



Lärminderungsplan

Lärmpolitische Zielstellung und Leitbild

- Auftraggeber:** Stadtverwaltung Gotha
Stadtplanungsamt
Gotha
- Auftragnehmer:** Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Stadt • Verkehr • Umwelt **SVU**
Dresden / Berlin
- Bearbeiter:** Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Dipl.-Ing. Frank L. Fiedler

INHALT

1	LÄRMPOLITISCHE ZIELSTELLUNG	3
2	DAS 11-PUNKTE-PROGRAMM	5
3	VERKEHRLICHES LEITBILD	6
3.1	Vorbemerkung	6
3.2	Instrumente zur Lärminderung	6
3.3	Fußgängerverkehr	7
3.4	Radverkehr	9
3.5	Öffentlicher Personenverkehr	10
3.6	Ruhender Verkehr	13
3.7	Motorisierter Individualverkehr	14
3.8	Stadtimage und Öffentlichkeitsarbeit	16
4	KARTENANHANG	17
	Straßennetz: Straßenbelegung (Kfz/24h) im Hauptnetz und Planungen	18
	Ruhender Verkehr: Parkplätze in Zentrumsnähe	19
	Öffentlicher Verkehr: Einzugsbereiche des ÖPNV	20
	Fuß- und Radverkehr: Routen, Konflikte und Barrieren	21
	Fuß- und Radverkehr: Isochronen aus dem Zentrum	22

1 LÄRMPOLITISCHE ZIELSTELLUNG

Grundlagen der Lärmpolitik

Die Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik der nächsten Jahre soll unter dem Motto stehen:

Erhöhung der Stadtqualität, Stärken der innerstädtischen Wohn- und Aufenthaltsfunktion, Förderung der Wirtschaft, Sichern einer stadtverträglichen Mobilität und Schaffung einer Stadt der kurzen Wege.

Grundsätze sind im Einzelnen:

umwelt- und ortsverträglicher Verkehr:

Die Mengen und Anlagen des Verkehrs dürfen die Menschen, Natur und angrenzende Bausubstanz nicht unverträglich hoch belasten. Die vorhandenen Mobilitätsbedürfnisse der Bewohner, der Stadtbesucher und des Geschäftsverkehrs sollen möglichst stadtverträglich bewältigt werden. Dazu gehören die Fußgänger und Radfahrer ebenso, wie der Öffentliche Personenverkehr, der Schülerverkehr, wie die Verbindung zum Nah- und Fernbahnnetz der Deutschen Bahn AG.

Dazu zählt außerdem ein stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr, dessen Bedürfnissen soweit Rechnung getragen wird, dass die Gewerbetreibenden optimal an das Verkehrsnetz angeschlossen sind, ohne einen überproportionalen Ausbau des Netzes zu fordern. Das heißt auch Anpassung der Lieferfahrzeuge an die vorhandenen Straßenquerschnitte und Verbesserung der Lieferlogistik.

sozialverträglicher Verkehr:

Die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Gotha sollen ihre Ansprüche auf Mobilität befriedigen können, unabhängig von sozialer Stellung, Haushaltsbudget und Verfügbarkeit eines privat nutzbaren Pkw.

wirtschaftlich vertretbarer Verkehr:

Die vorhandene Infrastruktur muss für die Stadt bezahlbar bleiben. Die finanziellen Ressourcen sollen durch Konzentration auf Instandhaltung, Instandsetzung und maßvolle Weiterentwicklung der vorhandenen Verkehrswege und –anlagen geschont werden.

Besondere Schwerpunkte werden in Folgendem gesehen:

wahrnehmen:

Verdeutlichen der Vorteile der kompakten Stadt für die Bewohner (kurze Wege für Arbeit, Erholung und Einkauf sparen Zeit und Kosten und sorgen für ein gesundes Stadtklima).

vermeiden:

Vermeidung zusätzlicher Belastungen durch neuen Kfz-Verkehr und Erzeugung neuer Verkehre durch städtebauliche Entwicklungen außerhalb der Innenstadt.

verlagern:

Verlagerung von Kfz-Verkehren auf Träger des Verkehrsverbundes durch dessen Förderung, andererseits Verlagerung von Kfz-Verkehr auf andere Trassen, verbunden mit Bündelung.

sichern:

Sicherung des Bestandes an ortstypischen Straßenräumen, des hohen Fußgängeranteils in der Altstadt und Erhaltung des historischen Stadtzentrums.

gestalten:

Neu- und Umgestaltung von Problempunkten, -strecken und -bereichen. Verkehrsberuhigung und kleinteilige Vernetzung in Wohnquartieren (hohe Durchlassfähigkeit für Fußgänger und Radfahrer, um Wege im Nahbereich kurz und attraktiv zu halten).

2 DAS 11-PUNKTE-PROGRAMM

Lärmpolitische Zielstellung für die Stadt Gotha

1. Die Rolle Gothas als Mittelzentrum und Standort des Wohnens, der Wirtschaft, des Tourismus und der Kultur ist zu erhalten und auszubauen.
2. Ein wichtiges Ziel der Gothaer Stadtplanung ist Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität. Demgemäß ist in allen städtischen Bereichen unnötiger und gesundheits-schädlicher Lärm zu vermeiden.
3. Insbesondere ist der Verkehrslärm – mit Abstand die wichtigste Lärmquelle – zu vermindern und neuer Verkehrslärm durch entsprechendes Planen und Bauen zu vermeiden.
4. Da der Verkehr primär den Funktionen Wohnen, Arbeiten, Erholen, Bilden, Versorgen usw. zu dienen hat, ordnet er sich der gesamtstädtischen Entwicklung unter und darf kein Selbstzweck sein.
5. Mobilität muss für alle Bürgerinnen und Bürger, unabhängig vom sozialen Status und der Wohnlage, stadtgerecht gesichert werden.
6. Der Straßenverkehr ist ortsverträglich und umweltschonend abzuwickeln, um die Wohn- und Aufenthaltsfunktion in der Stadt zu stärken und den Charakter Gothas als Residenzstadt zu bewahren.
7. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur soll möglichst keine Verkehrserzeugung befördern.
8. Gegenüber mobilitätsbehinderten Menschen, Senioren und Kindern hat der Verkehr besondere Anforderungen, insbesondere hinsichtlich Leistungsangebot und Sicherheit zu erfüllen.
9. Alle zukünftigen städtischen Planungen, vorrangig im Verkehrs- und Städtebau sind unter dem Aspekt der Lärminderung zu betrachten bzw. zu entwickeln.
10. Bei Erweiterung städtischer Funktionsflächen ist auf eine lärmoptimierte und alle Verkehrsarten, insbesondere des Umweltverbundes berücksichtigende Verkehrserschließung zu orientieren.
11. Die schrittweise Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes des Lärminderungsplanes muss in allen relevanten Bereichen der Kommunal- und Stadtentwicklungspolitik Gothas berücksichtigt und in den Haushaltsplänen verankert werden.

3 VERKEHRLICHES LEITBILD

3.1 Vorbemerkung

Im Zuge der Lärminderungsplanung werden die verschiedenen Verkehrsträger hinsichtlich ihrer Funktion und Lärmemission untersucht.

Der Straßenverkehrslärm ist mit Abstand die Hauptquelle des Lärms in Gotha. Die stadtverträglichste Variante der Mobilität ohne Emissionen und mit geringen Platzansprüchen ist das Gehen. Es wird vor allem dann praktiziert, wenn die Wege kurz und die Funktionsmischung in der Stadt gut ist. Zusätzliche Möglichkeiten zur lärmarmen Fortbewegung sind das Radfahren sowie die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Letztere sind sowohl gemäß ihrer anlagenseitigen, städtebaulichen Verträglichkeit, wie auch ihrer Lärmemissionen wesentlich günstiger als der Motorisierte Individualverkehr.

Vor allem ist der Fahrradverkehr als individuelle und doch leise Fortbewegungsart zu fördern und auszubauen. Oft angeführte Aspekte wie Topografie und Wetter sind eher Schutzbehauptungen als Hindernisse für das Rad fahren.

Der ÖPNV ist nicht lautlos, aber durch seine Bündelung von Verkehrsbeziehungen mit Bussen und Bahnen insgesamt betrachtet wesentlich leiser als Kfz-Verkehr. Außerdem sichert er für Mobilitätsbehinderte und Nichtmotorisierte die Grundbedürfnisse nach Fortbewegung und sozialen Kontakten, zudem den Berufs-, Ausbildungs-, Besuchs-, Einkaufs- und sonstigen notwendigen Verkehr.

Letztlich kommt es darauf an, einen stadtverträglichen Ausgleich aller Interessen zu schaffen, Mobilität zu erhalten und zu fördern, ohne neuen, lauten Verkehr hervorzurufen.

3.2 Instrumente zur Lärminderung

Für die Lärminderung stehen vielfältige Potentiale und Lösungsansätze zur Verfügung. Sie können einzeln oder miteinander kombiniert in städtebau-verkehrliche Planungen einfließen. Im verkehrlichen Leitbild werden diese, nachfolgend angeführte Instrumente, zur Festlegung von Maßnahmen angewendet.

- Standortplanung für Gewerbe, Bildung, Wohnen, Einkauf und Freizeit sollte vom Grundsatz der Verkehrsvermeidung und möglichst kurzer Wege ausgehen.
- Ersetzen von Kfz-Fahrten durch lärmarme Fortbewegung zu Fuß, mit Fahrrad oder mit Öffentlichen Verkehrsmitteln.
- Verlagerung und Bündelung des Kfz Verkehrs in Bereiche mit niedriger Einwohnerdichte.
- Förderung des Öffentlichen Personenverkehrs.

- Förderung des Fahrradverkehrs.
- Förderung des Fußgängerverkehrs.
- Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger durch sichere Wege und Führungen sowie Querungshilfen und Geschwindigkeitsanpassung.
- Verkehrsberuhigung in allen lärmsensiblen Stadtbereichen wie Zentrum, Wohnviertel, Krankenhäuser, Altenheime u. a.
- Verkehrsrechtliche Maßnahmen durch Tonnage- bzw. Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie Fahrverbote, ggf. tageszeitabhängig oder auf bestimmten Routen.
- Verlangsamung und Verstetigung des Kfz-Verkehrs zur Vermeidung von Anfahr- und Bremsvorgängen an Knotenpunkten.
- Vermeiden von Trennwirkungen durch überdimensionierte Verkehrsflächen.
- Städtebaulich verträgliche Einordnung von Straßen.
- Verbesserung der Befahrbarkeit von Oberflächen durch glatte, ebene Beläge.
- Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs bei Flächenknappheit und dort, wo enge Räume unter den Verkehrsteilnehmern aufzuteilen sind.

3.3 Fußgängerverkehr

Ziele:

Der Erhalt und der Ausbau des Fußwegenetzes ist eine unbedingte Voraussetzung zur Förderung des Gehens, welches sowohl leise, umweltschonend, stadtverträglich, kommunikativ und individuell ist. Entwicklungen von Handel und Gewerbe im Zentrum sind bei bestehender Umfeldverträglichkeit unbedingt zu fördern und gegenüber Entwicklungen außerhalb der Innenstadt zu bevorzugen.

Vor allem ist eine sehr direkte Führung des Fußverkehrs anzustreben und ein sehr dichtes Netz vorzuhalten. Weitere Querungsmöglichkeiten sind zu schaffen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, die Orientierung zu vereinfachen und der Aufenthaltscharakter der Straßen und Plätze zu erhalten bzw. zu verbessern.

Dem Fußgänger müssen attraktive, hindernisfreie Wegebeziehungen angeboten werden. Die Anlage von Mischverkehrsflächen ist eine Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs. Deren Nutzung durch Fußgänger darf jedoch von parkenden Kfz nicht behindert werden.

Fußgänger sind umwegempfindlich. Die Trennwirkungen und damit verbundene Umwege sind zu verringern. Der vermehrte Einsatz von Fußgängerüberwegen bietet eine preiswerte Alternative zu Lichtsignalanlagen (LSA).

Barrierefreiheit ist besonders für ältere und behinderte Menschen wichtig, da sie größtenteils zu Fuß unterwegs sind. Bordkanten sind deshalb an Knoten und in bestimmten Abständen entlang von Straßen abzusenken.

Als Teil des Umweltverbundes ist der Fußverkehr optimal mit dem ÖPNV – beide ergänzen sich wechselseitig - zu verknüpfen. Entsprechend sind Haltestellen räumlich günstig anzuordnen.

Die Kommune hat dafür Sorge zu tragen, dass Bürger, die kein Kfz nutzen können oder wollen, entsprechende Angebote zur Befriedigung ihrer Mobilitätsgrundbedürfnisse vorfinden. Hier sind für die Zukunft weitere Investitionen notwendig.

Maßnahmen:

- Schutz der Fußgängerzonen vor Kfz-Schleichverkehren und vor der Aufweichung der Pkw-Fahrverbote.
- Herstellen einer attraktiven Kommunikationsachse vom Bahnhof ins Stadtzentrum/Schloss (Knotenpunkte umgestalten, Querungen attraktiver gestalten, Wegweisung einrichten usw.).
- Querung der Friedrichstraße/Huttenstraße und Zugang zur Haltestelle Huttenstraße verbessern (Abbau der Kettensperren, Einrichten von Fußgängerüberwegen, Tempo 30 auf der Friedrichstraße/Huttenstraße).
- Querung der Gartenstraße aus Richtung Norden ermöglichen (Querung in Höhe Remstädter Straße/Parkhaus mit Fußgänger-LSA neu schaffen, Bahnkörper eindecken).
- Neue Straßenbahnhaltestelle in der Gartenstraße einrichten.
- Borde an der Querung in Höhe der Bushaltestelle Gartenstraße absenken und 2. Querung westseitig wiederherstellen.
- Für weitere Planungen – z. B. Fußwegeführungs- und Laufachsenkonzept - sollten Daten zum Fußverkehr erhoben werden.

3.4 Radverkehr

Ziele:

Der Aus- bzw. Aufbau eines hierarchisch gegliederten und gut ausgestatteten Radverkehrsnetzes trägt wesentlich zur Förderung dieser schnellen, platzsparenden und individuellen Fortbewegungsart bei. Dazu wird eine konsequente kommunalpolitische und investitionsseitige Förderung benötigt.

Beim Radverkehr stehen die Aspekte der Reisezeitoptimierung, gefolgt von der Verkehrssicherheit im Vordergrund. Angebote müssen sowohl für bevorzugte Routen wie auch für Abstellanlagen geschaffen werden. Direkte Wege sind notwendig, die zudem topografische Gegebenheiten beachten und fahrradgeeignete Oberflächen (Asphalt) aufweisen.

Angebote, die nur scheinbare Sicherheit bieten („Radfahrer frei“ auf Gehwegen) sind zu vermeiden. Tempo-30-Zonen tragen wesentlich zur Sicherheit des Radverkehrs bei. Außerdem sind separate Radwege nicht mehr notwendig. Mischverkehr mit Fußgängern ist vor allem auf stärker belegten, schmalen Querschnitten nicht zulässig und behindert Fußgänger wie Radfahrer gleichermaßen. Parks und Fußgängerbereiche sollten dennoch weiterhin für den Radverkehr geöffnet bleiben.

Hauptziele des Radverkehrs wie Innenstadt, Schulen, Gewerbegebiete, Handel und Bahnhof sind sinnvoll in das Netz einzuordnen und müssen von allen Richtungen aus erreichbar sein.

Maßnahmen:

- Radverkehrsplan mit hierarchischer Gliederung und Qualitätszielen fertig stellen.
- Innerstädtische Radrouten mit direkten Wegeverbindungen schaffen.
- Neue Angebote an Radfahrstreifen oder Radwegen mit entsprechender Oberfläche an Hauptverkehrsstraßen herstellen.
- Vordringlicher Ausbau der Relation Bahnhof-Innenstadt und Weststadt-Innenstadt zur Radroute mit sicherer Führung an den Knotenpunkten.
- Trennung des Mischverkehrs zwischen Radfahrern und Fußgängern auf engen Fußweg-Querschnitten (Stielerstraße, Gartenstraße).
- Zugang für Radfahrer in das Stadtzentrum Gothas aus dem Süden der Stadt verbessern.
- Bessere Abstellanlagen in der Innenstadt schaffen (Anlehnbügel) und bei der Umgestaltung des Bahnhofes auf Überdachung der Radabstellanlagen achten.
- Anbinden der regionalen Radrouten „Thüringer Städtekette“ und „Unstrut-Rennsteig-Radweg“ in das zu schaffende Radwegenetz der Stadt und Hauptrelationen beschildern.

3.5 Öffentlicher Personenverkehr

Ziele:

Ein intaktes ÖPNV-System in Gotha sichert Mobilität und Lebensqualität aller Bewohner ab. Es ist ein Weg, starke Verkehrsströme umweltschonend, stadtverträglich und emissionsarm zu befördern. Es kann teuren Straßen- oder Parkplatzbau ersparen und Lärm vermeiden. Gleichzeitig ist ein ÖPNV-System die Mobilitätsgarantie für ältere und behinderte Menschen, Kinder und nichtmotorisierte Einwohner. So ist der Nutzen des ÖPNV nicht nur über die prozentuale Kostendeckung zu beurteilen.

Ausbau und Entwicklung des ÖPNV in Gotha sind weiter zu verfolgen. Dies vor allem hinsichtlich der Bedienfrequenzen und der Linienführung. Die Abmessungen der Haltestellen im Zentrum sind teilweise nicht zumutbar und auch die Lage bedarf einiger Korrekturen, um die Gebietserschließung zu verbessern.

Neuralgische Stellen im ÖPNV sind die Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsträgern. Innerstädtisch ist nur ein einmaliges Umsteigen für den Fahrgast zumutbar. Fahrgäste aus dem Fernverkehr der Bahn oder den Regionalbussen aus der Umgebung müssen schnell und einfach auf das städtische Nahverkehrssystem überwechseln können, denn nur wenn bis zum Ziel der ÖPNV benutzbar und Mobilität garantiert ist, werden auch im Vorlauf öffentliche (Fern-)verkehrsmittel genutzt.

Zugangshemmnisse zum ÖPNV müssen abgebaut werden. Dies betrifft vor allem die Tarifstruktur und das Wissen um Taktzeiten und Routen der Verkehrsmittel. Tarife sollten einfach, günstig und flexibel sein und damit für alle Verkehrsmittel gelten. Takte müssen dicht und bei Bus und Bahn gleich sein (mindestens 20 Minuten auf gering frequentierten und 10 Minuten auf hochfrequentierten Strecken). Quellen und Ziele sollten umwegfrei mit kurzen Fahrzeiten verbunden sein.

Unerlässlich sind auch Erhebungen zur Qualitätssicherung, Angebotsentwicklung und Nutzungsintensität der öffentlichen Verkehrsmittel, um stets Veränderungen im Bedarf und Mängel im System zu erkennen. Hier ist ein abgestimmtes Vorgehen zwischen allen Verkehrsträgern zu vereinbaren.

Auch bei Bussen und Bahnen gibt es noch Lärminderungspotenziale. Hier ist es anders als beim Motorisierten Individualverkehr möglich, anlagenseitig Lärm zu senken. Jeder vermiedene Anfahrvorgang wirkt lärmmindernd und spart Energie, jeder erreichte Anschluss verkürzt die Reisezeit und erhöht die Zufriedenheit der Fahrgäste und damit die Nutzerzahl im ÖPNV. Auch hierbei gibt es in Gotha noch Potenziale zur Verbesserung.

Moderne und leise Motoren in Bussen, Spurkranzschmieranlagen in Bahnen oder an den Gleisen, sowie schwingungsgedämpfter Unterbau wirken lärmmindernd und sollten weiterhin eingebaut und genutzt werden.

Maßnahmen:

Allgemein

- Bei allen baulichen Maßnahmen ist auf den Schallschutz zu achten und sind entsprechende Materialien und Konstruktionsweisen zu wählen, die die Schallausbreitung möglichst stark behindern.

Haltestellen

- Kurzfristiger Bau einer Straßenbahnhaltestelle „Gartenstraße“ in Höhe Lutherstraße mit dynamischer Verkehrsregelung durch Zeitinsel, auch wenn die Gartenstraße 4-spurig bleibt. Ziel dabei ist die Verbesserung der Innenstadterschließung.
- Errichtung eines zentralen Umsteigepunktes zwischen Bus und Straßenbahn im Bereich Huttenstraße/Arnoldiplatz, um den Zugang zur Innenstadt über den Arnoldiplatz zu verkürzen.
- Aufgabe des alten Busbahnhofes Mühlgrabenweg erst nach Fertigstellung der Neubaumaßnahmen der Verknüpfungspunkte.
- Planungen zum Umbau der Haltestelle „Schöne Aussicht“ als Verknüpfungsstelle zwischen Bus und Bahn umsetzen.

Anbindungen

- Bau der Haltestelle Schubertstraße zur Gebietserschließung und Sicherung der Erreichbarkeit des neuen Erlebnisbades und der Polizei.
- Einrichten einer Straßenbahnhaltestelle im westlichen Sundhausen.
- Erschließen des Gewerbegebietes Kindleber Straße östlich der Bahn durch den ÖPNV aus Richtung Bahnhof/Zentrum ganztägig sichern.
- Überprüfung des vorliegenden Beschlusses zur Trassenfreihaltung für eine Straßenbahnverbindung nach Gotha West entlang der Großen Fahnenstraße auf Notwendigkeit und Umsetzbarkeit.
- Gotha Süd ÖV-seitig mit dem Bahnhof verbinden (Umlegung der derzeitigen Linie C zum Bahnhof).

Busbahnhof

- Umsetzung der vorhandenen Konzepte der zwei zentralen Umsteigepunkte am Hauptbahnhof und an der Huttenstraße/Arnoldiplatz. Beachtung sollte hier die optimale Verknüpfung von Fern- Stadt- und Regionalverkehr finden und die Straßenplanung im Bereich der Tallage einbezogen werden, damit der jetzige ZOB nicht außer Betrieb geht, ehe das neue Konzept umgesetzt ist.

Takte

- Einführung eines Grundtaktes während des Tages von 10 Minuten für die Straßenbahnlinie 1 bzw. 4 und die Buslinie A sowie 20 Minuten für Straßenbahnlinie 2 und die Buslinien B, C und D (nur in der Spitzenzeit).

Beschleunigung des ÖPNV

- Zur Effizienzsteigerung, Lärminderung und Energieeinsparung im ÖPNV schnellstmöglich das Rechnergestützte Betriebsleitsystems (RBL) einführen.
- Zur Verstetigung der Fahrzyklen und zur Fahrzeitverkürzung an allen LSA im Stadtgebiet ÖV-Priorisierung umsetzen.
- Rückstauzustände an Knotenpunkten vermeiden und Bahnkörper oder Busspur davon freihalten.
- Bau einer mittig liegenden Busspur auf der Ohrdruffer Straße mit wechselseitiger Nutzungsrichtung je nach Lastrichtung.

Organisation

- Gemeinsamen Tarif für Bus und Bahn in Gotha einführen und den derzeitigen vorhandenen Umsteigetarif zu einem wirklichen Gemeinschaftstarif ausbauen (Anerkennung von Einzelfahrten usw.) und auf das Ziel eines Verkehrsverbundes hinarbeiten.
- Marketingstrategie für Fahrplan- und Tarifangebote (z.B. Jobticket oder Nachbarschaftsfahrpläne) entwickeln.
- Anpassung des bestehenden Liniennetzes aus Stadtbus und Thüringer Waldbahn an die veränderten strukturellen Gegebenheiten Gothas und Vernetzung zu einem effektiveren und schnelleren Verkehrssystem.
- Einheitliche Regelung zur Fahrradmitnahme in allen Nahverkehrsmitteln schaffen.

3.6 Ruhender Verkehr

Ziele:

Pkw beanspruchen zum Abstellen ca. 20 m² öffentlichen Raum, der gerade in der Innenstadt knapp bemessen ist. Nutzungskonflikte zwischen Fußgängern und parkenden Kfz sind so unvermeidlich. Um die Attraktivität der Innenstadt zu erhalten, sind hier Prioritäten zu setzen, zumal auch Kfz-Nutzer nach dem Verlassen des Fahrzeugs als Fußgänger auftreten und den Straßenraum in relativer Ruhe erleben wollen und ihn weniger bzw. nicht mehr nutzen, wenn er in seiner Aufenthalts- und Kommunikationsfunktion durch an- und abfahrende Fahrzeuge gestört wird.

Ruhender Verkehr induziert auch immer fließenden Verkehr als Parksuchverkehr zum Parkplatz und zurück, in diesem Fall durch die sensiblen Gebiete der Innenstadt hindurch, die für Kfz-Verkehr in ihrer Anlage nicht ausgelegt sind.

Ziel ist es, die Hauptachsen des Fußgängerverkehrs frei zu halten. Daher ist das Parken in der Innenstadt nur in den Randbereichen zuzulassen. Eine Bewirtschaftung der Stellplätze garantiert dabei, dass Parkplätze von Kunden der Geschäfte genutzt werden und nicht von Dauerparkern belegt sind.

Maßnahmen:

- Stärkung der Innenstadt als Aufenthaltsraum und Einkaufszentrum mit seiner vollen Ausrichtung auf den Fußverkehr.
- Konsequente Bewirtschaftung der Parkflächen in der Innenstadt unter Beachtung der Anwohnerbelange.
- Regelmäßige Kontrolle der Parksituation durch städtische Angestellte.
- Kein zusätzliches Straßenparken zulassen, sondern konsequent auf die höhere Auslastung der Parkhäuser und der Parkplätze am Randbereich der Innenstadt hin wirken.
- Parksuchverkehr durch die Einrichtung eines Parkinformationssystems möglichst vermeiden.

3.7 Motorisierter Individualverkehr

Ziele:

Das Straßennetz in Gotha genügt im wesentlichen den Belangen des Kfz-Verkehrs. Es dient sowohl zur Versorgung der Bevölkerung wie auch zur Erschließung von Gewerbe, Handel und Industrie.

Allerdings sind an Straßen noch andere Nutzungsanforderungen zu stellen, wie der Kommunikations- und Aufenthaltsfunktion. Die entstehenden Konflikte sind hinsichtlich einer bestimmten Priorität zu wichten. Hier spielen die Verbindungs- oder Trennwirkung, die Umfeldverträglichkeit, der Lärm, die Sicherheit oder die wirtschaftliche Bedeutung eine Rolle. Solche Zielkonflikte sind nur durch eine gesamtstädtische Betrachtung, verbunden mit Kompromissen zu lösen. Eine Erhaltung und Stärkung der Handels- und Kommunikationsfunktion verlangt eine städtebauliche Umgestaltung verschiedener Straßenabschnitte und Knotenpunkte.

Die durch den MIV entstehenden Gesundheitsrisiken durch Lärm und Abgase sind zu verringern. Dies kann nur durch Verkehrsvermeidung oder teilweise Verlagerung in weniger sensible Bereiche geschehen. Planungen für den MIV dürfen nicht angebotsorientiert betrieben werden, da zusätzliche Angebote Verkehr induzieren und die damit verbundenen negativen Wirkungen einer weiteren Entwicklung Gothas als attraktiven Wohnort sowie Gewerbe- und Touristenzentrum in Thüringen im Wege stehen.

Prinzipiell sollte bei der Straßenplanung der Grundsatz „Lärm zu Lärm“ und damit die Trassenbündelung im Vordergrund stehen. Beim Neubau von Umgehungen und Tangenten ist darauf zu achten, dass eine neue Verbindung ein alternatives und kein zusätzliches Angebot darstellt. Andere Straßen müssen dafür von einer überwiegenden Verkehrsfunktion konsequent entlastet und für eine verstärkten Aufenthalts- und Wohnfunktion aufgewertet und umgestaltet werden.

Faktoren zur Lärmreduktion sind weiterhin „leiser“ Straßenbelag wie Asphalt, Geschwindigkeitsreduzierung des Kfz-Verkehrs, Verringerung der Belegung von Straßen und Verstärkung des Verkehrsflusses.

Maßnahmen:

Allgemein

- Die gemäß der Verkehrsnetzzielplanung prognostizierten Verkehrsmengen sind dringend durch eine neue Verkehrsuntersuchung zu überprüfen und fortzuschreiben, da sich teilweise der Verkehr sowie bestimmte Strukturdaten wie Einwohner-

anzahl und Arbeitsplätze anders entwickelt haben. Entsprechend ist danach der Bedarf an die Verkehrsinfrastruktur anzupassen.

- Notwendige Hochlagen von Straßen sind lärmarm zu planen, da aus diesen Lagen Lärm großflächig in angrenzende Gebiete einstrahlen kann (Osttangentenplanung im Bereich der Tallage).
- Überprüfen von Einbahnstraßenregelungen bezüglich ihrer Lärmerzeugung durch entstehende Umwegfahrten oder Parksuchverkehr.

Umlegungen

- Stärkere Einbeziehung der Leinastraße in den Ost-West Verkehr, um eine Entlastung der Reinhardsbrunner Straße und der Gartenstraße zu erreichen.
- Beim Bau der Ostumgehung müssen die Verkehrsströme der Weimarer und der westlichen Kindleber Straße auf der neuen Friemarier Straße gebündelt werden, um im Steinstraßenviertel und entlang der Ortslage Siebleben die Wohnfunktion wiederherzustellen und die Betroffenheiten zu senken. Dies sollte durch Verkehrsraumgestaltung, respektive dem Einbau von Netzwerkwiderständen realisiert werden.
- Keine Verlegung des Verkehrs von der Gartenstraße in die Moßlerstraße, da selbst bei Abriss der Plattenbauten eine hohe Verlärmung der dahinter liegenden Gebiete auftreten würde.

Oberflächen

- Noch vorhandene Pflasterbeläge der Straßen auswechseln (Kindleber Straße, Langensalzaer Straße, Weimarer Straße, Inselsbergstraße, Gleichenstraße, Goldbacher Straße, Cosmarstraße, Mozartstraße).

Verkehrsfluss

- Einrichten von Tempo-30-Zonen in allen geschlossenen Wohngebieten zur Verstärkung des Verkehrs und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.
- Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h (zumindest nachts) an allen Einfallstraßen mit Pflasterbelag (derzeit noch Kindleber Straße, Goldbacher Straße, Weimarer Straße, Inselsberg/Waltershäuser Straße) sowie der Cosmar- und Mozartstraße.
- Wenn verkehrstechnische Einsatzkriterien es zulassen, sollten Kreisplätze einem LSA-betriebenen Knoten aus Gründen der Stetigkeit des Verkehrs vorgezogen werden.
- In Gebieten mit besonders hoher Lärmbetroffenheit (Tallage, Steinstraße, Waltershäuser Straße, Bergallee) sollte nachts aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h angeordnet werden.
- Es sollten Nachtrouten für Schwerverkehr durch wenig lärmsensible Gebiete ausgewiesen werden. Dazu sind die entsprechenden Verkehrsbeziehungen eingehend zu analysieren.

3.8 Stadtimage und Öffentlichkeitsarbeit

Als Slogan hat sich Gotha die Kombination „Gotha – Residenzstadt“ gewählt. Die Erwartung, die sich dahinter verbirgt, ist eine Stadt mit einem hohen Maß an urbaner Lebensqualität, reichem kulturellem Angebot, touristischen Höhepunkten und einer historischen Stadtstruktur bzw. Bausubstanz. All dies ist in Gotha grundlegend gegeben.

Äußere Einflüsse des Verkehrs können diese Erwartungshaltung allerdings nachhaltig stören. Eine Residenzstadt zeichnet sich nicht durch Lärm, Abgase und Zerschneidung infolge Straßenverkehr aus. Es sollte alles vermieden werden, was der Besucher oder Kunde naturgemäß als störend empfindet, wenn er nicht als Kfz-Nutzer sondern als Gast, Fußgänger oder Radfahrer in Gotha unterwegs ist.

Das Stadtimage als Ansatzpunkt ist hierbei sehr effektiv, da sich Bürger stark mit „ihrer“ Stadt identifizieren. Die Sensibilität für Verkehrsprobleme ist auch gegeben, da Mobilität stets persönliches Verhalten berührt. Damit muss ein argumentativer Bogen geschlagen werden, der zum einen eine Stadt hoher Lebensqualität fordert, zum anderen aber auch persönliche Änderungen des Mobilitätsverhaltens nach sich zieht.

Mit den Voraussetzungen, die die Politik durch das Beschließen einer lärmpolitischen Zielstellung für weniger Lärm in der Stadt vorgibt und die durch die Verwaltung umgesetzt wird, ist ein kontinuierlicher Prozess des Umdenkens der Bürger eingeleitet worden und Gotha auf dem Weg zu einer der attraktivsten Städte Thüringens.

4 KARTENANHANG

- **Straßennetz:** Straßenbelegung (Kfz/24h) im Hauptnetz (1997) und Straßenplanungen
- **Ruhender Verkehr:** Parkplätze in Zentrumsnähe
- **Öffentlicher Verkehr:** Einzugsbereiche des ÖPNV
- **Fuß- und Radverkehr:** Routen, Konflikte und Barrieren
- **Fuß- und Radverkehr:** Isochronen aus dem Zentrum