



Radverkehrskonzept Gotha 2030+

Abschlussbericht

Titel: Radverkehrskonzept 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
Web: www.svu-dresden.de

Verfasser: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld
Dipl.-Ing. Marcus Schumann
Dipl.-Wirtsch.-Ing. Frank Kutzner
Dipl.-Ing. Dustin Bernhardt
cand. Ing. (FH) Lucas Friese

Stand: 06. April 2016

Inhalt

Abbildungsverzeichnis	6
Tabellenverzeichnis	8
Abkürzungsverzeichnis	9
1 Zielstellung	10
2 Vorgehensweise bei der Konzepterstellung	11
3 Aktuelle Situation des Radverkehrs	14
3.1 Voraussetzungen und Nachfrageentwicklung	14
3.2 Unfälle mit Beteiligung des Radverkehrs	19
3.3 Charakteristik des Bestandsnetzes	21
3.3.1 Führungsformen auf der Strecke	21
3.3.2 Knotenpunkte	27
3.3.3 Netzlücken	31
3.3.4 Punktuelle Problemstellen im Netz	34
3.3.5 Oberflächenbeschaffenheit	36
3.3.6 Fahrradparken	37
3.3.7 Service und Tourismus	40
3.4 Gesamtbewertung des Bestandsnetzes	44
4 Leitbild	46
4.1 Leitidee (Vision)	46
4.2 Leitlinien und Zielstellungen	47
5 Zielnetz	49
5.1 Grundsätze der Netzgestaltung	49
5.2 Haupttrouten des Alltags- und Freizeitverkehrs	50
5.3 Nebenrouten	51
6 Grundsätze der Radverkehrsführung	52
6.1 Radverkehr gemeinsam mit Kfz (Mischen)	52
6.2 Teilseparation	53
6.3 Führung separat von der Kfz-Fahrbahn	55
6.4 Führung an Knotenpunkten	57
7 Maßnahmenpakete zur Förderung des Radverkehrs	60
R 1. Schaffung eines durchgehenden und sicheren Radverkehrsnetzes	62
R 2. Aufhebung der Benutzungspflicht verschiedener Bestandsanlagen	63
R 2.1 Schubertstraße	64
R 2.2 Bahnhofstraße	64
R 2.3 Weimarer Straße	64

<i>R 2.4 Gleichenstraße</i>	64
<i>R 2.5 Kindleber Straße unmittelbar westlich des Ortseinganges</i>	64
<i>R 2.6 Kindleber Straße zwischen Mühlhäuser Straße und Damaschkestraße</i>	65
<i>R 2.7 Dr.-Troch-Straße</i>	65
<i>R 2.8 Rudolfstraße</i>	65
R 3. Markierung von Rad- und Schutzstreifen	66
<i>R 3.1 Leinastraße / Parkstraße / Bebelstraße / Stielerstraße</i>	67
<i>R 3.2 Reinhardtsbrunner Straße / Puschkinallee / Parkallee</i>	70
<i>R 3.3 Uelleber Straße</i>	72
<i>R 3.4 Humboldtstraße / Gadollastraße</i>	74
<i>R 3.5 18.-März-Straße</i>	77
<i>R 3.6 August-Creutzburg-Straße / Prießnitzstraße</i>	78
<i>R 3.7 Tallage</i>	80
<i>R 3.8 Ohrdruffer Straße</i>	80
<i>R 3.9 Seebergstraße / Oststraße / Lassallestraße</i>	82
<i>R 3.10 Salzgitterstraße / Fichtestraße</i>	84
<i>R 3.11 Kindleber Straße</i>	85
<i>R 3.12 Straßenabschnitte mit mittel- bis langfristigem Realisierungshorizont</i>	87
R 4. Radfreigabe zusätzlicher Wegeverbindungen	90
<i>R 4.1 Radanbindung Heutalsweg an den Hersdorfplatz</i>	90
<i>R 4.2 Neubauerstraße</i>	90
<i>R 4.3 Gehwegverbindung Goldbacher Str. - Alschleber Weg</i>	90
<i>R 4.4 Querverbindung Alter Schlachthof - Parkallee durch die Parkanlagen</i>	91
<i>R 4.5 Eindeutige Radverkehrsführung Fußgängerbrücke am Viadukt</i>	91
R 5. Prüfung der Freigabe weiterer Einbahnstraßen	92
R 6. Maßnahmen zur Reduzierung punktueller Konfliktstellen	96
R 7. Schaffung zusätzlicher Radabstellmöglichkeiten	98
<i>R 7.1 Programm „200 Fahrradbügel für Gothas Innenstadt“</i>	98
<i>R 7.2 Informationen und Workshops für Dritte</i>	98
<i>R 7.3 Berücksichtigung des Fahrradparkens bei zukünftigen Entwicklungen</i>	99
<i>R 7.4 gezielte Angebote für Touristen</i>	99
<i>R 7.5 Optimierung der Radabstellmöglichkeiten am Hauptbahnhof</i>	99
R 8. Optimierung der Angebote für den touristischen Radverkehr	100
<i>R 8.1 Optimierung der Altstadtanbindung der „Thüringer Städtekette“</i>	100
<i>R 8.2 Ausweisung einer Route vom Heutalsweg in die Altstadt</i>	101
<i>R 8.3 Schaffung von speziellen Radabstellmöglichkeiten für Touristen</i>	101
<i>R 8.4 Verbesserung des Informationsangebotes</i>	101
R 9. Ausbau des Radrundwanderweges	102
R 10. Maßnahmen zur systematischen Radverkehrsförderung	104
<i>R 10.1 Landesbündnis „Fahrradfreundliche Kommunen“ (AGFK-TH)</i>	104
<i>R 10.2 Auslobung eines Wettbewerbes „Fahrradfreundliches Unternehmen“</i>	104

<i>R 10.3 Informations- und Marketingplattform zum Radverkehr</i>	104
<i>R 10.4 Teilnahme des Stadtrates an der Kampagne „Stadtradeln“</i>	104
<i>R 10.5 Regelmäßige Zählung des Radverkehrs</i>	105
<i>R 10.6 Initiierung von Bildungsprojekten mit Kitas und Schulen</i>	105
<i>R 10.7 Sicherung der personellen und finanziellen Rahmenbedingungen</i>	105
<i>R 10.8 Berücksichtigung der Nutzungsanforderungen durch Pedelecs</i>	105
8 Empfehlungen für den Umsetzungsprozess	107
9 Zusammenfassung und Fazit	109
Literaturverzeichnis	111
Anlagenverzeichnis	113

Abbildungsverzeichnis

ABB. 1:	LUFTLINIEN-ENTFERNUNGEN BEZOGEN AUF DAS STADTGEBIET GOTHA	15
ABB. 2:	IMPRESSIONEN DER RADNUTZER IN DER STADT GOTHA	16
ABB. 3:	KNOTENPUNKTBEZOGENE VERTEILUNG DER ERHOBENEN RADVERKEHRSAUFKOMMEN	17
ABB. 4:	ÜBERSICHT ZU ALLGEMEINEN MODAL-SPLIT-WERTEN / ANNAHME FÜR GOTHA	18
ABB. 5:	UNFÄLLE MIT RADVERKEHRSBETEILIGUNG NACH GRAD DER UNFALLSCHWERE 2011 - 2014	19
ABB. 6:	UNFÄLLE MIT PERSONENSCHADEN UND BETEILIGUNG RADVERKEHR (UNFALLTYPEN).....	20
ABB. 7:	SCHUTZSTREIFEN AUF DER 18.-MÄRZ-STRAÙE	22
ABB. 8:	BENUTZUNGSPFLICHTIGE BEIDRICHUNGS-RADWEGE	23
ABB. 9:	NUTZUNGSÜBERLAGERUNGEN RAD- UND FUÙßVERKEHR	24
ABB. 10:	BENUTZUNGSPFLICHTIGE RADWEGE.....	25
ABB. 11:	UNTERSCHREITUNG DER MINDESTMAÙE ZUR FREIGABE FÜR DEN RADVERKEHR.....	26
ABB. 12:	KNOTENPUNKTSITUATION GLEICHENSTRAÙE / WEIMARER STRAÙE	28
ABB. 13:	KNOTENPUNKTSITUATION WEIMARER STRAÙE / CLARA-ZETKIN-STRAÙE	28
ABB. 14:	BERTHA-VON-SUTTNER-PLATZ	28
ABB. 15:	EINMÜNDUNGSBEREICH FRIEDRICHSTRAÙE / EKHOFPLATZ.....	29
ABB. 16:	EINMÜNDUNGSBEREICH WALTERSHÄUSER STRAÙE / SCHUBERTSTRAÙE.....	30
ABB. 17:	WEITERE KNOTENPUNKTFÜHRUNGEN IM STADTGEBIET	31
ABB. 18:	NOTWENDIGKEITEN VON RADVERKEHRSANLAGEN NACH ERA.....	32
ABB. 19:	AUSSCHNITT DER NOTWENDIGKEIT VON RADVERKEHRSANLAGEN IM SINNE DER ERA.....	33
ABB. 20:	BEISPIELE FÜR NETZLÜCKEN BZW. FEHLENDEN RADVERKEHRSANLAGEN	33
ABB. 21:	UMLAUFSPERREN AN DER BAHNQUERUNG (LINKS) SOWIE POLLER (RECHTS)	35
ABB. 22:	DURCHFARTSVERBOTE FÜR DEN RADVERKEHR	35
ABB. 23:	OBERFLÄCHENBESCHAFFENHEIT INNERHALB DER ALTSTADT.....	36
ABB. 24:	WEITERE OBERFLÄCHENBESCHAFFENHEITEN IM STADTGEBIET.....	37
ABB. 25:	ÜBERSICHT ZU DEN RADABSTELLMÖGLICHKEITEN IN DER FUÙßGÄNGERZONE	38
ABB. 26:	BEISPIELE VON RADABSTELLANLAGEN.....	38
ABB. 27:	ÜBERREGIONALE RADROUTEN IN THÜRINGEN.....	40
ABB. 28:	BESTANDSSITUATION FÜR DEN TOURISTISCHEN RADVERKEHR	41
ABB. 29:	KONFLIKTE IM BEREICH DER INNENSTADTANBINDUNG.....	42
ABB. 30:	VISION RADVERKEHR IN GOTHA (2030+)	47
ABB. 31:	LEITLINIEN FÜR DIE RADVERKEHRSPANUNG IN GOTHA	47
ABB. 32:	AUSSCHNITT DES ZIELNETZES MIT DEN HAUPT- UND NEBENROUTEN	51
ABB. 33:	BEGEGNUNGSFÄLLE IM ZUGE VON SCHUTZSTREIFEN.....	53
ABB. 34:	GESTALTUNGSBEISPIEL KNOTENPUNKTZUFAHRT FÜR BORDRADWEGE.....	58

ABB. 35: MÖGLICHKEITEN ZUR SCHUTZSTREIFENFÜHRUNG AN KNOTENPUNKTEN.....	59
ABB. 36: EMPFEHLUNG FÜR EINE ANPASSUNG DER RADVERKEHRSFÜHRUNG	63
ABB. 37: QUERSCHNITT LEINASTRAßE - BESTAND (BR STADTEINWÄRTS).....	68
ABB. 38: QUERSCHNITT LEINASTRAßE - UMGESTALTUNGSVORSCHLAG (BR STADTEINWÄRTS).....	68
ABB. 39: QUERSCHNITT PARKSTRAßE - BESTAND (BR OSTEN).....	69
ABB. 40: QUERSCHNITT PARKSTRAßE - UMGESTALTUNGSVORSCHLAG (BR OSTEN).....	69
ABB. 41: QUERSCHNITT REINHARDSBRUNNER STRAßE - BESTAND (BR STADTEINWÄRTS).....	71
ABB. 42: QUERSCHNITT REINHARDSBRUNNER STR. - UMGESTALTUNGSVORSCHLAG (BR STADTEINWÄRTS)	71
ABB. 43: PRINZIPIKIZZE KP REINHARDSBRUNNER STR. / UELLEBER STR. / COSMARSTR.	72
ABB. 44: QUERSCHNITT UELLEBER STRAßE - BESTAND (BR STADTAUSWÄRTS)	73
ABB. 45: QUERSCHNITT UELLEBER STRAßE - UMGESTALTUNGSVORSCHLAG (BR STADTAUSWÄRTS)	73
ABB. 46: PRINZIPIKIZZE KP HUMBOLDTSTRAßE / GADOLLA STRAßE / 18.-MÄRZ-STRAßE.....	75
ABB. 47: KP-ZUFAHRT HUMBOLDTSTRAßE - BESTAND (BR STADTEINWÄRTS).....	76
ABB. 48: KP-ZUFAHRT HUMBOLDTSTRAßE - UMGESTALTUNGSVORSCHLAG (BR STADTEINWÄRTS).....	76
ABB. 49: KP-ZUFAHRT 18.-MÄRZ-STRAßE - BESTAND (BR NORDEN).....	77
ABB. 50: KP-ZUFAHRT 18.-MÄRZ-STRAßE - UMGESTALTUNGSVORSCHLAG (BR NORDEN).....	77
ABB. 51: QUERSCHNITT AUGUST-CREUTZBURG-STRAßE - BESTAND (BR NORDEN).....	79
ABB. 52: QUERSCHNITT AUGUST-CREUTZBURG-STRAßE - UMGESTALTUNGSVORSCHLAG (BR NORDEN).....	79
ABB. 53: QUERSCHNITT OHRDRUFER STRAßE - BESTAND (BR SÜDEN)	81
ABB. 54: QUERSCHNITT OHRDRUFER STRAßE - UMGESTALTUNGSVORSCHLAG (BR SÜDEN)	81
ABB. 55: QUERSCHNITT OSTSTRAßE - BESTAND (BR NORDEN).....	83
ABB. 56: QUERSCHNITT OSTSTRAßE - UMGESTALTUNGSVORSCHLAG (BR NORDEN).....	83
ABB. 57: QUERSCHNITT SALZGITTERSTRAßE - BESTAND (BR WESTEN)	84
ABB. 58: QUERSCHNITT SALZGITTERSTRAßE - UMGESTALTUNGSVORSCHLAG (BR WESTEN)	84
ABB. 59: QUERSCHNITT KINDLEBER STRAßE - BESTAND (BR OSTEN).....	86
ABB. 60: QUERSCHNITT KINDLEBER STRAßE - UMGESTALTUNGSVORSCHLAG (BR OSTEN).....	86
ABB. 61: BEISPIEL EINFABRHHILFEN BEI EINBAHNSTRAßENFREIGABE GEMÄß ERA	93
ABB. 62: BEISPIELE ZUR VERBESSERUNG DER VERKEHRSSICHERHEIT AN POLLERN / UMLAUFSPERREN.....	96
ABB. 63: MAßNAHMENVORSCHLÄGE FÜR DEN AUSBAU DES RADRUNDWANDERWEGS.....	103

Tabellenverzeichnis

TABELLE 1: FÜHRUNGSPRINZIPIEN UND FÜHRUNGSFORMEN DES RADVERKEHRS.....	52
TABELLE 2: BREITE DES SICHERHEITSTRENNSTREIFENS	55

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
ADFC	Allgemeiner deutscher Fahrradclub e. V.
AG	Auftraggeber
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BR	Blickrichtung
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
EU	Europäische Union
EUSka	elektronische Unfalltypensteckkarte
EVE	Empfehlungen für Verkehrserhebungen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
KP	Knotenpunkt
Krad	Mofas, Mopeds und Motorräder
KP	Knotenpunkt
Kfz	Kraftfahrzeug
Lkw	Lastkraftwagen
MiD	Mobilität in Deutschland
Pkw	Personenkraftwagen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Rad	Fahrrad
RASt	Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
StVO	Straßenverkehrsordnung
SV	Schwerverkehr
TMBLV	Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VwV StVO	Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung

1 Zielstellung

Im Nationalen Radverkehrsplan 2020 (BMVBS, 2012) wird festgestellt: „Der Radverkehr stellt einen wichtigen und wachsenden Anteil am Verkehrsaufkommen in Deutschland dar.“ Damit ergeben sich neue Chancen für eine stadtverträgliche Mobilität. So hat auch der Freistaat Thüringen 2008 die „[...] Stärkung des alltäglichen und touristischen Radverkehrs und seine Gleichberechtigung gegenüber anderen Verkehrsmitteln“ (TMBLM, 2008) als ein wesentliches verkehrspolitisches Ziel im Radverkehrskonzept für den Freistaat Thüringen festgesetzt.

In diesem Sinne soll das Radverkehrskonzept Gotha 2030+ die Grundlage für ein sicheres und attraktives Radverkehrsangebotes innerhalb des Stadtgebietes Gotha schaffen, sowohl für den Alltagsradverkehr, als auch für den touristischen Radverkehr.

Mit dem bisherigen Radverkehrskonzept aus dem Jahre 2003 wurde die Grundlage für eine erste Netzstruktur im Radverkehr geschaffen. Im Jahr 2005 flossen diese Erkenntnisse in den damaligen Verkehrsentwicklungsplan ein und wurden punktuell angepasst. Seit dem haben sich in der StVO und den dazugehörigen Verwaltungsvorschriften, aber auch in den einschlägigen Regelwerken, wie den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) Anpassungen ergeben. Diese neuen Vorgaben sowie aktuelle Forschungsergebnisse müssen im neuen Konzept beachtet werden.

Die Verkehrssicherheit steht bei der Erarbeitung immer an erster Stelle. Sichere Radverkehrsanlagen gemäß aktuellen Forschungsergebnissen können die Attraktivität des Fahrradfahrens für viele Nutzergruppen erheblich steigern. Damit lässt sich vor allem der Anteil des Radverkehrs am Alltags- und Berufsverkehr erhöhen und somit zu einer stadtverträglichen Mobilität beitragen.

Aufgrund der Vielzahl an Sehenswürdigkeiten im Gothaer Stadtgebiet ist auch der Radtourismus in die Radverkehrskonzeption einzubeziehen. Überregionale Radrouten tangieren bereits die Stadt. Ziel sollte es nun sein, dieser Zielgruppe attraktive und verständliche Routen ins Stadtzentrum sowie hochwertige Abstellanlagen anzubieten.

2 Vorgehensweise bei der Konzepterstellung

Systematische Radverkehrsförderung besteht aus vielen Elementen. Im ersten Nationalen Radverkehrsplan (BMVBS, 2002) wurde unterstrichen, dass Radverkehrsförderung mit System über das Radverkehrsnetz, Abstellanlagen, Schnittstellen mit dem ÖPNV, Service, Marketing und Imagepflege bis hin zur Finanzierungspraxis und Bürgerbeteiligung geht. Die wichtigste Voraussetzung für die intensive Nutzung des Fahrrades im Alltagsverkehr ist dabei ein gutes Radverkehrsnetz. Folgerichtig konzentrieren sich viele Kommunen in der Radverkehrsplanung primär auf diesen Punkt (vgl. Hunger et. al., 2005, 2009, sowie Schönefeld et. al., 2014). Auch im vorliegenden Radverkehrskonzept für die Stadt Gotha steht das Radverkehrsnetz im Fokus. Aber auch Vorschläge und Empfehlungen in weiteren Bereichen der Radverkehrsförderung sind enthalten.

Das Radverkehrskonzeptes Gotha 2030+ wurde zusammen mit dem Verkehrsentwicklungsplan Gotha 2030+ beauftragt und entstand im gemeinsamen Prozess. Damit wird der steigenden Bedeutung des Radverkehrs für die tägliche Mobilität, wie auch für den Tourismus Rechnung getragen. Gleichzeitig ist angesichts des mittlerweile 12 Jahre alten Radverkehrskonzeptes eine Aktualisierung der entsprechenden Planungsgrundlagen erforderlich. Hierbei orientieren sich die Autoren bei der Bearbeitung unter anderem an folgenden Empfehlungen und Hinweisen u. a. der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV):

- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA (FGSV, 2010)
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS (FGSV, 2007)
- Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung (FGSV, 2013)
- Hinweise zur Beteiligung und Kooperation in der Verkehrsplanung (FGSV, 2012)
- Straßenverkehrsordnung (StVO) mit dazugehöriger Verwaltungsvorschrift (Schurig, 2013)

Wesentliche Ergebnisse der Bestandsanalyse bzw. Maßnahmenkonzeption des Radverkehrskonzeptes 2030+ wurden in den Verkehrsentwicklungsplan 2030+ überführt. Zu vielen Themenfeldern sind im Radverkehrskonzept 2030+ zusätzliche fachspezifische Informationen und Begründungen enthalten. Auch verschiedene verkehrsplanerische Grundlagen werden hier erläutert. Bezüglich der abschließenden Maßnahmenempfehlungen besteht eine enge Verzahnung zum VEP Gotha 2030+. Dennoch ist das vorliegende Radverkehrskonzept 2030+ als eigenständiges Hilfsmittel unabhängig vom VEP Gotha 2030+ verwendbar.

In den folgenden Kapiteln wird zu Beginn die aktuelle Situation für den Radverkehr in Gotha beleuchtet. Im Abgleich mit den aktuellen rechtlichen Vorgaben und Gestaltungsrichtlinien, den Anforderungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit und Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsteilnehmern wird das Bestandsnetz bewertet. Anschließend wird das anzustrebende Zielnetz erarbeitet, welches die Bedeutung der einzelnen Straßenabschnitte für den Radverkehr in der Stadt Gotha verdeutlicht. Darauf aufbauend sowie unter Beachtung der Leitlinien werden die notwendigen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs abgeleitet und verkehrsplanerisch erläutert bzw. bewertet.

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses zum Verkehrsentwicklungsplan 2030+ wurde auch die Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes 2030+ intensiv durch die Verwaltung und weiteren wichtigen städtischen Akteuren begleitet. 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 im Rahmen des gemeinsamen Bearbeitungsprozesses 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 Veran-

staltung konnten aufbauend auf der gutachterlichen Einschätzung der Bestandssituation im Rahmen von Arbeitsgruppen Rückmeldungen gegeben und Maßnahmvorschläge eingebracht werden. Im Rahmen der zweiten Öffentlichkeitsveranstaltung wurde der Entwurf des Maßnahmenkonzeptes des VEP 2030+ einschließlich wesentlicher Bausteine aus dem Radverkehrskonzept 2030+ vorgestellt und diskutiert.

3 Aktuelle Situation des Radverkehrs

In diesem Kapitel wird die aktuelle Situation des Radverkehrs in Gotha analysiert und beschrieben. Neben der Nachfrageentwicklung, den strukturellen Rahmenbedingungen und der Unfallsituation, steht vor allem das Angebot im Radverkehr im Fokus. Vor Ort wurden Erhebungen des Bestandsnetzes durchgeführt, um die aktuellen Radverkehrsanlagen für den jeweiligen Abschnitt bewerten zu können. Die Analyseergebnisse bilden die Grundlage für das Maßnahmenkonzept.

3.1 Voraussetzungen und Nachfrageentwicklung

Die aktuelle Situation des Radverkehrs in Gotha ergibt sich maßgeblich aus den topografischen Gegebenheiten, der bisherigen Radverkehrsnachfrage und weiteren strukturellen Rahmenbedingungen. Erst durch die Kenntnis dieser Gegebenheiten ist eine tiefergehende Analyse und Bewertung des Radverkehrsangebotes möglich.

Städtebauliche und strukturelle Rahmenbedingungen

Die Residenzstadt Gotha ist geprägt von einer historischen Stadtstruktur. Zentral liegt die Altstadt, an dieser sich südlich angrenzend das Schloss und die Parkanlagen erheben. Das kompakte Zentrum macht die „Stadt der kurzen Wege“ zur Realität, sodass zu Fuß ideal die historische Architektur erkundet werden kann. Nicht nur für Touristen, auch für die Versorgung der täglichen Wege ist neben dem zu Fuß gehen dafür das Fahrradfahren in Gotha prädestiniert.

In Gotha befinden sich große Ansiedlungen von Gewerbestandorten vor allem im Osten und Norden der Stadt. Der Fahrzeugbau hat in Gotha eine lange Tradition, Schmitz Cargobull zählt demnach heute zu den größten Arbeitgebern der Stadt und prägt das Gewerbegebiet Ost an der Kindleber Straße. Des Weiteren befindet sich im Süden das Gewerbegebiet Süd, in dem sich unter anderem auch eine Kaserne der Bundeswehr befindet.

In Abgrenzung davon existieren im Stadtgebiet Quartiere, die ausschließlich als Wohngebiet genutzt werden. Schwerpunkt ist dabei Gotha-West. Einerseits geprägt vom Plattenbau der DDR, andererseits befinden sich dort Viertel mit vorwiegend Einfamilien- bzw. Mehrfamilienhäuser. Die alltäglichen Verkehrsbeziehungen zwischen innerstädtischen Wohngebiets- und Gewerbestandorten sowie die Anbindung öffentlicher Einrichtungen stellen im Radverkehr die Grundlage für das Wunschliniennetz (Anlage 6) dar.

Trennwirkungen innerhalb eines Stadtgebietes können zum einen topografische Barrieren, wie z. B. die Tallage östlich der Altstadt, aber auch der Anstieg auf die Höhe zum Schloss sein. Zum anderen stellen bauliche Struktu-

ren, insbesondere die Hauptverkehrsstraßen, aber auch die Eisenbahntrasse im Süden der Stadt eine gewisse Trennung zweier Gebiete dar. Umwege, lange Wartezeiten oder auch Sicherheitsdefizite haben oftmals Auswirkungen vor allem für den Rad- und Fußverkehr.

Insbesondere im Radverkehr besteht in der Anbindung angrenzender Ortsteile Potenzial. Entsprechende Ortsteile von Gotha sind Uelleben, Boilstädt, Sundhausen, Siebleben sowie Töpflerben und die Goldbacher Siedlung.

Die Einstufung als relativ kompakte Stadt kann auch exemplarisch anhand der Luftlinien-Entfernung der Wegelängen im Radverkehr nachvollzogen werden. In Abb. 1 sind dazu die Entfernungsradien (Isodistanzen) für die Stadt Gotha mit dem Mittelpunkt Neumarkt eingezeichnet. Demnach ist der Weg mit dem Fahrrad von der Altstadt bis zum Berufsschulzentrum in der Kindleber Straße nur etwa 2,5 km lang.

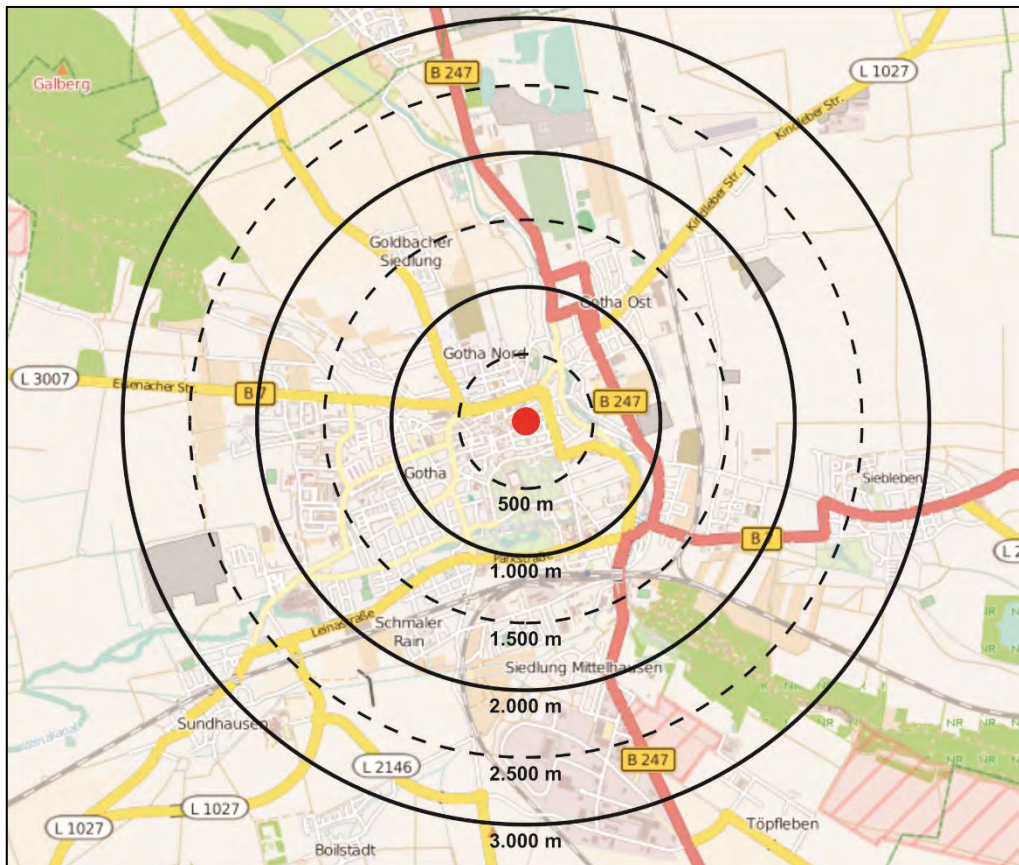


Abb. 1: Luftlinien-Entfernungen bezogen auf das Stadtgebiet Gotha

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

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

Entscheidender als die Entfernung an sich, ist der Zeitaufwand beim Zurücklegen des jeweiligen Weges (Reisezeit). Die Topographie des Geländes und die Netzqualität beeinflussen diesen Zeitaufwand entscheidend.

Nutzergruppen

In der Stadt Gotha wird durch unterschiedlichste Nutzergruppen Fahrrad gefahren. Vom Kind bis zum Rentner, vom Radtouristen bis zum Berufspendler, vom Freizeitradler bis zum Postverteiler ... nehmen alle Bevölkerungsschichten am Radverkehr teil sowie sind vielfältigste Fahrzwecke zu beobachten (siehe Abb. 2).



Abb. 2: Impressionen der Radnutzer in der Stadt Gotha

In der Bestandsanalyse und im Maßnahmenkonzept sind die unterschiedlichen Anforderungen der verschiedenen Nutzergruppen zu berücksichtigen.

Radverkehrsaufkommen

Neben dem Kfz-Verkehr wurde im Rahmen der Verkehrserhebungen für den Verkehrsentwicklungsplan 2030+ auch der Radverkehr mit erhoben, sofern dies erhebungstechnisch möglich war. Die Fahrbahnnutzer wurden weitestgehend durchgehend erfasst. Eine Erhebung aller Nutzer im Seitenraum war nicht durchgehend an allen Knotenpunkten möglich. Dies muss bei der Interpretation der Verteilung der erhobenen Radverkehrsaufkommen gemäß Abb. 3 berücksichtigt werden.



Abb. 3: Knotenpunktbezogene Verteilung der erhobenen Radverkehrsaufkommen

Im Erhebungszeitraum (6 bis 9 Uhr und 15 bis 18 Uhr) wurden in Summe über alle Knotenpunkte 1.980 Radfahrer erfasst. Besonders hohe Werte wurden für die Knotenpunkte Ohrdruffer Straße / Südstraße, Friedrichstraße / Parkallee / Bahnhofstraße, Weimarer Straße / Gleichenstraße, Uelleber Straße / Reinhardsbrunner Straße und Huttenplatz erhoben.

Insgesamt ist weiterhin zu beachten, dass anders als beim Kfz-Verkehr durch die Erhebung im Oktober / November beim Radverkehr in den „warmen“ Monaten von einer deutlich höheren Nutzung auszugehen ist.

Entwicklung der Radverkehrsnachfrage

Derzeit liegen keine Daten vor, die eine umfassende Einschätzung zum Mobilitätsverhalten der Gothaer Bevölkerung zulassen. Während der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans 2030+ wurden Verkehrszählungen durchgeführt, die sich allerdings auf den Kfz-Verkehr (Bevölkerung plus Einpendler) konzentrierten. Teilweise wurde auch der Radverkehr erhoben.

In der Mobilitätsforschung wird die Bevölkerung oft nach ihren täglichen Wegen und den genutzten Modi befragt, also ob sie zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) mit Bus und Bahnen oder dem motorisierten Individualverkehr (MIV), mit Pkw oder motorisierten Zweirad unterwegs sind. Beispiele dafür sind die deutschlandweite, repräsentative Erhebung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) oder das „System repräsentativer Verkehrserhebungen – Mobilität in Städten“ (SrV). Gotha hat

letztmalig im Jahr 1987 an der SrV-Erhebung teilgenommen. Wichtiger Leitindikator der Mobilität ist bei diesen Erhebungen der sogenannte Modal Split, also die Verteilung der pro Person zurückgelegten täglichen Wege je Hauptverkehrsmittel.

Auch wenn keine Gotha-spezifischen Mobilitätsdaten vorliegen, so können dennoch Aussagen zum Mobilitätsverhalten der Gothaer Bevölkerung getroffen werden. Die Annäherung erfolgt auf Basis von Mobilitätsdaten von Städten ähnlicher Struktur, Daten zum Radverkehr in Gotha an ausgewählten Knotenpunkten und Experteneinschätzungen durch Vor-Ort-Begehungen.

Bei den Mobilitätsdaten handelt es sich um den Modal Split der Gemeindeklasse mit 20.000-50.000 Einwohner aus MiD und zum anderen um den von Mittel-/Grund- und Kleinzentren <50.000 Einwohnern mit flacher oder hügeliger Topographie aus der SrV-Erhebung. Bei der Ableitung eines Modal Split für Gotha muss das Straßenbahnsystem als deutlich vom Durchschnitt abweichendes Merkmal einbezogen werden. Städte mit ähnlicher Bevölkerungsgröße und Straßenbahnsystem sind unter anderem Halberstadt, Plauen oder Görlitz. Da aktuelle Zahlen zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung in Plauen oder Halberstadt (noch) nicht vorliegen, wird eine Erhebung für Görlitz aus dem Jahr 2006 hinzugezogen. Die Ergebnisse sind in der folgenden Grafik dargestellt:

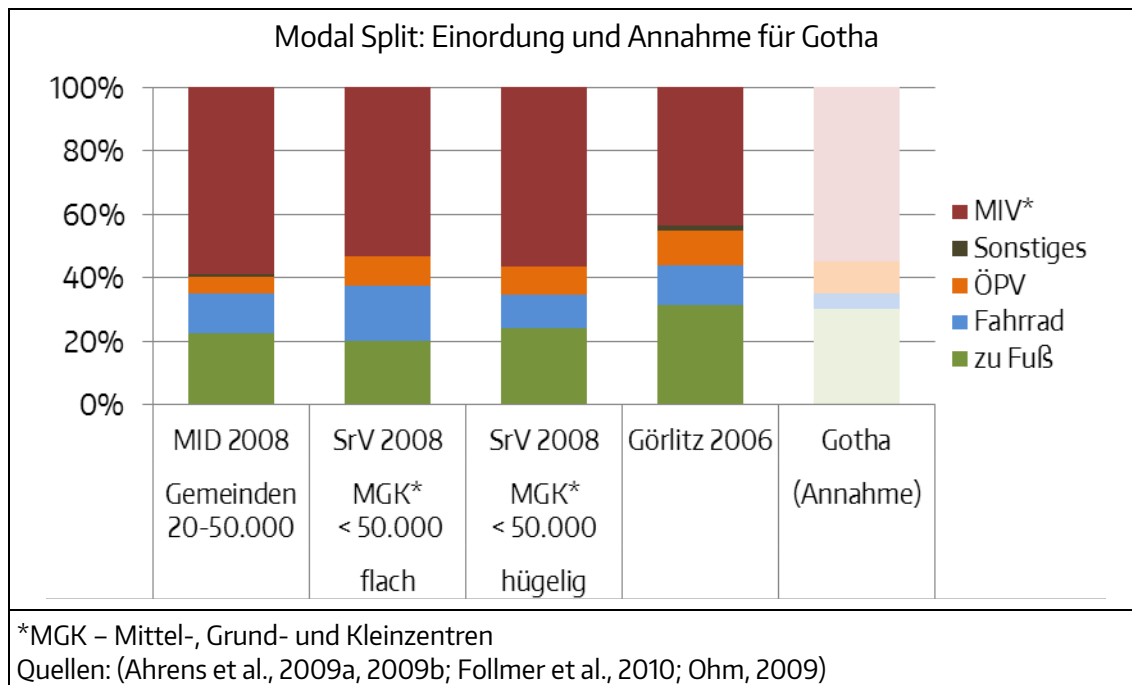


Abb. 4: Übersicht zu allgemeinen Modal-Split-Werten / Annahme für Gotha

Der Vor-Ort-Eindruck zeigt aus Gutachter-Sicht, dass die Radverkehrsnachfrage in Gotha noch vergleichsweise gering ist. Das wird auch durch die

sehr niedrigen Teilnahme-Zahlen für Gotha im Rahmen des ADFC-Fahrradklima-Tests 2014 unterstrichen (www.fahrradklima-test.de).

3.2 Unfälle mit Beteiligung des Radverkehrs

Im Rahmen der Unfallanalysen wurden alle Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung in den Jahren 2011 bis 2013 berücksichtigt. Grundlage bilden die amtlichen Daten der elektronischen Unfalltypensteckkarte (EUSka) der Polizeiinspektion Gotha.

Im untersuchten Zeitraum (4 Jahre) wurden insgesamt 101 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung polizeilich registriert. Im Jahr 2012 waren im Vergleich zu den anderen Jahren etwas höhere Unfallzahlen zu verzeichnen (siehe Abb. 5). Die Zahl der Unfälle im Radverkehr ist, verglichen mit anderen Städten ähnlicher Größe, gering. Diese ist jedoch nicht auf eine besonders gute Infrastruktur, sondern auf die ausbaufähigen Nutzerzahlen zurückzuführen.

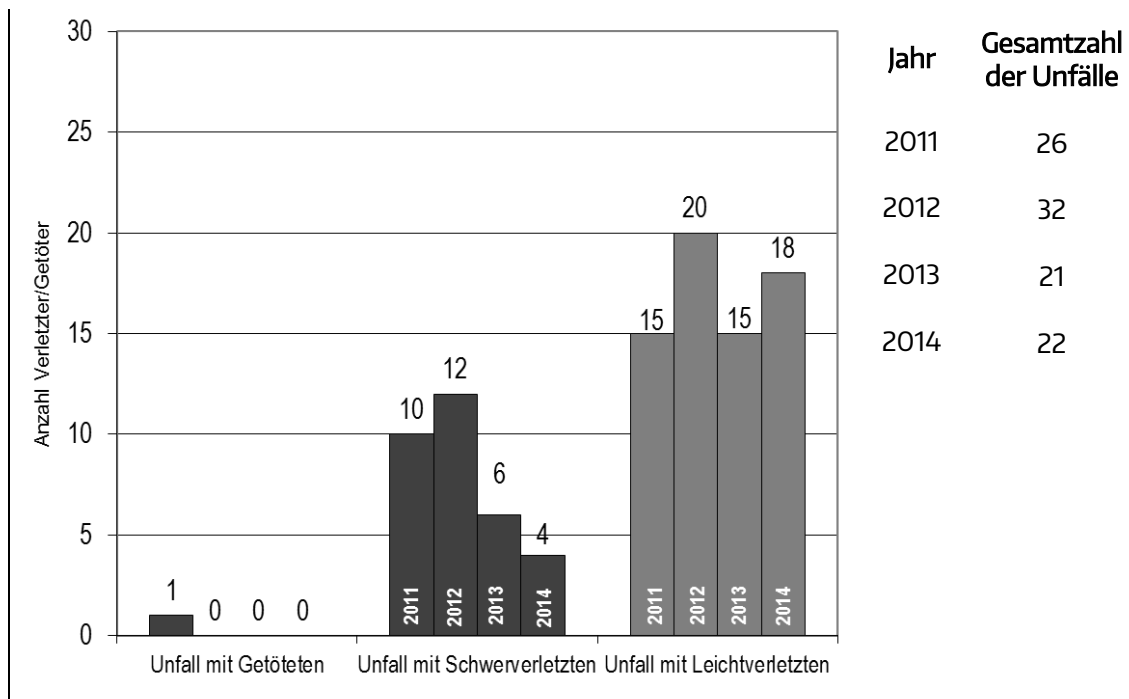


Abb. 5: Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung nach Grad der Unfallschwere 2011 - 2014

Zudem ist bei der Bewertung der Unfallsituation im Radverkehr zu berücksichtigen, dass in der Regel eine hohe Dunkelziffer nicht gemeldeter Unfälle besteht. Beim überwiegenden Teil der in der amtlichen Statistik geführten Radverkehrsunfälle sind daher Verletzungen zu verzeichnen.

Die Unfälle mit leicht Verletzten haben einen Anteil von etwa zwei Dritteln. Bei einem Drittel der Unfälle sind schwere Verletzungen zu beklagen. In den vergangenen 4 Jahren ereignete sich im Bereich des Knotenpunktes Eisenacher Straße / Prießnitzstraße ein Radverkehrsunfall mit tödlichen Folgen.

Hinsichtlich des Unfalltyps haben Unfälle zwischen einbiegenden Kraftfahrzeugen und geradeausfahrenden Radfahrern (Einbiegen-Kreuzen; siehe Abb. 6) den höchsten Anteil. Allein 45 % der Unfälle mit Personenschaden im Radverkehr sind diesem Unfalltyp zuzuordnen. Derartige Häufungen für diesen Konflikttyp sind kein spezifisches Problem der Stadt Gotha, sondern bundesweit zu beobachten. Es handelt sich um eine typische Konfliktsituation im Radverkehr. Ausschlaggebend sind häufig schwierige oder eingeschränkte Sichtbeziehungen, eine abgesetzte Radverkehrsführung im Seitenraum sowie eine unzureichende Beachtung des Vorrangs des Rad- und Fußverkehrs durch ab- und einbiegende Fahrzeuge. Teilweise ergeben sich diese Konflikte jedoch auch durch eine Radnutzung entgegen der zulässigen Fahrtrichtung.

Weiterhin ist der erhöhte Anteil an Fahrnfällen auffällig. Diese erfolgen teilweise ohne Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmer und sind ebenfalls Indikatoren für Probleme bei der Verkehrs- und Radinfrastruktur.

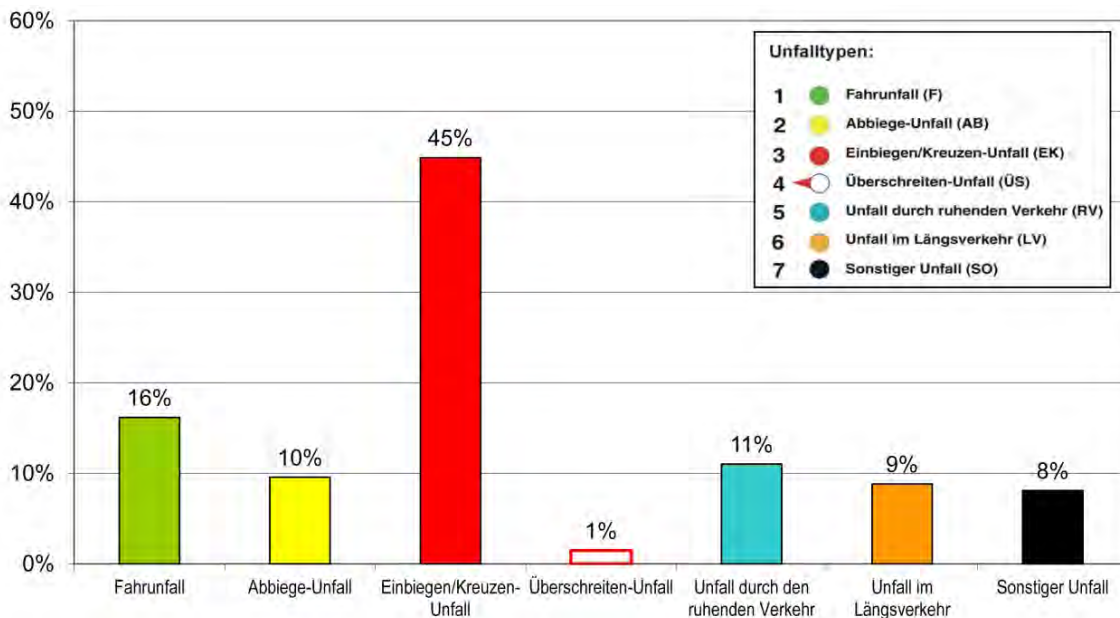


Abb. 6: Unfälle mit Personenschaden und Beteiligung Radverkehr (Unfalltypen)

Bestehende Konfliktsituationen sind auf Basis der Unfalldaten für folgende Straßenabschnitte im Stadtgebiet Gotha zu verzeichnen:

- Bertha-von-Suttner-Straße / Bürgeraue
- Gartenstraße (Bertha-von-Suttner-Platz, Remstädter Straße)
- Weimarer Straße / Clara-Zetkin-Straße

In allen Fällen kann aus Gutachtersicht ein klarer Bezug zwischen der bestehenden Führungsform des Radverkehrs und den Unfallauffälligkeiten hergestellt werden.

3.3 Charakteristik des Bestandsnetzes

Die Fahrradnutzung steht und fällt mit der Anzahl und der Attraktivität der angebotenen Verbindungen. Das Netz ist demnach das wichtigste Element im Radverkehrsangebot. In den folgenden Unterkapiteln wird das bestehende Radverkehrsnetz in Gotha analysiert und in seiner Charakteristik beschrieben. Die Mängel, Probleme, Konflikte, aber auch vorbildlichen Gestaltungslösungen stehen beispielhaft für viele ähnliche Punkte in der Stadt Gotha. Eine Gesamtbewertung des Bestandsnetzes wird in Kapitel 3.4 diskutiert und in Anlage 5 grafisch dargestellt.

In der Stadt Gotha überwiegt auch im Hauptstraßennetz die Radverkehrsführung gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Separate sowie teilseparate Führungsformen existieren lediglich punktuell. Bestehende Netzlücken werden in Kapitel 3.3.3 beschrieben.

Die vorhandenen Radverkehrsanlagen sind in unterschiedlichen Zeiträumen entstanden bzw. erneuert und angepasst worden. Seitdem haben sich teilweise die Empfehlungen zur Gestaltung von Radverkehrsanlagen sowie die verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen (46. Änderungs novelle zur StVO sowie die parallele Anpassung der zugehörige VwV-StVO im Jahr 2009, sowie StVO-Anpassung 2013) grundlegend geändert. Die bestehenden Radverkehrsanlagen sind deshalb zum Teil nicht mehr zeitgemäß. Eine detaillierte Betrachtung hierzu erfolgt in den nachfolgenden Kapiteln 3.3.1 und 3.3.2.

3.3.1 Führungsformen auf der Strecke

Das Ziel einer modernen Radverkehrsförderung ist eine möglichst fahrbahnnahe Radverkehrsführung im Blickfeld des Kfz-Verkehrs. Diese reduziert die Konfliktpotenziale sowohl mit ab- und einbiegenden Fahrzeugen als auch mit dem Fußverkehr.

Eine Übersicht zu den möglichen Führungsformen des Radverkehrs findet sich in Kapitel 6 „Grundsätze der Radverkehrsführung“. In Anlage 1 sind die bestehenden Radverkehrsanlagen in der Stadt Gotha dargestellt. Es wird deutlich, dass eine fahrbahnseitige teilseparate Führung lediglich in der 18.-März-Straße zwischen Gadollastraße und Reinhardsbrunner Straße existiert. Hier wurden im Rahmen der Umgestaltung Schutzstreifen markiert (siehe Abb. 7).

Die Schutzstreifen bieten dem Radverkehr einen Schutzraum auf der Fahrbahn im Blickfeld des Kfz-Verkehrs. Allerdings sind die Schutzstreifen - in Anlehnung an die zum Zeitpunkt der Markierung geltenden Richtlinien - im Bereich der Knotenpunkte nicht durchmarkiert worden. Gerade in diesen Bereichen besteht jedoch das höchste Konfliktpotenzial für den Radverkehr durch ein- und abbiegende Fahrzeuge. Hier existieren mittlerweile neue Möglichkeiten hinsichtlich der Markierung im Knotenpunktbereich.



Abb. 7: Schutzstreifen auf der 18.-März-Straße

Weiterhin ist bei den Schutzstreifen im Zuge der 18.-März-Straße zu beachten, dass es sich hierbei nicht um eine klassische Schutzstreifen-Lösung handelt. Zwischen den beiden Schutzstreifen verbleiben vollwertige Fahrspuren für den Kfz-Verkehr, welche auch das Begegnen zweier Lkw ohne Inanspruchnahme des Schutzstreifens gewährleisten. Klassische Schutzstreifen-Lösungen sind durch eine deutlich geringere Restfahrbahnbreite von 4,50 – 5,00 m gekennzeichnet und haben somit auch einen geringeren Flächenbedarf.

Abgesehen von der 18.-März-Straße sind in Gotha im Radverkehrsanlagenbestand bordseitige Führungsformen dominierend. Moderne Radverkehrsanlagen, sprich weitere Schutzstreifen oder Radfahrstreifen, sind im Stadtgebiet bisher nicht vorhanden. Es existieren jedoch eine Vielzahl benutzungspflichtiger gemeinsamer bzw. getrennter Geh- / Radwege. Diese weisen generell erhöhte Konfliktpotenziale mit ein- und abbiegendem Kfz-Verkehr sowie mit dem Fußverkehr auf. Die Probleme sind dabei umso größer, je höher die Nutzungsintensivität durch den Fußverkehr und / oder je dichter die Folge von Einmündungen bzw. Ein- und Ausfahrten ist.

Hinzu kommt, dass vielerorts im Stadtgebiet die Radfahrer beider Richtungen auf einer Seite geführt werden. Dies verschärft die ohnehin im Seitenraum bestehenden Konflikte. Während Zweirichtungsradwege außerorts eine Regellösung darstellen, sollen sie innerorts entsprechend der aktuellen Novellierung der Straßenverkehrsordnung nur noch im begründeten Ausnahmefall zur Anwendung kommen, dann jedoch ausschließlich in Form eines zusätzlichen nichtbenutzungspflichtigen Angebotes (Gehweg „Rad frei“). Dies ist teilweise bereits umgesetzt worden, wie z. B. auf der Salzgitterstraße, der Langensalzaer Straße, der Friedrichstraße sowie Teilen der Weimarer Straße.

In anderen Straßenabschnitten besteht in beiden Richtungen jedoch Benutzungspflicht. Folgende konkrete Probleme existieren diesbezüglich im Stadtgebiet:

Weimarer Straße

Über weite Strecken sind die auf der Nordseite verlaufenden Radverkehrsanlagen bereits mit einem Nutzungsrecht (Beschilderung Gehweg „Rad frei“) ausgestattet. Im Abschnitt zwischen Mönchallee und Schloßstraße existiert jedoch in beiden Fahrtrichtungen eine Benutzungspflicht. Durch die uneinheitliche Regelung sind Missverständnisse möglich. Zudem muss unnötig für einen nur ca. 150 m langen Abschnitt zwingend der Seitenraum genutzt werden. Hinsichtlich der verkehrlichen und städtebaulichen Rahmenbedingungen bestehen keine wesentlichen Unterschiede zu den östlich anschließenden Abschnitten.

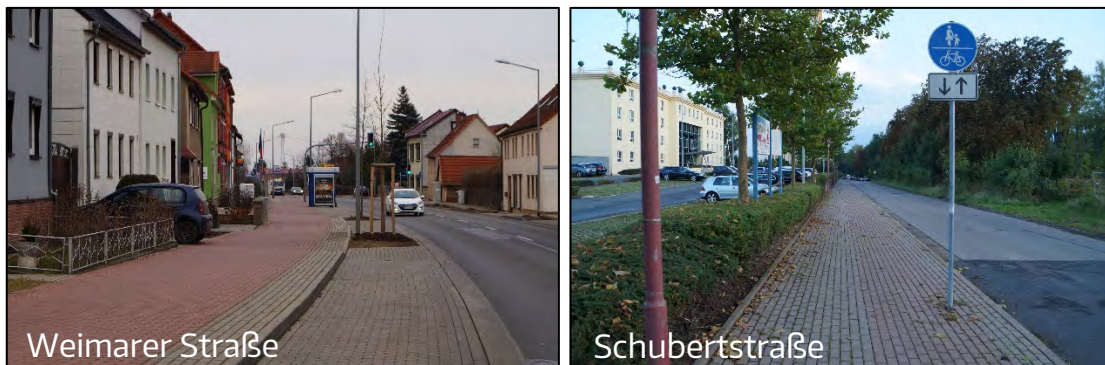


Abb. 8: Benutzungspflichtige Beidrichtungs-Radwege

Schubertstraße

Die Verkehrsaufkommen in der Schubertstraße sind gering. Die Erschließungsfunktionen sind dominierend. Eine besondere Gefährdungssituation für den Mischverkehr auf der Fahrbahn besteht nicht. Dennoch existiert hier ein in beiden Richtungen benutzungspflichtiger Radweg (siehe Abb. 8).

Bahnhofstraße / Friedrichstraße

Im Verlauf des Straßenzuges Bahnhofstraße / Friedrichstraße / Ekhoftplatz / Arnoldiplatz bestehen erhebliche Nutzungsüberlagerungen zwischen Fuß- und Radverkehr. Aufgrund einer Vielzahl unmittelbar angrenzender wichtiger Ziele (Orangerie, Rathaus, Fachschule, etc.) sowie der Verbindungsfunktion zwischen Bahnhof und Altstadt ist eine intensive Nutzung durch den Fußverkehr zu verzeichnen. Parallel wird der Radverkehr in beiden Richtungen auf der Westseite im Seitenraum geführt. Die hier zur Verfügung stehende Seitenraumbreite ist nicht ausreichend, um den Nutzungsanforderungen von Fuß- und Radverkehr gerecht werden zu können. Im Abschnitt zwischen Bebelstraße und Mozartstraße werden die Probleme im Seitenraum durch eine einseitige Benutzungspflicht in beiden Richtungen verstärkt (siehe Abb. 9).

Eine Nutzung der Fahrbahn wäre hier in stadteinwärtiger Richtung momentan jedoch ebenfalls nicht möglich. Beim entsprechenden Abschnitt handelt

es sich um eine Einbahnstraße. Diese wird allerdings bereits durch den Straßenbahnverkehr in Gegenrichtung befahren.

Neben Problemen auf der Strecke sind auch im Bereich verschiedener Einmündungen und Knotenpunkte wesentliche Konfliktpotenziale festzustellen.

Insgesamt ist für den Straßenzug Bahnhofstraße / Friedrichstraße / Ekhoﬂplatz / Arnoldiplatz zu beachten, dass dieser auch Bestandteil der touristischen Radroute zwischen dem Fernradwanderweg Thüringer Städtekette und dem Stadtzentrum ist.



Abb. 9: Nutzungsüberlagerungen Rad- und Fußverkehr

Gleichenstraße

In der Gleichenstraße sind die aus der Seitenraumnutzung entstehenden Konflikte deutlich geringer. Die Fußverkehrsaufkommen sind gering und es existieren lediglich wenige Einmündungen bzw. Grundstückszufahrten. Dennoch handelt es sich auch hier um einen einseitigen benutzungspflichtigen Geh- und Radweg für beide Fahrtrichtungen. Diese gilt es zumindest für die jeweils in Fahrtrichtung links der Fahrbahn liegende Seite zu überprüfen (siehe Abb. 9).

Dr.-Troch-Straße

Dies gilt in gleicher Weise auch für die Dr.-Troch-Straße. Allerdings sind hier im Abschnitt westlich der Ohrdruffer Straße deutlich höhere Konfliktpotenziale durch Ein- und Ausfahrten zu verzeichnen. Einzelne Zufahrten, beispielsweise die zu einem Schnellrestaurant, weisen eine hohe Nutzungintensität auf (siehe Abb. 10). Neben dem Alltagsradverkehr ist die Dr.-Troch-Straße auch als Teilabschnitt des Gothaer Radrundwanderweges für den Freizeitradverkehr vorgesehen.

Kindleber Straße

Zwischen Ortseingang und der westlichen Zufahrt zum Gewerbegebiet Kindleber Straße befindet sich ein in beiden Fahrtrichtungen benutzungspflichtiger Geh- und Radweg. Östlich und westlich davon ist kein Radver-

kehrs- bzw. Wegeangebot vorhanden. Es existiert keine stetige Radverkehrsführung. Aufgrund der Benutzungspflicht eines ca. 470 m langen Abschnittes werden Radfahrer aus Richtung Kindleben gezwungen, zweimal die Fahrbahn zu queren. Dadurch ergeben sich erhebliche Gefährdungspotenziale (siehe Abb. 10).



Abb. 10: Benutzungspflichtige Radwege

Unproblematisch ist die Beidrichtungsführung auf den außerortsartigen Straßenabschnitten im Zuge der Krusewitzstraße, Südtangente sowie im Verlauf der Verbindung nach Günthersleben. Für die o. g. innerörtlichen Straßenabschnitte ist eine Überprüfung der Benutzungspflicht dringend zu empfehlen. Neben den Zweirichtungsradwegen betrifft dies auch andere benutzungspflichtige Geh-/ Radwege wie z. B. in der Gartenstraße. Eine mögliche Alternative bietet die Umbeschilderung als Gehweg „Rad frei“.

Derartige Regelungen bestehen bereits heute vielerorts im Stadtgebiet. Durch das nicht benutzungspflichtige Angebot bestehen für die Nutzer die Wahlmöglichkeit zwischen Fahrbahn und Seitenraum. Damit wird den unterschiedlichen Anforderungen verschiedener Nutzergruppen im Radverkehr entsprochen. Allerdings sind auch für die freigegeben Gehwege häufig ähnliche Konfliktpotenziale, wie für die benutzungspflichtigen Radverkehrsangebote im Seitenraum zu verzeichnen (Probleme mit abbiegenden Kfz sowie dem Fußverkehr). Diese werden lediglich dadurch abgeschwächt, dass schnellere Radfahrer zumeist die Fahrbahn nutzen und damit im Wesentlichen der etwas langsamere Radverkehr im Seitenbereich verbleibt.

Weitere Konflikte im Bestand

Der für die Nutzung durch den Radverkehr freigegebene Gehweg in der Krusewitzstraße ist, wie in Abb. 11 zu erkennen, teilweise sehr schmal. Das Mindestmaß für eine Gehwegfreigabe von 2,50 m wird deutlich unterschritten. Auch in der Langensalzaer Straße bestehen breitenbedingte Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr. Betroffen sind insbesondere die Haltestellenbereiche. Angesichts der Kfz-Verkehrsaufkommen wäre hier eigentlich eine separate Radverkehrsführung notwendig.

Im Zuge der Gartenstraße ist lediglich in Fahrtrichtung Bertha-von-Suttner-Platz ein Radverkehrsangebot in Form eines benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- / Radweges vorhanden. Speziell im Bereich Lutherstraße bestehen starke Nutzungsüberlagerungen mit dem hohen Fußverkehrsaufkommen im Haltestellenbereich sowie an der Querungsanlage. Hinzu kommt, dass die Anbindung des hinter der Haltestelle entlangführenden Radweges nur schwer erkennbar ist.

Ebenfalls schwer nachvollziehbar sind die wechselnden Verkehrsregelungen im Zuge der Enckestraße in Fahrtrichtung ZOB. Zwischen Europakreuzung und Reyherstraße ist der Gehweg zur Nutzung für den Radverkehr freigegeben. Im nördlich angrenzenden Abschnitt ist eine Gehwegnutzung hingegen nicht zulässig. Freigegeben ist hingegen wieder ein kurzer Abschnitt südlich der Einmündung Schöne Allee bis zur Fußwegverbindung zum Flutgraben. Verkehrsplanerisch ist die Intention (Anbindung der Wegeverbindungen entlang des Mühlgrabens) dieser Regelungen durchaus nachvollziehbar. Für die Nutzer ist dies jedoch nicht der Fall. Eine einheitliche Regelung für den ganzen Abschnitt zwischen Europakreuzung und Schöne Allee wäre wünschenswert. Zumal hier nur wenige Fußgänger unterwegs sind.



Abb. 11: Unterschreitung der Mindestmaße zur Freigabe für den Radverkehr

Einbahnstraßenfreigabe

Für die Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr ist in der Regel eine Einzelfallprüfung notwendig. Derzeit sind im Gothaer Straßennetz drei Einbahnstraßen für den Radverkehr freigegeben. Mit dem ADFC-Gotha sind in der zukünftigen Diskussion zur Freigabe von Einbahnstraßen weitere Abstimmungen vorgesehen.

Für den Radverkehr entstehen durch die fehlende Einbahnstraßenfreigabe Umwege sowie Einschränkung hinsichtlich der kleinteiligen Erreichbarkeit. Häufig ist dennoch ein Bedarf zu beobachten, vielerorts wird der Gehweg fehlgenutzt. Dabei kommt es zu Konflikten mit dem Fußverkehr und zu Sicherheitsdefiziten in den Ein- und Ausfahrten sowie in den Knotenpunkt- und Einmündungsbereichen.

3.3.2 Knotenpunkte

Noch wichtiger als auf der freien Strecke ist eine Führung des Radverkehrs im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs an Knotenpunkten. Hier bestehen die höchsten Konfliktpotenziale. Bordseitige Radverkehrsangebote sollten demnach im Knotenpunktbereich entweder rechtzeitig an die Kfz-Fahrbahn heran verschwenkt oder auf Fahrbahnniveau überführt werden. Bei untergeordneten Einmündungen ist alternativ die Umgestaltung in eine Gehwegüberfahrt möglich.

Derartige Lösungen wurden in Gotha bisher vereinzelt bereits umgesetzt. So z. B. im Bereich der Gartenstraße an der Zufahrt zum ehemaligen REWE-Einkaufsmarkt. Auch die Gestaltung der Weimarer Straße im Abschnitt zwischen Mönchallee und Friedhofsweg wird bezüglich der Grundstückszufahrten (Anrampung innerhalb des Sicherheitsstreifens) diesen Anforderungen gerecht.

Insgesamt bestehen jedoch hinsichtlich der Radverkehrsführung an den Knotenpunkten noch erhebliche Verbesserungspotenziale.

Am Knotenpunkt Gleichenstraße / Clara-Zetkin-Straße ist die im Seitenraum existierende Radverkehrsführung (einseitiger benutzungspflichtiger Beidrichtungsradweg) im Kreuzungsbereich nicht erkennbar. Es existiert keine Furtmarkierung und keine Beschilderung für den ein- und ausbiegenden Kfz-Verkehr. Der Radweg ist nördlich der Einmündung mittels eines Grünstreifens von der Fahrbahn abgetrennt. In Summe ergeben sich daraus erhebliche Konfliktpotenziale zwischen Rad- und Kfz-Verkehr.

Im weiteren Verlauf wechselt am Knotenpunkt Gleichenstraße / Weimarer Straße der Radweg von der Ost- auf die Westseite (siehe Abb. 12). Dies führt zu Umwegen. Parallel existieren Nutzungskonflikte mit den Wartebereichen des Fußverkehrs. Hinzu kommt, dass im Westarm der Kreuzung keine LSA-Furt für den Fuß- und Radverkehr existiert.

Auch am Knotenpunkt Weimarer Straße / Clara-Zetkin-Straße bestehen verschiedene Defizite. Zwischen Radweg und Kfz-Fahrbahn existiert hier ein Grün- und Parkstreifen. Durch die abgesetzte Radverkehrsführung wird der bevorrechtigte Radverkehr im Zuge der Weimarer Straße von abbiegenden Kfz schlechter wahrgenommen (siehe Abb. 13). Ähnliche Probleme bestehen auch auf der Südseite. Hier erfolgt die Überführung des Radverkehrs vom Seitenbereich auf die Fahrbahn unmittelbar hinter dem Parkstreifen, direkt im Verflechtungsbereich des Knotenpunktes und ohne gesonderte Einfahrtshilfe.



Abb. 12: Knotenpunktsituation Gleichenstraße / Weimarer Straße



Abb. 13: Knotenpunktsituation Weimarer Straße / Clara-Zetkin-Straße

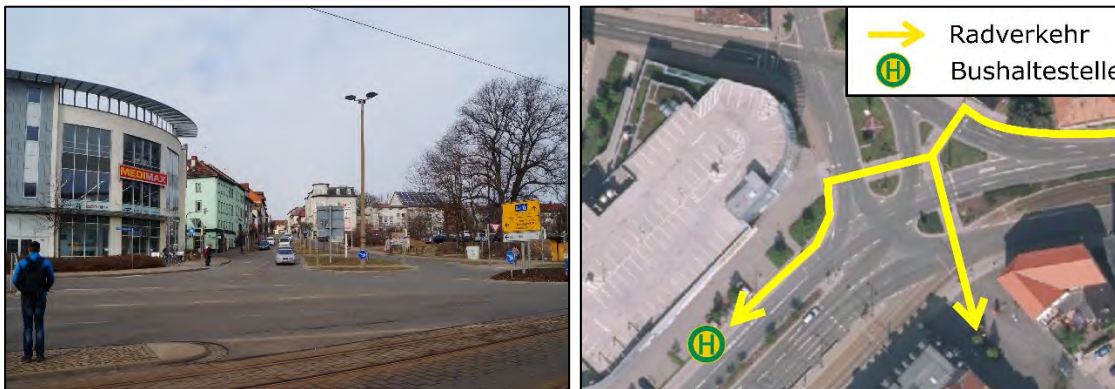


Abb. 14: Bertha-von-Suttner-Platz

An den großen Hauptverkehrsknotenpunkten ist die Radverkehrsführung ebenfalls mit Umwegen verbunden. Am Bertha-von-Suttner-Platz (siehe Abb. 14) existiert ohnehin nur von der Gartenstraße kommend in Fahrtrichtung Bürgeraue ein Radverkehrsangebot. Im Bereich der Kreuzung müssen drei Furten gequert werden. Diese liegen nicht direkt in Fahrtrichtung, sondern etwas abgesetzt. Unmittelbar westlich des Knotenpunktes führt der Radweg durch einen Haltestellenbereich. Für die anderen Fahrtrichtungen existiert keinerlei Schutzraum. Diese passieren den Knotenpunkt im Misch-

verkehr. Eine sichere und attraktive Radverkehrsführung ist damit nicht gegeben. Häufig wird unzulässig auf den Gehweg ausgewichen.

Dies trifft auch auf die Europakreuzung zu. Hier beschränkt sich das Radverkehrsangebot ebenfalls nur auf wenige Relationen mit einer Nutzungsfrei-gabe im Seitenraum. Auch hier bestehen aufgrund der weitläufigen Knotenpunktflächen wesentliche Umwege. Die Nutzung der Fahrbahn ist angesichts der sehr hohen Verkehrsaufkommen sowie der Vielzahl von Fahrstreifen mit deutlichen Konfliktpotenzialen verbunden.

Ähnliche Probleme bestehen auch an anderen weitläufigen LSA-Knotenpunkten im Zuge der stark belegten Hauptverkehrsstraßen, z. B. Ohrdruffer Straße / Harjesstraße, Stielerstraße / Seebergstraße sowie Huttenplatz. Diese Knotenpunkte werden durch verschiedene Nutzergruppen im Radverkehr gemieden. Falls eine Nutzung unumgänglich ist, wird zumeist im Seitenraum gefahren. Dies ist auch in Bereichen der Fall, wo eine Nutzung nicht zulässig ist. Durch die unzulässige Seitenraumnutzung ergeben sich Einschränkungen für den Fußverkehr.

Neben den LSA-Knotenpunkten bestehen jedoch auch an verschiedenen unübersichtlichen, weitläufigen und hoch ausgelasteten Vorfahrtknotenpunkten derartige Probleme. Als Beispiele sind hier der Mohrenplatz, der Knotenpunkt Justus-Perthes-Straße / Friedrich-Perthes-Straße sowie der Knotenpunkt Bahnhofstraße / Friedrichstraße / Mozartstraße zu nennen. Letzterer ist auch hinsichtlich der Radverkehrsführung im Verlauf des Straßenzuges Bahnhofstraße / Friedrichstraße problematisch. Die Furt wird hier von der Hauptfahrbahn weg verschwenkt. Die Erkennbarkeit des querenden Radverkehrs verschlechtert sich. Zudem ist die Anbindung der aus Richtung Mozartstraße kommenden touristischen Radroute an den zur Nutzung freigegebenen Gehweg auf der Ostseite unklar, kaum erkennbar und nicht gesichert.



Abb. 15: Einmündungsbereich Friedrichstraße / Ekhofplatz

Auch im weiteren Verlauf des einseitigen Beidrichtungsangebotes auf der Friedrichstraße bestehen Konflikte mit ab- und einbiegenden Fahrzeugen,

so z. B. an den Knotenpunkten Sundhäuser Straße / Eckhofplatz (siehe Abb. 15), Arnoldiplatz und Philosophenweg.

Am Knotenpunkt Waltershäuser / Schubertstraße (siehe Abb. 16) sind die Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr sehr weit von der durchgehenden Fahrbahnkante abgesetzt. Zudem ist der Einmündungsbereich stark aufgeweitet. Dies lässt hohe Abbiegegeschwindigkeiten zu. Damit werden die Konfliktpotenziale zwischen ab- und einbiegenden Kfz und dem Radverkehr weiter erhöht.



Abb. 16: Einmündungsbereich Waltershäuser Straße / Schubertstraße

Auch an vielen anderen untergeordneten Einmündungen sind ähnliche Konflikte vorhanden. Dies ist z. B. im Bereich der Einmündung der Remstädter Straße in die Gartenstraße der Fall. Ursache bilden auch hier große Radien sowie insgesamt die Breite der Einmündung.

Die Schutzstreifen-Markierung im Zuge der 18.-März-Straße bildet allgemein ein attraktives Angebot für den Radverkehr. Allerdings war zum Zeitpunkt der Umsetzung eine Durchmarkierung im Bereich der Knotenpunkte noch nicht üblich. Gerade hier besteht jedoch der höchste Schutzbedarf. Die neuen Richtlinien zur Gestaltung von Radverkehrsanlagen bieten nunmehr deutlich größere Möglichkeiten zur Markierung von Radverkehrsanlagen in Knotenpunktbereichen.

Am Knotenpunkt Enckestraße / Südstraße existiert mit der Fußgängerbrücke am Viadukt (sog. „Spinne“) eine niveaufreie Querungsmöglichkeit in allen Richtungen (siehe Abb. 17, links). Diese ist als touristische Radroute beschildert. Allerdings ist die Nutzung der Brückenanlage durch den Radverkehr nicht offiziell freigegeben. Damit besteht ein Widerspruch zwischen der wegweisenden Beschilderung und den tatsächlichen Nutzungsmöglichkeiten.

Weiterhin bestehen auf der Brückenanlage erhöhte Konfliktpotenziale zwischen Fuß- und Radverkehr. Die Anbindung der Brückenrampe im Bereich der Mozartstraße führt unmittelbar auf den Gehweg.



Abb. 17: weitere Knotenpunktführungen im Stadtgebiet

Eine direkte Führung abbiegender Radverkehrsströme an Knotenpunkten mittels gesonderter Radverkehrsanlagen existiert in Gotha aktuell nicht. Durch die dominierenden Radverkehrsführungen im Seitenraum bildet das indirekte Abbiegen in Gotha den Regelfall. Damit wird im Zuge der Fußgängerfurten zwar gesichert die Fahrbahn gequert (siehe Abb. 17, rechts), es entstehen aber dadurch größere Umwege sowie längere Wartezeiten, im Vergleich zu einer direkten Führung auf der Fahrbahn. Durch den höheren Widerstand werden die Furten sowie auch die angrenzenden Gehwegabschnitte teilweise auch entgegen der zulässigen Fahrtrichtung genutzt. Dies führt zu Konflikten mit dem Fußverkehr sowie ab- und einbiegenden Fahrzeugen.

Angesichts der teilweise hohen Kfz-Verkehrsaufkommen im Hauptstraßennetz ergeben sich insgesamt hohe Querungswiderstände auch für den Radverkehr.

3.3.3 Netzlücken

Anhand des in Anlage 1 dargestellten Radverkehrsanlagenbestandes wird deutlich, dass im Zuge verschiedener Straßenzüge keine oder nur abschnittsweise Radverkehrsanlagen existieren.

Zu beachten ist hierbei allerdings, dass nicht überall ein gesondertes Angebot für den Radverkehr vorgehalten werden muss. Die Notwendigkeit gesonderter Radverkehrsanlagen lässt sich auf Grundlage der Verkehrs- und Schwerverkehrsaufkommen sowie der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ableiten. In den Empfehlungen für die Anlagen von Radverkehrsanlagen (ERA) werden Einsatzbereiche für die einzelnen Führungsformen definiert. Darüber hinaus sind verschiedene weitere Aspekte, z. B. die Bedeutung für den touristischen Radverkehr aber auch die Nutzungsintensivität durch besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmer zu beachten.

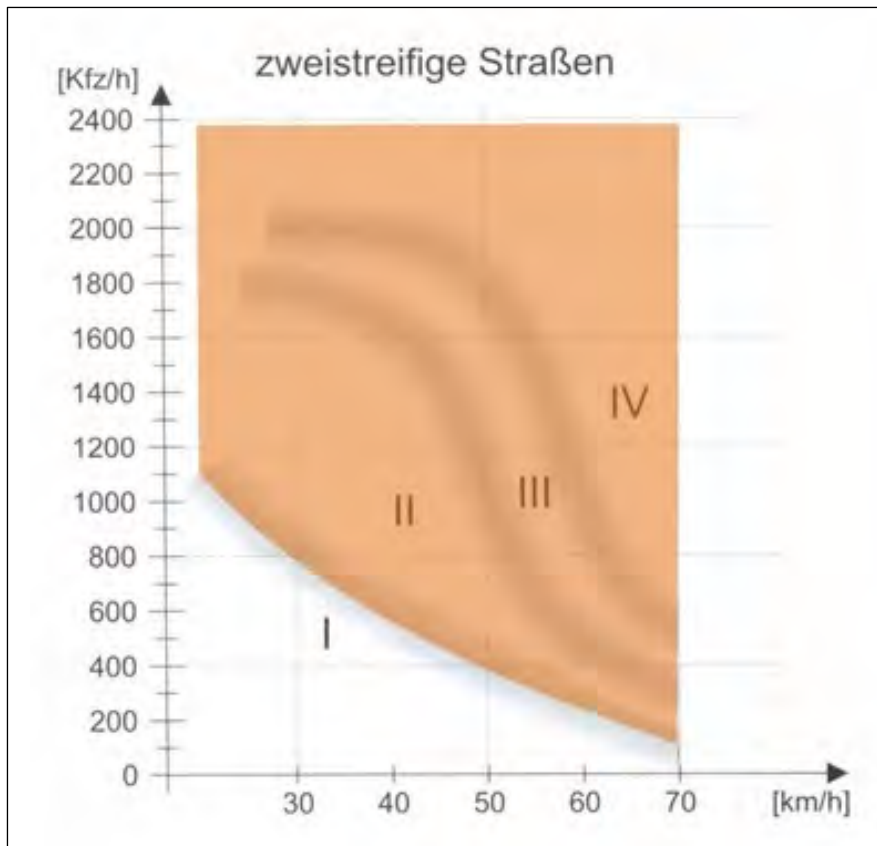


Abb. 18: Notwendigkeiten von Radverkehrsanlagen nach ERA

Die gemeinsame Nutzung der Fahrbahn im Mischverkehr ist gemäß ERA (FGSV, 2010) bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bis zu einem Verkehrsaufkommen von ca. 400 Fahrzeugen pro Stunde (entspricht ca. 4.000 – 5.000 Kfz/24 h) als verträglich einzuschätzen. Bei höheren Verkehrsmengen wird eine Teilseparation, bei deutlich höheren Verkehrsmengen eine Separation des Radverkehrs empfohlen. Die entsprechenden Bereiche sind in Abb. 18 orange eingefärbt. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h erweitert sich der Anwendungsbereich für den Mischverkehr bis zu einem Verkehrsaufkommen von ca. 800 Fahrzeugen pro Stunde.

Werden die empfohlenen Einsatzkriterien gemäß ERA (FGSV, 2010) auf das Verkehrsnetz der Stadt Gotha übertragen, zeigen sich die in Anlage 2 bzw. Abb. 19 dargestellten Lücken im Radverkehrsangebot. Auf wichtigen Achsen, wie z. B. im Zuge der Leinastraße / Parkstraße / Stielstraße, Uelleber Straße / Cosmarstraße, Walthershäuser / Humboldtstraße, Eisenacher Straße, Goldbacher Straße, Ohrdruffer Straße, Oststraße / Inselsbergstraße, Kindler Straße ist zur Gewährleistung eines attraktiven und sicheren Radverkehrsangebotes eigentlich eine Separation bzw. Teilseparation des Radverkehrs erforderlich. Diese sowie weitere Abschnitte sind in Anlage 2 bzw. Abb. 19 orange dargestellt. In Blau sind bestehende Radverkehrsanlagen eingezeichnet.

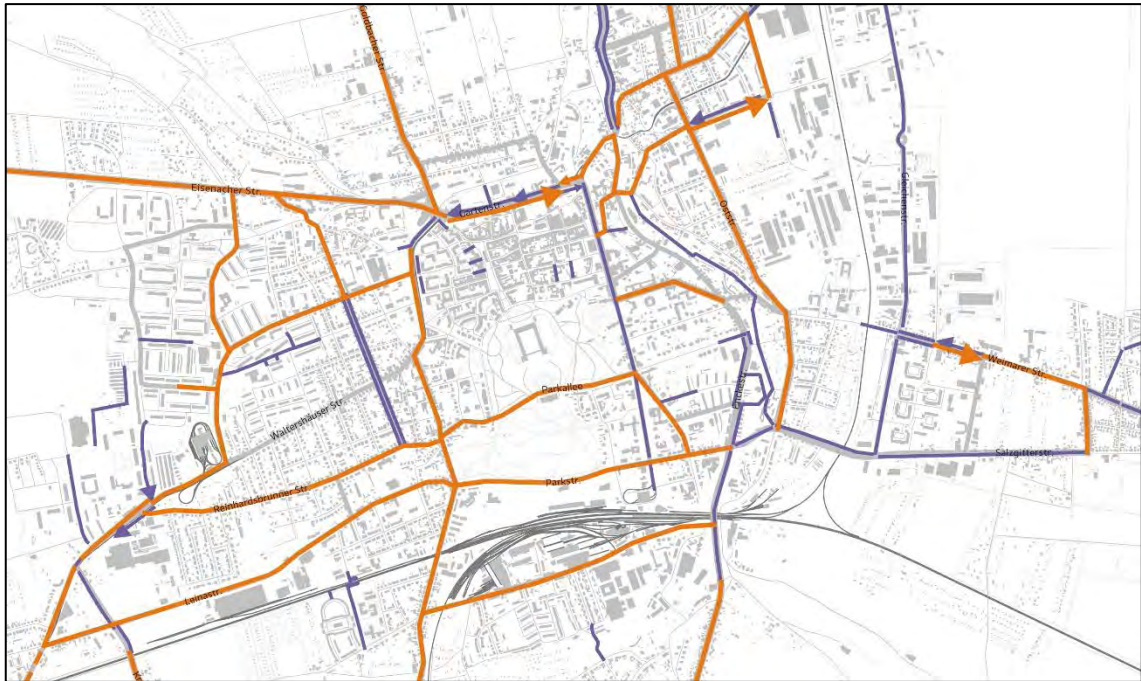


Abb. 19: Ausschnitt der Notwendigkeit von Radverkehrsanlagen im Sinne der ERA

Insgesamt ist festzustellen, dass aktuell kein zusammenhängendes und engmaschiges Radverkehrsnetz in der Stadt Gotha existiert. Durchgehend sichere Radverkehrsverbindungen zwischen wichtigen Quellen und Zielen existieren nicht. Das bestehende Radverkehrssystem ist lückenhaft.



Abb. 20: Beispiele für Netzlücken bzw. fehlenden Radverkehrsanlagen

In der Folge wird durch den Radverkehr häufig auf den Gehweg ausgewichen, was zu zusätzlichen Konflikten mit dem Fußverkehr führt.

Hinzu kommt, wie in Kapitel 3.3.1 bereits beschrieben, dass auch für die bestehenden Radverkehrsanlagen wesentliche Einschränkungen hinsichtlich der Qualität des Radverkehrsangebotes bestehen. Die Netzlücken, bezogen auf ein modernes Radverkehrsangebot, sind entsprechend nochmals größer.

Weitere Beschränkungen für den Radverkehr ergeben sich durch eine Vielzahl von Einbahnstraßen. Diese unterbinden teilweise wichtige Verbindungen im Radverkehrsnetz. So ist zum Beispiel die Querverbindung zwischen Eckhofplatz und Myconiusplatz im Zuge der Augustinerstraße / Lucas-

Cranach-Straße / Siebleber Straße in Fahrtrichtung Westen nicht durchgängig nutzbar. Lediglich ein kurzer Einbahnstraßenabschnitt zwischen Querstraße und Hauptmarkt ist bisher für den Radverkehr freigegeben. Hier sowie auch im Bereich vieler weiterer Einbahnstraßen ergeben sich Umwege für den Radverkehr. Bisher sind lediglich 3 Einbahnstraßenabschnitte für den Radverkehr zur Nutzung entgegen der Einbahnstraßenrichtung freigegeben. Neben der bereits genannten Lucas-Cranach-Straße ist dies in der Jüdenstraße sowie Heinoldsgasse der Fall.

Unter Berücksichtigung der novellierten StVO sollte die freigegebene Einbahnstraße den Regelfall darstellen. Durchfahrtsbeschränkungen sollten nur dort existieren, wo dies Verkehrssicherheit zwingend gebietet. In Gotha überwiegen Einbahnstraßenregelungen ohne Nutzungsfreigabe für die Gegenrichtung. Es bestehen deutliche Entwicklungspotenziale, welche jedoch jeweils einer Einzelfallprüfung unterliegen.

Hierbei ist zusätzlich zu berücksichtigen, dass mit der Einbahnfreigabe auch Synergieeffekte für den Fußverkehr entstehen. Bei Einbahnstraßen ohne Nutzungsfreigabe für die Gegenrichtung wird vom Radverkehr häufig der Gehweg befahren, was zu erhöhten Konfliktpotenzialen mit dem Fußverkehr führt.

3.3.4 Punktuelle Problemstellen im Netz

Poller, Umlaufsperrn und ähnliche Hindernisse stellen ein erhebliches Gefährdungspotenzial für den Radverkehr dar. Problematisch ist einerseits deren generelle Erkennbarkeit, insbesondere bei Dunkelheit. Nicht alle Poller im Stadtgebiet verfügen über eine auffällige und retroreflektierende Farbgebung. Andererseits besteht bei unmittelbar hintereinander fahrenden Radfahrern, Radfahrgruppen sowie Radfahrern mit Anhänger ein erhöhtes Gefährdungspotenzial. Nachfolgende Nutzer können das Hindernis erst zu spät erkennen. Zudem wird der Bewegungsspielraum deutlich eingeschränkt.

Deshalb sollten diese Elemente bei Radverkehrsanlagen in der Regel nicht zur Anwendung kommen. In Gotha bestehen punktuelle Einschränkungen durch Poller und Umlaufsperrn. Diese sind in Anlage 3 dargestellt und lassen sich sicherlich nicht überall vermeiden. So ist z. B. in der Leinefelder Straße davon auszugehen, dass ohne Poller ungewollter Kfz-Verkehr den Abschnitt nutzen würde. Andernorts z. B. für den parallel zur Krusewitzstraße verlaufenden Geh-/ Radweg (siehe Abb. 21) oder die Verbindung nach Günthersleben ist die Wahrscheinlichkeit derartiger Fehlnutzungen geringer und mit dem erheblichen Gefährdungspotenzial für den Radverkehr abzuwägen.



Abb. 21: Umlaufsperran an der Bahnquerung (links) sowie Poller (rechts)

Für den Radverkehr relevante Umlaufsperran finden sich unter anderem im Bereich der Querung der Ohratalbahn direkt unterhalb des Brückenbauwerkes der Dr.-Troch-Straße. Die Umfahrung der Sperranlage ist in Abb. 21 deutlich erkennbar. Zwar wird die Bahnstrecke nicht mehr durch den Personenverkehr genutzt, sondern nur noch unregelmäßig durch den Güterverkehr befahren, dennoch handelt es sich weiterhin um eine gewidmete Bahnanlage, für welche gemäß Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BmIV, 2012) bei der Querung von Fuß- und Radwegen Umlaufsperran verpflichtend sind. Jedoch wird in der ERA (FGSV, 2010) ein Mindestabstand von ca. 3 m zur Bahnstrecke empfohlen.

Weitere punktuelle Problemstellen bilden Wegeverbindungen, deren Nutzung für den Radverkehr nicht zulässig ist:

Am Bahnhofsvorplatz ist im Zuge der Neubauer Straße zwischen Kunstmühlenweg und Bahnhofstraße (siehe Abb. 22, links) die Durchfahrt für den Radverkehr verboten. Zwar existiert in diesem Abschnitt eine starke Nutzung durch den Busverkehr, jedoch sind die Verkehrsbelegungen insgesamt niedrig. Eine zwingende Notwendigkeit für eine Beschränkung des Radverkehrs scheint daher nicht gegeben. Als Verbindung vom Kunstmühlenweg in Richtung Ohrdruffer Straße ist die gesperrte Verbindung für den Radverkehr im Einzelfall relevant.



Abb. 22: Durchfahrtsverbote für den Radverkehr

Die Zufahrt zum Heutalsweg von der Kreisfahrbahn des Hersdorfplatzes ist derzeit mit Ketten abgesperrt (siehe Abb. 22). Allerdings bildet der Heutalsweg nicht nur für den Alltags-, sondern auch für den touristischen Radverkehr eine Hauptroute. Durch die Absperrung ergeben sich Umwege sowie Nutzungskonflikte mit dem Fußverkehr.

Auch für die Wegeverbindung zwischen Goldbacher Straße und Alschleber Weg ist eine Nutzung durch den Radverkehr aktuell ausgeschlossen. Die Querverbindung ist als Gehweg beschildert. Die Konfliktpotenziale mit dem Fußverkehr bei einer Freigabe sind jedoch als gering einzuschätzen.

3.3.5 Oberflächenbeschaffenheit

Die Oberflächenbeschaffenheit hat einen wesentlichen Einfluss auf die Nutzungsqualität und den Fahrkomfort im Radverkehrsnetz. In der Gothaer Altstadt ist aus Gründen des Denkmalschutzes häufig Natursteinpflaster verbaut, welches für eine Einschränkung der Nutzungsqualität sorgt. Ältere Streckenabschnitte im Bestand, die noch nicht erneuert worden sind, wie z. B. auf dem Hauptmarkt, sind besonders problematisch. Im Verlauf der sanierten Abschnitte sind die Komforteinbußen deutlich geringer (siehe Abb. 23). Die verbleibenden Einschränkungen sind angesichts der städtebaulichen und gestalterischen Anforderungen in der historischen Altstadt hinzunehmen. Zumal diese im Radverkehrssystem vorrangig eine Bedeutung als wichtiges Ziel hat und keine durchgehenden Radverkehrsströme aufnehmen soll. Die aktuell beschilderte Radroute dient vordringlich dem touristischen Radverkehr.



Abb. 23: Oberflächenbeschaffenheit innerhalb der Altstadt

Wesentliche Auffälligkeiten bezüglich der Oberflächenbeschaffenheit bestehender Radverkehrsanlagen existieren in der Weimarer Straße. Der östliche Teilabschnitt des für den Radverkehr freigegebenen Gehweges ist durch eine Vielzahl an Grundstückszufahrten gekennzeichnet. Anders als im westlich anschließenden Abschnitt weisen diese jeweils Gehwegabsenkungen auf, welche den Fahrkomfort einschränken.

Ansonsten ergeben sich lediglich in den Randbereichen des Stadtgebietes temporäre unterschiedlich stark ausgeprägte Einschränkungen für unbefestigte Wirtschaftswege bzw. Feldwege. Hiervon ist insbesondere auch der geplante Radrundwanderweg betroffen (siehe Abb. 24, links).



Abb. 24: weitere Oberflächenbeschaffenheiten im Stadtgebiet

Die größten Probleme bezüglich der Oberflächenqualität sind für Straßenabschnitte im Nebenstraßennetz zu verzeichnen, die im Mischverkehr gemeinsam mit den Kfz befahren werden. Hier finden sich teilweise Pflasteroberflächen, so z. B. in der Weimarer Straße zwischen Mönchallee und Bertha-Schneyer-Straße (siehe Abb. 24, rechts) oder im Kindleber Weg. Andernorts ergeben sich Einschränkungen durch unbefestigte Fahrbahnoberflächen sowie durch Löcher, Flickstellen und Unebenheiten.

3.3.6 Fahrradparken

Fahrradabstellanlagen bilden einen wichtigen Bestandteil der Fahrradinfrastruktur und sind in allen wichtigen Quell- und Zielbereichen des Radverkehrs notwendig. Öffentliche bzw. private Radabstellanlagen sollten vor allem an Einzelhandelsstandorten, an öffentlichen und touristischen Einrichtungen, Freizeiteinrichtungen sowie an Bildungsstandorten ausreichend vorhanden sein und über eine ansprechende Qualität und Nutzerfreundlichkeit verfügen.

Hinsichtlich der Nutzerfreundlichkeit städtischer Radabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum ist grundsätzlich eine gute Bestandssituation festzustellen. In der Regel handelt es sich wie in Abb. 26 (links) dargestellt um Anlehnbügel oder ähnliche Abstelleinrichtungen, die ein bequemes und sicheres Abstellen und anschließen der Fahrräder ermöglichen.

Allerdings besteht quantitativ deutlicher Optimierungsbedarf insbesondere auch im Bereich der Fußgängerzone. Aktuell sind hier über längere Abschnitte keine Radabstellmöglichkeiten vorhanden. Im Verlauf des gesamten Fußgängerbereiches Erfurter Straße / Neumarkt / Marktstraße / Hauptmarkt / Brühl finden sich über eine Länge von ca. 675 m lediglich an 5 Punkten öf-

fentliche Radständer (siehe Abb. 25). Am umfangreichsten ist die Ausstattung dabei auf dem Hauptmarkt. Im Bereich des Neumarktes findet sich jeweils an der Ost- und an der Westseite eine Parkierungseinheit. Hinzu kommen jeweils Abstellmöglichkeiten am Beginn und Ende der Fußgängerzone am Arnoldiplatz / Erfurter Straße und Bertha-von-Suttner-Platz / Brühl. In den Zwischenabschnitten mit einer Vielzahl von Geschäften finden sich über eine Länge von jeweils ca. 150 m keine öffentlichen Radabstellmöglichkeiten. Auch auf dem Buttermarkt sowie in den angrenzenden Straßen stehen keine öffentlichen Radabstellmöglichkeiten zur Verfügung.

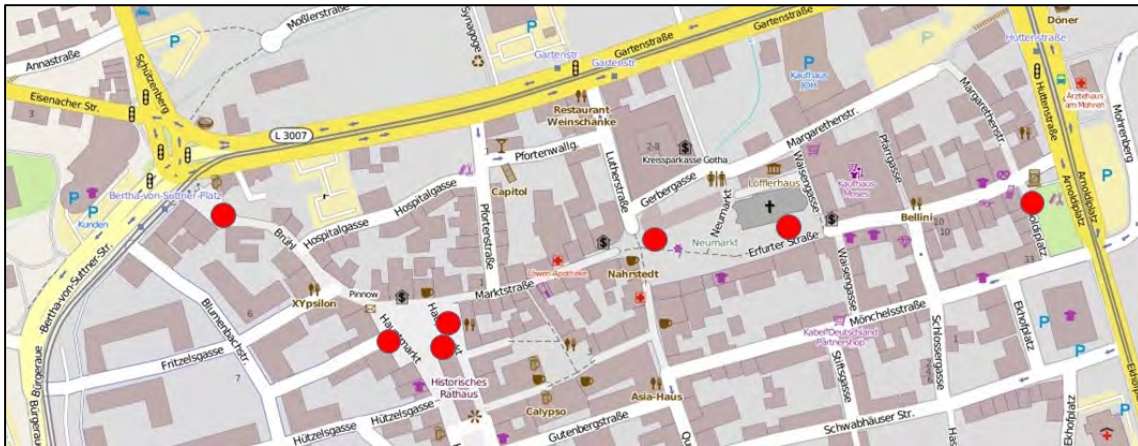


Abb. 25: Übersicht zu den Radabstellmöglichkeiten in der Fußgängerzone

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

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



Anlehnbügel am Hauptmarkt



Abstellsituation am Hauptbahnhof

Abb. 26: Beispiele von Radabstellanlagen

Durch die schlechte Erreichbarkeit mit dem Fahrrad wird deren Attraktivität für eine wichtige und wichtiger werdende Kundengruppe deutlich eingeschränkt. Dies wurde auch in der Öffentlichkeitsveranstaltung von den Bürgern angesprochen.

Ebenfalls bestehen wesentliche Verbesserungspotenziale an öffentlichen Einrichtungen, Schulen, Einzelhandelseinrichtungen sowie innerhalb der Wohngebiete. Dort werden teilweise ebenfalls bereits im Bestand Abstellanlagen angeboten, allerdings reichen diese häufig nicht aus bzw. bestehen aus dem sogenannten „Felgenklemmer“. Andernorts sind keine oder nicht aus-

reichend Radabstellmöglichkeiten vorhanden, so z. B. auf dem Gelände der Herzog-Ernst-Schule.

Der Bahnhof Gotha hat überregionale Bedeutung und weist erhebliche Potenziale im Bereich der Intermodalität auf. Laut Nahverkehrsplan des Landes Thüringen steigen am Bahnhof Gotha mehr als 1.000 Menschen täglich ein und aus (TMBLV, 2014). Dazu wird weiter konkretisiert, dass bereits ab 50 Ein- und Aussteiger pro Tag eine B+R-Anlage generell vorhanden und zudem überdacht sein sollte. Die Abstell-situation vor Ort ist allerdings sowohl quantitativ als auch qualitativ als unbefriedigend einzuschätzen. Die Radständer auf der Ostseite des Bahnhofsvorplatzes werden kaum genutzt, obschon sie eigentlich in geringer Entfernung zum Bahnhofszugang liegen und ein sicheres Abstellen und Anschließen ermöglichen. Die wesentlich intensiver genutzten Abstellmöglichkeiten unmittelbar westlich des Bahnhofsgebäudes werden modernen Anforderungen nicht gerecht. Daher werden hier die Fahrräder häufig am Geländer abgestellt.

An der zweiten wichtigen regionalen ÖPNV-Schnittstelle, am Busbahnhof Mühlgrabenweg besteht ebenfalls Optimierungsbedarf. Es existieren keine ausreichenden und modernen Radabstellmöglichkeiten.

Auch wenn angesichts der Stadtgröße die Potenziale von intermodalen Verknüpfungen zwischen Radverkehr und städtischem ÖPNV begrenzt sind, besteht zumindest punktuell die Notwendigkeit zur Schaffung von Radabstellmöglichkeiten im Bereich wichtiger Haltestellen (Erweiterung der Haltestelleneinzugsbereiche). Bisher existieren lediglich an der Straßenbahnhalttestelle „Krankenhaus“ derartige Abstellmöglichkeiten. Diese entsprechen allerdings nicht modernen Anforderungen.

Die Fahrradmitnahme im ÖPNV ist ein wichtiger Bestandteil bei der intermodalen Fortbewegung. Im thüringischen Nahverkehr ist die Mitnahme im Rahmen der vorhandenen Kapazitäten kostenlos. In den Bussen und Straßenbahnen des Verkehrsverbundes Mittelthüringens allerdings ist eine Fahrrad- / Hundekarte notwendig.

3.3.7 Service und Tourismus

Durch die Stadt Gotha verläuft mit dem Radfernweg Thüringer Städtekette ein überregionaler Radfernwanderweg (siehe Abb. 27 und Anlage 4). Dieser ist Bestandteil der D-Route Nr. 4 (Mittelland-Route). Im Stadtgebiet besteht eine durchgehende Beschilderung.

Aus Richtung Leina kommend verläuft die Thüringer Städtekette fernab der Hauptverkehrsstraßen über den Boxberg nach Sundhausen. Der Fernradwanderweg wird am südlichen Rand des Ortsteils entlanggeführt und kreuzt im Zuge der Siedlerhofstraße die Krusewitzstraße. Im weiteren Verlauf führt die Radroute über die Friedrich-Ebert-Straße und die Südstraße zur Enckestraße. Diese wird über die sog. „Spinne“ gequert. Anschließend führt die Thüringer Städtekette vorbei am Tierpark nach Töpflerleben und verlässt das Stadtgebiet in Richtung Günthersleben.



Abb. 27: überregionale Radrouten in Thüringen

(Quelle: <http://www.radfahren-in-thueringen.info/de>)

In Bereich Sundhausen ist zwischen Krankenhaus und Kirchhög die Breite des gemeinsam mit dem Fußverkehr zu nutzenden Weges relativ schmal. Weitere Nutzungskonflikte bestehen im Bereich der Krusewitzstraße mit dem Kfz-Verkehr. Hier sind die Querungsbedingungen nicht optimal. Es bestehen hohe Fahrgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr. Eine Querungshilfe ist nicht vorhanden.

Signifikante Kfz-Verkehrsaufkommen im Routenverlauf der Thüringer Städtekette sind mit ca. 5.000 – 6.000 Kfz/24h lediglich im Zuge der Südstraße zu verzeichnen. Damit wäre zumindest eine Teilseparation des Radverkehrs

anzustreben. Im Bereich Kreuzung des Radfernweges mit der Uelleber Straße existieren ebenfalls keine gesicherten Querungsmöglichkeiten.

Am Knotenpunkt Enckestraße / Südstraße verläuft der Radfernweg über die Fußgängerbrücke am Viadukt (sog. „Spinne“). Die Nutzung des Brückenbauwerkes ist jedoch für den Radverkehr aktuell nicht zulässig. Es besteht ein Widerspruch zwischen Beschilderung und Nutzungsrecht.

Im Zuge des Töpfler Weges östlich des Tierparkes ist lediglich eine unbeelegte Fahrbahnoberfläche vorhanden.

Ausgehend vom Radfernweg Thüringer Städtekette sind für die Radtouristen zwei Routen in das Gothaer Stadtzentrum ausgeschildert. Von Osten kommend besteht an der „Spinne“ ein Abzweig. Die Wegeführung verläuft über die Mozartstraße (stadteinwärts), Neubauerstraße bzw. Bahnhofstraße (stadtauswärts), Friedrichstraße und Erfurter Straße zum Hauptmarkt. Aus Richtung Westen liegt der Abzweig am Schmalen Rain. Hier befindet sich zudem ein attraktiv gestalteter überdachter Rastplatz mit Schlauchautomat und Informationsangeboten (siehe Abb. 28 links). Die Route ins Stadtzentrum führt über die Emleber Weg, Schäferstraße und durch den Schlosspark zum Schloßberg und über diesen weiter zum Hauptmarkt.



Abb. 28: Bestandssituation für den touristischen Radverkehr

Bezüglich der Wegweisung bzw. Routenführung in das Stadtzentrum bestehen teilweise Optimierungspotenziale. Folgende Probleme sind im Bestand zu verzeichnen:

1. Die Bahnunterführung am Schmalen Rain weist erhebliche Probleme hinsichtlich der sozialen Kontrolle auf und ist ungepflegt. Durch Glasscherben besteht eine erhöhte Gefahr für Reifenpannen. (siehe Abb. 29, links)
2. Am östlichen Ende der Schäferstraße existiert keine gesicherte Querungsmöglichkeit über die stark befahrene Uelleber Straße.
3. Im Bereich des Schlachthofes ist die Routenführung mit Umwegen verbunden. Zudem wird der Radverkehr unmittelbar durch einen Bereich mit

Außengastronomie geführt. Es bestehen zusätzliche Einschränkungen durch Poller.

4. Die beschilderte Fahrtroute durch den Park ist wie in Abb. 29 rechts dargestellt für den Radverkehr offiziell gesperrt. Die entsprechenden Wege sind als Gehweg beschildert.
5. Auch der Schloßberg darf vom Radverkehr nicht befahren werden. Die Radroute führt hier dennoch entlang. Zusätzliches Gefährdungspotenzial ergibt sich im Bereich der Kreuzung mit der Lucas-Cranach-Straße / Augustiner Straße. Hier sind über die komplette Breite des Schloßberges Sperrketten vorhanden.
6. Die Wegführung von der Mozartstraße kommend auf den für den Radverkehr freigegebenen Gehweg auf der Westseite ist schwer erkennbar. Zudem bestehen im Bereich des Knotenpunktes Mozartstraße / Bahnhofstraße / Parkallee wesentliche Konfliktpotenziale für den querenden Radverkehr.
7. Im Verlauf des Straßenzuges Bahnhofstraße / Friedrichstraße / Ekhoftplatz / Arnoldiplatz bestehen erhebliche Nutzungsüberlagerungen zwischen Fuß- und Radverkehr (siehe Kapitel 3.3.1) sowie Konflikte mit abbiegenden Fahrzeugen.

Parallel bestehen insgesamt auch hinsichtlich der Beschilderung weitere Optimierungspotenziale. So ist beispielsweise in der Mozartstraße der linksseitig angeordnete Wegweiser an der Einmündung Neubauerstraße nur schwer erkennbar, es sei denn der westliche Gehweg wird unzulässig und in der falschen Fahrtrichtung genutzt.



Abb. 29: Konflikte im Bereich der Innenstadtanbindung

Neben dem Radfernwanderweg existiert in Richtung Norden eine weitere Verbindung des Radhauptnetzes des Landes Thüringen. Diese verbindet die Stadt Gotha mit Remstädt und dem Nesselradweg sowie darüber hinaus mit Bad Langensalza und dem Unstrut – Radweg. In verschiedenen älteren

Karten ist diese Verbindung Bestandteil des sog. „Unstrut-Rennsteig-Radweges“. In aktuellen Publikationen sowie im Radverkehrskonzept des Freistaates Thüringen ist dieser Radwanderweg jedoch nicht mehr vorhanden.

Im Nahbereich der Stadt Gotha dient die Trasse auch verschiedenen regionalen Radwanderrouen (Nr. 4, 6, 8). Diese sind Bestandteil einer Radwanderkarte des Tourismusverbandes Thüringer Wald / Gothaer Land e. V. Folgende Routen mit Verknüpfung zum Gothaer Stadtgebiet sind hier enthalten (siehe Anlage 4):

Nr. 1 „Drei-Städte-Tour“

Nr. 4 „Flussläufe“

Nr. 5 „Drei-Gleichen“

Nr. 6 „Nesseaue“

Nr. 7 „Großes Dreieck“

Nr. 8 „Zur Fahner Höhe“

Diese Radwanderwege sind teilweise mittels Wegweisern beschildert.

Ein weiteres Angebot für den touristischen sowie den Freizeitradverkehr soll der Gothaer Radrundwanderweg bilden (siehe Anlage 4). Dieser soll einmal um das Gothaer Kernstadtgebiet herum verlaufen und verschiedene Perspektiven auf die Stadt und ihre Sehenswürdigkeiten bieten. Im Bestand bestehen im Zuge des geplanten Gothaer Radrundwanderweg noch folgende Probleme und Konflikte:

1. Auf verschiedenen Abschnitten existieren unbefestigte und unebene Fahrbahnoberflächen, welche die Nutzungsqualität zum Teil erheblich einschränken.
2. Im Zuge der Dr.-Troch-Straße existiert ein einseitiger benutzungspflichtiger Geh- und Radweg für beide Fahrtrichtungen. Es bestehen erhöhte Konfliktpotenziale (siehe Kapitel 3.3.1)
3. In der Ortslage Uelleben wird abschnittsweise die Ernst-Thälmann-Straße genutzt. Diese verfügt über keine Radverkehrsanlagen. Die Straße wird von täglich ca. 6.500 Kfz befahren. Bei diesen Verkehrsmengen ist eine Teilseparation für den Radverkehr anzustreben.
4. Im Bereich zwischen Hauptfriedhof und Müllersweg verläuft die Radroute entlang der stark befahrenen Langensalzaer Straße. Das bestehende Radverkehrsangebot ist nicht attraktiv.
5. Im Abschnitt zwischen Siebleben und Seebergen existieren im Zuge des Außerortsabschnittes der Seeberger Landstraße keine gesonderten Anlagen für den Radverkehr.

Eine durchgehende Beschilderung des Radrundwanderweges existiert aktuell nicht.

Ein Gesamtüberblick zum radtouristischen Angebot mit Informationen zu den anderen beschriebenen Radwanderrouten sowie zum Radfernweg Thüringer Städtekette findet sich auf den städtischen Internetseiten sowie auch auf den Seiten der KulTourStadt nicht. Für überregionale und regionale Routen ist deshalb eher das Routenportal des Landes Thüringen hilfreich¹.

Hinsichtlich der Fahrradmitnahme in Bus und Bahn ist festzustellen, dass diese innerhalb des Verkehrsverbundes Mittelthüringen (VMT) generell ermöglicht wird. Jedoch ist für die Mitnahme ein gesonderter Fahrschein (Hunde- / Fahrradkarte) zu erwerben. Auch für Dauerkartenbesitzer bestehen keine kostenlosen Mitnahmemöglichkeiten. Lediglich beim Kauf einer Gruppenkarte kann anstelle einer Person ein Fahrrad mitgenommen werden.

Desweiteren fehlen im Bereich des Bahnhofs sowie an zentralen touristischen Anlaufpunkten wie beispielsweise am Schloss sichere Verwahrungsmöglichkeiten für Räder und Gepäck.

3.4 Gesamtbewertung des Bestandsnetzes

Aus Gutachtersicht sollten Qualitätsverbesserungen im Radverkehrsnetz vor allem an den Haupt- und Nebenrouten ansetzen. Aus den Einschätzungen in den vorangegangenen Kapiteln wurde eine Gesamtbewertung dieser Routen abgeleitet. Die Bewertung dient dazu das Bestandsnetz in seiner Radverkehrsqualität in Gänze zu fassen.

In die Bewertung der einzelnen Abschnitte sind folgende Kriterien eingeflossen:

Führungsform: In Kapitel 3.3.1 zum aktuellen Bestandsnetz wurde bereits exemplarisch auf die Gestaltungslösungen in Gotha hingewiesen. Für die Bewertung wurden für alle Haupt- und Nebenrouten die bestehenden Führungsformen aufgenommen und bewertet. Die Bewertung wurde unter Berücksichtigung der generellen Ausführungen im Kapitel 6 „Grundsätze der Radverkehrsführung“ durchgeführt.

Verkehrssicherheit: Die Verkehrssicherheit wurde sowohl anhand der Unfallkarte als auch anhand von Konflikten und Konfliktpotenzialen mit anderen Verkehrsteilnehmern und -mitteln bewertet. Dabei sind auch die Kfz-Geschwindigkeit und das Kfz-Aufkommen mit eingeflossen.

Soziale Sicherheit: Neben der verkehrlichen Sicherheit spielt auch die Umgebung, in der eine Route verläuft, eine entscheidende Rolle für die Qualität einer Verbindung. Radwegeverbindungen werden kaum genutzt, wenn sie

¹ <http://www.radroutenplaner.thueringen.de>

Angsträume darstellen. Vor allem bei innerstädtischen Routen kann die soziale Sicherheit prinzipiell sehr gut gewährleistet werden. Bei Verbindungen ins Umland sind die Möglichkeiten teilweise begrenzt (z. B. bei Ausleuchtung). Diesem Umstand wurde dahingehend Rechnung getragen, dass immer im Verhältnis zum Möglichen bewertet wurde.

Oberflächenbeschaffenheit: In die Bewertung der Oberflächenbeschaffenheit gingen die Art der Oberfläche (Asphalt, Pflaster etc.) und dessen Qualität ein.

Touristische Eignung: Verläuft eine Haupt- und Nebenroute auf einer touristischen Radwegeroute, so wurden die jeweiligen Abschnitte auch auf die touristische Eignung hin bewertet. Dabei wurden die Attraktivität der Routenführung und die Wegweisung berücksichtigt.

Die Kriterien wurden, wenn möglich, quantitativ (Kfz-Aufkommen), ansonsten qualitativ abgebildet. Dabei konnte auf Informationen aus der Vor-Ort-Datenaufnahme, digitalen Karten, Gesprächen mit den Verkehrsexperten der Stadtverwaltung und weitergehenden Quellen (Pläne, Konzepte etc.) zurückgegriffen werden. Die bewerteten Kriterien wurden zu einer Gesamtbewertung zusammengefasst. Ein einfaches Ampel-Schema (Rot-Gelb-Grün) soll dies darstellen. Durch das Ampel-Schema können unter anderem Prioritäten leichter bzw. auf einen Blick abgeleitet werden.

Grün steht dabei für „gute Radverkehrsqualität“, Gelb für „ausreichend“ und Rot für „ungenügend“. Gute Radverkehrsqualität ist demnach moderne Radverkehrsförderung im Sinne der ERA. Diese Qualität sollte aus Gutachtersicht auch der Anspruch der Stadt sein. Bezogen auf das Leitbild (siehe nachfolgendes Kapitel 4) sollte das Ziel der Stadt sein, kurz- bis mittelfristig rote Abschnitte auf Gelb- oder Grün-Niveau zu heben und langfristig verstärkt auch auf Gelb-Abschnitten gute Radverkehrsqualität zu schaffen.

Die Gesamtbewertung des Bestandsnetzes ist in Anlage 5 des Berichtes als Gesamtübersicht (Stadt und Umland) hinterlegt.

4 Leitbild

Die Stadt Gotha will den Radverkehr fördern. Für eine langfristig angelegte Förderung ist ein strategisch-konzeptioneller Rahmen nötig. Mit dem Verkehrsentwicklungsplan Gotha 2030+ (VEP) liegt ein umfangreiches Leitbild für Mobilität und Verkehr vor. Dieses Leitbild wird auf den Radverkehr übertragen. Es umfasst sowohl die übergeordnete Leitidee (Vision) der Radverkehrsförderung in Gotha als auch Leitlinien und Zielstellungen wie und wohin der Radverkehr in Gotha entwickelt werden soll. Verkürzt kann auch gesagt werden: Vision + Leitlinien = Leitbild.

4.1 Leitidee (Vision)

Verkehrskonzepte und verkehrspolitische Programme, von kommunaler Ebene bis zum Weißbuch Verkehr der EU-Kommission² werden oft entlang einer Grundidee entwickelt, wie das jeweilige Verkehrssystem in Zukunft aussehen soll. Die Entwicklung einer übergeordneten Leitidee bzw. Vision fördert die Transparenz im Planungsprozess. Die Planenden, aber auch alle anderen Akteure, insbesondere die Bevölkerung wissen: „Wo will die Planung hin?“. Auf den Radverkehr in Gotha übertragen, würde die Frage lauten: *Welche Gesamtsituation bzw. welchen Zustand strebt die Stadt Gotha im Radverkehr an?*

In Deutschland liegt auf Bundesebene mit dem Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) ein strategisches Gesamtkonzept für den Radverkehr vor. Wie die Gesamtsituation des Radverkehrs aussehen *soll*, wird dabei in einem Punkt beschrieben: „Das Fahrrad wird im Verkehrssystem des Jahres 2050 in jedem Fall einen wichtigen Platz einnehmen“ (BMVBS, 2012). Ein deutlich umfassenderes Zukunftsbild des Radverkehrs ist bei der Arbeitsgemeinschaft fahrrad- und fußverkehrsfreundlicher Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen³ und bei einigen einzelnen Kommunen, wie bspw. Hannover (Zadel et al., 2010) und dem verkehrspolitischen Programm des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs ADFC zu finden (ADFC, 2013).

Auch das Radverkehrskonzept Thüringen formuliert ein übergeordnetes Ziel: „Der Freistaat Thüringen strebt an, dass künftig mehr und sicherer Fahrrad gefahren wird und diese Art der Fortbewegung in Alltag und Tourismus zugleich attraktiver wird.“ (TMBLM, 2008)

Mehr Radverkehr scheint Tenor dieser angeführten Leitbilder. Gotha selbst hat gute strukturelle Voraussetzungen für die Nutzung des Fahrrades im

² „Eine Vision für ein wettbewerbsorientiertes und nachhaltiges Verkehrssystem.“ (COM, 2011)

³ Vgl. www.agfs-nrw.de

Alltagsverkehr. Allerdings hat die Analyse des Radverkehrssystems gezeigt, dass Gotha noch am Anfang einer engagierten Radverkehrsförderung steht.

Im Ergebnis empfiehlt SVU der Stadt Gotha für den Radverkehr folgende Vision bzw. übergeordnete Leitidee:

„Das Fahrrad wird als Alltagsverkehrsmittel akzeptiert, Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer werden respektiert. Der Radverkehr nutzt Hauptrouten, die durch attraktive und moderne Radverkehrsanlagen und Führungsformen gekennzeichnet sind. Radfahren in Gotha ist einfach und sicher.“

Abb. 30: Vision Radverkehr in Gotha (2030+)

Wenn in einigen Jahren diese Vision Wirklichkeit würde, dann würde Gotha gute bis sehr gute Radverkehrsbedingungen bieten. Ob die Vision „Radverkehrsstadt“ zu Gotha passt, kann erst dann, also im Jahr 2030 oder noch später beantwortet werden.

4.2 Leitlinien und Zielstellungen

In den folgenden Abschnitten sind die empfohlenen Zielstellungen für die Radverkehrsförderung/-planung aus dem VEP Gotha 2030+ zusammengestellt. Die Vorschläge sollen als Leitplanken für die (Rad-)Verkehrsplanung in der Stadt und darüber hinaus dienen. Werden die Zielstellungen und Leitlinien eingehalten und in den Planungsalltag integriert, dann kann auch die oben formulierte Leitidee bzw. Vision erreicht werden.

1. Kernstück des Radverkehrssystems in Gotha ist ein gut strukturiertes, gesamtstädtisches Radverkehrsnetz mit Haupt- und Nebenrouten, die an regionale Routen anknüpfen.
2. Radverkehrsförderung zielt auf die Vermeidung von Radverkehrsunfällen, auch bei steigender Nutzung.
3. 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.
4. 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.
5. Die Radverkehrsinfrastruktur wird regelmäßig angepasst, nach den Bedürfnissen der Nutzer/innen und nach modernen Standards.
6. Radverkehr wird, wie auch die anderen Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr), aufgrund der besonderen Stadtverträglichkeit, bei Planungen bevorzugt, mindestens aber auf Augenhöhe mit dem Motorisierten Individualverkehr behandelt

Abb. 31: Leitlinien für die Radverkehrsplanung in Gotha

Das vorliegende Leitbild soll der Stadt als Grundlage für die strategische Ausrichtung von Bau und Planung dienen, aber auch Impulse in weitere Akteursfelder geben (Bildung, Wirtschaftsförderung etc.). Ziel ist auch, dass die politischen Akteure sich dieses Leitbild immer wieder zu eigen machen und zusammen mit dem gesamten Radverkehrskonzept 2030+ verabschieden. Das Leitbild soll in Gotha breite Akzeptanz finden.

5 Zielnetz

Die Stadt Gotha will mit dem Radverkehrskonzept 2030+ vor allem die Grundlage für eine gezielte Verbesserung des Radverkehrsnetzes legen. Mit dem Wunschliniennetz in Anlage 6 wurden die maßgeblichen Quell- und Zielverbindungen für den Radverkehr innerhalb des Stadtgebietes Gotha vereinfacht dargestellt. Dabei spielen vor allem die städtebaulichen und strukturellen Rahmenbedingungen aus Kapitel 3.1 hauptsächlich eine Rolle. Diese Luftliniendarstellung wurde dann auf das vorhandene Straßen- und Wegenetz der Stadt Gotha heruntergebrochen und das sogenannte Zielnetz (auch Routennetz) entwickelt, welches den anzustrebenden Zustand des Radverkehrsnetzes visualisiert. Durch die Unterteilung in Haupt- und Nebenrouten erfolgt gleichzeitig eine Priorisierung.

5.1 Grundsätze der Netzgestaltung

In Ergänzung zum Wunschliniennetz sind die unterschiedlichen Nutzergruppen zu berücksichtigen. Denn diese haben unterschiedliche Anforderungen an das Radverkehrsnetz und sind bei der Netzkonzeption zu beachten. So ist grundsätzlich zwischen Alltags- und Freizeitradverkehr zu unterscheiden. Die Alltagsradler/innen fahren oft und überwiegend kurze, direkte Strecken (Quelle-Ziel-Verbindungen), beispielsweise zur Arbeit oder zum Einkaufen. Ein Großteil des Freizeitradverkehrs, insbesondere touristischer Radverkehr, wählt Strecken, die landschaftlich attraktiv sind. Alltags- und Freizeitradverkehr entfalten ihre Potenziale am besten, wenn sie möglichst nicht getrennt voneinander betrachtet werden. Eine Überlagerung und Ergänzung der Netzelemente ist sinnvoll.

Alltagsradverkehr

Für den Alltagsverkehr sind folgende Gestaltungskriterien wichtig:

- Zusammenhang: Potentielle Quellen und Ziele erschließen.
- Direktheit: Direkte Verbindungen vorhalten.
- Sicherheit: Verkehrliche und soziale Sicherheit gewährleisten.
- Komfort: Zügiges und komfortables Fahren ermöglichen.

Ein engmaschiges und flächendeckendes Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr setzt sich dabei aus Routenabschnitten dreier Hierarchieebenen zusammen. Erstens aus einem Netz aus Hauptrouten mit gesamtstädtischer Verbindungsfunktion, zweitens aus einem Nebennetz mit Verteilungsfunktion auf Stadtteilebene sowie zur Anbindung der Stadt- / Ortsteilzentren und Schulstandorte. Diese werden drittens ergänzt durch das Nachbarschaftsnetz mit flächenhafter Erschließungsfunktion. Dazu gehören alle an-

gebauten Straßen sowie das gesamte vom Radverkehr befahrbare Wegenetz. In der Regel sind im Nachbarschaftsnetz keine Radverkehrsanlagen erforderlich, da es sich überwiegend um vom Kfz-Verkehr schwach belastete Bereiche oder Tempo-30-Zonen handelt. Die beiden ersten Hierarchieebenen bilden das Basisnetz des Alltagsradverkehrs.

Abgeleitet aus der Bedeutung für den Kfz-Verkehr ist grundsätzlich davon auszugehen, dass alle innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen auch für den Radverkehr von hoher Bedeutung sind. Daher sind diese zumeist ein wichtiger Bestandteil des Haupt- und Nebenroutennetzes.

Freizeit- und touristischer Radverkehr

Die für den Alltagsradverkehr genannten Bedingungen gelten grundsätzlich auch für den Freizeit- und touristischen Radverkehr. Zu beachten ist allerdings, dass touristische Radrouten wesentlich großräumigere Netze umfassen und der landschaftlichen Attraktivität der angebotenen Routen eine größere Bedeutung zuzumessen ist.

Das Netz des Freizeit- und touristischen Radverkehrs besteht aus einem durchgehend gut ausgebauten und beschilderten Freizeithauptnetz, welches die überregional bedeutsamen Ziele miteinander verbindet. Nebenrouten des Freizeit- und touristischen Radverkehrs dienen vor allem der Ergänzung und Vernetzung des Haupttroutensystems sowie der sinnvollen Verknüpfung mit den Haupttrouten des Alltagsradverkehrs.

Die Schaffung von Rundstrecken erscheint insbesondere für den Freizeitradverkehr wünschens- bzw. anstrebenswert. Auch die Einbeziehung von Strecken mit längeren Steigungen ist zu erwägen, da Freizeitradfahren teilweise unter sportlichen Aspekten betrieben wird.

5.2 Haupttrouten des Alltags- und Freizeitverkehrs

Die Radverkehrsrouten orientieren sich an den topographischen sowie den stadt- und siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen. Abgeleitet aus dem Verknüpfungsbedarf zwischen den maßgebenden Quellen und Zielen im Stadtgebiet ergibt sich das achsenbezogene, hierarchisch in Haupt- und Nebenrouten gegliederte Radverkehrsnetz.

Eine Vielzahl von Haupttrouten ist dabei auf eine Verknüpfung zwischen den innerstädtischen Wohngebieten auf der einen und dem Stadtzentrum auf der anderen Seite ausgerichtet. Dabei werden diese Routen zu Quell- und Zielorten des Umlandes verlängert. Aus Richtung Osten sind demnach die Kindleber Straße sowie die Weimarer bzw. Salzgitterstraße als Haupttrouten konzipiert. Die Erreichbarkeit der südlichen Ortsteile wird maßgeblich über die Ohrdruffer sowie die Uelleber Straße gewährleistet. Wesentliche Zwangs-

punkte bilden hierbei die Bahnquerungen. Nördlich davon schwenken beide Routen auf eine zentrumsnahe Führung ab.

Die Anbindung von Westen her erfolgt vor allem über die Reinhardsbrunner Straße. Aufgrund der hohen Bevölkerungsdichte in Gotha-West ergeben sich weitere parallele Hauptrouten. Darüber hinaus sind auch die Verbindungen von und zum Hauptbahnhof von besonderer Bedeutung. Die im Norden liegende Goldbacher Siedlung wird aufgrund der attraktiveren und ruhigeren Parallelrouten hauptsächlich über die Verbindung Spohrstraße / Behringer Weg angebunden. Als Verbindung nach Remstädt dient im Wesentlichen der Heutalsweg.

Nachfolgend sind die Haupt- und Nebenrouten anhand eines Ausschnittes aus dem Zielnetz dargestellt. Die Hauptrouten sind in **Rot** gehalten, während die Nebenrouten in der Farbe **Blau** markiert sind.

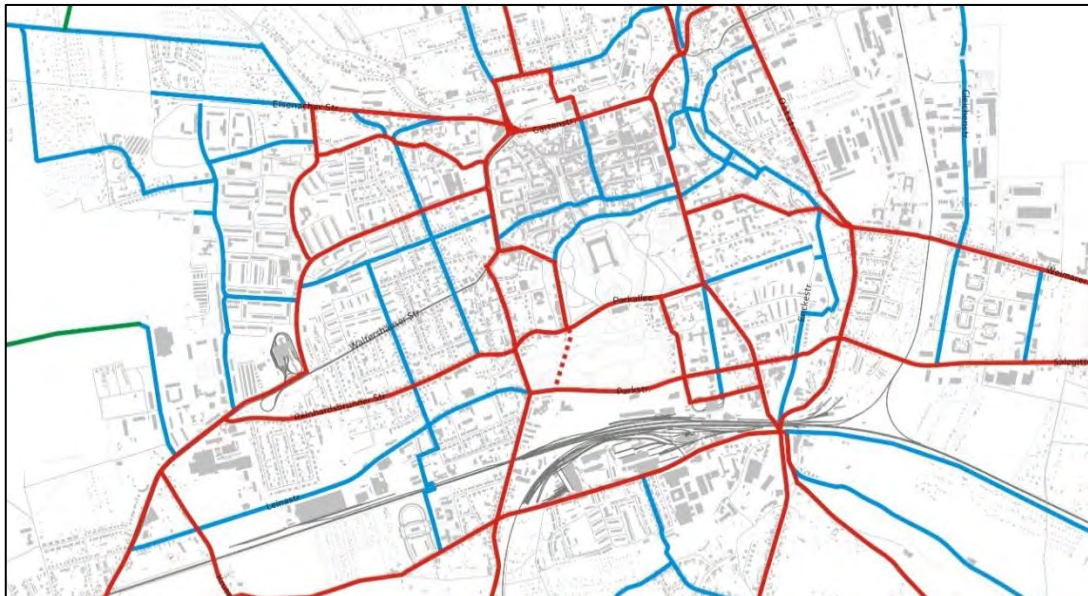


Abb. 32: Ausschnitt des Zielnetzes mit den Haupt- und Nebenrouten

Im Gegensatz zu dem bisherigen Radroutenkonzept der Stadt Gotha sollen die Hauptrouten nun in großen Teilen auf Hauptverkehrsstraßen verlaufen. Das resultiert vor allem aus den über die letzten Jahre gewonnenen Erkenntnissen in Forschung und Praxis, dass der Radverkehr in der Regel am besten (u. a. im Sinne der Reisezeit) da entlang geführt wird, wo auch die Hauptachsen des motorisierten Verkehrs verlaufen.

5.3 Nebenrouten

Die Nebenrouten dienen insbesondere der Ergänzung und Verknüpfung des Hauptroutennetzes und sind entsprechend auf kleinräumigere Quelle-Ziel-Strukturen und Verbindungen mit geringerer Nachfrage ausgerichtet. Zudem sollen Nebenrouten im Zuge von Umleitungen (z. B. bei Baumaßnahmen) zeitweise die Rolle der Hauptrouten übernehmen.

6 Grundsätze der Radverkehrsführung

Bei der Festlegung der Radverkehrsführung ist zwischen Führungsprinzipien und Führungsformen zu unterscheiden. So kann der Radverkehr prinzipiell gemischt mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn, teilsepariert oder separiert vom Kfz-Verkehr geführt werden (Tabelle 1):

Führungsprinzip (bezogen auf Kfz-Verkehr)	Mischen	Teilseparation	Separation
Führungsform	- gemeinsam mit Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn	- Schutzstreifen - Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“ - Radweg ohne Benutzungspflicht (sog. anderer Radweg)	- Radfahrstreifen - Einrichtungsradweg - Zweirichtungsradweg - getrennter Geh- und Radweg - gemeinsamer Geh- und Radweg

Tabelle 1: Führungsprinzipien und Führungsformen des Radverkehrs

Im Folgenden werden für die drei Führungsprinzipien im Radverkehr die jeweiligen Führungsformen kurz erläutert:

6.1 Radverkehr gemeinsam mit Kfz (Mischen)

Der Mischverkehr mit Kfz ist der Regelfall in Straßen mit niedriger Verkehrsbelastung und niedrigem Geschwindigkeitsniveau. Insbesondere in Tempo-30-Zonen empfiehlt es sich nicht, Radfahrern Flächen außerhalb der Fahrbahn zuzuweisen.

Der Radverkehr kann nach Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen auf Sonderfahrstreifen für Linienomnibusse in Randlage zugelassen werden, wenn die Flüssigkeit des Busverkehrs nicht beeinträchtigt wird, die Schaffung benutzungspflichtiger Radwege oder anderer Maßnahmen für Radfahrer auf der Fahrbahn nicht möglich ist und die Verkehrsstruktur und die unterschiedlichen Benutzungsansprüche diesen vertretbar erscheinen lassen. Sind Lichtzeichen auf dem Sonderfahrstreifen vorhanden, benötigt der Radverkehr eigene Lichtzeichen.

Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr



Um dem Radverkehr größtmögliche Freizügigkeit zu geben, können und sollten Einbahnstraßen mit geringer Verkehrsbelastung in der Gegenrichtung freigegeben werden. Im Maßnahmenpaket R 5 werden die Voraussetzungen für die Einbahnstraßenfreigabe beschrieben.

Fahrradstraße



Voraussetzung für die Einrichtung von Fahrradstraßen ist, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart auf diesem Straßenabschnitt ist oder alsbald als solche zu erwarten ist. Gleiches gilt an Kreuzungen und Einmündungen.

6.2 Teilseparation

Bei der teilseparaten Führung wird dem Radverkehr durch Zeichen oder Markierung die Nutzung von Fahrbahn- oder Gehweg-Bereichen gewährt. Gleichzeitig können diese Bereiche aber auch von motorisierten Verkehrsmitteln (Schutzstreifen) oder den Fußverkehr (Freigabe Gehweg für Radverkehr) genutzt werden.

Schutzstreifen (Angebotsstreifen)

Im Verlauf bestehender Straßen ist ab einer Fahrbahnbreite von mindestens 7,00 m die Markierung von Schutzstreifen möglich. Diese sind Bestandteil der Kfz-Fahrbahn und dürfen daher im Bedarfsfall vom Kfz-Verkehr mitgenutzt werden. Notwendig ist eine derartige Mitnutzung i. d. R. zur Gewährleistung des Begegnungsfalls zwischen zwei größeren Fahrzeugen. Das Begegnen zweier Pkw ist ohne die Nutzung der Schutzstreifen bei einer Restfahrbahnbreite von 4,50 m gewährleistet (siehe Abb. 33).

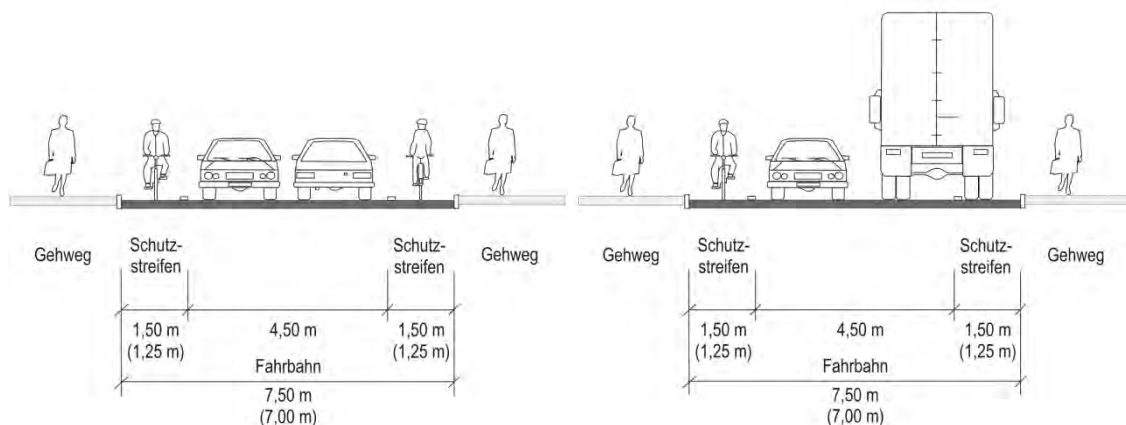


Abb. 33: Begegnungsfälle im Zuge von Schutzstreifen

Neben dem zusätzlichen Angebot / Schutzraum für den Radverkehr werden durch die Schutzstreifen weitere Sekundäreffekte generiert. Es ergibt sich eine optische Einengung des Straßenraumes, welche zu Harmonisierung und Verstetigung des Verkehrsflusses und zur Gewährleistung eines angemessenen Geschwindigkeitsniveaus beitragen kann. Zusätzlich wird der Abstand zwischen fließendem Verkehr und Wohnbebauung vergrößert. Beides wirkt sich positiv auf die Lärmsituation des jeweiligen Straßenabschnittes aus.

Eine Anwendung von Schutzstreifen kommt nur innerorts in Betracht, wenn die Trennung der Radfahrer vom Kfz-Verkehr notwendig, die Anlage eines Sonderweges aber nicht möglich ist. Weiterhin können Schutzstreifen eingesetzt werden, wenn die Trennung der Radfahrer vom Kfz-Verkehr nicht zwingend erforderlich ist, aber aufgrund der Verkehrsbedeutung (ab ca. 400 Kfz/h) ein besonderer Schonraum angeboten werden soll. Voraussetzung ist, dass dies die Fahrbahnbreite, die Verkehrsbelastung und der Schwerverkehr (unter 1.000 Kfz/24 h) grundsätzlich zulassen.

Auf Schutzstreifen für Radfahrer darf nicht geparkt werden. In Kreisverkehren und außerorts ist die Markierung von Schutzstreifen bisher nicht zulässig (Forschungsarbeiten dazu laufen noch).

Freigabe des Gehweges für Radfahrer (Z. 239 mit Zusatz Z. 1022-10)



Die Freigabe des Gehweges eröffnet dem Radfahrer ein Benutzungsrecht, aber keine Benutzungspflicht. Im Vergleich mit einem gemeinsamen Geh- und Radweg ist dies in der Regel die bessere Variante.

Die Entscheidung bezüglich der Nutzung des Angebotes im Seitenraum obliegt dem Radfahrer. Er kann je nach Verkehrslage und persönlichen Vorlieben frei entscheiden.

Auf dem Gehweg muss der Radfahrer Schrittgeschwindigkeit fahren. Die Freigabe kommt nur in Frage, wenn dies im Hinblick auf die Belange der Fußgänger vertretbar ist. Beschaffenheit und Zustand des Gehweges müssen die gewöhnlichen Bedürfnisse des Radverkehrs, z. B. Bordabsenkungen bei Knotenpunkten, berücksichtigen. Die Freigabezeichen müssen an jeder Kreuzung oder Einmündung wiederholt werden.

Andere Radwege

So genannte Andere Radwege sind baulich angelegt und nach außen erkennbar für die Benutzung durch den Radverkehr bestimmt. Sie sind jedoch nicht mit Verkehrszeichen gekennzeichnet. Andere Radwege und Seitenstreifen können, müssen aber nicht von Radfahrern benutzt werden. Es ist anzustreben, dass Andere Radwege so hergestellt werden, dass sie die (baulichen) Voraussetzungen für eine Kennzeichnung der Radwegbenutzungs-

pflicht erfüllen. Es ist aus verkehrsrechtlicher Sicht und aus Gründen der Verkehrssicherheit jedoch nicht zwingend erforderlich diese Benutzungspflicht anzuordnen. Andere Radwege können demnach auch neben Schutzstreifen oder der Führung im Mischverkehr existieren.

6.3 Führung separat von der Kfz-Fahrbahn

Für die separaten Radverkehrsanlagen bestehen zwei grundsätzliche Varianten, die Führung auf der Fahrbahn als Radfahrstreifen sowie die Führung im Seitenbereich als Radweg bzw. Geh- und Radweg. Beide Führungsformen haben aufgrund ihrer jeweiligen Vor- und Nachteile andere Haupteinsatzbereiche.

Radfahrstreifen



Ein Radfahrstreifen ist ein auf der Fahrbahn durch Fahrstreifenbegrenzung ausgewiesener Sonderweg für Radfahrer mit Benutzungspflicht. Er hat gegenüber Radwegen den Vorteil, dass er bessere Sichtbeziehungen zwischen Kfz und Radverkehr gewährleistet und dabei in der Regel auch weniger Konflikte mit Fußgängern auftreten. Die Regelbreite eines Radfahrstreifens beträgt 1,85 m (inkl. Breitstrichmarkierung). Zu angrenzenden Parkstreifen sind Sicherheitsbereiche mit einer Breite von 0,50 m bzw. 0,75 m bei Schrägparken vorzusehen.

Radweg (Z. 237)



Der für Radfahrer benutzungspflichtige Radweg ist von der Fahrbahn baulich durch einen Trennstreifen oder einen Bord mit Sicherheitsstreifen getrennt. Ein Radweg hat eine nutzbare Mindestbreite von 1,60 m aufzuweisen. Die Regelbreite beträgt 2,00 m. Bei Entwurfssituationen ohne Flächenrestriktionen ist eine nutzbare Regelbreite von 2,00 m anzuwenden. Aus Sicherheitsgründen ist der Radverkehr durch Sicherheitstrennstreifen gemäß Tabelle 2 von benachbarten Verkehrsflächen abzugrenzen.

Abstand von	in m
Gebäuden, Einfriedungen, Bäumen, Verkehrseinrichtungen und sonstigen Einbauten	0,25
Fahrbahnrand mit festen Einbauten im Sicherheitstrennstreifen bzw. bei Geschwindigkeiten über 50 km/h	0,75
Fahrbahnrand in sonstigen Fällen	0,50
parkenden Fahrzeugen in Längsaufstellung	0,75
parkenden Fahrzeugen in Schräg- oder Senkrechtaufstellung	0,25

Tabelle 2: Breite des Sicherheitstrennstreifens

Für die Führung von Radwegen im Bereich von Einmündungen, Kreuzungen sowie Ein- und Ausfahrten sind die im nachfolgenden Kapitel 6.4 erläuterten Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Erfolgt diese nicht oder handelt es sich um Radverkehrsanlagen im Altbestand ergeben sich sonst wesentliche Konfliktpotenziale zwischen dem Radverkehr und ein- bzw. abbiegenden Kfz.

Getrennter Geh- und Radweg (Z. 241)



Die Radverkehrsanlage ist von der Fahrbahn und vom Gehweg baulich getrennt. Die Trennung vom Gehweg erfolgt durch Markierung oder Wechsel der Oberflächenmaterialien. Nachteilig ist, dass die räumliche Nähe der Nutzungen häufig zu Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern führt. Für Radfahrer besteht Benutzungspflicht. Die Breitenvorgaben der Radverkehrsanlage und der angrenzenden Sicherheitstrennstreifen entsprechen denen des Radweges.

Für die Führung von getrennten Geh- und Radwegen im Bereich von Einmündungen, Kreuzungen sowie Ein- und Ausfahrten sind die im nachfolgenden Kapitel 6.4 erläuterten Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Erfolgt diese nicht oder handelt es sich um Radverkehrsanlagen im Altbestand ergeben sich sonst wesentliche Konfliktpotenziale zwischen dem Radverkehr und ein- bzw. abbiegenden Kfz.

Gemeinsamer Geh- und Radweg (Z 240)



Radfahrer und Fußgänger werden auf einer Fläche geführt, jedoch separiert vom Kfz-Verkehr. Dieser Weg ist benutzungspflichtig. Radfahrer müssen auf Fußgänger Rücksicht nehmen. Gemeinsame Geh- und Radwege müssen nach VwV-StVO innerorts mindestens 2,50 m, außerorts mindestens 2,00 m nutzbare Breite aufweisen.

Durch die gemeinsame Führung ergeben sich häufig Konflikte. Dies betrifft insbesondere Bereiche mit signifikantem Fußgängeraufkommen bzw. Hauptachsen des Radverkehrs. Hier sollten entsprechend Radverkehrsanlagen nicht eingesetzt werden. Insgesamt ist festzustellen, dass im Sinne einer modernen Radverkehrsförderung der gemeinsame Geh- und Radweg innerorts nur im Ausnahmefall eine geeignete Führungsform darstellt.

Für die Führung von gemeinsamen Geh- und Radwegen im Bereich von Einmündungen, Kreuzungen sowie Ein- und Ausfahrten sind die im nachfolgenden Kapitel 6.4 erläuterten Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Erfolgt diese nicht oder handelt es sich um Radverkehrsanlagen im Altbestand ergeben sich sonst wesentliche Konfliktpotenziale zwischen dem Radverkehr und ein- bzw. abbiegenden Kfz.

Zweirichtungsradwege (mit Zusatz Z. 1000-31)



Die Benutzung von in Fahrtrichtung links liegenden Radwegen in Gegenrichtung ist mit besonderen Gefahren verbunden. Sie darf deshalb nur nach Einzelfallprüfung und mit einer entsprechenden Beschilderung erlaubt werden. Außerorts können einseitige Radwege in der Regel, innerorts nur in besonderen Ausnahmefällen als linker Radweg freigegeben werden. Insbesondere ist zu prüfen, ob das Linksfahren durch andere Maßnahmen vermieden oder verringert werden kann. Das können zum Beispiel mehr Querungsmöglichkeiten sein.

Voraussetzungen für die Freigabe sind:

- Der Radweg ist baulich angelegt.
- Das Regemaß von baulich angelegten Zweirichtungsradwegen beträgt gemäß ERA 2,50 m. In Ausnahmefällen, sofern der Sicherheitstrennstreifen befahrbar ist, kann ein Mindestmaß von 2,00 m angewandt werden.
- Am Anfang und am Ende muss eine sichere Querungsmöglichkeit der Fahrbahn existieren.
- Es sind nur wenige Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreiche Grundstückszufahrten zu queren.
- Zwischen dem Kfz- und Radverkehr müssen ausreichende Sichtverhältnisse bestehen.
- Für den abbiegenden Kfz-Verkehr auf der Vorfahrtstraße ist das Zeichen Z 138 „Radfahrer“ StVO und für den Fahrzeugverkehr auf der untergeordneten Straße das Zeichen „Vorfahrt gewähren!“ mit dem Zusatzschild „Sinnbild eines Radfahrers und von zwei entgegen gerichteten waagrechten Pfeilen“ anzubringen.

Eine Benutzungspflicht für den auf der Gegenseite fahrenden Radverkehr sollte gemäß VwV zur StVO innerhalb geschlossener Ortschaften grundsätzlich nicht angeordnet werden. In begründeten Ausnahmefällen ist unter Berücksichtigung der o. g. Rahmenbedingungen die Beschilderung als Gehweg „Rad frei“ möglich.

6.4 Führung an Knotenpunkten

An allen Hauptverkehrsknotenpunkten sollten die bordseitig geführten Radverkehrsanlagen möglichst frühzeitig auf Fahrbahnniveau im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs geführt werden (siehe Abb. 34). Dadurch lassen sich die typischen Konflikte zwischen abbiegenden Kraftfahrzeugen und geradeaus fahrenden Radfahrern deutlich reduzieren. An LSA-Knotenpunkten wird gleichzeitig die Abgrenzung der Wartebereiche für Fußgänger verbessert. Das Warten von Fußgängern an Fußgängerfurten auf den Radverkehrsanlagen kann so vermieden werden.

Weiterhin wird durch die fahrbahnseitige Radverkehrsführung im Vorfeld des Knotenpunktes ein senkrecht überfahren der Rampenbereiche gewährleistet, so dass das spitzwinklige Überfahren der Borde vermieden werden kann und insgesamt die Sturzgefahr, insbesondere bei Nässe, reduziert wird. Durch die vorgezogene Haltelinie wird ein Aufstellen und Anfahren des Radverkehrs im Blickfeld des Kfz-Verkehrs ermöglicht.

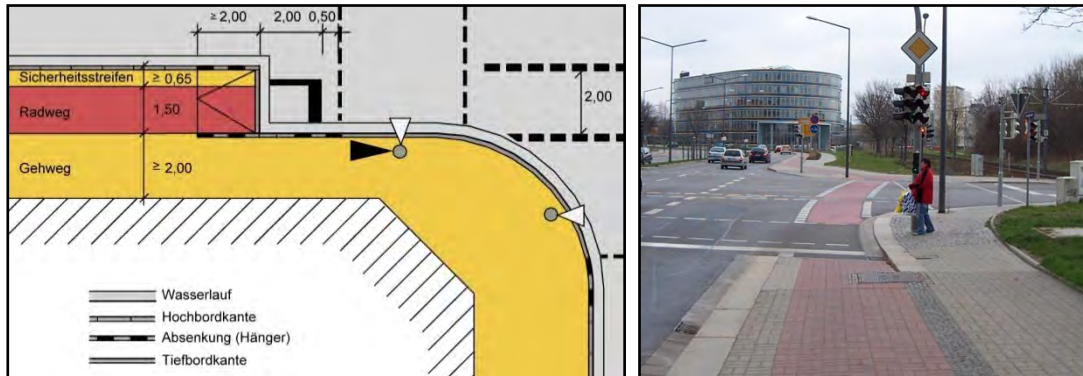


Abb. 34: Gestaltungsbeispiel Knotenpunktzufahrt für Bordradwege

An untergeordneten Einmündungen von Hauptverkehrsstraßen sollten grundsätzlich Gehwegüberfahrten zum Einsatz kommen. Diese verdeutlichen klar die Bevorrechtigung des Fußgänger- und Radverkehrs und tragen damit wesentlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Weiterhin werden Unstetigkeiten im Verlauf der Rad- bzw. Fußwege vermieden, da diese ohne Niveauveränderungen im Zuge der Hauptstraße weitergeführt werden können.

Bei der Einrichtung von Radverkehrsanlagen in bestehenden Straßenräumen, steht in der Regel nur ein begrenzter Fahrbahnquerschnitt für die Abwicklung aller Verkehrsarten zur Verfügung. Um dem Radverkehr dennoch ein durchgehendes Angebot zur Verfügung zu stellen, ist es mittlerweile üblich, die Schutzstreifen auch im Bereich der Knotenpunkte fortzusetzen, um zum einen die Sicherheit des Radverkehrs durchgängig zu gewährleisten und zum anderen die Vorbeifahrt der Radfahrer an den wartenden Kfz zu sichern. In Abhängigkeit von der Knotenpunktform ist hierbei jeweils im Einzelfall eine Lösung zu erarbeiten, wobei in den entsprechenden Richtlinien, der ERA 2010 und den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (FGSV, 2007) folgende Grundlösungen zur Verfügung stehen:

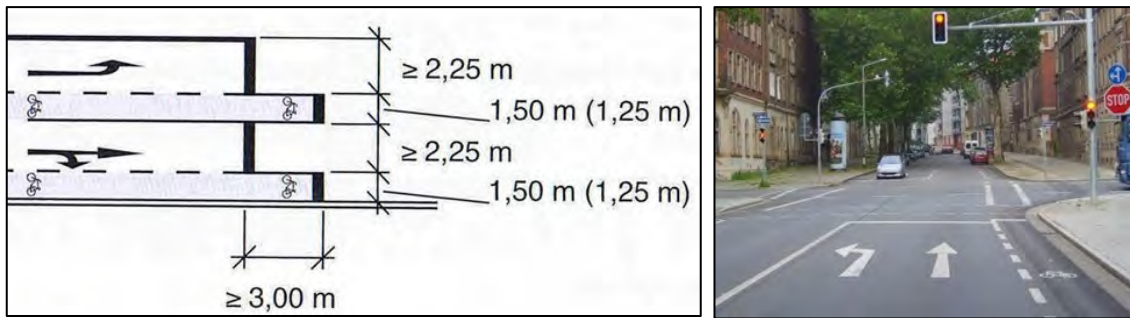


Abb. 35: Möglichkeiten zur Schutzstreifenführung an Knotenpunkten

Zum einen besteht bei mehreren Spuren in der Knotenzufahrt die Möglichkeit, diese zu einer überbreiten Mischspur ($4,50$ m bis $5,50$ m) zusammenzufassen, die ein paralleles Aufstellen zweier Pkw ermöglicht. Breitere abbiegende Lkw können unter Nutzung des Schutzstreifens überholt werden. Zum anderen ist auch die Markierung von Schutzstreifen innerhalb der (Abbiege-) Fahrstreifen des Kfz-Verkehrs im Knotenpunktbereich zulässig. Die ausschließlich dem Kfz-Verkehr zur Verfügung stehende Restfahrstreifenbreite muss mindestens $2,25$ m betragen. Die Schutzstreifenbreite beträgt wie auf der freien Strecke auch mindestens $1,25$ m.

7 Maßnahmenpakete zur Förderung des Radverkehrs

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 2030+ 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.

Auf Basis der bisherigen Einschätzungen und Ausführungen (Analyse, Leitbild, Zielnetz, Grundsätze Radverkehrsführung) wurden die wichtigsten Maßnahmen abgeleitet. Dabei wurden die Anregungen der städtischen Akteure aus dem Partizipationsprozess (Lenkungsgruppe, Öffentlichkeitsveranstaltungen, Stellungnahmen) mit aufgenommen.

Im Ergebnis stehen folgende 10 Maßnahmenpakete für die Radverkehrsförderung in der Stadt Gotha in den nächsten Jahren:

- R 1 Schaffung eines durchgehenden und sicheren Radverkehrsnetzes
- R 2 Aufhebung der Benutzungspflicht verschiedener Bestandsanlagen
- R 3 Markierung von Rad- und Schutzstreifen
- R 4 Radfreigabe zusätzlicher Wegeverbindungen
- R 5 Prüfung der Freigabe weiterer Einbahnstraßen
- R 6 Maßnahmen zur Reduzierung punktueller Konfliktstellen
- R 7 Schaffung zusätzlicher Radabstellmöglichkeiten
- R 8 Optimierung der Angebote für den touristischen Radverkehr
- R 9 Ausbau des Radrundwanderweges
- R 10 Maßnahmen zur systematischen Radverkehrsförderung

Insgesamt wird eine integrierte und gesamtstädtische Strategie zur Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr empfohlen. Neben kleinteiligen und kurzfristig 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

R 1. Schaffung eines durchgehenden und sicheren Radverkehrsnetzes

Das Radverkehrsangebot im Stadtgebiet Gotha weist Angebotslücken und Konfliktpotenziale auf. Es existiert kein durchgehendes Radverkehrsnetz. Dies 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.

Eine Hauptzielstellung der Radverkehrsförderung ist die Vernetzung des bestehenden Radverkehrsangebotes. Es soll ein durchgehendes und sicheres Radverkehrsangebot erreicht werden.

Auf Basis der städtischen Quelle-Ziel-Strukturen (Gewerbe-/ Wohngebiete, Altstadt, öffentliche Einrichtungen, etc.) sowie eines daraus abgeleiteten Wunschliniennetzes wurde ein Zielnetz mit Haupt- und Nebenrouten für das Stadtgebiet Gotha konzipiert (siehe Anlage 7). 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 das nachgeordnete Nachbarschaftsnetz nicht zu vergessen. Auch hier sind weitere Maßnahmen, z. B. die Öffnung von Einbahnstraßen (siehe R 5) erforderlich.

R 2. Aufhebung der Benutzungspflicht verschiedener Bestandsanlagen

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.

Durch die Aufhebung der Benutzungspflicht ergeben sich folgende Effekte:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Erhöhung des Fahrkomfort
- Senkung der Konflikte mit dem Fußverkehr
- Berücksichtigung der Anforderungen verschiedener Nutzergruppen

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

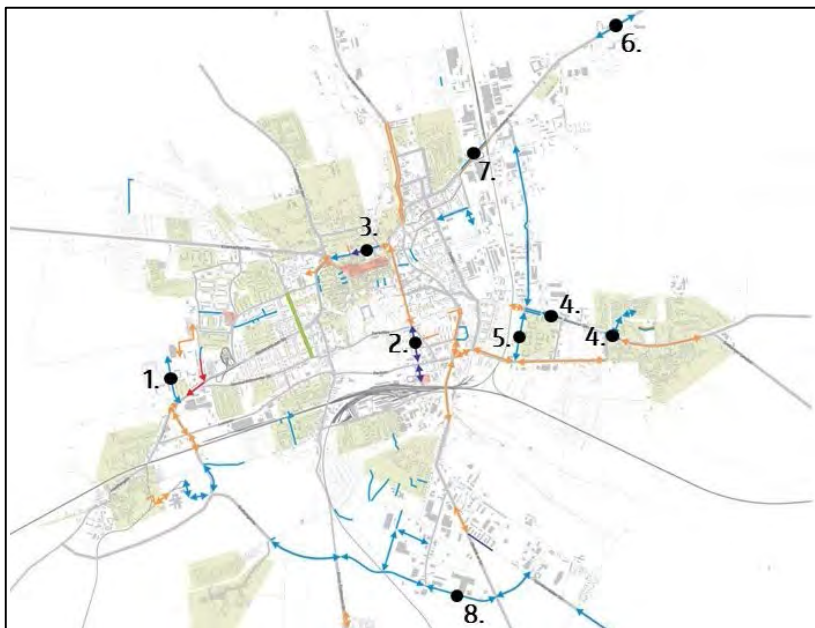


Abb. 36: Empfehlung für eine Anpassung der Radverkehrsführung

R 2.1 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. Der Radverkehr kann ohne größere Konflikte im Mischverkehr auf der Fahrbahn abgewickelt werden.

R 2.2 Bahnhofstraße

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

R 2.3 Weimarer Straße

Im Zuge der Weimarer Straße sollte eine Angleichung der Regelungen erfolgen. Die in den Abschnitten zwischen Mönchallee und Wilhelm-Umbreit-Straße sowie zwischen Bertha-Schneyer-Straße und Gleichenstraße vorhandene Benutzungspflicht sollte in ein Nutzungsrecht umgewandelt werden. Östlich der Wilhelm-Umbreit-Straße existiert bereits eine Gehweg „Rad frei“-Regelung für beide Fahrtrichtungen.

Die Nutzung des nördlichen Seitenraumes für beide Fahrtrichtungen ist nicht optimal. Es existieren eine Vielzahl von Einmündungen und Grundstückszufahrten sowie Konfliktpotenziale mit dem Fußverkehr. Angesichts der hohen Verkehrsaufkommen sowie der straßenräumlichen und baulichen Rahmenbedingungen ist allerdings in der Abwägung der Konfliktpotenziale das Angebot im Seitenraum für beide Richtungen durchaus zielführend.

R 2.4 Gleichenstraße

Auch in der Gleichenstraße erscheint eine Beibehaltung als Nutzungsangebot im Seitenraum für beiden Fahrtrichtungen möglich. Die Fußverkehrsaufkommen sind gering. Allerdings sollte die Benutzungspflicht in ein Nutzungsrecht umgewandelt werden. Zudem ist die Erkennbarkeit der Radverkehrsnutzung im Seitenraum an den Knotenpunkten besser zu verdeutlichen. Dies betrifft insbesondere den Knotenpunkt Gleichenstraße / Clara-Zetkin-Straße.

R 2.5 Kindleber Straße unmittelbar westlich des Ortseinganges

Aus verschiedenen im Rahmen der Analyse beschriebenen Gründen (Querungsnotwendigkeiten, Kürze des Abschnittes) sollte die Benutzungspflicht in ein Nutzungsrecht umgewandelt werden.

Eine Beibehaltung der Nutzungsmöglichkeiten in stadteinwärtiger Richtung ist nicht zu empfehlen. Hiermit könnte der Anschein eines durchgehenden Angebotes entstehen, welches real nicht existiert und weiterhin eine doppelte Querungsnotwendigkeit der viel befahrenen Kindleber Straße notwendig machen würde.

Für die stadteinwärtige Richtung sollte stattdessen die Markierung eines Schutzstreifens erfolgen (siehe Kapitel R 3.11).

R 2.6 Kindleber Straße zwischen Mühlhäuser Straße und Damaschkestraße

Durch die Umwandlung der Benutzungspflicht in ein Benutzungsrecht auf der Nordseite erfolgt eine Angleichung der Verkehrsregelungen. Auf der Südseite existiert bereits heute eine Gehweg „Rad frei“-Regelung.

R 2.7 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.

Zudem sollte im Bereich stark befahrener Ein- und Ausfahrten der Beidrichtungsverkehr besser verdeutlicht werden. Hierzu ist eine zusätzliche Markierung und Beschilderung zu empfehlen.

R 2.8 Rudolffstraße

Mit der Umwandlung der Benutzungspflicht in ein Benutzungsrecht wird die Weiterfahrt im Zuge der Rudolffstraße auf der Fahrbahn ermöglicht. Die Kfz-Verkehrsaufkommen sind hier sehr gering.

Für alle Straßenabschnitte geht die Aufhebung der Benutzungspflicht mit einer verkehrsrechtlichen Einzelfallprüfung einher. Es entsteht jeweils eine neue Verkehrsregelung, welche der Bevölkerung bzw. den Verkehrsteilnehmern möglichst durch eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit erläutert werden sollte.

R 3. Markierung von Rad- und Schutzstreifen

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.

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 Kapitel 6 „Grundsätze der Radverkehrsführung“.

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

Ziel für die kommenden Jahre sollte es sein, moderne Radverkehrsanlagen und ein attraktives Radverkehrssystem zu schaffen. Dabei ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit von besonderer Bedeutung. Gleichzeitig sollen Nutzungskonflikte mit dem Fußverkehr abgebaut werden. Die Markierung von Schutz- oder Radfahrstreifen dient damit nicht nur der Förderung des Radverkehrs sondern auch des Fußverkehrs.

Grundsätzlich sollte für alle Straßenabschnitte im Stadtgebiet, für die eine Fahrbahnbreite von 7,00 m überschritten wird, geprüft werden, ob der Einsatz von Schutz- oder Radfahrstreifen 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 eine Fahrbahnbreite von mindestens 7,50 m 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 erhöht. Für den Kfz-Verkehr entstehen keine Einschränkungen, da der Schutzstreifen im Bedarfsfall als Teil der Fahrbahn weiterhin befahren werden kann.

Für folgende Straßenzüge sollte eine Markierung von Schutz- bzw. Radfahrstreifen kurzfristig priorisiert untersucht und realisiert werden. Hinsichtlich der angegebenen Maße ist zu berücksichtigen, dass diesen keine Vermessungsdaten zu Grunde liegen. Die Werte wurden auf Basis der digitalen Stadtkarte ermittelt. Damit ist von einer gewissen Fehlertoleranz auszugehen. Im Rahmen der Umsetzung ist eine Überprüfung der Werte zu empfehlen.

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

R 3.1 Leinastraße / Parkstraße / Bebelstraße / Stielerstraße

Der Straßenzug Leinastraße / Parkstraße / Bebelstraße / Stielerstraße zwischen Inselfbergstraße und Europakreuzung ist Bestandteil der Ost-West-Verbindung nördlich der Bahntrasse und dient gleichzeitig als wichtige Route zum Bahnhof. Die Verbindung ist Bestandteil des Radhaupttroutennetzes. Die Verkehrsbelegungen variieren im Wesentlichen zwischen 5.500 und 9.600 Kfz/24h. Lediglich die Zufahrt zur Europakreuzung wird ab östlich der Mozartstraße von deutlich mehr Fahrzeugen genutzt. Hier beträgt das Verkehrsaufkommen ca. 13.500 Kfz/24h. Durchgehend ist damit mindestens eine Teilseparation des Radverkehrs zu empfehlen. Aktuell existieren keine Radverkehrsanlagen.

Im Bestand ist in der Leinastraße eine Fahrbahnbreite von ca. 8,20 m vorhanden (siehe Abb. 37). Damit wird die für eine Abwicklung des Kfz-Verkehrs erforderliche Regelbreite von 6,50 m deutlich überschritten.

Die überbreiten Fahrbahnflächen können zur Markierung von beidseitigen Schutzstreifen mit dem Regelmaß von 1,50 m genutzt werden (siehe Abb. 38). Die Restfahrbahnbreite von ca. 5,20 m ermöglicht den Begegnungsfall zwischen zwei Pkw. Im Begegnungsfall mit einem Lkw können bei Bedarf die Schutzstreifen mitgenutzt werden.

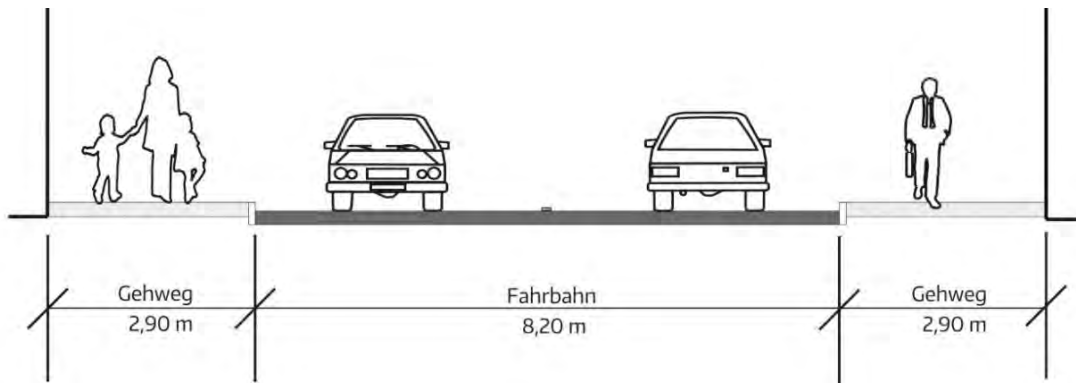


Abb. 37: Querschnitt Leinastraße - Bestand (BR stadteinwärts)

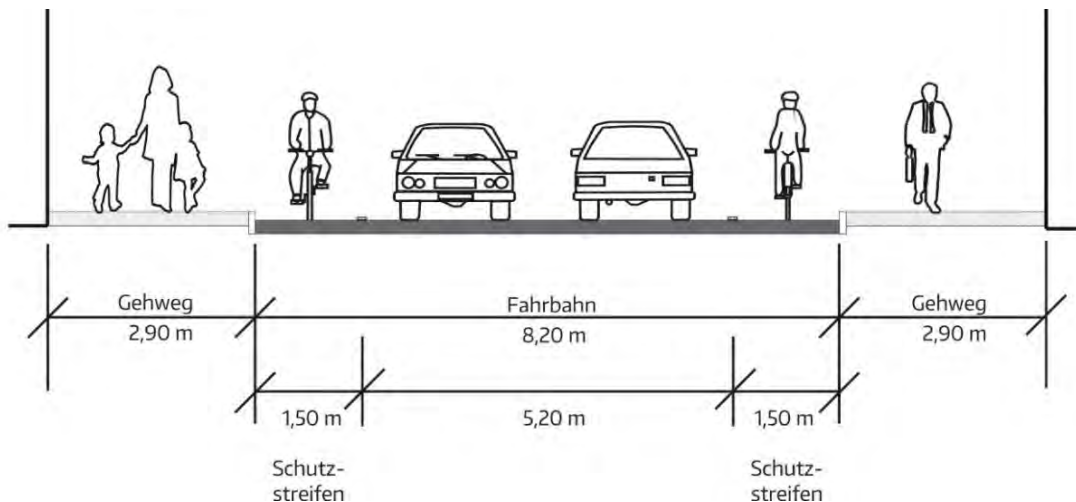


Abb. 38: Querschnitt Leinastraße - Umgestaltungsvorschlag (BR stadteinwärts)

Im Zuge der Parkstraße liegen die Verkehrsaufkommen im Bestand durchgehend über 8.500 Kfz/24h. Parallel dazu sind die hier zur Verfügung stehende Fahrbahnflächen nochmals deutlich breiter als in der Leinastraße. Sie variiert zwischen 9,70 m bis 10,00 m (Abb. 39).

Im Zuge der Parkstraße ist damit eine Markierung von Radfahrstreifen mit einer Breite von 1,85 m möglich (siehe Umgestaltungsvorschlag in Abb. 40). Die verbleibende Restfahrstreifenbreite für den Kfz-Verkehr liegt mit 6,30 m über der gemäß RASt neben Radfahrstreifen erforderlichen Regelbreite von 6,00 m. Im Rahmen eines Umbaus der Parkstraße sollten diese Flächen zur Verbreiterung des Gehweges genutzt werden. Dessen aktuelle Breite liegt unter dem eigentlich erforderlichen Regelmaß.

Im Abschnitt östlich des Knotenpunktes mit der Uelleber Straße muss der Radfahrstreifen zur Gewährleistung der Abbiegebeziehungen im Bereich der Einzelhandelseinrichtungen am Alten Schlachthof in einen Schutzstreifen überführt werden. Angesichts dieser Tatsache sollte für den Zwischenabschnitt überlegt werden, ob auch hier der Radfahrstreifen mit einer Schutzstreifenmarkierung - bei einer Beibehaltung der Breite von 1,85 m - versehen wird.

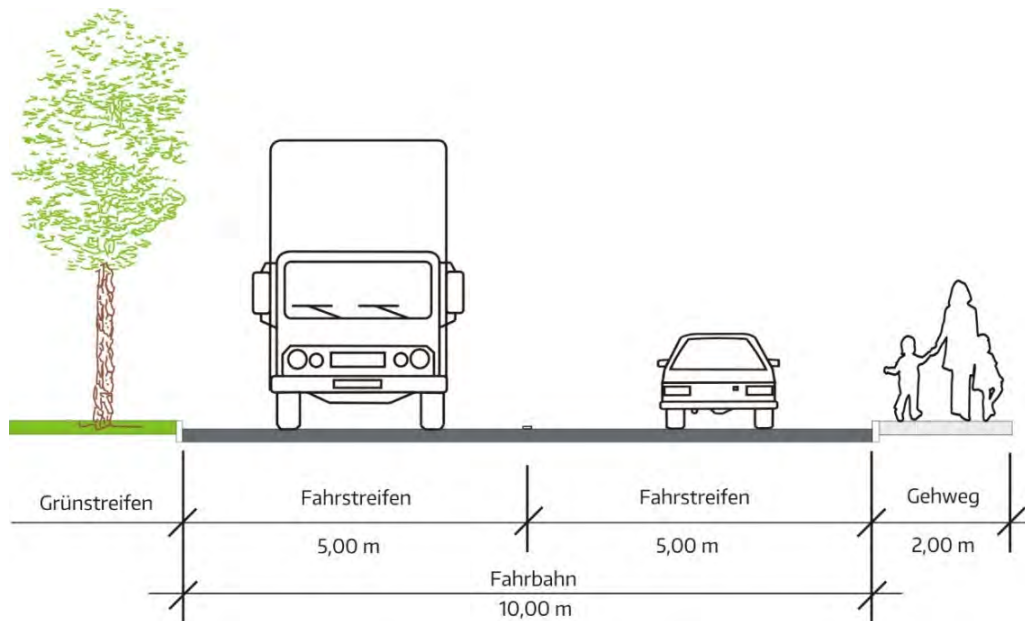


Abb. 39: Querschnitt Parkstraße - Bestand (BR Osten)

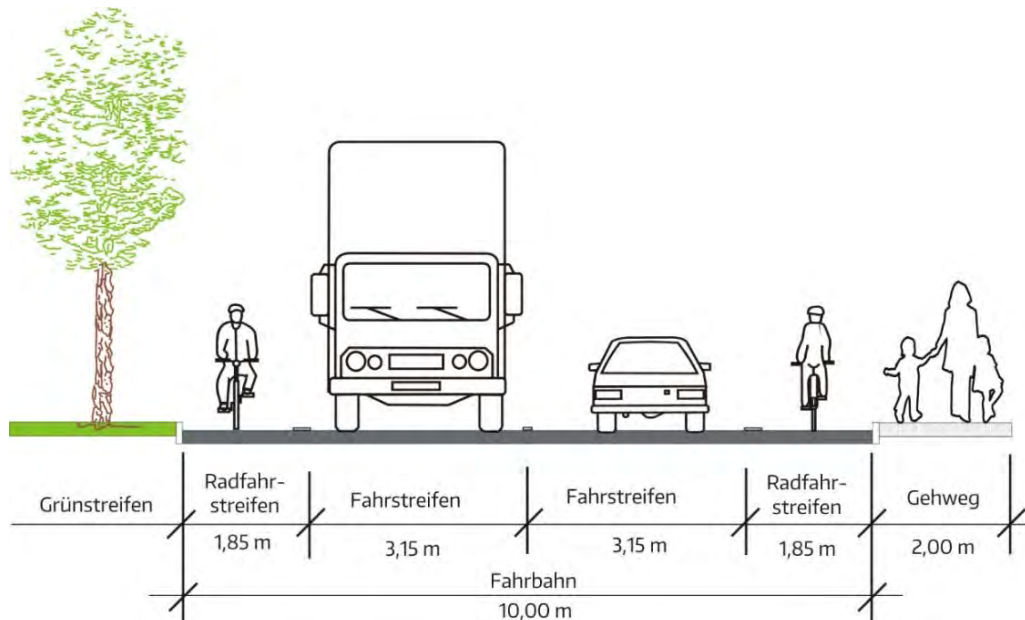


Abb. 40: Querschnitt Parkstraße - Umgestaltungsvorschlag (BR Osten)

Im Bereich des Knotenpunktes Leinastraße / Parkstraße / Uelleber Straße müssen die Möglichkeiten für eine Durchführung der Schutzstreifen im Rahmen der Detailplanungen geprüft werden. Ziel sollte eine durchgehende Markierung sein. Ist diese kurzfristig nicht realisierbar, sollte dennoch soweit wie möglich an den Knotenpunkt heran markiert und nach einer mittelfristigen Lösung gesucht werden.

Der östlich der Parkstraße angrenzende Abschnitt der Bebelstraße und Stiererstraße ist durch eine dichte Folge LSA-signalisierter Knotenpunkte geprägt. Am Knotenpunkt Parkstraße / Bebelstraße / Kunstmühlenweg sind neben den Geradeausfahrstreifen zusätzliche Abbiegefahrstreifen vorhanden. Am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Bebelstraße existiert ein Busfahr-

streifen. In beiden Fällen werden im Bestand die Zusatzfahrstreifen gesondert signalisiert. Die in Abb. 35 in Kapitel 6.4 dargestellten Lösungen zur Schutzstreifenführung im Bereich von Knotenpunkten sind somit im Bestand nicht anwendbar.

Um das Radverkehrsangebot bis zur Europakreuzung fortführen zu können, wäre eine grundsätzliche Veränderung der Verkehrsregelung an beiden Knotenpunkten erforderlich. Die Busspur müsste wegfallen. Am Knotenpunkt Parkstraße / Bebelstraße / Kunstmühlenweg müssten Mischfahrstreifen geschaffen werden. Parallel wäre hier eine Veränderung der Signalisierung erforderlich.

Im Abschnitt östlich des Busfahrstreifens ist die Breite für eine Markierung beidseitiger Schutzstreifen auch im Knotenpunktbereich mit der Mozartstraße ausreichend. In der Zufahrt zur Europakreuzung sollten bei den geplanten Umgestaltungsmaßnahmen die Möglichkeiten zur Integration regelmäßiger Schutzstreifen offengehalten werden. Hierzu wäre für die Geradeausrichtungen eine Fahrstreifenbreite von 3,75 m vorzusehen.

R 3.2 Reinhardsbrunner Straße / Puschkinallee / Parkallee

Der Straßenzug Reinhardsbrunner Straße / Puschkinallee / Parkallee verläuft etwas weiter nördlich parallel zur Parkstraße / Leinastraße. Allerdings sind hier deutlich stärkere Wohn- und sonstige Nutzungen im Seitenraum sowie in den angrenzenden Nebenstraßen vorhanden. Die Verkehrsbelegungen sind etwas niedriger als in der Parkstraße / Leinastraße. Sie variieren zwischen 4.700 und 7.100 Kfz/24h. Lediglich im Abschnitt zwischen Uelleber Straße und 18.-März-Straße werden ca. 8.000 Kfz/24h erreicht. Entsprechend ist für den gesamten Straßenzug eine Teilseparation des Radverkehrs anzustreben.

Über weite Strecken beträgt die Fahrbahnbreite über 7,00 m. In verschiedenen Teilabschnitten liegt die vorhandene Breite sogar deutlich darüber. Damit ist eine Markierung beidseitiger Schutzstreifen möglich.

Lediglich im Abschnitt zwischen Lessingstraße und Waltershäuser Straße ist die Fahrbahnbreite wahrscheinlich geringer als 7,00 m und damit für eine beidseitige Schutzstreifenlösung nicht ausreichend. In diesem Abschnitt sollte jedoch zumindest einseitig ein Schutzstreifen markiert werden. Dieser ist vorzugsweise auf der Südseite anzuordnen. Hier sind durch die angrenzenden Grundstücke, Einzelhandelseinrichtungen sowie Einmündungen höhere Konfliktpotenziale für den Radverkehr vorhanden. Diese können durch eine erkennbare Radverkehrsführung reduziert werden.

Im Abschnitt zwischen Carl-von-Ossietzky-Straße und Lessingstraße wird auf der Nordseite aktuell am Fahrbahnrand geparkt (siehe Abb. 42). Die Fahrbahnbreite von ca. 8,80 m in diesem Abschnitt lässt dies zu. Für eine Beibehaltung der Parkmöglichkeiten bei gleichzeitiger Markierung beidseiti-

ger Schutzstreifen wären allerdings mindestens 9,00 m bzw. besser 9,50 m Fahrbahnbreite erforderlich. Insofern sind in diesem Teilabschnitt die Belange von ruhendem und Radverkehr abzuwägen.

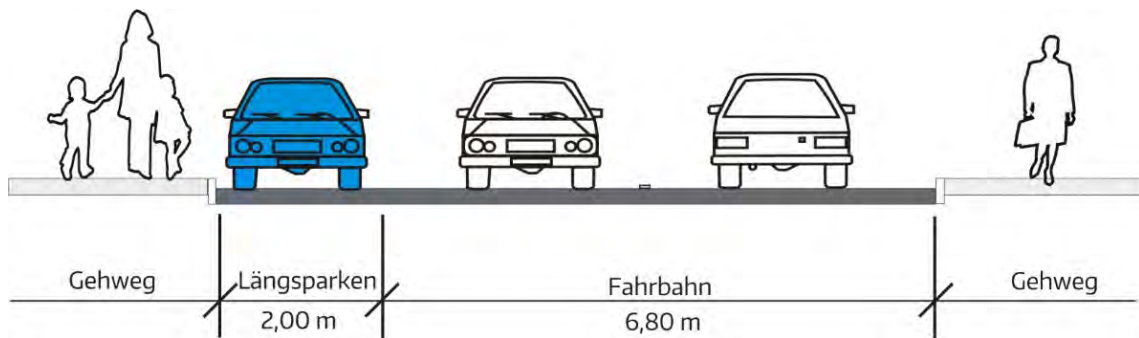


Abb. 41: Querschnitt Reinhardsbrunner Straße - Bestand (BR stadteinwärts)

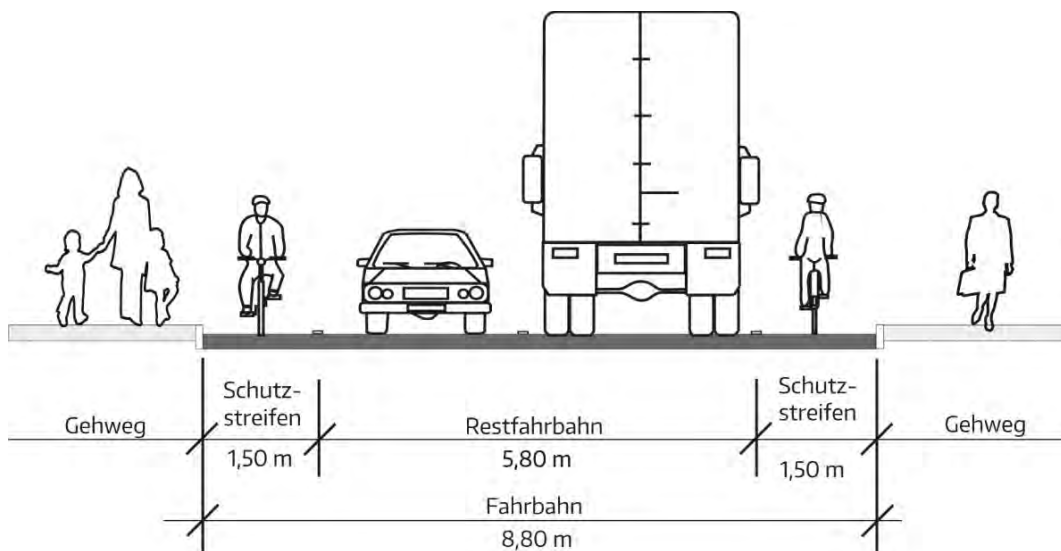


Abb. 42: Querschnitt Reinhardsbrunner Str. - Umgestaltungsvorschlag (BR stadteinwärts)

Als Alternative zu den Parkmöglichkeiten in der Reinhardsbrunner Straße können die angrenzenden Seitenstraßen genutzt werden. Die Auslastung der Straßenräume lässt zusätzliche Nutzungen durchaus zu. Darüber hinaus verbleiben auf einer Länge von ca. 150 m im nördlichen Seitenbereich der Reinhardsbrunner Straße die vorhandenen Parkmöglichkeiten zwischen dem Fahrbahnverschwenk in Höhe Hausnummer 74 und Lessingstraße.

Da für den letztgenannten Abschnitt eine beidseitige Schutzstreifenmarkierung möglich ist und bei der Beibehaltung des Parkens im östlich angrenzenden Teilabschnitt eine größere Lücke im Beidrichtungsangebot entstehen würde, ist verkehrsplanerisch die Priorisierung der Schutzstreifenmarkierung zu empfehlen (siehe Abb. 42).

In Abb. 43 ist die Radverkehrsführung am LSA- Knotenpunkt Reinhardsbrunner Straße / Puschkinallee / Uelleber Straße / Cosmarstraße dargestellt. Die Schutzstreifen können hier jeweils in die Zufahrt- und Ausfahrtspuren integriert werden. Als Voraussetzung muss jedoch die in der westlichen Kno-

tenpunktzufahrt aus Richtung Reinhardsbrunner Straße aktuell bestehende Mischspur wegfallen. Stattdessen ergibt sich hier eine klassische einstreifige Zufahrt einschließlich Schutzstreifen.



Abb. 43: Prinzipskizze KP Reinhardsbrunner Str. / Uelleber Str. / Cosmarstr.

In Höhe des Herzoglichen Museums ist der Straßenraum mit ca. 10,70 m besonders breit. Im Sinne der Verstetigung des Verkehrsflusses sowie zur Reduzierung von Trennwirkungen sind hier eine platzartige Gestaltung sowie eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorgesehen. Damit ergibt sich zukünftig in diesem Bereich eine punktuelle Unterbrechung der Schutzstreifen.

Im Rahmen der Schutzstreifenmarkierung sollte auch an verschiedenen Punkten die parallele Einrichtung zusätzlicher Querungsstellen geprüft werden. Östlich des Knotenpunktes Parkallee / Puschkinallee könnte dies beispielsweise im Bereich einer bestehenden Sperrfläche erfolgen. In der Zufahrt zum Knotenpunkt Mozartstraße könnte östlich der Ausfahrt des Marstallparkplatzes die beginnende Aufweitung der Linksabbiegespur genutzt werden. In beiden Fällen wäre eine kurzfristige Umsetzung mittels provisorischer Borelemente denkbar.

R 3.3 Uelleber Straße

Aufgrund der in Ost-West-Richtung verlaufenden Bahntrasse ergibt sich für die Uelleber Straße eine wichtige Bündelungswirkung für den Radverkehr in Nord-Süd-Richtung. Dieser wird infrastrukturell derzeit noch nicht ausreichend Rechnung getragen. Im gesamten Verlauf der Uelleber Straße existie-

ren keine Radverkehrsanlagen. Angesichts von Verkehrsaufkommen von durchgängig über 8.000 Kfz/24h ist vom Prinzip her eine separate Führung des Radverkehrs zu diskutieren. Diese scheidet jedoch aufgrund des begrenzten Straßenraumes aus (siehe Abb. 44). Die Fahrbahnbreite beträgt im Abschnitt zwischen Parkstraße und Südstraße mindestens ca. 7,00 m und ist damit gerade noch für eine Anlage von Schutzstreifen geeignet (siehe Abb. 45).

Auch wenn diese mit einer Breite von 1,25 m lediglich das Mindestmaß aufweisen, ergibt sich doch eine deutliche Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr. Es steht ein markierter Schutzraum zur Verfügung. Die Nutzung des Straßenzuges durch den Radverkehr ist für den Kfz-Verkehr deutlich besser erkennbar.

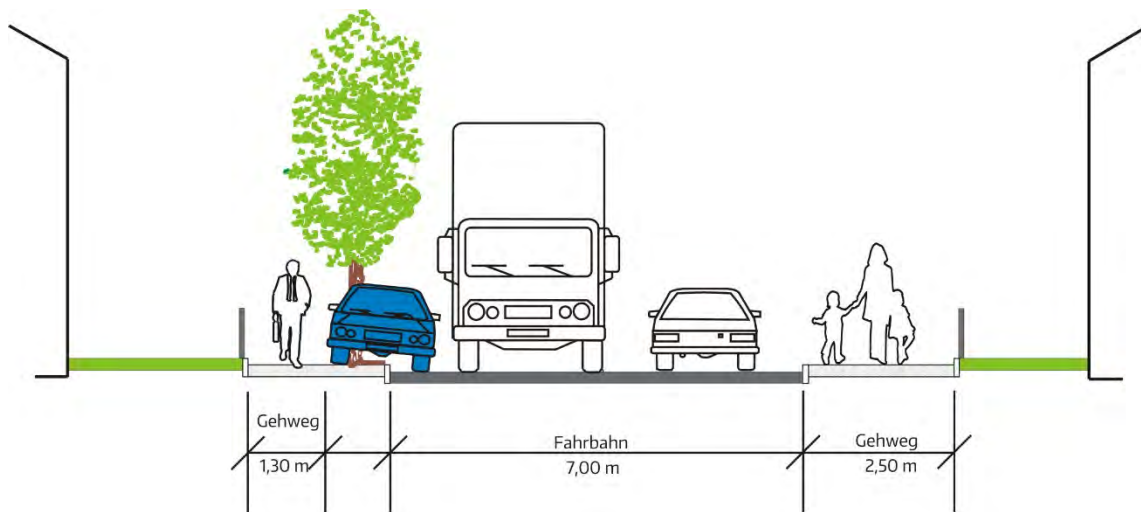


Abb. 44: Querschnitt Uelleber Straße - Bestand (BR stadtauswärts)

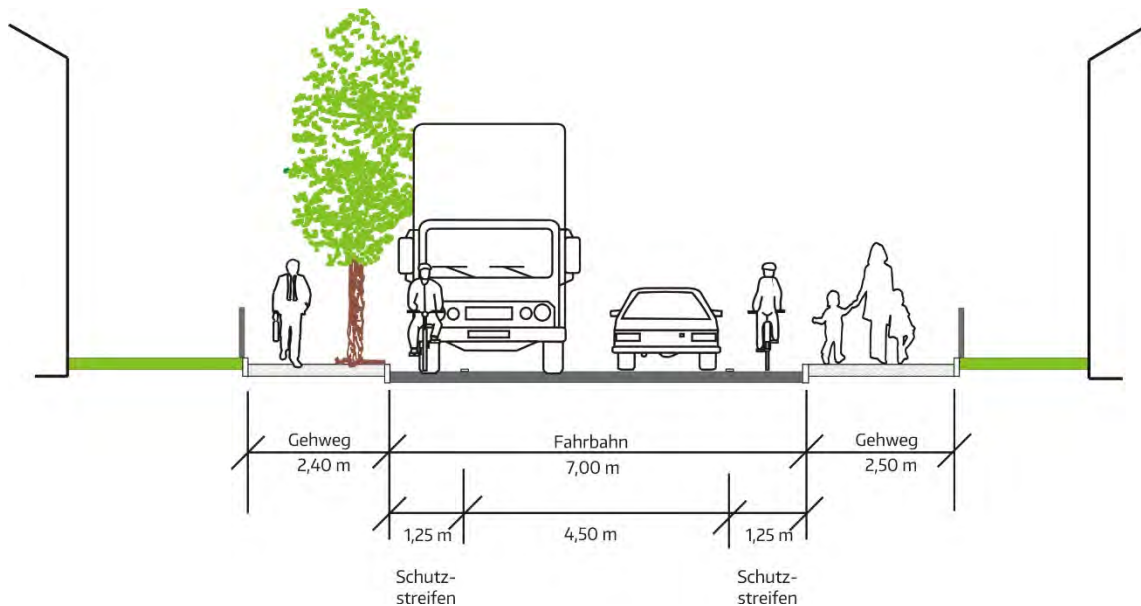


Abb. 45: Querschnitt Uelleber Straße - Umgestaltungsvorschlag (BR stadtauswärts)

Um die Realisierung der beidseitigen Schutzstreifen zu ermöglichen, ist eine Aufhebung des Gehwegparkens auf der Ostseite im Abschnitt zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Salzmannstraße notwendig. Nur so kann eine durchgängige Fahrbahnbreite von 7,00 m gewährleistet werden. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Aufhebung der Stellplätze nicht vor-dergründig und ausschließlich aus Gründen der Radverkehrsförderung vorgenommen wird. Der Hauptanlass ergibt sich aus dem Fußverkehr. Die aktuelle Restgehwegbreite neben den parkenden Fahrzeugen (siehe Abb. 44) liegt mit ca. 1,30 m deutlich unter dem Mindestmaß von 2,30 m. Die entstehenden Behinderungen für den Fußverkehr sind nicht akzeptabel.

Durch die Aufhebung des Parkens verbessern sich parallel die Rahmenbedingungen für den Begegnungsfall zweier größerer Fahrzeuge. Ansonsten ändert sich durch die Schutzstreifenmarkierung für den Kfz-Verkehr wenig, denn der Radverkehr nutzt bereits heute die Fahrbahn. Im Begegnungsfall größere Fahrzeuge kann der Schutzstreifen mitgenutzt werden.

Im Abschnitt zwischen Schäferstraße und Puschkinallee ist neben den Geradeausfahrstreifen jeweils eine zusätzliche Linksabbiegespur vorhanden. Die konkreten Möglichkeiten für eine Fortführung der Schutzstreifen sind hier im Rahmen weiterer Detailplanungen zu prüfen. Es ist jedoch wahrscheinlich, dass hierfür verkehrstechnische und / oder bauliche Veränderungen, z. B. eine Veränderung der Signalisierung oder eine leichter Bordversatz erforderlich sind.

Die Schaffung von Radverkehrsanlagen zwischen Südstraße und Uellenen bildet einen langfristigen Maßnahmenbaustein.

R 3.4 Humboldtstraße / Gadollastraße

Der Straßenzug Humboldtstraße / Gadollastraße bildet eine wichtige Verbindung zwischen Gotha-West und der Altstadt. Darüber hinaus werden im westlichen Abschnitt durch die Humboldtstraße wichtige Verbindungsfunktionen zwischen Coburger Platz und den Wohngebieten um die Waltershäuser bzw. Reinhardsbrunner Straße sowie in Richtung Sundhausen erfüllt. Hierbei spielen auch topographische Aspekte eine Rolle.

Diese Funktionen spiegeln sich auch in hohem Kfz-Verkehrsaufkommen wider. Diese bewegen sich im Bereich zwischen 9.100 und 12.150 Kfz/24h. Gemäß ERA ist mindestens eine Teilseparation, besser eine Separation des Radverkehrs anzustreben.

Im Verlauf des Straßenzuges Humboldtstraße / Gadollastraße sind teilweise unterschiedliche Fahrbahnbreiten vorhanden. Für weite Abschnitte beträgt die Breite mehr als 7,00 m, sodass eine beidseitige Schutzstreifenmarkierung möglich ist.

Allerdings gibt es abschnittsweise Engstellen, wie zwischen Kantstraße und Hölderlinstraße. Dort beträgt die Fahrbahnbreite lediglich ca. 5,80 m. Es sollte zumindest einseitig in bergabwärtiger Richtung auch hier ein 1,25 m breiter Schutzstreifen angelegt werden. Auch im Abschnitt zwischen August-Creutzburg-Straße und Stölzelstraße wird die Fahrbahnbreite wahrscheinlich punktuell geringfügig unter 7,00 m liegen. Der einseitige Schutzstreifen ist demnach in jedem Fall durchgängig anzulegen, an den Parkbuchten ggf. mit einem 0,50 m breiten Sicherheitstrennstreifen. Eine genauere Messung in diesen Abschnitten ist generell empfehlenswert. Mittelfristig ist eine Verbreiterung des Fahrbahnquerschnittes anzustreben, um auch hier eine beidseitige Schutzstreifenmarkierung zu ermöglichen.

Trotz der hohen Verkehrsaufkommen und bestehender Alternativrouten (Liebtrauweg bzw. Große Fahnenstraße / Eschleber Straße) ist der Straßenzug Humboldtstraße / Gadollastraße für den innerstädtischen Radverkehr von Bedeutung, da er eine kurze direkte und bevorrechtigte Verbindung ermöglicht. Daher ist mittelfristig ein durchgehendes Radverkehrsangebot anzustreben. Dies sollte möglichst auch im Zuge der Bürgerau und Berthavon-Suttner-Straße weiter fortgesetzt werden.

Sofern die im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes vorgeschlagene Umgestaltung des Knotenpunktes Humboldtstraße / Gadollastraße / 18.-März-Straße zum Minikreisverkehr kurz- bis mittelfristig nicht möglich ist, sollte hier zumindest eine durchgängige Radverkehrsführung ergänzt werden (siehe Abb. 46).

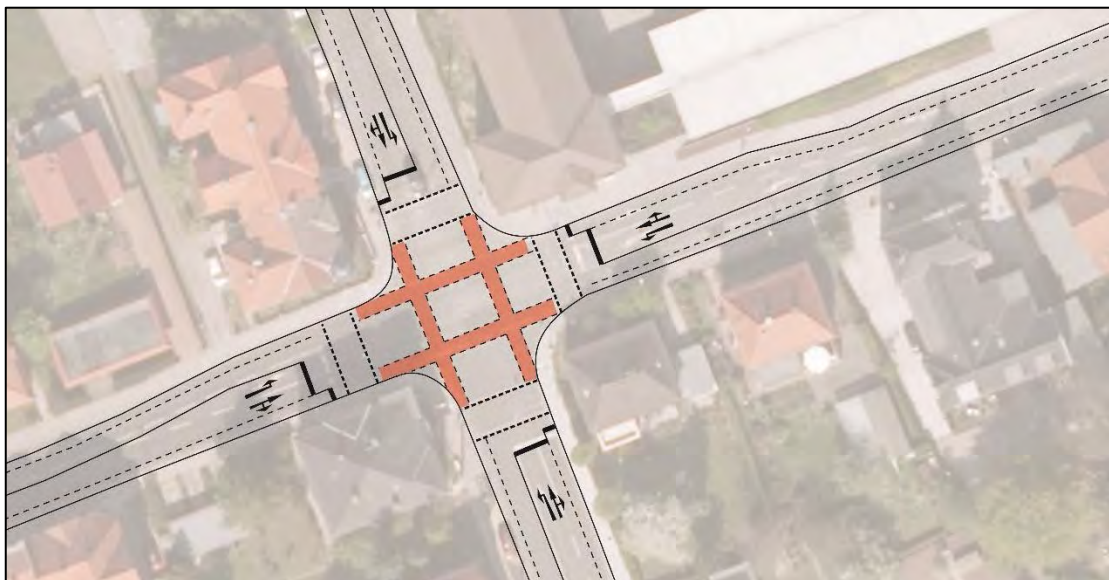


Abb. 46: Prinzipalskizze KP Humboldtstraße / Gadollastraße / 18.-März-Straße

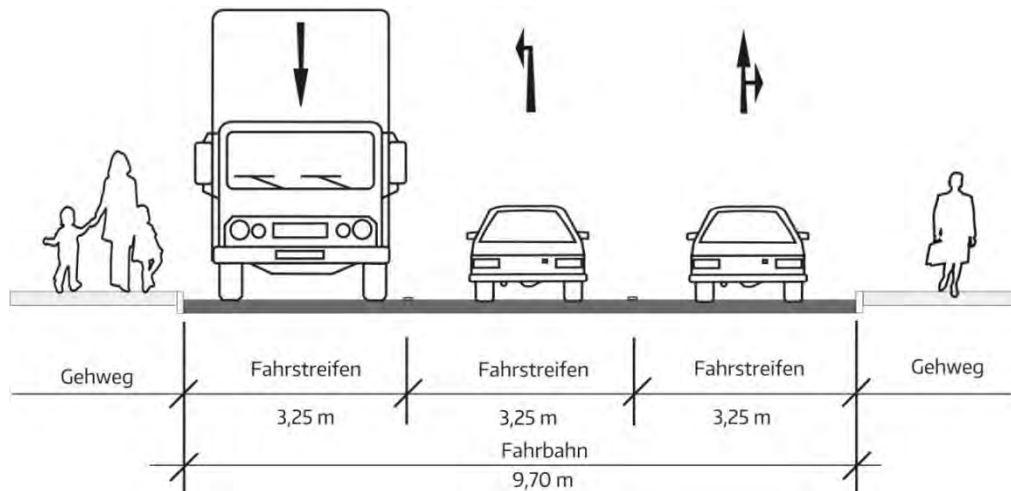


Abb. 47: KP-Zufahrt Humboldtstraße - Bestand (BR stadteinwärts)

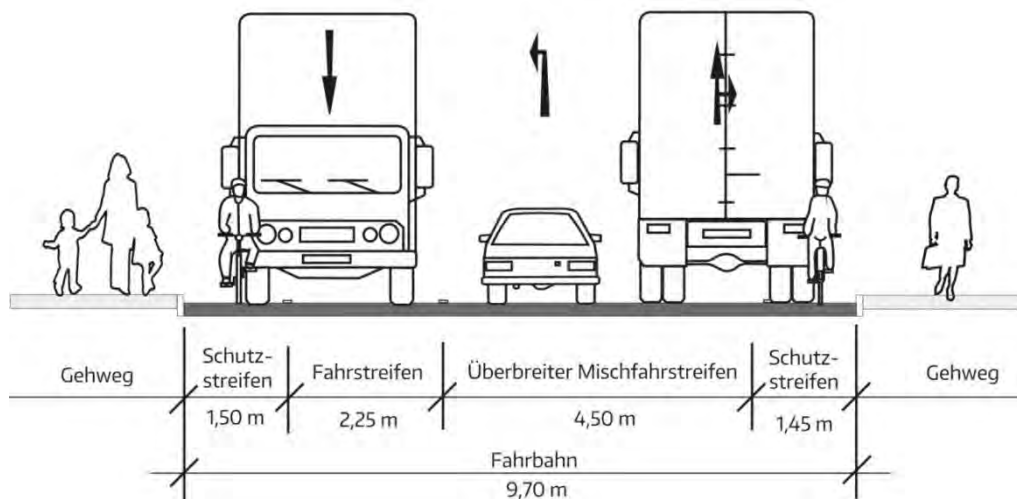


Abb. 48: KP-Zufahrt Humboldtstraße - Umgestaltungsvorschlag (BR stadteinwärts)

Hierbei werden die Linksabbieger, statt in gesonderten Abbiegefahrstreifen (siehe Bestand in Abb. 47), gemeinsam mit den anderen Verkehrsströmen in einem überbreiten Mischfahrstreifen geführt (siehe Abb. 48). Dieser weist eine Breite von 4,50 m neben dem Schutzstreifen auf. Damit können sich zwei Pkw nebeneinander aufstellen. Auch das Vorbeifahren von Lkw an wartenden Linksabbiegern ist weiterhin möglich. Unter Nutzung des Schutzstreifens stehen hierfür ausreichende Breiten zur Verfügung.

Hinsichtlich des Signalisierungssystems sind keine Veränderungen erforderlich. Bereits heute werden alle Fahrrichtungen einer Zufahrt gemeinsam mittels „Vollscheibe“ (Signalgeber ohne Richtungspfeile) signalisiert. Auch bezüglich der Räumzeiten sollte das Fahrrad aktuell bereits maßgebend für die Bemessung sein.

R 3.5 18.-März-Straße

In der 18.-März-Straße wurde der bisher einzige Schutzstreifen im Gothaer Stadtgebiet realisiert. Dieser beschränkt sich allerdings auf den Abschnitt zwischen Gadollastraße und Reinhardsbrunner Straße.

Im nördlich angrenzenden Abschnitt zwischen Gadollastraße und Eisenacher Straße existieren aktuell keine Radverkehrsanlagen. Der Straßenraum ist mit ca. 9,00 m jedoch auch hier für eine Fortführung der Schutzstreifen ausreichend breit. Diese sollten mit einer Breite von 1,50 m markiert werden. Zusätzlich sollte jeweils ein 0,50 m breiter Sicherheitstrennstreifen gegenüber den im Seitenraum parkenden Fahrzeugen vorgesehen werden.

Damit ergibt sich eine Restfahrbahnbreite von 5,00 m. Diese ermöglicht den Begegnungsfall zweier Pkw. Beim Begegnen größerer Fahrzeuge kann der Schutzstreifen mitgenutzt werden.

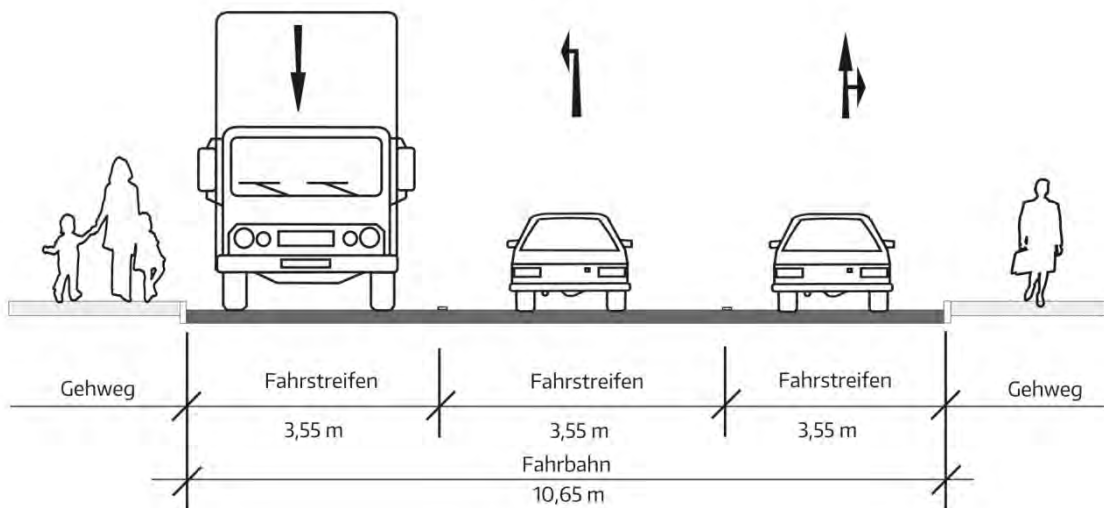


Abb. 49: KP-Zufahrt 18.-März-Straße - Bestand (BR Norden)

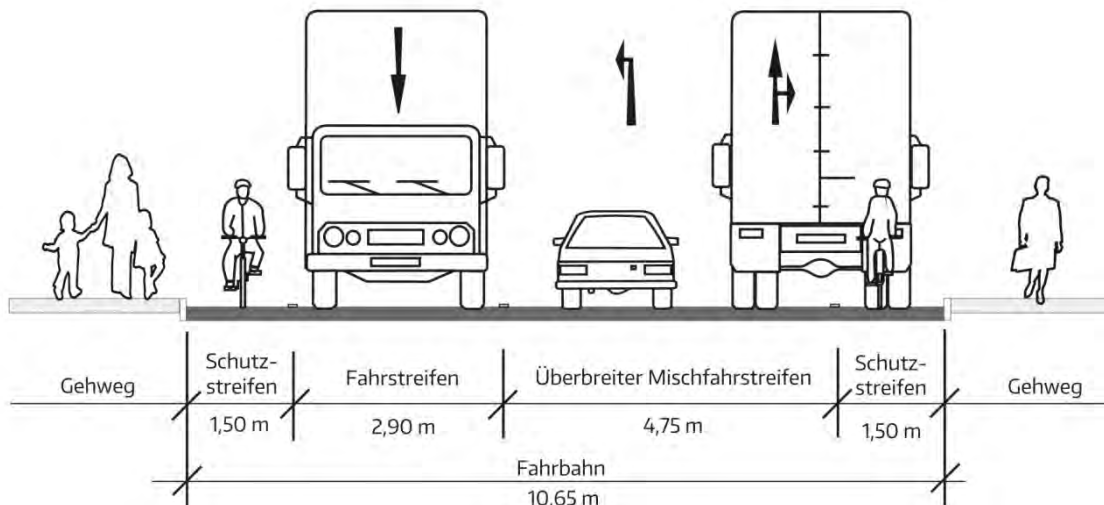


Abb. 50: KP-Zufahrt 18.-März-Straße - Umgestaltungsvorschlag (BR Norden)

Am Knotenpunkt Humboldtstraße / Gadollastraße / 18.-März-Straße erfolgt die Durchbindung der Schutzstreifen in der gleichen Form, wie im Verlauf des Straßenzuges Humboldtstraße / Gadollastraße (siehe Abb. 46). Die beiden bestehenden Fahrstreifen in der Zufahrt werden zu einem Mischfahrstreifen zusammengefasst. Aufgrund der etwas größeren Bestandsbreite (siehe Abb. 49) fallen die jeweiligen Fahrstreifen jedoch großzügiger aus. So können die Schutzstreifen mit einer Breite von 1,50 m über den Knotenpunkt geführt werden. Für den Kfz-Verkehr verbleiben ein überbreiter Mischfahrstreifen mit einer Breite von 4,75 m sowie eine Restfahrstreifenbreite von 3,00 m in der Knotenpunktausfahrt.

In Anlehnung an diese Lösung sollten auch im südlichen Knotenpunktarm die Schutzstreifen bis in den Kreuzungsbereich verlängert werden. Parallel ist auch für die untergeordneten Einmündungen im Abschnitt zwischen Gadollastraße und Reinhardtsbrunner Straße eine Durchführung der Schutzstreifen zu empfehlen. Entsprechend der aktuellen Regelwerke ist dies nunmehr zulässig bzw. wird so empfohlen.

R 3.6 August-Creutzburg-Straße / Prießnitzstraße

Der Straßenzug August-Creutzburg-Straße / Prießnitzstraße bildet ausgehend von der Eisenacher Straße die erste Querverbindung im Gothaer Stadtgebiet in Richtung Süden. Parallel dient der Straßenzug der Bündelung des Erschließungsverkehrs im Stadtteil Gotha-West. Er wird täglich von 6.400 – 8.000 Kfz/24h genutzt. Gemäß ERA besteht damit ein Bedarf für die Schaffung von Radverkehrsanlagen. Dieser wird dadurch verstärkt, dass in Richtung Süden eine Steigung zu überwinden ist.

Die Fahrbahnbreiten im Zuge der August-Creutzburg-Straße schwanken zwischen 6,60 m und 7,80 m. Auf der Westseite ist teilweise ein Längsparkstreifen neben der Fahrbahn angeordnet (siehe Abb. 51). Damit ist eine durchgängige Markierung beidseitiger Schutzstreifen nicht möglich.

Um dennoch zumindest in bergwärtiger Richtung einen Schutzraum für den hier mit geringerer Geschwindigkeit fahrenden Radverkehr zu schaffen, ist die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens zu empfehlen. Neben diesem sollte ein 0,50 m breiter Sicherheitstrennstreifen zum Parkstreifen eingeordnet werden (siehe Abb. 52).

In talwärtiger Richtung ist die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Kfz- und Radverkehr nicht so groß, so dass hier auch perspektivisch ein Schutzstreifen nicht zwingend erforderlich ist.

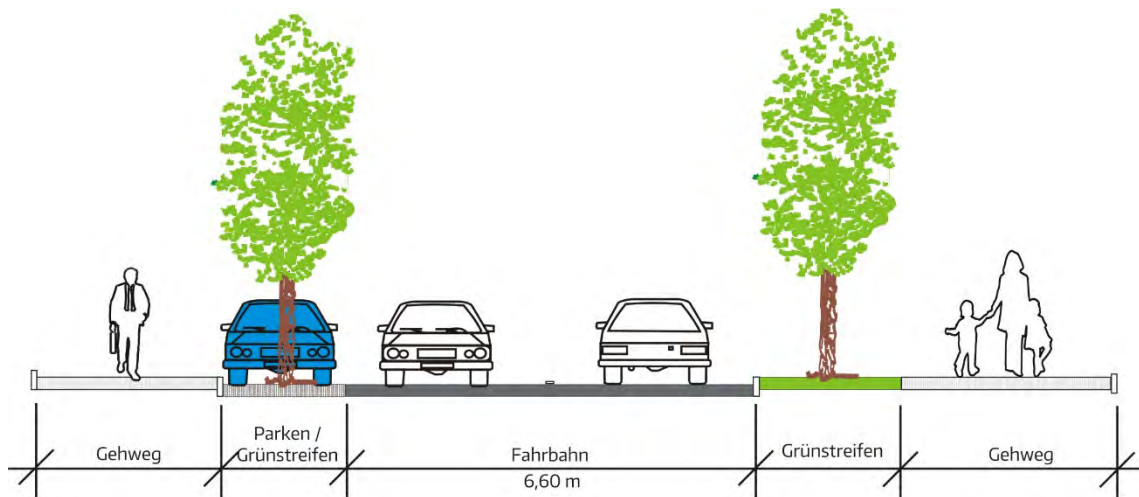


Abb. 51: Querschnitt August-Creutzburg-Straße - Bestand (BR Norden)

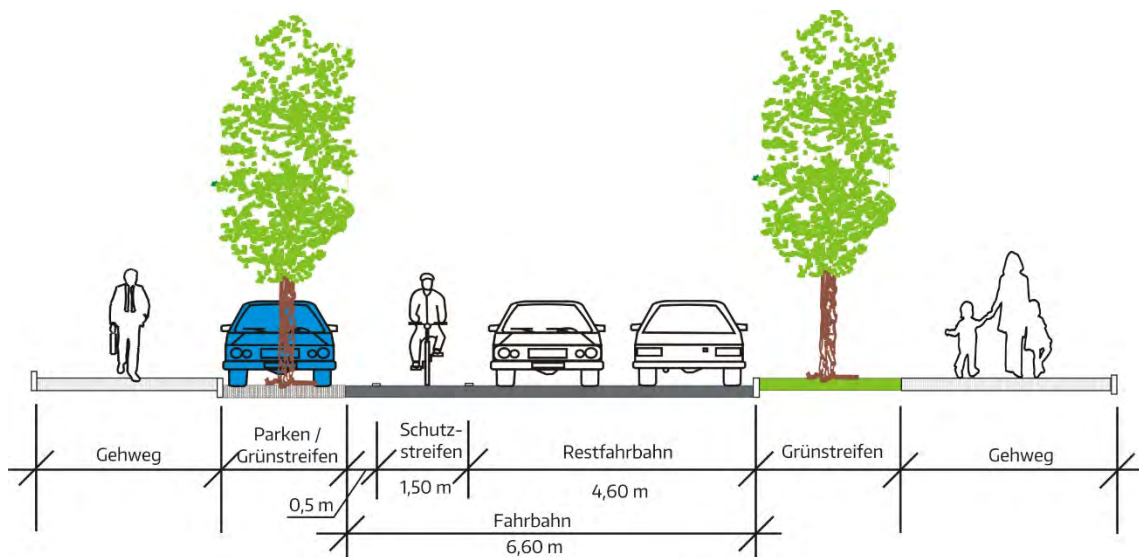


Abb. 52: Querschnitt August-Creutzburg-Straße - Umgestaltungsvorschlag (BR Norden)

Für den Abschnitt zwischen Humboldtstraße und Lindemannstraße ist hingegen eine beidseitige Schutzstreifenmarkierung zu empfehlen. Dieser Abschnitt wird einerseits am stärksten durch den Kfz-Verkehr genutzt und hat andererseits die höchste Bedeutung für den Radverkehr.

In der Prießnitzstraße liegt die Fahrbahnbreite ebenfalls durchgängig unter 7,00 m. Auch hier könnte kurz- bis mittelfristig eine einstreifige Schutzstreifenlösung umgesetzt werden. Mittel- bis langfristig sollte beim Um- und Ausbau auf eine Fahrbahnbreite von 7,50 m einschließlich beidseitiger Schutzstreifen mit einer Breite von 1,50 m orientiert werden. Auch dieser Abschnitt hat als Querverbindung zur Eisenacher Straße sowie zum Berggartenweg etwas höhere Funktionen für die Erschließung von Gotha-West, als der Mittelabschnitt.

R 3.7 Tallage

Der Straßenzug Enckestraße / Steinmühlenallee / Friedrich-Perthes-Straße / Mühlgrabenweg / Mohrenstraße zwischen Europakreuzung und Hersdorfplatz bündelt den Nord-Süd-Kfz-Verkehr zwischen Autobahn und Bad Langensalza innerhalb des Gothaer Stadtgebietes. Diese Bündelungsfunktionen sollen zukünftig weiter gestärkt werden. Schon heute nutzen täglich zwischen 9.000 und 17.000 Kfz/24h den Straßenzug. Tendenziell ist in dieser Relation mit einem weiteren Anstieg der Verkehrsaufkommen zu rechnen.

Im Radverkehrsnetz ist der Straßenzug lediglich abschnittsweise von Bedeutung. Parallel zur Hauptverkehrsstraße besteht zwischen Reyherstraße und Mohrenplatz / ZOB entlang des Flutgrabens eine durchgehende Radverkehrsverbindung.

Im Zuge der Mohrenstraße zwischen Mohrenplatz / ZOB und Hersdorfplatz sollte perspektivisch ein gesondertes Radverkehrsangebot möglichst als Radfahrstreifen im Rahmen einer grundhaften Umgestaltung vorgesehen werden. Der Straßenraum ist hierfür ausreichend breit.

R 3.8 Ohrdruffer Straße

Die Ohrdruffer Straße zählt mit einem Verkehrsaufkommen von 13.800 bis 21.000 Kfz/24h zu den am stärksten befahrenen Straßen im Gothaer Stadtgebiet. Auch für den Radverkehr besitzt sie wichtige Verbindungsfunktionen insbesondere für die südlichen Stadt- und Ortsteile. Ursächlich dafür sind vor allem die Bündelungseffekte im Bereich der Bahnquerung.

Im Bestand sind trotz der hohen Verkehrsaufkommen keine durchgängigen Radverkehrsanlagen vorhanden. Lediglich südlich der Haltestelle „Friedensteinkaserne“ und nördlich des Töpfler Weges existiert aktuell ein Radverkehrsangebot. Dazwischen besteht eine Lücke, die es zu schließen gilt.

Im Abschnitt zwischen Am Lindenhügel und der Töpfler Straße liegt die Fahrbahnbreite mit 9,25 m deutlich über dem erforderlichen Regelmaß von 6,50 m (siehe Abb. 53). Die im Kfz-Verkehr nicht benötigten Flächen sollten für den Radverkehr verwendet werden. Für eine Markierung von Radstreifen sind diese jedoch nicht ausreichend. Hierfür ist eine Mindestbreite von insgesamt 9,70 m erforderlich. Allerdings kann ein überbreiter Schutzstreifen mit einer ähnlichen Wirkung, wie ein Radstreifen umgesetzt werden (siehe Abb. 54).

Zwischen den Schutzstreifen verbleibt eine Restfahrbahnbreite von 6,00 m. Diese kann in zwei reguläre 3,00 m breite Richtungsfahrstreifen untergliedert werden. Eine Mitnutzung des Schutzstreifens ist daher auch durch den Schwerverkehr nicht erforderlich. Ergänzend zur Schutzstreifenmarkierung ist im Sinne der optischen Gliederung eine durchgehende Straßenraumbefreiung

grünung zu empfehlen. Durch diese wären positive Effekte hinsichtlich der Verstärkung des Verkehrsflusses möglich. Inwieweit derartige Begrünungsmöglichkeiten bestehen, ist anhand des Leitungsbestandes im unterirdischen Straßenraum zu prüfen.

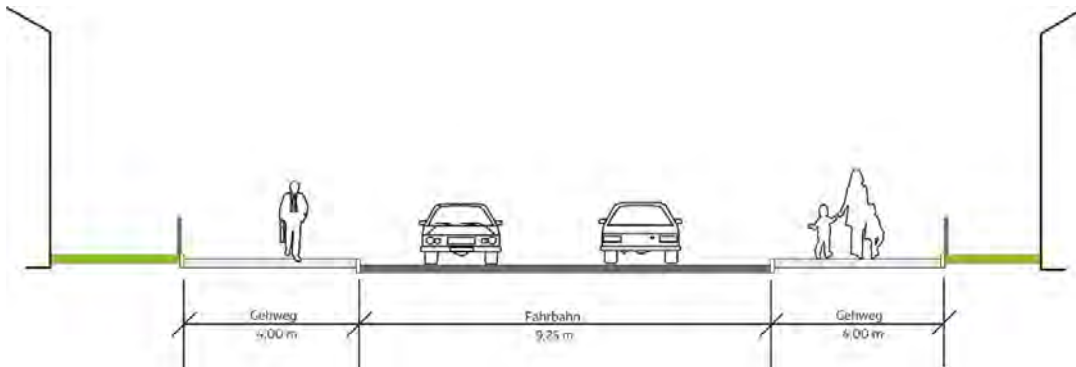


Abb. 53: Querschnitt Ohrdruffer Straße - Bestand (BR Süden)

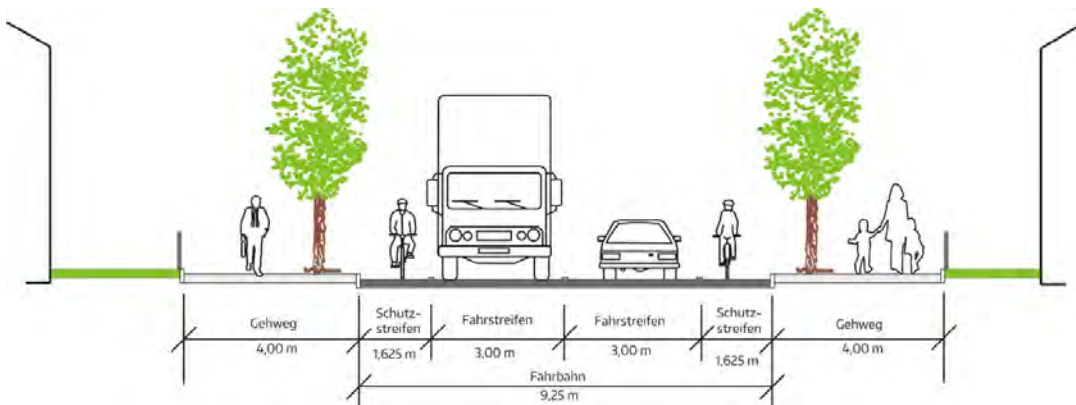


Abb. 54: Querschnitt Ohrdruffer Straße - Umgestaltungsvorschlag (BR Süden)

Für die Akzeptanz der Schutzstreifenlösung ist die Anbindung an die bestehenden Anlagen von hoher Bedeutung.

Für die Lücke zwischen Am Lindenhügel und Haltestelle „Friedensteinkaserne“ sollte eine durchgehende Freigabe des ostseitigen Gehweges in beiden Fahrtrichtungen zwischen der Fußgänger-LSA in der Ohrdruffer Straße und der Haltestelle geprüft werden. Die Fußverkehrsaufkommen sind hier gering. Abgesehen von der Schlegelstraße bestehen keine Ein- und Ausfahrten. Voraussetzung für die Gehwegfreigabe ist allerdings die mit hohem baulichen Aufwand verbundene Verbreiterung des Gehweges auf eine Mindestbreite von 2,50 m. Eine Weiterführung des Radverkehrs auf der Fahrbahn scheidet angesichts der Verkehrsraumaufteilung aus und ist mit deutlich höheren Konfliktpotenzialen verbunden. Wichtig bei der Führung im Seitenraum ist, dass im Bereich der Einmündung der Schlegelstraße eine deutliche Markierung des in beiden Richtungen verkehrenden Radverkehrs erfolgt. Eine generelle Führung über die Schlegelstraße zumindest bis zur Harjesstraße ist alternativ denkbar (Einbahnfreigabe erforderlich), wird jedoch aufgrund der entstehenden Umwege wahrscheinlich keine Akzeptanz fin-

den. Zur Anbindung des Gebietes Am Lindenhügel sollten die Schutzstreifen auch südlich der Fußgänger-LSA bis in den Knotenpunktbereich fortgesetzt werden.

Am nördlichen Ende des Schutzstreifenabschnittes ist eine zusätzliche Quermöglichkeit erforderlich, um in beiden Richtungen die Anbindung des Töpfler Weges sowie des Straßenzuges Am Viadukt / Seebergstraße sicherzustellen. In stadtauswärtiger Richtung ist eine Überführung aus dem Seitenraum auf die Fahrbahn bereits nördlich der Zufahrt zur Tankstelle anzustreben. Ziel ist die Vermeidung von Konflikten mit ein- und ausbiegenden Kraftfahrzeugen.

Eine Weiterführung der Schutzstreifen bis zur Europakreuzung ist prinzipiell denkbar, jedoch angesichts der vergleichsweise geringen Konfliktpotenziale im Seitenraum nicht zu empfehlen. Abhängigkeiten ergeben sich in diesem Zusammenhang jedoch mit den zukünftigen Nutzungsmöglichkeiten der Fußgängerbrücke am Viadukt („Spinne“) für den Radverkehr (siehe Kapitel 3.3.2).

R 3.9 Seebergstraße / Oststraße / Lassallestraße

Der Straßenzug Seebergstraße / Oststraße / Lassallestraße ist aktuell Bestandteil der B 247 und nimmt aufgrund der Tonnagebeschränkungen im Zuge der Langensalzaer Straße (Durchfahrtsverbot für Fahrzeuge > 16 t zwischen Steinstraße und Hersdorfplatz) große Teile des Nord-Süd-Schwerverkehrs auf. Ansonsten sind innerstädtische Binnenverkehre dominierend. Daraus generieren sich mittlere Verkehrsaufkommen zwischen 4.400 und 6.400 Kfz/24h.

Für den Radverkehr bildet der Straßenzug eine wichtige Verbindungsachse in Gotha Ost, speziell auch wegen der Einzelhandelseinrichtungen im Umfeld der Alten Druckerei sowie als Verbindung nach Siebleben.

Im Abschnitt zwischen Fichtestraße und Erfurter Landstraße sind die Fahrbahnbreiten für eine beidseitige Markierung von Schutzstreifen nicht ausreichend. In diesem Abschnitt könnte jedoch eine einseitige Schutzstreifenmarkierung vorgesehen werden. Diese sollte vorzugsweise auf der Ostseite angeordnet werden. Auf dieser Seite zweigen an vier Stellen Nebenstraßen ab. Durch die Schutzstreifenmarkierung ist eine bessere Wahrnehmung des Radverkehrs durch ab- und einbiegende Fahrzeuge möglich. Mittelfristig sollte geprüft werden, ob auch auf der Gegenseite die Voraussetzungen für eine Markierung eines Schutzstreifens geschaffen werden können. Allerdings ist der Straßenraum insgesamt vergleichsweise schmal.

Im Abschnitt zwischen Erfurter Straße und Schlichtenstraße ist eine beidseitige Schutzstreifenmarkierung im Bestand möglich. Die Fahrbahnbreite liegt hier über 7,00 m.

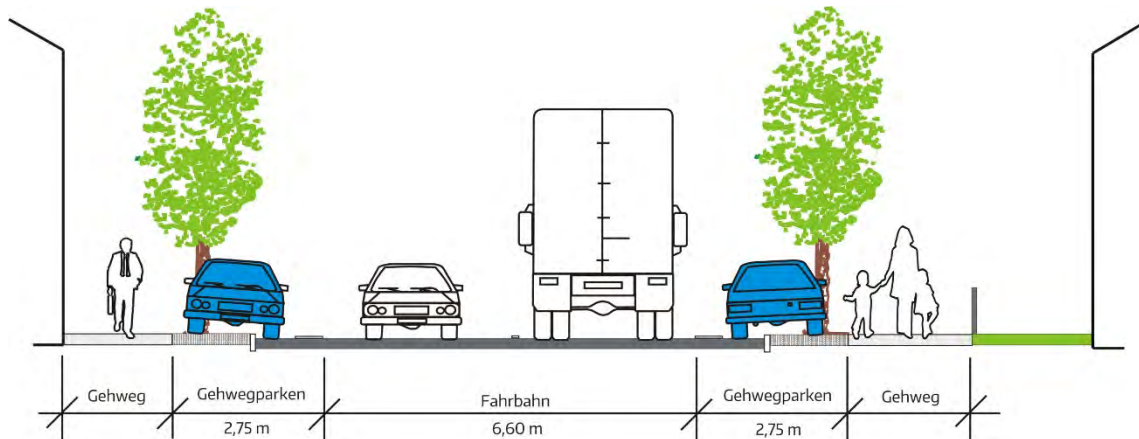


Abb. 55: Querschnitt Oststraße - Bestand (BR Norden)

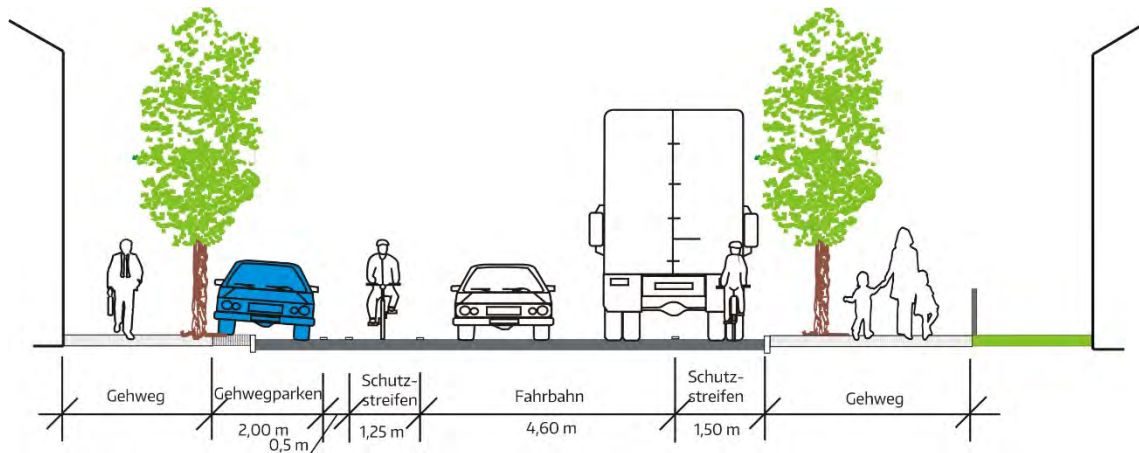


Abb. 56: Querschnitt Oststraße - Umgestaltungsvorschlag (BR Norden)

In der nördlich angrenzenden Oststraße ist die Fahrbahn zwar ebenfalls breiter als 7,00 m. Jedoch wird diese in den Seitenbereichen durch parkende Fahrzeuge mitgenutzt (siehe Abb. 55). Die zwischen den Parkstreifen verbleibende Restfahrbahnbreite ist nicht ausreichend, um Radverkehrsanlagen markieren zu können.

Als Voraussetzung für die Markierung beidseitiger Schutzstreifen ist daher zumindest einseitig eine Aufhebung des Gehwegparkens erforderlich (siehe Abb. 56). Auf der Seite, auf welcher weiterhin geparkt wird, sollte neben dem Schutzstreifen ein 0,50 m breiter Sicherheitstrennstreifen vorgesehen werden.

Mit dem Wegfall der Parkmöglichkeiten auf der einen Seite ergeben sich auch für die andere Seite Veränderungen. Hier verringert sich der Flächenbedarf für die parkenden Fahrzeuge im Seitenraum. Das Gehwegparken kann stärker in Richtung Fahrbahn orientiert erfolgen. Damit verbessert sich parallel auf beiden Seiten die Situation für den Fußverkehr deutlich.

Angesichts der im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes angedachten Veränderungen wird die Verkehrsbedeutung des Straßenzuges Seeberg-

straße / Oststraße / Lassallestraße zukünftig etwas abnehmen. Dennoch wird dieser auch weiterhin wichtige Bündelungsfunktionen im Binnenverkehr erfüllen. Anhand der tatsächlichen verkehrlichen Entwicklung sollte angesichts der Einschränkungen für den ruhenden Verkehr die Notwendigkeit von Radverkehrsanlagen vor der Umsetzung nochmals geprüft werden.

R 3.10 Salzgitterstraße / Fichtestraße

Im Zuge der Salzgitterstraße und Fichtestraße existiert im Bestand zwar ein Angebot für den Radverkehr. Es handelt sich dabei jedoch lediglich um einen einseitigen in beiden Fahrrichtungen zur Nutzung freigegebenen Gehweg. Im Sinne der Radverkehrsförderung ist dieser nicht optimal.

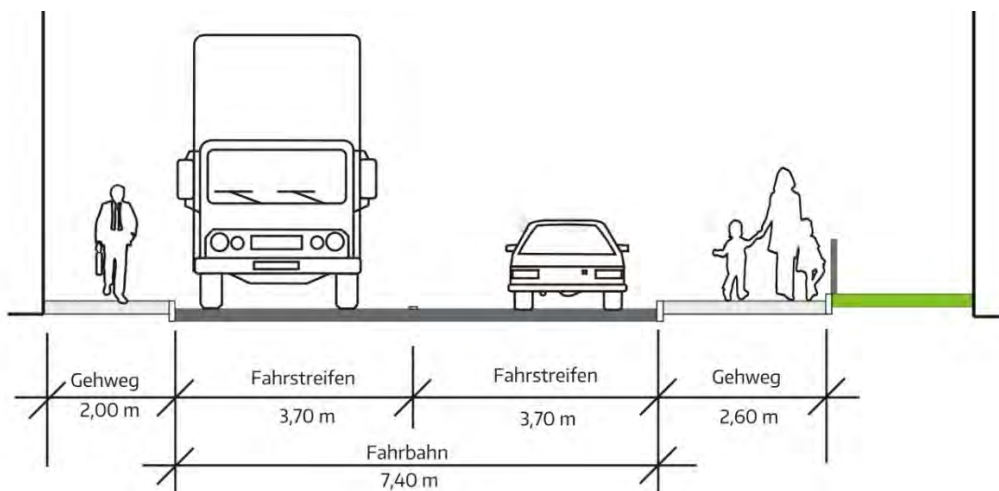


Abb. 57: Querschnitt Salzgitterstraße - Bestand (BR Westen)

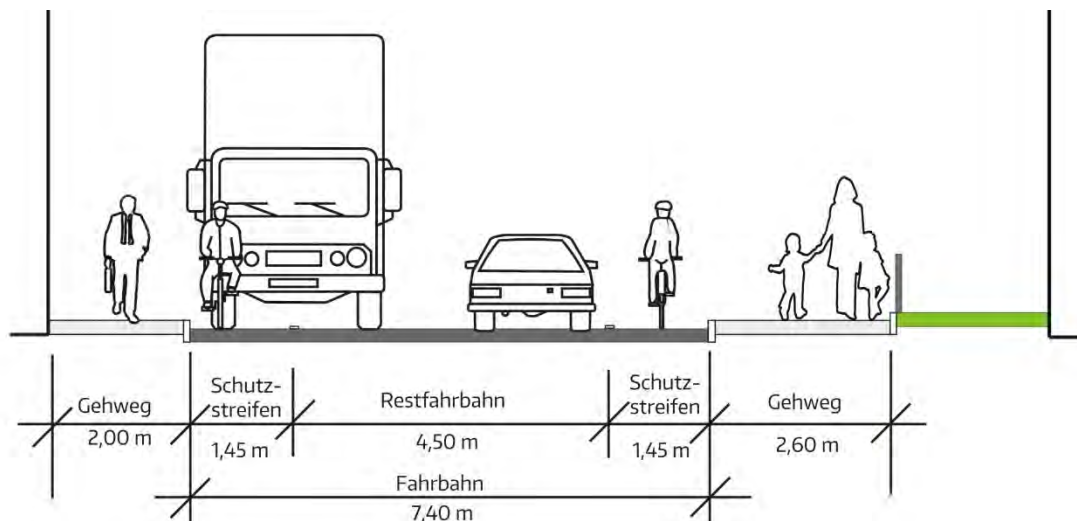


Abb. 58: Querschnitt Salzgitterstraße - Umgestaltungsvorschlag (BR Westen)

Da im Abschnitt zwischen Mönchallee und Gleichenstraße eine Fahrbahnbreite von 7,40 m zur Verfügung steht (siehe Abb. 57), bietet sich die Markierung von Schutzstreifen als mögliche Alternative an (siehe Abb. 58). Diese erreichen mit einer Breite von 1,45 m fast die Regelbreite von 1,50 m. Ange-

sichts der Verkehrsaufkommen zwischen 12.000 und 16.000 Kfz/24h ist dies keine Optimallösung. Allerdings sind die Konfliktpotenziale deutlich geringer, als im Seitenraum. An einer Vielzahl von Einmündungen sowie Grundstückszufahrten existieren vor allem im Abschnitt zwischen Mönchallee und Bertha-Schneyer-Straße schwierige Sichtbeziehungen.

Auch westlich der Gleichenstraße wäre eine fahrbahnseitige Radverkehrsführung wünschenswert. Im Bestand steht hier eine Fahrbahnbreite von mindestens 13,40 m zur Verfügung. Die Fahrbahn gliedert sich jeweils in zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung. Aktuell wird der Straßenabschnitt durch ca. 23.000 Kfz/24h genutzt.

Ab einer Fahrbahnbreite von 13,00 m kann gemäß ERA auf 4-streifigen Straßen eine Schutzstreifenmarkierung erfolgen. Auch hinsichtlich des Regелеinsatzbereiches sind die Einsatzkriterien bezogen auf das Verkehrsaufkommen erfüllt. Allerdings ist eine durchgängige Schutzstreifenmarkierung (1,50 m Schutzstreifen + 5,20 m überbreite Mischspur) im konkreten Fall schwierig. Problematisch ist die Spuraddition am Knotenpunkt Salzgitterstraße / Gleichenstraße in Fahrtrichtung Europakreuzung. Hier ist eine Teilnutzung der bestehenden Fahrbahnflächen für die Schutzstreifenmarkierung nicht praktikabel. Zudem würden sich Verflechtungsvorgänge mit einem erhöhten Konfliktpotenzial ergeben.

Mittel- bis langfristig ist mit dem Bau der Ortsumgehung Siebleben sowie von deren Verknüpfung bis zur Tallage mit einer deutlichen Abnahme der Verkehrsaufkommen im Zuge der Salzgitterstraße / Fichtestraße zu rechnen. Dann ergeben sich neue Gestaltungspotenziale für die Verlängerung der Radverkehrsanlagen bis zur Europakreuzung.

R 3.11 Kindleber Straße

Durch die an der Kindleber Straße angesiedelte Staatliche Gewerblich-Technische Berufsbildende Schule Gotha sowie die Gewerbeeinrichtungen ergibt sich zwischen Gotha-Ost bzw. Ostbahnhof und den östlich der Bahn liegenden Bereichen wichtiger Verknüpfungsbedarf im Radverkehr. Aktuell existieren östlich der Bahnquerung keine gesonderten Radverkehrsanlagen. Trotz Verkehrsaufkommen von teilweise deutlich über 7.000 Kfz/24h wird der Radverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn abgewickelt. Häufig wird dadurch unzulässigerweise der Gehweg genutzt. Dies führt wiederum zu Konflikten mit dem Fußverkehr. Verstärkend kommt hinzu, dass abschnittsweise lediglich einseitig ein Gehweg existiert.

Die zur Verfügung stehenden Fahrbahnflächen sind bis zum Berufsschulzentrum breiter, als die innerorts erforderliche Regelbreite von 6,50 m. Im schmalsten Abschnitt stehen aktuell 7,50 m zur Verfügung (siehe Abb. 59).

Damit ist eine beidseitige Markierung von Schutzstreifen möglich (siehe Abb. 60).

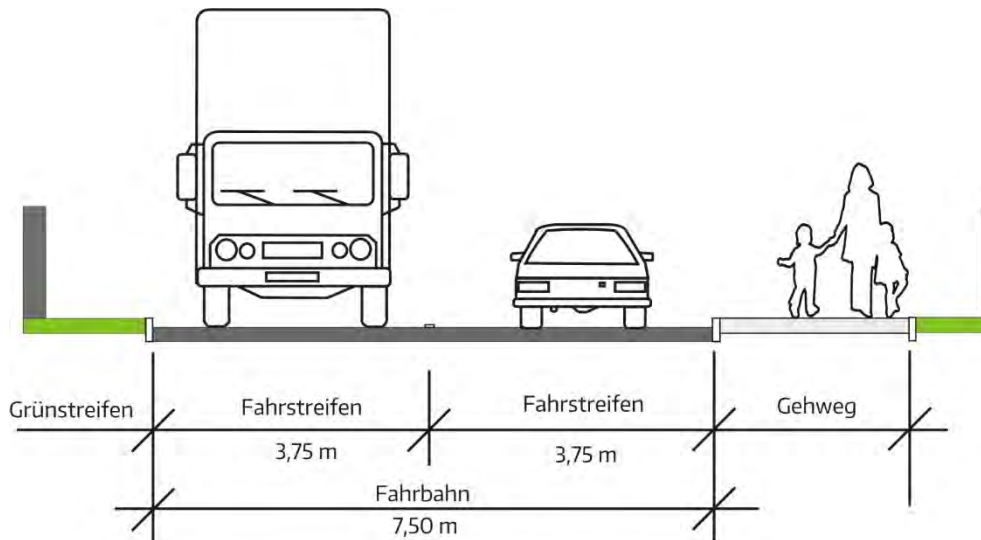


Abb. 59: Querschnitt Kindleber Straße - Bestand (BR Osten)

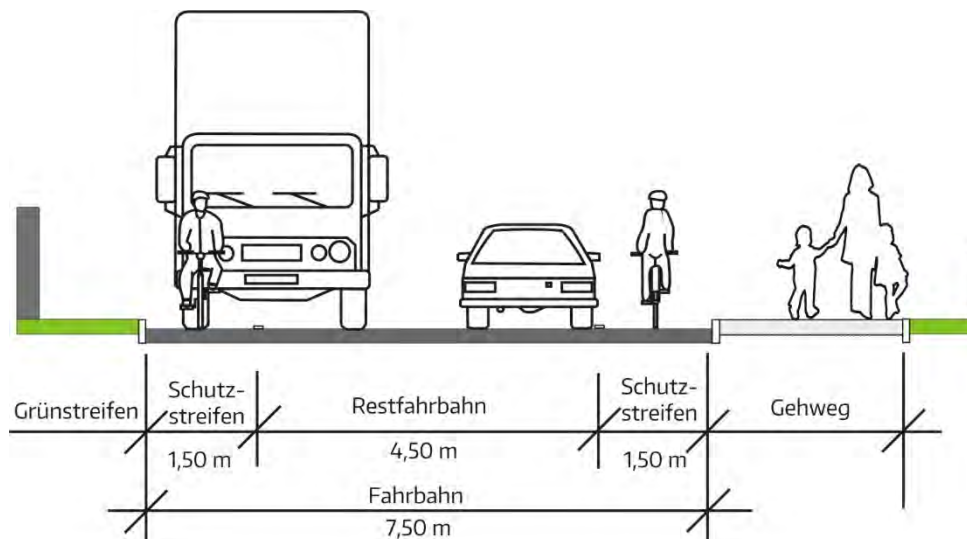


Abb. 60: Querschnitt Kindleber Straße - Umgestaltungsvorschlag (BR Osten)

Zirka 100 m westlich des Berufsschulzentrums reduziert sich die Fahrbahnbreite jedoch auf unter 7,00 m. In diesem Abschnitt sowie auch weiter in Richtung Osten ist eine beidseitige Schutzstreifenmarkierung nicht möglich.

Stattdessen ist die Anordnung eines einseitigen Schutzstreifens für die stadteinwärtige Richtung zu empfehlen. Dieser sollte möglichst bereits am Ortseingang beginnen. In der Gegenrichtung bestehen teilweise Nutzungsmöglichkeiten des Seitenbereiches. Diese sind östlich des Berufsschulzentrums weitestgehend unkritisch. Hier sind die Fußverkehrsaufkommen gering. Lediglich im Bereich der Einmündungen ist eine Verbesserung der Erkennbarkeit des Radverkehrs erforderlich.

Für den ca. 100 m langen Abschnitt westlich des Berufsschulzentrums ist die Gehwegfreigabe wesentlich konfliktträchtiger, da hier eine starke und teilweise auch pulkartige Nutzung durch den Fußverkehr existiert. Eine Freigabe bis zur bestehenden Querungsstelle wäre andererseits dahingehend sinnvoll, dass der Radverkehr gezielt zu dieser hingeführt werden würde. Hierfür müsste jedoch eine Verbreiterung der Seitenbereiche erfolgen. Wenn hingegen ohnehin ein baulicher Eingriff notwendig wird, wäre eine Verbreiterung des Fahrbahnquerschnittes und eine Durchführung des Schutzstreifens bis zur Berufsschule zu priorisieren. In diesem Zusammenhang sollte im Bereich der bestehenden Fußgängerquerung die Ergänzung einer Mittelinsel geprüft werden. Diese würde nicht nur die Querungsbedingungen für den Fußverkehr erheblich verbessern, sondern könnte gleichzeitig zur Schaffung einer Linksabbiegemöglichkeit für den Radverkehr zur Bildungseinrichtung dienen. Diese könnte im Schatten der Mittelinsel eingeordnet werden.

Für die Kindleber Straße im Abschnitt zwischen Damaschkestraße und Hersdorfplatz sollten, sofern eine Reduzierung der Verkehrsmengen (Ausbau der Friemarstraße) kurz- bis mittelfristig nicht möglich ist, ebenfalls gesonderte Radverkehrsanlagen geprüft werden.

R 3.12 Straßenabschnitte mit mittel- bis langfristigem Realisierungshorizont

In den Kapiteln R 3.1 bis R 3.11 sind Straßenabschnitte beschrieben worden, für welche eine mittelfristige Markierung von Rad- bzw. Schutzstreifen denkbar ist. Andernorts sollte ebenfalls eine fahrbahnahe Radverkehrsführung angestrebt werden. Allerdings ist dies hier zumeist erst im Rahmen eines grundhaften Aus- und Umbaus möglich. Zusätzliche Radverkehrsangebote sind u. a. für folgende Straßenzüge anzustreben:

Bürgeräue / Bertha-von-Suttner-Platz

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes wurde für den Abschnitt zwischen Gadollastraße und Bertha-von-Suttner-Platz eine Zukunftsvision für die Straßenraumgestaltung entwickelt. Diese beinhaltet eine Markierung von Schutzstreifen. Sollte diese Vision mittelfristig nicht realisierbar sein, bieten bereits die bestehenden Verkehrsflächen Potenziale zur Markierung von Radverkehrsanlagen.

Gartenstraße

Auch für die Gartenstraße wurde im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes eine Zukunftsvision konzipiert, welche wesentliche Verbesserungen für den Radverkehr mit sich bringen würde. Diese beinhaltet in beiden Richtungen einen Radfahrstreifen.

Kurzfristig bestehen in der Gartenstraße keine Optimierungspotenziale. Die Breite der Richtungsfahrbahnen liegt unter 6,50 m. Damit scheidet eine Markierung von Schutzstreifen aus.

Cosmarstraße

Eine Markierung von Schutzstreifen ist im Zuge der Cosmarstraße aufgrund der Pflasteroberflächen aktuell nicht möglich. Im Rahmen der Fahrbahnsanierung sollten in Fortführung der Uelleber Straße im Abschnitt nördlich der Reinhardtsbrunner Straße ebenfalls Schutzstreifen geprüft werden. Hierzu ist eine Fahrbahnbreite von mindestens 7,00 m mitsamt ausreichend breiten Seitenräumen notwendig. Voraussetzung für die Markierung von Schutzstreifen wäre daher wahrscheinlich eine Aufhebung der Parkmöglichkeiten.

Alternativ sollte eine einseitige Schutzstreifenlösung in bergwärtiger Richtung geprüft und diskutiert werden. Der Schutzbedarf in dieser Fahrtrichtung ist deutlich höher.

Hersdorfstraße

Die Hersdorfstraße bildet eine wichtige Verbindung zwischen Gotha-Ost und der Altstadt. Angesichts der existierenden bzw. auch der zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommen ist im Rahmen der Neuaufteilung des Straßenquerschnittes eine Markierung von Schutzstreifen zu prüfen. Als Besonderheit ist dabei der Straßenbahnverkehr zu beachten. Dieser bedingt, dass die Schutzstreifen nur neben vollwertigen Kfz-Fahrstreifen angeordnet werden können.

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.

Im Rahmen zukünftiger grundhafter Aus- und Umbaumaßnahmen sollte hier ebenfalls eine Schutzstreifenlösung neben vollwertigen Kfz-Fahrstreifen geprüft werden. Auch hier bildet die Entflechtung von Rad- und Straßenbahnverkehr die wesentliche Gestaltungsgrundlage.

Perspektivisch wäre eine derartige Gestaltung auch für die südlich angrenzende Bahnhofstraße denkbar. Dies hätte allerdings zur Folge, dass die hier vorhandenen Parkmöglichkeiten wegfallen müssten.

Mittelfristig ist keine Alternative zur bestehenden Radverkehrsführung vorhanden.

Waltershäuser Straße

Im Zuge der Waltershäuser Straße sind im Abschnitt zwischen Humboldtstraße und Krusewitzstraße die Fahrbahnflächen für eine Markierung von Schutzstreifen nicht ausreichend breit. Im Rahmen eines zukünftigen Aus- bzw. Umbaus sollten die Fahrbahnflächen möglichst auf 7,50 m verbreitert und beidseitige Schutzstreifen markiert werden.

Der Straßenzug dient als wichtige Verknüpfung nach Sundhausen und würde unmittelbar an die Schutzstreifenführung im Zuge der Humboldtstraße anschließen.

Eisenacher Straße

Auch im Verlauf der Eisenacher Straße sind aktuell die Fahrbahnbreiten für eine Markierung von Schutzstreifen nicht ausreichend. Entsprechend sollte im Rahmen zukünftiger Aus- und Umbaumaßnahmen geprüft werden, ob die hierfür notwendige Verbreiterung auf 7,00 m bzw. 7,50 m möglich ist.

Im Steigungsabschnitt zwischen Prießnitzstraße und dem Wohngebiet an den Hundert Äckern ist zwischenzeitlich auch eine einseitige Schutzstreifenmarkierung in bergwärtiger Richtung denkbar.

Friemarier Straße

Für die im Verkehrsentwicklungsplan 2030+ vorgeschlagene Infrastrukturmaßnahme sollten im Rahmen der Planung moderne, attraktive und sichere Radverkehrsanlagen - sprich Rad- oder Schutzstreifen - konzipiert werden.

R 4. Radfreigabe zusätzlicher Wegeverbindungen

Durchfahrtsverbote für den Radverkehr führen oftmals zu langen Umwegen bzw. einer widerrechtlichen Nutzung. Häufig werden in diesen Bereichen auch unzulässigerweise die Gehwege durch den Radverkehr befahren. Es ergeben sich zusätzliche Konflikte mit dem Fußverkehr.

Daher sollte die Notwendigkeit von Durchfahrt- bzw. Nutzungsverbotten für den Radverkehr gesamtstädtisch geprüft und wo nicht zwingend erforderlich die Einschränkungen aufgehoben werden. Die kleinteilige Erreichbarkeit wird damit für den Radverkehr erheblich verbessert und Umwege vermieden. Unter anderem sind folgende Abschnitte priorisiert zu prüfen:

R 4.1 Radanbindung Heutalsweg an den Hersdorfplatz

In allen Zufahrten zum Hersdorfplatz ist eine Nutzung der Fahrbahn durch den Radverkehr erlaubt bzw. teilweise verpflichtend vorgeschrieben. Über den Heutalsweg ist eine attraktive Erschließung verschiedener Stadtgebiete für den Radverkehr möglich. Weiterhin ist der Heutalsweg Bestandteil von überregionalen und touristischen Radrouten. Die Zu- und Ausfahrt zur Kreisfahrbahn des Hersdorfplatzes wird aktuell mittels Pollern und Sperrketten unterbunden.

Im Sinne der Schaffung einer attraktiven Radverkehrsanbindung sollte geprüft werden, ob eine verkehrssichere Zufahrtsmöglichkeit für den Radverkehr hergestellt werden kann. Hierzu ist eine Entfernung der Sperrketten sowie eine Beschilderung der Wartepflicht bei der Ausfahrt notwendig. Es ergibt sich ein zusätzlicher Knotenpunktarm, der jedoch lediglich durch den Radverkehr genutzt werden kann. Die Ein- und Ausfahrbedingungen gestalten sich wie an allen anderen Zufahrten.

R 4.2 Neubauerstraße

Eine Notwendigkeit der Unterbindung des Radverkehrs im Abschnitt zwischen Kunstmühlenweg und Bahnhofstraße ist angesichts der geringen Verkehrsaufkommen nicht gegeben. Die Nutzungseinschränkungen sollten aufgehoben werden. Parallel ist vielmehr eine Freigabe der Einbahnstraße zur Nutzung entgegen der zulässigen Fahrtrichtung für den Radverkehr zu prüfen.

R 4.3 Gehwegverbindung Goldbacher Str. - Alschleber Weg

Aufgrund der geringen Fußverkehrsaufkommen erscheint eine Freigabe für der Gehwegverbindung für den Radverkehr möglich und sinnvoll. Die Erreichbarkeit des Gemeinschaftshauses Goldbacher Siedlung und der Bushaltestelle werden damit verbessert.

R 4.4 Querverbindung Alter Schlachthof - Parkallee durch die Parkanlagen

Im Wesentlichen sollten die Parkanlagen dem Fußverkehr vorbehalten sein. Eine generelle Freigabe für den Radverkehr ist aus gutachterlicher Sicht im Sinne einer integrierten Betrachtung nicht zu empfehlen.

Eine Ausnahme könnte die Verbindung zwischen Altem Schlachthof und Parkallee bilden. Diese wird schon heute als Alternative zur Uelleber Straße intensiv genutzt. Da eine sichere Radverkehrsführung in der Uelleber Straße im Abschnitt zwischen Parkstraße und Puschkinallee kurzfristig nicht realisierbar ist, sollten die Möglichkeiten zur Freigabe dieser Verbindung geprüft werden.

R 4.5 Eindeutige Radverkehrsführung Fußgängerbrücke am Viadukt

Aktuell ist die Fußgängerbrücke am Viadukt (sog. „Spinne“) für den Radverkehr nicht freigegeben. Es besteht ein Widerspruch zwischen der touristischen Radwegbeschilderung und den Nutzungsmöglichkeiten.

Die Brückenanlage sollte mittels Gehweg „Rad frei“-Beschilderung für den Radverkehr geöffnet werden. Dabei sollte in den Anbindungsbereichen auf eine eindeutige Beschilderung sowie Reduzierung der Konfliktpotenziale mit dem Fußverkehr geachtet werden. Speziell im Bereich Mozartstraße wäre eine direktere Anbindung an die Kfz-Fahrbahn wichtig.

R 5. Prüfung der Freigabe weiterer Einbahnstraßen

„Grundsätzlich soll der Radverkehr Einbahnstraßen in beiden Richtungen nutzen können, sofern Sicherheitsgründe nicht dagegen sprechen.“ (FGSV, 2010) Durch die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung können wichtige Netzlücken geschlossen und Umwege vermieden werden. Die Kosten sind oft überschaubar, in der Regel sind nur Zusatzschilder erforderlich, manchmal auch Markierungen. Jedoch ist ggf. mit Einschränkungen im ruhenden Verkehr zu rechnen.

Nutzen der Einbahnstraßenfreigabe

Forschungsergebnisse zeigen, dass der Anteil der in Gegenrichtung fahrenden Fahrradfahrer/innen etwa gleich groß ist, egal ob die Einbahnstraße für den Radverkehr in beiden Richtungen geöffnet ist oder nicht (Alrutz et al., 2002). Ist die Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung nicht freigegeben, dann nutzt der überwiegende Anteil des Radverkehrs in Gegenrichtung den Gehweg. Dadurch entstehen gefährliche Konfliktsituationen mit dem Fußverkehr. Im Falle der Freigabe einer Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr ergeben sich also je nach Situation folgende Vorteile:

- Vermeidung von Umwegen
- Sicherung der kleinteiligen Erreichbarkeit angrenzender Nutzungen
- Reduzierung der Konflikte mit Fußverkehr
- bessere Erkennbarkeit des in Gegenrichtung fahrenden Radverkehrs durch den Kfz-Verkehr (Erwartbarkeit entsprechender Nutzungen)
- Verkehrsberuhigung
- bessere Sichtbedingungen an Knotenpunkten (vs. Gehwegnutzung)
- weniger regelwidriges Verhalten
- Alternativangebote zu verkehrsstarken Hauptverkehrsstraßen

Voraussetzungen und Rahmenbedingungen

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 den 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.

Gemäß ERA ist in stark befahrenen Einbahnstraßen mit über 400 Kfz/h die Anlage eines Schutzstreifens bei Fahrbahnbreiten zwischen 3,75 m und 4,80 m zu empfehlen. Wenn die Fahrbahnbreite 4,80 m übersteigt, schlägt die ERA die Markierung eines Radfahrstreifens vor. Auch bei der Freigabe für den Radverkehr gilt nach ERA grundsätzlich: Eine ausreichende Begegnungsbreite ist zu gewährleisten, mit Ausnahme kurzer Engstellen. Bei Linienbusverkehr oder bei hohem Schwerverkehrsaufkommen muss die Fahrbahnbreite hierfür mindestens 3,50 m betragen. Bei geringen Schwerverkehrsaufkommen sind auch geringere Fahrbahnbreiten ausreichend.

Besonderheiten bei der Umsetzung

Wird eine Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben, dann ist es besonders wichtig, dass an den Knotenpunkten ausreichende Sichtverhältnisse vorliegen bzw. geschaffen werden. Zudem sollte den Verkehrsteilnehmer/innen verdeutlicht werden, dass gegenläufiger Radverkehr auftritt.

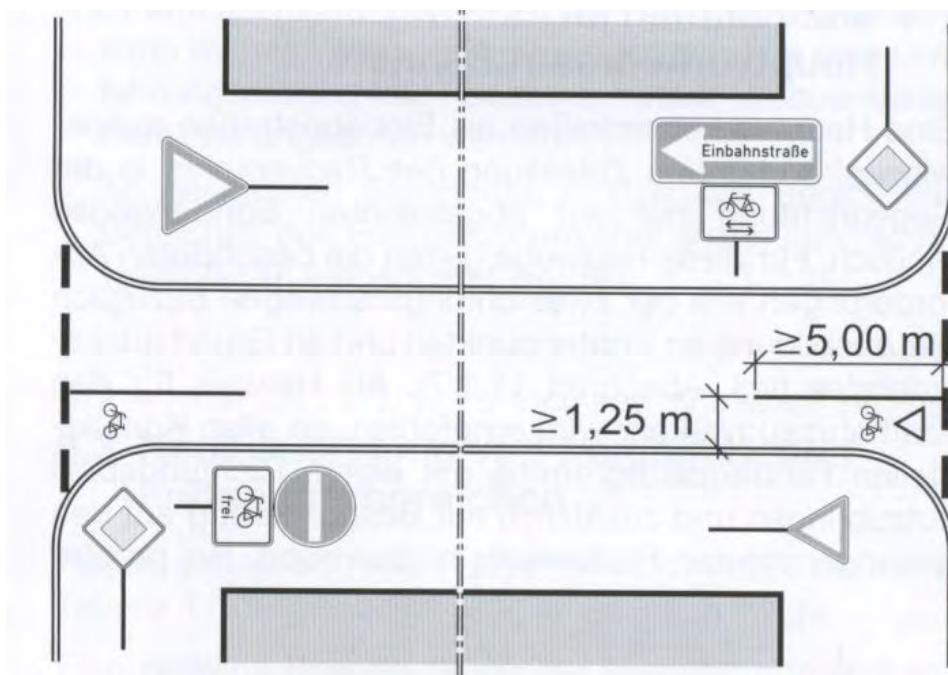


Abb. 61: Beispiel Einfahrhilfen bei Einbahnstraßenfreigabe gemäß ERA

Innerhalb von Tempo-30-Zonen ist eine Markierung in der Regel nicht erforderlich. Beim Öffnen der Einbahnstraße an Rechts-vor-links-Knotenpunkten benötigen die Verkehrsteilnehmer/innen gewöhnlich eine Eingewöhnungszeit, da durch die (bisher nicht erlaubte) Fahrtrichtung neue Vorrangbeziehungen entstehen. Daher sind in der Einführungsphase Hinweisschilder („Geänderte Vorfahrt“) und zusätzliche Markierungen denkbar. An stärker belasteten Knotenpunkten kann die Markierung von Aus- oder Einfahrthilfen für den gegenläufigen Radverkehr die Situation verdeutlichen (siehe Abb. 61).

Im Einzelfall sollte geprüft werden, ob eine ergänzende Beschilderung (Zeichen 102 allein oder mit Zusatzzeichen 1000-32 StVO) in Betracht kommt.

Situation in Gotha

Für den Radverkehr sind aktuell drei Abschnitte (Judenstraße, Heinoldsgasse, Lucas-Cranach-Straße) in der Altstadt zur Nutzung entgegen der allgemein zulässigen Fahrtrichtung freigegeben.

Mit dem Radverkehrskonzept 2030+ werden der Stadt für eine Auswahl an Einbahnstraßen die derzeitigen Rahmenbedingungen und Gegebenheiten zusammengestellt. Damit soll die Datenaufnahme bzw. Entscheidungsfindung bei der Einbahnstraßenfreigabe unterstützt werden. Diese Auswahl an Einbahnstraßen ist in übersichtlichen Datenblättern in Anlage 8 zusammengestellt.

Darüber hinaus ist im Sinne der kleinteiligen Vernetzung, überall dort, wo die erforderlichen Rahmenbedingungen erfüllt sind oder durch vertretbare Begleitmaßnahmen erfüllt werden können, eine Freigabe anzustreben.

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 Katego-

rie 3 sind die Auswirkungen für den Radverkehr im Einzelnen zu betrachten und ggf. Alternativangebote priorisiert zu verbessern.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsveranstaltungen zum Verkehrsentwicklungsplan / Radverkehrskonzept bildete die Freigabe zusätzlicher Einbahnstraßen für den Radverkehr eine wesentliche Kernforderung der Rad fahrenden Bevölkerung.

R 6. Maßnahmen zur Reduzierung punktueller Konfliktstellen

Zu punktuellen Konfliktstellen gehören vordergründig Einbauten, die für den Radverkehr während der Fahrt ein Hindernis darstellen. So bilden vor allem Poller, Sperr- bzw. Umlaufgitter insbesondere für hintereinander fahrenden Radfahrer/innen, Gruppen sowie Fahrräder mit Anhänger besonders nachts einen potenziellen Konfliktpunkt. Teilweise ist die Durchfahrtsbreite nicht ausreichend. Dem gegenüber steht die Notwendigkeit, die Nutzung von Fuß- bzw. Radwegen für den Kfz-Verkehr sowie teilweise auch für den landwirtschaftlichen Verkehr zu unterbinden.

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



Abb. 62: Beispiele zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an Pollern / Umlaufsperrern

Für alle Poller, Umlaufsperrern 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.

Zur Minimierung der Konfliktpotenziale für den Radverkehr ist eine auffällige und retroreflektierende Gestaltung Grundvoraussetzung. Weiterhin sollte bei Pollern die Erkennbarkeit möglichst durch eine Markierung oder Pflasterung der Vorflächen weiter verbessert werden (siehe Abb. 62).

Ein weiteres Ziel sollte in der Erhöhung der Durchfahrtsbreiten liegen. Häufig ist eine Reduzierung der Zahl der Poller möglich. Teilweise kann die Unterbindung der Durchfahrtsmöglichkeiten durch Kfz mittels Hindernisse unmittelbar neben dem Weg ganz oder zumindest ergänzend sichergestellt werden. Einbauten im unmittelbaren Verkehrsraum lassen sich damit reduzieren.

Bei Umlaufsperrern ist darauf zu achten, dass diese einen ausreichenden Abstand zu Straßen, Bahnkörpern o. ä. aufweisen. Gemäß ERA sollte eine Auf-

stellfläche von mindestens 3,00 m vorgehalten werden. Damit soll vermieden werden, dass Radfahrer auf dem zu querenden Verkehrsweg zum Stehen kommen. Eine weitere Optimierungsoption ist durch eine Schräg-Anordnung der Gitterelemente möglich (siehe Abb. 62). Damit verbessern sich die Nutzungsmöglichkeiten insbesondere für Fahrräder mit Anhänger.

R 7. Schaffung zusätzlicher Radabstellmöglichkeiten

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). Derartige Abstellanlagen 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.

Daraus leiten sich folgende Handlungsschwerpunkte für das Gothaer Stadtgebiet ab:

R 7.1 Programm „200 Fahrradbügel für Gothas Innenstadt“

Sowohl in der Altstadt als auch in den Stadtteilzentren sowie an Haltestellen und öffentlichen Einrichtungen ist eine Verdichtung der öffentlichen Radabstellmöglichkeiten notwendig. Im Bereich wichtiger Ziele sollten kleinteilige und dezentrale Radabstellanlagen eingerichtet werden. Um ein sicheres Abstellen und Anschließen zu gewährleisten, sollten dabei nach Möglichkeit Anlehnbügel zur Anwendung kommen.

Auf Grundlage der Bestandsanalysen (siehe Kapitel 3.3.6) besteht dabei insbesondere im Bereich der Fußgängerzone dringender Handlungsbedarf. Diesem sollte mit einem gesonderten Investitionsprogramm zum Beispiel „200 Fahrradbügel für Gothas Innenstadt“ öffentlichkeitswirksam Rechnung getragen werden.

R 7.2 Informationen und Workshops für Dritte

Neben den städtischen Radabstellmöglichkeiten existieren in Gotha eine Vielzahl weiterer öffentlicher und privater Abstellanlagen. Allerdings sind diese teilweise in Ihrer Kapazität nicht ausreichend und weisen Nutzungseinschränkungen auf. Häufig werden sog. „Felgenklemmer“ eingesetzt. Diese bieten keine ausreichenden Möglichkeiten für ein sicheres und bequemes Abstellen bzw. Anschließen der Räder.

Um die Anzahl und die Qualität der Radabstellmöglichkeiten insgesamt zu verbessern sollten Informationen und Workshops angeboten werden. Ziel ist es dabei den Einzelhandel, Betriebe, Wohnungsgenossenschaften und Vermieter für das Thema Fahrradparken zu sensibilisieren und für attraktive und sichere Radabstellmöglichkeiten zu werben.

Nach dem Vorbild der Stadt Leipzig könnte auch ein Förderprogramm „Gothaer Bügel“ entstehen. In Leipzig wurde über EFRE-Mittel ein Förderpro-

gramm zur Einrichtung von Radabstellanlagen initiiert⁴. Dabei bezahlen die Unternehmen bzw. Grundstückseigentümer den Fahrradbügel (ca. 160 € je Stück). Die Errichtung und den Unterhalt übernimmt das städtische Tiefbauamt.

R 7.3 Berücksichtigung des Fahrradparkens bei zukünftigen Entwicklungen

Grundsätzlich sollte bei zukünftigen städtebaulichen und Siedlungsentwicklungen darauf geachtet werden, dass zusätzliche und qualitativ hochwertige Abstellplätze an und in Gebäuden von vornherein mit eingeplant werden.

Eine Erhöhung der Verbindlichkeit ist durch eine Anpassung der örtlichen Satzung für den Neu- und Ausbau möglich. Als Ergänzung bzw. Alternative können zusätzliche Informationen und Handlungsempfehlungen für die Hausbesitzer und Investoren zur Verfügung gestellt werden.

R 7.4 gezielte Angebote für Touristen

Für den touristischen Radverkehr sollten gezielte Angebote vorgesehen werden, welche dafür sorgen, dass die Aufenthaltsdauer dieser Nutzergruppen im Stadtgebiet steigt (weitere Erläuterungen siehe Kapitel R 8).

R 7.5 Optimierung der Radabstellmöglichkeiten am Hauptbahnhof

Abgesehen zu den östlich des Bahnhofsgebäudes vorhandenen Radständen sind die Fahrradabstellmöglichkeiten am Hauptbahnhof im Bestand nicht optimal. Es existieren keine überdachten Abstellmöglichkeiten. Die westlich des Bahnhofsgebäudes vorhandenen Radabstellmöglichkeiten entsprechen nicht den modernen Anforderungen.

Am Hauptbahnhof ist daher mittelfristig eine Schaffung zusätzliche Radabstellmöglichkeiten in Form von Anlehnbügel zu empfehlen. Dabei sollten auch überdachte und ggf. abschließbare Radabstellmöglichkeiten (z. B. mittels Fahrradboxen) installiert werden.

Sofern dadurch zukünftig ein deutlicher Anstieg der Nachfrage generiert wird, sollten perspektivisch die Möglichkeiten zur Einrichtung einer Fahrradstation diskutiert werden. Anknüpfungspunkte bietet hierbei ggf. die zukünftige Nutzung des Bahnhofsgebäudes bzw. eine Verknüpfung mit Radverleih, Touristeninfo, Café etc.

⁴ <http://www.leipziger-westen.de/upload/bilder/Aktuelles/Faltblatt.pdf>

R 8. Optimierung der Angebote für den touristischen Radverkehr

Ausgehend von den touristischen Radrouten ist die Anbindung des Stadtzentrums aktuell nicht optimal. Es bestehen verschiedene Konflikte und Nutzungseinschränkungen.

Zudem existieren im Bestand keine speziellen Angebote zur sicheren Aufbewahrung des Gepäcks. Auch die Informationsangebote auf den städtischen Internetseiten zum Radtourismus sind ausbaufähig.

Die Maßnahmen zur Verbesserung des Haupt- und Nebenroutennetzes werden auch den touristischen Routen zu Gute kommen, da es hier Überlagerungen der Routenverläufe gibt. Darüber hinaus bestehen jedoch auch Optimierungsmöglichkeiten, welche ausschließlich die touristischen Routen betreffen:

R 8.1 Optimierung der Altstadtanbindung der „Thüringer Städtekette“

Für die beiden bestehenden Verbindungen zur Verknüpfung zwischen dem Fernradwanderweg „Thüringer Städtekette“ und dem Stadtzentrum leitet sich aus den Bestandsanalysen Optimierungsbedarf ab.

Im Verlauf der westlichen Route bestehen vor allem im Bereich des Alten Schlachthofes Umwege und Konflikte. Daher ist eine alternative Altstadtanbindung zu empfehlen.

Ab der Bahnunterführung wäre beispielsweise eine Routenführung über die Emleber Weg / Schäferstraße / Mairichstraße / Ernststraße / Dr.-Hans-Lochstraße zur innerstädtischen Radverbindung Liebetrauweg / Liebetraustraße und über diese und die Judenstraße zum historischen Rathaus möglich. Diese Verbindung verläuft weitestgehend im Nebennetz und weist keine wesentlichen Restriktionen für den Radverkehr auf. Parallel wäre abzweigend von dieser Route die Ausschilderung einer Alternativverbindung zum Schloss vorzugsweise über die Reinhardsbrunner Straße / Puschkinallee denkbar.

Ergänzend sollten im Bereich der Bahnunterführung am Schmalen Rain eine attraktivere Gestaltung sowie eine regelmäßige Reinigung angestrebt werden.

Im Zuge der östlichen Zentrumsanbindung bildet die Freigabe der Fußgängerbrücke am Viadukt (sog. „Spinne“) zur Nutzung für den Radverkehr (siehe Kapitel R 4.5) eine wichtige Maßnahme für den touristischen Radverkehr.

Im weiteren Verlauf sind im Zuge der Mozartstraße und speziell am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Parkallee / Mozartstraße zusätzliche Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung der Erkennbarkeit der Wegführung erforderlich.

R 8.2 Ausweisung einer Route vom Heutalsweg in die Altstadt

Neben der „Thüringer Städtekette“ ist die Verbindung in Richtung Bad Langensalza sowohl für den touristischen als auch für den Freizeitverkehr von hoher Bedeutung. Ausgehend vom Heutalsweg ist die Beschilderung einer zusätzlichen Radroute zur Gewährleistung einer direkten Anbindung an die Altstadt zu empfehlen.

Diese könnte beispielsweise über die Breite Gasse und die Moßlerstraße zur Querungsanlage an der Lutherstraße geführt werden. Die Verknüpfung zum Hauptmarkt könnte dann über die Lutherstraße und die Marktstraße erfolgen. Voraussetzung für diese Routenführung wäre eine Einbahnstraßenfreigabe für den Radverkehr in der Breiten Gasse sowie in der Lutherstraße.

R 8.3 Schaffung von speziellen Radabstellmöglichkeiten für Touristen

Für einen angenehmen und entspannten Aufenthalt der Radtouristen im Stadtgebiet sind neben der Routenführung auch weitere Serviceangebote wichtig. Die Touristen sind zumeist mit Gepäck unterwegs. Dies gilt es, möglichst sicher zu verwahren.

An wichtigen touristischen Anlaufpunkten (z. B. historisches Rathaus, Schloss, herzogliches Museum) ist daher die Einrichtung von Gepäckschließfächern zu empfehlen. Diese sollten mit attraktiven und ggf. überdachten Abstellmöglichkeiten sowie Lademöglichkeiten kombiniert werden.

R 8.4 Verbesserung des Informationsangebotes

Insgesamt ist eine weitere Verbesserung des Informationsangebotes für Radtouristen auf den Internetseiten der Stadt sowie die Erarbeitung von Informationsflyern zur Navigation in der Stadt bzw. zu wichtigen touristischen Sehenswürdigkeiten zu empfehlen (weitere Erläuterungen siehe Kapitel R 10.3).

R 9. Ausbau des Radrundwanderweges

Mit ca. 36 km Länge soll der Radrundwanderweg eine gemütliche Tagestour rings um das Kernstadtgebiet bilden.

Er würde neben Natur auch verschiedene Blickwinkel auf die Stadt bieten und an Sehenswürdigkeiten im Stadtrandgebiet vorbei führen. Ziel der Stadt ist es, sukzessive die Rahmenbedingungen für eine Ausweisung des Radrundwanderweges zu schaffen.

Hierzu ist für folgende Teilabschnitte eine Befestigung bzw. weitere Verbesserung der Fahrbahnoberflächen 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 Töpfleben – 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.-Troch-Straße

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 besonders attraktiv. Besser geeignet erscheint die Wegeverbindung an der westlichen Friedhofsflanke. Hier ist allerdings eine Befestigung der Oberflächen erforderlich.

In Abb. 63 sind entsprechende Maßnahmenvorschläge vereinfacht nochmals dargestellt.

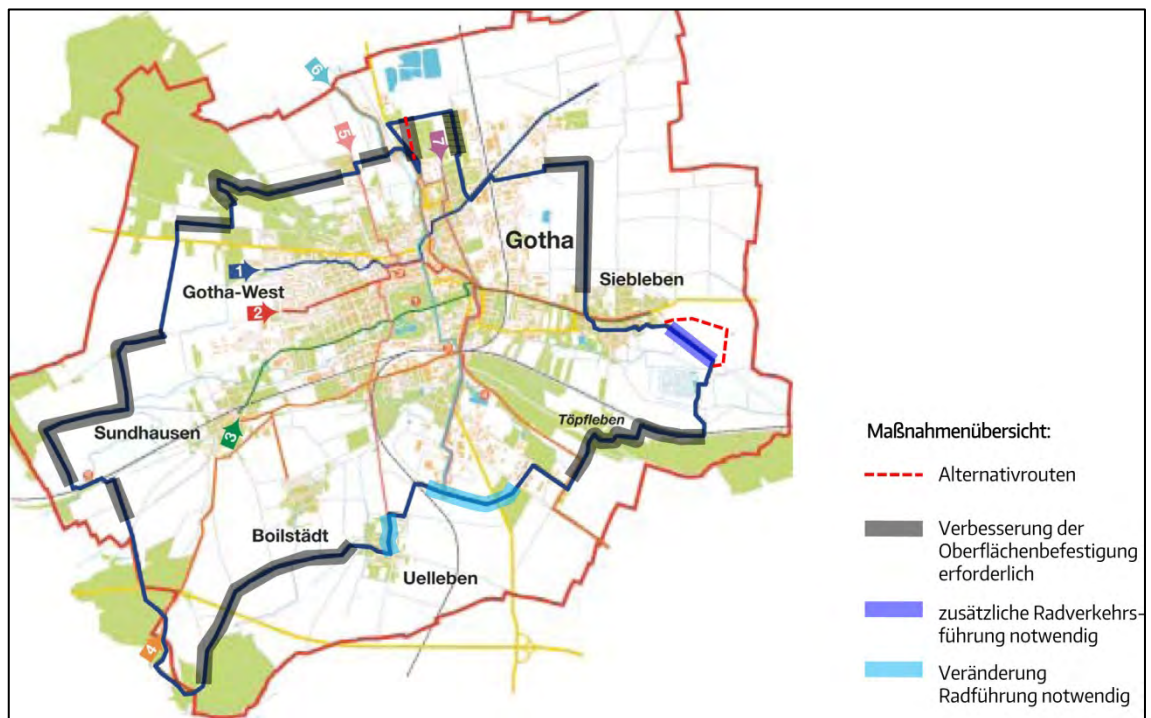


Abb. 63: Maßnahmenvorschläge für den Ausbau des Radrundwanderwegs

Wenn die infrastrukturellen Maßnahmen abgeschlossen sind, kann eine Beschilderung des Radrundwanderweges und eine gezielte Vermarktung erfolgen.

R 10. Maßnahmen zur systematischen Radverkehrsförderung

Zu einer systematischen Hebung der Radverkehrspotenziale gehören neben Maßnahmen in den Bereichen Technik und Planung auch Öffentlichkeitsarbeit, Angebotsgestaltung und fiskalische Anreize. In den folgenden Unterkapiteln werden Vorschläge für Maßnahmen zur weiterführenden Radverkehrsförderung formuliert. Dabei handelt es sich angesichts der noch anstehenden Aufgaben in den anderen Themenfeldern eher um perspektivische Maßnahmenoptionen.

R 10.1 Landesbündnis „Fahrradfreundliche Kommunen“ (AGFK-TH)

Im November 2013 wurde in Thüringen die „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen in Thüringen“ (AGFK-TH) gegründet. Die Arbeitsgemeinschaft dient als Austauschplattform zu rechtlichen und wissenschaftlichen Themen.

Mit dem Radverkehrskonzept 2030+ wird eine wesentliche Voraussetzung für einen Beitritt der Stadt Gotha zur AGFK-TH erfüllt. Sinnvoll ist dieser Schritt jedoch nur, wenn die personellen und finanziellen Rahmenbedingungen für eine zeitnahe Umsetzung wesentlicher Bausteine des Radverkehrskonzeptes geschaffen werden.

R 10.2 Auslobung eines Wettbewerbes „Fahrradfreundliches Unternehmen“

Um die Privatwirtschaft für die Radverkehrsförderung zu gewinnen, könnte die Stadt Gotha einen Wettbewerb „Fahrradfreundliches Unternehmen“ ins Leben rufen.

R 10.3 Informations- und Marketingplattform zum Radverkehr

Auf der Internetseite der Stadt Gotha sowie den Seiten der KulTourStadt gibt es aktuell keine Informationen zum Radverkehr bzw. für Radtouristen.

Daher empfiehlt sich perspektivisch die Einrichtung und Verknüpfung einer systematischen, übergreifenden Radverkehrsplattform mit Informationsangeboten für den touristischen, Freizeit- und Alltagsradverkehr.

R 10.4 Teilnahme des Stadtrates an der Kampagne „Stadtradeln“

Für eine systematische Förderung des Radverkehrs ist die Teilnahme möglichst vieler Gruppen von Akteuren wichtig. Mit der Kampagne „Stadtradeln“ des Klimabündnisses steht eine gute Möglichkeit zur Verfügung, Stadträte und Verwaltungsvertreter „aufs Rad zu bringen“ und somit Radfahren in Gotha noch breiter erlebbar zu machen.

R 10.5 Regelmäßige Zählung des Radverkehrs

Der Stadt Gotha wird empfohlen, auf wichtigen Achsen bzw. an wichtigen Punkten im Radverkehrsnetz die Nutzungszahlen regelmäßig zu erfassen. Damit könnte die Entwicklung der Radverkehrsnutzung dargestellt und die Wirkung der Radverkehrsförderung über die Zeit nachgewiesen werden.

R 10.6 Initiierung von Bildungsprojekten mit Kitas und Schulen

Grundsätzlich liegen im Schülerverkehr wesentliche Potenziale für den Radverkehr. Aufgrund des erhöhten Schutzbedarfes der Kinder sind gute infrastrukturelle Rahmenbedingungen von sehr hoher Bedeutung. Diese sollten im Umfeld der Schulstandorte sukzessive verbessert werden.

Daneben sollten gemeinsam mit den Schulen und Kitas Projekte zur Mobilitätsbildung initiiert werden. Über diese können die Kompetenzen für die Teilnahme am Verkehrsgeschehen insgesamt und insbesondere mit dem Fahrrad gestärkt werden.

R 10.7 Sicherung der personellen und finanziellen Rahmenbedingungen

Um die Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes 2030+ umsetzen zu können, bedarf es einer Erweiterung der personellen und finanziellen Kapazitäten zur Förderung des Radverkehrs. Im Jahr 2015 wurde kurzfristig ein Haushaltsposten von 50.000 € für den Radverkehr politisch beschlossen. Dies entspricht ca. 1,13 € je Einwohner.

In den kommenden Jahren sollte die Bereitstellung gesonderter Haushaltsmitteln für die Radverkehrsförderung verstetigt werden. Zudem wäre auch eine schrittweise Erhöhung eines jährlichen Budgets für den Radverkehr zu empfehlen. Für die Stadt Münster wurden vor einiger Zeit beispielsweise 8 € je Einwohner als Zielmarke genannt. Der ADFC fordert für die Radverkehrsförderung in Kommunen einen Betrag von 25 € je Einwohner.

Mehr Geld für den Radverkehr bedeutet auch im positiven Sinne „mehr zu tun“. Um einen zügigen und effektiven Einsatz der Mittel zu gewährleisten, wäre eine parallele Ausweitung der Personalkapazitäten sinnvoll.

R 10.8 Berücksichtigung der Nutzungsanforderungen durch Pedelecs

Die Zahl von Elektrofahrrädern insbesondere von Pedelecs ist in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen. Auch zukünftig ist eine weitere Zunahme zu erwarten. Durch die Pedelecs werden im Wesentlichen neue Nutzergruppen für das Radfahren erschlossen, topographische Barrieren abgebaut sowie längere Fahrstrecken ermöglicht.

Hinsichtlich der Infrastruktur ergeben sich insbesondere für das Laden der Batterien zusätzliche Notwendigkeiten. Dies betrifft vor allem den Radtourismus. Die bestehenden Lademöglichkeiten im Bereich des Neuen Rathau-

ses sollten an geeigneter Stelle ergänzt werden. Effektiv wäre dabei auch eine Kombination mit Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten (siehe R 8.3).

Durch den vermehrten Einsatz von Elektrofahrrädern gewinnt die Trennung von Rad- und Fußverkehr und damit der Einsatz von fahrbahnnahen Führungsformen zusätzlich an Bedeutung.

8 Empfehlungen für den Umsetzungsprozess

Das Tiefbauamt ist für die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes 2030+ verantwortlich. Hier muss der gesamte Umsetzungsprozess angestoßen, organisiert und die einzelnen Maßnahmen sowie die dabei mitwirkenden Akteure (z. B. andere Verwaltungsabteilungen) koordiniert werden. Aber auch Maßnahmen werden hier konkret umgesetzt. In den folgenden Abschnitten werden verschiedene Empfehlungen gegeben, wie dieser Prozess optimal gestaltet werden kann.

Alle Prozessebenen im Auge behalten

Wichtig für die Umsetzung ist, dass die mit der Umsetzung betrauten Akteure alle Prozessebenen im Auge behalten. Im Fokus steht oft die operative Ebene, also das Umsetzen von konkreten Maßnahmen. Daran wird die Verwaltung hauptsächlich auch gemessen.

Die strategische Ebene ist jedoch ebenso wichtig, da hier in der Regel die Finanzen für die Maßnahmenumsetzung gesichert und Strukturen für eine dauerhafte Förderung des Radverkehrs angelegt werden. Dazu gehören auch die politische Stellung des Themas Radverkehr und beispielsweise eine etwaige Mitgliedschaft Gothas in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Thüringen (AGFK-TH).

Öffentlichkeitsarbeit als dritte Ebene muss in der Umsetzung ebenfalls immer mitgedacht werden. Das gilt vor allem für Maßnahmen, die etwas Neues bringen (z. B. bisher in der Stadt unbekannte Verkehrsregelungen). Aber auch ganz grundsätzlich sollte die Bevölkerung über die Radverkehrspolitik und -planung in der Stadt informiert werden. Erfolge müssen sichtbar sein.

Umsetzung regelmäßig überprüfen

Eine effiziente und effektive Umsetzung des Konzeptes kann mit einem Monitoring erreicht werden. Dazu können unter anderem Indikatoren herangezogen werden. Diese werden regelmäßig überprüft. An der Entwicklung der Indikatoren können dann die Erfolge des Radverkehrskonzeptes 2030+ und die Intensität der Wirkungen abgelesen werden.

Wichtige Indikatoren sind beispielsweise die Zahl umgesetzter Radverkehrsmaßnahmen oder die Anzahl moderner Radabstellanlagen im öffentlichen Raum.

Neue und alte Fördermöglichkeiten nutzen

Wichtig bei der Umsetzung ist vor allem die Finanzierung. Aktuell gibt es verschiedene Förderprogramme, welche Gotha bei den teilweise hohen Investitionskosten unterstützen. Neben den geläufigen Infrastruktur- und Re-

gionalentwicklungsfonds auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene können auch Zuschüsse über die Kommunalrichtlinie 2015/2016 (KRL) beantragt werden.

Eine Übersicht über Fördermöglichkeiten im Radverkehr befindet sich auch auf der Internetseite des Nationalen Radverkehrsplans (www.nrvp.de). Die Entwicklung des Förderrahmens auf Landesebene sollte ebenfalls kontinuierlich beobachtet werden. Derzeit gibt es Bestrebungen von Landtagsfraktionen mit einem Antrag an die Landesregierung, den „Radverkehr in Thüringen planvoll und zielstrebig [zu] verbessern.“⁵ Gegebenenfalls kann auch eine Mitgliedschaft in der AGFK-TH ein Weg zu neuen Fördermitteln sein.

Umsetzungsstrategie erarbeiten

Die Maßnahmenempfehlungen des Radverkehrskonzeptes 2030+ zielen auf unterschiedliche Umsetzungszeiträume. Daher ist eine Zusammenführung der Maßnahmen in einem Zeitplan sinnvoll. Darüber hinaus ist aber auch eine Finanzplanung hilfreich, um bspw. die nötigen Mittel rechtzeitig in den Haushalt einstellen zu können.

Spätestens dann kann die Stadtverwaltung auch abschätzen, ob der personelle und finanzielle Rahmen mit der Umsetzungsstrategie übereinstimmt.

Mit dem Radverkehrskonzept 2030+ wurden hierfür die wesentlichen inhaltlichen Grundlagen erarbeitet. Durch den bausteinartigen Aufbau mit klar definierten Themenblöcken, die in sich nochmals einzelmaßnahmenbezogen gegliedert sind, wird eine Grundstruktur für das Umsetzungskonzept bereitgestellt.

⁵ Antrag der Fraktionen Die Linke, der SPD und Bündnis 90 / Die Grünen an die Landesregierung, „Radverkehr in Thüringen planvoll und zielstrebig verbessern“, Thüringer Landtag, 6. Wahlperiode, Drucksache 6/616, 20.05.2015

9 Zusammenfassung und Fazit

Mit dem vorliegenden Radverkehrskonzept Gotha 2030+ liegt der Stadt eine eigenständige Grundlage für die systematische Radverkehrsförderung in Gotha vor. Übergeordnete Ziele und Leitlinien werden u. a. durch den gleichzeitig erarbeiteten Verkehrsentwicklungsplan Gotha 2030+ vorgegeben. Wichtige Ergebnisse der Bestandsanalyse sowie der Maßnahmenkonzeption wurden in den VEP überführt. Im Radverkehrskonzept Gotha 2030+ erfolgt eine vertiefende Betrachtung, Herleitung und Darstellung der verschiedenen Detailspekte der Radverkehrsförderung.

Die strukturellen Voraussetzungen (kompakte Stadtstruktur, Topographie) für die Nutzung des Fahrrades in der Stadt Gotha sind günstig. Allerdings werden die daraus resultierenden Radverkehrspotenziale aktuell noch nicht voll ausgeschöpft. Hauptursachen hierfür sind Lücken im Radverkehrsangebot, Probleme im Zuge von Bestandsanlagen sowie verschiedene Konflikte und Nutzungsüberlagerungen. Moderne Führungsformen des Radverkehrs im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs existieren in Gotha bisher kaum.

Hier setzt das Radverkehrskonzept Gotha 2030+ an. Die bestehenden Flächenpotenziale für eine Markierung von Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn werden aufgezeigt. Insgesamt beinhaltet das Maßnahmenkonzept zehn Maßnahmenpakete. Diese umfassen sowohl bauliche als auch verkehrsorganisatorische und administrative Handlungsschwerpunkte und gliedern sich in eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen. Dabei gibt es Schnittmengen mit zurückliegenden sowie aktuellen Planungen und Konzepten der Stadt.

Prozessbegleitend erfolgte eine intensive Diskussion mit verschiedenen Akteuren innerhalb und außerhalb der Stadtverwaltung u. a. im Rahmen der Lenkungsgruppe zum VEP 2030+. Auch die Politik konnte sich von Beginn an in diesem Gremium beteiligen. Parallel wurde das Radverkehrskonzept 2030+ in zwei Öffentlichkeitsveranstaltungen vorgestellt.

Abschließend ist festzustellen, dass in Gotha gute Grundvoraussetzungen für den Radverkehr sowie wesentliche Potenziale zur Radverkehrsförderung vorhanden sind. Mit dem vorliegenden Radverkehrskonzept Gotha 2030+ werden die wesentlichen inhaltlichen Grundlagen zur Schaffung eines sicheren und attraktiven Radverkehrsangebotes in der Stadt Gotha zusammengefasst. Die im Konzept verankerten Maßnahmen gilt es nunmehr kontinuierlich weiterzuentwickeln und umzusetzen. Hierfür ist eine bessere personelle und finanzielle Ausstattung im Bereich der Radverkehrsförderung erforderlich.

Perspektivisch wird mit der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes Gotha 2030+ ein wichtiger Beitrag für eine stadtverträgliche Mobilität sowie die Erhöhung der Stadt-, Wohn- und Aufenthaltsqualität geleistet. Auch für den Tourismus sind wesentliche Impulse möglich.

Literaturverzeichnis

- ADFC (Hrsg.). (2013). *Wir bewegen was! Das Verkehrspolitische Programm des ADFC*. ADFC, Berlin, 2013.
- Ahrens, G.-A., Ließke, F., Wittwer, R. & Hubrich, S. (2009a). *SrV-Stadtgruppe: Mittel-/Grund-/Kleinzentren, unter 50.000 EW, Topografie: flach*. Sonderauswertung zur Verkehrserhebung ‚Mobilität in Städten - SrV 2008‘. Technische Universität Dresden, Lehrstuhl Verkehrs- und Infrastrukturplanung, Dresden, 2009.
- Ahrens, G.-A., Ließke, F., Wittwer, R. & Hubrich, S. (2009b). *SrV-Stadtgruppe: Mittel-/Grund-/Kleinzentren, unter 50.000 EW, Topografie: hügelig*. Sonderauswertung zur Verkehrserhebung ‚Mobilität in Städten - SrV 2008‘. Technische Universität Dresden, Lehrstuhl Verkehrs- und Infrastrukturplanung, Dresden, 2009.
- Alrutz, D., Gündel, D., Angenendt, W. & Draeger, W. (2002). *Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr. Straßenverkehrstechnik, 2012(6)*. 2002.
- BMJV. (2012, Dezember 1). *Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 25. Juli 2012 (BGBl. I S. 1703) geändert worden ist“*. EBO. 1. Dezember 2012.
- BMVBS (Hrsg.). (2012). *Nationaler Radverkehrsplan 2020: den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln*. BMVBS, Berlin, 2012, 2012.
- COM (Hrsg.). (2011). *Weißbuch zum Verkehr: Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum, hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem*. COM, Luxemburg, 2011.
- FGSV (Hrsg.). (2007). *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)*. FGSV, Köln, 2007.
- FGSV (Hrsg.). (2010). *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA*. Veröffentlichungen der FGSV. FGSV, Köln, 2010.
- FGSV (Hrsg.). (2012). *Hinweise zur Beteiligung und Kooperation in der Verkehrsplanung*. Veröffentlichungen der FGSV. FGSV, Köln, 2012.
- FGSV (Hrsg.). (2013). *Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung*. Veröffentlichungen der FGSV. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2013.
- Follmer, R., Gruschwitz, D., Jesske, B., Quandt, S., Nobis, C. & Köhler, K. (2010). *Mobilität in Deutschland - Tabellenband*. Infas Bonn, DLR Berlin, 2010.
- Ohm, D. (2009). *Gesamtverkehrskonzept Stadt Görlitz – Stufen I (Analyse) und II (Leitbild)*. IVAS Dresden, Dresden, 2009.
- Schurig, R. (2013). *Straßenverkehrs-Ordnung: StVO mit Anlagen zur StVO (jeweils bei den Paragraphen 40 bis 43) und Allgemeiner Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO); Kommentar* (14. Aufl.). Dt. Anwaltverl., Bonn, 2013.

- TMBLM. (2008). *Radverkehrskonzept Thüringen*. Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Medien, Erfurt, Juni 2008.
- TMBLV. (2014). *4. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen*. Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr, Erfurt, 2014.
- Zadel, E. van, Kaminski, K., Leidinger, T., Gerstenberger, T. & Bachmann, C. (2010). *Leitbild Radverkehr - 2025 25%, Masterplan Mobilität 2025* (Stand: April 2010.). Hannover, 2010.

Anlagenverzeichnis

- Anlage 1 Radverkehrsanlagen im Bestand
- Anlage 2 Notwendigkeit für Radverkehrsführung nach ERA
- Anlage 3 Barrieren und Konflikte des Radverkehrs
- Anlage 4 Touristische Radrouten
- Anlage 5 Bewertung des bestehenden Radverkehrsnetzes
- Anlage 6 Wunschliniennetz
- Anlage 7 Zielnetz des Radverkehrs
- Anlage 8 Vorlage für die Einbahnstraßenfreigabe