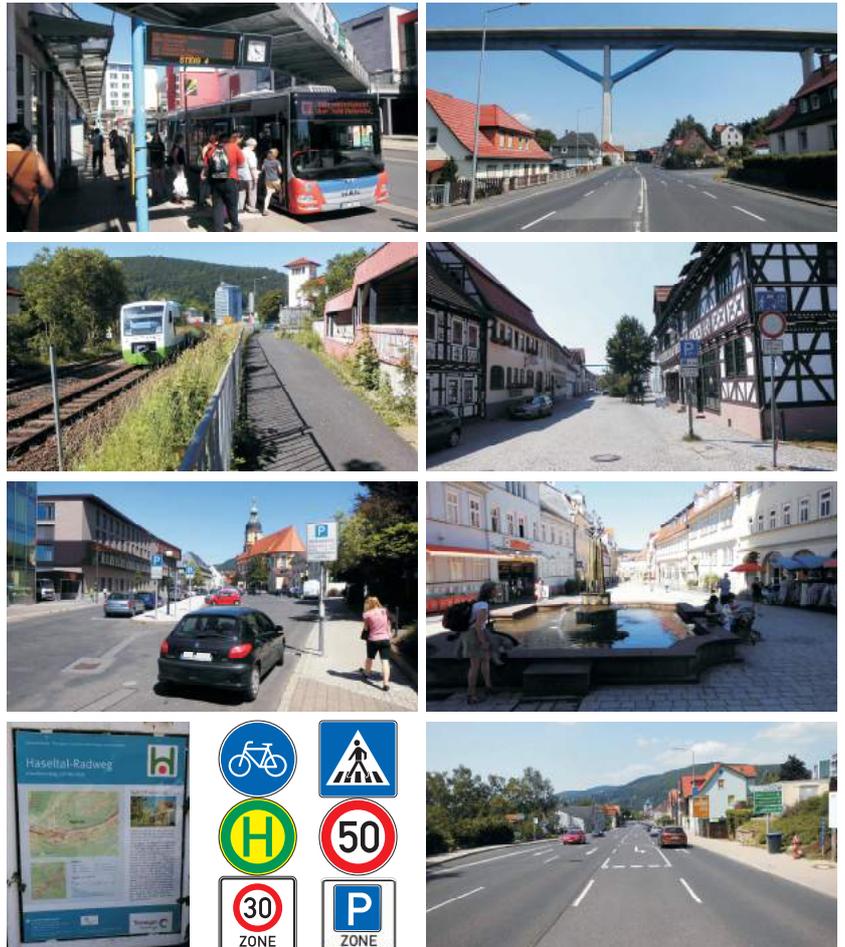


ISEK Suhl

Verkehrsentwicklungsplan 2030



Auftraggeber:
Stadt Suhl
Bau- und Stadtentwicklungsamt
Friedrich-König-Straße 42
98527 Suhl



WERNIGERÖDER
INGENIEURGESELLSCHAFT mbH
Büro Suhl ein Unternehmen der IGS GRUPPE

VERKEHR 2000
AHNER + MÜNCH

Auftragnehmer:
Arbeitsgemeinschaft
WIG Suhl / VERKEHR 200
Suhl/ Weimar
Hölderlinstraße 1
98527 Suhl

ISEK Suhl

Verkehrsentwicklungsplan 2030

Bearbeiter

Auftragnehmergemeinschaft



Wernigeröder Ingenieurgesellschaft mbH
Büro Suhl
Hölderlinstraße 1
98 527 Suhl



VERKEHR 2000
AHNER + MÜNCH
Brennerstraße 26
99 423 Weimar

Externe Gutachter

Ingenieurbüro PROWA GmbH

Kapitel 5 - Straßenbeleuchtung

Landespolizeiinspektion Suhl

Kapitel 2.1.5 - Verkehrsunfallstatistik 2015

Januar 2018

Inhaltsverzeichnis

1.	Aufgabenstellung und Vorgehensweise	3
2.	Grundlagen der Konzeptentwicklung	7
2.1	Bestandsaufnahme und Analyse	7
2.1.1	Lage im Raum	7
2.1.2	Stadtstruktur	8
2.1.3	Strukturdaten	10
2.1.4	Verkehrsinfrastruktur	18
2.1.5	Verkehrsunfall-Jahresstatistik 2015	21
2.2	Verkehrsmengen Analyseszenario	22
2.3	Grundlagen und Ergebnisse der Modellprognose	28
2.4	Stärken-Schwächen-Profil	37
3.	Leitbild für die Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2030	41
4.	Konzept der Verkehrsentwicklungsplanung 2030	46
4.1	Straßennetz	46
4.2	ÖPNV	49
4.3	Ruhender Verkehr	56
4.4	Fußgänger- und Radverkehr	66
5.	Straßenbeleuchtung	71
5.1	Zielstellung	71
5.2	Mögliche Ausführungsvarianten der Umrüstung	72
5.3	Fazit	73
6.	Teilbereichsplanungen	74
6.1	Umgestaltung Straßennetz	74
6.1.1	Gothaer Straße	75
6.1.2	Ilmenauer Straße	76
6.1.3	Schleusinger Straße	77
6.1.4	Meiningener Straße	79
6.1.5	Große Beerbergstraße	81
6.2	Verkehrsberuhigung	81



Inhaltsverzeichnis

6.3	Fußgängerquerungen	82
6.4	Heinrichser Straßenmarkt	86
6.5	Verkehrsverknüpfungspunkt Bahnhofstraße	88
6.6	Kreisverkehr Lautenberg	90
6.7	Fußgängerführung Goldlauter-Heidersbach	91
7.	Handlungs- und Maßnahmenempfehlungen	95
8.	Verzeichnisse	98



1. Aufgabenstellung und Vorgehensweise

Mit Beschluss des Stadtrates vom 06.03.2013 wurde eine Aufgabenstellung zur Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) „ISEK Suhl 2025“ bestätigt. Diese beinhaltet den

- Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2030.

Damit wird

- eine aktuelle Verkehrsdatenbasis für den Prognosehorizont 2030 geschaffen und, daraus ableitend,
- eine an die demographische Entwicklung angepasste Struktur der Verkehrssysteme im Stadtgebiet Suhl herausgearbeitet.

Durch den Zeithorizont 2030 sind für die Stadt Suhl langfristige Entwicklungsziele im Bereich Verkehrsinfrastruktur zu nennen und es ist eine reale Basis für die Planung und für die Finanzierung der erforderlichen Aufgaben aufzustellen.

Die Aufgabenstellung ist auf der Grundlage des vorliegenden „ISEK Suhl 2025“ komplex für alle Verkehrsarten zu sichern. Neben den Anforderungen des motorisierten Verkehrs ist gleichberechtigt die Entwicklung für den Radverkehr, für die Fußgänger und für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) herauszuarbeiten. Es sind bedarfsbegründete Aussagen zur Entwicklung der Verkehrswege und zu straßenbegleitenden infrastrukturellen Einrichtungen, darunter der Straßenbeleuchtung, zu treffen.

Zur Sicherung des „Mittelzentrums mit Teilfunktion eines Oberzentrums Suhl/ Zella-Mehlis“ sind die erforderlichen Aufgaben zur Entwicklung der Verkehrsprozesse, neben dem Schwerpunkt Stadtgebiet Suhl, im direkten Zusammenhang mit der Entwicklung der Stadt Zella-Mehlis zu sehen.

Die Arbeit am Projekt ist in Form einer öffentlichen Planungswerkstatt offiziell zu starten. Der gesamte Planungsprozess soll durch eine breite Einbeziehung der Öffentlichkeit gekennzeichnet sein.

Die Bündelungswirkung der Autobahn hat spürbar die Ortsdurchfahrten der Landesstraße (L) 3247 und der L 1140 entlastet.

Demografische Entwicklung führt zu Bevölkerungsrückgang in Größenordnungen und hat den teilweisen, noch nicht abgeschlossenen Rückbau in Plattenbausiedlungen zur Folge.

Der letzte VEP stammt aus dem Jahr 1994.



Eine ganze Reihe von Maßnahmen wurde in den zurückliegenden rund 20 Jahren umgesetzt, so z. B.

- Realisierung von drei der vier geplanten Autobahnanschlussstellen (nicht realisiert: Mäbendorf/ Albrechtsgraben)
- Ausbau des Straßenhauptnetzes; mit Ausbau der Knotenpunkte zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fahrzeuge und Fußgänger
- Entwicklung attraktives innerstädtisches Parkplatzangebot (ca. 1.800 Stellplätze in Parkhäusern) + Verbesserung der Parkplatzsituation in den Wohngebieten (WG)
- Ausbau des ÖPNV-Netzes
- zahlreiche Maßnahmen zur Reduzierung baulicher Barrieren für Fußgänger; einschl. schrittweiser Schaffung barrierefreier Bushaltstellen
- Neu- bzw. Ausbau des überregionalen Haseltal-Radwanderweges (noch offen: Lückenschluss Suhl - Zella-Mehlis) + Bau von innerstädtischen Radwegen entlang der ehem. Bundesstraße (B) 247

Der VEP 2030 ist ein fachlich und politisch abgesichertes Handlungskonzept, mit dem die Ziele und Maßnahmen für eine geordnete Entwicklung des gesamtstädtischen Verkehrsgeschehens hergeleitet und begründet werden.

Bei der Fortschreibung des VEP 2030 ist der aktuelle Stand der Stadtentwicklung zu Grunde zu legen.

Der VEP 2030 umfasst alle Verkehrsarten (Fußgänger und Fahrradverkehr, ÖPNV, motorisierter Individualverkehr (MIV) einschließlich Parken, Wirtschafts- und Lastkraftwagen- (Lkw) Verkehr). Er befasst sich mit der Verkehrsentwicklung in Abhängigkeit von Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung, demografischem Wandel und Gestaltung der Verkehrsnetze sowie Profilierung der Verkehrsangebote.

Die Fortschreibung widmet sich insbesondere den Teilbereichsplanungen für die gesamtstädtische Verkehrsplanung.

Mit dem VEP 2030 werden allerdings nicht alle Detailprobleme der Umsetzung geregelt.

Der Einstieg in die Fortschreibung des VEP 2030 aus dem Jahr 1994 bildete eine Bestandsaufnahme und Analyse.

Auf der Grundlage der Analyseergebnisse wurden Ziele und Entwicklungsleitlinien aufgestellt.

Dieses Leitbild wurde nach Vorstellung und Bestätigung in der ersten Planungswerkstatt dem weiteren Planungsprozess zugrunde gelegt.



In Fortführung der gesammelten guten Erfahrungen aus dem Planungsprozess ISEK 2007 - 2009 wurden Planungswerkstätten sowie die fachliche Erörterung gemeinsam mit Interessenvertretern im Rahmen von Facharbeitsgruppen organisiert.

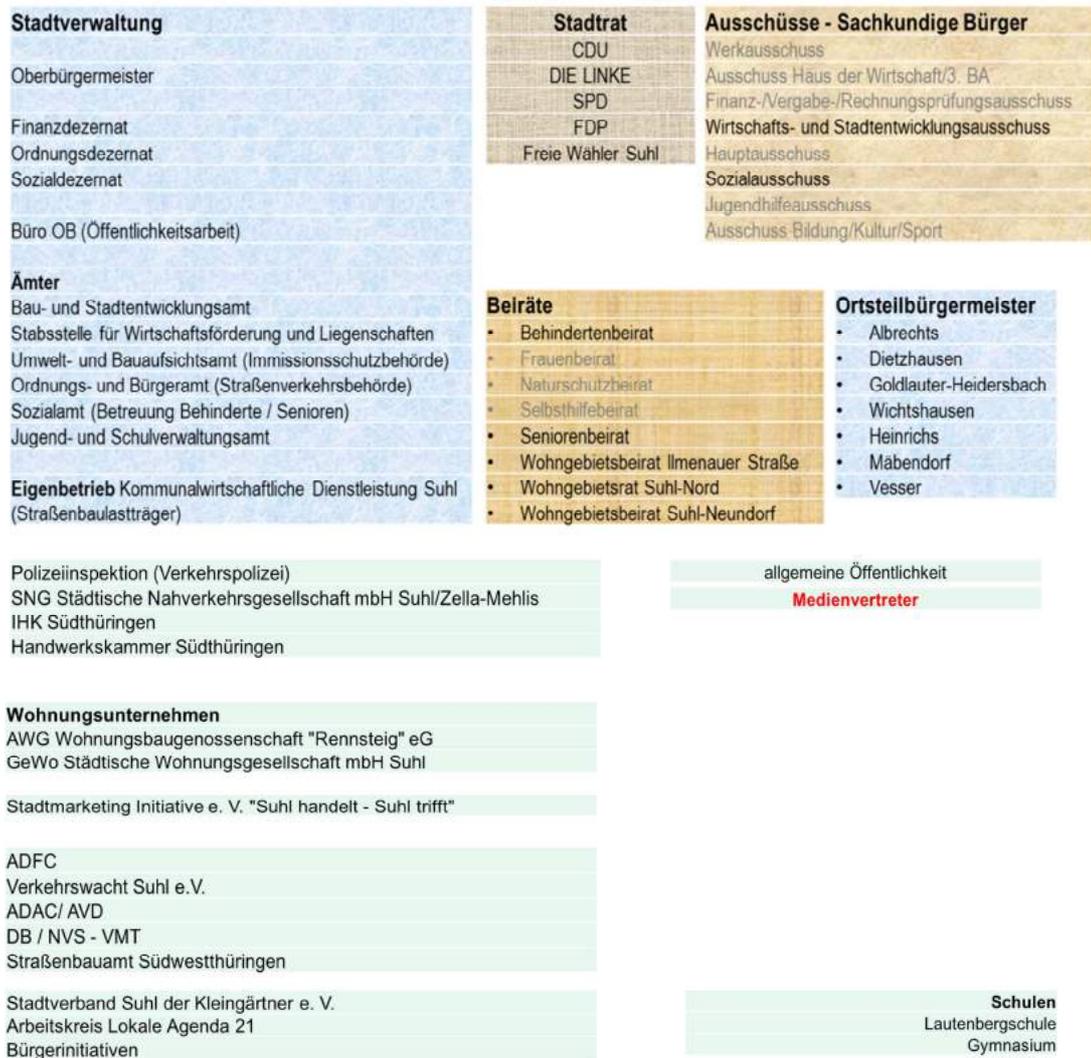


Abbildung 1: Teilnehmer der Planungswerkstätten



Die Facharbeitsgruppen

- Straßennetz
- Personenverkehr
- Fußgängerverkehr
- Radverkehr
- Parken
- Umwelt

standen unter Leitung der Planungsbüros Wernigeröder Ingenieurgesellschaft mbH und Verkehr 2000.

Mehr als 30 Vertreter unterschiedlicher Einrichtungen, Interessensvertretungen, der Verwaltung sowie interessierte Bürger haben auf der Grundlage der Stärken und Schwächen Analysen beraten und Vorschläge zur Verbesserung diskutiert.

In Vor-Ort Beratungen, Befahrungen des Straßen- und Radwegenetzes sammelten die Facharbeitsgruppenteilnehmer Erfahrungen und haben „Für und Wider“ von Umgestaltungsvorschlägen abgewogen.

Zudem waren und sind die Einwohner (EW) der Stadt Suhl sowie alle Interessierten im offenen Planungsprozess eingeladen, sich in die Erarbeitung des VEP 2030 einzubringen. Die Beratungsergebnisse wurden protokolliert und haben Berücksichtigung in der konzeptionellen Arbeit gefunden.

Mitte des Jahres 2015 wurde auf Grund des Insolvenzverfahrens eines Mitgliedes der Auftragnehmergemeinschaft die Arbeit unterbrochen und erst nach Erklärung der Rechtsnachfolge der Wernigeröder Ingenieurgesellschaft für dieses Projekt die Arbeit im Januar 2016 wieder aufgenommen.

Diverse Projektgespräche in Vereinen und Institutionen wie z.B. mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club e.V. (ADFC) Südthüringen oder der Verkehrswacht Suhl festigen die getroffenen Aussagen zur Umgestaltung.

Der Planungsprozess wurde durch eine regelmäßig tagende Arbeitsgruppe unter Federführung des Amtsleiters des Bau- und Stadtentwicklungsamtes gesteuert.

Über Inhalte der Arbeitsgruppenberatungen und der Planungswerkstätten wurde in Pressegesprächen ortsüblich informiert und Zwischenergebnisse auf der Homepage der Stadt Suhl zum Download bereitgestellt.

2. Grundlagen der Konzeptentwicklung

2.1 Bestandsaufnahme und Analyse

2.1.1 Lage im Raum

Die verkehrsgeografische Lage der Stadt Suhl am Autobahndreieck (AD) BAB A 71/ BAB A 73 wird einerseits geprägt durch die verkehrliche Erreichbarkeit der Landeshauptstadt Erfurt (Flughafen, ICE-Haltepunkt), andererseits durch die Nähe zu Schweinfurt (BAB A 71) und Coburg (BAB A 73) und zur Metropolregion Nürnberg (BAB A 73) (vgl. Abbildung 2).



Abbildung 2: Landesentwicklungsplan (LEP) Thüringen 2025 - Zentrale Orte und Infrastrukturen (Ausschnitt)

Zugverbindungen bestehen im unechten Stundentakt mit einer Reisezeit von 50 min zwischen Suhl und Erfurt. Etwa die gleiche Zeit wird bei der Fahrt mit dem Personenkraftwagen (Pkw) für die rund 70 km benötigt.

Von Suhl nach Schweinfurt wird bei der Fahrt mit dem Pkw eine Stunde für 97 km benötigt, was derselben Reisezeit mit der Bahn entspricht. Die Reisezeit nach Nürnberg beträgt mit dem Pkw 2:15 Stunden für 159 km und mit der Bahn 2:30 Stunden. Die Zugverbindungen nach Schweinfurt, Coburg und Nürnberg erfolgen jeweils im 2-Stunden-Takt.



Als teilfunktionales Mittelzentrum übernimmt Suhl gemeinsam mit Zella-Mehlis vielfältige Versorgungsfunktionen für das Umland, deutlich über das administrative Stadtgebiet hinaus.

Ein wichtiger Indikator sind die Pendlerverflechtungen.

In der Arbeitsmarktstatistik stehen rund 8.000 Einpendlern immerhin rund 6.000 Auspendler gegenüber (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte). Die stärkste Beziehung besteht zu Zella-Mehlis mit je rund 1.200 Pendlern.

2.1.2 Stadtstruktur

Suhl weist mit seiner Lage am südlichen Rand des Thüringer Waldes eine sehr spezifische topografische Rahmenbedingung auf.

Die Stadt ist in der Vorwendezeit mit den Wohnbausiedlungen auch auf den umliegenden Bergen gewachsen.

Ortslagen in der Tallage sind zum administrativen Bestandteil der Stadt geworden.

Natürliche Zäsuren wurden im Zuge des Ausbaus der Ortsdurchfahrt L 3247 durch künstliche Barrieren ergänzt. Zwangspunkte im Bewegungssystem bedingen relativ weitere Wege zwischen den Quellen und Zielen.

Die Höhenentwicklung fordert im Verkehrssystem die Überwindung von zum Teil extremen Neigungen von bis zu 15 % (Ilmenauer Straße) ab.

Auch bei einer Stadtgröße von inzwischen nur noch rund 38.073 Einwohnern (wohnberechtigte Bevölkerung zum 31.12.2016)¹ und relativer Kompaktheit im Kernbereich stellt dies eine besondere Herausforderung bei der Ausformung des Verkehrssystems nach dem Gedanken einer Stadt der kurzen Wege dar.

Viele Ortsveränderungen können nicht mehr zu Fuß vorgenommen werden.

Suhl ist in starkem Maße autoorientiert.

Gleichwohl wurde ein funktionierender ÖPNV auf- und ausgebaut.

Dem Fahrrad kann und muss im Hinblick auf die postfossile Zukunft mit der Entwicklung der Elektromobilität eine neue erweiterte Chance eröffnet werden.

Im Stadtgebiet bieten sich physisch kurze Relationen zwischen publikumsintensiven Einrichtungen für die Ausgestaltung umweltfreundlicher fußläufiger Wegebeziehungen an.

Mit dem Auto kann man in aller Regel auch zu Spitzenzeiten des Verkehrsaufkommens schneller ans Ziel gelangen als mit dem Bus.

¹ Stadt Suhl: Zahlen und Fakten, <http://suhltrifft.de/content/view/25/1409/>.

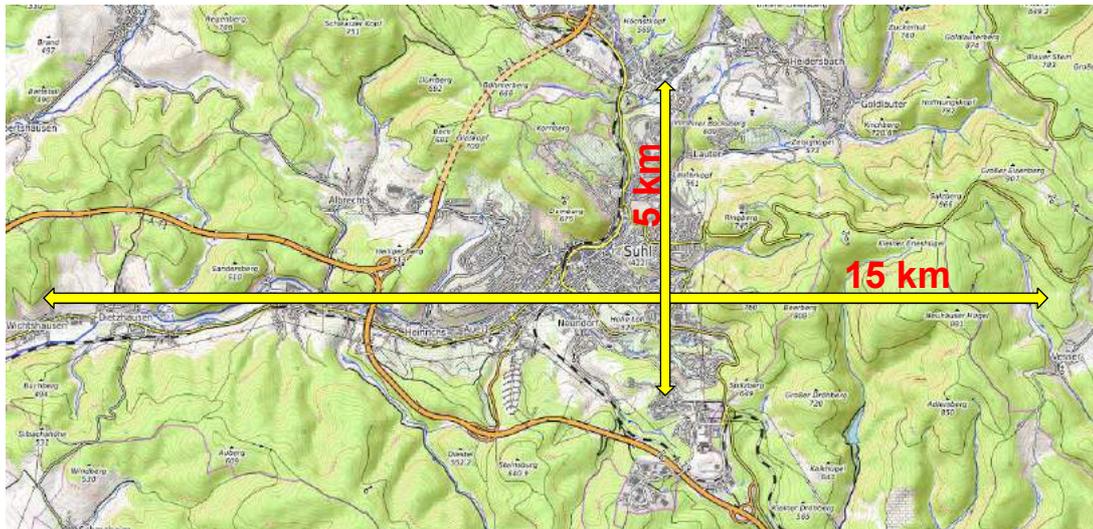


Weite Entfernungen (z. B. für die Anbindung der Ortsteile) zwingen zur Stabilisierung des ÖPNV-Angebotes allein schon zur Sicherung der Daseinsvorsorge.

Die Dimensionen in Raum und Zeit der Stadtstruktur verdeutlichen folgende ausgewählten Werte (vgl. Tabelle 1, Tabelle 2 und Abbildung 3):

Altes ↔ Neues Rathaus	370 m
Länge Fußgängerbereich (Döllstraße - Schleusinger Straße)	440 m
Kreuzkirche ↔ Aue (Höhe Kaufland)	< 1.000 m

Tabelle 1: Entfernungen ausgewählter fußläufiger Beziehungen



Kartendaten: © [OpenStreetMap](#)-Mitwirkende, [SRTM](#) | Kartendarstellung: © [OpenTopoMap](#) (CC-BY-SA)

Abbildung 3: Ausdehnung funktionales Stadtgebiet

Verbindung				Entfernung	MIV	ÖV
von	VB	nach	VB	km	min	min
Ortsmitte Dietzhausen	216	Suhl-Zentrum	73	7,8	10:00	18:00
Suhl-Nord		Suhl-Zentrum	73	4,0	7:30	10:00
Klinikum	101	Suhl-Zentrum	61	1,7	4:30	11:00

Tabelle 2: Fahrzeiten verkehrsmotorisierter Relationen MIV + öffentlicher Verkehr (ÖV) – zwischen ausgewählten Verkehrsbezirken (VB)



Ange­sichts der konkreten räumlich und zeitlich differenzierten Randbedingungen der Stadtstruktur für Verkehrsbeziehungen und zuordenbaren Verkehrsmittelnutzung kommt der ausgewogenen Aufgabenteilung zwischen allen Verkehrsarten bei der Bewältigung der Verkehrserfordernisse im werktäglichen Verkehrsgeschehen eine herausragende Rolle zu.

In Anbetracht der durch Kraftfahrzeug- (Kfz) Verkehr bedingten Umweltwirkungen gilt es in stärkeren Maßen als in den vergangenen Jahrzehnten die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (öffentlicher Personenverkehr (ÖPV), Fuß- und Radverkehr) bei der Entwicklung des Bewegungssystems für die Stadt Suhl zu berücksichtigen.

Das trifft trotz bzw. wegen der spezifischen topografischen Situation von Suhl im Besonderen für den Radverkehr zu.

2.1.3 Strukturdaten

Das Stadtgebiet wurde für eine in der Verkehrsentwicklungsplanung sinnvolle feingliedrige Betrachtung in rund 240 Verkehrsbezirke (VB) aufgeteilt. Die Abgrenzung orientiert sich an der kleinräumigen Stadtgliederung.

Für eine schnell erfassbare räumlich-funktionell differenzierte Charakterisierung des Stadtgebietes wurde die Gliederung der Verkehrsbezirke mit der Gliederung der Stadtgebiete in Übereinstimmung gebracht (vgl. Karte 1, S. 11).



Karte 1: Abgrenzung Strukturgebiete

Die folgende Abbildung 4 zeigt beispielhaft die Abgrenzung und Zuordnung der Verkehrsbezirke.

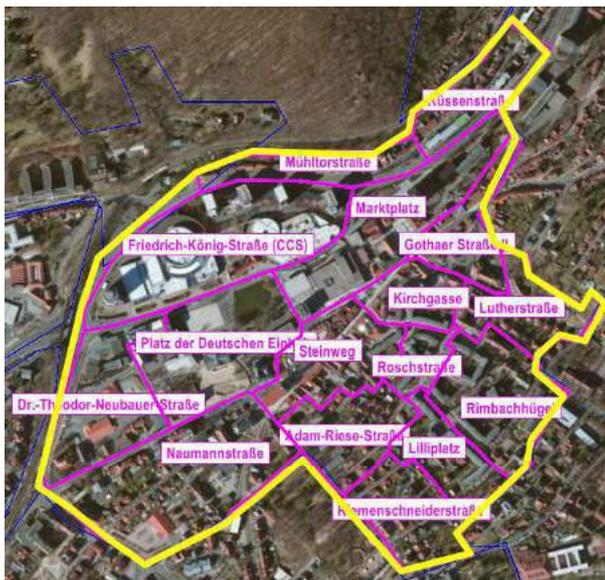


Abbildung 4: Strukturgebiet Stadtmitte - zugehörige Verkehrsbezirke



Für die Behandlung der verkehrlichen Belange der Stadtentwicklung, das Verkehrsaufkommen und die Netzbelastungen, sind die unterschiedlichen Strukturkenngößen in deren räumlichen Verteilungen von Interesse.

Hierzu zählen

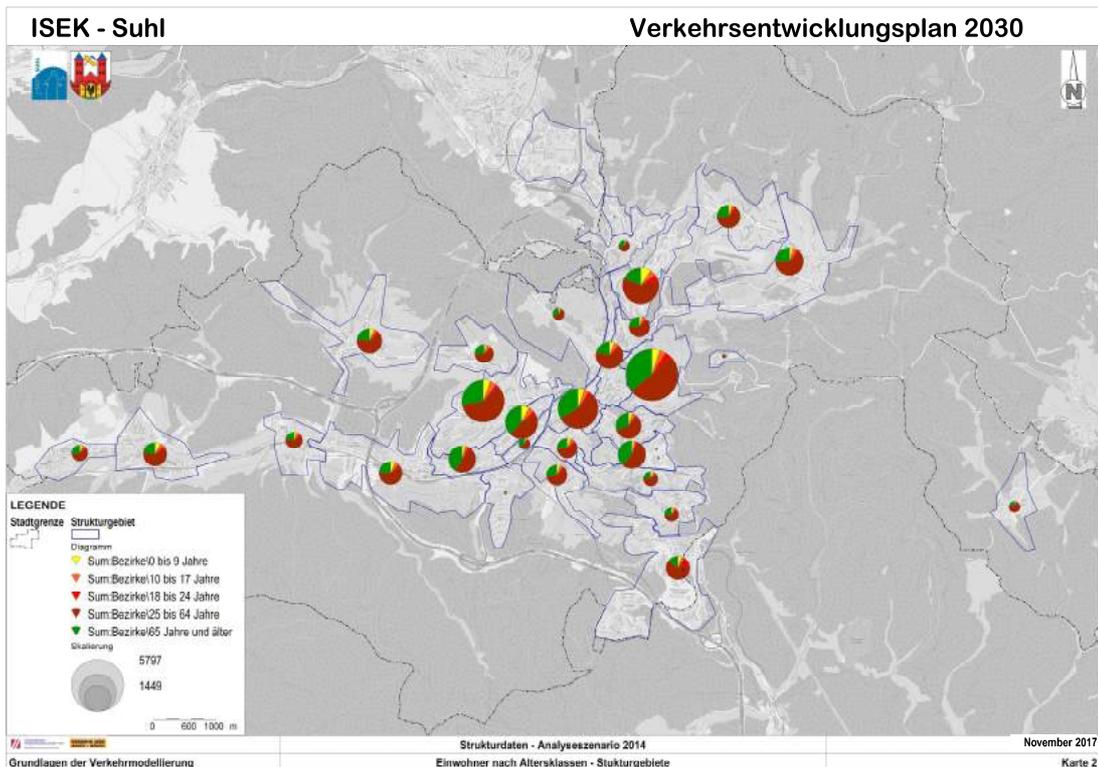
- EW in deren Altersstruktur, Stellung im Erwerbsleben sowie Verkehrsmittelverfügbarkeit
- Bildungsstätten nach Art und Kapazität
- Arbeitsplätze nach Branchenzuordnung und Größe
- Einrichtungen von Handel, Dienstleistung (DL) und Verwaltung
- Freizeiteinrichtungen einschl. Gärten

Die Strukturkenngößen wurden seitens der Stadtverwaltung in anonymisierter Art, nach Maßgabe des Datenschutzes auf der Ebene der Verkehrsbezirke bereitgestellt.

Das im VEP 2030 ausgewiesene Analyseszenario bezieht sich auf das Jahr 2014. Die entsprechenden Kennwerte (Strukturdaten und Verkehrserhebungen) beziehen sich auf die Jahresmitte 2014.

Suhl hatte zu diesem Zeithorizont rund 38.500 EW². Die Schwerpunkte bilden die Strukturgebiete Ilmenauer Straße (15 %), Lautenberg, Aue sowie Stadtmitte (je rund 10 %) sowie Suhl-Nord (7 %). Die andere knappe Hälfte verteilt sich auf die übrigen Strukturgebiete (je zwischen 1 % bis max. 4 %) (vgl. Karte 2).

² Wohnberechtigte Bevölkerung (Haupt- und Nebenwohnsitz)



Karte 2: Einwohner- und Altersstruktur - Analyse

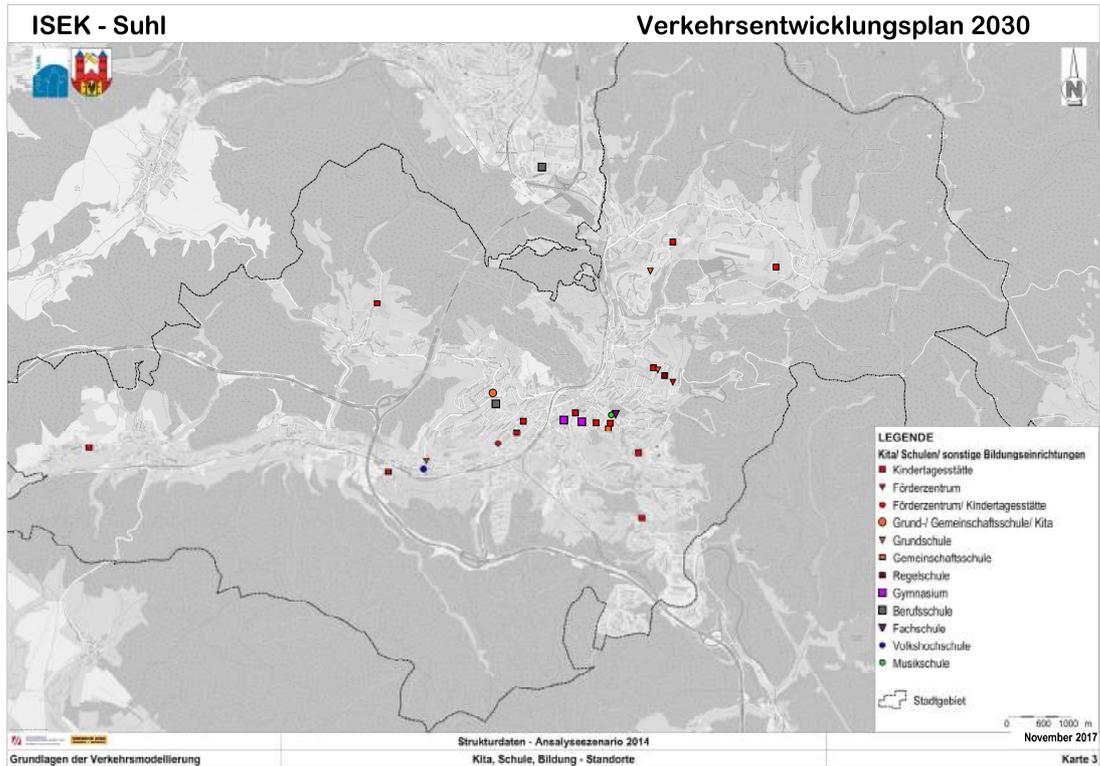
Mit der räumlichen Distanz der Bevölkerungsschwerpunkte besteht bereits eine die Benutzungsstruktur der Verkehrsmittel (Modal Split) prägende Randbedingung der Verkehrsverhältnisse. Zum Beispiel werden Entfernungen über 4 km nicht mehr zu Fuß zurückgelegt.

Verkehrsrelevante Unterschiede bestehen auch in der Altersstruktur. Der Anteil der Wohnbevölkerung mit 65 Jahren und älter beträgt knapp 30 %. In der Ebene der Strukturgebiete schwankt der Wert zwischen 16 % (Friedberg) bzw. Suhl-Nord (18 %) und 41 % (Aue I), lässt man die Sonderfälle mit geringer Einwohnerzahl unberücksichtigt. Auf der Ebene der Verkehrsbezirke sind Standorte von größeren Einrichtungen der Altenpflege, des betreuten Wohnens bzw. altengerechter Wohnanlagen mitbestimmend.

Neben der Wohnbevölkerung sind die Zielgelegenheiten für die werktäglichen Verkehrsbeziehungen in deren funktionellen und räumlichen Verteilungen von maßgebender Bedeutung.

Suhl verfügt über eine breite Palette von Bildungseinrichtungen mit Grund-, Gemeinschafts- und Regelschulen, Förderzentren, Gymnasium, Berufsschule und Fachschule. Kindertagesstätten, Volkshochschule und Musikschule runden das Spektrum ab (vgl. Karte 3).

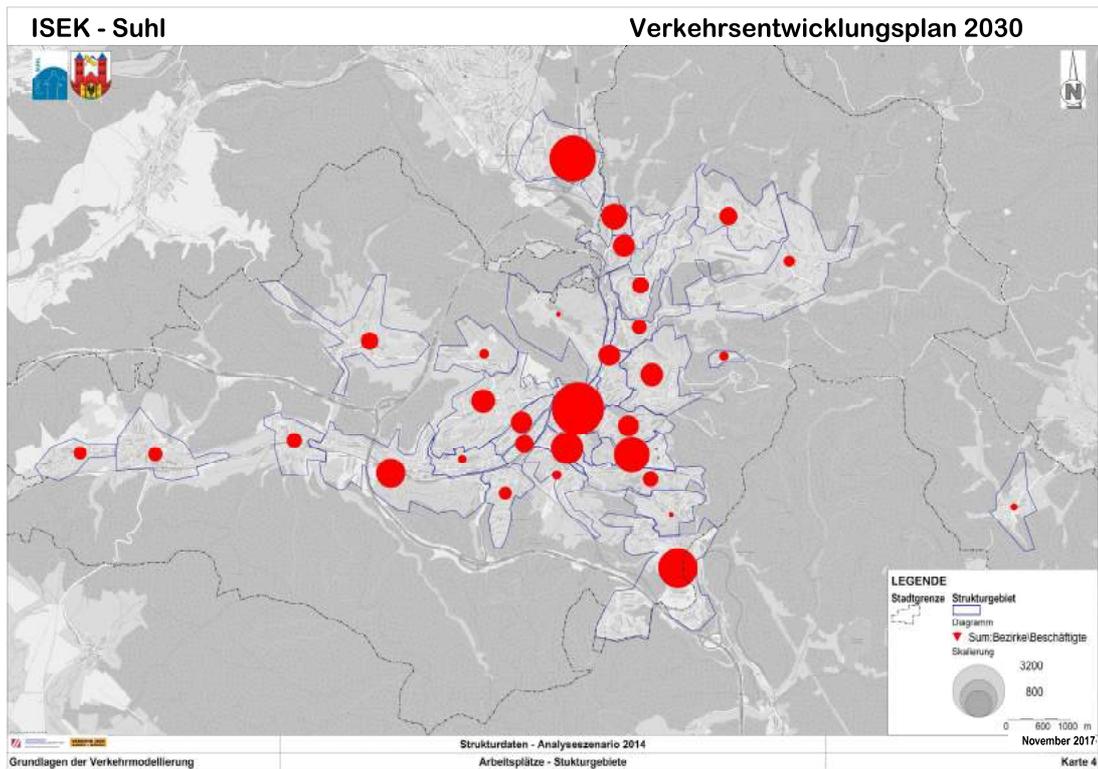
Die konkreten Standorte liegen verteilt im Stadtgebiet Suhl und werden durch das Berufsschulzentrum Zella-Mehlis ergänzt.



Karte 3: Kita, Schule, Bildung - Analyse

Einen wesentlichen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen im Werktagsverkehr bildet der Berufsverkehr.

Kapazität und räumliche Verteilung der Arbeitsplätze bestimmen im hohen Maß die Verkehrsstärke in den Verkehrsbeziehungen (vgl. Karte 4).

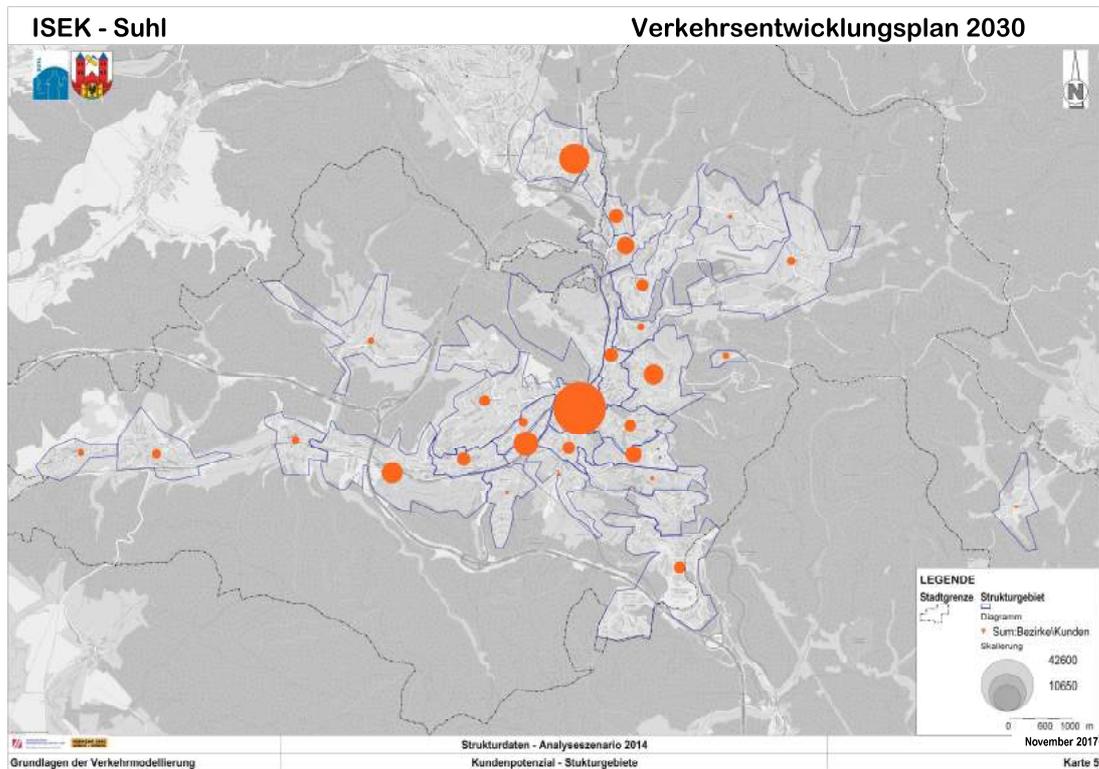


Karte 4: Arbeitsplätze - Analyse

Stärkere Konzentrationen bestehen in Suhl in der Stadtmitte (einschl. Stadtverwaltung), südlich angrenzend mit den Verwaltungsstandorten (Strukturgebiet Senfte), auf dem Döllberg (Klinikum), in den Gewerbegebieten (GE) Simson, Industriestraße und Friedberg. Funktionell im Zusammenhang muss der Standort des GE Zella-Mehlis an der BAB A 71 einbezogen werden.

Im Kunden- und Besucherverkehr sind insbesondere die Standorte des großflächigen Einzelhandels (EH) (einschl. der Nahversorgungszentren in den verschiedenen Strukturgebieten) wichtige Zielpotentiale. Daneben ergänzen Einrichtungen der Verwaltung, von Dienstleistung sowie Kleingewerbe das vielschichtige Wirtschaftsspektrum und binden Kunden- und Besucherverkehr.

Deutlich tritt die starke Konzentration in der Stadtmitte hervor (vgl. Karte 5).

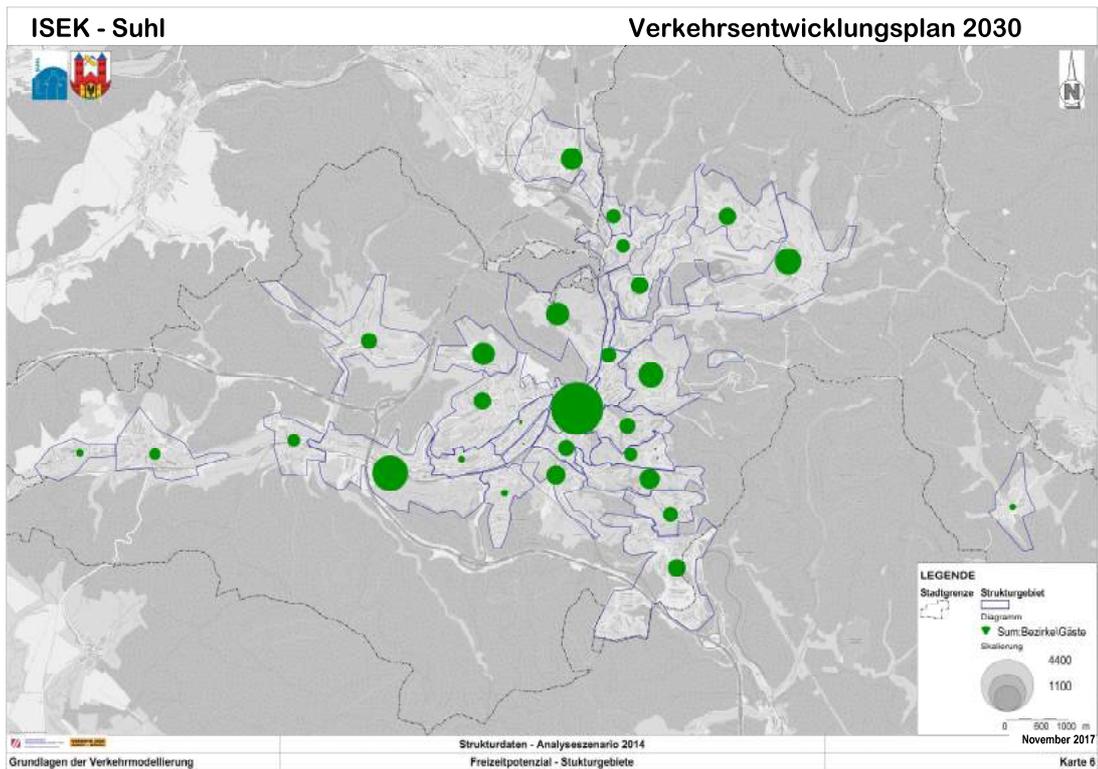


Karte 5: Kundenpotential - Analyse

Mit dem Freizeitpotential verknüpft sind Einrichtungen der Hotellerie, der Gastronomie, Kongresszentrum, Kino, Museen, Ausstellungen, Tierpark, Schießsportzentrum, sonstige Kultur-, Freizeit- und Sporteinrichtungen sowie damit verbunden nicht zuletzt die Kleingärten.

Diese Einrichtungen ziehen auch werktags ein zu berücksichtigendes Verkehrsaufkommen an Gästen bzw. Nutzern an.

Auch in diesem Segment der Verkehrspotentiale bildet die Stadtmitte einen Schwerpunkt (vgl. Karte 6).



Karte 6: Freizeitpotential - Analyse

Für die Verkehrsbelastungen im Straßenverkehr spielt der Schwerverkehr (SV) aufgrund der Tonnage und der Emission eine spezielle Rolle.

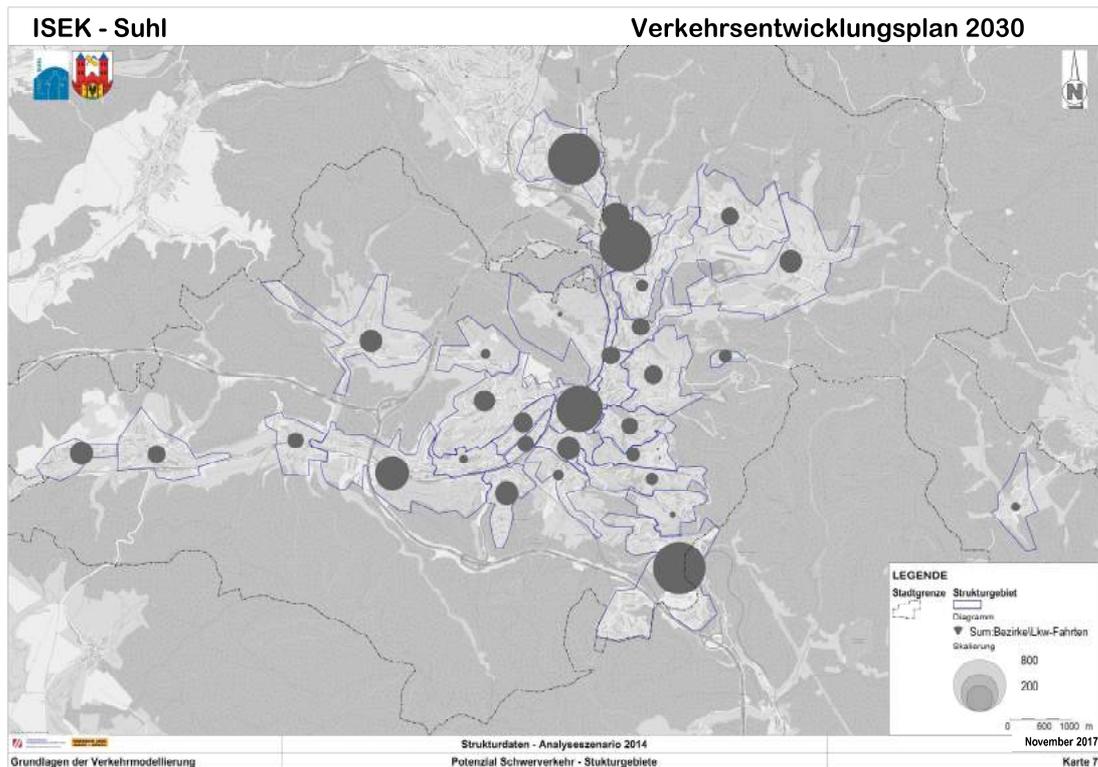
Für eine gesonderte Betrachtung des Schwerverkehrs³ in der Verkehrsentwicklung werden die entsprechenden Verkehrsbeziehungen als Teilmenge gesondert abgebildet.

Die Zielpotentiale liegen in erster Linie in den GE, aber auch in der Summe der im Rahmen des Lieferverkehrs anzufahrenden, in der Regel größeren gewerblichen Einrichtungen von EH, DL und Verwaltung sowie Fahrten der Ver-/ Entsorgung, Möbeltransport und Straßenreinigung (vgl. Karte 7).

Der Anteil der Busse resultiert überwiegend aus dem Linienverkehr der Stadt- und Regionalbusse.

Insofern entfällt auch ein nennenswerter Teil des SV auf die Stadtmitte.

³ Zum Schwerverkehr zählen Lkw und Lastzüge sowie Busse mit einem zulässigen Gesamtgewicht (zGG) über 3,5 Tonnen (t). Im Unterschied hierzu werden unter dem Begriff des Lkw-Verkehrs auch Lieferwagen ab 2,8 t zGG eingeordnet, während Busse nicht eingerechnet werden.



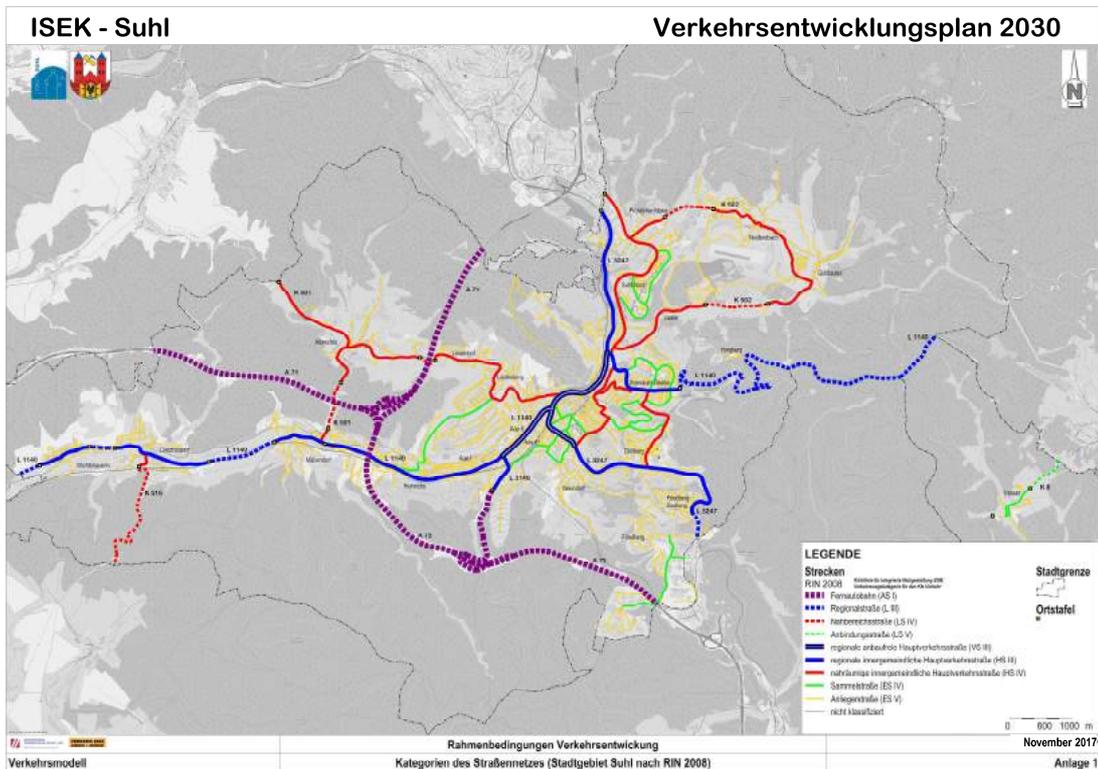
Karte 7: Potential im Schwerverkehr - Analyse

2.1.4 Verkehrsinfrastruktur

Das Straßennetz ist auf regionaler wie auch kommunaler Ebene hierarchisch aufgebaut.

Das übergeordnete Netz wird in Korrespondenz mit der Zuständigkeit für die Baulast für erforderliche Baumaßnahmen, Instandsetzung und -haltung nach Straßenklassen differenziert: Autobahn, Bundesstraße, Landesstraße, Kreisstraße, Gemeindestraße.

Die funktionelle Gliederung des Straßennetzes unterscheidet auf der Grundlage der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) die folgenden Kategorien (vgl. Karte 8 in Verbindung mit Tabelle 3).



Karte 8: Kategorien des Straßennetzes (vgl. Anlage 0: Zählstellenplan Anlage 1)

	Kategorie	Bezeichnung	Netzlänge [km]
	AS I	Fernautobahn	19
	LS III	Regionalstraße	9
	LS IV	Nahbereichsstraße	5
	LS V	Anbindungsstraße	1
	VS III	regionale anbaufreie Hauptverkehrsstraße	4
	HS III	regionale innergemeindliche Hauptverkehrsstraße	14
	HS IV	nahräumige innergemeindliche Hauptverkehrsstraße	21
	ES IV	Sammelstraße	16
	ES V	Anliegerstraße	183

Tabelle 3: Kategorien des Straßennetzes (gemäß RIN 2008)



Die darin enthaltene Netzlänge der Streckenabschnitte mit mehr als einem Fahrstreifen in einer Richtung beträgt 28 km. Davon entfällt auf das Autobahnnetz 14,6 km. Die verbleibende Netzlänge mehrstreifiger Netzteile setzt sich zusammen aus den entsprechenden Abschnitten der Gothaer Straße, Meininger Straße, Schleusinger Straße, Dr.-Theodor-Neubauer-Straße, Friedrich-König-Straße, Ilmenauer Straße und Große Beerbergstraße.

Das Straßennetz wurde ausgebaut, ausgerichtet auf die Anforderungen einer leistungsfähigen Ortsdurchfahrt regional bedeutsamer Bundes- und Landesstraßen.

In diesem Zusammenhang wurde auch das Geschwindigkeitsniveau auf den Innerortsstraßen vom Normwert der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h angehoben.

Damit einhergehen die im heutigen Straßenbild prägenden Probleme überbreiter Verkehrsachsen mit starker Trennwirkung und hohen Emissionen (Luft und Schall).

Mit dem Neubau und voller Verkehrswirksamkeit der BAB A 71 und BAB A 73 ist die Bedeutung des Straßennetzes für den ortsfremden Durchgangsverkehr (DV) weggefallen.

Die entsprechenden Abschnitte wurden im Hinblick auf einen möglichen Rückbau bzw. eine sinnvolle Umnutzung überprüft. Die daraus abgeleiteten empfohlenen Maßnahmen sind im Kapitel 5, ab S. 71 aufgeführt.

2.1.5 Verkehrsunfall-Jahresstatistik 2015

Im Vergleich zum Vorjahr 2014 ist wieder eine leichte Steigerung der Unfallzahlen zu erkennen. Es wurden folgende Kernaussagen festgestellt:

1. weniger Verkehrsunfälle mit Beteiligung von jungen Fahrern/-innen, Unfälle mit Beteiligung von Fußgängern und Unfälle unter Alkohol- und Drogeneinfluss und keine Schulwegunfälle

aber

2. mehr Unfälle mit Personenschaden, mit Beteiligung von Radfahrern, durch Radfahrer sowie motorisierte Zweiräder verursachte Unfälle und Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Verkehrsteilnehmern über 65 Jahre.

Die Hauptunfallursachen sind im Stadtgebiet Suhl

- das Nichtbeachten der Vorfahrt/ des Vorrangs
- überhöhte bzw. nicht angepasste Geschwindigkeit
- fehlerhaftes Abbiegen/ Wenden, Fahren unter Alkohol- und Drogeneinwirkung, Fehler beim Überholen, Unterschreiten des Sicherheitsabstand sowie
- falsches Verhalten gegenüber Fußgängern und von Fußgängern.

Es wurde keine Unfallhäufungspunkte⁴ erkannt, die Verkehrsanlagen sind optimiert. Es ist auch keine Besonderheit in der Tageszeit zu erkennen. Dennoch passieren Verkehrsunfälle, die auf ein Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer zurückzuführen sind.

Durch Änderungen am Signalplan der Kreuzung Hopfenblüte wurde diese an die veränderte Verkehrssituation im Vergleich zur Planung angepasst. Dadurch konnte das Unfallrisiko weiter gesenkt werden.

⁴ Unfallhäufungspunkt: Unfallhäufungen sind örtlich begrenzte Bereiche im Straßennetz, die durch eine erhöhte Konzentration von Unfällen (gleiche Unfallart, gleicher Unfalltyp oder gleiche Unfallursache) auffällig sind. An diesen Stellen erreicht oder überschreitet die Anzahl der gleichartigen Unfälle einen Grenzwert. (Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2012): Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen.)



2.2 Verkehrsmengen Analyseszenario

Umfangreiche Verkehrserhebungen im fließenden Kfz-Verkehr dienen in erster Linie der Charakterisierung der Verkehrsbelastungssituation im Straßennetz.

Verkehrsbefragungen zu den Quell-Ziel-Relationen, Radarmessungen zur Ermittlung der Tagesganglinien im Verkehrsaufkommen, getrennt nach Fahrzeugarten, Knotenstromzählungen sowie Auswertung der Datensätze aus den Lichtsignalanlagen (LSA) zur Erfassung der einzelnen Abbiegerströme an repräsentativen Knotenpunkten wurden vorbereitet, durchgeführt sowie gezielt aufbereitet.

Die seitens der Städtischen Nahverkehrsgesellschaft mbH Suhl/ Zella-Mehlis (SNG) bereitgestellten Zählergebnisse der Ein- und Aussteiger an den Haltestellen dienen als Eichungsgrundlage für die Modellierung der Benutzungsstruktur der Verkehrsmittel im Binnenverkehr (BV).

Sämtliche Analysedaten wurden in das für eine Prognose der Verkehrsentwicklung erforderliche Verkehrsmodell als Eichungsgrundlage eingepflegt.

Die Ergebnisse der Verkehrsanalyse wurden in digitaler Form der Stadtverwaltung bereitgestellt und sind in einem separaten Anlagen-Teil dargestellt.

Der fließende Verkehr wurde wie folgt analysiert (vgl. Anlage 0):

- Befragungen:
Der einstrahlende Verkehr wurde von 06:00 Uhr bis 10:00 Uhr und von 15:00 Uhr bis 19:00 Uhr an sieben Befragungsstellen nach Herkunft, Ziel und Zweck der Fahrt befragt. Damit wurde am 22.05.2014 insgesamt 8.500 Interviews geführt und eine Erfassungsquote im Durchschnitt von 60 % erreicht.
- Radarquerschnittsmessungen:
An den Befragungsstellen und einigen Straßen innerorts wurde über 24 Stunden insgesamt zehn Radarquerschnittsmessungen durchgeführt.
- Knotenpunktzählungen und Auswertung Zählmodule diverser LSA:
An insgesamt 12 Knotenpunkten wurden in der Zeit von 06:00 Uhr bis 10:00 Uhr und von 15:00 Uhr bis 19:00 Uhr die Abbiege- und Geradeausströme gezählt. An 10 LSA wurden die Zählmodule zur Abbildung und Eichung des Analysewertes herangezogen.
- Videoerfassung Verkehrsversuch Gothaer Straße und Radarmessung zur Bestimmung der Ausweichverkehre Große Beerbergstraße

- Dauerzählstellen:

Zum verkehrlichen Umfeld der Stadt Suhl wurde die Auswertung der Dauerzählstellen

A 71	Rennsteigtunnel
A 71	Hochwaldtunnel
A 71	Tunnel Berg Bock
A 71	Autobahndreieck Suhl/ Ost
A 71	Autobahndreieck Suhl/ West
A 73	Autobahndreieck Suhl/ Süd

nicht nur für das Analysejahr 2014 sondern auch für die Verkehrsentwicklung herangezogen.

Das Straßennetzmodell wurde unter Verwendung des kommunalen Netz-Knoten-Modells aufgebaut und verfeinert.

Das Netz verkörpert mit rund 7.400 Strecken, 3.300 Knoten und 19.300 Abbiegebeziehungen nahezu flächendeckend das Straßen- und Wegenetz im Stadtgebiet.

Das Straßennetz ist mit Parametern, wie Geschwindigkeit, Kapazität, Verkehrsorganisation sowie Verkehrssteuerung modelliert und ermöglicht eine realitätsnahe Umlegung der Verkehrsbeziehungen auf das routingfähige Netz. In wechselseitiger Abhängigkeit stellt das parametrisierte Netz auch die Grundlage für die am zeitkürzesten Weg orientierte Verkehrswegewahl.

Im ÖPNV sind die städtischen Buslinien, die Regionalbusse sowie die Angebote im Schienenpersonenverkehr fahrplanfein mit 10 Oberlinien, 24 Linien, 120 Linienrouten und 720 Fahrplanfahrten abgebildet.

Für die Abbildung der Verkehrsverhältnisse werden zum einen mittels wegekettensorientierten Verkehrsnachfragemodell der BV sowie zum anderen unter Verwendung der Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrsmatrizen aus dem Thüringenmodell auch der ein- und ausstrahlende Verkehr aufbereitet.

Bei der räumlichen Verkehrsverteilung finden die je nach Verkehrszweck spezifischen Zielpotentiale gemäß der aufbereiteten Strukturdaten Verwendung.

Im BV wird außerdem die nach Alter, Stellung im Erwerbsleben sowie Verkehrsmittelverfügbarkeit (sowohl Pkw-Nutzung als auch Fahrplanangebot) differenzierte Aufteilung nach der Verkehrsmittelbenutzung berücksichtigt.

Die Gegebenheiten der Verkehrsinfrastruktur hinsichtlich der Raum-Zeit-Verhältnisse fließen in die Berechnungen mittels Verkehrsmodell ein.

Im Durchschnitt legt jede Person an einem mittleren Werktag etwas mehr als 3 Wege zurück.

Für die Suhler Wohnbevölkerung beläuft sich die Summe der Wege im BV auf rund 101.500. Die Verteilung des Modal Split ist in der nachfolgenden Abbildung 5 aufgezeigt.

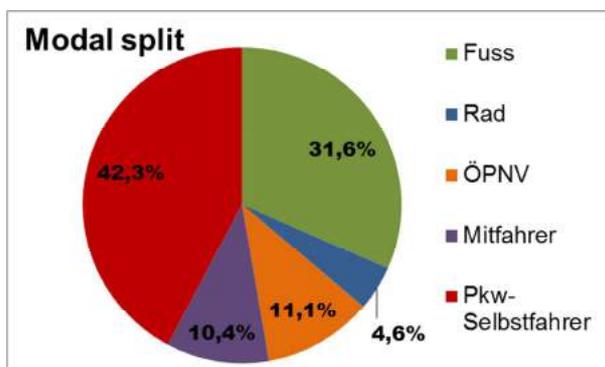


Abbildung 5: Modal Split Binnenverkehr - Analyse

Quelle: Modellwerte.

Außer diesem Personen-Binnenverkehr gilt es auch den Personen-Wirtschaftsverkehr im BV zu berücksichtigen. Dieser macht einen Anteil am BV von 22 % aus.

Das Kfz-Verkehrsaufkommen im Analyseszenario insgesamt beläuft sich im Stadtgebiet auf insgesamt rund 124.500 Kfz/24h.

Darin eingeschlossen ist der DV mit rund 18.500 Kfz/24h, was rechnerisch einem Anteil von 18 % entspricht.

Allerdings entfällt über 80 % des DV auf die Autobahn. Der Anteil des DV, der auf den innerörtlichen Straßen verkrachtet werden muss, bleibt deutlich unter 5 %.

Der die Stadtgrenzen überschreitende Quell- und Zielverkehr erreicht rund 38 % (vgl. Abbildung 6, S. 25).

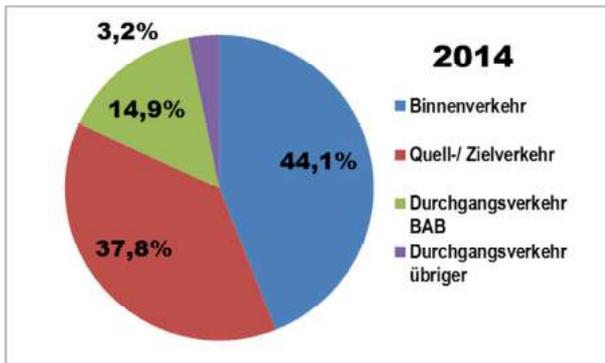


Abbildung 6: Gesamtverkehrsaufkommen nach Verkehrsarten - Analyse

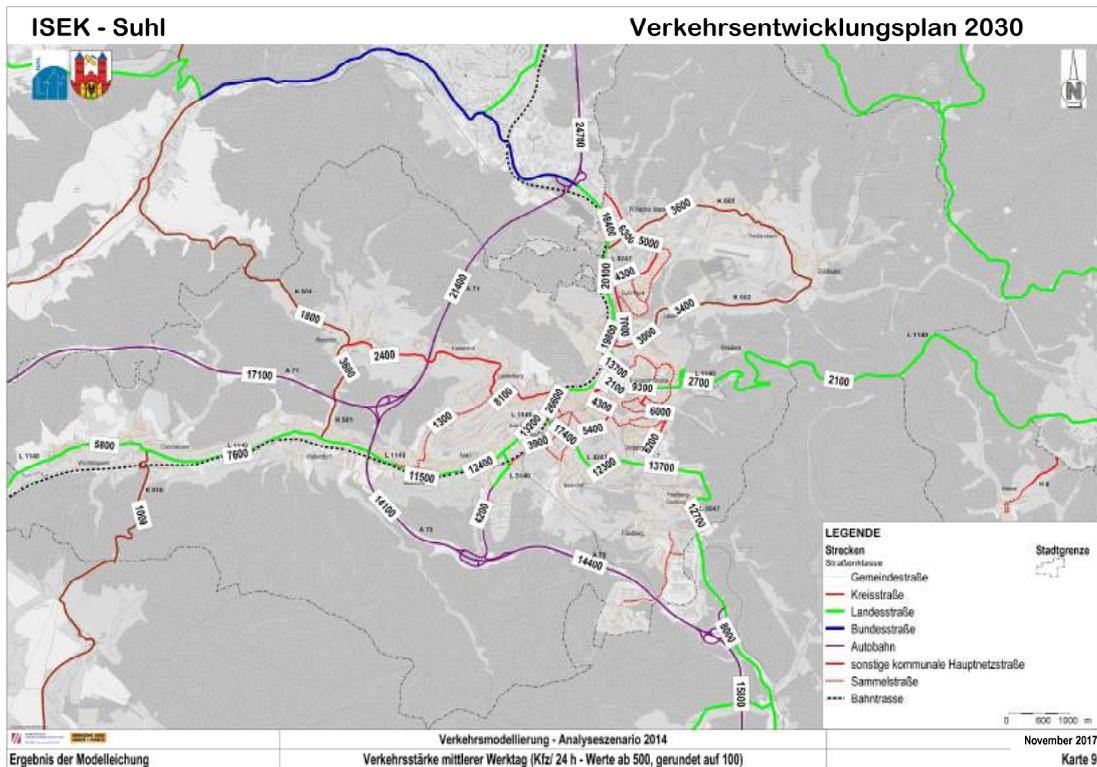
Quelle: Modellwerte.

Der BV hat mit rund 55.000 Kfz/24h am Gesamtverkehrsaufkommen einen Anteil von 44 % (vgl. Tabelle 4).

Kfz-Verkehr	Analyseszenario
	2014
Binnenverkehr	54.868
privater Personenverkehr	42.865
Personen-Wirtschaftsverkehr	12.003
Quell-/ Zielverkehr	47.115
Durchgangsverkehr	22.574
nur BAB	18.568
insgesamt	124.557

Tabelle 4: Gesamtverkehrsaufkommen nach Verkehrsarten - Analyse

Im Ergebnis der Verkehrsmodellierung und Umlegung der Verkehrsbeziehungen auf das Straßennetz im Analyseszenario (Zeithorizont 2014) zeigt sich ein nach der Verkehrsstärke differenziertes Belastungsbild, welches die Straßennetzhierarchie deutlich zu erkennen gibt (vgl. Karte 9, S. 26).



Karte 9: Verkehrsstärke im Straßennetz - Analyse (vgl. Anlage 2)

Das Belastungsbild des Straßennetzes lässt erkennen, dass die werktägliche Verkehrsstärke in der Dr.-Theodor-Neubauer-Straße im Abschnitt nördlich des Knoten Viadukt sogar das Niveau der BAB A 71 (Tunnel Hochwald) übersteigt.

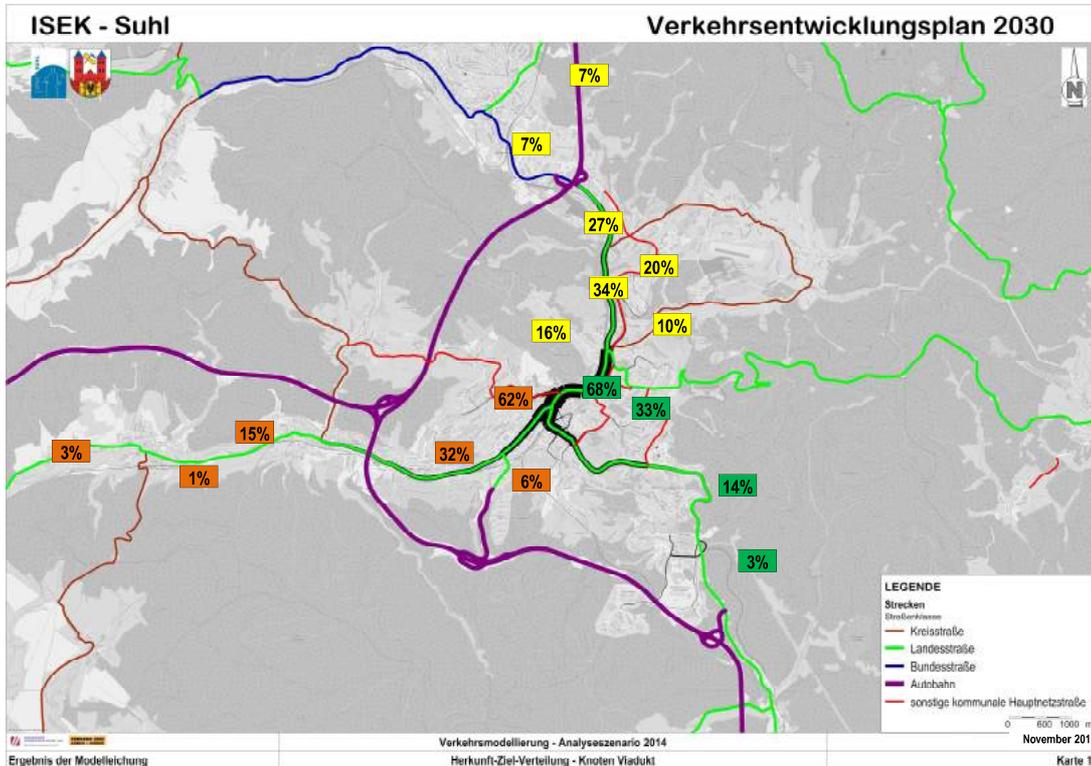
Die in der Stadtmittte konzentrierten Verkehrsbeziehungen überlagern sich insbesondere am Knoten Viadukt (vgl. Karte 10, S. 27).

Stadträumlich und topografisch bedingt stehen alternative Fahrtrouten mit den beiden Straßenverbindungen

- August-Bebel-Straße - Rimbachstraße - Pfarrstraße - Gothaer Straße
- Rudolf-Virchow-Straße - Von-Kleist-Straße - Martin-Andersen-Nexö-Straße - Ilmenauer Straße

nur in eingeschränkter Kapazität und mit stärker ausgeprägter Sensibilität zur Verfügung.

Als Grundlage für konzeptionelle Ansätze einer zukünftigen Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur stellt sich die Frage nach den Herkunft-Ziel-Anteilen.



Karte 10: Verkehrsanteile Knoten Viadukt

Die in dieser Karte herausgefilterte Herkunft-Ziel-Verteilung aller am Knotenpunkt Viadukt ankommenden Kfz aus den drei Hauptrichtungen Nord, Südost und West belegt, dass es sich bei dem im Zentrum konzentrierenden Verkehrsumfang zu sehr hohen Anteilen um „hausgemachten“ Verkehr der Stadt Suhl handelt.

Zu dem Quell-/ Zielverkehr aus den umliegenden Gemeinden kommt an den Hauptknotenpunkten des Straßennetzes ein erheblicher Anteil BV hinzu.

Der nicht auf die Autobahn gebundene DV spielt keine Rolle.

Der aus nördlicher Richtung auf den Knoten Viadukt zufahrende Verkehrstrom (100 %) kommt zu lediglich jeweils 7 % von der BAB A 71 und aus Zella-Mehlis (B 62). Am Knoten Fröhliche-Mann-Straße wächst der Anteil durch die Zuflüsse aus dem GE Zella-Mehlis, die Zufahrten Industriestraße (Wäschereiknoten) und Fröhliche-Mann-Straße auf 27 % an. Im weiteren Verlauf der Gothaer Straße füllen die Zuflüsse Hoffnung, Mittelgasse und Harzgasse auf 34 % auf.

Am Knoten Henneberger Haus kommen Zuflüsse aus Suhl-Nord und Lauter (20 %) sowie Ilmenauer Straße (10 %) hinzu.



Schließlich bringt der Zufluss aus der Werner-Seelenbinder-Straße noch einen Anteil von 16 % am Gesamtverkehrsaufkommen im Zufluss zum Knoten Viadukt aus nördlicher Richtung. Die rechnerisch „fehlenden“ 20 % stammen aus der Friedrich-König-Straße (Knoten Neues Rathaus und Anbindung Parkhaus (PH) Lauterbogen-Center).

Nur rund 15 % des Gesamtverkehrs ist Zielverkehr, der BV der Stadt Suhl stellt die überwältigende Mehrheit von 85 %. DV ist an diesem Streckenabschnitt nicht zu verzeichnen.

2.3 Grundlagen und Ergebnisse der Modellprognose

Bis zum Prognosejahr 2030 muss angesichts des demografischen Wandels in Suhl mit einer deutlichen Veränderung der Einwohnerzahl und Alterszusammensetzung gerechnet werden.

Wurde gemäß der 12. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung (12. kBV) aus dem Jahr 2010 für Suhl mit einem Bevölkerungsrückgang auf nur noch 22.930 EW gerechnet, so weist die 1. regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung Thüringen (1. rBv) für Suhl für das gleiche Prognosejahr 2030 eine Einwohnerzahl von 33.500 aus.

Für das Jahr 2015 wurde mit 34.400 (12. kBV) bzw. 35.500 EW (1. rBv) gerechnet.

Der markante Unterschied einer optimistischeren Zukunftsvision bei den jüngeren Altersgruppen in der aktuelleren 1. rBv lässt sich anhand der folgenden Abbildung 7 ablesen.

Damit verbindet sich auch ein deutlich geringerer Anteil von 36 % der EW ab 65 Jahre in Gegenüberstellung zur 12. kBV (55 %).

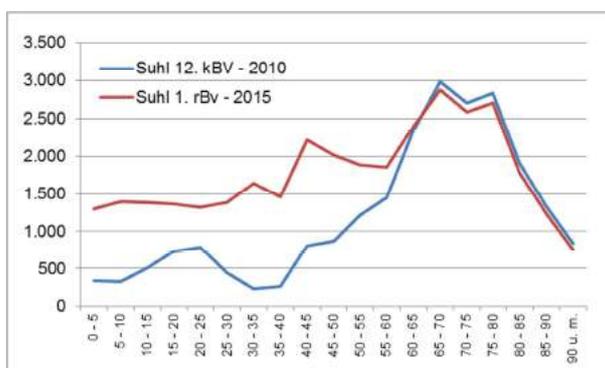


Abbildung 7: Altersstruktur Prognosejahr 2030



Für die Verkehrsprognose wird die aktuellere Bevölkerungsvorausberechnung herangezogen.

Die amtlichen Statistiken weisen die Einwohnerzahlen mit Hauptwohnsitz aus. Für die Verkehrsprognose sind die Zahlen der wohnberechtigten Bevölkerung als potenzielle Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen.

Vor diesem Hintergrund wurde ausgehend von der Eckkennziffer der wohnberechtigten Bevölkerung im Analysejahr 2014 (31.07.2014) von rund 38.600 auf eine Eckkennziffer von 34.100 im Prognosejahr 2030 zugrunde gelegt. Das bedeutet einen Einwohnerverlust von rund 12 %.

Seitens der Stadtverwaltung konnte keine kleinräumige Bevölkerungsprognose zur Verfügung gestellt und somit auch nicht bei der Verkehrsprognose zugrunde gelegt werden. Vielmehr wurde der gesamtstädtische Ansatz eines deutlich wachsenden Anteils älterer Bürger räumlich differenziert unter Berücksichtigung der vorhandenen Einrichtungen der Altenpflege, des betreuten Wohnens bzw. altengerechter Wohnanlagen sowie der geplanten Entwicklung dieser Standorte in die Verkehrsprognose eingerechnet.

Hinsichtlich der stadtstrukturellen Entwicklung wurden bei der Verkehrsprognose die von der Stadtverwaltung bereit gestellten Eckkennziffern für größere städtebauliche Projekte, Verdichtungsmöglichkeiten und Planungen bis zum Prognosezeithorizont 2030 verwendet (vgl. Tabelle 5, S. 30).

Hierzu zählen neben dem Umbau in Suhl-Nord noch mehrere Neuansiedlungen an unterschiedlichen Standorten im Stadtgebiet.



Kurzbezeichnung	Rückbau/ Reduzierungen	Neuansiedlungen
WG Suhl-Nord	bis zu 2.750 EW	GE 120 - 250 Beschäftigte
GE Sehmar		GE 360 - 480 Beschäftigte
Simson-Gewerbepark		GE 360 - 480 Beschäftigte
Aue III	1.000 m ² EH+DL	7.000 m ² EH + 2.000 m ² DL
Hotel Stadt Suhl		Wiedereröffnung; 130 Betten
Haus der Wirtschaft		100 Büroarbeitsplätze
Karl-Marx-Straße	450 EW	600 EW
Lautenbergsattel		600 EW
Am Domberg		300 EW
Reuetal		100 - 360 EW
Friedbergsiedlung		240 EW
Am Schorn		150 EW
Brauwiese		90 EW
Friedbergweg		75 EW
Schelrod		75 EW
Stadelwiesen		75 EW
Weidbergsattel		75 EW
Marktkauf	8.000 m ²	8.250 m ²
Rimbachstraße		150 EW

EW - Einwohner, GE - Gewerbegebiet, EH - Einzelhandel, DL - Dienstleistung

Tabelle 5: verkehrsrelevante stadtstrukturelle Entwicklungen bis 2030

Die Standorte der Bildungseinrichtungen sind für den absehbaren Zeithorizont stabil.

Die Mobilität der Wohnbevölkerung bleibt im Wesentlichen unverändert erhalten. Allerdings nimmt bei rückläufiger Bevölkerungsentwicklung die absolute Anzahl werktätlich zurück zu legender Wege im BV ab.

Mit dem höheren Anteil älterer EW schlägt sich die spezifische, zahlenmäßig etwas geringere Mobilität dieser Altersgruppe in der rückläufigen Entwicklung des BV nieder.

Vor dem Hintergrund der stadtstrukturellen Veränderungen (z.T. längere Wege bei disperser Entwicklung der Standorte der Wohnstandorte, GE etc.) sowie einer noch leicht weiter anwachsenden Motorisierung gewinnt der Anteil des Pkw-Verkehrs an Bedeutung (vgl. Abbildung 8, S. 31).

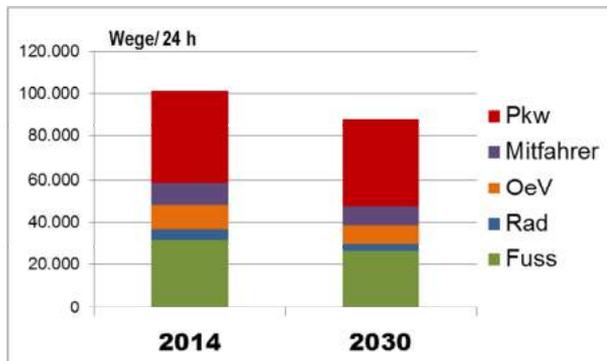


Abbildung 8: Entwicklung Mobilität mit Modal Split - Binnenverkehr

Bei gleichzeitiger Entwicklung der Aufgaben als mittelzentralem Versorgungszentrum sowie erfolgreicher Vermarktung der GE mit zusätzlichen Arbeitsplätzen wird der Quell- und Zielverkehr anwachsen.

Das Gesamtverkehrsaufkommen steigt bis zum Jahr 2030 insgesamt um knapp 10 % an (vgl. Abbildung 9 und Tabelle 6, S. 32).

Maßgeblichen Anteil hat dabei der DV auf der Autobahn. Aber auch der Quell- und Zielverkehr erfährt einen, wenn auch relativ begrenzten Zuwachs.

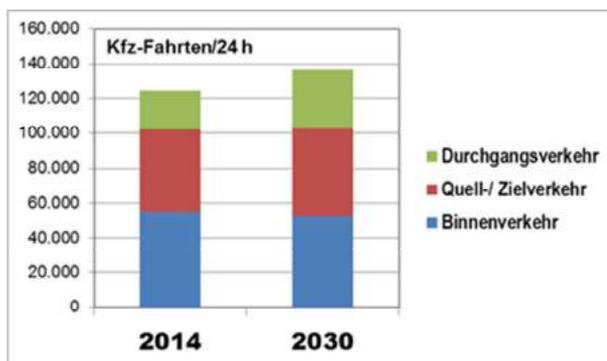


Abbildung 9: Gesamtverkehrsaufkommen nach Verkehrsarten - Entwicklung



Grundlagen der Konzeptentwicklung

Kfz-Verkehr	Analyseszenario	Prognoseszenario	Entwicklung
	2014	2030	
Binnenverkehr	54.868	52.588	95,8%
privater Personenverkehr	42.865	40.930	95,5%
Personen-Wirtschaftsverkehr	12.003	11.658	97,1%
Quell-/ Zielverkehr	47.115	50.126	106,4%
Durchgangsverkehr	22.574	33.478	148,3%
nur BAB	18.568	30.982	166,9%
insgesamt	124.557	136.192	109,3%

Tabelle 6: Gesamtverkehrsaufkommen nach Verkehrsarten - Entwicklung

Für das Prognoseszenario wurden die folgenden, im Kapitel 5, ab S. 71 im Ergebnis der Konzeptentwicklung für die Umsetzung bis zum Jahr 2030 empfohlenen Maßnahmen im Straßennetz berücksichtigt (vgl. Tabelle 7, S. 32/ 33).

lfd. Nr.	Straße	Lage/ Abschnitt	Maßnahme
1	Dr. Theodor-Neubauer-Straße		Tempo 50
2	Friedrich-König-Straße	nördlich Dr.-Theodor-Neubauer Straße	Tempo 50
3	Gothaer Straße	zwischen Harzgasse und Henneberger Haus	Tempo 50
4	Würzburger Straße		Tempo 50 – bereits realisiert
5	Meininger Straße	westlich Hopfenblüte bis LSA-Knoten Mühlbergstraße	Rückbau auf zweistreifigen Querschnitt - Tempo 50 km/h Rückbau LSA-Knoten Heinrichs West und Ost; Verzicht auf Abbiegegebote (auch Gräfenleite, An der Hardt)
6	Gothaer Straße	zwischen Knoten Harzgasse und Fröhlicher Mann	Rückbau auf zweistreifigen Querschnitt - Tempo 50 km/h Verzicht auf Abbiegegebote (auch Gothaer Straße 140, 142) Cranachstraße Anschluss an Gothaer Straße für Kfz-Verkehr gesperrt
7	Schleusinger Straße	ab Grüner Weg bis AS Friedberg	Rückbau auf zweistreifigen Querschnitt - Tempo 50 km/h
8	Würzburger Straße		Anschluss Einkaufszentrum + Knoten Hopfenblüte
9	Bahnhofstraße/ Gutenbergstraße	Anschluss/ Verkehrsfreigabe TG IHK	TG-Einfahrt aus Bahnhofstraße, TG-Ausfahrt Gutenbergstraße – bereits realisiert



lfd. Nr.	Straße	Lage/ Abschnitt	Maßnahme
10	Bahnhofstraße	zwischen Dr.-Theodor-Neubauer-Straße und Kommerstraße	Umbau zum Verknüpfungspunkt; Einfahrt von Dr.-Theodor-Neubauer-Straße nur noch Bus, Taxi, Rad; Anfahrt P + R und Hostel nur Blücherstraße oder Am Bahndamm
11	Leonhard-Frank-Straße	zwischen Würzburger Straße (Auhammerweg) und Meininger Straße	Verkehrsberuhigung Tempo 30-Zone – bereits realisiert
12	Ilmenauer Straße	zwischen Gothaer Straße und Martin-Andersen-Nexö-Straße	Rückbau dreistreifiger Abschnitt und Neuordnung Knoten Martin-Andersen-Nexö-Straße (Aufteilung Fahrstreifen stadtauswärts Linksabbieger (LA)/ Geradeausfahrer (GF)/ Rechtsabbieger (RA))
13	Rimbachstraße	Rimbachbachhügel bis Beiersgrund	Tempo 30 an sensiblen Abschnitten im Vorfahrtnetz
14	Wertherstraße, Henneberger Str.	von Straße der Opfer des Faschismus bis Rimbachstraße	Tempo 30 an sensiblen Abschnitten im Vorfahrtnetz
15	Linsenhofer Straße	zwischen Zufahrt tegut und Zufahrt Lautenbergschule	Tempo 30 an sensiblen Abschnitten im Vorfahrtnetz
16	Zellaer Straße	Haltestelle Goldlauter, Schule (im Bereich Hs.-Nr. 48, 50)	Tempo 30 an sensiblen Abschnitten im Vorfahrtnetz (Fußweganbindung Kita Goldlauter)
17	Tschaikowski-/ Richard-Wagner-Straße	neue Straßenanbindung	2. Straßenanschluss für Erweiterung Wohngebiet Vivaldistraße und angrenzende Bereiche (Bebauungsplan (B-Plan) - Lautenbergsattel)
18	Große Beerbergstraße	Sonderfahrstreifen Bus	Rückbau /Umnutzung

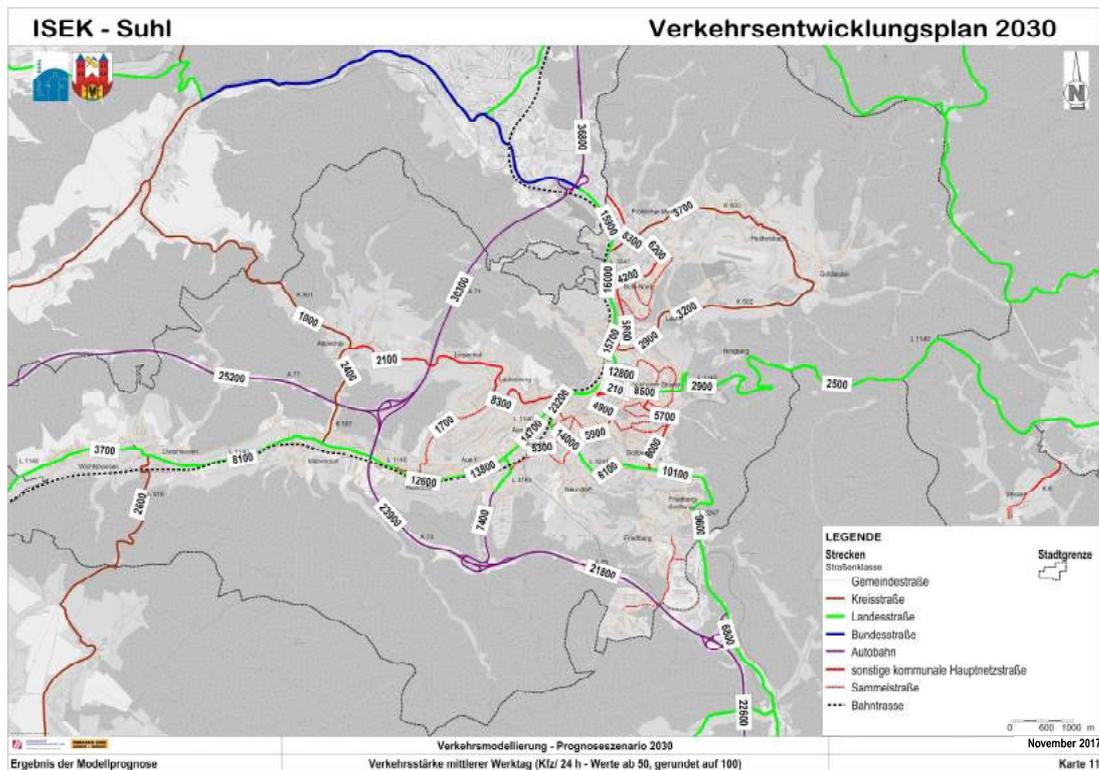
Tabelle 7: Maßnahmen im Straßennetz bis 2030

So wie die Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h im Netz der innerörtlichen Hauptverkehrs- und Sammelstraßen wird auch die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im Netz der übrigen öffentlichen Erschließungsstraßen als grundlegende Maßnahme empfohlen.

Der Umbau des Knotens auf dem Lautenberg (Linsenhofer Straße/ Richard-Wagner-Straße/ Robert-Schumann-Straße) zu einer Kreisverkehrsanlage mit integrierter Bushaltestelle wird als erst langfristig umsetzbar eingestuft.

Im Ergebnis der Verkehrsmodellierung und Umlegung der Verkehrsbeziehungen auf das Straßennetz im Prognoseszenario (Zeithorizont 2030) zeigt sich ein nach der Verkehrsstärke differenziertes Belastungsbild, welches die größeren Verkehrsbelastungen erwartungsgemäß auf den Netzteilen höherer Kategorie gemäß Straßennetzhierarchie erkennen lässt (vgl. Karte 11).

Die Netzstruktur aus dem Analyseszenario bleibt ohne grundsätzliche Änderungen erhalten.



Karte 11: Verkehrsstärke im Straßennetz - Prognose (vgl. Anlage 3)

Durch die Differenzbildung zwischen Prognose- und Analyseszenario und Darstellung in einem Differenzplot wird die Verkehrsentwicklung mit den maßnahmenbedingten Verkehrsverlagerungen schneller deutlich.

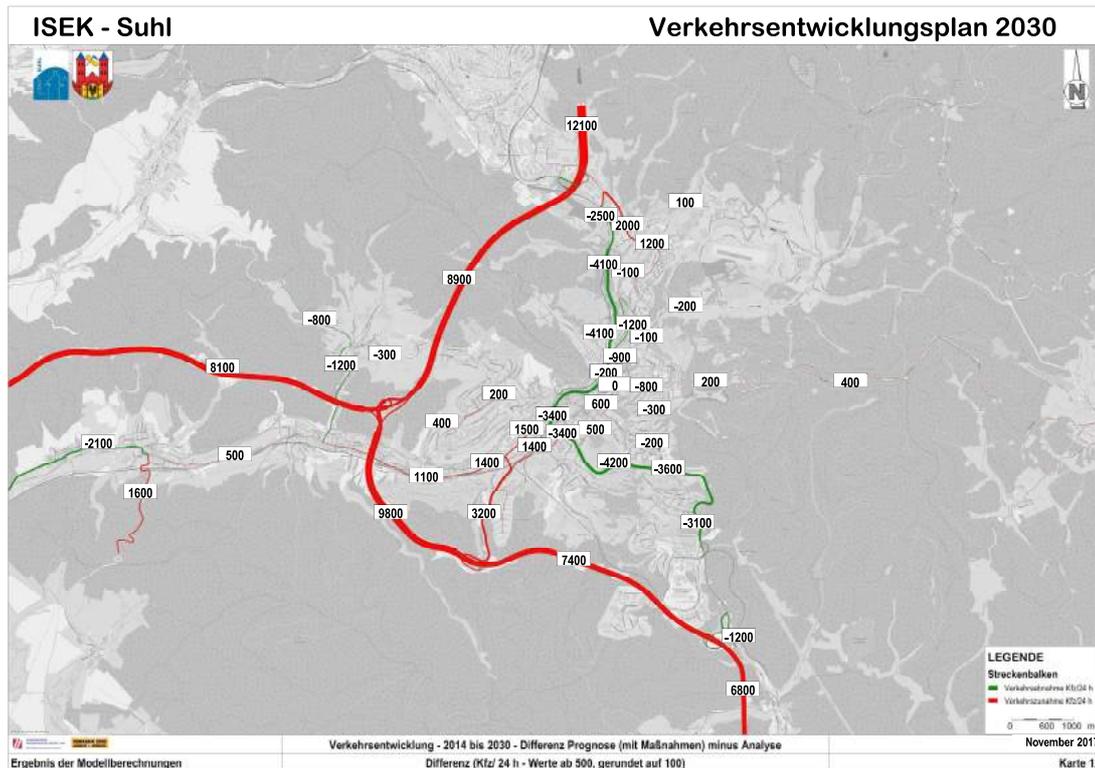
In der folgenden Karte 12, S. 35 sind Verkehrszunahmen rot und die Verkehrsabnahmen grün dargestellt. Die Balkendicke gibt einen groben Eindruck von deren Stärke.

Besonders auffällig ist die Zunahme der Verkehrsstärke auf den Autobahnen BAB A 71 und BAB A 73.

Über weite Teile des innerörtlichen Straßennetzes wird eine Verkehrsabnahme prognostiziert.

Die mit dem Kennwert Kfz/24h beschrifteten Referenzquerschnitte des Netzes sind dieselben, wie in Karte 9, S. 26.

Die Verkehrskennziffern sind zusätzlich in Tabelle 8, S. 36, sowohl für das Analyse- als auch das Prognoseszenario, auch mit den Teilmengen im SV zusammengestellt. Die Lage der Referenzquerschnitte sind der Abbildung 10, S. 37 zu entnehmen.



Karte 12: Verkehrsstärke Referenzquerschnitte - Verkehrsentwicklung (Anlage 4)

Für den innerorts am stärksten belasteten Streckenabschnitt in der Dr.-Theodor-Neubauer-Straße wird eine Verkehrsabnahme von 3.400 Kfz/24h prognostiziert (-13 %).

Verkehrszunahmen sind zu erwarten im Umfeld der größeren strukturellen Veränderungen, wie z. B. Neuprofilierung Suhl-Nord als vorrangig gewerblich genutzter Standort. Hier wird eine deutliche Orientierung auf die Anschlussstelle BAB A 71 Suhl-Zella-Mehlis erkennbar.

Gleichermaßen treten die Entwicklungen im GE Sehmar sowie im Simson-Gewerbepark hervor. Zusammen mit der Aufwertung des Einzelhandelsstandortes Aue III erfolgt eine verkehrlich stärkere Belastung insgesamt im westlichen Stadtgebiet von Suhl.



Grundlagen der Konzeptentwicklung

Mit den strukturellen Änderungen und den Maßnahmen im Straßennetz zeichnet sich auch eine begrenzte Verkehrsverlagerung auf den Straßenzug August-Bebel-Straße - Rimbachstraße - Pfarrstraße - Gothaer Straße in der Größenordnung von 500 - 600 Kfz/24 h ab.

Diese Zunahmen in der Größenordnung zwischen 9 und 14 % setzen sich allerdings nicht in den nördlichen Straßennetzanbindungen der Innenstadt (Gothaer Straße bzw. Alte Schmiedfelder Straße) fort.

Eine lokal räumlich begrenzte Verkehrszunahme lässt sich auch für den Standort des Wohnungsbauvorhabens Lautenbergsattel mit einer zusätzlichen zweiten straßenseitigen Anbindung ablesen.

Nr.	Streckenabschnitt	Kfz/24 h			SV/24 h			SV-Anteil			
		2014	2030	Differenz	2014	2030	Differenz	2014	2030		
1	A 71 Tunnel Hochwald	24.700	36.800	12.100	49%	5.000	6.920	1.920	38%	20,2%	18,8%
2	A 71 Tunnel Berg Bock	21.400	30.300	8.900	42%	4.870	6.820	1.950	40%	22,8%	22,5%
3	A 71 westlich AD Suhl	17.100	25.200	8.100	47%	3.300	4.540	1.240	38%	19,3%	18,0%
4	A 73 AD Suhl - AS Suhl-Zentrum	14.100	23.900	9.800	70%	2.480	4.930	2.450	99%	17,6%	20,6%
5	A 73 AS Suhl-Zentrum - AS Suhl-Friedberg	14.400	21.800	7.400	51%	2.500	4.830	2.330	93%	17,4%	22,2%
6	A 73 südlich AS Suhl-Friedberg	15.800	22.600	6.800	43%	2.440	4.760	2.320	95%	15,4%	21,1%
7	Gothaer Straße, südlich Industriestraße	18.400	15.900	-2.500	-14%	880	770	-110	-13%	4,8%	4,8%
8	Gothaer Straße, südlich Fröhliche-Mann-Straße	20.100	16.000	-4.100	-20%	880	760	-120	-14%	4,4%	4,8%
9	Gothaer Straße, nördlich Harzgasse	19.800	15.700	-4.100	-21%	850	730	-120	-14%	4,3%	4,6%
10	Dr.-Theodor-Neubauer Straße nördlich Viadukt	26.600	23.200	-3.400	-13%	620	470	-150	-24%	2,3%	2,0%
11	Dr.-Theodor-Neubauer Straße zwischen Blücher Straße und August-Bebel-Straße	17.400	14.000	-3.400	-20%	380	220	-160	-42%	2,2%	1,6%
12	Schleusinger Straße, Höhe Hinterer Loh	12.300	8.100	-4.200	-34%	310	120	-190	-61%	2,5%	1,5%
13	Schleusinger Straße östlich Rudolf-Virchow-Straße	13.700	10.100	-3.600	-26%	390	260	-130	-33%	2,8%	2,6%
14	L 3247 nördlich GE Friedberg	12.700	9.600	-3.100	-24%	390	270	-120	-31%	3,1%	2,8%
15	L 3247 südlich AS Suhl-Friedberg	8.000	6.800	-1.200	-15%	450	340	-110	-24%	5,6%	5,0%
16	Würzburger Straße, nördlich Kaufland	13.200	14.700	1.500	11%	330	420	90	27%	2,5%	2,9%
17	Meininger Straße, zwischen Heinrichs und Aue	12.400	13.800	1.400	11%	530	670	140	26%	4,3%	3,8%
18	L 1140 südlich Heinrichs	11.500	12.600	1.100	10%	410	520	110	27%	3,6%	4,1%
19	L 1140 zwischen Dietzhausen und Mäbendorf	7.800	8.100	300	7%	310	320	10	3%	4,1%	4,0%
20	L 1140 zwischen Wichtshausen und Dietzhausen	5.800	3.700	-2.100	-36%	280	140	-140	-50%	4,8%	3,8%
21	Am Fröhlichen Mann, nördlich Fröhliche-Mann-Straße	6.300	8.300	2.000	32%	250	210	-40	-16%	4,0%	2,5%
22	Große Beerbergstraße, südlich Fröhliche Mann-Straße	5.000	6.200	1.200	24%	90	160	70	78%	1,8%	2,6%
23	Große Beerbergstraße, westlich Rennsteigstraße	4.300	4.200	-100	-2%	70	100	30	43%	1,6%	2,4%
24	Große Beerbergstraße, nördlich Schwarzwasserweg	7.000	5.800	-1.200	-17%	130	170	40	31%	1,9%	2,9%
25	Zellaer Straße	3.600	3.700	100	3%	110	60	-50	-45%	3,1%	1,6%
26	Lauter	3.400	3.200	-200	-6%	50	40	-10	-20%	1,5%	1,3%
27	Schwarzwasserweg, östlich Große Beerberstraße	3.000	2.900	-100	-3%	60	50	-10	-17%	2,0%	1,7%
28	L 1140 zwischen OE Suhl und Ringberg	2.700	2.900	200	7%	190	240	50	26%	7,0%	8,3%
29	L 1140 zwischen Ringberg und Schmiedefeld	2.100	2.500	400	19%	150	190	40	27%	7,1%	7,6%
30	Ilmenauer Straße, östlich Gothaer Straße	13.700	12.800	-900	-7%	310	440	130	42%	2,3%	3,4%
31	Ilmenauer Straße zwischen Friedrich-Wolf-Straße und Thomas-Mann-Straße	9.300	8.500	-800	-9%	270	390	120	44%	2,9%	4,6%
32	Von-Kleist-Straße, östlich Heinestraße	6.000	5.700	-300	-5%	120	170	50	42%	2,0%	3,0%
33	Rudolf-Virchow-Straße, nördlich Klinikum	6.200	6.000	-200	-3%	120	170	50	42%	1,9%	2,8%
34	Wertherstraße, westlich Wolsgrube	5.400	5.900	500	9%	80	100	20	25%	1,5%	1,7%
35	Pfarrstraße, östlich/nördlich Lutherstraße	4.300	4.900	600	14%	70	70	0	0%	1,6%	1,4%
36	Gothaer Straße, nördlich Alte Schmiedfelder Straße	2.100	1.900	-200	-10%	50	30	-20	-40%	2,4%	1,6%
37	Alte Schmiedfelder Straße	2.100	2.100	0	0%	40	30	-10	-25%	1,9%	1,4%
38	Am Bahndamm	3.900	5.300	1.400	36%	80	150	70	88%	2,1%	2,8%
39	Linsenhofer Straße, östlich Zufahrt tegut	8.100	8.300	200	2%	120	70	-50	-42%	1,5%	0,8%
40	Am Lautenberg, nördlich Tschaikowskistraße	1.300	1.700	400	31%	20	20	0	0%	1,5%	1,2%
41	Aschenhofer Weg (K 501)	1.800	1.000	-800	-44%	20	20	0	0%	1,1%	2,0%
42	Goldbachstraße	2.400	2.100	-300	-13%	90	50	-40	-44%	3,8%	2,4%
43	Mühlbergstraße, südlich Albrechts	3.600	2.400	-1.200	-33%	100	70	-30	-30%	2,8%	2,9%
44	Sandgasse (K 516), südlich Dietzhausen	1.000	2.600	1.600	160%	30	180	150	500%	3,0%	6,9%
45	A 71 Zufahrt AS Suhl-Mitte	4.200	7.400	3.200	76%	290	400	110	38%	6,9%	5,4%

Tabelle 8: Verkehrsstärken - Referenzquerschnitte

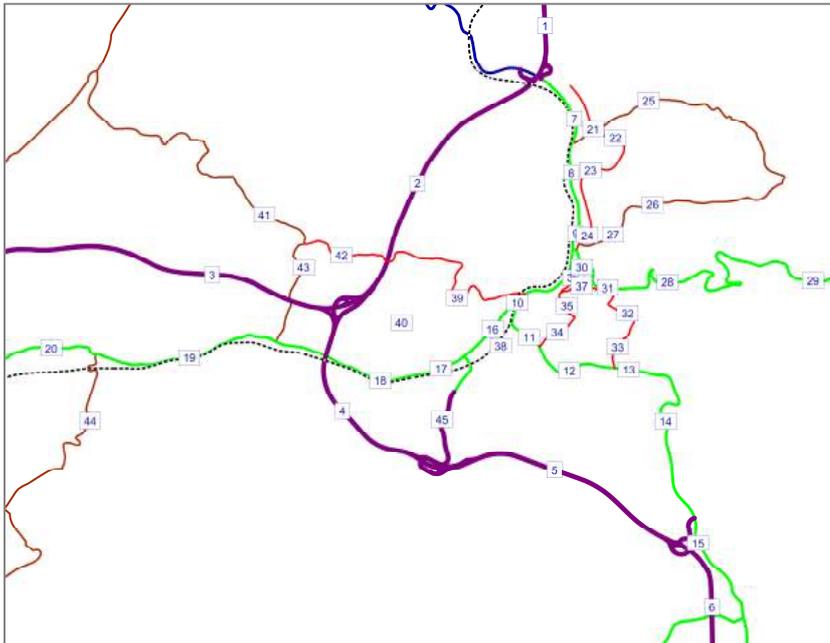


Abbildung 10: Lage der Referenzquerschnitte

2.4 Stärken-Schwächen-Profil

Im Sinne der Ergänzung des ISEK Suhl um einen Baustein Verkehr wird zunächst ein Stärken-Schwächen-Profil für den Bereich Verkehr mit grundsätzlichen Aussagen zusammengestellt.

Stärken/ Chancen

- verkehrsgeografische Lage am AD Suhl mit drei Anschlussstellen
- Straßennetzinfrastruktur bietet Potential für ausgewogene Gestaltung des Bewegungssystems (kein Straßenneubau erforderlich)
- quantitativ großes Parkraumangebot in der Innenstadt
- sehr gut ausgebautes ÖV-Linien- und Haltestellennetz mit attraktivem Bedienungs- und Tarifangebot
- städtebauliche Neustrukturierung bietet Chance einer starken Orientierung auf Stadt der kurzen Wege



Schwächen/ Risiken

- Geländesituation setzt harte Randbedingungen für eine nachhaltige Entwicklung des Verkehrsanteils im Umweltverbund (ÖV, Fuß- und Radverkehr)
- Verkehrsachsen mit starker Trennwirkung erschweren zudem kurze, direkte Verkehrswegeverbindungen
- bisher sehr stark MIV-orientierte Verkehrsstruktur hat das Verkehrsbewusstsein der Bevölkerung geprägt; eine Neuorientierung ist besonders schwierig zu vermitteln und umzusetzen

Im Folgenden werden für die Systemkomponenten des Bewegungssystems die Profile untersetzt.

Straßennetz/ fließender Verkehr

Stärken/ Chancen

- Leistungsfähiges Haupt- und Nebenstraßennetz mit funktionierender grüner Welle
- in Abschnitten überdimensioniert mit Chance auf Umnutzung und Rückbau
- verkehrssichere Verkehrsanlagen keine Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungspunkte
- Begrenzung der negativen Umweltwirkungen durch Tempo 50 im Stadtgebiet
- Grenzwertüberschreitung Stickoxide wurde gestoppt

Schwächen/ Risiken

- hoher Instandsetzungs- bzw. Instandhaltungsbedarf
- zerschneidende Wirkung der vierstreifigen Ortsdurchfahrten
- großzügig dimensionierte Verkehrsanlagen provozieren Geschwindigkeitsüberschreitungen

Linien-/ Haltestellenetz und Angebot ÖPNV

Stärken/ Chancen

- Liniennetze von Schienenpersonennahverkehr (SPNV) (Bahn) und Straßenpersonennahverkehr (StPNV) (Regional- und Stadtbus) ergänzen sich und bilden insgesamt ein umfassendes und bedarfsgerechtes ÖPNV-Angebot
- flächendeckendes Haltestellennetz sichert die Erschließung aller Stadtbereiche und Ortsteile
- Rendezvousystem an der Haltestelle Zentrum gewährleistet eine hohe Angebots- und Beförderungsqualität
- Verkehrsverbund mit Zella-Mehlis trägt der Bedeutung und Funktion eines Mittelzentrums mit Teilfunktion eines Oberzentrums Rechnung

Schwächen/ Risiken

- Barrierefreie Ausstattung der Haltestellen mangelhaft
- unattraktives Angebot am Bahnhof/ ZOB für die Verknüpfung zwischen SPNV, StPNV und mit dem MIV
- schlechte Versorgung der Ortsteile außerhalb der Hauptverkehrszeit
- kein einheitliches Tarifsystem, nach dem Beispiel Verkehrsverbund Mittelthüringen

Erschließung Innenstadt/ Parken

Stärken/ Chancen

- ringförmige Erschließung der Innenstadt mit großen Stellplatzkapazitäten in Parkhäusern
- kurze Wege von Hauptnetzstraßen zu den Parkhausstandorten
- große Stellplatzkapazitäten mit unmittelbarem Zugang zur Fußgängerzone
- Stellplatzfolge am Fahrbahnrand in Erschließungsschleifen (Einbahnstraßen) begrenzt Parksuchverkehr
- Anpassung flexibler Bewirtschaftungsformen
- zentrale Rendezvous-Haltestelle des ÖV-Stadtbusystems gliedert Erschließungsbereiche des allgemeinen Kfz-Verkehrs



Schwächen/ Risiken

- östlicher Straßenringschluss durch Hauptnetzstraßen zwischen Schleusinger Straße und Gothaer Straße mit begrenzter Kapazität und erhöhter Sensibilität
- Querungsstellen der mehrstreifigen L 3247 Ortsdurchfahrt nur punktuell; Fußgängertunnel mit eingeschränkter Qualität
- Parkraumbewirtschaftung nur anteilig in kommunaler Hand

Fuß- und Radverkehr

Stärken/ Chancen

- für einen großen Anteil bestehen kurze Wege (Stadt der kurzen Wege)
- Tallage bietet auch im Mittelgebirgsraum Radfahrpotential
- gute, übersichtliche Fußwegeausschilderung im Stadtzentrum mit Möglichkeit der Ausweitung auf die Ortsteile und die Stadtteile
- wachsende Bedeutung der Elektromobilität sowie Beliebtheit des Fahrrades im Freizeitverkehr, aber auch Alltagsverkehr bietet Entwicklungspotential für Zuwachs bei gezielter Förderung

Schwächen/ Risiken

- stark bewegte Topografie erschwert Fuß- und Radverkehr auf kurzen Distanzen
- Trennwirkung der Hauptverkehrsstraßen
- Netzlücke im Radwegenetz Haseltalradweg
- sichere Führung im Längsverkehr oft nicht ausreichend
- sichere niveaugleiche Querungsmöglichkeiten fehlen
- Einbahnstraßen nicht in Gegenverkehr durch Radfahrer nutzbar
- komfortable Abstellanlagen für den Radverkehr fehlen
- Fußgängertunnel sind z.T. im schlechten baulichen Zustand und stellen ein Sicherheitsrisiko dar
- z.T. nicht barrierefrei ausgebaut
- keine Ladestationen für Elektromobilität
- hoher Instandsetzungsbedarf



3. Leitbild für die Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2030

Präambel

Die Stadt Suhl verzeichnete in den zurückliegenden 25 Jahren einen deutlichen Bevölkerungsrückgang von 56.000 auf 36.000 EW⁵. Der Ausblick auf die nächsten 15 bis 20 Jahre lässt eine weitere Abnahme auf 33.500 EW erwarten. Auch die Altersstruktur der Bevölkerung erfährt einen signifikanten Wandel zu einem deutlich größeren Anteil älterer Menschen. Der Anteil der über 65-jährigen steigt auf 36 % an der Gesamteinwohnerzahl (1. rBv).

Die einmalige topografische Situation in Verbindung mit dem demografischen Wandel erfordert erhöhte Aufwendungen im Verkehrssystem zur Gewährleistung der Erreichbarkeit und Befriedigung der nutzerspezifischen Mobilitätsbedürfnisse. Verstärktes umwelt- und gesundheitsbewusstes Leben sowie besondere Anforderungen für eine barrierefreie Mobilität der Menschen mit Behinderungen und im hohen Lebensalter bedürfen einer sensiblen Entwicklung der Verkehrsangebote und -anlagen auch für nichtmotorisierten Verkehr. Gefragt sind Angebote im Zusammenspiel aller Verkehrsarten, die wirtschaftlich, zugleich umweltschonend sowie auf die qualifizierte Verkehrsnachfrage orientiert sind.

Die zukünftige städtebauliche Entwicklung geht konsequent vom Grundsatz einer verstärkten Innenstadtentwicklung aus. Damit verbindet sich u.a. eine Reduzierung der geplanten Bauflächen. Bestehender und weiter zu befördernder Wohnflächenbedarf wird auf bestehende Angebote gelenkt. Im Prozess der Neu- und Umstrukturierung wird das WG Suhl-Nord schrittweise zu einem GE entwickelt. Neben der Nutzung von Altstandorten (Simson-Gewerbepark und ehem. Sauer-Fabrik) werden zusätzliche Beschäftigungsangebote in den GE Sehmar (2. Bauabschnitt (BA)) und Suhl-Nord entwickelt.

Suhl wird auch künftig wichtige zentralörtliche Funktionen für die Region im Dienstleistungssektor, Einzelhandelssektor sowie im Verwaltungssektor wahrnehmen. Der Tourismus ist als wichtiger Wirtschaftsfaktor weiter auszubauen, dazu gehören Natur- und Aktivtourismus gleichermaßen wie Kultur- und Bildungstourismus (einschl. Tagungs- und Kongresstourismus). In wechselseitigem Zusammenhang zum Stadtumbau verändern sich damit auch Stärke und Ausrichtung der gesamtstädtischen Verkehrsverflechtungen.

Suhl ist Standort der Berufsausbildung mit dem Staatlichen Gewerblich-Kaufmännischen Berufsschulzentrum und weiteren Bildungsträgern.

Wichtigstes Versorgungszentrum für die Stadt Suhl und die Region bleibt die Innenstadt von Suhl.

⁵ Einwohner mit Hauptwohnsitz



Die veränderten gesellschaftlichen und städtebaulichen Rahmenbedingungen in Verbindung mit den neuen Randbedingungen zur Verkehrsabwicklung erfordern damit eine Überprüfung der gesamten Verkehrsinfrastruktur. Die durch den Kraftfahrzeugverkehr bedingten Luftverschmutzungen und Lärmbelastungen sind durch geeignete Maßnahmen zu reduzieren, wie sie im Luftreinhalteplan sowie im Lärmaktionsplan bereits fixiert sind.

Die gegenwärtig bestehende Verkehrsinfrastruktur aus den 70iger Jahren stammend hat insbesondere die Innenstadt von Suhl städtebaulich und verkehrlich überformt und steht zu Teilen im Widerspruch mit den gegenwärtigen und insbesondere auch zukünftigen Vorstellungen einer umweltfreundlichen, lärmgeminderten und mobilitätsgerechten Innenstadt.

Das zu großen Teilen mehrstreifige Straßenhauptnetz der Stadt Suhl ist geprägt von den verkehrlichen Erfordernissen der 80-er und besonders 90-er Jahre. Mit Verkehrswirksamkeit der neuen Autobahnen BAB A 71 und BAB A 73 und den dazu gehörigen drei Anbindungen haben sich Stärke, Zusammensetzung und Richtung der Kfz-Verkehrsströme im Stadtgebiet signifikant hin zu einer nachweisbaren Entlastung geändert. Eine Umgestaltung der Verkehrsanlagen und Nachjustierung der Verkehrsangebote bieten damit auch die Chance einer notwendigen, verbesserten Wirtschaftlichkeit im Verkehrssektor.

Leitlinien und Ziele

Für die Verkehrsentwicklung bestimmen die nachfolgenden Leitlinien und Ziele das kommunalpolitische und verwaltungstechnische Handeln in den kommenden Jahren:

Allgemeine Ziele im Verkehr

- Alle Verkehrsarten sollen bei der Entwicklung zukünftiger verkehrlicher Konzepte gleichberechtigt behandelt werden. Dabei soll die vorhandene Infrastruktur genutzt und im Sinne der neuen Zielstellungen so ergänzt werden, um eine Aufgabenteilung entsprechend der jeweiligen Eigenart der Verkehrsart zu ermöglichen. Energiesparende und umweltfreundliche Verkehrsarten sind besonders zu fördern.
- Die Verkehrsplanung soll die Belange aller Stadtteile in Suhl, des Stadtzentrums, der angrenzenden WG und der entfernteren Ortsteile berücksichtigen.
- Der Erhaltung und Stärkung der Stadtstruktur soll Vorrang vor einem idealtypischen Ausbau der Kfz-freundlichen Verkehrsanlagen eingeräumt werden.



- Jedem Einwohner und Besucher der Stadt Suhl soll nach Möglichkeit eine sozial verträgliche und der Altersstruktur angemessene Mobilität, unabhängig von der Verfügbarkeit eines individuellen Verkehrsmittels, ermöglicht werden.
- Die Verkehrsplanung unterstützt die städtebauliche Zielstellung, das Stadtzentrum zu einem vielschichtigen Ort für den EH, das Wohnen, den Tourismus, das Hotel- und Gastronomiegewerbe und vielseitiger Dienstleistungen zu entwickeln.
- Die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsinfrastruktur muss in den Folgejahren erhöht werden, was eine Anpassung, ggf. den Rückbau überdimensionierter Verkehrsanlagen ebenso einschließt wie die planmäßige Instandhaltung und Erneuerung.

Kfz-Verkehr

- Die Erreichbarkeit aller Stadtteile soll durch ein hierarchisch gegliedertes Straßennetz gesichert werden.
- Der innerstädtische motorisierte Verkehr soll ein notwendiges Maß nicht überschreiten, um seine negativen Auswirkungen, insbesondere in Form von Lärm- und Luftbelastung und Flächen-Verbrauch zu minimieren.
- Das in Lage, Nutzung und Preis abgestufte Angebot an Parkmöglichkeiten ist nach Bedarf sowie weiteren verkehrlichen und städtebaulichen Kriterien zu gestalten. Das Angebot soll die Erreichbarkeit sichern, aber auch die Stärke des zufließenden Verkehrs zur Innenstadt begrenzend steuern. In der Innenstadt, wo die Nachfragegruppen am stärksten konkurrieren, ist die Bewirtschaftung mit folgender Prioritätenfolge auszurichten: 1. Bewohner und Menschen mit Behinderung; 2. Wirtschaftsverkehr; 3. Kunden und Besucher; 4. Berufspendler.

Öffentlicher Verkehr

- Die Verkehrsplanung soll auf eine angemessene Anbindung der WG und Arbeitsstätten, von öffentlichen, sozialen und kulturellen Einrichtungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln unter Beachtung der Bevölkerungsstruktur sowie der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sozialverträglichkeit hinwirken.
- Die Verkehrsorganisation, vor allem an Knotenpunkten und Zufahrten, soll einen optimalen Betrieb des ÖPNV ermöglichen.
- Der innerstädtische Öffentliche Verkehr ist mit dem regionalen Verkehr auf Straße und Schiene im Verbund weiter zu qualifizierenden.



- Die Qualität der Anlagen des Öffentlichen Verkehrs ist auf die Anforderungen der Nutzer, insbesondere älterer und in der Mobilität eingeschränkter Menschen auszurichten.
- Die Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrssystemen sind entsprechend ihrer Lage, Funktion und Gestaltung zu überprüfen und gezielt weiter zu entwickeln.

Fahrrad- und Fußgängerverkehr

- Fahrradverkehr spielt in Suhl keine dominierende Rolle. Jedoch sollten für die Wege mit dem Fahrrad unter Berücksichtigung der Randbedingungen in Suhl eine sichere Führung im Längsverkehr sowie sichere Querungsmöglichkeiten im Straßennetz geschaffen werden.
- Für den Fußgängerverkehr sind zusammenhängende Wegenetze mit kurzen Wegen zu den für Fußgänger wichtigen Einrichtungen einschließlich sicherer und barrierefreier Querungsmöglichkeiten des Straßennetzes zu schaffen.
- Im Stadtzentrum der Stadt Suhl besitzt der Fußgänger Vorrang vor anderen Verkehrsarten.
- Die öffentlichen Verkehrsflächen sollen, vor allem in Bereichen mit touristischer Bedeutung, eine sehr hohe Aufenthaltsqualität erhalten, die der besonderen Bedeutung der Stadt Suhl gerecht werden.
- Die Art und Gestaltung bestehender Fußgängerquerungen (insbesondere Unterführungen) sind zu prüfen und auf die zukünftigen Anforderungen auszurichten.

Verkehrsqualität und -sicherheit

- Die Verkehrssicherheit ist, vor allem auch für besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmer (Menschen mit Behinderungen, ältere Menschen und Kinder), auf einem hohen Niveau zu gewährleisten
- Für die Verkehrsanlagen des Fußgängerverkehrs soll eine weitest gehende Barrierefreiheit angestrebt werden.
- Die Verkehrssicherheit im Kfz-Verkehr soll z.B. durch Verringerung der Konfliktpunkte, Vereinfachung der Verkehrsabläufe sowie leichte Begreifbarkeit und Orientierung optimiert werden.
- Defizite der Verkehrssicherheit im örtlichen Straßennetz sollen nach Möglichkeit präventiv beseitigt werden, so dass Verkehrsunfälle (Häufigkeit und Tragweite) weiterhin keinen Schwerpunkt darstellen.
- Knotenpunkte sollen hinsichtlich der Qualität des Verkehrsablaufs optimiert werden.



- Der Verkehrsablauf soll einer kontinuierlichen Qualitätssicherung unterzogen werden.

Städtebauliches Umfeld und Umwelt

- Bei der Gestaltung und beim Betrieb der Verkehrsanlagen sollen die Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe minimiert werden.
- Unverträgliche Durchgangsverkehre, insbesondere Ausweichfahrten schwerer LKW und Lastzüge können durch die Nutzung der Autobahnen BAB A 71 und BAB A 73 minimiert oder stark verhindert werden.
- Suchverkehre im Kfz-Verkehr sollen durch Einsatz von Kommunikations- und Informationssystemen reduziert werden.
- Stadtverträgliche Geschwindigkeitsniveaus im Haupt- und Nebennetz sollen konsequent durchgesetzt werden.
- Eine hohe Straßenraumqualität, attraktive öffentliche Plätze und Grünflächen sollen zu einer Stärkung der Urbanität, Kommunikation und Aufenthaltsqualität beitragen.



4. Konzept der Verkehrsentwicklungsplanung 2030

Im nachfolgenden Kapitel ist das Konzept der Verkehrsentwicklungsplanung 2030 ausführlich beschrieben. Es ist untergliedert in die Punkte:

- Straßennetz
- ÖPNV
- Ruhender Verkehr
- Fußgänger- und Radverkehr

Hierdurch wird eine eindeutige und begreifbare inhaltliche Abgrenzung vorgenommen. Die jeweils dazugehörigen Teilbereichsplanungen werden im Kapitel 6 detailliert erläutert.

4.1 Straßennetz

Die Kategorisierung des Straßennetzes nach RIN 2008 (vgl. Kapitel 2.1.4, Karte 8) hat auch im Prognosezeitraum Bestand.

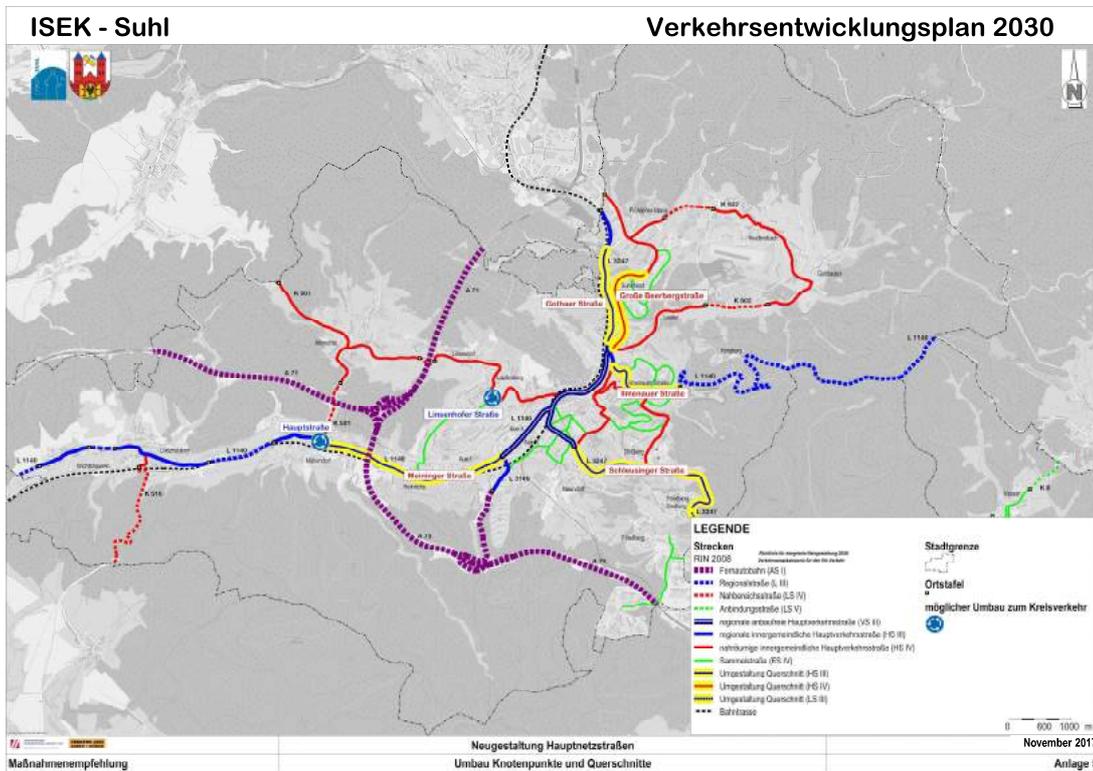
Straßenneubau ist mit Ausnahme von Standorterschließungen (z.B. B-Plan Lautenbergsattel) nicht erforderlich und auch nicht vorgesehen.

Schwerpunkte der künftigen Straßennetzgestaltung bilden im Straßenhauptnetz:

- die Aufrechterhaltung der vierstreifigen Straßenquerschnitte auf den Abschnitten Friedrich-König-Straße / Dr.-Theodor-Neubauer-Straße/ Würzburger Straße (Straßenkategorie VS III) mit Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit von bisher 60 km/h auf künftig 50 km/h und Anpassung der Signalisierung (Aufrechterhaltung der Grünen Welle)
- die Umgestaltung folgender Straßenabschnitte in eine zweistreifige Fahrbahn mit uneingeschränkten Abbiegemöglichkeiten und ggf. zusätzlichen Angeboten für den Radverkehr
 - Gothaer Straße ab Knoten Henneberger Haus bis Knoten Fröhlicher Mann
 - Ilmenauer Straße
 - Schleusinger Straße
 - Meininger Straße
 - Große Beerbergstraße

Konkrete Gestaltungsvorschläge sind in den Teilbereichsplanungen (vgl. Kapitel 6.1) dargestellt und erläutert.

- die Einrichtung von Kreisverkehren auf dem Lautenberg und in Mäbendorf (vgl. Karte 13, S. 47)

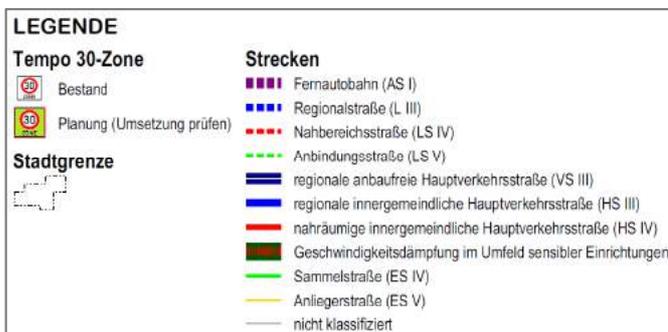
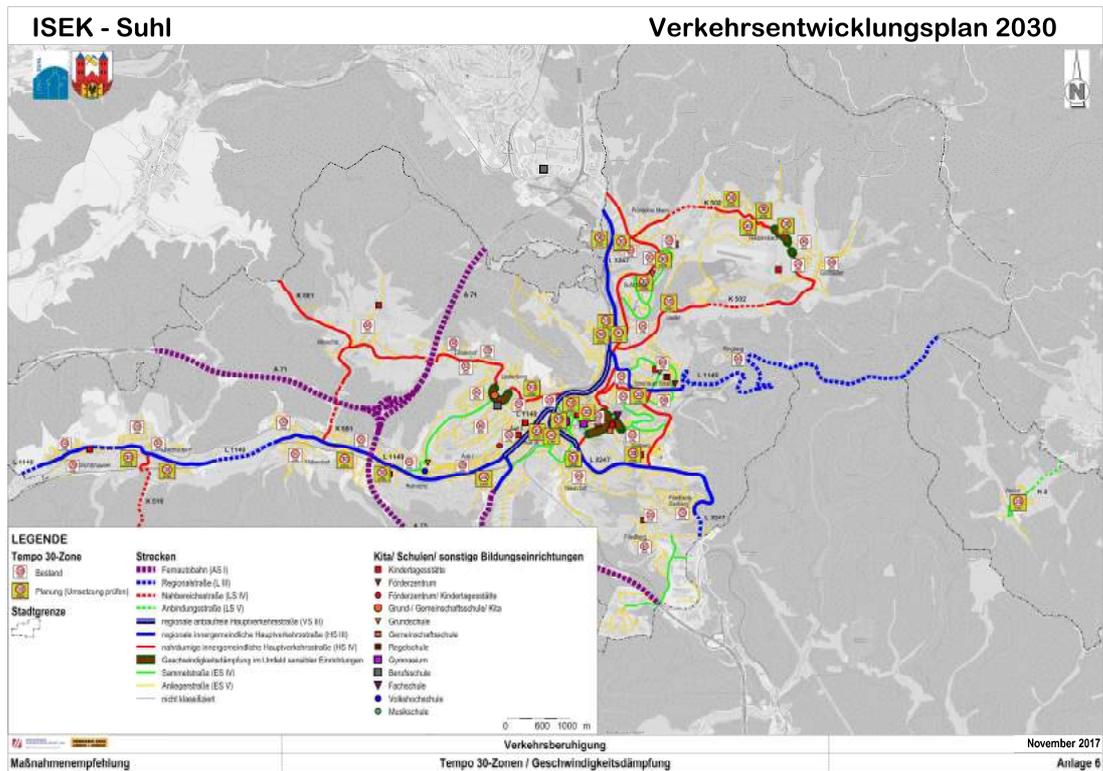


Karte 13: Neugestaltung Hauptnetzstraßen (vgl. Anlage 5)

Auf dem Straßennetz (Erschließungsnetz) sollen flächendeckend Tempo-30-Zonen zur Vereinheitlichung und besseren Begreifbarkeit der Verkehrsorganisation eingerichtet werden (vgl. Karte 14, S. 48).



Konzept der Verkehrsentwicklungsplanung 2030



Karte 14: Verkehrsberuhigung Erschließungsnetz (vgl. Anlage 6)



4.2 ÖPNV

Liniennetz

Das ÖPNV-Angebot in der Stadt Suhl setzt sich zusammen aus dem

- SPNV und dem
- StPNV mit
 - Bus-Regionalverkehr
 - Bus-Stadtverkehr

Im **Schienerpersonennahverkehr** besitzt die Stadt Suhl mit der Regionalexpress- Linie (RE) 7 im 2-Std-Takt Direktverbindungen zu den Oberzentren Landeshauptstadt Erfurt und Würzburg mit Anbindung an das ICE-Netz.

Mit der Regionalexpress-Linie RE 45 und der Linie STB 44 der Süd-Thüringen-Bahn (STB) Meiningen - Suhl - Erfurt wird das Angebot zur Landeshauptstadt zu einem unechten Stundentakt verdichtet.

Zusätzlich dazu bestehen wochentags mit der Süd-Thüringen-Bahn Linie STB 43 direkte Verbindungen von / nach Schmalkalden und Wernshausen (am Wochenende mit Umstieg in Zella-Mehlis) (vgl. Abbildung 11, S. 50).

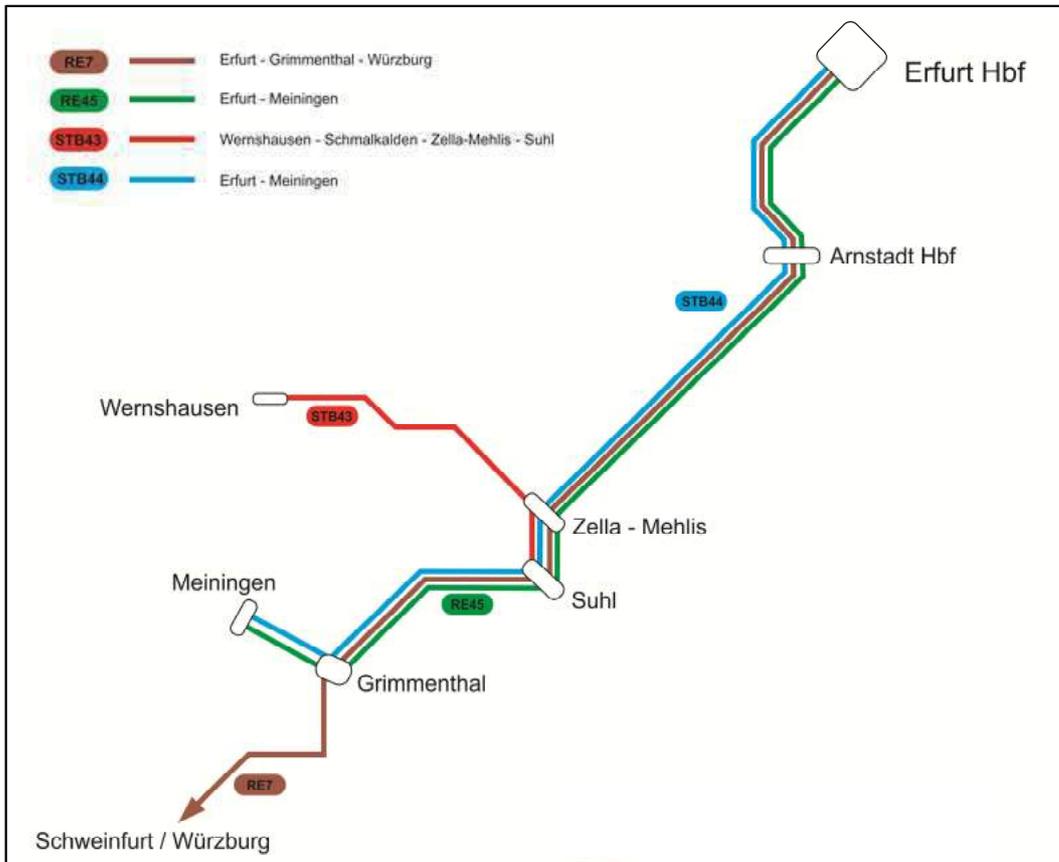


Abbildung 11: Liniennetzplan Schienenpersonennahverkehr

Dieses Angebot ist ausreichend und soll beibehalten werden. Die in der Vergangenheit vorgenommenen Ertüchtigungen im Schienennetz sichern auch eine angemessene Beförderungsgeschwindigkeit.

Bezüglich eines neuen touristischen Angebotes zeichnet sich die Wiederaufnahme des Zugbetriebes auf der historischen Strecke zwischen Suhl und Schleusingen (Friedbergbahn) ab. Entsprechende Vorarbeiten wurden durch die Interessengemeinschaft (IG) Friedbergbahn bereits durchgeführt. Denkbar wäre dann auch eine Verknüpfung mit der ebenfalls touristisch orientierten Rennsteigbahn (Schleusingen - Bahnhof Rennsteig - Ilmenau). Durch die Stadt Suhl sollte dieses Vorhaben aktiv unterstützt werden.

Durch den **Bus-Regionalverkehr** wird das Umland der Stadt Suhl erschlossen. Im Grundnetz bestehen Direktverbindungen zu den benachbarten Mittelzentren

- Hildburghausen (WerraBus Hildburghausen - Linie 200) mit Umsteigemöglichkeit in Schleusingen nach Sonneberg und zum Oberzentrum Coburg
- Ilmenau (IOV Omnibusverkehr GmbH Ilmenau - Linie 300)
- Meiningen (MBB Meininger Busbetriebs GmbH - Ringlinie 400)
- Schmalkalden/ Bad Salzungen (MBB - Linie 440) (vgl. Abbildung 12)

Die Linie 422 Suhl - Oberhof (MBB) ist neben der o. g. Linie 300 Bestandteil des touristischen Rennsteigbus-Angebotes, welches eine direkte Verbindung zur Rennsteigregion herstellt.

Ergänzend dazu bestehen Einzelangebote Richtung Masserberg (WerraBus - Linie 203), Themar (WerraBus - Linie 226), Steinbach-Hallenberg (MBB - Linie 457) und Schleusingerneundorf (WerraBus - Linie 809).



Abbildung 12: Liniennetzplan Bus-Regionalverkehr (Grundnetz)

Quelle: Bus und Bahn Thüringen e.V.

Dieses Angebot wird als ausreichend eingeschätzt. Mit Bus & Bahn Thüringen e. V. besteht ein Zusammenschluss der beteiligten Verkehrsbetriebe, durch den ggf. Veränderungen/ Ergänzungen im Angebot abgestimmt werden.



Der **Bus-Stadtverkehr** wird im Auftrag der Stadt Suhl von der SNG mbH betrieben und bezieht auch die Stadt Zella-Mehlis mit ein.

Das Liniennetz besteht aus 5 Grundlinien (20-/ 30-min-Takt)

- A1 Zentrum - K.-Marx-Straße - Döllberg - Zentrum
- B ZOB - Zentrum - (Suhl-Nord) - IG Nord - Zella-Mehlis und zurück
- C1 Zentrum - Lautenberg - Linsenhof - Albrechts - Simson und zurück
- C2 Zentrum - Heinrichs - Simson - (Wichtshausen) - Albrechts und zurück
- F Zentrum - Suhl-Nord und zurück

sowie 9 Ergänzungslinien (30-/ 60-min-Takt bzw. bedarfsorientiert)

- A2 Zentrum - Döllberg - K.-Marx-Straße - Zentrum
- A3 ZOB - Suhl-Mitte - Hufelandstraße - Markt und zurück (City-Linie)
- A4 Zentrum - Am Himmelreich und zurück
- D1 Zentrum - Lauter - Goldlauter - Große Beerbergstraße - Zentrum
- D2 Zentrum - Große Beerbergstraße - Goldlauter - Lauter - Zentrum
- E Zentrum - Suhl Neundorf und zurück
- G ZOB - Zentrum - Friedberg und zurück
- H Friedberg - K.-Marx-Straße - IG Nord und zurück
- K Zentrum - Ringberg - Schmiedefeld - Vesser und zurück

und erschließt das Stadtgebiet von Suhl mit allen Wohngebieten und Ortsteilen (vgl. Abbildung 13, S. 53).



Abbildung 13: Liniennetzplan Bus-Stadtverkehr

Quelle: SNG mbH Suhl/ Zella-Mehlis: Liniennetzplan.



Das gegenwärtige Angebot im **Bus-Stadtverkehr** soll auch künftig grundsätzlich beibehalten werden. Insbesondere das Rendezvoussystem an der Haltestelle Zentrum bildet den Eckpfeiler für eine hohe Angebots- und Beförderungsqualität

Vor dem Hintergrund wirtschaftlicher Aspekte sollten schwerpunktmäßig jedoch folgende Anpassungen geprüft werden:

Suhl-Nord

Das WG Suhl-Nord wird gegenwärtig von 5 Stadtbuslinien (B, D1, D2, F, H) bedient. Die geplante Umstrukturierung von einem WG zu einem GE erfordert perspektivisch eine Anpassung dieses Angebotes mit Konzentration auf den Berufsverkehr.

Ilmenauer Straße

Das WG Ilmenauer Straße wird gegenwärtig von 6 Stadtbuslinien (A1, A2, A3, A4, H, K) erschlossen. Eine Optimierung dieses Angebotes ist anzustreben, wobei insbesondere auch die Carl-Fiedler-Straße mit einbezogen werden sollte.

Haltestellen

Schwerpunkte im Haltestellennetz des ÖPNV bilden die Verknüpfungspunkte.

Am Verknüpfungspunkt Bahnhof/ ZOB Kommerstraße bestehen Umsteigemöglichkeiten zwischen dem SPNV und dem StPNV. Darüber hinaus stehen für den Individualverkehr (Park + Ride, Kiss + Ride, Bike + Ride) Angebote zur Verfügung, die jedoch in ihrer Kapazität sehr eingeschränkt sind und in keiner Weise den Anforderungen genügen. Hinsichtlich der Gestaltung dieses Verknüpfungspunktes sind ebenfalls Abstriche zu machen. Insbesondere die Fußwegeverbindung zwischen Bahnhof und ZOB ist für Umsteiger unattraktiv, da keine eindeutige und verkehrssichere Fußgängerführung (Querung Bahnhofstraße) und keine barrierefreie Ausstattung vorhanden sind. Lediglich am Bahnhof sind die beiden Bahnsteige barrierefrei über Fahrstühle erreichbar.

Vor diesem Hintergrund bestehen bereits konkrete Vorstellungen zur Umgestaltung. Die Planungen dazu sind schon so weit gediehen, dass unter der Voraussetzung einer entsprechenden Fördermittelbereitstellung von einer kurzfristigen Realisierung ausgegangen werden kann. Eine Beschreibung dieser Maßnahme ist als Teilbereichsplanung im Kapitel 6.5 enthalten.

Am Verknüpfungspunkt Zentrum (Friedrich-König-Straße) befindet sich die zentrale Haltestelle des Bus-Stadtverkehrs mit dem höchsten Fahrgastaufkommen (rd. 9.000 Fahrgäste/ Tag = 50 % Anteil vom

Gesamtaufkommen). Hier bestehen Umsteigemöglichkeiten zwischen allen Stadtlinien (außer Linie H). Dabei sind die Grundlinien im Rendezvous-System miteinander verknüpft.

Als barrierefreie Ausstattung ist lediglich eine Fahrgast-Informationsanlage mit akustischer Ansage vorhanden. Das bestehende Blindenleitsystem entspricht nicht der aktuellen Bussteiganordnung und ist unwirksam. Eine barrierefreie Gestaltung der Ein-/ Ausstiegsbereiche existiert nicht.

Eine barrierefreie Umgestaltung ist vorrangig erforderlich, um der Bedeutung dieses Verknüpfungspunktes Rechnung zu tragen.

In Suhl sind 186 Haltestellen für den Bus-Stadtverkehr vorhanden, die flächendeckend über das gesamte Stadtgebiet verteilt sind und einen dichten Erschließungsgrad sichern (vgl. Abbildung 14). Vereinzelt Lücken im Haltestellennetz resultieren daraus, dass sich dort keine relevanten Ziele befinden.

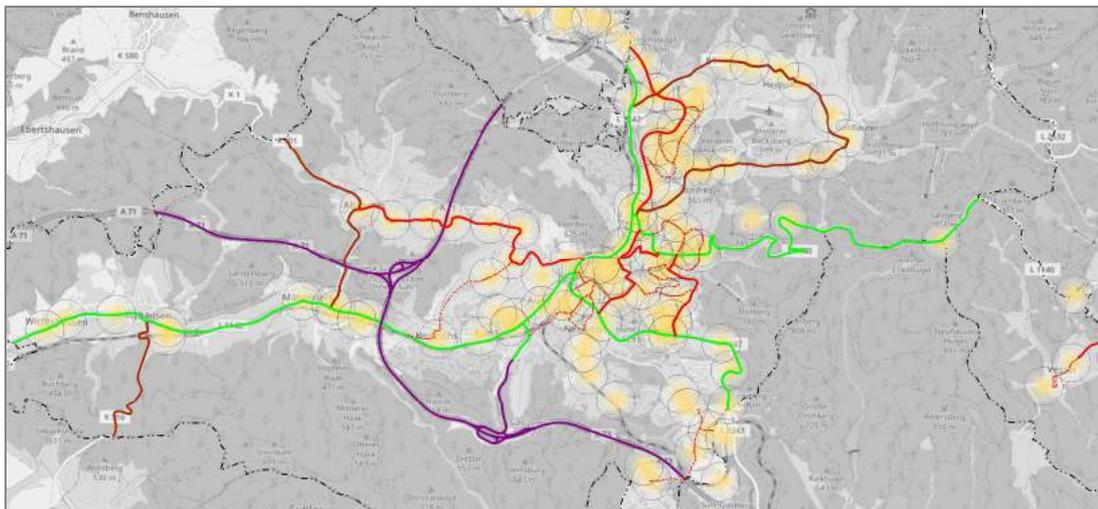


Abbildung 14: Haltestellennetz Bus-Stadtverkehr (Einzugsbereich 300 m)

Einzelne Haltestellen werden auch vom Bus-Regionalverkehr mit genutzt. Deren Ausstattung lässt jedoch überwiegend zu wünschen übrig.

So sind davon nur 44 % mit einer Wartehalle, 15 % barrierefrei und 5 % mit einem Blindenleitsystem ausgerüstet.

Entsprechend der stadtstrukturellen Entwicklung ist dieses Haltestellennetz auch für die Zukunft bestimmend. Hinsichtlich der Ausstattung mit Wartehallen und barrierefreier Gestaltung sind Prioritäten festzulegen und in Abhängigkeit von der Finanzierung umzusetzen. Dabei sollte auf ein einheitliches Erscheinungsbild besonderer Wert gelegt werden.

Der Einsatz von Elektrobussen mit entsprechender Ladeinfrastruktur ist in Vorbereitung. Die Suhler Hauptlinien (A 1 und A 2) könnten mit 3 E-Bussen und damit schon in absehbarer Zeit umweltfreundlich betrieben werden mit entsprechender Ladeinfrastruktur.



4.3 Ruhender Verkehr

Für das Parken (ruhender Verkehr) stellt sich die Frage der mittel- bis langfristigen Verkehrsentwicklung bis 2030 schwerpunktmäßig in der Innenstadt.

Hier treffen die Nutzeransprüche von Anwohner, Kunden und Besuchern sowie Beschäftigten konzentriert aufeinander. Sie überlagern sich räumlich wie zeitlich. Es kommt zu Interessenkonflikten, die es mit einem sinnvollen Parkraummanagement (Angebot, Bewirtschaftung, Information) weitgehend zu beseitigen gilt.

Kern des Parkraummanagements ist die Parkraumbewirtschaftung der Stellplätze im öffentlichen Verkehrsraum durch die Kommune.

Da nicht alle Parkraumbedürfnisse der unterschiedlichen Nutzergruppen im näheren Umfeld der jeweiligen Ziele erfüllt werden können, ist eine Parkraumbewirtschaftung unverzichtbar.

Die Möglichkeiten der regelkonformen Steuerung der Parkraumnachfrage durch insbesondere Parkdauerbeschränkung, Parkgebühren, Bewohnerparken, müssen sich im Interesse einer vitalen Innenstadt an der folgenden Prioritätenfolge orientieren

1. Bewohner und Menschen mit Behinderungen
2. Wirtschaftsverkehr
3. Kunden und Besucher
4. Berufspendler

Das Bewohnerparken wird, soweit nicht auf privatem Grund und Boden zu realisieren, mit der Straßenverkehrsordnung- (StVO) konformen Einrichtung von Bewohnerparkzonen möglichst im unmittelbaren Umfeld der Wohnung (ca. 200 m) unterstützt.

Der im öffentlichen Verkehrsraum zu berücksichtigende Wirtschaftsverkehr muss hinsichtlich der Anforderungen des Ladens und Liefers angemessenen Spielraum erhalten.

Für die Gewerbetreibenden besteht die Möglichkeit der Ausnahmegenehmigung von allgemeinen Bewirtschaftungsmaßnahmen (u. a. Gebührenpflicht, Parkdauer). Im Interesse des effektiven Umgangs mit der begrenzten Anzahl Stellplätze im öffentlichen Verkehrsraum sind diese restriktiv zu erteilen.



Das im öffentlichen Verkehrsraum kleinräumig begrenzt zur Verfügung stehende Parkraumangebot wird zugunsten der Mehrfachnutzung durch insbesondere Kunden und Besucher in der zulässigen Parkdauer, vorzugsweise gebührenpflichtig, beschränkt.

Beschäftigten, die alternativlos auf die tägliche Pkw-Nutzung angewiesen sind, kann bei längerer Parkdauer auch ein etwas längerer Fußweg zugemutet werden.

Auch für Berufspendler sind für das Parken in Randlage der Innenstadt moderate Parkgebühren (z. B. ermäßigtes Monatsticket) vermittelbar.

Die Akzeptanz des grundsätzlich bewirtschafteten Parkraumangebotes in der Innenstadt wird maßgeblich bestimmt von

- der ausreichenden Menge (Kapazität),
- der Erreichbarkeit im Straßennetz und in Hinblick auf die Nähe zu Ziel (zu Fuß),
- der Kenntnis, Begreifbarkeit und der damit möglichst klaren einfachen Struktur der abgestuften Bewirtschaftung.

In der Suhler Innenstadt steht ausreichend Parkraum zur Verfügung.

Begrenzte Auslastungsgrade der Parkhäuser sind der wesentliche Beleg dafür.

Das Gros der Autofahrer ist bestrebt bis unmittelbar an sein Ziel heranzufahren und will möglichst einen freien Parkplatz ohne Einschränkungen vorfinden. Allein mit diesem Anspruch bewertet, muss die Parkraumsituation in jedem Fall subjektiv ein negatives Zeugnis erhalten. Insofern kommt der aktiven kommunalpolitisch abgesicherten Vermarktung der verkehrlichen Erreichbarkeit mit den Parkraumangeboten und deren Bewirtschaftung eine große Bedeutung zu (positives Image).

Von den erfassten rund 5.000 Stellplätzen sind rund 4.000 öffentlich zugänglich (incl. Kundenparkplätze Supermarkt), rund 1.600 sind in den 6 Parkhäusern konzentriert, neu hinzugekommen ist die Tiefgarage Haus der Wirtschaft mit 80 Stellplätzen (vgl. Abbildung 15 und Abbildung 16, S. 58).

Konzept der Verkehrsentwicklungsplanung 2030

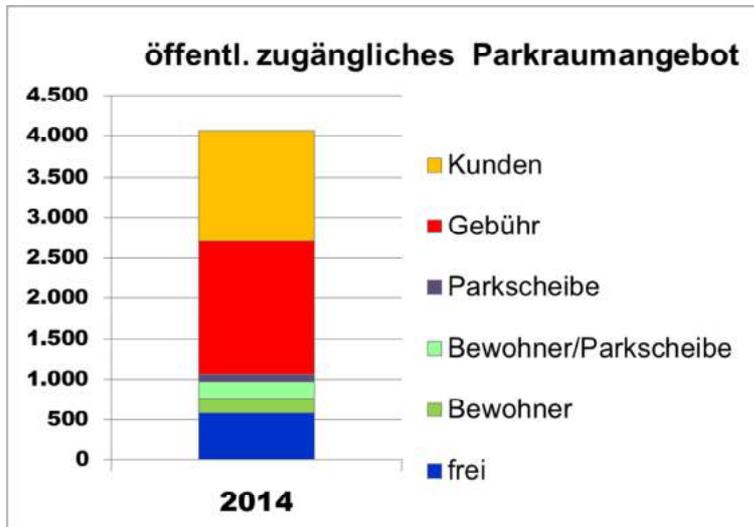


Abbildung 15: Parkraumangebot - Innenstadt

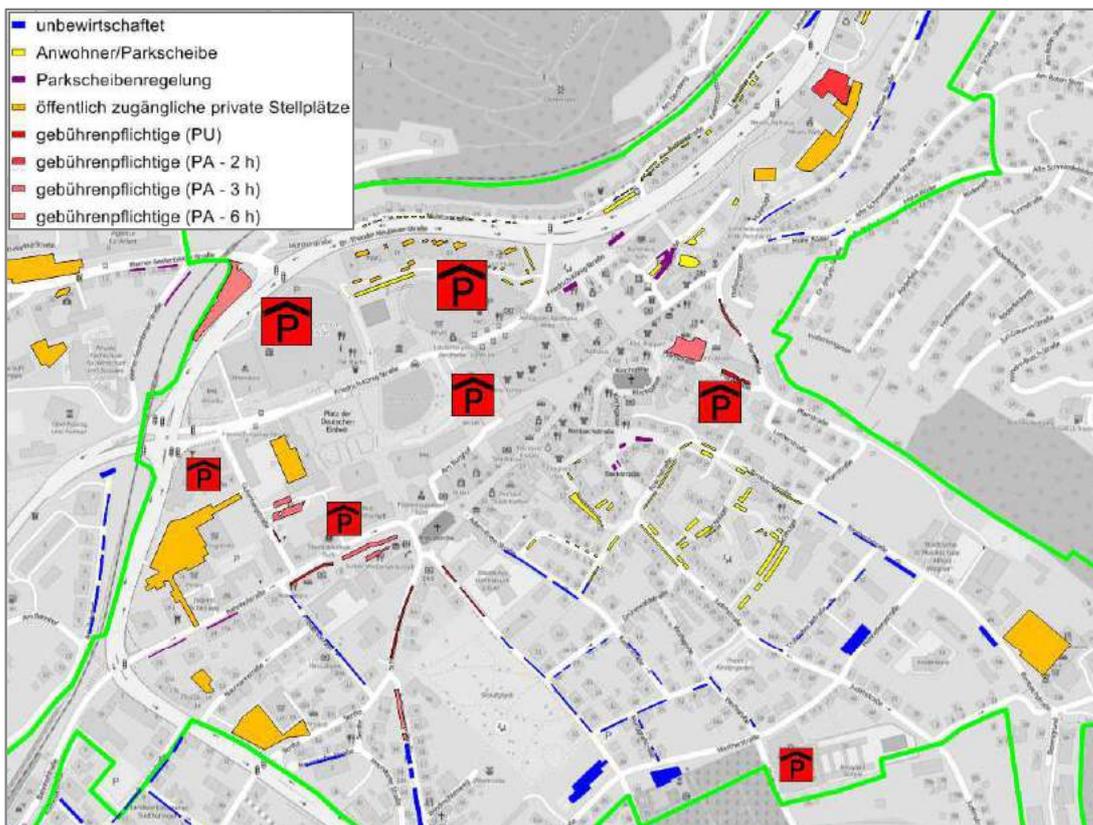


Abbildung 16: Parkraumangebot – Innenstadt

In der Suhler Innenstadt stehen in fußläufiger Entfernung zum Geschäftsbereich noch nicht bewirtschaftete Stellplätze zur Verfügung.

Wer zuerst kommt, kann kostenfrei den ganzen Tag dort parken (z.B. Straße der Opfer des Faschismus, Adam-Riese-Straße, Friedensstraße). Kostenfreie, nicht bewirtschaftete Stellplätze mit hoher Lagegunst ziehen potenziell Parksuchverkehr an. Die Einbindung in die flächendeckende Bewirtschaftung muss geprüft werden.

Für die Anwohner gibt es in der Innenstadt mehrere Bewohnerparkzonen, die sich grundsätzlich bewährt haben (vgl. Abbildung 17). Eine regelmäßige Überprüfung und erforderlichenfalls Anpassung gehört zum Tagesgeschäft der zuständigen Behörde.



Abbildung 17: Bewohnerparkzonen - Innenstadt

Eine sinnvolle Mischnutzung in Bewohnerparkzonen (Bewohner und Kurzparken) sichert zeitlich versetzt die Mehrfachnutzung der vorhandenen Stellplätze durch Kunden/ Besucher.

Ein Großteil der Stellplätze der Innenstadt (incl. in den Parkhäusern) befindet sich auf privatem Grund und Boden und entzieht sich der kommunalen Parkraumbewirtschaftung.

Ungeachtet dessen orientiert sich der private Parkhausbetreiber an der Nachfrage unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten (vgl. Abbildung 18, S. 60).

Die Parkgebühren im Parkhaus Am Rathaus wurden auf eine Tagesparkgebühr von 2 € auf ein nutzerfreundlicheres Maß reduziert.

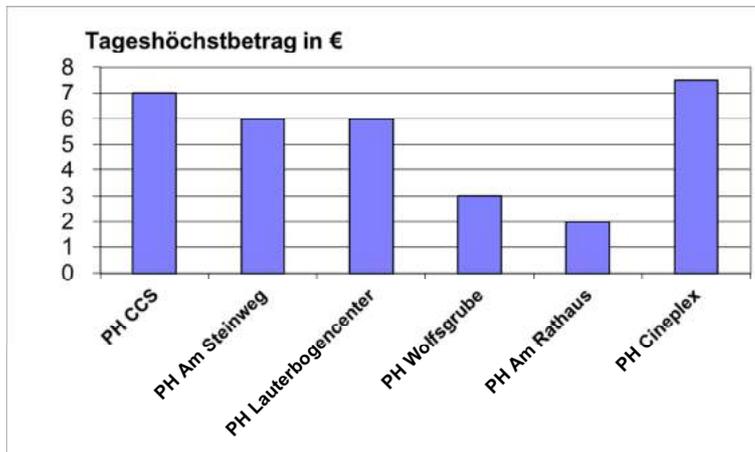


Abbildung 18: maximale Tagesparkgebühr - Parkhäuser

Eine gezielte Abstimmung der kommunalen Parkraumbewirtschaftung mit den privaten Parkhausbetreibern sollte zwingend bzw. regelmäßig erfolgen.

Die rechtlich-organisatorische Trennung Parkhausbetreiber und Gewerbermanagement erschwert eine kommunale Abstimmung, schließt diese aber nicht aus.

Kurzparken wird anteilig gebührenfrei durch Parkscheibenregelung sowie Gebührenpflicht (Parkscheinautomat/ Parkuhr) gesteuert.

Das kostenfreie, hinsichtlich Parkdauer mittels Parkscheibe bewirtschaftete Parken bedarf auch für sich genommen einer kommunalen Überwachung. Insofern wird u. a. nicht zuletzt auch angesichts der angespannten Haushaltslage die Umwandlung in das gebührenpflichtige Parken erörtert.

Parkdauerbeschränkung - in Suhl sehr kleinteilig gestaffelt (0,5 ... 1 ... 1,5 ... 2 ... 2,5 ... 3 ... 6 h) - begünstigt ein „Stellplatzhüpfen“ und erzeugt somit unnötig Verkehr über kurze Distanzen, die alternativ auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewältigt werden können.

Die Parkuhren werden planmäßig durch Parkscheinautomaten ersetzt, wodurch sich eine flexiblere Bewirtschaftung ermöglicht.

Die kommunale Erhebung von Parkgebühren wird in Suhl mit einer maximalen Parkdauer verknüpft (vgl. Abbildung 19).

An den Parkscheinautomaten wird unterschieden nach Lagegunst in zwei Zonen A und B. Der Parkplatz Neues Rathaus hat mit seiner Lage und Nutzung eine gewisse Sonderstellung.

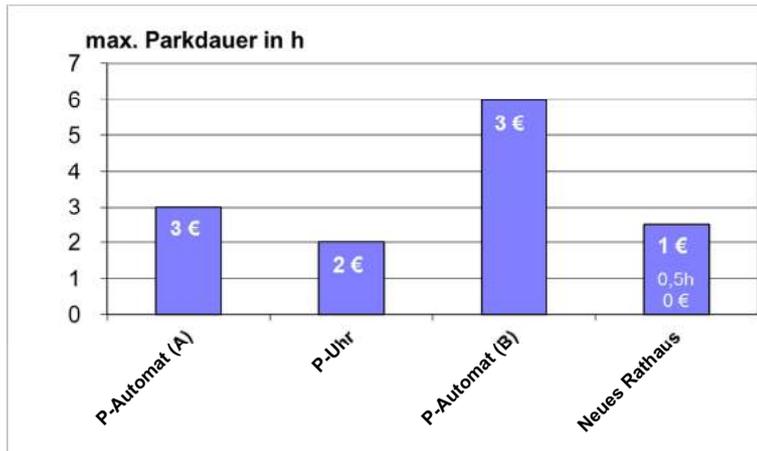


Abbildung 19: Gebührenerhebung - kommunale Bewirtschaftung

Kurzparken kann auch durch eine zeitlich progressiv gestaffelte Gebührenhöhe geregelt werden, ohne maximale Parkdauerbegrenzung.

Eingeordnet in die Parkgebühren der privaten Anbieter zeigt sich ein wenig übersichtliches Bild der Gebührenstaffelung (vgl. Abbildung 20).

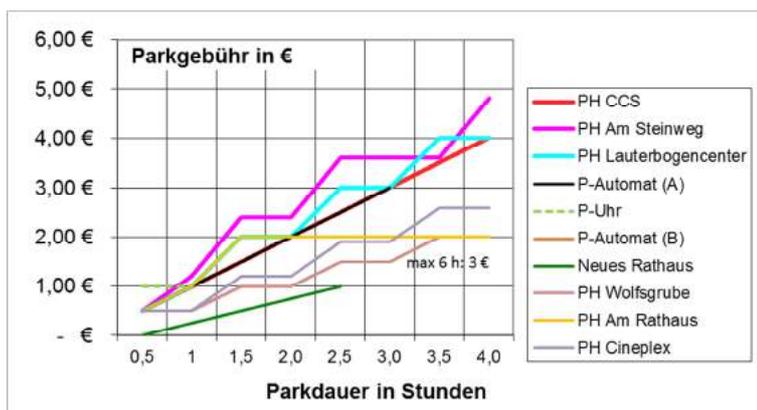


Abbildung 20: Parkgebühren

Der allgemeine fachplanerische Grundsatz, dass Parken im Umfeld von Parkhäusern (öffentlicher Verkehrsraum) teurer sein sollte, ist in Suhl nicht realisiert.

Die neue Parkgebührenordnung aus dem Jahr 2015 legt zunächst einmal für die nächsten Jahre die aktuelle Parkgebührenhöhe und Staffelung fest.

Derzeit besteht ein gewachsenes funktionierendes Parkraummanagement (u. a. wachsende Entfernung von Zentrum - längere Parkdauer, geringere Gebühren).

Eine schrittweise Optimierung der Bewirtschaftung sollte in den nächsten Jahren angestrebt werden.

Die Ein- und Ausfahrten reihen sich entlang der L 3247 in relativ kurzer Abfolge auf (vgl. Abbildung 21).



Abbildung 21: Prinzip der Kfz-Erschließung - Innenstadt

Parkplatzsuchverkehr stellt in Suhl kein Problem dar - die statische Wegweisung erscheint ausreichend hilfreich, der Anfahrt zu den einzelnen Stellplätzen folgt (teilweise) der Logik der Einbahnstraßen (auch zugunsten der Verkehrssicherheit) (vgl. Abbildung 22, S. 63).

Erschließungsschleifen im dichten Einbahnstraßennetz haben sich bewährt. Sie führen zu den einzelnen Stellplätzen z. T. durch Einbahnstraßen, konflikträchtiges Wenden entfällt.

Die Möglichkeit der unterstützenden Kennzeichnung der Parkzonen sollte geprüft werden.

Die fußläufige Erreichbarkeit der Innenstadt von den Zentrumsarkplätzen ist in zumutbarer Entfernung angemessen gewährleistet.

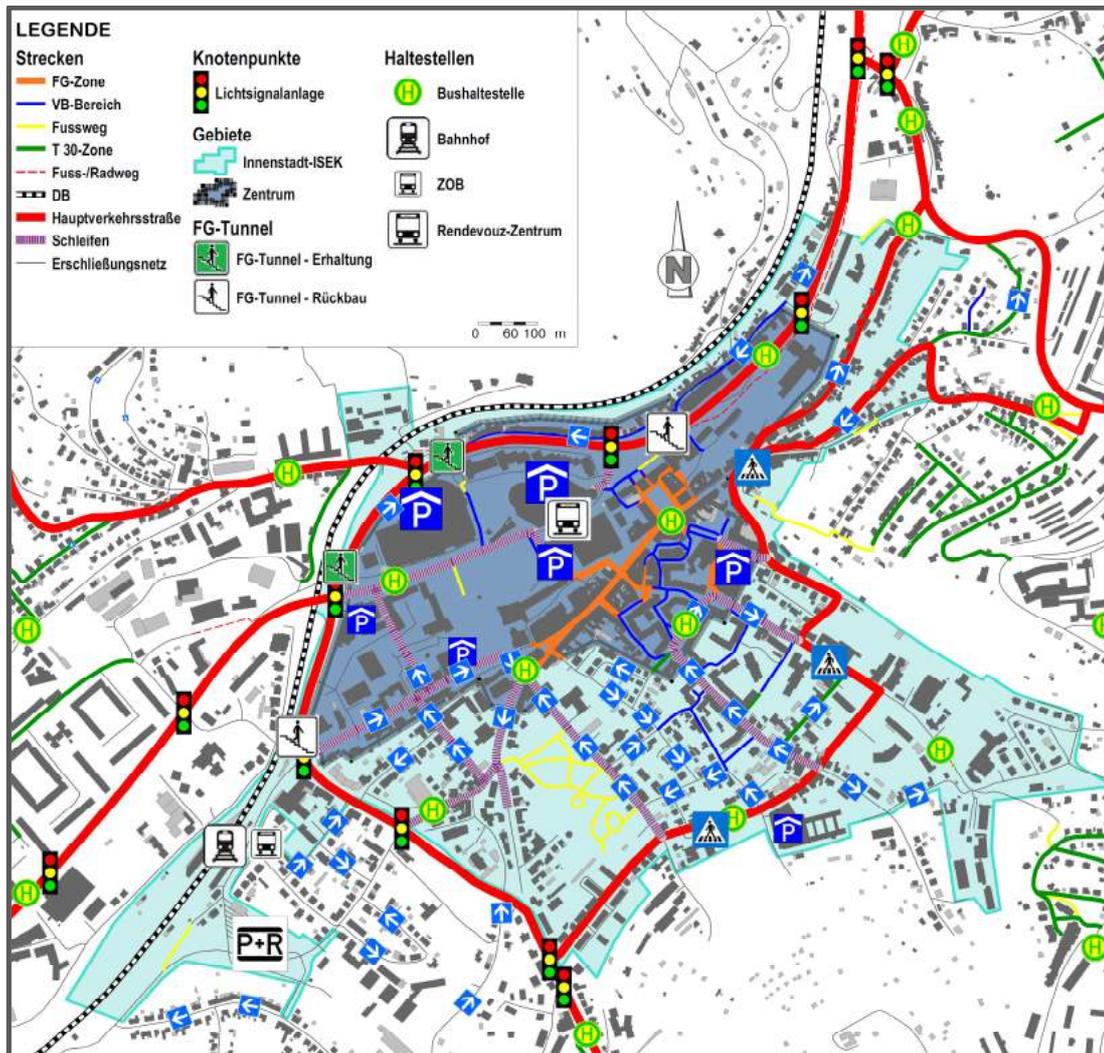


Abbildung 22: verkehrliche Anbindung und Erschließung der Innenstadt

Bei der Ordnung des ruhenden Verkehrs in der Innenstadt sind zwingend die wechselseitigen Abhängigkeiten zur verkehrlichen Erreichbarkeit mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu beachten.

Verbesserte Chancen der Querung der L 3247 Ortsdurchfahrt eröffnen die Chance für einen Teil der Zentrumsbesucher den Pkw am Ausgangsort der Fahrt stehen zu lassen.



Die bestehende Organisation der Rendezvous-Haltestelle in der Friedrich-König-Straße bevorzugen den öffentlichen Busverkehr und verkörpert zugleich eine Abgrenzung der Erschließungsbereiche für den allgemeinen Kfz-Verkehr. Eine weitere fahrgastfreundliche Aufwertung dieser Haltestelle ist voranzutreiben.

Die Bewertung der verkehrlichen Erreichbarkeit der Innenstadt sollte deutlich verbessert werden.

Sowohl im Internet als auch durch aussagekräftige Informationen für EW und besonders Besucher der Stadt gilt es auf die sehr gute Ausstattung aufmerksam zu machen. In vielen Städten sind entsprechend Flyer im Einsatz, die für Suhl als Anregung genutzt werden können.

Image und Marketing der Erreichbarkeit der Innenstadt sind verbesserungswürdig (Internetauftritt und Flyer).

Handyparken wirbt u. a. mit minutengenauer Abrechnung, die auch durch Parkscheinautomaten (bei entsprechender Umrüstung bzw. planmäßiger Erneuerung und Ersatz der Parkuhren) angeboten werden kann.

Gebühreneinnahmen sowie die Stellplatzablöseeinnahmen sollten für die Refinanzierung der mit der Parkraumbewirtschaftung verbundenen Kosten zur Verfügung stehen.

Demografischer Wandel erfordert größeres Augenmerk auf die Belange älterer Bürger auch beim Parken (Stellplatzmaße, barrierefreier Zugang).

Parken in dicht besiedelten Wohngebieten

Das Angebot ist weitgehend ausreichend, z.T. bewirtschaftet.

Angepasstes Bewohnerparken mit integriertem Kurzzeitparken funktioniert.

Bei tatsächlichen Problemen infolge konkurrierender Nutzung gilt es regelnd einzugreifen.

Das Parken im Bereich Döllberg/ Klinikum ist ein Brennpunkt.

Der Bereich Aue II bedarf mittelfristig einer Flächenerweiterung des Angebotes.

Im Wohnumfeld der Plattenbausiedlungen sollte bei Bedarf die Nachrüstung mit Stellplätzen angesichts von Rückbaumaßnahmen in Verantwortung der Wohnungseigentümer möglich sein.



Verknüpfungspunkt Bahnhofstraße + Reisebusse

Das Angebot P + R am Verknüpfungspunkt Bahnhof/ Busbahnhof stellt für Suhl ein wichtiges Vorhaben dar (vgl. Kapitel 6.5, S. 88).

Das Areal sollte neben anderen Standards die Funktion des Abstellens der Reisebusse aufnehmen.

Die Reisebusabfertigung sollte dem Prinzip folgen, unmittelbar zentrumsnah das Aussteigen anzubieten (neben Haltestelle Zentrum in der Friedrich-König-Straße) sowie während des Aufenthaltes die Busse in einem Bereitstellungsraum zu parken um diese dann für die planmäßige Abfahrt mit ausreichend Karenzzeit nach Möglichkeit wieder am Standort des Ausstiegs zu platzieren. Die relativ zeitnah anstehende Sanierung der Friedrich-König-Straße bietet die Chance und Herausforderung nachhaltig eine zukunftsorientierte Lösung zu entwickeln.

Straßenmarkt Heinrichs

Das Beispiel Straßenmarkt Heinrichs zeigt, dass nicht alle Wünsche in befriedigender Weise umgesetzt werden können. Voraussetzung für eine gut funktionierende Lösung ist eine solide fachliche Planung und Kommunikation von Funktion und Gestaltung in deren sehr wichtigen Einheit mit allen zu Beteiligten im Vorfeld der Umsetzung - eine nachträgliche Korrektur ist zumindest problematisch.

Die Teilbereichsplanung Kapitel 6.4 S. 86 zeigt den fachlichen Standpunkt.

Die Bus-Haltestelle sitzt an der richtigen Stelle. Parken ist in sehr kurzer Entfernung möglich. Parken in der schmalen Fahrgasse (Parkscheibe 30 min) sollte mit Verweis auf die bestehende Alternative unterbunden werden. Eine Verlagerung des allgemeinen Kfz-Verkehrs (versenkbare Poller für den Bus; Teileinziehung der Verkehrsfläche) wird als eine überzogene Maßnahme, vernunftorientiertes Verkehrsverhalten unterstellt, abgelehnt.



4.4 Fußgänger- und Radverkehr

Seit 1990 und insbesondere in Umsetzung des VEP 1994 wurde die Verkehrsorganisation laufend den Bedürfnissen angepasst.

Für den Radverkehr wurden Organisationsformen gefunden, Radwege geschaffen. Besonders hervorzuheben ist der Haseltalradweg vom Zentrum bis Wichtshausen und der Radweg nach Albrechts.

Zwar spielt der Fahrradverkehr in Suhl gegenwärtig keine „dominierende Rolle“, er hat allerdings in den letzten Jahren stetig zugenommen. Er wird durch die Entwicklung der Pedelecs, durch das gestiegene Umwelt- und Gesundheitsbewusstsein sowie durch steigende Kosten für den motorisierten Verkehr weiter zunehmen.

Die Verkehrsunfalljahresstatistik (vgl. Kapitel 2.1.5) weist eine deutliche Zunahme bei den Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Radfahrern, aber auch bei Alleinunfällen auf. Hauptunfallursachen sind Vorrang-/Vorfahrtsfehler sowie Fehler beim Überholen.

Es gilt bauliche Defizite zu analysieren und diese im Zuge der Optimierung der Straßenquerschnitte zu beseitigen:

- sichere Führung im Längsverkehr
- sichere Querungsmöglichkeiten
- Fortführung des Haseltalradweges Richtung Zella-Mehlis, insbesondere Verbesserung des Abschnittes Harzgasse bis Gesenkschmiede
- verbesserte Anbindung des GE Friedberg und Anschluss nach Schleusingen
- Schaffung komfortabler Fahrradabstellanlagen im Zentrum und am Bahnhof
- Radverkehr in Gegenrichtung in Einbahnstraßen prüfen
- bauliche Verbesserung der vorhandenen Rad- bzw. Geh-/ Radwege, der die Oberflächen, den seitlichen Bewuchs und die Bordabsenker betreffen

Für die Fußgänger werden insbesondere in Innenstadtbereichen deutliche Verbesserungen erzielt. Hier sind die Fußwege sicher geworden, die Wegweisung ist vorbildlich.

Die Unfälle mit Beteiligung von Fußgängern haben abgenommen. Die Schulwege sind sicherer geworden. 2015 wurden keine Schulwegunfälle registriert. Dabei sind die erstellten Schulwegpläne ein wichtiger Beitrag zur Sicherheit auf dem Schulweg. Trotzdem stellt das falsche Verhalten der Fußgänger sowie das Verhalten gegenüber Fußgängern eine Hauptunfallursache dar.



Die L 3247 stellt als Verkehrsanlage eine scheinbar unüberwindliche Barriere dar. Die Fußgängertunnel Bahnhofstraße, Viadukt, Werner-Seelenbinder-Straße und Friedrich-König-Straße sind eine sichere Querungsart, sollten zukünftig jedoch durch plangleiche Querungsstellen im Schutze der LSA abgelöst werden.

Ziel aller Veränderungen muss ein barrierefreies Fußgänger- und Wegesystem sein.

Im Ortsteil Goldlauter bestehen deutliche Gefahrenpunkte für die Fußgänger. In der Zellaer Straße fehlt eine sichere Fußgängerquerung, in der Engstelle der Suhler Straße Höhe Hausnummer 68 fehlt ein sicherer Gehweg.

In den Teilbereichsplanungen (vgl. Kapitel 6.1 bis 6.6) werden Lösungsansätze präsentiert die insbesondere den Fußgänger- und Radverkehr zukünftig besser berücksichtigen.

Generell besteht die Zielstellung abseits der Hauptverkehrsstraßen zur Verkehrsberuhigung Tempo 30-Zonen einzurichten.

Radverkehr im Gegenverkehr in Einbahnstraßen

In der Stadt Suhl wurden die Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung geprüft.

Eine generelle, allgemeingültige Verfahrensweise für die Nutzung der Einbahnstraßen in Gegenverkehr für die Radfahrer gibt es nicht. Die wichtigsten Gründe hierfür sind:

Die notwendige Breite von 3,50 m ist nicht durchgängig vorhanden.

Der Parkdruck ist in diesen Bereichen so hoch und alternativlos, dass der Wegfall oder auch eine Reduzierung der Parkflächen mehr Nachteile als Vorteile (Radverkehrsverbesserung) bringt.

Auch die Aufhebung der Einbahnstraße für den Fahrzeugverkehr stellt keine Alternative dar.

Es ist generell eine Einzelfallprüfung erforderlich. Grundlage bilden in jedem Fall die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) bzgl. der Mindestmaße und der Voraussetzungen für benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen. In einem ersten Schritt sind Einbahnstraßen, die für den Radverkehr in Gegenrichtung interessant sind, geprüft worden. Die Prüfung erfolgte je durch einen Vertreter der Verkehrsbehörde, des Baulastträgers und der Planung und wird noch weitergeführt. Folgende Zuordnungen sind vorgenommen worden:



Judithstraße - Roschstraße - Rimbachstraße

Einbahnstraßensystem bleibt sowohl für Fahrzeuge als auch für den Radverkehr bestehen!

Erläuterung:

1. Variante:

Wird das Parken am Straßenrand aufgegeben und die Straße für den Zweirichtungsverkehr freigegeben, sind die vorhandenen Längsstellflächen aufgrund des hohen Parkdrucks nicht vollständig aufzugeben. Ein blockweiser Wechsel von drei bis vier Stellflächen für das Parken am Straßenrand und einem anschließenden Ausweichblock von 20 m bis 30 m bringen den Zweirichtungsverkehr und das Parken in Einklang.

- Damit fallen etwa 75 % der Stellflächen weg, was bei diesem hohen Parkdruck im Wohngebiet nicht zu empfehlen ist!

2. Variante:

Wird ausschließlich dem Radverkehr das Fahren in Gegenrichtung auf der Fahrbahn freigegeben, muss eine Trennung des Radverkehrs zum fließenden Verkehr über einen 2 m bis 2,40 m breiten Radfahrstreifen erfolgen. In diesem Fall fällt das Parken am Straßenrand vollkommen weg.

- Der Wegfall aller Stellflächen am Straßenrand ist praktisch nicht realisierbar!

Gothaer Straße (zwischen Pfarrstraße und Ilmenauer Straße)

Einbahnstraßensystem bleibt sowohl für Fahrzeuge als auch für den Radverkehr bestehen!

Erläuterung:

- Das Befahren der Fahrbahn in Gegenrichtung für den Radfahrer ist aufgrund der geringen Breite keine Alternative, da ein aneinander Vorbeifahren, vor allem bei Lkws, nicht möglich ist.
- Die Freigabe des Gehweges für den Zweirichtungsverkehr ist nicht zu empfehlen. Zum einen entspricht die gemessene Breite von 2,10 m dem breitesten Wert, einige Meter weiter verringert sich dessen Breite erheblich. Zum anderen befindet sich parallel zu der Gothaer Straße ein freigegebener Radweg.

Bahnhofstraße

Einbahnstraßensystem bleibt für Fahrzeuge bestehen und das Radfahren in Gegenrichtung der Einbahnstraße ist auf dem Gehweg zu ermöglichen!

Erläuterung:

Die Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung ist für den Radfahrer auf dem Gehweg möglich, dessen Breite von 3,70 m einen Begegnungsverkehr zulässt.

Für die Umsetzung dieser Lösung ist zunächst die Klärung der Weiterführung der Radfahrer an der Kreuzung zur Dr. Theodor-Neubauer-Straße sicherzustellen.

- Richtung Süden ist bereits zum jetzigen Zeitpunkt eine Anbindung an einen gemeinsamen Fußgänger- und Radweg vorhanden.
- Richtung Norden existiert ein Radweg, welcher für den Zweirichtungsverkehr von Radfahrern zu beschildern ist. Mit einer Breite von 2,50 m (inkl. 0,5 m Sicherheitsstreifen) ist dieses Vorhaben umsetzbar, jedoch noch abzustimmen.
- Richtung Westen: Fußgängertunnel vorhanden (nicht barrierefrei); Wird in Zukunft der Fußgänger ebenerdig über die Kreuzung geführt und damit in das Lichtsignalprogramm der Kreuzung eingebunden, ist der Radverkehr ebenso in dieser Verkehrsführung zu berücksichtigen. Somit wird eine direkte Anbindung an den Bahnhof geschaffen.

Auf dem Gehweg der Bahnhofstraße sind vor der Freigabe der Radfahrer im Zweirichtungsverkehr punktuelle Instandsetzungsmaßnahmen zu treffen, um eine sichere Oberflächenstruktur zu schaffen.

An der Hasel (zwischen Blücherstraße und Straße Am Bahndamm)

Einbahnstraßensystem bleibt sowohl für Fahrzeuge als auch für den Radverkehr bestehen!

Erläuterung:

Wird das Parken am Straßenrand unterbunden, können die Radfahrer auf der Fahrbahn, auch im Gegenverkehr fahren.

- Konsequenz: Wegfall aller Stellflächen. Es gibt keinen alternativen Abstellort, weshalb diese Maßnahme nicht realisierbar ist.

Errichtung eines geordneten Parkens (Halte- oder Parkverbote).

Bei der Anordnung von fünf Stellflächen und einem anschließenden Ausweichblock von ebenfalls einer Länge von fünf Stellflächen reduziert sich die Anzahl der Stellflächen erheblich. Zudem muss die gesamte Kurve von Stellflächen freigehalten werden und die Grundstückseinfahrten müssen in



der Anordnung ebenso berücksichtigt werden, was die Anzahl noch einmal verringert. Es ist davon auszugehen, dass lediglich 1/3 der aktuellen Stellflächen zur Verfügung stehen würden, was für dieses Gebiet nicht zumutbar ist.

Neundorfer Straße

Einbahnstraßensystem bleibt für Fahrzeuge bestehen!

Das Parken am Straßenrand muss nicht vollständig aufgegeben werden.

Radfahren in Gegenrichtung der Einbahnstraße ist auf der Fahrbahn in einem Modellversuch zu ermöglichen!

Erläuterung:

Die Breite der Neundorfer Straße lässt eine vollständige Aufhebung der Einbahnstraßenregelung zu, ist jedoch durch folgende Aspekte nicht zu empfehlen:

- Fehlen eines Gehweges
 - Wird ein Gehweg baulich hergestellt, ist die verbleibende Fahrbahnbreite für den Zweirichtungsverkehr nicht mehr ausreichend.
- Die Öffnung für den Zweirichtungsverkehr (fließender Verkehr) hat eine Verlagerung der Verkehrsströme zur Folge. Dies ist verkehrsplanerisch nicht gewünscht.

Modellversuch:

- Einbahnstraße für Fahrzeuge bleibt bestehen
- Radfahrern wird auch in Gegenrichtung die Durchfahrt durch verkehrsrechtliche Beschilderungen gewährt
- von Neundorf kommend kann ein Parkverbot angeordnet oder ein zeitlich begrenztes Parken erlaubt werden, bspw. in der Nacht; hierfür ist zu gegebener Zeit Rücksprache mit der Verkehrsbehörde zu halten
- eine Fahrbahnbreite von 4,00 m (zzgl. 2,00 m Parkstreifen) erlaubt das Radfahren in Gegenrichtung

Elektromobilität

Die Elektromobilität im Radverkehr bietet auch in bergigen Regionen eine sinnvolle Ergänzung nicht nur im Freizeitangebot, sondern auch im Alltagsverkehr. Die rasante Entwicklung wird in Suhl durch funktionsgerechte Abstellanlagen mit Ladestationen an ausgewählten Quell- / Zielpunkten (z.B. Zentrum, Platz der Deutschen Einheit, Bahnhof) unterstützt.

5. Straßenbeleuchtung

5.1 Zielstellung

Die Bundesregierung hat im Rahmen ihres "Integrierten Energie- und Klimaschutzprogramms" wichtige Weichen für eine moderne, sichere und klimaverträgliche Energieversorgung in Deutschland gestellt.

Zur Umsetzung dieses nationalen Klimaschutzprogramms sollte die Stadt Suhl schrittweise ihre städtischen Straßenbeleuchtungsanlagen neu gestalten und umrüsten. Dazu sind alle vorhandenen Leuchten mit konservativen Leucht- und Betriebsmitteln gegen Leuchten mit energieeffizienter Leuchtdioden- (LED) Technik auszutauschen. Gleiches gilt auch für die veralteten Steuersysteme in den vorhandenen städtischen Schaltschränken. Für die Leuchten-Umrüstung bzw. für die Umsetzung des vorbeschriebenen Klimaschutzprojektes können derzeit attraktive Fördermittelprogramme (z.B. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) oder Europäische Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) - Förderung) genutzt werden.

Voraussetzung dafür bildet die Kohlenstoffdioxid (CO₂) - und Energieeinsparung entsprechend den Vorgaben der jeweiligen Fördermittelbehörde und die Bereitstellung von notwendigen finanziellen Eigenmitteln.

Ein zu erarbeitendes Beleuchtungs- bzw. Umrüstungskonzept (Masterplan) sollte dazu eine weitere Grundlage bilden.

Der vorgeschlagene Leuchten-Austausch ist unter Beachtung nachfolgend aufgeführter Schwerpunkte vorzubereiten und auszuführen:

- Einsatz von LED-Leuchten, die dem jeweils modernsten Entwicklungsstand bzw. den modernsten Technologien entsprechen
- Senkung des städtischen Energieverbrauches
- Einsatz kostengünstiger LED-Umrüst-Module für verbleibende Leuchten
- Beibehaltung der bisherigen Beleuchtungssituationen und lichttechnischen Parameter
- Minimierung der Leuchten-Vielfalt durch Einsatz von max. fünf bis zehn Leuchten-Fabrikaten im gesamten Stadtgebiet

Mit der geplanten Leuchten-Umrüstung wird ein städtischer Beitrag zur Senkung des CO₂- Ausstoßes in Deutschland geleistet und gleichzeitig kann die Stadt Suhl eine Vorreiterrolle beim Einsatz von hocheffizienten Technologien und erneuerbarer Energien im Land Thüringen einnehmen.



5.2 Mögliche Ausführungsvarianten der Umrüstung

Zur Umsetzung der vorbeschriebenen Zielstellung wird vorgeschlagen, die geplante Leuchten- und Anlagenumrüstungen in folgenden Etappen (Ausbaustufen) durchzuführen:

1. Etappe

Zur Einhaltung der Energy using Products (EuP) - Richtlinie bzw. Europäische Union (EU) - Ökodesignrichtlinie ist es zwingend erforderlich, die im Stadtgebiet noch vorhandenen Leuchten mit Quecksilberdampfhochdrucklampen auszutauschen, da seit 2015 diese Leuchtmittel nicht mehr in Europa gefertigt und vertrieben werden dürfen.

Nur noch der Einbau von Lagerbeständen ist gestattet.

Auch der Einsatz von Retrofit-Leuchtmitteln ist alternativ möglich, wobei der Betrieb von Leuchten mittels Retrofit-Leuchtmitteln nur bei freistrahrenden Leuchten (z.B. Kugelleuchten o. ä.) problemlos und normgerecht funktioniert. Bei Leuchten mit Spiegeloptiken ist ein Einsatz konkret zu überprüfen. Eine normgerechte Beleuchtung sollte mittels lichttechnischer Berechnungen oder örtlichen Messungen nachgewiesen werden.

2. Etappe

Zur Erzielung zeitnaher optimaler Energie- und CO₂-Einsparungsergebnisse sollten die vorhandenen Leuchten in den städtischen Industriegebieten und entlang der Hauptverkehrsstraßen flächendeckend ausgetauscht oder umgerüstet werden.

Hierzu wird vorgeschlagen die Leuchten mit HST⁶-/ HSE⁷- Leuchtmittel > 100 Watt (W) / 150 W vorrangig zu betrachten.

Mit dem Austausch von Leuchten mit sehr hohen Systemleistungen (> 115 W / 175 W) gegen LED-Leuchten mit geringer Leistungsaufnahme können der bisherige Energieverbrauch und der CO₂-Ausstoß um mindestens 50 % und mehr gesenkt werden.

3. Etappe

Austausch oder Umrüstung der vorhandenen Leuchten in untergeordneten Straßenabschnitten (Sammel- und Anliegerstraße / Wegen und Zufahrten).

Auf Grund der dort installierten Leuchten mit Systemleistungen < 90 W werden in diesen Straßenabschnitten die geringsten CO₂- und Energieeinsparungen erzielt.

⁶ HST: Röhrenform

⁷ HSE: Ellipsoidform

Ausführungshinweise:

Zur optimalen Auswahl der zum Einsatz kommenden LED- Leuchten und zur Nutzung maximaler Einsparpotentiale wird empfohlen, folgende Planungsschritte auszuführen:

- Überprüfung des zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens
- Klassifizierung der Straßenabschnitte nach Deutsche Industrienorm (DIN) 13201 „Straßenbeleuchtung“
- Eventuelle Entscheidung über den kompletten Rückbau oder die Reduzierung von bestehenden Anlagen
- Auswahl der zum Einsatz kommenden LED- Leuchten bzw. LED-Module auf Grundlage der vorangestellten Zielstellung
- Anfertigen von lichttechnischen Berechnungen und Variantenuntersuchungen der betreffenden Straßenabschnitte zur Ermittlung der LED-Anschlussparameter bzw. der Leuchten-Anschlusswerte,
Ziel: große Mastabstände und geringe Leuchten-Anschlusswerte

5.3 Fazit

Die notwendige Senkung der Betriebs- und Wartungskosten sowie die damit verbundene CO₂- bzw. Energieeinsparung beim Betrieb der städtischen Beleuchtungsanlagen kann unter Beibehaltung der Sicherheits- und Lebensqualität in der Stadt nur mit der vorbeschriebenen Leuchten- und Anlagenumrüstung bzw. mit dem Einsatz modernster und energieeffizienter Technologien perspektivisch sichergestellt werden.

Die damit verbundene CO₂- Einsparung trägt langfristig zur Klimaverbesserung und zur Erhöhung der Lebensqualität in der Stadt Suhl bei, deshalb sollte zeitnah mit der Leuchten- Umrüstung auf moderne LED-Technik begonnen werden.



6. Teilbereichsplanungen

6.1 Umgestaltung Straßennetz

Die Straßenquerschnitte des Hauptstraßennetzes, insbesondere die Ortseingänge sollen umgestaltet und damit dem veränderten Nutzungserfordernis angepasst werden. Dies erfolgt durch Querschnittsreduzierung für den Fahrverkehr und Um- und Nachnutzung für den Fußgänger und Radverkehr.

Alle klassifizierten Einfahrtsstraßen, insbesondere die

- Gothaer Straße
- Ilmenauer Straße
- Schleusinger Straße und
- Meininger Straße

aber auch die innerstädtische Große Beerbergstraße werden zukünftig nur noch zweistreifig für den Fahrverkehr genutzt.

Die Geschwindigkeit wird beginnend an den Ortstafeln generell für die gesamten Ortsdurchfahrten auf 50 km/h begrenzt. Der freiwerdende Straßenraum wird vorwiegend den Radfahrern in Form von Radfahrstreifen (1,85 m breit) bzw. als Schutzstreifen (1,50 m breit) zur Verfügung gestellt.

Die Knotenpunkte werden mit Linksabbiegestreifen versehen, Grundstückszufahrten sind zukünftig aus allen Richtungen erreichbar. Dies wird auch deshalb möglich, weil sich die Verkehrsbelastung reduzieren wird. Die Entwicklung ist in der nachfolgenden Tabelle 12 zu sehen.

	Referenz- querschnitt	Kfz/24h			2030 SV Anteil %
		2014	2030	Differenz	
Gothaer Straße L 3247	8	20.100	16.000	- 4.100	4,80
Große Beerbergstraße	23	4.300	4.200	- 100	2,40
Ilmenauer Straße L 1140	21	9.300	8.500	- 800	4,60
Schleusinger Straße L 3247	12	12.300	8.100	- 4.200	1,50
	13	13.700	10.100	- 3.600	2,60
Meininger Straße L 1140	18	11.500	12.600	+ 1.100	4,10

Tabelle 9: Verkehrskennwerte ausgewählter Referenzquerschnitte (vgl. Tabelle 8, S. 36)

Die nachfolgend dargestellten Prinziplösungen sind im Realisierungsfall durch Detailplanungen, Markierungs- und Beschilderungsplanungen sowie Genehmigungsplanungen zu ergänzen.

6.1.1 Gothaer Straße

Der zur Verfügung stehende Straßenraum von 10,50 m Fahrbahnbreite (zuzüglich 1,50 m Gehbahn) wird für den Fahrverkehr eingeschränkt. Zukünftig stehen zwei Fahrstreifen je 3,40 m und zwei Radfahrstreifen je 1,85 m richtungsgetreunt zur Verfügung (vgl. Abbildung 23).

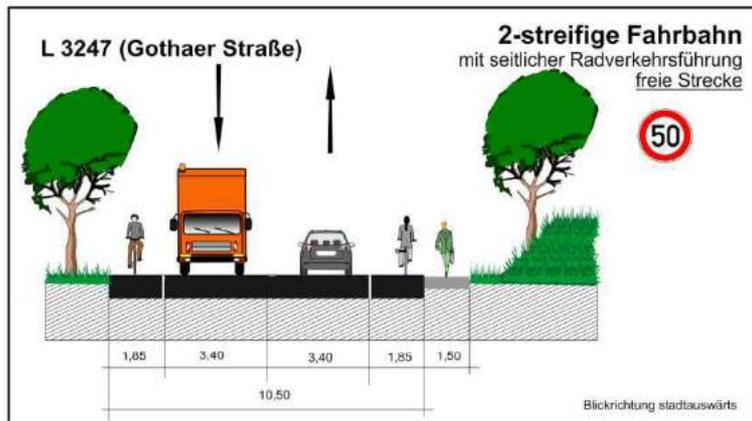


Abbildung 23: Querschnitt Gothaer Str. (Umgestaltung Strecke)

Das Ein- und Ausfahren für die angrenzenden Grundstücke ist generell zwischen Einmündung Gesenkschmiede und Kreuzung Harzgasse uneingeschränkt möglich (vgl. Abbildung 24). Zwischen Einmündung Gesenkschmiede und Knoten Harzgasse sollte die vorhandene Wegeparzelle zwischen Steina und Bahndamm langfristig zur Herstellung eines touristischen Radweges ausgebaut werden um den Charakter des Haseltalradweges weiter nach Norden fortzusetzen.

LEGENDE Lagepläne auf S. 75 bis 81

	Umbau LSA zum Kreisverkehr möglich		FG-Tunnel
	Rückbau LSA		Rückbau (Ersatz durch Querungshilfe)
	Umbau - Fahrstreifenanordnung		Linksabbieger
	ausgebauter Knoten (ggf. anzupassen)		eigener Fahrstreifen
	vorhandene LSA (bleibt erhalten)		Abbiegen zulassen

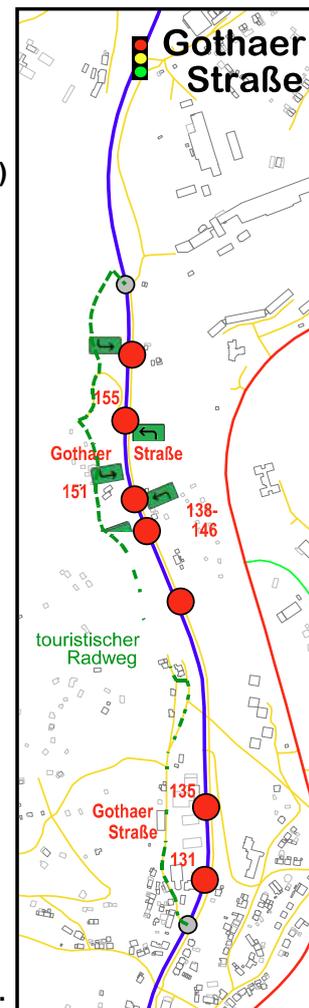


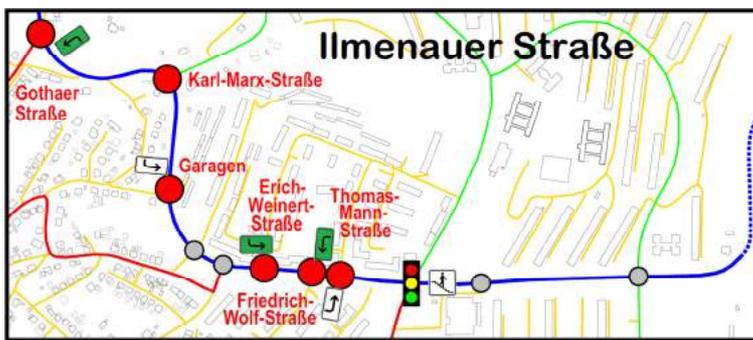
Abbildung 24: Umgestaltung Gothaer Str. (Harzgasse - Fröhlicher Mann)

6.1.2 Ilmenauer Straße

Der rechte Fahrstreifen (Kriechspur) Richtung Schmiedefeld kann entfallen. Die Knotenpunkte behalten die Abbiegestreifen (vgl. Abbildung 25).

Am Knotenpunkt REWE / Einkaufsmarkt sollte der Mischfahrstreifen Geradeaus und Rechts in einen reinen Rechtsabbiegestreifen ummarkiert werden.

Langfristig kann auch der Fußgängertunnel durch eine ebenerdige Querung im Schutze der LSA auch am östlichen Knotenpunktarm der Ilmenauer Straße ersetzt werden.



Legende siehe S. 75

Abbildung 25: Umgestaltung Ilmenauer Str.

Der Abschnitt mit drei Fahrstreifen auf der freien Strecke (ab Gothaer Straße, im Steigungsbereich) wird auf zwei Fahrstreifen zurückgebaut. Im Knotenpunkt wird es stadtauswärts einen separaten Linksabbiegestreifen geben (vgl. Abbildung 26).

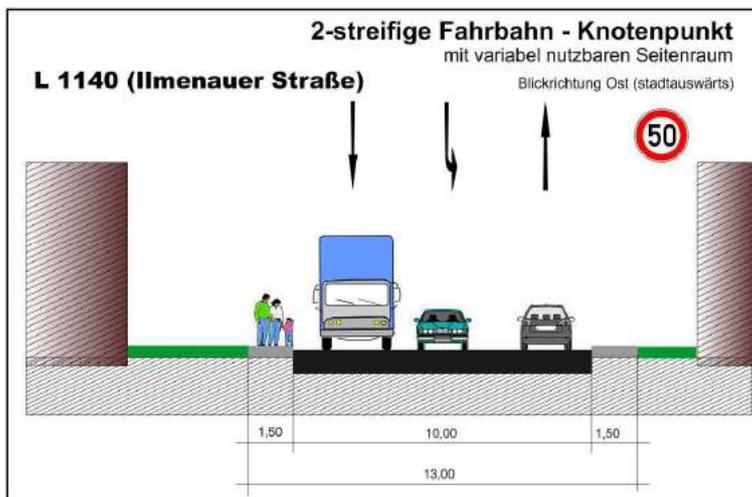


Abbildung 26: Querschnitt Ilmenauer Str. (Umgestaltung, Knoten)

6.1.3 Schleusinger Straße

Abschnitt August-Bebel-Straße bis Polizei

Der zur Verfügung stehende Straßenraum von 10,50 m Fahrbahn (zuzüglich 1,50 m Gehbahn) wird für den Fahrverkehr eingeschränkt. Zukünftig stehen zwei Fahrstreifen je 3,40 m und zwei Radfahrstreifen je 1,85 m richtungsgetreunt zur Verfügung (vgl. Abbildung 27 und Abbildung 28). Das Ein- und Ausfahren für die angrenzenden Grundstücke ist generell uneingeschränkt möglich (vgl. Abbildung 29, S. 78).

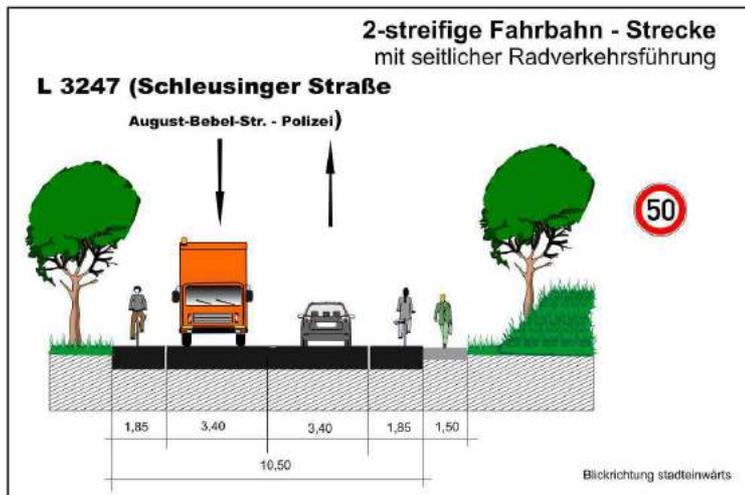


Abbildung 27: Querschnitt Schleusinger Str. (Umgestaltung, Abschnitt 2: Strecke)

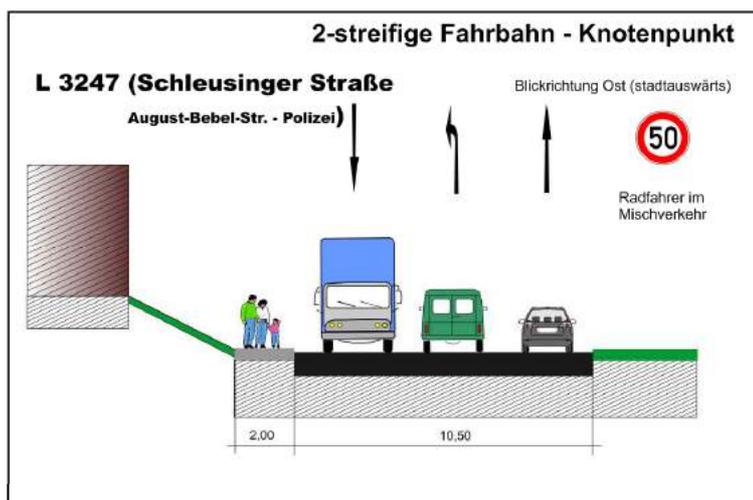


Abbildung 28: Querschnitt Schleusinger Str. (Umgestaltung, Abschnitt 2: Knoten)



Legende siehe S. 75

Abbildung 29: Umgestaltung Schleusinger Str. (August-Bebel-Str. - Polizei)

Abschnitt Polizei bis Friedberg

Aufgrund der Streckencharakteristik, der starken Längsneigung und Kurvigkeit wird in diesem Teil der Schleusinger Straße der Rad- und Fußgängerverkehr von der Fahrbahn durch eine Schutzplanke getrennt und der bergauf führende Fahrstreifen für den Radverkehr umgenutzt (vgl. Abbildung 30).

Zu den Abschnitten, wo sich Grundstückszufahrten befinden (vgl. Abbildung 31, S. 79) (analog der Polizei, ehemaliges Forsthaus), wird die Schutzplanke unterbrochen.

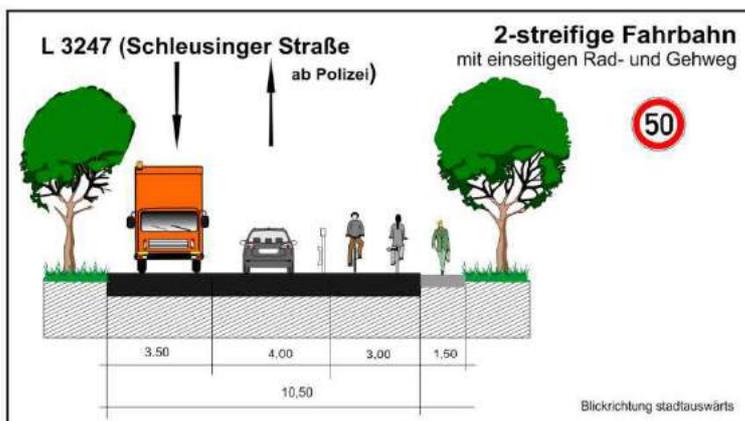
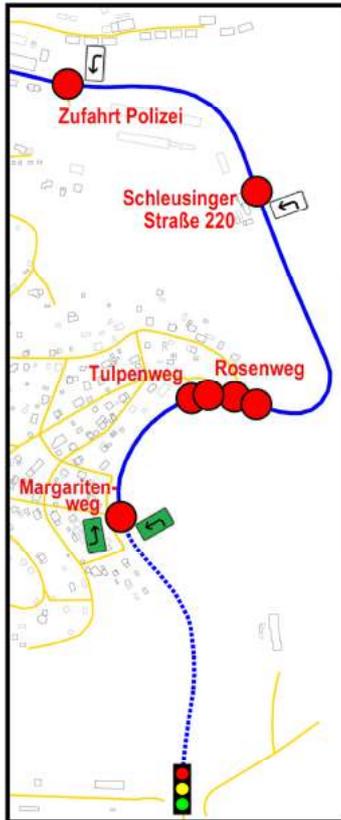


Abbildung 30: Querschnitt Schleusinger Str. (Umgestaltung, Abschnitt 3: Strecke)



Legende siehe S. 75

Abbildung 31: Umgestaltung Schleusinger Str. (ab Polizei)

6.1.4 Meininger Straße

Mit dem Umbau des Knotens Hopfenblüte im Zusammenhang mit dem Anschluss des Fachmarktzentrums AUE Kaufpark werden die beiden Fahrstreifen von Meiningen kommend bereits eingezogen und nur noch mit einem Fahrstreifen Richtung Zentrum fortgesetzt. Im Knotenpunkt wird es einen separaten Linksabbiegestreifen geben (vgl. Abbildung 32, S. 80). Der Knotenpunkt am ehemaligen Marktkauf sollte bei Neuansiedlung als Kreisverkehr umgebaut werden. Die jetzige Knotenpunktfäche reicht für einen kleinen Kreisverkehr aus.

Zukünftig kann die Meininger Straße generell auf die zwei innenliegenden Fahrstreifen zurückgebaut werden. Damit verbessern sich nicht nur die Ausfahrtssituation (Sichtverhältnisse) aus der Gräfenleite, Am Schießgrund und am Plessengrund, sondern auch die Böschungssituation am Bahndamm und der Abstand zur Bebauung auf der nördlichen Seite (vgl. Abbildung 33, S. 80).

Da der Radweg über den Heinrichser Straßenmarkt und Simson Gewerbepark geführt wird ist ein straßenbegleitender Radweg in der Meininger Straße nicht erforderlich.

Zusätzliche Anbindungen der südlichen Grundstücke des Heinrichser Straßenmarktes (vgl. Kapitel 6.4) sind möglich (vgl. Abbildung 34, S. 81). Die LSA können ebenso, wie der Fußgängertunnel entfallen.

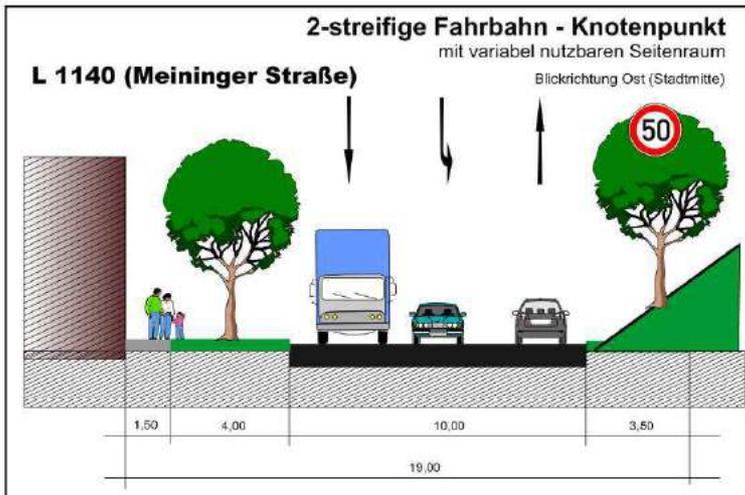


Abbildung 32: Querschnitt Meininger Str. (Umgestaltung, Knoten)

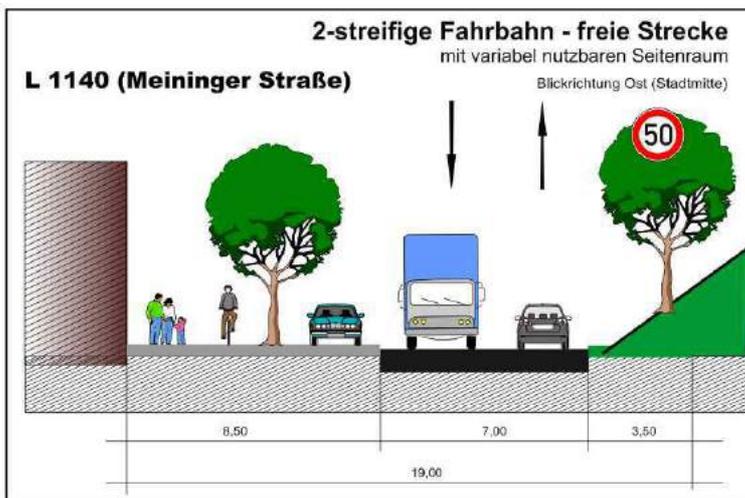


Abbildung 33: Querschnitt Meininger Str. (Umgestaltung, Strecke)



Legende siehe S. 75

Abbildung 34: Umgestaltung Meininger Str.

6.1.5 Große Beerbergstraße

Die nicht durchgängig nutzbare Busspur (Sonderfahrstreifen Bus) ist in Verbindung mit komplexen Instandsetzungsmaßnahmen zurück zu bauen und damit die Verkehrsanlage auf einen zweistreifigen Querschnitt zu reduzieren. Aufgrund der Separierung des Radverkehrs in der Gothaer Straße und aufgrund der Topografie kann eine Berücksichtigung des Radverkehrs entfallen.

6.2 Verkehrsberuhigung

Im Zusammenhang mit der vorgesehenen flächendeckenden Ausweisung von Tempo-30-Zonen auf Sammel- und Anliegerstraßen (vgl. Kapitel 4, Karte 13) können auch auf ausgewählten nahräumigen innergemeindlichen Hauptverkehrsstraßen (HS IV) geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen sinnvoll sein.

Beispielhaft soll dies im Bereich Rimbachstraße/ Hennebergstraße/ Wertherstraße umgesetzt werden, wo eine große Anzahl von Einrichtungen konzentriert sind, die einen ausgeprägten Überquerungsbedarf von besonders schutzbedürftigen Personen (Kleinkinder, Schüler, Senioren) hervorrufen.

Zu diesem Zweck wird ein Tempo-30-Bereich (Schild 274-30) eingerichtet (vgl. Abbildung 35, S. 82), der begrenzt ist von

- Knoten Wertherstraße/ Straße der Opfer des Faschismus
- Knoten Rimbachstraße/ Pfarrstraße/ Rimbachhügel
- Knoten Rimbachstraße/ Beiersgrund

Mit dieser Lösung bleibt der genannte Straßenzug als Vorfahrtsstraße bestehen, die Rechts-vor-Links-Regelung gilt hier nicht.



Abbildung 35: Geschwindigkeitsdämpfung Bereich Rimbach-/ Hennebergstr.

Weitere Maßnahmen sind für den Ortsteil Goldlauter-Heidersbach (vgl. Kapitel 6.7) vorgesehen.

6.3 Fußgängerquerungen

Auf dem innerstädtischen Straßennetz sind gegenwärtig folgende 6 planfreie Fußgängerquerungen (Fußgängertunnel) vorhanden:

1. Dr.-Theodor-Neubauer-Straße/ Knoten Bahnhofstraße
2. Dr.-Theodor-Neubauer-Straße/ Knoten Viadukt
3. Dr.-Theodor-Neubauer-Straße/ Knoten Werner-Seelenbinder-Straße
4. Friedrich-König-Straße (Höhe Buchhaus)
5. Ilmenauer Straße/ Knoten Martin-Andersen-Nexö-Straße
6. Meininger Straße (Höhe ehem. Busbahnhof Fajas)

Entsprechend den Richtlinien für Anlagen von Stadtstraßen (RASt 06) sollen mittel- bis langfristig bestehende Fußgängertunnel durch plangleiche Überquerungshilfen ersetzt werden.

Da auf dem Abschnitt der Dr.-Theodor-Neubauer-Straße zwischen den Knotenpunkten Viadukt und Werner-Seelenbinder-Straße die höchste Verkehrsbelastung auf dem städtischen Straßennetz zu verzeichnen ist (Analyse 26.600 Kfz/24h, Prognose 23.200 Kfz/24h), sollen die Fußgängertunnel Nr. 2 und Nr. 3 zunächst bestehen bleiben und für eine längerfristige Nutzung instand gehalten werden.

Für die übrigen Fußgängertunnel kann ein Rückbau erfolgen.

Tunnel Dr.-Theodor-Neubauer-Straße / Knoten Bahnhofstraße

Der Fußgängertunnel Dr.-Theodor-Neubauer-Straße ist in Verbindung mit dem Fußgängertunnel unter der Bahn die kürzeste und einzige barrierefreie Verbindung zwischen Bahnhof, Aue II / III und dem Stadtzentrum.

Bei Rückbau des Tunnels Dr.-Theodor-Neubauer-Straße können als Ersatz zwei Fußgängerfurten auf beiden Knotenästen der Dr.-Theodor-Neubauer-Straße unter Nutzung der vorhandenen Fahrbahnteiler eingeordnet und in die Signalisierung des Bahnhofsknotens eingebunden werden.

Der Tunnel unter der Bahn muss bestehen bleiben. Um die Barrierefreiheit aufrecht zu erhalten, ist auf der Zentrumsseite neben einer Treppe auch ein Lift erforderlich (vgl. Abbildung 36).

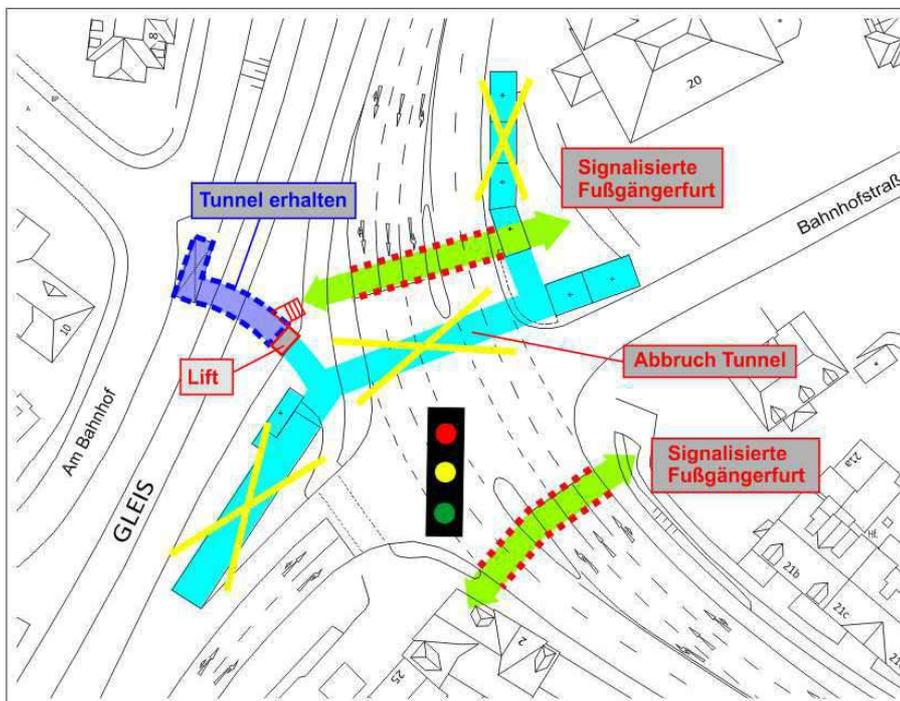


Abbildung 36: Rückbau FG-Tunnel Dr.-Theodor-Neubauer-Str. / Knoten Bahnhofstr.

Tunnel Friedrich-König-Straße

Als Ersatz für diesen Fußgängertunnel kann am Knotenpunkt Dr.-Theodor-Neubauer-Straße / Friedrich-König-Straße zwischen dem Unteren Markt und der Drusselstraße eine Fußgängerfurt unter Nutzung des vorhandenen Fahrbahnteilers eingeordnet und in die Signalisierung des Knotens integriert werden (vgl. Abbildung 37).

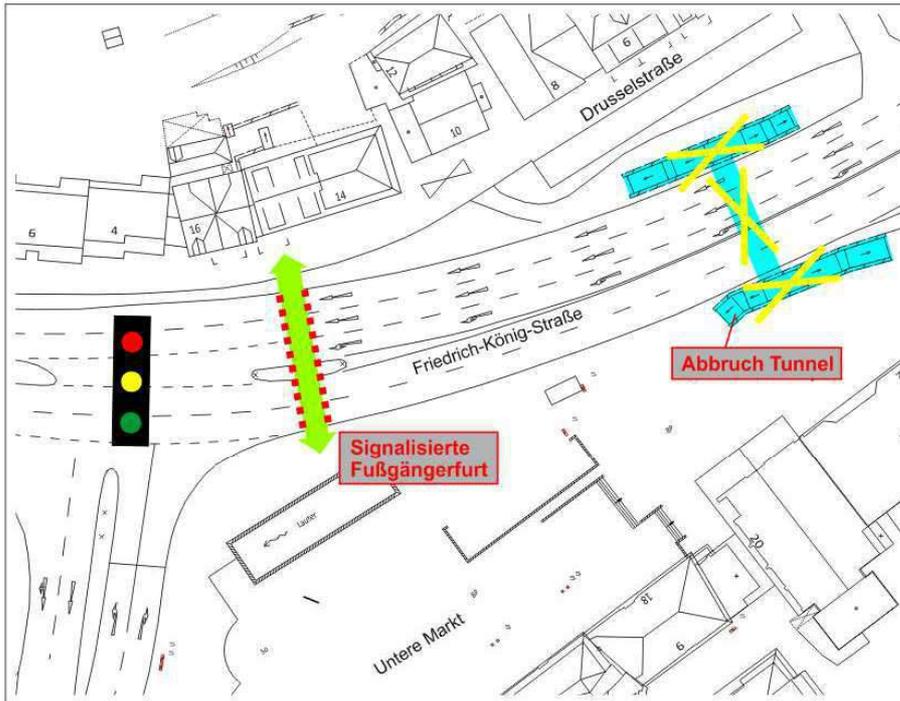


Abbildung 37: Rückbau FG-Tunnel Friedrich-König-Str.

Tunnel Ilmenauer Straße / Knoten Martin-Andersen-Nexö-Straße

Dieser Fußgängertunnel kann zurück gebaut werden, wenn am östlichen Knotenast der Ilmenauer Straße unter Nutzung des vorhandenen Fahrbahnteilers eine Fußgängerfurt eingeordnet und in die Signalisierung des Knotens einbezogen wird.

Eine direkte Anbindung an die REWE-Kaufhalle ist jedoch mit umfangreichen baulichen Aufwendungen (Treppenanlage) zur Überwindung des dort vorhandenen Höhenunterschiedes verbunden (vgl. Abbildung 38).

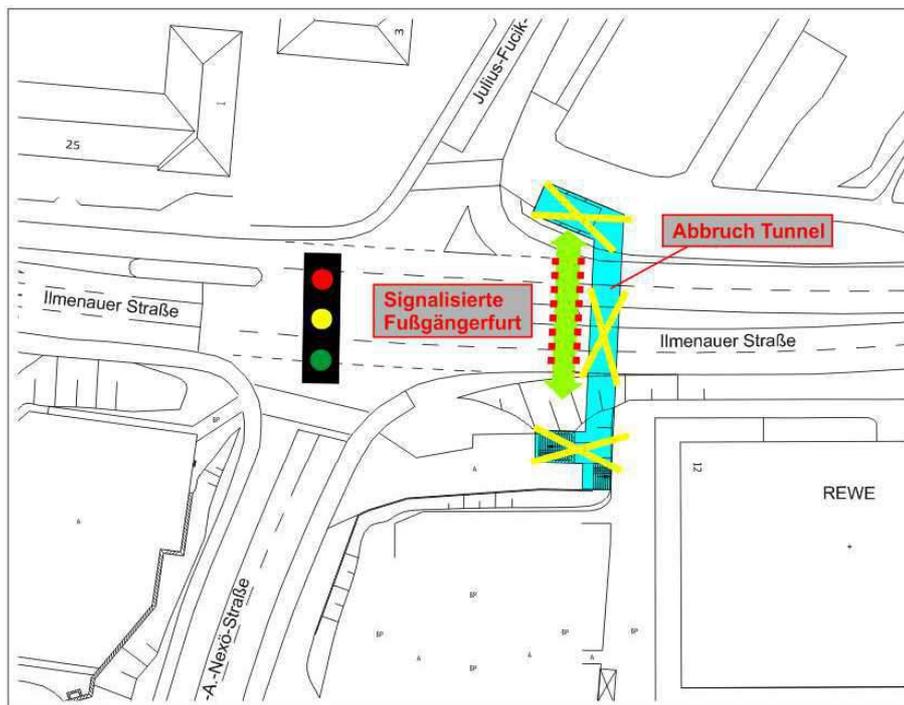


Abbildung 38: Rückbau FG-Tunnel Ilmenauer Str. / Knoten Martin-Andersen-Nexö-Str.

Tunnel Meininger Straße

Mit der Aufgabe des ehemaligen Fajas-Busbahnhofes hat dieser Fußgängertunnel seine Bedeutung verloren und ist nicht mehr erforderlich.

Im Zusammenhang mit dem vorgesehenen Rückbau der Meininger Straße zu einem zweistreifigen Querschnitt besteht die Möglichkeit, an geeigneter Stelle eine Querungshilfe (Fahrbahnteiler) einzuordnen und damit eine angemessene Querungsmöglichkeit für Fußgänger zu schaffen.



6.4 Heinrichser Straßenmarkt

Der Heinrichser Straßenmarkt wurde in seiner jetzigen Gestaltung 1992 geschaffen.

Die Ziele einer höchstmöglichen Aufenthaltsqualität und bestmöglichen Verknüpfung von Wohnen, Arbeiten und Einkaufen wurden vorbildlich umgesetzt.

Dabei sind

- der ÖPNV und Schulbusverkehr mit 2 Haltestellen
- das Kurzzeitparken standortkonkret
- zweckgebundene Parkplätze, z. B. an der Apotheke
- die Oberflächenstruktur und Gestaltung sowie
- die Ausbildung als verkehrsberuhigter Bereich

realisiert worden.

Darüber hinaus stehen dem Straßenmarkt im Umkreis von 200 m 67 Parkmöglichkeiten, z. T. zeitlich begrenzt, 1 Pkw Behindertenparkplatz und 3 Busparkplätze für

- Volkshochschule im Heinrichser Rathaus
- Gastronomie
- Veranstaltungen

zur Verfügung.

Die weitere Komplettierung von Einkaufsmöglichkeiten im Straßenmarkt durch die Ansiedlung von einem Fleischerfachgeschäft neben dem bereits etablierten Bäcker führt am östlichen Eingangstor des Straßenmarktes zu einem erhöhten Parkdruck und Parkbedürfnis in diesem unmittelbaren Bereich.

Durch das unvorschriftsmäßige und zum Teil rücksichtslose Parkverhalten der Kunden der beiden Einrichtungen kommt es zu erheblichen Behinderungen des Busverkehrs zu den Öffnungszeiten der Verkaufseinrichtungen und zu Beeinträchtigungen der Wohnqualität im unmittelbaren Umfeld. Außerdem entsteht zusätzlich DV.

Der inzwischen schlechte Fahrbahnzustand beeinträchtigt das Gesamtbild und die Wohnqualität.

Der nicht mehr aktive Wasserlauf prägt nach wie vor den Marktbereich.

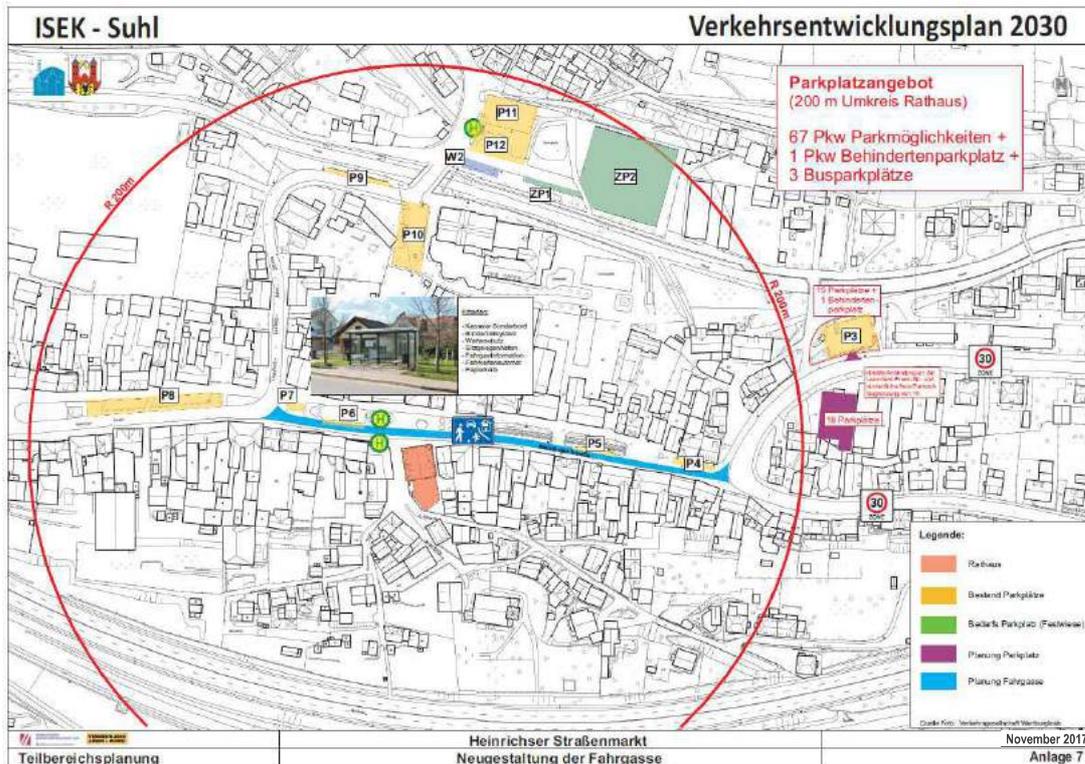
Nach Vergleichen und Abwägungen aller Veränderungsmöglichkeiten wie

- zusätzliche Parkflächen vor allem im östlichen Bereich durch Wegnahme des offenen Wasserlaufes

- Herausnahme des Busverkehrs aus dem Straßenmarkt
- Abtrennungen von Geh- und Fahrbereichen durch Poller
- Unterbindung des DV für den Individualverkehr durch geeignete Absperreinrichtungen (versetzbare Poller)
- Schwellen in der Fahrgasse zur Geschwindigkeitsdämpfung

werden folgende Maßnahmen am Heinrichser Straßenmarkt vorgesehen (vgl. Karte 15, S. 88):

1. Beibehaltung der vorhandenen Straßenmarktgestaltung
2. Erneuerung der Fahrgasse über den Straßenmarkt unter Berücksichtigung maßgebender denkmalpflegerischer Gesichtspunkte in Granit-Großpflaster
 - als Verbesserung der Fahrbahnoberfläche
 - als optische Abgrenzung Fahrbahn / Gehbahn
 - Aufweitung der Fahrgasse im Einmündungsbereich (Schleppkurve)
3. Beibehaltung, barrierefreier Ausbau der beiden Bushaltestellen sowie regelgerechte Ausstattung am jetzigen Standort
4. Verbesserung des Angebotes an Parkflächen
 - durch Aufwertung des vorhandenen Parkplatzes in der Leonhard-Frank-Straße
 - durch Schaffung einer direkten Zufahrt / Ausfahrt von der Leonhard-Frank-Straße
 - Reduzierung des Buschwerkes und bessere Sichtbarmachung und Ausschilderung des Parkplatzangebotes 90 m nordöstlich der Verkaufseinrichtungen
 - langfristige Schaffung von zusätzlichen Parkflächen im südlichen Bereich des Garagenkomplexes ca. 80 m nordöstlich der Verkaufseinrichtungen in der Leonhard-Frank-Straße nahe Funktechnik Schulz und Schaffung eines Fußgängerüberweges zum Heinrichser Straßenmarkt
5. Kontrolle der Einhaltung des Parkregimes insbesondere im Umfeld der Verkaufseinrichtungen
6. Einflussnahme des Verkaufspersonals auf das Parkgeschehen im Einzugsbereich
7. Mit der zukünftigen Umgestaltung der Meininger Straße (Rückbau auf die Zweistreifigkeit und Anbindungen der Grundstücke) sind rückwertige Erschließungen des südlichen Straßenmarktes möglich, die den Fahrverkehr (Quell-Ziel-Verkehr) im Straßenmarkt längerfristig reduzieren.
8. Dialog-Display als verkehrserzieherische Maßnahme



Karte 15: Lageplan Heinricher Straßenmarkt (vgl. Anlage 7)

6.5 Verkehrsverknüpfungspunkt Bahnhofstraße

Als grundsätzliche Orientierung für die Umgestaltung des Verknüpfungspunktes Bahnhof / ZOB Kommerstraße sind folgende verkehrliche Anforderungen zu erfüllen:

- Neugestaltung der Bahnhofstraße (von Knoten Bahnhof bis ZOB) zur Verbesserung der Umsteigebedingungen zwischen dem SPNV und den StPNV auf kurzen und barrierefreien Wegen
- Umstrukturierung des ZOB Kommerstraße mit Einordnung eines P + R / K + R - Parkplatzes zur effektiveren Nutzung der für das gegenwärtige Verkehrsaufkommen überdimensionierten Verkehrsfläche

Folgende wesentliche Veränderungen gegenüber dem derzeitigen Zustand sind vorgesehen (vgl. Karte 16, S. 90). Die Realisierung soll in zwei Bauabschnitten erfolgen.

1. BA Bahnhofstraße

In der Bahnhofstraße werden künftig alle Verkehrsbeziehungen des Bus-Stadtverkehrs abgewickelt.

Dazu werden im Anschluss an den Knoten Bahnhof auf der Bahnseite 2 Haltestellen auf der bestehenden Fahrbahn für ankommende Stadtbusse vorgesehen. Der daneben liegende Gehweg erhält als Ankunftsbussteig eine barrierefreie Ausstattung mit 18 cm - Sonderbord und Blindenleitsystem.

Gegenüber dem Bahnhofsgebäude wird der jetzige Taxistand für 2 abfahrende Stadtbusse genutzt. Der daneben liegende Gehweg wird als Abfahrtsbussteig ebenfalls mit 18 cm - Sonderbord und Blindenleitsystem ausgestattet. Als Witterungsschutz für wartende Fahrgäste wird an dieser Stelle eine Überdachung installiert.

Unmittelbar am Beginn des Abfahrtsbussteiges aus Richtung ZOB sind in Sichtkontakt zu ankommenden Zugfahrgästen 3 Stellplätze für Taxen vorgesehen.

Auf dem Bahnsteig 1 (unter der Überdachung im Bereich Kiosk) werden 5 Fahrradstellplätze für B + R eingeordnet.

Zur sicheren Führung der Fußgänger wird eine barrierefreie Fußgängerquerung der Bahnhofstraße zwischen Ankunfts- und Abfahrtsbussteig eingerichtet und als Blindenleitsystem Richtung Knoten Bahnhof, Richtung Bahnhof und Richtung ZOB weitergeführt.

2. BA ZOB Kommerstraße

Auf der jetzigen Fläche des ZOB werden die vorhandenen Bussteige 1 und 2 einschl. Überdachung für die Abfahrt des Regionalverkehrs (3 Abfahrtsstände) beibehalten und barrierefrei umgestaltet. Die Ankunft des Regionalverkehrs verbleibt im Bereich des jetzigen Standortes an der Straße Am Bahndamm.

Die vorhandenen Bussteige 3 - 8 einschl. Überdachung werden zurückgebaut. Auf dieser Fläche werden insgesamt 56 Pkw-Stellplätze P + R / K + R (davon 2 Behindertenstellplätze) eingeordnet. Die Zu- und Abfahrt erfolgt ausschließlich über die Straße Am Bahndamm.



Karte 16: Verkehrsverknüpfungspunkt Bahnhofstr. (1. und 2. BA) (vgl. Anlage 8)

6.6 Kreisverkehr Lautenberg

Der LSA-geregelte Knotenpunkt Linsenhofer Straße/ Robert-Schumann-Straße/ Richard-Wagner-Straße auf dem Lautenberg soll zu einem Kreisverkehr umgebaut werden. Folgende Effekte können damit erreicht werden:

- Rückbau der LSA
- Verstetigung des Verkehrsablaufes (Reduzierung Rückstau)
- Verbesserung der Verkehrssicherheit (Fußgänger, Schülerverkehr)
- Geschwindigkeitsdämpfung im Schulumfeld
- Neuordnung der Bushaltestellen
- Direktanbindung des Parkplatzes Lautenbergsschule

Der Kreisverkehr soll in Form eines „gestreckten Kreisels“ mit Außendurchmesser von 26,00 m ausgeführt werden. Damit können alle bisher signalisierten Knotenäste direkt angebunden werden. Zusätzlich ist eine direkte Erschließung des Parkplatzes Lautenbergsschule über abgesenkten Bord möglich, die bisherige Überschneidung von Fahr- und Fußgängerverkehr auf dem Schulgelände wird vermieden.

Die an allen Kreiselästen eingeordneten Fußgängerüberwege gewährleisten eine sichere Fußgängerquerung.

Im gestreckten Teil des Kreisels werden beidseitig die Bushaltestellen für die Stadtlinie eingeordnet. Die Knotengeometrie (Wendemöglichkeit) ermöglicht es, dass zur Abwicklung des Schülerverkehrs nur die Haltestelle auf der Schulseite genutzt wird. Damit ist die Querung der Fahrbahn durch die Schüler nicht mehr notwendig (vgl. Karte 17).



Karte 17: Knotenumbau Linsenhofer Str./ R.-Wagner-Str./ R.-Schumann-Str. (vgl. Anlage 9)

6.7 Fußgängerführung Goldlauter-Heidersbach

Der Ortsteil Goldlauter-Heidersbach wird durch die Kreisstraße (K) 502 (Zellaer Straße, Suhler Straße) erschlossen und an das städtische Straßennetz angebunden. Nach RIN 2008 handelt es sich dabei um eine innergemeindliche Hauptverkehrsstraße (HS IV). Fehlende bzw. unzureichend ausgebaute Gehwege erschweren an einigen Stellen eine sichere Fußgängerführung.

Fußgängerlängsverkehr

Im Bereich der engeren Bebauung, insbesondere in der Zellaer Straße zwischen den Einmündungen Eckstraße und Heidersbacher Straße, sind die

Gehwegbreiten zu Gunsten der Fahrbahn auf unter 1,00 m reduziert, durch Freileitungsmaste teilweise noch weiter eingengt. Die Fußgänger sind deshalb gezwungen, die Fahrbahn zu benutzen, was zu einem erhöhten Sicherheitsrisiko führt. Hinzu kommt in Höhe Haus-Nr. 68 eine Engstelle mit einer Fahrbahnbreite von 4,65 m, die die o. g. Konfliktsituation zwischen Kfz- und Fußgängerverkehr weiter verschärft.

Als grundsätzliche Lösung wird für den gesamten o. g. Bereich die Einrichtung eines Tempo 30 - Abschnittes vorgesehen (vgl. Abbildung 39).

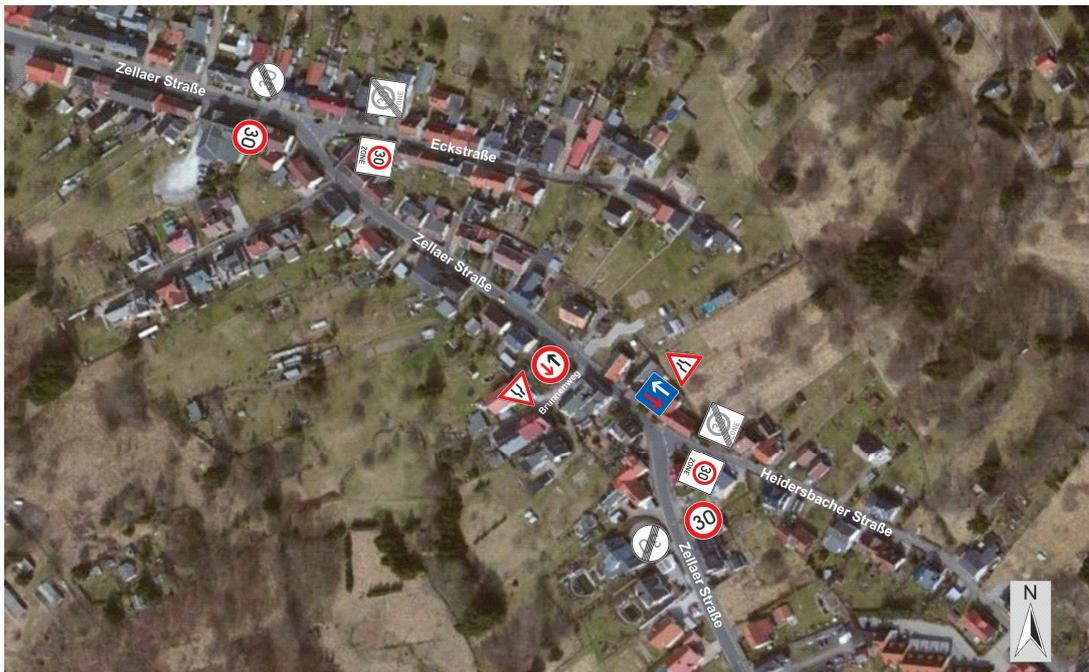


Abbildung 39: Umgestaltung der Engstelle für den Fußgängerlängsverkehr

Ergänzend dazu soll zwischen Einmündung Eckstraße und Engstelle eine Mischverkehrsfläche gestaltet werden (vgl. Abbildung 40), die auf der Grundlage der gegenseitigen Rücksichtnahme eine gemeinsame Nutzung der vorhandenen Verkehrsfläche durch Kfz und Fußgänger ermöglicht.

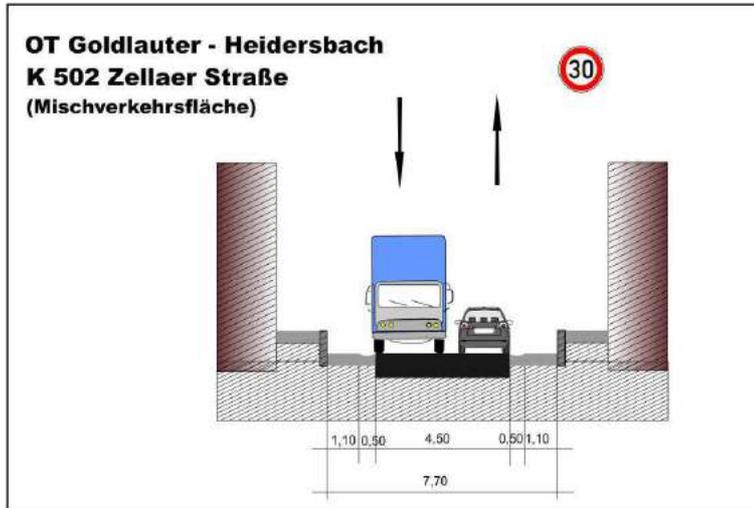


Abbildung 40: Querschnitt Zellaer Str. (Mischverkehrsfläche)

Im unmittelbaren Engstellenbereich wird die Fahrbahn auf einen Fahrstreifen mit der unbedingt notwendigen Breite eingeeengt und mit einer Engstellenbeschilderung gesichert. Auf der Südseite muss der Dachüberhang des Hauses Nr. 68 durch einen Schrammbord geschützt werden. Die restliche Verkehrsfläche steht dann auf der Nordseite dem Fußgänger als Gehweg zur Verfügung (vgl. Abbildung 41)

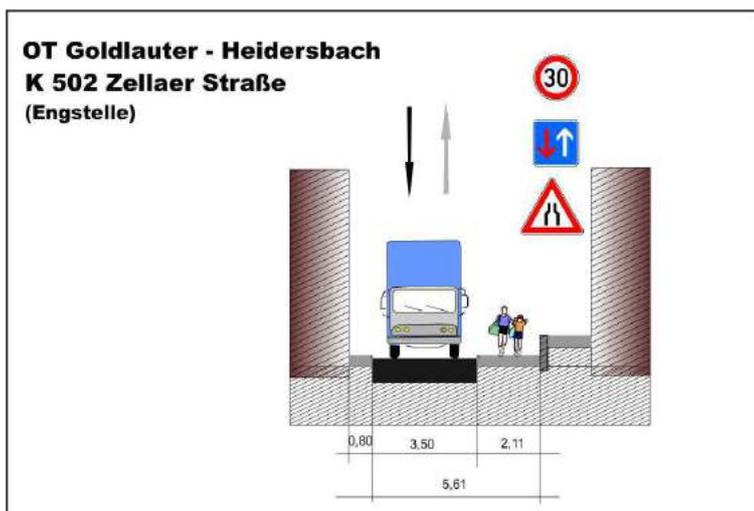


Abbildung 41: Querschnitt Zellaer Str. (Engstelle)

Fußgängerquerung

Der Ortsteilkindergarten Goldlauter-Heidersbach liegt am südlichen Ortsrand in der Schopfe. Auf Grund dieser Lage muss ein Großteil der Kinder mit ihren Begleitpersonen die Zellaer Straße queren. Als kürzeste Verbindung vom Ort besteht ein Fußweg, der von einem Anliegerweg parallel zur Zellaer Straße abzweigt. Dieser Anliegerweg liegt ca. 2,00 m unter dem Straßenniveau und ist durch Leitplanken gesichert. Querungsmöglichkeiten der Zellaer Straße bestehen nur am Beginn des Anliegerweges (in Höhe Einmündung Feuerwehr) bzw. am Ende des Anliegerweges (in Höhe Einmündung Breites Feld mit eingeschränkten Sichtverhältnissen).

Die Einrichtung von Fußgängerüberwegen ist auf Grund der Einmündungssituation an keiner der beiden Querungsstellen möglich. Als Alternative werden diese in einen Tempo 30 - Abschnitt integriert und dem Fahrzeugführer zusätzlich durch eine Fußgängerbeschilderung kenntlich gemacht (vgl. Abbildung 42).



Abbildung 42: Fußgängerquerung Goldlauter-Heidersbach, Zellaer Str.

7. Handlungs- und Maßnahmenempfehlungen

Die einmalige topografische Situation in Verbindung mit dem demografischen Wandel erfordert erhöhte Aufwendungen im Verkehrssystem zur Gewährleistung der Erreichbarkeit und Befriedigung der nutzerspezifischen Mobilitätsbedürfnisse. Verstärktes umwelt- und gesundheitsbewusstes Leben sowie besondere Anforderungen für eine barrierefreie Mobilität der Menschen mit Behinderungen bzw. im hohen Lebensalter bedürfen einer sensiblen Entwicklung der Verkehrsangebote und -anlagen auch für nichtmotorisierten Verkehr. Gefragt sind Angebote im Zusammenspiel aller Verkehrsarten, die wirtschaftlich, zugleich umweltschonend sowie auf die qualifizierte Verkehrsnachfrage orientiert sind.

Für die Verkehrsentwicklung bestimmen die folgenden Ziele das kommunalpolitische und verwaltungstechnische Handeln der kommenden Jahre.

- Alle Verkehrsarten sollen bei der Entwicklung zukünftiger verkehrlicher Konzepte gleichberechtigt behandelt werden.
- Die Erreichbarkeit aller Stadtteile wird durch ein hierarchisch gegliedertes Straßennetz gesichert.
- Der innerstädtische motorisierte Verkehr wird auf ein notwendiges Maß beschränkt, Umnutzungen und Minimierung der Straßenverkehrsflächen rücken in den Vordergrund.
- Das in Lage, Nutzung und Preis abgestufte Angebot an Parkmöglichkeiten soll die Stärke des zufließenden Verkehrs zur Innenstadt begrenzen.
- Der innerstädtische öffentliche Verkehr ist mit dem regionalen Verkehr auf Straße und Schiene im Verbund weiter zu verbessern.
- Die Qualität der Anlagen des öffentlichen Verkehrs ist auf die Anforderungen der Nutzer, insbesondere älterer und in der Mobilität eingeschränkter Menschen zu verbessern.
- Für die Wege mit dem Fahrrad sind eine sichere Führung im Längsverkehr sowie sichere Querungsmöglichkeiten im vorhandenen Straßennetz zu schaffen.
- Für den Fußgängerverkehr sind zusammenhängende Wegenetze mit kurzen sicheren Wegen einschließlich sicherer und barrierefreier Querungsmöglichkeiten zu schaffen.
- Die Fußgängerunterführungen sind durch ebenerdige Querungen im Schutze der Lichtsignalanlagen abzulösen.

Die im vorliegenden Material beschriebene und nachfolgend aufgeführte Maßnahmenempfehlungen stellen keine Prioritätenliste dar.

Die Realisierung kann nur entsprechend der zur Verfügung stehenden Mittel erfolgen und steht im direkten Zusammenhang mit ohnehin notwendigen Bau- und Erhaltungsmaßnahmen.



Nr.	Maßnahme	Abschnitt
1	Straßennetz	
1.1	Gothaer Straße Umnutzung Straßenquerschnitt von 3 auf 2 Fahrstreifen mit beidseitigen Radfahrstreifen, Koordinierung mit Geschwindigkeit 50 km/h	6.1.1
1.2	Ilmenauer Straße Umnutzung Straßenquerschnitt von 3 auf 2 Fahrstreifen mit Linksabbiegestreifen	6.1.2
1.3	Schleusinger Straße Umnutzung Straßenquerschnitt von 3 auf 2 Fahrstreifen mit beidseitigen Radfahrstreifen bzw. einseitigem Radweg, Koordinierung mit Geschwindigkeit 50 km/h	6.1.3
1.4	Meininger Straße Rückbau Straßenquerschnitt von 4 auf 2 Fahrstreifen mit Linksabbiegestreifen, Koordinierung mit Geschwindigkeit 50 km/h	6.1.4
1.5	Große Beerbergstraße Rückbau Busspur	6.1.5
1.6	F.-König-Straße/ Dr.-Th.-Neubauer-Straße/ Würzburger Straße Koordinierung mit Geschwindigkeit 50 km/h	4.1
1.7	Wertherstraße/ Hennebergstraße/ Rimbachstraße Tempo 30 - Abschnitt	6.2
1.8	Zellaer Straße (Goldlauter) Tempo 30 - Abschnitt mit Umgestaltung Straßenquerschnitt im Engstellenbereich zwischen Heidersbacher Straße und Eckstraße	6.7
1.9	Linsenhofer Straße/ R.-Wagner-Straße/ R.-Schumann-Straße (Lautenberg) Tempo 30 - Abschnitt mit Kreisverkehr	6.6
1.10	Straßennebenetz (Erschließungsnetz) Tempo 30 - Zonen (Leonhard-Frank-Straße)	6.2
1.11	Straßenmarkt Heinrichs	6.4
2	ÖPNV	
2.1	Bahnhof/ ZOB Umgestaltung zum barrierefreien Verknüpfungspunkt	6.5
2.2	Haltestelle Zentrum (F.-König-Straße) barrierefreie Ausstattung	4.2
2.3	Bushaltestellen im Stadtgebiet Buswartehallen und barrierefreie Ausstattung	
3	Ruhender Verkehr	
3.1	Innenstadt Vervollständigung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung Innenstadt (unmittelbares Zentrumsumfeld als Parkraumbewirtschaftungszonen; Gebührenpflicht), kontinuierliche Anpassung der Bewirtschaftung an veränderte Bedingungen	4.3

Nr.	Maßnahme	Abschnitt
	Durchsetzen einer abgestimmten Parkgebührenhöhe und -staffelung unter Einbindung der privaten Parkhausbetreiber	4.3
	planmäßiger Ersatz <ul style="list-style-type: none"> • der Parkuhren durch Parkscheinautomaten • der Parkscheinautomaten hinsichtlich flexibler Zahlungsmöglichkeiten (Stückelung, Kartenzahlung) 	
	Prüfen der Einsatzbedingungen für Handyparken	
	Gewährleistung einer angemessenen kommunalen Parkraumüberwachung	
	Angebot für Langparker (> 6 h) durch Verzicht auf Parkdauerbegrenzung (Tages-, Monatsgebühr) an ausgewählten Standorten (z. B. W.-Seelenbinder Straße)	
	gezieltes Marketing für Erreichbarkeit + Parkraumangebot Innenstadt (Internet und Faltblatt)	
	Bahnhof/ ZOB Angebot P+R-Parkplatz	6.5
	Kommerstraße Sicherung von ausreichendem Bereitstellungsraum für Reisebusse	
4	Fußgänger- / Radverkehr	
4.1	Dr.-Th.-Neubauer-Straße/ Knoten Bahnhofstraße Rückbau Fußgängertunnel	6.3
4.2	F.-König-Straße/ Unterer Markt Rückbau Fußgängertunnel	
4.3	Ilmenauer Straße/ Knoten Nexöstraße Rückbau Fußgängertunnel	
4.4	Meininger Straße/ Simson Rückbau Fußgängertunnel	
4.5	Goldlauter-Heidersbach Fußgängerführung K 502 Zellaer Straße	6.7
4.5	Gothaer Straße Radfahrstreifen entspr. Maßnahme 1.1	6.1.1
4.6	Gothaer Straße Touristischer Radweg entlang der Steina (Lückenschluss Suhl - Zella-Mehlis)	4.4
4.7	Schleusinger Straße Radfahrstreifen/ Radweg entspr. Maßnahme 1.3	6.1.3
4.8	Bahnhofstraße Radfahrer in Gegenrichtung der Einbahnstraße auf dem Gehweg	4.4
4.9	Neundorfer Straße Radfahrer in Gegenrichtung der Einbahnstraße auf der Fahrbahn	

Tabelle 10: Maßnahmenempfehlungen



8. Verzeichnisse

Abkürzungen

AD	Autobahndreieck
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
B	Bundesstraße
B + R	Bike and Ride
B-Plan	Bebauungsplan
BA	Bauabschnitt
BAB	Bundesautobahn
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
BV	Binnenverkehr
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
DIN	Deutsche Industrie Norm
DL	Dienstleistung
DV	Durchgangsverkehr
EFRE	Europäische Fonds für Regionale Entwicklung
EH	Einzelhandel
EU	Europäische Union
EuP	Energy using Products
EW	Einwohner
GE	Gewerbegebiet
GF	Geradeausfahrer
IOV	Omnibusverkehr GmbH Ilmenau
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
K	Kreisstraße
K + R	Kiss and Ride
kBV	koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung
Kfz	Kraftfahrzeug
L	Landesstraße
LA	Linksabbieger
LED	Leuchtdiode
LEP	Landesentwicklungsplan



Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage
MBB	Meininger Busbetriebs GmbH
MIV	motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖPV	öffentlicher Personenverkehr
ÖV	öffentlicher Verkehr
P + R	Park and Ride
PH	Parkhaus
Pkw	Personenkraftwagen
RA	Rechtsabbieger
RASt 06	Richtlinien für Anlagen von Stadtstraßen
rBV	regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung
RE	Regionalexpress
RIN 2008	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
SNG	Städtische Nahverkehrsgesellschaft mbH Suhl/ Zella-Mehlis
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
STB	Süd-Thüringen-Bahn
StPNV	Straßenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
SV	Schwerverkehr
t	Tonne
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
W	Watt (Einheit)
WG	Wohngebiet
zGG	zulässiges Gesamtgewicht
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof



Verwendete Unterlagen

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) (Hrsg.):

Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ), Köln 2013.

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) (Hrsg.):

Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05), Köln 2005.

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) (Hrsg.):

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Köln 2010.

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) (Hrsg.):

Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE), Köln 2012.

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) (Hrsg.):

Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Köln 2015.

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) (Hrsg.):

Hinweise für den Entwurf von Verknüpfungsanlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (HVÖ), Köln 2009.

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) (Hrsg.):

Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, Köln 2006.

**FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND
VERKEHRSWESEN (FGSV) (Hrsg.):**

Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko),
Köln 2012.

**FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND
VERKEHRSWESEN (FGSV) (Hrsg.):**

Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Köln 2006.

**FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND
VERKEHRSWESEN (FGSV) (Hrsg.):**

Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN), Köln 2008.

**FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND
VERKEHRSWESEN (FGSV) (Hrsg.):**

Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA), Köln 2010.

ISEK 2025.

LANDESPOLIZEIINSPEKTION SUHL:

Verkehrsunfall-Jahresstatistik 2015.

SOZIALVERBAND VdK DEUTSCHLAND E.V:

Handbuch - Barrierefreie Verkehrsraumgestaltung, Bonn 2008.

STADT SUHL:

Zahlen und Fakten, <http://suhltrifft.de/content/view/25/1409/>.



Abbildungen

Abbildung 1: Teilnehmer der Planungswerkstätten	5
Abbildung 2: Landesentwicklungsplan (LEP) Thüringen 2025 - Zentrale Orte und Infrastrukturen (Ausschnitt)	7
Abbildung 3: Ausdehnung funktionales Stadtgebiet	9
Abbildung 4: Strukturgebiet Stadtmitte - zugehörige Verkehrsbezirke	11
Abbildung 5: Modal Split Binnenverkehr - Analyse	24
Abbildung 6: Gesamtverkehrsaufkommen nach Verkehrsarten - Analyse	25
Abbildung 7: Altersstruktur Prognosejahr 2030	28
Abbildung 8: Entwicklung Mobilität mit Modal Split - Binnenverkehr	31
Abbildung 9: Gesamtverkehrsaufkommen nach Verkehrsarten - Entwicklung	31
Abbildung 10: Lage der Referenzquerschnitte	37
Abbildung 11: Liniennetzplan Schienenpersonennahverkehr	50
Abbildung 12: Liniennetzplan Bus-Regionalverkehr (Grundnetz)	51
Abbildung 13: Liniennetzplan Bus-Stadtverkehr	53
Abbildung 14: Haltestellennetz Bus-Stadtverkehr (Einzugsbereich 300 m)	55
Abbildung 15: Parkraumangebot - Innenstadt	58
Abbildung 16: Parkraumangebot – Innenstadt	58
Abbildung 17: Bewohnerparkzonen - Innenstadt	59
Abbildung 18: maximale Tagesparkgebühr - Parkhäuser	60
Abbildung 19: Gebührenerhebung - kommunale Bewirtschaftung	61
Abbildung 20: Parkgebühren	61
Abbildung 21: Prinzip der Kfz-Erschließung - Innenstadt	62
Abbildung 22: verkehrliche Anbindung und Erschließung der Innenstadt	63
Abbildung 23: Querschnitt Gothaer Str. (Umgestaltung Strecke)	75
Abbildung 24: Umgestaltung Gothaer Str.	75
Abbildung 25: Umgestaltung Ilmenauer Str.	76
Abbildung 26: Querschnitt Ilmenauer Str. (Umgestaltung, Knoten)	76
Abbildung 27: Querschnitt Schleusinger Str. (Umgestaltung, Abschnitt 2: Strecke)	77
Abbildung 28: Querschnitt Schleusinger Str. (Umgestaltung, Abschnitt 2: Knoten)	77
Abbildung 29: Umgestaltung Schleusinger Str. (August-Bebel-Str. - Polizei)	78
Abbildung 30: Querschnitt Schleusinger Str. (Umgestaltung, Abschnitt 3: Strecke)	78
Abbildung 31: Umgestaltung Schleusinger Str. (ab Polizei)	79
Abbildung 32: Querschnitt Meininger Str. (Umgestaltung, Knoten)	80

Abbildung 33: Querschnitt Meininger Str. (Umgestaltung, Strecke)	80
Abbildung 34: Umgestaltung Meininger Str.	81
Abbildung 35: Geschwindigkeitsdämpfung Bereich Rimbach-/ Hennebergstr.	82
Abbildung 36: Rückbau FG-Tunnel Dr.-Theodor-Neubauer-Str. / Knoten Bahnhofstr.	83
Abbildung 37: Rückbau FG-Tunnel Friedrich-König-Str.	84
Abbildung 38: Rückbau FG-Tunnel Ilmenauer Str. / Knoten Martin-Andersen-Nexö-Str.	85
Abbildung 39: Umgestaltung der Engstelle für den Fußgängerlängsverkehr	92
Abbildung 40: Querschnitt Zellaer Str. (Mischverkehrsfläche)	93
Abbildung 41: Querschnitt Zellaer Str. (Engstelle)	93
Abbildung 42: Fußgängerquerung Goldlauter-Heidersbach, Zellaer Str.	94

Tabellen

Tabelle 1: Entfernungen ausgewählter fußläufiger Beziehungen	9
Tabelle 2: Fahrzeiten verkehrsmotorisierter Relationen MIV + öffentlicher Verkehr (ÖV) – zwischen ausgewählten Verkehrsbezirken (VB)	9
Tabelle 3: Kategorien des Straßennetzes (gemäß RIN 2008)	19
Tabelle 4: Gesamtverkehrsaufkommen nach Verkehrsarten - Analyse	25
Tabelle 5: verkehrsrelevante stadtstrukturelle Entwicklungen bis 2030	30
Tabelle 6: Gesamtverkehrsaufkommen nach Verkehrsarten - Entwicklung	32
Tabelle 7: Maßnahmen im Straßennetz bis 2030	33
Tabelle 8: Verkehrsstärken - Referenzquerschnitte	36
Tabelle 9: Verkehrskennwerte ausgewählter Referenzquerschnitte (vgl. Tabelle 8, S. 36)	74
Tabelle 10: Maßnahmenempfehlungen	97

Karten

Karte 1: Abgrenzung Strukturgebiete	11
Karte 2: Einwohner- und Altersstruktur - Analyse	13
Karte 3: Kita, Schule, Bildung - Analyse	14
Karte 4: Arbeitsplätze - Analyse	15
Karte 5: Kundenpotential - Analyse	16
Karte 6: Freizeitpotential - Analyse	17
Karte 7: Potential im Schwerverkehr - Analyse	18
Karte 8: Kategorien des Straßennetzes (vgl. Anlage 0: Zählstellenplan)	19
Karte 9: Verkehrsstärke im Straßennetz - Analyse (vgl. Anlage 2)	26



Verzeichnisse

Karte 10: Verkehrsanteile Knoten Viadukt	27
Karte 11: Verkehrsstärke im Straßennetz - Prognose (vgl. Anlage 3)	34
Karte 12: Verkehrsstärke Referenzquerschnitte - Verkehrsentwicklung (Anlage 4)	35
Karte 13: Neugestaltung Hauptnetzstraßen (vgl. Anlage 5)	47
Karte 14: Verkehrsberuhigung Erschließungsnetz (vgl. Anlage 6)	48
Karte 15: Lageplan Heinrichser Straßenmarkt (vgl. Anlage 7)	88
Karte 16: Verkehrsverknüpfungspunkt Bahnhofstr. (1. und 2. BA) (vgl. Anlage 8)	90
Karte 17: Knotenumbau Linsenhofer Str./ R.-Wagner-Str./ R.-Schumann-Str. (vgl. Anlage 9)	91

Anlagen

Anlage 0: Zählstellenplan

Anlage 1: Kategorien des Straßennetzes

Anlage 2: Verkehrsstärke im Straßennetz - Analyse

Anlage 3: Verkehrsstärke im Straßennetz - Prognose

Anlage 4: Verkehrsstärke Referenzquerschnitte - Verkehrsentwicklung

Anlage 5: Umgestaltung Hauptnetzstraßen

Anlage 6: Verkehrsberuhigung Erschließungsnetz

Anlage 7: Lageplan Heinrichser Straßenmarkt

Anlage 8: Verkehrsverknüpfungspunkt Bahnhofstraße

Anlage 9: Knotenumbau Linsenhofer Str./ R.-Wagner-Str./ R.-Schumann-Str.

Anlage CD