



Radverkehrskonzept

Abschlussbericht

Stand 13.11.2023

SVUDresden

Titel: Radverkehrskonzept Pößneck

Auftraggeber: Stadt Pößneck
Fachbereich Bau und Stadtentwicklung

Auftragnehmer: SVU Dresden
Stadt – Verkehr – Umwelt
Büroinhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld
Wachsbleichstraße 25, 01067 Dresden
Fon: 0351-422 11 96,
Fax: 0351-422 11 98
Mail: info@svu-dresden.de
Web: www.svu-dresden.de

Verfasser: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld
David Pfitzner

Stand: 13. November 2023

Inhalt

Abbildungsverzeichnis	5
Tabellenverzeichnis	7
Anlagenverzeichnis	7
Abkürzungsverzeichnis	8
1 Veranlassung / Zielstellung	9
2 Vorgehensweise / Konzeptablauf	10
3 Bestands- und Konfliktanalyse	10
3.1 Nutzergruppen	10
3.2 Siedlungs- und Verkehrsnetzstruktur	11
3.3 Charakteristik des Bestandsnetzes	13
3.3.1 Zulässige Höchstgeschwindigkeiten	13
3.3.2 Radverkehrsinfrastruktur	13
3.3.3 Knotenpunkte / Querungsmöglichkeiten	16
3.3.4 Angebots- und Netzlücken Radverkehr	19
3.3.5 Einbahnstraßen	20
3.3.6 Einbauten, Umlaufsperrern etc.	22
3.3.7 Oberflächenbeschaffenheit	22
3.3.8 Tourismus, Service und Wegweisung	24
3.3.9 Fahrradparken	26
3.4 Unfälle mit Beteiligung des Radverkehrs	27
3.5 Ergebnisse der Bürgerbefragung	29
4 Leitbild	37
4.1 Bedeutung des Fahrrades für die Mobilität in der Stadt	37
4.2 Übergeordnete Zielstellungen	37
4.3 Leitlinien zur Förderung des Radverkehrs	39
5 Radverkehrsnetz	40
5.1 Methodik	40
5.2 Maßgebende Quellen und Ziele / Wunschliniennetz	41
5.3 Radroutennetz	42
6 Grundsätze der Radverkehrsförderung	44
7 Maßnahmenkonzept	49
7.1 Radverkehrsanlagen im Zuge von Hauptverkehrsstraßen	49
7.1.1 Straßenbegleitende Radwege außerorts	50
7.1.2 Ergänzung der Radverkehrsinfrastruktur innerorts	50
7.1.3 Integrierte Straßenraumgestaltung	55
7.2 Verkehrsorganisatorische Maßnahmen	58

7.2.1	<i>Ausweisung von Nutzungsrechten auf gemeinsamen Flächen</i>	58
7.2.2	<i>Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit</i>	59
7.2.3	<i>Flächenhafte Verkehrsberuhigung</i>	61
7.2.4	<i>Ausweisung von Fahrradstraßen</i>	63
7.2.5	<i>Freigabe von Einbahnstraßen</i>	65
7.2.6	<i>Verbesserung Erkennbarkeit bei Rechts-vor-Links-Regelungen</i>	67
7.2.7	<i>Signalisierung KP B 281 / Ernst-Thälmann-Straße / Gerberstraße</i>	67
7.2.8	<i>Weitere kleinteilige Maßnahmen</i>	70
7.3	Weitere infrastrukturelle Maßnahmen	70
7.3.1	<i>Gestaltung von Knotenpunkten und Einmündungen</i>	70
7.3.2	<i>Ortseingangsgestaltung</i>	76
7.3.3	<i>Ergänzung von Gehwegen an Haupt- und Erschließungsstraßen</i>	77
7.3.4	<i>Ausbau von Wegeverbindungen / Netzergänzungen</i>	78
7.3.5	<i>Maßnahmen zur Reduzierung punktueller Konfliktstellen</i>	80
7.4	Schaffung radverkehrstauglicher Fahrbahnoberflächen	81
7.5	Verbesserung der Radabstellmöglichkeiten	83
7.6	Optimierung der Angebote für den touristischen Radverkehr	84
7.7	Systematische Radverkehrsförderung	86
8	Maßnahmenzusammenfassung und Priorisierung	88
9	Zusammenfassung / Fazit	90
	Literaturverzeichnis	91

Abbildungsverzeichnis

ABB. 1	ISODISTANZEN AUSGEHEND VOM MARKT DER STADT PÖßNECK.....	11
ABB. 2	BESTANDSSITUATION BENUTZUNGSPFLICHTIGE GEH- UND RADWEGE.....	14
ABB. 3	BESTANDSSITUATION GEHWEG „RAD FREI“	14
ABB. 4	BESTANDSSITUATION SAALFELDER STRAßE	15
ABB. 5	RADVERBINDUNGEN ABSEITS DES HAUPTSTRAßENNETZES.....	15
ABB. 6	BESTANDSSITUATION RADVERKEHRSFÜHRUNG IN EINMÜNDUNGSBEREICHEN.....	16
ABB. 7	BESTANDSSITUATION – KNOTENPUNKTE MIT RECHTS-VOR-LINKS-REGELUNG	17
ABB. 8	BESTANDSSITUATION KNOTENPUNKT BODELWITZER WEG / MITTELWEG.....	17
ABB. 9	BESTANDSSITUATION KNOTENPUNKT B 281 / ERNST-THÄLMANN-STRASSE / GERBERSTRASSE	18
ABB. 10	KONFLIKTTRÄCHTIGE QUERUNGSTELLEN IM VERLAUF DES SAALE-ORLA-RADWEGES	18
ABB. 11	NETZLÜCKEN IM RADVERKEHRSANGEBOT	20
ABB. 12	BESTANDSSITUATION IM BEREICH VON EINBAHNSTRASSEN	21
ABB. 13:	EINBAHNSTRASSEN IM INNENSTADTBEREICH	21
ABB. 14	BEISPIELE FÜR POLLER UND UMLAUFSPERREN IM STADTGEBIET	22
ABB. 15	BEISPIELE OBERFLÄCHENSITUATION IM STADTGEBIET	23
ABB. 16	BEISPIELE PFLASTEROBERFLÄCHEN IM INNENSTADTBEREICH	23
ABB. 17	TOURISTISCHE RADROUTEN IM STADTGEBIET	24
ABB. 18	BEISPIELE FÜR PROBLEME BEI DER WEGWEISENDEN BESCHILDERUNG	25
ABB. 19	BEISPIELE BESTEHENDER TOURISTISCHER ZUSATZANGEBOTE	26
ABB. 20	INFRASTRUKTUR IM BESTAND – RADABSTELLMÖGLICHKEITEN IM STADTGEBIET	26
ABB. 21	RADVERKEHRSUNFÄLLE NACH UNFALLTYPEN (2017 BIS 2020).....	28
ABB. 22:	RADVERKEHRSUNFÄLLE IM STADTGEBIET PÖßNECK 2017 - 2020.....	28
ABB. 23	VERTEILUNG DER UMFRAGE-TEILNEHMER NACH ALTER	29
ABB. 24	VERTEILUNG DER UMFRAGE-TEILNEHMER NACH WOHNORT	30
ABB. 25	UMFRAGE: HÄUFIGKEIT DER FAHRRADNUTZUNG	30
ABB. 26	UMFRAGE: ÜBLICHERWEISE PRO TAG ZURÜCKGELEGTE WEGELÄNGEN	31
ABB. 27	UMFRAGE: FAHRRADNUTZUNG NACH NUTZUNGSZWECK.....	31
ABB. 28	UMFRAGE: WELCHE VIER STRASSEN NUTZEN SIE MIT DEM FAHRRAD AM HÄUFIGSTEN?	32
ABB. 29	UMFRAGE: BEWERTUNG DES RADVERKEHRSSYSTEMS	33
ABB. 30	PROBLEMSTELLEN AUS DER BÜRGERBEFRAGUNG	34
ABB. 31	SCHEMATISCHES WUNSCHLINIENNETZ.....	41

ABB. 32	REGELEINSATZBEREICHE VON RADVERKEHRSANLAGEN GEMÄß ERA.....	44
ABB. 33	FOTOMONTAGE SCHUTZSTREIFENMARKIERUNG NEUSTÄDTER STRAßE	51
ABB. 34	FLÄCHENBEDARF / STRAßENRAUMAUFTEILUNG MIT SCHUTZSTREIFEN.....	51
ABB. 35	FOTOMONTAGE SCHUTZSTREIFENMARKIERUNG RANISER STRAßE.....	52
ABB. 36	FOTOMONTAGE SCHUTZSTREIFENMARKIERUNG KURZACKERSTRASSE	53
ABB. 37	FOTOMONTAGE MARKIERUNGSVORSCHLAG ORLAMÜNDER STRASSE.....	54
ABB. 38	BEISPIEL SICHERHEITSABSTAND PARKEN BZW. PIKTOGRAMMSPUR.....	54
ABB. 39	VORSCHLAG QUERSCHNITTAUFTEILUNG ERNST-THÄLMANN-STRASSE	56
ABB. 40:	BEISPIELE FÜR GESCHWINDIGKEITSDÄMPFENDE MAßNAHMEN IM NEBENNETZ.....	58
ABB. 41	ANPASSUNGSBEDARF FLÄCHENHAFTE VERKEHRSBERUHINGUNG.....	62
ABB. 42	GESTALTUNGSBEISPIELE FAHRRADSTRASSEN.....	63
ABB. 43	EINFABRILFEN IM EINMÜNDUNGSBEREICH FREIGELEGEBENER EINBAHNSTRASSEN	66
ABB. 44	BEISPIEL / FOTOMONTAG ZUR MARKIERUNG VON „HAIFISCHZÄHNEN“	67
ABB. 45	UMGESTALTUNGSVORSCHLAG KP B 281 / ERNST-THÄLMANN-STRASSE / GERBERSTRASSE.....	68
ABB. 46	BEISPIELE FÜR GEHWEGÜBERFAHRTEN BZW. RADFREUNDLICHE EIN- UND AUSFAHRTEN	71
ABB. 47	UMGESTALTUNGSVORSCHLÄGE EINMÜNDUNGEN / EIN- UND AUSFAHRTEN	71
ABB. 48	BEISPIEL FÜR DIE GESTALTUNG VON MINIKREISVERKEHREN.....	73
ABB. 49	PRINZIPISSKIZZEN UMGESTALTUNG ZUM MINIKREISVERKEHR.....	73
ABB. 50	UMGESTALTUNGSVORSCHLAG KP BODELWITZER WEG / AM MITTELWEG.....	74
ABB. 51	UMGESTALTUNGSVORSCHLAG KP SAALFELDER STRASSE / KARL-MARX-STRASSE.....	75
ABB. 52	UMGESTALTUNGSVORSCHLAG KP STRASSE DES FRIEDENS / ALEXANDER-PUSCHKIN- STRASSE	76
ABB. 53	BEISPIELE ORTSEINGANGSGESTALTUNG MIT FAHRSTREIFENVERSATZ BZW. FAHRBAHNEINENGUNG.....	76
ABB. 54	UMGESTALTUNGSVORSCHLAG VERBINDUNG DR.-WILHELM-KÜLZ-STRASSE - STADTBAD	79
ABB. 55	BEISPIELE FÜR DIE REDUZIERUNG VON KONFLIKTPOTENZIALEN AN POLLERN / UMLAUFSPERREN	80
ABB. 56	GESTALTUNGSBEISPIELE FAHRBAHNOBERFLÄCHENDIFFERENZIERUNG	82
ABB. 57	GESTALTUNGSBEISPIELE RADABSTELLMÖGLICHKEITEN IM BEREICH VON BAHNHÖFEN.....	83
ABB. 58	BEISPIEL INFORMATION DER ÖFFENTLICHKEIT IM STRASSENRAUM.....	87

Tabellenverzeichnis

TAB. 1: FÜHRUNGSFORMEN DES RADVERKEHRS	45
--	----

Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Radverkehrsinfrastruktur im Bestand
Anlage 2	Haupt- und Nebenrouten (Zielnetz)
Anlage 3	Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs
Anlage 4	Maßnahmentabelle

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
ADAC	Allgemeine Deutsche Automobil-Club e. V.
AGFK-TH	Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen in Thüringen
AR	Radroute außerhalb bebauter Gebiete
BLFA-StVO	Bund-Länder Fachausschuss Straßenverkehrsordnung
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
DTV	Durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen
Gym.	Gymnasium
IR	Radroute innerhalb bebauter Gebiete
Kfz	Kraftfahrzeug
LPI	Landespolizeiinspektion
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RIN	Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung
StVO	Straßenverkehrsordnung
Tab.	Tabelle
TLBV	Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr
TLS	Thüringer Landesamt für Statistik
TMIL	Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
ugs.	umgangssprachlich
Verb.	Verbindung
VwV	Verwaltungsvorschrift

1 Veranlassung / Zielstellung

Im Radverkehrskonzept 2.0 für den Freistaat Thüringen wird unter dem Motto „Thüringen steigt auf“ einleitend unter anderem festgehalten:

„Thüringen soll fahrradfreundlicher werden – das ist unser Ziel.“(TMIL, 2018).

Hierzu ist sowohl in den Städten als auch im Stadt-Umland-Verkehr eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr notwendig. Auch auf Bundesebene wird im Nationalen Radverkehrsplan 3.0 unter dem Titel „Fahrradland Deutschland 2030“ auf die steigende Bedeutung des Radverkehrs verwiesen:

„Mit lückenlosen Radverkehrsnetzen und hoher Qualität der Infrastruktur gewinnen die Menschen in Deutschland mehr Lebensqualität auf dem Land, in kleineren oder größeren Städten.“(BMDV, 2022a)

Hier setzen die kommunalen Planungen an. Die Stadt Pößneck möchte als Teil der integrierten Mobilitätsplanung ein strategisches Handlungskonzept zur Radverkehrsförderung erarbeiten lassen. Damit sollen der steigenden Bedeutung des Radverkehrs Rechnung getragen und die daraus resultierenden Chancen für eine ortsverträgliche Mobilität genutzt werden.

Bereits bestehende Überlegungen und Handlungsansätze werden mit dem Radverkehrskonzept zusammengeführt, in einem Plandokument gebündelt und Prioritäten herausgearbeitet. Es soll eine eigenständige Handlungsstrategie für den Radverkehr mit konkreten Leitlinien, Zielen und Maßnahmen erarbeitet werden. Diese soll zukünftig als strategische Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung dienen und dazu beitragen, die Nutzeranteile des Radverkehrs weiter zu erhöhen.

Erreicht werden soll dies durch die Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr im Allgemeinen und speziell den Abbau von Konflikten und Sicherheitsdefiziten. Dabei steht vor allem die Radverkehrsinfrastruktur im Fokus. Neben den Radverkehrsbeziehungen innerhalb des Stadtgebietes werden auch die Verbindungen zu den Nachbargemeinden in die Untersuchungen einbezogen. Relevant sind hier zukünftige Angebote, die neben dem Freizeit- sowie touristischen Radverkehr auch für den Alltagsradverkehr attraktive Rahmenbedingungen bieten.

Die Radverkehrsplanung erfolgt dabei unter Berücksichtigung der in den vergangenen Jahren stattgefundenen Entwicklungen (Planungsgrundlagen, Siedlungs- und Verkehrsnetzstruktur) sowie der zukünftig zu erwartenden Veränderungen (demographischer Wandel, steigende Zahl von Pedelecs und E-Bikes).

2 Vorgehensweise / Konzeptablauf

Systematische Radverkehrsförderung besteht aus vielen Elementen. Bereits im ersten Nationalen Radverkehrsplan (BMVBS, 2002) wurde unterstrichen, dass Radverkehrsförderung mit System über das Radverkehrsnetz, Abstellanlagen, Schnittstellen mit dem ÖPNV, Service, Marketing und Imagepflege bis hin zur Finanzierungspraxis und Bürgerbeteiligung geht. Die wichtigste Voraussetzung für die intensive Nutzung des Fahrrades im Alltagsverkehr ist dabei ein gutes Radverkehrsnetz.

Zu Beginn der Konzepterstellung wurden entsprechend der Bestand der Radverkehrsinfrastruktur und vorhandene sowie potentielle Konfliktbereiche analysiert. Mit Hilfe der Analyseergebnisse konnte so die aktuelle Situation des Radverkehrs in Pößneck umfassend dargestellt und diskutiert werden. Parallel wurde auf Basis der Quellen und Ziele im Stadtgebiet sowie im angrenzenden Umland ein Radroutennetz erarbeitet. Einen weiteren wichtigen Schwerpunkt bildete die Entwicklung eines konsistenten Leitbildes zur Radverkehrsförderung.

Aufbauend darauf wurden konkrete Empfehlungen abgeleitet, wie Problem- und Konfliktpunkte beseitigt und ein Haupt- und Nebenroutennetz mit guter Radverkehrsqualität geschaffen werden können. Hierbei wurden die Anforderungen an eine moderne Radverkehrsförderung gemäß den Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen, ERA (FGSV, 2010) berücksichtigt. Bei der abschließenden Priorisierung der Handlungsempfehlungen war es wichtig, neben den finanziellen Auswirkungen die konkret in den einzelnen Bereichen aktuell bestehenden Nutzungseinschränkungen und Konfliktpotenziale für den Radverkehr mit einzubeziehen.

Der Untersuchungsraum erstreckt sich über das gesamte Amtsgebiet der Stadt Pößneck einschließlich der zugehörigen Ortsteile. Parallel werden auch die Verknüpfungen mit dem Umland mit betrachtet.

Neben der verwaltungsinternen Abstimmung des Radverkehrskonzeptes erfolgte eine frühzeitige Einbindung der Bevölkerung im Rahmen einer Bürgerumfrage (Ergebnisse siehe Kapitel 3.5).

3 Bestands- und Konfliktanalyse

3.1 Nutzergruppen

In der Stadt Pößneck fahren die unterschiedlichsten Nutzergruppen mit dem Fahrrad. Vom Kind bis zum Rentner, vom Radtouristen bis zum Berufspendler, vom Freizeitradler bis zum Postverteiler nehmen alle Bevölkerungsschichten am Radverkehr teil. Dementsprechend sind vielfältigste Fahrzwecke zu beobachten.

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

3.2 Siedlungs- und Verkehrsnetzstruktur

Die 11.654 Einwohner (TLS, 31.12.2021) zählende Stadt Pößneck liegt im Osten des Freistaates Thüringen im Saale-Orla-Kreis. Das Oberzentrum Jena befindet sich nördlich Luftlinie ca. 25 km vom Marktplatz in Pößneck entfernt. Die Stadt Pößneck selbst übernimmt als Mittelzentrum wichtige Versorgungs- und Dienstleistungsfunktionen in der Region.

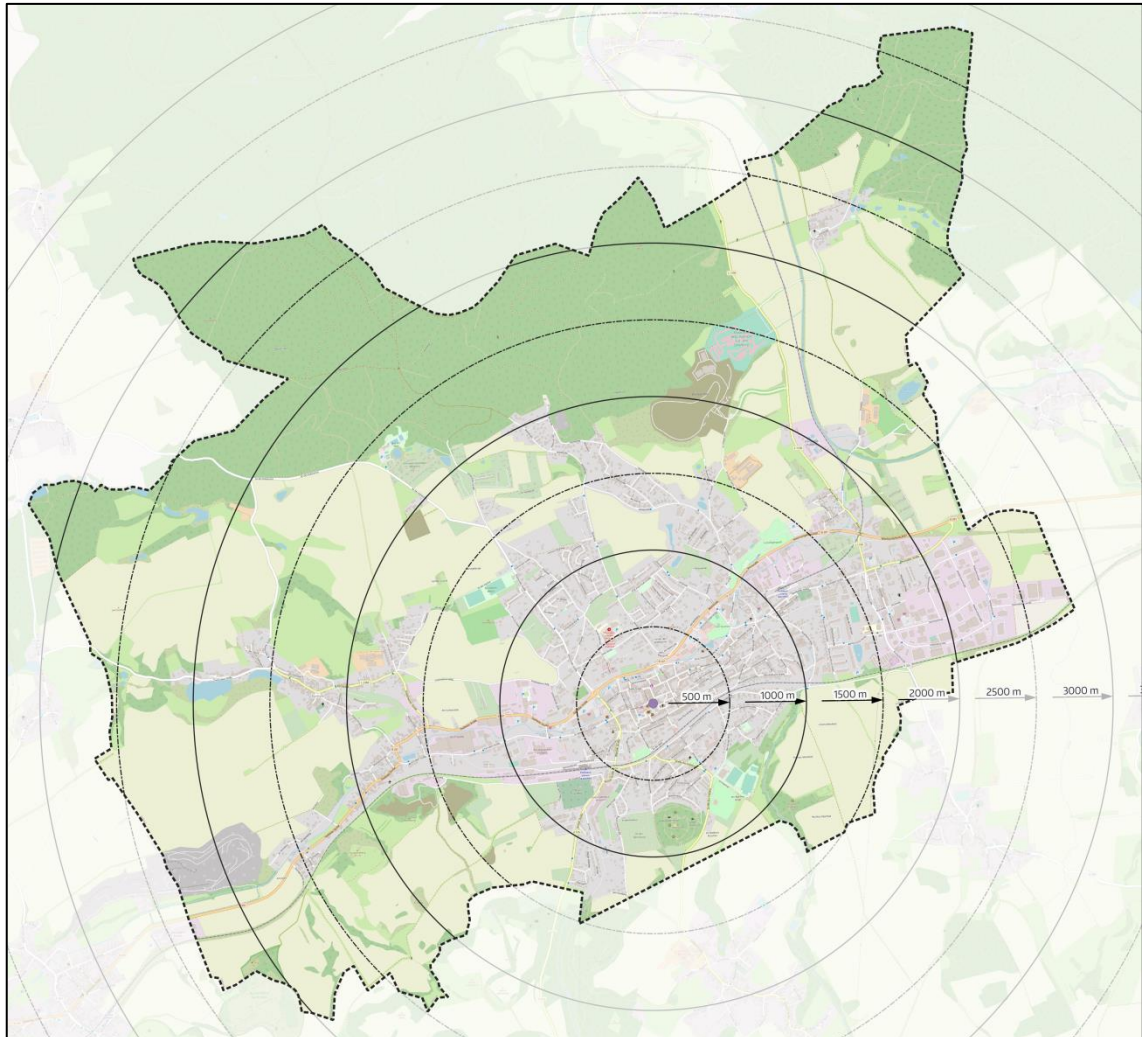


Abb. 1 Isodistanzen ausgehend vom Markt der Stadt Pößneck

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

<http://www.openstreetmap.org/>

Das gesamte Stadtgebiet ist durch eine kompakte Siedlungsstruktur geprägt. Ausgehend vom Markt befinden sich die zentralen Wohn-, Versorgungs- und Dienstleistungsschwerpunkte durchgängig innerhalb eines Entfernungsbereiches von unter 3 km (siehe Abb. 1). Die im Zeitraum zwischen 1892 und 1945 eingemeindeten Ortsteile Jüdewein, Köstitz, Schlettwein und Öpitz sind mittlerweile eng mit dem Pößnecker Stadtkern verbunden und entsprechend als Bestandteil des Kernstadtgebietes anzusehen. Eine räumliche Trennung besteht lediglich für den dörflich ge-

prägten Ortsteil Schweinitz nordöstlich des Kernstadtgebietes. Weitere kleinteilige Ortschaften gehören nicht zum Stadtgebiet. Dieses ist insgesamt vergleichsweise kompakt bzw. kernstadtbezogen.

Im direkten Umfeld sind jedoch mit der Stadt Ranis sowie den Gemeinden Krölpa und Oppurg weitere wichtige Siedlungsschwerpunkte vorhanden. Diese befinden sich in einem Entfernungsbereich von ca. 5 km. Die Nachbarstadt Neustadt an der Orla liegt im Verlauf des Orlatales Luftlinie ca. 12 km östlich der Stadt Pößneck. In Richtung Westen bestehen im Zuge der Orlasenke ähnliche Entfernungen zur Gemeinde Unterwellenborn. Das benachbarte Mittelzentrum Saalfeld/Saale ist ca. 17 km entfernt.

Im Stadtgebiet selbst sowie auch im direkten Umland sind abseits der Flussläufe der Orla bzw. des Kotschaubaches neben den Wegeentfernungen die topographischen Rahmenbedingungen durch die Lage der Stadt am Rande des Thüringer Holzlandes und den Zechsteinriffen zu berücksichtigen. Durch die Steigungen sind die Streckenwiderstände deutlich höher. Bereits unmittelbar in der Altstadt bestehen teilweise deutliche Höhenunterschiede.

Die verkehrliche Hauptverbindungsachse in Pößneck bildet die Bundesstraße B 281. Diese führt in Ost-West-Richtung unmittelbar durch das Kernstadtgebiet. Im östlichen Bereich ist die Bundesstraße als Teilortsumgehung ausgebaut. Eine Nutzung durch den Radverkehr ist hier nicht möglich. Im Bundesverkehrswegeplan (BMVD, 2022b) ist im vordringlichen Bedarf im Zuge der B 281 die Schaffung einer Ortsumfahrung im Bereich Rockendorf – Krölpa enthalten. Diese würde auch im Bereich des Ortsteils Öpitz für eine Entlastung sorgen. Im weiteren Bedarf enthält der Bundesverkehrswegeplan (BMVD, 2022b) zudem eine durchgängige Verlagerung der Bundesstraße aus dem Kernstadtgebiet heraus in Richtung Norden.

Für den innerstädtischen Verkehr sowie die Verknüpfungen mit dem Umland sind neben der Bundesstraße verschiedene Landes- und Kreisstraßen von zentraler Bedeutung. In Richtung Norden verbindet die L 1108 die Stadt Pößneck mit dem Oberzentrum Jena bzw. der BAB 4. In südlicher Richtung bilden die L 1102 und die K 516 die zentralen Verbindungen nach Ranis und Wernburg bzw. in Richtung Hohenwarte-Stausee.

Wesentliche städtebauliche Entwicklungen sind zukünftig im Rahmen der Ausrichtung der Landesgartenschau 2028 gemeinsam mit den Städten Neustadt an der Orla und Triptis zu erwarten. Diese werden verschiedene Flächen im Stadtgebiet insbesondere auch im Umfeld des oberen Bahnhofes betreffen.

Die Stadt Pößneck verfügt über zwei Bahnhöfe. Der obere Bahnhof befindet sich südwestlich der Altstadt. Hier besteht Zugang zu den Bahnlinien RE 12 und RB 22. Diese verkehren zeitversetzt etwa stündlich auf der Bahnstrecke Saalfeld/Saale – Pößneck – Neustadt an der Orla – Triptis – Gera – Leipzig. Am unteren Bahnhof, welcher im Talbereich als Sackbahnhof nordöstlich der Altstadt liegt, endet die Bahnlinie RB 28. Diese verkehrt etwa alle zwei Stunden zwischen Jena und Pößneck.

Die Fußwegentfernung zwischen den beiden Bahnhöfen beträgt ca. 2 km. Der Busbahnhof der Stadt Pößneck befindet sich als zentrale intermodale Verknüpfungsstelle unmittelbar am nördlichen Altstadtrand.

3.3 Charakteristik des Bestandsnetzes

3.3.1 Zulässige Höchstgeschwindigkeiten

Im innerörtlichen Haupt- und Erschließungsstraßennetz der Stadt Pößneck sind in der Regel 50 km/h erlaubt. Lediglich im östlichen Teilabschnitt der B 281 beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Bereich der Teilortsumgehung Köstitz 70 km/h. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h existiert abschnittsweise im Verlauf der Karl-Marx-Straße, der Rudolf-Breitscheid-Straße und der Neustädter Straße. Im Bereich der Doppelkurve im Verlauf der Saalfelder Straße (B 281) in Höhe Karl-Marx-Straße / Mühlbachstraße ist zusätzlich die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den Schwerverkehr auf 30 km/h reduziert. Eine ähnliche Regelung besteht auch für Teilabschnitte der Dorfstraße in Schlettwein sowie der Jenaer Straße in Köstitz.

Im Nebenstraßennetz ist lediglich vereinzelt eine flächendeckende Verkehrsberuhigung vorhanden. Hierbei handelt es sich vielfach um kleinteilige Verkehrsberuhigte Bereiche (ugs. „Spielstraßen“). Tempo-30-Zonen existieren aktuell unter anderem in Schweinitz, im Umfeld des Krankenhauses, im Bereich Pößneck Ost sowie für das Wohngebiet Beethovenstraße / Am Galgenberg.

In weiten Teilen der Altstadt sowie in verschiedenen Wohngebieten existieren hingegen keine Geschwindigkeitsbegrenzungen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt hier 50 km/h. Aufgrund der fehlenden flächenhaften Verkehrsberuhigung besteht in diesen Bereichen u. a. auch für den Radverkehr ein erhöhtes Gefährdungspotenzial. Zudem sind die Möglichkeiten zur Freigabe von Einbahnstraße zur Nutzung durch den Radverkehr in der Gegenrichtung eingeschränkt.

Im Verlauf des Orlaradweges ist im Außerortsbereich östlich von Köstitz (Verbindungsabschnitt nach Rehmen) ebenfalls keine Geschwindigkeitsbeschränkung vorhanden. Dieser Teilabschnitt darf theoretisch mit Tempo 100 befahren werden. Die Nutzungspotenziale für den Radverkehr werden dadurch deutlich eingeschränkt. Hiervon betroffen sind auch die touristischen Nutzungen im Zuge des regional bedeutsamen Radwanderweges.

3.3.2 Radverkehrsinfrastruktur

Die aktuell in der Stadt Pößneck vorhandene Radverkehrsinfrastruktur ist in Anlage 1 zusammenfassend dargestellt.

Im Bestand existieren ausschließlich Führungsformen im Seitenraum. Durchgehend sind dabei die Flächen gemeinsam mit dem Fußverkehr zu nutzen. Für eine ent-

sprechende Radverkehrsführung bestehen anlagenbezogen eingeschränkte Einsatzbereiche (siehe hierzu auch Kapitel 6) und häufig Probleme und Konflikte.

Im Verlauf der Teilortsumgehung der B 281 ist im Abschnitt zwischen Köstitzer Straße und Im Lutschgen auf der Nordseite ein benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg vorhanden (siehe Abb. 2 links), welcher in beiden Fahrtrichtungen zu nutzen ist. Weitere benutzungspflichtige Radwege finden sich im Außerortsbereich im Verlauf der B 281 östlich und westlich des Kernstadtgebietes. Während auf der Westseite der Radweg bis ins benachbarte Krölpa führt, endet in Richtung Osten die Radwegverbindung am Abzweig nach Rehmen (siehe Abb. 2 rechts). Ein durchgehender Radweg entlang der Bundesstraße bis nach Oppurg existiert nicht.



Abb. 2 Bestandssituation benutzungspflichtige Geh- und Radwege

Ein weiteres straßenbegleitendes Angebot für den Radverkehr im Außerortsbereich besteht hingegen im Verlauf der Kurzackerstraße (K 206) im Abschnitt zwischen Rudolf-Breitscheid-Straße und dem Nachbarort Bodelwitz. Hier ist der Gehweg zur Nutzung für den Radverkehr freigegeben.



Abb. 3 Bestandssituation Gehweg „Rad frei“

Weitere Gehwegfreigaben existieren für verschiedene Straßenabschnitte im Innerortsbereich. Im Verlauf des Straßenzuges Karl-Marx-Straße / Dr.-Wilhelm-Külz-Straße darf der nördliche Seitenraum nahezu durchgängig in beiden Richtungen

durch den Radverkehr mitgenutzt werden (siehe Abb. 3 links). Eine ähnliche Regelung besteht für die neu ausgebauten Teilabschnitte der Ernst-Thälmann-Straße (siehe Abb. 3 rechts). Auch in der Saalfelder Straße ist zwischen Brandsteiner Weg und der St. Tintatis Kirche Öpitz der südliche Gehweg in beiden Richtungen zur Nutzung für den Radverkehr freigegeben (siehe Abb. 4 links). Allerdings reicht die Radfreigabe nicht bis zur Karl-Marx-Straße. Im Engstellenbereich kurz vor dem Abzweig Karl-Marx-Straße muss auf die Fahrbahn der stark befahrenen Bundesstraße gewechselt werden (siehe Abb. 4 rechts).



Abb. 4 Bestandssituation Saalfelder Straße

Generell ist für die freigegebenen Gehwege zu berücksichtigen, dass diese lediglich mit Schrittgeschwindigkeit durch den Radverkehr befahren werden dürfen (siehe hierzu auch Kapitel 6). Zudem sind für die Beidrichtungsnutzungen im Bereich der Einmündungen bzw. Ein- und Ausfahrten die Konfliktpotenziale für den Radverkehr besonders hoch. Entsprechend sollten diese gemäß Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (Bundesrepublik Deutschland, 2001 zuletzt geändert November 2021) innerorts nur im begründeten Ausnahmefall zur Anwendung kommen.



Abb. 5 Radverbindungen abseits des Hauptstraßennetzes

Insgesamt ist festzustellen, dass die aktuellen Radverkehrsanlagen teilweise nicht den Zielstellungen einer modernen Radverkehrsförderung entsprechen. Hierbei ist

zu berücksichtigen, dass diese in unterschiedlichen Zeiträumen entstanden bzw. erneuert und angepasst worden sind. Seitdem haben sich teilweise die Empfehlungen zur Gestaltung von Radverkehrsanlagen sowie die verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen grundlegend geändert.

Ergänzend stehen für den Radverkehr sowie auch für zu Fuß Gehende außerhalb des Straßennetzes teilweise zusätzliche kleinteilige Wegeverbindungen zur Verfügung. Dies betrifft im Verlauf des Orlaradweges beispielsweise die Strecken im Umfeld des Viehmarktes bzw. des Parks an der Shedhalle oder auch die Verbindung zwischen Dr.-Wilhelm-Külz-Straße und Busbahnhof.

Darüber hinaus können durch den Stadt-Umland-Verkehr sowie den touristischen und Freizeitradverkehr verschiedene forst- und landwirtschaftliche Wege genutzt werden. Von zentraler Bedeutung sind hierbei die Wegeverbindungen nördlich und südlich von Schweinitz (siehe Abb. 5 links) sowie die Strecken parallel zur B 281 nördlich der Kotschau im Bereich Öpitz (siehe Abb. 5 rechts).

3.3.3 Knotenpunkte / Querungsmöglichkeiten

An Knotenpunkten ist eine Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs von zentraler Bedeutung für die Radverkehrssicherheit. Bei Führungen im Seitenbereich bedarf es einer frühzeitigen Überführung des Radverkehrs auf Fahrbahnniveau bzw. einer klar erkennbaren Gestaltung des Vorranges an untergeordneten Einmündungen bzw. Ein- und Ausfahrten.

Insgesamt ist festzustellen, dass in der Stadt Pößneck hinsichtlich der Radverkehrsführung an den Knotenpunkten noch deutliche Verbesserungspotenziale bestehen.

Im Verlauf der gemeinsamen Geh- und Radwege bzw. der Gehwege mit Freigabe für den Radverkehr existiert an den Einmündungen zumeist keine deutliche Kennzeichnung der Nutzung durch den Radverkehr oder lediglich eine Furtmarkierung (siehe Abb. 6). Angesichts der erhöhten Konfliktpotenziale ist dies nicht ausreichend, um ein angemessenes Verkehrssicherheitsniveau gewährleisten zu können. Im Bestand ist keine Roteinfärbung bzw. keine Fahrbahnmarkierung, welche auf die Nutzung in beiden Richtungen hinweist, vorhanden.



Abb. 6 Bestandssituation Radverkehrsführung in Einmündungsbereichen

An einzelnen Knotenpunkten bestehen zudem Konfliktpotenziale durch weitläufige Fahrbahnflächen sowie ungünstige Einmündungswinkel. Dies betrifft beispielsweise die Knotenpunkte Straße des Friedens / Jahnstraße, Wernburger Weg / Turmstraße, Waldstraße / Bärenleite und Waldstraße / Am Teichrasen. Einschränkungen ergeben sich dabei nicht nur für den Radverkehr auf der Fahrbahn, sondern parallel auch für den Fußverkehr bzw. Rad fahrende Kinder auf den Gehwegen.



Abb. 7 Bestandssituation – Knotenpunkte mit Rechts-vor-Links-Regelung

Andernorts (siehe Abb. 7) ist die bestehende Rechts-vor-Links-Regelung nur unzureichend erkennbar bzw. mit einem angepassten und stadtverträglichen Geschwindigkeitsniveau verknüpft. Eine Besonderheit bildet dabei der Knotenpunkt Bodelwitzer Weg / Mittelweg (siehe Abb. 8). Hier ist als vierter Knotenpunktarm eine wichtige Fußwegverbindung nach Pößneck Ost angebunden, welche vielfach auch unzulässig durch den Radverkehr genutzt wird. Die aktuell bestehenden Nutzungsbeschränkungen für Rad fahrende sind explizit auf die schwierigen Rahmenbedingungen am Knotenpunkt zurückzuführen. Die Sichtbeziehungen sowie die Erkennbarkeit der angrenzenden Fußwegverbindung sind eingeschränkt. Im weitgehend geradlinigen Verlauf der Bodelwitzer Straße ist die Kreuzungssituation nur schlecht erkennbar.



Abb. 8 Bestandssituation Knotenpunkt Bodelwitzer Weg / Mittelweg

Generell sind im gesamten Hauptstraßennetz teilweise auch für den Radverkehr hohe Querungswiderstände zu verzeichnen. Dies betrifft insbesondere die Straßen-

züge Raniser Straße und Alexander-Puschkin-Straße / Straße des Friedens sowie die stark befahrene B 281.

Am Knotenpunkt Mühlenstraße (B 281) / Am Teichrasen ist der Bypass zur Querungsstelle westlich des Knotenpunktes für den Radverkehr nicht beschildert. Am Knotenpunkt selbst besteht keine Zufahrtsmöglichkeit zur parallel verlaufenden Nebenstraße Im Lutschgen / Jüdeweiner Straße. Die Verknüpfung zwischen Am Härtsberg und Ernst-Thälmann-Straße ist ebenfalls nicht optimal. Auch hier ist ein kurzer Gehwegabschnitt zu nutzen. Die ca. 50 m lange Verbindung unmittelbar östlich der LSA über die Bundesstraße ist jedoch für den Radverkehr nicht zur Nutzung freigegeben.



Abb. 9 Bestandssituation Knotenpunkt B 281 / Ernst-Thälmann-Straße / Gerberstraße

Darüber hinaus ist auch insgesamt die Radverkehrsführung am Doppelknotenpunkt B 281 / Ernst-Thälmann-Straße / Gerberstraße nicht optimal. Im Verlauf des Saale-Orla-Radweges ist in Fahrtrichtung Osten vom Busbahnhof kommend eine Wegweisung in Geradeausrichtung vorhanden, obschon die entsprechende Fahrbeziehung aktuell gar nicht zulässig ist (siehe Abb. 9).



Abb. 10 konfliktträchtige Querungsstellen im Verlauf des Saale-Orla-Radweges

Im weiteren Verlauf der B 281 bestehen vor allem im Bereich der Doppelkurve Saalfelder Straße / Karl-Marx-Straße / Mühlbachstraße erhöhte Konfliktpotenziale für den querenden Radverkehr (siehe Abb. 10 links). Hiervon betroffen ist neben dem

Alltagsradverkehr auch der touristische bzw. Freizeitradverkehr im Verlauf des Saale-Orla-Radweges. Eine direkte und sichere Querungsmöglichkeit ist nicht vorhanden. Die Mittelinsel südwestlich des Knotenpunktes kann lediglich über Gehwege erreicht werden, welche nicht für den Radverkehr freigegeben sind. Weiterer wichtiger Querungsbedarf durch den Radverkehr besteht unweit östlich der Doppelkurve im Bereich Talstraße / Meisterstraße.

Ein weiterer Konfliktpunkt im Verlauf des Saale-Orla-Radweges bildet die Kreuzung Jenaer Straße / Köstitzer Straße / Orlaweg. Maßgeblich sind hierbei der leichte Versatz im Verlauf des touristischen Radweges sowie die schwierigen Sichtbeziehungen (siehe Abb. 10 rechts). Die vorhandene Querungshilfe ist im Wesentlichen auf den Fußverkehr ausgerichtet.

3.3.4 Angebots- und Netzlücken Radverkehr

Die Notwendigkeit von Radverkehrsanlagen leitet sich gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA (FGSV, 2010) aus den Kfz-Verkehrsaufkommen und dem Geschwindigkeitsniveau ab (siehe hierzu auch Kapitel 6).

Die gemeinsame Nutzung der Fahrbahn im Mischverkehr ist gemäß ERA (FGSV, 2010) innerorts bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bis zu einem Verkehrsaufkommen von ca. 400 Fahrzeugen pro Stunde (entspricht ca. 4.000 – 5.000 Kfz/24 h) als verträglich einzuschätzen. Bei höheren Verkehrsmengen wird eine Teilseparation, bei deutlich höheren Verkehrsmengen eine Separation des Radverkehrs empfohlen.

Außerorts ist gemäß ERA (FGSV, 2010) bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h in der Regel ab einem Verkehrsaufkommen von 2.500 Kfz/24h die Anlage eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges notwendig. Darüber hinaus können eine besondere Netzfunktion oder auch eine besondere Bedeutung für den Schülerverkehr bereits bei geringeren Verkehrsmengen maßgebend für eine gesonderte Radverkehrsführung sein.

Unter Berücksichtigung der vorliegenden Informationen zu den Verkehrsaufkommen (TLBV, 2015) in Verbindung mit den Empfehlungen der ERA wird deutlich, dass in der Stadt Pößneck im Innerortsbereich im Verlauf der B 281 durchgehend eine gesonderte Radverkehrsführung erforderlich ist. Neben den bestehenden infrastrukturellen Angebote (siehe Anlage 1) ist hierbei jedoch zu berücksichtigen, dass im Abschnitt zwischen Im Lutschgen und Bahnhofstraße durchgehend Parallelverbindungen im Nebennetz zur Verfügung stehen. Abgesehen von einem kurzen Teilabschnitt im Bereich der Mühlenstraße, verlaufen diese in geringem Abstand zur Bundesstraße.

Anders ist die Situation im Teilabschnitt zwischen Bahnhofstraße und Brückenweg (siehe Abb. 11 links). Hier sind trotz Bedarf durchgehend keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Die Auswirkungen der Angebotslücke werden jedoch durch die nördlich und südlich parallel verlaufenden Straßenzüge Karl-Marx-Straße / Dr.-Wilhelm-

Külz-Straße und Schlettweiner Weg teilweise kompensiert. Von Vorteil ist dabei, dass die Dichte relevanter Quellen und Ziele, welche ausschließlich über die Saalfelder Straße erschlossen werden gering ist.



Abb. 11 Netzlücken im Radverkehrsangebot

Für die L 1108 ist in der Straßenverkehrszählung des Landes (TLBV, 2015) nördlich des Ortsteiles Schweinitz ein Verkehrsaufkommen von 4.661 Kfz/24h angegeben. Der Bedarf hinsichtlich einer gesonderten Radverkehrsführung wird im Außerortsbereich über den parallel verlaufenden Orlaradweg abgedeckt. Für den südlich anschließenden Innerortsbereich befinden sich die Verkehrsmengen im Grenzbereich für eine Teilseparation.

Abgesehen von der B 281 liegen für den Innerortsbereich keine weiteren Informationen zu den Verkehrsaufkommen vor. Angesichts der Verkehrsnetzstruktur ist jedoch zu vermuten, dass mindestens im Verlauf der Neustädter Straße / Ernst-Thälmann-Straße östlich der Mühlenstraße sowie für den Straßenzug Bahnhofstraße / Raniser Straße nördlich der Bahnstrecke (siehe Abb. 11 rechts) ebenfalls eine Teilseparation zielführend wäre. Derzeit existieren abgesehen von den neu gebauten Teilabschnitten der Ernst-Thälmann-Straße hier keine gesonderten Anlagen für den Radverkehr.

Darüber hinaus ergeben sich weitere anlagenbezogene Angebotslücken durch unebene bzw. unbefestigte Fahrbahnoberflächen (siehe auch Kapitel 3.3.7) sowie Probleme und Lücken im Bereich bestehender Radverkehrsanlagen bzw. Knotenpunkte (siehe Kapitel 3.3.2 und 3.3.3). Zudem ergeben sich für Rad fahrende Kinder teilweise Einschränkungen durch fehlende oder zu schmale Gehwege.

Hinzu kommen weitere kleinteilige Angebots- und Netzlücken. So ist zum Beispiel aktuell die Wegeverbindung in Verlängerung des Straßenzuges Im Rosental nicht für den Radverkehr zur Nutzung freigegeben.

3.3.5 Einbahnstraßen

Weitere Wechselwirkungen für den Radverkehr ergeben sich durch eine Vielzahl von Einbahnstraßen. Bisher existiert lediglich im Verlauf des Schlettweiner Weges eine Freigabe der Einbahnstraßen zur Nutzung entgegen der Einbahnstraßenrich-

tung (siehe Abb. 13 und Abb. 12). Diese sollte eigentlich den Regelfall darstellen. Durchfahrtsbeschränkungen sollten nur dort existieren, wo dies die Verkehrssicherheit zwingend gebietet.



Abb. 12 Bestandssituation im Bereich von Einbahnstraßen

Für die sonstigen Einbahnstraßenabschnitte im Stadtgebiet besteht entsprechender Prüf- bzw. Handlungsbedarf. Vereinzelt betrifft dies parallel auch die Aspekte einer flächendeckenden Verkehrsberuhigung / Geschwindigkeitsbegrenzung (siehe Kapitel 3.3.1) als Grundvoraussetzung für eine Einbahnstraßenfreigabe für den Radverkehr.

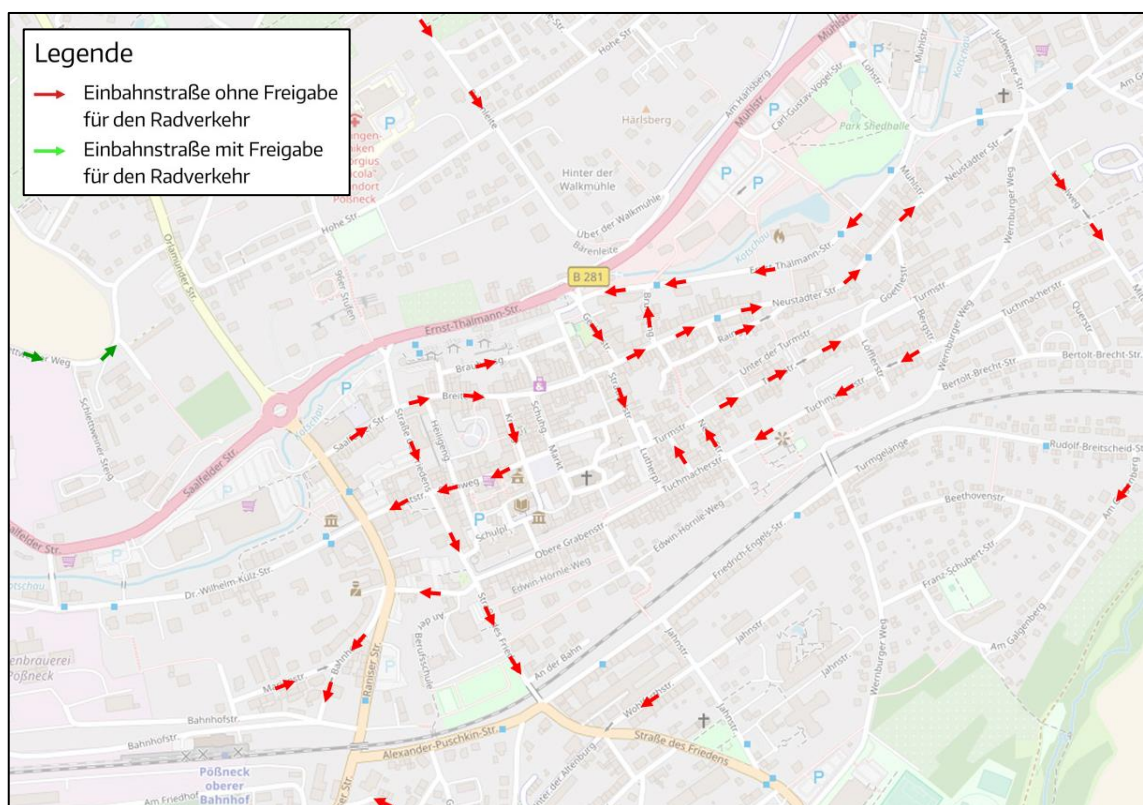


Abb. 13: Einbahnstraßen im Innenstadtbereich

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

<http://www.openstreetmap.org/>

Ohne Nutzungsfreigabe ergeben sich in Folge der Einbahnstraßen Einschränkungen hinsichtlich der kleinteiligen Erreichbarkeit, Umwege bzw. Fehlnutzungen. Vielfach wird regelwidrig entgegen der zulässigen Fahrrichtung gefahren bzw. auf die Gehwege ausgewichen. Durch die Nutzung der Seitenbereiche kommt es zu weiteren Konflikten mit dem Fußverkehr sowie zu zusätzlichen Sicherheitsdefiziten an Ein- und Ausfahrten sowie Knotenpunkten und Einmündung.

Angesichts der topographischen Rahmenbedingungen werden die entsprechenden Effekte teilweise zusätzlich verstärkt, da bei einer Nutzung der Einbahnstraße in der Gegenrichtung teilweise ein zusätzlicher Höhengsprung erforderlich ist.

Auch wichtige Hauptverbindungen für den Radverkehr, wie beispielsweise der westliche Teil der Ernst-Thälmann-Straße oder die Straße des Friedens, sind aktuell für den Radverkehr lediglich in einer Richtung nutzbar.

3.3.6 Einbauten, Umlaufsperrn etc.

Poller, Umlaufsperrn und ähnliche Hindernisse stellen ein erhebliches Gefährdungspotenzial für den Radverkehr dar. Problematisch ist einerseits deren generelle Erkennbarkeit, insbesondere bei Dunkelheit. Zudem wird der Bewegungsspielraum deutlich eingeschränkt.



Abb. 14 Beispiele für Poller und Umlaufsperrn im Stadtgebiet

Im Stadtgebiet sind an verschiedenen Stellen entsprechende Einschränkungen zu beobachten (siehe Abb. 14). Diese betreffen insbesondere den Verlauf des Saale-Orla-Radweges. Angesichts der dominierenden Freizeit- bzw. touristischen Nutzungen sind hier die Gefährdungspotenziale jedoch deutlich höher, da häufiger in Gruppen oder als Familie zusammen bzw. hintereinander gefahren wird. Für die nachfolgenden Nutzer sind die Sichtbedingungen in der Regel nicht optimal.

Weitere Poller und Umlaufsperrn finden sich in der Altstadt sowie an einzelnen Knotenpunkten.

3.3.7 Oberflächenbeschaffenheit

Aufgrund der Sanierungsmaßnahmen in den letzten Jahren und Jahrzehnten sind im Haupt- und Erschließungsstraßennetz der Stadt Pößneck weitestgehend As-

phaltoberflächen in ausreichend gutem Zustand vorzufinden. Lediglich punktuell sind für den Radverkehr relevante Fahrbahnoberflächendefizite zu verzeichnen.



Abb. 15 Beispiele Oberflächensituation im Stadtgebiet

Etwas differenzierter stellt sich die Situation im nachgeordneten Nebenstraßennetz dar. Hier sind in deutlich größerem Umfang unebene und unbefestigte Fahrbahnoberflächen zu verzeichnen, welche teilweise auch wichtige Verbindungen für den Radverkehr betreffen. Einen Schwerpunkt bilden dabei auch die Stadt-Umland-Verbindungen (siehe Abb. 15). In Richtung Rehmen weist die Asphaltdeckschicht deutliche Oberflächenschäden auf. Nördlich angrenzend sind im Verlauf des Orlaweges Einschränkungen durch Betonplatten zu verzeichnen. Die Verbindung in Richtung Ranis ist durch unbefestigte Oberflächen und Unebenheiten geprägt.

Darüber hinaus bestehen in verschiedenen Bereichen Wechselwirkungen zu städtebaulichen und denkmalpflegerischen Anforderungen. So wurden beispielsweise im Rahmen der Straßensanierung in der Altstadt Natursteinpflasterbeläge verbaut (siehe Abb. 16 links). Diese weisen für den Radverkehr einen erhöhten Rollwiderstand sowie Komforteinbußen auf. Ein positives Beispiel bildet hierbei die Oberflächengestaltung im Zuge der Breiten Straße (siehe Abb. 16 rechts), welche einen guten Kompromiss zwischen den unterschiedlichen Nutzungsanforderungen darstellt.



Abb. 16 Beispiele Pflasteroberflächen im Innenstadtbereich

Überall dort, wo der notwendige Fahrkomfort für den Radverkehr nicht gegeben ist, ist häufig ein Ausweichen auf die Gehwege zu beobachten. In der Folge ergeben

sich zusätzliche Gefährdungen und Konflikte für den Fußverkehr. Darüber hinaus ist auch das Gefährdungspotenzial für den Radverkehr deutlich höher, weil dieser im Bereich der Knotenpunkte sowie an Ein- und Ausfahrten schlechter gesehen wird.

3.3.8 Tourismus, Service und Wegweisung

Die beiden wichtigsten touristischen Radwegverbindungen im Stadtgebiet bilden der Orlaradweg sowie der Saale-Orla-Radweg (siehe Abb. 17). Diese verlaufen jeweils in der Tallage. Der Orlaradweg tangiert das Stadtgebiet lediglich am nordöstlichen Rand. Aus der Nachbargemeinde Rehmen kommend, führt der Radwanderweg über den Ortsteil Schweinitz weiter in Richtung Orlamünde.

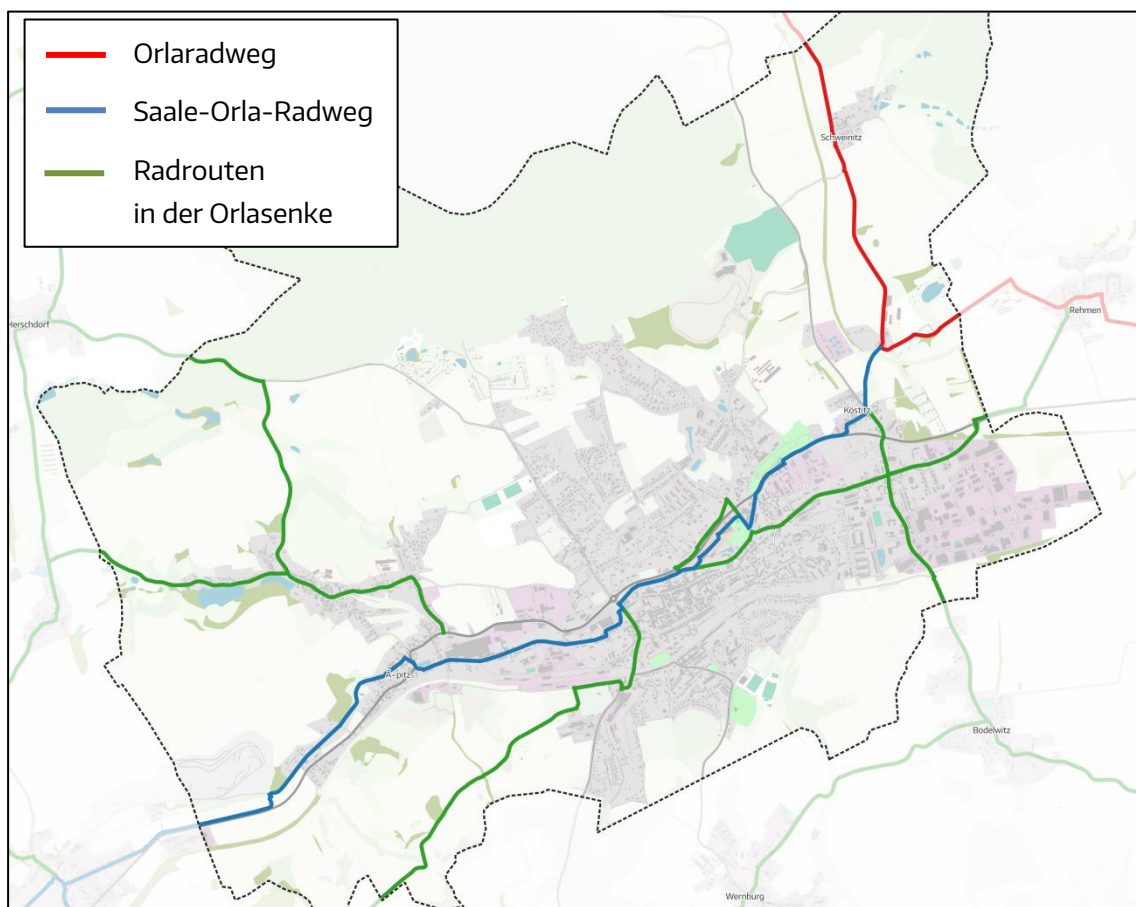


Abb. 17 Touristische Radrouten im Stadtgebiet

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

<http://www.openstreetmap.org/>

Der Saale-Orla-Radweg führt hingegen unmittelbar durch das Kernstadtgebiet hindurch. Im Teilabschnitt zwischen Köstitz und Mühlenstraße verläuft die Radwegverbindung hierbei unmittelbar neben der stark befahrenen B 281. Westlich anschließend wird der Park an der Shedhalle sowie der Viehmarkt genutzt. Die Altstadt wird im Bereich des Busbahnhofes am nördlichen Rand tangiert. Im westli-

chen Kernstadtgebiet nutzt der Saale-Orla-Radweg abseits der B 281 den Straßenzug Karl-Marx-Straße / Dr.-Wilhelm-Külz-Straße (Hauptverkehrsstraße) sowie die Verbindung Am Mühl / Am Mühlberg (ruhiges Nebennetz). Erst im Außerortsbereich kurz vor der Stadtgrenze erfolgte eine Überführung auf einen straßenbegleitenden Geh- und Radweg entlang der Bundesstraße, welche weiter bis ins benachbarte Krölpa führt.

Die beiden touristischen Hauptradwanderwege sind durchgehend nach den Vorgaben der Richtlinien zur Radwegweisung in Thüringen beschildert. Allerdings bestehen hinsichtlich der Erkennbarkeit bzw. Pflege teilweise Einschränkungen (siehe Abb. 18 links). So ist beispielsweise am Busbahnhof eine Verbindung in die Stadtmitte beschildert, jedoch nicht ausreichend präsent. Im Bereich des Viemarktes ist der Routenverlauf des Saale-Orla-Radweges ebenfalls nicht optimal erkennbar. Gleiches gilt für den Abzweig von der Dr.-Wilhelm-Külz-Straße auf die Verbindung entlang der Kotschau in Richtung Stadtbad (siehe Abb. 18 rechts).

Darüber hinaus bestehen im Verlauf des Saale-Orla-Weges im Bereich der Querung wichtiger Hauptverkehrsachsen weitere Optimierungspotenziale (siehe auch Kapitel 3.3.3 und 3.5). Am Knotenpunkt B 281 / Ernst-Thälmann-Straße / Gerbergasse (am Finanzamt) ist in Fahrtrichtung Osten keine zulässige Radverkehrsführung im Routenverlauf vorhanden. Andernorts ergeben sich Einschränkungen aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsaufkommen.



Abb. 18 Beispiele für Probleme bei der wegweisenden Beschilderung

Abseits der touristischen Hauptachsen verlaufen mehrere Teilabschnitte der Radrouten in der Orlasenke durch das Stadtgebiet (siehe Abb. 17). Diese sind in verschiedenen touristischen Karten vermerkt und teilweise über eine Beschilderung im Routenverlauf kenntlich gemacht. Eine durchgehende Beschilderung ist allerdings nicht vorhanden.



Abb. 19 Beispiele bestehender touristischer Zusatzangebote

An den Wochenenden sowie an Feiertagen werden im Regionalbusverkehr von KomBus durch den Einsatz spezieller Fahrradgepäckträger erweiterte Fahrradmitnahmemöglichkeiten im ÖPNV angeboten (siehe Abb. 19 links). Zudem existiert gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Mittelthüringen ein vielfältiges Informationsangebot zur Fahrradmitnahme sowie zu Radtouren in der Region. Am Busbahnhof in Pößneck ist eine Lademöglichkeit für Elektrofahrräder vorhanden. Zudem existieren im Verlauf der Radwanderwege punktuelle Rastmöglichkeiten (siehe Abb. 19 rechts).

3.3.9 Fahrradparken

Fahrradabstellanlagen bilden einen wichtigen Bestandteil der Fahrradinfrastruktur und sind in allen wichtigen Quell- und Zielbereichen des Radverkehrs notwendig.



Abb. 20 Infrastruktur im Bestand - Radabstellmöglichkeiten im Stadtgebiet

Im Bestand ist hier weiterer Handlungsbedarf erkennbar. Dieser betrifft jedoch nicht ausschließlich die öffentliche Hand, sondern richtet sich insbesondere an private Akteure (Einzelhandel, Unternehmen, Vermieter). In Bezug auf die Qualität der Radabstellanlagen sind im Bestand vielfach gute Rahmenbedingungen vorzufinden (siehe Abb. 20). Die Anzahl bzw. Dichte der Radabstellmöglichkeiten ist hingegen vielfach nicht ausreichend. Diese betrifft sowohl den Altstadtbereich als auch wichtige innerstädtische Ziele.

Einen wichtigen Schwerpunkt bildet hierbei der obere Bahnhof. Hier sind im Bestand keine Radabstellanlagen vorhanden. Entsprechend besteht auch keine Möglichkeit zum gesicherten Abstellen hochwertiger Fahrräder bzw. E-Bikes.

3.4 Unfälle mit Beteiligung des Radverkehrs

Grundlage der Unfallanalysen bilden die amtlichen Daten der elektronischen Unfalltypensteckkarte der Landespolizeiinspektion Saalfeld aus den Jahren 2017 bis 2020. Im untersuchten Zeitraum (4 Jahre) wurden für das gesamte Stadtgebiet Pößneck insgesamt 46 Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung polizeilich registriert. Dies entspricht ca. 11,5 Unfällen pro Jahr.

Bei ca. 72 % der Kollisionen waren Personenschäden zu verzeichnen. Dieser vergleichsweise hohe Anteil ist nicht unüblich, da Radverkehrsunfälle ohne größere Verletzungsfolgen bzw. Sachschäden häufig nicht gemeldet werden. Die amtliche Statistik deckt entsprechend im Zusammenhang mit dem Radverkehr lediglich einen Teil des tatsächlichen Konflikt- und Unfallgeschehens ab. Es besteht eine hohe Dunkelziffer.

Ein klassischer Konfliktschwerpunkt beim Radverkehr liegt im Bereich der Knotenpunkte sowie an Ein- und Ausfahrten. In Pößneck sind etwa 28 % aller Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung den Unfalltypen „Einbiegen-Kreuzen“ (Kollision mit Fahrzeug aus der Nebenrichtung) und „Abbiegen“ (Kollision mit abbiegendem Fahrzeug aus der Hauptrichtung) zuzuordnen (siehe Abb. 21). Im Vergleich mit anderen Städten ist dieser Anteil relativ gering. Deutlich stärker ausgeprägt als andernorts sind hingegen die „Fahrerunfälle“. Hierbei handelt es sich zumeist um Stürze ohne Fremdbeteiligung. Die „Fahrerunfälle“ weisen einen Anteil von ca. 30 % auf. Maßgebend sind hierbei wahrscheinlich die topographischen Rahmenbedingungen im Stadtgebiet.

In Abb. 22 ist für den Zeitraum 2017 bis 2020 die Lage der einzelnen Radunfälle im Stadtgebiet dargestellt. Hierbei ist im Wesentlichen eine Konzentration auf das innerstädtische Haupt- und Erschließungsstraßennetz zu verzeichnen. Eine relevante örtliche Konzentration der Unfälle ist kaum erkennbar. Lediglich am Knotenpunkt Ernst-Thälmann-Straße / Lohstraße ereigneten sich im Untersuchungszeitraum an einem Ort mehr als zwei Unfälle. Allerdings ist auch hier die Konflikthäufigkeit mit lediglich drei Unfällen (in vier Jahren) gering. Insgesamt ist aktuell entsprechend festzustellen, dass die Unfallsituation beim Radverkehr in Pößneck eher durch all-

gemeine, flächenhafte Probleme als durch örtliche Konfliktsituationen geprägt wird.

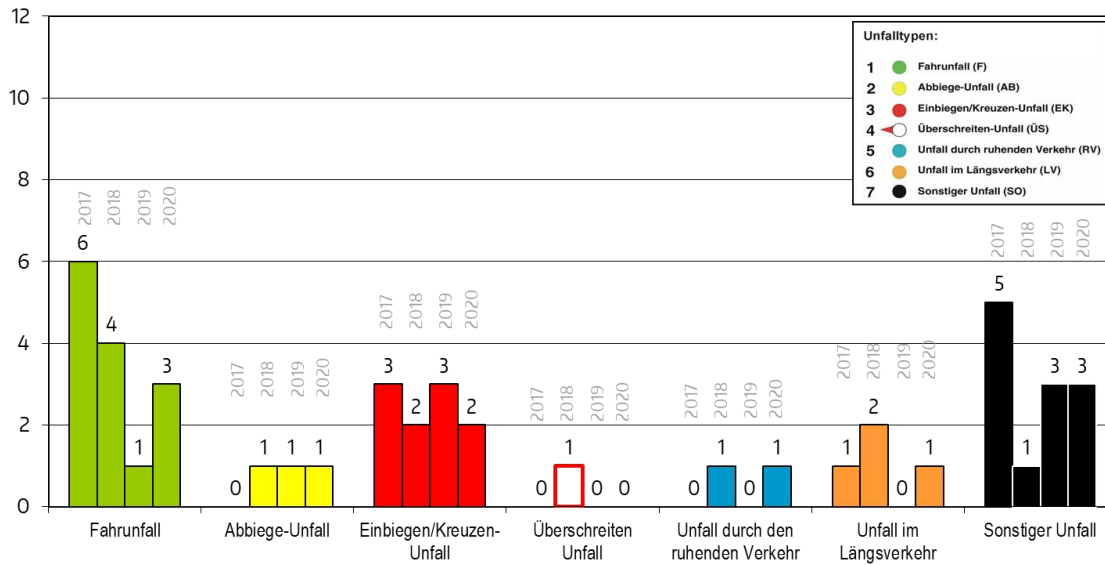


Abb. 21 Radverkehrsunfälle nach Unfalltypen (2017 bis 2020)

Datenquelle: (LPI Saalfeld, 2017, 2018, 2019, 2020)

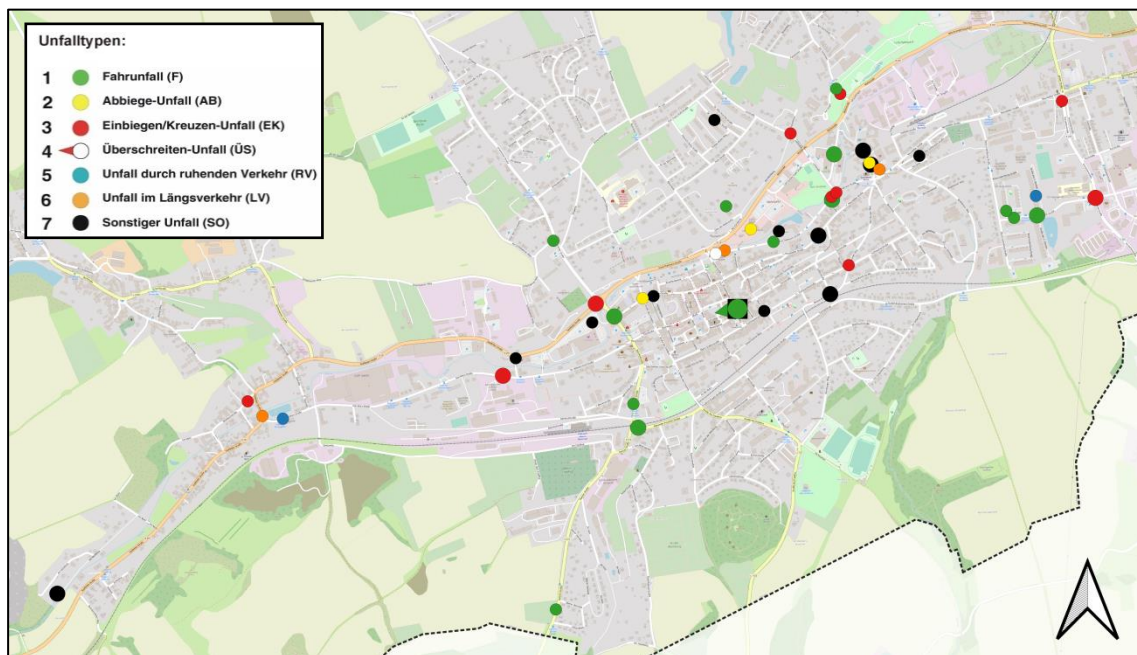


Abb. 22: Radverkehrsunfälle im Stadtgebiet Pößneck 2017 - 2020

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

<http://www.openstreetmap.org/>

Datenquelle: (LPI Saalfeld, 2017, 2018, 2019, 2020)

Grundsätzlich ist neben der Dunkelziffer bei der Bewertung der Unfallsituation im Radverkehr zudem zu berücksichtigen, dass in Bereichen ohne ausreichende Radverkehrsinfrastruktur in der Regel auch weniger Rad gefahren wird. Entsprechend

geringer ist auch die Wahrscheinlichkeit, dass sich hier Unfälle mit Radverkehrsbe-
teiligung ereignen.

3.5 Ergebnisse der Bürgerbefragung

Zur Unterstützung der Bestands- und Konfliktanalyse wurde im Zeitraum vom Feb-
ruar / März 2022 eine Umfrage zum Radverkehrskonzept für die Stadt Pößneck
durchgeführt. Sowohl im Amtsblatt als auch online wurde hierzu ein Fragebogen
veröffentlicht und zur Teilnahme aufgerufen.

Ziel der Umfrage war es einerseits, Informationen zur Radnutzung im Stadtgebiet
zu sammeln. Auf der anderen Seite sollte über den Fragebogen für die Radfahren-
den in Pößneck eine Möglichkeit für Rückmeldungen und Verbesserungsvorschläge
angeboten werden.

Generell ist zu berücksichtigen, dass es sich bei der Umfrage um keine repräsentati-
ve Befragung handelt. Vielmehr sollte damit vor allem eine frühzeitige Beteili-
gungsmöglichkeit am Bearbeitungsprozess angeboten werden.

Teilnahme an der Umfrage

Der Datenrücklauf im Rahmen der Umfrage beinhaltete 487 Fragebögen, von de-
nen 469 digital¹ und 18 analog ausgefüllt worden sind. Mit Blick auf das Alter zeigt
sich, dass Menschen zwischen 18 und 65 Jahren überproportional an der Umfrage
teilgenommen haben (siehe Abb. 23). Vor allem die jüngeren und älteren Bevölke-
rungsschichten (< 18 Jahre bzw. > 65 Jahre) sind hingegen im Vergleich zu ihren An-
teilen an der Bevölkerung unterrepräsentiert.

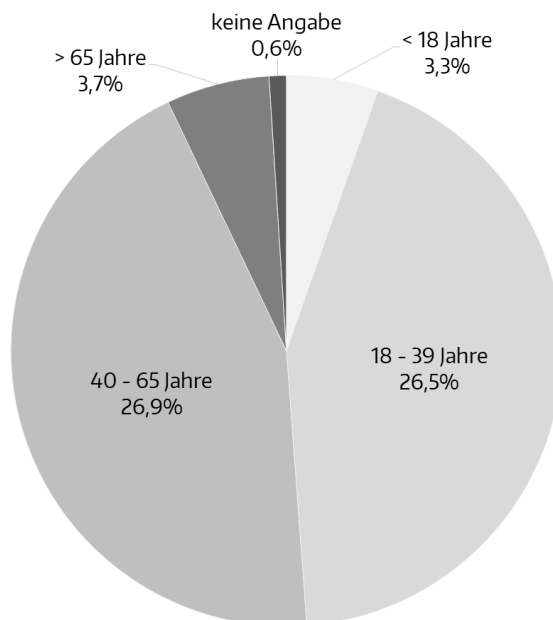


Abb. 23 Verteilung der Umfrage-Teilnehmer nach Alter

¹ Hiervon wurden allerdings nur 277 vollständig ausgefüllt.

Die Teilnehmenden kommen zum überwiegenden Teil aus dem Stadtgebiet Pößneck (siehe Abb. 24). Der Rücklaufanteil von außerhalb des Stadtgebietes lag bei ca. 15,0 %. Am intensivsten war dabei die Beteiligung aus dem unmittelbaren Umland (Krölpa, Langenorla, Nimritz, Oppurg bzw. Ranis). In Bezug auf die Ortsteile war abgesehen von Schweinitz jeweils eine ähnliche Rücklaufquote zu verzeichnen.

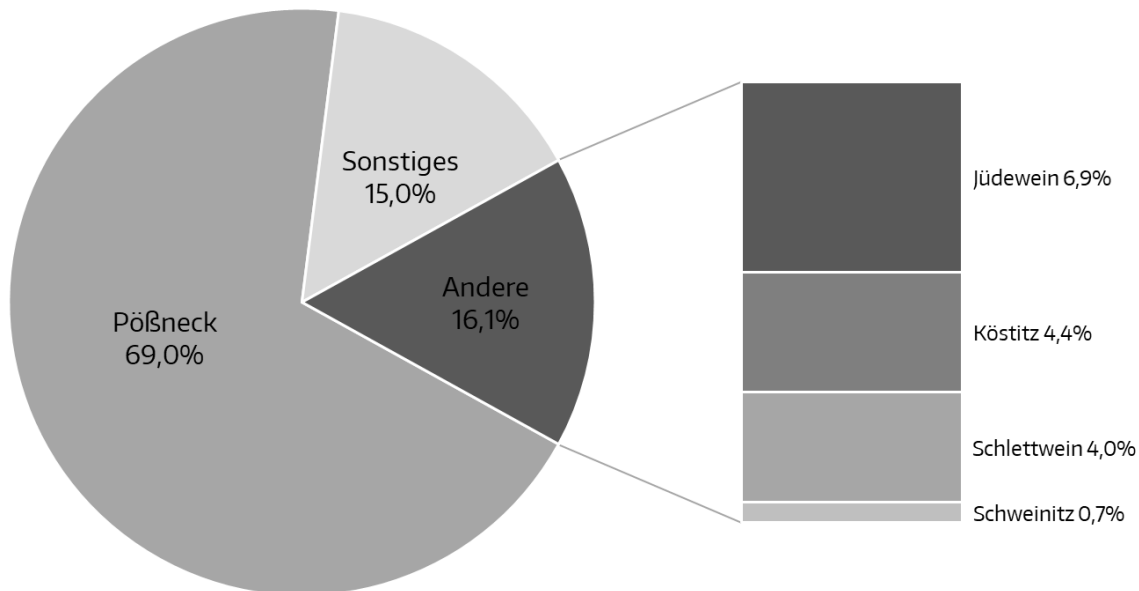


Abb. 24 Verteilung der Umfrage-Teilnehmer nach Wohnort

Fahrradnutzung

Auf die Frage „Wie oft fahren Sie normalerweise mit dem Fahrrad?“ haben in Summe fast die Hälfte der Befragten mit „(fast) täglich“ bzw. „mehrmals in der Woche“ geantwortet (siehe Abb. 25). Zugleich ist der Anteil derer, welche das Fahrrad lediglich vereinzelt nutzen („höchstens 1x im Monat“), mit ca. 18 % vergleichsweise hoch.

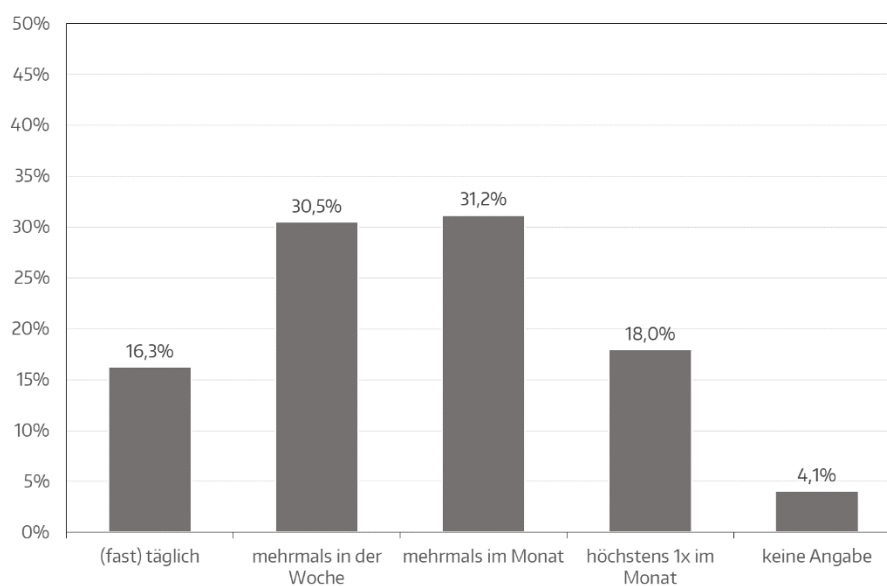


Abb. 25 Umfrage: Häufigkeit der Fahrradnutzung

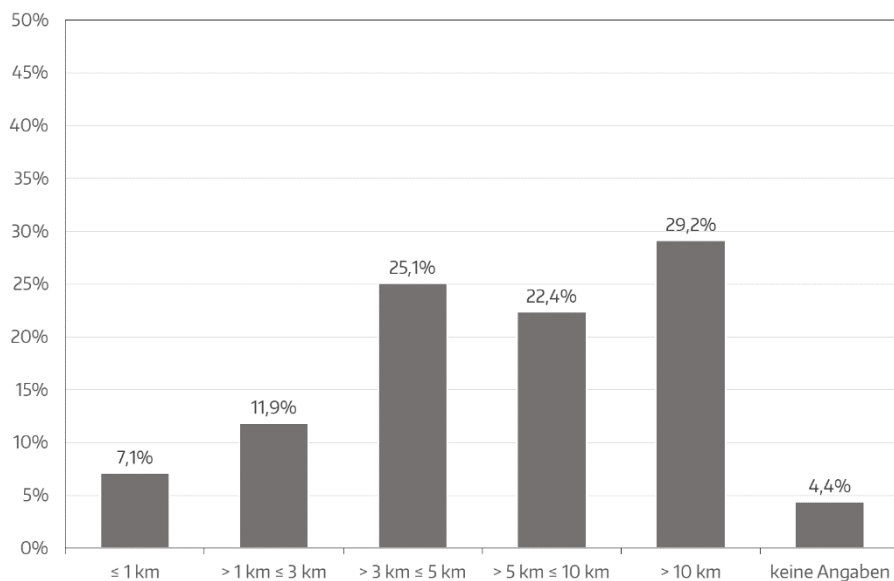


Abb. 26 Umfrage: üblicherweise pro Tag zurückgelegte Wegelängen

Darüber hinaus wurden mit einem Anteil von ca. 31 % auch Nutzer erreicht, welche regelmäßig das Fahrrad nutzen, für die dieses jedoch nicht das dominierende Alltagsverkehrsmittel darstellt. Insgesamt ist festzustellen, dass im Rahmen der Bürgerumfrage neben den besonders aktiven Radnutzern auch weiterer wichtige Nutzergruppen angesprochen und aktiviert worden sind.

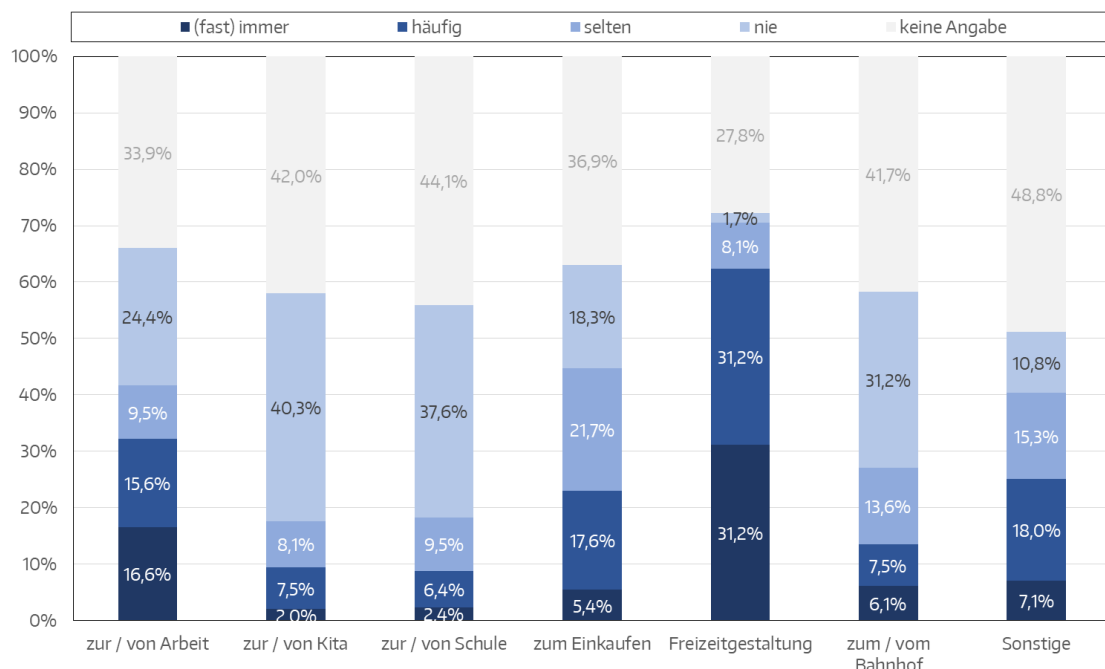


Abb. 27 Umfrage: Fahrradnutzung nach Nutzungszweck

Dies zeigt sich auch an der breiten Streuung bei den täglich zurückgelegten Wegelängen (siehe Abb. 26). Hierbei wird zudem deutlich, dass von den Teilnehmenden vielfach auch längere Wegstrecken überwunden werden. Kurze und mittlere Wege-

längen sind eher unterrepräsentiert. Hier sind in der Regel die Fußwege dominierend.

In Bezug auf die Nutzungszwecke (siehe Abb. 27) sind deutliche Unterschiede bei der Radnutzung festzustellen. Beim Freizeitverkehr wird das Fahrrad von der überwiegenden Mehrheit häufig oder fast immer genutzt. Auch bei den sonstigen Wegen sowie den Wegen von und zur Arbeit spielt das Fahrrad eine wichtige Rolle.

Zum Einkaufen wird das Fahrrad ebenfalls regelmäßig genutzt. Allerdings überwiegt hierbei bereits der Anteil der Antwortenden bei denen dies nie bzw. kaum der Fall ist. In Bezug auf die Wege von und zur Schule bzw. Kita ist zu berücksichtigen, dass der Anteil der relevanten Nutzergruppe in der Stichprobe am niedrigsten war. Es ist davon auszugehen, dass hier auch Befragte, für welche das Thema nicht relevant ist mit „nie“ geantwortet haben.

Im Fragebogen wurde anschließend nach den jeweils vier Straßen gefragt, welche in Pößneck am häufigsten mit dem Fahrrad genutzt werden (siehe Abb. 28). Bei den meistgenannten Straßen handelt es sich vielfach um Hauptverkehrs- und Haupterschließungsstraßen. Mit Abstand am häufigsten wurden die Neustädter Straße, der Straßenzug Karl-Marx-Straße / Dr.-Wilhelm-Külz-Straße und die Saalfelder Straße genannt.

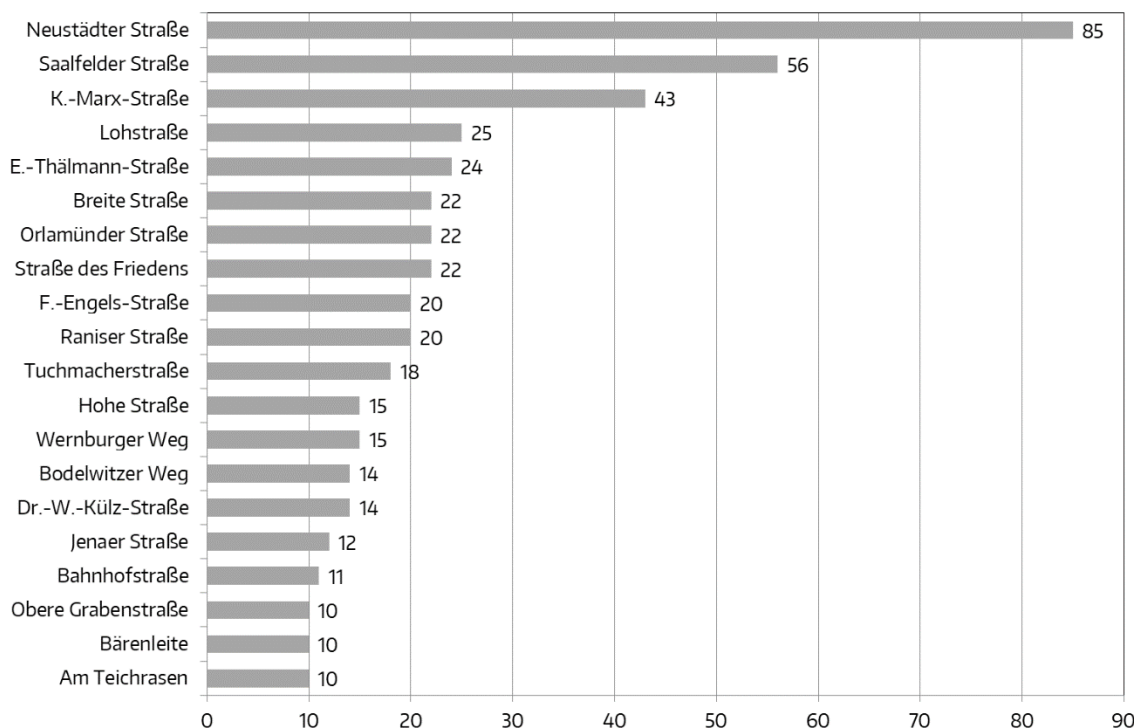


Abb. 28 Umfrage: Welche vier Straßen nutzen Sie mit dem Fahrrad am häufigsten?

Bewertung des Radverkehrssystems

Neben der Rückmeldung zur Nutzung des Fahrrades wurde auch der Zustimmungsggrad zu verschiedenen Aussagen zum Radverkehrssystem in Pößneck abgefragt. Die Ergebnisse sind in Abb. 29 zusammengestellt.

Demnach wird deutlich, dass der überwiegende Teil der Befragten (ca. 80 %) sich nicht bzw. eher nicht sicher fühlt, wenn er mit dem Rad in Pößneck unterwegs ist. Noch schlechter wird der Umfang der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur eingeschätzt. Aus Sicht von ca. 90 % der Antwortenden sind die vorhandenen Radverkehrsanlagen nicht ausreichend.

Deutlich besser wird die Erreichbarkeit der Ziele eingeschätzt. Diese wird zumindest von ca. 50 % positiv bewertet und verdeutlicht die teilweise im geringer belasteten Erschließungs- und Nebenstraßennetz vorhandenen Alternativrouten.

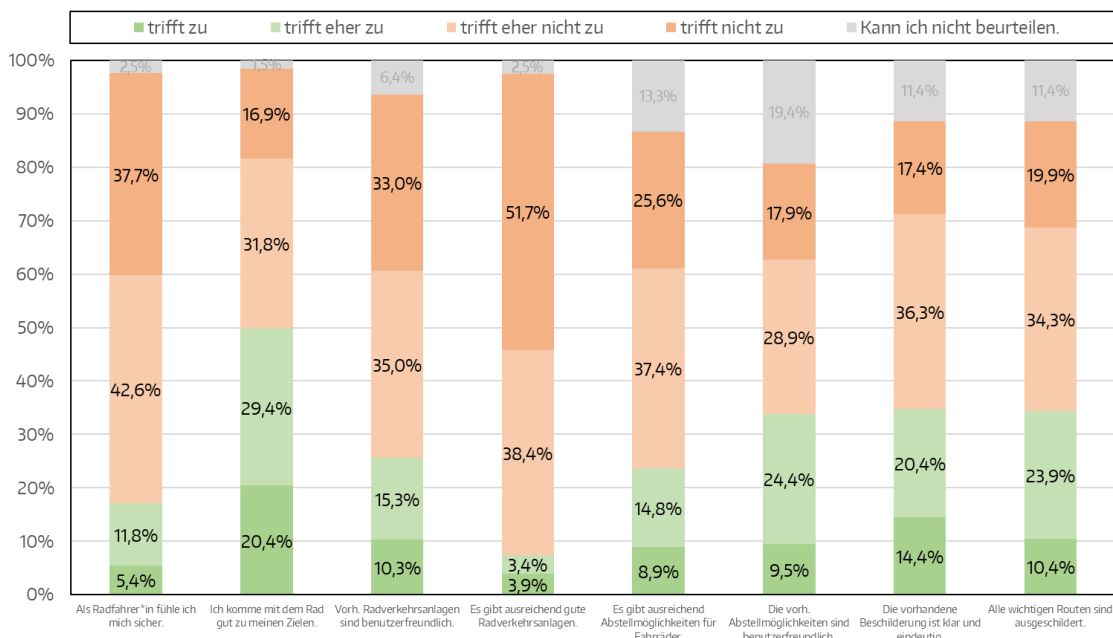


Abb. 29 Umfrage: Bewertung des Radverkehrssystems

Bei der Zahl der Radabstellmöglichkeiten überwiegen hingegen wiederum die negativen Bewertungen (ca. 76 %). Ein durchweg geteiltes Meinungsbild existiert hingegen in Bezug auf die Qualität der Radabstellmöglichkeiten. Dies wird von etwa der Hälfte eher positiv bewertet. Die andere Hälfte der Antwortenden teilt diese Meinung nicht und sieht die Situation eher negativ.

Die vorhandene Beschilderung wird von der Mehrzahl der Teilnehmenden (ca. 54 %) negativ bewertet.

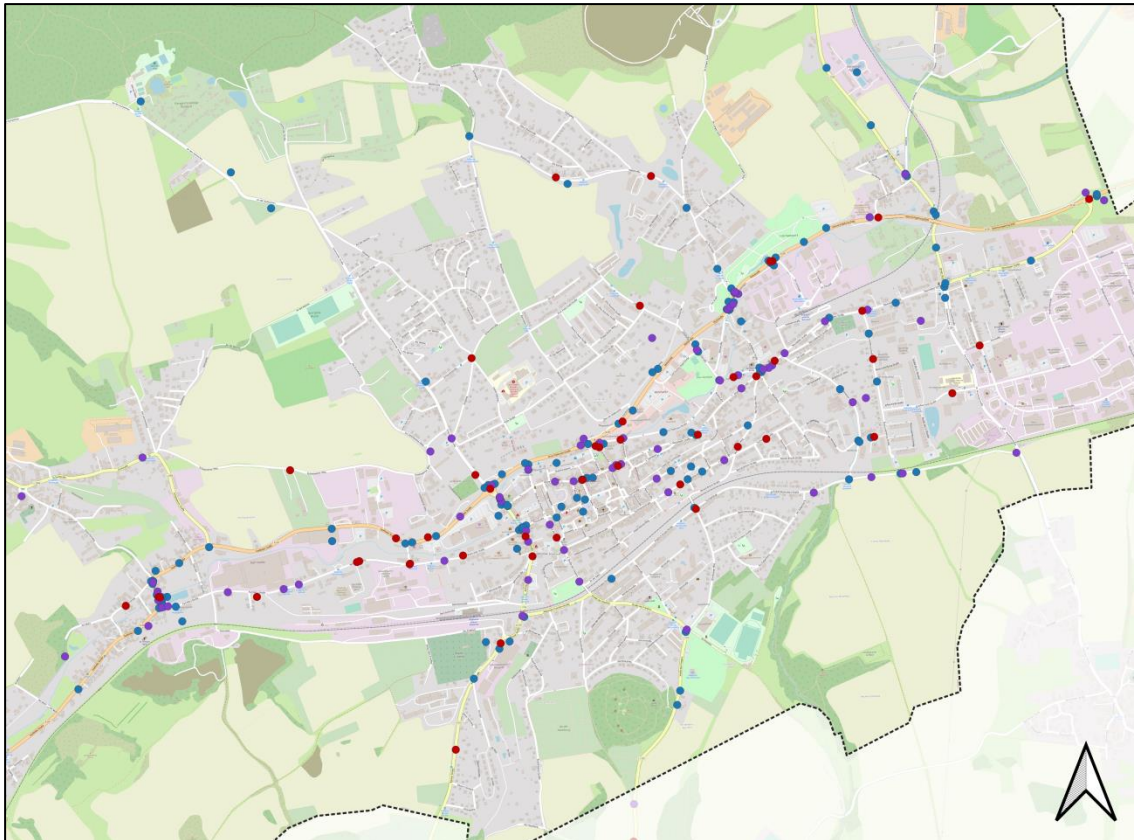


Abb. 30 Problemstellen aus der Bürgerbefragung

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
<http://www.openstreetmap.org/>

Im Rahmen der offenen Fragen hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit konkrete Problempunkte zu benennen bzw. bei der Online-Umfrage in einer Karte einzutragen und zu beschreiben. Die Rückmeldungen sind in Abb. 30 kartographisch dargestellt. Folgende Aspekte wurden hierbei angesprochen ([...] Zahl der Nennungen):

- » kein Radweg vorhanden [54]
 u. a. An den Kuhteichen, Bahnhofstraße, Dorfstraße, Ernst-Thälmann-Straße, Jenaer Straße, Karl-Marx-Straße, Kurzackerstraße, Neustädter Straße, Orlamünder Straße, Raniser Straße, Rosa-Luxemburg-Straße, Saalfelder Straße, Straße des Friedens, Verbindung nach Oppurg
- » Konfliktpunkt Doppelkurve Saalfelder Straße [28]
 u. a. unübersichtlich, schlechte Sicht, Straße schwierig zu queren, fehlende Radverkehrsanlage, Tempo 30 und zusätzliche Querungsstelle erforderlich
- » Einschränkungen durch Einbahnstraße [20]
 u. a. Breite Straße, Krautgasse, Straße des Friedens, Tuchmacherstr., Turmstr.
- » Konflikte durch hohe Kfz-Verkehrsaufkommen [15]
 u. a. Bahnhofstraße, Friedrich-Engels-Straße, Kurzackerstraße, Neustädter Straße, Raniser Straße, Saalfelder Straße

- » unklare Wegeführung / Wegweisung [14]
u. a. Bahnhofstr. (Höhe Stadtbad), Anbindung Innenstadt, Kreuzung Finanzamt
- » Konfliktpunkt Mühlstraße / Am Teichrasen [14]
u. a. Verkehrsführung unklar, Mittelinsel für Radanhänger zu kurz, Mittelinsel insbesondere für Kinder nicht ausreichend, Querverbindung zur Lohstraße schaffen
- » unübersichtlicher / gefährlicher Knotenpunkt [11]
u. a. Saalfelder Straße / Schlettweiner Straße, Karl-Marx-Straße / Gutenbergstraße, Scheunenstraße / Ettigweg, Raniser Straße / Alexander-Puschkin-Straße, Straße des Friedens / Gerberstraße, Friedrich-Engels-Straße / Wernburger Weg, Neustädter Straße / Jüdweiner Str., Bodelwitzer Weg / Am Mittelweg
- » Querungsprobleme [10]
u. a. Bahnhofstr. (Höhe Stadtbad), Jenaer Str. / Orlaweg, Lohstr., Saalfelder Str.
- » Behinderung durch den ruhender Verkehr [9]
u. a. Bodelwitzer Straße, Breite Straße, Ernst-Thälmann-Straße, Karl-Marx-Straße, Saalfelder Straße
- » überhöhte Kfz-Fahrgeschwindigkeiten / fehlende Rücksichtnahme [9]
- » Konfliktpunkt B 281 / Im Lutschgen [9]
u. a. Querungsprobleme, Behinderungen durch Poller / Umlaufsperrern, Mittelinsel für Radanhänger zu kurz
- » fehlende / zu schmale Gehwege [8]
u. a. Bärleite, Lohstraße, Mühlbachstraße, Saalfelder Straße, Waldstraße
- » fehlender Sicherheitsabstand beim Überholen / enger Straßenraum [5]
u. a. Bodelwitzer Weg, Neustädter Straße
- » fehlende Radweganbindung [5]
u. a. Freibad, Pößneck-Ost
- » Behinderungen durch Kopfsteinpflaster [5]
- » Radverkehr wird an LSA nicht detektiert [3]
u. a. Bahnhofstraße / Poststraße, B 281 / Neustädter Straße
- » unzureichende Radverkehrsanlage Karl-Marx-Straße [3]
- » Behinderung durch Poller / Umlaufsperrern [3]
u. a. Zugang zum Lutschgenpark, Ende Köstitzer Str., Verbindung Pößneck Ost
- » fehlende Radabstellmöglichkeiten [2]
- » fehlende Verkehrsberuhigung / Tempo 50 zu schnell [2]
u. a. Altstadt, Lohstraße
- » Rastplatz unschön / fehlt [2]

- » Konflikte Fuß / Rad [2]
u. a. Am Mühl, Saalfelder Straße
- » unzureichendes Radwegende Karl-Marx-Straße [2]
- » Konflikte an Ein- und Ausfahrten [2]
u. a. Karl-Marx-Straße, Zufahrt Parkplatz Lutschgenpark
- » erhöhte Konfliktpotenziale durch geringe Geschwindigkeit an Steigungsstrecken [2] u. a. Bahnhofstraße, Orlamünder Straße
- » fehlende Radwegverbindung durch die zentrale Innenstadt [2]
- » fehlende Beleuchtung der Straßen bzw. Wege [2]
- » unzulässige Nutzung Fußgängerzone [2]
- » Fußgängerzone nicht nutzbar aber kürzeste Verbindung [1]

4 Leitbild

4.1 Bedeutung des Fahrrades für die Mobilität in der Stadt

Das Fahrrad bietet als Verkehrsmittel eine Vielzahl an Vorteilen und positiven Effekten sowohl für den einzelnen Nutzer als auch für die gesamte Gesellschaft. Es ist emissionsfrei, leise und liefert entsprechend einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz sowie zur Luftreinhaltung und Lärminderung. Darüber hinaus wird die Umwelt durch einen sparsamen Flächenverbrauch geschont.

Es ist einfach zu bedienen, bequem und hat gerade auf Kurzstrecken bis ca. 3 km häufig Vorteile gegenüber dem Kfz-Verkehr. Es ist jederzeit individuell verfügbar, flexibel und unkompliziert in der Nutzung. Zudem verschafft es seinen Nutzern Bewegung. Durch regelmäßiges Radfahren erhöht sich die Lebenserwartung um 3 bis 14 Monate (IRAS, 2010). Darüber hinaus kann Radfahren auch zu einer besseren seelischen Gesundheit beitragen (Wild, Woodward, 2019). Es ist preiswert und ermöglicht damit soziale Teilhabe.

Gleichzeitig fördert das Radfahren eine lebendige Stadt und sorgt damit für mehr Lebensqualität sowie lokale Wertschöpfung. Radverkehrsförderung ist Wirtschaftsförderung. Ausschlaggebend ist hierbei unter anderem der Anstieg der Kommunikations- und Begegnungsmöglichkeiten. Entsprechende Effekte können sich durch den Radtourismus weiter verstärken bzw. zusätzlich gefördert werden.

Auch kostenseitig bestehen deutliche Vorteile für den Radverkehr. Einerseits sind Investitions- und Unterhaltungskosten für die Infrastruktur deutlich geringer als für den Kfz-Verkehr. Auf der anderen Seite fallen auch die verursachten externen Folgekosten um ein Vielfaches niedriger aus.

Angesichts der vielfältigen Vorteile bildet der Radverkehr einen zentralen Baustein für die Sicherung einer stadtverträglichen Mobilität. Die Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes sind daher als wichtige Zukunftsinvestition für die Ortsentwicklung in der Stadt Pößneck zu verstehen.

4.2 Übergeordnete Zielstellungen

In Deutschland liegt auf Bundesebene mit der Fortschreibung des Nationalen Radverkehrsplan 3.0 (BMDV, 2022a) ein aktuelles strategisches Gesamtkonzept für den Radverkehr vor.

Dabei wird das Leitbild mit „mehr, besserem und sicherem Radverkehr“ skizziert. Als Zielstellungen werden folgende Forderungen formuliert:

- » Übergeordnete Steuerung für einen starken Radverkehr
- » Lückenloser Radverkehr in Deutschland
- » Kommunikation und Bildung schaffen Fahrradkultur
- » Leitbild Vision Zero

- » Fahrradstandort Deutschland
- » Lasten- und Wirtschaftsverkehr nutzt das Fahrrad
- » Fahrradpendlerland Deutschland

Unter dem Motto „*Thüringen steigt auf*“ sind in der Radverkehrskonzeption 2.0 für den Freistaat Thüringen (TMIL, 2018) folgende Hauptzielstellungen verankert:

- » Mehr Menschen in Thüringen nutzen gern das Fahrrad als Verkehrsmittel
- » Die Bedingungen zum Fahrradfahren verbessern

Bezogen auf das Jahr 2008 wird in der Radkonzeption des Freistaates eine Erhöhung des Radverkehrsanteils von bisher 8 % auf 12 % im Jahr 2025 und 15 % im Jahr 2030 angestrebt. Darüber hinaus ist langfristig auch eine Vermeidung jeglicher Verkehrstoter (Vision Zero) als Ziel formuliert.

Für die Stadt Pößneck existiert zudem ein integriertes Stadtentwicklungskonzept aus dem Jahr 2010. In diesem werden in Bezug auf den Radverkehr folgende Handlungsempfehlungen festgehalten:

Überörtliche Verkehrsanbindung:

„Insgesamt soll dem Fahrradverkehr in der Stadt größere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Pößneck hat vielfältige Potenziale, den Radverkehr in der Stadt zu steigern. Dafür sind eine Radwegekonzeption zu erarbeiten und das Angebot an Abstellmöglichkeiten auszubauen. Es ist zu prüfen, ob im Zuge von Stadtumbau-maßnahmen Radwege oder Radfahrstreifen neu angelegt werden können.“ (Büro für Urbane Projekte, 2010)

Freizeit und Tourismusstandort Pößneck

„Möglichkeiten Wege mit dem Fahrrad oder bequem zu Fuß zurückzulegen stärken die Lebensqualität und bieten einen Zuwachs an Mobilität für alle Altersgruppen. Die Rad- und Wanderwege der Orlasenke sollten zusammengeführt, ausgeschildert und gesichert durch die Innenstadt geführt werden. Rad- und Fußwegverbindungen zu Freizeitorten in Stadt und Umland sind weiter zu pflegen und bei Bedarf auszubauen. Gleiches gilt für die Wege in die Innenstadt und ihre Querung.“ (Büro für Urbane Projekte, 2010)

Darüber hinaus enthält das integrierte Stadtentwicklungskonzept eine konkrete Maßnahme (V7) zur Förderung des Radverkehrs. Hier heißt es:

„zur Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr sind im Wesentlichen folgende, vorrangig verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur schrittweisen Umsetzung vorgesehen (s. Verkehrskonzept Innenstadt 2010 der Stadt Pößneck): Ausweisung einer verbesserten Querung der Innenstadt auf einer Hauptroute, die gleichzeitig den regional bedeutsamen Orla-Radweg in seinem Verlauf durch Pößneck komplettiert, Anbindung der östlichen Stadtteile an die Innenstadt“ (Büro für Urbane Projekte, 2010)

4.3 Leitlinien zur Förderung des Radverkehrs

Abgeleitet aus den übergeordneten Zielstellungen sowie der Notwendigkeit zur Förderung einer ortsverträglichen Mobilität bildet die Erhöhung des Radverkehrsanteils an den täglichen Wegen das Hauptziel des Radverkehrskonzeptes der Stadt Pößneck. Um dieses erreichen zu können, sind folgende Leitlinien zu berücksichtigen:

1. Radfahren ist sicher

- » Vision Zero - Keine tödlichen Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung
- » Reduzierung der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung (insbesondere Unfälle mit schweren Verletzungsfolgen)
- » gut begreifbare Radverkehrsführung möglichst im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs an Knotenpunkten
- » Vermeidung von dauerhaften Beidrichtungsradwegen innerorts
- » sensible Prüfung / Abwägung bei Mischnutzung mit dem Fußverkehr

2. Die Bevölkerung fährt mehr mit dem Rad

- » Erhöhung der Anteile des Umweltverbundes
- » Verlagerung von Fahrten des MIV zugunsten einer Erhöhung des Radverkehrsanteils an den täglichen Wegen der Bevölkerung
- » Das Fahrrad bildet ein gleichberechtigtes Stadt-Umland-Verkehrsmittel
- » Fuß- und Radverkehr sind die dominierenden Verkehrsmittel für Wege unter 3 km

3. Systematische Radverkehrsförderung

- » gut strukturiertes, gesamtstädtisches Radnetz mit Haupt- und Nebenrouten, die an regionale Routen anknüpfen
- » möglichst direkte Verbindungen zwischen den Quellen und Zielen des Radverkehrs

- » systematische Berücksichtigung des Radverkehrs bei der Straßenraumgestaltung
- » kleinteilige, bequeme und sichere Radabstellmöglichkeiten sind flächendeckend vorhanden
- » innovative Radverkehrslösungen und Förderinstrumente finden Anwendung

4. Radfahren ist attraktiv

- » Schaffung einer Kultur des Radfahrens
- » Radverkehrsanlagen sind ausreichend breit und gut befahrbar
- » Anforderungen aller Nutzergruppen im Radverkehr werden berücksichtigt (Alltag, Freizeit und Tourismus)
- » Benutzungsrecht statt Benutzungspflicht als Regelfall
- » Radfahrende werden als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer respektiert
- » für Radtouristen bestehen gezielte Angebote

Die Zielstellungen sollen der Stadt Pößneck als Grundlage für die strategische Ausrichtung von Bau und Planung dienen, aber gleichzeitig auch wichtige Impulse in weitere Akteursfelder geben (Bildung, Wirtschaftsförderung etc.). Sie sollen breite Akzeptanz finden und perspektivisch dazu beitragen, dass sich die Rahmenbedingungen für das Radfahren deutlich verbessern.

5 Radverkehrsnetz

5.1 Methodik

Grundsätzlich stehen dem Radverkehr alle unbeschränkt nutzbaren öffentlich gewidmeten Wege und Straßen zur Verfügung. Entsprechend sind die Belange des Radverkehrs flächendeckend zu berücksichtigen. Allerdings ergeben sich auf Basis der strukturellen Rahmenbedingungen für verschiedene Netzelemente Bündelungseffekte im Radverkehr, welche eine besondere Qualität des infrastrukturellen Angebotes bedingen. Diese Vorrangrouten werden im Radverkehrsnetz zusammengefasst.

Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA (FGSV, 2010) erfolgt die Netzplanung für den Radverkehr unter Berücksichtigung der Vorgaben der Richtlinien für die Integrierte Netzplanung, RIN (FGSV, 2008). Im Sinne einer Angebots-

planung bilden dabei die Verbindungen zwischen den zentralen Orten sowie den vorhandenen und zukünftigen innerörtlichen Quellen und Zielen die Basis.

Zwischen diesen ergeben sich die für die Netzplanung relevanten Mobilitätsbedürfnisse (Luftlinien). Diese werden auf das bestehende Wegenetz umgelegt. Die Einstufung der Netzelemente in die unterschiedlichen Kategoriengruppen erfolgt auf Grundlage der Bedeutung der einzelnen oder sich überlagernden Quelle-Ziel-Verbindungen.

Generell werden im Rahmen der Netzplanung sowohl der Alltagsradverkehr als auch der Freizeit- und touristische Radverkehr berücksichtigt. Gleiches gilt für die Anforderung der unterschiedlichen Nutzergruppen. Dies kann dazu führen, dass für eine Quelle-Ziel-Beziehung zwei unterschiedliche Routen² konzipiert werden.

5.2 Maßgebende Quellen und Ziele / Wunschliniennetz

Die maßgebenden strukturellen Rahmenbedingungen bzw. Quellen, Ziele und Umland-Verknüpfungen in der Stadt Pößneck sowie das daraus resultierende schematische Wunschliniennetz sind in Abb. 31 dargestellt.

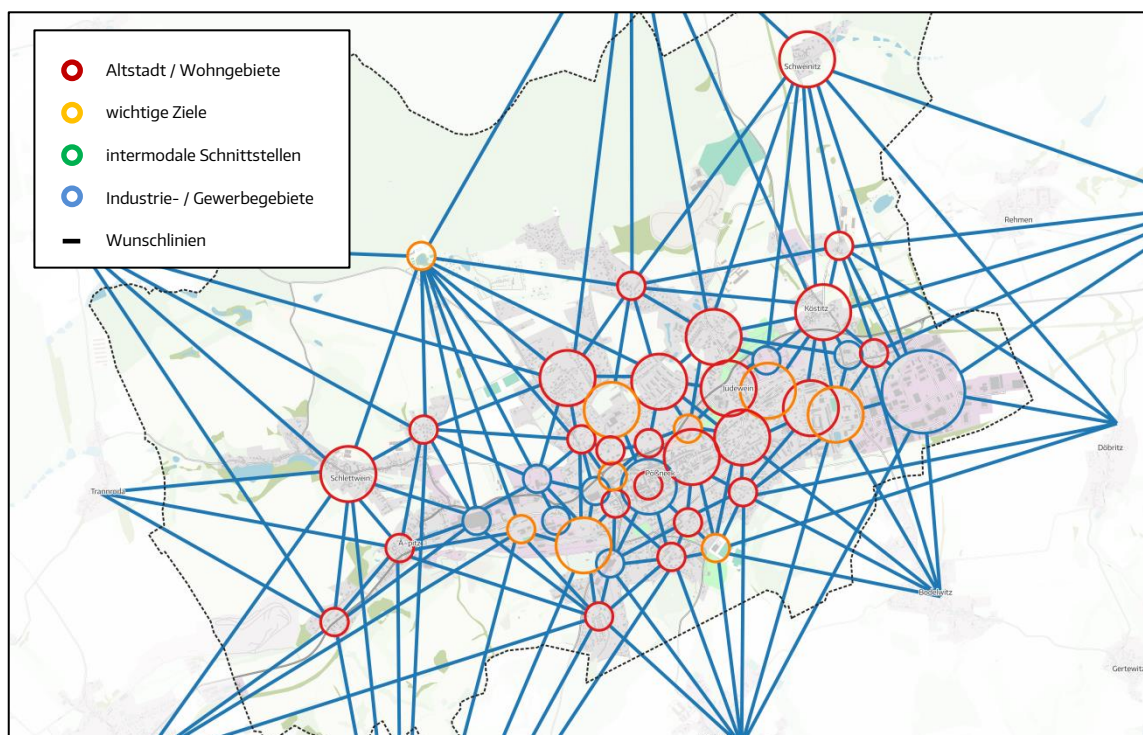


Abb. 31 Schematisches Wunschliniennetz

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
<http://www.openstreetmap.org/>

² z. B.: schnelle Direktverbindungen im Hauptnetz für selbstbewusste Radfahrerinnen und Radfahrer und konfliktarme Parallelrouten im Nebennetz für Nutzerinnen und Nutzer mit höherem Schutzbedarf

Es wird deutlich, dass eine starke Konzentration im Bereich des Stadtzentrums besteht. Weitere wichtige Verbindungen bestehen zu den unmittelbar angrenzenden Nachbarkommunen. Vielfach ergibt sich eine Überlagerung einer Vielzahl wichtiger Quelle-Ziel-Relationen.

5.3 Radroutennetz

Abgeleitet aus dem Wunschliniennetz orientieren sich die Radverkehrsrouten an den naturräumlichen sowie den stadt-, siedlungs- und verkehrsnetzstrukturellen Rahmenbedingungen in der Stadt Pößneck. Dabei untergliedert sich das Radroutennetz in folgende Hierarchieebenen³:

1. Hauptradrouten

Diese Hauptverbindungen bilden die Verlängerung der überregionalen Radrouten bis ins Zentrum. Die Hauptradrouten beinhalten im Wesentlichen die Alltagsradverbindungen IR III und AR III gemäß den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (FGSV, 2008) sowie die regionalen bzw. überregionalen touristischen Radrouten (z. B. Orlaradweg, Saale-Orla-Radweg).

2. Nebenrouten

Nebenrouten verteilen den Radverkehr auf Stadtteilebene. Funktionell beinhalten sie im Wesentlichen die Alltagsradverbindungen IR IV und AR IV gemäß den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (FGSV, 2008).

3. Ergänzungsrouten

Die kleinteiligen Verbindungen dienen der Ergänzung bzw. Verknüpfung des Haupt- und Nebenroutennetzes und sind entsprechend auf kleinräumigere Quelle-Ziel-Strukturen, Lückenschlüsse und Verbindungen mit geringerer Nachfrage ausgerichtet.

4. Nachbarschaftsnetz

Unterhalb des ausgewiesenen Radroutennetzes dient das Nachbarschaftsnetz der flächenhaften Feinerschließung bzw. zur Sicherung der Erreichbarkeit der Grundstücke (IR V gemäß RIN). Entsprechend gehören diesem alle angebauten Straßen sowie das gesamte vom Radverkehr befahrbare Wegenetz an. Eine gesonderte Ausweisung erfolgt nicht. Radverkehrsanlagen sind hier in der Regel ebenfalls nicht erforderlich.

In Anlage 2 ist das Radroutennetz für die Stadt Pößneck zusammenfassend dargestellt.

³ IR = innerhalb bebauter Gebiete, AR = außerhalb bebauter Gebiete, II bis V = Verbindungsfunktionsstufe (überregional, regional, nahräumig, kleinräumig)

Die touristischen Radwege fungieren hierbei im Verlauf der Talbereiche als zentrale Hauptachsen. In Ost-West-Richtung fungieren die Tuchmacherstraße, die Neustädter Straße sowie der Schlettweiner Weg als wichtige parallel verlaufende Nebenrouten. Zentrale Verbindungen in Richtung Norden bilden die Bärleite sowie der Ettigweg. Beide werden über die Hohe Straße miteinander verknüpft und über mehrere Querspangen an die Altstadt angebunden. In Richtung Süden sind neben der touristisch geprägten Verbindung nach Ranis (perspektivischer Radwanderweg Zechsteinriffe in der Orlasenke) die Kurzackerstraße, die Rudolf-Diesel-Straße sowie die Verbindung Im Rosental als zentrale Verbindungen relevant.

Generell sollte unabhängig von der Hierarchieebene eine gute Befahrbarkeit für den Radverkehr angestrebt werden. Angesichts der Netzbedeutung sind allerdings Maßnahmen im Haupt- und Nebenstraßennetz zu priorisieren.

6 Grundsätze der Radverkehrsförderung

Für die Führung des Radverkehrs kommen drei grundsätzliche Prinzipien in Frage. So kann der Radverkehr gemischt mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn, teilsepariert oder separiert vom Kfz-Verkehr geführt werden.

Die Notwendigkeit von Radverkehrsanlagen leitet sich aus dem vom Kfz-Verkehr verursachten Gefährdungspotenzial für den Radverkehr ab. Entscheidende Kenngrößen hierfür bilden gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (FGSV, 2010) das Kfz-Verkehrsaufkommen und das Geschwindigkeitsniveau. In Abb. 32 sind die Regeleinsatzbereiche für die einzelnen Führungsprinzipien **im Innerortsbereich** dargestellt. Zwischen diesen bestehen keine harten Grenzen, sondern ein fließender Übergang. Das Nomogramm dient der Vorauswahl. Anschließend ist die Realisierbarkeit des Führungsprinzips im Rahmen eines Vergleiches der geeigneten Führungsformen zu prüfen. In begründeten Fällen (starke Steigung, starker / schwacher Schwerverkehr, große Fahrbahnbreiten, unübersichtliche Linienführung) kann von den Entscheidungskriterien auch abgewichen werden.

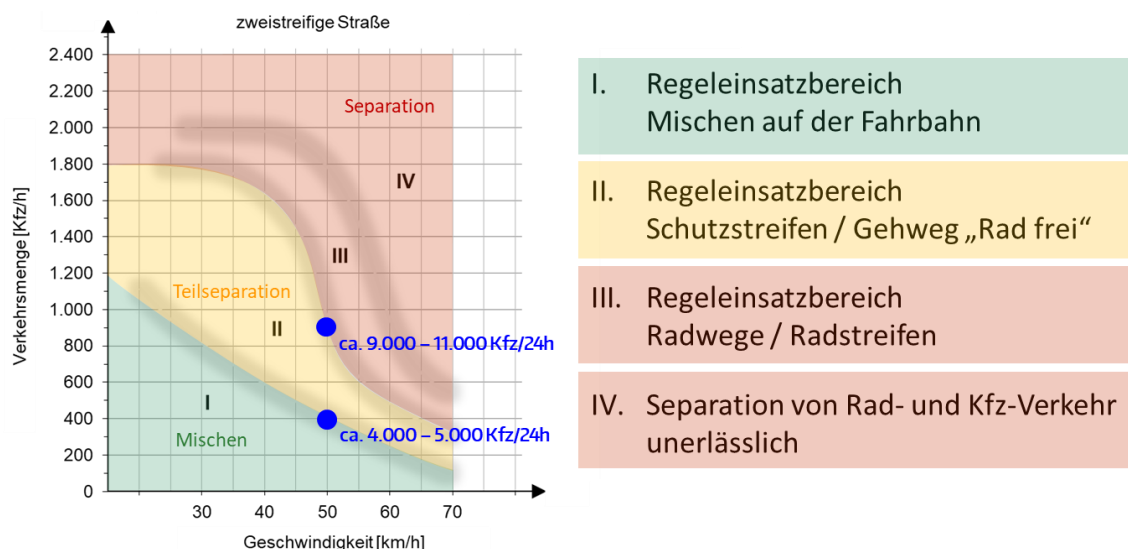


Abb. 32 Regeleinsatzbereiche von Radverkehrsanlagen gemäß ERA

Datenquelle: (FGSV, 2010)

Die verschiedenen Möglichkeiten der Radverkehrsführung sind in Tab. 1 zusammengefasst und unterscheiden sich neben dem Grad der Separation zusätzlich hinsichtlich ihrer Einordnung im Straßenraum. So ist eine Führung im Bereich der Fahrbahn, auf gesonderten Flächen oder gemeinsam mit dem Fußverkehr möglich.

	Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn	Teilseparation (mit teilweiser Trennung)	Trennen vom Kfz-Verkehr
auf der Fahrbahn	① Mischverkehr auf der Fahrbahn 	② Schutzstreifen  Regelmaß 1,50 m	③ Radfahrstreifen  Regelmaß 1,85 m
eigene Fläche Radverkehr	④ Fahrradstraße (Freigabe für Kfz möglich) 	⑤ Radweg ohne Benutzungspflicht  Regelmaß 2,00 m	⑥ Radweg mit Benutzungspflicht  Regelmaß 2,00 m
gemeinsam mit Fußverkehr		⑦ Gehweg „Rad frei“ bzw. ⑧ nichtbenutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg  Breite 2,50 – 4,50 m*	⑨ gemeinsamer Geh- und Radweg  Breite 2,50 – 4,50 m*
* in Abhängigkeit von der Fuß- und Radverkehrsstärke			

Tab. 1: Führungsformen des Radverkehrs

Je nach Führungsform bestehen unterschiedliche Vor- und Nachteile. Grundsätzlich handelt es sich jedoch um gleichberechtigte Instrumente zur Förderung des Radverkehrs, welche gezielt entsprechend ihrer Stärken eingesetzt und sachgerecht gestaltet werden sollten. Es bedarf örtlich angepasster Lösungen, bei denen anlagentypische Defizite gezielt vermieden werden. Eine Addition von Minimalbreiten sollte dabei nicht erfolgen, sondern das Regemaß angestrebt werden.

Darüber hinaus ist auf die Kontinuität der Radverkehrsführung zu achten. Engstellen, Knotenpunkte und Problembereiche sollten möglichst nicht ausgeklammert werden.

Die **Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn** (Nr. ② und ③ in Tab. 1) eignen sich vor allem in Bereichen mit vielfältigen Nutzungsüberlagerungen, einer Vielzahl von Ein- und Ausfahrten bzw. hohen Fußverkehrsaufkommen. Durch die Führung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs wird in der Regel ein hohes Sicherheitsniveau erreicht. Von zentraler Bedeutung ist dabei die Gewährleistung eines ausreichenden Sicherheitsabstandes zu parkenden Fahrzeugen (Sicherheitstrennstreifen 0,50 – 0,75 m). Es bestehen gute Rahmenbedingungen für eine direkte Radverkehrsführung an Knotenpunkten. Bei der Umsetzung bedarf es einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit, um eine möglichst breite Akzeptanz erreichen zu können.

Haupteinsatzbereich für **Führungsformen im Seitenraum** (Nr. ⑤ bis ⑨ in Tab. 1) bilden vor allem hoch belastete Straßen mit geringen Nutzungsüberlagerungen mit dem Fußverkehr und möglichst wenigen, hochbelegten Ein- und Ausfahrten. Bei Radwegen ist vor allem auf eine sichere Führung an Knotenpunkten, Einmündungen sowie Ein- und Ausfahrten zu achten.

Nicht benutzungspflichtige Radwege (ohne Schild siehe Nr. ⑤ in Tab. 1) sind keine Radwege zweiter Klasse. Für diese gelten die gleichen Qualitätsanforderungen, wie für benutzungspflichtige Radwege (siehe Nr. ⑥ in Tab. 1). Zur Fahrbahn und zum Parken hin ist jeweils ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 – 0,75 m) vorzusehen. Als Abgrenzung zum Gehweg genügt ein anforderungsgerecht ausgeführter Begrenzungstreifen (taktile und visuell erkennbar), welcher der lichten Breite des Gehweges zugeordnet ist.

Eine **gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr** ist innerorts (siehe Nr. ⑦ bis ⑨ in Tab. 1) nur dort vertretbar, wo eine geringe Netzbedeutung und Aufenthaltsfunktion existieren. Darüber hinaus sind in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (FGSV, 2010) verschiedene Ausschlusskriterien und in Abhängigkeit von der Breite Einsatzgrenzen (z. B. max. 80 Fußgänger und Radfahrer in der Spitzenstunde bei einer Breite von 2,50 m) festgehalten. Auch hier ist eine sichere Führung an Knotenpunkten von zentraler Bedeutung.

Eine Sonderform bilden einseitige straßenbegleitende **Zweirichtungsradwege**. Während diese außerorts die Regellösung darstellen, sollen sie gemäß Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (Bundesrepublik Deutschland, 2001 zuletzt geändert November 2021) innerorts nur im begründeten Ausnahmefall zur Anwen-

dung kommen. Zudem sollten derartige Radverkehrslösungen ausschließlich in Form eines zusätzlichen nichtbenutzungspflichtigen Angebotes (nichtbenutzungspflichtiger Radweg oder Gehweg „Rad frei“) vorgesehen werden. Hintergrund hierfür bilden die innerorts deutlich erhöhten Konfliktpotenziale mit dem Fußverkehr sowie an Knotenpunkten bzw. Ein- und Ausfahren. Aktuelle Untersuchungen zeigen, dass das Unfallrisiko legal bzw. illegal linksfahrender Radfahrer doppelt bis viermal so hoch ist, wie das von in Fahrtrichtung rechts Rad fahrenden (PGV-Alrutz, 2015).

Der Haupteinsatzbereich des **Mischverkehrs auf der Fahrbahn** (siehe Nr. ① in Tab. 1) liegt in Arealen mit geringen Verkehrsaufkommen und zumeist Niedriggeschwindigkeitsniveau, vorrangig im Anlieger- und Nebenstraßennetz. Prinzipiell besteht auch im Haupt- und Erschließungsstraßennetz die Möglichkeit, durch eine Absenkung des zulässigen Geschwindigkeitsniveaus, die Rahmenbedingungen für die gemeinsame Nutzung der Fahrbahn durch den Kfz- und Radverkehr zu verbessern. Allerdings ist eine derartige Absenkung nur dann umsetzbar, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko erheblich übersteigt. Dies kann der Fall sein, wenn trotz Bedarf (siehe Abb. 32) eine gesonderte Radverkehrsführung nicht umsetzbar ist bzw. kein verkehrssicherer Verkehrsablauf gewährleistet werden kann.

Für wichtige Hauptachsen des Radverkehrs bilden **Fahrradstraßen** (siehe Nr. ④ in Tab. 1) ein weiteres Element der Radverkehrsförderung. Diese sind per Definition erst einmal dem Radverkehr vorbehalten. Die Einrichtung von Fahrradstraßen ist bei hoher oder zu erwartend hoher Radverkehrsdichte möglich. Anderer Fahrzeugverkehr kann bei Bedarf mittels Zusatzzeichen zugelassen werden. Eine Unterbindung von Kfz-Durchgangsverkehren mittels verkehrsorganisatorischer oder baulicher Maßnahmen (verschränkte Einbahnstraßen, Diagonalsperre etc.) ist – sollten entsprechende Nutzungen stattfinden – zu empfehlen.

Für Bereiche, in denen eine Separation oder Teilseparation des Radverkehrs erforderlich wäre, diese aufgrund zu geringer Flächenverfügbarkeiten jedoch nicht umgesetzt werden kann, ist die Markierung einer sog. **Piktogrammspur** denkbar. Hierbei werden in regelmäßigen Abständen Radpiktogramme auf der Fahrbahn aufgebracht. Neben der besseren Erkennbarkeit der Nutzung des Straßenraumes durch den Radverkehr ergeben sich vor allem in Konfliktbereichen mit dem ruhenden Verkehr Vorteile (größerer Abstand zu parkenden Fahrzeugen).

Nichtbenutzungspflichtige Führungsformen (Nr. ②, ⑤, ⑦ und ⑧ in Tab. 1) sind kombinierbar. So kann beispielsweise parallel zu einem Schutzstreifen ein nichtbenutzungspflichtiger Radweg vorgesehen oder der Gehweg für den Radverkehr freigegeben werden. Damit wird den unterschiedlichen Nutzergruppen besser Rechnung getragen.

Eine Benutzungspflicht sollte generell nur dort angeordnet werden, wo dies aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufes tatsächlich erforderlich

ist und wo die Mindestanforderungen (Breite, Oberflächenbeschaffenheit, Konfliktarme Führung an Knotenpunkten) eingehalten sind.

Aufgrund der anlagenbedingten Nutzungseinschränkungen (Schrittgeschwindigkeit für den Radverkehr) sollte die **Freigabe des Gehweges für den Radverkehr** (siehe Nr. ⑦ in Tab. 1) lediglich eine Ausnahme- bzw. Übergangslösung bilden. Eine Kennzeichnung nichtbenutzungspflichtiger gemeinsam mit dem Fußverkehr genutzter Flächen (siehe Nr. ⑧ in Tab. 1) ist auch durch eine regelmäßige Markierung von Piktogrammen möglich (siehe hierzu auch Kapitel 7.2.1 „Ausweisung von Nutzungsrechten auf gemeinsamen Flächen“).

Auch im **Außerortsbereich** leitet sich die Notwendigkeit von Radverkehrsanlagen aus dem vom Kfz-Verkehr verursachten Gefährdungspotenzial für den Radverkehr ab. Entscheidende Kenngrößen hierfür bilden wiederum das Kfz-Verkehrsaufkommen und das Geschwindigkeitsniveau. Darüber hinaus ist jedoch auch die Entwurfsklasse der jeweiligen Straße gemäß den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen, RAL (FGSV, 2012) relevant.

Für die Entwurfsklassen 1 und 2 (Fernverkehrsstraße bzw. überregionale Straße) wird in den ERA (FGSV, 2010) generell eine straßenunabhängige Radverkehrsführung empfohlen. Für die Entwurfsklasse 3 (Straßen zur Abwicklung regionaler Verkehre) ist eine straßenunabhängige Führung im Allgemeinen notwendig:

- » bei 100 km/h bei einem DTV > 2.500 Kfz/24h
- » bei 70 km/h bei einem DTV > 4.000 Kfz/24h
- » bei einer besonderen Netzbedeutung

Im Verlauf von Landstraßen der Entwurfsklasse 4 (Nahbereichsstraßen) werden in der Regel keine fahrbahnbegleitenden Radwege angelegt. Es sei denn es bestehen besondere Rahmenbedingungen im Schülerverkehr oder aufgrund von erheblichem Freizeitradverkehr.

Im Außerortsbereich bilden einseitige benutzungspflichtige gemeinsame Geh- und Radwege, welche in beiden Richtungen genutzt werden, den Regelfall. Diese werden zumeist durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn abgesetzt geführt. Nichtbenutzungspflichtige oder auch beidseitige Radwege sind jedoch grundsätzlich ebenfalls denkbar. Radfahrstreifen und Schutzstreifen sind hingegen in Deutschland aktuell im Außerortsbereich nicht zulässig.

7 Maßnahmenkonzept

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestands- und Konfliktanalyse (siehe Kapitel 3) sowie den aktuellen und zukünftigen planerisch-strategischen Rahmenbedingungen und Leitlinien (siehe Kapitel 4) wurden die notwendigen Maßnahmen für die Schaffung einer sicheren und attraktiven Radverkehrsinfrastruktur in der Stadt Pößneck erarbeitet. Diese untergliedern sich in folgende Themenschwerpunkte:

Kapitel 7.1 Radverkehrsanlagen im Zuge von Hauptverkehrsstraßen

Kapitel 7.2 Verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Kapitel 7.3 Weitere infrastrukturelle Maßnahmen

Kapitel 7.4 Schaffung radverkehrstauglicher Fahrbahnoberflächen

Kapitel 7.5 Verbesserung der Radabstellmöglichkeiten

Kapitel 7.6 Optimierung der Angebote für den touristischen Radverkehr

Kapitel 7.7 Systematische Radverkehrsförderung

Nachfolgend werden die konkreten Maßnahmen in den einzelnen Themenfeldern erläutert. Eine Gesamtmaßnahmenübersicht findet sich in den Anlagen 3 (Übersichtskarte) und 4 (Maßnahmentabelle). Die Priorisierung der Maßnahmen wird in Kapitel 8 erläutert.

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

Generell ist hierbei zu berücksichtigen, dass gemäß Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes ein Handlungserfordernis aus Gründen der Verkehrssicherheit bereits dann vorliegt, wenn

„...eine konkrete Gefahr besteht, die sich aus den besonderen örtlichen Verhältnissen ergibt.“ (BVerwG, 23.09.2010)

Für die Umsetzung von Maßnahmen im Zuge der Bundes- und Landesstraßen ist zu berücksichtigen, dass eine Zustimmung des Freistaates Thüringen als zuständiger Baulastträger erforderlich ist. Die Umsetzung verkehrsrechtlicher Maßnahmen obliegt der jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörde.

7.1 Radverkehrsanlagen im Zuge von Hauptverkehrsstraßen

Im Zuge verschiedener Hauptverkehrsstraßen existieren trotz hoher Kfz-Verkehrsaufkommen aktuell keine sicheren Anlagen für den Radverkehr. Für einzelne Abschnitte ist gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (FGSV, 2010) eigentlich eine Teilseparation bzw. Separation des Radverkehrs erforderlich (siehe Kapitel 6).

Nachfolgend werden die Rahmenbedingungen und Handlungsoptionen für die Schaffung von Radverkehrsanlagen im Zuge des Hauptstraßennetzes erläutert. In verschiedenen Straßenabschnitt wird dies aufgrund der städtebaulich räumlichen Rahmenbedingungen nicht möglich sein. Hier sind stattdessen ergänzende verkehrsorganisatorische Maßnahmen (siehe Kapitel 7.2) notwendig.

7.1.1 Straßenbegleitende Radwege außerorts

Im Außerortsbereich besteht im Amtsbereich der Stadt Pößneck lediglich punktuell Handlungsbedarf. Im Verlauf der B 281 sind im Stadtgebiet jeweils straßenbegleitende Radwege vorhanden. Parallel zur L 1108 steht mit dem Orlaradweg ein attraktives Angebot für den Radverkehr zur Verfügung. Über eine Querverbindung ist auch die Anbindung der Motocross-Strecke am nördlichen Ortsrand gewährleistet. Für die Verbindungen nach Ranis ist ebenfalls eine Priorisierung von Routen abseits des Hauptstraßennetzes zu empfehlen.

Im Verlauf der L 1102 ist zwischen Pößneck und Wernburg der Bau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges dringend erforderlich. Die Entfernungen sind gering und sowohl für den Rad- als auch für den Fußverkehr relevant. Diese gilt insbesondere auch für den Schülerverkehr.

Weiterer Handlungsbedarf besteht für die B 281 östlich des Stadtgebietes im Teilabschnitt zwischen dem Abzweig nach Rehmen und Oppurg. Hier ist im Bestand kein Radverkehrsangebot vorhanden. Angesichts eines Verkehrsaufkommens von ca. 12.828 Kfz/24h (TLBV, 2015) bedarf es hier jedoch eines straßenbegleitenden Radweges. Durch den ca. 500 m nördlich parallel verlaufenden Orla-Radweg wird die Angebotslücke zwar teilweise kompensiert, allerdings kann dieser ein Radverkehrsangebot entlang der Bundesstraße nicht vollwertig ersetzen. Die B 281 bildet auch für den Radverkehr die schnellste und direkteste Verbindung zwischen Pößneck und Oppurg. Zudem ist über den Orlaradweg eine Anbindung von Nimritz bzw. Pößneck-Ost nur unzureichend gewährleistet.

7.1.2 Ergänzung der Radverkehrsinfrastruktur innerorts

Im Innerortsbereich bestehen in Pößneck aufgrund fehlender bzw. unzureichender Radverkehrsangebote deutlich größere Konflikte als im Außerortsbereich. Einerseits mit dem Fußverkehr durch die zugelassene oder unzulässige Mitbenutzung der Seitenbereiche, andererseits mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn sowie an Knotenpunkten bzw. Ein- und Ausfahrten. Problematisch ist dabei teilweise auch die fehlende Wahrnehmung des Radverkehrs im Straßenraum.

Ziel für die kommenden Jahre sollte es sein, die Rahmenbedingungen für den Radverkehr in der Stadt Pößneck deutlich zu verbessern. Dabei ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit von besonderer Bedeutung. Gleichzeitig sollen Nutzungskonflikte mit dem Fußverkehr abgebaut werden. Hierzu sind auch die allgemeinen As-

pekte zur integrierten Straßenraumgestaltung (siehe hierzu auch Kapitel 7.1.3) zu berücksichtigen.

Nachfolgend werden die Handlungsoptionen und Rahmenbedingungen für die Schaffung zusätzlicher Radverkehrsanlagen im Zuge des innerörtlichen Hauptstraßennetzes straßenabschnittsbezogen erläutert:

Neustädter Straße

zwischen Jeaner Straße und Im Tümpfel

Die Neustädter Straße bildet die Hauptverbindung zwischen Pößneck-Ost und der Altstadt. Entsprechend bestehen sowohl für den Kfz- als auch für den Radverkehr hohe Nutzungsanforderungen. Im Teilabschnitt zwischen Jeaner Straße und Im Tümpfel sind aktuell keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Parallel stehen vergleichsweise großzügige Fahrbahnbreiten zur Verfügung. Diese sollten perspektivisch zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für Radverkehr umgenutzt werden.



Abb. 33 Fotomontage Schutzstreifenmarkierung Neustädter Straße

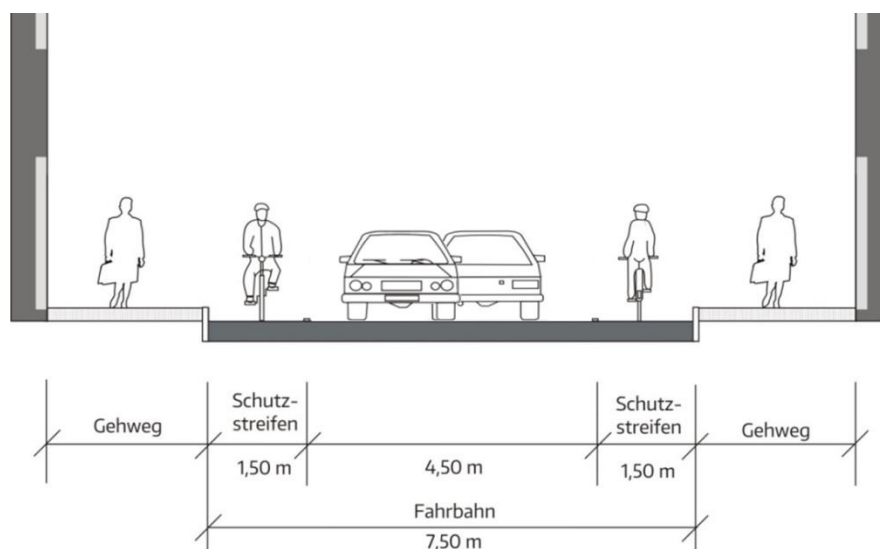


Abb. 34 Flächenbedarf / Straßenraumaufteilung mit Schutzstreifen

Entsprechend ist für die Neustädter Straße im Teilabschnitt zwischen Jeaner Straße und Im Tümpfel die Markierung von beidseitigen Schutzstreifen mit einer Breite von jeweils mindestens 1,50 m zu empfehlen (siehe Abb. 33). Die hierfür notwendige Mindestfahrbahnbreite von 7,50 m (siehe Abb. 34) ist durchgehend vorhanden.

Zwischen den beiden Schutzstreifen verbleibt eine sog. Kernfahrbahn mit einer Breite von mindestens 4,50 m, welche für den Begegnungsfall Pkw / Pkw zumeist ausreichend ist. Im Begegnungsfall größerer Fahrzeuge dürfen die Schutzstreifen mit befahren werden. Diese bilden weiterhin einen Teil der Fahrbahn. Wesentlicher Vorteil der Schutzstreifen ist, dass durch diesen die Wahrnehmung und Akzeptanz des Radverkehrs im Straßenraum deutlich erhöht wird. Unabhängig von der Schutzstreifenmarkierung ist durch überholende Fahrzeuge weiterhin der notwendige Sicherheitsabstand zum Radverkehr (ca. 1,50 m) einzuhalten.

Generell sollte daher darauf orientiert werden, bei Fahrbahnbreiten von mehr als 7,50 m die zusätzlichen Fahrbahnflächen eher den Schutzstreifen zuzuordnen. Die Kernfahrbahnbreite sollte hingegen, um zu enge Überholabstände zu vermeiden, im Breitenbereich zwischen 4,50 – 5,00 m verbleiben.

Parallel zum Schutzstreifen sollte eine auffällige Gestaltung der Einmündungen sowie Ein- und Ausfahrten erfolgen (siehe hierzu auch Kapitel 7.3.1). Perspektivisch sollte auch für den östlich angrenzenden Teilabschnitt der Neustädter Straße bis zur B 281 eine Schutzstreifenmarkierung angestrebt werden. Allerdings ist hierzu eine Neuaufteilung des Straßenraumes erforderlich (siehe Kapitel 7.1.3).

Bahnhofstraße / Raniser Straße

zwischen Dr.-Wilhelm-Külz-Straße und Im Hain

Auch im Verlauf des Straßenzuges Bahnhofstraße / Raniser Straße befinden sich die Verkehrsaufkommen in einem Bereich, in welchem eine Teilseparation sinnvoll ist. Allerdings sind hier die zur Verfügung stehenden Fahrbahn- und Straßenraumbreiten für eine Markierung beidseitiger Schutzstreifen nicht ausreichend.

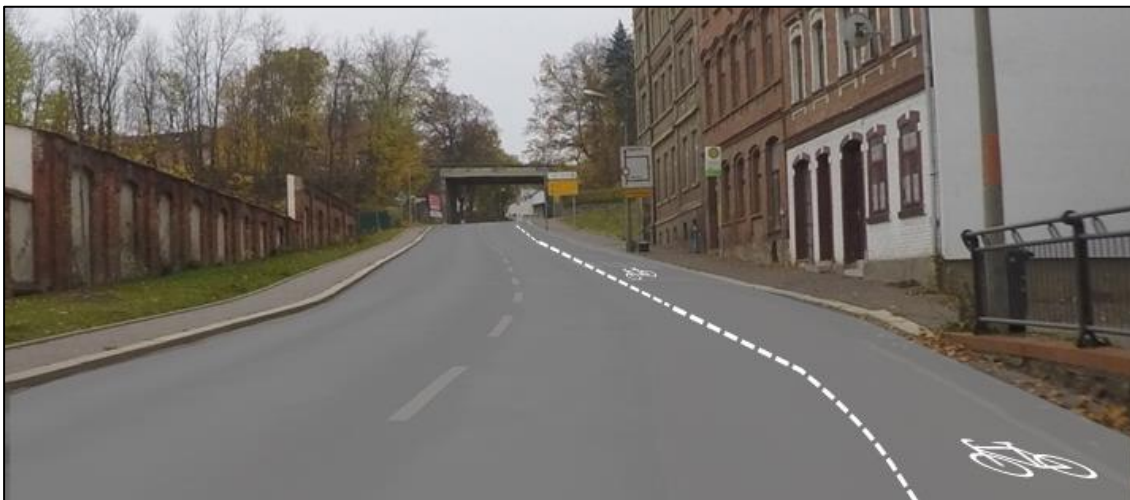


Abb. 35 Fotomontage Schutzstreifenmarkierung Raniser Straße

Angesichts der konkreten Rahmenbedingungen ist jedoch eine einseitige Markierung sinnvoll. Bedingt durch die Steigungssituation ergeben sich in stadtauswärtiger Fahrtrichtung geringe Fahrgeschwindigkeiten und entsprechend ein höherer Flächen- bzw. Schutzbedarf für den Radverkehr. Entsprechend ist in bergwärtiger Fahrtrichtung die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens zu empfehlen. Dieser sollte im Optimalfall von der Dr.-Wilhelm-Külz-Straße bis zum Abzweig des Straßenzuges Im Hain geführt werden.

In talwärtiger Fahrtrichtung sind die Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen Kfz- und Radverkehr deutlich geringer. Entsprechend sind hier auch die Konfliktpotenziale nicht so hoch.

Alexander-Puschkin-Straße / Straße des Friedens

zwischen Raniser Straße und Werneburger Weg

Im Verlauf des abzweigenden Straßenzuges Alexander-Puschkin-Straße / Straße des Friedens bestehen ähnliche Rahmenbedingungen, wie im Verlauf der Bahnhofstraße / Raniser Straße. Durch die Steigung besteht ebenfalls in stadtauswärtiger Fahrtrichtung ein erhöhter Schutzbedarf für den Radverkehr. Die Fahrbahnbreite ist für beidseitige Schutzstreifen nicht ausreichend. Entsprechend ist auch hier die Markierung eines Schutzstreifens in bergwärtiger Richtung zu empfehlen.

Kurzackerstraße

zwischen Neustädter Straße und Friedrich-Engels-Straße

Auch im Verlauf der Kurzackerstraße bietet sich für den Steigungsabschnitt zwischen Neustädter Straße und Friedrich-Engels-Straße die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens in bergwärtiger Richtung an.



Abb. 36 Fotomontage Schutzstreifenmarkierung Kurzackerstraße

Wernburger Weg

zwischen Tuchmacherstraße und Friedrich-Engels-Straße

Ein weiterer kurzer Anstieg mit potenzialen für eine einseitige Schutzstreifenmarkierung findet sich im Verlauf des Wernburger Weges im Teilabschnitt zwischen Tuchmacherstraße und Friedrich-Engels-Straße.

Orlamünder Straße

zwischen Saalfelder Straße und An der Warthe

Im Verlauf der Orlamünder Straße sind die Rahmenbedingungen deutlich komplexer. Maßgebend ist hierbei das auf der Westseite angeordnete Gehwegparken. Durch dieses ergeben sich für den talwärtigen Radverkehr in Richtung Stadtzentrum erhebliche Gefährdungspotenziale beim Öffnen der Fahrzeugtüren (Dooring). Sofern die Rad fahrenden keinen ausreichenden Abstand zu den parkenden Fahrzeugen einhalten, haben sie keine Möglichkeit rechtzeitig zu reagieren. In Kombination mit den erhöhten Fahrgeschwindigkeiten bergab ergeben sich daraus zusätzliche Gefährdungspotenziale.



Abb. 37 Fotomontage Markierungsvorschlag Orlamünder Straße



Abb. 38 Beispiel Sicherheitsabstand Parken bzw. Piktogrammspur

Diese gilt es zu reduzieren. Eine generelle Aufhebung der Parkmöglichkeiten ist angesichts der Zahl der Stellplätze aktuell aus Sicht der Stadt Pößneck nicht realistisch. Die Markierung eines Schutzstreifens in bergwärtige Richtung scheidet damit ebenfalls aus.

Um auch bei einer Beibehaltung der Stellplätze die Konfliktpotenziale für den Radverkehr reduzieren zu können, sollte gegenüber den parkenden Fahrzeugen ein Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von mindestens 0,50 m besser 0,75 m markiert werden. Parallel sollte über eine Piktogrammspur bzw. Piktogrammkette verdeutlicht werden, wo die Nutzung für den talwärts fahrenden Radverkehr vorgesehen ist (siehe Abb. 37 und Abb. 38). Eine entsprechende Markierung in der Gegenrichtung kann gleichzeitig auch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den bergwärtigen Radverkehr beitragen.

7.1.3 Integrierte Straßenraumgestaltung

Im Hauptstraßennetz, wie auch im Verlauf der Erschließungs- und Anliegerstraßen, ist eine städtebauliche Gestaltung der Straßenräume notwendig, welche sich an den Vorgaben der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS (FGSV, 2006) orientiert. In diesen wird einleitend festgehalten:

„Planung und Entwurf von Stadtstraßen müssen sich an Zielstellungen orientieren, die sich aus der Bewohnbarkeit und Funktionsfähigkeit der Städte und Gemeinden ergeben und eine ausgewogene Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche an den Straßenraum verfolgen. Dabei wird es vielfach – vor allem in Innenstädten – notwendig sein, die Menge des motorisierten Individualverkehrs oder zumindest die Ansprüche an Geschwindigkeit und Komfort zu reduzieren und den Fußgänger- und Radverkehr sowie den öffentlichen Personenverkehr zu fördern.“ (FGSV, 2006)

In einzelnen Hauptstraßenabschnitten ist eine komplexe Umgestaltung des Straßenraumes unter Berücksichtigung des Radverkehrs notwendig. Im Rahmen der konkreten Planungen sind komplexe Nutzungs- und Gestaltungsanforderungen anhand der jeweiligen örtlichen Rahmenbedingungen zu diskutieren. Wichtige Hinweise aus Sicht der Radverkehrsförderung werden nachfolgend zusammengefasst:

Karl-Marx-Straße

zwischen Saalfelder Straße und graphischem Betrieb

Im Verlauf des Straßenzuges Karl-Marx-Straße / Dr. Wilhelm-Külz-Straße ist im östlichen Teilabschnitt bereits im Bestand ein Nutzungsrecht im Seitenraum vorhanden. Im westlichen Teilbereich existieren hingegen keine Radverkehrsanlagen. Im Rahmen einer Neuaufteilung des Straßenraumes ist eine Verbreiterung des nördlichen Seitenraumes geplant bzw. aktuell in Umsetzung. Damit wird zukünftig auch im Teilabschnitt zwischen Saalfelder Straße und graphischem Betrieb ein Radverkehrsangebot im Seitenraum ermöglicht. Dieses sollte als Nutzungsrecht ausgeführt werden (siehe Kapitel 7.2.1). Darüber hinaus ist an den Knotenpunkten sowie

Ein- und Ausfahrten die Nutzung durch den Radverkehr im Seitenraum deutlich zu kennzeichnen bzw. baulich zu untersetzen (siehe Kapitel 7.3.1).

Dies gilt gleichermaßen auch für den östlich anschließenden Bestandsabschnitt zwischen graphischem Betrieb und Bahnhofstraße. Hier bedarf es zudem einer Verbesserung der Oberflächen sowie Reduzierung von Engstellenbereichen bzw. Einbauten. Die bestehende Straßenraumbegrünung ist dabei jedoch zu erhalten.

Ernst-Thälmann-Straße

zwischen Mühlstraße und Gerberstraße

In der Ernst-Thälmann-Straße zwischen Mühlstraße und Gerberstraße dominieren aktuell die Nutzungsanforderungen des Kfz-Verkehrs. Die Fahrbahnflächen sind unnötig breit. Entsprechend ist hier eine grundsätzliche Neugestaltung bzw. Neuaufteilung des Straßenraumes zu empfehlen.

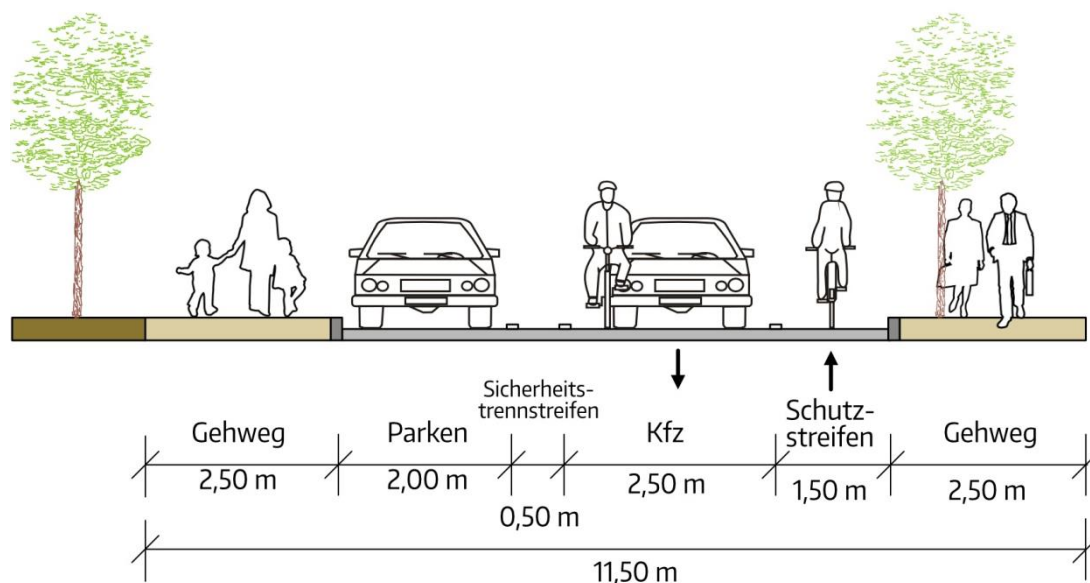


Abb. 39 Vorschlag Querschnittsaufteilung Ernst-Thälmann-Straße

Hierbei sollten von vornherein die Rahmenbedingungen für eine Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr in der Gegenrichtung geschaffen werden. Angesichts der Bedeutung der Ernst-Thälmann-Straße für den Kfz-Verkehr ist dabei die Schaffung eines durchgehenden Schutzraumes sinnvoll. Für den Radverkehr entgegen der Einbahnstraßenstraßenrichtung ist entsprechend die Markierung eines Schutzstreifens zu empfehlen (siehe Abb. 39). Das Parken muss hierzu auf einer Fahrbahnseite konzentriert werden. Zwischen dem Parkstreifen und dem Fahrstreifen empfiehlt sich die Markierung eines Sicherheitstrennstreifens.

Weiterer Handlungsbedarf besteht im Bereich des Knotenpunktes B 281 / Ernst-Thälmann-Straße / Gerberstraße (siehe Kapitel 7.3.1).

Neustädter Straße

zwischen Jenaer Straße und B 281

Während im Teilabschnitt zwischen Jeaner Straße und Im Tümpfel die Fahrbahnflächen ausreichend breit sind, um einen Schutzstreifen markieren zu können, ist dies im östlich anschließenden Teilabschnitt der Neustädter Straße bis zur B 281 nicht der Fall. Hier bedarf es einer grundlegenden Neuaufteilung des Straßenraumes. Die notenwendigen Flächen für eine durchgehende Verbreiterung der Fahrbahn auf 7,50 m sind jedoch vermutlich vorhanden.

Die bestehenden Busbuchten sind ohnehin in Frage zu stellen. Die verbleibenden Restgehwegbreiten sind sowohl für den Fußverkehr als auch unter Berücksichtigung der Nutzungsanforderungen Rad fahrender Kinder zu schmal. Darüber wird in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen bezüglich der Wahl der Haltestellenform ohnehin folgendes festgehalten:

„Wegen der überwiegenden Vorteile sollen Haltestellenkaps auch an angebauten Hauptverkehrsstraßen möglichst häufig und regelmäßig angewendet werden. Auch der Rückbau von Busbuchten zu Haltestellenkaps kann in der Regel als Verbesserung der kommunalen Verkehrsverhältnisse betrachtet werden.“ (FGSV, 2006)

Perspektivisch ist daher auch für die Neustädter Straße im Teilabschnitt zwischen Jenaer Straße und B 281 eine Markierung beidseitiger Schutzstreifen mit einer Breite von jeweils 1,50 m zu empfehlen. Im Rahmen einer integrierten Neugestaltung des Straßenraumes ist hierbei eine Verbreiterung der Fahrbahn auf insgesamt 7,50 m erforderlich.

Erschließungs- und Nebenstraßennetz

Darüber hinaus bedarf es auch im Erschließungs- und Nebenstraßennetz einer durchgehenden Berücksichtigung der Nutzungsanforderungen des Radverkehrs. Daher sollten generelle Vorgaben für die Straßenraumgestaltung im nachgeordneten Straßennetz erarbeitet und anschließend kontinuierlich umgesetzt werden.

Die Straßenraumgestaltung muss sich hier an den Zielstellungen der Verkehrsberuhigung orientieren. Damit können die Wohnqualität erhöht und die Straßenräume als Orte für Aufenthalt und Kommunikation gestärkt werden. Wichtig ist dabei, dass die befestigten Flächen unter Berücksichtigung der verkehrlichen Anforderungen nicht so breit wie möglich, sondern nur so breit wie nötig dimensioniert werden. Eine besondere Bedeutung hat die Gestaltung der Knotenpunkte. Hier bedarf es gestalterischer Maßnahmen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit und damit zur Reduzierung von Konfliktpotenzialen.

Nachfolgende Gestaltungselemente könnten dabei u. a. zur Verkehrsberuhigung im Erschließungs- und Nebenstraßennetz angewendet werden (siehe auch Abb. 40):

- » Aufpflasterungen / Fahrbahnanhebungen im Knotenpunktbereich
- » Einengungen / Gehwegvorstreckungen
- » Straßenraumbegrünung / Baumtore
- » Fahrgassenversatz / versetztes Parken

- » Ordnung / Abgrenzung der Flächen für den ruhenden Verkehr
- » Materialdifferenzierung
- » weiche Bordkanten / ggf. Gestaltung als Mischverkehrsfläche
- » horizontale Verkehrszeichen (Wiederholung als Markierung auf der Fahrbahn, „Haifischzähne“ an gleichrangigen Kreuzungen)



Abb. 40: Beispiele für geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen im Nebennetz

Durch den Einsatz dieser Gestaltungselemente ergibt sich eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung. Diese ist flächenhaft anzustreben und kann durch einen wiederkehrenden Einsatz erreicht werden.

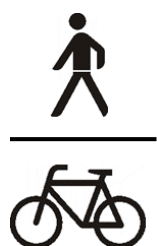
7.2 Verkehrsorganisatorische Maßnahmen

7.2.1 Ausweisung von Nutzungsrechten auf gemeinsamen Flächen

Für Flächen, welche vom Radverkehr nichtbenutzungspflichtig befahren werden dürfen, wurde bisher in der Regel eine Beschilderung des Gehweges mit dem Zusatzzeichen „Rad frei“ vorgenommen. In den Erläuterungen der Straßenverkehrsordnung zum Zeichen 239 „Gehweg“ heißt es:

„Ist durch Zusatzzeichen die Benutzung eines Gehweges für eine andere Verkehrsart erlaubt, muss diese auf den Fußgängerverkehr Rücksicht nehmen. Der Fußgängerverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig muss der Fahrverkehr warten; er darf nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren.“
(Bundesrepublik Deutschland, 2001 zuletzt geändert November 2021)

Durch die Einschränkungen bezüglich des zulässigen Geschwindigkeitsniveaus bildet die Gehwegfreigabe jedoch keine effektive Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs. Eine Anwendung ist lediglich dort sinnvoll, wo auf kurzen Abschnitten im Bereich von Gefahren- oder Engstellen explizit ein Niedriggeschwindigkeitsniveau angestrebt wird.



Zur Gewährleistung eines Nutzungsrechtes für den Radverkehr auf längeren Abschnitten ist die Gehwegfreigabe nicht geeignet. Hier sollte das Nutzungsrecht stattdessen durch eine Markierung von Piktogrammen auf dem Gehweg verdeutlicht werden. Eine entsprechende Regelung wird beispielsweise in Nordrhein-Westfalen bereits seit längerem genutzt. Im Rahmen der letzten Novellierung wurde die Markie-

rungslösung auch in die Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung aufgenommen. Hier heißt es nunmehr:

„Gemeinsame Geh- und Radwege ohne Benutzungspflicht können durch Aufbringung der Sinnbilder „Fußgänger“ und „Radverkehr“ gekennzeichnet werden.“ (Bundesrepublik Deutschland, 2001 zuletzt geändert November 2021)

Für die aktuell als Gehweg „Rad frei“ beschilderten Straßenabschnitte im Stadtgebiet sollte möglichst zeitnah eine Anpassung der Verkehrsorganisation im Sinne der Markierungslösung erfolgen. Bei neuen nicht benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen ist jeweils abzuwägen, ob aufgrund der konkreten Rahmenbedingungen eine Geschwindigkeitsbegrenzung / Schrittgeschwindigkeit notwendig ist oder nicht.

7.2.2 Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

In verschiedenen Straßenabschnitten im Stadtgebiet ist unter Berücksichtigung der Nutzungsanforderungen des Radverkehrs wie auch weiterer Nutzergruppen insbesondere des Fußverkehrs im Sinne einer Minimierung der Gefahren- und Konfliktpotenziale aus verkehrsplanerischer Sicht eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sinnvoll.

Ausgangspunkt bildet § 45 StVO. Hier wird ausgeführt:

„Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. [...] wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung [...] erheblich übersteigt.“ (Bundesrepublik Deutschland, 2013 zuletzt geändert 2021)

Im BLFA-StVO wurde in der Sitzung am 25./ 26.09.2018 im Zusammenhang mit der radverkehrsfreundlichen Überarbeitung der StVO von der Vorsitzenden ausgeführt, dass mit Bezug auf § 45 Abs. 9 StVO unter dem Aspekt der Abwicklung eines verkehrssicheren Verkehrsablaufes auf Hauptverkehrsstraßen beim Fehlen einer Radverkehrsführung die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung als mögliche Maßnahme in Frage kommt.

Unter Berücksichtigung der konkreten Rahmenbedingungen ist in der Stadt Pößneck eine Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für folgende Straßenabschnitte zu empfehlen:

» Saalfelder Straße (innerorts 30 km/h)

zwischen Mühlenbachstraße und Schlettweiner Straße

Die B 281 wird zwischen Pößneck und Krölpa täglich von ca. 10.500 Kfz befahren (TLBV, 2015). Von ähnlichen Verkehrsaufkommen ist auch für den anschließenden Innerortsbereich auszugehen. Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ist bei derartigen Verkehrsmengen eine Separation des Radverkehrs

anzustreben. Diese ist angesichts der städtebauliche-räumlichen Rahmenbedingungen nicht umsetzbar. Zudem bestehen im Bereich der Doppelkurve Saalfelder Straße / Karl-Marx-Straße / Mühlbachstraße weitere Probleme und Konflikte insbesondere im Hinblick auf die Sichtbedingungen sowie die Querungsbedingungen. Hiervon betroffen ist u. a. auch der Saale-Orla-Radweg. Entsprechend sollte die bestehende Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für den Schwerverkehr auf den Gesamtverkehr ausgedehnt werden.

» **Jenaer Straße (innerorts 30 km/h)**
zwischen Orlaweg und Lidl-Einkaufsmarkt

Auch im Bereich der Jenaer Straße bestehen Einschränkungen im Bereich der Querung des Saale-Orla-Radweges. Wie im Rahmen der Analyse bereits beschrieben, bestehen Einschränkungen der Sichtbedingungen. Zudem sind im südlich angrenzenden Abschnitt teilweise zu schmale bzw. punktuell auch keine Gehwege vorhanden. Hierdurch ergeben sich u. a. auch Einschränkungen für Rad fahrende Kinder. Zumal im betreffenden Abschnitt eine Kindertageseinrichtung angesiedelt ist. In Bezug auf besonders schützenswerte Einrichtungen wird in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung im Hinblick auf Absatz 9 zu Zeichen 274 folgendes ausgeführt:

„Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken [...] Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306).“ (Bundesrepublik Deutschland, 2001 zuletzt geändert November 2021)

Unter Würdigung aller Aspekte ist eine durchgehende und ganztägige Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für die Jenaer Straße im Abschnitt zwischen Orlaweg und Lidl-Einkaufsmarkt zu empfehlen.

» **Orlaradweg – Verbindung nach Rehmen (außerorts)**

Die aktuelle im Verlauf des Orlaradweges zwischen Orlaweg und Rehmen zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h wird den Nutzungsanforderungen als touristische Hauptradroute nicht gerecht und sollte in Abstimmung mit der Nachbargemeinde abgesenkt werden. Eine mögliche Handlungsoption hierfür bildet die Ausweisung einer Fahrradstraße (siehe hierzu auch Kapitel 7.2.4).

Darüber hinaus besteht im Verlauf verschiedener weiterer Haupt- und Erschließungsstraßen Handlungsbedarf zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten. Die Rahmenbedingungen für den Fußverkehr sowie für Rad fahrende Kinder sind hier vielfach unzureichend, weil Gehwege teilweise nicht vorhanden o-

der zu schmal sind. Konkret sollte eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für folgende Abschnitte geprüft werden:

- » Dorfstraße / Herschdorfer Straße zwischen Reißigweg und Ortsausgang
- » Tannroder Straße zwischen Dorfstraße und HNr. 38
- » Bärleite zwischen Waldstraße und Prof.-Franz-Huth-Straße
- » Lohstraße zwischen Prof.-Franz-Huth-Straße und Am Härlesberg
- » Prof.-Franz-Huth-Straße zwischen Bärleite und Lohstraße
- » Bodelwitzer Weg zwischen Friedrich-Engels-Straße und Neustädter Straße

Die abschließende Entscheidung zur Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkungen obliegt der zuständigen Straßenverkehrsbehörde im Rahmen einer ermessensgerechten Einzelfallentscheidung.

7.2.3 Flächenhafte Verkehrsberuhigung

Abseits des Hauptstraßennetzes sollte das zulässige Geschwindigkeitsniveau an den Zielstellungen der Verkehrsberuhigung orientiert sein. Eine flächenhafte Verkehrsberuhigung mit einer Zonengeschwindigkeitsbegrenzung bildet hier entsprechend den Regelfall. Im § 39 der StVO heißt es hierzu:

„(1a) Innerhalb geschlossener Ortschaften ist abseits der Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) mit der Anordnung von Tempo 30-Zonen (Zeichen 274.1) zu rechnen.“
(Bundesrepublik Deutschland, 2013 zuletzt geändert 2021)

Der Abwägungsgrundsatz in Bezug auf eine konkrete Gefahrenlage existiert für Tempo-30-Zonen explizit nicht. Vielmehr soll die Anordnung auf Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung erfolgen, bei welcher gleichzeitig das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz festgelegt werden soll.

In der Stadt Pößneck ist bisher lediglich vereinzelt eine flächendeckende Verkehrsberuhigung vorhanden. In weiten Teilen der Altstadt sowie in verschiedenen Wohngebieten existieren bisher keine Geschwindigkeitsbegrenzungen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt hier 50 km/h. Damit besteht für den Radverkehr ein erhöhtes Gefährdungspotenzial. Zudem sind die Möglichkeiten zur Freigabe von Einbahnstraßen zur Nutzung durch den Radverkehr in der Gegenrichtung eingeschränkt.

Im Sinne der Radverkehrsförderung sollte entsprechend für folgende Bereiche eine Ausweisung eigener bzw. eine Einbindung in bereits bestehende Tempo-30-Zonen geprüft werden (siehe Abb. 41):

- ① Bereich am westlichen Altstadtrand
- ② Bereich Neustädter Straße / Turmstraße / Tuchmacherstraße
- ③ Bahnhofstraße / Marienstraße

- ④ Kastanienallee / Altenburgring sowie angrenzende Nebenstraßen
- ⑤ Jahnstraße / Wohlfarthstraße
- ⑥ Tuchmacherstraße / Mittelweg sowie angrenzende Nebenstraßen
- ⑦ Südstraße
- ⑧ Köstitzer Straße / Sandgasse
- ⑨ Scheunenstraße sowie angrenzende Nebenstraßen
- ⑩ Hinterer Ettigweg sowie angrenzende Nebenstraßen
- ⑪ Waldstraße / Obere Waldstraße / Rothigsweg (nördlich Bärenleite)
- ⑫ Orlamünder Straße / Im Stengelstal (nördlich An den Kuhteichen)

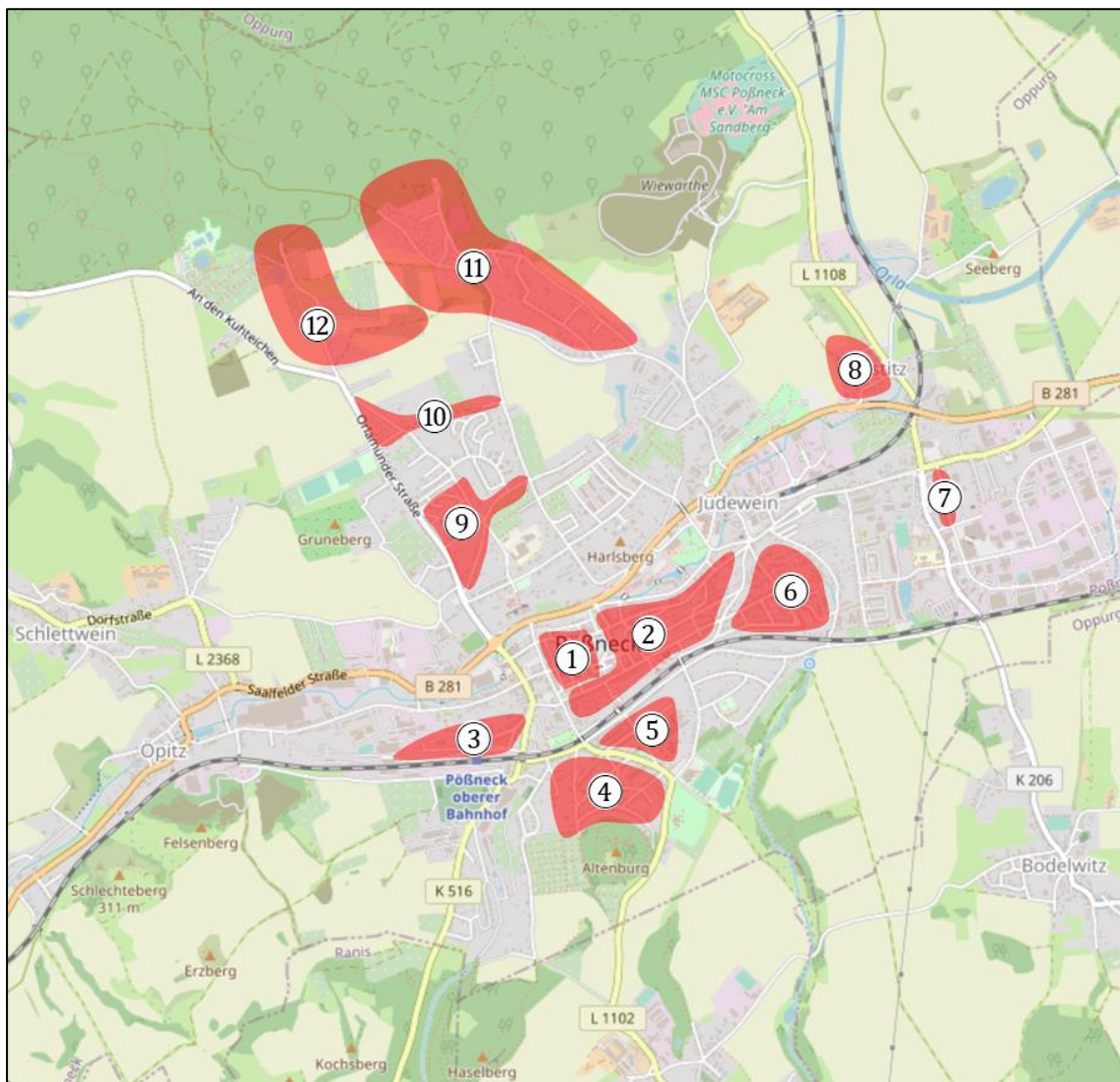


Abb. 41 Anpassungsbedarf flächenhafte Verkehrsberuhigung

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

<http://www.openstreetmap.org/>

Die Möglichkeiten für eine entsprechende Anordnung sind jeweils anhand der konkreten Rahmenbedingungen zu prüfen. Gemäß den Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung dienen Tempo-30-zonen explizit und

„[...] vorrangig dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Fußgänger und Fahrradfahrer.“ (Bundesrepublik Deutschland, 2001 zuletzt geändert November 2021)

Darüber hinaus ist zu beachten, dass die Gewährleistung eines Niedriggeschwindigkeitsniveaus eine Grundvoraussetzung für die Freigabe von Einbahnstraßen zur Nutzung für den Radverkehr in der Gegenrichtung bildet (siehe Kapitel 7.2.5).

Mittel- bis langfristig sowie im Rahmen ohnehin anstehender Aus- und Umbaumaßnahmen sind die lediglichverkehrsorganisatorischen Geschwindigkeitsbeschränkungen parallel durch bauliche Maßnahmen zur Gewährleistung eines Niedriggeschwindigkeitsniveaus zu untersetzen (siehe hierzu auch Kapitel 7.1.3).

7.2.4 Ausweisung von Fahrradstraßen

Fahrradstraßen können einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Radverkehrs auf bestimmten Routen abseits des Hauptstraßennetzes leisten. Gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung kommen Fahrradstraßen

„[...] nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht. Eine hohe Fahrradverkehrsdichte, eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr setzen nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte kann sich dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung einer Fahrradstraße bewirkt wird.“ (Bundesrepublik Deutschland, 2001 zuletzt geändert November 2021)



Abb. 42 Gestaltungsbeispiele Fahrradstraßen

Hierbei muss allerdings berücksichtigt werden, dass mit der Ausweisung einer Fahrradstraße in der Regel Bündelungseffekte durch die verbesserten Rahmenbedingungen für den Radverkehr zu verzeichnen sind.

Haupteinsatzgebiet von Fahrradstraßen bilden Hauptrouten des Radverkehrs im Nebennetz. Die Nutzung durch den Anlieger-Kfz-Verkehr muss zur Gewährleistung der Grundstückerschließung zumeist zugelassen werden. Durchgangsverkehr gilt es auszuschließen bzw. zu unterbinden. Hierzu sind ggf. ergänzende Maßnahmen wie z. B. Durchfahrts- bzw. Diagonalsperren notwendig. Zudem ist über die Beschilderung hinaus eine Kennzeichnung der Fahrradstraßen durch eine deutliche Markierung zu empfehlen (siehe Abb. 42).

In der Stadt Pößneck bietet sich die Ausweisung von Fahrradstraßen insbesondere für einzelne Teilabschnitte des Orla- bzw. Saale-Orla-Radweges an:

» **Schweinitzer Weg (Verb. Rehmen - Köstitz)**

zwischen Orlaweg und östlicher Gemarkungsgrenze

Die Verbindungsstraße zwischen Köstitz und Rehmen darf theoretisch mit 100 km/h befahren werden. Entsprechende Geschwindigkeiten sind mit den vorhandenen Rahmenbedingungen und Nutzungen jedoch nicht verträglich. Bedingt durch Kurven und Kuppen bestehen teilweise eingeschränkte Sichtbedingungen. Zudem ist die Verbindung Bestandteil des Orlaradweges. Die Nutzungsanforderungen durch den touristischen sowie den Freizeitradverkehr sind entsprechend hoch. In Abstimmung mit der Nachbargemeinde sollte daher die Ausweisung einer Fahrradstraße diskutiert werden. Damit könnte für den Außenortsabschnitt ein angemessenes Geschwindigkeitsniveau für den Radverkehr gewährleistet und die Attraktivität deutlich verbessert werden.

» **Orlaweg (Orlaradweg bzw. Saale-Orla-Radweg)**

zwischen Jenaer Straße und nördlicher Gemarkungsgrenze

Auch der Orlaweg ist von zentraler Bedeutung für den touristischen sowie den Freizeitradverkehr. Über eine durchgehende Beschilderung als Fahrradstraße besteht die Möglichkeit die entsprechenden Funktionen im Radverkehrsnetz noch stärker hervorzuheben.

» **Am Mühlenberg / Am Mühl / Mühlbachstraße**

zwischen Saalfelder Straße und Zufahrt Steinbruch

Auch im westlichen Teilabschnitt des Saale-Orla-Radweges ist die Einrichtung einer Fahrradstraße im Verlauf des Abschnittes Am Mühlenberg / Am Mühl / Mühlbachstraße für die Teilabschnitte zwischen den gesonderten Radwegen denkbar. Zentrale Aufgabe bildet hierbei eine Verbesserung der Erkennbarkeit der Bedeutung der entsprechenden Abschnitte für den Radverkehr.

Generell sollte aufbauend auf den Erfahrungen im Rahmen der Umsetzung von Fahrradstraßen in den genannten Straßenabschnitten evaluiert werden, ob perspektivisch weitere Straßenzüge für eine entsprechende Regelung in Frage kommen.

7.2.5 Freigabe von Einbahnstraßen

Ob eine Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden kann, ist jeweils von den konkreten örtlichen Rahmenbedingungen abhängig. Gemäß den Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung (Bundesrepublik Deutschland, 2001 zuletzt geändert November 2021) kann der Radverkehr in die Gegenrichtung zugelassen werden, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

- » zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt max. 30 km/h
- » ausreichende Begegnungsbreite (mindestens 3,50 m bei Linienbus oder stärkerem Lkw-Verkehr, ausgenommen kurze Engstellen)
- » übersichtliche Verkehrsführung (Strecke, Kreuzungen, Einmündungen)
- » Schutzraum für den Radverkehr vorhanden, wo orts-/verkehrsbezogen erforderlich

Die konkreten Umsetzungsmöglichkeiten und ggf. erforderlichen Begleitmaßnahmen sind dabei entsprechend jeweils im Einzelfall zu beleuchten. In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen wird in Bezug auf die Einbahnstraßenfreigabe ausgeführt:

„Grundsätzlich soll der Radverkehr Einbahnstraßen in beide Richtungen nutzen können, sofern Sicherheitsgründe nicht dagegen sprechen.“(FGSV, 2010)

Aus verkehrsplanerischer Sicht bildet entsprechend die für den Radverkehr freigegebene Einbahnstraße nicht den Ausnahmefall sondern die Regellösung. Dies deckt sich auch mit den Vorgaben des Verkehrsrechts im § 45 Abs. 8 der Straßenverkehrsordnung:

„...Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs [dürfen] nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht...“(Bundesrepublik Deutschland, 2013 zuletzt geändert 2021)

Beschränkungen, welche für den Kfz-Verkehr notwendig sind, müssen nicht automatisch auch in Bezug auf den Radverkehr erforderlich sein. Zur Begründung einer entsprechenden Verkehrsbeschränkung auch für den Radverkehr ist eine gesonderte Bewertung in Bezug auf das Vorliegen einer besonderen Gefahrenlage notwendig.

Entsprechend sollte in der Stadt Pößneck für alle bisher noch nicht für den Radverkehr geöffneten Einbahnstraßen eine systematische Überprüfung der Möglichkeiten einer Freigabe entgegen der Einbahnstraßenrichtung vorgenommen werden. Handlungsbedarf besteht dabei insbesondere für folgende Straßenabschnitte:

- » Bahnhofstraße zwischen Raniser Str. und Bahnhofstr. (parallel zur Bahnstrecke)
- » Bärleite zwischen Prof.-Franz-Huth-Straße und Hohe Straße
- » Breite Straße zwischen Straße des Friedens und Krautgasse

- » Brunnengasse zwischen Ernst-Thälmann-Straße und Neustädter Straße
- » Ernst-Thälmann-Straße zwischen Gerberstraße und Mühlenstraße (siehe auch Kapitel 7.1.3)
- » Geschwister-Scholl-Straße zwischen Bahnhofstraße und Straße des Friedens
- » Im Stengelstal zwischen Orlamünder Straße und Waldstraße
- » Krautgasse zwischen Breite Straße und Markt
- » Mittelweg zwischen Neustädter Straße und Tuchmacherstraße
- » Poststraße zwischen Bahnhofstraße und Straße des Friedens
- » Straße des Friedens zwischen Friedrich-Engels-Straße und Obere Grabenstraße
- » Straße des Friedens zwischen Obere Grabenstraße und Poststraße
- » Steinweg zwischen Straße des Friedens und Markt
- » Tuchmacherstraße zwischen Lutherstraße und Wernburger Weg
- » Turmstraße zwischen Lutherstraße und Wernburger Weg
- » Wohlfarthstraße zwischen Straße des Friedens und Jahnstraße

Im Verlauf der Neustädter Straße im Abschnitt zwischen Gerberstraße und Mühlenstraße ist eine Einbahnstraßenfreigabe nicht ohne weiteres möglich. Maßgebend ist hierbei das erhöhte Gefährdungspotenzial im Bereich der Parkstände in Schrägaufstellung.



Abb. 43 Einfahrhilfen im Einmündungsbereich freigegebener Einbahnstraßen

Im Rahmen einer Einzelfallprüfung sind jeweils die konkreten Rahmenbedingungen zu untersuchen und bei Bedarf weitere Begleitmaßnahmen vorzusehen. So sind in verschiedenen Abschnitten als Voraussetzung für die Einbahnstraßenfreigabe die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten zu reduzieren (siehe Kapitel 7.2.3). Vor allem im Bereich der Anbindung an die Hauptverkehrsstraßen ist teilweise der Bau oder die Markierung sog. Einfahrhilfen sinnvoll (siehe Abb. 43 bzw. Kapitel 7.3.1 und 7.2.5). Innerhalb des Nebenstraßennetzes sind solche Lösungen nur im Einzelfall erforderlich.

7.2.6 Verbesserung Erkennbarkeit bei Rechts-vor-Links-Regelungen

An verschiedenen gleichrangigen Kreuzungen und Einmündungen ist aktuell die Vorfahrtregelung nur unzureichend erkennbar. Am effektivsten lassen sich die daraus resultierenden Konflikte durch eine bauliche Umgestaltung des Knotenpunktes reduzieren. Hierbei wird durch eine farbliche Differenzierung der Knotenpunktflächen bzw. durch eine Anrampung die Kreuzungssituation optisch hervorgehoben (siehe auch Kapitel 7.1.3 und 7.3.1). Damit ist die Wartepflicht deutlich besser erkennbar.

Allerdings ist eine bauliche Umsetzung vielfach bzw. in der Fläche nicht kurzfristig umsetzbar. Als Alternative bietet sich die Markierungen sogenannter „Haifischzähne“ an. Diese verdeutlichen die in allen Knotenpunktarmen bestehende Wartepflicht und erhöhen die Aufmerksamkeit. Dieser Effekt kann durch eine farbliche Einfärbung des Knotenpunktbereichs weiter verstärkt werden (siehe Abb. 44 links).

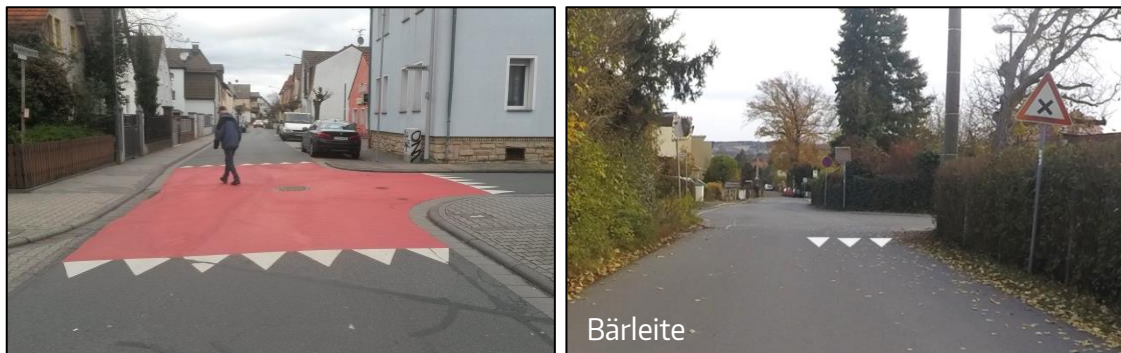


Abb. 44 Beispiel / Fotomontag zur Markierung von „Haifischzähnen“

In der Stadt Pößneck besteht vor allem im Verlauf der Bärleite (siehe Abb. 44 rechts) sowie am Knotenpunkt Bodelwitzer Weg / Am Mittelweg dringender Handlungsbedarf im Hinblick auf eine deutlichere Markierung der Vorfahrtregelungen an gleichrangigen Kreuzungen und Einmündungen. Darüber hinaus sollte der Einsatz von „Haifischzähnen“ auch als generelle Maßnahme im Nebennetz bzw. für Rechts-vor-Links-Regelungen geprüft werden.

7.2.7 Signalisierung KP B 281 / Ernst-Thälmann-Straße / Gerberstraße

Am Knotenpunkt B 281 / Ernst-Thälmann-Straße / Gerberstraße ist im Bestand eine Lücke im Verlauf des Saale-Orla-Radweges in Fahrtrichtung Osten vorhanden. Aus Richtung Busbahnhof kommend ist eine Weiterfahrt zum Lehrlingswohnheim / Viehmarkt aktuell nicht möglich. Darüber hinaus bestehen auch für den Alltagsradverkehr Einschränkungen, da die Ernst-Thälmann-Straße als Einbahnstraße im Moment ausschließlich in Fahrtrichtung Westen befahren werden darf.

Entscheidend für die Möglichkeiten zur Freigabe der Einbahnstraße ist die Gewährleistung einer sicheren Radverkehrsführung im Bereich des Doppelknotenpunktes am Finanzamt (B 281 / Ernst-Thälmann-Straße / Gerberstraße). Hierzu wurden verschiedene Varianten betrachtet. Eine Nutzung der bestehenden Seitenräume im

Bereich des Finanzamtes ist nicht möglich. Diese sind für eine Radfreigabe nicht ausreichend breit. Zudem würden sich unerwünschte Nutzungsüberlagerungen mit dem Fußverkehr ergeben. Eine Verbreiterung der Gehwegflächen ist nicht ohne weiteres möglich und hätte ebenfalls deutliche Konfliktpotenziale zur Folge. Zumal die Gestaltungslösung am Knotenpunkt mit der Neuorganisation im weiteren Verlauf der Ernst-Thälmann-Straße (siehe Kapitel 7.1.3) kompatibel sein sollte.

Aus verkehrsplanerischer Sicht sollte stattdessen eine Anpassung der Spuraufteilung in der Knotenpunktzufahrt Ernst-Thälmann-Straße vorgenommen werden. Statt der zwei getrennten Fahrspuren wird eine überbreite Mischspur (Breite 4,50 – 5,00 m) vorgesehen. Diese ermöglicht für den Pkw-Verkehr weiterhin ein paralleles Aufstellen. Die frei werdenden Flächen werden für einen Radfahrstreifen entgegen der Einbahnstraßenrichtung als Einfahrhilfe am Knotenpunkt genutzt.

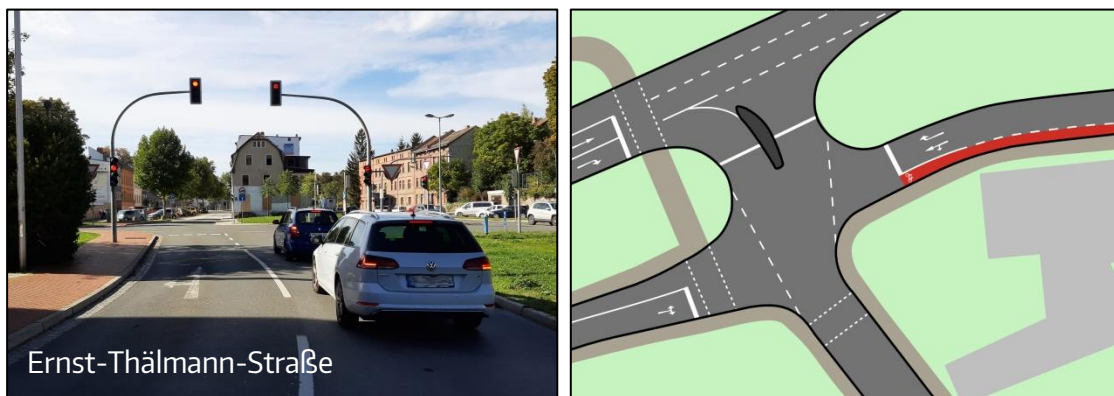


Abb. 45 Umgestaltungsvorschlag KP B 281 / Ernst-Thälmann-Straße / Gerberstraße

Da im Moment eine getrennte Signalisierung erfolgt ist im Rahmen der Umsetzung eine Anpassung der Ampelsteuerung notwendig.

Die aktuell verwendeten Ampelphasen 18 und 19 können nicht mehr genutzt werden. Bei diesen wird aktuell, wenn kein Rechtsabbieger aus der Ernst-Thälmann-Straße in Richtung B 281 fahren möchte / angemeldet ist, ausschließlich eine Freigabe des Verkehrs in Richtung Busbahnhof und südliche Gerberstraße (Geradeaus-Links) vorgenommen. Der Vorteil hierbei ist, dass der Verkehr auf der Bundesstraße zusätzliche Freigabezeit erhält und nicht angehalten werden muss. Ein Verzicht auf die entsprechenden Phasen hat entsprechend ausschließlich Auswirkungen auf die Bundesstraße. Wobei davon auszugehen ist, dass in den relevanten Hauptverkehrszeiten die Phasen 18 und 19 ohnehin kaum von Bedeutung sind. In diesen Zeiten sind auch in der Ernst-Thälmann-Straße die höchsten Verkehrsaufkommen zu verzeichnen. Zudem bildet der Rechtsabbieger in Richtung der Bundesstraße den mit Abstand stärksten Verkehrsstrom am Nebenknotenpunkt. Findet hier eine Anmeldung statt erfolgt ohnehin eine Schaltung anderer Phasen (14 bis 17 in Abhängigkeit von den Fußgängerquerungsbedarfen).

Die Eingriffe in die Signalisierung sowie die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss sind entsprechend als gering einzuschätzen und angesichts der entstehenden Vorteile für den Radverkehr vertretbar. In wie weit eine Anpassung der Stauschleifen erforderlich ist, muss im Rahmen der konkreten Planungen überprüft werden.

7.2.8 Weitere kleinteilige Maßnahmen

Im Verlauf verschiedener Wegeverbindungen abseits des Straßennetzes ist nicht immer eindeutig erkennbar, dass diese auch durch den Radverkehr mit benutzt werden dürfen. Teilweise sind die Wege auch für den Radverkehr gesperrt, obschon hierfür eigentlich keine Veranlassung besteht. In folgenden Bereichen ist u. a. eine Anpassung der Beschilderung zu Gunsten des Radverkehrs zu empfehlen:

- » Kantorgasse zwischen Steinweg und Schulplatz (Freigabe der Wegeverbindung für den Radverkehr)
- » Im Rosenthal im Bereich des Sportplatzes (Freigabe der Wegeverbindung für den Radverkehr)
- » Schulplatz Zufahrt von der Straße des Friedens (Nutzungsfreigabe für den Radverkehr)
- » Zufahrt in Richtung Busbahnhof am Knotenpunkt Ernst-Thälmann-Straße / Gerberstraße (Verdeutlichung der Durchlässigkeit der Sackgasse)

Darüber hinaus ist eine generelle Weiterentwicklung verschiedener wichtiger Wegeverbindungen für den Radverkehr sinnvoll. Die erforderlichen Maßnahmen werden im Kapitel 7.3.4 beschrieben.

7.3 Weitere infrastrukturelle Maßnahmen

7.3.1 Gestaltung von Knotenpunkten und Einmündungen

Im Rahmen des Umbaus und der Sanierung von Knotenpunkten im Stadtgebiet sollte generell auf eine eindeutige und gut erkennbare Verkehrsführung und Vorfahrtregelung geachtet werden. Begreifbarkeit bedeutet Sicherheit. Die Nutzungsanforderungen aller Verkehrsteilnehmer sind zu berücksichtigen. Der Radverkehr sollte im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs geführt werden. Zudem bedarf es sicherer Quermöglichkeiten sowohl für den Rad- als auch für den Fußverkehr.

Im Bestand sind an verschiedenen Knotenpunkten in der Stadt Pößneck erhöhte Konfliktpotenziale für den Radverkehr aber auch für andere Nutzergruppen (Fuß- und Kfz-Verkehr) zu verzeichnen. Um diese zu reduzieren sind folgende Maßnahmen sinnvoll:

Erhöhung der Verkehrssicherheit in Einmündungsbereichen

Grundsätzlich sollten im Verlauf von straßenbegleitenden Radwegen, unabhängig davon ob diese benutzungspflichtig sind oder nicht, an allen Knotenpunkten und Einmündungen die Furten rot eingefärbt werden. Besonderer Handlungsbedarf besteht dabei bei einseitigen Beidrichtungsradwegen.

Darüber hinaus ist perspektivisch für die Abgrenzung zum Haupt- und Erschließungsstraßennetz eine konsequente Umgestaltung der Zufahrten in das Anliegerstraßennetz zu Gehwegüberfahrten zu empfehlen (siehe Abb. 46 links). Dadurch

wird die Bevorrechtigung des Rad- und Fußverkehrs gegenüber den abbiegenden Kfz noch besser verdeutlicht. Es ergeben sich positive Effekte hinsichtlich der Barrierefreiheit sowie bezüglich der Verkehrssicherheit.



Abb. 46 Beispiele für Gehwegüberfahrten bzw. radfreundliche Ein- und Ausfahrten

Auch bei Grundstückszufahrten sind die Belange des Radverkehrs zu berücksichtigen. Der Radweg sollte hier möglichst ohne Höhenversatz geführt werden. Der Höhenunterschied zur Fahrbahn kann über den Sicherheitstrennstreifen ausgeglichen werden (siehe Abb. 46 rechts).

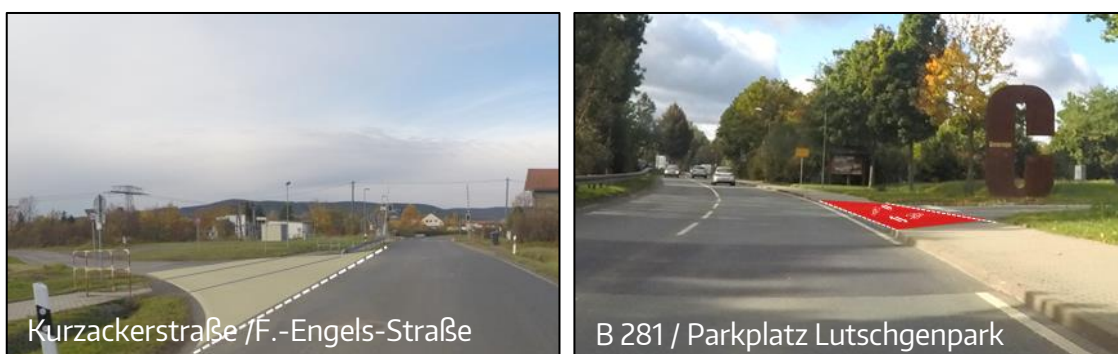


Abb. 47 Umgestaltungsvorschläge Einmündungen / Ein- und Ausfahrten

Konkreter Handlungsbedarf zur verkehrssicheren Gestaltung der Einmündungsbereiche besteht in der Stadt Pößneck im Verlauf des Straßenzuges Karl-Marx-Straße / Dr.-Wilhelm-Külz-Straße. Hier sollte insbesondere im Bereich der Einmündung Gutenbergstraße sowie an stark belegten Ein- und Ausfahrten eine deutliche Markierung des querenden Radverkehrs mittels Roteinfärbung vorgesehen werden.

Parallel sollten auch im Verlauf der neu gebauten Abschnitte der Ernst-Thälmann-Straße im Bereich der Querungen des zur Radnutzung freigegebenen Gehweges über den Wernburger Weg sowie die Mühlstraße Radfurten sowie eine Roteinfärbung nachgerüstet werden. Gleiches gilt für die Zufahrt zum Parkplatz des Lutschgenparks im Verlauf der B 281 (siehe Abb. 47 rechts).

Am Knotenpunkt Kurzackerstraße / Friedrich-Engels-Straße sollte kurzfristig zur Verdeutlichung der Vorfahrtregelung im Verlauf der Hauptverkehrsstraße eine

Leitlinie markiert werden. Darüber hinaus ist eine Reduzierung der Abbiegeradien notwendig. Zur Verbesserung der Rahmenbedingungen sollte parallel eine Mittelinsel vorgesehen oder das Gehwegmaterial im Sinne einer Gehwegüberfahrt durchgeführt werden (siehe Abb. 47 links).

Reduzierung der Knotenpunktfächen

Generell ist bei der zukünftigen Knotenpunktgestaltung darauf zu achten, dass die Fahrbahnflächen nur so breit wie nötig ausgebildet und möglichst rechtwinklige Kreuzungs- bzw. Einmündungssituationen geschaffen werden.

Unter anderem an folgenden Knotenpunkten sind eine Reduzierung der Fahrbahnflächen sowie eine Anpassung der Einmündungswinkel notwendig:

- » Neustädter Straße / Bodelwitzer Weg / Saalbahnstraße
- » Neustädter Straße / Zufahrt Lidl- Einkaufsmarkt in Höhe Südstraße
- » Straße des Friedens / Jahnstraße
- » Wernburger Weg / Turmstraße
- » Waldstraße / Am Teichrasen
- » Waldstraße / Bärleite

Durch ein Abkröpfen der Zufahrten aus der Nebenrichtung kann dazu beigetragen werden, dass sich die wartepflichtigen Verkehrsteilnehmer senkrecht zur Hauptrichtung aufstellen. Damit verbessern sich die Sichtbedingungen auf den kreuzenden Fuß- und Radverkehr. Parallel werden dadurch in der Regel auch die Querschnittsbreiten reduziert.

Umgestaltung von Knotenpunkten zu Minikreisverkehren

Eine weitere Möglichkeit zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr bildet eine Umgestaltung von Knotenpunkten zu einem sog. Minikreisverkehr. Diese zeichnen sich durch einen Kreisplatzdurchmesser von 13 – 25 m sowie einer überfahrbaren und zumeist gepflasterten Kreisinsel aus (siehe Abb. 48).

Der Innenbereich kann entsprechend vom Lkw- und Busverkehr überfahren werden. Damit können auf engstem Raum die Abbiegemöglichkeiten für große Fahrzeuge gewährleistet und gleichzeitig die vielfältigen Vorteile von Kreisverkehren genutzt werden⁴.

⁴ In Bezug auf den Fußverkehr sind hierbei besondere Voraussetzungen zu beachten: Innerorts bildet mittlerweile die Markierung von Fußgängerüberwegen die Regellösung für alle Knotenpunktarme an Kreisverkehren. Diese wird sowohl im Merkblatt zur Anlage von Kreisverkehren (FGSV, 2006b) als auch im ADAC-Praxisleitfaden „Der Kreisverkehr“ (ADAC, 2005) empfohlen.



Abb. 48 Beispiel für die Gestaltung von Minikreisverkehren



Abb. 49 Prinzipskizzen Umgestaltung zum Minikreisverkehr

Die erforderlichen Flächen für eine Umgestaltung zum Minikreisverkehr stehen in der Stadt Pößneck beispielsweise an den Knotenpunkten Neustädter Straße / Jenaer Straße / Kurzackerstraße und Kurzackerstraße / Julius-Fucik-Straße / Malmshöhe (siehe Abb. 49) zur Verfügung. Hier hätte eine entsprechende Umgestaltung vielfältige Vorteile. Einerseits würde diese dazu beitragen die Fahrgeschwindigkeiten zu reduzieren. Zum anderen würden sich eine gleichberechtigte Anbindung der verschiedenen Zufahrtsrichtungen sowie im Vergleich zur bestehenden LSA-Regelung ein verstetigter Verkehrsfluss ergeben. Die Querungsbedingungen für den Fußverkehr können – eine umlaufende Markierung von Fußgängerüberwegen vorausgesetzt – auf einem hohen Niveau gehalten werden.

Parallel sollte auch für andere Knotenpunkte im Stadtgebiet die Möglichkeit einer Umgestaltung zum Minikreisverkehr geprüft werden.

Knotenpunkt Bodelwitzer Weg / Am Mittelweg

Eine verkehrssichere Gestaltung des Knotenpunktes Bodelwitzer Weg / Am Mittelweg bildet die Voraussetzung für eine Freigabe der Wegeverbindung zwischen Bodelwitzer Weg und Rosa-Luxemburg-Straße für den Radverkehr. Hierbei ist jedoch

zu berücksichtigen, dass diese bereits heute häufig unzulässig durch den Radverkehr befahren wird. Parallel bestehen auch Konflikte für den Fußverkehr. Entsprechende ist eine Verbesserung der Rahmenbedingungen am Knotenpunkt auch unabhängig von einer Radfreigabe notwendig.

In einem ersten Schritt sollten die Sichtbeziehungen im Hinblick auf die östlich zu führende (Rad-) und Gehwegverbindung verbessert werden. Hierzu bedarf es einer Abstimmung mit den Eigentümern der benachbarten Grundstücke. Sinnvoll wäre beispielsweise eine Verlegung des unmittelbar am Knotenpunkt befindlichen Containerstandortes (siehe Abb. 50 links).

Parallel sollte die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Bereich des Knotenpunktes auf 30 km/h reduziert werden. Angesichts der in den vor- und nachgelagerten Abschnitten teilweise fehlenden bzw. zu schmalen Gehwegen sollte die Geschwindigkeitsbeschränkung möglichst im Verlauf des gesamten Bodelwitzer Weges zwischen Friedrich-Engels-Straße und Neustädter Straße angeordnet werden (siehe Kapitel 7.2.2).



Abb. 50 Umgestaltungsvorschlag KP Bodelwitzer Weg / Am Mittelweg

In Fahrtrichtung Süden kann eine Markierung von „Haifischzähnen“ dazu beitragen, dass die bestehende Rechts-vor-Links-Regelung besser wahrgenommen wird.

Mittelfristig ist eine grundhafte Umgestaltung des Knotenpunktes zu empfehlen. Hierbei sollte der östliche Knotenpunktarm gleichberechtigt an die Kreuzung mit angebunden werden. Voraussetzung ist dabei, dass die Geradlinigkeit der (Rad-) und Gehwegverbindung gebrochen wird. Dies ist über eine Verschwenkung der Trasse im Vorfeld des Knotenpunktes in Richtung Süden und eine senkrechte Knotenpunktzuführung möglich.

Verkehrsorganisatorisch würde die Umgestaltung zu einem Minikreisverkehr die Optimallösung bilden. Bedingt durch die bevorrechtigte Kreisfahrbahn wären alle anderen Verkehrsströme wartepflichtig. Die (Rad-) und Gehwegverbindung könnte als vierter Knotenpunktarm eingebunden werden (siehe Beispiel in Abb. 50 rechts). Nachteil der Minikreisverkehrslösung ist der hohe Flächenverbrauch sowie die entstehende Überbauung der Ritschke. Als Alternative wäre eine Aufpflasterung des Knotenpunktes denkbar.

Doppelknotenpunkt Saalfelder Straße / Karl-Marx-Straße / Mühlbachstraße

Unmittelbar nördlich der Einmündung der Karl-Marx-Straße in die Saalfelder Straße (B 281) zweigt der Saale-Orla-Radweg in Richtung Westen ab. Die Querungsbedingungen sind im gesamten Umfeld des Doppelknotenpunktes bzw. der Doppelkurve im Verlauf der B 281 im Bestand unzureichend. Diese wurden vielfach auch im Rahmen der Bürgerumfrage (siehe Kapitel 3.5) bemängelt.



Abb. 51 Umgestaltungsvorschlag KP Saalfelder Straße / Karl-Marx-Straße

Zur Verbesserung der Querungsbedingungen im Verlauf der wichtige Radverkehrsverbindung bzw. des Radwanderweges sollte geprüft werden, mit welchen Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr nördlich der Karl-Marx-Straße eine zusätzliche Querungshilfe eingerichtet werden kann. Denkbar wäre zum Beispiel die Einrichtung einer Mittelinsel unter Nutzung der Flächen der beginnenden Aufweitung der Linksabbiegespur in die Karl-Marx-Straße. Allerdings sind hierbei die Wechselwirkungen mit dem Brückenbauwerk über den Kotschaubach zu berücksichtigen.

Anpassung der Spuraufteilung

Vereinzelt ist als Voraussetzung für die Freigabe von Einbahnstraßen eine Anpassung der Spuraufteilung erforderlich.

Dies ist beispielsweise am Knotenpunkt Alexander-Puschkin-Straße / Straße des Friedens der Fall. Um die Zufahrt des Radverkehrs in Richtung Stadtzentrum ermöglichen zu können, ist eine Bündelung des Kfz-Verkehrs bei der Ausfahrt aus der Straße des Friedens auf einer Fahrspur erforderlich. Die gesonderte Linksabbiegespur muss entfallen (siehe Abb. 52). Dadurch ergeben sich neben den Vorteilen für den Radverkehr auch Verbesserungen hinsichtlich der Sichtbedingungen für den Kfz-Verkehr bei der Ausfahrt aus der Straße des Friedens. Die wechselseitigen Sichtbehinderungen beim parallelen Aufstellen zweier Fahrzeuge entfallen.



Abb. 52 Umgestaltungsvorschlag KP Straße des Friedens / Alexander-Puschkin-Straße

Eine ähnliche Situation besteht am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Poststraße. Auch hier ist für die Ausfahrt aus der Poststraße die Markierung einer Einfahrhilfe für den Radverkehr und eine Zusammenfassung der Fahrspuren notwendig. Da die beiden aktuell bestehenden Fahrspuren bereits heute gleichzeitig signalisiert werden, ist eine Anpassung der LSA-Phasen nicht erforderlich.

7.3.2 Ortseingangsgestaltung

Im Übergangsbereich zwischen Außerortsabschnitten und angebauten, innerörtlichen Gebieten ist häufig eine Verschleppung der außerorts zulässigen Geschwindigkeiten bis in die bebauten Bereiche hinein zu beobachten. Daraus ergeben sich auch für den Radverkehr erhöhte Konfliktpotenziale. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn im Ortseingangsbereich der außerorts in der Regel einseitig verlaufende Geh- und Radweg aufgelöst und in richtungsgetrennte Radverkehrsanlagen bzw. in den Mischverkehr überführt wird.



Abb. 53 Beispiele Ortseingangsgestaltung mit Fahrstreifenversatz bzw. Fahrbahneinengung

Durch eine geschwindigkeitsdämpfende Ortseingangsgestaltung können diese Probleme reduziert werden. Hierbei kommen folgende Gestaltungselemente in Frage:

- » Mittelinsel mit Fahrstreifenversatz (Standardlösung, siehe Abb. 53 links)
- » Umgestaltung von Knotenpunkten im Ortseingangsbereich zum Kreisverkehr
- » Fahrbahneinengungen bzw. Baumtore (bei geringen Verkehrsaufkommen, siehe Abb. 53 rechts)
- » Installation einer Motiv- bzw. Geschwindigkeitsanzeigetafel

Auf Grundlage der jeweiligen örtlichen Rahmenbedingungen ist im Einzelfall die geeignetste Variante für die Ortseingangsgestaltung auszuwählen. Hierbei ist auch ein zeitlich abgestuftes vorgehen (kurzfristig Motiv- bzw. Geschwindigkeitsanzeigetafel, mittel- bis langfristig bauliche Umgestaltung) denkbar.

Generell sollte perspektivisch möglichst in allen Ortseingangsbereichen von Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen eine geschwindigkeitsdämpfende Ortseingangsgestaltung vorgesehen werden. Besonderer Handlungsbedarf besteht an den Kuhteichen im Bereich des Schwimmbades.

7.3.3 Ergänzung von Gehwegen an Haupt- und Erschließungsstraßen

Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr müssen mit dem Fahrrad auf dem Gehweg fahren. Kindern bis zum vollendeten 10. Lebensjahr sowie deren Begleitpersonen dürfen den Gehweg benutzen. Entsprechend sind unabhängig von einem gesonderten Nutzungsrecht die Rahmenbedingungen im Seitenbereich im Sinne der Radverkehrsförderung relevant. Dies gilt insbesondere für das Haupt- und Erschließungsstraßennetz.

Zum Thema Gehwege wird in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen festgehalten:

„An angebauten Straßen sind Anlagen für den Fußverkehr überall erforderlich. [...] Lücken in der Bebauung im Zuge einer ansonsten angebauten Straße dürfen diese Grundausstattung nicht unterbrechen. [...] Einseitig angebaute Straßen bedingen in der Regel nur einseitige Anlagen für den Längsverkehr, es sei denn, die nicht angebaute Seite besitzt aus anderen Gründen Attraktivität für Fußgänger (z. B. Haltestelle, Parkplätze).“ (FGSV, 2006)

Entsprechend bilden beidseitige Gehwege innerorts den Regelfall. Im Hauptnetz sind Ausnahmen nur dann zielführend, wenn einseitig keine Nutzungen bestehen.

Diesen Zielstellungen wird die Bestandsinfrastruktur in der Stadt Pößneck noch nicht in ausreichendem Maß gerecht. Für folgende Abschnitte ist insbesondere unter Berücksichtigung der Nutzungsanforderungen Rad fahrender Kinder ein Ausbau der Gehwege erforderlich:

- » Bärleite zwischen Waldstraße und Prof.-Franz-Huth-Straße (Schaffung eines Gehweges bzw. eines Vorrangbereiches für den Fußverkehr)
- » Bodelwitzer Weg, 50 m langer Abschnitt unmittelbar nördlich der Einmündung Mittelweg (Schaffung eines Gehweges)

- » Lohstraße zwischen Prof.-Franz-Huth-Straße und Am Härlsberg (Verbreiterung des Gehweges)
- » Prof.-Franz-Huth-Straße zwischen Bärleite und Lohstraße (Verbreiterung des Gehweges)
- » Waldstraße zwischen Bärleite und Am Teichrasen (Schaffung eines Gehweges)

Darüber hinaus besteht für verschiedene Gehwege im Stadtbereich Handlungsbedarf hinsichtlich einer Sanierung der Oberflächen.

7.3.4 Ausbau von Wegeverbindungen / Netzergänzungen

Folgende Verbindungen abseits des Hauptstraßennetzes sollten zur Förderung des Radverkehrs ausgebaut bzw. neu geschaffen werden:

Verbindung Am Teichrasen – Im Lutschgen

Am Knotenpunkt Mühlstraße (B 281) / Am Teichrasen existiert keine Zufahrtmöglichkeit zur parallel zur Bundesstraße verlaufenden Parallelfahrbahn (Im Lutschgen). Allerdings besteht unmittelbar westlich des Knotenpunktes eine Querverbindung für den Fußverkehr durch eine Grünanlage, welche direkt an eine Querungsstelle über die Bundesstraße angebunden ist. Diese sollte auch für den Radverkehr freigegeben, ggf. ausgebaut und entsprechend beschildert werden.

Verbindung Bodelwitzer Weg - Rosa-Luxemburg-Straße

Angesichts der topographischen und verkehrsnetzstrukturellen Rahmenbedingungen bildet die Verbindung zwischen Bodelwitzer Weg - Rosa-Luxemburg-Straße für die Anbindung von Pößneck-Ost an die Innenstadt eine wichtige Ergänzung zur Neustädter Straße. Dies zeigt nicht zuletzt die Nutzungsintensivität des aktuell bestehenden Gehweges durch den Radverkehr. Voraussetzung für eine erneute Freigabe der Verbindung für den Radverkehr bildet die Umsetzung von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit am Knotenpunkt Bodelwitzer Weg / Am Mittelweg. Diese sind in Kapitel 7.3.1 beschrieben.

LSA-Anbindung Mühlenstraße / Am Härlsberg / Bärleite

Unmittelbar im Anbindungsbereich der für den Radverkehr wichtigen Wegeverbindung Am Härlsberg / Bärleite an die B 281 existiert keine Querungsmöglichkeit über die Bundesstraße. Angesichts der Lage in der Innenkrümme sind auch perspektivisch die Rahmenbedingungen hierfür stark eingeschränkt.

Die nächstgelegene Querungsmöglichkeit über die Bundesstraße bildet der lediglich ca. 100 m westlich entfernt gelegene LSA-Knotenpunkt mit der Gerberstraße. Um diese erreichen zu können, bedarf es einer Freigabe des Gehweges nördlich der Bundesstraße.

Schlettweiner Steig zwischen Saalfelder Straße und Schlettweiner Weg

Die Verbindung über den Schlettweiner Steig kann sowohl als Alternative zur Orlamünder Straße als auch zur Saalfelder Straße (Anbindung an den Schlettweiner Weg) fungieren. Entsprechend sollte geprüft werden, welche Möglichkeiten zum Ausbau der Wegeverbindung bestehen.

Verbindung Talstraße / Wiesensteig

Auch die Verbindung über die Talstraße und den Wiesensteig fungiert im Radverkehrsnetz als wichtige Alternative zu den Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen. Entsprechend sollte auch für diese ein weiterer Ausbau erfolgen. Von zentraler Bedeutung ist dabei die Schaffung einer gesicherten Querungsstelle über die Bundesstraße (B 281 / Saalfelder Straße)

Verbindung nach Ranis

Die Stadt Ranis befindet sich Luftlinie lediglich ca. 4 km vom Markplatz in Pößneck entfernt. Dennoch existiert keine attraktive und direkte Radverkehrsverbindung zwischen beiden Städten. Unter Berücksichtigung der Potenziale für den Alltags-, Freizeit- und Touristischen Verkehr besteht hier erheblicher Handlungsbedarf. Aus verkehrsplanerischer Sicht bietet sich hierzu insbesondere die Wegeverbindung über Brandenstein in Verlängerung des Straßenzuges Hinter dem Friedhof an. Diese sollte zukünftig ausgebaut werden.

Verbindung Dr.-Wilhelm-Külz-Straße - Stadtbad

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden von mehreren Bürgerinnen und Bürgern die Querungsbedingungen über die Bahnhofstraße im Verlauf des Saale-Orla-Radweges bemängelt. Zur Optimierung der Radweganbindung sollte daher geprüft werden, ob der bereits bestehende Weg entlang der Kotschau bis zur Bahnhofstraße fortgeführt werden kann.



Abb. 54 Umgestaltungsvorschlag Verbindung Dr.-Wilhelm-Külz-Straße - Stadtbad

Hier könnte die bestehende Mittelinsel des Kreisverkehrs in Richtung Süden verlängert und damit eine geschützte Aufstellfläche zwischen den Richtungsfahrbahnen geschaffen werden. Die verbleibende Restspurlänge für die Linksabbiegespur

in Richtung Altstadt beträgt ca. 24 m und ermöglicht damit einen Stauraum von ca. 4 Pkw.

Verbindung Gewerbegebiet Pößneck-Ost - Nimritz

Perspektivisch sollte geprüft werden, ob beispielsweise in Verlängerung der Thiemsdorfer Straße eine direkte Verbindung zwischen dem Gewerbegebiet Pößneck-Ost und der benachbarten Ortschaft Nimritz geschaffen werden kann. Die Entfernung beträgt hier lediglich ca. 1 km.

7.3.5 Maßnahmen zur Reduzierung punktueller Konfliktstellen

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

Generell sollte daher in einem ersten Schritt geprüft werden, ob Poller, Umlaufsperrern und ähnliche Hindernisse (u. a. auch Beschilderungsmasten) im Verlauf von Radverkehrsanlagen überhaupt notwendig sind. Ist dies der Fall, so ist durch eine entsprechende Gestaltung (siehe Abb. 55) sicherzustellen, dass die Gefährdungspotenziale minimiert werden.



Abb. 55 Beispiele für die Reduzierung von Konfliktpotenzialen an Pollern / Umlaufsperrern

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

Unter Berücksichtigung der erläuterten Rahmenbedingungen sollte im gesamten Stadtgebiet eine kritische Prüfung der vorhandenen Poller und Umlaufsperrern vorgenommen werden. Besonderer Handlungsbedarf besteht dabei am Knotenpunkt Kurzackerstraße / Friedrich-Engels-Straße.

7.4 Schaffung radverkehrstauglicher Fahrbahnoberflächen

Im Rahmen der Bestandsanalyse hat sich gezeigt, dass bedingt durch die Fahrbahnoberflächensituation (Oberflächenschäden, Natursteinpflaster, unbefestigte Fahrbahn) teilweise deutliche Nutzungseinschränkungen für den Radverkehr existieren. Um die Potenziale des Radverkehrs voll ausschöpfen zu können, sind möglichst flächendeckend radverkehrstaugliche Fahrbahnoberflächen zu gewährleisten.

Für diese sind verschiedene Umsetzungsvarianten denkbar. Optimale Bedingungen für den Radverkehr bieten Asphaltdeckschichten. Allerdings sind vielfach bei der Fahrbahnoberflächengestaltung weitere naturräumliche, städtebauliche, gestalterische bzw. finanzielle Aspekte zu berücksichtigen. Für die im Routenkonzept definierten Abschnitte des Radverkehrsnetzes ist in folgenden Bereichen eine Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr zu empfehlen:

- » Bahnhofstraße (parallel zur Bahnstrecke) zwischen Raniser Straße und Bahnhof (Schaffung einer radverkehrstauglichen Oberfläche)
- » Bärleite zwischen Prof.-Franz-Huth-Straße und An der Bärleite (Sanierung der Fahrbahnoberfläche)
- » Brandsteiner Weg zwischen Bahnstrecke und Verbindungsweg Pößneck-Ranis (regelmäßige Unterhaltung der unbefestigten Fahrbahnoberfläche)
- » Dorfstraße zwischen Krietschenweg und Trannrodaer Straße (Schaffung einer radverkehrstauglichen Oberfläche)
- » Hinter dem Friedhof zwischen Am Friedhof und Bebauungsende (Sanierung der Fahrbahnoberfläche)
- » Im Rosental zwischen Straße des Friedens und Ortsausgang (regelmäßige Unterhaltung der unbefestigten Fahrbahnoberfläche)
- » Im Stengelstal zwischen Orlamünder Straße und Waldstraße (Schaffung einer radverkehrstauglichen Oberfläche)
- » Orlaweg zwischen Schweinitzer Weg und Ortsausgang (Schaffung einer radverkehrstauglichen Oberfläche)
- » Poststraße zwischen Bahnhofstraße und Straße des Friedens (Schaffung einer radverkehrstauglichen Oberfläche)
- » Saalbahnstraße zwischen Im Tümpfel - Radabstellanlagen am unteren Bahnhof (Schaffung einer radverkehrstauglichen Oberfläche)
- » Schlettweiner Weg zwischen Orlamünder Straße und Dorfstraße (Sanierung der Fahrbahnoberfläche)
- » Schweinitzer Weg (Verb. Rehmen - Köstitz) zwischen Orlaweg und Ortsgrenze (Sanierung der Fahrbahnoberfläche)

- » Verbindungsweg zwischen Waldstraße und Orlamünder Straße (Schaffung radverkehrstauglicher Oberflächen)
- » Verbindungsweg Pößneck – Ranis zwischen Hinter dem Friedhof und Ortsgrenze (Schaffung einer radverkehrstauglichen Oberfläche)
- » Wernburger Weg zwischen Friedrich-Engels-Straße und Beethovenstraße (Schaffung einer radverkehrstauglichen Oberfläche)
- » Wiesensteig im mittleren Teilabschnitt (Sanierung der Fahrbahnoberfläche)

Im Bereich der Altstadt ist hierbei ein Kompromiss zwischen den städtebaulichdenkmalpflegerischen Belangen sowie den Nutzungsanforderungen des Radverkehrs notwendig. Hier bietet sich der Einsatz von speziellen Pflasterbelägen an. Bei diesen ist besonderes Augenmerk auf die Ebenflächigkeit der Fahrbahnoberfläche zu legen (geschnittenes Pflaster, Sicherung einer hohen Lagestabilität). Als Vorbild kann hierbei die Oberflächengestaltung in der Breiten Straße dienen (siehe Abb. 16 rechts auf Seite 23).



Abb. 56 Gestaltungsbeispiele Fahrbahnoberflächendifferenzierung

Alternativ ist auch die Kombination unterschiedlicher Befestigungsformen denkbar (siehe Abb. 56). Hierbei sind jeweils die konkreten örtlichen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Wird im Seitenbereich geparkt, sollten die gut befahrbaren ebenen Teilflächen so angeordnet werden, dass ein ausreichender Abstand zum ruhenden

Verkehr gewährleistet wird. Ohne entsprechende Nutzungen sind die gut berollbaren Flächen eher in den Randbereichen sinnvoll.

Für die forstwirtschaftlichen Wege bzw. Waldwege ist aus Naturschutz-Gründen eine Versiegelung der Flächen zumeist nicht zielführend. Daher bildet zur Wahrung des naturnahen Lebensraumes die wassergebundene Bauweise die Regellösung. Hauptaugenmerk ist dabei aus Sicht des Radverkehrs auf die Ebenheit zu legen. Hier sollte eine regelmäßige Unterhaltung der unbefestigten Wegeoberflächen eingeplant werden. Um eine Benutzung durch breitere Fahrräder (z. B. mit Anhänger) sichern zu können, sollte eine mittige Grasnarbe möglichst vermieden werden.

Zudem sollten die querenden Ablaufrinnen möglichst mit geschlossenen Entwässerungssystemen bzw. ohne offene Rinne umgesetzt werden, um Sturzgefahren zu vermeiden. Handlungsbedarf besteht hierbei zum Beispiel im Verlauf der Waldstraße im Übergangsbereich zwischen Wald und Bebauung.

7.5 Verbesserung der Radabstellmöglichkeiten

Fahrradabstellanlagen bilden einen wichtigen Bestandteil der Fahrradinfrastruktur. Abstellanlagen sollten deshalb kleinteilig und flächendeckend zur Verfügung stehen.

Entsprechend gilt es die Radabstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum kontinuierlich weiter zu verdichten. Dies gilt insbesondere für den Bereich der Altstadt. Bei der Auswahl der Radabstellanlagen ist insbesondere auf Komfort und Diebstahlschutz zu achten.



Abb. 57 Gestaltungsbeispiele Radabstellmöglichkeiten im Bereich von Bahnhöfen

Parallel sollten auch der Einzelhandel, Betriebe, Wohnungsgenossenschaften und Vermieter als wichtige Akteure direkt angesprochen und für das Thema Fahrradparken sensibilisiert werden. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit über Vorgaben im Rahmen der Bauleitplanung sowie von Satzungen bei Neubauvorhaben für effektive Radabstellmöglichkeiten zu sorgen.

Ergänzend zu den Abstellmöglichkeiten können im öffentlichen bzw. privaten Raum weitere Serviceangebote für den Radverkehr vorgesehen werden. Denkbar sind beispielsweise Luftpumpenstationen und Schlauchautomaten.

Der mit Abstand größte Handlungsbedarf besteht in Bezug auf die Radabstellmöglichkeiten am Oberen Bahnhof. Hier sind bisher keine Radstände vorhanden. Diese sollten zeitnah nachgerüstet werden. Darüber hinaus werden zukünftig abschließbarer Abstellmöglichkeiten für höherwertige Fahrräder (siehe Abb. 57 rechts) zunehmend an Bedeutung gewinnen. In Frage kommen hierfür Radboxen sowie Sammelschließgaragen (videoüberwachter Abstellbereich mit eingeschränktem Nutzerzugang). Derartige Anlagen sind perspektivisch für beide Bahnhöfe zu empfehlen.

7.6 Optimierung der Angebote für den touristischen Radverkehr

Die Verbesserung der Rahmenbedingungen für den touristischen Radverkehr ist bereits Bestandteil einer Vielzahl bereits beschriebener verkehrsorganisatorischer und baulicher Maßnahmen. Darüber hinaus bzw. darauf aufbauend sind jedoch verschiedene weitere Anpassungen sinnvoll. Nachfolgend werden die Anpassungen für die einzelnen touristischen Radrouten nochmals zusammengefasst:

Orlaradweg

Im Verlauf des Orlaradweges besteht für einzelne Teilabschnitte Handlungsbedarf hinsichtlich der Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit (siehe Kapitel 7.4). Darüber hinaus sollten in Abstimmung mit den Nachbarkommunen die Möglichkeiten zur Ausweisung von Fahrradstraßen geprüft werden (siehe Kapitel 7.2.4).

Saale-Orla-Radweg

Deutlich ausgeprägter ist der Handlungsbedarf im Verlauf des Saale-Orla-Radweges. Hier sind konkret folgende Veränderungen aus verkehrsplanerischer Sicht zielführend:

- » Prüfung der Möglichkeiten zur Ausweisung einer Fahrradstraße im Verlauf des Orlaweges (siehe Kapitel 7.2.4)
- » Verbesserung der Querungsbedingungen im Bereich der Jenaer Straße durch Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (siehe Kapitel 7.2.2)
- » Markierung der Radverkehrsführung im Bereich Zufahrt zum Parkplatz Lutschgenpark (siehe Kapitel 7.3.1)
- » Führung des Saale-Orla-Radweges über die Ernst-Thälmann-Straße unter Voraussetzung der Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr (siehe Kapitel 7.2.5)
- » Anpassung des Knotenpunktes am Finanzamt (siehe Kapitel 7.2.7)

- » Verdeutlichung der Durchlässigkeit der Sackgasse an der Zufahrt in Richtung Busbahnhof am Knotenpunkt Ernst-Thälmann-Straße / Gerberstraße (siehe Kapitel 0)
- » Weiterentwicklung des Informationsangebotes sowie Optimierung der Wegeweisung in Richtung Stadtzentrum am Schnittpunkt Gerberstraße / Vordere Brauhausgasse
- » Optimierung der Verbindung zwischen Dr.-Wilhelm-Külz-Straße und Stadtbad, einschließlich einer zusätzlichen direkten Quermöglichkeit über die Bahnhofstraße (siehe Kapitel 7.3.4)
- » Verbesserung der wegweisenden Beschilderung für die abzweigende Wegeverbindung entlang der Kotschau zum Stadtbad ausgehend von der Dr.-Wilhelm-Külz-Straße
- » Ausbau der Karl-Marx-Straße zwischen Graphischem Betrieb und Saalfelder Straße (siehe Kapitel 7.1.3)
- » Optimierung der Quermöglichkeiten über die B 281 (siehe Kapitel 7.3.1) sowie Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (siehe Kapitel 7.2.2)
- » Prüfung der Möglichkeiten zur Ausweisung des Straßenzuges Mühlbachstraße / Am Mühl / Am Mühlberg als Fahrradstraße (siehe Kapitel 7.2.4)

Darüber hinaus ist eine weitere Ergänzung touristischer Zusatzangebote sowie von Rastmöglichkeiten im Routenverlauf des Saale-Orla-Radweges zu empfehlen.

Radwanderweg Zechsteinriffe in der Orlasenke

Ausgehend vom „Geopark Schieferland in Thüringen e. V.“ bestehen Überlegungen zur Entwicklung eines Radwanderweges entlang der Zechsteinriffe in der Orlasenke. Die Stadt Pößneck soll hierbei im Verlauf der touristischen Radroute einen wichtigen Verknüpfungspunkt mit dem Orla- und Saale-Orla-Radweg bilden.

Im Stadtgebiet ergibt sich vor allem für die Wegeverbindung zwischen Pößneck und Ranis Handlungsbedarf. Aus verkehrsplanerischer Sicht sollte für den Radwanderweg die Wegeverbindung über Brandenstein in Verlängerung des Straßenzuges Hinter dem Friedhof genutzt werden. Diese sollte zukünftig ausgebaut werden.

Perspektivisch ist eine Beschilderung der Radroute entsprechend der Richtlinien zur Radwegweisung im Land Thüringen vorzusehen.

Radrouten in der Orlasenke

Inwieweit eine Neuausschilderung der Radrouten in der Orlasenke zielführend ist, muss gemeinsam auf regionaler Ebene besprochen werden. Angesichts der Kleinteiligkeit des Netzes, des Beschilderungsaufwandes und der mittlerweile verfügbaren technischen Alternativen ist dies aus verkehrsplanerischer Sicht nicht prioritär. Eine digitale Bereitstellung der Routenverläufe per GPS-Track erscheint perspektivisch ausreichend.

Informationen / Rastmöglichkeiten

Darüber hinaus sollten an geeigneten Stellen im Verlauf der touristischen Radwege zusätzliche Rastmöglichkeiten mit Stadtinformationen geschaffen werden. Besonders effektiv sind derartige Angebote an den Stadträndern. Hier könnten Informationen zum innerstädtischen Routenverlauf, zu den touristischen Angeboten, Reparatur- und Unterkunftsmöglichkeiten etc. bereitgestellt werden. Zudem sollten an den entsprechenden Informationspunkten Unterstell- und Sitzmöglichkeiten geschaffen werden.

7.7 Systematische Radverkehrsförderung

Um die Radverkehrspotenziale möglichst umfassend abrufen zu können, sollten neben Maßnahmen in den Bereichen Technik und Planung auch die Themenfelder Öffentlichkeitsarbeit, Angebotsgestaltung und fiskalische Anreize berücksichtigt werden. Hierfür kommen folgende weitere Maßnahmen zur Radverkehrsförderung in Frage:

Arbeitsgemeinschaft AGFK-TH

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

Im Sinne einer Unterstützung des Radfahrens im Stadtgebiet, als klares Bekenntnis pro Rad sowie zur Förderung der interkommunalen Vernetzung ist ein Beitritt der Stadt Pößneck zur AGFK-TH zu empfehlen. Mit dem Radverkehrskonzept wird hierfür eine wesentliche Grundlage gelegt.

Regelmäßige Teilnahme an der Kampagne „Stadtradeln“

Für eine systematische Veränderung des Fahrradklimas in der Stadt ist eine möglichst breite Nutzung des Fahrrades erforderlich. Mit der Kampagne „Stadtradeln“ des Klimabündnisses steht eine gute Möglichkeit zur Verfügung, Bevölkerung, Stadträte und Verwaltungsvertreter „aufs Rad zu bringen“ und somit Radfahren in Pößneck noch breiter erlebbar zu machen. Hierfür ist eine umfangreiche Werbung (Zeitung, Flyer, Banner, Schulen, Politik, etc.) für die Kampagne sowie eine nachträgliche Auswertung zu empfehlen.

Öffentlichkeitsarbeit

Parallel zur Umsetzung der Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes bedarf es kontinuierlich einer begleitenden Information der Öffentlichkeit. Dies betrifft vor allem Infrastrukturelemente, welche bisher in Pößneck noch nicht existieren (z. B. Schutzstreifen, Fahrradstraßen). Die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer (Kfz / Rad / Fuß) müssen darüber informiert werden, wie die entsprechenden Verkehrsanlagen richtig zu nutzen sind und welche Rechte bzw. Pflichten sie haben. Neben Printmedien wird hierfür auch die Information vor Ort im Straßenraum dringend empfohlen (siehe Beispiele in Abb. 58).

Darauf aufbauend sollten Kampagnen und Aktionen für das Radfahren im Zusammenhang mit der Förderung einer stadtverträglichen und klimafreundlichen Mobilität initiiert und kontinuierlich umgesetzt werden. Hierbei ist auch ein individualisiertes Marketing möglich, welches die Bewohner direkt anspricht, motiviert und informiert. Für diejenigen, die bereits regelmäßig das Fahrrad nutzen, sollte ein positives Feedback gegeben werden. Für interessierte Bürgerinnen und Bürger sind gezielte Informations- und Beratungsangebote sowie Servicemaßnahmen sinnvoll.



Abb. 58 Beispiel Information der Öffentlichkeit im Straßenraum

Initiierung von Bildungsprojekten mit Kitas und Schulen

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

Daneben sollten gemeinsam mit den Schulen und Kitas Projekte zur Mobilitätsbildung initiiert werden. Über diese können die Kompetenzen für die Teilnahme am Verkehrsgeschehen insgesamt und insbesondere mit dem Fahrrad gestärkt werden. Als Vorbild können beispielsweise die gemeinsamen Mobilitätsprojekte der Stadt Aachen mit den örtlichen Schulen dienen.

Sicherung der personellen und finanziellen Rahmenbedingungen

Um die Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes umsetzen zu können, bedarf es einer Erweiterung der personellen und finanziellen Kapazitäten zur Förderung des Radverkehrs. Hierfür sollte möglichst ein jährliches Budget für den Radverkehr bereitgestellt werden. Dieses sollte nicht ausschließlich auf die Infrastruktur ausgerichtet sein, sondern explizit auch Öffentlichkeitsarbeit und Marketing zu Gunsten des Radverkehrs mit einbeziehen.

Mehr Geld für den Radverkehr bedeutet auch im positiven Sinne „mehr zu tun“. Um einen zügigen und effektiven Einsatz der Mittel zu gewährleisten, sollte parallel die Notwendigkeit für eine Ausweitung / Umverteilung von Personalkapazitäten geprüft werden.

8 Maßnahmenzusammenfassung und Priorisierung

In der Anlage 4 werden die Maßnahmen aus Kapitel 7 tabellarisch zusammengefasst. Hierbei werden folgende weitere Aspekte berücksichtigt:

Erforderlicher Vorlauf für die Umsetzung:

Die zeitliche Kategorisierung der Umsetzung der Maßnahmen erfolgt in vier Gruppen und gliedert sich wie folgt:

- K geringer Zeitvorlauf, innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar
- M mittlerer Zeitvorlauf, Vorlauf für konkrete Planung erforderlich
(Zeitbedarf 2 bis 5 Jahre)
- L hoher Zeitvorlauf, komplexe Planung bzw. Grunderwerb erforderlich
(Zeitbedarf von mehr als 5 Jahren)
- Kont. kontinuierliche Umsetzung notwendig

Kostenkategorie:

Die für die Umsetzung erforderlichen Grobkosten wurden in folgenden fünf Kategorien abgeschätzt:

- Kostenkategorie I < 10.000 €
- Kostenkategorie II 10.000 – 50.000 €
- Kostenkategorie III 50.000 – 250.000 €
- Kostenkategorie IV 250.000 – 1 Mio. €
- Kostenkategorie V > 1 Mio. €

Umfang der Nutzungseinschränkungen / Konfliktpotenziale im Bestand

Um die Notwendigkeit bzw. Dringlichkeit für die Umsetzung einer Maßnahme einschätzen zu können, erfolgt eine Bewertung der aktuell bestehenden Nutzungseinschränkungen bzw. Konfliktpotenziale vordergründig für den Radverkehr. Die Einordnung der Maßnahmen erfolgte auf Grundlage folgender Kriterien:

- K keine Nutzungseinschränkungen
- G geringe Nutzungseinschränkungen / Konfliktpotenziale
- M mittlere Nutzungseinschränkungen / Konfliktpotenziale
- H hohe Nutzungseinschränkungen / Konfliktpotenziale

Priorität

Die Priorität der Maßnahmen ergibt sich aus der Verknüpfung der Kostenkategorie mit dem Umfang der Nutzungseinschränkungen bzw. Konfliktpotenziale im Bestand. Hierbei erfolgt eine Differenzierung in vier Kategorien:

- G geringe Priorität

M	mittlere Priorität
H	hohe Priorität
SH	sehr hohe Priorität (Sofortmaßnahme)

Eine hohe bzw. sehr hohe Priorität erhalten Maßnahmen, die einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung der Konfliktpotenziale mit geringen Kosten verbinden. Teure Maßnahmen in Bereichen mit geringem Handlungsbedarf erhalten hingegen eine geringe Priorität. Dennoch ist deren Umsetzung im Sinne der Radverkehrsförderung sinnvoll. Zumeist handelt es sich hierbei um Maßnahmen mit einem mittel- bis langfristigen Umsetzungshorizont, welche häufig auch in anderen Themenfeldern positive Effekte generieren.

Generell sollte die Maßnahmenpriorisierung daher nicht als starres System angesehen werden. Vielmehr ist unter Berücksichtigung der jeweiligen Vollzugs-, Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten flexibel über die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen zu entscheiden. Die Zuordnung der Maßnahmen zu den Prioritätenklassen dient vor allem als Orientierungsmöglichkeit hinsichtlich der Effizienz der Maßnahmen im Sinne einer Kosten-Nutzen-Bewertung.

9 Zusammenfassung / Fazit

Mit dem vorliegenden Radverkehrskonzept verfügt die Stadt Pößneck nunmehr über eine eigenständige Grundlage für die systematische Radverkehrsförderung. Dabei steht das Radverkehrsnetz im Fokus. Vorschläge und Empfehlungen in weiteren Bereichen der Radverkehrsförderung sind darüber hinaus ebenfalls enthalten.

Angesichts der kompakten Siedlungsstrukturen sind gute strukturelle Voraussetzungen für die Nutzung des Fahrrades in der Stadt Pößneck vorhanden. Allerdings werden die daraus resultierenden Potenziale aktuell noch nicht voll ausgeschöpft. Hauptursachen hierfür sind Lücken im Radverkehrsangebot, Probleme im Zuge von Bestandsanlagen sowie verschiedene Konflikte und Nutzungsüberlagerungen.

Hier setzt das Radverkehrskonzept an. Die Handlungspotenziale zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur werden aufgezeigt. Insgesamt beinhaltet das Maßnahmenkonzept sieben übergeordnete Handlungsfelder. Diese umfassen sowohl bauliche als auch verkehrsorganisatorische und administrative Veränderungsvorschläge und gliedern sich in eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen.

Prozessbegleitend wurde neben der verwaltungsinternen Abstimmung die Bevölkerung im Rahmen einer Bürgerumfrage frühzeitig in den Bearbeitungsprozess eingebunden.

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

Perspektivisch wird mit der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes ein wichtiger Beitrag für eine ortsverträgliche Mobilität sowie die Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität für die Stadt Pößneck geleistet.

Literaturverzeichnis

- BMDV. (2022a). *Nationaler Radverkehrsplan* 3.0. https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/nationaler-radverkehrsplan-3-0.pdf?__blob=publicationFile (zuletzt abgerufen 15.07.2022): Bundesministerium für Digitales und Verkehr.
- BMVD. (2022b). *Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (Stand: Kabinettsbeschluss vom 03.08.2016 und der darauf basierenden Ausbaugesetze vom 02.12.2016)*. https://www.bvwp-projekte.de/map_street.html (zuletzt abgerufen 12.12.2022): Bundesministerium für Digitales und Verkehr.
- Bundesrepublik Deutschland. (2013 zuletzt geändert 2021). *Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBI. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 13 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBI. I S. 3091) geändert worden ist*. https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/ (zuletzt abgerufen 15.07.2022): Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz.
- Bundesrepublik Deutschland. (2001 zuletzt geändert November 2021). *Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)*. https://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm (zuletzt abgerufen 15.08.2022): Bundesrepublik Deutschland.
- Büro für Urbane Projekte. (2010). *Integriertes Stadtentwicklungskonzept Pößneck 2020*. Pößneck / Leipzig: Büro für Urbane Projekte.
- BVerwG. (23.09.2010). *Urteil vom 23.09.2010 - BVerwG 3 C 32.09*. <https://www.bverwg.de/230910U3C32.09.0> (zuletzt abgerufen 15.07.2022): Bundesverwaltungsgericht.
- FGSV. (2006). *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.
- FGSV. (2008). *Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen.
- FGSV. (2010). *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.
- FGSV. (2012). *Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL)*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen.
- IRAS. (2010). *Do the health benefits of cycling outweigh the risks?* https://www.fietsberaad.nl/CROWFietsberaad/media/Kennis/Bestanden/do_the_health_benefits_of_cycling_outweigh_the_risks.pdf?ext=.pdf (zuletzt abgerufen 15.07.2022): Institute for Risk Assessment Sciences (IRAS).
- LPI Saalfeld. (2017, 2018, 2019, 2020). *Verkehrsunfalldaten für das Stadtgebiet Neustadt an der Orla*. Landespolizeiinspektion Saalfeld.
- PGV-Alrutz. (2015). *BASt-Bericht V 261: Nutzung von Radwegen in Gegenrichtung - Sicherheitsverbesserungen*. im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt): PGV - Alrutz, Planungsgemeinschaft Verkehr Hannover.

- TLBV. (2015). *Straßenverkehrszählung - Verkehrsmengenkarte 2015*. https://bau-verkehr.thueringen.de/media/tmil_la_bau_verkehr/Service/Verkehrsmengenkarten/svz_2015_sba_mth_a0.pdf (zuletzt abgerufen 28.10.2022): Freistaat Thüringen Landesamt für Bauen und Verkehr.
- TLS. (31.12.2021). *Bevölkerung der Gemeinden, erfüllenden Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften nach Geschlecht*. <https://statistik.thueringen.de/datenbank/TabAnzeige.asp?tabelle=gg000102%7C%7C> (zuletzt abgerufen 12.12.2022): Thüringer Landesamt für Statistik.
- TMIL. (2018). *Radverkehrskonzept 2.0 für den Freistaat Thüringen*. <https://www.thueringen.de/de/publikationen/pic/pubdownload1760.pdf> (zuletzt abgerufen 28.02.2020): Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft.
- Wild, Woodward. (2019). *Why are cyclists the happiest commuters? Health, pleasure and the e-bike*. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.05.008> (zuletzt abgerufen 15.07.2022): Kristy Wild; Alistair Woodward.