

Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan



Teil Schwerverkehr (VEP-SV)

Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan Teil Schwerverkehr (VEP-SV)

Verfasser:
Stadt Gera
Fachdienst Verkehr
Fachgebiet Verkehrsplanung
Ernst-Toller-Straße 15
07545 Gera
Telefon 0365 838-4110

Bearbeiter:
cand. Ing. Stefan Meißner
Dipl.-Ing. Uwe Bartels
Dipl.-Ing. Stefan Prüger

26. März 2011

Inhalt

1.	Untersuchungsgegenstand	5
2.	Analyse zum Schwerverkehr	6
2.1.	Belegungsdaten und allgemeine Entwicklungen im Schwerverkehr	6
2.2.	Untersuchungen zur Entwicklung der Belegungsdaten und zu Problemfeldern des Schwerverkehrs auf ausgewählten Straßenzügen im Stadtgebiet	8
2.2.1.	Verkehrssituation auf dem Querschnitt Eisenberger Straße	8
2.2.2.	Verkehrsverlagerungen im Zuge der Fertigstellung des Stadtringes Süd-Ost	8
2.2.3.	Verkehrssituation auf der Straße des Bergmanns	11
2.2.4.	Verkehrssituation im Bereich des Straßenzuges E.-Toller-Str. / De-Smit-Straße	12
2.2.5.	Problempunkte im Bereich des Straßenzuges Zoitzstraße / Am Bach	13
2.2.6.	Problempunkte im Bereich des Straßenzuges Salzstraße / Liebschwitzer Straße	14
3.	Strategie für ein Schwerverkehrs-Führungskonzept	15
3.1.	Netzkonzeption	15
3.1.1.	Haupt- und Durchfahrtsrouten	15
3.1.2.	Erschließungsrouten	15
3.1.3.	Zentrumserschließung	16
3.2.	Nicht im Schwerverkehrs-Vorrangnetz enthaltene Routen	18
3.2.1.	Zeitzer Straße	18
3.2.2.	Straße des Bergmanns / Ronneburger Straße (westlich des Ostkreuzes)	18
3.3.	Qualitätsmanagement	19
3.4.	Weitere Maßnahmen	20
3.4.1.	Salzstraße / Liebschwitzer Straße	20
3.4.2.	Zwötzener Straße / Lange Straße	21
3.4.3.	Bundesstraße B92	21
3.4.4.	Sonstige, weitere, generelle Maßnahmen	21
4.	Resümee und Ausblick	23

Anlagen

Plan Analyse Schwerverkehr (Stand September 2009)
Plan Zielkonzept Schwerverkehr

Abbildungen

Abb. 1	Verkehrsentwicklung auf der Eisenberger Straße (Quelle: Knotenpunkterhebungen am Knoten Eisenberger Str. / Zeitzer Str. / Langenberger Str., 1993 – 2008)	8
Abb. 2	Verkehrsentwicklung auf dem Stadtring Süd-Ost (Quelle: Querschnittsmessungen in Höhe Abzw. Thränitz / Zschippeln, 1995 – 2009)	9
Abb. 3	Verkehrsentwicklung auf der Reichsstraße (Quelle: Knotenpunkterhebungen Reichsstr. / C.-Schmidt-Str. und Wintergarten, 1993 – 2008)	9
Abb. 4	Verkehrsentwicklung auf der Zeitzer Straße (Quelle: Knotenpunkterhebungen am Knoten Eisenberger Str. / Zeitzer Str. / Langenberger Str., 1993 – 2008)	10
Abb. 5	Verkehrsentwicklung auf der Straße des Bergmanns (Quelle: Knotenpunkterhebungen Str. d. Bergmanns / Dornaer Str. / F.-Petrich-Str. und Str. d. Bergmanns / Ronneburger Str. / Altenburger Str., 1993 – 2009)	11
Abb. 6	Straßenraumgestaltung Zoitzstraße	13
Abb. 7	Straßenraumgestaltung Salzstraße in Höhe Sachsenstraße	14
Abb. 8	Straßenraumgestaltung Salzstraße in Höhe der Bushaltestelle Scherperstraße	14
Abb. 9	Anfahrwege für die Zentrumserschließung	17

Tabellen

Tab. 1	Übersicht über Belegungszahlen im durchschnittlich täglichen Verkehr (DTV) und Schwerverkehr (SV) auf ausgewählten Straßenzügen im Stadtgebiet Geras (Fortsetzung nächste Seite; Quelle: eigene Erhebungen, Zeitraum: 2003 – 2009)	6
Tab. 2	Untersuchung der Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den Knotenpunktstrom E.-Toller-Str. – Theaterstr. am LSA-geregelten Knoten Theaterstr. / E.-Toller-Str. / Gebr.-Häußler-Str.	12

1. Untersuchungsgegenstand

Für die Erstellung dieses Konzepts für den Schwerverkehr im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) der Stadt Gera werden in einer Analyse zunächst vielfältige, den Schwerverkehr tangierende Problemfelder untersucht. Dies umfasst sowohl die Erhebung von aktuellen Belegungszahlen als auch Reflexion der Verkehrsentwicklung auf wichtigen Verkehrszügen in der Stadt, was aufgrund eines umfassenden Bestandes an Verkehrszählenden in der Stadtverwaltung umgesetzt werden konnte. Die Erkenntnisse lassen Rückschlüsse auf den Erfolg zahlreicher Verkehrsprojekte des Zeitraumes zwischen 1993 und 2009 zu. Darüber hinaus werden die für den Schwerverkehr existierenden Restriktionen – einerseits verkehrsbehördliche Anordnungen, andererseits infrastrukturell bedingte Mängel – aufgeführt. Des Weiteren wurden die verkehrlichen Rückkopplungen auf die Umwelt und Anlieger mit Hilfe des Lärmaktionsplans der Stadt Gera recherchiert.

2. Analyse zum Schwerverkehr

2.1. Belegungsdaten und allgemeine Entwicklungen im Schwerverkehr

In einem ersten Schritt wurden die Belegungen der einzelnen Straßenzüge mit Fahrzeugen des Schwerverkehrs (Lastkraftwagen, Sattelzüge und Busse; jedoch keine Busse des Linienverkehrs) ermittelt. Dazu wurden die jeweils aktuellsten Zählraten von Knotenpunktzählungen und Erfassungen mit Verkehrsmesscomputern aus den Jahren 2003 bis 2009 herangezogen. Aus diesen Erhebungen herausgerechnet wurden Busse des Linienverkehrs, da diese aufgrund der Liniengebundenheit nicht in das Potential zu verlagernder Verkehrsströme fallen. Ebenso in der Darstellung vernachlässigt wurden Querschnitte mit weniger als 50 schweren Nutzfahrzeugen in 24 Stunden (sNfz/24 h), da aufgrund der geringen Belegung darauf geschlossen werden kann, dass diese Routen nur vom Quell- und Zielverkehr und eben nicht vom Durchgangsverkehr genutzt werden und somit ebenfalls nicht das Potential für eine Verkehrsverlagerung besitzen.

Streckenabschnitte (nördlicher Teil des Stadtgebietes)	DTV [Kfz/24 h]	SV [sNfz/24 h]	SV-Anteil [%]
Eisenberger Straße (am Knoten Eisenberger Str. / Zeitzer Str. / Langenberger Str., 2008)	14.250	1.350	9,5
Zeitzer Straße (am Knoten Eisenberger Str. / Zeitzer Str. / Langenberger Str., 2008)	7.900	550	7,0
Langenberger Straße (am Knoten Eisenberger Str. / Zeitzer Str. / Langenberger Str., 2008)	17.750	1.450	8,2
B2-Nordanbindung (Querschnittsmessung zwischen Cretzschwitz und Dorna, 2009)	7.300	1.300	17,8
B2-Nordanbindung (Querschnittsmessung zwischen Dorna und Kreuz Gera, 2009)	11.450	1.850	16,2
B2-Nordanbindung (Querschnittsmessung zwischen Kreuz Gera und Ostkreuz, 2009)	10.350	1.150	11,1
Straße des Bergmanns (am Knoten Str. d. Bergmanns / Altenburger Str., 2009)	7.300	260	3,6
Altenburger Straße (am Knoten Str. d. Bergmanns / Altenburger Str., 2009)	7.900	400	5,1
Ronneburger Straße (Querschnittsmessung zwischen Ostkreuz und Kreisplatz Beerweinschänke)	15.500	1.300	8,4
Siemensstraße (zwischen BAB4 und Berliner Str., Knotenpunkt- erhebungen 2005 - 2008)	25.500	2.050	8,0
Theaterstraße (am Knoten Theaterstr. / E.-Toller-Str. / Gebr.- Häußler-Str., 2007)	30.150	1.550	5,1
Am Sommerbad (am Knoten Am Sommerbad / Heinrichstr. / Elsterdamm / Str. d. Friedens, 2008)	30.950	1.100	3,6

Tab. 1: Übersicht über Belegungszahlen im durchschnittlich täglichen Verkehr (DTV) und Schwerverkehr (SV) auf ausgewählten Straßenzügen im Stadtgebiet Geras (Fortsetzung nächste Seite; Quelle: eigene Erhebungen, Zeitraum: 2003 – 2009)

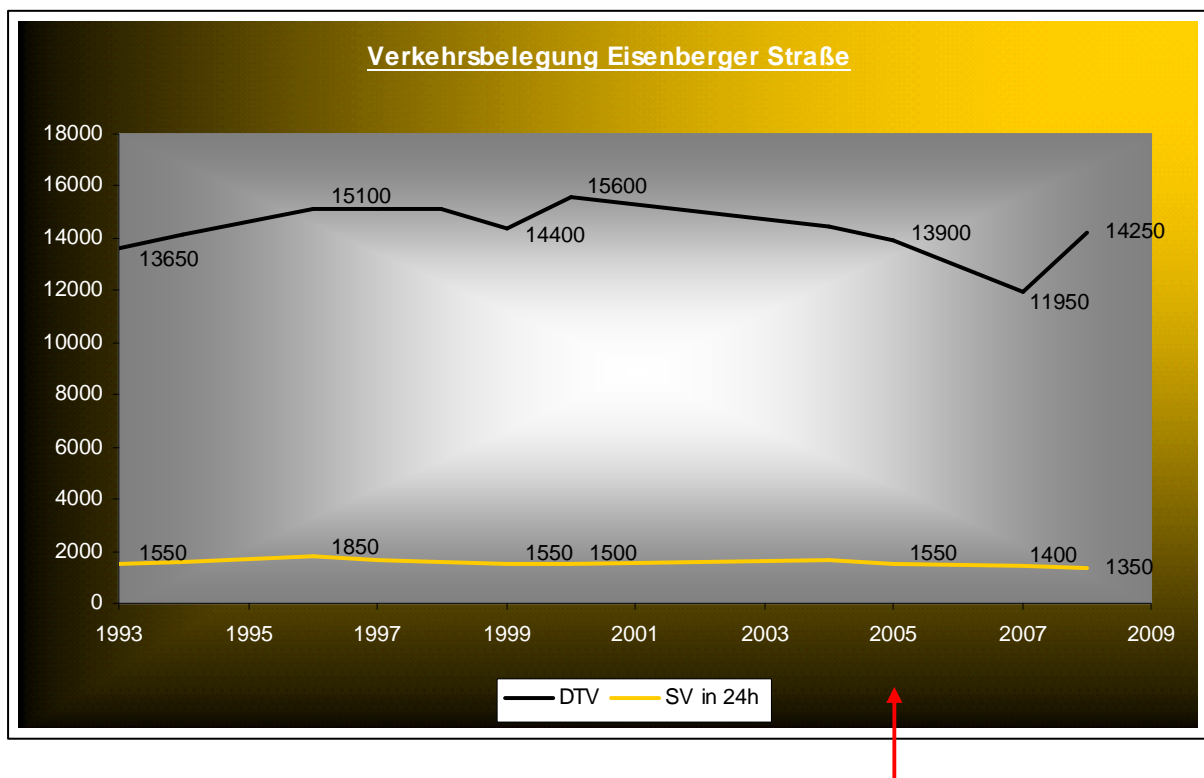
Streckenabschnitte (südlicher Teil des Stadtgebietes)	DTV [Kfz/24 h]	SV [sNfz/24 h]	SV-Anteil [%]
Elsterdamm (am Knoten Am Sommerbad / Heinrichstr. / Elsterdamm / Str. d. Friedens, 2008)	26.650	1.150	4,3
Stadtring Süd-Ost (Querschnittsmessung am Abzw. Thränitz / Zschippert, 2009)	17.420	1.850	10,6
E.-Toller-Straße (am Knoten Theaterstr. / E.-Toller-Str. / Gebr.-Häußler-Str., 2007)	11.300	300	2,7
De-Smit-Straße (am Knoten De-Smit-Str. / Friedericistr., 2007)	13.050	250	1,9
Breitscheidstraße (am Knoten De-Smit-Str. / Breitscheidstr., 2003)	12.450	450	3,6
Reichsstraße (zwischen Stadtgraben und C.-Schmidt-Str., Knotenpunkterhebung am Knoten Reichsstr. / C.-Schmidt-Str., 2008)	14.450	450	3,1
Reichsstraße (zwischen C.-Schmidt-Str. und Wintergarten, Querschnittsmessung in Höhe Einkaufszentrum, 2008)	9.950	350	3,5
Vogtlandstraße (am Knoten Vogtlandstr. / Keplerstr., 2003)	38.800	2.000	5,2
Vogtlandstraße (zwischen Hauptknoten Lusan und Am Bach, Querschnittsmessung südl. Tankstellen, 2009)	18.000	1.400	7,8
Lange Straße/Lasurstraße (am Knoten Str. d. Völkerfreundschaft / Lasurstr., 2006)	9.900	750	7,6
Salzstraße (Querschnittsmessung, 2008)	9.250	400	4,3
Am Bach/Zoitzstraße (am Knoten Vogtlandstr. / Am Bach, 2003)	8.350	500	6,0
Zwickauer Straße (Querschnittsmessung OL Niebra, 2009)	2.900	350	12,1

Tab. 1: Übersicht über Belegungszahlen im durchschnittlich täglichen Verkehr (DTV) und Schwerverkehr (SV) auf ausgewählten Straßenzügen im Stadtgebiet Geras (Quelle: eigene Erhebungen, Zeitraum: 2003 – 2009)

Die Zahlen belegen, dass bereits heute vorrangig das Hauptnetz vom Schwerverkehr genutzt wird, währenddessen die Straßen des nachgeordneten Netzes für den Schwerverkehr (auch wegen ihres baulichen Zustandes) häufig unattraktiv sind. Im Folgenden werden sich daraus Randbedingungen für ein qualitativ hochwertiges Schwerverkehrsnetz ableiten lassen.

2.2. Untersuchungen zur Entwicklung der Belegungsdaten und zu Problemfeldern des Schwerververkehrs auf ausgewählten Straßenzügen im Stadtgebiet

2.2.1. Verkehrssituation auf dem Querschnitt Eisenberger Straße



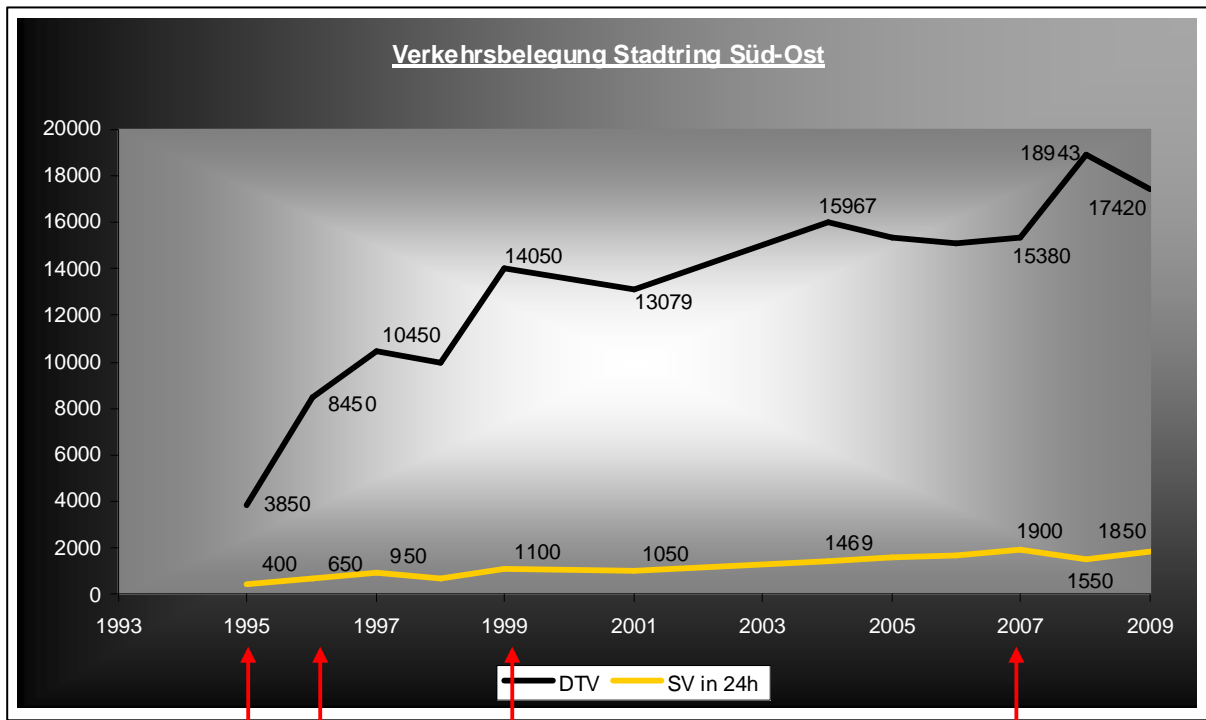
Einführung der LKW-Maut auf deutschen Autobahnen

Abb. 1: Verkehrsentwicklung auf der Eisenberger Straße (Quelle: Knotenpunkterhebungen am Knoten Eisenberger Str. / Zeitzer Str. / Langenberger Str., 1993 – 2008)

In der Vergangenheit war auf diesem Querschnitt weder ein besonders starkes Wachstum noch ein besonderer Rückgang bei den Belegungen durch den Schwerverkehr zu verzeichnen. Die vermehrten Straßengütertransporte, bedingt durch eine zunehmende internationale Verflechtung des Handels, bleiben im Wesentlichen auf die Autobahnen beschränkt. Auch die Einführung einer LKW-Maut auf den bundesdeutschen Autobahnen im Januar 2005 hat nicht zu einer Verkehrszunahme über parallel verlaufende Bundesstraßen im Untersuchungsgebiet geführt. Es ist nicht davon auszugehen, dass die Eisenberger Straße als Mautumgehung für die BAB4 und BAB9 fungiert. Die geringen Geschwindigkeiten und der mitunter schlechte Ausbaustand der Ortsdurchfahrten (z.B. enge Kurvenradien auf der B7 außerhalb der Stadt Gera zwischen der BAB9 und dem Kreisverkehr Hartmannsdorf) können den finanziellen Einspareffekt im zeitsensiblen Speditionsgewerbe nicht kompensieren.

2.2.2. Verkehrsverlagerungen im Zuge der Fertigstellung des Stadtringes Süd-Ost

Innerstädtische Routen, die vor dem Bau des Stadtringes Süd-Ost sehr stark belastet waren (z.B. Altenburger Straße, Stadtgraben und Reichsstraße), verzeichnen seit der Fertigstellung der Umgehung deutlich geringere Belegungszahlen. Der Stadtring Süd-Ost hat damit das ihm zugeordnete Ziel einer Entlastung innerstädtischer Straßenzüge vom Verkehr und damit vom Lärm und Abgasen erfüllt. Die gegenläufigen Entwicklungen der Belegungszahlen auf dem Stadtring Süd-Ost (Abb. 2) einerseits und der Reichsstraße (Abb. 3) andererseits bestätigen den Zusammenhang.



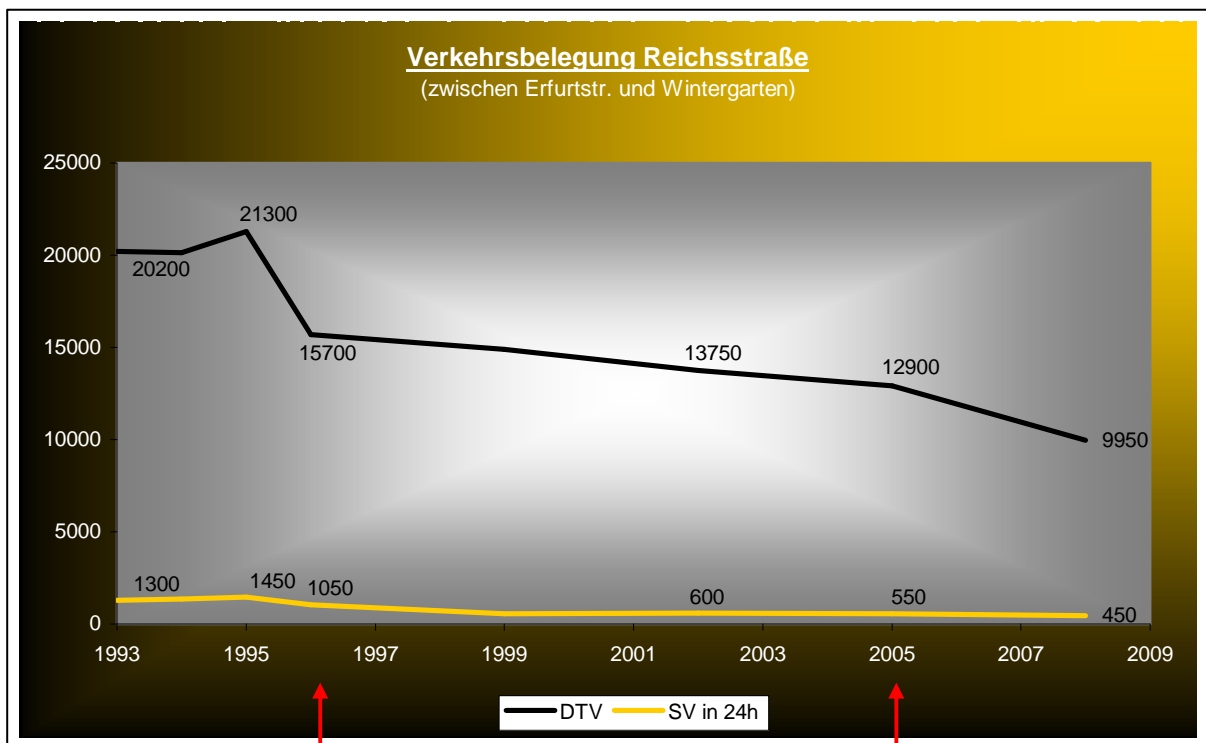
Fertigstellung zwischen Ostkreuz und Naulitzer Straße

Fertigstellung zwischen Naulitzer Straße und Plauenscher Straße

Fertigstellung zwischen Plauenscher Straße und Zwötzener Straße

Fertigstellung B2-Nordanbindung

Abb. 2: Verkehrsentwicklung auf dem Stadtring Süd-Ost (Quelle: Querschnittsmessungen in Höhe Abzw. Thränitz / Zschippem, 1995 – 2009)



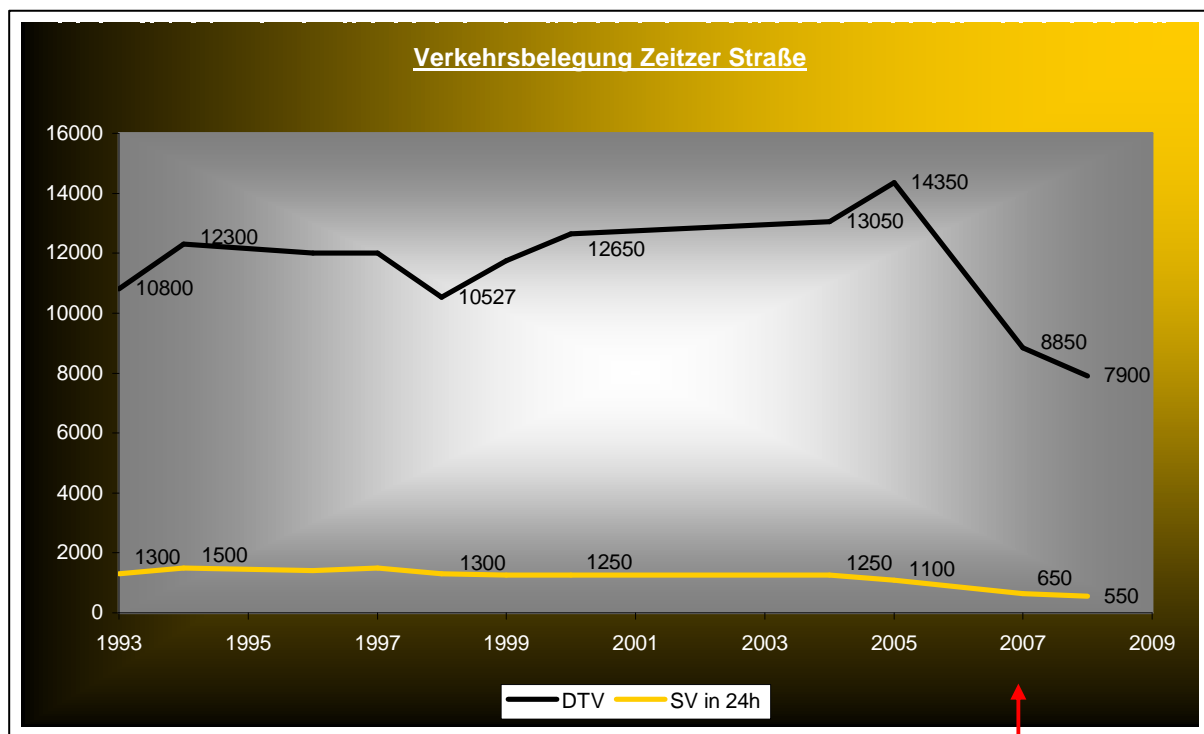
Fertigstellung Süd-Ost-Tangente zwischen Ostkreuz und Plauenscher Straße

Fertigstellung Reichsstraße im Rahmen des Baus der Stadtbahnlinie 1

Abb. 3: Verkehrsentwicklung auf der Reichsstraße (Quelle: Knotenpunkterhebungen Reichsstr. / C.-Schmidt-Str. und Wintergarten, 1993 – 2008)

Darüber hinaus ermöglicht die konsequente Fortführung des Konzepts, die Innenstadt nicht von innen, sondern von außen zu erschließen, dass den Bedürfnissen anderer Verkehrsteilnehmer weitgehend Rechnung getragen werden kann, ohne die Anbindung innerstädtischer Ziele zu verschlechtern. Durch eine Verkehrsentlastung einerseits und die Bevorzugung des ÖPNV und der Fußgänger andererseits lässt sich die Aufenthalts- und Wohnqualität im Zentrum deutlich erhöhen.

Mit der Fertigstellung der B2-Nordanbindung konnte der Stadtring Süd-Ost nicht nur für das Zentrum Geras, sondern auch für die nördlichen Stadtteile – insbesondere für Langenberg – seinen positiven verkehrlichen Effekt bewirken. Zuvor kam der Zeitzer Straße als Abschnitt der Bundesstraße B2 eine wichtige Rolle im Durchgangsverkehr durch die Stadt zu. So lag die Belastung im Jahr 2005 bei 14.350 Kfz/24 h, davon 1.100 sNfz/24h. Durch die direkt an den Straßenverlauf grenzende Wohnbebauung sowie starke Steigungen am Ortsausgang Langenbergs (parallel zum Vorspanneberg) waren die Anwohner starken Immissionen und Emissionen ausgesetzt. Nach der Eröffnung der B2-Nordanbindung haben sich innerhalb von zwei Jahren die Belegungszahlen auf der Zeitzer Straße (Abb. 4) sowohl im DTV als auch beim Schwerverkehr etwa halbiert. Es zeigt sich, dass die Zeitzer Straße für den Durchgangsverkehr kaum noch attraktiv ist. Ein Erheblicher Teil des diese Route wählenden Verkehrs ist Quell- und Zielverkehr aus den nördlichen Stadtteilen Geras. Dennoch nutzt ein Teil des Eckverkehrs zwischen Bad Köstritz/Eisenberg und der B2 nach Norden weiterhin diese Verbindung.



Fertigstellung B2-Nordanbindung

Abb. 4: Verkehrsentwicklung auf der Zeitzer Straße (Quelle: Knotenpunkterhebungen am Knoten Eisenberger Str. / Zeitzer Str. / Langenberger Str., 1993 – 2008)

Neben den reinen Verlagerungseffekten, welche seit der Eröffnung des Stadtringes Süd-Ost bzw. der B2-Nordanbindung zu verzeichnen sind, fällt der hohe Schwerverkehrsanteil auf diesem Straßenzug auf (Tab. 1 bzw. Abb. 2). Die großzügige Trassierung, welche hohe Geschwindigkeiten zulässt, der größtenteils vierstreifige Ausbau, wodurch zu starke Behinderungen des PKW-Verkehrs durch den langsameren Schwerverkehr vermieden werden, sowie die planfreie bzw. teilplanfreie Knotenpunktgestaltung insbesondere nördlich des Ostkreuzes und damit nur geringe Störeinflüsse in den ansonsten flüssigen Verkehrsablauf begründen die Attraktivität der Route auch für den Schwerverkehr. Zu Komforteinbußen für den schnellen PKW-Verkehr führt der zweistreifige, langgezogene Steigungsabschnitt zwischen der Plauenschen Straße und dem Gewerbegebiet Pforten, wo mitunter Kolonnenbildung hinter führenden, langsamen LKW zu beobachten ist.

2.2.3. Verkehrssituation auf der Straße des Bergmanns

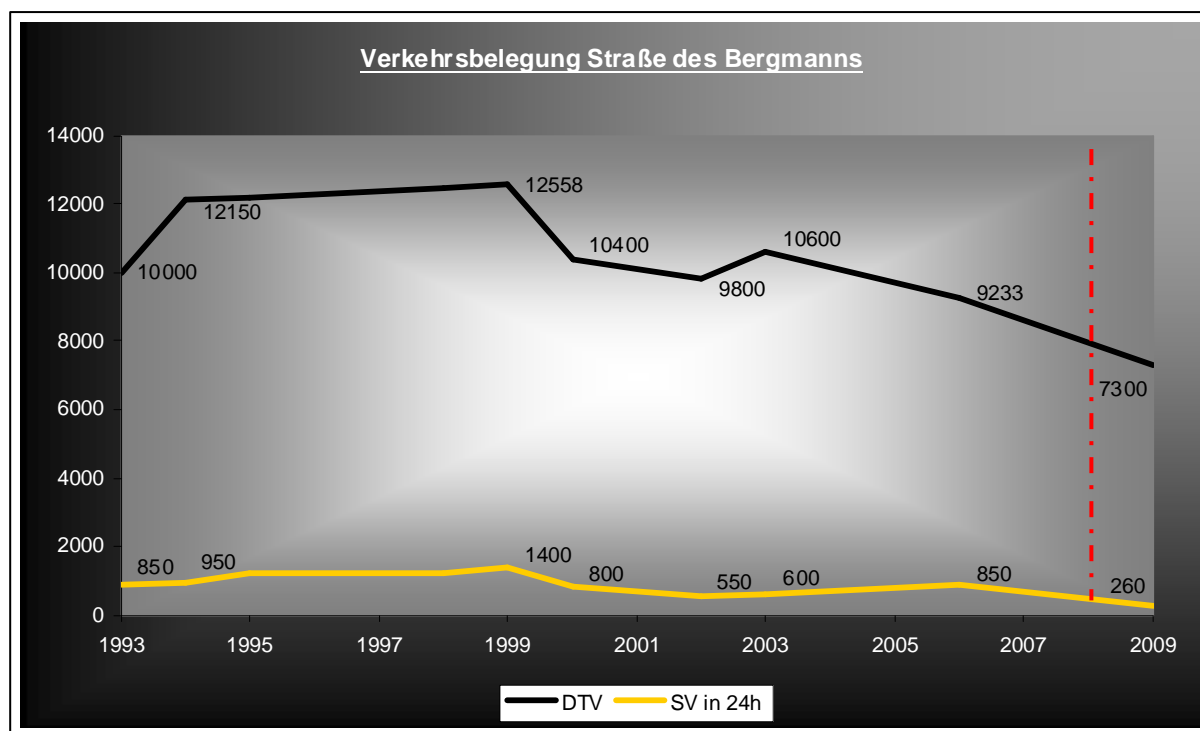


Abb. 5: Verkehrsentwicklung auf der Straße des Bergmanns (Quelle: Knotenpunkterhebungen Str. d. Bergmanns / Dornaer Str. / F.-Petrich-Str. und Str. d. Bergmanns / Ronneburger Str. / Altenburger Str., 1993 – 2009)

Die Straße des Bergmanns war bis zur Veränderung der Klassifizierung des Straßennetzes im Stadtgebiet Teil der Bundesstraße B7 und nahm damit auch einen Teil des überörtlichen Verkehrs auf. Darüber hinaus besitzt die Straße eine wichtige Bedeutung als Hauptsammelstraße für Bieblach, den Reußpark sowie die nordöstlichen Teile der Innenstadt. Dem Rückgang im DTV seit etwa der Jahrtausendwende stand bis ca. 2007 eine relative Konstanz der Belegungszahlen des Schwerverkehrs gegenüber.

Neueste Verkehrserhebungen belegen jedoch einen Verkehrsrückgang auch im Schwerverkehr. Durch den Ausbau der Alternativroute über die BAB4 ist es gelungen, einen Großteil des Schwerverkehrs von der Straße des Bergmanns auf diese neue Route zu verlagern. Die Bündelung der Bundesstraße B7 mit der BAB4 zwischen den Anschlussstellen Gera-Langenberg und Ronneburg sowie die entsprechende Anpassung der Wegweisung haben diesen Effekt begünstigt. Dadurch ist es gelungen, die Anwohner der Straße des Bergmanns von den negativen verkehrlichen Wirkungen zu entlasten.

2.2.4. Verkehrssituation im Bereich des Straßenzuges E.-Toller-Straße / De-Smit-Straße

Die E.-Toller-Straße und die De-Smit-Straße übernehmen die Hauptschließungsfunktion für das Zentrum aus Richtung Norden und teilweise aus Richtung Osten (über Ziegelberg/C.-Zetkin-Straße). Sämtlicher Zielverkehr (sowohl Berufs-, Versorgungs- und Andienungsverkehr) aus den genannten Richtungen wird auf diesem Straßenzug gebündelt und führt folglich zu relativ hohen Verkehrsbelegungen. Diese hohe Verkehrsbelegung macht sich insbesondere am Knoten Theaterstraße/G.-Häußler-Straße/E.-Toller-Straße bemerkbar. Die Qualitätsbewertung für die Lichtsignalanlage an diesem Knoten ergibt für die Fahrtbeziehung E.-Toller-Straße – Theaterstraße die Qualitätsstufe D. (Die definierte Skala wird in 6 Qualitätsstufen, von A-F unterschieden)

t_F	q	q_s	SV-Anteil	f(SV)	$q_{s,maßg}$	g	$t_{w,G}$	$t_{w,R}$	$t_{w,ges}$	QSV
[sec.]	[Kfz/h]	[Kfz/h]	%	[-]	[Kfz/h]	[-]	[sec.]	[sec.]	[sec.]	[-]
18	338	2000	6,2	0,969	1938	0,87	34,9	26,2	61,1	D

t_F	= Freigabezeit	q	= Verkehrsstärke in der Spitzenstunde (Stand: 07.11.2007)
q_s	= Sättigungsverkehrsstärke	SV	= Schwerverkehr
f(SV)	= Abminderungsfaktor	g	= Sättigungsgrad
$q_{s,maßg}$	= maßgebliche Sättigungsverkehrsstärke	$t_{w,G}$	= Grundwartezeit
$t_{w,R}$	= Reststauwartezeit	$t_{w,ges}$	= mittlere Gesamtwartezeit
QSV	= Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs		

Tab. 2: Untersuchung der Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den Knotenpunktstrom E.-Toller-Str. – Theaterstr. am LSA-regeltem Knoten Theaterstr. / E.-Toller-Str. / Gebr.-Häußler-Str.

Gemäß dem Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001) ist die Qualitätsstufe D wie folgt definiert:

„Die Mehrzahl der Fahrzeugführer muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Fahrzeuge können die Wartezeiten besonders hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau im Nebenstrom ergeben hat, bildet dieser sich wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.“

Zunächst scheint dieses Problem von eher grundsätzlicher Bedeutung zu sein, aber es betrifft auch nicht in unerheblichem Maße den Schwerverkehr, da über den Straßenzug E.-Toller-Str. – De-Smit-Str. derzeit ein Großteil des Lieferverkehrs für den zentralen Innenstadtbereich abgewickelt wird. Der Versuch, dem Nebenstrom aus der E.-Toller-Straße eine längere Freigabezeit einzuräumen, scheitert an der Konkurrenz mit dem deutlich stärkeren Verkehrsstrom aus der G.-Häußler-Straße in Richtung Theaterstraße und an der für die dortige Koordinierung notwendigen Voraussetzung einer gleichen Umlaufzeit an allen beteiligten Knotenpunkten, d.h. die Umlaufzeit ließe sich nicht zugunsten einer längeren Freigabezeit verlängern. Die Entlastung des Knotenpunktstromes E.-Toller-Straße – Theaterstraße kann folglich nur über eine Verringerung der Verkehrsbelastung erreicht werden, weshalb entweder Alternativrouten zur Zentrumserschließung oder eine Erschließung mit anderen Verkehrsmitteln in Betracht gezogen werden müssen.

2.2.5. Problempunkte im Bereich des Straßenzuges Am Bach / Zoitzstraße

Als Teil der Landesstraße L1082 fungiert die Zoitzstraße als wichtige Querverbindung von der Zwickauer Straße zur B92. Durch die Führung des Verkehrs aus Richtung Falka und Wünschendorf auf die Bundesstraße sollen der Stadtteil Zwötzen, die Siedlung Elstertal und in Fortführung die Reichsstraße bzw. das Zentrum vom Schwer- und Durchgangsverkehr entlastet werden. Darüber hinaus erfolgt ein Großteil der Mülltransporte von und zur Deponie in Untitz über diese Route.



Abb. 6:
Straßenraumgestaltung Zoitzstraße

Die gegenwärtige Straßenraumgestaltung und der Straßenzustand können die an die Zoitzstraße gestellten Nutzungsansprüche nur unzureichend erfüllen. Zum Einen leiden die Anwohner an den durch die relativ hohe Verkehrsbelastung einerseits und den schlechten Straßenzustand andererseits verursachten Lärmemissionen, zum anderen sind abschnittsweise keine Schutzräume für Fußgänger in Form von Gehwegen vorhanden. Bei einer Straßenbreite von lediglich 5,50m bis 6,00m, die im Begegnungsfall LKW-LKW nahezu vollständig ausgenutzt werden muss, stellt dies ein großes Gefährdungspotential für Fußgänger dar. Für den Schwerverkehr bestehen darüber hinaus Einschränkungen an der Bahnunterführung unter der Strecke Gera – Saalfeld, die eine Durchfahrtshöhe von max. 3,90m gestattet. Da die Brücke in einer Bogenform ausgeführt ist, bleibt die Durchfahrtshöhe an den Straßenrändern auf 3,00m bzw. 3,30 m begrenzt.

Gegenwärtig wird mit dem durch das Straßenbauamt Ostthüringen anvisierten Neubau einer Querspange im Zuge der Neugestaltung der L1082n bei Gera-Liebschwitz (Planfeststellungsverfahren) eine Netzveränderung verfolgt. Vom Knoten Zwickauer Str. / Abzw. Meilitz wird diese direkt in westliche Richtung geführt und in Höhe der ehemaligen Eisenbahn-Zugangsstelle Gera-Röppisch an die B92 angebunden. Im Rahmen dieses Projektes werden die derzeit für den Schwerverkehr bestehenden Unzulänglichkeiten, welche auf der alten Trasse (Zoitzstraße) vorhanden sind, wie die geringe Straßenbreite und Durchfahrtshöhe der Eisenbahnüberführungen beseitigt.

2.2.6. Problempunkte im Bereich des Straßenzuges Salzstraße / Liebschwitzer Straße

Die Probleme entlang der Salzstraße bzw. Liebschwitzer Straße sind ähnlich denen der Zoitzstraße. Die Straßenraumgestaltung lässt eher auf den Charakter einer Wohngebieterschließungs- bzw. Sammelstraße schließen; eine Funktion, welche dem Verlauf der Straße und deren Gestaltung auch gerecht werden würde. Dementsprechend ist die Geschwindigkeit auf diesem Straßenzug auf 30 km/h beschränkt. Dennoch ist ein nicht unerheblicher Anteil an Schwer- und Durchgangsverkehr auf dieser Route unterwegs. Hinzu kommt das Verkehren zweier Buslinien (Linie 16 im 20-Minuten-Takt, Linie 18 im 60-Minuten-Takt; jeweils zur Hauptverkehrszeit), wodurch die Wahrscheinlichkeit einer Begegnung zweier Fahrzeuge des Schwerverkehrs erhöht wird.

Ähnlich wie in der Zoitzstraße ist auch hier die Fahrbahnbreite beschränkt. Fahrzeuge, die teilweise auf dem Gehweg und teilweise auf der Straße parken, schränken den verfügbaren Raum für den fließenden Verkehr noch weiter ein. Die verbliebene Breite wird zudem von anderen Verkehrsarten mit beansprucht. Da über die Straße ein Teilstück des überregional bedeutsamen Elsterradweges geführt wird, ist auch mit einem erhöhten Radverkehrsaufkommen zu rechnen. Überholungen des langsameren Radverkehrs sind nur schwierig möglich.

Kritisch anzumerken bleiben die eingeschränkten Gehwegbreiten. Es ist zwar durchgehend ein Fußweg vorhanden (wenn auch auf wechselnden Straßenseiten), doch wird dieser Schutzraum für Fußgänger durch Treppen und zweckentfremdete Nutzung extrem eingeschränkt. Gerade an Straßen mit einer nicht unbedeutenden Anzahl an Fahrzeugen des Schwerverkehrs verdient die ausreichende Dimensionierung von Schutzräumen für die schwächeren Verkehrsteilnehmer eine besondere Aufmerksamkeit.



Abb. 7: Straßenraumgestaltung Salzstraße in Höhe Sachsenstraße (linkes Bild)



Abb. 8: Straßenraumgestaltung Salzstraße in Höhe der Bushaltestelle Scherperstraße (rechtes Bild)

Zudem gewährt die Bahnunterführung unter der Strecke Gera – Weischlitz in Höhe des Bahnhofes Liebschwitz lediglich eine Durchfahrtshöhe von 3,7m.

3. Strategie für ein Schwerverkehrs – Führungskonzept

3.1. Netzkonzeption

Die Strategie für ein LKW-Führungskonzept basiert auf dem Verständnis, den Schwer- und Durchgangsverkehr weitgehend gebündelt über Routen zu führen, die verkehrssensible Gebiete (z.B. Wohngegenden) meiden (Plan Zielkonzept Schwerverkehr). Andererseits muss die Erschließung der Gewerbestandorte garantiert werden. Für die Ausweisung künftiger Gewerbestandorte sollte die Stadt Gera vorrangig Gebiete ausweisen, die durch das konzipierte Schwerverkehrsnetz bereits erschlossen werden. Darüber hinaus sind für den Schwerverkehr geeignete Abstellmöglichkeiten in der Nähe von Wohngebieten auszuweisen. Diese sind an Tank- und Raststellen, in Gewerbegebieten und an geeigneten, für Anwohner unsensiblen Stellen in Nähe der Hauptrouten für den Schwerverkehr vorzusehen (Plan Zielkonzept Schwerverkehr).

Ausgehend von den beiden Strategien des Konzepts – Durchgangsverkehr bündeln und Gewerbegebiete erschließen – werden im Wesentlichen zwei verschiedene Arten von Strecken im Schwerverkehrs-Vorrangnetz unterschieden

3.1.1. Haupt- und Durchfahrtsrouten

Sie bündeln den Quell- und Zielverkehr, sobald dieser über die Erschließungsrouten das Hauptverkehrsnetz erreicht hat, sowie den Durchgangsverkehr und leiten ihn auf weitestgehend verkehrlich unsensiblen Routen durch die Stadt. Dazu gehören im Wesentlichen:

- die Bundesautobahn BAB4,
- sämtliche, das Stadtgebiet berührende Bundesstraßen (langfristig ohne den Verlauf der heutigen Bundesstraße B2 im Bereich Str. d. Friedens / Hofer Straße),
- die Landesstraße L1070 zwischen der Heinrichsbrücke und dem Knoten Theaterstraße/ J.-Curie-Straße,
- die Landesstraße L1079 zwischen dem Knoten Straße des Bergmanns/Ronneburger Straße/Stadtring Süd-Ost (Ostkreuz) und dem Kreuz Gera,
- die Landesstraßen L1080, Zwickauer Straße (vormals L2321) und L2322 sowie
- die Gemeindestraße zwischen dem Knoten Theaterstraße / J.-Curie-Straße über die Theaterstraße, (äußere) Berliner Straße, Siemensstraße bis zur Autobahn-Anschlussstelle Gera-Langenberg

3.1.2. Erschließungsrouten

Sie erschließen die Gewerbestandorte auf möglichst direkten und, wenn möglich, verkehrlich unsensiblen Routen und stellen so die Anbindung der Gewerbe- und Liefergebiete an das Haupt- und Durchgangsnetz her. Das Erschließungsnetz wird gebildet aus folgenden Straßenzügen:

- die Kreisstraße K5 zwischen der B2-Anschlussstelle Gera-Cretzschwitz und der Zufahrt zum Gewerbegebiet Rusitz,
- die Anbindung Stublach,
- die Steinbeckstraße,
- die M.-Bögl-Straße,
- die Gewerbegebiets-Erschließungsspanne am Knoten Siemensstraße / BAB4-Anschlussstelle Gera-Langenberg,
- die Tinzer Straße zwischen der Siemensstraße und der J.-A.-Morand-Straße (Zufahrt Gewerbegebiet Tinz),
- die Industriestraße,

- die Leibnitzstraße nördlich vom Eselsweg,
- der Eselsweg,
- die Gaswerkstraße,
- die Thüringer Straße zwischen der Anschlussstelle Trebnitz mit der B2-Nordanbindung und der A.-Wolfgang-Str./C.-Zeiss-Str.,
- die Verbindungsstraße vom Kreisplatz Beerweinschänke bis zur Zufahrt GLOBUS/SELGROS,
- die Reichsstraße zur Anbindung dortiger Gewerbestandorte von der C.-Schmidt-Straße (Zentrumserschließung) aus,
- die Naulitzer Straße vom Stadtring Süd-Ost bis zum Gewerbegebiet Leumnitz-Süd,
- Am Pfortener Kalkwerk vom Stadtring Süd-Ost bis zum Gewerbegebiet Pforten,
- die Zwötzener Straße vom Stadtring Süd-Ost bis zur Langen Straße,
- die Lange Straße,
- die Keplerstraße sowie
- die Salzstraße vom Kreisplatz in Liebschwitz bis zum Gewerbestandort in Höhe der Siedlung Elstertal (ehemaligen Dampfkesselbau).

3.1.3. Zentrumserschließung

Eine besondere Funktion übernimmt die Zentrumsumfahrung, welche ringförmig die Erschließung der Innenstadt und damit zahlreicher Einkaufszentren und Handelseinrichtungen übernimmt. Sie bedient damit die Anforderungen des gewerblichen Lieferverkehrs im Zentrum der Stadt Gera. Im Bereich von der De-Smit-Straße bis Am Fuhrpark wird die Zentrumsumfahrung mit dem Haupt- und Durchgangsnetz gebündelt und erhält somit direkten Anschluss an das Schwerverkehrs-Vorrangnetz. Zudem ist die Friedericistraße als Anschlussroute zwischen Hauptnetz und der Zentrumsumfahrung geplant. Dass die Altenburger Straße bzw. die Straße des Bergmanns im Abschnitt Altenburger Straße – Ostkreuz nicht als Anbindung der Zentrumserschließung vorgesehen ist, stellt die logische Konsequenz des Konzepts dar, den Schwerverkehr möglichst lang auf den Haupttrouten zu bündeln und das Zentrum über möglichst direkte Anschlusspunkte an diese Haupttrouten zu erschließen. Dadurch kann das Umfeld der Altenburger Straße, welches vorwiegend durch Wohnbebauung charakterisiert ist, erheblich von den negativen Wirkungen des Schwerverkehrs entlastet werden.

Vorrangige Aufgabe der Zentrumserschließung ist die Erreichbarkeit der verschiedenen Handels- und Dienstleistungseinrichtungen durch den Andienungsverkehr. Dazu wurde der zentrale Innenstadtbereich zunächst in vier Liefergebiete (LG, Abb. 9) aufgeteilt:

- LG „Gera-Arcaden“ (Friedericistraße und Hainstraße),
- LG „Schloßstraße / R.-Diener-Straße“ (umfasst zudem die Bereiche rund um die Leipziger Straße, die Sorge und den Zschochernplatz),
- LG „Markt“ mit der Zufahrt über die Burgstraße; es umfasst außerdem die Zufahrt zum Elsterforum (von der Reichsstraße aus) sowie den Bereich um die UCI-Kinowelt,
- LG „Reichsstraße“ (Einkaufszentrum an der Ecke Reichsstraße / C.-Schmidt-Straße sowie der südlicher gelegene Einkaufsmarkt in Höhe der „Himmelsleiter“).

Aus Richtung Norden (von der Theaterstraße kommend) sollte die vorrangige Erschließung des Zentrums über die Friedericistraße erfolgen. Somit kann der Knoten Theaterstr. / E.-Toller-Str./ Gebr.-Häußler-Str., für den die Signalplananalyse eine sehr starke Belastung ergab, entlastet werden. Zudem ließe sich mit dieser Route der Problembereich De-Smit-Str./Breitscheidstr. entschärfen, da die Fahrzeuge in Richtung Zentrum / Breitscheidstr. dann nicht mehr als Linksabbieger, sondern als Rechtsabbieger wesentlich günstiger an diesem Knoten bedient werden können. Zur Unterstützung dieses Vorgehens könnten folgende Maßnahmen ergriffen werden:

- Anpassung der Wegweisung. Die Anfahrt für den Schwerververkehr aus Richtung Theaterstraße mit dem Zielgebiet Zentrum erfolgt über die Friedericistraße. Damit wären Anpassungen an der Vorwegweisung für die Knoten Theaterstraße/E.-Toller-Straße und Gebr.-Häußler-Straße/Neue Straße nötig.
- Gegebenenfalls ist eine Tonnagebegrenzung oder ein LKW-Durchfahrtsverbot für die E.-Toller-Straße im Bereich Bahnhofstraße – C.-Zetkin-Straße anzuordnen, wobei der ÖV-Linienverkehr weiterhin diesen Abschnitt befahren darf. Diese Maßnahme sollte aber nur bei Nicht-Erfolg der ersten Maßnahme umgesetzt werden.

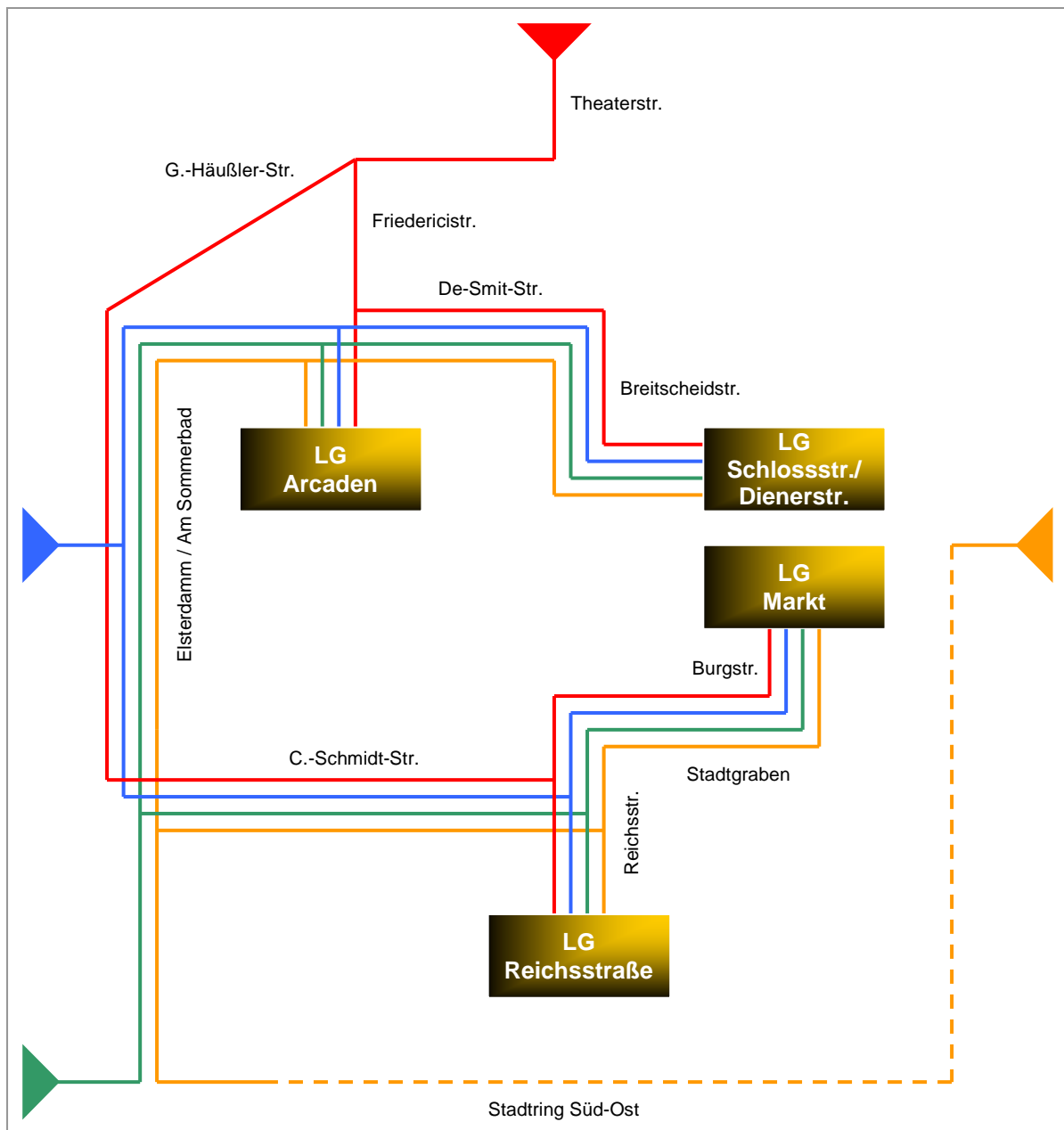


Abb. 9: Anfahrtwege für die Zentrumserschließung

Aus östlicher und nordöstlicher Richtung wird der Verkehr zunächst über den Stadtring Süd-Ost und dann auf den Elsterdamm geführt, ehe die Erschließung des Zentrumsbereiches vom Elsterdamm aus über die C.-Schmidt-Str. und in Fortführung Elsterdamm/ Am Sommerbad in die De-Smit-Str. erfolgt. Bereits heute ist eine entsprechende wegweisende Beschilderung am

Knoten „Ostkreuz“ (Straße des Bergmanns, Ronneburger Straße, Stadtring Süd-Ost) installiert. Darüber hinaus bietet diese Variante den Vorteil, dass Teile der sog. Zentrumsumfahrung ausgespart bleiben.

3.2. Nicht im Schwerverkehrs-Vorrangnetz enthaltene Routen:

3.2.1. Zeitzer Straße

Die Zeitzer Straße hat mit der Fertigstellung der B2-Nordanbindung im Jahr 2007 ihre Funktion als Hauptverkehrsstraße in Richtung Zeitz/Leipzig verloren. Entsprechend deutlich sind die Belegungszahlen zurückgegangen. Dennoch wird ein Teil des Eckverkehrs zwischen Bad Köstritz und Zeitz/Leipzig über diese Route abgewickelt. Dieser Verkehr sollte künftig von der Eisenberger Straße kommend über die Langenberger Straße bis zur Autobahnanschlussstelle Gera-Langenberg geführt werden; von dort aus über die BAB4 bis zum Kreuz Gera und dann über die B2-Nordanbindung in Richtung Zeitz/Leipzig.

Es wären folgende Maßnahmen zu ergreifen:

- Anpassung der (Vor-)Wegweisung
- Gegebenenfalls die Einführung einer Tonnagebegrenzung auf beispielsweise 7,5 Tonnen in einem Abschnitt. Diese würde nur den Durchgangsverkehr durch Langenberg betreffen, während die Erschließung der Stadtteile selbst – für Langenberg über die Zeitzer Straße und für die nördlichen Stadtteile über die B2-Nordanbindung – gewährleistet bleibt. Busse des Linienverkehrs müssen von dieser Regelung jedoch ausgenommen werden.

Zu berücksichtigen bleibt in diesem Falle die zusätzliche Belastung des Linksabbiegestroms von der Siemensstraße (Nord) auf die Autobahnauffahrt Dresden sowie in umgekehrter Richtung die Verkehrszunahme von der Abfahrt aus Richtung Dresden in die Siemensstraße. Es ist zu untersuchen, ob das Signalprogramm der betreffenden Lichtsignalanlagen angepasst werden muss.

3.2.2. Straße des Bergmanns / Ronneburger Straße (westlich des Ostkreuzes)

Auch die Straße des Bergmanns findet sich nicht in einem künftigen LKW-Vorrangnetz wieder. Einst Bestandteil der Bundesstraße B7, kann ihre bisherige Funktion als Durchfahrtsroute auch von der parallel verlaufenden Autobahn BAB4 wahrgenommen werden, wodurch der Straße des Bergmanns vorwiegend nur noch Erschließungsfunktionen für Bieblach, den Reußpark und die nordöstlichen Teile der Innenstadt verbleiben. Diese Wohngebiete werden von den bisherigen, negativen verkehrlichen Wirkungen entlastet. Auch wird die Anbindung der Altenburger Straße vom Ostkreuz aus für das Schwerverkehrs-Vorrangnetz nicht benötigt, da die Anbindung des Zentrumsbereiches aus Ost und Nordost zunächst über den Stadtring Süd-Ost abgewickelt wird (Abb. 9).

Vor dem Hintergrund der in den vergangenen Jahren immer weiter gesunkenen Belegungszahlen einerseits und dem Bedeutungswandel dieses Verkehrszuges andererseits wird seit geraumer Zeit eine Umgestaltung der Straße diskutiert. Eine solche Umgestaltung bietet die Chance, den Charakter der Straße als (Haupt-)Sammelstraße zu stärken. Somit kann den im Lärmaktionsplan der Stadt Gera angesprochenen Problempunkten (z.B. Lärmentwicklung aufgrund übermäßiger Geschwindigkeit) begegnet werden.

3.3. Qualitätsmanagement

Ziel des Schwerverkehrs-Vorrangnetzes ist es, möglichst ohne Restriktionen in Form von Durchfahrtsverboten und Tonnagebegrenzungen die LKW-Fahrer zur Nutzung des Vorrangnetzes zu bewegen. Dazu muss das Vorrangnetz eine entsprechend gute Verkehrsqualität bieten. Die Erfahrungen mit der Fertigstellung der östlichen Stadtumfahrung haben gezeigt, dass attraktive Verkehrswege schnell und in hohem Maße von den Nutzern angenommen werden und sich so in kritischen Bereichen mitunter signifikante Entlastungswirkungen einstellen.

Die Bündelung von Verkehr auf attraktiven Hauptnetzstraßen und Vorrangrouten hat im Wesentlichen folgende Vorteile:

- Zum einen kann dadurch der Durchgangsverkehr, der bislang noch Nebennetzstraßen (z.B. zur Umgehung von Lichtsignalanlagen) nutzt, aus diesen Gebieten abgezogen werden. Für die Anwohner ergeben sich Vorteile für die Verkehrssicherheit und die Wohnqualität. Anliegerstraßen können ihren nicht-verkehrlichen Funktionen gerechter werden.
- Die Vorhaltung großer Kapazitäten sowie die entsprechend vorrangige Instandhaltung von Hauptnetzstraßen und der zugehörigen verkehrstechnischen Anlagen bleibt auf vergleichsweise wenige Straßenzüge begrenzt.
- Die negativen verkehrlichen Wirkungen wie Lärm, Schmutz und Abgase bleiben (allerdings in erhöhtem Ausmaß) auf weniger Netzteile beschränkt. Daher sind für ein Vorrangnetz nach Möglichkeit verkehrlich unsensible Routen auszuwählen.
- Zudem verbietet eine wo mögliche Führung von Hauptverkehrsstraßen durch gewachsene Wohngebiete aufgrund der dann zwangsläufigen Trassierung die Anwendung bestimmter Qualitätskriterien (z.B. Geschwindigkeiten), die im Folgenden aufgeführt werden.

Um eine hohe Akzeptanz und Nutzung des Vorrangnetzes durch den Schwerverkehr zu erreichen, sollte die Stadt Gera für die Straßen, die Bestandteil des LKW-Vorrangnetzes sind, folgende Qualitätskriterien festschreiben:

- Gewährleistung einer weitgehend hohen Leistungsfähigkeit. Einen großen Einfluss auf den Verkehrsablauf und somit auf die Reisezeit haben Geschwindigkeitseinbrüche an Knotenpunkten. Häufige Brems- und Anfahrvorgänge kosten aber nicht nur Zeit, sie verursachen auch einen Energiemehrbedarf und erhöhte Lärmimmissionen, insbesondere bei anfahrenen Schwerlastfahrzeugen. Daher sollte im Hauptnetz die Knotenpunktdichte relativ gering gehalten werden.

An Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen sollten die Hauptströme nach Möglichkeit in einer Koordinierung mehrerer aufeinanderfolgender Knoten bedient werden können. Allerdings müssen an Lichtsignalanlagen eine Reihe anderer Randbedingungen berücksichtigt werden. An oberster Stelle stehen dabei die Anforderungen der Verkehrssicherheit. Darüber hinaus sind Koordinierungen aufgrund unterschiedlicher Teilpunktabstände oftmals nur schwer zu realisieren. Auch die Anforderungen anderer Verkehrsteilnehmer und Verkehrsarten sind zu berücksichtigen. Jedoch sollte insbesondere im Haupt- und Durchgangnetz die Bevorrechtigung bestimmter Verkehrsarten zu Lasten anderer sorgfältig geprüft und abgewogen werden.

- Befahrbarkeit. Bei der Straßenraum- und insbesondere der Knotenpunktgestaltung sind die fahrgeometrischen Anforderungen des Schwerverkehrs besonders zu berücksichtigen. Dies betrifft insbesondere eine ausreichende Fahrstreifen- bzw. Fahrbahnbreite, die entsprechend auf den Begegnungsfall LKW-LKW auszulegen sind, sowie hinreichend große Abbiege- und Kurvenradien. Darüber hinaus muss an Unterführungen eine ausreichende lichte Höhe gewährt werden.

- **Straßenzustand.** Der Straßenunterbau sowie die Brücken im Schwerverkehrsvorrangnetz müssen die Lasten schwerer LKW und Sattelzüge aufnehmen können. Dies ist auch durch eine bevorzugte Instandhaltung bzw. Instandsetzung der Netzelemente zu gewährleisten. Darüber hinaus ist zur Vermeidung einer zu großen Lärmentwicklung Kopfsteinpflaster oder ähnliches als Deckenbelag zu vermeiden oder nach Möglichkeit zu ersetzen.
- **Verkehrssicherheit.** Vor dem Hintergrund eines im Vergleich zu anderen Netzteilen erhöhten Schwerverkehrsaufkommens sind die Anforderungen der schwächeren Verkehrsteilnehmer bei der Straßenraumgestaltung besonders zu berücksichtigen. Fußgänger und Radfahrer müssen eigene Verkehrsräume erhalten, welche ihnen hinreichenden Schutz, aber auch eine ansprechende Nutzungsqualität (z.B. Fußwegbreite, Belag) bieten.

3.4. Weitere Maßnahmen

3.4.1. Salzstraße / Liebschwitzer Straße:

Der Salzstraße und Liebschwitzer Straße kommt die Funktion zur Erschließung der Gewerbeflächen im Bereich der Siedlung Elstertal (ehemaliger Dampfkesselbau) zu. In der Analyse unter Punkt 2.2.6. wurde aufgezeigt, dass dieser Straßenzug den o.g. Anforderungen an das Schwerverkehrsvorrangnetz nur ungenügend entspricht. Eine anderweitige Erschließung des Gebietes, z.B. aus Richtung Norden, ist aber aufgrund einer Führung des Schwerverkehrs über lange Abschnitte mit angrenzender Wohnbebauung nicht zu empfehlen. Der genannte Straßenzug erfüllt eigentlich den Charakter einer Wohngebieterschließungsstraße. Eine unzureichende Fahrbahnbreite, zu schmale bzw. fehlende Schutzräume für Fußgänger und Radverkehr und eine durch den Straßenzustand bedingte, erhöhte Lärmemission erfordern die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h. Im Sinne der dieser Straße zugeordneten Funktion als Erschließungsrouten im Schwerverkehrsvorrangnetz wäre die Umsetzung folgender Maßnahmen anzustreben:

- Für eine behinderungsfreie Begegnung zweier Fahrzeuge des Schwerverkehrs (entsprechend den Vorgaben der RAS 06) eine durchgehende Fahrbahnbreite von 6,50m zu realisieren.
- Um dem Schutzbedürfnis der schwächeren Verkehrsteilnehmer (insbesondere Radfahrer und Fußgänger) auf Straßen mit einem signifikanten Schwerverkehrsanteil Rechnung zu tragen, sollte der Fußweg auf der stadteinwärts gesehen rechten Straßenseite auf mindestens 2,50m verbreitert werden.
- Für den Radverkehr wäre auf stadteinwärts gesehen linken Straßenseite ein Radweg von mindestens 2,75m Breite (Mindestmaß Zweirichtungsverkehr) notwendig. Alternative Möglichkeiten zur Führung des Radverkehrs – beispielsweise auf der Straße in Form eines Radfahrstreifens, der von Schwerlastfahrzeugen im Begegnungsfall mit genutzt werden kann – werden aufgrund der überregionalen Bedeutung des Abschnittes als Teil des Elsterradweges nicht empfohlen. Einerseits ist mit einem erhöhten Radverkehrsaufkommen zu rechnen, andererseits ist das Überholen von Radfahrern auf der ohnehin beengten Fahrbahn bei Gegenverkehr nicht möglich. Sollte es jedoch gelingen, den Elsterradweg im Abschnitt Volkskunstklause – Friedensbrücke anderweitig zu führen, wäre eine Mitnutzung der Fahrbahn durch den (dann geringeren) Radverkehr gegebenenfalls denkbar.

Die Auflistung dieser Maßnahmen verdeutlicht, wie schwierig eine optimale Erschließung von Gewerbestandorten ist, die in vorwiegend für Wohnzwecke gedachten Stadtgebieten etabliert werden. Der beengte Straßenraum kann die verschiedenen Nutzungsansprüche nicht erfüllen. Des Weiteren bleibt das Problem der eingeschränkten lichten Höhe an der Bahnüberführung in Nähe des Bahnhofes Gera-Liebschwitz. Angesichts dieser Probleme ist zukünftig auf eine bessere, den Ansprüchen gerecht werdende Verkehrserschließung hinzuwirken.

3.4.2. Zwötzener Straße / Lange Straße

Für die Zwötzener Straße im Abschnitt nördlich der Langen Straße und für die Lange Straße wird die Verbesserung des Straßenzustandes empfohlen. Dadurch kann für die Anlieger eine deutliche Reduktion der Lärmbelastungen erreicht werden (-6dB; entspricht einer Reduktion des Schallpegels um 75%). Diese Maßnahme wäre nicht nur vor dem Hintergrund des signifikanten Anteils an LKW bzw. Lastzügen am DTV, sondern auch aufgrund des starken Busverkehrs (Linie 16 im 20-Minuten-Takt zur Hauptverkehrszeit) besonders wirkungsvoll.

3.4.3. Bundesstraße B92:

Mittelfristig wird die Bundesstraße B92 die Hauptlast der aus Richtung Süden und Südwesten die Stadt erreichenden Verkehrsströme tragen, während die derzeitige Bundesstraße B2 (Hofer Straße / Str. d. Friedens) an Bedeutung für den überregionalen Verkehr verlieren wird. Ein vorheriger Ausbau der Straße zur Herstellung ausreichender Kapazitäten ist unumgänglich und wird durch das Straßenbauamt Ostthüringen angestrebt. In diesem Zusammenhang können auch die folgenden, derzeit bestehenden Unzulänglichkeiten für den Schwerverkehr behoben werden:

- Entschärfung der engen Doppelkurve unter der Bahnunterführung der Strecke Gera – Saalfeld zwischen Gera und Wolfsgefäth.
- Beseitigung der derzeit bestehenden Begrenzung der Durchfahrtshöhe unter der Bahnunterführung der Strecke Gera – Saalfeld zwischen Gera und Wolfsgefäth.
- Entschärfung des Knotens Vogtlandstraße / Am Bach, der seit Jahren einen Unfallhäufungspunkt im Stadtgebiet darstellt. Diese Maßnahme wird bereits im Zuge der neuzubauenden, direkten Anbindung der Zwickauer Straße an die B92 (siehe Punkt 2.2.5.) geschehen.
- Sanierung der Brücke am Hauptknoten Lusan, verbunden mit der Aufhebung der derzeit bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30km/h.
- Sowohl zur Schaffung ausreichender Kapazitäten als auch zur Vermeidung einer zu starken Behinderung des PKW-Verkehrs durch den Schwerverkehr, insbesondere in Steigungsabschnitten, ist ein vollständiger vierstreifiger Ausbau anzustreben.

3.4.4. Sonstige, weitere, generelle Maßnahmen:

Für den Erfolg des Schwerverkehrs-Vorrangnetzes wird es nicht unerheblich sein, die Erschließungsrouten sowie deren Anschlusspunkte an die Haupt- und Durchfahrtsstrecken zu publizieren und somit die Routenwahl zu beeinflussen. Dieser Prozess muss allerdings nicht erst während der Fahrt, sondern bereits bei deren Vorbereitung ansetzen. Dies könnte beispielsweise in Form eines den Unternehmen zur Verfügung gestellten „Gewerbe-Stadtplanes“ geschehen, der die in diesem Konzept genannten Anfahrtrouten enthält und den die Unternehmen z.B. auf deren Internetseiten, Werbeblättern oder Geschäftsbriefen, die Anfahrtskizzen enthalten, an deren Kunden weitergeben. Während der Fahrt sollten die durch den Schwerverkehr bevorzugt zu nutzenden Routen in Navigationssystemen angezeigt werden. Dies stellt heute vielmehr ein organisatorisches als ein technisches Problem dar.

Ein Punkt, der nicht unerwähnt bleiben soll, ist die Möglichkeit des Gütertransports per Bahn. Angefangen bei der klassischen Verladung der Güter in entsprechende Bahnwaggons bis hin zum Transport von Wechselbrücken und Containern gibt es zahlreiche technologische Möglichkeiten, am Gütertransport per Bahn zu partizipieren – wenn andere Voraussetzungen wie ein ausreichendes Fahrtenangebot, eine ansprechende (und garantierte) Transportdauer sowie die geeignete Verlademöglichkeiten bestehen. Auch wenn sich die positiven Umfeldwirkungen vorrangig außerhalb des Stadtgebietes entfalten werden, so sollte die Stadt derart umweltfreundliche Transportweisen unterstützen.

In der Stadt Gera wird am Hauptbahnhof eine Rampenanlage für die öffentliche Verladung von Gütern vorgehalten, die montags bis freitags einmal täglich eine Ankunft und eine Abfahrt verzeichnet. Die Lage am Hauptbahnhof ist zwar sehr zentral, allerdings straßenseitig nur schlecht erreichbar und wird zudem nicht auf der Vorwegweisung ausgewiesen. Die Haupteinschließung erfolgt über die E.-Toller-Straße und Bahnhofstraße, doch sind hier Einschränkungen der lichten Höhe zu berücksichtigen. Alternativ kann die Anlage auch über die Berliner Straße bzw. F.-Mehring-Straße und F.-Engels-Straße erreicht werden – dies sind allerdings Straßen, die nicht für den Schwerverkehr vorgesehen sind. Günstiger wäre eine Anlage im Bereich des Industriegebietes Langenberg:

- günstigere Erreichbarkeit auf der Straße – vorrangig über Routen des Haupt- und Durchgangsnetzes,
- gleisseitige Erschließung (auch mit entsprechender Rangiergruppe an der Wagenübergabestelle) bereits vorhanden – im Rahmen des Anschlusses von Oil-Tanking sowie den Werken von BÖGL und der LOH-Gruppe,
- deutlich geringere negativen Auswirkungen der Lärmentwicklung beim Verladen und Rangieren gegenüber dem bisherigen Standort
- Entlastung der Innenstadt vom Schwerverkehr

4. Resümee und Ausblick

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass bereits heute ein Großteil des Schwerverkehrs auf den Routen des künftig vorgesehenen Schwerverkehrsnetzes abgewickelt wird. Insbesondere der Durchgangsverkehr nutzt aufgrund ihrer Attraktivität die Trassen der Autobahn BAB4, die Bundesstraßen sowie des neuen Tangentendreiecks. Mit der erfolgten Umklassifizierung des Netzes sind vor allem die Zeitzer Straße und die Straße des Bergmanns als Vorrangnetz des Schwerverkehrs nicht mehr vorgesehen – hier sind Änderungen geplant und Verlagerungspotentiale benannt worden.

Dennoch können nicht alle Problemfelder damit beseitigt werden, die beispielsweise im Lärmaktionsplan der Stadt Gera benannt worden sind. So ist eine wichtige Quintessenz dieses Dokuments, dass unter gegebenen Umständen nicht auf allen Routen des Schwerverkehrs-Vorrangnetzes die Lärmbelastung in einem derartigen Ausmaß gesenkt werden kann, dass die Grenzwerte für die Lärmbelastung eingehalten werden können. Die Routen des Schwerverkehrs-Vorrangnetzes sind zwar weitgehend durch verkehrlich unsensible Gebiete geführt worden, mangels geeigneter Netzalternativen ließ sich dieses Prinzip aber nicht an allen Stellen umsetzen. Kritisch bleiben vor allem die Eisenberger Straße, Langenberger Straße und die Theaterstraße südlich des Eselsweges aufgrund der direkt angrenzenden Wohnbebauung. Dennoch konnte auch an diesen Straßenzügen die Belastung der Anwohner durch eine Verlagerung eines Teils des Schwerverkehrs mit der Eröffnung des Stadtringes Süd-Ost bzw. der B2-Nordanbindung auf eben jene Routen reduziert werden. Für die Zukunft sind keine Netzveränderungen zur Führung für die hier definierten Vorrangrouten des Schwerverkehrs angedacht. Lediglich für die Optimierung zur Führung des Schwerverkehrs sind gegebenenfalls die Wegweisung anzupassen und die Verkehrsorganisation zu überprüfen.