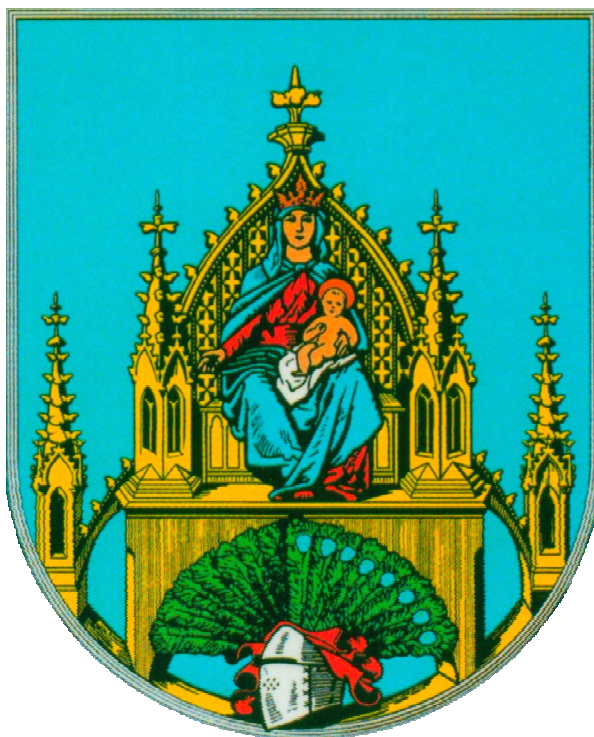


Radverkehrskonzept der Stadt Schmölln



Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	3
2	Ausgangslage.....	4
2.1	Verkehrspolitische Einordnung.....	4
2.2	Rechtliche Grundlagen.....	4
2.3	Fachliche Grundlagen.....	4
2.4	Erreichter Stand.....	5
2.4.1	Radverkehrsnetz und –anlagen.....	5
2.5	Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommune - Schmölln (AGFK-SLN).....	7
3	Zielnetz.....	7
3.1	Touristische Hauptrouten.....	7
3.2	Touristische Nebenrouten.....	8
3.3	Innerstädtisches Radverkehrsnetz.....	8
3.4	Befahrbarkeit von Einbahnstraßen.....	9
3.5	Wegweisung.....	10
3.6	Fahrradabstellanlagen.....	10
3.7	Öffentlichkeitsarbeit.....	10
3.8	Einzelmaßnahmen außerhalb des Radverkehrsnetzes.....	10
3.9	Instandhaltung und Service.....	10
4	Anlagen.....	11

1 Einleitung

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes der Stadt Schmölln (RVK) soll im Jahr 2020 ein Radverkehrsanteil von 12 % bezogen auf den gesamten Verkehr erzielt werden. Mit dem Radverkehrskonzept sollen im Rahmen der Radverkehrsförderung folgende Grundsätze die Basis bilden:

- Erreichbarkeit der Kernstadt von allen Ortsteilen aus,
- Bedarfsgerechte Überquerbarkeit der Hauptverkehrsstrassen für Radfahrer und Fußgänger,
- Erschließung der Gewerbe- und Industriegebiete,
- Einbindung des innerstädtischen Radverkehrsnetzes an überregionale Radwegverbindungen,
- Ausreichende und geeignete Abstellmöglichkeiten an den Zielpunkten des Radverkehrs (Stadtzentrum, ÖPNV-Knotenpunkte, Gewerbe- und Industriegebiete).

Bereits aufgestellte Konzepte der Stadt Schmölln, wie das integrierte Klimaschutzkonzept 2015 und die Fortschreibung 2013 des Lärmaktionsplanes, sowie die Einzelhandelskonzeption werden in die Radverkehrsplanung eingebunden.

Zur Gewährleistung der Umsetzung der Radverkehrsvorhaben wäre die Festlegung eines Anteils von 10% der Investitions- und Instandhaltungsbudgets der Straßenbaumaßnahmen wünschenswert.

Radverkehrsnetz

Im Zuge des RVK ist eine Netzplanung zu entwickeln, die die überregionalen Radwege des Bundes, des Landes und des Landkreises einbindet, sowie eine gute radverkehrsgerechte Verbindung von Kernstadt, Ortsteilen, Gewerbe- und Industriegebieten sichert. Die Netzplanung soll Bedürfnisse des Freizeitverkehrs ebenso wie Bedürfnisse des Alltagsverkehrs (Arbeit / Einkauf) berücksichtigen.

Knotenpunkte im Rad- und Straßennetz sind dabei auf eine bedarfsgerechte, verkehrssichere und konfliktarme Befahrbarkeit für den Radverkehr zu prüfen.

Ein erklärtes Ziel ist es, bei ausreichender Verkehrssicherheit Einbahnstraßen für den Radverkehr zu öffnen.

Fahrradabstellanlagen

Ausreichende, geeignete und sichere Fahrradabstellanlagen stellen für die Attraktivität des Radverkehrs einen wichtigen Punkt dar. Dazu sind die vorhandenen Abstellanlagen zu bewerten und neue Standorte zu entwickeln.

Mobilitätsmanagement

Die im Rahmen des Heimat- und Verschönerungsvereins e.V. agierende Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommune - Schmölln (AGFK-SLN) ist als ein wichtiges Beratungs- und Diskussionsforum für den Radverkehr in Schmölln weiter zu entwickeln und in der Öffentlichkeitsarbeit zu stärken. Sie soll ein Bindeglied zwischen den Akteuren des Radverkehrs werden.

In der Betrachtung des Gesamtfahrradverkehrs ist dem immer größer werdenden Anteil von E-Bikes Rechnung zu tragen und Beachtung zu schenken.

2 Ausgangslage

2.1 Verkehrspolitische Einordnung

Im Nationalen Radverkehrsplan 2012 – 2020 sind für die Bundesrepublik Deutschland folgende grundsätzlichen Ziele formuliert worden:

- Steigerung des Radverkehrsanteils in Deutschland
- Förderung des Radverkehrs als Bestandteil einer nachhaltigen integrierten Verkehrspolitik
- Förderung einer modernen, sozial- und umweltverträglichen Nahmobilität nach dem Leitbild „Stadt der kurzen Wege“
- Verbesserung der Verkehrssicherheit insbesondere für den Fahrradverkehr

Für den Freistaat Thüringen wurde 2008 ein Radverkehrskonzept erarbeitet und beschlossen.

2.2 Rechtliche Grundlagen

- STVO,
insbesondere § 1,
insbesondere Berücksichtigung der Regelung zu Tempo 30 – Zonen, Schutzstreifen, Freigabe von Einbahnstraßen im Gegenverkehr und die Regelungen über Radverkehrsstraßen.

2.3 Fachliche Grundlagen

- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)
Typologische Einatzbereiche nebenstehend:

Mischverkehr	
Radverkehr mit Kfz gemeinsam auf Fahrbahn für gesamten Radverkehr vertretbar	2-streifige Straßen: - Tempo-50: < 400 Kfz/h - Tempo-30: < 800 Kfz/h <i>Anmerkung: problematisch bei Fahrbahnbreiten zwischen 6,00 und 7,00 m und > 400 Kfz/h; Fahrbahnbreite > 7,50 m: Schutzstreifen prüfen</i> bei starker Steigung ggf. ergänzen durch Rad frei auf parallelem Gehweg
Mischverkehr mit teilweiser Separation	
Radverkehr kann Fahrbahn nutzen für einen Teil des Radverkehrs Mischnutzung nicht mehr vertretbar	2-streifige Straßen: - Tempo-50: < 1.000 Kfz/h - Tempo-30: < 1.800 Kfz/h 4-streifige Straßen: < 2.000 Kfz/h Schutzstreifen, wenn geringer SV-anteil - Schutzstreifen  - Fußweg (Z 239) mit „Radfahrer frei“ (Zz 1022-10)  - Radweg ohne Benutzungspflicht (andere Radwege – baulich angelegt, nach außen erkennbar – <u>kein</u> Z 237, Z 240, Z 241) 
Trennen	
Radverkehr trennen vom Kfz-Verkehr Sicherheitsvorteile für den Radverkehr überwiegen Benutzungspflicht separate Führung ohne Beschilderung	2-streifige Straßen: - Tempo-50: > 1.000 Kfz/h - Tempo-30: > 1.800 Kfz/h - Tempo>50: > 400 Kfz/h 4-streifige Straßen: - Radfahrstreifen (Z 237)  - Radweg (Z 237)  - Gemeinsamer Fuß- und Radweg (Z 240)  - Getrennter Fuß- und Radweg (Z 241) 

2.4 Erreichter Stand

2.4.1 Radverkehrsnetz und -anlagen

Radverkehrsnetz

Das Stadtgebiet wird durch Routen des Landes- und der Regionalnetzes durchzogen.

Die Beschilderung dieser Routen erfolgte durch den Landkreis Altenburger Land und wird von diesem unterhalten. Die neuere Beschilderung entspricht der durch den Freistaat Thüringen erlassenen Richtlinie zur Radverkehrswegweisung für den Freistaat Thüringen (ThürRadWW-RL). Daneben sind noch fragmentäre Ausschilderungen früherer Radrouten vorhanden, die nicht dieser Richtlinie entsprechen.

Schmölln im nationalen und im Landes-Netz



- Radweg Thüringer Städtekette (I-11)

Schmölln im regionalen Radnetz (Altenburger Land)



Beim Abgleich des erhältlichen Kartenmaterials ist festzustellen, dass es zwischen Karte und tatsächlichen Verlauf der Routen teilweise Abweichungen gibt.

Im Stadtgebiet vorhandene Radwege:

Radweg (eigenständig, straßenbegleitend, kombiniert mit Gehweg)

Gehwege für Fahrrad frei

Fahrradabstellanlagen:

In Schmölln sind einige Fahrradabstellanlagen vorhanden. Die Fahrradabstellanlagen sind ausschließlich als Vorderradständer und Spiralständer ausgeführt. Sie erfüllen zum Teil nicht die Qualitätsanforderungen hinsichtlich Stabilität und Sicherungsmöglichkeit (Felgenkiller, nicht verankerte, umsturzgefährdete Anlagen). Im Marktbereich, insbesondere zwischen Marktstraße und Brauhof reicht die derzeitig vorhandene Abstellkapazität nicht aus.

Vorhandene Abstellanlagen:

im öffentlichen Straßenraum:

- Bahnhof (überdachte Anlage)
- P+R-Anlage (überdachte Anlage)
- Markt 42, Markt 43, Markt 6, Markt 9, Markt 33, ehem. Markt 15
- Amtsplatz 8 (LRA), Amtsplatz 5 (Sparkassenkompetenzzentrum)

Einzelne nicht öffentliche Dienstleister bieten privat einzelne Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Bereich an:

- Sparkasse Altenburger Land
- Wohnungsverwaltung Schmölln
- Einzelhandelsgeschäfte im Marktbereich
- Sport- und Freizeitbad Tatami

2.5 Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommune - Schmölln (AGFK-SLN)

Durch die AGFK-SLN sind seit dem 25. September 2013 Treffen durchgeführt worden in denen Hinweise und Anregungen geäußert worden. Zu den Schwerpunkten, die herausgearbeitet wurden zählen:

- Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer im Gegenverkehr
- Überarbeitung der Ausschilderung für Radverkehrsrouten
- Aufstellung/Erweiterung von Fahrradabstellanlagen im Stadtzentrum, an öffentlichen Gebäuden
- Verbesserung der Wegweisung
- Vorschlag von Radwegprojekten

Die Anregungen der Treffen sind in das RVK eingeflossen.

Die AGFK – SLN versteht sich als Mittler für die Anliegen des Radverkehrs in der Stadt Schmölln. Sie wird die Stadtverwaltung Schmölln bei der Umsetzung von Vorhaben unterstützen und beraten. Bei Straßenplanungen wird die AGFK – SLN bezüglich der Belange des Radverkehrs angehört.

3 Zielnetz

3.1 Touristische Hauptrouten

Die Thüringer Städtekette ist die einzige Route, die das Stadtgebiet von Schmölln quert. Die Route führt zu touristischen Orten des Stadtgebietes. Das Stadtzentrum wird nicht von der Route tangiert.

Mit einer Nebenroute zur diesem Touristischen Radweg soll das Stadtzentrum angebunden werden (Coßwitzanger-Karl-Liebknecht-Straße-Goetheplatz-Pfarrgasse-Markt-Amtsplatz-Bachstraße-Uferstraße-Brückenplatz).

Diese Haupt- und Nebenroute ist insbesondere an den Schnittpunkten mit dem Straßenverkehr und den innerstädtischen Radverkehrsnetz hinsichtlich Ausschilderung, Wegweisung und verkehrssichere und konfliktarme Befahrbarkeit für den Radverkehr zu verbessern.

3.2 Touristische Nebenrouten

Die touristischen Routen des Landkreises Altenburger Land, die das Stadtgebiet Schmöllns tangieren, wurden im Einvernehmen mit der Stadtverwaltung Schmölln und der Tourismusinformation Altenburger Land im Jahr 2010 bis 2012 neu durch den Landkreis Altenburger Land neu erarbeitet und ausgeschildert.

In Ergänzung der vorhandenen Routen soll abgehend von der Route „Altenburger Obstland“ von Nödenitzsch bis zum Ernst-Agnes-Turm ein Stichroute im Zuge der K 525 ausgewiesen werden.

Die noch fragmentär vorhandene Ausschilderungen früherer Radrouten ist zurückzubauen.

3.3 Innerstädtisches Radverkehrsnetz

(siehe Anlagen 1 und 2)

Neben den touristischen Radverkehrsrouten sollen folgende Verbindungen festgelegt werden:

Hauptradwegverbindungen:

- August-Bebel-Straße – Hainanager – Bohraer Berg – Bohra – Zum Wiesengrund (Möglichkeit der Weiterführung Richtung Meuselwitz über Altkirchen bzw. Trebula),
- Coswitzanger – Karl-Liebknecht-Straße – Pfassgasse – Markt – Amtsplatz – Altenburger Straße (Ergänzung zum Radweg „Thüringer Städtekette“),
- Schillerplatz – Altenburger Straße – Eisenbahnstraße – Grenzstraße – Weststraße (Tangente zur „Thüringer Städtekette“),
- Amtsplatz – Crimmitschauer Straße – Am Brauereiteich – Lohsendamm – Röhrenstuhl – Kummerscher Weg – L1359 – K 567 Richtung Grünberg (Anschluss nach Westsachsen (Crimmitschau / Pleißetalradweg),
- Coßwitzanger – Karl-Marx-Straße – Am Kellerberg – L 1358 (Nitschkaer Brücke) – IG Nitzschka (Anschluss nach Gößnitz);

Nebenradwegverbindungen:

- Brückenplatz – Mühlgasse – Bergstraße – August-Bebel-Straße,
- Großstöbnitz: Straße der Einheit – Lange Gasse – Saaraer Weg (Ergänzung zum Radweg „Thüringer Städtekette“),
- Zschernitzsch: Mückernscher Weg (Landwirtschaftlicher Weg) – Kleinmückern (Richtung Bornshain),
- Kellerberg – Weidngrund – Köthelgrund (Landwirtschaftlicher Weg) – Industriegebiet Nitzschka,
- Kellerberg – Kummerscher Weg – Queeren,
- Karl-Marx-Straße – Gößnitzer Straße – Markt,
- Walter-Kluge-Straße – Bahnhof,
- Lohsendamm – Wohngebiet Lohsenstraße – Lohsenstraße – Blumenstraße – Am Lindenhof – Crimmitschauer Straße (Westumfahrung Firmengelände Wolf) – Am Wasserturm,

- Markt – Alexander-Puschkin-Straße – Beethovenplatz – Friedrich-Naumann-Straße (Am Limpitzbach) – Sommeritzer Straße – K 506 – Sommeritz - Dorfstraße – Weißbacher Straße – Brandrübeler – An der Limpitz – Ländlicher Weg (Brandrübeler Moor) Richtung Schönhaide, Vollmershain, Thonhausen,
- Sommeritz, Dorfstraße – An der Kirche – Am Bach – Selkaer Straße – Ländlicher Weg – Ortsverbindungsstraße Selka-Weißbach – Selka,
- Sommeritz, An der Kirche – Am Bach – Ländlicher Weg (An der Talsperre) – Weißbach, Rosenweg,
- Sprottenanger – Ronneburger Straße – Schloßig, Hauptstraße – B7 (Radweg) – Steinsdorf
- Kapsgraben – Oberer Sandberg – K 525 – Nödenitzsch, Kärner Straße Richtung Drogen
- Ronneburger Straße – Sprottenaue (über Weihmühlenwehr)

Die Hauptradwege und Nebenradwege sind bezüglich des Oberflächenbelags, der Radweganordnung und -markierung, der Verkehrssicherheit und der Beschilderung fahrradfreundlich zu gestalten. Insbesondere ist dabei die Gestaltung der Knotenpunkte zu beachten.

Schwerpunkte:

- Knotenpunkt L1358 Cosswitzanger – Poststraße
- Knotenpunkt B7 – L1358 am Krankenhaus
- Knotenpunkt B 7 – Triftweg – Helmholtzstraße (an der Fußgängerampel)

In Verbindung mit der touristischen Radverkehrsroute „Thüringer Städtekette“ ist die Ausweisung der Eisenbahnstraße als „Fahrradstraße“ zu prüfen.

Abtrennung von Fahrradspuren durch Markierung:

- in Einbahnstraßen,
- am Kellerberg, Tal- und Bergfahrt, ggf. Verbreiterung des Fußwegs,
- in der Altenburger Straße.

Prüfung ausgewiesener Fußwege auf Fahrradmitbenutzung (Mittelstraße).

Prüfung der Radwegverbindungen auf Eignung für E-Bikes. Insbesondere ist hierbei das Gefährdungspotential durch bzw. für langsamfahrende Radfahrer und Fußgänger zu beachten.

Standorte von Pollern sind hinsichtlich der Verkehrssicherheit zu prüfen, ggf. durch seitliche Einengungen zu ersetzen (z.B. seitlich angeordnete herausnehmbare Sperrbügel in Verbindung mit dem Vz 605 (Pfeilbake)).

3.4 Befahrbarkeit von Einbahnstraßen

Ein erklärtes Ziel ist es, bei ausreichender Verkehrssicherheit Einbahnstraßen für den Radverkehr zu :

Das betrifft insbesondere folgende Straßen:

- Gößnitzer Straße
- Schulstraße zwischen Nr.22 und 42
- Alfred-Nitzsche-Straße
- Rosa-Luxemburg-Straße zwischen Bahnhofsplatz und Karl-Liebkechtstraße
- Walter-Kluge-Straße
- Kirchplatz / Goetheplatz

- Alexander-Puschkin-Straße
- Lohsenstraße (zwischen Lohsendamm und Grüntal)
- Helmholtzstraße

3.5 Wegweisung

Die innerörtlichen Haupt-Radverkehrswege sind ausreichend auszuweisen. Hier liegt ein Augenmerk auf der Ausschilderung des Stadtzentrums und der Industrie- und Gewerbegebieten sowie der Ortsteile.

Einrichtung von Informations- und Wegorientierungstafeln an den Ortszufahrten bzw. zentralen Punkten:

- Am Bahnhof und an der Fahrradabstellanlage P+R Parkplatz,
- Am Rhododendron-Park mit Rastplatz
- Dorffestplatz Zschernitzsch
- Großstöbnitz - Am Papiermühlenwehr,
- Schloßig – Am Bahndamm, (ehem. Bahnhof) mit Rastplatz
- Ernst-Agnes-Turm mit Rastplatz
- Industriegebiet Nitzschka mit Rastplatz
- Äußere Crimmitschauer Straße

3.6 Fahrradabstellanlagen

Im Marktbereich sollen die vorhandenen Anlagen durch neue Anlagen ergänzt und ersetzt werden. Die Anlagen sollen den derzeitigen Anforderungen hinsichtlich Stabilität und Sicherung entsprechen (Anlehnbügel). Die vorhandene Stellplatzkapazität ist zu verdoppeln.

In den Gewerbe- und Industriegebieten ist in Zusammenarbeit mit den Unternehmen für ausreichende Fahrradabstellplätze zu sorgen (ca. 10 % der Belegschaft).

3.7 Öffentlichkeitsarbeit

- Erweitern der Homepage der Stadt Schmölln und des Heimat- und Verschönerungsvereins mit Information zum Radverkehr im Stadtgebiet Schmölln,
- Einbeziehung der Fahrradeinzelhändler (z.B. Ausweisung als Servicestation),
- Zusammenarbeit mit der PI Altenburger Land in der Fahrradschulung für die Kinder.

3.8 Einzelmaßnahmen außerhalb des Radverkehrsnetzes

Zur Verbesserung und Erleichterung der Möglichkeiten des Radverkehrs im Stadtgebiet sind folgende Einzelmaßnahmen zu prüfen:

Die Sprottenbrücke R.-Breitscheid-Straße ist auf die Fahrradmitbenutzung zu prüfen. Im Falle eines Brückenneubaus ist die Brücke als kombinierte Fuß- und Radwegbrücke auszubilden.

3.9 Instandhaltung und Service

Von großer Bedeutung für die Qualität des Radverkehrsnetzes ist die regelmäßige Instandhaltung und Instandsetzung der Infrastruktur.

Für diese Aufgabe wird ein Management zu entwickeln sein.

Für E-Bikes sind die Aufstellung von Ladestationen an zentralen Punkten (Markt/Amtsplatz und P+R-Anlage am Bahnhof) zu prüfen und einzurichten.

4 Anlagen

Anlage 1 Radverkehrsnetz der Stadt Schmölln

Anlage 2 Radverkehrsnetz der Stadt Schmölln, Ausschnitt Stadtzentrum