



Radverkehrskonzept

Abschlussbericht

Stand 31.10.2022

SVUDresden

Titel: Radverkehrskonzept Neustadt an der Orla

Auftraggeber: Stadt Neustadt an der Orla
Fachbereich Stadtmanagement / Fachdienst Bau

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: 31. Oktober 2022

Inhalt

Abbildungsverzeichnis	5
Tabellenverzeichnis	6
Anlagenverzeichnis	6
Abkürzungsverzeichnis	7
1 Veranlassung / Zielstellung	8
2 Vorgehensweise / Konzeptablauf	9
3 Bestands- und Konfliktanalyse	9
3.1 Nutzergruppen	9
3.2 Siedlungs- und Verkehrsnetzstruktur	10
3.3 Charakteristik des Bestandsnetzes	12
3.3.1 Zulässige Höchstgeschwindigkeiten	12
3.3.2 Radverkehrsinfrastruktur	12
3.3.3 Knotenpunkte / Querungsmöglichkeiten	14
3.3.4 Angebots- und Netzlücken Radverkehr	17
3.3.5 Einbahnstraßen	18
3.3.6 Einbauten, Umlaufsperrern etc.	19
3.3.7 Oberflächenbeschaffenheit	20
3.3.8 Tourismus, Service und Wegweisung	21
3.3.9 Fahrradparken	23
3.4 Unfälle mit Beteiligung des Radverkehrs	24
3.5 Ergebnisse der Bürgerbefragung	26
4 Leitbild	33
4.1 Bedeutung des Fahrrades für die Mobilität in der Stadt	33
4.2 Übergeordnete Zielstellungen	33
4.3 Leitlinien zur Förderung des Radverkehrs	34
5 Radverkehrsnetz	36
5.1 Methodik	36
5.2 Maßgebende Quellen und Ziele / Wunschliniennetz	37
5.3 Radroutennetz	38
6 Grundsätze der Radverkehrsförderung	40
7 Maßnahmenkonzept	45
7.1 Radverkehrsanlagen im Zuge von Hauptverkehrsstraßen	45
7.1.1 Straßenbegleitende Radwege außerorts	46
7.1.2 Ergänzung der Radverkehrsinfrastruktur innerorts	47
7.1.3 Integrierte Straßenraumgestaltung	50
7.2 Verkehrsorganisatorische Maßnahmen	52

7.2.1	<i>Aufhebung der Benutzungspflicht</i>	52
7.2.2	<i>Ausweisung von Nutzungsrechten auf gemeinsamen Flächen</i>	53
7.2.3	<i>Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit</i>	54
7.2.4	<i>Anpassung Ortseingangsbeschilderung</i>	57
7.2.5	<i>Flächenhafte Verkehrsberuhigung</i>	57
7.2.6	<i>Ausweisung von Fahrradstraßen</i>	59
7.2.7	<i>Freigabe von Einbahnstraßen</i>	61
7.2.8	<i>Reduzierung Kfz-Verkehr in der Ernst-Thälmann-Straße</i>	62
7.2.9	<i>Pößnecker Straße / Friedhofstraße / Ludwig-Jahn-Straße</i>	63
7.2.10	<i>Weitere kleinteilige Maßnahmen</i>	64
7.3	Weitere infrastrukturelle Maßnahmen	65
7.3.1	<i>Gestaltung von Knotenpunkten und Einmündungen</i>	65
7.3.2	<i>Ortseingangsgestaltung</i>	69
7.3.3	<i>Ergänzung von Gehwegen an Haupt- und Erschließungsstraßen</i>	70
7.3.4	<i>Ausbau von Wegeverbindungen / Netzergänzungen</i>	70
7.3.5	<i>Maßnahmen zur Reduzierung punktueller Konfliktstellen</i>	73
7.4	Schaffung radverkehrstauglicher Fahrbahnoberflächen	73
7.5	Verbesserung der Radabstellmöglichkeiten	75
7.6	Optimierung der Angebote für den touristischen Radverkehr	77
7.7	Systematische Radverkehrsförderung	79
8	Maßnahmenzusammenfassung und Priorisierung	81
9	Zusammenfassung / Fazit	83
	Literaturverzeichnis	84

Abbildungsverzeichnis

ABB. 1	ISODISTANZEN AUSGEHEND VOM MARKT DER STADT NEUSTADT AN DER ORLA.....	10
ABB. 2	BESTANDSSITUATION TRIPTISER STRAÙE	13
ABB. 3	WEITERE STRAÙENBEGLEITENDE RADWEGE IM STADTGEBIET.....	13
ABB. 4	RADVERBINDUNGEN ABSEITS DES HAUPTSTRAÙENNETZES.....	14
ABB. 5	BESTANDSSITUATION RADVERKEHRSFÜHRUNG IN EINMÜNDUNGSBEREICHEN.....	15
ABB. 6	BESTANDSSITUATION KNOTENPUNKT PÖßNECKER STRAÙE / FRIEDHOFSTRAÙE.....	15
ABB. 7	BESTANDSSITUATION KNOTENPUNKT FRIEDHOFSTRAÙE / LUDWIG-JAHN-STRAÙE..	16
ABB. 8	BESTANDSSITUATION IM BEREICH VON EINBAHNSTRAÙEN	18
ABB. 9:	EINBAHNSTRAÙEN IM INNENSTADTBEREICH	19
ABB. 10	BEISPIELE FÜR POLLER UND UMLAUFSPERREN IM STADTGEBIET	20
ABB. 11	BEISPIELE OBERFLÄCHENSITUATION IM STADTGEBIET	20
ABB. 12	BEISPIELE PUNKTUELLE EINSCHRÄNKUNGEN DURCH ENTWÄSSERUNGSRINNEN	21
ABB. 13	TOURISTISCHE RADROUTEN IM STADTGEBIET	22
ABB. 14	PROBLEMSTELLEN IM VERLAUF DES ORLARADWEGES	23
ABB. 15	INFRASTRUKTUR IM BESTAND - RADABSTELLMÖGLICHKEITEN IM STADTGEBIET	24
ABB. 16	RADVERKEHR SUNFÄLLE NACH UNFALLTYPEN (2017 BIS 2020).....	25
ABB. 17:	RADVERKEHR SUNFÄLLE IM STADTGEBIET NEUSTADT AN DER ORLA 2017 - 2020...	25
ABB. 18	VERTEILUNG DER UMFRAGE-TEILNEHMER NACH ALTER	27
ABB. 19	VERTEILUNG DER UMFRAGE-TEILNEHMER NACH WOHNORT	27
ABB. 20	UMFRAGE: HÄUFIGKEIT DER FAHRRADNUTZUNG	28
ABB. 21	UMFRAGE: ÜBLICHERWEISE PRO TAG ZURÜCKGELEGTE WEGELÄNGEN	28
ABB. 22	UMFRAGE: FAHRRADNUTZUNG NACH NUTZUNGSZWECK.....	29
ABB. 23	UMFRAGE: WELCHE VIER STRAÙEN NUTZEN SIE MIT DEM FAHRRAD AM HÄUFIGSTEN?	29
ABB. 24	UMFRAGE: BEWERTUNG DES RADVERKEHRSSYSTEMS	30
ABB. 25	PROBLEMSTELLEN AUS DER BÜRGERBEFRAGUNG	31
ABB. 26	SCHEMATISCHES WUNSCHLINIENNETZ.....	37
ABB. 27	REGELEINSATZBEREICHE VON RADVERKEHR SANLAGEN GEMÄÙ ERA.....	40
ABB. 28	FOTOMONTAGE SCHUTZSTREIFENMARKIERUNG TRIPTISER STRAÙE.....	48
ABB. 29	FLÄCHENBEDARF / STRAÙENRAUMAUFTeilUNG MIT SCHUTZSTREIFEN	48
ABB. 30	FOTOMONTAGE SCHUTZSTREIFENMARKIERUNG SCHLEIZER STRAÙE.....	49
ABB. 31:	BEISPIELE FÜR GESCHWINDIGKEITSDÄMPFENDE MAÙNAHMEN IM NEBENNETZ	51
ABB. 32	ANPASSUNGSBEDARF FLÄCHENHAFTE VERKEHR SBERUHINGUNG IN DER ALTSTADT ..	58
ABB. 33	GESTALTUNGSBEISPIELE FAHRRADSTRAÙEN.....	59

ABB. 34	EINFAHRHILFEN IM EINMÜNDUNGSBEREICH FREIGELEGENER EINBAHNSTRABEN	62
ABB. 35	SKIZZE UMGESTALTUNGSVORSCHLAG KP PÖßNECKER STRAÙE / FRIEDHOFSTRABE	63
ABB. 36	BEISPIELE FÜR GEHWEGÜBERFAHRTEN BZW. RADFREUNDLICHE EIN- UND AUSFAHRTEN.....	65
ABB. 37	UMGESTALTUNGSVORSCHLÄGE FÜR DEN MITTELWEG.....	66
ABB. 38	UMGESTALTUNGSVORSCHLAG KP HUGO-HARTUNG-STR. / AM MÜHLENGRABEN / ORLAGASSE.....	67
ABB. 39	BEISPIEL FÜR DIE GESTALTUNG VON MINIKREISVERKEHREN.....	68
ABB. 40	UMGESTALTUNGSVORSCHLAG KP KARL-LIEBKNECHT-STRABE / HUGO-HARTUNG-STRABE	68
ABB. 41	BEISPIELE ORTSEINGANGSGESTALTUNG MIT FAHRSTREIFENVERSATZ BZW. FAHRBAHNEINENGUNG.....	69
ABB. 42	ÜBERSICHT ZU DEN AUSBAU- UND NETZERGÄNZUNGSMABNAHMEN	71
ABB. 43	BEISPIELE FÜR DIE REDUZIERUNG VON KONFLIKTPOTENZIALEN AN POLLERN / UMLAUFSPERREN.....	73
ABB. 44	GESTALTUNGSBEISPIELE FAHRBAHNOBERFLÄCHENDIFFERENZIERUNG	75
ABB. 45	GESTALTUNGSBEISPIELE RADABSTELLMÖGLICHKEITEN IM BEREICH VON BAHNHÖFEN.....	76
ABB. 46	RADABSTELLMÖGLICHKEITEN IM UMFELD VON HALTESTELLEN.....	76
ABB. 47	BEISPIEL RAST- UND INFORMATIONSMÖGLICHKEITEN.....	77
ABB. 48	HANDLUNGSKONZEPT RADWEGBESCHILDERUNG.....	78
ABB. 49	BEISPIEL INFORMATION DER ÖFFENTLICHKEIT IM STRABENRAUM.....	80

Tabellenverzeichnis

TAB. 1:	FÜHRUNGSFORMEN DES RADVERKEHRS.....	41
---------	-------------------------------------	----

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
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
TMIL	Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
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, 2022)

Hier setzen die kommunalen Planungen an. Die Stadt Neustadt an der Orla 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 Neustadt an der Orla 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 Neustadt an der Orla einschließlich der zugehörigen Ortsteile. Parallel werden auch die Verknüpfungen mit dem Umland mit betrachtet.

Neben der verwaltungsinternen Abstimmung des Radverkehrskonzeptes erfolgte eine frühzeitige Vorstellung von Zwischenergebnissen im Bau- und Umweltausschuss. Darüber hinaus wurde die Bevölkerung im Rahmen einer Bürgerumfrage (Ergebnisse siehe Kapitel 3.5) in die Bearbeitung mit einbezogen.

3 Bestands- und Konfliktanalyse

3.1 Nutzergruppen

In der Stadt Neustadt an der Orla 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 9.079 Einwohner (Neustadt an der Orla, 01.01.2022) zählende Stadt Neustadt an der Orla liegt im Osten des Freistaates Thüringen im Saale-Orla-Kreis. Die Oberzentren Jena und Gera befinden sich nordwestlich bzw. nordöstlich jeweils Luftlinie ca. 25 - 30 km vom Marktplatz in Neustadt an der Orla entfernt. Das nächstgelegene Mittelzentrum bildet die lediglich ca. 10 km westlich entfernt gelegene Stadt Pößneck. Die Stadt Neustadt an der Orla selbst übernimmt als Grundzentrum wichtige Versorgungs- und Dienstleistungsfunktionen für die umliegenden Gemeinden sowie die städtischen Ortsteile.

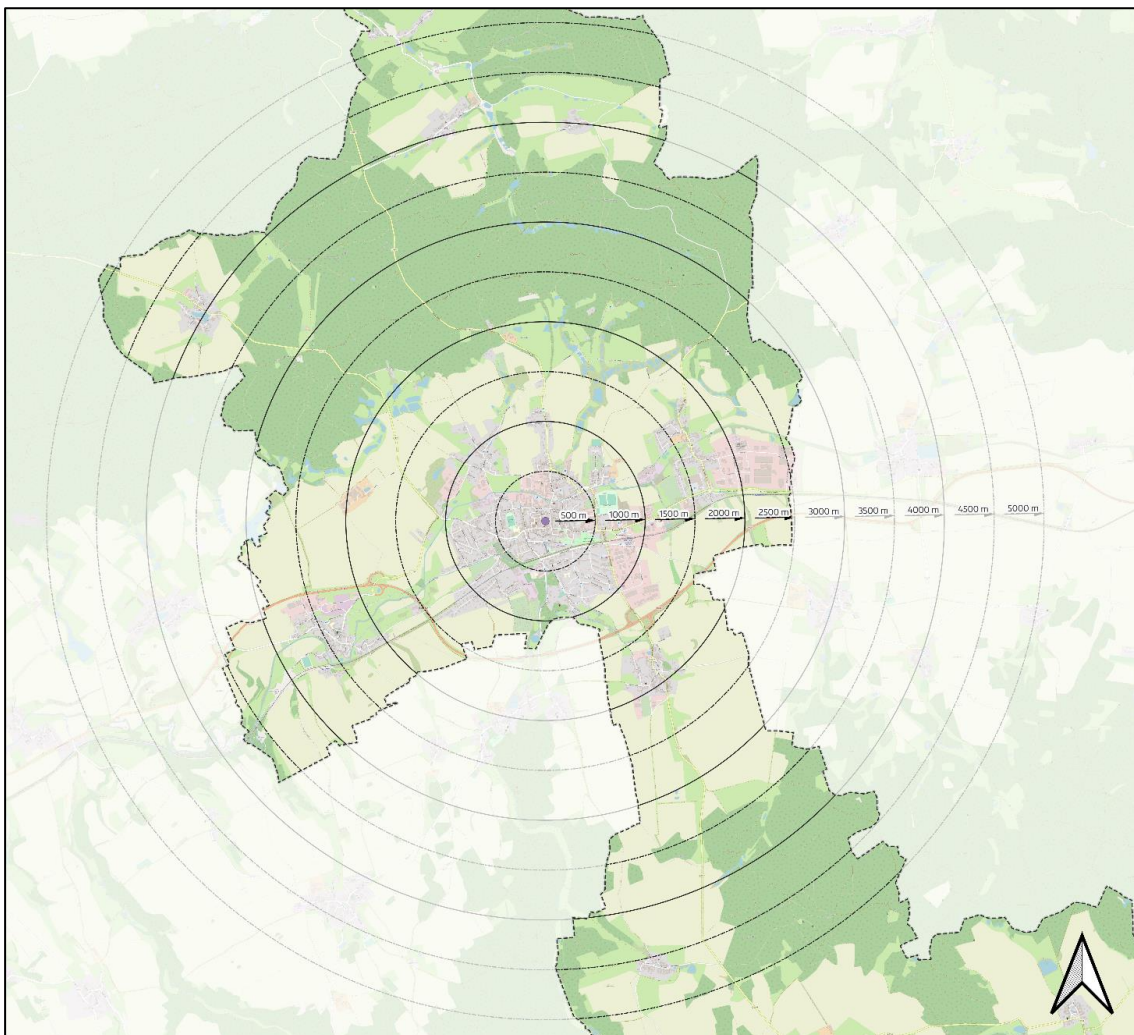


Abb. 1 Isodistanzen ausgehend vom Markt der Stadt Neustadt an der Orla

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

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

Das Kernstadtgebiet 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). Neben dem Kernstadtgebiet gehören insgesamt 8 Ortsteile zur Stadt Neustadt an der Orla. Mit Moderwitz und Neunhofen besteht eine enge räumliche Verknüpfung. Diese liegen ebenfalls in einem Entfernungsbereich von unter 3 km.

Eine deutliche räumliche Trennung besteht hingegen zu den anderen Ortsteilen. Im Norden liegen Lichtenau, Breitenhain-Strößwitz und Stanau etwa 4 bis 5 km entfernt und sind durch Waldgebiete vom Kernstadtgebiet getrennt. Noch größere Entfernungen bestehen zu den Ortsteilen im Süden. Bis nach Bucha sind ausgehend vom Markt Luftlinien ca. 12 km zurückzulegen. Hinzu kommen jedoch sowohl netzstrukturell als auch topografisch weitere Wege bzw. Nutzungswiderstände.

Die verkehrliche Hauptverbindungsachse in Neustadt an der Orla bildet die Bundesstraße B 281. Diese führt in Ost-West-Richtung als Autostraße am südlichen Rand des Kernstadtgebietes vorbei. Eine Nutzung durch den Radverkehr ist entsprechend nicht möglich. Allerdings stehen verschiedene parallel verlaufende bzw. kreuzende Wirtschaftswege zur Verfügung.

Für den innerstädtischen Verkehr sind die ehemalige Trasse der Bundesstraße sowie verschiedene Landes- und Kreisstraßen von zentraler Bedeutung. In Richtung Norden verbinden die L 1077 sowie die L 1110 die Stadt Neustadt an der Orla mit dem Oberzentrum Jena bzw. der BAB 4. In südlicher Richtung bildet die L 1077 die zentrale innerstädtische Anbindung an die B 281 sowie die Verbindung zur BAB 9 und nach Schleiz. Gleichzeitig fungiert die L 1077 als Kfz-Hauptachse für die Erschließung der südlichen Ortsteile.

In der zentralen Innenstadt wird der Austausch zwischen den östlichen und westlichen Stadtgebieten über die Straßenzüge Rathenaustraße und Goethestraße / Mühlstraße / Am Mühlengraben / Hugo-Hartung-Straße gewährleistet. Parallel wird jedoch auch die Ernst-Thälmann-Straße genutzt. In der Altstadt existiert eine Vielzahl von Einbahnstraßen.

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

Der Bahnhof mit unmittelbar angrenzendem Busbahnhof bildet am östlichen Rand der Altstadt die zentrale intermodale Verknüpfungsstelle. 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.

3.3 Charakteristik des Bestandsnetzes

3.3.1 Zulässige Höchstgeschwindigkeiten

Im innerörtlichen Haupt- und Erschließungsstraßennetz der Stadt Neustadt an der Orla sind in der Regel 50 km/h erlaubt. Allerdings finden sich insbesondere im Kernstadtbereich auch verschiedene Abschnitte mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h. Dies betrifft u. a. die Ernst-Thälmann-Straße sowie den Straßenzug Am Mühlgraben / Mühlstraße.

Im Nebenstraßennetz ist vielfach eine flächendeckende Verkehrsberuhigung vorhanden. Hierbei dominieren Tempo-30-Zonen. In einzelnen Gebieten, wie zum Beispiel im nordöstlichen Teil der Altstadt sowie im Bereich Arnshaugk / Arnshaugker Straße fehlt jedoch eine entsprechende Beschilderung. Darüber hinaus bestehen innerhalb der Wohngebiete weitere Potenziale zum Einsatz geschwindigkeitsdämpfender Elemente im Rahmen der Straßenraumgestaltung.

In den Ortsteilen darf in der Regel mit 50 km/h gefahren werden, obschon die Rahmenbedingungen hierfür vielfach nicht optimal sind. Teilweise fehlen Gehwege bzw. der Straßenraum ist eng und unübersichtlich.

Zwischen den Ortsteilen sowie im Verlauf der Stadt-Umland-Verbindungen sind in verschiedenen Bereichen ebenfalls Geschwindigkeitsbeschränkungen vorhanden. Dies betrifft beispielsweise die Verbindung nach Neunhofen über den Leichenweg bzw. die Gartenstraße sowie den Teilabschnitt der L 1077 zwischen Kernstadtgebiet und Moderwitz. Im Verlauf des Weges zwischen Dreitzsch und der Pillingsdorfer Straße existiert hingegen keine Geschwindigkeitsbegrenzung. Dieser darf theoretisch mit Tempo 100 befahren werden. Die Nutzungspotenziale für den Radverkehr werden dadurch deutlich eingeschränkt. Hiervon betroffen ist auch ein Teilabschnitt des Orlaradweges.

3.3.2 Radverkehrsinfrastruktur

Die aktuell in der Stadt Neustadt an der Orla vorhandene Radverkehrsinfrastruktur ist in Anlage 1 zusammenfassend dargestellt.

Im Bestand existieren ausschließlich Führungsformen im Seitenraum. Vielfach sind die Flächen gemeinsam mit dem Fußverkehr zu nutzen. Hierbei bestehen anlagenbezogen eingeschränkte Einsatzbereiche (siehe hierzu auch Kapitel 6) und häufig Probleme und Konflikte.

Im Verlauf der Triptiser Straße sind durchgehend auf der Nordseite Radverkehrsanlagen vorhanden. Diese dürfen teilweise in beiden Richtungen befahren werden. Östlich des Molbitzer Weges handelt es sich um benutzungspflichtige Radwege bzw. gemeinsame Geh- und Radwege (siehe Abb. 2). Im westlichen Teil ist hingegen der Gehweg zur Nutzung für den Radverkehr freigegeben. Für die Beidrichtungsabschnitte ist zu berücksichtigen, dass diese gemäß Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (Bundesrepublik Deutschland, 2001 zuletzt geändert

November 2021) innerorts nur im begründeten Ausnahmefall zur Anwendung kommen sollten. Die Konfliktpotenziale im Bereich der Einmündungen bzw. Ein- und Ausfahrten sind hier für den Radverkehr besonders hoch.



Abb. 2 Bestandssituation Triptiser Straße

Ein weiterer benutzungspflichtiger Radweg findet sich in der Friedhofstraße (siehe Abb. 3 links). Dieser ermöglicht hier das Fahren entgegen der Einbahnstraßenrichtung. Auch in der Rodaer Straße ist zwischen Sachsenburg und Hauptstraße ein benutzungspflichtiger Radweg im Außerortsbereich vorhanden. Hierbei handelt es sich um den einzigen straßenbegleitenden Außerortsradweg im Stadtgebiet.

Im Gewerbegebiet Molbitz sind jeweils einseitig verschiedene nichtbenutzungspflichtige Radwege vorhanden (siehe Abb. 3 rechts). Deren Zuordnung für den Radverkehr ist ausschließlich anhand des roten Pflastermaterials erkennbar.



Abb. 3 weitere straßenbegleitende Radwege im Stadtgebiet

Die aktuellen Radverkehrsanlagen entsprechen teilweise nicht den Zielstellungen einer modernen Radverkehrsförderung. 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. Aus diesen Gründen wurde auch der bis Anfang 2022 existierende Radweg

im Verlauf des Straßenzuges An den Bürgerwiesen / Hugo-Hartung-Straße abgeordnet.



Abb. 4 Radverbindungen abseits des Hauptstraßennetzes

Ergänzend zum Straßennetz 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 den Willy-Dolge-Weg nach Neunhofen oder auch die Verbindung zwischen Molbitz und Döhlen an der Oberen Walkmühle. Wobei letztere hinsichtlich der verfügbaren Breiten für den Radverkehr nicht optimal ist (siehe Abb. 4 links). Auch für die Quer-Verbindung von Dreitzsch zum Gewerbegebiet Molbitz besteht erheblicher Verbesserungsbedarf.

Darüber hinaus stehen für den Stadt-Umland-Verkehr, die Anbindung der Ortsteile sowie den touristischen sowie Freizeitradverkehr verschiedene forst- und landwirtschaftliche Wege zur Verfügung. Hierbei bildet der Steinbrückener Weg (siehe Abb. 4 rechts) eine gut ausgebaute Parallelverbindung zur L 1077 in die südlichen Ortsteile.

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 Neustadt an der Orla 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 oder lediglich eine Furtmarkierung (siehe Abb. 5). Angesichts der erhöhten Konfliktpotenziale ist dies nicht ausreichend, um ein angemessenes Verkehrssicherheitsniveau gewähr-

leisten zu können. Dies betrifft insbesondere die Beidrichtungsradwege. Im Bestand ist auch hier zumeist keine Roteinfärbung bzw. keine Fahrbahnmarkierung, welche auf die Nutzung in beiden Richtungen hinweist, vorhanden.



Abb. 5 Bestandssituation Radverkehrsführung in Einmündungsbereichen

An einzelnen Knotenpunkten bestehen zudem Konfliktpotenziale durch weitläufige Fahrbahnflächen sowie ungünstige Einmündungswinkel. Dies betrifft beispielsweise die Eckknotenpunkte des Einbahnstraßendreiecks Pößnecker Straße / Friedhofstraße / Ludwig-Jahn-Straße. Hier sind u. a. die Zu- und Abfahrten des Radweges im Verlauf der Friedhofstraße mit wesentlichen Einschränkungen verbunden. Am Knotenpunkt Pößnecker Straße / Friedhofstraße muss jeweils unmittelbar im Knotenpunktbereich eine Richtungsfahrbahn an einer ungünstigen Stelle gequert werden (siehe Abb. 6). Gleiches gilt auch für den Knotenpunkt Friedhofstraße / Ludwig-Jahn-Straße. Hier sind zudem die Sichtbeziehungen nicht optimal. Dies betrifft insbesondere die Querung aus Richtung Westen kommend in Richtung Willy-Dolge-Weg.



Abb. 6 Bestandssituation Knotenpunkt Pößnecker Straße / Friedhofstraße

Auch die Knotenpunkte Pößnecker Straße / Ludwig-Jahn-Straße und Goethestraße / Pößnecker Straße / Am Oberen Gries sind durch weitläufige Knotenpunktbereiche gekennzeichnet. 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.

Generell sind im gesamten Hauptstraßennetz teilweise auch für den Radverkehr hohe Querungswiderstände zu verzeichnen. Am Knotenpunkt Karl-Liebknecht-Straße / Hugo-Hartung-Straße / An den Bürgerwiesen ergeben sich im Wesentlichen durch den geradlinigen Straßenverlauf der Karl-Liebknecht-Straße entsprechende Konflikte. Die Bedeutung der einmündenden Straßen sowie der wichtigen Querungsstelle (Hauptverbindung zu den Sportanlagen) ist kaum erkennbar. Entsprechend sind die Fahrgeschwindigkeiten auch im Knotenpunktbereich vergleichsweise hoch.



Abb. 7 Bestandssituation Knotenpunkt Friedhofstraße / Ludwig-Jahn-Straße

Auch an anderen Kreuzungspunkten bzw. Einmündungen bilden erhöhte Fahrgeschwindigkeiten teilweise ein Problem, so beispielsweise am Schnittpunkt zwischen den Landesstraßen L 1077 und L 2350 in der Ortslage Linda. Hier ist parallel auch im Bereich der unweit nördlich angrenzenden Haltestelle „Linda“ kein gesichertes Querung möglich. Gleiches gilt im weiteren Verlauf der L 1077 auch für die Haltestelle „Steinbrücken“. Im Bereich Waldfrieden beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Zuge der L 1110 ebenfalls 100 km/h. Neben einer hier befindlichen Haltestelle kreuzt in diesem Teilabschnitt mit der Hohen Straße eine wichtige Rad- und Wanderoute. Die Querungsstelle befindet sich im Bereich einer Kurve. Zudem binden die einmündenden Wege leicht versetzt an die Landesstraße an, ohne dass ein straßenbegleitender Geh- bzw. Radweg existiert.

In der Ortslage Dreba ist hingegen wiederum der zentrale innerörtliche Knotenpunkt durch weitläufige und unübersichtliche Fahrbahnflächen gekennzeichnet.

In der zentralen Altstadt sind für den Radverkehr vor allem die Sichtbedingungen ein maßgebendes Kriterium in Bezug auf die Verkehrs- und Querungssicherheit. Dies zeigt sich vor allem am Knotenpunkt August-Bebel-Straße / Mühlstraße. Im Zuge der eigentlich bevorrechtigten Fußgängerfurt sind hier beidseitig Umlaufsperrn eingebaut worden (siehe Abb. 10 auf Seite 20). Diese tragen zwar einerseits dazu bei, dass Rad fahrende Kinder im Seitenraum tatsächlich absteigen und das Fahrrad über den Knotenpunkt hinweg schieben. Zum anderen wird jedoch das Räumen der Fahrbahn für Nutzer von Kinderwagen, Rollatoren, Rollstühlen und

Fahrrädern wesentlich behindert. Zudem werden die Umlaufsperrren auch teilweise einfach umfahren.

3.3.4 Angebots- und Netzlücken Radverkehr

Die Notwendigkeit von Radverkehrsanlagen leitet sich gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (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.

Bei einer Überlagerung der bestehenden infrastrukturellen Angebote (siehe Anlage 1) mit den Empfehlungen für eine separierte bzw. teilseparierte Radverkehrsführung wird deutlich, dass in der Stadt Neustadt an der Orla im Innerortsbereich lediglich geringer Handlungsbedarf in Bezug auf gesonderte Radverkehrsanlagen besteht. Maßgebend sind hierbei die durch den Neubau der Ortsumgehung im Zuge der B 281 entstandenen Verkehrsentlastungen. Konkreter Bedarf für eine Teilseparation besteht demnach lediglich für die Triptiser Straße sowie für die Schleizer Straße. Für die Karl-Liebknecht-Straße liegen keine Informationen zum Verkehrsaufkommen vor. Angesichts der Verkehrsnetzstruktur ist jedoch zu vermuten, dass zumindest für den Teilabschnitt zwischen Ernst-Thälmann-Straße und Hugo-Hartung-Straße ebenfalls eine Teilseparation zielführend wäre.

Sowohl im Verlauf der Schleizer Straße als auch der Karl-Liebknecht-Straße sind aktuell keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Die existierenden Radverkehrsanlagen im Verlauf der Triptiser Straße entsprechen nicht den Zielstellungen einer modernen Radverkehrsförderung. Alle drei Abschnitte sind entsprechend als Netzlücken zu charakterisieren.

Im Außerortsbereich wird der Schwellwert von 2.500 Kfz/24h gemäß den vorliegenden Verkehrsdaten der Straßenverkehrszählung (TLBV, 2015) lediglich für die L 1077 südlich des Kernstadtgebietes überschritten. Allerdings ist hier zu berücksichtigen, dass unmittelbar parallel zur Landesstraße (Entfernung ca. 500 – 1.000 m) ein gut ausgebauter landwirtschaftlicher Weg Neustadt an der Orla über Burgwitz, Steinbrücken und Kleina mit den Zielen und Ortsteilen im Süden der Stadt verbind-

det. Weiterführend im Verlauf der L 2350 ist eine entsprechende Parallelverbindung jedoch nicht bzw. nicht durchgehend vorhanden. Speziell im Teilabschnitt zwischen Dreba, Kleina und Linda, welcher als wichtige Querverbindung fungiert wäre ein straßenbegleitender Radweg unabhängig von der Verkehrsbelegung wünschenswert.

Darüber hinaus ergeben sich weitere anlagenbezogene Angebotslücken durch unebene bzw. unbefestigte Fahrbahnoberflächen (siehe auch Kapitel 3.3.7) sowie Probleme und Lücken im Bereich von Knotenpunkten (siehe Kapitel und 3.3.3).

Hinzu kommen weitere kleinteilige Angebots- und Netzlücken. So ist beispielsweise aktuell keine rückwärtige Anbindung des Bahnhofes aus Richtung Norden vorhanden. Ebenso ist in Verlängerung des Centbaumweges eine Nutzung der Schwarzen Brücke aktuell für den Radverkehr nicht vorgesehen. Hier ist vielfach zu beobachten, dass Fahrräder unter Nutzung der Rampen für Kinderwagen mühsam geschoben werden.

3.3.5 Einbahnstraßen

Weitere Wechselwirkungen für den Radverkehr ergeben sich durch eine Vielzahl von Einbahnstraßen. Bisher existiert lediglich teilweise eine Freigabe der Einbahnstraßen zur Nutzung entgegen der Einbahnstraßenrichtung (siehe Abb. 9 und Abb. 8). Diese sollte eigentlich den Regelfall darstellen. Durchfahrtsbeschränkungen sollten nur dort existieren, wo dies die Verkehrssicherheit zwingend gebietet.



Abb. 8 Bestandssituation im Bereich von Einbahnstraßen

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

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 weite-

ren Konflikten mit dem Fußverkehr sowie zu zusätzlichen Sicherheitsdefiziten an Ein- und Ausfahrten sowie Knotenpunkten und Einmündung.

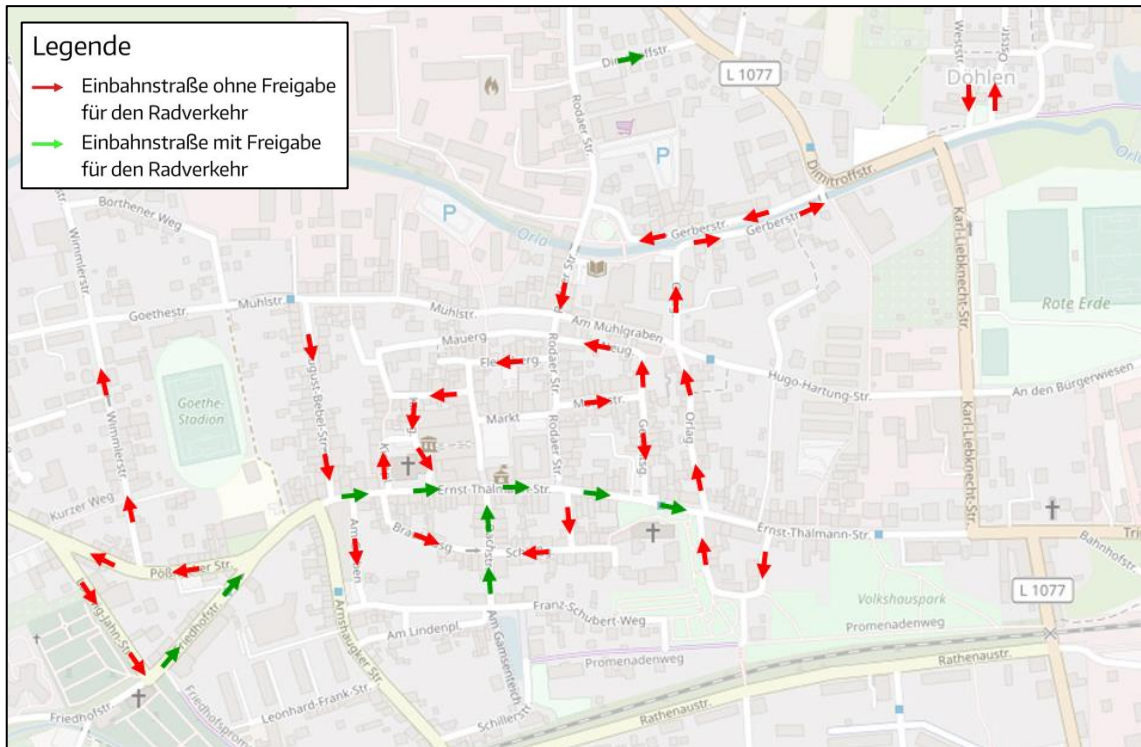


Abb. 9: Einbahnstraßen im Innenstadtbereich

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

Auch wichtige Hauptverbindungen, wie beispielsweise die Rodaer Straße als zentrale Achse zwischen der Altstadt und den nördlichen Stadtgebieten, sind aktuell für den Radverkehr lediglich in einer Richtung nutzbar.

3.3.6 Einbauten, Umlaufsperrern etc.

Poller, Umlaufsperrern 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. 10 Beispiele für Poller und Umlaufsperrern im Stadtgebiet

Im Stadtgebiet sind entsprechende Einschränkungen kaum zu beobachten. Es sind lediglich einzelne Poller und Umlaufsperrern vorhanden (siehe Abb. 10).

3.3.7 Oberflächenbeschaffenheit

Aufgrund der Sanierungsmaßnahmen in den letzten Jahren und Jahrzehnten sind im Haupt- und Erschließungsstraßennetz der Stadt Neustadt an der Orla weitestgehend Asphaltoberflächen in ausreichend gutem Zustand vorzufinden. Lediglich punktuell sind für den Radverkehr relevante Fahrbahnoberflächendefizite zu verzeichnen. Diese betreffen beispielsweise im Kernstadtgebiet den Ziegeleiweg bzw. die Arnshauker Straße (siehe Abb. 11 links). In Bezug auf die Ortsteile ist die Verbindung zwischen Pillingsdorfer Straße und Strößwitz von Oberflächendefiziten betroffen. Generell ist jedoch auch für die landwirtschaftlichen Wege ein guter Ausbauzustand zu verzeichnen. Vor allem im Zusammenhang mit dem Neubau der Ortsumgehung sind eine Vielzahl paralleler bzw. kreuzender Wege saniert bzw. neu angelegt worden.



Abb. 11 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 die Querverbindungen zwi-

schen den Ortsteilen abseits des Hauptstraßennetzes. Hier sind vielfach unbefestigte bzw. unebene Wege vorzufinden.

Ein weiteres punktuelles Problem bilden Regenrinnen, welche in Gefälleabschnitten quer zur Fahrtrichtung verlaufen. Hier besteht eine erhöhte Sturzgefahr. Dies betrifft beispielsweise die Verbindung zwischen Strößwitz und Pillingsdorf (siehe Abb. 12 links) oder auch für die Wegeverbindung in Verlängerung der Meilitzer Straße (siehe Abb. 12 rechts).



Abb. 12 Beispiele punktuelle Einschränkungen durch Entwässerungsrinnen

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. 11 rechts). Diese weisen für den Radverkehr einen erhöhten Rollwiderstand sowie Komforteinbußen auf. Aufgrund des zumeist verwendeten Kleinpflasters ist eine generelle Befahrbarkeit jedoch gegeben.

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 wichtigste touristische Radwegverbindung im Stadtgebiet bildet der Orlaradweg. Dieser verläuft in Ost-West-Richtung durch das Kernstadtgebiet (siehe Abb. 13). Im Osten zweigt der Radwanderweg in Höhe der Stadtgrenze vom Verbindungsweg zwischen Dreitzsch und Pillingsdorf Straße ab und führt durch das Gewerbegebiet in den Ortskern Molbitz. Bei der Querverbindung zum Gewerbegebiet handelt es sich bisher lediglich um einen schmalen Trampelpfad (siehe Abb. 14 links).

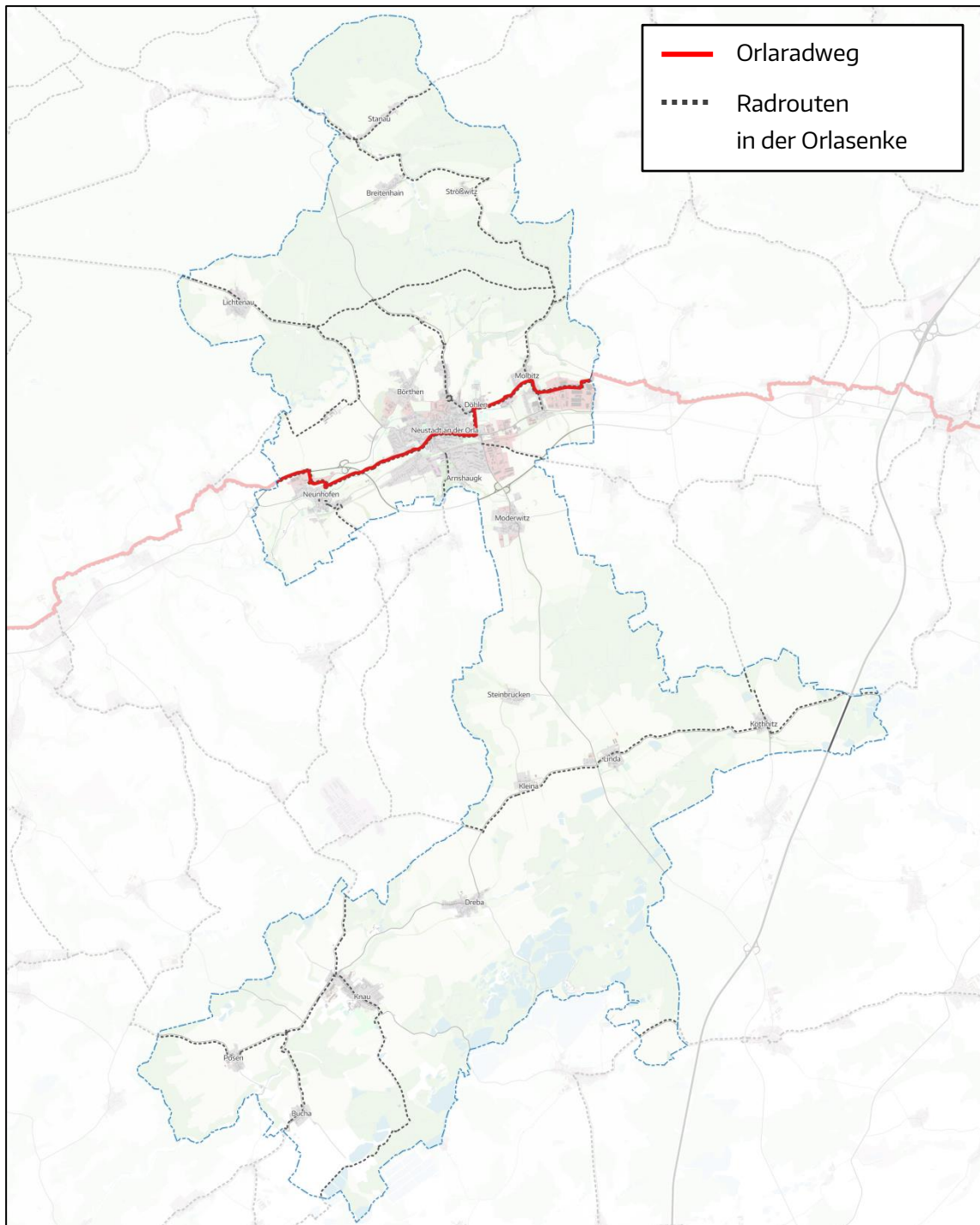


Abb. 13 Touristische Radrouten im Stadtgebiet

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

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

In Molbitz selbst verläuft der Orlaradweg im Zuge der L 2318. Anschließend werden die Radtouristen nördlich der Orla über eine gesonderte Wegeverbindung entlang der Oberen Walkmühle geführt. Der gemeinsame Geh- und Radweg ist jedoch deutlich zu schmal (siehe Abb. 14 rechts). Im Kernstadtgebiet ergeben sich hingegen vor allem Einschränkungen durch den Kfz-Verkehr. Hier sind im Verlauf des Rad-

wanderweges die Karl-Liebknecht-Straße, Ernst-Thälmann-Straße und Friedhofstraße jeweils im Mischverkehr zu befahren. Deutlich attraktiver sind die westlich weiterführenden Abschnitte im Nebennetz bzw. auf gesonderten Wegen nach Neunhofen bzw. weiter nach Lausnitz.



Abb. 14 Problemstellen im Verlauf des Orlaradweges

Der Orlaradweg ist durchgehend nach den Vorgaben der Richtlinien zur Radwegweisung in Thüringen beschildert. In der Altstadt existiert am Rathaus eine Übersichtskarte zur regionalen Orientierung. Ein weiterer Informationspunkt befindet sich im Ortskern Neunhofen allerdings abseits der eigentlichen Routenführung des Orlaradweges.

Abseits der touristischen Hauptachse verlaufen mehrere Teilabschnitte der Radrouten in der Orlasenke durch das Stadtgebiet (siehe Abb. 13). Diese sind in verschiedenen touristischen Karten vermerkt und teilweise über eine Beschilderung im Routenverlauf kenntlich gemacht. Eine durchgehende Beschilderung ist allerdings nicht vorhanden.

An den Wochenenden sowie an Feiertagen werden im Regionalbusverkehr von KomBus durch den Einsatz spezieller Fahrradgepäckträger erweiterte Fahrradmitnahmemöglichkeiten im ÖPNV angeboten. Zudem existiert gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Mittelthüringen ein vielfältiges Informationsangebot zur Fahrradmitnahme sowie zu Radtouren in der Region.

3.3.9 Fahrradparken

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

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). Vielfach sind sowohl in Bezug auf die Anzahl als auch die Qualität die vorhandenen Radabstellmöglichkeiten unzureichend (siehe Abb. 15).



Abb. 15 Infrastruktur im Bestand - Radabstellmöglichkeiten im Stadtgebiet

Einen wichtigen Schwerpunkt bildet hierbei der Bahnhof / Busbahnhof in Neustadt an der Orla hier sind im Bestand lediglich zehn sog. „Felgenklemmer“ (siehe Abb. 15 rechts unten) vorhanden. Attraktive und nutzerfreundliche Radständer, wie auch Möglichkeiten zum gesicherten Abstellen hochwertiger Fahrräder bzw. E-Bikes fehlen hier bisher.

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 Neustadt an der Orla insgesamt 28 Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung polizeilich registriert. Dies entspricht ca. 7 Unfällen pro Jahr.

Bei etwa drei Viertel 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.

Die wesentlichen Konflikte beim Radverkehr liegen im Bereich der Knotenpunkte sowie an Ein- und Ausfahrten. Etwa 39 % aller Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung sind dem Unfalltyp „Einbiegen-Kreuzen“ (Kollision mit Fahrzeug aus der Nebenrichtung) zuzuordnen (siehe Abb. 16). Weiterhin auffällig ist die hohe Zahl der Unfälle im Längsverkehr. Diese konzentrieren sich jedoch stark auf das Jahr 2017, was eher auf eine zufällige bzw. erfassungsbedingte Häufung schließen lässt.

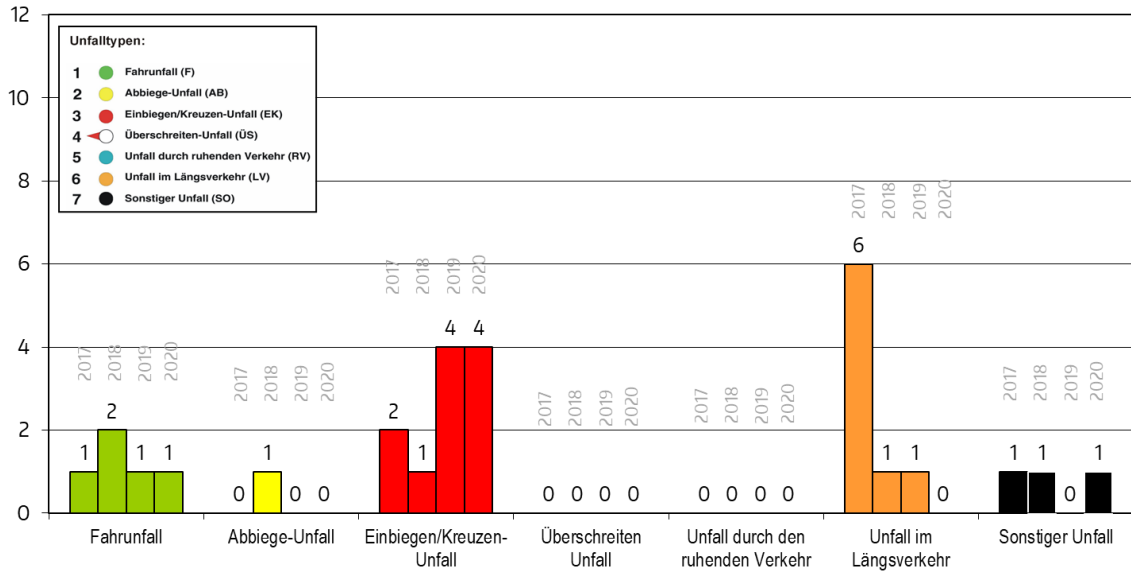


Abb. 16 Radverkehrsunfälle nach Unfalltypen (2017 bis 2020)

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

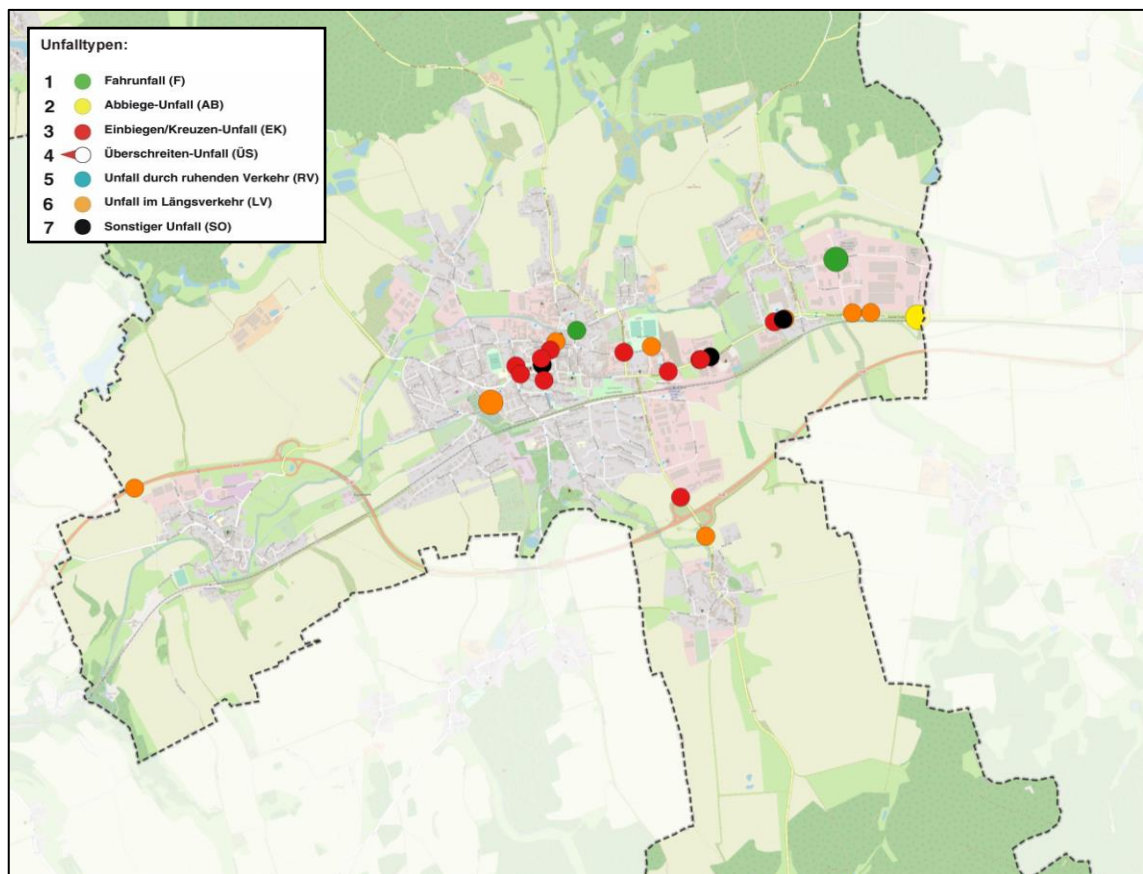


Abb. 17: Radverkehrsunfälle im Stadtgebiet Neustadt an der Orla 2017 - 2020

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

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

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

In Abb. 17 ist für den Zeitraum 2017 bis 2020 die Lage der einzelnen Radunfälle im Stadtgebiet dargestellt. Hierbei ist im Wesentlichen eine Konzentration auf das innerörtliche Hauptstraßennetz sowie Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen erkennbar. Einen Schwerpunkt bildet dabei die Triptiser Straße. Allein hier ereigneten sich ein Viertel aller im Untersuchungszeitraum dokumentierten Unfälle mit Radverkehrsbeteiligungen im Stadtgebiet. Hauptproblem bilden dabei Konflikte im Bereich der Nebenstraßeneinmündungen.

Weitere Auffälligkeiten sind in der zentralen Altstadt mit ebenfalls insgesamt sieben Unfällen in den vergangenen vier Jahren festzustellen. In allen anderen Bereichen handelt es sich jeweils um einzelne Unfälle.

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 Radverkehrsbeteiligung ereignen.

3.5 Ergebnisse der Bürgerbefragung

Zur Unterstützung der Bestands- und Konfliktdanalyse wurde im Zeitraum vom Februar / März 2022 eine Umfrage zum Radverkehrskonzept für die Stadt Neustadt an der Orla 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 Radfahrenden in Neustadt an der Orla eine Möglichkeit für Rückmeldungen und Verbesserungsvorschläge angeboten werden.

Generell ist zu berücksichtigen, dass es sich bei der Umfrage um keine repräsentative Befragung handelt. Vielmehr sollte damit vor allem eine frühzeitige Beteiligungsmöglichkeit am Bearbeitungsprozess angeboten werden.

Teilnahme an der Umfrage

Der Datenrücklauf im Rahmen der Umfrage beinhaltete 247 Fragebögen, von denen 204 digital¹ und 43 analog ausgefüllt worden sind. Mit Blick auf das Alter zeigt sich, dass Menschen zwischen 40 und 65 Jahren überproportional an der Umfrage teilgenommen haben (siehe Abb. 18). Vor allem die jüngeren Bevölkerungsschichten (insbesondere < 18 Jahren) sind hingegen im Vergleich zur ihrem Anteil an der Bevölkerung unterrepräsentiert.

¹ Hiervon wurden allerdings nur 94 vollständig ausgefüllt.

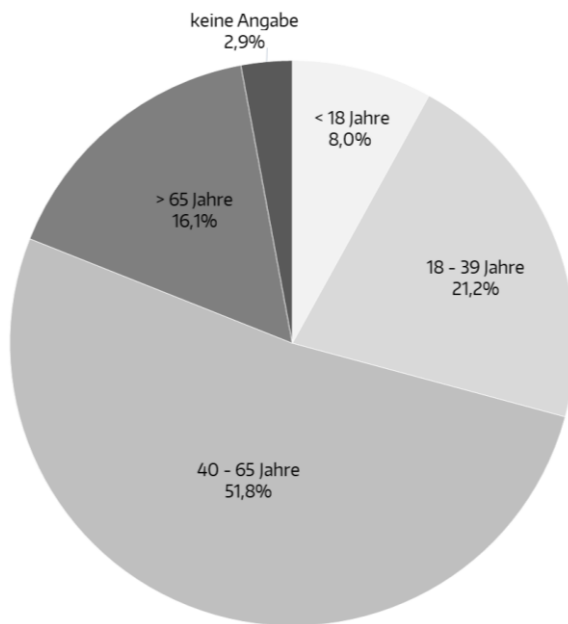


Abb. 18 Verteilung der Umfrage-Teilnehmer nach Alter

Die Teilnehmenden kommen zum Großteil aus dem Stadtgebiet Neustadt an der Orla (siehe Abb. 19). Der Rücklaufanteil von außerhalb des Stadtgebietes lag bei lediglich ca. 4,4 %. In Bezug auf die Ortsteile waren eine vergleichsweise hohe Rücklaufquote aus Linda, Lichtenau und Neuenhofen zu verzeichnen.

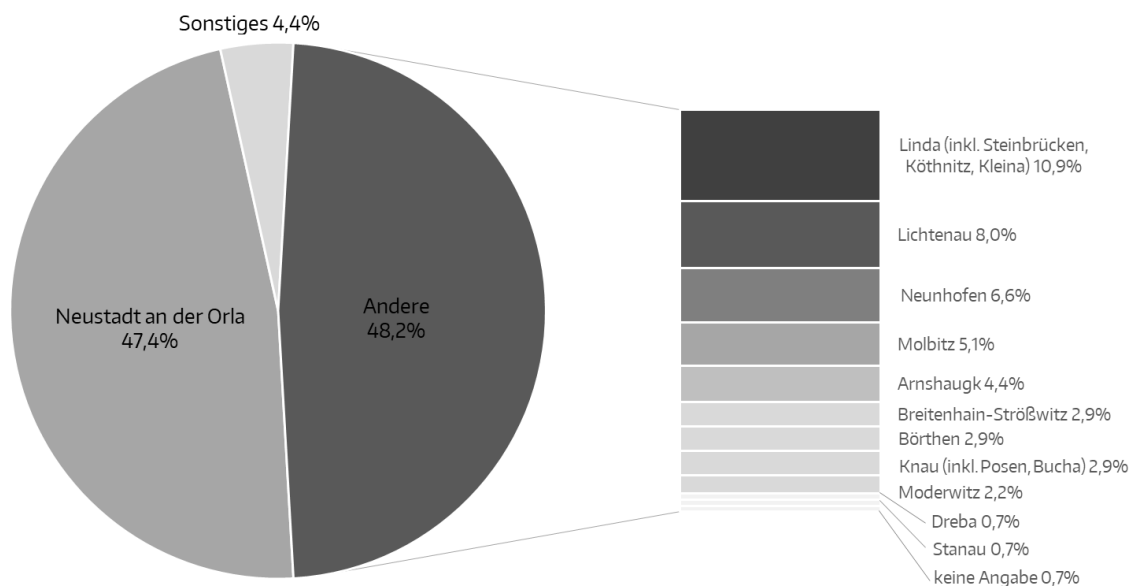


Abb. 19 Verteilung der Umfrage-Teilnehmer nach Wohnort

Fahrradnutzung

Auf die Frage „Wie oft fahren Sie normalerweise mit dem Fahrrad?“ haben in Summe zwei Drittel der Befragten mit „(fast) täglich“ bzw. „mehrmals in der Woche“ geantwortet (siehe Abb. 20). Lediglich ein geringer Anteil ist nur vereinzelt („höchstens 1x im Monat“) unterwegs. Hierbei zeigt sich, dass mit der Bürgerumfrage ins-

besondere die aktiven Radnutzer angesprochen und aktiviert worden sind. Darüber hinaus wurden mit einem Anteil von ca. 23 % jedoch auch Nutzer erreicht, welche regelmäßig das Fahrrad nutzen, für die dieses jedoch nicht das dominierende Alltagsverkehrsmittel darstellt.

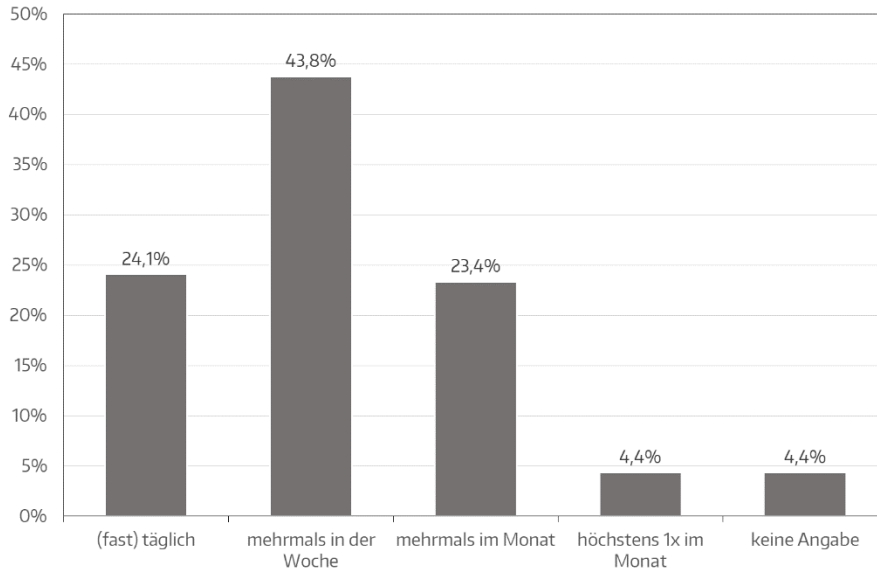


Abb. 20 Umfrage: Häufigkeit der Fahrradnutzung

Hinsichtlich der täglich zurückgelegten Wegelängen (siehe Abb. 21) wird deutlich, dass von den Teilnehmenden vielfach auch längere Wegstrecken überwunden werden. Kurze und mittlere Wegelängen sind eher unterrepräsentiert. Als mögliche Ursache hierfür kommen die Stadt-Umland-Verknüpfung insbesondere im Zuge des Orla-Tales sowie die Verbindungen zu bzw. zwischen den Ortsteilen in Frage.

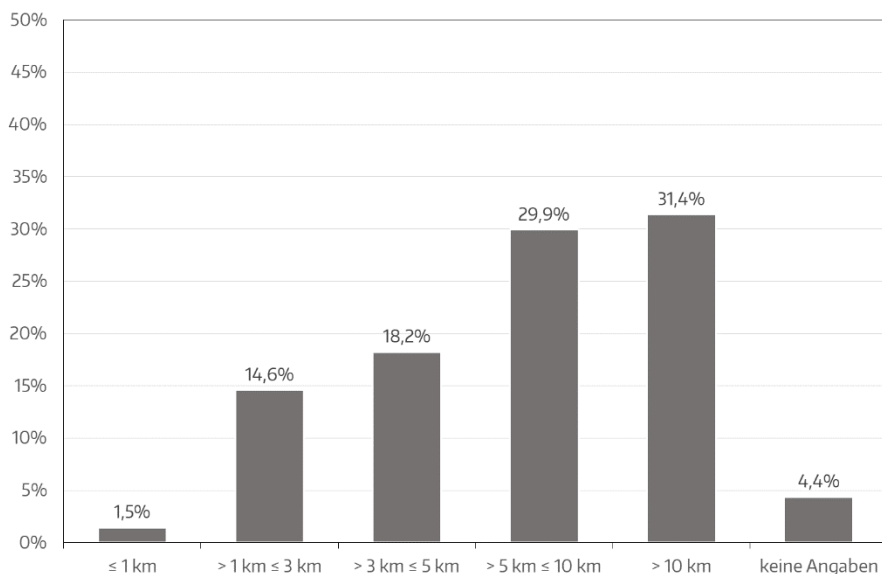


Abb. 21 Umfrage: üblicherweise pro Tag zurückgelegte Wegelängen

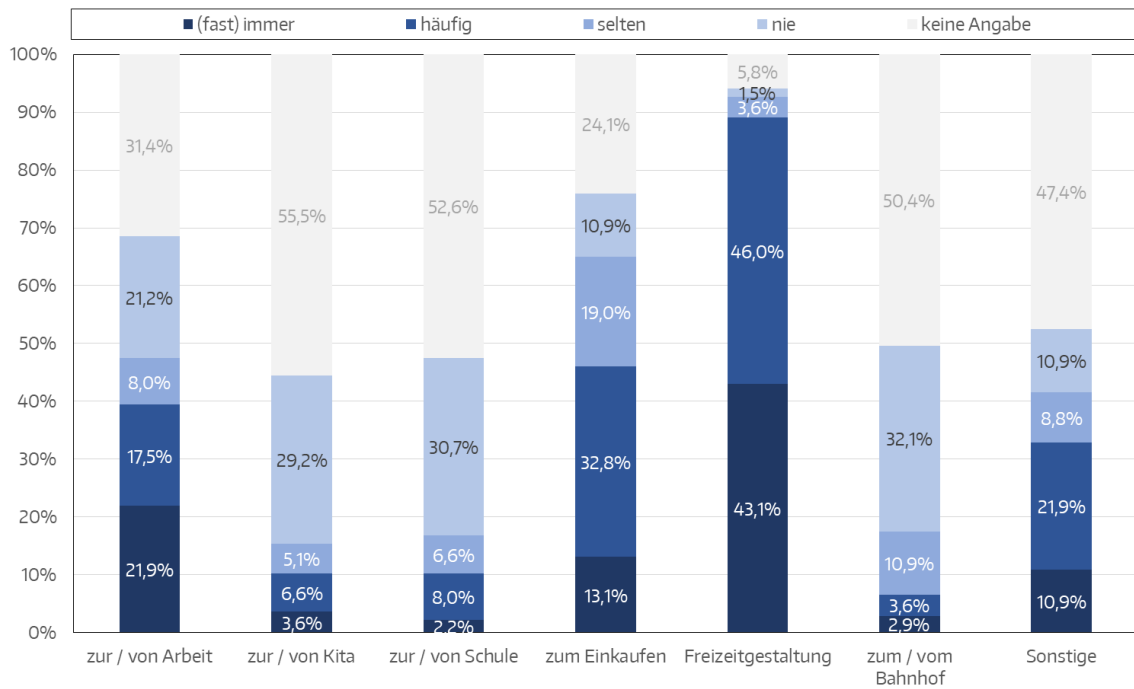


Abb. 22 Umfrage: Fahrradnutzung nach Nutzungszweck

In Bezug auf die Nutzungszwecke (siehe Abb. 22) sind deutliche Unterschiede bei der Radnutzung festzustellen. Beim Freizeitverkehr wird das Fahrrad von der überwiegenden Mehrheit (ca. 89 %) häufig oder fast immer genutzt. Auch im Einkaufsverkehr spielt das Fahrrad eine wichtige Rolle.

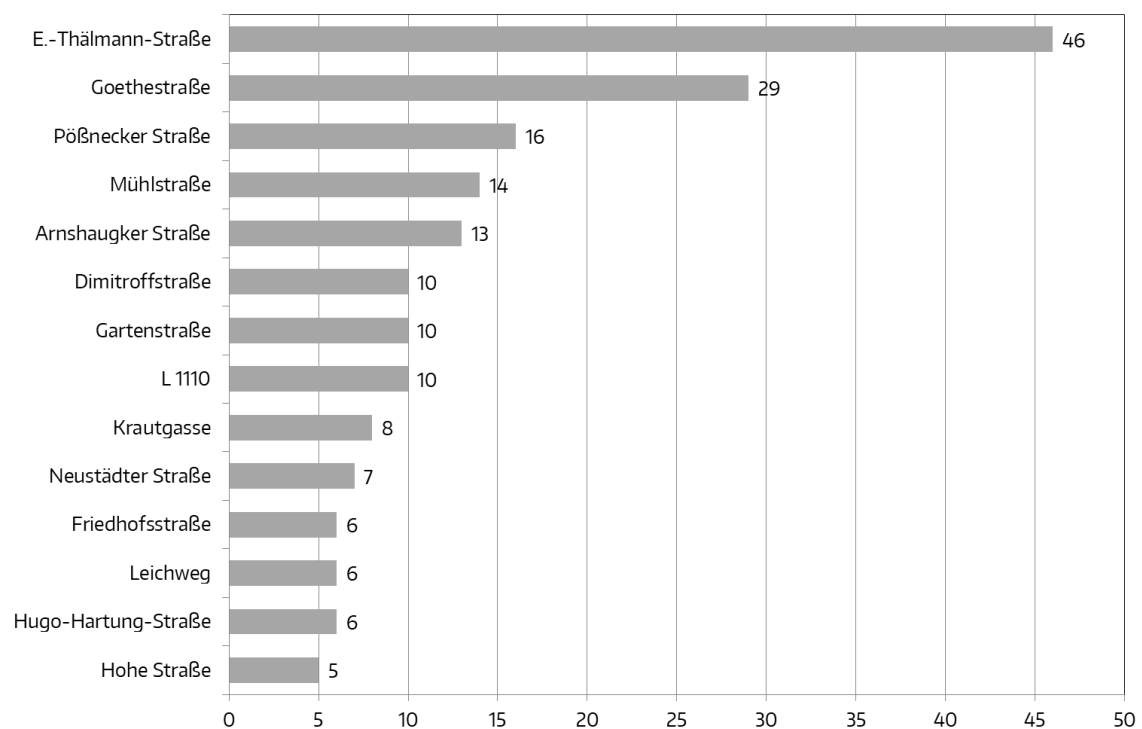


Abb. 23 Umfrage: Welche vier Straßen nutzen Sie mit dem Fahrrad am häufigsten?

Bei den Wegen von und zur Arbeit wurde das Fahrrad immerhin von ca. 40 % der Antwortenden als Hauptverkehrsmittel (fast immer / häufig) genannt. 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 am in Neustadt an der Orla am häufigsten mit dem Fahrrad genutzt werden (siehe Abb. 23). Bei den zehn meistgenannten Straßen handelt es sich nahezu durchgehend um Hauptverkehrs- und Haupteerschließungsstraßen. Am häufigsten wurden die Ernst-Thälmann-Straße und die Goethestraße genannt.

Bewertung des Radverkehrssystems

Neben der Rückmeldung zur Nutzung des Fahrrades wurde auch der Zustimmungsgang zu verschiedenen Aussagen zum Radverkehrssystem in Neustadt an der Orla abgefragt. Die Ergebnisse sind in Abb. 24 zusammengestellt.

Demnach wird deutlich, dass der überwiegende Teil der Befragten (ca. 69 %) sich nicht bzw. eher nicht sicher fühlt, wenn er mit dem Rad in Neustadt an der Orla unterwegs ist. Noch schlechter wird der Umfang der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur eingeschätzt. Aus Sicht von ca. 77 % der Antwortenden sind die vorhandenen Radverkehrsanlagen nicht ausreichend.

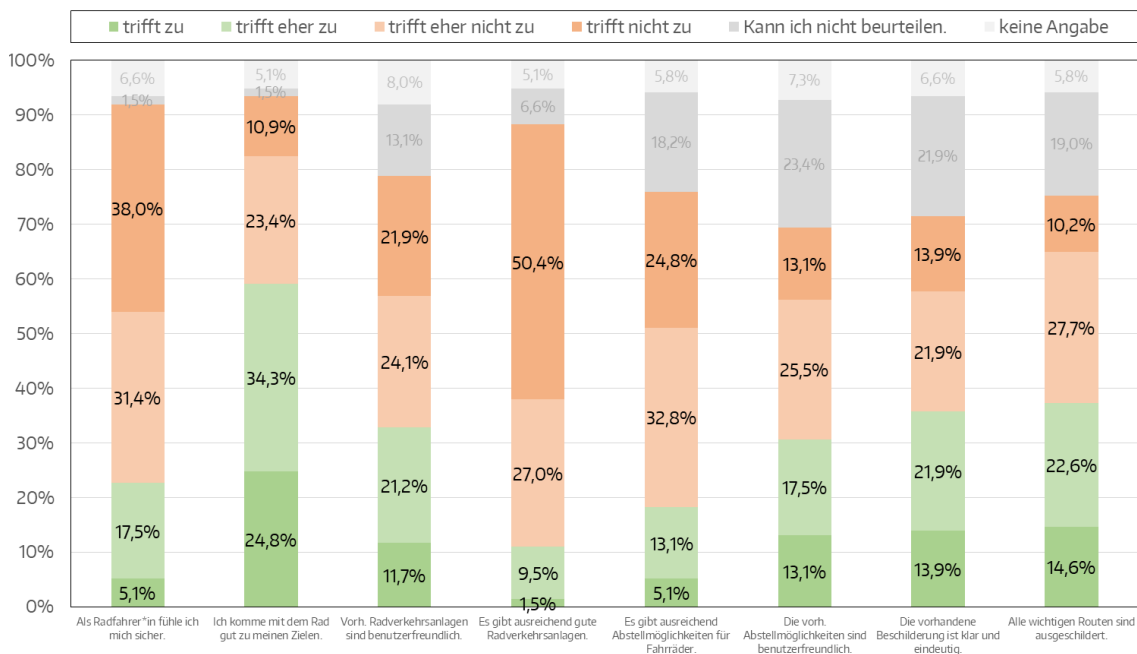


Abb. 24 Umfrage: Bewertung des Radverkehrssystems

Deutlich besser wird die Erreichbarkeit der Ziele eingeschätzt. Diese wird zumindest von ca. 59 % positiv bewertet und verdeutlicht die teilweise im geringer belasteten Erschließungs- und Nebenstraßennetz vorhandenen Alternativrouten.

Bei der Nutzerfreundlichkeit der Radabstellanlagen der Zahl der Stellplätze überwiegen hingegen wiederum die negativen Bewertungen. Wobei speziell die Qualität der Radabstellmöglichkeiten immerhin von ca. 31 % der Teilnehmenden positiv bzw. eher positiv eingeschätzt wird. Ein durchweg geteiltes Meinungsbild existiert in Bezug auf die vorhandene Beschilderung. Dies wird von etwa zur Hälfte eher positiv bewertet. Die andere Hälfte der Antwortenden teilt diese Meinung nicht und sieht die Situation eher negativ.

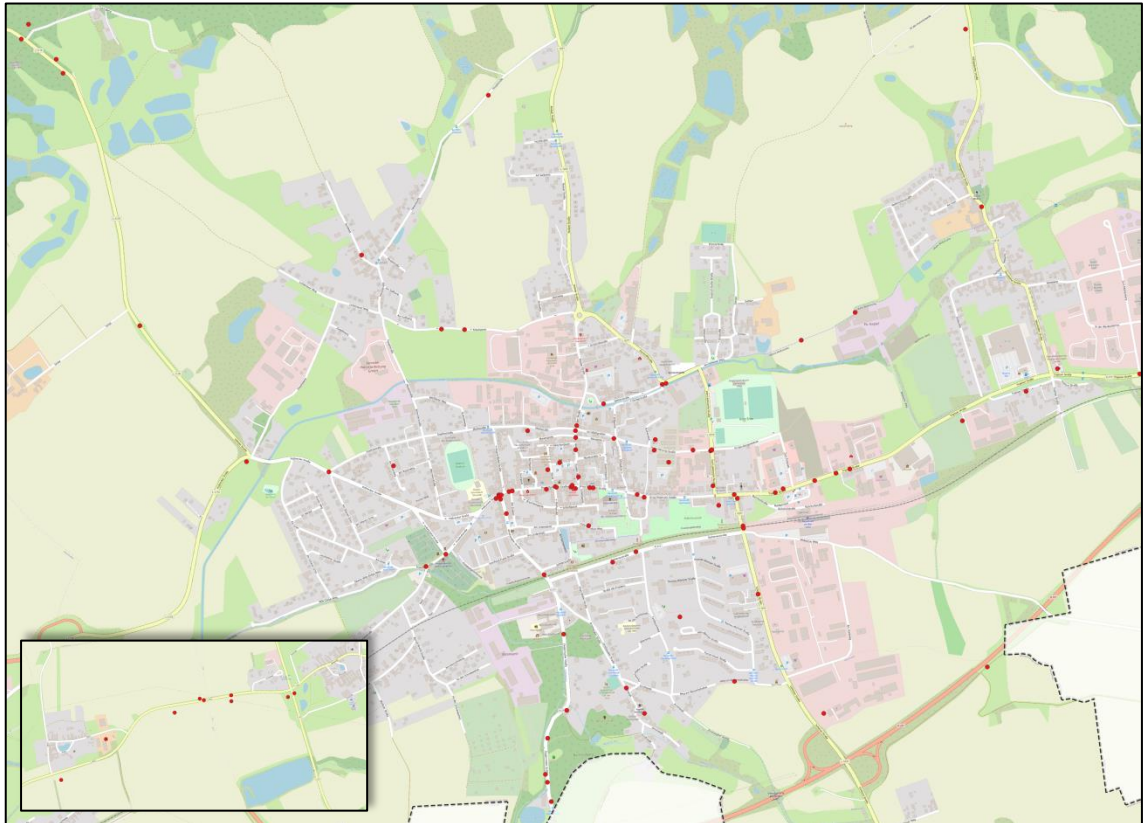


Abb. 25 Problemstellen aus der Bürgerbefragung

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. 25 kartographisch dargestellt. Folgende Aspekte wurden hierbei angesprochen ([...] Zahl der Nennungen):

- » Radwege fehlen [43]
 u. a. L 1110 nach Lichtenau, zwischen Kleina und Linda, Schleizer Straße, Triptiser Straße, Ziegenrücker Straße, zwischen Dreba – Kleina, L 1077
- » unübersichtlicher / gefährlicher Knotenpunkt [21]
 u. a. Pößnecker Straße / Arnshaugker Straße, Pößnecker Straße / Gothestraße, Karl-Liebknecht-Straße / Hugo-Hartung-Straße, Schleizer Straße / Triptiser Straße, Triptiser Straße / Neustädter Straße

- » fehlender Sicherheitsabstand beim Überholen / enger Straßenraum [19]
u. a. Karl-Liebknecht-Straße, Mühlstraße, Rathenaustraße, Ernst-Thälmann-Straße; Arnshaugker Straße, Rodaer Straße, Ziegenrücker Straße
- » überhöhte Kfz-Fahrgeschwindigkeiten / fehlende Rücksichtnahme [8]
- » unzureichende Radverkehrsanlage [5]
u. a. Obere Walkmühle, Triptiser Straße
- » ungenügende Oberflächenbeschaffenheit [5]
u. a. Verbindung nach Strößwitz, Arnshaugker Straße
- » fehlende Beleuchtung der Straßen bzw. Wege [4]
- » Unzulässige Nutzung durch den Kfz-Verkehr [3]
u. a. Verbindung zwischen Moderwitz und Burgwitz
- » Einschränkung durch unebenes oder zu glattes Pflaster [3]
- » Durchgangsverkehr in der Innenstadt / Ernst-Thälmann-Straße unterbinden [2]
- » fehlende Einbahnstraßenfreigabe [2]
- » unübersichtliches Radwegende [2]
- » Fahrbahnmarkierung in der Krautgasse nicht mehr erkennbar [2]
- » unzulässige Nutzung der Straße durch den Radverkehr trotz Radweg [1]
- » unzulässige Nutzung der Gehwege [1]
- » fehlende Fußwege [1] Neustädter Straße
- » Nutzung der Verbindung nicht zulässig [1]

Hinsichtlich der fehlenden Radverkehrsanlagen wurde im Rahmen der Bürgerumfrage vor allem auf die Problemsituation zwischen Neustadt an der Orla und Lichtenau [11] sowie auf die Verbindung zwischen Linda und Kleina [7] hingewiesen.

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 Neustadt an der Orla zu verstehen.

4.2 Übergeordnete Zielstellungen

In Deutschland liegt auf Bundesebene mit der Fortschreibung des Nationalen Radverkehrsplan 3.0 (BMDV, 2022) 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.

Darüber hinaus existiert für die Stadt ein integriertes Stadtentwicklungskonzept aus dem Jahr 2008. Obschon in diesem vor allem städtebauliche und Stadtumbauaspekte im Vordergrund stehen, wird in Bezug auf die Mobilität folgendes Entwicklungsziel festgehalten:

„Das Hauptziel ist demnach die Entwicklung einer nachhaltigen Stadtstruktur. Dabei geht es vordringlich um die funktionelle und strukturelle Stabilisierung der kompakten Stadt, einer Stadt der funktionierenden Nachbarschaften und kurzen Wege. Priorität hat die Innenentwicklung und die Anpassung der Strukturen und Flächen an die veränderte demographische Perspektive und Nachfrage.“ (Büro für Urbane Projekte, 2008)

Weiterhin werden punktuell verschiedene zusätzliche Wegeverbindungen für den Fuß- und Radverkehr benannt.

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 Neustadt an der Orla. 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 Neustadt an der Orla 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 Angebotsplanung 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.

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

5.2 Maßgebende Quellen und Ziele / Wunschliniennetz

Die maßgebenden strukturellen Rahmenbedingungen bzw. Quellen, Ziele und Umland-Verknüpfungen in der Stadt Neustadt an der Orla sowie das daraus resultierende schematische Wunschliniennetz sind in Abb. 26 dargestellt.

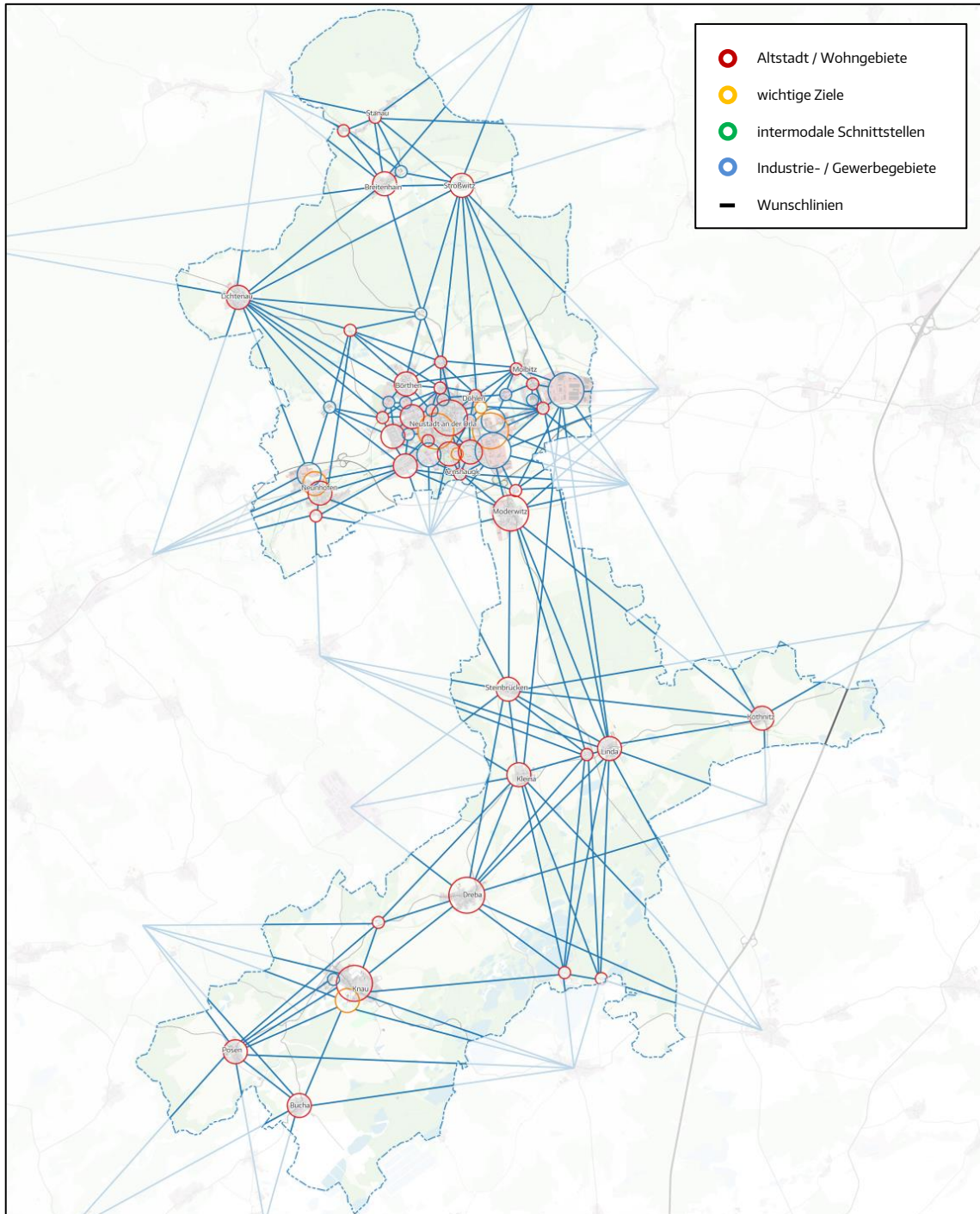


Abb. 26 Schematisches Wunschliniennetz

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

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

Es wird deutlich, dass eine starke Konzentration im Bereich des Kernstadtgebietes besteht. Weitere wichtige Verbindungen bestehen zu und zwischen den Ortsteilen bzw. 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 Neustadt an der Orla. 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).

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 Neustadt an der Orla zusammenfassend dargestellt.

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

Der Orlaradweg fungiert hierbei im Orlatal als zentrale Hauptachse. Im Kernstadtgebiet wird diese durch verschiedene Haupt- und Nebenroutenverbindungen aus den Wohngebieten in die Altstadt bzw. zum Bahnhof ergänzt. Die Anbindung der südlichen Ortsteile erfolgt vorrangig über den Steinbrückener Weg. Dieser bildet die zentrale Hauptachse für den Nord-Süd-Verkehr abseits des Hauptstraßennetzes. Zwischen Neustadt und Moderwitz ist jedoch ergänzend auch die L 1077 als direkte Alternativverbindung insbesondere für den Alltagsradverkehr von Bedeutung.

Im Bereich der südlichen Ortsteile fungiert der Luftschiffweg als wichtigste Ost-West-Querverbindung. Der Hauptanschluss zum Kernstadtgebiet erfolgt über die L 2350 im Abschnitt zwischen Dreba und Kleina sowie nördlich weiterführend über den Steinbrückener Weg. Ebenfalls von hoher Bedeutung ist der Anschluss von Linda an die Nord-Süd-Hauptachse Kleina – Steinbrücken – Burgwitz – Moderwitz – Neustadt.

Im Norden erfolgt die Anbindung der Ortsteile im Wesentlichen in Verlängerung der Pillingsdorfer Straße. Einzig die Ortslage Lichtenau wird gesondert über die L 1110 angebunden. Für den Freizeitverkehr ist die Ost-West-Verbindung über die Hohe Straße 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. 27 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.

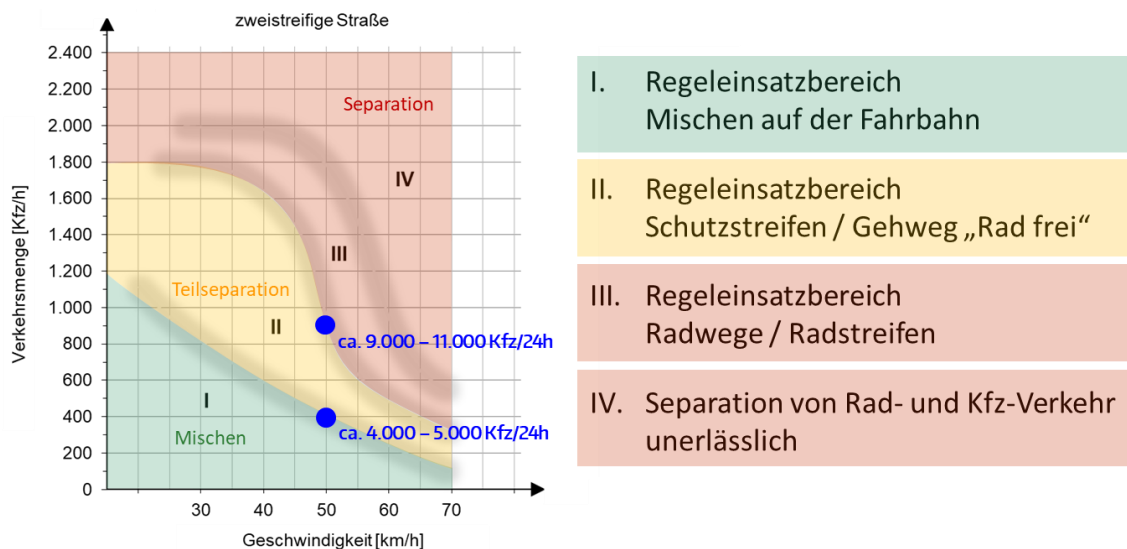








Abb. 27 Regeleinsatzbereiche von Radverkehrsanlagen gemäß ERA
Datenquelle: (FGSV, 2010)

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  Regellaß 1,50 m	③ Radfahrstreifen  Regellaß 1,85 m
	eigene Fläche Radverkehr	④ Fahrradstraße (Freigabe für Kfz möglich) 	⑤ Radweg ohne Benutzungspflicht  Regellaß 2,00 m
gemeinsam mit Fußverkehr			⑦ Gehweg „Rad frei“ bzw. ⑧ nichtbenutzungspflichtiger 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 Regellaß 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 **Zweirichtungsradswege**. 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. 27) 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 7.2.2 „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 Konfliktdanalyse (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 Neustadt an der Orla 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 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 beschränkt sich der verkehrsmengenbezogene Handlungsbedarf in der Stadt Neustadt an der Orla auf den südlichen Teilabschnitt der L 1077. Im Rahmen des Neubaus der Ortsumgehung im Verlauf der B 281 wurden sowohl für den Längs- als auch für den Querverkehr attraktive Radverbindungen geschaffen.

Im Verlauf des südlichen Teilabschnittes der L 1077 ist angesichts eines Verkehrsaufkommens von ca. 3.700 Kfz/24h (TLBV, 2015) ein straßenbegleitender Radweg erforderlich. Allerdings existiert parallel zur Landestraße in ca. 500 – 1.000 m Entfernung ein gut ausgebauter landwirtschaftlicher Weg, welcher von Neustadt an der Orla über Moderwitz, Burgwitz und Steinbrücken nach Kleina führt. Entsprechend ist die Handlungsnotwendigkeit zur Schaffung eines straßenbegleitenden Radweges entlang der Landesstraße gering. Stattdessen sollte der landwirtschaftliche Weg als zentrale Nord-Süd-Hauptachse weiter ausgebaut werden.

Von zentraler Bedeutung ist hierbei die Querverbindung im Verlauf der L 2350 zwischen Kleina und Linda. Hier sollte zeitnah ein straßenbegleitender Geh- und Radweg geschaffen werden. Einerseits, um tatsächlich eine durchgehende Alternative zum Radweg entlang der L 1077 gewährleisten zu können (Anbindung nach Linda). Zum anderen ist die lediglich 750 m lange Verbindung auch für den Austausch zwischen den Ortsteilen von hoher Bedeutung. Sie dient u. a. als Zugang zur Haltestelle in Linda (höhere Angebotsdichte) sowie zur Anbindung des weiter östlich gelegenen Ortsteils Köthnitz. Es ist mit einer Nutzung durch besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmer beispielsweise im Rahmen des Schülerverkehrs zu rechnen. Darüber hinaus ist im entsprechenden Teilabschnitt der L 2350 von einer hohen Bündelungswirkung im Kfz-Verkehr und damit vergleichsweise hohen Verkehrsaufkommen bzw. Gefährdungspotenzialen für den Radverkehr auszugehen.

Parallel zur Anbindung in Richtung Osten ist auch eine Verknüpfung der Nord-Süd-Hauptachse in Richtung Südwesten notwendig. Entsprechend sollte auch von Kleina nach Dreba ein straßenbegleitender Geh- und Radweg geschaffen werden. Im Abschnitt unmittelbar nördlich von Dreba kann hierbei ein bereits in Ausbau befindlicher landwirtschaftlicher Weg genutzt werden. Die Verbindung zwischen Kleina und Dreba dient sowohl dem Alltagsradverkehr als auch Touristen und Freizeitradlern. Sie ermöglicht eine attraktive Anbindung der südwestlichen Ortsteile an die Nord-Süd-Hauptverbindung (Kleina – Moderwitz). Gleiches gilt unter Nutzung der K 502 auch für das Gewerbegebiet Weira. Parallel sorgt der Radweg für einen Lückenschluss zwischen Neustadt an der Orla und dem Luftschiffweg (Querverbindung Zeulenroda – Hohenwarte-Stausee, siehe Kapitel 7.6). Auch hier ist aufgrund

der touristischen Bedeutung mit einem hohen Anteil besonders schutzbedürftiger Verkehrsteilnehmer zu rechnen.

Für beide Projekte / Teilabschnitte sollte von Seiten der Stadt Neustadt an der Orla beim Land Thüringen als zuständigem Baulastträger kontinuierlich auf die Dringlichkeit einer Umsetzung hingewiesen werden.

Darüber hinaus ist auch für die Verbindung zwischen Lichtenauer Weg und Lichtenau im Zuge der L 1110 perspektivisch die Schaffung eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges anzustreben. Maßgebend sind hierbei u. a. das in der Ortslage Lichtenau gelegene Kinderheim sowie die Bedeutung für den Freizeitradverkehr (Zuwegung in Richtung Waldfrieden, Hohe Straße).

7.1.2 Ergänzung der Radverkehrsinfrastruktur innerorts

Im Innerortsbereich bestehen in Neustadt an der Orla aufgrund fehlender bzw. unzureichender Radverkehrsangebote punktuell ebenfalls Konflikte. 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 Neustadt an der Orla 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 Aspekte 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:

Triptiser Straße

Zwar ist im Verlauf der Triptiser Straße bereits aktuell ein Angebot für den Radverkehr vorhanden. Allerdings bestehen für dieses Einschränkungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit bzw. der Attraktivität. Problematisch sind hierbei einerseits die linksseitige Führung in stadtauswärtiger Fahrtrichtung sowie die Nutzungsüberlagerungen mit dem Fußverkehr. Parallel stehen vergleichsweise großzügige Fahrbahnbreiten zur Verfügung. Diese sollten perspektivisch zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für Radverkehr umgenutzt werden.

Entsprechend ist für die Triptiser Straße im Abschnitt zwischen Karl-Liebknecht-Straße und Zum Mühlberg die Markierung von beidseitigen Schutzstreifen mit einer Breite von jeweils mindestens 1,50 m zu empfehlen. Die hierfür notwendige Mindestfahrbahnbreite von 7,50 m (siehe Abb. 29) 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.



Abb. 28 Fotomontage Schutzstreifenmarkierung Triptiser Straße

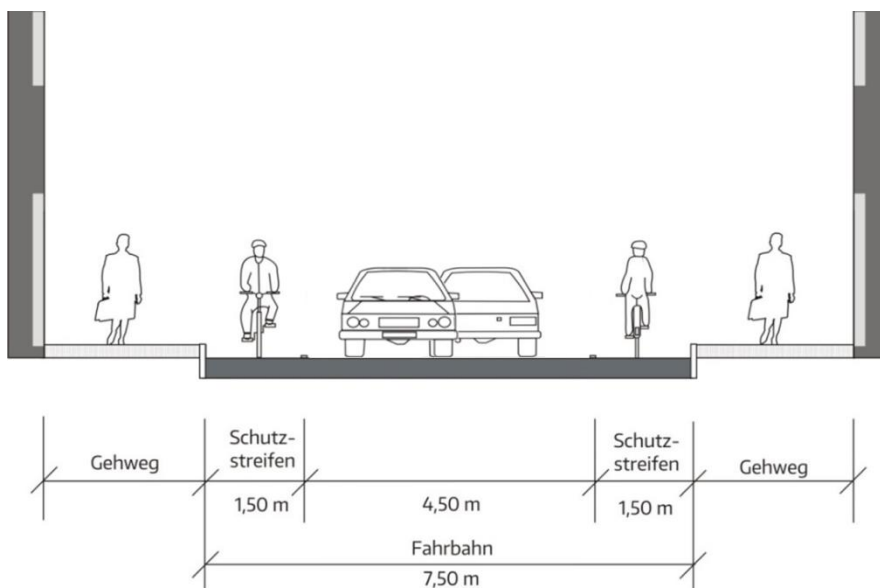


Abb. 29 Flächenbedarf / Straßenraumaufteilung mit Schutzstreifen

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 ist eine Beibehaltung der Nutzungsfreigabe des Seitenraumes zumindest in stadteinwärtiger Richtung weiterhin möglich. Die beiden nicht

benutzungspflichtigen Radverkehrsangebote können parallel angeordnet werden. Im Sinne der Verkehrssicherheit sollte jedoch eine auffälligere Gestaltung der Einmündungen sowie Ein- und Ausfahrten erfolgen (siehe hierzu auch Kapitel 7.3.1) sowie die Nutzungsfreigabe in stadtauswärtiger Richtung überprüft werden.

Schleizer Straße

Auch im Verlauf der Schleizer 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. 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.



Abb. 30 Fotomontage Schutzstreifenmarkierung Schleizer Straße

Entsprechend ist in bergwärtiger Fahrtrichtung die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens zu empfehlen. Dieser sollte im Optimalfall von der Triptiser Straße bis nach Moderwitz geführt werden. Im Teilabschnitt zwischen Thomas-Müntzer-Straße und Neuem Weg sind hierfür allerdings weitere verkehrsorganisatorische Anpassungen notwendig. Aktuell handelt es sich hier um einen Außerortsabschnitt, für welchen eine Markierung von Schutzstreifen nicht zulässig ist. Angesichts der bestehenden Rahmenbedingungen sowie der ohnehin bereits bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h ist eine Anpassung der Abgrenzung der Ortslage denkbar und sinnvoll (siehe Kapitel 7.2.4). Unter deren Voraussetzung wäre dann auch eine durchgängige Markierung der Schutzstreifen möglich.

Rodaer Straße

Im Teilabschnitt zwischen Krautgasse und Hauptstraße bestehen ähnliche Rahmenbedingungen, wie in der Schleizer Straße. Durch die Steigung besteht 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.

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 RASt (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:

Arnshaugker Straße

Im Abschnitt zwischen Pößnecker Straße und Schillerstraße ist die Arnshaugker Straße durch überbreite und stark am Kfz-Verkehr orientierte Fahrbahnflächen gekennzeichnet. Der Funktion als wichtiger Zugang zur Altstadt aus Richtung Süden wird die aktuelle Straßenraumgestaltung nur unzureichend gerecht. Die Seitenräume sind vergleichsweise schmal (siehe Anforderungen Rad fahrender Kinder im Kapitel 7.3.3). Für den Radverkehr sind insbesondere das resultierende Geschwindigkeitsniveau sowie Überholvorgänge mit unzureichendem Sicherheitsabstand problematisch.

Im Rahmen einer grundhaften Sanierung sollte perspektivisch eine Neuaufteilung des Straßenraumes erfolgen. Hierbei sind die Fahrbahnflächen auf das tatsächlich notwendige Maß zu begrenzen. Die damit zusätzlich entstehenden Flächenpotenziale sollten zur Verbreiterung der Seitenräume sowie möglichst auch für eine Straßenraumbegrünung genutzt werden.

Ernst-Thälmann-Straße

Auch in der Ernst-Thälmann-Straße dominieren im Teilabschnitt zwischen Am Friedensgarten und Karl-Liebknecht-Straße aktuell die Nutzungsanforderungen des Kfz-Verkehrs. Die Fahrbahnflächen sind unnötig breit. Entsprechend ist auch hier eine grundsätzliche Neugestaltung bzw. Neuaufteilung des Straßenraumes zu

empfehlen. Hierbei sind die zukünftigen Nutzungsanforderungen zu berücksichtigen. Finden die im Moment bestehenden altstadtbezogenen Durchgangsverkehre im Zuge der Ernst-Thälmann-Straße weiter statt? Oder gelingt es diese zu verlagern (siehe auch Kapitel 7.2.8)? Eine Klärung dieser Fragestellungen bildet die Grundlage für die zukünftige Gestaltung des Straßenraumes bzw. die Breitenanforderungen des Kfz-Verkehrs.

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. 31):

- » 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)



Abb. 31: 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 Aufhebung der Benutzungspflicht

Gemäß der Verwaltungsvorschrift zu § 2 Absatz 4 Satz 2 Straßenverkehrsordnung dürfen benutzungspflichtige Radwege

„...nur dort angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern.“ (Bundesrepublik Deutschland, 2001 zuletzt geändert November 2021).

Nach gängiger Rechtsprechung bedarf es hierfür einer über das Normalmaß hinausgehenden gesteigerten Gefahrenlage. Die Trennung der Verkehrsarten zur Gewährleistung der Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs ist dafür kein ausreichender Grund.

Eine Benutzungspflicht ist in der Regel dann geboten, wenn gemäß den Vorgaben in den ERA eine Separation des Radverkehrs empfohlen wird (rot markierter Bereich in Abb. 27 auf Seite 40). Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ist dies ab einem Verkehrsaufkommen von ca. 9.000 – 11.000 Kfz/24h der Fall. Sind die Verkehrsbelegungen geringer, kann in der Regel nicht von einer besonderen Gefahrenlage ausgegangen werden. Hier ist entsprechend die Umsetzung eines Nutzungsrechtes geboten.

Dies ist in Neustadt an der Orla für den Radweg in der Triptiser Straße im Abschnitt zwischen Zum Mühlenberg und Molbitzer Weg der Fall. Die hier aktuell bestehende Benutzungspflicht sollte überprüft und möglichst aufgehoben werden.

In stadteinwärtiger Fahrtrichtung ist die Beibehaltung eines Nutzungsrechtes für den Radverkehr (siehe hierzu Kapitel 7.2.2) denkbar. Im Sinne der Verkehrssicherheit sollte jedoch eine auffälliger Gestaltung der Einmündungen sowie Ein- und Ausfahrten erfolgen (siehe hierzu auch Kapitel 7.3.1).

In der Gegenrichtung ist das Nutzungsrecht hingegen kritisch zu hinterfragen. Hintergrund hierfür bilden die innerorts deutlich erhöhten Konfliktpotenziale im Verlauf „linksseitig“ geführter Radverkehrsanlagen. Während diese außerorts die Regellösung darstellen, ist deren Anwendung innerorts stark reglementiert. In der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung wird hierzu in Bezug auf § 2 StVO ausgeführt:

„1. Die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung ist insbesondere innerhalb geschlossener Ortschaften mit besonderen Gefahren verbunden und soll deshalb grundsätzlich nicht angeordnet werden.

2. Auf baulich angelegten Radwegen kann nach sorgfältiger Prüfung die Benutzungspflicht auch für den Radverkehr in Gegenrichtung mit Zeichen 237, 240 oder

241 oder ein Benutzungsrecht durch das Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ (1022-10) angeordnet werden.

3. Eine Benutzungspflicht kommt in der Regel außerhalb geschlossener Ortschaften, ein Benutzungsrecht innerhalb geschlossener Ortschaften ausnahmsweise in Betracht.“(Bundesrepublik Deutschland, 2001 zuletzt geändert November 2021)

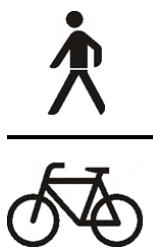
Weiterer Handlungsbedarf besteht für die Friedhofstraße im Abschnitt zwischen Pößnecker Straße und Ludwig-Jahn-Straße. Die Nutzungspflicht für den hier einseitig vorhandenen benutzungspflichtigen Beidrichtungsradweg sollte in ein Nutzungsrecht umgewandelt werden. Alternativ bzw. perspektivisch kommen auch andere Maßnahmen zur Gewährleistung der Einbahnstraßenfreigabe in Frage (siehe Kapitel 7.2.9).

7.2.2 Ausweisung von Nutzungsrechten auf gemeinsamen Flächen

Für Flächen, welche von Fuß- und Radverkehr gemeinsam genutzt werden, stellt sich im Rahmen der Aufhebung der Benutzungspflicht vielfach die Frage, wie ein Nutzungsrecht für den Radverkehr kenntlich gemacht werden kann. Bisher wurde in solchen Fällen 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 Markierungslösung 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)

7.2.3 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 Neustadt an der Orla eine Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für folgende Straßenabschnitte zu empfehlen:

- » **Arnshaugker Straße (innerorts 30 km/h)**
zwischen Pöbnecker Straße und Schillerstraße

Der entsprechende Abschnitt fungiert unmittelbar am Altstadtrand als Hauptzuwegung zur Innenstadt aus Richtung Süden. Durch den Bahnübergang besteht für alle Nutzergruppen eine hohe Bündelungswirkung. Im Bestand sind zudem die Gehwege vergleichsweise schmal. Mit einer entsprechenden Geschwindigkeitsbegrenzung können die aus den Nutzungsüberlagerungen resultierenden Konfliktpotenziale deutlich reduziert werden.

- » **L 1110 Bereich Waldfrieden bzw. Hohe Straße (außerorts 70 km/h)**

Aufgrund der hier befindlichen Haltestelle sowie der querenden Rad- und Wanderoute im Verlauf der Hohen Straße sind der Querungsbedarf und die Konfliktpotenziale in diesem Bereich besonders hoch. Die aktuelle zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h wird diesen Nutzungsanforderungen nicht gerecht und sollte auf 70 km/h abgesenkt werden. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die einmündenden Wege leicht versetzt und in einem Kurvenbereich an die Landesstraße anbinden.

» **Pößnecker Straße (innerorts 30 km/h)**

zwischen Ludwig-Jahn-Straße und Arnshaugker Straße

Unmittelbar nördlich an die Pößnecker Straße angrenzend befindet sich das Or-latal-Gymnasium Neustadt. In Bezug auf besonders schützenswerte Einrichtungen wird in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung zu Zeichen 274 Absatz 9 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)

Darüber hinaus fungiert auch die Pößnecker Straße als wichtiger Zugang zum Stadtzentrum unmittelbar am Altstadtrand. Es bestehen insgesamt hohe Nutzungsanforderungen durch den Fußverkehr. Teilweise sind jedoch die zur Verfügung stehenden Seitenräume nicht ausreichend breit. Dies betrifft insbesondere den Abschnitt zwischen Friedhofstraße und Jahnstraße.

Unter Würdigung aller Aspekte ist eine durchgehende und ganztägige Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für den Gesamtabschnitt zwischen Ludwig-Jahn-Straße und Arnshaugker Straße zu empfehlen.

» **Zur Rohrspitze (außerorts 50 km/h)**

zwischen Pillingsdorfer Straße und Ortsgrenze

Die Verbindungsstraße zwischen Neustadt an der Orla und Dreitzsch 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. Teilabschnitte der Verbindung werden zudem durch den Or-laradweg genutzt. Die Nutzungsanforderungen durch den touristischen sowie den Freizeitradverkehr sind entsprechend hoch. Daher sollte die zulässige Höchstgeschwindigkeit in Abstimmung mit der Nachbargemeinde abgesenkt werden. Alternativ kommt auch eine Beschilderung als Fahrradstraße (siehe Kapitel 7.2.6) in Frage.

Auch und gerade im Bereich von Ortsdurchfahrten in den ländlich geprägten Ortsteilen besteht weiterer 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 oder zu schmal sind. Konkret sollte eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für folgende Ortsdurchfahrten geprüft werden:

- » Hauptstraße Knau zwischen Pößnecker Straße und Entenplan
keine bzw. zu schmale Gehwege, enger Straßenraum
- » Ortsdurchfahrt Bucha
keine bzw. zu schmale Gehwege, kurviger Straßenverlauf, schlechte Sicht
- » Ortsdurchfahrt Dreba (L 2350)
keine bzw. zu schmale Gehwege, enger Straßenraum
- » Ortsdurchfahrt Köthnitz (L 2350)
keine bzw. zu schmale Gehwege
- » Ortsdurchfahrt Lichtenau (L 1110)
fehlende bzw. zu schmale Gehwege
- » Ortsdurchfahrt Moderwitz - Schleizer Straße (L 1077)
zu schmale bzw. lediglich einseitige Gehwege, kurviger Straßenverlauf, schlechte Sicht
- » Ortsdurchfahrt Posen (L 2365)
keine bzw. zu schmale Gehwege, kurviger Straßenverlauf, schlechte Sicht

Weiterer Handlungsbedarf besteht im Zuge der Triptiser Straße für den Teilabschnitt zwischen Zum Mühlenberg und Neustädter Straße. Auch wenn hier angesichts der Bebauungssituation Außerortscharakter besteht, handelt es sich verkehrsrechtlich um einen Innerortsbereich. Die aktuell angeordnete Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h ist unter Berücksichtigung der konkreten örtlichen Rahmenbedingungen in diesem Abschnitt aus gutachterlicher Sicht nicht zulässig. In der Verwaltungsvorschrift zur StVO wird ausgeführt:

„Innerhalb geschlossener Ortschaften kommt eine Anhebung der zulässigen Höchst-geschwindigkeit auf höchstens 70 km/h grundsätzlich nur auf Vorfahrtsstraßen (Zeichen 306) in Betracht, auf denen benutzungspflichtige Radwege vorhanden sind und der Fußgängerquerverkehr durch Lichtzeichenanlagen sicher geführt wird. Für Linksabbieger sind Abbiegestreifen erforderlich.“ (Bundesrepublik Deutschland, 2001 zuletzt geändert November 2021)

Diese Rahmenbedingungen sind in der Triptiser Straße nicht durchgehend gewährleistet. Entsprechend ist die aktuell bestehende Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aufzuheben.

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

7.2.4 Anpassung Ortseingangsbeschilderung

Verkehrsrechtlich existiert im Verlauf der Schleizer Straße zwischen Moderwitz und Neustadt an der Orla auf einer Länge von ca. 450 m im Bereich der Anschlussstelle der B 281 ein Außerortsabschnitt. Der Straßencharakter vermittelt jedoch keine klassische Außerortssituation. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist auf 50 km/h herabgesetzt. Zudem orientiert sich die bestehende Straßenraumgestaltung (Trennung Gehweg mittels Bord direkt am Fahrbahnrand) an den Vorgaben der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) und nicht an denen der Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL). Gleichzeitig sind unmittelbar an die Schleizer Straße angrenzend einzelne Gebäude bzw. Grundstücke vorhanden, welche über die Landesstraße erschlossen werden. Perspektivisch sind unmittelbar an die Landesstraße angrenzend weitere Gewerbeansiedlungen geplant.

In Bezug auf die Anordnung der Ortstafeln wird in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung folgendes ausgeführt:

„Die Zeichen sind ohne Rücksicht auf Gemeindegrenze und Straßenbaulast in der Regel dort anzuordnen, wo ungeachtet einzelner unbebauter Grundstücke die geschlossene Bebauung auf einer der beiden Seiten der Straße für den ortseinwärts Fahrenden erkennbar beginnt. Eine geschlossene Bebauung liegt vor, wenn die anliegenden Grundstücke von der Straße erschlossen werden.“ (Bundesrepublik Deutschland, 2001 zuletzt geändert November 2021)

Entsprechend ist für die Schleizer Straße eine Anpassung der Ortseingangsbeschilderung zu empfehlen. Die beiden Ortstafeln sollten so versetzt werden, dass ein unmittelbarer Übergang der Innerortsbereiche erfolgt. Im Bereich der Zu- und Abfahrten zur Bundesstraße ist parallel eine ergänzende Beschilderung vorzusehen.

Neben einer Aufhebung der Widersprüche zwischen Straßenraumeindruck und Verkehrsorganisation ergibt sich durch die Anpassung der Ortseingangsbeschilderung auch die Möglichkeit den in bergwärtiger Richtung für die Schleizer Straße vorgeschlagenen Schutzstreifen (siehe Kapitel 7.1.2) durchgängig bis nach Moderwitz markieren zu können.

Eine weitere kleinteilige Anpassung der Ortseingangssituation ist für die Rodaer Straße zu empfehlen. Hier sollte im Sinne einer Erhöhung der Verkehrssicherheit die Ortstafel um wenige Meter in Richtung Norden vor den Knotenpunkt mit der Hauptstraße versetzt werden.

7.2.5 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 Neustadt an der Orla ist in vielen Wohngebieten bereits eine flächendeckende Verkehrsberuhigung erfolgt. Auch in der zentralen Altstadt ist in weiten Teilen bereits eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h vorhanden. Auf dem Markt sowie für die östlich und nördlich unmittelbar angrenzenden Straßen und Gassen existiert eine entsprechende Regelung aktuell jedoch nicht. Angesichts der dominierenden Wohn- und Aufenthaltsfunktionen, der hohen Nutzungsanforderungen durch den Fuß- und Radverkehr sowie der engen Straßenräume sollte auch hier eine flächendeckende Verkehrsberuhigung vorgesehen werden (siehe orange Fläche in Abb. 32). Damit wird gleichzeitig eine wichtige Voraussetzung für die Öffnung der hier vorhandenen Einbahnstraßen für den Radverkehr geschaffen.

Als Alternative zur Tempo-30-Zone kommt im Bereich der Altstadt auch die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches (Tempo-20-Zone) in Frage.

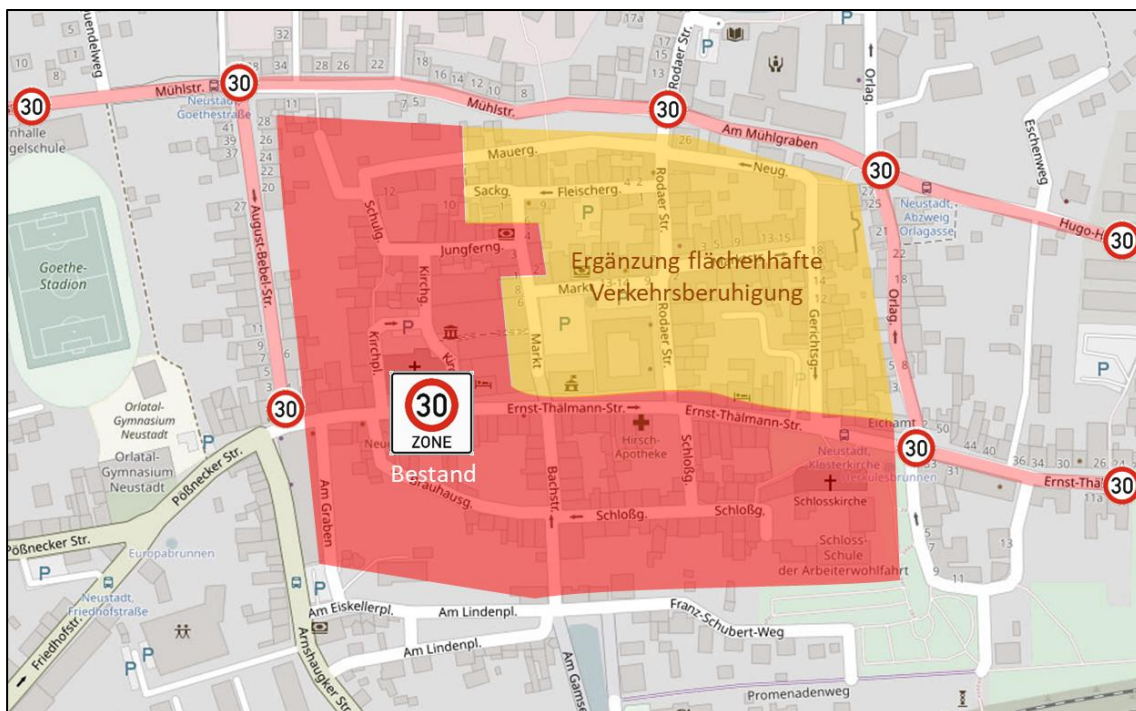


Abb. 32 Anpassungsbedarf flächenhafte Verkehrsberuhigung in der Altstadt
Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
<http://www.openstreetmap.org/>

Weiterer Handlungsbedarf im Hinblick auf eine flächenhafte Verkehrsberuhigung besteht im Bereich Arnshaugk. Hier sollte für die Nebennetzabschnitte östlich der Ziegenrücker Straße durchgehend eine Beschilderung als Tempo-30-Zone erfolgen.

Inwieweit eine zusätzliche Beschilderung von Tempo-30-Zonen abseits der Hauptverkehrs- bzw. Haupteinschließungsstraßen in den Ortsteilen zielführend ist, sollte jeweils unter Berücksichtigung der örtlichen Rahmenbedingungen sowie des zusätzlich entstehenden Beschilderungsaufwandes geprüft und abgewogen werden.

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

7.2.6 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. 33 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 Haupttrouten des Radverkehrs im Nebennetz. Die Nutzung durch den Anlieger-Kfz-Verkehr muss zur Gewährleistung

der Grundstückerschließung zumeist zugelassen werden. Durchgangsverkehre 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. 33).

In der Stadt Neustadt an der Orla bietet sich die Ausweisung von Fahrradstraßen insbesondere für einzelne Teilabschnitte des Orlaradweges an:

» **Willy-Dolge-Weg** zwischen Am Gries und Bebauungsende

Dieser Streckenabschnitt fungiert zusätzlich auch für den Alltagsradverkehr als Hauptverbindung zwischen dem Ortsteil Neuenhofen und dem Kernstadtgebiet. Im Falle einer der Ausweisung als Fahrradstraße sollte der Willy-Dolge-Weg im Bereich der Kreuzung Am Unteren Gries bevorrechtigt werden.

» **Mittelweg** zwischen In der Windschleiche und Neustädter Straße

Auch hier besteht eine zusätzlich Relevanz für den Alltagsradverkehr. Diese wird sich mit den geplanten Veränderungen im Bereich der unmittelbar westlich angrenzenden Streckenabschnitte des Orlaradweges (siehe Kapitel 7.3.4) zukünftig weiter erhöhen. Zentrale Aufgabe einer Beschilderung des Mittelweges als Fahrradstraße bildet eine Verbesserung der Erkennbarkeit der Bedeutung dieses Abschnittes für den Radverkehr.

» **Südstraße** zwischen Dorfplatz und Abzweig Neubautrasse Orlaradweg

Mit der Verlagerung des Orlaradweges im Bereich der Oberen Walkmühle auf die südliche Flussseite wird dieser Abschnitt Teil der innerörtlichen Ost-West-Haupttradrouten. Generell wäre eine bevorrechtigte Durchbindung / Verknüpfung mit der Fahrradstraße im Mittelweg wünschenswert. Angesichts der Landesstraßenfunktion in der Neustädter Straße wird dies jedoch im Teilabschnitt zwischen Südstraße und Mittelstraße wahrscheinlich nicht möglich sein.

» **Verbindung zwischen Neustadt an der Orla und Dreitzsch** (Zur Rothspitze)

In Abstimmung mit der Nachbargemeinde sollte auch für den Übergangsbereich zwischen den Ortslagen im Verlauf des Orlaradweges die Ausweisung einer Fahrradstraße diskutiert werden. Damit könnte für den Außerortsabschnitt ein angemessenes Geschwindigkeitsniveau für den Radverkehr gewährleistet und die Attraktivität deutlich verbessert werden.

Abseits des Orlaradweges sollte insbesondere für die Verbindung zwischen Steinbrücken und Kleina die Ausweisung einer Fahrradstraße geprüft werden. Netzstrukturell hat diese für den Radverkehr eine hohe Bedeutung. Für den Kfz-Verkehr steht mit der L 1077 eine Alternativroute zur Verfügung. Entsprechend wäre hier abgesehen vom landwirtschaftlichen Verkehr auch der Verzicht auf eine Freigabe für den MIV denkbar und sinnvoll. Inwieweit auch für die nördlich angrenzenden Verbindungsabschnitte nach Burgwitz bzw. Moderwitz eine Beschilderung als Fahr-

radstraße sinnvoll wäre, ist mit den landwirtschaftlichen Nutzungen sowie den konkreten Rahmenbedingungen abzuwägen.

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.

7.2.7 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 Neustadt an der Orla für alle bisher noch nicht für den Radverkehr geöffneten Einbahnstraßen eine systematische Überprüfung der

Möglichkeiten einer Freigabe entgegen der Einbahnstraßenrichtung vorgenommen werden. Handlungsbedarf in Bezug auf das Radroutennetz (siehe Kapitel 0) besteht insbesondere für folgende Straßenabschnitte:

- » An den Bürgerwiesen zwischen Triptiser Straße und Zum Festplatz
- » August-Bebel-Straße zwischen Ernst-Thälmann-Straße und Mühlstraße
- » Ludwig-Jahn-Straße zwischen Friedhofstraße und Pößnecker Straße
- » Marktstraße zwischen Rodaer Straße und Gerichtsgasse
- » Orlagasse zwischen Ernst-Thälmann-Straße und Hugo-Hartung-Straße
- » Orlagasse / Gerbergasse zwischen Hugo-Hartung-Straße und Dimitroffstraße
- » Rodaer Straße zwischen Am Mühlengraben und Gerberstraße
- » Wimplerstraße zwischen Goethestraße und Pößnecker Straße

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. Vor allem im Bereich der Anbindung an die Hauptverkehrsstraßen ist teilweise der Bau oder die Markierung sog. Einfahrhilfen sinnvoll (siehe Abb. 34 bzw. Kapitel 7.3.1). Innerhalb des Nebenstraßennetzes sind solche Lösungen nur im Einzelfall erforderlich.



Abb. 34 Einfahrhilfen im Einmündungsbereich freigegebener Einbahnstraßen

Für das komplexe Einbahnstraßensystem Pößnecker Straße / Friedhofstraße / Ludwig-Jahn-Straße ist eine netzstrukturelle Betrachtung bzw. generelle Anpassung zu empfehlen. Nähere Betrachtungen hierfür finden sich im Kapitel 7.2.9.

7.2.8 Reduzierung Kfz-Verkehr in der Ernst-Thälmann-Straße

Im Teilabschnitt zwischen August-Bebel-Straße und Orlagasse bildet die Ernst-Thälmann-Straße einen zentralen Bestandteil der Altstadt mit hohen Nutzungsanforderungen im Seitenraum bzw. durch den Fuß- und Radverkehr. Parallel wird der Straßenzug jedoch aktuell auch intensiv durch den Kfz-Verkehr genutzt. Hierbei

handelt es sich zu großen Teilen um Verkehre ohne Quelle- bzw. Ziel in der Ernst-Thälmann-Straße selbst bzw. in der zentralen Altstadt. Durch die gebietsfremden Durchgangsverkehre werden die Aufenthaltsqualität sowie die Nutzungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr deutlich eingeschränkt.

Perspektivisch sollten daher Maßnahmen ergriffen werden, welche zu einer deutlichen Reduzierung der Kfz-Verkehrsaufkommen im entsprechenden Teilabschnitt der Ernst-Thälmann-Straße führen. Erfahrungsgemäß ist hierfür eine Erhöhung der Durchfahrtschwierigkeiten z. B. durch eine weitere Absenkung der Fahrgeschwindigkeiten nicht ausreichend. Es müssen netzstrukturelle Maßnahmen diskutiert und vertiefend untersucht werden. Denkbar wäre beispielsweise die Schaffung eines Vorrangbereiches für den Fuß und Radverkehr zwischen Rathaus und „Schwan“. Die Durchfahrtsmöglichkeiten für den Busverkehr können über einen Senkpoller oder eine Busschleuse gewährleistet werden.

Für den Kfz-Verkehr stehen mit der Rathenausstraße sowie dem Straßenzug Mühlstraße / Am Mühlgraben / Hugo-Hartung-Straße Alternativverbindungen zur Verfügung. Im Rahmen weiterer vertiefender Untersuchungen sollte eine ganzheitliche verkehrsplanerische Bewertung der entstehenden Wechselwirkungen im innerstädtischen Straßennetz vorgenommen werden.

7.2.9 Pößnecker Straße / Friedhofstraße / Ludwig-Jahn-Straße

Die Einbahnstraßenregelung im Bereich Pößnecker Straße / Friedhofstraße / Ludwig-Jahn-Straße stammt noch aus der Zeit, in der der gesamte Verkehr der B 281 durch die Kernstadt hindurch abgewickelt wurde. Angesichts der nunmehr deutlich geringeren Verkehrsaufkommen ist eine Anpassung der Verkehrsorganisation möglich und sinnvoll.

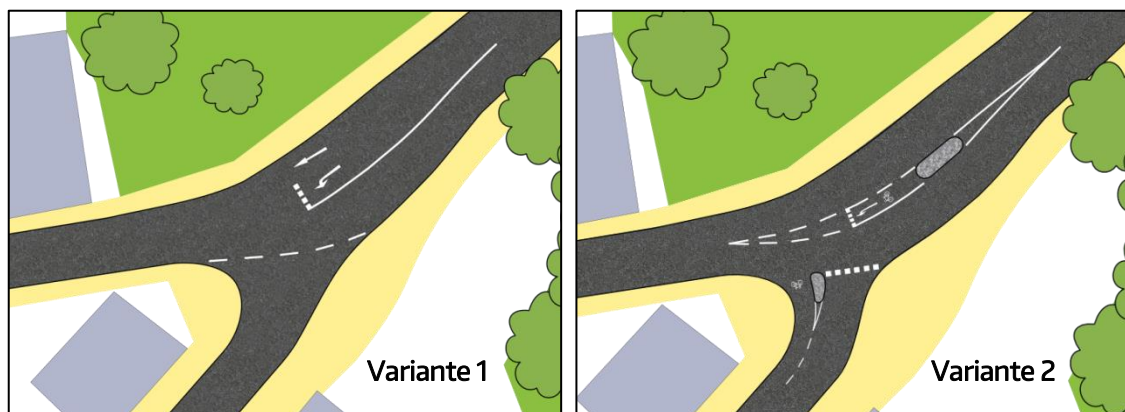


Abb. 35 Skizze Umgestaltungsvorschlag KP Pößnecker Straße / Friedhofstraße

Der Kfz-Verkehr sollte im Zuge der Pößnecker Straße gebündelt werden. Hierzu ist die bestehende Einbahnstraßenregelung aufzuheben. Der Begegnungsfall Pkw – Lkw ist bei einem reduzierten Geschwindigkeitsniveau von 30 km/h (siehe Kapitel 7.2.3) durchgängig möglich. Für den Begegnungsfall Lkw – Lkw bestehen lediglich

für einen ca. 50 m langen Teilabschnitt unmittelbar westlich der Einmündung der Friedhofstraße Einschränkungen.

In der Ludwig-Jahn-Straße sollte hingegen die Einbahnstraßenregelung beibehalten werden. Maßgebend sind hierbei der Linienbusverkehr (Zufahrt zur Haltestelle „Friedhofstraße“) sowie der Parkraumbedarf im Bereich des Friedhofes. Eine Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr wäre jedoch wünschenswert.

Für die Verkehrsorganisation in der Friedhofstraße sind zwei Varianten denkbar. Hierbei ist jedoch einem generellen Zweirichtungsverkehr (Variante 1) gegenüber einer Beibehaltung der Einbahnstraßenregelung (Variante 2) der Vorzug zu geben. Bei beiden Varianten ist eine Umgestaltung des Knotenpunktes Pößnecker Straße / Friedhofstraße notwendig. Einerseits sollten durch ein Abkröpfen der Friedhofstraße deren Unterordnung besser verdeutlicht und die Sichtbedingungen verbessert werden. Zum anderen ist eine Schaffung von gesonderten Aufstellflächen für die Linksabbieger (siehe Variante 1 in Abb. 35) bzw. für den linksabbiegenden Radverkehr (siehe Variante 2 in Abb. 35) sinnvoll. Parallel ist auch für die beiden anderen Knotenpunkte des Einbahnstraßendreiecks eine Anpassung der Knotenpunktgestaltung zu empfehlen (siehe Kapitel 7.3.1).

7.2.10 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:

- » Arnshaugker Straße / Am Wasserbehälter (Erneuerung der Sackgassenbeschilderung / Kenntlichmachung der Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr)
- » Verbindung zwischen Mühlstraße und Schulpforte (Freigabe der Wegeverbindung für den Radverkehr)
- » Verbindungsweg zwischen Neustadt an der Orla und Dreitzsch südlich parallel zur Bahnstrecke (Freigabe der Wegeverbindung für den Radverkehr)
- » Verbindungsweg zwischen Posen und Posenmühle (Freigabe der Wegeverbindung für den Radverkehr)
- » Weg am Wasserbehälter, östlicher Teilabschnitt (Nutzungsfreigabe der Wegeverbindung für den Radverkehr sowie Rückbau der Umlaufsperrern)
- » Ziegeleiweg zwischen Lichtenauer Weg und Pößnecker Straße (Freigabe der Wegeverbindung für den Radverkehr)

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 Queungsmöglichkeiten sowohl für den Rad- als auch für den Fußverkehr.

Im Bestand sind an verschiedenen Knotenpunkten in der Stadt Neustadt an der Orla 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 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. 36 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.

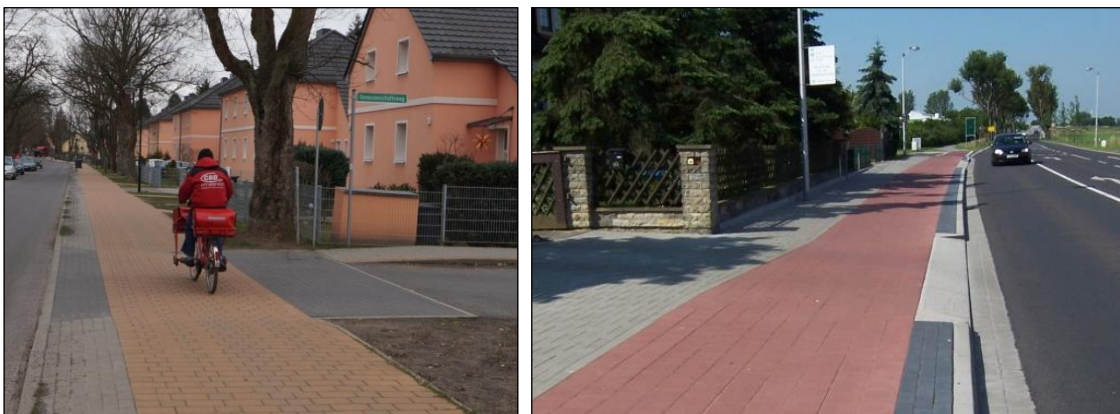


Abb. 36 Beispiele für Gehwegüberfahrten bzw. radfreundliche Ein- und Ausfahrten

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. 36 rechts).

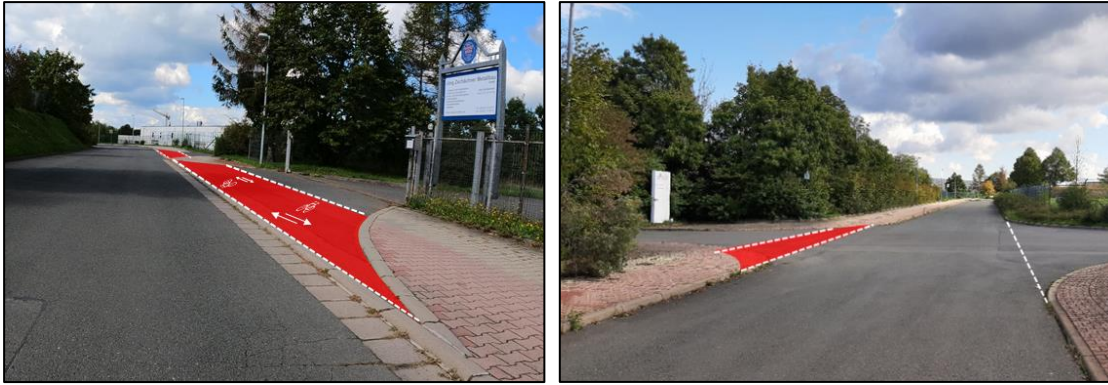


Abb. 37 Umgestaltungsvorschläge für den Mittelweg

Konkreter Handlungsbedarf zur verkehrssicheren Gestaltung der Einmündungsbereiche besteht in der Stadt Neustadt an der Orla im Verlauf der Triptiser Straße sowie im Zuge des Mittelweges. In beiden Fällen sollte kurzfristig eine Roteinfärbung der Furten erfolgen. Darüber hinaus ist im Verlauf des Mittelweges zu prüfen, ob am Knotenpunkt im Bereich der Einmündung des Straßenzuges Zum Mühlberg zukünftig eine Bevorrechtigung der Radverkehrsanlage bzw. des Mittelweges möglich ist (siehe Abb. 37 rechts). Durch den hier verlaufenden Orlaradweg besteht für den Radverkehr eine deutlich höhere Netzbedeutung als für den MIV.

Im Verlauf der Triptiser Straße ist perspektivisch eine Umgestaltung aller Nebennetzzufahrten zu Gehwegüberfahrten zu empfehlen. Auch am Knotenpunkt Mühlenstraße / August-Bebel-Straße können die bestehenden Konflikte durch eine deutliche Unterordnung der Nebenrichtung im Zuge einer entsprechenden baulichen Umgestaltung reduziert werden. Hierbei sollte gleichzeitig die Querungsstelle für den Fußverkehr unmittelbar parallel zur bevorrechtigten Hauptstraße und nicht wie bisher ca. 10 m abgesetzt angeordnet werden.

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:

- » Hugo-Hartung-Straße / Am Mühlengraben / Orlagasse
- » Ludwig-Jahn-Straße / Pößnecker Straße
- » Pößnecker Straße / Friedhofstraße
- » Pößnecker Straße / Am Oberen Gries

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 kreuzen-

den Fuß- und Radverkehr. Parallel werden dadurch in der Regel auch die Querungsbreiten reduziert.

Eine Besonderheit besteht im Bereich des Knotenpunktes Hugo-Hartung-Straße / Am Mühlengraben / Orlagasse. Dessen Bedeutung für den Radverkehr wird perspektivisch weiter zunehmen, wenn östlich angrenzend eine neue attraktive Wegeverbindung für den Orlaradweg entsteht (siehe Kapitel 7.3.4). In diesem Zusammenhang ergibt sich der Bedarf für eine direkte Anbindung der Altstadt im Bereich der Storchspforte. Um diese gewährleisten zu können, sollte im Verlauf der Hugo-Hartung-Straße eine gesonderte Aufstellfläche für den linksabbiegenden Radverkehr im Schatten einer zusätzlichen Mittelinsel / Querungshilfe geschaffen werden (siehe Abb. 38). Hierfür können die im südlichen Seitenraum vorhandenen Flächenpotenziale genutzt werden. Auf der Westseite ist im Bereich der Storchspforte eine Freigabe des Gehweges für den Radverkehr notwendig, um die kurze Querverbindung zur Gerichtsgasse / Neugasse zu ermöglichen. Parallel bedarf es hier einer Optimierung des Oberflächenbelages.

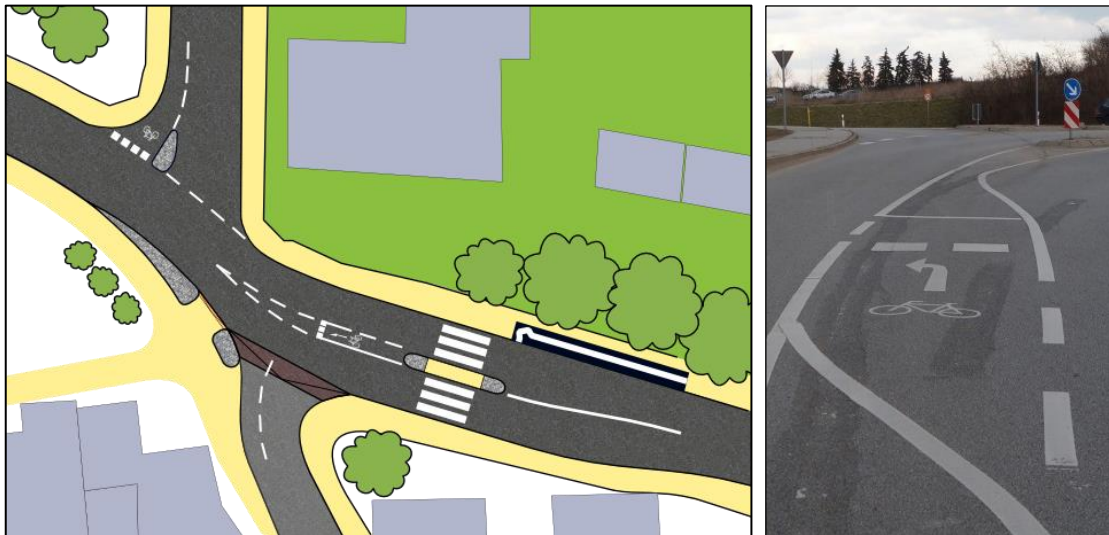


Abb. 38 Umgestaltungsvorschlag KP Hugo-Hartung-Str. / Am Mühlengraben / Orlagasse

Gleichzeitig sind eine Umgestaltung der beiden Nebenstraßeneinmündungen zu Gehwegüberfahrten und eine Reduzierung der Einmündungsbreiten zu empfehlen. Als Grundlage für die Freigabe der angrenzenden Einbahnstraßen sollten Einfahrhilfen vorgesehen werden.

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. 39). Der Innenbereich kann entsprechend vom Lkw- und Busverkehr überfahren werden. Damit können auf engstem Raum die Abbiegemöglichkeiten für große Fahr-

zeuge gewährleistet und gleichzeitig die vielfältigen Vorteile von Kreisverkehren genutzt werden⁴.



Abb. 39 Beispiel für die Gestaltung von Minikreisverkehren



Abb. 40 Umgestaltungsvorschlag KP Karl-Liebknecht-Straße / Hugo-Hartung-Straße

Die erforderlichen Flächen für eine Umgestaltung zum Minikreisverkehr stehen in der Stadt Neustadt an der Orla beispielsweise am Knotenpunkt Karl-Liebknecht-Straße / Hugo-Hartung-Straße (siehe Abb. 40) zur Verfügung. Hier hätte eine entsprechende Umgestaltung vielfältige Vorteile. Einerseits würde diese dazu beitragen die Fahrgeschwindigkeiten im Zuge der Karl-Liebknecht-Straße zu reduzieren. Zum anderen würde sich damit eine gleichberechtigte Anbindung der Hugo-Hartung-Straße ergeben. Darüber hinaus verbessern sich – eine umlaufende Markie-

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.

rung von Fußgängerüberwegen vorausgesetzt - die Querungsbedingungen erheblich.

Parallel sollte auch für andere Knotenpunkte im Stadtgebiet die Möglichkeit einer Umgestaltung zum Minikreisverkehr geprüft werden. Denkbar sind derartige Lösungen beispielsweise an den Knotenpunkten Rodaer Straße / Mühlenstraße und am Hauptverknüpfungspunkt in Dreba.

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 überführt wird.



Abb. 41 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. 41 links)
- » Umgestaltung von Knotenpunkten im Ortseingangsbereich zum Kreisverkehr
- » Fahrbahneinengungen bzw. Baumtore (bei geringen Verkehrsaufkommen, siehe Abb. 41 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.

Im Bereich der Rodaer Straße aus Richtung Sachsenburg kommend sollten nördlich des Knotenpunktes mit der Hauptstraße die Möglichkeiten zur Einrichtung einer Mittelinsel geprüft werden. Hier endet einerseits aus Richtung Norden kommend der Außerortsradweg. Zum anderen zweigt unmittelbar südlich die Wegeverbindung in Richtung Heinrichsruhe ab.

Weiterer Handlungsbedarf zur Ortseingangsgestaltung besteht im Bereich der Ortsteile. Speziell in Lichtenau sowie in Moderwitz sollten angesichts des gradlinigen Straßenverlaufes sowie der teilweise hohen Verkehrsaufkommen möglichst zeitnah geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen umgesetzt werden.

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 Neustadt an der Orla noch nicht in ausreichendem Maß gerecht. Vor allem in den Ortsteilen sind vielfach lediglich einseitige, zu schmale bzw. keine Gehwege vorhanden. Hier ist insbesondere unter Berücksichtigung der Nutzungsanforderungen Rad fahrender Kinder eine Anpassung der Infrastruktur sowie kurzfristig eine Reduzierung der Konfliktgeschwindigkeiten (siehe Kapitel 7.2.3) erforderlich. 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 (siehe Abb. 42):

① Verbindung Neustädter Straße – Karl-Liebknecht-Straße

Die bestehende Wegeführung des Orlaradweges zwischen Molbitz und Kernstadt ist nicht optimal. Der gemeinsame Geh- und Radweg nördlich des Flusses ist zu schmal. Entsprechend ist in Verbindung mit der Landesgartenschau 2028 der Neubau eines Radweges südlich der Orla als Querverbindung zwischen Neustädter Straße und Karl-Liebknecht-Straße geplant. Im Rahmen des Ausbaus ist unter Berücksichtigung der Nutzungsanforderungen des Fuß- und Radverkehrs auf eine ausreichende Breite zu achten.

② Verbindung Karl-Liebknecht-Straße – Hugo-Hartung-Straße

In Verlängerung der Neubautrasse zwischen Molbitz und Kernstadtgebiet ① bietet sich auch westlich der Karl-Liebknecht-Straße eine Weiterführung als straßenunabhängige Wegeverbindung an. Im Verlauf des alten Stadtgrabens verfügt die Stadt über einen Liegenschaftsstreifen, welcher perspektivisch für eine attraktive Radverkehrsverbindung genutzt werden könnte. In Verbindung mit einer direkten Zufahrtsmöglichkeit zur Altstadt über die Storchspforte (siehe Kapitel 7.3.1) wäre auch für den Orlaradweg eine Alternativführung zur aktuell bestehenden Verbindung über die Karl-Liebknecht-Straße bzw. Ernst-Thälmann-Straße weitgehend abseits des Hauptstraßennetzes möglich.

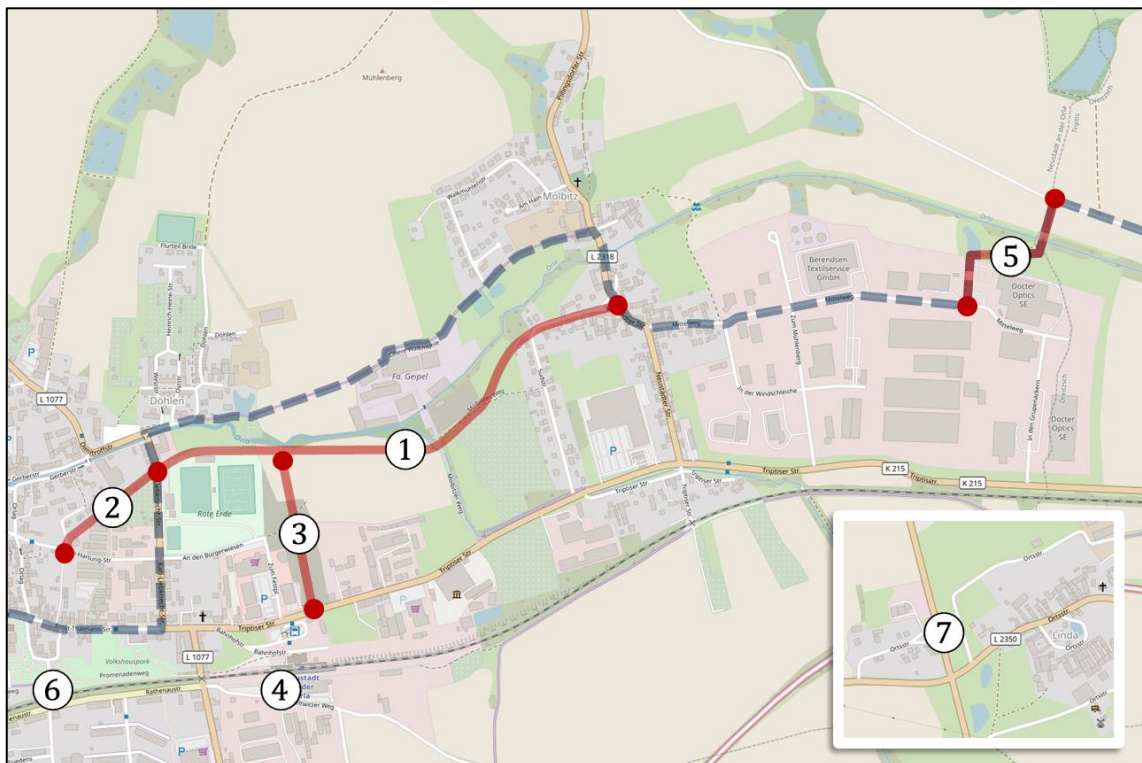


Abb. 42 Übersicht zu den Ausbau- und Netzergänzungsmaßnahmen

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

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

③ Verbindung Bahnhof - Orlaradweg

Eine zweite wichtige Anbindung für die neue südliche Trasse des Orlaradweges bildet eine direkte Verknüpfung mit dem Bahnhof. Auch für diese bestehen vielfältige Wechselwirkungen bzw. Entwicklungspotenziale in Verbindung mit der Landesgartenschau 2028.

④ Rückwärtige Anbindung des Bahnhofes

Gleiches gilt für eine direkte Anbindung des Bahnhofes aus Richtung Norden. Die aktuell teilweise bereits genutzten Wege verlaufen über privates Gelände und sind zudem nicht barrierefrei. Im Rahmen einer generellen Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes sollte eine zusätzliche rückwärtige Anbindung als zweiter Bahnhofszugang vorgesehen und parallel auch mit attraktiven Radabstellmöglichkeiten ausgestattet werden.

⑤ Ausbau Verbindung Mittelweg – Zur Rothspitze

Wie bereits im Rahmen der Bestandsanalyse beschrieben, handelt es sich bei diesem Teilabschnitt des Orlaradweges lediglich um einen Trampelpfad. Diesen sowie das zugehörige Brückenbauwerk über die Orla gilt es unter Berücksichtigung der Radtouristischen Nutzungsanforderungen zukünftig auszubauen. Hierbei sollte auch die Einrichtung einer Rastmöglichkeit sowie die Installation von Stadtinformationstafeln in Erwägung gezogen werden.

⑥ Verbindung über die Schwarze Brücke

In Verlängerung des Centbaumweges bildet die Schwarze Brücke die direkteste Verbindung in die Altstadt. Vielfach ist hier auch eine Nutzung durch Radfahrende zu beobachten, welche ihr Fahrrad unter Nutzung der Rampen für Kinderwagen mühsam nach oben oder unten schieben. Entsprechend sollte geprüft werden, ob die Möglichkeit besteht eine zusätzliche Rampenanlage auf der Nordseite der Bahnstrecke zu ergänzen. Parallel wäre auch eine Optimierung der Anbindung auf der Südseite wünschenswert.

⑦ Querung der L 1077 im Bereich Linda

In Höhe der Haltestelle „Linda bei Neustadt an der Orla Abzw.“ sollte die im Verlauf der L 1077 ohnehin bereits bestehende Sperrfläche für eine zusätzliche Querungshilfe bzw. Mittelinsel genutzt werden. Parallel ist eine zusätzliche Anbindung des Wendehammers auf der Westseite sowie der lediglich ca. 40 m östlich verlaufenden Erschließungsstraße zu empfehlen. Damit werden nicht nur die Zugangsbedingungen zur Haltestelle deutlich verbessert sondern für den Radverkehr auch eine alternative Querungsmöglichkeit zum unübersichtlichen Knotenpunkt zwischen den Landesstraßen L 1077 und L 2350 geschaffen.

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. 43) sicherzustellen, dass die Gefährdungspotenziale minimiert werden.



Abb. 43 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.

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:

- » Arnshaugk zwischen Arnshaugker Straße und Weg Am Wasserbehälter (Sanierung der Fahrbahnoberfläche)

- » Bahnhofstraße (Sanierung der Fahrbahnoberfläche)
- » Centbaumweg zwischen Rathenaustraße und Weg am Wasserbehälter (Sanierung der Fahrbahnoberfläche)
- » Heinrichsruhe (Sanierung der Fahrbahnoberfläche)
- » Hohe Straße (regelmäßige Unterhaltung der unbefestigten Fahrbahnoberfläche)
- » In den Schloßäckern zwischen Arnshaugk und Bebauungsende (Schaffung radverkehrstauglicher Oberflächen)
- » Lausnitzer Weg zwischen Im Dorf und Hohe Straße (regelmäßige Unterhaltung der unbefestigten Fahrbahnoberfläche)
- » Lichtenauer Weg zwischen Bebauungsende und L 1110 (Sanierung der Fahrbahnoberfläche)
- » Storchspforte zwischen Orlagasse und Gerichtsgasse (Schaffung radverkehrstauglicher Oberflächen)
- » Verbindungsstraße zwischen Pillingsdorfer Straße und Strößwitz (Sanierung der Fahrbahnoberfläche)
- » Verbindungsstraße zwischen Steinbrücken und Kleina (Sanierung der Fahrbahnoberfläche)
- » Verbindungsweg zwischen Heinrichsruhe und Hohe Straße (regelmäßige Unterhaltung der unbefestigten Fahrbahnoberfläche)
- » Verbindungsweg zwischen Willy-Dolge-Straße und Gartenstraße (regelmäßige Unterhaltung der unbefestigten Fahrbahnoberfläche)
- » Verbindungsweg zwischen Hohe Straße (Am St. Ilgenhain) und Rodaer Straße / Heinrichsruhe (regelmäßige Unterhaltung der unbefestigten Fahrbahnoberfläche)
- » Ziegeleiweg zwischen Lichtenauer Weg und Pößnecker Straße (Sanierung der Fahrbahnoberfläche)
- » Zur Rohrspitze zwischen Pillingsdorfer Straße und Ortsgrenze (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).

Alternativ ist auch die Kombination unterschiedlicher Befestigungsformen denkbar (siehe Abb. 44). 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 befahrbaren 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.



Abb. 44 Gestaltungsbeispiele Fahrbahnoberflächendifferenzierung

Zudem sollten die querenden Ablaufrinnen im Zuge des Verbindungsweges zwischen Posen und Posenmühle, des Lichtenauer Weges, des Steinbrückener Weges, der Verbindung nach Pillingsdorf sowie im Ortseingangsbereich der Meilitzer Straße anders gestaltet werden, um Sturzgefahren zu vermeiden.

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.

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.



Abb. 45 Gestaltungsbeispiele Radabstellmöglichkeiten im Bereich von Bahnhöfen

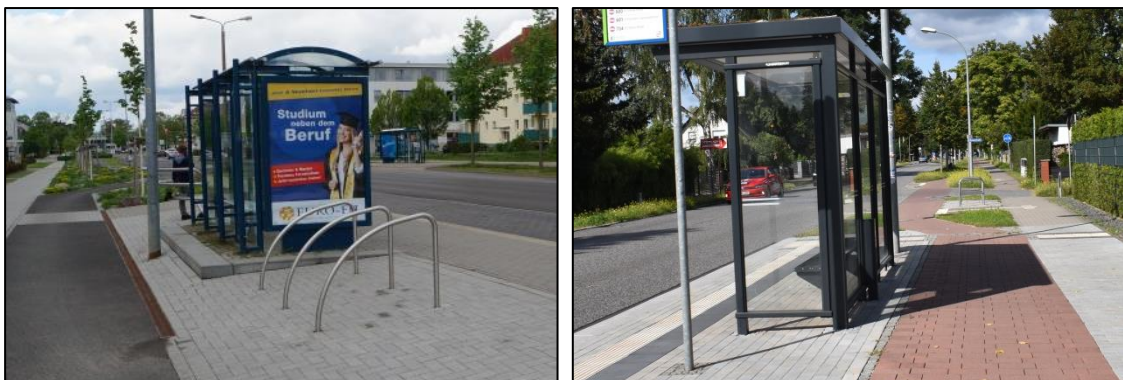


Abb. 46 Radabstellmöglichkeiten im Umfeld von Haltestellen

Der mit Abstand größte Handlungsbedarf besteht in Bezug auf die Radabstellmöglichkeiten am Bahnhof. Hier sind bisher sowohl qualitativ als auch quantitativ keine ausreichenden Abstellmöglichkeiten vorhanden. Diese sollten zeitnah nachgerüstet werden. Darüber hinaus werden zukünftig abschließbarer Abstellmöglichkeiten für höherwertige Fahrräder (siehe Abb. 45 rechts) zunehmend an Bedeutung gewinnen.

nen. In Frage kommen hierfür Radboxen sowie Sammelschließgaragen (videoüberwachter Abstellbereich mit eingeschränktem Nutzerzugang).

Auch im Umfeld wichtiger Haltestellen (siehe Abb. 46) können Radabstellmöglichkeiten deutlich zur Verbesserung der Systemverknüpfungen beitragen. Die größten Potenziale bestehen hierbei für die Haltestellen „Linda“ und „Steinbrücken“, da im Zuge der L 1077 ein deutlich dichteres Busangebot als im sonstigen Umfeld der südlichen Ortsteile existiert.

7.6 Optimierung der Angebote für den touristischen Radverkehr

Perspektivisch sollte die Wegeführung des Orlaradweges unter Berücksichtigung der im Kapitel 7.3.4 beschriebenen Ausbau- und Netzergänzungsmaßnahmen angepasst werden.

Darüber hinaus sollten an geeigneten Stellen zusätzliche Rastmöglichkeiten mit Stadtinformationen im Zuge des Orlaradweges geschaffen werden (siehe Abb. 47). 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.



Abb. 47 Beispiel Rast- und Informationsmöglichkeiten

Ergänzend zum Orlaradweg sollte zudem für einzelne weitere wichtige Verbindungen ebenfalls eine Wegweisung erfolgen. Hierfür bietet sich insbesondere der Luftschiffweg an. Für diesen ist aus verkehrsplanerischer Sicht die Entwicklung eines zusätzlichen Themenradweges in Abstimmung mit den Nachbargemeinden sowie in der Region zu empfehlen. Denkbar wäre hierbei beispielsweise eine Verbindung zwischen Auma / Zeulenroda und Hohenwartestausee (siehe Abb. 48).

Darüber hinaus sollte der Steinbrückener Weg als wichtiges Verbindungsglied zwischen Orlaradweg und Luftschiffweg sowie als Hauptverbindungsachse in die südlichen Ortsteile ebenfalls in die Beschilderung mit einbezogen werden. Als kleinräumige Zubringerrouen wär hier eine zusätzliche Beschilderung in bzw. aus Richtung Linda und Kospoda denkbar.



Abb. 48 Handlungskonzept Radwegbeschilderung

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

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

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.

Das entsprechend entstehende Handlungskonzept zur Radwegbeschilderung ist in Abb. 48 dargestellt. Hier sollte jeweils eine Beschilderung entsprechend der Richtlinien zur Radwegweisung im Land Thüringen vorgesehen 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 Städte im „Städtedreieck am Saalebogen“ zur AGFK-TH zu empfehlen. Mit dem interkommunalen 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 Neustadt an der Orla 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

Begleitend zur Umsetzung der Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes bedarf es kontinuierlich einer begleitenden Information der Öffentlichkeit. Dies betrifft vor allem Infrastrukturelemente, welche bisher in Neustadt an der Orla noch nicht existieren (z. B. Schutzstreifen, Fahrradstraßen). Die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer (Kfz und 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. 49).

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. 49 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 Neustadt an der Orla 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 Neustadt an der Orla 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 wurden neben der verwaltungsinternen Abstimmung erste Zwischenergebnisse bereits frühzeitig im Bau- und Umweltausschuss vorgestellt. Darüber hinaus fand parallel zur Bestandsanalyse eine Bürgerbefragung statt.

Insgesamt ist festzustellen, dass in der Stadt Neustadt an der Orla 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 Neustadt an der Orla 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 Neustadt an der Orla geleistet.

Literaturverzeichnis

- BMDV. (2022). *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.
- Bundesrepublik Deutschland. (2013 zuletzt geändert 2019). *Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBI. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 4a der Verordnung vom 6. Juni 2019 (BGBI. I S. 756) geändert worden ist.* https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/ (zuletzt abgerufen 15.07.2022): Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz.
- 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 in der Fassung vom 8.11.2021). *Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) BAnz AT 15.11.2021 B1.* https://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm (zuletzt abgerufen 13.12.2021): Bundesrepublik Deutschland.
- 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. (2008). *Integriertes Stadtentwicklungskonzept Neustadt an der Orla 2020.* Neustadt an der Orla / 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. (2006b). *Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen.* 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.
- Neustadt an der Orla. (01.01.2022). *Zahlen & Fakten zur Stadt Neustadt an der Orla*. https://www.neustadtanderorla.de/stadt/unsere_stadt/zahlen_fakten/ (zuletzt abgerufen 19.10.2022): Stadt Neustadt an der Orla.
- 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://bauverkehr.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.
- 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.



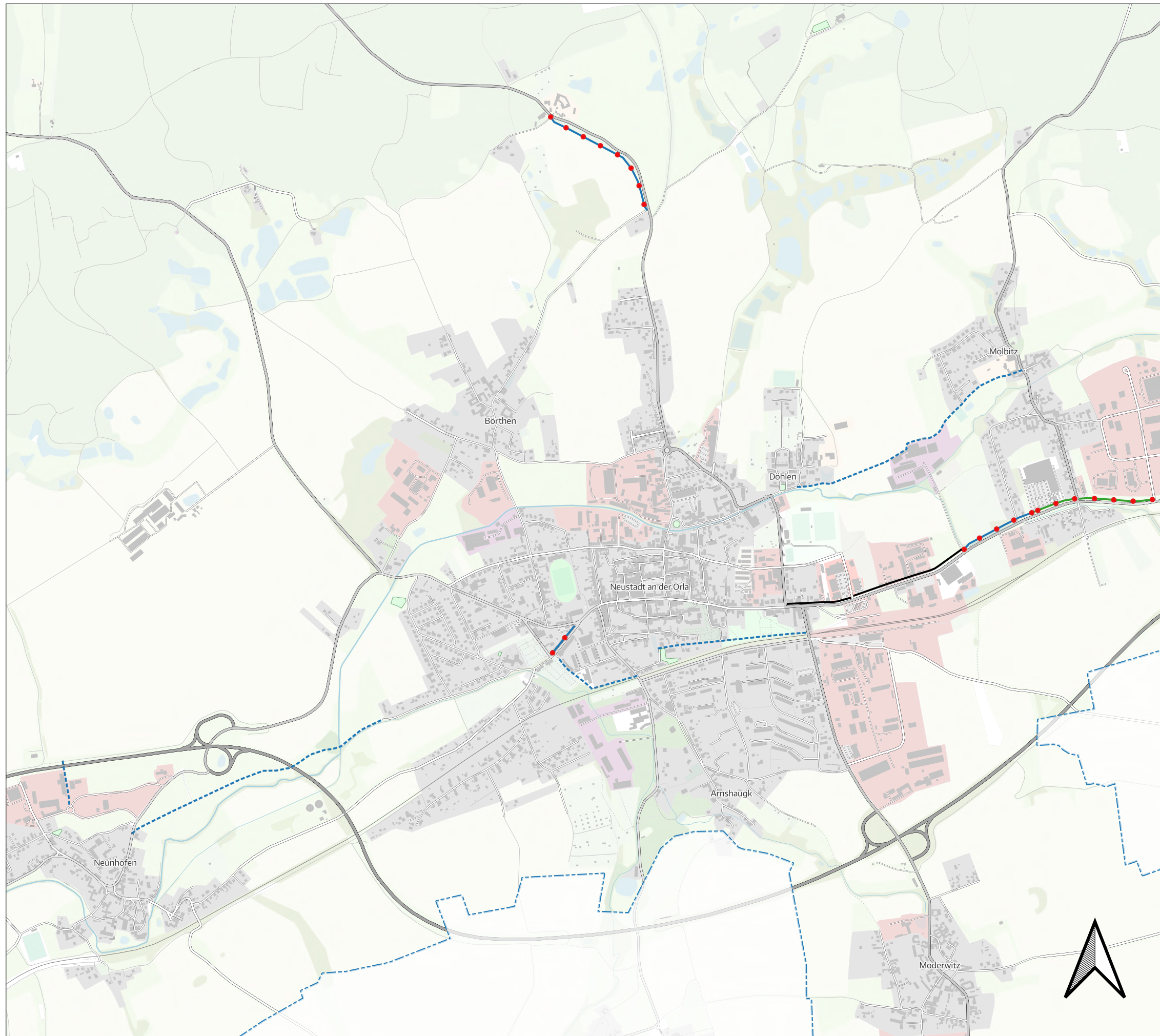
Radverkehrskonzept Neustadt (Orla)

Radverkehrsinfrastruktur im Bestand

- Kernstadtbereich -

Legende

- gemeinsamer Geh- und Radweg
- straßenunabhängiger Weg
- getrennter Geh- und Radweg
- Gehweg, Rad frei
- eigenständiger Radweg
- Zweirichtungsnutzung



Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende, CC BY-SA
„ORLAREGION ZUSAMMEN WACHSEN“ wird die Zukunft für unsere Region nachhaltig und attraktiv gestalten.
Pößneck, Neustadt (Orla) und Triptitz bewerben sich gemeinsam für die THÜRINGER LANDESGARTENSCHAU 2028.

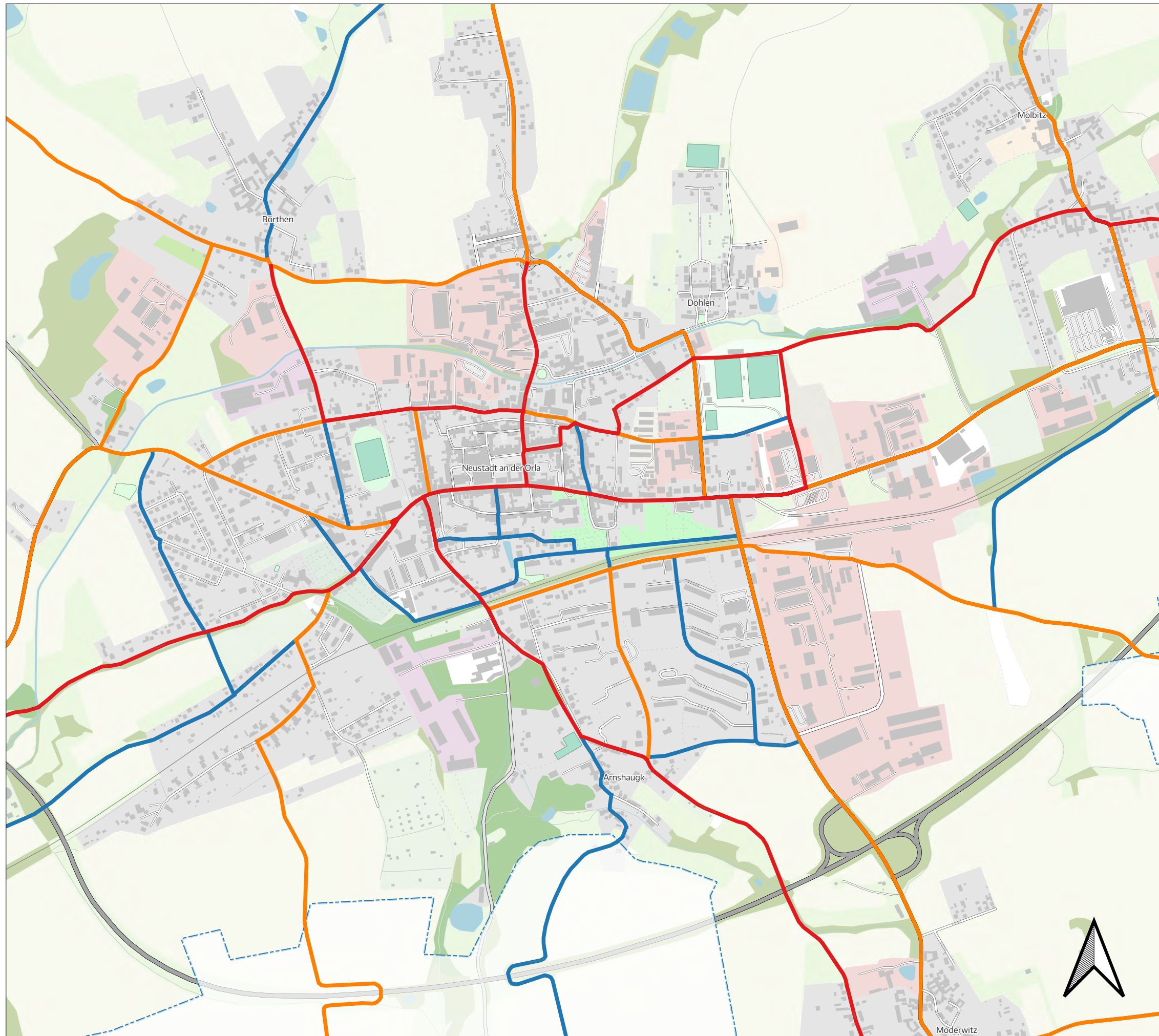
SVUDresden

Maßstab 1:15.000

November 2022

Anlage 1

Datum erstellt: 2022-11-04T13:50:02.997 EPSG:31466 48532 Ellipsoid: NONE Autor: David Pfitzner



Radverkehrskonzept Neustadt (Orla)

Haupt- und Nebenrouten (Zielnetz)

- Kernstadtbereich -

Legende

- Hauptroute
- Nebenroute
- Ergänzungsnetz

Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende, CC BY-SA
„ORLAREGION ZUSAMMEN WACHSEN“ ist die Zukunft für einen Regen nachhaltig und attraktiv gestalten. Podbeck, Neustadt (Orla) und Triptitz bewerben sich gemeinsam für die THÜRINGER LANDESGARTENSCHAU 2025.

SVUDresden

Maßstab 1:10.000

November 2022

Anlage 2.1

Datei erstellt: 2022-11-04T11:41:38.019 EPSS: EPS6:25512 Ellipsoid: NONE Author: David Pfizner

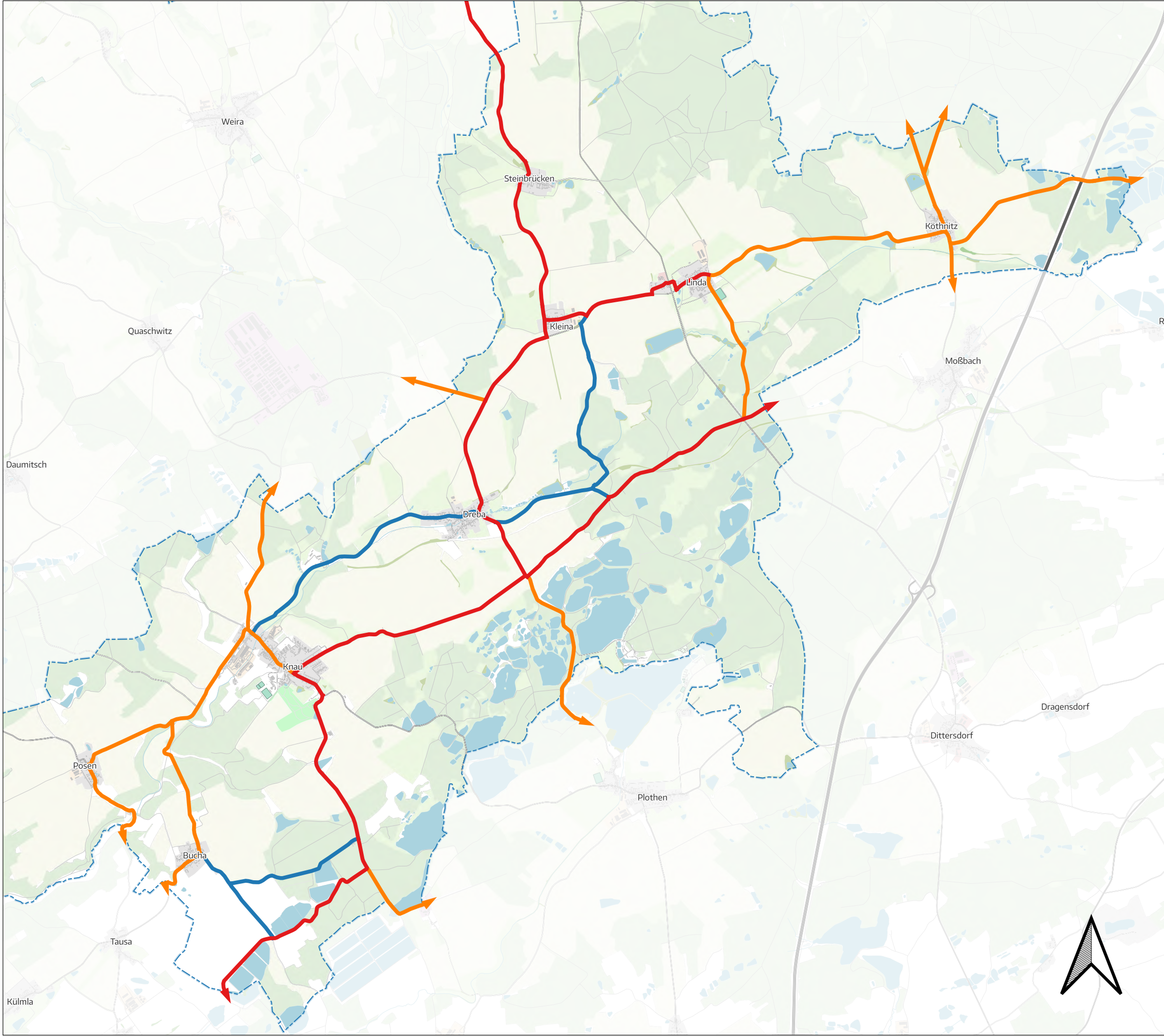


Radverkehrskonzept Neustadt (Orla)

Haupt- und Nebenrouten (Zielnetz) - Teilgebiet Süd -

Legende

- Hauptroute
- Nebenroute
- Ergänzungsnetz



Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende, CC BY-SA
„ORLAREGION ZUSAMMEN WACHSEN“ ist die Zukunft für unsere Region nachhaltig und attraktiv gestalten.
Pöbnitz, Neustadt (Orla) und Triptitz bewerben sich gemeinsam für die THÜRINGER LANDESGARTENSCHAU 2025.

SVU Dresden

Maßstab 1:40.000

November 2022

Anlage 2.2

Datei erstellt: 2022-11-04T10:41:09.974 EPSG:31466:31462 Ellipsoid: NONE Author: David Pfitzner






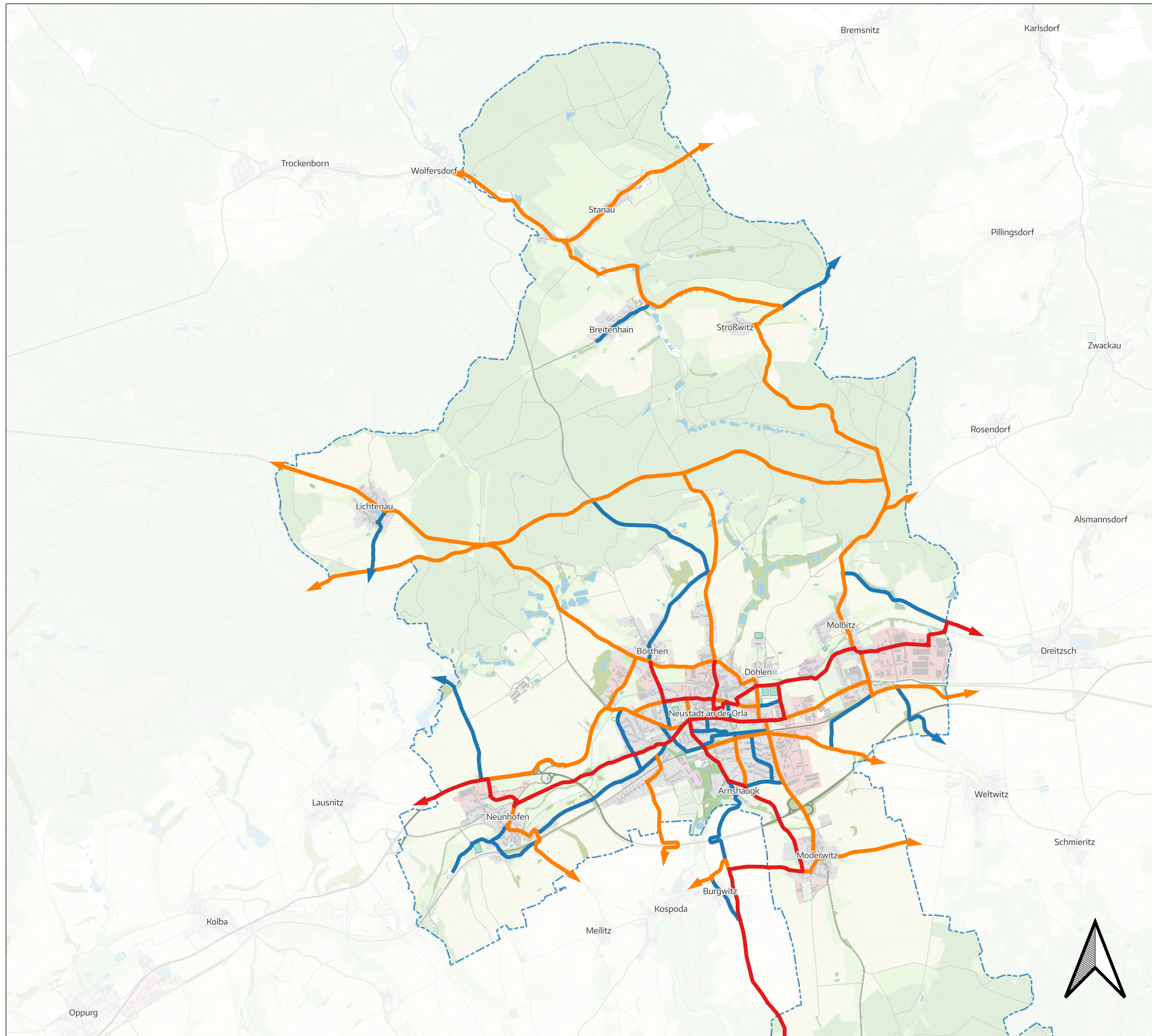
Radverkehrskonzept Neustadt (Orla)

Haupt- und Nebenrouten (Zielnetz)

- Teilgebiet Nord -

Legende

-  Hauptroute
-  Nebenroute
-  Ergänzungsnetz



Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende, CC BY-SA
„ORLAREGION ZUSAMMEN WACHSEN“ wird die Zukunft für unsere Region nachhaltig und attraktiv gestalten.
Podbiack, Neustadt (Orla) und Triptitz bewerben sich gemeinsam für die THÜRINGER LANDESGARTENSCHAU 2025.

SVU Dresden

Maßstab 1:40.000

November 2022

Anlage 2.2

Daten erstellt: 2022-11-04T10:40:37.001 EPSG:31466 Ellipsoid: NONE Autor: David Pfizner



Radverkehrskonzept Neustadt (Orla)

Maßnahmen zur Förderung
des Radverkehrs
- Kernstadtbereich -

Legende

- bauliche Maßnahmen
- Markierungsmaßnahmen
- Verkehrsorganisatorische Maßnahmen
- Maßnahmen zur Aufwertung der Oberfläche
- Wegweisung

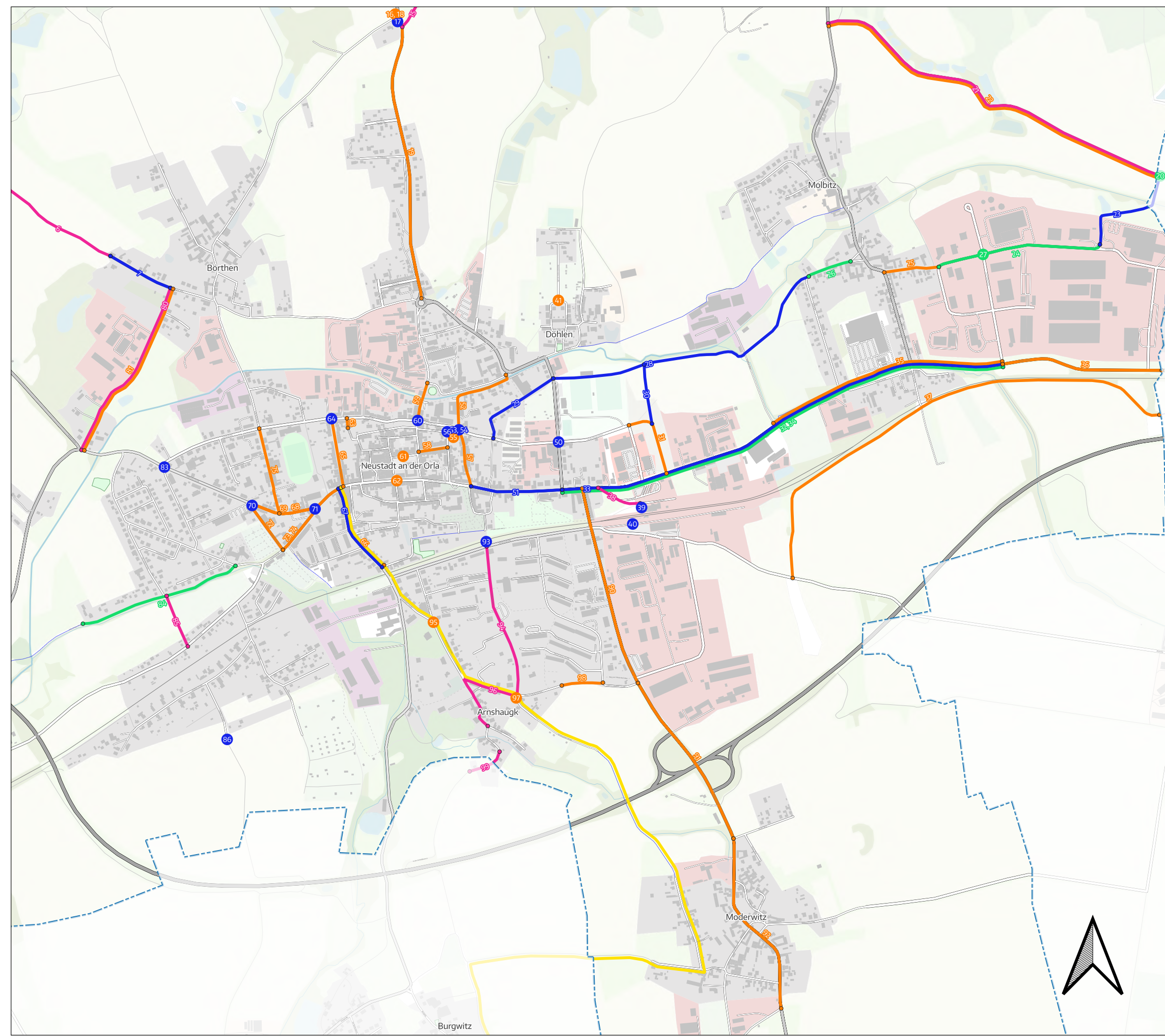
Kartengrundlage: eigene Darstellung auf Basis
© OpenStreetMap-Mitwirkende, CC BY-SA
„ORLAREGION ZUSAMMEN WACHSEN“ wird die Zukunft für einen Regen nachhaltig und attraktiv gestalten.
Podbiack, Neustadt (Orla) und Triptitz bewerben sich gemeinsam für die THÜRINGER LANDESGARTENSCHAU 2020.



Maßstab 1:12.500

November 2022

Anlage 3.1



Dato erstellt: 2022-11-04T11:32:14.867 EPSG:314867 Ellipsoid: NONE Author: David Pirzner



Radverkehrskonzept Neustadt (Orla)

Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs

- Teilgebiet Nord -

Legende

- bauliche Maßnahmen
- Markierungsmaßnahmen
- Verkehrsorganisatorische Maßnahmen
- Maßnahmen zur Aufwertung der Oberfläche
- Wegweisung

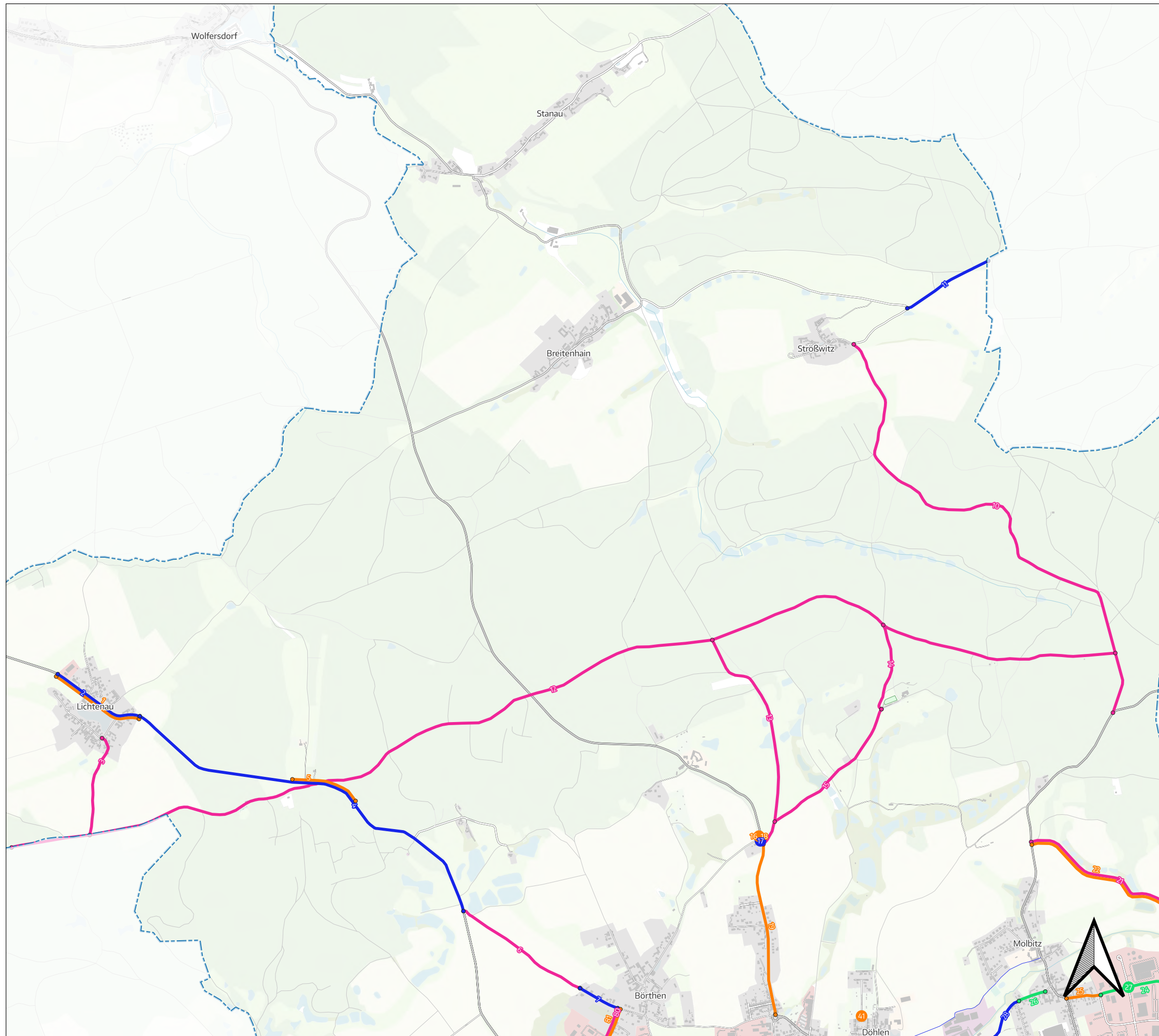
Kartengrundlage: eigene Darstellung auf Basis
© OpenStreetMap-Mitwirkende, CC BY-SA
„ORLAREGION ZUSAMMEN WACHSEN“ wird die Zukunft für unsere Region nachhaltig und attraktiv gestalten.
Podbiack, Neustadt (Orla) und Triptitz bewerben sich gemeinsam für die THÜRINGER LANDESGARTENSCHAU 2028.

SVU Dresden

Maßstab 1:20.000

November 2022

Anlage 3.2



Datei erstellt: 2022-11-04T11:32:31.890; EPSG:31466; Ellipsoid: NONE; Autor: David Pfizner



Radverkehrskonzept Neustadt (Orla)

Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs

- Teilgebiet Süd I -

Legende

- bauliche Maßnahmen
- Markierungsmaßnahmen
- Verkehrsorganisatorische Maßnahmen
- Maßnahmen zur Aufwertung der Oberfläche
- Wegweisung

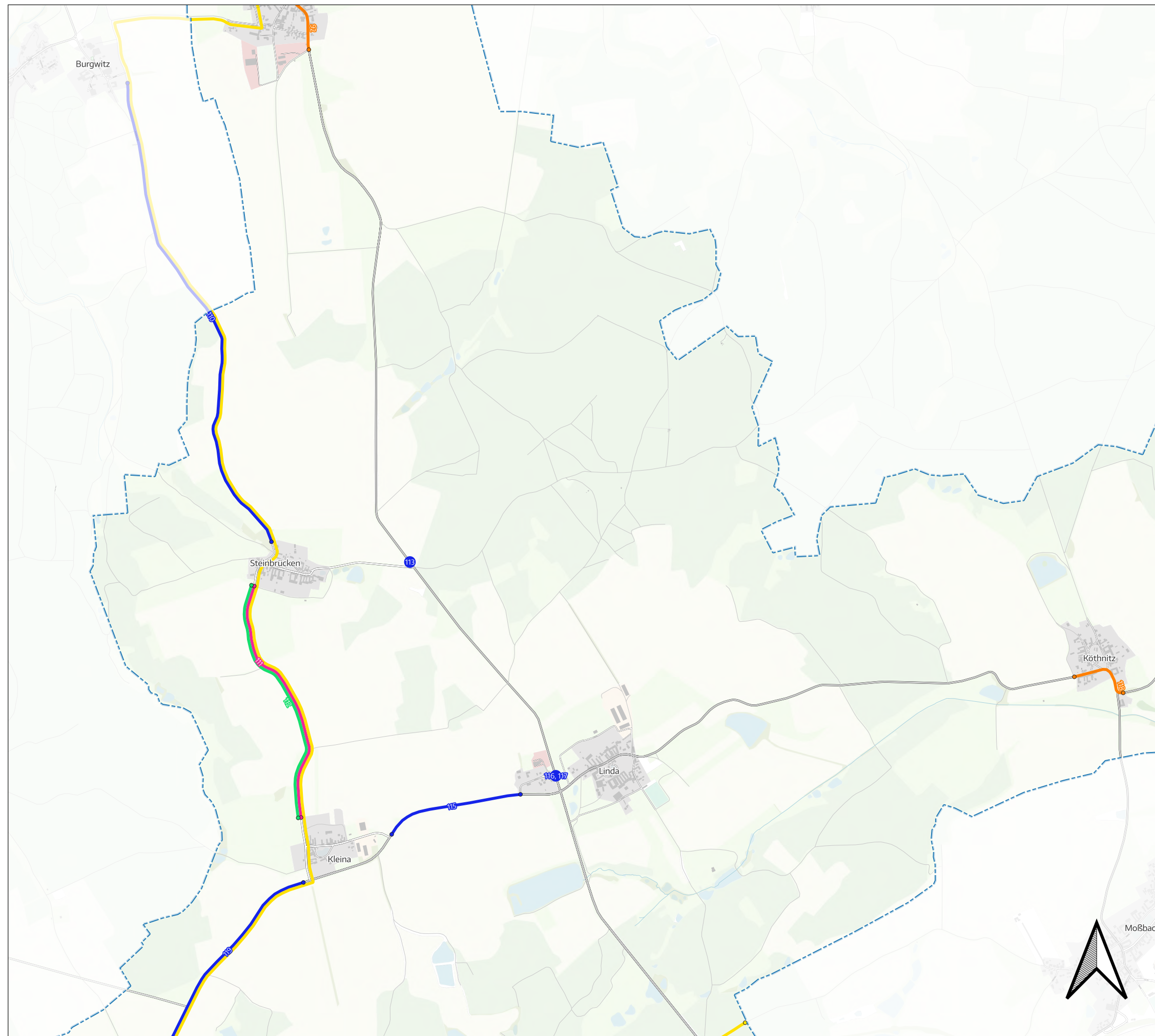
Kartengrundlage: eigene Darstellung auf Basis
© OpenStreetMap-Mitwirkende, CC BY-SA
„ORLAREGION ZUSAMMEN WACHSEN“ wird die Zukunft für unsere Region nachhaltig und attraktiv gestalten.
Podbiack, Neustadt (Orla) und Triptitz bewerben sich gemeinsam für die THÜRINGER LANDESGARTENSCHAU 2029.

SVUDresden

Maßstab 1:20.000

November 2022

Anlage 3.3





Radverkehrskonzept Neustadt (Orla)

Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs

- Teilgebiet Süd II -

Legende

- bauliche Maßnahmen
- Markierungsmaßnahmen
- Verkehrsorganisatorische Maßnahmen
- Maßnahmen zur Aufwertung der Oberfläche
- Wegweisung

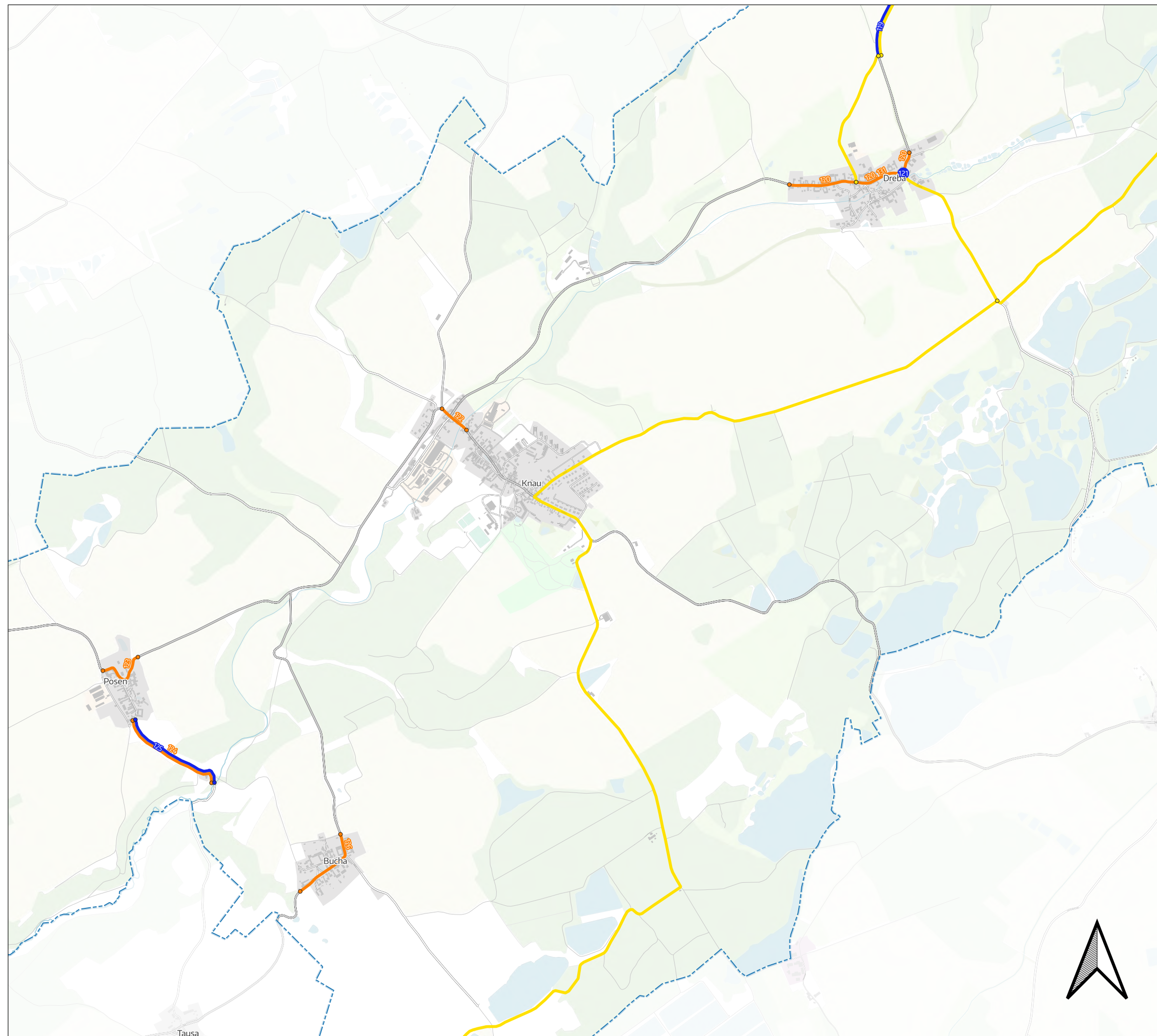
Kartengrundlage: eigene Darstellung auf Basis
© OpenStreetMap-Mitwirkende, CC BY-SA
„ORLAREGION ZUSAMMEN WACHSEN“ ist die Zukunft für unsere Region nachhaltig und attraktiv gestalten.
Pöbnitz, Neustadt (Orla) und Triptitz bewerben sich gemeinsam für die THÜRINGER LANDESGARTENSCHAU 2025.

SVU Dresden

Maßstab 1:20.000

November 2022

Anlage 3.4



Nr.	Str.	Abschnitt	Bestandssituation	Maßnahme	Erläuterung	Abhängigkeiten	Kat.	Zeit- vorlauf	Kosten- kat.	Konflikt pot.	Priorität
1	L 1110	Ortslage Lichtenau	fehlende bzw. zu schmale Gehwege	Prüfung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h		vorbehaltlich einer entsprechenden Einzelfallentscheidung der zuständigen Verkehrsbehörde	Vorg	G	I	H	SH
2	L 1110	Ortslage Lichtenau	unangepasste Geschwindigkeiten	geschwindigkeitsdämpfende Ortseingangsgestaltung	nördlicher und südlicher Ortseingang		Bau	L	III	M	M
3	Lausnitzer Weg	Im Dorf - Hohe Straße		regelmäßige Unterhaltung der unbefestigten Fahrbahnoberfläche			Oberfl.	kont	II	G	M
4	L 1110	Lichtenauer Weg - Lichtenau	erhöhtes Gefährdungspotenzial für den Radverkehr	Schaffung eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges	unter Berücksichtigung des Kinderheimes in Lichtenau sowie der Bedeutung für den Freizeitradverkehr (Zuwegung in Richtung Waldfrieden, Hohe Straße)	Straßenbaulasträger Land Thüringen	Bau	L	V	H	M
5	L 1110	Bereich Waldfrieden bzw. Hohe Straße		Prüfung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h		vorbehaltlich einer entsprechenden Einzelfallentscheidung der zuständigen Verkehrsbehörde	Vorg	G	I	H	SH
6	Lichtenauer Weg	Bebauungsende - L 1110		Sanierung der Fahrbahnoberfläche			Oberfl.	M	IV	M	M
7	Lichtenauer Weg	Ziegeleiweg - Bebauungsende	Sturzgefahr durch Entwässerungsrinnen	radverkehrsfreundlicher Umbau der Entwässerungsrinnen			Bau	M	I	M	H
10	Verbindungsstraße	Pillingsdorfer Straße - Strößwitz	Fahrbahnoberflächenschäden	Sanierung der Fahrbahnoberfläche			Oberfl.	M	IV	M	M
11	Verbindungsweg nach Pillingsdorf	Strößwitz - Ortsgrenze	Sturzgefahr durch Entwässerungsrinnen	radverkehrsfreundlicher Umbau der Entwässerungsrinnen			Bau	M	I	M	H
12	Hohe Straße			regelmäßige Unterhaltung der unbefestigten Fahrbahnoberfläche			Oberfl.	kont	II	G	M
13	Verbindungsweg	Hohe Straße (Am St. Ilgenhain) - Rodaer Straße / Heinrichsruhe		regelmäßige Unterhaltung der unbefestigten Fahrbahnoberfläche			Oberfl.	kont	II	G	M
14	Verbindungsweg	Heinrichsruhe - Hohe Straße		regelmäßige Unterhaltung der unbefestigten Fahrbahnoberfläche			Oberfl.	kont	II	G	M
15	Heinrichsruhe		Fahrbahnoberflächenschäden	Sanierung der Fahrbahnoberfläche			Oberfl.	M	III	M	M
16	Rodaer Straße	im Bereich der Einmündung Hauptstraße		Verschiebung des Ortseingangsschildes in Richtung Norden vor den Knotenpunkt Rodaer Straße / Hauptstraße	Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus im Bereich des Radwegendes	vorbehaltlich einer entsprechenden Einzelfallentscheidung der zuständigen Verkehrsbehörde	Vorg	G	I	M	H
17	Rodaer Straße	im Bereich der Einmündung Hauptstraße		Prüfung zur Anlage einer Mittelinsel im Ortseingangsbereich	Anbindung des Radweges sowie geschwindigkeitsdämpfende Ortseingangsgestaltung		Bau	M	II	M	M
18	Rodaer Straße	im Bereich der Einmündung Hauptstraße	Sturzgefahr durch Einbauten im Bereich des Radweges	Entfernung der Poller	lediglich geringe Wahrscheinlichkeit für Fehlnutzungen		Vorg	G	I	H	SH
19	Rodaer Straße (L 1077)	Dimitroffstraße - Hauptstraße	besonderes Gefährdungspotenzial in bergwärtiger Richtung	Markierung eines Schutzstreifens in bergwärtiger Richtung		vorbehaltlich einer entsprechenden Einzelfallentscheidung der zuständigen Verkehrsbehörde	Vorg	G	II	H	SH
20	Zur Rothspitze	Teilabschnitt des Orlaradweges		Prüfung der Möglichkeiten zur Einrichtung einer Fahrradstraße	bessere Verdeutlichung der Bedeutung als Teil des Orlaradweges	in Abstimmung mit der Nachbargemeinde (Hauptteil außerhalb der Gemarkung der Stadt)	Mark	G	II	M	M

Nr.	Str.	Abschnitt	Bestandssituation	Maßnahme	Erläuterung	Abhängigkeiten	Kat.	Zeit- vorlauf	Kosten- kat.	Konflikt pot.	Priorität
21	Zur Rothspitze	Pillingsdorfer Straße - Ortsgrenze	Fahrbahnoberflächenschäden	Sanierung der Fahrbahnoberfläche	ähnliche Problemsituation weiterführend außerhalb des Stadtgebietes bis Dreitzsch	Abstimmung mit der Nachbargemeinde sinnvoll	Oberfl.	M	IV	M	M
22	Zur Rothspitze	Pillingsdorfer Straße - Ortsgrenze	zulässige Höchstgeschwindigkeit	Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	ähnliche Problemsituation weiterführend außerhalb des Stadtgebietes bis Dreitzsch	vorbehaltlich einer entsprechenden Einzelfallentscheidung der zuständigen Verkehrsbehörde	Vorg	G	I	H	SH
23	Verbindungsweg	Mittelweg - Zur Rothspitze	unbefestigte Oberfläche	Ausbau und Befestigung der Wegeverbindungen	Abstimmung der Wegeführung mit der Verwaltungsgemeinschaft Triptis		Bau	M	II	H	SH
24	Mittelweg	In der Windschleiche - Abzweig Orlaradweg	anderer nicht benutzungspflichtiger Radweg	Roteinfärbung der Furten und Grundstückszufahrten bzw. Markierung von Radpiktogrammen	parallel radfreundliche Gestaltung der Bordabsenkungen		Mark	G	I	H	SH
25	Mittelweg	In der Windschleiche - Neustädter Straße		Prüfung der Möglichkeiten zur Einrichtung einer Fahrradstraße	bessere Verdeutlichung der Bedeutung als Teil des Orlaradweges		Mark	G	II	M	M
26	Südstraße	Dorfplatz und Abzweig Neubautrasse Orlaradweg		Prüfung der Möglichkeiten zur Einrichtung einer Fahrradstraße	bessere Verdeutlichung der Bedeutung als zukünftiger Teil des Orlaradweges	in Verbindung mit einer Verlagerung des Orlaradweges im Bereich der Oberen Walkmühle auf die Südseite des Flusses	Mark	G	II	M	M
27	Mittelweg / Zum Mühlenberg			Bevorrechtigung des nicht benutzungspflichtiger Radweg im Zuge des Mittelweges gegenüber Zum Mühlenberg	die Bedeutung des Radverkehrs ist deutlich höher als die der kreuzenden Sackgassenverbindung		Mark	G	I	H	SH
28	Verbindungsweg	Neustädter Straße - Karl-Liebknecht-Straße	Einschränkungen im Zuge des aktuellen Verlaufes des Orlaradweges zwischen Molbitz	Schaffung einer direkten Verbindung	Neubautrasse für den Orlaradweg abseits des Hauptstraßennetzes	unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen mit der Landesgartenschau	Bau	M	V	H	M
29	Verbindungsweg	Hugo-Hartung-Straße - Karl-Liebknecht-Straße		Schaffung einer direkten Verbindung	Neubautrasse für den Orlaradweg abseits des Hauptstraßennetzes	unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen mit der Landesgartenschau	Bau	M	IV	H	H
30	Verbindungsweg	Triptiser Straße / Bahnhof - Orlaradweg (neue Trassierung)		Schaffung einer direkten Verbindung zwischen Orlaradweg und Bahnhof		unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen mit der Landesgartenschau	Bau	M	IV	H	H
31	An den Bürgerwiesen	Triptiser Straße - Zum Festplatz	Umwege für den Radverkehr	Prüfung der Möglichkeit zur Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr		vorbehaltlich einer entsprechenden Einzelfallentscheidung der zuständigen Verkehrsbehörde	Vorg	G	I	G	M
32	Triptiser Straße	Karl-Liebknecht-Straße - Zum Mühlenberg		Roteinfärbung der Furten bzw. Markierung von Radpiktogrammen			Mark	G	I	H	SH
33	Triptiser Straße	Karl-Liebknecht-Straße - Zum Mühlenberg		Umgestaltung der Einmündungsbereiche zu Gehwegüberfahrten			Bau	L	III	M	M
34	Triptiser Straße	Karl-Liebknecht-Straße - Zum Mühlenberg		Markierung von Schutzstreifen			Mark	M	II	M	M
35	Triptiser Straße	Molbitzer Weg - Zum Mühlenberg	innerörtlicher benutzungspflichtiger Beidrichtungsradsradweg	Aufhebung der Benutzungspflicht und Umwandlung in ein Nutzungsrecht		vorbehaltlich einer entsprechenden Einzelfallentscheidung der zuständigen Verkehrsbehörde	Vorg	G	I	H	SH
36	Triptiser Straße	Ortseingang - Zum Mühlenberg	zulässige Höchstgeschwindigkeit 60 km/h, keine durchgehenden Radverkehrsanlagen	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h		vorbehaltlich einer entsprechenden Einzelfallentscheidung der zuständigen Verkehrsbehörde	Vorg	G	I	H	SH
37	Verbindungsweg	Neustadt - Dreitzsch (südlich parallel zur Bahnstrecke)	Durchfahrtbeschränkung für den Radverkehr	Freigabe der Wegeverbindung für den Radverkehr		vorbehaltlich einer entsprechenden Einzelfallentscheidung der zuständigen Verkehrsbehörde	Vorg	G	I	M	H
38	Bahnhofstraße		Behinderungen durch Kopfsteinpflaster	Sanierung der Fahrbahnoberfläche		im Rahmen der Planungen für den Bahnhof im Zusammenhang mit der Landesgartenschau	Oberfl.	M	III	H	H
39	Bahnhof / Busbahnhof		keine ausreichenden Radabstellanlagen	Schaffung von Radabstellanlagen	perspektivisch abschließbare Radabstellmöglichkeiten	im Rahmen der Planungen für den Bahnhof im Zusammenhang mit der Landesgartenschau	Bau	G	II	H	SH

Nr.	Str.	Abschnitt	Bestandssituation	Maßnahme	Erläuterung	Abhängigkeiten	Kat.	Zeit- vorlauf	Kosten- kat.	Konflikt pot.	Priorität
40	Bahnhof		Bahnhofszugang ausschließlich von der Nordseite	Schaffung eines zweiten Bahnhofszugangs aus Richtung Süden	einschließlich Radabstellmöglichkeiten	in Abstimmung mit der Bahn im Rahmen der Planungen für den Bahnhof im Zusammenhang mit der	Bau	M	III	M	M
41	Weststraße / Oststraße		Umwege für den Radverkehr	Prüfung der Möglichkeit zur Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr		vorbehaltlich einer entsprechenden Einzelfallentscheidung der zuständigen Verkehrsbehörde	Vorg	G	I	G	M
50	Karl-Liebknecht-Straße / Hugo-Hartung-Straße			Prüfung der Möglichkeit zur Umgestaltung zum Minikreisverkehr			Bau	M	III	M	M
51	Ernst-Thälmann-Straße	Am Friedensgarten - Karl-Liebknecht-Straße	überbreiter, stark am Kfz-Verkehr orientierter Straßenraum	Integrierte Straßenraumgestaltung			Bau	L	IV	M	M
52	Orlagasse / Gerbergasse	Hugo-Hartung-Straße - Dimitroffstraße	Umwege für den Radverkehr	Prüfung der Möglichkeit zur Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr	Anpassung der Straßenbreite in der Innenkurve im Übergang zwischen Orlagasse und Gerbergasse	vorbehaltlich einer entsprechenden Einzelfallentscheidung der zuständigen Verkehrsbehörde	Vorg	G	II	M	M
53	Hugo-Hartung-Straße / Am Mühlengraben / Orlagasse		überbreiter Einmündungsbereich	Anpassung der Knotenpunktgestaltung	Reduzierung der Einmündungsbreiten / Abkröpfen der Zufahrt (Ziel: senkrecht aufstellen)	Schaffung einer gesonderten Aufstellfläche für Linksabbieger aus Richtung Hugo-Hartung-Straße	Bau	M	III	H	H
54	Hugo-Hartung-Straße / Am Mühlengraben / Orlagasse			Schaffung einer gesonderten Aufstellfläche für Linksabbieger aus Richtung Hugo-Hartung-Straße	Umnutzung der südlichen Seitenbereich	in Verknüpfung mit einer Anpassung der Einmündungsbereiche	Bau	M	II	H	SH
55	Storchspforte	Orlagasse - Gerichtsgasse		Freigabe des Gehweges für den Radverkehr	Schaffung einer direkten Anbindung der Altstadt aus und in Richtung Osten	vorbehaltlich einer entsprechenden Einzelfallentscheidung der zuständigen Verkehrsbehörde	Vorg	G	I	H	SH
56	Storchspforte	Orlagasse - Gerichtsgasse		Schaffung einer radverkehrstauglichen Oberfläche		unter Berücksichtigung der städtebaulichen Anforderungen	Bau	M	II	H	SH
57	Orlagasse	Ernst-Thälmann-Straße - Hugo-Hartung-Straße	Umwege für den Radverkehr	Prüfung der Möglichkeit zur Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr		vorbehaltlich einer entsprechenden Einzelfallentscheidung der zuständigen Verkehrsbehörde	Vorg	G	I	M	H
58	Marktstraße	Rodaer Straße - Gerichtsgasse	Umwege für den Radverkehr	Prüfung der Möglichkeit zur Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr		vorbehaltlich einer entsprechenden Einzelfallentscheidung der zuständigen Verkehrsbehörde	Vorg	G	I	H	SH
59	Rodaer Straße	Am Mühlengraben - Gerberstraße	Umwege für den Radverkehr	Prüfung der Möglichkeit zur Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr		vorbehaltlich einer entsprechenden Einzelfallentscheidung der zuständigen Verkehrsbehörde	Vorg	G	I	H	SH
60	Rodaer Straße / Mühlenstraße			Prüfung der Möglichkeit zur Umgestaltung zum Minikreisverkehr			Bau	M	III	M	M
61	Altstadtbereich	Rodaer Straße / Markt / Neugasse / Marktstraße / Fleischergasse / etc.	keine flächenhafte Verkehrsberuhigung	Einrichtung einer Tempo-30-Zone oder eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches (Tempo-20-Zone)		vorbehaltlich einer entsprechenden Einzelfallentscheidung der zuständigen Verkehrsbehörde	Vorg	G	I	H	SH
62	Ernst-Thälmann-Straße	im Bereich des Rathauses	intensive Nutzung von Durchgangsverkehren	Prüfung der Möglichkeiten zur Umsetzung eines Vorrangbereiches für den Fuß- und Radverkehr	Erhöhung der Stadt- und Aufenthaltsqualität, Gewährleistung der Durchfahrtsmöglichkeiten für den Busverkehr über einen Senkpoller oder eine Busschleuse	vertiefende Verkehrsplanerische Untersuchung zur ganzheitlichen Bewertung der verkehrlichen Wechselwirkungen zu empfehlen	Vorg	M	II	H	SH
63	Verbindungsweg	Mühlstraße - Schulpforte	Durchfahrtbeschränkung für den Radverkehr	Freigabe der Wegeverbindung für den Radverkehr		vorbehaltlich einer entsprechenden Einzelfallentscheidung der zuständigen Verkehrsbehörde	Vorg	G	I	M	H
64	Mühlenstraße / August-Bebel-Straße			Umgestaltung der Zufahrt August-Bebel-Straße als Gehwegüberfahrt			Bau	M	III	H	H
65	August-Bebel-Straße	Ernst-Thälmann-Straße - Mühlstraße	Umwege für den Radverkehr	Prüfung der Möglichkeit zur Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr	ggf. parallele Anpassung der Einmündungsbereiche erforderlich	vorbehaltlich einer entsprechenden Einzelfallentscheidung der zuständigen Verkehrsbehörde	Vorg	G	I	M	H

Nr.	Str.	Abschnitt	Bestandssituation	Maßnahme	Erläuterung	Abhängigkeiten	Kat.	Zeit- vorlauf	Kosten- kat.	Konflikt pot.	Priorität
66	Arnshaugker Straße	Pößnecker Straße - Schillerstraße		Prüfung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h		vorbehaltlich einer entsprechenden Einzelfallentscheidung der zuständigen Verkehrsbehörde	Vorg	G	I	M	H
67	Arnshaugker Straße	Pößnecker Straße - Schillerstraße	überbreiter, stark am Kfz-Verkehr orientierter Straßenraum	Integrierte Straßenraumgestaltung			Bau	L	V	M	G
68	Pößnecker Straße	Ludwig-Jahn-Straße - Arnshaugker Straße		Prüfung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h	direktes Schulumfeld, enger Straßenquerschnitt, kurviger Straßenverlauf	vorbehaltlich einer entsprechenden Einzelfallentscheidung der zuständigen Verkehrsbehörde	Vorg	G	I	H	SH
69	Pößnecker Straße	Ludwig-Jahn-Straße - Friedhofstraße	Einbahnstraßenregelung	Prüfung der Möglichkeit zur Aufhebung der Einbahnstraßenregelung für den Gesamtverkehr	Bündelung des Kfz-Verkehr	parallele Anpassung der Knotenpunktgestaltung notwendig vorbehaltlich einer entsprechenden Einzelfallentscheidung	Vorg	M	I	H	SH
70	Ludwig-Jahn-Straße / Pößnecker Straße		überbreiter Einmündungsbereich	Anpassung der Knotenpunktgestaltung	Reduzierung der Einmündungsbreiten / Abkröpfen der Zufahrt (Ziel: senkrecht aufstellen)		Bau	M	II	M	M
71	Pößnecker Straße / Friedhofstraße		überbreiter Einmündungsbereich	Anpassung der Knotenpunktgestaltung	Reduzierung der Einmündungsbreiten / Abkröpfen der Zufahrt, Schaffung einer gesonderten Aufstellfläche für Linksabbieger aus Richtung Ortsmitte	in Verbindung mit einer Veränderung der Einbahnstraßenregelung in der Pößnecker Straße sowie ggf. in der Friedhofstraße	Bau	M	II	H	SH
72	Ludwig-Jahn-Straße	Pößnecker Straße - Friedhofstraße		Prüfung der Möglichkeit zur Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr	deutlich geringere Verkehrsaufkommen bei Aufhebung der Einbahnstraßenregelung in der Pößnecker Straße	Tempo 30 notwendig, vorbehaltlich einer entsprechenden Einzelfallentscheidung der zuständigen Verkehrsbehörde	Vorg	G	I	H	SH
73	Friedhofstraße	Pößnecker Straße - Ludwig-Jahn-Straße	einseitiger benutzungspflichtiger Beidrichtungsradschwergeweg	Aufhebung der Benutzungspflicht	Umwandlung in ein Nutzungsrecht bzw. Nutzungsfreigabe der Einbahnstraße	vorbehaltlich einer entsprechenden Einzelfallentscheidung der zuständigen Verkehrsbehörde	Vorg	G	I	M	H
74	Friedhofstraße	Pößnecker Straße - Ludwig-Jahn-Straße		Prüfung der Möglichkeit zur Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr oder alternativ Aufhebung Einbahnstraßen-	deutlich geringere Verkehrsaufkommen bei Aufhebung der Einbahnstraßenregelung in der Pößnecker Straße	Tempo 30 notwendig, vorbehaltlich einer entsprechenden Einzelfallentscheidung der zuständigen Verkehrsbehörde	Vorg	G	I	M	H
75	Wimplerstraße	Goethestraße - Pößnecker Straße	Umwege für den Radverkehr	Prüfung der Möglichkeit zur Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr		vorbehaltlich einer entsprechenden Einzelfallentscheidung der zuständigen Verkehrsbehörde	Vorg	G	I	H	SH
80	Ziegeleiweg	Lichtenauer Weg - Pößnecker Straße		Sanierung der Fahrbahnoberfläche			Oberfl.	M	IV	G	G
81	Ziegeleiweg	Lichtenauer Weg - Pößnecker Straße	Durchfahrtsbeschränkung für den Radverkehr	Freigabe der Wegeverbindung für den Radverkehr		vorbehaltlich einer entsprechenden Einzelfallentscheidung der zuständigen Verkehrsbehörde	Vorg	G	I	M	H
83	Pößnecker Straße / Am Oberen Gries		überbreiter Einmündungsbereich	Anpassung der Knotenpunktgestaltung	Reduzierung der Einmündungsbreiten / Abkröpfen der Zufahrt		Bau	M	II	G	M
84	Willy-Dolge-Weg	Am Gries - Bebauungsende	Hauptverbindung für den Radverkehr nach Neuenhofen / Teil des Orlaradweges	Prüfung der Möglichkeiten zur Einrichtung einer Fahrradstraße			Mark	G	II	H	SH
85	Verbindungsweg	Willy-Dolge-Straße - Gartenstraße		regelmäßige Unterhaltung der unbefestigten Fahrbahnoberfläche			Oberfl.	kont	II	G	M
86	Meilitzer Straße	Ortseingangsbereich	Sturzgefahr durch Entwässerungsrinnen	radverkehrsfreundlicher Umbau der Entwässerungsrinnen			Bau	M	I	M	H
87	Bahnhof Neuenhofen		keine ausreichenden Radabstellanlagen	Schaffung von Radabstellanlagen	perspektivisch abschließbare Radabstellmöglichkeiten		Bau	M	II	G	M
90	Schleizer Straße (L 1077)	Triptiser Straße - Thomas-Müntzer-Straße (- Moderwitz)	besonderes Gefährdungspotenzial in bergwärtiger Richtung	Markierung eines Schutzstreifens in bergwärtiger Richtung	Weiterführung bis Moderwitz sofern zwischenliegender Außerortsabschnitt aufgehoben wird	vorbehaltlich einer entsprechenden Einzelfallentscheidung der zuständigen Verkehrsbehörde	Vorg	G	II	H	SH

Nr.	Str.	Abschnitt	Bestandssituation	Maßnahme	Erläuterung	Abhängigkeiten	Kat.	Zeit- vorlauf	Kosten- kat.	Konflikt pot.	Priorität
91	Schleizer Straße (L 1077)	Thomas-Müntzer-Straße - Neuer Weg	verkehrsrechtliche Außerortssituation trotz Innerortscharakter	Versetzen der Ortseingangsbeschilderung	Schaffung eines direkten Überganges zwischen dem Kernstadtgebiet und dem Ortsteil Moderwitz ohne zwischenliegenden Außerortsbereich	Grundlage für die Weiterführung des bergwärtigen Schutzstreifens bis Moderwitz	Vorg	G	II	H	SH
92	Schleizer Straße (L 1077)	OD Moderwitz	zu schmale bzw. lediglich einseitige Gehwege, kurviger Straßenverlauf, schlechte Sicht	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h	insbesondere unter Berücksichtigung Rad fahrender Kinder	vorbehaltlich einer entsprechenden Einzelfallentscheidung der zuständigen Verkehrsbehörde	Vorg	M	I	M	H
93	Schwarze Brücke		eingeschränkte Nutzbarkeit für den Radverkehr (Treppenanlage, Anbindung)	Prüfung der Möglichkeiten zur Errichtung einer Rampenanlage auf der Nordseite bzw. zur Optimierung der Anbindung auf der Südseite		Prüfung in Zusammenhang mit der Landesgartenschau	Bau	M	III	H	H
94	Centbaumweg	Rathenaustraße - Weg am Wasserbehälter	Fahrbahnoberflächenschäden	Sanierung der Fahrbahnoberfläche		teilweise bereits in Umsetzung	Oberfl.	-	-	-	-
95	Arnshaugk / Arnshaugker Straße	Nebennetzabschnitte östlich der Ziegenrücker Straße	keine flächenhafte Verkehrsberuhigung	Einrichtung einer Tempo-30-Zone	dominierende Wohn- und Aufenthaltsfunktion	vorbehaltlich einer entsprechenden Einzelfallentscheidung der zuständigen Verkehrsbehörde	Vorg	G	I	H	SH
96	Arnshaugk	Arnshaugker Straße - Weg Am Wasserbehälter	Fahrbahnoberflächenschäden	Sanierung der Fahrbahnoberfläche			Oberfl.	M	III	G	G
97	Arnshaugker Straße / Am Wasserbehälter		Verbindung in Richtung Friedhof als Sackgasse beschildert	Erneuerung der Beschilderung mit Kenntlichmachung der Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr			Vorg	G	I	H	SH
98	Weg am Wasserbehälter	östlicher Teilabschnitt	kein Nutzungsrecht für den Radverkehr (reiner Gehweg)	Nutzungsfreigabe der Wegeverbindung für den Radverkehr sowie Rückbau der Umlaufsperrren			Vorg	G	I	H	SH
99	In den Schloßäckern	Arnshaugk - Bebauungsende	Fahrbahnoberflächen nicht optimal für den Radverkehr	Schaffung radverkehrstauglicher Oberflächen			Oberfl.	M	III	M	M
110	Steinbrückener Weg	Burgwitz - Steinbrücken	Sturzgefahr durch Entwässerungsrinnen	radverkehrsfreundlicher Umbau der Entwässerungsrinnen		in Abstimmung mit der Gemeinde Kospoda	Bau	M	I	M	H
111	Verbindungsstraße	Steinbrücken - Kleina	leichte Fahrbahnoberflächenschäden	Sanierung der Fahrbahnoberfläche			Oberfl.	M	IV	G	G
112	Verbindungsstraße	Steinbrücken - Kleina	netzstrukturell hohe Bedeutung für den Radverkehr	Prüfung der Möglichkeiten zur Einrichtung einer Fahrradstraße	Freigabe lediglich für landwirtschaftlichen Verkehr denkbar und sinnvoll	Prüfung einer Weiterführung auch für die nördlich angrenzenden Abschnitte nach Burgwitz bzw. Moderwitz	Mark	G	II	M	M
113	L 1077	Haltestelle "Steinbrücken"		Schaffung von Radabstellmöglichkeiten			Bau	M	I	H	SH
115	L 2350	Kleina - Linda	erhöhtes Gefährdungspotenzial für den Radverkehr	Schaffung eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges	Anbindung des OT Linda an die Wegeverbindung über Steinbrücken und Burgwitz parallel zu L 1017	Straßenbaulastträger Land Thüringen	Bau	L	IV	H	H
116	L 1077	in Höhe der Haltestelle "Linda bei Neustadt an der Orla Abzw."	keine Querungsmöglichkeiten	Anlage einer Mittelinsel unter Nutzung der Flächen der Sperrfläche	zusätzliche Anbindung an das Nebennetz		Bau	G	II	H	SH
117	L 1077	Haltestelle "Linda bei Neustadt an der Orla Abzw."		Schaffung von Radabstellmöglichkeiten			Bau	M	I	H	SH
118	L 2350	OD Köthnitz	keine bzw. zu schmale Gehwege	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h		vorbehaltlich einer entsprechenden Einzelfallentscheidung der zuständigen Verkehrsbehörde	Vorg	G	I	M	H
119	L 2350	Kleina - Dreba	erhöhtes Gefährdungspotenzial für den Radverkehr	Schaffung eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges	Anbindung des OT Dreba an die Wegeverbindung über Steinbrücken und Burgwitz parallel zu L 1017	Straßenbaulastträger Land Thüringen	Bau	L	IV	H	H

Nr.	Str.	Abschnitt	Bestandssituation	Maßnahme	Erläuterung	Abhängigkeiten	Kat.	Zeit- vorlauf	Kosten- kat.	Konflikt pot.	Priorität
120	L 2350	OD Dreba	keine bzw. zu schmale Gehwege, enger Straßenraum	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h		vorbehaltlich einer entsprechenden Einzelfallentscheidung der zuständigen Verkehrsbehörde	Vorg	G	I	M	H
121	Hauptknotenpunkt Dreba			Prüfung der Möglichkeit zur Umgestaltung zum Minikreisverkehr			Bau	M	III	M	M
122	Hauptstraße	Pößnecker Straße - Entenplan	keine bzw. zu schmale Gehwege, enger Straßenraum	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h		vorbehaltlich einer entsprechenden Einzelfallentscheidung der zuständigen Verkehrsbehörde	Vorg	G	I	M	H
123	L 2365	OD Posen	keine bzw. zu schmale Gehwege, kurviger Straßenverlauf, schlechte Sicht	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h		vorbehaltlich einer entsprechenden Einzelfallentscheidung der zuständigen Verkehrsbehörde	Vorg	G	I	M	H
124	Verbindungsweg	Posen - Posenmühle	Durchfahrtbeschränkung für den Radverkehr	Freigabe der Wegeverbindung für den Radverkehr		vorbehaltlich einer entsprechenden Einzelfallentscheidung der zuständigen Verkehrsbehörde	Vorg	G	I	G	M
125	Verbindungsweg	Posen - Posenmühle	Sturzgefahr durch Entwässerungsrinnen	radverkehrsfreundlicher Umbau der Entwässerungsrinnen			Bau	M	I	M	H
126	Ortsstraße Bucha		keine bzw. zu schmale Gehwege, kurviger Straßenverlauf, schlechte Sicht	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h		vorbehaltlich einer entsprechenden Einzelfallentscheidung der zuständigen Verkehrsbehörde	Vorg	G	I	M	H
127	Ortsteile	Bereiche abseits der Haupt- und Erschließungsstraßen		Prüfung der Notwendigkeit einer Umsetzung von Maßnahmen zur flächenhaften Verkehrsberuhigung		Abwägung anhand der konkreten Rahmenbedingungen sowie des Beschilderungsaufwandes	Vorg	G	I	G	M
130	Luftschiffweg			Beschilderung einer touristischen Radroute als Querverbindung zwischen Hohenwartestausee und Zeulenroda		Abstimmung mit der Nachbargemeinde bzw. in der Region notwendig	Vorg	M	II	H	SH
131	Verbindung Neustadt - Steinbrücken - Kleina - Dreba - Luftschiffweg			Beschilderung einer Radroute zur Anbindung der südlichen Ortsteile		Abstimmung mit der Nachbargemeinde bzw. in der Region notwendig	Vorg	M	II	H	SH