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auszuweiten. Zudem sollte mit Verkehrsüberwachung die Umsetzung des VEP begleitet werden.

**Beschreibung der Maßnahme:** Die Stadt Gotha sollte bei jeder VEP-Maßnahme prüfen, in wie weit die Wirksamkeit durch begleitende Verkehrsüberwachung verstärkt werden kann. Insbesondere bei Maßnahmen, welche das Geschwindigkeitsniveau im fließenden Verkehr betreffen.

Darüber hinaus sollte Verkehrsaufklärung zur Erläuterung neuer verkehrsorganisatorischer Regelungen im Zuge der VEP-Umsetzung eingesetzt werden. Dies ist beispielsweise sinnvoll, wenn die Benutzungspflicht von Gehwegen für Radfahrer aufgehoben wird und Autofahrer irritiert sind, dass Fahrradfahrer nun auf der Fahrbahn fahren. Verkehrsaufklärung sollte vor allem bei der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes durchgeführt werden.

**Zeitraum:** kontinuierlich

**Akteure:** Stadt Gotha (Amt / Abteilung 30, 61, 66), Polizei

**Kosten:** je nach Einzelmaßnahme

**Erste Schritte:** Prüfung, ob bei den ersten Maßnahmen, die im Zuge des VEP umgesetzt werden eine Verkehrsüberwachung und-aufklärung zur besseren Wirksamkeit beiträgt; Prüfung weiterer Elemente der Verkehrsüberwachung

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** M7, M8

**Beispiele:** Gotha + Berlin (Stationäre Überwachung); Karlsruhe + Bottrop (Gehwegparken); Ordnungspartnerschaft Verkehrsunfallprävention Münster

**Weiterführende Informationen:** [udv.de](http://udv.de); [bast.de](http://bast.de); [sicher-durch-muenster.de](http://sicher-durch-muenster.de)

#### Ü4. Sanierung Bahnhofsgebäude

**Ziel:** Verbesserung der Empfangssituation; Schaffung attraktiver Serviceangebote und Wartemöglichkeiten; Synergien im Umweltverbund nutzen

**Problemlage:** Das Gebäude des Hauptbahnhofes befindet sich in privatem Eigentum und aktuell in einem schlechten baulichen Zustand. Dadurch wird der erste Eindruck der Stadt für Touristen und Besucher erheblich beeinträchtigt. Weiterhin sind auch die Informations- und Serviceangebote für ÖPNV-Kunden verbesserungswürdig.

**Beschreibung der Maßnahme:**

Das Bahnhofgebäude befindet sich in privatem Besitz. Daher gibt es keine direkten Handlungsmöglichkeiten für die Stadt Gotha.

Dennoch sollte von städtischer Seite alles getan werden, um eine zeitnahe Verbesserung der unbefriedigenden Bestandssituation zu erreichen. Dies betrifft einerseits die weitere Unterstützung des privaten Eigentümers des Bahnhofsgebäudes bei Gesprächen mit wichtigen Akteuren, der Organisation von Fördermitteln sowie bei der Erarbeitung eines attraktiven Nutzungskonzeptes.

Andererseits sollten die Planungen für das Bahnhofsgebäude eng mit der weiteren Gestaltung des Bahnhofsumfeldes abgestimmt werden. Dies betrifft vor allem die Optimierung der Parkmöglichkeiten. Die Kurzzeitparkmöglichkeiten sollten näher an den Bahnhofszugang heranverlagert werden. Zusätzlich sollte ein sog. Kiss & Ride-Bereich zum Absetzen von Fahrgästen definiert werden. Die bestehenden Parkmöglichkeiten im Zuge der Neubauerstraße könnten dann in Langzeitparkmöglichkeiten umgewandelt werden. Als weitere Entwicklungsfläche für Langzeitparker sollte der Bereich zwischen südlicher Mozartstraße und Enckestraße geprüft werden.

**Zeitraum:** mittelfristig

**Akteure:** privater Eigentümer, DB AG Station, Stadtverwaltung, VMT, Verkehrsministerium Thüringen; ÖPNV-Unternehmen; DB Fernverkehr; Tourismuswirtschaft; Wirtschaftsförderung

**Kosten:** keine unmittelbaren Kosten für die Stadt Gotha

**Erste Schritte:** mögliche Sanierungsszenarien skizzieren; finanzielle Rahmenbedingungen klären; Förderkulisse prüfen

**Verbindung zu anderen Maßnahmen:** P4, F5, Ö4, Ö5, Ö13, Ö14

**Weiterführende Informationen:** Studenten der Staatlichen Fachschule für Bau, Wirtschaft und Verkehr haben 2014 als Projektarbeit ein komplettes Aufmaß und ein Raumbuch für den Bahnhof erstellt

## 5 Empfehlungen für die Maßnahmenumsetzung

Neben der Frage welche Maßnahmen umgesetzt werden sollten, muss beantwortet werden, wie der Umsetzungsprozess ablaufen soll. In diesem Kapitel werden Möglichkeiten für die Organisation, die Finanzierung und das Controlling des Prozesses skizziert.

### Prozessorganisation

Die kontinuierlich zu leistende Hauptaufgabe der zuständigen Verwaltungsstelle, in erster Linie des Tiefbauamtes und ggf. des Stadtplanungsamtes wird es sein, den gesamten Prozess anzustoßen, zu organisieren und die einzelnen Maßnahmen und die dabei mitwirkenden Akteure (z. B. andere Verwaltungsabteilungen) zu koordinieren.

Mit dem VEP wird auch eine Empfehlung zur Umsetzung und entsprechend auch der Priorisierung innerhalb des Maßnahmenkonzeptes in Form eines Zeitplanes als verwaltungsinterne Arbeitsgrundlage mitgeliefert.

Im Prozess können drei Ebenen identifiziert werden: die strategische, die operative und die Kommunikationsebene. Auf der *strategischen Ebene* werden Ziele, Finanzpläne, Strukturen und Kapazitäten geplant und überwacht. Zudem wird über den Prozessstand berichtet (z. B. an politische Gremien). Auf der *operativen Ebene* müssen die Maßnahmenumsetzung (vom Tiefbauamt) angestoßen und die umsetzenden Akteure (z. B. andere Ämter, ÖPNV-Unternehmen) unterstützt werden. Zudem werden vom Tiefbauamt selbst Maßnahmen umgesetzt.

### Monitoring

Die regelmäßige Überprüfung des Umsetzungsprozesses (Monitoring) ist unerlässlich für gute Effizienz und Effektivität. In den nächsten Jahren können Aussagen über die Wirkungsweise der Verkehrsplanung bzw. des VEP unter anderem anhand folgender Indikatoren getroffen werden:

1. Entwicklung des Verkehrsaufkommens der einzelnen Verkehrsmittel an ausgewählten Abschnitten
2. Anzahl umgesetzter Maßnahmen bzw. Maßnahmenbausteine
3. Nachfrageentwicklung im ÖPNV
4. Entwicklung der Unfallzahlen

Im Rahmen der VEP-Entwicklung wurden Daten erarbeitet. Zudem wurde das Verkehrsmodell der Stadt aktualisiert, weiterentwickelt und für die Prognose im VEP verwendet. Mit Hilfe dieser Daten und Instrumente kann der Umsetzungsprozess in Zukunft weiter unterstützt werden.

## Fördermöglichkeiten

Es existieren verschiedene Förderprogramme, welche die Stadt Gotha bei der Finanzierung der VEP-Umsetzung unterstützen. Neben den geläufigen Infrastruktur- und Regionalentwicklungsfonds auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene können auch Zuschüsse über die Kommunalrichtlinie 2015 (KRL) beantragt werden. Mehrere Maßnahmen des VEP Gotha 2030+ fallen beispielsweise in KRL-Förderschwerpunkte „Investive Maßnahmen für Nachhaltige Mobilität“.

Eine Übersicht über Fördermöglichkeiten im Radverkehr befindet sich auf der Internetseite des Nationalen Radverkehrsplan ([www.nrvp.de](http://www.nrvp.de)). Zusätzlich zu den Aktivitäten des Bundes richtet auch das Verkehrsministerium Thüringen die Förderkulisse auf Landesebene im Verkehr neu aus.<sup>4</sup> Hier sollte die Stadt Gotha zum einen den Kontakt suchen, zum anderen auch noch aktiv im Gestaltungsprozess eigene Bedürfnisse einbringen.

## Personelle Ressourcen

Die Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans bedeutet nicht nur höhere Kosten, sondern auch einen Mehraufwand gegenüber der bisherigen Tätigkeit. Daher wäre für die Umsetzung des umfangreichen Maßnahmenkonzeptes des Verkehrsentwicklungsplanes 2030+ sowie des Radverkehrskonzeptes 2030+ eine Aufstockung der Personalkapazitäten wichtig.

Maßnahmen sind weiter zu vertiefen. Deren Umsetzung ist vorzubereiten. Verschiedene Ämter und Akteure müssen koordiniert werden. Es sind Fördermöglichkeiten zu recherchieren und zu beantragen. Die Umsetzung der Maßnahmen muss begleitet werden. Parallel sind Öffentlichkeitsinformationen vorzubereiten.

Diese und verschiedene weitere Aufgaben sollten möglichst von einer nur dafür zuständigen Person übernommen und gebündelt werden. Damit würden bei Personen, die bisher mit diesen Themen betraut waren, Freiräume für andere Aufgaben entstehen.

---

<sup>4</sup> Siehe auch: Medieninformation des Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft vom 28.05.2015: „Keller: Radwege koordiniert ausbauen! - Verkehrsministerin will kommunale, überörtliche und touristische Radwege miteinander vernetzen“

## 6 Zusammenfassung und Fazit

Mit dem Verkehrsentwicklungsplan Gotha 2030+ wird eine wichtige Grundlage zur Weiterentwicklung des städtischen Verkehrssystems für die nächsten Jahre gelegt.

Aufbauend auf Untersuchungen zu allen Verkehrsträgern wurden die Stärken und Schwächen im Verkehrsnetz der Stadt Gotha aufgezeigt und daraus verkehrsträgerübergreifende Verbesserungsvorschläge und Maßnahmen erarbeitet. Diese wurden mit der Verwaltung, wichtigen Akteuren und Institutionen sowie der Politik im Rahmen einer projektbegleitenden Lenkungsgruppe diskutiert.

Ergebnis dieses Prozesses ist ein aktuelles, integriertes und verkehrsträgerübergreifendes Maßnahmenkonzept.

Angesichts der günstigen siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen mit kurzen Wegen innerhalb des Stadtgebietes sowie der bestehenden Optimierungspotenziale bildet die weitere Stärkung der stadtverträglichen Fortbewegungsarten des zu Fuß Gehens und Rad Fahrens einen wesentlichen Kernbaustein für die Verkehrsentwicklung in der Stadt Gotha.

Entsprechend wurde parallel zum Verkehrsentwicklungsplan 2030+ das Radverkehrskonzept 2030+ für die Stadt Gotha erarbeitet und maßnahmenseitig in den VEP integriert. Einen wesentlichen Schwerpunkt der Radverkehrsförderung bildet die Nutzung bestehender Flächenpotenziale für eine Markierung von Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn. In Kombination mit verschiedenen weiteren baulichen, verkehrsorganisatorischen und administrativen Maßnahmen stehen darüber hinaus die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie die Entwicklung eines zusammenhängenden Radverkehrssystems im Vordergrund.

Diese Aspekte spielen auch beim Fußverkehr eine zentrale Rolle. Insgesamt wird mit dem Verkehrsentwicklungsplan 2030+ das Ziel verfolgt, den Fußverkehr als Basismobilität stärker in den Planungsprozessen sowie in der öffentlichen Wahrnehmung zu verankern. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf einer barrierefreien Gestaltung der Verkehrsanlagen sowie einer Verbesserung der Querungsbedingungen. Wichtig ist dies beispielweise zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Altstadt. Ziel ist es, ein attraktives und sicheres Gehen zu ermöglichen. Die Gehwege sollen als Orte der Kommunikation und des Aufenthaltes zurückgewonnen werden.

Beim ÖPNV liegt der Fokus im Wesentlichen auf einer Verbesserung der Erschließungs-, Verbindungs- und Verknüpfungsqualität aus dem bestehenden System heraus. Handlungsbedarf besteht weiterhin vor allem hinsichtlich der Fortführung der barrierefreien Gestaltung der Haltestellen. Schwer-



punktmaßnahmen bilden dabei die Schaffung einer barrierefreien Haltestelle vor dem Neuen Rathaus sowie die Aufwertung des Haltestellenstandortes „Huttenstraße“ im Sinne einer besseren Verknüpfung zwischen Stadtbus-, Straßenbahn- und Regionalbusverkehr.

Für den Kfz-Verkehr wurde ausgehend von den Planungsabsichten von Bund und Land die Strategie für die Entwicklung des Haupt- und Erschließungsstraßennetzes aktualisiert. Für die regionalen und überregionalen Verkehrsströme zielt das Maßnahmenkonzept kurzfristig auf eine möglichst verträgliche Abwicklung sowie mittel- bis langfristig auf eine Verlagerung in weniger sensible Bereiche. Mittelfristiges Ziel der Stadt Gotha ist entsprechend eine Durchbindung der Ortsumgehung Siebleben (B 7) als Bundesstraße bis in die Tallage.

Um die Attraktivität des östlichen Altstadtrandes zu erhöhen, die Friedrichstraße zu entlasten und den Haltestellenstandort „Huttenstraße“ weiter ausbauen zu können, ist zudem eine Sperrung der Huttenstraße für den MIV notwendig. Voraussetzung hierfür ist eine Umgestaltung von Hersdorfplatz und Hersdorfstraße.

Auch verschiedene weitere Maßnahmenbausteine zielen auf eine stadtverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs, welche den vielfältigen sonstigen Nutzungsanforderungen (Seitenraumnutzung, Aufenthaltsfunktionen, Fuß- und Radverkehr, ÖPNV) im städtischen Raum Rechnung trägt. Schwerpunkte bilden hierbei die Verkehrsorganisation sowie die Straßenraumgestaltung. Bestandteil sind hierbei auch langfristige Zukunftsvisionen für die Gartenstraße und die Bertha-von-Suttner-Straße.

Insgesamt beinhaltet das Maßnahmenkonzept sechs Maßnahmenbausteine mit einer Vielzahl von Handlungsschwerpunkten und Einzelmaßnahmen. Diese gilt es nunmehr kontinuierlich weiterzuentwickeln und umzusetzen. Hierfür ist eine bessere personelle und finanzielle Ausstattung im Bereich der Verkehrsentwicklung und Radverkehrsförderung erforderlich.

Perspektivisch wird mit der Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes 2030+ sowie des Radverkehrskonzept 2030+ ein wichtiger Beitrag für eine stadtverträgliche Mobilität sowie die Erhöhung der Stadt-, Wohn- und Aufenthaltsqualität geleistet.

## Literaturverzeichnis

- Bührmann, Sebastian, Frank Wefering, and Siegfried Rupprecht. 2011. *Guidelines Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*. Edited by European Association for Creativity and Innovation. Cologne: Rupprecht Consult - Forschung und Beratung GmbH.
- Büro für Urbane Projekte. 2005. "Integriertes Stadtentwicklungskonzept Gotha 2030+."
- COM, ed. 2011. *Weißbuch Zum Verkehr: Fahrplan Zu Einem Einheitlichen Europäischen Verkehrsraum, Hin Zu Einem Wettbewerbsorientierten Und Ressourcenschonenden Verkehrssystem*. Luxemburg: COM.
- FGSV. 2007. *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen: RASt 06*. Köln: FGSV-Verl.
- . 2009. *Handbuch für die Bemessung von Strassenverkehrsanlagen: HBS*. Ausg. 2001, Fassung 2009. Köln: FGSV-Verl.
- , ed. 2010. *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA*. Veröffentlichungen der FGSV 284. Köln: FGSV.
- . 2012. *Empfehlungen für Verkehrserhebungen: EVE*. Ausg. 2012. Köln: FGSV-Verl.
- , ed. 2013. *Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung*. Veröffentlichungen der FGSV 162. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.
- Holzapfel, Helmut. 2003. "Ziele Integrierter Verkehrsplanung in Den Kommunen." Edited by Tilman Bracher, Katrin Dzienkan, Jürgen Gies, Helmut Holzapfel, Felix Huber, Volker Kiepe, Ulrike Reutter, Katalin Saary, and Oliver Schwedes. *Handbuch Der Kommunalen Verkehrsplanung, Neue Zielsetzungen kommunaler Verkehrsentwicklungsplanung und Verkehrsgestaltung*, no. 36. Ergänzungslieferung (November): 1–28.
- Hunger, Ditmar, Frank L. Fiedler, Grit Weber, and Tobias Schönefeld. 2005. "Integrierter Verkehrsentwicklungsplan Gotha 2005 - Abschlussbericht." Dresden: SVU Dresden.
- Hunger, Ditmar, and Tobias Schönefeld. 2012. "Lärmaktionsplan Für Die Stadt Gotha, Fortschreibung 2011/2012 Einschließlich 2. Stufe, Straßennetz > 8.200 Kfz/24h." Dresden: SVU Dresden.
- Hunger, Ditmar, and Cornelia Ziedelmann. 2008. "Lärmaktionsplan Für Die Stadt Gotha." Dresden.
- Kreuch, Knut. 2008. "Leitbild Der Stadtverwaltung Gotha." <http://www.gotha.de/rathaus-politik/stadtverwaltung/leitbild.html>.
- TMBLV, ed. 2013. *Landesentwicklungsprogramm LEP Thüringen 2025*. Erfurt: Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr. <http://www.db-thueringen.de/>.

## Anlagenverzeichnis

- Anlage 1 Verkehrsbelegungen 2014
- Anlage 2 ergänzter Analyse Nullfall
- Anlage 3 Prognose Nullfall
- Anlage 4 Planfall 1 – Sperrung Huttenstraße
- Anlage 5 Planfall 2 – Ortsumgehung Siebleben (B 7) bis zur Tallage
- Anlage 6 Planfall 3 – Ortsumgehung Siebleben (B 7) bis zur Tallage und Sperrung Huttenstraße
- Anlage 7 Planfall 4 - Ortsumgehung Siebleben (B 7) bis zur Tallage und Sperrung Huttenstraße sowie Wiederherstellung zweistreifige Befahrbarkeit des Heutalsweges
- Anlage 8 Flächendeckende Verkehrsberuhigung / Geschwindigkeitsbeschränkungen
- Anlage 9 Vision / Umgestaltungsvorschlag Bertha-von-Suttner Straße
- Anlage 10 Ergänzung von Haltestellen im bestehenden ÖPNV-System
- Anlage 11 Ideen zur Anpassung der Liniennetzstruktur
- Anlage 12 Zielnetz Radverkehr