

Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Gera

Teil Radverkehr

VEP-R

Erarbeitung:

**Stadt Gera
Radverkehrsbeauftragter im Stadtplanungsamt**

Dipl.-Ing. Stefan Prüger

**Reichsstraße 1 b
07545 Gera
Tel: (0365) 8382731**

Amtsleiter:

Dipl.-Ing. Konrad Steinbrecht

Technische Aufbereitung:

**Dipl.-Ing. Uwe Bartels
Dipl.-Ing. Sven Gruner
Monika Ottenschläger
Jaqueline Schäuble**

Gera, 10. November 2005

Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Abriss der Entwicklung des Radverkehrs in der Stadt Gera	3
1.1. Historische Entwicklung	3
1.2. Die Entwicklung des Radverkehrs als Teil des Mobilitätsverhaltens	4
1.3. Radverkehr im VEP 1993 – Anforderungen und Umsetzung	5
2. Handlungsgrundlagen für den VEP-R	8
3. Entwicklungschancen des Radverkehrs in der Stadt Gera	9
4. Leitlinien für die Entwicklung des Fahrradverkehrs in der Stadt Gera	15
5. Integriertes Maßnahmen- und Handlungskonzept	16
5.1. Vorbemerkungen	16
5.2. Fahrradnutzung im Alltagsverkehr	17
5.2.1. Stellung des Radverkehrs im Gesamtsystem der Stadt- und Verkehrsplanung	17
5.2.2. Radverkehrsnetzplanung	20
5.2.3. Realisierung einer fahrradfreundlichen Infrastruktur	29
5.2.4. Fahrrad-Abstellanlagen	39
5.2.5. Berücksichtigung einzelner Zielgruppen	46
5.3. Stärkung des Fahrradtourismus	50
5.4. Vernetzung der Verkehrsmittel	55
5.5. Erhöhung der Verkehrssicherheit	61
5.6. Finanzierung der Radverkehrsanlagen	69
6. Öffentlichkeitsarbeit – Einladung zum öffentlichen Dialog	70
7. Literaturverzeichnis	73
8. Verzeichnis der Anlagen	74

1. Abriss der Entwicklung des Radverkehrs in der Stadt Gera

1.1. Historische Entwicklung

Aus den im Stadtarchiv vorliegenden Unterlagen geht hervor, dass in den 20-er und 30-er Jahren des 20. Jahrhunderts sich die Stadt Gera erstmals planerisch komplex mit der Entwicklung eines Radwegenetzes befasste (siehe Anlage 1 – Plan Radfahrwegenetz vom 25.08.1928) und in der Folgezeit realisierte.

Dieses Radwegenetz wurde schwerpunktmäßig als ein- oder zweiseitige Radwege an Hauptstraßen geplant. Offensichtlich unter dem Eindruck der stetig wachsenden Motorisierung wurden sowohl für die Reichsfernstraßen in Richtung Hof, Weida und Ronneburg als auch für niedriger klassifizierte Ausfallstraßen (beispielsweise Stadtrodaer Straße, Scheubengrobsdorfer Straße, Untermhäuser Straße – Rubitzer Straße/Köstritzer Weg, J.-R.-Becher-Straße, Gessentalstraße – Straße der Völkerfreundschaft) bis zur damaligen Stadtgrenze Radfahrwege vorgesehen. Ausnahmen davon bildeten lediglich die teilweise entlang der Ostseite der Weißen Elster verlaufende Wegeverbindung zwischen dem Eselsweg und Stublach und die teilweise entlang der Westseite der Weißen Elster verlaufende Wegeplanung zwischen der Arminiusstraße und dem Stadtteil Lusan einschließlich deren Verlängerung in Richtung Zeulsdorf. Dabei fällt allerdings auf, dass alle Radwegeplanungen bei Erreichen der kompakten und dicht bebauten Innenstadtbereiche enden und somit ein Netzcharakter nur begrenzt ausgebildet werden konnte. In der Folge dieser Planung (Anlage 1) wurden die einseitigen Radwege an der Straße des Friedens (Abschnitt Dr.-Schomburg-Straße bis Scheubengrobsdorfer Straße) 1935 (Anlage 2) und an der Reichsfernstraße 7 (zwischen Kalkwerk Leumnitz und Ronneburg) im Jahr 1937 realisiert. Eine weitergehende Realisierung der planerischen Vorstellungen von 1928 verhinderte der 2. Weltkrieg.

In der Zeit der DDR wurde in den damals aufgestellten und beschlossenen Generalverkehrsplänen der Bezirksstadt Gera der Radverkehr nicht als vollwertiges Verkehrsmittel betrachtet. Als Konsequenz fiel der Radweg entlang der F 7 nach Ronneburg dem Straßenausbau durch die SDAG Wismut zum Opfer. Der entlang der F 2 (Straße des Friedens) zwischen Fahrbahn und Gehweg bestehende Radweg wurde aufgrund mangelnder Unterhaltung zum Gehweg gewandelt, so dass im Jahr 1989 kein Radweg auf dem Territorium der Stadt Gera bestand. Als Konsequenz wies die Stadt Gera in den 80-er Jahren des 20. Jahrhunderts den geringsten Fahrradverkehrsanteil am Gesamtverkehr der in der Verkehrsbefragung SrV beteiligten Mittel- und Großstädte der DDR auf.

Die Länge des im Jahr 1928 für das Stadtgebiet (Stand 1919) geplanten Radwegenetzes konnte trotz mehrfacher zwischenzeitlicher Eingemeindungen und ab 1990 einsetzender Bemühungen zum Ausbau des Radwegenetzes bis zum Jahr 2004 nicht realisiert werden.

1.2. Die Entwicklung des Radverkehrs als Teil des Mobilitätsverhaltens

Statistisch gesicherte Datengrundlagen über das Mobilitätsverhalten der Einwohner der Stadt Gera liegen mit dem 1. Befragungsdurchgang der SrV-Erhebungen (System repräsentativer Verkehrsbefragungen) im Jahr 1972 vor. Seit dieser Zeit existiert somit die Größe des Anteils des Fahrradverkehrs am Gesamtverkehr (Anlage 3) sowie weitere verkehrstatistische Daten in Verbindung mit dem Fahrradverkehr.

Aus dieser über 30 Jahre erfolgenden Aufzeichnung (Anlage 3) ergibt sich bezogen auf den Gesamtverkehr ein Wachstum des Anteils Radverkehr bis Anfang der 80-er Jahre. Der darauf folgende Knick ist insbesondere mit der langsam steigenden Motorisierung in der DDR zu erklären. Einen Wendepunkt markiert das Jahr 1991, offenbar insbesondere der neuen Motorisierungsfreiheit geschuldet. Seit diesem Zeitpunkt ist eine stetige Zunahme des Anteils des Fahrradverkehrs am Gesamtverkehr zu verzeichnen.

Bei den erst seit 1994 vorliegende Zahlen zum gesamten Binnenverkehr der Stadt Gera, hier ist der Anteil des Verkehrsmittels Fahrrad zwangsläufig höher auf Grund der Entfernungsabhängigkeit, ist prinzipiell die gleiche Entwicklung zu verzeichnen, allerdings auf höherem Niveau.

Aus den genannten Anteilen ergibt sich, dass gegenwärtig täglich ca. 13.900 Fahrten in der Stadt Gera mit dem Fahrrad unternommen werden, davon allein ca. 12.800 Fahrten innerhalb der Stadt Gera.

Parallel mit der Erhöhung des Anteils Radverkehr am Verkehrsaufkommen haben sich in den letzten 10 Jahren auch die mittleren Entfernungen je Weg beim Fahrradverkehr um ca. 50 % im Binnenverkehr erhöht, während diese Entwicklung im Gesamtverkehr indifferent ausfällt (Anlage 4). Aus den mittleren Entfernungen ist abzuleiten, dass auch in der Stadt Gera der optimale Einsatzbereich des Fahrrads als Verkehrsmittel bei Entfernungen bis 5 km liegt.

Eine Entwicklung ist auch bei den mittleren Geschwindigkeiten im Binnenverkehr zu verzeichnen. Die langsam aber stetig steigenden Geschwindigkeiten scheinen insbesondere auf die Entwicklung der Fahrradtechnik aber auch auf den Ausbau der Radverkehrs-Infrastruktur hinzuweisen. Damit erreicht das Fahrrad etwa die doppelte Geschwindigkeit wie ein Fußgänger und nahezu den Bereich der Geschwindigkeiten des ÖPNV (Straßenbahn und Bus). Unter Beachtung der komplexen Zeiten im ÖPNV (einschließlich Zu- und Abgangsweg Haltestelle sowie Wartezeit) ist das Verkehrsmittel Fahrrad bei kürzeren Entfernungen in der Geschwindigkeit zwischen ÖPNV und PKW einzuordnen.

1.3 Der Radverkehr im VEP 1993 – Anforderungen und Umsetzung

Der im Dezember 1993 beschlossene Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Stadt Gera formulierte, dass im Interesse einer stadtverträglichen Abwicklung des Verkehrsgeschehens der Radverkehr für bestimmte Fahrtzwecke und innerhalb akzeptabler Entfernungen zu entwickeln sei. Als Voraussetzung hierfür sollte der Abbau von Nutzungshindernissen, die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die konsequente Einbindung des Fahrradverkehrs in den Umweltverbund sowie die attraktive städtebauliche Gestaltung der Straßen betrieben werden.

Der Planungsansatz stellte in seinem Kern eine Angebotsorientierung dar. Anders als in vergleichbaren Bereichen der Verkehrsplanung wurde hiernach die Ausrichtung der Netzstruktur auf ein sinnvoll erscheinendes Verkehrsangebot zu Grunde gelegt. Somit sollte sich die auf das gesamte Stadtgebiet bezogene Radverkehrsplanung nicht ausschließlich an der vorhandenen Radverkehrsnachfrage, sondern an einem im weitesten Sinne geltenden potentiellen Bedarf orientieren.

Zum damaligen Zeitpunkt bestand nur an der Stadtrodaer Straße ein separat geführter Radweg. Darüber hinaus existierten Abschnitte des Elsterradweges als gemeinsame Führung mit Fußgängern.

Die grundlegende Zielsetzung der verkehrlichen Maßnahmekomponenten wurde auf die Schaffung zusammenhängender Netze, dem Herstellen möglichst umwegfreier Direktverbindungen zwischen Wohnbereichen einerseits und zentralen Zielpunkten andererseits sowie die Bereitstellung entsprechender flankierender Infrastrukturen wie Abstellmöglichkeiten und Wegweisungselementen ausgerichtet.

Im VEP 93 wurde von folgenden Streckenlängen für das Radverkehrsnetz ausgegangen (Stadtgrenze vor Eingemeindung 2004). Dem stehen zwischenzeitlich folgende existierende Netzlängen in einer flächenmäßig wesentlich erweiterten Stadt gegenüber:

	VEP 93	Stand 31.12.2004
Selbständige Radwege	30,4 km	14,3 km
Rad-Gehwege	28,2 km	26,0 km
Summe	58,6 km	40,3 km

Unter Beachtung der 1994 vollzogenen flächenhaften Erweiterung der Stadt Gera ist der Bedarf zur Realisierung weiterer selbständiger Radwege sowie gemeinsamer Rad-/Gehwege zwischenzeitlich wesentlich größer als diese Gegenüberstellung vermuten lässt.

In dem im VEP 93 definierten Radwegenetz wurden folgende Strukturelemente vorgesehen, die bis zum Stichtag 31.12.2004 wie folgt zwischenzeitlich berücksichtigt werden konnten:

VEP 93	Stand 31.12.2004
- Durchgehende Radverkehrsverbindung entlang B 7 von Ronneburg nach Bad Köstritz	Existiert nur abschnittsweise in Leumnitz, an Berliner Straße, Langenberger Straße und Eisenberger Straße
- Durchgehende Radverkehrsverbindung entlang der „Tälerdörfer“ Milbitz, Thieschitz, Rubitz	im Gebiet der Stadt Gera nicht existent
- Sicherung der Befahrbarkeit der Fußgängerzonen	mit Ausnahme der zeitlichen Einschränkung auf der Sorge durchgängig gewährleistet
- Radverkehrsanlagen entlang der Weißen Elster	überwiegend gut, z.T. hochwertig ausgebaut bzw. in Ausbau befindlich, fehlt Abschnitt Zwötzener Brücke – Zoitzstraße, teilweise ungenügende Oberfläche
- Radverkehrsführung durch stadtgestalterisch u. landschaftlich reizvolle Ensembles <ul style="list-style-type: none"> • Elsteraue • Zaufensgraben • Stadtwald 	mit Elsterradweg weitgehend erreicht nicht existent nicht existent
- Deutliche optische Kennzeichnung der Radwege in Knoten	nur in Einzelfällen
- Radverkehrsführungen an Knoten mit Absenkungen auf Nullniveau	in Einzelfällen (nördliche Reichsstraße) berücksichtigt, meist 3-5 cm Höhendifferenz
- Radverkehrsführung in Einbahnstraßen entgegen Fahrrichtung	wurde in mehreren Einbahnstraßen in unterschiedlichen baulichen u. organisatorischen Varianten realisiert (Amthorstr., Berliner Str., Eiselstraße, J.-R.-Becher-Str.)
- Entwicklung eines kombinierten B+R - sowie Abstellanlagen-Konzeptes	<ul style="list-style-type: none"> • am Hbf ungenügend große Abstellanlage (Planung) • im ÖPNV keine Ansätze • Abstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen meist nicht vorhanden • positive Ausnahme für öffentliche Räume: Schloßstraße
- Entwicklung eines Wegweisungssystems	<ul style="list-style-type: none"> • touristische Radwege „Weiße Elster“ u. „Thüringer Städtekette“ ausgeschildert • ansonsten nur punktuelle Beschilderung ohne durchgängiges System

Des Weiteren formuliert der VEP von 1993 ein Konzept für die Radwege im damaligen Stadtgebiet sowie definiert für das Stadtgebiet insbesondere für die Innenstadt Maßnahmen zur Entwicklung des Radverkehrs.

Das im VEP enthaltene Netz ist in Ansätzen im Zeitraum 1994 – 2004 realisiert worden, allerdings fehlen flächig Verbindungen zwischen den ausgebauten Abschnitten sowie insbesondere in den Wohngebieten verkehrsberuhigende Maßnahmen zum sicheren Radfahren auf bestehenden Straßen (siehe Anlagen 6 und 7).

Die im Konzept Radverkehr Maßnahmen (siehe Anlage 8) dargestellten Maßnahmen wie B+R, Anordnung von Fahrradabstellanlagen und Standorte für Wegweisungstafeln konnten im Zeitraum 1994 – 2004 nur in sehr geringer Zahl realisiert werden (Fahrradabstellung am ÖV-Verknüpfungspunkt Bahnhof Zwötzen und in Straßenraumgestaltung integrierte Abstellanlagen in Fußgängerzone innere Schloßstraße).

Die überwiegende Anzahl an öffentlichen Gebäuden, Bahnhöfen und ÖPNV-Haltestellen weist derartige Anlagen nicht auf.

Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Gera von 1993 hatte wesentlichen Anteil, dass sich aus der Stadt Gera (nahezu ohne Radverkehrsanlagen und daraus resultierend mit einem minimalen Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr) eine Stadt entwickelt hat, die mittels Einbeziehung des Radverkehrs in komplexe Verkehrslösungen (Berliner Straße, Elsterdamm, Reichsstraße) zwischenzeitlich den Anschluss an bundesdeutschen Standard im Radverkehr gefunden hat und mit unkonventionellen Lösungen (Unterführung des Elsterradweges unter Brücken) Beachtung mit ihren Radverkehrsanlagen über die Grenzen hinaus gefunden hat. In der historisch kurzen Zeit und unter Beachtung der Vielfalt anderer kommunaler Aufgaben haben 11 Jahre nicht ausgereicht ein komplexes lückenloses Radwegenetz zu realisieren, an den wichtigsten Verkehrsquellen und –zielen optimal gestaltete Fahrradabstellanlagen zu schaffen, organisatorisch und baulich eine enge Verknüpfung mit allen Verkehrsmitteln des öffentlichen Verkehrs zu garantieren, ein durchgängiges Beschilderungssystem aufzubauen und - was von besonderer Bedeutung ist – ein von nahezu allen Bürgern der Stadt getragenes positives Image des Radverkehrs unter Berücksichtigung dessen Umweltfreundlichkeit, Stadtverträglichkeit sowie Gesundheitswirkungen zu entwickeln. Hier setzt die Aufgabe des vorliegenden im Jahr 2005 erarbeiteten VEP-R an (Datenbasis 31.12.2004).

2. Handlungsgrundlagen für den VEP-R

Der vorliegende VEP-R baut direkt auf dem im Jahr 1993 beschlossenen **Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Gera** auf, schreibt diesen fort und führt erforderliche Vertiefungen unter Berücksichtigung aktueller verkehrspolitischer Zielstellungen und neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse insbesondere im Bereich der Unfallforschung ein. Insofern stellt der VEP des Jahres 1993 die Basis für den vorliegenden VEP-R dar.

Das besondere Interesse des Umwelt- und Verkehrsausschusses des Stadtrates an der Weiterentwicklung des Radwegenetzes führte im Jahr 2000 zur Erarbeitung der den VEP 1993 präzisierenden „**Entwicklungskonzeption Radwegenetz 2001 – 2003**“ (Antrag 48/00). Seit diesem Zeitpunkt wird der kontinuierliche Ausbau des Radwegenetzes durch den UVA kontrolliert und die Aufgaben für das bevorstehende Jahr bestätigt (siehe Anlagen 7 und 9).

Der im Jahr 2002 erschienene „**Nationale Radverkehrsplan 2002 – 2012 Fahr Rad!**“ des BMVBW ist als Rahmenplan zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland anzusehen. Die darin vorgegebenen Ziele, Vorhaben und Maßnahmen werden mit dem vorliegenden VEP-R auf die Bedingungen der Stadt Gera übertragen und Lösungsansätze zu deren Umsetzung formuliert.

Das **Landesverkehrsprogramm für den Freistaat Thüringen** formuliert das Erfordernis der Erhöhung des Anteils des Radverkehrs an allen Ortsveränderungen. Der gegenwärtige Status wird mit dem vielfach wenig fahrradfreundlichen Umfeld und der unzureichenden Radverkehrsinfrastruktur begründet. Als wesentliche Maßnahme soll an wichtigen Hauptstraßen der Radverkehr außerhalb von Ortschaften in Abhängigkeit von deren Belegung auf straßenbegleitenden Radwegen geführt werden. Von den definierten in Ausbau befindlichen touristischen Radwanderwegen wird die Stadt Gera mit dem Elsterradweg und der Thüringer Städtekette berührt.

In den **Hinweisen und Empfehlungen zu „Radwegen an Bundes- und Landesstraßen im Freistaat Thüringen“** (herausgegeben vom Thüringer Landesamt für Straßenbau) vom April 1999 werden die Notwendigkeit der Anlage seitenbegleitender Radwege an Bundes- und Landesstraßen untersucht und Prioritäten festgelegt. Danach ist im Stadtgebiet Gera die durchgängige Anordnung seitenbegleitender Radwege entlang der Bundesstraßen 2, 7 und 92 in den „Vordringlichen Bedarf“ einzuordnen. Die Realisierung von Radwegen an verschiedenen Landesstraßen entspricht der Kategorie „Weiterer Bedarf“ (siehe Anlage 10).

Das im Jahr 2004 im Auftrag des BMVBW erschienene **Handbuch „Fahrradverkehr – Erfahrungen und Beispiele aus dem In- und Ausland“** bezieht neben dem baulich-technischen Bereich auch Handlungsfelder wie den Planungs- und Umsetzungsprozess auf kommunaler Ebene, den Service und die Öffentlichkeitsarbeit ein und ist damit eine umfassende Basis für den vorliegenden VEP-R.

3. Entwicklungschancen des Radverkehrs in der Stadt Gera

Die grundsätzliche Voraussetzung für eine deutliche Erhöhung des Anteils Radverkehr am Gesamtverkehr der Stadt Gera, der Besitz eines Fahrrads bzw. die Verfügbarkeit über ein Fahrrad ist in der Stadt Gera gegeben (siehe Anlage 11). Nach wie vor existieren lt. Ergebnis der SrV 2003 – Befragung mehr Fahrräder als Pkw in den Haushalten. Insbesondere die 3- bis 5-Personen-Haushalte weisen die höchste Dichte des Fahrradbesitzes auf (bis zu 743 Fahrrädern/1000 Personen, siehe Anlage 12).

Deutliche Differenzierungen der Fahrradnutzung zeigt bereits ein Vergleich der drei Thüringer Großstädte für den Anteil des Verkehrsmittels Fahrrad am Gesamtverkehr (nach SrV 2003).

	Binnenverkehr	Quell- und Zielverkehr
Gera	5,2 %	2,6 %
Erfurt	9,3 %	9,8 %
Jena	11,5 %	2,8 %

Die Gründe für die aufgezeigten wesentlichen Unterschiede könnten für die Stadt Jena insbesondere in der Existenz eines hohen Anteils mobiler Studenten liegen. Ursächlich verantwortlich für einen nahezu gleichen Anteil im Quell- und Zielverkehr von Jena und Gera dürfte die vergleichbare Topographie sein, die dem Fahrradverkehr aus den Flusstälern heraus zusätzliche Erschwernisse entgegen stellt.

Im Fall von Erfurt wird insbesondere das flächenhaft dichter ausgebaute Radwegenetz und eine deutlich günstigere Topographie (speziell beim Quell- und Zielverkehr) verantwortlich für den Anteil Radverkehr sein.

Nicht zuletzt dürfte auch das Fehlen eines zusammenhängenden Radwegenetzes in der Innenstadt ein Grund für die in der Stadt Gera noch nicht ausgeschöpften Fahrradverkehrspotentiale insbesondere im Binnenverkehr sein (Anlage 16).

Die in Anlage 16 dargestellte „Fortschreibung Bestand 2004“ baut auf Anlage 7 auf und stellt das Radwegenetz zum 31.12.2004 dar. Radverkehrsanlagen im engeren Sinne bilden lediglich die mit Zeichen 237, 241 und 240 STVO ausgeschilderten Verkehrsanlagen.

Die in dieser Übersicht als „Angebot für Radverkehr“ zusammengefassten Anlagen sind äußerst differenziert:

- Fahrradstraße
- Fußgängerzone, Radverkehr frei
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Tempo – 30 – Zone

Diese Anlagen bilden sinnvolle Bestandteile eines komplexen Radverkehrsnetzes. Darüber hinaus sind unter dieser Sammelbezeichnung aber auch Verkehrsanlagen verzeichnet, die die Anforderungen an Radverkehrsanlagen hinsichtlich ihrer Attraktivität und Sicherheit nur eingeschränkt erfüllen:

- *Anliegerstraßen mit hohem Anteil ruhender Verkehr*
- *Sammelstraßen*
- *Ortsverbindungsstraßen*

Die Aufnahme dieser Verkehrsanlagen wurde in der Vergangenheit gewählt, um mit der somit in Ansätzen entstehenden Verknüpfung den Charakter eines Radverkehrsnetzes darstellen zu können.

Darüber hinaus wurden (insbesondere im südöstlichen Stadtgebiet) Verkehrsanlagen mit der Bezeichnung „Angebot für Radverkehr“ versehen, die nichts als eine durch das Landratsamt Greiz ausgeschilderte regionale Radwanderoute auszeichnet.

Die als „für den Radverkehr bedingt geeigneten Wege und Straßen“ stellen Verbindungen dar, die auf Grund verschiedener Einflüsse (Topographie, ungenügende Verkehrssicherheit, Beschaffenheit der Wegebefestigung, ungenügende Ausbaubreite) im gegenwärtigen Zustand für den Radverkehr nicht empfohlen werden können, auf Grund fehlender Alternativen aber trotzdem als (touristische) Radwanderrouen ausgeschildert sind.

Die Aufnahme dieser Darstellung in den VEP-R wurde gewählt, um die Verknüpfung mit den im Zeitraum 2000 – 2004 erstellten Statistiken zu Radverkehrsanlagen zu erreichen.

In den weitergehenden folgenden Darstellungen (insbesondere Anlagen 17 und 20) wird ein neuer weitergehender Ansatz verwandt, der den Anforderungen hinsichtlich Verkehrssicherheit und Attraktivität in einem zeitgemäßen Umfang Rechnung trägt und somit einen Teil der in Anlage 16 dargestellten „bedingt geeigneten Wege und Straßen“ nicht mehr berücksichtigt.

Der Nationale Radverkehrsplan 2002 – 2012 des BMVBW stellt ein einwohnergewichtetes Mittel des aufkommensbezogenen Modal-splits nach Stadtgrößenklassen für die Summe aller Wege für das Jahr 1998 auf:

Einwohnerklasse	Radverkehr in %
50.000 bis unter 100.000	15
100.00 bis unter 200.000	12
Stadt Gera	5

Daraus erkennbar ist, dass in Gegenüberstellung des Radverkehrsanteils aller deutschen Städte die Stadt Gera ein Potential zur Verdoppelung des Radverkehrsanteils auf ca. 10 % unter Beachtung der topographischen Verhältnisse besitzt.

Bei der tieferen Analyse nach Fahrtzwecken zwischen dem Durchschnitt deutscher Städte vergleichbarer Größe und den aus der SrV 2003-Befragung für die Stadt Gera bekannten Werten ergibt sich folgende Gegenüberstellung.

Einwohnerklasse	Anteil Wege im Radverkehr am Gesamtverkehr in %	
	Mittel in BRD	Stadt Gera
Arbeitswege		
50.000 bis unter 100.000	13	5
100.000 bis unter 200.000	12	
Ausbildungswege		
50.000 bis unter 100.000	12	0
100.000 bis unter 200.000	22	
Einkaufswege		
50.000 bis unter 100.000	13	3
100.000 bis unter 200.000	14	
Freizeitwege		
50.000 bis unter 100.000	15	7
100.000 bis unter 200.000	16	

(Werte auf volle Prozent gerundet.)

Aus den vorgenannten Anteilen ergibt sich, dass in der Stadt Gera bei allen Fahrtzwecken ein differenziertes aber deutliches Fehl im Bereich des Radverkehrs besteht. Besonders extrem ist dies im Bereich der Schul- und Ausbildungswege. Der im Vergleich zu anderen Fahrtzwecken relativ hohe Anteil im Bereich Freizeit deutet auf die mit dem Ausbau des Elsterradweges im Stadtgebiet sowie nördlich und südlich davon erzielte hohe Annahme hin.

Ein deutliches Zeichen dafür, dass auch in der Stadt Gera der Anteil Radverkehr durch einen angebotsorientierten Ausbau der Radwegeinfrastruktur wesentlich erhöht werden kann, zeigt die Verkehrsentwicklung am Knoten Heinrichstraße/Am Sommerbad (Anlage 13). Nach Fertigstellung der neuen Radverkehrsanlagen hat sich hier die Anzahl der Radfahrer auf ca. 400 % erhöht.

Eine ähnliche Entwicklung zeigt der Knoten Vogtlandstraße/Keplerstraße (Anlage 14). Mit der Schaffung von Radverkehrsanlagen an der ausgebauten Keplerstraße und der Möglichkeit des Anschlusses an den Elsterradweg (als Ersatz für den ehemaligen Fußgängertunnel) hat sich auch hier der Fahrradverkehr vervielfacht.

Als Beispiel für den durch Ausbau der Radwegeinfrastruktur entstehenden Druck auf weitere Abschnitte dient der Knoten Süd-Ost-Tangente/ Straße des Bergmanns (Anlage 15). Obwohl noch auf relativ niedrigem Niveau stehend, ist eine Zunahme des Radverkehrs in den letzten Jahren deutlich ersichtlich. Unter Beachtung der Tatsache, dass von den zum Zeitpunkt der Analyse bestehenden 3 Knotenpunktästen nur einer (Straße des Bergmanns) Radverkehrsanlagen aufweist, während die beiden Anderen (B 7-Ronneburger Straße und Stadtring Süd-Ost) Hauptverkehrsstraßen mit hoher Belegung und ohne Radverkehrsanlagen darstellen, ist das dringende Bedürfnis nach dem Ausbau weiterer Radverkehrsanlagen an den letztgenannten Straßen ableitbar. Jede einzelne Fahrt auf dem Fahrrad an diesem Knoten führt somit über eine für den Fahrradverkehr äußerst unsichere Verkehrsanlage.

Die Höhe des künftigen Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen der Stadt Gera wird maßgeblich davon bestimmt, welche Angebote die Stadt dem Bürger als Fahrradfahrer unterbreiten kann. Im Mittelpunkt dabei steht der Abbau der in Anlage 17 enthaltenen Defizite mit Stand 31.12.04.

Die in Anlage 17 dargestellte Defizitanalyse 2004 stellt die realistische Bestandsaufnahme des Radverkehrs in der Stadt Gera zum Jahresende 2004 dar. Aus diesem Plan ist das Verhältnis zwischen Radverkehrsanlagen bzw. für den Radverkehr geeigneten Straßen und Wegen zu Netzlücken und damit der noch bestehende Ausbaubedarf ersichtlich.

Gemäß den Erläuterungen zu Anlage 16 sind in diesem Plan die tatsächlich aus Gründen der Verkehrssicherheit und Attraktivität geeigneten Verkehrsanlagen verzeichnet. Dieser Bestand bildet die Grundlage für die Planung des weiteren Netzes und die Netzstatistiken der nächsten Jahre.

Als wesentliche Erkenntnis ist aus der Anlage 17 die Vielzahl der Bereiche mit unzureichender Verkehrssicherheit für den Radverkehr zu entnehmen. Die Symbole betreffen sowohl punktuelle Sicherheitsdefizite wie Knoten und Straßenquerungen (Beispiele Kreisverkehr Beerweinschänke, Knoten B 92/Zoitzstraße, Querung Elsterradweg/Schellingstraße) als auch linienhafte Defizite entlang bestehender Straßen, insbesondere auf Grund deren verkehrlicher Belastung bzw. fehlender seitlicher Rückzugsräume (Beispiele B 2, B 7).

Sowohl aus Attraktivitäts- als auch aus Sicherheitsgründen äußerst unbefriedigend ist die insbesondere auf vielen Brücken und Stegen des Elsterradweges anzutreffende ungenügende Geländerhöhe. Dieser Umstand führte dazu, dass diese Brücken und Wege aus versicherungsrechtlichen Gründen nicht zur Befahrung durch den Radverkehr freigegeben wurden, was naturgemäß wenig Berücksichtigung im Verhalten der Fahrradfahrer findet. Bei den Bereichen mit unzureichender Oberfläche wurden in die Anlage 17 nur die besonders prägnanten Abschnitte aufgeführt. Dies betrifft sowohl Radverkehrsanlagen im engeren Sinne (Elsterradweg zwischen Eisenbahnüberführung Milbitz und Straße Am Kupferhammer sowie in Liebschwitz südlich der Wipsebrücke) als auch auf Straßen (Beispiel Geschwister-Scholl-Straße) bzw. auf Geh-/Radwegen an Straßen (Beispiel Siemensstraße).

Unabhängig von der bestehenden bzw. künftig gegebenen Priorität wurden ebenfalls alle Verknüpfungspunkte des Radverkehrs mit dem ÖPNV bzw. SPNV mit Defiziten dargestellt, unabhängig von der konkreten Form der Defizite. Es ist erkennbar, dass sich dieser Mangel nahezu über das gesamte Stadtgebiet verteilt.

Ein weiteres in Anlage 17 dargestelltes wesentliches Defizit ist das ungenügende Angebot an Fahrradabstellanlagen. Dieses Defizit konzentriert sich insbesondere auf das erweiterte Zentrum, da hier die Vielzahl an Zielen (Verwaltungen, Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen) angesiedelt sind. Mit Ausnahme des Klinikums sind alle weiteren außerhalb des Zentrums ermittelten Defizite an den Einkaufszentren der Stadtteilnebenzentren in Lusan, Bieblach und Langenberg zu verzeichnen. Somit stellt die Anlage 17 den Handlungsbedarf für den vorliegenden VEP-R dar.

Ein wesentliches Handlungsfeld besteht in der **Schließung von Netzlücken**. Dabei ist einzuschätzen, dass die Länge dieser in Anlage 17 dargestellten Netzlücken größer ist als die Länge des bestehenden Radwegenetzes und somit mindestens weiterer 15 Jahre ehrgeiziger Anstrengungen bedarf, um die aus Sicht der Attraktivität und Sicherheit wichtigsten Netzlücken abzubauen. Dabei ist zu beachten, dass der Abbau dieser Netzlücken verschiedenster Maßnahmen bedarf:

- Realisierung von einseitigen Geh-/Radwegen an hochbelegten Straßen im Außenbereich insbesondere an Bundes- und Landesstraßen
- Realisierung von Radwegen entlang des Hauptnetzes im Innenbereich
- Verkehrsberuhigung in Wohngebieten (Tempo-30-Zonen, verkehrsberuhigte Bereiche)
- Verkehrsorganisatorische Maßnahmen (beispielsweise Gewährleistung der Benutzbarkeit von Einbahnstraßen in Gegenrichtung, Schaffung sicherer Querungsbedingungen über Hauptnetzstraßen)

Die Anzahl und Größe der Netzlücken wird durch einzelne Verkehrsbaumaßnahmen leider auch immer noch größer statt kleiner.

Beispiele:

- Umgestaltung der Leibnizstraße im Abschnitt Naumannplatz – Eselsweg
- Umgestaltung der Reichsstraße im Abschnitt An der Himmelsleiter – Wintergarten



Bild 1: Südliches Ende des Radfahrstreifens Reichsstraße

Die im nördlichen Bereich durch die Stadtbahnlinie 1 erreichte, auch aus Sicht

des Radverkehrs äußerst positive, Straßenraumaufteilung führt am Ende des Radfahrstreifens zu neuen Konflikten zwischen Kfz- und Radverkehr.

Ein weiteres wesentliches Handlungsfeld, das häufig mit der Schließung von Netzlücken zusammenhängt, ist der **Abbau von Bereichen mit unzureichender Verkehrssicherheit** für den Radverkehr. Hier sind sowohl Maßnahmen zum Netzausbau als auch verkehrsorganisatorische Maßnahmen erforderlich.



Bild 2: Südwestecke der umgestalteten Einmündung Reichsstraße/Enzianstraße

Die aus Sicht des Vorhabenträgers erforderliche Einordnung eines Pkw-Stellplatzes führte insbesondere unter Beachtung der ungenügenden Sicht aus Gründen der Verkehrssicherheit kaum zu akzeptierenden Bedingungen für den Rad- und Fußgängerverkehr

Besonders problematisch für viele Ost-West-Routen mit Querung der Weißen Elster ist die an nahezu allen Stegen bestehende **ungenügende Geländehöhe**, die dazu führt, dass Radfahren auf diesen Stegen nicht erlaubt ist. Hier sind Netzlücken künstlich geschaffen.

Ein sich leider immer weiter vergrößerndes Handlungsfeld ist die **unzureichende Qualität der Oberflächen** der Radwege und benutzten Straße. Dies betrifft insbesondere

- Wege mit ungenügender Befestigung, die nach Niederschlägen kaum nutzbar sind und gleichzeitig Spurrillen bilden
- Bituminöse Straßen und Wege mit Schlaglöchern bzw. qualitativ ungenügenden Flickungen
- Nach Aufgrabungen von Versorgungsträgern ungenügende Ebenheit der Oberfläche

Auch jede Fahrt mit dem Fahrrad beginnt und endet am Abstellplatz. Dafür sind an allen in Frage kommenden Verkehrsquellen und -zielen adäquate **Fahrradabstellanlagen** planerisch vorzusehen und zu realisieren. Zum Analysezeitpunkt fiel auf, dass schwerpunktmäßig in der Innenstadt sowohl an Handelseinrichtungen, an öffentlichen Gebäuden sowie an weiteren verkehrlichen Quellen und Zielen derartige Abstellanlagen nicht bestehen bzw. in unzureichender

Anzahl vorhanden sind. Darüber hinaus existieren noch immer Abstellanlagen, die ein gesichertes Abstellen ohne Schäden am Fahrrad zu verursachen kaum zulassen.

Um den natürlich begrenzten Einsatzradius des Fahrrad zu erweitern, bietet sich insbesondere eine **Vernetzung mit dem SPNV und ÖPNV** an mit dem Ziel der Bildung von integrierten Beförderungsketten.

Hier wurden im Rahmen der Analysetätigkeit sowohl beim SPNV (Erreichbarkeit der Züge mit dem Fahrrad) als auch beim ÖPNV (Bedingungen der Fahrradmitnahme) wesentliche Mängel erkannt.

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Mängel-Analyse ist zu erkennen, welche beträchtlichen Potenziale im Bereich der Fahrradnutzung noch immer bestehen. Diese Mängel nach dem Erkennen abzubauen ist das wesentliche Ziel des VEP-R.

Die Vorzüge des Verkehrsmittels Fahrrad im Stadtverkehr im Bereich der Alltagsfahrten sowie die Akzeptanzgrenze liegen bei max. 5 km. In Anlage 18 ist beispielgebend bezogen auf den Startpunkt Stadtmitte - Markt ein 4 km-Einzugbereich eingetragen, der unter Berücksichtigung der in der Realität entstehenden Umwege die Länge der durch das Fahrrad ablösbaren Fahrten darstellt.

Gemäß SrV 2003 besitzen 45,1 % aller Fahrten im motorisierten Individualverkehr in der Stadt Gera eine maximale Entfernung von 5 km und stellen damit das zu Gunsten des Fahrradverkehrs bestehende potenzielle Verlagerungspotenzial dar.

4. Leitlinien für die Entwicklung des Fahrradverkehrs in der Stadt Gera

- **Die Stadt Gera stellt sich die Aufgabe das Verkehrsmittel Fahrrad als Bestandteil eines modernen, integrierten Verkehrssystems zu entwickeln und damit maßgeblich zur nachhaltigen und stadtverträglichen Mobilität beizutragen. Insbesondere sollen damit die Erringung der Klimaschutzziele unterstützt, der Verkehrslärm vermindert, der Flächenbedarf des Verkehrs in der Stadt reduziert und die Gesundheit der Bürger gestärkt werden.**
- **Die Stadt Gera stellt sich das Ziel mit den unter Punkt 5. dargestellten Maßnahmen bis Ende 2015 eine Zunahme der Fahrten mit dem Rad um mindestens 32 % im Vergleich zur bisherigen Radnutzung durch vorrangige Substituierung von PKW-Fahrten zu erreichen (nachfolgend Potenzial Rad + 32 gemäß Nationalem Radverkehrsplan 2002 – 2012 genannt). Ausgangsbasis hierfür sind die bisherigen Fahrten mit dem Rad, unabhängig von der Entfernung.**
- **Die Stadt Gera stellt sich das Ziel mit den verschiedensten Maßnahmen bis zum Jahr 2015 eine Verringerung der Zahl der schwer verunglückten Radfahrer um 25 % zu erreichen.**
- **Mit den vorgenannten Maßnahmen beabsichtigt die Stadt Gera das Image als fahrradfreundliche Stadt zu erlangen.**
- **Die Umsetzung der Zielstellung ist zum Jahresende 2015 zu publizieren. Aufbauend auf dem erzielten Ergebnis ist zu diesem Zeitpunkt eine konkretisierte Zielstellung zu formulieren und zu beschließen.**

Anmerkung:

Gasförmige Emissionen des Verkehrs sind in städtischen Gebieten die Hauptquelle der Luftverschmutzung. Straßenverkehr ist die Hauptquelle der Lärmbelästigung. Nichtmotorisierte Verkehrsmittel, wie das Fahrrad, können die Umweltverschmutzung und Staus reduzieren.

Mit dem definierten Potenzial Rad + 32 wird auf Grund der angestrebten Verlagerungen vom Pkw zum Radverkehr auf der Grundlage der Emissionsfaktoren für die Fahrzeugflotte 2000 nachfolgende prozentuale Reduktion der Schadstoffemissionen in der Stadt Gera mindestens eintreten:

Fahrleistung des MIV	- 5,7 %
Benzol	- 10,3 %
Kohlenwasserstoffe (HC)	- 12,0 %
Kohlenmonoxid (CO)	- 10,8 %
Stickoxide (NO)	- 7,2 %
Schwefeldioxid (SO ₂)	- 6,4 %
Dieselruß	- 7,2 %
Partikel < 10 µm aus Aufwirbelung und Reifenabrieb	- 5,7 %

(Quelle: Nationaler Radverkehrsplan 2002 – 2012)

Auf dem Verkehrssektor kann die Förderung des Radverkehrs grundsätzlich dazu beitragen, dass das Klimaschutzziel der Bundesregierung erreicht wird. Die Berechnungen stellen aber nur eine grobe Abschätzung dar.

Neben den genannten Umweltgründen sprechen insbesondere auch gesundheitliche Gründe für jeden einzelnen Bürger für die kommunalpolitische Durchsetzung der genannten Leitlinien. So senkt regelmäßiges Radfahren

- das Risiko für Erkrankungen der Herzkranzgefäße um 50 %
- das Risiko für Fettleibigkeit um 50 % und
- das Risiko für Bluthochdruck um 30 %.

5. Integriertes Maßnahmen- und Handlungskonzept

5.1. Vorbemerkungen

Im Kapitel 5 – Integriertes Maßnahmen– und Handlungskonzept sollen ausgehend von einer Analyse alle baulichen, organisatorischen und sicherheitstechnischen Maßnahmen dargestellt werden, die zur Umsetzung der „Leitlinien für die Entwicklung des Fahrradverkehrs“ gemäß Punkt 4 zu realisieren sind. Von der Umsetzung der Maßnahmen hängt damit entscheidend ab, ob das in den Leitlinien formulierte Ziel der Stadt Gera, die Entwicklung des Fahrradverkehrs als wesentlichen Bestandteil einer nachhaltigen Mobilität, gelingt.

5.2. Fahrradnutzung im Alltagsverkehr

Gerade der Anteil des Alltagsverkehrs (Arbeitswege, Ausbildungswege und Einkaufswege) bietet auf Grund seiner Alltäglichkeit die größten Potenziale, um die in den Leitlinien festgelegten Ziele der Entwicklung des Radverkehrs in der Stadt Gera zu erreichen. Aus diesem Grund wird diesem Bereich im vorliegenden VEP-R eine erhöhte Bedeutung beigemessen. Kritisch ist festzuhalten, dass die attraktive, sichere und komfortable Nutzung des Fahrrads im Alltagsverkehr auch in der Stadt Gera nach wie vor durch zahlreiche Hemmnisse gekennzeichnet ist.

5.2.1. Stellung des Radverkehrs im Gesamtsystem der Stadt- und Verkehrsplanung

Analyse und Handlungsbedarf

Die Stadt Gera hat aufbauend auf dem VEP 1993 eine überwiegend positive Entwicklung bei der Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs bei der Stadt- und Verkehrsplanung zu verzeichnen. Diese Entwicklung wurde maßgeblich auch durch die positive Begleitung des Umwelt- und Verkehrsausschusses sowie die Installierung des wie in den meisten deutschen Städten in der Verkehrsplanung angesiedelten Radverkehrsbeauftragten zur Bündelung aller Interessen des Fahrradverkehrs erreicht. Äußerer Ausdruck dieses Entwicklungsstandes ist die Tatsache, dass sowohl im Arbeitsstand des Flächennutzungsplanes die vielfältigsten Radwegverbindungen enthalten sind als auch nahezu alle Bebauungspläne bereits die Anforderungen des Radverkehrs berücksichtigen. Verkehrsraumplanungen, in denen der Radverkehr aus welchen Gründen auch immer nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt wird, gehören in der Stadt Gera leider noch nicht völlig der Vergangenheit an. Ein solches für den Radverkehr negatives Beispiel der jüngeren Vergangenheit stellt die Umgestaltung der Leibnizstraße im Abschnitt Naumannplatz bis Eselsweg dar. Auf Grund der durch die Stadtbahnförderung vorgegebenen Rahmenbedingungen sowie der bestehenden beschränkten Querschnittsbreite musste der Radverkehr völlig unbeachtet bleiben. Die entstandene Verkehrslösung ist aus Sicht des Radverkehrs unattraktiv und wenig verkehrssicher. Darüber hinaus behindert der Radverkehr die künftige Stadtbahn. Es ist zu hoffen, dass dieses Beispiel künftig keine Fortsetzung erhält.

Eine äußerst differenzierte Wirkung auf den Radverkehr ist durch die Umgestaltung der Berliner Straße im Abschnitt Straße des Bergmanns – Clara-Zetkin-Straße zu verzeichnen. Während die Möglichkeit der Nutzung des östlichen Gehwegs zur stadtauswärtigen Befahrung dazu geführt hat, dass der Straßenzug Steinweg – Leipziger Straße – Berliner Straße einen bedeutenden Zuwachs im Radverkehr erhielt, bestehen für den Radfahrer in Richtung Clara-Zetkin-Straße wegen der einseitigen Blickweise auf die Förderbestimmungen unattraktive und nicht verkehrssichere Bedingungen. Die Nutzung des einzigen Fahrstreifens durch den Radverkehr führt dazu, dass es zu Nötigungen durch den dahinter fahrenden Kfz-Verkehr kommt bzw. dass dieser Überholvorgänge ohne Berücksichtigung von seitlichen Sicherheitsabständen durchführt. Die Nutzung des westlichen Gehwegs (Gehweg, Radverkehr frei ausgeschildert) gefährdet (wegen wesentlich zu gering dimensionierten Breiten) sowohl den Fußgänger- als auch den Radverkehr.

Für einen 2-Richtungs-Verkehr ist der östliche Gehweg ebenfalls nicht ausreichend dimensioniert. So erobert sich der Radverkehr auf Grund der Defizite im Straßenraum immer mehr den Bahnkörper als Verkehrsfläche.

Einer stärkeren Ausrichtung auf das Fahrrad stand in den vergangenen Jahren entgegen, dass das Leitbild „Stadt der kurzen Wege“ nicht umgesetzt werden konnte. Private Standortentscheidungen von Haushalten und Gewerbe stehen Brachflächen in der Innenstadt gegenüber, was einer kompakten Siedlungsstruktur entgegenläuft. Unter diesen Bedingungen kann das Fahrrad seine Stärke als stadtvträgliches Verkehrsmittel der Nahmobilität nur unzureichend entfalten, da mit fortschreitender Entwicklung die Länge der einzelnen Wege immer größer und somit zunehmend aus dem Einzugsbereich des Verkehrsmittels Fahrrad herausläuft.

Eine zusätzliche mit dem Leitbild „Stadt der kurzen Wege“ nicht übereinstimmende Entwicklung ist die Entdichtung der Wohngebiete im Rahmen des Stadtumbaus. Diese Entwicklung wird in der Folge aus wirtschaftlichen Gründen auch eine Entdichtung von öffentlichen Einrichtungen und Handelseinrichtungen bedingen, was wiederum zu einer Erhöhung der durchschnittlichen Länge jedes einzelnen Weges führen wird und damit direkt gegen den Einsatz des Fahrrads gerichtet ist.

Unter dem Blickwinkel einer nachhaltigen und möglichst ökologischen Verkehrsentwicklung sollte auch der Stadtumbau die Grundsätze

1. Verkehr vermeiden
2. Verkehrswege verkürzen
3. Notwendigen Verkehr mit ökologischen Verkehrsmitteln abwickeln

noch stärker als bisher berücksichtigen.

Eine neue sich direkt aus der Bevölkerungsentwicklung und der Realisierung von Straßenbauvorhaben ergebende Chance für den Radverkehr ist mit der Entlastung einzelner Straßenzüge vom motorisierten Individualverkehr sowie gewerblichen Verkehr gegeben. Diese Entlastung schafft die Möglichkeit mit veränderter Verkehrsorganisation und ohne bauliche Veränderungen Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen auf der Fahrbahn) anzubieten. Voraussetzung hierfür ist ein ebener Fahrbahnbelag auch am Straßenrand sowie die Straßenummarkierung. Mit einer solchen Lösung kann die Radwegeinfrastruktur mit geringen Kosten wesentlich komplettiert werden. Ein markantes Beispiel für eine solche Umgestaltung ist die Straße des Bergmanns im Abschnitt Kurt-Keicher-Straße bis Altenburger Straße (Anschluss an bestehendes Radwegenetz Richtung Ronneburg).

Während die Finanzierung von Radweegeanlagen im Komplex mit Straßenbaumaßnahmen sowohl hinsichtlich des geförderten Anteils als auch des Eigenanteils der Stadt Gera in der Regel sich unkritisch darstellt, ist dies für eigenständige Vorhaben des Radverkehrs hinsichtlich der Eigenmittel der Stadt Gera äußerst kritisch. Mit der Entscheidung des Umwelt- und Verkehrsausschusses zur Finanzierung dieser Vorhaben aus dem Verwahrkonto der Stellplatzablöse konnten ab Ende der 90er Jahre vermehrt eigenständige Radverkehrsvorhaben realisiert werden. Mit der zurückgehenden Investitionsbereitschaft privater Investoren und der Reduzierung der Beiträge durch die Stadt Gera ist unter Berücksichtigung von bereits festgelegten Vorhaben eine vollständige Ausschöpfung des Verwahrkontos zum Jahr 2006 zu erkennen.

Dies bedeutet, dass für die Realisierung eigenständiger Radverkehrsvorhaben künftig neue Finanzierungsmöglichkeiten durch die Stadt Gera zu suchen sind.

In der Ebene der Verkehrsplanung werden bereits die Rahmenbedingungen für eine enge und sinnvolle Verknüpfung des Fahrradverkehrs mit den Verkehrsmitteln des ÖPNV gelegt. Auf dieses im Interesse beider Verkehrsmittel liegende enge Zusammenwirken ist bereits in den frühesten Planungsschritten und unabhängig von der Aufgabenträgerschaft des ÖPNV (Freistaat Thüringen, Stadt Gera) hinzuwirken.

Die sich seit dem Jahr 2000 entwickelnde engere Zusammenarbeit der Landkreise und kreisfreien Städten zur Entwicklung der touristisch geprägten Radwanderwege ist fortzusetzen und zu intensivieren.

Während diese Abstimmung für den Radweg „Weiße Elster“ bereits regelmäßig stattfindet, besteht für den Radweg „Thüringer Städtekette“ hierzu Handlungsbedarf. Auf Grund der Vielfalt der Berührungspunkte ist eine besonders intensive Zusammenarbeit mit dem Landkreis Greiz, dem Straßenbauamt Ostthüringen (für Bundes- und Landesstraßen außerhalb Ortsdurchfahrtsgrenze) und der Radverkehrsbeauftragten im Thüringer Ministerium für Bau und Verkehr) erforderlich. Die Bündelung der Interessen der Stadt Gera erfolgt dabei durch den Radverkehrsbeauftragten der Stadt Gera.

Ziele

- Berücksichtigung des Radverkehrs im Rahmen eines Leitbildes für nachhaltige Stadtentwicklung (FNP) und umweltfreundlichen Verkehr (VEP)
- Umsetzung des Leitbildes „Stadt der kurzen Wege“
- Schaffung der Voraussetzungen für durchgängige, sichere und zügig zu befahrende Radverkehrsverbindungen in einem flächendeckenden Radverkehrsnetz
- Ausdehnung des kommunalen Radverkehrsnetzes durch interkommunale Zusammenarbeit
- Schaffung der Voraussetzungen zur Umsetzung einer den Leitlinien (Pkt. 4.) entsprechenden Finanzierungsstrategie.
- Realisierung der Rahmenbedingungen für eine umfassende Verknüpfung der Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs mit dem Radverkehr

Maßnahmen

- Berücksichtigung der grundlegenden Belange des Radverkehrs in FNP, Entwicklungskonzeption Wohnen sowie Bebauungsplanung
- Planung und Ausweisung eines flächenhaften, sicheren und direkten Radverkehrswegenetzes
- Berücksichtigung der Belange des Fahrradverkehrs bei **allen** verkehrlichen Planungen unabhängig vom Förderinstrument
- Überprüfung von breiten, wenig genutzten Verkehrsräumen mit dem Ziel mittels veränderter Verkehrsorganisation Fahrradstreifen auf den Fahrbahnen abzumarkieren (im Rahmen Überarbeitung VEP-Straße)
- Überprüfung der Ausweisung von Tempo 30-Zonen sowie Realisierung von verkehrsberuhigten Bereichen in Wohngebieten mit dem Ziel neben den übrigen positiven Wirkungen dem Fahrradverkehr auf der Fahrbahn sichere Verkehrsbedingungen zu bieten.

- Frühzeitige Untersuchung möglicher Verknüpfungswirkungen bei Planungen des Fahrradverkehrs sowie des ÖV
- Bildung von Netzwerken mit Nachbarkommunen zur stadtgrenzenüberschreitenden Radwegenetzgestaltung einschließlich Beschilderung
- Prüfung der Finanzierungsmöglichkeiten für bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen des Fahrradverkehrs (Eigenmittel)

5.2.2. Radverkehrsnetzplanung

Analyse und Handlungsbedarf

Die ab Anfang der 90-er Jahre des 20. Jahrhunderts in der Stadt Gera übliche Praxis, im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen auch Radverkehrsanlagen mitzubauen führte im Zeitraum des vergangenen Jahrzehnts dazu, dass ein jährlicher Zuwachs in der Länge des Radverkehrsnetzes zu verzeichnen war und eine Reihe von Vorhaben gemäß VEP 1993 realisiert wurde. Unter dem Blickwinkel des Radverkehrs entstanden damit eher zufällig (da die Abschnitte unter dem Blickwinkel des Straßenbaus und zunehmend auch des ÖPNV ausgewählt waren) räumlich begrenzte „Radverkehrsinseln“, deren Attraktivität für den potentiellen Nutzer wesentlich eingeschränkt ist, da sie nicht in ein komplexes Radverkehrsnetz eingebunden sind.



Bild 3: Zwötzener Steg über die Weiße Elster

Auf Grund der ungenügenden Geländerhöhe ist auf dieser und anderen Brücken im Verlauf des Elsterradweges das Radfahren untersagt. Am Brückeneende beginnt der Radweg neu

Die in Anlage 16 dargestellte Analyse des Radverkehrsnetzes mit Stand 31.12.2004 widerspiegelt das Radwegenetz unter Beachtung der verkehrsrechtlichen Ausschilderung:

Zeichen 237	-	gesonderter Radweg
Zeichen 241	-	getrennter Rad- und Fußweg
Zeichen 240	-	gemeinsamer Fuß- und Radweg

Darüber hinaus wurde ein Straßen- und Wegenetz als „Angebot für den Radverkehr“ aufgenommen, in dem auf Grund der bestehenden baulichen und verkehrlichen Verhältnisse der Radverkehr akzeptable, zum Teil nur bedingt geeignete Bedingungen vorfindet. Unter dieser Kategorie sind

- Fahrradstraßen
- Fußgängerzonen, frei für Radverkehr
- Verkehrsberuhigte Bereiche (Zeichen 325 StVO)
- Tempo 30-Zonen und
- Straßen mit geringem Verkehr und ausreichender Breite

enthalten.



Bild 4: Fußgängerzone Schlossstraße

Mit der Freigabe der Fußgängerzonen (außer Sorge) konnte das innerstädtische Radverkehrsnetz wesentlich verdichtet und die Erreichbarkeit von Einzelhandelsunternehmen für Radfahrer verbessert werden.



Bild 5: Fahrradstraße Am Kupferhammer

Die Ausweisung der Straße Am Kupferhammer als eine der ersten Fahrradstraßen Thüringens hat sich bewährt. Die Attraktivität und die Sicherheit für den Radverkehr konnten gestärkt werden bei gleichzeitiger Unterstützung der beabsichtigten verkehrsberuhigenden Wirkung.

Die Kategorie „bedingt geeignete Wege und Straßen“ stellt im Netzzusammenhang erforderliche Verbindungen dar, deren Ausbaubreiten, Fahrbahnzustand und Fahrzeugbelegung eine sichere Nutzung durch den Radverkehr nicht gewährleisten.

In der Anlage 17 (VEP-R, Defizitanalyse 2004) sind u.a. wesentliche bestehende Netzlücken aufgezeigt, deren Schließung eine wesentliche Aufgabe des VEP-R darstellt.

Einzigste Ausnahme von dieser Entwicklung von Netzlücken war der Elsterradweg, der in verschiedenen Abschnitten ausgebaut wurde, ohne allerdings bis Ende 2004 eine Durchgängigkeit zu erreichen.



Bild 6: Elsterradweg am Elsterdamme mit Abfahrt zur Unterquerung Debschwitzer Brücke

Der im Zusammenhang mit der Süd-Ost-Tangente realisierte Radweg entlang des Elsterdammes wird auf Grund seiner qualitativ hochwertigen Gestaltung stark genutzt.



Bild 7: Elsterradweg südlich der Zwötzener Brücke

Im Gegensatz zu Bild 6 besteht im Abschnitt Zwötzener Brücke bis Zoitzstraße der geplante Elsterradweg noch nicht.

Die Trasse auf der Ostseite der Weißen Elster (Nutzung der Salzstraße) ist äußerst gefährlich. Der Druck auf die Realisierung der geplanten Trasse auf der Westseite der Weißen Elster wird durch den Trampelpfad deutlich.

Rechts

ist die Einbindung des Radweges aus Richtung Lusan/Brüte erkennbar.



Bild 8: Unterführung Elsterradweg unter Friedensbrücke Liebschwitz

Die konsequente Unterführung des Elsterradweges unter Straßen- und Eisenbahnbrücken ist zu einem Markenzeichen dieses Radweges in der Stadt Gera geworden. Neben der damit erreichten Attraktivierung für den Radverkehr konnte gleichzeitig eine wesentliche Erhöhung der Verkehrssicherheit erzielt werden.

Erst ab Ende der 90-er Jahre rückte die Planung kompletter Radverkehrsverbindungen zusehends in den Blickwinkel. Mit der Realisierung des ca. 7,7 km langen Abschnittes des Radweges „Thüringer Städtekette“ zwischen Untermhäuser Brücke und Stadtgrenze zu Ronneburg im Gessental sowie dem URBAN-Projekt 1.1.1. „Überwindung von Barrieren“ als Ost-West-Verbindung Debschwitz (Wiesestraße) zur Reichsstraße (Himmelsleiter) ist die Planung komplexer Radverkehrsverbindungen mit Bedeutung für große Teile der Stadt Gera eingeleitet worden. Damit konnte eine neue Qualität in der Radverkehrsnetzplanung erreicht werden.



Bild 9: Fertiggestellter Abschnitt des Radwanderweges „Thüringer Städtekette“ im Ufer-Elster-Park

Mit einer solchen Qualität des Radwegenetzes und angrenzenden funktionsfähigen Stadtgebieten besitzt der Radverkehr in der Stadt Gera gute Chancen zur Erhöhung des gegenwärtigen Verkehrsmittelanteils. Nach links zweigt die Verbindung in Richtung Eisenbahnüberführung – Reichsstraße (URBAN-Projekt 1.1.1) ab.



Bild 10: Baustelle EÜ BUGA-Radwanderweg „Thüringer Städtekette“ von der Ochsenbrücke aus gesehen

Eine ähnlich hohe Bedeutung wird künftig die zum Teil noch in Planung, zum Teil in Realisierung befindliche Achse Schloßstraße - Puschkinplatz – E.-Toller-Straße – Theaterplatz – Küchengartenallee – Untermhäuser Brücke als zentrale Achse zwischen dem Stadtzentrum und den Radwegen „Weiße Elster“ und „Thüringer Städtekette“ für den Radverkehr aufweisen.

Die in Ausbau befindliche nördliche Ost-West-Verbindung soll kurzfristig den Anschluss der Stadtteile Bieblacher Hang/Bieblach Ost, Roschütz und Tinz an den Elsterradweg und damit an das städtische Radverkehrsnetz herstellen. Hier bedarf es mittelfristig weiterer Initiativen zur Verlängerung in westliche Richtung nach Rubitz und von dort entlang der Landesstraße L 1070 nach Kraftsdorf/Hermsdorf.

Die zentrale Ost-West-Verbindung Scheibe – Straße des Friedens – Heinrichstraße – Kirchstraße – Karl-Liebknecht-Str. – Altenburger Straße – Leumnitz bedarf in den Außenbereichen der Fortsetzung bis zur Stadtgrenze

- im Westen parallel zur L 1076 in Richtung Saara (Ortslage Windischenbernsdorf)
- im Osten parallel zur B 7/K 13 in Richtung Korbußen – Ronneburg

sowie im Innenbereich der punktuellen Verbesserung der Radverkehrsbedingungen (Knoten Ludwig-Jahn-Straße/Bauvereinstraße/Karl-Liebknecht-Str.)



Bild 11: Ausschilderung Gehweg, Radfahrer frei in der Straße des Friedens

Die Straße des Friedens ist Bestandteil der zentralen Ost-West-Verbindung für den Radverkehr. Da mit der Sanierung der Fahrbahn die Anordnung eines Radfahrstreifens oder Schutzstreifens (noch) nicht möglich war, wurde die dargestellte Beschilderung gewählt. Der sicherheitsbetonte Radfahrer kann damit unter Berücksichtigung des Fußgängerverkehrs den Gehweg nutzen. Da mit dieser Beschilderung keine Benutzungspflicht gegeben ist, besteht für den schnellen Radfahrer auch die Möglichkeit der Fahrbahn-nutzung. Dies ist insbesondere für den Radverkehr bergab von Bedeutung.

Neben dem in den Leitlinien definierten vorrangigen Ausbau des Hauptachsennetzes muss die weitere Radverkehrsnetzplanung der Weiterentwicklung der „Radverkehrsinseln“ zu einem möglichst dichten Netz mit Anschluss aller Stadt- und Ortsteile, Wohn- und Gewerbegebiete erfolgen, welches auch den Abbau aller gegenwärtig noch bestehenden Sicherheitsdefizite im Netz umfassen sollte. Dieses Zielnetz mit Prognosehorizont 2020 stellt Anlage 20 – Zielplan 2020 dar.

Der Zielplan 2020 zeigt das mit dem vorliegenden VEP-R zu entwickelnde Netz an Radverkehrsanlagen untergliedert in Grund- und Ergänzungsnetz sowie Bestand und Planung.

Die Unterscheidung in Grund- und Ergänzungsnetz wurde gewählt, da für Maßnahmen des Grundnetzes sowohl eine höhere Priorität hinsichtlich der Realisierung geplanter Maßnahmen bestehen soll als auch höhere Attraktivitäts- und damit Ausbaustandards als im Nebennetz vorgegeben werden sollen. Defizite hinsichtlich der Verkehrssicherheit sollen sowohl im Grund- wie auch im Ergänzungsnetz nicht zugelassen werden.

Für das Grundnetz werden folgende Qualitätskriterien festgelegt:

- 1. Verbindungsfunktion zwischen großen Stadtgebieten, Stadtteilen und Wohngebieten und wesentlichen Zielen außerhalb des Stadtgebietes einschließlich überregionaler Radwanderwege*
- 2. Auf Grund der beschriebenen Verbindungsfunktion ist das Grundnetz in oberster Priorität auszubauen.*
- 3. Das Grundnetz ist weitestgehend auf gesonderten Radverkehrsanlagen bzw. gemeinsam mit einer begrenzten Zahl an Fußgängern genutzten Verkehrsanlagen zu entwickeln. Ausnahmen sind auf Grund der örtlichen Bedingungen räumlich begrenzt möglich.*
- 4. Die Instandhaltung des Grundnetzes hat deren ständige Nutzbarkeit zu gewährleisten. Dies betrifft insbesondere den Belag und den Grünverschnitt als auch die Verkehrsorganisation, die Reinigung und den Winterdienst.*
- 5. Die Beleuchtung des Grundnetzes im Innenbereich ist sicherzustellen. Ausnahmen sind zulässig, wenn in zumutbarer Entfernung eine akzeptable Alternativroute besteht.*
- 6. Querungen von Hauptnetzstraßen sind grundsätzlich planfrei oder gesichert vorzunehmen.*

Für das Ergänzungsnetz werden nachfolgende Qualitätskriterien vorgegeben:

- 1. Sicherung der Anbindung aller Ortsteile, Wohn- und Gewerbegebiete, Schul- und Freizeitstandorte an das kompakte Stadtgebiet bzw. an das Grundnetz.*
- 2. Für das Ergänzungsnetz sind vorzugsweise gesonderte Radverkehrsanlagen und gemeinsam mit Fußgängern genutzte Verkehrsanlagen vorzusehen. Die Führung auf Fahrbahnen in geschwindigkeitsreduzierten Bereichen sowie ausreichend breiten Straßen mit geringem Kfz-Verkehr (Nebennetz) ist möglich.*
- 3. Im Ergänzungsnetz können Abschnitte enthalten sein, deren Nutzbarkeit mit dem Fahrrad aus topografischen Gründen eingeschränkt ist.*
- 4. Die Instandhaltung des Ergänzungsnetzes hat den Belag, den Grünverschnitt, die Reinigung sowie den Winterdienst zu gewährleisten.*

5. Querungen mit Hauptnetzstraßen sind grundsätzlich gesichert vorzunehmen.

Wesentliche Bestandteile des Grundnetzes sind folgende Achsen

Nord-Süd-Relation

- Elsterachse: (Bad Köstritz-) Stublach – Liebschwitz (-Wünschendorf)
- Östliche Stadtachse: Langenberg – Berliner Straße – Reichsstraße – Zwätzen – Liebschwitz

Ost-West-Relation

Nördliche Ost-West-Achse: (Hermsdorf-) Rubitz – Tinz – Bieblach Ost -
Trebritz – Dorna (-Brahmenau)

Zentrale Ost-West-Achse: (Saara-) Windischenbernsdorf – Zentrum – Ostviertel –
Leumnitz (-Korbußen – Ronneburg)

Südliche Ost-West-Achse: Weißig – Lusan – Zwätzen – Collis (-Ronneburg)

Bei Anlage 20 ist zu berücksichtigen, dass die generellen Trassen dargestellt sind und in der konkreten Planung insbesondere aus räumlichen Gründen in erforderlichen Fällen geeignete Parallelrouten auszuwählen und auszubauen sind.

Unter komplexer verkehrlicher Betrachtung der Entwicklung des Radwegenetzes sind die in Anlage 21 (Prioritätenliste Ausbau Radwegenetz) dargestellten Infrastrukturmaßnahmen eine wesentliche Voraussetzung zur Umsetzung der in den Leitlinien definierten Zielstellung.

Ziele

- Planung durchgängiger, sicherer und zügig zu befahrender Radverkehrsverbindungen in einem flächendeckenden Radverkehrsnetz mit Anbindung an die Netze der Nachbargebietskörperschaften

Maßnahmen

- Umsetzung der Prioritätenliste Radwegenetz (Anlage 21) in Abstimmung mit dem Baulastträger Freistaat Thüringen und den Nachbargebietskörperschaften
- Jährliche Aktualisierung der Prioritätenreihung auf Grund der Unfallanalyse
- Einsatz des gesamten Entwurfsrepertoires für Radverkehrsführungen gemäß Regelwerken und StVO
- Besondere Beachtung netzrelevanter „Knackpunkte“ (insbesondere Knotenpunkte, Querungs- und Engstellen)

5.2.3. Realisierung einer fahrradfreundlichen Infrastruktur

Analyse und Handlungsbedarf

Die seit der Beschlussfassung zum VEP 1993 realisierte Radverkehrsinfrastruktur weist überwiegend eine hohe Qualität auf. Besondere Wahrzeichen sind die im Zuge des Elsterradweges realisierten planfreien Unterquerungen der Straßen- und Eisenbahnbrücken entlang der Weißen Elser. Allerdings wurden dabei auch immer wieder Defizite zugelassen, die die Attraktivität des Radverkehrs negativ beeinflussen bzw. nachträgliche bauliche bzw. verkehrsorganisatorische Veränderungen bedingen.

An erster Stelle dieser Defizite stehen die **Bordabsenkungen**. Obwohl diese Anlagen gleichzeitig auch Mobilitätseingeschränkten und Nutzern von Kinderwagen hilfreich sind, werden Bordabsenkungen in der Stadt Gera leider immer noch mit einer Auftrittshöhe zwischen 3 und 6 cm ausgebildet. Aktueller Stand der Regelwerke ist, eine Bordauftrittshöhe von 0 cm im Grundsatz in Analogie zu vergleichbaren Städten zu realisieren. In Ausnahmefällen können max. 2 cm möglich sein.



Bild 12: Neu gebaute Bordabsenkung an der Einmündung der Neuen Straße in die De-Smit-Straße (Ostseite)

4 cm Bordauftritt an der niedrigsten Stelle und 2 cm über den Bord hinausragendes Betonpflaster addieren sich zu einer Höhendifferenz von 6 cm. Auf diese Art kann keine Radverkehrsförderung betrieben werden.

Positiv umgesetzt wurde diese Forderung im Rahmen der Umgestaltung der Reichsstraße an den Knoten Schmelzhüttenstraße sowie Karl-Schurz-Straße.



Bild 13: Knoten Reichsstraße/Schmelzhüttenstraße mit in Bereich des Radweges auf 0 cm Auftrittshöhe abgesenkten Bord
Leider ist diese Lösung in der Stadt immer noch die Ausnahme.

Eine interessante Lösung wurde an der Einmündung Straße des Friedens/An der Eibe realisiert. Hier wurde der bituminöse Fahrbahnbelag so modelliert, dass keine Störwirkung für den motorisierten Verkehr entsteht und gleichzeitig die Qualitätsanforderungen für den Radverkehr auch ohne Bordabsenkungen erfüllt werden können.



Bild 14: Einmündung An der Eibe in die Straße des Friedens
Statt einer Bordabsenkung wurde hier im Rahmen der Straßenausbaus die preiswertere Variante der Fahrbahnmodellierung gewählt.

Wenn in Bereichen von gemeinsamen Geh- und Radwegen die Belange der Blinden und Sehbehinderten eine Höhendifferenz erfordern, ist gemäß Richtlinie ERA 95 ein Rampenstein einzubauen.

Mit Ausnahme der touristischen Radwanderwege „Weiße Elster“ und „Thüringer Städtekette“, dem Straßenknoten Stadtring Süd Ost/Debschwitzer Brücke/Elsterdamm sowie eines Teilabschnittes der zentralen Ost-West-Verbindung besteht in der Stadt Gera keine **Fahrradwegweisung**. Da die allgemeine Wegweisung häufig nicht die sinnvollsten und sichersten Routen für Radfahrer zeigt, wird eine Fahrradwegweisung erforderlich. Damit werden gleichzeitig autofreie und autoarme Straßen leichter nutzbar. In das aufzubauende Fahrradwegweisungssystem sollten einbezogen werden:

- wichtige öffentliche, kulturelle und touristische Ziele
- wichtige außerstädtische Ziele
- alle Stadt- und Ortsteile



Bild 15: Fahrradwegweisung auf der Debschwitzer Brücke

Diese Wegweisung, die bisher nur selten in der Stadt Gera anzutreffen ist, wurde mit dem Neubau der Süd-Ost-Tangente realisiert, um die an diesem Knoten nicht unkomplizierten Radwegführungen zu verdeutlichen.

Da die zwischenzeitlich in allen Bundesländern außer Thüringen geltende Richtlinie für die wegweisende Beschilderung für den Radverkehr im Freistaat Thüringen noch nicht eingeführt ist, sollte zur Verhinderung der Realisierung von später nicht richtlinienkongruenten Lösungen dieser Zeitpunkt vor einer Erweiterung der Wegweisung abgewartet werden.



Bild 16: Fahrradwegweisung in Wien

Eine solche durch die farbliche Gestaltung auffälliger Form der Fahrradwegweisung, die damit die Schildergrößen reduzieren kann, lässt das deutsche Regelwerk nicht zu.

Seit dem Zeitpunkt, als die StVO die **Öffnung von Einbahnstraßen für den Fahrradverkehr** in Gegenrichtung ermöglichte, wird in der Stadt Gera unter Beachtung der jeweiligen örtlichen Bedingungen in den radverkehrsrelevanten Beziehungen die Möglichkeit für den Radverkehr eröffnet, Einbahnstraßen entgegen der für den motorisierten Verkehr freigegeben Fahrtrichtung zu nutzen.



Bild 17: Zufahrt in die Amthorstraße von der Rudolf-Diener-Straße aus

Die Einfahrt für den Radverkehr in die Amthorstraße entgegen der für den MIV freigegebenen Fahrtrichtung wurde zusätzlich zur Beschilderung mit Fahrbahnmarkierung verdeutlicht. Der zum Aufnahmezeitpunkt ersichtliche Zustand der Markierung löst allerdings nur neue Unsicherheiten aus.

Falls an bestehenden Einbahnstraßen künftig weiterer Bedarf entstehen sollte oder wenn neue Einbahnstraßen ausgewiesen werden, ist die Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs zu prüfen.

Temporeduzierende flächenhafte Maßnahmen bei denen die Geschwindigkeitsdämpfung beim Kfz-Verkehr als Voraussetzung für einen sicheren Verkehrsablauf mit dem Radverkehr (Geschwindigkeitsharmonisierung) erfolgt, sind preiswerte und im Hinblick auf die Radverkehrsförderung wirkungsvolle Maßnahmen. Eine stärkere Nutzung derartiger Maßnahmen sollte insbesondere in Wohnquartieren und engen Geschäftsstraßen erfolgen. Derartige Maßnahmen können den Regelfall zur Radverkehrsförderung im Straßennetz darstellen.

Bei der **Führung des Radverkehrs in signalisierten Knoten** wurde in der Vergangenheit häufig nur die Hauptrelation beachtet. Insbesondere für linksabbiegende Radfahrer ergaben sich daraus umwegige und zeitaufwendige Fahrtbeziehungen. Da derartige Bedingungen durch Radfahrer nur begrenzt angenommen werden, führt dies immer wieder zu Verhalten, die aus Sicht der Verkehrssicherheit nicht toleriert werden können.

Derartige Verhältnisse können nur abgebaut werden, wenn bereits beim Knotenentwurf die Belange des Radverkehrs insbesondere bei der Verkehrsführung, Markierung und Signalisierung gleichwertig zu den übrigen Verkehrsteilnehmern beachtet werden. Gemäß Forderung der VwV zur StVO sind auch für den Radverkehr an Kreuzungen und Einmündungen eindeutige Führungen zu schaffen. In diesem Segment besteht in der Stadt Gera erheblicher Nachholebedarf.

Die **Oberflächenqualität der Verkehrsfläche** ist wesentlich mit entscheidend für die Routenwahl von Radfahrern. Bituminöse Decken bieten bei straßenbegleitenden Radwegen eine hohe Qualität und sollten die Standardlösung darstellen. Bei Betonsteinbelägen sollten zur Minimierung des Rollwiderstandes nur Steine ohne Fase Verwendung finden. Natursteinpflaster ist wegen seiner Unebenheit für längere Abschnitte ungeeignet. Bei Nässe ist es teilweise gefährlich. Wassergebundene Decken sollten auf Grund ihres hohen Rollwiderstandes und ihres Wartungsaufwandes nur auf Freizeitwegen in Grünanlagen und Außenbereichen in Ausnahmefällen verwandt werden.



Bild 18: Elsterradweg bei Liebschwitz südlich der Wipsequerung mit Blick in Richtung Norden

Die bereits seit Jahren bestehende ca. 120 m lange Lücke in der bituminösen Befestigung ist auf die Ablehnung des Grundstückseigentümers zurückzuführen.

Mit zunehmendem Radwegenetz erhält auch die Frage des **Unterhalts** bzw. der Wiederherstellung ordnungsgemäßer Beläge eine erhöhte Bedeutung. Dies ist insbesondere dort der Fall, wo eine Mischnutzung mit dem Kfz-Verkehr vorliegt.



Bild 19: Elsterradweg im Bereich des Zwötzener Steges (Westseite)

Zwischen dem Brückenbauwerk und der sich anschließenden Rampe hat sich zwischenzeitlich ein Höhenversatz im Elsterradweg von 7 cm herausgebildet. Derartige Verhältnisse laden nicht zum Radfahren ein.



Bild 20: Elsterradweg am Zwötzener Steg (Ostseite)

Der auf der Ostseite anzutreffende Höhenversatz von 10 cm ist stark verkehrsgefährdend und bedarf dringend Veränderungen.

Bei nachträglicher Einordnung von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen ist zu berücksichtigen, dass der Belag im Bereich der Fahrradspur eine solche Nutzung zulässt und mindestens den gleichen baulichen Zustand wie die übrige Fahrbahn aufweist. Als positives Beispiel wurde eine solche Lösung in der Reichsstraße (Abschnitt Karl-Schurz-Straße bis An der Himmelsleiter) im Rahmen des Stadtbahnprogramms geschaffen.

Weitere **Unterhaltungsaufgaben** bestehen in der regelmäßigen Überwachung im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht, der Schneeräumung, dem Grünschnitt, der Reinigung sowie dem Unterhalt der Wegweisung. Für das in Anlage 20 definierte Radweggrund- und -ergänzungsnetz ist der Winterdienst zu gewährleisten. Der Grünschnitt (insbesondere im Bereich der Weißen Elster) hat zu gewährleisten, dass hohes Gras nicht die Breite der Radwege einengt. Für die wichtigsten Radwegverbindungen (Radwegegrundnetz im Innenbereich) ist unter dem Blickwinkel der erforderlichen sozialen Kontrolle eine Beleuchtung erforderlich.



Bild 21: Getrennter Rad- und Fußweg (Zeichen 241 StVO) auf der Westseite Reichsstraße

Beim Blick von Höhe Stadtgraben in südliche Richtung fällt auf, dass die Vegetation auf dem Grünstreifen bereits große Teile der 1 m breiten Fahrradspur beansprucht. Als Folge müssen die Radfahrer im Bereich des Fußweges fahren.



Bild 22: Elsterradweg nördlich der Fahrradstraße „Am Kupferhammer“ mit Blickrichtung Norden

Auch im Außenbereich ist die Pflege und Unterhaltung des Grüns Voraussetzung für die Realisierung eines attraktiven und sicheren Radverkehrs. In der dargestellten Situation sind weder die verkehrlich erforderlichen Breiten – noch die Höhenmaße eingehalten.

Die **Fahrbahnmarkierung** stellt ebenso wie die **verkehrsrechtliche Beschilderung** eine wesentliche Grundlage für die Organisation eines funktionierenden und sicheren Verkehrsablaufs dar. Dies ist auch im Bereich des Radverkehrs der Fall. Während neue Verkehrsanlagen überwiegend mit vollständiger Beschilderung und Markierung übergeben werden, bestehen insbesondere bei der Fahrbahnmarkierung (häufig im Komplex mit ungenügendem Oberflächenzustand) Defizite, die zu Konflikten zwischen dem Kfz-Verkehr und Radfahrern bzw. Fußgängern und Radfahrern führen.

Bei den sicherheitsrelevanten Markierungen sollte künftig eine sofortige Verbesserung des Zustandes angestrebt werden (siehe Bilder 13 und 17).

Aus verschiedenen Gründen, meist in Zusammenhang mit Baumaßnahmen gehen immer wieder Bestandteile der verkehrsrechtlichen Beschilderung verloren. Hier sollte durch die untere Verkehrsbehörde eine engere Kontrolle der Baubetriebe durchgesetzt werden.

Bei der Planung und Umsetzung **temporärer Maßnahmen und Baustellen** wird leider immer noch häufig von der einseitigen Flexibilität der Radfahrer ausgegangen: absteigen und schieben. Häufig kommt es auch zu Komplikationen mit Baubetrieben, die Radwege verstellen bzw. ohne vorherige Ankündigung sperren. Dabei sollte es auch in der Stadt Gera üblich werden, dass bei der Bekanntgabe von bevorstehenden Baumaßnahmen bzw. Umleitungen Empfehlungen für Radfahrer gegeben werden.



Bild 23: Getrennter Rad- und Fußweg in der Reichsstraße in Höhe Karl-Schurz-Straße mit Übergang auf Radfahrstreifen

Niemand käme auf die Idee Verkehrsschilder mitten auf der Fahrbahn zu platzieren. Auf Radwegen ist dies in der Stadt möglich. Eine Änderung dieser Situation ist nur mittels verstärkter Kontrollen durch die untere Verkehrsbehörde und die Polizeiinspektionen möglich.

Eine zunehmende Bedeutung erhält, unter dem Gesichtspunkt der sozialen sowie kriminalpräventiven Sicherheit, die **Beleuchtung** von Radverkehrsanlagen, da der Anteil Radfahrer, die dieses Verkehrsmittel auch außerhalb des Sommers und des Tageslichtes nutzen, in den letzten Jahren stetig gewachsen ist. Es sollte gesichert werden, dass für alle Grundnetzbestandteile im Innenbereich eine Beleuchtung erreicht wird. Wo dies nicht möglich ist, sollte zumindest in akzeptabler Entfernung eine beleuchtete Alternative zur Verfügung stehen. An Grundnetzradwegen, an denen gegenwärtig eine Beleuchtung besteht, diese aber in den Nachtstunden ausgeschaltet ist (Elsterdamm) , sollte zumindest die Beleuchtung des Rad- (und Gehweges) in minimiertem Umfang sichergestellt werden.

Bei einer Reihe von Ausbaumaßnahmen an Landes- und Bundesstraßen wird im äußeren Stadtgebiet die **Baulastträgergrenze** überschritten. Im Interesse der komplexen Realisierung derartiger Bundes- und Landesstraßen begleitender Radwege ist in diesen Fällen frühzeitig Verbindung mit dem Straßenbauamt Ostthüringen aufzunehmen mit dem Ziel einer gemeinsamen Baudurchführung zwecks Umgehung aufwendiger und sicherheitstechnisch kritischer Übergangszustände. Dies darf aber nicht dazu führen, dass durch den Koordinierungsaufwand Bauvorhaben verzögert werden. Vielmehr ist die Chance zu einer zeitgerechten Fördermittelbereitstellung zu nutzen.

Ziele

- Realisierung und dauerhafte Vorhaltung eines attraktiven, ständig nutzbaren und sicheren Radwegenetzes
- Nutzung des gesamten verkehrsorganisatorischen Instrumentariums zur attraktiven und sicheren Gestaltung der Verkehrsflächen unter Einbeziehung des Radverkehrs

Maßnahmen

- Gleichberechtigte Behandlung von baulichen Vorhaben zu Gunsten des Radverkehrs mit dem allgemeinen Straßenbau in der Projektvorbereitung und – durchführung durch das Tiefbau- und Umweltamt
- Flächendeckende Realisierung von Bordabsenkungen mit 0 cm Bordauftritt im Radwegenetz bzw. Nutzung von Rampensteinen
- Aufbau einer einheitlichen und durchgängigen Fahrradwegweisung mit Aufnahme aller relevanten Ziele
- Kontrolle aller bestehenden bzw. geplanten Einbahnstraßen auf Erfordernis zur Öffnung in Gegenrichtung für den Fahrradverkehr
- Prüfung der Einführung von Tempo 30-Zonen insbesondere in Wohngebieten auch unter dem Aspekt einer preiswerten Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur und -sicherheit
- Berücksichtigung aller möglichen Fahrtbeziehungen an Knoten für den Radverkehr unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsattraktivität (Umwege, LSA-Schaltungen)
- Funktionale Auswahl der Oberflächenbeläge von Radwegen mit besonderer Rücksicht auf die Unterhaltungsaufwendungen
- Ausbildung der Querung von Hauptnetzstraßen durch Radwege vorzugsweise mittels Querungshilfen

- Regelmäßige Kontrolle und kurzfristige Erneuerung bei ungenügender optischer Wirkung der sicherheitsrelevanten Fahrbahnmarkierung bzw. der verkehrsrechtlichen Beschilderung
- Freihaltung des Lichtraumprofils der Radverkehrsanlagen insbesondere von hineineinragenden Ästen und zu hohem Gras
- Organisation und Gewährleistung des Winterdienstes auf dem in Anlage 20 definierten Radwegenetz
- Aufbau einer durchgängigen Beleuchtung im Innenbereich des Radwegegrundnetzes (gemäß Anlage 20)
- Durchsetzung und Kontrolle der Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs bei temporären Maßnahmen und Baustellen
- Realisierung einer engen Zusammenarbeit mit benachbarten Baulastträgern zur Planung, Realisierung, Instandhaltung, Finanzierung und Verkehrsorganisation von Radverkehrsanlagen
- Durchsetzung einer regelmäßigen Reinigung aller Radverkehrsanlagen
- Realisierung einer radgerechten Höhe von Brückengeländern
- Weitestgehender Verzicht auf Anforderungsampeln im Zuge von Radverkehrsverbindungen
- Verzicht auf den Einbau von Induktionsschleifen auf Straßen ohne Radweg
- Überprüfung aller bestehenden Lichtsignalprogramme in Hinsicht auf die Möglichkeit bestehender Beschleunigungseffekte für den Radverkehr unter Beachtung der sonstigen Anforderungen
- Überprüfung aller mit Zeichen 250 StVO ausgeschilderten Straßen mit dem Ziel einer Umwandlung in Zeichen 260 oder Aufnahme eines Zusatzschildes "Radfahrer frei"

5.2.4. Fahrrad-Abstellanlagen

Analyse und Handlungsbedarf

Während parallel zur Erarbeitung und zum Beschluss des VEP 1993 die Planung und Realisierung erster Abschnitte des städtischen Radwegenetzes vorangetrieben wurde, blieb die Planung und Realisierung adäquater Abstellanlagen unbesetzt. Dieser Nachholebedarf kristallisierte sich zunehmend mit der verbesserten Erreichbarkeit öffentlicher und privater Ziele heraus. Diese Entwicklung ist auch der Tatsache geschuldet, dass für Fahrradabstellplätze keine analoge Regelung zur Garagen- und Stellplatzsatzung in der Stadt Gera existiert. Privaten und öffentlichen Bauherren wird es überlassen, ob aus ihrer subjektiven Sicht Fahrradabstellplätze erforderlich sind, realisiert werden und welche Funktionsfähigkeit diese Anlagen erhalten (siehe Bild 24). Die Stadt Gera übt hier trotz Bestehen gesetzlicher Grundlagen keine Kontrolle aus.



Bild 24: Situation vor der Agentur für Arbeit in der Reichsstraße

An diesem Beispiel wird deutlich wie schwierig Planungsfehler (Nichtberücksichtigung von Fahrradabstellanlagen) zu reparieren sind. Seitens der Stadt Gera fehlen weitestgehend Instrumente zur Veränderung der Situation, da keine satzungsrechtliche Regelung besteht und das Bauordnungsamt die Belange der Fahrradabstellung äußerst ungenügend oder gar nicht prüft. Bauherren werten Fahrrad-Abstellanlagen (siehe Beispiel) häufig nur als Element der Kostenerhöhung.



Bild 25: Fahrradabstellanlage vor der Reichsstraße 1 b am Dezernat Bau und Umwelt

Typisch für die überwiegende Anzahl der städtischen Ämter ist diese Situation. Die Kapazität der Abstellanlagen genügt insbesondere in den Sommermonaten nicht dem Bedarf der Beschäftigten. Der nicht abgedeckte Bedarf für Besucher verhindert eine weitere Förderung des Radverkehrs in der Stadt Gera.

Als Ergebnis werden bei Bauvorhaben Fahrradabstellplätze vergessen oder fallen den Einsparungsbemühungen zum Opfer. Im Bereich des Handels überwiegen nicht funktionsfähige Anlagen („Felgenkiller“) deren Hauptzweck der Werbung gilt.

Neue Abstellanlagen sollen folgende Anforderungen erfüllen:

- bequemes und sicheres Abstellen möglichst nahe am Verkehrsziel
- Möglichkeit des diebstahlsicheren Anschließens
- Nutzbarkeit für Fahrräder aller gängigen Laufradgrößen und Reifenbreiten
- Anpassung an städtebauliches Umfeld



Bild 26: Vorbildliche Fahrradabstellanlage für Beschäftigte der Geraer Verkehrsbetrieb GmbH in der Zoitzbergstraße mit Witterungs- und hohem Diebstahlschutz
Leider bestehen für Besucher keine adäquaten Bedingungen.



Bild 27: Abstellanlage für Besucher der Polizeiinspektion Süd

Seitens des Freistaates Thüringen wurde hier eine nahezu alle Anforderungen erfüllende Anlage mit ausreichender Kapazität, guter Funktionalität und Gestaltung sowie sinnvoller Einordnung (im Blickfeld der Wache) geschaffen.

Abstellanlagen, an denen Fahrräder für längere Zeit abgestellt werden (Arbeitsstelle, Bahnhöfe, ÖPNV-Haltestellen), sind vorzugsweise mit einem Schutz gegen Witterungseinflüsse zu versehen.

Die Kapazität der Abstellanlagen richtet sich nach der Nachfrage. Prinzipiell ist eine Einordnung in direkter Zuordnung zum Eingangsbereich des jeweiligen Zieles (insbesondere bei Besucherstellplätzen) anzustreben.

Grundsätzlich sind Fahrradabstellanlagen vorzusehen:

- an allen öffentlichen Einrichtungen
- an Einkaufszentren
- an allen Freizeitanlagen
- an allen Bahnhöfen und SPNV-Zugangsstellen
- an ausgewählten ÖPNV-Haltestellen (bei Bedarf)



Bild 28: Fahrradabstellanlage am Hauptbahnhof

Dieser Standort ist gegenwärtig einer der am meisten Genutzten. Mit der Umgestaltung des Bahnhofsplatzes sollte diese Funktion in den Fürstentunnel verlagert werden, bei gleichzeitiger Erhöhung der Kapazität und Integration von Fahrradboxen.

Während in den vorgenannten Anwendungsbeispielen ein punktuell zu befriedigender Bedarf vorliegt, besteht in Wohngebieten bzw. Fußgängerzonen und Geschäftsstraßen mit hohem Anteil Einzelhandel ein flächenhafter bzw. linienhafter Bedarf.

Der Bedarf in Wohngebieten ist gemäß Thüringer Bauordnung durch den Gebäudeeigentümer sowohl für die Bewohner (Abstellung vorzugsweise im Keller) als auch die Besucher (im Hauseingangsbereich) abzudecken. In diesem Bereich besteht in der Stadt Gera noch ein hoher Bedarf, da weder Eigentümer noch Bauordnungsamt auf die gesetzlich erforderlichen Abstellanlagen in genügendem Maß achten.

Dabei wird gerade die Bedeutung funktionsfähiger Abstellanlagen an der Verkehrsquelle (meist Wohnung) unterschätzt.

Für eine Vergrößerung des Verkehrsmittelanteils Fahrrad am Gesamtverkehr ist wesentlich, den Reiseantrittswiderstand so weit als möglich zu senken. Dies bedeutet in der Praxis gerade in Wohngebäuden attraktive Fahrradabstellanlagen mit Witterungs- und Diebstahlschutz in unmittelbarer Hauseingangsnähe zu schaffen.

Derartige Beispiele sind in der Stadt Gera nicht bekannt. Das umständliche Tragen der Fahrräder aus dem Keller ist hier der übliche Fall. Dies schreckt bereits häufig bei Fahrtantritt von der Nutzung des Fahrrads ab. Eine Veränderung dieser Situation würde automatisch eine Vergrößerung des Fahrradanteils nach sich ziehen.



Bild 29: Hauseingangsbereich im Anna-Schneider-Weg

Für Besucher wurde bei der Sanierung zwar an einen! Fahrradabstellplatz gedacht. Die Bauart dieser Konstruktion lässt weder einen genügenden Diebstahlschutz noch genügende Funktionalität zu. Die Bewohner müssen weiterhin ihre Fahrräder in und aus dem Keller tragen.

Für den in Fußgängerzonen und Geschäftsstraßen entstehenden linienhaften Bedarf sind vorrangig Elemente der Straßenraumgestaltung zu entwickeln, die neben der Fahrradabstellung weiteren Funktionen dienen. Ein positives Beispiel ist hierfür die im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Fußgängerzone in der Schloßstraße realisierte Lösung, die weitestgehend alle bestehenden Standortanforderungen berücksichtigt (siehe Bild 30).

Um dem Fahrradverkehr als besonders ökologischer Verkehrsart die erforderliche Attraktivität einzuräumen, sind insbesondere Fahrradabstellplätze für Besucher so nahe wie möglich den Hauptzugängen der jeweiligen Ziele zuzuordnen.



Bild 30: Fahrradabstellung in der Fußgängerzone Schloßstraße

Mit den im Bereich der Stadtbeleuchtung eingeordneten Abstellbügeln wird gleichzeitig der Anprallschutz für den Beleuchtungsmast gewährleistet. Trotz der hohen Funktionalität für den Fahrradverkehr konnte eine gestalterisch hochwertige Lösung erzielt werden, die bisher noch nicht von allen (radfahrenden) Bürgern und Besuchern der Stadt als Fahrradabstellanlage erkannt wurde.

Ziele:

- Sicherung von Fahrradabstellmöglichkeiten an allen Verkehrsquellen und –zielen gemäß den Grundsätzen einer Angebotsplanung, differenziert für Besucher und Beschäftigte/Bewohner
- Gewährleistung der Berücksichtigung von Fahrradabstellanlagen bereits in der Planungsphase
- Aufbau eines flächendeckenden Systems von Fahrradabstellanlagen an Zugangspunkten des SPNV sowie Haltestellen des ÖPNV (siehe auch Pkt. 5.4.)

Maßnahmen

- Berücksichtigung der Funktion Fahrradabstellung in der bauordnungsrechtlichen Prüfung hinsichtlich
 - ausreichender Bemessung
 - leichter Zugänglichkeit
 - Diebstahlsicherheit
 - Erfordernis nach Witterungsschutz
- Sicherung der Vorbildwirkung bei öffentlichen Bauten durch die Stadt Gera
- Auflegung eines Programms zur Nachrüstung von Fahrradabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen insbesondere mit hohem Besucheranteil
- Aufbau eines linienhaften Netzes von funktional und gestalterisch überzeugenden Fahrradabstellanlagen in Fußgängerzonen
- Untersuchung über das Erfordernis und die Größe von Fahrradabstellanlagen an SPNV-Zugangsstellen und ÖPNV-Haltestellen mit dem Ziel Fahrradabstellanlagen zum festen Bestandteil von Haltestelleneinrichtungen zu machen

- Realisierung einer besonders attraktiven Fahrradabstellanlage im Rahmen der Baumaßnahme „Umgestaltung Bahnhofplatz“ mit Standort im sog. „Fürstentunnel“ einschließlich Integration von Fahrradboxen mit dem Ziel zur Weiterentwicklung zu einer Fahrradstation gemäß Vorbildern in Nordrhein-Westfalen
- Aufruf an alle Geraer Hauseigentümer die Belange des Fahrradverkehrs hinsichtlich der Bereitstellung von Abstellanlagen für die Bewohner und Besucher aktiv zu unterstützen und damit eine höhere Wohnqualität zu schaffen
- Unterstützung von Unternehmen, die im eigenen Bereich die Bedingungen für die Fahrradabstellung verbessern wollen

5.2.5. Berücksichtigung einzelner Zielgruppen

Analyse und Handlungsbedarf

Die einzelnen Hauptzielgruppen

- Ausbildungsverkehr
- Berufsverkehr
- Einkaufsverkehr
- Freizeitverkehr

stellen differenzierte Anforderungen von denen nachfolgend nur einige wesentliche genannt seien.

1. Ausbildungsverkehr

- Mobilitätserziehung zur Förderung einer umweltbewussten Verkehrsmittelwahl und eines verkehrssicheren Verhaltens sowie Vorhaltung einer Jugendverkehrsschule
- Gestaltung des Radwegenetzes unter Einbeziehung aller Vorschuleinrichtungen, Schultypen und Ausbildungskategorien unter besonderer Berücksichtigung der Sicherheit
- Schaffung von differenzierten Abstellanlagen in Abhängigkeit vom Nutzerklientel

Gemäß der in Punkt 3. dargestellten Analyse besteht im Bereich Ausbildungsverkehr gegenwärtig ein besonderes Defizit, das gleichzeitig die Möglichkeit bietet mit Verbesserung der Bedingungen den Anteil des Radverkehrs in der Stadt Gera gemäß den Leitlinien (Pkt 4.) zu erhöhen.

Ein besonderer Schwerpunkt in der Stadt Gera ist in diesem Zusammenhang die Sicherung der Qualität der Radfahrausbildung in den 4. Klassen der Grundschulen.

2. Berufsverkehr

- Stärkung des betrieblichen Mobilitätsmanagements im Hinblick auf eine Erleichterung der Fahrradnutzung auf dem Weg zur Arbeit und bei innerstädtischen Dienstfahrten
- Stärkere Ausrichtung des Radwegenetzes auf die größeren Arbeitsplatzstätten
- Attraktive Fahrradabstellanlagen (Sicherheit, Witterungsschutz)

Auch beim Berufsverkehr bestehen gemäß vorliegenden Analysen größere Potenziale zu Gunsten des Fahrradverkehrs. Seitens der Stadt Gera können hierfür nur bestimmte Rahmenbedingungen positiv beeinflusst werden (Infrastruktur, Image

des Radverkehrs in der Stadt). Allerdings bietet gerade die bestehende Zersplitterung der Standorte der Stadtverwaltung auch unter Berücksichtigung der finanziellen Vorzüge Ansatzpunkte zur Erhöhung des Anteils des Radverkehrs bei innerstädtischen Dienstfahrten zwischen den Ämtern der Verwaltung. Gleichzeitig kann die Stadtverwaltung damit eine Vorreiterrolle für die Nutzung des Fahrrads einnehmen.

3. Einkaufsverkehr

- Erleichterung des Einkaufens und des Warentransportes bei Nutzung des Fahrrads (Aufgabe des Einzelhandels)
- Stärkere Ausrichtung des Radwegenetzes auf wohnortnahe Einkaufsstätten
- Anlage von funktionsgerechten Fahrradabstellplätzen an allen wohnortnahen Einkaufsstätten (Berücksichtigung der statischen Wirkungen bei der Fahrradbeladung)

Im Bereich Einkauf/Erledigung besteht ebenso wie beim Berufsverkehr ein Anteil des Radverkehrs, der auf Grund seiner gegenwärtig noch eher geringen Größe bei Vorliegen der genannten Rahmenbedingungen durchaus Erweiterungspotentiale erwarten lässt. Bei diesem Verkehrszweck steht weniger die flächendeckende Erweiterung des Radwegenetzes als die Einbeziehung von Handelsstandorten, die die entsprechenden Voraussetzungen aufbringen, im Vordergrund.



Bild 31: Fußgängerzone Schloßstraße

Mit der Erreichbarkeit sowie Nutzbarkeit der Schloßstraße durch Radfahrer einschließlich der linienhaften Anordnung von Fahrradabstellanlagen ergeben sich seit der Umgestaltung dieser Straße optimale Bedingungen für Einzelhandelskunden mit dem Fahrrad.

4. Freizeitverkehr

- Schaffung differenzierter Angebote von angenehmen und gut nutzbaren Verbindungen (hier ist häufig der Weg das Ziel) in einer attraktiven Umgebung
- Sicherung in der Anzahl ausreichender Abstellmöglichkeiten an den Zielen (zeitliche Konzentrationen!)
- Berücksichtigung erhöhter Sicherheitsanforderungen in den Hauptrelationen des Freizeitverkehrs (hier sind Kinder und Jugendliche häufig auch ohne Begleitung Erwachsener unterwegs)

Der Freizeitverkehr stellt gegenwärtig nahezu die Hälfte des gesamten Radverkehrs in der Stadt Gera. Auf Grund der hervorragenden Eignung des Fahrrads für Freizeitwecke und unter Berücksichtigung der aktuellen besonderen Bemühungen der Stadt Gera zum Ausbau der Radwege „Thüringer Städtekette“ und „Weiße Elster“ ist zu erwarten, dass der Freizeitverkehr weiterhin wichtigste Zielgruppe bleibt und die absolute Anzahl an Fahrten steigt.

5. Radverkehr für Ältere

Die Bedeutung dieses Klientels wird auf Grund der Bevölkerungsentwicklung wesentlich steigen. Hierzu liegen noch keine abgeschlossenen Forschungsergebnisse vor. Es ist davon auszugehen, dass Anforderungen anderer

Zielgruppen dieser neu erkannten Zielgruppe zu Gute kommen. Dies betrifft insbesondere

- Führung von Radwegen abseits von Straßen
- Anordnung von Rastplätzen
- Beleuchtung der Radwege.

Die sich künftig noch herausbildenden Anforderungen dieser Zielgruppe sind operativ in die weitere Planung des Radwegenetzes aufzunehmen.

Ziele

- vorrangige Berücksichtigung der differenzierten Belange der Hauptzielgruppen Ausbildungsverkehr, Berufsverkehr, Einkaufsverkehr und Freizeitverkehr bei der Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur
- Beobachtung und Reaktion auf die sich stark entwickelnde Zielgruppe „ältere Radfahrer“ mit dem Ziel deren Anforderungen operativ einfließen zu lassen.
- Marketingaktivitäten der Stadt Gera (und Unterstützung der Stadt bei Aktivitäten des Freistaats Thüringen und des Bundes sowie Privater) zur verstärkten Nutzung des Fahrrads insbesondere gegenüber gewerblichen Unternehmen, Handelseinrichtungen, Bildungsträgern
- Sicherung einer Pilotfunktion der Stadt Gera selbst (als Arbeitgeber, Schulbetreiber sowie Betreiber von Freizeiteinrichtungen)

Maßnahmen

- Untersuchung zur Erreichbarkeit der langfristig gesicherten Schulstandorte mit dem Fahrrad unter besonderer Berücksichtigung erhöhter Verkehrssicherheit
- Auflegung eines Programms zur Anlage funktionaler Fahrradabstellanlagen an Schulen und städtischen Einrichtungen (für Beschäftigte, Schüler und Besucher)
- Vorrangige Einordnung von Radinfrastrukturmaßnahmen, die den genannten Hauptzielgruppen in besonderem Maße dienen (beispielsweise Einbindung der Badstandorte in das Radwegenetz – Kaimberg, Aga)
- Schaffung von Anreizen zur stärkeren Nutzung privater Fahrräder bei innerstädtischen Dienstfahrten von Mitarbeitern der Stadtverwaltung (vollständige Absicherung bei Schäden, Schaffung von ausreichend dimensionierten Abstellanlagen an allen Ämtergebäuden)
- Einführung von Dienstfahrrädern bei der Stadtverwaltung für innerstädtische Dienstfahrten bei gleichzeitiger Kostenminimierung und Substitution von PKW-Nutzungen
- Ausschreibung eines städtischen Wettbewerbs, der sich an gewerbliche Unternehmen, Handelseinrichtungen und Bildungsträger wendet, zur Schaffung möglichst innovativer Mobilitätsmanagements und Infrastrukturen (Abstellanlagen) im Hinblick auf den Radverkehr

5.3. Stärkung des Fahrradtourismus

Analyse und Handlungsbedarf

Der Fahrradtourismus hat in den letzten Jahren eine besondere Attraktivität in Europa gewonnen. Keine andere Urlaubsaktivität weist derartige Zuwachsraten auf (+ 15 % zwischen 1995 und 1998). Für die Wirtschaft von besonderem Interesse ist, dass Radtouristen etwa 20 % mehr als der Durchschnitt der Urlauber an ihren Urlaubsorten ausgeben.

Damit erhält der Radtourismus auch eine wirtschaftliche Komponente.

Der Nationale Radverkehrsplan 2002 – 2012 FahrRad des BMVBW definiert ein nationales Netz von Radrouten (D-Netz). Dieses Netz besteht aus 12 überregionalen Radfernwegen, die vornehmlich dem touristischen Fahrradverkehr dienen und bei Integration in den Stadtverkehr auch vom Alltagsverkehr genutzt werden können. Die Stadt Gera wird von der D 4-Route (Mittelland-Route) durchquert, die von Aachen (Anschluss an Belgien) über Bonn – Siegen – Erfurt – Jena – Gera – Chemnitz – Dresden nach Zittau (Anschluss an Tschechien) verläuft (Anlage 22).

Diese Radfernwege sollen sich durch eine attraktive Wegeinfrastruktur, nutzergerechte Serviceangebote, gute Beschilderung und marktgerechte Werbung auszeichnen.

Im Freistaat Thüringen bildet der Radwanderweg „Thüringer Städtekette“ die D 4-Route. Die von der Stadt Gera im Vorfeld der Bundesgartenschau 2007 betriebene Konzentration der Investitionen für den Radverkehr auf den ca. 7 km langen Abschnitt Untermhäuser Brücke bis Stadtgrenze nach Ronneburg erweist sich unter diesem Aspekt als doppelt richtig. Neben der Schaffung der Grünen Verbindungsachse zwischen Hofwiesenpark und Neuer Landschaft Ronneburg kann im Jahr 2007 einer Vielzahl von Besuchern (mit Fahrrad) ein äußerst attraktiver Bestandteil eines Radfernweges vorgestellt werden, der durch seine infrastrukturellen Besonderheiten, freiräumliche Einordnung und Verknüpfung mit dem SPNV/ÖPNV einzigartig in Deutschland sein dürfte. Damit kann im Jahr 2007 Werbung für den Fahrradtourismus in Ostthüringen mit nachhaltiger Wirkung betrieben werden (Anlage 19).

Über dem dargestellten D-Netz existieren die sogenannten Euro Velo-Routen als übergeordnetes europäisches Radroutennetz, wovon aber keine Route den Freistaat Thüringen berührt (Anlage 23).

Nicht Bestandteil des Nationalen Radverkehrsplanes 2002 – 2012 aber des Landesverkehrsprogramms für den Freistaat Thüringen ist der Radwanderweg „Weiße Elster“, der von Asch/Tschechien bis Halle/Anbindung an den Saaleradweg führt. Die berührten Gebietskörperschaften treffen sich regelmäßig, um den Ausbau und die touristische Vermarktung zu koordinieren. Allerdings besteht hier, insbesondere südlich von Gera, noch beträchtlicher Handlungsbedarf, der sich in der Stadt Gera selbst auf den Abschnitt Zwötzener Brücke bis Zoitzstraße konzentriert.

Weitere regionale Radwanderrouten bestehen im Nordwesten sowie Südosten der Stadt, deren Verlauf aber überwiegend über öffentliche, zum Teil stark befahrene Straßen führt und deren Attraktivität damit naturgemäß stark begrenzt ist. Hier existiert weiterer Handlungsbedarf.

Touristische Radwanderrouten weisen weitere Besonderheiten auf:

- *Wegweisung*

Da mit einem hohen Anteil fremder Nutzer zu rechnen ist, wird eine gut erkennbare, eindeutige und selbsterklärende Wegweisung erforderlich. In der Stadt Gera sind die Radrouten „Thüringer Städtekette“ und „Weiße Elster“ ausgeschildert. Die Ausschilderung erfolgte häufig im Komplex mit der Realisierung der einzelnen Abschnitte. Als besonders problematisch hat sich in der Vergangenheit die Instandhaltung dieser Beschilderung erwiesen, da immer wieder Wegweiser abhanden kamen.



Bild 32: Elsterradweg mit Beschilderung und Blick auf Friedensbrücke von Süden

Attraktive Infrastrukturanlagen, ausreichende Ausschilderung und naturräumliches Umfeld ergänzen sich hier zu einem interessanten Angebot für den Fahrradtouristen.



Bild 33: Situation der Fahrradwegweisung an der Untermhäuser Kirchel/Mohrenplatz

Die Bündelung verschiedener radtouristischer Angebote in diesem Bereich auf dem Elsterradweg sowie ungenügende Fördermechanismen führten zu diesem „Schilderbaum“. Eine Straffung der Darstellung und Aufnahme städtischer Ziele führt zu größerer Übersichtlichkeit für die Fahrradtouristen.



Bild 34: Zeitgemäße Fahrradwegweisung am Taubertal-Radweg/Baden-Württemberg

Im Vordergrund eine richtliniengemäße Radwegweisung für alle wichtigen Ziele mit km-Angabe. Den Informationspunkt komplettiert eine Übersichtstafel über touristische Radverkehrsangebote der Umgebung.

- *Gastronomie und Beherbergungsbetriebe*
Ein Radfernweg gewinnt an Attraktivität, wenn er mit fahrradfreundlichen Gaststätten und Beherbergungsbetrieben in möglichst direkter Zuordnung ausgestattet ist. Gastronomische Angebote an den Radwanderwegen „Thüringer Städtekette“ und „Weiße Elster“ bestehen im Geraer Stadtgebiet, allerdings in nur ungenügender Zahl. Es bleibt zu hoffen, dass mit der Zunahme an Radwandertouristen sich auch diese Angebote erweitern. Seitens der Stadt Gera sollte dies gefördert werden.
Seitens des ADFC wurden Beherbergungsbetriebe mit einem fahrradfreundlichen Angebot geprüft und bei positivem Ergebnis mit dem Prädikat „Bett & Bike“ versehen. Unter den Geraer Hotels besitzt nur ein Hotel dieses Prädikat. Auch hier bleibt zu hoffen, dass mit der Entwicklung des Fahrradtourismus sich dieses Angebot erweitert.
- *Familien- und Gruppentauglichkeit*
Touristische Radverkehrsangebote werden überdurchschnittlich stark von Familien, Gruppen, mit Gepäck beladenen Rädern sowie Rädern mit Anhänger und Tandems und Sonderfahrzeugen genutzt. Die Infrastruktur hat dies zu berücksichtigen. Die im Freistaat Thüringen maximal geförderte Breite derartiger Wege von 2,5 m genügt unter Berücksichtigung des Vorhandenseins von Wanderern meist nicht. Besondere Beachtung ist auch auf die Größe von Rädern und die Breite von Verkehrsinseln zu legen.
- *Allwettertauglichkeit*
Fahrradtouristen sind häufig über mehrere Tage unterwegs. Derartige Touren werden dann auch bei schlechterem Wetter durchgeführt. Der Belag sollte dies ermöglichen (negatives Beispiel: Elsterradweg südlich der Eisenbahnüberführung Milbitz).
- *Weitere Serviceangebote*
Hierzu gehören insbesondere
 - Rastplätze mit Sitzgelegenheiten und Tisch
 - Kinderspielplätze
 - Fahrradreparaturmöglichkeiten
 - Verknüpfung mit SPNV und ÖPNV (in Gera ab 2007 gegeben)
 - Informationstafeln zu regionalen Radwanderrouten, touristischer Infrastruktur und ÖV-Anschlüssen
 - abgestimmte Koordination und Marketingstrategie

Diese Angebote bestehen in der Stadt Gera bisher nur in Ansätzen und sind daher qualitativ wie quantitativ auszubauen.



Bild 35: Vierspuriger Radweg am Neusiedler See Österreich (Burgenland)

Der vierspurige Ausbau von Radwanderwegen kann bei hohem Aufkommen sinnvoll sein. Am Bildrand links ist der abgesetzte Gehweg zu erkennen. Die hohe Nutzungsfrequenz des Elsterradweges im innerstädtischen Bereich lässt den längerfristigen Ausbau in einer solchen oder ähnlichen Form möglich erscheinen. Dafür erforderliche Erweiterungsflächen sollten frühzeitig reserviert werden.

Ziele

- vorrangige Fertigstellung der Infrastruktur der Radwanderrouen „Thüringer Städtekette“ und „Weiße Elster“
- Konzentration der Entwicklung von Serviceangeboten an den Achsen: Stadtgrenze zu Bad Köstritz – Untermhäuser Brücke - Hofwiesenpark – Gessental – Stadtgrenze zu Ronneburg/Debschwitzer Brücke – Liebschwitz – Stadtgrenze zu Wünschendorf
- Sekundäre Entwicklung regionaler Radwanderrouen (beispielsweise ins Mühlthal)
- Entwicklung und Realisierung des bahnhistorischen Erlebnisradweges Gera Pforten – Meuselwitz

Maßnahmen

- Realisierung des Radwegeausbaus „Thüringer Städtekette“ in den Abschnitten
 - Untermhäuser Brücke bis Stadtgrenze nach Ronneburg
 - Eisenbahnüberführung Milbitz bis Wasserstraße
- Realisierung des Radweges „Weiße Elster“ im Abschnitt Zwötzener Brücke bis Zoitzstraße
- Förderung von Ansiedlungsbegehren mit Serviceangeboten an den Radwanderrouen „Thüringer Städtekette“ und „Weiße Elster“ durch die Stadt Gera
- Durchführung einer regelmäßigen Kontrolle der Beschilderung der Radwanderrouen und Ersatz beschädigter bzw. entwendeter Schilder
- Aufstellung einer Konzeption zur Entwicklung des bahnhistorischen Erlebnisradweges auf der Trasse der GMWE (Gera Pforten – Meuselwitz) in Abstimmung mit betroffenen Gebietskörperschaften

-
- abschnittsweise Realisierung des bahnhistorischen Erlebnisradweges
 - Entwicklung von Standorten von Fahrradabstellanlagen für Fahrradtouristen (bewachte Anlagen oder Fahrradboxen)
 - Stärkere Vermarktung radtouristischer Angebote mit der Gera-Tourismus e.V. und der Thüringer Tourismus GmbH
 - Realisierung und Instandhaltung von Verweilplätzen an den vorwiegend touristisch genutzten Radwegen „Thüringer Städtekette“ und „Weiße Elster“
 - Entwicklung und Marketing für regionale Radwanderrouen mit Veröffentlichung über Internet und Faltblätter

5.4. Vernetzung der Verkehrsmittel

Analyse und Handlungsbedarf

Die bessere Vernetzung des Fahrrads mit den anderen Verkehrsmitteln ist ein wesentlicher Grundbaustein einer systematischen Radverkehrsförderung im Rahmen einer integrierten Verkehrspolitik. Während sich die Vernetzung zwischen Pkw und Fahrrad insbesondere durch veränderte Urlaubs- und Freizeitinteressen quasi im Selbstlauf ergeben hat (Fahrradmitnahme), bestehen zwischen ÖV und Fahrrad teilweise noch beträchtliche Defizite. Dabei sind die praktischen Vorteile einer besseren Vernetzung sowohl für den ÖPNV als auch für den Fahrradverkehr offensichtlich.

Bei Entfernungen über 5 km sinkt der Radverkehrsanteil, weil dann der Reisezeitvorteil gegenüber dem Auto durch dessen höhere Geschwindigkeit aufgehoben wird und weil der Kraftaufwand deutlich steigt.

Unter Einbeziehung der Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs kann der geschilderte Systemnachteil des Radverkehrs (begrenzte Entfernungen) abgebaut werden.

Diese Beförderungsketten weisen auch für den ÖV Vorteile auf. Mit Hilfe des Fahrrads lassen sich die üblichen fußläufigen Einzugsgebiete der Haltestellen von 400 ... 500 m auf über das Doppelte steigern, was wiederum dem öffentlichen Verkehr ein zusätzliches Fahrgastpotential insbesondere in weniger dicht besiedelten Stadtgebieten erschließt. Ziel sollte die Herstellung integrierter Beförderungsketten durch folgende Maßnahmen sein:

- Mitnahme des Fahrrads in öffentlichen Verkehrsmitteln (Zug, Straßenbahn, Bus)
- Abstellen von Fahrrädern an Bahnhöfen und Haltestellen.

Um diese Beförderungsketten nutzergerecht auszugestalten, bedarf es begleitender baulicher, organisatorischer und teilweise fahrzeugtechnischer Voraussetzungen, die nachfolgend hinsichtlich ihrer Existenz in der Stadt Gera bewertet werden sollen.

1. Mitnahme des Fahrrads in öffentlichen Verkehrsmitteln

Forderung 1: Erreichbarkeit des Bahn-/Bussteigs

Analyse:

- im Bereich ÖPNV weitestgehend gegeben
- Erreichbarkeit der Bahnsteige des SPNV an den wichtigsten Zugangsstellen (Hbf, Gera Süd) nicht zeitgemäß (Tragen der Fahrräder über Treppe)
- an kleineren Haltepunkten Bahnsteig-Erreichbarkeit gegeben (Zwötzen, Ost, Liebschwitz, Langenberg), negative Ausnahme: Haltepunkt Gera-Kaimberg

Forderung 2: Gewährleistung sicherer Ein- und Ausstiegsbedingungen mit Fahrrad

Analyse:

- Bedingungen in Straßenbahnen KT 4 D nicht zeitgemäß (mehrere Stufen)
- in Straßenbahnzügen mit Niederflurmittelteil gegeben
- in Bussen des ÖPNV (GVB) durchgängig gegeben
- in Bussen des Regionalverkehrs stark differenziert, da nicht grundsätzlich Niederflurtechnik im Einsatz
- bei DB Regio in Abhängigkeit von verwendeten Fahrzeugen:
 - BR 612 (RE auf MDV) – enge Ein-/Ausstiege mit mehreren Stufen – nicht zeitgemäß
 - BR 642 – breite Niederflureinstiegsbereiche
 - Lokbespannte Züge (RE Leipzig – München) – enge Ein-/Ausstiege mit mehreren Stufen – nicht zeitgemäß

Forderung 3: Sicherung von ausreichend großen und funktionalen Fahrrad-Abstellmöglichkeiten in den Fahrzeugen des ÖV

Analyse:

- in Straßenbahnen vom Typ KT 4 D auf hinteren Plattformen Platzverhältnisse ausreichend, aber keine Sicherungsmöglichkeiten
- in Straßenbahnen mit Niederflurmittelteil auf Grund der Konzentration von Rollstuhlfahrern, Kinderwagen und Fahrrädern ungenügende Platzverhältnisse
- in Bussen des ÖPNV ungenügende Platzverhältnisse, da gleiche Fläche auch für Rollstühle und Kinderwagen zu nutzen ist
- in Bussen des Regionalverkehrs in Abhängigkeit vom eingesetzten Fahrzeugtyp stark differenziert,
nachteilig: nach Bezahlen beim Fahrer Aussteigen und Fahrrad durch mittlere oder hintere Tür ins Fahrzeug bringen

-
- bei DB Regio wiederum in Abhängigkeit von verwendeten Fahrzeugen:
 - BR 612 – Abstellmöglichkeiten in Einstiegsräumen mit Fahrrad-Sicherungsmöglichkeiten, ab 8-10 Fahrräder/Fahrzeug erschwerte Ein- und Ausstiegsbedingungen für übrige Fahrgäste
 - BR 642 – Abstellmöglichkeiten in Einstiegsräumen ohne Fahrrad-Sicherungsmöglichkeiten, ab 6 Fahrräder/Fahrzeug erschwerte Ein- und Ausstiegsbedingungen für übrige Fahrgäste
 - Lokbespannte Züge – Großraumabteil für Fahrräder mit ausreichender Dimensionierung
 - bei Vogtlandbahn – in Analogie zu BR 642 der DB Regio

Forderung 4: Schaffung möglichst einfacher Tarifbedingungen für die Fahrradmitnahme

Analyse:

- durch Notwendigkeit des Lösens eines zusätzlichen Fahrscheines (ermäßigter Tarif) bei GVB fehlt Anreiz zur Fahrradmitnahme
- Fahrradmitnahme im gesamten SPNV des Freistaats Thüringen und bei allen Verkehrsunternehmen des Landkreises Greiz kostenlos

2. Abstellen von Fahrrädern an Bahnhöfen und Haltestellen

Forderung 5: Existenz gut erreichbarer, ausreichend dimensionierter, sicherer und mit Witterungsschutz versehener Fahrradabstellanlagen

Analyse:

- am Hbf mit Witterungsschutz versehene Fahrradabstellanlage, Kapazität nicht ausreichend
- am Südbahnhof Abstellanlage in Bahnsteigtunnel, fehlender Hinweis
- an anderen SPNV-Zugangsstellen Existenz von Fahrradabstellanlagen nur mit einfachsten Bedingungen (kein Witterungsschutz, ungenügende Sicherheit)
- völliges Fehlen von Fahrradabstellanlagen an Haltestellen des städtischen ÖPNV sowie des regionalen Busverkehrs
- Fahrradboxen zur gesicherten Abstellung hochwertiger Fahrräder sowie Ablage von Witterungsschutzbekleidung und Zubehör fehlen im gesamten Stadtgebiet.

3. Angebot an fahrradspezifischen Dienstleistungen

Forderung 6: Vermieten bzw. Verleihen von Fahrrädern an Bahnhöfen

Analyse:

- obwohl sich hierfür der Hbf regelrecht anbietet, existiert kein von der DB AG initiiertes Angebot

Forderung 7: Errichtung einer zentralen Informationsstelle für Mobilität (Mobilitätszentrale) mit Aufnahme der Angebote zu Beförderungsketten

Analyse:

- obwohl sich für diese Funktion die örtlichen Bedingungen an den alternativen Standorten Hbf und Heinrichstraße anbieten, existiert eine solche Informationsstelle in der Stadt Gera gegenwärtig noch nicht

Zusammenfassend ist einzuschätzen, dass der Aufbau von Beförderungsketten je nach ÖPNV-Aufgabenträger unterschiedlich weit gediehen ist. Vorreiter in dieser Entwicklung ist der SPNV-Aufgabenträger Freistaat Thüringen. Beim SPNV sind insbesondere die in Verantwortung von DB Station & Service liegende Erreichbarkeit der Bahnsteige sowie die Bedingungen zur Fahrradabstellung zu verbessern.

Beim regionalen Busverkehr sowie beim städtischen ÖPNV ist der Handlungsbedarf wesentlich größer, da weder Fahrradabstellanlagen an Haltestellen existieren noch grundsätzlich für die Fahrradmitnahme geeignete Fahrzeuge. Leider wird bei der GVB GmbH der Fahrradverkehr noch immer als Konkurrenz zum öffentlichen Verkehr statt als Partner angesehen, denn nur hier muss für die Fahrradmitnahme ein zusätzlicher (ermäßigter) Fahrschein gelöst werden. In diesem Bereich sollte der ÖPNV-Aufgabenträger Stadt Gera im Rahmen der Aufstellung des Nahverkehrsplanes 2007 – 2011 eine die Bildung von Beförderungsketten unterstützende zeitgemäße Lösung beauftragen.

Leider werden auch gegenwärtig noch immer Planungen im Bereich des ÖPNV ausgelöst, in denen die Berücksichtigung der Belange des Fahrradverkehrs (und damit der Bildung von Beförderungsketten) ungenügend bleibt, obwohl günstige Voraussetzungen gegeben sind, was an 2 Beispielen verdeutlicht werden soll:

1. Umgestaltung Bahnhofplatz

Die im Rahmen des Stadtbahnprogramms geplante Umgestaltung Bahnhofplatz Hbf sah die Einrichtung einer attraktiven und ausreichend dimensionierten Fahrradabstellanlage im Fürstentunnel vor. Auf Grund von durch DB Station & Service nicht bewilligter Eigenmittel (Förderquote 85 %) wurde u.a. das Teilprojekt Fahrradabstellanlage aus der Investition herausgelöst. Dies führte zu dem Zustand, dass nach zwischenzeitlich vollzogenem Baubeginn zum Zeitpunkt der Aufstellung des vorliegenden VEP-R die Einordnung der Fahrradabstellanlage völlig offen ist und dies an einem Standort der in deutschen Städten üblicher Weise der Wichtigste im Stadtgebiet ist.

2. Berücksichtigung von Fahrradabstellanlagen an geeigneten Haltestellen der Stadtbahnlinie 1

Am nördlichen Endpunkt der Stadtbahnlinie 1 an der Wendeschleife Untermhaus wird seitens der GVB GmbH die Realisierung einer Fußgängerverbindung zur Siedlung Schafwiesen vorbereitet. Dies ist mit Blick auf das damit zu vergrößernde Fahrgastpotential der Stadtbahnlinie 1 eine äußerst sinnvolle Entscheidung. Allerdings könnte das Fahrgastpotential von der Westseite der Weißen Elster mindestens verdoppelt werden, wenn an der Wendeschleife Untermhaus eine Fahrradabstellanlage (möglichst mit Witterungsschutz) vorgesehen wäre. Trotz wiederholten Hinweisen durch die Stadtverwaltung wurde dies durch den Vorhabenträger bis zum Zeitpunkt der Aufstellung des VEP-R nicht berücksichtigt.

Ziele

- Schaffung aller erforderlichen baulichen, fahrzeugtechnischen und organisatorischen Voraussetzungen für attraktive Mitnahmebedingungen von Fahrrädern in allen öffentlichen Verkehrsmitteln
- Realisierung ausreichend dimensionierter, sicherer und mit Witterungsschutz versehener Fahrradabstellanlagen an allen SPNV-Zugangsstellen sowie an geeigneten ÖPNV-Haltestellen
- Realisierung eines begrenzten Angebotes von Fahrradboxen am Standort Hauptbahnhof
- Aufbau einer Mobilitätszentrale, die im besonderen auch Informationsangebote für Radfahrer bereit hält
- Aufbau einer Fahrradausleihstation am Standort Hbf

Maßnahmen

- Aufnahme von Maßnahmen zur Bildung von Beförderungsketten in die Nahverkehrspläne der Stadt Gera
- Preisliche Attraktivierung der Fahrradmitnahme im ÖPNV der Stadt Gera (1 Fahrschein für Nutzer und Fahrrad oder unentgeltliche Fahrradmitnahme für Stadtkarteneinhaber)
- Untersuchung zu Standorten von Abstellanlagen an Haltestellen des ÖPNV
- Realisierung von Fahrradabstellanlagen an allen Haltestellen, an denen damit ein Fahrgastzuwachs zu erwarten ist
- Sicherung des barrierefreien Bahnsteigzugangs am Hauptbahnhof sowie Gera Süd im Rahmen „Umbau Knoten Gera“ bis 2007
- Realisierung einer ausreichend dimensionierten (mindestens 40 Fahrräder) und witterungsgeschützten Fahrradabstellanlage am Hbf, vorzugsweise im Fürstentunnel bis 2006
- Realisierung einer überdachten Fahrradabstellanlage am Verknüpfungspunkt Gera Süd im Rahmen des URBAN-Projektes 1.1.2 bis 2007
- Überprüfung der ausreichenden Dimensionierung und Herstellen des Witterungsschutzes für Fahrradabstellanlagen an allen weiteren SPNV-Zugangsstellen
- Aufbau eines begrenzten Angebotes an Fahrradboxen am Standort Hbf für Fahrradtouristen und Pendler mit Erweiterungsmöglichkeit und Ausweitung auf andere Standorte bei Bedarf

- Mittelfristige Sicherung der Fahrradmitnahme in allen SPNV- und ÖPNV-Fahrzeugen durch generellen Einsatz von Niederflurtechnik, breite Türöffnungen und ausreichend dimensionierte Stellflächen (möglichst mit Sicherungseinrichtung)
- Realisierung von Fahrradabstellanlagen an den Endpunkten der Stadtbahnlinie 1 in Untermaus und Zwätzen sowie an der Haltestelle Gessental
- Ausbildung des Gehweges zwischen Conradstraße und Leibnizstraße/Eselsweg zur gemeinsamen Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer
- Aufbau einer Fahrradausleihstation vorzugsweise am Standort Hauptbahnhof
- Aufbau einer Mobilitätszentrale mit günstiger Erreichbarkeit mittels Fahrrad

5.5. Erhöhung der Verkehrssicherheit

Analyse und Handlungsbedarf

Bei der Wahl des Verkehrsmittels „Fahrrad“ spielen Sicherheitsaspekte eine besondere Rolle. Deshalb ist die Erhöhung der Sicherheit des Radverkehrs ein zentrales Ziel des VEP-R der Stadt Gera und gleichzeitig eine Voraussetzung für die beabsichtigte Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr der Stadt Gera.

Auf der Grundlage der jährlich speziell für den Radverkehr vorgenommenen Auswertung der Unfalltypensteckkarte bei der PI Nord kann nachgewiesen werden, dass eine Zunahme des Radverkehrs auch mit einer Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer bei konsequenter Radverkehrsförderung und permanenter Analyse des Unfallgeschehens verbunden werden kann.

Wie in Pkt. 3. aufgezeigt, ist auch im Jahr 2004 der Anteil Radverkehr am Gesamtverkehr gestiegen. Hinsichtlich der Unfallentwicklung ergibt sich von 2003 zu 2004 folgende Entwicklung

	2003	2004	Differenz
Beteiligte Radfahrer in VKU	95	92	- 3,2 %
Getötete Radfahrer	0	0	± 0
Schwerverletzte Radfahrer	14	22	+ 57,1 %
Leicht verletzte Radfahrer	65	54	- 17,0 %
Radfahrer als Verursacher	56	61	+ 8,9 %
Radfahrer als Beteiligte	47	33	- 29,8 %

Als dramatisch stellt sich insbesondere die Entwicklung im Bereich „Schwerverletzte Radfahrer“ dar. Hieraus ist ein verstärktes Handlungserfordernis abzuleiten.

Besonders wichtig für das Image des Verkehrsmittels Fahrrad ist die Tatsache, dass im Jahr 2004 der Radverkehr mit einem Anteil am Gesamtverkehr von 4,7 % einen Anteil am Gesamtunfallgeschehen von 3,2 % aufwies. Damit ist der Radverkehr unterdurchschnittlich am Unfallgeschehen beteiligt.

Hinsichtlich der Altersgruppen ergibt sich folgende Einteilung:

Radfahrer als Beteiligter

7 bis 14	15 bis 17	18 bis 25	26 bis 35	36 bis 50	ab 51
2	4	5	11	5	6

Radfahrer als Verursacher

7 bis 14	15 bis 17	18 bis 25	26 bis 35	36 bis 50	ab 51
10 davon 1 x 6 J	10	14	16	5	6

Bei der Bewertung der vorstehenden Angaben ist ein deutliches Übergewicht bei Kindern und Jugendlichen als Verursacher festzustellen. Aus dieser Tatsache kann sofort auf die große Bedeutung der Verkehrserziehung durch Eltern, Lehrer und Polizei geschlussfolgert werden. In diesem Zusammenhang ist der weiteren Entwicklung der Jugendverkehrsschule ein besonderes Gewicht durch die Stadt Gera beizumessen. Um die als Pflichtaufgabe zu wertende Aufgabe zu realisieren, bedarf es bei allem Einsatz der Verkehrswacht e.V. insbesondere der Absicherung der materiellen Grundvoraussetzungen. Diese sind am gegenwärtigen Standort an dem (spätestens im Jahr 2009 zu schließenden) Albert-Schweitzer-Gymnasium in Lusan nicht vollständig gegeben, was sich insbesondere in der ungenügenden Flächengröße ausdrückt. Seitens der Stadt Gera ist zu entscheiden, ob die Jugendverkehrsschule am vorhandenen Standort verbleiben und ausgebaut werden soll oder an einen anderen flächenmäßig ausreichenden und evtl. zentraler gelegenen Standort angesiedelt werden soll.

Bei den Hauptunfallursachen ergibt sich folgendes Bild (mit Mehrfacherfassung):

Mangelnde Aufmerksamkeit	27 x
Unangepasste Geschwindigkeit	16 x
Verbotswidrig auf Gehweg gefahren	15 x
Nichtbeachtung von LZA	10 x
Mangelnde Beherrschung des Fahrrads	10 x

Die Hauptunfallursache „Mangelnde Aufmerksamkeit“ soll folgendes Beispiel erläutern:

Ein auf der Wiesestraße stadteinwärts streng rechts fahrender Radfahrer nähert sich einem Haltestellenkap der Straßenbahn. Was muss er gleichzeitig tun?

1. nach hinten blicken, ob ein schnelleres Kfz überholen will
2. nach links auslenken, um Haltestellenkap zu umfahren
3. die Straßenbahnschiene möglichst rechtwinklig anfahren, um nicht zu stürzen

..... und dabei einhändig fahren, da mit dem linken Arm Zeichen zu geben ist.

Hier kann offensichtlich nicht von mangelnder Aufmerksamkeit bzw. mangelnder Beherrschung des Fahrrads gesprochen werden. Vielmehr ist von fehlender artistischer Veranlagung auszugehen.

Aus dem genannten Beispiel ergibt sich unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit Handlungsbedarf im Bereich der Wiesestraße.



Bild 36: Zufahrtssituation in Anfahrt auf ein Haltestellenkap in der Wiesestraße aus Sicht des Radfahrers

Die zur Attraktivitätserhöhung des ÖPNV sowie zur Erhöhung der Sicherheit der ein- und aussteigenden Fahrgäste realisierten Kaps rufen zusätzliche Sicherheitsprobleme für den Radverkehr hervor.

Unfallschwerpunkte des Fahrradverkehrs treten in der Stadt Gera von Jahr zu Jahr differenziert auf. Mittels der jährlichen, speziell auf den Radverkehr ausgerichteten Auswertung der Unfalltypensteckkarte bei der Polizeiinspektion Gera Nord erarbeitet die Arbeitsgruppe Radverkehr Lösungsvorschläge, die in der AG Verkehrsorganisation bzw. in der Unfallkommission diskutiert werden. Die daraufhin eingeleiteten Maßnahmen baulicher bzw. verkehrsorganisatorischer Art führten in der Regel dazu, dass ein Unfallschwerpunkt im nächsten Jahr nicht mehr als solcher auftrat. Eine Ausnahme davon bildete lediglich die Wiesestraße, die bereits seit Jahren als linienhafter Unfallschwerpunkt in Erscheinung tritt. Auf Grund der Vielfalt der sich in diesem Straßenraum überlagernden Nutzungsanforderungen ist eine Lösung dieser Problematik nur mittels evtl. langfristig möglicher Verkehrsraumgestaltung möglich.



Bild 37: Unfalltypensteckkarte der Stadt Gera mit Darstellung der Unfälle von Fußgängern und Radfahrern für den Zeitraum 2000 – 2004

Erkennbar ist eine Ballung des Unfallgeschehens in der Innenstadt, die sich über den Bereich der Wiesestraße bis in den Stadtteil Gera Lusan zieht. Während punktuelle Unfallschwerpunkte nicht erkennbar sind, bildet die Wiesestraße insgesamt einen linienhaften Schwerpunkt der Unfälle. Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern sind grün dargestellt.



Bild 38: Legende für Unfalltypensteckkarte gemäß Bild 37



Bild 39: Ausschnitt aus Unfalltypensteckkarte Bild 37
Die linienhafte Ballung von Unfällen mit Beteiligung von Radfahrern in der Wiesestraße wird hier besonders deutlich.



Bild 40: Unfalltypensteckkarte für das Jahr 2004 mit Aufnahme aller Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Fußgängern und Radfahrern
Die Legende gemäß Bild 38 gilt auch für diese Karte.

Gute Erfahrungen wurden in der Vergangenheit auch in der Stadt Gera mit dem Einbau von Querungshilfen (Inseln) auf hochbelegten breiten Straßen mit punktuellen Querungsbedarf durch Radfahrer und Fußgänger gesammelt. Die mit dem Stadtbahnprogramm realisierte Querungshilfe in der Reichsstraße und die als Bestandteil des „Zielkonzeptes 2001 – 2003“ zu wertende Insel auf der B 92 sind Beispiele für Lösungen für Radfahrer und Fußgänger, die sowohl sicher als auch in der Investition und in der Instandhaltung preiswert sind.

Der Einbau derartiger Querungshilfen sollte den künftigen Grundtyp bei punktuellm Querungsbedarf von Hauptnetzstraßen außerhalb von Knoten bilden.



**Bild 41: Querungshilfe auf der B 92 mit Querung des Radweges
Lusan - Elsterradweg**

Mit der dargestellten Lösung kann trotz hohem Verkehrsaufkommen auf der B 92 eine sichere Querung bei minimalen Betriebskosten erreicht werden.



Bild 42: Mittelinsel in der Reichsstraße nördlich Stadtgraben

Mit dem Einbau dieser Querungshilfe konnte eine sichere und kurzstreckige Verbindung zwischen Anna-Schneider-Weg und Burgstraße für Radfahrer und Fußgänger geschaffen werden.

Ziele

- Reduzierung des Verkehrsunfallgeschehens mit Beteiligung Radfahrer trotz wachsendem Anteil Radverkehr am Gesamtverkehr mit dem Ziel, bis zum Jahr 2015 eine Verringerung der Zahl der schwer verunglückten Radfahrer um 25 % zu erreichen.

- Vorhaltung der Verkehrsinfrastruktur in einem für den Radverkehr möglichst sicheren Zustand
- Unterstützung einer möglichst optimalen Jugendverkehrsausbildung durch die Stadt Gera

Maßnahmen

- Planung von Verkehrsanlagen unter Berücksichtigung des aktuellen Standes der Verkehrsunfallforschung
- Besondere Beachtung der Sicherheitsansprüche des Radverkehrs an Knoten (Sicht von Rechtsabbiegern auf Radfahrer, Führung des linksabbiegenden Radverkehrs)
- Ausbildung der Querung von Hauptnetzstraßen durch Radwege vorzugsweise mittels Querungshilfen
- Generelle Durchführung des Sicherheitsaudits bei Umgestaltung bzw. Neubau von Verkehrsanlagen mit Radverkehrsnutzung
- Gesonderte jährliche Auswertung der Unfalltypensteckkarte der PI Nord durch die AG Radverkehr
- Diskussion von verkehrssicherheitserhöhenden Maßnahmen für den Radverkehr in der AG Radverkehr, der AG Verkehrsorganisation sowie der Unfallkommission
- Ausbau und Attraktivierung der Jugendverkehrsschule unter Berücksichtigung der flächenmäßigen Mindestanforderungen
- Unterstützung aller Verkehrssicherheitsaktivitäten (beispielsweise der deutschen Verkehrswacht) durch die Stadt Gera.



Bild 43: Unterführung des Taubertal-Radweges unter einer Bundesstraße (Baden-Württemberg)

Räumliche Einengungen gehen immer mit Sicherheitsdefiziten einher. In diesem Beispiel wurde die gegebene Weite dazu genutzt auf dem im diesem Bereich schwierig einzusehenden Radweg eine Richtungstrennung des Radverkehrs vorzunehmen.

5.6. Finanzierung der Radverkehrsanlagen

Analyse und Handlungsbedarf

Für die Realisierung von Radverkehrsanlagen und fahrradfreundlichen Verkehrsanlagen steht eine differenzierte Auswahl von Finanzierungsmöglichkeiten zur Verfügung:

- Fördermittel des Bundes für Radwegebau an Bundesstraßen
- Fördermittel des Freistaats Thüringen für Radwegebau an Landesstraßen
- GVFG-Mittel für Radverkehrsanlagen in Gemeinden (einschließlich wegweisender Beschilderung)
- Weitere EU-, Bundes- und Landesprogramme
URBAN II
Bundesprogramm „Soziale Stadt“
Landesprogramm Tourismusförderung
Landesprogramm Ländlicher Wegebau
Städtebauförderung (Einrichtung von Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Bereichen)
- Ablösebeiträge aus städtischer Garagen- und Stellplatzsatzung

In den 90-er Jahren entstanden in der Stadt Gera Radverkehrsanlagen vorrangig in Verbindung mit komplexen Straßenneubauten bzw. -umgestaltungen, woraus die oben beschriebene Situation mit vielfach nicht zusammenhängenden „Insellösungen“ entstand. Grund für diese Entwicklung war das Fehlen einer eigenständigen Haushaltsstelle „Radwegebau“ mit entsprechender finanzieller Ausstattung.

Eine Veränderung dieser Situation ergab sich mit der vom Umwelt- und Verkehrsausschuss am 11.12.01 bestätigten Verfahrensweise zur Verwendung finanzieller Mittel aus den Ablösebeiträgen der Garagen- und Stellplatzsatzung als Eigenanteil der Stadt Gera für Radverkehrsvorhaben. In der Folgezeit konnte, unterstützt durch die ebenfalls vom Umwelt- und Verkehrsausschuss bestätigte „Entwicklungskonzeption Radwegenetz 2001 – 2003“, eine wesentlich stärkere Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur initiiert werden, allerdings ohne auch nur annähernd den tatsächlichen Bedarf befriedigen zu können.

Ein weiterer Schub zur Untersetzung der Finanzierung von Radverkehrsvorhaben in der Stadt Gera konnte mit der Auswahl der Grundstruktur der BUGA 2007 (Grüne Achse Hofwiesenspark – Neue Landschaft) und dem EU-Stadtentwicklungsprogramm URBAN II (Projekt 1.1.1 Überwindung von Barrieren) erreicht werden. Mit diesen Projekten wurden völlig neue Finanzierungsmodelle zu Gunsten der Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur erschlossen. Ebenso gelang es im Stadtbahnprogramm Teilabschnitte von Radverkehrsanlagen (Reichsstraße, Ernst-Toller-Straße) zu verankern.

Anlage 24 stellt den Maßnahmenplan für die bis 2007 geplanten Vorhaben im Bereich des Radverkehrs dar.

Der „Maßnahmenplan 2007“ weist die bis zu diesem Zeitpunkt geplanten Maßnahmen für den Radverkehr unter Bezugnahme auf die Planungs- und Finanzierungsbasis nach. Eine Besonderheit stellen dabei die Maßnahmen der im Landesprogramm enthaltenen bundes- und landesstraßenbegleitenden Radwege dar. Die Stadt Gera besitzt hier eine Zuständigkeit nur innerhalb der Straßenteile eigener Baulastträgerschaft. Damit kann die Stadt Gera nur beschränkt Einfluss auf die zeitliche Realisierung nehmen. Aus Vollständigkeitsgründen wurden hier alle Maßnahmen des Landesprogramms dargestellt, unabhängig von deren Realisierung bis 2007.

Für alle weiteren Maßnahmen (Ausnahme Elsterradweg im Abschnitt Anbindung Brüte bis Zoitzstraße) liegt eine weitestgehende Realisierungs- und Finanzierungssicherheit vor.

Die Anlage 24 zeigt welche beträchtlichen Fortschritte bei der Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur in kurzer Zeit möglich sind, wenn eine kommunalpolitisch untersetzte Konzentration der Investitionstätigkeit erzielt werden kann.

Mit der Fertigstellung der o.g. gegenwärtig laufenden Projekte vsl. Ende 2006 ergibt sich für den Radverkehr in der Stadt Gera eine neue Situation. Das Verwahrkonto aus der Garagen- und Stellplatzsatzung wird bis zu diesem Zeitpunkt voraussichtlich ausgeschöpft sein. Neue Einnahmen sind hier gegenwärtig nicht zu erkennen (Verringerung der Ablösebeiträge, geringe private Investitionstätigkeit). Damit bedarf es gegenwärtig neuer Überlegungen zur künftigen Finanzierung von Bau und Unterhaltung der Radverkehrsanlagen.

Ziele

- Sicherung des Unterhalts der bestehenden Radverkehrs-Infrastruktur
- Erschließung neuer Einnahmequellen zwecks Einsatz als Eigenmittel der Stadt Gera zur Verbesserung der Radverkehrs-Infrastruktur
- Innovative Nutzung des bestehenden komplexen Förderinstrumentariums zur Minimierung des Eigenanteils der Stadt Gera
- Schaffung der Voraussetzungen, um Bund und Land an den Straßen in ihrer Baulastträgerschaft (Bundes- und Landesstraßen) anzuregen, Radverkehrsanlagen zu realisieren

6. Öffentlichkeitsarbeit – Einladung zum öffentlichen Dialog

Der vorliegende VEP-R ist das Ergebnis vieler Diskussionen und Erörterungen

- im kommunalpolitischen Raum (insbesondere Umwelt- und Verkehrsausschuss)
- mit den Interessenträgern des Radverkehrs (ADFC, VCD, Grünes Haus, Radclub Solidarität)
- mit den benachbarten Landkreisen
- mit den die Stadt Gera bedienenden öffentlichen Verkehrsunternehmen und
- mit Ämtern und Bereichen des Freistaats Thüringen und der Stadt Gera.

Inhaltlich ist der VEP-R an den Grundaussagen des nationalen Radverkehrsplanes 2002 – 2012 FahrRad des BMVBW fest verankert. Dies ist die Basis auf der eine Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der Fahrrad-Akzeptanz, also der Wertschätzung

des Fahrrads als alltagstaugliches Verkehrsmittel, in der Stadt Gera stärker noch als bisher aufgebaut werden sollte. Ziel dieser Arbeit ist die Verlagerung von Fahrten des MIV auf den Fahrradverkehr. Mit diesem anspruchsvollen Ziel wird eine Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmer angestrebt.

Die Installation eines Radverkehrsbeauftragten in der Stadtverwaltung hat sich bewährt. Er ist direkter Ansprechpartner für Bürger, Vereine und Kommunalpolitiker, aber auch für Landesdienststellen, Nachbargebietskörperschaften und Planungsbüros für alle Fragen des Radverkehrs in der Stadt Gera.

Die sich hier in den letzten Jahren entwickelte verstärkte Öffentlichkeitsarbeit beispielsweise mit den Aktivitäten

- jährliche Berichterstattung zur Entwicklung des Radwegenetzes
- jährliche öffentliche Befahrung und Diskussion des im Entstehen begriffenen Radwanderweges „Thüringer Städtekette“
- Initiierung der Teilnahme der Stadt Gera am Bundeswettbewerb „best for bike 2005“ mit dem Beitrag – „Ausbau Thüringer Städtekette in der Stadt Gera“
- Öffentliche Vorträge zur Entwicklung des Radwegenetzes und zum VEP-R
- Unterstützung für öffentliche Aktivitäten von ADFC, VCD und Grünem Haus

hat sukzessive zu einer höheren öffentlichen Anerkennung des „Verkehrsmittels Fahrrad“ geführt.

Mit der Installation des Radverkehrsbeauftragten im Planungsamt konnte (übrigens wie zwischenzeitlich in den meisten größeren Städten der Bundesrepublik Deutschland) die frühzeitige Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs in der gesamten kommunalen Planung gesichert und gleichzeitig die Radverkehrsförderung im Rahmen der ganzheitlichen und nachhaltigen Verkehrsentwicklungsplanung als integrativer Bestandteil entwickelt werden. Diesem Anspruch folgt auch der vorliegende VEP-R, der Verknüpfungspunkte zu allen übergeordneten städtischen Planungen aufweist und insbesondere ein integrierter Bestandteil des in Überarbeitung befindlichen Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Gera ist.

Der weiter zu entwickelnde öffentliche Dialog zum Fahrradverkehr sollte als Ziel

- durch eine umfassende Information der Bürger,
- partizipativ durch eine Beteiligung aller gesellschaftlich relevanter Gruppen einschließlich der Bürgerinnen und Bürger
- durch eine enge Zusammenarbeit aller Akteure,
- durch die Entfaltung neuer innovativer Ideen und Konzepte sowie
- durch eine ganzheitliche Betrachtung im Sinne einer nachhaltigen kommunalen Umwelt- und Verkehrspolitik

gekennzeichnet sein.

Aus den genannten Zielen ergeben sich direkt entsprechende Maßnahmen:

- Verstärkung der Öffentlichkeitsarbeit auf der Basis des vom Stadtrat beschlossenen VEP-R zur Stärkung des Image des Radverkehrs in der Stadt Gera
- Fortführung der engen Zusammenarbeit mit den Interessenträgern des Radverkehrs in Form der monatlich tagenden Arbeitsgruppe „Radverkehr“
- Stärkere Einbeziehung der Öffentlichkeit in Planungsaufgaben zu Gunsten des Radverkehrs
- Jährliche Rechenschaftslegung über die Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur sowie die geplanten Aufgaben im Rahmen der öffentlichen Sitzungen des Umwelt- und Verkehrsausschusses
- Stärkung der Position des Radverkehrsbeauftragten im Sinne eines „Kompetenzzentrums Radverkehr“
- Stärkung der Vorbildwirkung der Stadtverwaltung durch Aufbau eines betrieblichen Mobilitätsmanagements mit Integration des Radverkehrs in die Verkehrsaufgaben der Verwaltung und deren Beschäftigten

7. Literaturverzeichnis

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen:
Nationaler Radverkehrsplan 2002 – 2012
FahrRad!
Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland Berlin 2002

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen:
Radverkehr in der Praxis
Erfahrungen und Beispiele aus dem In- und Ausland
Reihe: direkt Heft 59/2004
Berlin 2004

Thüringer Ministerium für Wirtschaft und Infrastruktur:
Landesverkehrsprogramm für den Freistaat Thüringen
Erfurt 1998

Thüringer Landesamt für Straßenbau:
Radwege an Bundes- und Landesstraßen im
Freistaat Thüringen
Hinweise und Empfehlungen
Erfurt 1999

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe
Straßenentwurf:
Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 95
Köln 1995

Planersocietät, ISUP GmbH:
Förderung des Rad- und Fußverkehrs
Leitfaden für die kommunale Praxis in kleineren und mittleren Kommunen
Dortmund/Dresden Juli 2000

Bundesvereinigung der Straßen- und Verkehringenieure e.V.:
Daten, Fakten und Entwicklungen zum Fahrradverkehr
Hannover 2004

Technische Universität Dresden:
Entwicklung der Mobilität in der Stadt Gera
Ergebnisse der Verkehrserhebungen zum
„System repräsentative Verkehrsbefragungen“

8. Verzeichnis der Anlagen

- Anlage 1: Plan Radfahrwegenetz vom 25.08.1928
- 2: Plan Wegelast Straße des Friedens vom 30.09.1935
- 3: Anteil Radverkehr am Gesamtverkehr/Binnenverkehr
- 4: Mittlere Entfernungen/Weg im Gesamtverkehr/Binnenverkehr
- 5: Mittlere Geschwindigkeit/Weg im Gesamtverkehr/Binnenverkehr
- 6: Auszug VEP 93 – Konzept Radverkehr
- 7: Radwegenetz der Stadt Gera, Stand 31.12.04
- 8: Auszug VEP 93 – Konzept Radverkehr Maßnahmen
- 9: Längenstatistik Radwegenetz, Stand 31.12.2004
- 10: Auszug aus: Radwege an Bundes- und Landesstraßen im Freistaat Thüringen – Radwegebedarf
- 11: Fahrzeugnutzung und Fahrzeug – Einsatzkoeffizient
- 12: Motorisierung
- 13: Fahrradverkehrsentwicklung am Knoten Heinrichstraße/
Am Sommerbad
- 14: Fahrradverkehrsentwicklung am Knoten Vogtlandstr./Keplerstr.
- 15: Fahrradverkehrsentwicklung am Knoten Süd-Ost-Tangente/Straße
des Bergmanns
- 16: VEP-R, Fortschreibung Bestand 2004
- 17: VEP-R, Defizitanalyse 2004
- 18: Einzugsbereich des Verkehrsmittels Fahrrad
- 19: Radweg Thüringer Städtekette
- 20: VEP-R, Zielnetz 2020
- 21: Prioritätenliste Ausbau Radwegenetz
- 22: D-Netz
- 23: Euro Velo-Routen
- 24: VEP-R, Maßnahmenplan 2007

Anlage 21:

Prioritätenliste Ausbau Radwegenetz

Vordringlicher Bedarf

Kategorie 1 - Realisierung bis 2010

- 1.1. Neubau „Thüringer Städtekette“ im Abschnitt Untermhäuser Brücke – Stadtgrenze Ronneburg im Gessental
- 1.2. Neubau B 7-begleitender Radweg im Abschnitt Süd-Ost-Tangente bis Kreisverkehr Beerweinschänke (in Abstimmung mit DEGES und SBA)
- 1.3. Realisierung Elsterradweg im Abschnitt Zwötzener Brücke bis Zoitzstraße
- 1.4. Durchbindung Radweg Thüringer Straße bis Siemensstraße zwecks Anbindung an Elsterradweg
- 1.5. Bordabsenkungen Theaterstraße zwecks Ausweisung gemeinsamer Geh-/Radweg von E.-Toller-Straße bis Berliner Straße
- 1.6. Realisierung Geh-/Radweg Siemensstraße im Abschnitt M.-Bögl-Straße – Industriestraße (mit Straßenbau)
- 1.7. Belagenerneuerung Geh-/Radweg Siemensstraße im Abschnitt Industriestraße – Leibnizstraße
- 1.8. Realisierung Geh-/Radweg Leibnizstraße im Abschnitt Siemensstraße – Industriestraße
- 1.9. Anlage von Radstreifen auf der Straße des Bergmanns zwischen Kurt-Keicher-Straße und Altenburger Straße
- 1.10. Realisierung einer Geh-/Radwegverbindung zwischen Thüringer Straße/Dornaer Straße und westlichem Ortseingang Trebnitz
- 1.11. Belagverbesserung auf dem Elsterradweg im Abschnitt Schellingstraße bis DB-Querung Milbitz
- 1.12. Wegverbreiterung auf dem Elsterradweg im Abschnitt Schellingstraße bis Wasserstraße
- 1.13. Belagverbesserung auf dem Elsterradweg im Abschnitt südlich Wipsequerung
- 1.14. Neubau Geh-/Radwegverbindung Conradstraße – Leibnizstraße/Eselsweg (durch GVB)
- 1.15. Verlängerung des Radweges Gagarinstraße von Trebnitzer Straße bis Straße des Bergmanns
- 1.16. Anlage der Radwegverbindung Debschwitz – Pforten (URBAN-Projekt 1.1.1)
- 1.17. Verbesserung der Nutzbarkeit Wiesestraße

Zu den vorgenannten Maßnahmen kommen weitere städtebauliche Maßnahmen hinzu, mit deren Umsetzung sich die Bedingungen für den Fahrradverkehr verbessern.

Anlage 21:

Prioritätenliste Ausbau Radwegenetz

Vordringlicher Bedarf

Kategorie 2 – Realisierung bis 2015

- 2.1 Neubau seitenbegleitender Radweg B 2 zwischen Langenberger Straße und Stadtgrenze bei Giebelroth
- 2.2 Neubau seitenbegleitender Radweg L 1070 zwischen Leibnizstraße und Stadtgrenze westlich Rubitz
- 2.3 Neubau seitenbegleitender Radweg L 1076 zwischen Scheubengrobsdorfer Straße und Stadtgrenze westlich Windischenbernsdorf
- 2.4 Anlage von Radstreifen entlang Eselsweg, alternativ als gemeinsamer Geh- und Radweg
- 2.5 Neubau seitenbegleitender Radweg Dornaer Straße zwischen Thüringer Straße und Straße des Bergmanns (gemäß Bebauungsplan)
- 2.6 Anlage von Radverkehrsanlagen in der Gagarinstraße im Abschnitt Fr.-Petrich-Straße – Laasener Straße (Schutzstreifen)
- 2.7 Realisierung Radwegverbindung Reichsstraße/An der Himmelsleiter – Knoten Wintergarten außerhalb des Straßenraumes Reichsstraße
- 2.8 Realisierung Radweg auf GMWE-Kleinbahntrasse im Abschnitt Wintergarten – Trebnitz (Stadtgrenze)
- 2.9 Realisierung Radwegverbindung Eingang Gessental – Zentrum Zwötzen
- 2.10 Realisierung Radstreifen bzw. seitenbegleitender Geh-/Radweg Kaimberger Straße in den Abschnitten
 - Straße der Völkerfreundschaft – BÜ
 - Am Fischer – Kaimberger Bad
- 2.11 Realisierung Radweg Nürnberger Straße zwischen Schleizer Straße und Rudolstädter Straße
- 2.12 Realisierung seitenbegleitender Geh-/Radweg B 2 zwischen Dürrenebersdorf - Weißig – Stadtgrenze
- 2.13 Radwegverbindung Weißig (B 2) – Lusan – Oberröppisch – Anschluss Elsterradweg
- 2.14 K 13 – begleitender Radweg Kreisverkehr Beerweinschänke – Stadtgrenze
- 2.15 Radfahrstreifen Cl.-Zetkin-Straße im Abschnitt Puschkinplatz – Gagarinstraße

Anlage 21:

Prioritätenliste Ausbau Radwegenetz

Weiterer Bedarf

Kategorie 3 – Realisierung bis 2020

- Schwerpunkte:
- Anschluss aller Ortsteile an das Radwegenetz der Stadt Gera
 - Beidseitiger Elsterradweg im Abschnitt Debschwitzer Brücke bis Conradstraße