



Radverkehr in Mitteldeutschland



metropolregion
mitteldeutschland

INHALT

- 03 // VORWORT
- 04 // RÜCKENWIND FÜR DAS FAHRRAD
- 08 // **CHEMNITZ:**
MODERNE ALS LEBENSHALTUNG
- 14 // **DESSAU-ROSSLAU:**
UNTERWEGS IN DER DOPPELSTADT
- 20 // **DRESDEN:**
WELTSTADT AM WASSER
- 26 // **ERFURT:**
IM HERZEN DEUTSCHLANDS
- 32 // **GERA:**
VOM HÖHLER BIS ZUM GIEBEL
- 38 // **HALLE (SAALE):**
REICHES ERBE DER GESCHICHTE
- 44 // **JENA:**
STADT DER WISSENSCHAFT
- 50 // **LEIPZIG:**
WO PIONIERE SICH WOHLFÜHLEN
- 56 // **WEIMAR:**
DAS ZENTRUM DER KLASSIK
- 62 // **ZWICKAU:**
VON GRÖSSEN UND LEGENDEN
- 68 // PG RADVERKEHR:
NUKLEUS DER GUTEN IDEEN
- 70 // BILDNACHWEIS
- 71 // WAS IST DIE METROPOLREGION
MITTELDEUTSCHLAND?
- 72 // IMPRESSUM





VORWORT

Ob im Alltag oder im Urlaub: Seit einigen Jahren erfährt das Fahrrad als umweltfreundliche, gesundheitsfördernde und attraktive Form der persönlichen Mobilität eine zunehmende Renaissance. Auch für die Städte und ländlichen Räume Mitteldeutschlands verbinden sich mit dem anhaltenden Fahrrad-Boom eine Reihe positiver Potenziale.

Die vorliegende Broschüre ›Radverkehr in Mitteldeutschland‹ gibt einen umfassenden Überblick zu den Strategien und konkreten Maßnahmen der mitteldeutschen Oberzentren für die Förderung des Radverkehrs als wichtigem Bestandteil urbaner Mobilität und touristischem Angebot. Sie entstand in enger Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedsstädten der Metropolregion Mitteldeutschland und den Kooperationspartnern Dresden, Erfurt und Weimar. Als aktuelle Bestandsaufnahme auf dem Weg zu einem fahrradfreundlichen Mitteldeutschland soll sie das bereits Erreichte anschaulich machen und gleichzeitig die noch vorhandenen Defizite aufzeigen. Darüber hinaus dient diese Publikation als Instrument der Vernetzung in der Region. Als solches will sie den Austausch über die verschiedenen Ansätze und Erfahrungen fördern und so zum Knowhow-Transfer zwischen den lokalen Akteuren beitragen.

Diesen Ansatz verfolgt die Metropolregion Mitteldeutschland auch mit der Projektgruppe Radverkehr innerhalb der AG Verkehr und Mobilität, zu deren ersten Ergebnissen diese Broschüre gehört. Unser gemeinsames Ziel ist es, fahrradfreundliche Strukturen und Angebote noch stärker als wichtigen Standortfaktor für die Region zu etablieren und die Attraktivität Mitteldeutschlands für seine Einwohner und Gäste weiter zu steigern.

Dr. Albrecht Schröter
Vorsitzender des Gemeinsamen Ausschusses der
Metropolregion Mitteldeutschland
Oberbürgermeister der Stadt Jena



Rückenwind für das Fahrrad

DAS FAHRRAD ERFREUT SICH EINER WACHSENDEN BELIEBTHEIT. MIT DER VORLIEGENDEN BROSCHÜRE BRINGT SICH DIE METROPOLREGION MITTELDEUTSCHLAND AKTIV EIN UND ZEIGT, WELCHE POTENZIALE FÜR DAS RADFAHREN IN DEN MITTELDEUTSCHEN OBERZENTREN LIEGEN.

Leitmedien vermehren diese Tage immer wieder den zunehmenden Trend der vielen Fahrräder im Stadtbild. Junge, Alte, Studierende, Berufstätige, auf dem Weg zum Einkaufen, zur Ausbildung, zum Arbeitsplatz oder nachhause – was früher als Drahtesel eher belächelt wurde, ist von den meisten Bevölkerungsgruppen heute als eines der genialsten Verkehrsmittel anerkannt: das Fahrrad. Besonders stark holen bei diesem Trend derzeit die deutschen Metropolen auf, wie Berlin, Leipzig, Hamburg und München. Längst gilt die Großstadt nicht mehr als fahrradfeindlich. Im Gegenteil: Dank engagierter Radverkehrsförderung erreichen mittlere wie große Städte immer höhere Radverkehrsanteile am Modal Split und gute Noten im Fahrradklimatest.

FÖRDERUNG FÜR ALLE ZWECKE

Die zehn Oberzentren der Metropolregion setzen sich aktiv mit den Fragen des urbanen Radverkehrs auseinander und haben alle Komponenten der systematischen Radverkehrsförderung im Blick: Infrastruktur, Service, Information, Kommunikation. Je nach Lage, infrastruktureller Ausstattung und verkehrlicher Vorgeschichte stehen sie dabei an unterschiedlichen Punkten. Doch die vorliegende Broschüre zeigt ein vielfältiges Spektrum gelungener Konzepte für eine Verbesserung der Verhältnisse für Radfahrende – und vor allem stets die deutliche Botschaft: Die offensive Förderung des Radverkehrs zahlt sich in steigender Lebensqualität aus und verleiht der Stadt ein modernes Gesicht. Dazu kommt der touristische Radverkehr, der in Deutschland weiter eine Boombranche bleibt. Die Mitgliedstädte der Metropolregion sind sehr gut in das überörtliche Netz der Radfernwege eingebunden: Elberadweg und Thüringer Städtekette sind nur zwei der vielen prominenten Beispiele. Dadurch erhalten sie auch immer häufiger gezielten Besuch von Radreisenden: Attraktive touristische Routen führen technisch wie mental nicht mehr nur außen herum, sondern mitten in die Städte hinein. Auf diese Weise vereinen sich mit Städte- und Fahrrad-



Neben dem urbanen Alltagsverkehr (links) erhalten Städte heute zunehmend Besuch von Radreisenden (unten). Für sie alle gilt es, gute Bedingungen zu schaffen.





Verknüpfungen des Radverkehrs mit anderen Systemen – so etwa Radstationen wie die in Erfurt (links), Fahrradverleihsysteme wie in Leipzig (oben) oder die Fahrradmitnahme im ÖPNV (rechts) – schaffen Synergien und fördern das Radfahren.



tourismus zwei starke Bereiche zu einem noch stärkeren Boom. Fahrradfreundlichkeit hat damit für Gäste wie für Einwohner die wichtige Bedeutung eines Standortfaktors. Daraus entsteht die Chance, mit der Förderung des Radverkehrs alle Aspekte von Alltags- und Freizeitmobilität zu betonen: kurze genauso wie mittlere und lange Distanzen; die Wege zur Arbeit oder zum Einkaufen genauso wie die Touren nach Feierabend oder im Urlaub; die gemächlichen Genuss- genauso wie die zügigen Temporadler; die geschlossenen Wegeketten allein mit dem Vélo genauso wie die intermodalen, bei denen nur für bestimmte Abschnitte ein Fahrrad zum Einsatz kommt.

IM VERBUND INNOVATIV

Dem immer vielfältigeren Bild des Radverkehrs trägt auch die kommunale Verkehrsplanung Rechnung, die sich in den vergangenen Jahren stark verändert hat. Zum »alten Klassiker«

konventioneller Radweg – ob als Bordsteinradweg oder als separater, abgesetzter Radweg – gesellen sich neue Elemente, bei denen der Radverkehr als Fahrverkehr im Bereich der Fahrbahnen geführt wird: Angebotstreifen, Radfahrspuren oder Fahrradstraßen. Beim Fahrradparken wird der nötige Platz nicht mehr automatisch zu Lasten der Gehwege gefunden, sondern auch auf Parkstreifen und überbreiten Fahrbahnen. Neben den Maßnahmen zur reinen Infrastruktur gewinnen auch die Schnittstellen zwischen Fahrrad und Öffentlichem Personentransport an Bedeutung. Dazu zählen komfortable und überdachte Abstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen, bestenfalls sogar Radstationen. Am Erfurter Hauptbahnhof ist beispielsweise im Zuge der Neugestaltung des Bahnhofsumfelds eine moderne Radstation entstanden, die auch das Büro des ADFC mit Infoladen, einen Fahrradladen mit Reparatur- und Verleihangebot und einen Imbiss beherbergt. Dazu zählen aber mittler-

weile auch öffentliche Fahrradverleihsysteme. Magdeburg, Dresden und Leipzig – neben München die Wiege des Public Bicycle in Deutschland – verfügen beispielsweise über ein technisch ausgereiftes System der »dritten Generation«, Chemnitz verfolgt mit seinem »Stadtfahrrad« schon länger die Tradition des Radverleihs für jedermann. Wer sein eigenes Fahrrad lieber immer dabei hat, kann es in den Bussen und Bahnen in Mitteldeutschland aber auch ganz unkompliziert einfach mitführen; die tariflichen Regelungen machen es möglich. Für unterwegs erweist sich eine konsistente Wegweisung für Radverkehrsverbindungen von Vorteil, die einem einheitlichen und im Idealfall sogar bundesweit verabredeten Standard folgt. Sie kann zudem hervorragend mit dem Aufbau von Routenplanern kombiniert werden.



Bei längeren Distanzen spielen auch Pedelecs eine immer größere Rolle (links). Viele Dienstleister setzen das Fahrrad heute gewerblich ein (unten). Aktive Kommunikation für das Radfahren (rechts) gelingt besonders gut in interkommunalen Bündnissen und Netzwerken.



HOHE ÖKONOMISCHE RELEVANZ

Die Umweltfreundlichkeit des Radverkehrs ist allseits unbestritten. Weniger ernst genommen wird bislang seine ökonomische Relevanz. Auf verschiedene Weise trägt er zum Wirtschaftsgeschehen bei. Radverkehr reduziert Kosten, etwa im Gesundheitsbereich: Nach Daten der Weltgesundheitsorganisation ließen sich durch eine radelnde Bevölkerung die Einsparungen für Gesundheitsausgaben in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen auf jährlich bis zu 1,2 Milliarden Euro beziffern. Radverkehr bringt Umsatz, etwa im Tourismus: Laut Angaben des Deutschen Tourismusverbandes erwirtschaftet die Branche in den drei Bundesländern jährlich 285 Millionen Euro, Tendenz steigend. Ungemessen, aber nicht unbedeutend, bleibt bisher der Nutzen des Fahrrads als gewerbliches Fahrzeug, das gerade in so jungen und innovativen Städten wie in Mitteldeutschland für verschiedene Geschäftsmodelle – Kuriere, Taxen, Verkaufs-

stände – deutliche Vorteile gegenüber anderen Verkehrsmitteln zeigt und so ein Bild von der Urbanität des 21. Jahrhunderts zeichnet.

STARKE AKTEURE FÜR MEHR RÜCKENWIND

Die Metropolregion Mitteldeutschland engagiert sich auch im internationalen Erfahrungsaustausch zur Fahrradförderung und organisiert entsprechende, viel beachtete Fachveranstaltungen. Sie folgt damit einem anerkannten Prinzip: Je mehr Akteure sich zu gemeinsamen Anstrengungen zusammenfinden, desto mehr Qualität können die gemeinsam ausgelösten Maßnahmen erzielen. Analog etwa zu den Verkehrsverbänden im Öffentlichen Personenverkehr profitiert auch Radverkehr stark davon, als Netz betrachtet zu werden: Jede Maßnahme innerhalb einer Stadt steht im Zusammenhang mit anderen, bereits vorgenommenen Interventionen und kann deren Wirkung zusätzlich erhö-

hen; genauso bilden die städtischen Teilnetze in der regionalen Verknüpfung ein gemeinsames Gefüge, das angesichts steigender Fahrweiten mit dem Fahrrad und angesichts deren klimapolitischer Relevanz eine umso größere Rolle spielt. Die Projektgruppe Radverkehr der Metropolregion Mitteldeutschland stellt durch ihre regelmäßige Arbeit und durch ihren regen Austausch der Verantwortlichen solche integrierten Konzeptüberlegungen sicher.

Immer wichtiger wird auch die offensive Kommunikation für das Radfahren. Prominente deutsche Beispiele – etwa in München oder Baden-Württemberg – machen deutlich, wie viel Potenzial des Radverkehrs zusätzlich aktiviert werden kann, wenn die Beteiligten nicht nur Angebote machen, sondern auch lebhaft und eindrücklich darüber berichten. Die vorliegende Broschüre bildet dafür einen guten gemeinsamen Ausgangspunkt.



CHEMNITZ
STADT DER
MODERNE

Moderne als Lebenshaltung

CHEMNITZ

Einwohner 241.537
Fläche 221 km²

MODAL SPLIT

MIV 54 %
ÖPNV 14 %
Fahrrad 6 %
Fuß 26 %

NAMHAFTEN ARCHITEKTEN WIE HANS KOLLHOFF, HELMUT JAHN UND CHRISTOPH INGENHOVEN HABEN EIN ATTRAKTIVES URBANES HERZ ERSCHAFFEN.

Moderne Baukunst zwischen klassischer Moderne, Bauhaus und Jugendstil – Kleinode wie die Villa Esche gehören ebenso dazu wie die Gründerzeithäuser des Kaßbergs oder das sanierte Schlossviertel. Modern sind auch Kunst und Kultur: zu früheren Zeiten mit dem gebürtigen Chemnitzer Expressionisten Karl Schmidt-Rottluff oder der Bauhaus-Ikone Marianne Brandt; heute die Kunstsammlungen mit dem Museum Gunzenhauser, das rund 2.500 Werke der klassischen Moderne beherbergt, darunter eine der weltgrößten Dix-Sammlungen. Ereignisse wie etwa die Premiere der Bilder Bob Dylans im Jahr 2007 in Chemnitz machen weltweit von sich reden.

GROSSE NAMEN AUS SPORT UND KULTUR

Viele Prominente sind in Chemnitz geboren oder, sprichwörtlich, groß geworden. Dazu gehören eine Reihe Sportler: Eiskunstlaufkönigin Katarina Witt, Michael Ballack, Olympiasieger Matthias Steiner, die Paarlauf-Weltmeister Aljona Savchenko und Robin

Szolkowy, aber auch Diskus-Recke Lars Riedel und Kugelstoßer David Storl. Mit der Stadt verbunden sind zudem Größen aus Kunst und Kultur, so der Schriftsteller Stefan Heym, der Schauspieler Matthias Schweighöfer, Künstler wie Carsten Nicolai.

GUT ARBEITEN, GUT LEBEN

Heute werden in Chemnitz unter anderem exzellente Maschinen und Produktionsanlagen erdacht und gebaut, für den weltweiten Einsatz. Die Technische Universität als intellektuelles Zentrum, Forschungseinrichtungen wie die Fraunhofer-Institute und ein erfolgreicher Mittelstand schaffen beste Voraussetzungen für eine wirtschaftliche Erfolgsgeschichte. Chemnitz zählt seit Jahren zu den wachstumsstärksten Städten Deutschlands.

Eine umfassende Kinderbetreuung, exzellente Bildungsangebote, Kunst, Kultur, Freizeitmöglichkeiten und reizvolle Ausflugsziele machen die Stadt attraktiv für Einwohner und Touristen. Mit dem Umbau der Aktienspinnerei zur Zentralbibliothek der TU Chemnitz entsteht in den nächsten Jahren am Brühl ein urbanes Innenstadtquartier neu. Dazu zählt Chemnitz zu den Großstädten mit dem größten Anteil an Parks und Grünanlagen.



Der Entwurf für eine fahrradfreundliche Innenstadt (links) wurde mit einem ersten Preis bedacht. Das Stadtfahrrad (unten) ist deutschlandweit bekannt. Die Fahrt ›Vital und Mobik‹ (rechts) bildet einen jährlichen Höhepunkt für Fahrradfans.



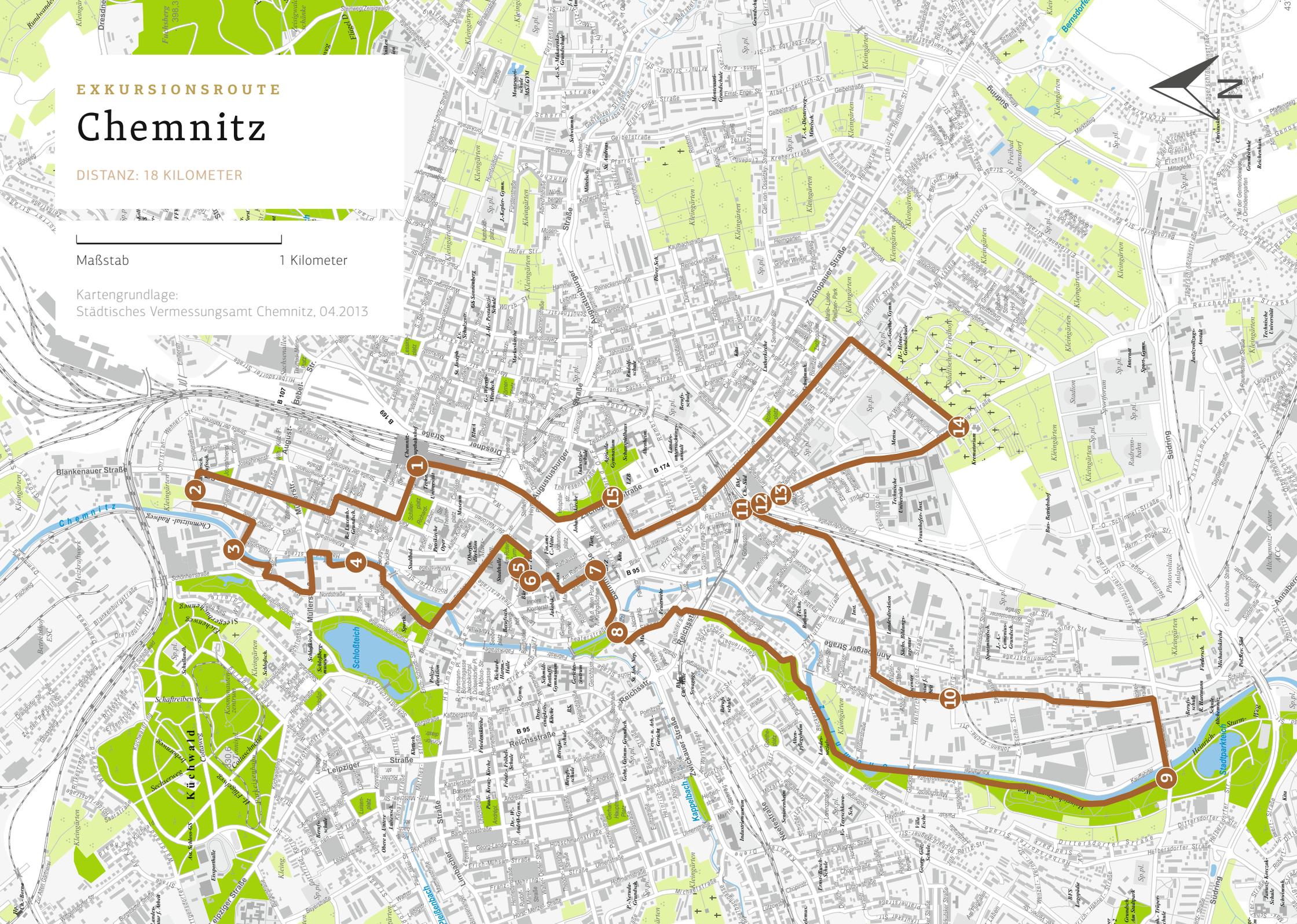
EXKURSIONSRUTE

Chemnitz

DISTANZ: 18 KILOMETER

Maßstab 1 Kilometer

Kartengrundlage:
Städtisches Vermessungsamt Chemnitz, 04.2013



1 » VERLEIHSTATION

Das Projekt ›Chemnitzer Stadtfahrrad‹ wurde im Auftrag der Stadtverwaltung und in Zusammenarbeit mit der Stadt Chemnitz durch den Verein Chemnitzer Gewölbegänge e.V. nutzerfreundlich konzipiert und entwickelt.

2 » ›UNECHTE EINBAHNSTRASSE‹

Falsche Einbahnstraßen verbieten die Einfahrt auf einer Seite, dürfen aber innerhalb in beiden Richtungen befahren werden.

3 » CHEMNITZTALRADWEG

Aus einer gemeinsamen Idee des früheren Landkreises Mittweida sowie von Stadt und einstigem Regierungsbezirk Chemnitz entsteht ein touristischer Radweg bis nach Wechselburg.

4 » PRIVATER RADWEG AN DER CHEMNITZ

Mehr als nur die Aufgabe der öffentlichen Hand: Dieser Weg von ›EINS Energie‹ ist eine attraktive Verbindung aus dem Stadtzentrum zum Chemnitztalradweg.

5 » NEUE FAHRRADBÜGEL IM STADTZENTRUM

500 Stück sollen in den kommenden Jahren aufgestellt werden.

6 » FREIGABE DER FUSSGÄNGERZONEN

im Stadtzentrum; das Radverkehrskonzept sieht weiterführend die Entwicklung eines attraktiven Rings vor, um Durchgangsverkehr zu beschränken.

7 » GEMEINSAME NUTZUNG DER BUSSPUR

Die eigenständige Busspur an der Bahnhofstraße kann mit Fahrrad auch gegen die Fahrtrichtung genutzt werden.

8 » WEGWEISUNG

Chemnitz wird von der deutschen D4-Route und dem Radfernweg des SachsenNetz Rad ›Sächsischen Städteroute‹ gequert. Insgesamt befinden sich im Stadtgebiet etwa 160 Kilometer ausgeschilderte Tourismus- oder Freizeitroutes.

9 » STADTPARK

Der Heinrich-Sturm-Weg und die Fußgänger- und Radverkehrsfurt Scheffelstraße mit beschleunigter Anforderung wurden im Zuge eines Radverkehrsprogramms ausgebaut.

10 » FREIGELEGEBENE EINBAHNSTRASSE

Die Paul-Gruner-Straße (Tempo 30) wurde ohne weitere Maß-

nahmen für gegenläufigen Radverkehr geöffnet, die Zwangsrichtung für Radfahrer aufgehoben.

11 » AUFGEWEITETER AUFSTELLSTREIFEN (ARAS)

in der Altchemnitzer Straße: Linksabbieger sollen möglichst direkt und sicher den Knotenpunkt passieren können.

12 » FREIGELEGEBENE EINBAHNSTRASSE

in der Fraunhoferstraße (Tempo 50): Der Rad- wird vom Kfz-Verkehr mittels Radfahrstreifen in Gegenrichtung getrennt.

13 » RADFAHRSTREIFEN REICHENHAINER STR.

Diese wichtige Verbindung zwischen Stadtzentrum und TU Chemnitz (Hörsaal, Mensa) soll bei der nächsten Nachmarkierung mit einem Sicherheitstrennstreifen versehen werden.

14 » LINKSABBIEGEN REICHENHAINER STR.

Hierfür erhalten Radfahrer eine eigene Aufstellfläche.

15 » SCHUTZSTREIFEN ZSCHOPAUER STRASSE

Die Maßnahme an der innerörtlichen Bundesstraße war stark diskutiert, wird aber inzwischen häufig genutzt.





Verkehrspolitik

AM 19.06.2013 BESCHLOSS DER STADTRAT DER STADT CHEMNITZ EINEN MEILENSTEIN AUF DEM WEG ZU EINER FAHRRADFREUNDLICHEN STADT. EIN WICHTIGES ZIEL: VERDOPPELUNG DES RADVERKEHRSANTEILS!

Mit derzeit sechs Prozent Radverkehrsanteil am Modal Split ist Chemnitz nach dem NRVP eher als Einsteiger einzuschätzen. Regional betrachtet stellt sich das Bild jedoch ein wenig anders dar. Neben dem Radverkehrskonzept verfügt die Stadt über einen Ansprechpartner zu allen Fragen des Radverkehrs. Derzeit gibt es im Stadtgebiet etwa 125 Kilometer Radverkehrsführungen an Straßen, auf denen der Mischverkehr als nicht verträglich eingeschätzt wird. Davon sind 77 Kilometer Radwege und gemeinsame Geh- und Radwege, 17 Kilometer Radfahrstreifen, zwölf Kilometer Schutzstreifen, 16 Kilometer Gehwege mit Freigabe für den Radverkehr und drei Kilometer Bus-

spuren, die von Radfahrern mitgenutzt werden können. Derzeit liegen zudem von insgesamt etwa 900 Kilometern des Straßennetzes 350 Kilometer innerhalb von Tempo-30-Zonen. Im Stadtzentrum verfügt Chemnitz über 220 öffentliche Fahrradbügel nach ADFC-Kriterien. Für den touristischen und den Freizeitverkehr sind etwa 160 Kilometer Routen ausgeschildert, Bürger und Besucher erhalten die kostenlose Übersichtskarte ›Mit dem Fahr Rad durch Chemnitz‹. Seit April 2011 sind die Fußgängerzonen im Stadtzentrum rund um die Uhr für den Radverkehr freigegeben.

GEMEINSAM IN DIE PEDALE TRETEN

Jährlich veranstaltet die Stadt eine öffentliche Radtour, in Zusammenarbeit mit der Privatwirtschaft, an der immer rund 1.000 Radler teilnehmen. Aktivitäten entfaltet die Verwaltung zudem alljährlich im Rahmen der europäischen Woche der Mobi-

lität, zum Thema Radverkehr etwa mit Pedelec Probefahrten, Informationen über aktuelle Planungen, Tests von Sonderrädern für mobilitätseingeschränkte Menschen und Themenradtouren.

PREISGEKRÖNTE MASSNAHMEN

Das Leihfahrradsystem ›Chemnitzer Stadtfahrrad‹ gilt als deutschlandweites Vorbild bei den öffentlichen Leihfahrradangeboten und erhielt 2009 den Sonderpreis der Kategorie ›Die Stadt von morgen bauen‹ des nationalen Preises für integrierte Stadtentwicklung und Baukultur. Eine weitere Anerkennung eines Radverkehrsthemas war der erste Preis des Wettbewerbes ›Ab in die Mitte‹ Sachsen 2012 mit einem Konzept für ein High-Tech Fahrradparkhaus, an dessen Umsetzung derzeit gearbeitet wird.



12



13



14



15



RADVERKEHR MIT HÖHEN UND TIEFEN

Die Fahrradmitnahme in den Bussen und Bahnen des Verkehrsverbundes ist kostenlos – was auch bei der Überbrückung längerer Steigungsstrecken helfen kann. Denn Chemnitz weist eine bewegte Topographie auf. Nicht nur die Kessellage, sondern auch verschiedene Höhenkanten – allen voran die Erzgebirgsnordrandstufe – führen dazu, dass kaum eine Route ohne teilweise intensive Höhenunterschiede befahrbar ist. Daher wurden in den letzten Jahren verstärkt an Fluss- und Bachradwegen und an der Nachnutzung stillgelegter Bahnstrecken gearbeitet, wie z. B. dem Chemnitztalradweg, der beides miteinander verbindet.

NETZWERKE FÜR DIE WEITERENTWICKLUNG

Chemnitz beteiligt sich an überregionalen Arbeitsgruppen und nimmt auch am NRVP-Projekt ›Radverkehrsförderung in Städten mit Höhenunterschieden‹ teil. Die Radverkehrskonzeption sowie

der Fahrradclimatest des ADFC haben aber in der Analyse auch aufgezeigt, wo der Bedarf zur Weiterentwicklung aller Komponenten des Systems Radverkehr liegt. Die vorgesehene Gründung eines Arbeitskreises Radverkehr mit den einschlägigen Verbänden wird dafür eine gute Plattform bilden.

KONTAKT:

Stadt Chemnitz
Tiefbauamt, Abteilung Verkehrsplanung (66.6)

Michael Focken

t: 0371.488-6681

m: michael.focken@stadt-chemnitz.de



Unterwegs in der Doppelstadt

DESSAU-ROSSLAU

Einwohnerzahl 85.000
Fläche 245 km²

MODAL SPLIT

MIV 50,2 %
ÖPNV 7,6 %
Fahrrad 22,0 %
Fuß 20,2 %

IM JAHR 2007 HABEN SICH DIE STÄDTE DESSAU UND ROSSLAU ZU EINER KREISFREIEN DOPPELSTADT MIT DEM NAMEN DESSAU-ROSSLAU ZUSAMMENGESCHLOSSEN, DIE DEN STATUS EINES OBERZENTRUMS IM BUNDESLAND SACHSEN-ANHALT BESITZT.

Die Stadt Dessau-Roßlau und ihre Umgebung ist für Kultur- und Naturfreunde gleichermaßen ein lohnendes Reiseziel. Hier liegen vier von der UNESCO geschützte Stätten auf so engem Raum beieinander, wie nirgendwo sonst in Deutschland. Das Bauhaus, die Meisterhäuser und das Gartenreich Dessau-Wörlitz gehören zum UNESCO-Welterbe, wie auch die Lutherstätten im nur 35 Kilometer entfernten Wittenberg. Der gesamte Landstrich, von Wiesen und Wäldern an den Flüssen Elbe und Mulde geprägt, wurde von der UNESCO als Biosphärenreservat Mittelelbe unter Schutz gestellt. Diese Vielfalt sowohl des Natur- als auch des Kulturraums hat die Entwicklung des Radverkehrs im Alltags- wie im Reiseverkehr in der Vergangenheit begünstigt.

SCHILLERENDE VERGANGENHEIT

Während sich Dessau als Bauhausstadt einen Namen machte, galt Roßlau als Schifferstadt. Zu den bedeutendsten Bauwerken in Roßlau gehören die aus dem 12. Jahrhundert stammende Wasserburg und klassizistische Bauten des Architekten Bandhauer. Die Geschichte von Dessau ist untrennbar mit vielen großen Namen verbunden. Kurt Weill, Wilhelm Müller und Moses Mendelssohn wurden hier geboren. Das Technikmuseum Hugo Junkers erinnert an das Wirken des großen Flugzeugpioniers. Zu entdecken sind auch die Schätze der Museen und Galerien, das große Repertoire des Anhaltischen Theaters und zahlreiche Freizeitangebote.

HERAUSFORDERUNG UND CHANCE

Dessau-Roßlau steht vor erheblichen Veränderungen durch den demografischen Wandel. Städtebaulich reagiert die Stadt auf den Bevölkerungsrückgang mit dem Konzept ›Urbane Kerne und landschaftliche Zonen‹ mit entsprechenden Auswirkungen auf die verkehrliche Erschließung.



Am Bauhaus (links) haben berühmte Künstler eine neue Kultur der räumlichen Wahrnehmung geschaffen. Naturerlebnisse laden in Dessau-Roßlau zum Radfahren ein, so die Mulde (unten) und das Gartenreich Dessau-Wörlitz (rechts).



1 » BAHNHOFSPORPLATZ / MOBILITÄTENZENTRALE

Der Bahnhofplatz wurde verkehrsberuhigt und als ÖPNV-Schnittstelle ausgebaut. Die Mobilitätszentrale verleiht auch Fahrräder einschließlich Pedelecs. Die Fahrradmitnahme im Stadtlinienverkehr ist unentgeltlich. Zum Stadtgebiet Nord und zum UBA kann die Unterführung der Antoinettenstraße genutzt werden.

2 » UMWELTBUNDESAMT (UBA)

Das UBA verfügt über ein betriebliches Mobilitätsmanagement. Es gibt Umkleieräume und Duschen für Radfahrende. Fahrradstellplätze wurden in den historischen Bahnsteig des Wörlitzer Bahnhofes integriert, sind aber auch in der Tiefgarage verfügbar.

3 » LANDHAUS / JAGDBRÜCKE

Am Muldeübergang Jagdbrücke werden mehrere touristische Radrouten gebündelt, so etwa drei D-Routen, der Elberadweg, der Europaradweg R1 und die Gartenreichtour ›Fürst Franz‹. Das benachbarte Landhaus verfügt über Gastronomie sowie Bett+Bike-Unterkünfte.

4 » VORDERER TIERGARTEN / MULDENTALRADWEG

Eine Vielzahl touristischer Radrouten wurden nach dem Standard des ländlichen Wegebbaus errichtet (Breite: drei Meter, begrünter Mittelstreifen). Sie stehen auch dem Alltagsradverkehr zwischen Innenstadt und den äußeren Stadtgebieten zur Verfügung.

5 » RATHAUS / ZERBSTER STRASSE

In der Fußgängerzone Zerbster Straße / Ratsgasse ist das Fahrradfahren uneingeschränkt erlaubt. Die Touristinformation ist hier beheimatet. Zum umfassenden Dienstleistungsangebot gehört auch ein Schlauchdepot.

6 » ANTOINETTENSTRASSE

Sie verbindet die Innenstadt mit den nordwestlichen Stadtgebieten. Auf der Ostseite der Straße konnte eine Lücke im Radwegenetz durch die Markierung eines Radfahrstreifens geschlossen werden.

7 » PUSCHKINALLEE

In der Stadt Dessau-Roßlau wurde die Radwegebenutzungspflicht flächendeckend überprüft und beispielsweise in der

Puschkinallee aufgehoben. Fahrradpiktogramme weisen auf das Benutzungsrecht hin.

8 » KREISVERKEHR ›SIEBEN SÄULEN‹

Im Kreisverkehr besteht Radwegebenutzungspflicht. An den Ein- und Ausfahrten hat der Rad- und Fußverkehr Vorrang (Radfahrerturf, Fußgängerüberweg). Aus denkmalpflegerischen Gründen wurde auf eine bauliche Trennung der Rad- und Fußwege auf den Nebenanlagen weitestgehend verzichtet.

9 » BAUHAUSSTRASSE / SEMINARPLATZ

Die Achse zwischen Bauhaus und Hauptbahnhof wurde neu gestaltet und verkehrsberuhigt. Dem Radverkehr wird eine städtebaulich interessante Verbindung angeboten, die auch der Erschließung der Hochschule Anhalt dient.

10 » BAHNHOFSPLATZ-WEST

Der Hauptbahnhof Dessau verfügt über einen zweiten Zugang im Westen. Bei der Neugestaltung des Platzes wurden überdachte Radabstellanlagen geschaffen und eine Informationstafel zur Schnittstelle ÖPNV-Radverkehr aufgestellt. Die Platzfläche ist als Fußgängerbereich gewidmet, auf der das Fahrradfahren gestattet ist.





Verkehrspolitik

DIE VERKEHRSPLANUNG DER DOPPELSTADT DESSAU-ROSSLAU BAUT AUF DEN VOR DER STÄDTEFUSION GEFASSTEN BESCHLUSSLAGEN ZU DEN JEWEILIGEN VERKEHRSENTWICKLUNGSPÄNEN AUF.

Das integrierte Gesamtverkehrskonzept umfasst die Verkehrsberuhigung der Innenstädte und Wohngebiete, die Stärkung des Umweltverbundes und die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf ein Entlastungsstraßennetz, welches die Aufenthaltsfunktion der Dessauer Innenstadt erhöht, sensible Stadtgebiete vom Kraftfahrzeugverkehr entlastet und gleichzeitig der Wirtschaftserschließung dient.

ALS FAHRRADSTADT BEKANNT

Die tragende Säule des Umweltverbundes ist der Radverkehr. Dessau war bereits vor der Wiedervereinigung als Fahrradstadt

bekannt. Die Nutzung des Fahrrades gehörte zum Selbstverständnis, sowohl im Alltag als auch in der Freizeit. Auch heute weist die Stadt eine überdurchschnittlich hohe Radverkehrsmobilität auf. Etwa ein Viertel aller Ortsveränderungen entfallen im Binnenverkehr auf das Fahrrad. Dabei unterscheidet sich das Verkehrsverhalten im nördlichen und südlichen Stadtgebiet nur unwesentlich. Bemerkenswert ist, dass auch bei einer großflächigen Ausdehnung des Stadtgebietes hohe Radverkehrsanteile möglich sind.

VIELE GRÜNDE SPRECHEN FÜR DAS FAHRRAD

Neben den zahlreichen allgemeingültigen Entscheidungsfaktoren Pro Rad wirken sich in Dessau-Roßlau die Topographie, die Siedlungsstruktur, erlebbare Landschaftsräume und ein historisch gewachsenes Radverkehrsklima positiv auf die Radverkehrsnutzung aus. In den vergangenen Jahren haben viele

Aktivitäten dazu beigetragen, die Rahmenbedingungen für den Radverkehr zu verbessern und die hohe Radverkehrsmobilität zu stabilisieren. Das sind beispielsweise:

- » Verdopplung des Radwegenetzes seit 1990
- » Realisierung von verkehrsorganisatorischen Maßnahmen, wie die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr und die Markierung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen
- » Errichtung von Bike & Ride - Anlagen an Bahnhöfen, ausgewählten Straßenbahn- und Bushaltestellen
- » unentgeltliche Fahrradmitnahme im Stadtlinienverkehr
- » regelmäßige Aktivitäten des Polizeireviers, der Verkehrswacht und der Stadtverwaltung zur Verkehrserziehung
- » Ausrüstung von Kreuzungen mit ›Trixi-Spiegeln‹ zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
- » Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht im gesamten



Radwegenetz und Überführung von etwa zwei Dritteln der Wege in das Benutzungsrecht

- » umfassende Erneuerung des touristischen Radwegenetzes auf einer Länge von 42 Kilometern
- » Entwicklung neuer touristischer Radrouten einschließlich Vermarktung (Bauhaustour, Rundtour Dessau-Roßlau, Flämingradweg)
- » Aufbau einer durchgängigen Wegweisung der Radrouten
- » Internetpräsenz zum Alltags- und touristischen Radverkehr
- » Zusammenarbeit von Bürgern, Interessenverbänden und Stadtverwaltung in der AG »Fahrradfreundliche Stadt«

DREHKREUZ FÜR DEN ÜBERREGIONALEN FAHRRADTOURISMUS

Viele Besucher unserer Stadt und Region reisen mit dem Fahrrad. Die Lage in der Flusslandschaft, ein dichtes Radroutennetz und eine gut ausgebaute touristische Infrastruktur bieten beste Voraussetzungen für den Wirtschaftsfaktor Fahrradtourismus. Hier verlaufen insgesamt drei D-Routen sowie Elberadweg, Europaradweg R1, Oranier-Route, Muldental-Radweg und Flämingradweg. Um die UNESCO-Welterbestätten erlebbar zu machen, wurden die Gartenreichtour Fürst Franz und die Bau-

haustour entwickelt. Der weitere Ausbau der radtouristischen Infrastruktur und die Vermarktung des »Radwegekreuzes Dessau-Roßlau« im Marktsegment Aktivtourismus wurden in das Leitbild der Stadt Dessau-Roßlau aufgenommen.

Die Mobilitätszentrale am Dessauer Hauptbahnhof bietet Interessenten die Möglichkeit, Pedelecs auszuleihen. Es ist zu erwarten, dass die Elektromobilität das Verkehrsverhalten im Alltagsradverkehr und im Fahrradtourismus positiv beeinflussen wird.

Die Öffentlichkeitsarbeit umfasst Bürgerversammlungen zum Radverkehrskonzept, die AG »Fahrradfreundliche Stadt«, Presseveröffentlichungen und die Präsenz im Internet. Zum Thema Benutzungspflicht/ Benutzungsrecht wurde ein Flyer entwickelt.

FORTSCHRITT ERWÜNSCHT

In der Stadt Dessau-Roßlau besteht das Erfordernis, die nötigen Rahmenbedingungen für einen zukunftsfähigen Radverkehr weiterzuentwickeln. Der Stadtrat hat deshalb den Beschluss gefasst, ein einheitliches Radverkehrskonzept für die Doppelstadt zu erarbeiten. Aus der gegenwärtig laufenden Analyse-

phase heraus wird ab dem zweiten Halbjahr 2013 das Entwicklungskonzept zu erarbeiten sein. Schwerpunkte sind die Weiterentwicklung des Radverkehrs als System, die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt und die schrittweise Aufwertung der Infrastruktur. Nach der Definition des Nationalen Radverkehrsplans sieht sich die Stadt Dessau-Roßlau bezüglich des Radverkehrs als »Aufsteiger« mit Potenzialen zum »Vorreiter«.

KONTAKT:

Stadt Dessau-Roßlau
Tiefbauamt
t: 0340.2042066
m: tiefbauamt@dessau.de



Landeshauptstadt
Dresden

Weltstadt am Wasser

D R E S D E N

Einwohnerzahl 523.807
Fläche 328 km²

MODAL SPLIT

MIV 41 %
ÖPNV 21 %
Fahrrad 16 %
Fuß 22 %

»ACTA SUNT HEC DRESDENS – GESCHEHEN IST DIES IN DRESDEN IM JAHR 1206.« MIT DIESEM SATZ ENDET EIN SCHIEDSSPRUCH DES MARKGRAFEN DIETRICH VON MEISSEN UND ES BEGINNT DABEI FAST BEILÄUFIG DIE SCHRIFTLICH ÜBERLIEFERTE GESCHICHTE DER STADT DRESDEN.

Seitdem hat sich die kleine Elbsiedlung, deren Name übersetzt »Bewohner im oder am Wald« lautet, zur europäischen Großstadt entwickelt. Erst Kaufmannssiedlung und Markgrafensitz, dann kurfürstliche und königliche Residenz und nunmehr Landeshauptstadt Sachsens. Dresden profitiert bis heute von der Ausstrahlung der einstigen Residenzstadt. 1918 dankt Sachsens letzter König mit den Worten »Machdd euern Dregg alleene!« ab. Am 13./14. Februar 1945 erlebt Dresden die verheerendste Zerstörung in seiner Geschichte: Beim Luftangriff durch englische und amerikanische Bomber sterben bis zu 25.000 Menschen, die historische Innenstadt wird auf 15 Quadratkilometern eingäschert. Noch 1945 beginnt der Wiederaufbau – als eines der ersten Gebäude ist Dresdens Zwinger wiedererrichtet.

KULTURLANDSCHAFT MIT WELTRANG

Zu den insgesamt 44 Museen in Dresden zählen einmalige Sammlungen wie das Kupferstich- und das Münzkabinett, die Porzellansammlung oder der Mathematisch-Physikalische Salon. Einzigartiges bieten auch das Deutsche Hygiene-Museum oder das Militärgeschichtliche Museum der Bundeswehr. Für das reiche Dresdner Musikschaffen sind Namen wie Dresdner Kreuzchor, Sächsische Staatskapelle, Dresdner Philharmonie und Dresdner Musikfestspiele weltweit zum Begriff geworden.

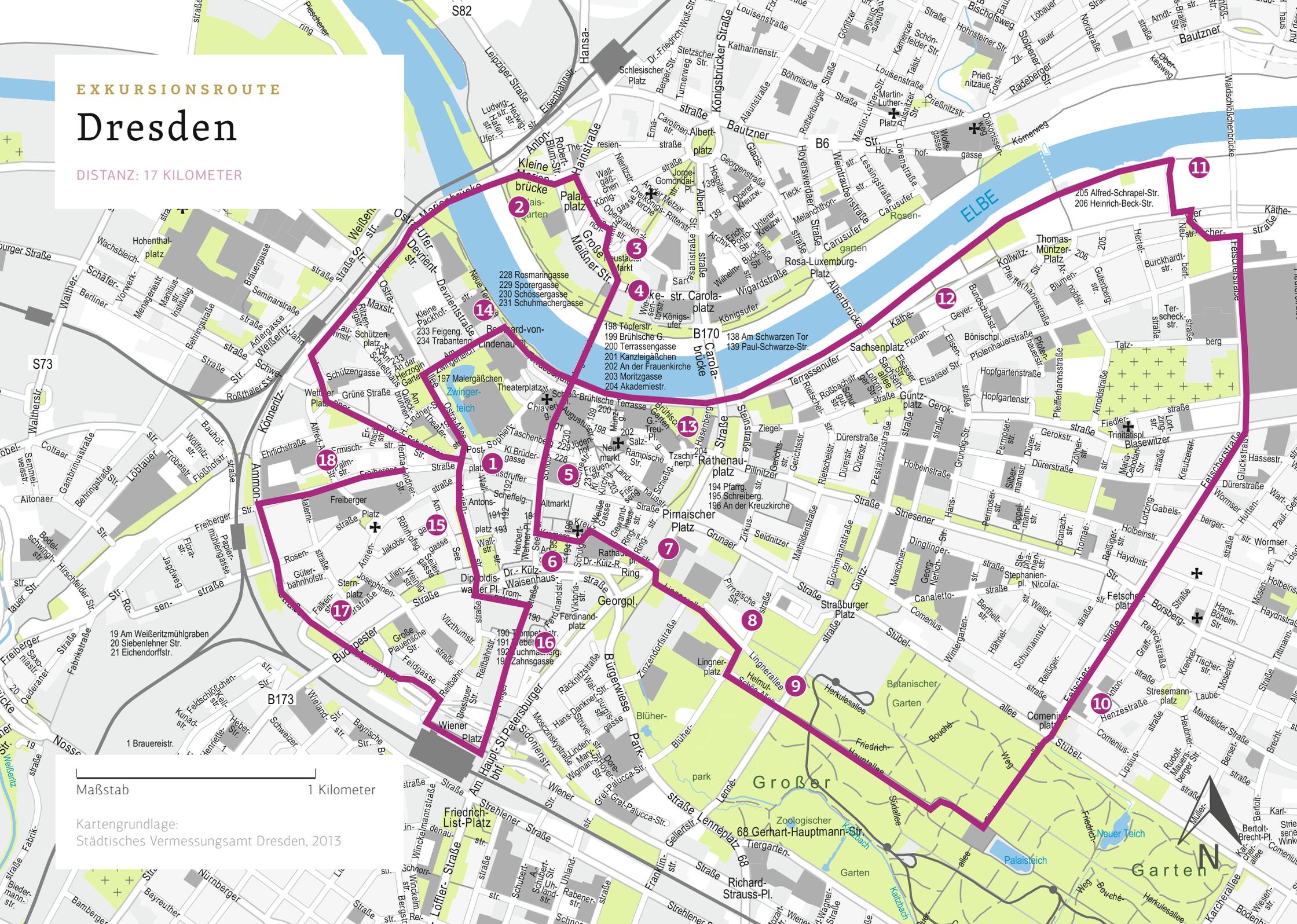
Zur Dresdner Wissenschaftsinfrastruktur zählen zehn Hochschulen, fünf Leibniz-, drei Max-Planck- und zwölf Fraunhofer-Institute. Dresden hat sich in den letzten Jahren zu einem der stärksten und dynamischsten Wirtschaftsstandorte in Deutschland entwickelt. Die Basis für Dresdens wirtschaftlichen Erfolg: die enge Verflechtung von Forschung und Industrie. 1.500 Firmen mit mehr als 48.000 Beschäftigten machen Dresden zum größten europäischen Cluster in der Mikroelektronik, Informations- und Kommunikationstechnologie.



EXKURSIONSRUTE

Dresden

DISTANZ: 17 KILOMETER



Maßstab 1 Kilometer

Kartengrundlage:
Städtisches Vermessungsamt Dresden, 2013



1 » POSTPLATZ, HISTORISCHES STADTZENTRUM

Die Oberflächen der Radverkehrsanlagen und die Form der Anlehnbügel entsprechen dem Dresdner Gestaltungshandbuch.

2 » KLEINE MARIENBRÜCKE

Der verfügbare Straßenraum wurde neu markiert, um einen Schutzstreifen für den Radverkehr zu integrieren.

3 » TOUR. RADROUTE IN DER FUSSGÄNGERZONE

Deren Gestaltung berücksichtigt mobilitätseingeschränkte Fußgänger ebenso wie Radfahrer.

4 » FAHRRADFURT AUGUSTUSBRÜCKE

Im Bereich des Neustädter Marktes stehen dem Radfahrer signalisierte Furten von und zur Augustusbrücke zur Verfügung.

5 » FAHRRADFURT SCHLOSSSTRASSE

Zur sicheren Querung der Straßenbahngleise wurde hier eine vom Fuß- und Kfz-Verkehr unabhängige Fahrradfurt installiert.

6 » ÖFFNUNG EINBAHNSTRASSE KRAMERGASSE

Damit wird die innerstädtische Erreichbarkeit von Geschäften, Büros und Wohnungen für den Radverkehr gesichert.

7 » FAHRRADZÄHLSTELLEN

Die Daten der zahlreichen Dauerzählstellen im Stadtgebiet können aufbereitet im Themenstadtplan abgerufen werden.

8 » ÖFFNUNG EINBAHNSTRASSE LINGNER ALLEE

Im Zuge der Ost-West-Haupttradrouten ist die Lingnerallee für den Radverkehr in beide Richtungen freigegeben.

9 » FAHRRADFURT UND -AMPEL HAUPTALLEE

Am Hauptzugang zum Großen Garten (Ost-West-Haupttradroute) wurde eine Fahrradfurt und -ampel eingerichtet.

10 » RADVERKEHRSANLAGEN FETSCHERSTRASSE

Die Ummarkierung im Zuge der Teilsanierung ermöglicht nun die durchgängige Führung Stübelallee – Waldschlößchenbrücke.

11 » RADWEGE IM SCHUTZGEBIET

Die Zuwegung zum Elberad- und -wanderweg erfolgt an vielen Stellen im Stadtgebiet durch ein Landschaftsschutzgebiet. Ihre Gestaltung unterliegt besonderen Umweltschutz-Auflagen.

12 » ELBERAD- UND -WANDERWEG

Er verläuft als EuroVelo-Route durch das gesamte Stadtgebiet

und wird kontinuierlich beidseitig der Elbe ausgebaut.

13 » TERRASSENUFER, ANLEGESTELLEN

Hier erfolgt die Führung des Radverkehrs unter besonderen Denkmalschutz-Auflagen.

14 » RADVERKEHRSANLAGEN AM LANDTAG

Sie sind Bestandteil der neuen Hochwasserschutzmaßnahmen.

15 » SCHUTZSTREIFEN MARIENSTRASSE

Entlang dieser innerstädtischen Haupttradrouten wurden Radverkehrsanlagen in die Straßenraumaufteilung integriert.

16 » FREIGABE FUSSGÄNGERZONEN

Im gesamten Innenstadtgebiet sind die Fußgängerzonen ohne zeitliche Begrenzung für den Radverkehr freigegeben.

17 » AMMONSTRASSE, DRESDNER 26ER-RING

Hier sind durchgängig Radverkehrsanlagen integriert.

18 » NEUGESTALTUNG DER FREIBERGER STRASSE

Durchgängige Radverkehrsanlagen wurden integriert; sie sind ebenfalls Bestandteil der Ost-West-Haupttradrouten.





Verkehrspolitik

DIE ENTWICKLUNG DRESDENS ZU EINER LEBENDIGEN, ZUKUNFTSORIENTIERTEN, MODERNEN STADT WIRD WESENTLICH VON MOBILITÄTSMÖGLICHKEITEN, -ANGEBOTEN UND -FORMEN BEEINFLUSST, DIE IM STADTVERKEHR UMSETZUNG ERFAHREN.

Im Interesse aller steht die Erhöhung der Lebensqualität bei gleichzeitiger Sicherung der Mobilität und Verringerung der negativen Folgen des Verkehrs. So ist es Ziel, in der Landeshauptstadt Dresden den Verkehr nicht nur zu bewähigen, sondern städtische Mobilität zu gestalten. Ein wesentlicher Vorzug ist dabei die Vielfalt an Mobilitätsmöglichkeiten. Sie kann über die Nutzung verschiedener Verkehrsträger und Infrastrukturen (inklusive modernster Verkehrstechnik/ -telematik) erfolgen. Dafür soll ein vernetztes Gesamtverkehrssystem aller Verkehrsträger angeboten werden. Verstärkt sollen innovative Gestal-

tungsmechanismen greifen, die auf einen effizienten Umgang mit der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur abstellen. Dafür stehen integrierte Stadt- und Verkehrsplanung und Mobilitätsmanagement im Fokus. Verkehrsaufwandsmindernde Siedlungsstrukturen und die Anwendung von Managementgrundsätzen auf Mobilität ermöglichen, bestehende Infrastrukturen intelligent und wirtschaftlich zu nutzen.

PULSIERENDE ADERN IM WEITEN GRÜN

Mit 62 Prozent Wald- und Grünfläche gilt Dresden als eine der grünsten Städte Europas. Im Norden breitet sich die Dresdner Heide aus, das größte geschlossene Waldgebiet der Stadt. Im Zentrum liegt der Große Garten, eine weit ausgedehnte Parkanlage. Wie ein blau-grünes Band durchzieht die Elbe mit Wiesen und Weinhängen das Stadtgebiet. Eine weitblickende Stadtplanung hat seit Jahrhunderten dafür Sorge getragen, dass

Dresden als Teil der Elbtallandschaft wahrnehmbar ist. Dresden verfügt über 381 Kilometern Rad- und Rad-Gehwege, welche als Ergänzung zu den flächendeckenden Tempo-30-Zonen im Straßennetz und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer realisiert wurden. Im Jahr 2010 wurde mit dem Radverkehrskonzept Innenstadt der Grundstein für eine nachhaltige Radinfrastruktur gelegt. Im Jahr 2014 soll für das gesamte Stadtgebiet Dresdens ein Radverkehrskonzept erstellt sein, welches Haupt- und Erschließungsrouten, Wegweisung, Fahrradparken und die touristischen Routen im Umland zum Inhalt haben soll.

Im Jahr 2012 wurde in Zusammenarbeit mit dem ADFC Dresden der Fahrradstadtplan erstellt, welcher nicht nur die Radverkehrsanlagen in Ihrer Form zum Inhalt hat, sondern auch Routen empfiehlt und im Hinblick auf die Oberflächenbeschaffenheit



Auskunft gibt. Die Zahl der Radnutzer hat sich seit 1991 in Dresden mehr als verdreifacht. Dieses Wachstum stellt große Herausforderungen an die Landeshauptstadt. Der deutschlandweit durchgeführte 5. ADFC Fahrradklimatest zeigt Erfolge, aber auch die Defizite, die für die Fahrradfahrer im täglichen Betrieb spürbar sind. Gute Noten vergeben die Dresdnerinnen und Dresdner für die Möglichkeiten, das Stadtzentrum schnell zu erreichen. Insgesamt gab es bei der Gesamtbewertung für den Radverkehr in Dresden eine Steigerung im Vergleich zum letzten Test 2005. Für Dresden ist der Fahrradklimatest ein wichtiger Indikator, um Prioritäten zu setzen und, in Zusammenarbeit mit allen Akteuren, die Bedingungen für die Fahrradfahrer weiter zu verbessern. Der im Test ausgemachte Verbesserungsbedarf bei verschiedenen Bewertungspunkten, wie zum Beispiel ›Stellenwert des Radverkehrs in Dresden‹, ›Werbung für das Radfahren‹, ›Führung an Baustellen‹ und ›Ampelschaltungen für Radfahrer‹,

entspricht auch den Zielen, die im Radverkehrskonzept festgeschrieben sind.

Dresden nimmt seit dem Jahr 2011 an der bundesweiten Kampagne ›Stadtradeln‹ teil und belegte bis jetzt immer einen der vorderen Plätze. Weiterhin findet jährlich das SZ-Fahrradfest statt, an welchem mehr als 10.000 Radfahrerinnen und Radfahrer teilnehmen.

Das Dresdner Hauptradrouutenetz ist ausgeschildert, ebenso acht Umland-Rad-Routen, welche die geschichtlich sehr spannende und landwirtschaftlich reizvolle Umgebung von Dresden erschließen. Der Elberad- und -wanderweg bringt jedes Jahr tausende Touristen mit dem Fahrrad nach Dresden, aber auch für den städtischen Alltagsradverkehr ist diese Trasse von hoher Bedeutung.

KONTAKT:

Geschäftsbereich Stadtentwicklung
Stadtplanungsamt – Abt. Verkehrsanlagenplanung

Nora Ludwig

Radverkehrsverantwortliche

Freiberger Straße 39

01067 Dresden

t: 0351.488-3459

f: 0351.488-3423

m: fahrradverkehr@dresden.de



Erfurt 
LANDESHAUPTSTADT
THÜRINGEN

Im Herzen Deutschlands

ERFURT

Einwohner 203.892
Fläche 269 km²

MODAL SPLIT

MIV 36 %
ÖPNV 24 %
Fahrrad 9 %
Fuß 31 %

»DA MUSS EINE STADT STEHEN«, URTEILTE SCHON DER GROSSE REFORMATOR MARTIN LUTHER. ZENTRAL IM GRÜNEN HERZEN DEUTSCHLANDS GELEGEN, IST DIE THÜRINGER LANDESHAUPTSTADT IN NUR WENIGEN STUNDEN SCHNELL UND BEQUEM ZU ERREICHEN.

Durch die zentrale Lage an der Kreuzung der großen europäischen Handelsstraßen Via Regia und Nürnberger Geleitstraße entwickelte sich das mittelalterliche Erfurt zu einem wichtigen Knotenpunkt für den Handel. Heute ist die Landeshauptstadt lebendige Kindermedienstadt, politisches Zentrum Thüringens mit Sitz des Bundesarbeitsgerichtes und des Thüringer Landtages, erfolgreiche Sportstadt und beliebter Ort für Touristen und Tagungsgäste. Sie wird geprägt durch einen der größten denkmalgeschützten und am besten erhaltenen mittelalterlichen Stadtkerne Deutschlands.

BILDERBUCH DER GESCHICHTE

Neben den reichen Patrizier-, den reizvollen Fachwerkhäusern und unzähligen Kirchen bereichern ganz besondere historische Bauschätze das einmalige Stadtbild. Das sehr imposante Kir-

chenensemble von Dom St. Marien und der Severikirche ist über eine große Freitreppe zu erreichen. In direkter Nachbarschaft zum Domberg lockt eine der größten und am besten erhaltenen barocken innerstädtischen Festungsanlagen Europas auf den Petersberg mit einem traumhaften Blick über die Stadt und einem weitverzweigten unterirdischen Wegelabyrinth. Die Krämerbrücke ist mit 120 Metern die längste bewohnte und bebaute Brücke Europas, auf der schon im Mittelalter Händler ihre Waren feilboten. Mit der Alten Synagoge beherbergt Erfurt die älteste, bis zum Dach erhaltene Synagoge Mitteleuropas (11. Jh.) mit einem außergewöhnlichen Gold- und Silberschatz und einer mittelalterlichen Mikwe.

ERFURT MIT DEM GRÜNEN DAUMEN

Am Rande der Stadt befindet sich der egapark, einer der größten und schönsten Garten- und Erholungspark Deutschlands. Neben zahlreichen Ausstellungshallen beherbergt der egapark das einzige Gartenbaumuseum Deutschlands. Eine reiche Vielfalt an floralen Attraktionen sowie der größte Abenteuerspielplatz Thüringens locken Jung und Alt. Im Jahr 2021 wird der egapark Erfurt zur Hauptattraktion der Bundesgartenschau.



Auf dem Fischmarkt sind Gastronomie (links) und das Miniatur-Stadtmodell (unten) erlebbar. Der Erfurter Weihnachtsmarkt (rechts) mit seiner 160-jährigen Tradition zählt zu den schönsten in ganz Deutschland.



EXKURSIONSRUTE

Erfurt

DISTANZ: 12 KILOMETER

Maßstab 500 Meter

Kartengrundlage:
Amt für Geoinformation und Bodenordnung, Erfurt



1 » WILLY-BRANDT-PLATZ

Der neue ICE-Bahnhof überzeugt auch durch das »Radhaus«, die erste Thüringer Fahrradstation, mit 324 kostenlosen, überdachten Abstellplätzen, zwölf Radboxen und dem Büro des ADFC.

2 » WINDTHORSTSTRASSE

Als geöffnete Einbahnstraße für Radfahrer in Gegenrichtung bietet sie eine sehr gute Radverbindung in Richtung Süden zu Sportstätten, Ministerien und Wohngebieten.

3 » JOHANN-SEBASTIAN-BACH-STRASSE

Durch die Errichtung von Radverkehrsanlagen konnte die fahrradfreundliche Erschließung der Sportstätten hier bedarfsgerecht aufgewertet werden.

4 » AM JURI-GAGARIN-RING/ LÖBERSTRASSE

Die Wegnahme einer Kfz-Spur ergab eine gute Knotenlösung mit Radfahrstreifen in die Innenstadt.

5 » HIRSCHGARTEN

Mit ihrem großen Angebot an Fahrrad-Anlehnbügeln bildet die Grünfläche gleichzeitig die Anbindung zur Fußgängerzone Anger, deren westlicher Bereich für Radfahrer freigegeben ist.

6 » LANGE BRÜCKE

Als Teil der historischen Altstadt gehört sie zum verkehrsberuhigten Bereich. Der nördliche Abschnitt ist als Einbahnstraße für den Radfahrer in Gegenrichtung geöffnet und mittels Fahrradpforte Richtung Kettenstraße gesichert.

7 » DOMPLATZ MIT DOM UND SEVERIKIRCHE

Der Platz integriert sich in die Fußgängerzone, die auf der Ostseite für den Radverkehr geöffnet wurde.

8 » ANDREASSTRASSE

Ein roter Radfahrstreifen und Schrägborde laden zum Befahren der Anschlüsse in die Gassen des Andreasviertels ein.

9 » NORDPARK MIT NORDBAD

Der Geraradweg führt durch den Nordpark mit Nordbad. Bei dessen Modernisierung wurde eine überdachte Fahrradabstellanlage für 160 Fahrräder errichtet.

10 » MICHAELISSTRASSE

Die Trasse des Geraradweges und »Kneipenmeile« wurde mit ebenem, denkmalkonformem Pflasterbelag hergestellt.

11 » BENEDIKTSPLATZ

Der touristische Treffpunkt an der Erfurter Touristinformation bietet Fahrradgepäckboxen im Innenhof, eine Informationstafel zu den Radfernwegen und eine hohe Aufenthaltsqualität.

12 » WESTLICHER ANGER

Hier ist eine gute Kombination aus Baumschutzmaßnahme und Fahrradabstellplatz gelungen. Über die Trasse der Radfernwege zum östlichen Angerbereich ist die Umfahrung der Angerkreuzung stets gesichert.

13 » JOHANNESSTRASSE

Sie bildet eine für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraße; hier verläuft außerdem die Stadtbahntrasse. Der Rückbau von überdimensionierten Verkehrsflächen ermöglichte Radstreifen und niederflurgerechte Stadtbahnhaltestellen durch befahrbare Haltestellenbereiche mittels angehobener Fahrbahn.

14 » TROMMSDORFFSTRASSE

Ein Radstreifen in Richtung Osten und ein Rad-Gehweg in Richtung Stadtzentrum stellen einen Zweirichtungsbetrieb her, mit Fahrradabstellanlagen und Radständen im Außenbereich der alten Feuerwache, die zum Bürgeramt ausgebaut wurde





6



7



9



8



10

Verkehrspolitik

**AKTUELL WIRD UNTER BETEILIGUNG VON INTERESSEN-
VERTRETERN, POLITIK UND VERWALTUNG DER VER-
KEHRSENTWICKLUNGSPLAN (VEP), TEIL RADVER-
KEHR, FÜR DIE GESAMTSTADT NEU ERARBEITET. VOM
STADTRAT MIT GROSSER MEHRHEIT BESTÄTIGT WURDE
BEREITS DER TEIL INNENSTADT, DER MIT DER KERN-
IDEE EINER BEGEGNUNGSZONE FÜR DEN WICHTIGSTEN
TEIL DER INNENSTADT AUCH EIN ZIELKONZEPT FÜR
RADVERKEHRSROUTEN ENTWICKELT HAT.**

Ziel ist die Schaffung von komfortablen, gut befahrbaren
Vorzugsrouten für den Radverkehr. Diese Routen führen die
gesamstädtischen Transittrassen bzw. Hauptrouten des Rad-
verkehrs mit besonderer Qualität durch die Innenstadt. Weiter-
hin wurde vom Stadtrat ein umsetzungsorientierter, aktuali-
sierter Maßnahmenplan Radverkehr beschlossen, der den

Fokus vor allem auf innerstädtische Maßnahmen legt und
neben Neuanlagen und baulichen Verbesserungen von Radver-
kehrsanlagen auch Oberflächenverbesserungen und verkehrs-
organisatorische Veränderungen vorsieht. Weiterhin wird gegen-
wärtig ein Konzept zum Fahrradparken erarbeitet, welches von
einem kontinuierlichen Umsetzungsprozess begleitet ist.

ROLLENDER UND RUHENDER RADVERKEHR

Die Länge des Radwegenetzes hat sich in Erfurt von 44
Kilometern im Jahr 1990 auf 185 Kilometer 2012 entwickelt
– mehr als das Vierfache. Während innerstädtisch vor allem
verkehrsorganisatorische Maßnahmen wie die Öffnung von Ein-
bahnstraßen und Fußgängerzonen Verbesserungen für den Rad-
verkehr schafften, erfolgte im Umland, auch unter Nutzung des
ländlichen Wegebbaus, der Aufbau radfreundlicher Verbindungen
zwischen den Ortsteilen. Zur weiteren Verbesserung insbe-

sondere der innerstädtischen Radverkehrsanlagen sind jedoch
noch erhebliche Investitionen notwendig.

Aktuell wurden allein in der Erfurter Innenstadt über 3.800
Einstellmöglichkeiten für Fahrräder in unterschiedlicher Quali-
tät ermittelt. Schwerpunkte stellen dabei der Bereich um den
ICE-Bahnhof mit dem »Radhaus« und das Umfeld der Fußgän-
gerzonen dar. Gegenwärtig wird eine neue überdachte Fahrrad-
abstellanlage am ICE-Bahnhof mit etwa 218 Stellplätzen und
Servicestationen für E-Bikes geplant.

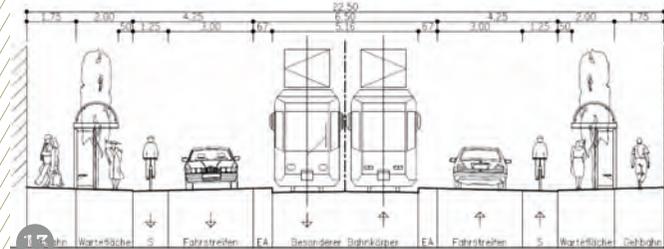
Das Radhaus am Hauptbahnhof wurde als erste Thüringer
Fahrradstation im April 2009 mit einem Fahrradfest eingeweiht.
In der Station befinden sich 324 kostenlose und überdachte
Abstellplätze sowie zwölf Fahrradabstellboxen. Im Komplex
befindet sich das Büro des ADFC mit Infoladen, sowie ein Rad-



11



12



13



14

händler mit Serviceangeboten wie Reparatur, Verleih und Imbiss. An sechs von sieben Bahnhöfen bzw. Haltepunkten auf dem Gebiet der Landeshauptstadt und an den Stadtbahnhaltestellen sind Bike & Ride-Anlagen installiert.

MEHR FAHRRAD IM ALLTAG

Erfurt weist durch sein kompakt bebautes Stadtgebiet trotz des bewegten Reliefs im südlichen und westlichen Randbereich eine gute Eignung für den Radverkehr auf. Mit etwa 10.000 Studenten ist der Anteil an der Stadtbevölkerung nicht so dominant wie in typischen Fahrradstädten Deutschlands. Nachdem in der Vergangenheit vor allem der Freizeitradverkehr mit den beiden durch Erfurt verlaufenden Fernradwegen ›Thüringer Städte-kette‹ und Geraradweg sowie dem Anschluss an weitere regionale und überregionale Freizeitradwege in der öffentlichen Wahrnehmung dominierte, gewinnt der Alltagsradverkehr zunehmend an Bedeutung und wird auch Schwerpunkt der kommunalen Radverkehrsinvestitionen. Mittelfristig wird ein Potential von 15 Prozent als Zielstellung gesehen. Wesentliches Ziel der Verkehrsentwicklung ist die weitere Stärkung des mit fast 70 Prozent bereits hohen Anteils des Umweltverbundes am innerstädtischen Verkehr, mit dem Ziel, den motorisierten Indivi-

dualverkehr im Stadtgebiet weiter zurückzudrängen. Dazu sind Synergien und intermodale Wegekettens zwischen den umweltfreundlichen Verkehrsarten noch besser als bisher zu nutzen bzw. zu entwickeln.

In Erfurt gibt es seit 1990 eine hauptamtliche Radverkehrsbeauftragte, zusätzlich sind zwei weitere Beschäftigte mit Teilaufgaben des Radverkehrs betraut. Seit 1994 arbeitet kontinuierlich der Arbeitskreis Radverkehr aus Vertretern der Stadtratsfraktionen, Interessenverbänden, Polizei, Nahverkehrsunternehmen und Verwaltung. Er gibt für die politischen Ausschüsse Empfehlungen zu Fragestellungen des Radverkehrs. Erfurt arbeitet zudem in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Thüringen gemeinsam mit weiteren Thüringer Kommunen und Landkreisen an dem Ziel einer weiteren Förderung des Alltagsradverkehrs und des Fahrradtourismus unter Nutzung eines intensiven Informationsaustauschs.

SERVICE UND AKTIONEN RUND UMS RAD

Außerhalb von Politik und Verwaltung werden insbesondere durch ADFC, VCD und in jüngster Zeit auch durch die Critical Mass Bewegung zahlreiche Aktivitäten und Radverkehrs-

debatten initiiert, wie der Fahrradfrühling, geführte Radtouren, Autofreier Tag und die Teilnahme an überregionalen Aktionen wie ›Stadtradeln‹ oder ›Mit dem Rad zur Arbeit‹. Ein besonderes Highlight ist die traditionsreiche, weil seit 1963 alljährlich durchgeführte Burgenfahrt.

Auf dem Gebiet des Fahrradhandels kann Erfurt mittlerweile 15 Fachhändler mit entsprechendem Werkstattservice vorweisen. Gemeinnützige Einrichtungen rund um den Fahrradservice bietet der ADFC an. Vertreten sind in der Stadt auch Fahrrad-dienstleistungen durch Fahrradkurier und Postzustelldienste.

KONTAKT:

Stadtverwaltung Erfurt
 Dezernat Stadtentwicklung, Bau und Verkehr
Achim Kintzel
 t: 0361.6553990
 m: achim.kintzel@erfurt.de
Angelika Ohrmann
 t: 0361.6554315
 m: radverkehr@erfurt.de



OTTO-DIX-
STADT

GERA®

Vom Höhler bis zum Giebel

GERA

Einwohner 101.163
Fläche 152 km²

MODAL SPLIT

MIV 48,5 %
ÖPNV 18,6 %
Fahrrad 4,3 %
Fuß 28,6 %

IN REIZVOLLER HÜGELLANDSCHAFT AM UFER DER WEISSEN ELSTER LIEGT THÜRINGENS NACH DER EINWOHNERZAHL DRITTGRÖSSTE STADT: GERA.

Entlang dem Elster-Radweg und der Thüringer Städtekette radelt der Besucher vorbei an Stadtwald, Hofwiesenpark und Küchengarten – den grünen Oasen der einstigen Reußischen Residenz. Kunst- und Kulturinteressierte entdecken hier das traditionsreiche Theater, das Renaissance-Rathaus, die Stadtapotheke mit ihrem prächtigen Renaissance-Erker oder das Haus Schulenburg vom Architekten Henry van de Velde. Repräsentative Bürgerhäuser und Villen zeugen vom Reichtum der Stadt durch die Textil- und Maschinenbauindustrie. Im Otto-Dix-Haus im Stadtteil Untermaus wurde der berühmteste Künstlersohn Geras geboren. Den Besucher erwarten im heutigen Museum Werke aus allen Schaffensphasen von Otto Dix.

KULTUR UND KULINARISCHES IM TIEFKELLER

Eine Besonderheit sind die Geraer Höhler – elf Meter tief unter der Altstadt. In den unterirdisch begehbaren Tiefkellern lagerten die Geraer früher ihr Bier. Heute werden sie als Museum, Kabarettbühne oder zur Verkostung regionaler Spezialitäten genutzt. Zur Höhler-Biennale verwandelt sich die Unterwelt zum einzigartigen Ausstellungsraum für Kunst- und Lichtinstallationen.

KRÄFTIG IN DIE PEDALE TRETEN

Gera ist eine Stadt mit einer langjährigen Radsporttradition. Mit der Radrennbahn beherbergt die Stadt einen Landesstützpunkt für den Radsport. Zudem ist Gera regelmäßig Etappenort international besetzter Radsportveranstaltungen, beispielsweise der Thüringen-Rundfahrt. Auch der Olympia-Sieger im Straßenrennen und mehrfache Gewinner der Friedensfahrt, Olaf Ludwig, wurde in Gera geboren. Diese Tradition ist Ansporn für die Stadt Gera, eine fahrradfreundliche Kommune zu sein.



Im Keller des historischen Rathauses (links) befindet sich ein traditionsreiches Kabarett. Die sanierte Orangerie (unten) ist wegen ihrer Krümmung salopp auch als »Bratwurst« bekannt. Die Untermauser Brücke (rechts) bietet eine gute Radverbindung.



1 » VERKNÜPFUNGSSTELLE HAUPTBAHNHOF

Hier bestehen ideale Umsteigemöglichkeiten zum SPNV und ÖPNV. Über Aufzüge gelangt man von den Bahnsteigen barrierefrei zur Stadtbahnhaltestelle. In den Nahverkehrszügen in Thüringen können Fahrräder kostenlos befördert werden.

2 » FAHRRADSTATION AM HAUPTBAHNHOF

Ein direkter Zugang von und zu den Bahnsteigen ist möglich; der Busbahnhof und viele Serviceeinrichtungen im Bahnhof (Fahrradshop, Information) liegen in kurzer Reichweite.

3 » SCHLOSSSTRASSE

Hier passiert der Radfahrer das Herz der Stadt Gera. Die Straße ist als verkehrsberuhigter Bereich bzw. für Radfahrer freigegebene Fußgängerzone gestaltet.

4 » ZENTRALER UMSTIEG HEINRICHSTRASSE

Direkt vor dem Einkaufscenter ›Gera-Arcaden‹ findet man optimale Bedingungen beim Umstieg auf den ÖPNV vor. Für Radfahrer ist auch der südliche Gehweg freigegeben.

5 » HALTEPUNKT GERA-SÜD

Von der Heinrichstraße durch den Park der Jugend erreicht man

die zweite wichtige Verknüpfungsstelle mit dem SPNV, mit witterungsgeschützten Abstellanlagen.

6 » UFER-ELSTER-PARK

Dieser Radweg (D-Route 4 bzw. ›Thüringer Städtekette‹) wurde auf ehemaligen Bahnflächen als Teil der Verbindung zwischen den BUGA-Kernzonen in Gera und Ronneburg angelegt.

7 » BAHNÜBERFÜHRUNG UFER-ELSTER-PARK

Etwas abseits der Exkursionsroute unterquert die ›Thüringer Städtekette‹ die sich hier trennenden Bahnlinien, sicher und komfortabel durch die Markierung von Fahrstreifen.

8 » ELSTERDAMM/ STADTRING SÜD-OST

Das ›Omega‹ als Schnittpunkt zweier Bundesstraßen bildet einen der am stärksten belasteten Knotenpunkte der Stadt. Die Lösung für den Radverkehr ist dennoch sicher und hochwertig.

9 » UNTERFÜHRUNG DEBSCHWITZER BRÜCKE

Sie ermöglicht dem Radfahrer genau wie an drei übrigen Unterführungen in Gera eine sichere und qualitativ hochwertige Querung im Umfeld von Knoten von Hauptverkehrsstraßen und von Bahnstrecken.

10 » RADWEG ›WEISSE ELSTER‹

Der Radweg wird aufgrund seiner attraktiven Gestaltung stark genutzt, von touristischem Verkehr genauso wie für viele innerstädtische Relationen.

11 » RADWEGUNTERFÜHRUNG HEINRICHSBRÜCKE

Die Unterführung des Radwegs ›Weiße Elster‹ unter Straßen ist eine typische Lösung: Entlastung vom Radverkehr, sichere Quermöglichkeit.

12 » RADFAHREN IM HOFWIESEN-PARK

Der Park bietet für die ›Thüringer Städtekette‹ und für den Radweg ›Weiße Elster‹ den landschaftlichen Höhepunkt.

13 » MOHRENPLATZ

Marienkirche, Otto-Dix-Haus und Unterhäuser Brücke bilden hier das historische Ensemble. Cafés und Kunstsammlungen laden zum Verweilen und Staunen ein.

14 » ORANGERIEPLATZ

Als verkehrsberuhigter Bereich hat das Umfeld der Orangerie deutlich an Qualität gewonnen – optimale Bedingungen auf der wichtigen Achse Zentrum – Hauptbahnhof – Untermerhäuser.





Verkehrspolitik

SYSTEMATISCH BERÜCKSICHTIGT WURDEN DIE BESONDEREN BELANGE DES RADVERKEHRS ERSTMALS MIT DEM VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN 1993, WENNGLEICH DIESER NOCH ÜBERWIEGEND AUF DEN SPRUNGHAFTEN ANSTIEG DES MOTORISIERTEN VERKEHRS NACH DER WENDE REAGIERTE – INSBESONDERE DURCH ERGÄNZUNG DER VERKEHRNETZE.

Nachdem sich maßgebende Rahmenbedingungen (Einwohner, Demografie, Arbeitsplätze), aber auch das Bewusstsein der Bürger hinsichtlich verkehrlicher Maßnahmen verändert haben, steht die Verkehrspolitik der Stadt Gera nunmehr unter dem Motto ›Mobilität sicher und verträglich gestalten‹. Grundlage der aktuellen städtischen Radverkehrspolitik ist der 2006 beschlossene Kommunale Radverkehrsplan. Dessen zentrale Zielstellungen (Zeithorizont 2015) sind:

- » Kommunaler Radverkehrsplan ist Arbeitsgrundlage für die Verwaltung
- » Zunahme der mit dem Rad zurückgelegten Wege um 32 Prozent, vorwiegend durch Substitution von Pkw-Fahrten
- » Verringerung der schweren Personenschäden bei Radfahrern um 25 Prozent
- » Entwicklung der Stadt Gera zu einer fahrradfreundlichen Kommune

IM SINNE EINES GUTEN ANGEBOTS

Damit setzt die Stadt Gera ihren Kurs einer angebotsorientierten Radverkehrsplanung fort. In den vergangenen Jahren wurde viel in den Bau von Radwegen, aber auch von Abstellanlagen investiert. Wo separate Radwege nicht sinnvoll oder vertretbar sind, komplettierten verkehrsorganisatorische Maßnahmen (z.B. Tempo-30-Zonen oder freigegebene Fußgängerzonen) das

Netz. Infolge des innerstädtischen Verkehrsrückgangs aufgrund von Verkehrsverlagerungen nach Fertigstellung des Tangentensystems können durch Ummarkierung nicht mehr für den Kfz-Verkehr benötigte Fahrstreifen dem Radverkehr zur Verfügung gestellt werden.

FÜR DEN RADVERKEHR AKTIV

Die Berücksichtigung der Radverkehrsbelange ist in der Stadtverwaltung gleichberechtigte Planungsaufgabe. Auch die Installation eines Radverkehrsbeauftragten hat sich bewährt – im Interesse des Radverkehrs fungiert er als Ansprechpartner und Koordinator zwischen Politik, Verwaltung, Interessenverbänden und Bürgern. In der AG Radverkehr, in der Vertreter verschiedenster Fachbereiche der Verwaltung, der Polizei sowie Radverkehrsverbänden zusammenarbeiten, finden die Themata des Radverkehrs eine entsprechende Plattform. Darüber hinaus ist



die Stadt Gera Gründungsmitglied der AG ›Fahrradfreundliche Kommunen Thüringen‹ sowie der Projektgruppe ›Radverkehr‹ der Metropolregion Mitteldeutschland. Zur Imageförderung veranstaltet die Stadtverwaltung seit 2012 in Zusammenarbeit mit regionalen Unternehmen den ›Geraer fahrRad!-Tag‹, an dem alle Bürger eingeladen sind, umweltfreundlich mobil zu sein.

AUF DEM LAUFENDEN BLEIBEN

Regelmäßig beteiligt sich die Stadt Gera an der Erhebung ›Mobilität in Städten‹ (SrV) und dem Fahrradklimatest des ADFC. Sie sind Gradmesser für den Erfolg der Radverkehrspolitik. Seit der Wende konnte der Radverkehrsanteil in der Stadt immerhin verdoppelt werden. Durch die genannten Maßnahmen, aber auch durch technische Errungenschaften (z.B. Pedelecs) wird der Radverkehrsanteil weiter gesteigert werden können.

KONTAKT:

Stadtverwaltung Gera
Fachdienst Verkehr
Ernst-Toller-Straße 15
07545 Gera
t: 0365.838-4100
f: 0365.838-4105
m: verkehr@gera.de



hallesaale 
HÄNDELSTADT

Reiches Erbe der Geschichte

HALLE (SAALE)

Einwohner 232.535
Fläche 135 km²

MODAL SPLIT

MIV 42,1 %
ÖPNV 18,2 %
Fahrrad 13,6 %
Fuß 26,1 %

DIE ÜBER 1.200 JAHRE ALTE KULTUR- UND WISSENSCHAFTSSTADT AN DER SAALE IST DIE GRÖSSTE UND GLEICHZEITIG AUCH KULTURHAUPTSTADT SACHSEN-ANHALTS.

Im Mittelalter bildeten die Solequellen die Grundlage für den Reichtum der Stadt. Die älteste Bruderschaft der Welt, die ›Salzwirker-Bruderschaft im Thale zu Halle‹, siedet nach alter Tradition bis heute Salz in der ehemaligen ›Königlichen Saline‹.

REICHTUM AN HISTORISCHEN SCHÄTZEN

Halle bietet eine nahezu unzerstörte historische Altstadt. Mit der Burgruine Giebichenstein und der Moritzburg stehen in Halle zugleich die älteste und die jüngste Burg an der Saale. Die auf der Vorschlagsliste für das UNESCO-Weltkulturerbe stehende Schulstadt der Franckeschen Stiftungen beherbergt im größten Fachwerkensemble Europas eine einmalige Kunst- und Naturalienkammer, eine barocke Kulissenbibliothek und ist Heimat des ältesten weltlichen Knabenchor Deutschlands – des ›Stadtsingechores zu Halle‹.

STADT DER KÜNSTE

Von überregionalem Stellenwert sind das Händel-Haus, das Landeskunstmuseum Stiftung Moritzburg mit der Sammlung Gerlinger und das Landesmuseum für Vorgeschichte, dem Ausstellungsort der ca. 3.600 Jahre alten Himmelsscheibe zu Nebra. Auf dem Gelände der Franckeschen Stiftungen entstand 2012 der Neubau für den Sitz der Kulturstiftung des Bundes. Die Internationalen Händel-Festspiele, die Staatskapelle, die Oper Halle, das Neue Theater, das Puppentheater und mehr als 60 weitere Kultureinrichtungen mit zahlreichen Galerien und Künstlertreffs ziehen tausende Besucher in ihren Bann.

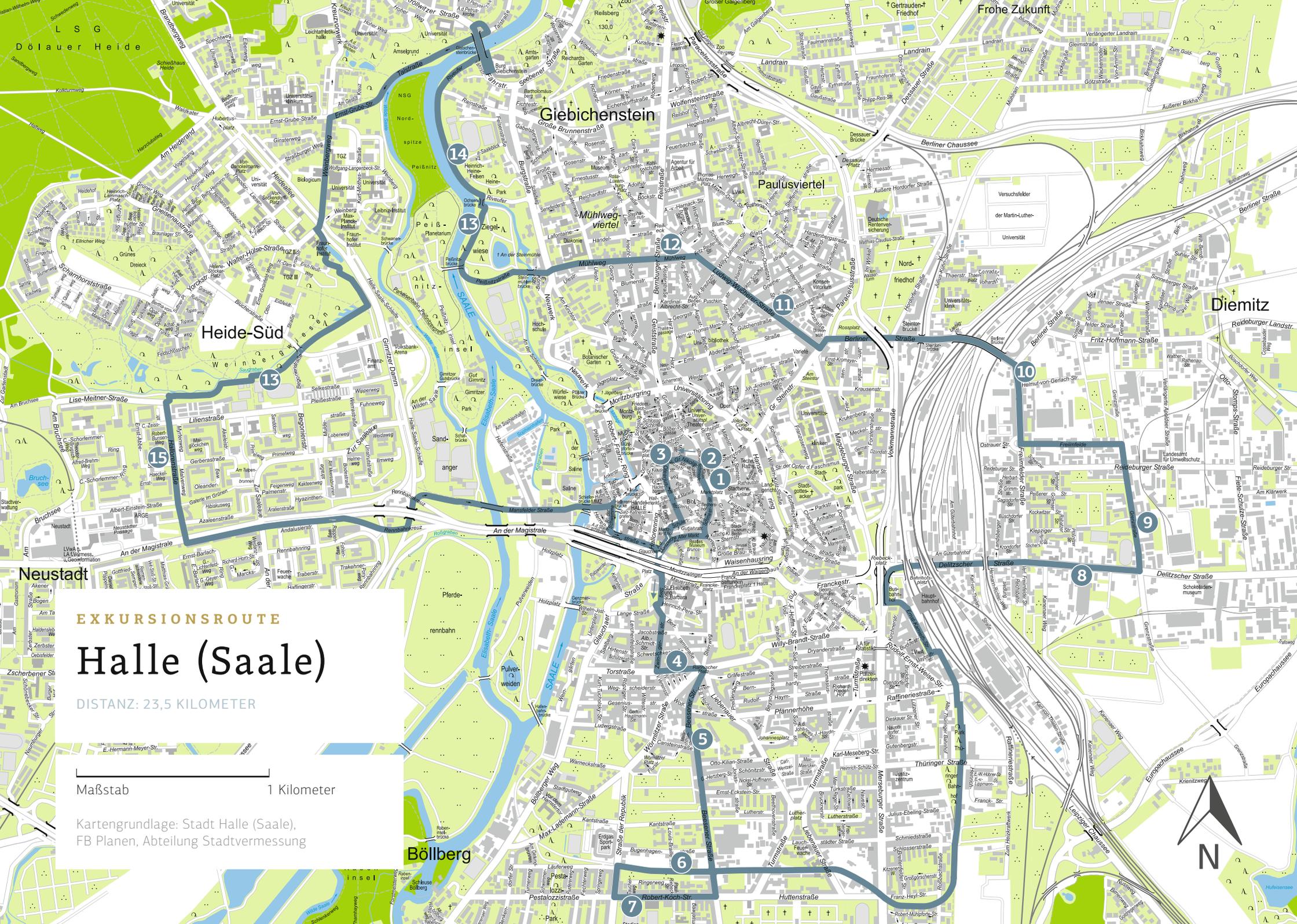
STARKER KERN IN MITTELDEUTSCHLAND

Zusammen mit Leipzig bildet Halle das Zentrum des Wirtschaftsraumes Mitteldeutschland. Bundesweit bekannt ist beispielsweise die Halloren Schokoladenfabrik mit Schokoladenmuseum. Der Technologiepark ›weinberg campus‹ mit seinen Forschungseinrichtungen gilt als Standort für Zukunfts- und Schlüsseltechnologien. Die Nationale Akademie der Wissenschaften Leopoldina, die Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg und die Burg Giebichenstein Kunsthochschule Halle stehen für exzellente Bildung.



Das Händel-Haus (links) ist Treffpunkt nicht nur für Kulturinteressierte, sondern auch von wichtigen Radrouten. Die Stadt Halle (Saale) hat an der bundesweiten Kampagne ›Kopf an – Motor aus!‹ (unten) teilgenommen. Als älteste aller Saaleburgen ist die Burg Giebichenstein (rechts) heute der Sitz einer international renommierten Kunsthochschule.





EXKURSIONSRUTE

Halle (Saale)

DISTANZ: 23,5 KILOMETER

Maßstab 1 Kilometer

Kartengrundlage: Stadt Halle (Saale),
FB Plänen, Abteilung Stadtvermessung



1 » MARKTPLATZ

Auf dem Marktplatz dürfen Radfahrer ganztägig auf den Fahrbahnen bzw. Gleisstrassen der Straßenbahn fahren, in der angrenzenden Fußgängerzone in der Zeit von 20 bis 9 Uhr.

2 » KLEINSCHMIEDEN/ GROSSE ULRICHSTRASSE

Im Verlauf der direkten Nord-Süd-Route durch die Innenstadt wird der Radverkehr im Gleisbereich der Straßenbahn geführt, wodurch sie sich eher für geübte Radfahrer empfiehlt.

3 » RADROUTENSCHNITTPUNKT HÄNDEL-HAUS

Am offiziellen Routenschnittpunkt trifft die Nord-Süd-Route auf für jedermann geeignete Strecken nach Neustadt, nach Halle-Ost, zum Hauptbahnhof und zum Saale-Radwanderweg.

4 » TORSTRASSE

Nach der Sanierung wird es hier in beiden Fahrtrichtungen Schutzstreifen für Radfahrer geben.

5 » BEESENER STRASSE

An den Straßenbahn-Haltestellen wurden Kap-Lösungen realisiert, bei denen der Radweg »vorn« am Bord geführt wird. Aus Sicht der städtischen Verkehrsplanung ist diese Art der

Radverkehrsführung insgesamt vorteilhafter als die klassische Verschwenkung des Radweges hinter die Haltestelle.

6 » HAFENBAHNWEG HAUPTBAHNHOF - SAALE

Die straßenunabhängige Trasse einer stillgelegten Güterbahn wurde zu einem Grünzug mit gemeinsamem Fuß- und Radweg umgestaltet und ist so auch selbst schon ein Naherholungsziel.

7 » SCHUTZSTREIFEN ROBERT-KOCH-STRASSE

Bei der überbreiten Fahrbahn der Robert-Koch-Straße bot es sich an, zumindest einseitig einen Schutzstreifen zu markieren.

8 » DELITZSCHER STRASSE

Ausreichende Platzverhältnisse machten bedarfsgerechte Anlagen auch für den Radverkehr möglich.

9 » SCHUTZSTREIFEN GRENZSTRASSE

Hier ist erstmalig eine Schutzstreifenlösung vorgesehen, wegen der Enge allerdings nur in Mindestbreiten.

10 » DIREKTES LINKSABBIEGEN

Direkte Linksabbiegeführungen für Radfahrer finden sich bisher an wenigen Knotenpunkten ohne geradeaus führende Richtung.

11 » LUDWIG-WUCHERER-STRASSE

Wegen teils konkurrierender Nutzungsansprüche wurden für den Radverkehr beidseitig Radfahrstreifen realisiert, allerdings ohne Sicherheitsräume zu den angrenzenden Parkstreifen.

12 » MÜHLWEG

Als Teil der wichtigen Fahrradverbindung zwischen nördlicher Innenstadt, Peißnitzinsel und Uni-Campus am Weinbergweg hat die ehemalige Pflasterstraße eine neue Asphaltdecke erhalten.

13 » ZIEGELWIESE, PEISSNITZ, WEINBERGWIESEN

In Halle (Saale) dürfen alle Wege im Grünen per Rad befahren werden. Der neue Park »Weinbergwiesen« bildet eine grüne Verbindung zwischen der Saale und dem Stadtwald Dölauer Heide.

14 » FAHRRADSTRASSE RIVEUFER

Sie war die erste von heute vier Fahrradstraßen und ist als Teil des Saale-Radwanderweges eine sehr beliebte Strecke.

15 » RADFAHRSTREIFEN HALLORENSTRASSE

Bei der Neuaufteilung des Straßenraums im schrumpfenden Stadtteil entstanden aus früheren Kfz-Fahrspuren Radfahrstreifen und Pkw-Stellplätze.





6



7



8



9



10

Verkehrspolitik

MIT DEM STADTRATSBESCHLUSS ZUM ›VERKEHRSPOLITISCHEN LEITBILD‹ DER STADT HALLE (SAALE) WURDE MITTE DER 1990-ER JAHRE DIE GRUNDLAGE GESCHAFFEN FÜR EINE ZUKUNTSORIENTIERTE, STADTVERTRÄGLICHE VERKEHRSENTWICKLUNG IM OBERZENTRUM HALLE.

Seither hat es vor allem eine Vielzahl von Straßenumbauprojekten gegeben, bei denen entsprechend des Leitbildes das Ziel verfolgt wurde, den unterschiedlichen Anforderungen an den jeweiligen Straßenraum – insbesondere auch denen der Verkehrsmittel des Umweltverbundes – möglichst gerecht zu werden. Derzeit erarbeitet die Stadt einen neuen Verkehrsentwicklungsplan für den Planungshorizont bis zum Jahr 2025. Es ist davon auszugehen, dass dort die Prämissen des bisherigen ›Verkehrspolitischen Leitbildes‹ in ihren Grundsätzen bestätigt

und an die aktuellen Bedürfnisse und Anforderungen angepasst werden.

DIE STADT DER KURZEN WEGE

Hinsichtlich der Entwicklung des Radverkehrs wurde bereits in der Radverkehrskonzeption aus dem Jahr 1995 festgestellt, dass die Stadt Halle (Saale) grundsätzlich günstige Ausgangsbedingungen hat. So sind aufgrund der kompakten Siedlungsstruktur die Entfernungen im Stadtgebiet relativ kurz, was prinzipiell ermöglicht, zahlreiche Wege mit dem Rad zurück zu legen. Darüber hinaus gibt es nur wenige Steigungsstrecken, die jedoch für Radfahrer keine ernsthaften Hindernisse darstellen. Günstig ist ferner das ›Grüne Band‹ der Saaleaue, was das Stadtgebiet in Süd-Nord-Richtung durchzieht und Radfahrern die Möglichkeit bietet, Halle (Saale) auf ruhigen und naturnahen Wegen zu durchqueren.

AUF DEM WEG ZUR FAHRRADSTADT

Trotz dieser günstigen Ausgangssituation sind die Radverkehrsbedingungen in der Stadt Halle (Saale) noch nicht optimal. Grund hierfür ist das noch zu lückenhafte und zum Teil schlecht befahrbare Radverkehrsnetz, welches insbesondere in der Zeit vor 1990 nicht systematisch und schlüssig ausgebaut wurde. Vor allem durch die seitdem erfolgten Straßensanierungen ist es gelungen, viele dieser Lücken zu schließen und neue, attraktive Radverkehrsanlagen herzustellen. Hierdurch konnte die Länge der Radverkehrsanlagen von etwa 37 Kilometern im Jahr 1994 auf fast 100 Kilometer im Jahr 2013 erweitert werden.

Von besonderer Bedeutung für die Stadt war die Herstellung und Ausschilderung des hallesches Abschnittes des Saale-Radwanderweges, der auch Teil der Deutschland-Route D11 (Ostsee – Oberbayern) ist. Darüber hinaus wurden der Elster-Rad-



11



12



13



14



15



weg, der Radweg Saale – Harz, der Himmelscheibenweg sowie die Radroute Halle – Petersberg – Fuhne ausgeschildert.

GUTE INFORMIERT UND VERNETZT

Begleitend zu den infrastrukturellen Maßnahmen bekam der Radverkehr Rückenwind durch Veröffentlichungen wie den ›Rad- und Wanderstadtplan der Stadt Halle (Saale)‹, der mittlerweile in der dritten Auflage vorliegt. Auf der städtischen Webseite www.radverkehr.halle.de finden Radfahrer zudem eine Reihe nützlicher Informationen, wie beispielsweise Vorschläge für Radtouren in und um Halle oder Zuständigkeiten und Ansprechpartner rund ums Radfahren.

Im Sinne einer ständigen Verbesserung der Radfahrbedingungen im Stadtgebiet wurde der ›Runde Tisch Radverkehr‹ gegründet. Hier tauschen sich Akteure aus verschiedenen Behörden, Insti-

tutionen, politischen Gruppierungen und Vereinen über aktuelle Probleme und Fragestellungen aus und erörtern Lösungs- und Verbesserungsmöglichkeiten.

Im Herbst 2013 hat der Stadtrat die neue Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) beschlossen. Darin enthalten sind zahlreiche Strategien und Maßnahmen, die die Saalestadt Schritt für Schritt zur zu einer fahrradfreundlichen Stadt machen.

KONTAKT:

Geschäftsbereich II Stadtentwicklung und Umwelt
Fachbereich Planen – Abteilung Verkehrsplanung

Ralf Bucher

t: 0345.221-6263

f: 0345.221-4859

m: ralf.bucher@halle.de



JENA

LICHTSTADT.

Stadt der Wissenschaft

J E N A

Einwohner 106.915
Fläche 115 km²

MODAL SPLIT

MIV 34,2 %
ÖPNV 16,2 %
Fahrrad 10,3 %
Fuß 39,3 %

DIE STADT JENA BLICKT AUF EINE 800-JÄHRIGE GESCHICHTE ZURÜCK. SICHER EINER DER BEDEUTENDSTEN MEILENSTEINE WAR DIE GRÜNDUNG DER UNIVERSITÄT IM JAHR 1558.

Bereits vorher, zwischen 1522 und 1537, weilte Martin Luther mehrfach in Jena und predigte in der Stadtkirche St. Michael. Für Deutschlands berühmteste Dichter Goethe und Schiller zählte Jena Ende des 18. Jh. zu ihren wichtigsten Wirkungsorten. 1806 schaute Europa auf Jena, als Napoleon in der Schlacht von Jena und Auerstedt das preußische Heer schlug. Damit war der Weg für große Reformen geebnet. In der Mitte des 19. Jahrhunderts legte das geniale Dreigestirn Zeiss, Schott und Abbe das Fundament für die optische Industrie. Heute ist Jena international anerkannt als leistungsstarker Wissenschafts- und Wirtschaftsstandort.

JUNGE WISSENSCHAFTSSTADT

Die Stadt ist bekannt für ihre hervorragenden fachlichen Talente. Hier arbeiten rund 50.000 Beschäftigte und rund 25.000 Studierende lernen an den beiden Hochschulen. Deshalb ist Jena

auch so wunderbar jung: Die Hälfte aller Einwohner ist unter 40 Jahre alt. Etwa ein Viertel der Einwohner sind zudem Akademiker, die in 30 Wissenschaftsinstituten, der Fachhochschule und der größten Universität in Thüringen forschen und eng verbunden mit Firmen vor Ort Technologien, Präzisionsgeräte und Grundstoffe entwickeln. Seit 2008 zählt Jena offiziell zu Deutschlands Wissenschaftsstädten.

WUNDERBARE LEBENSQUALITÄT

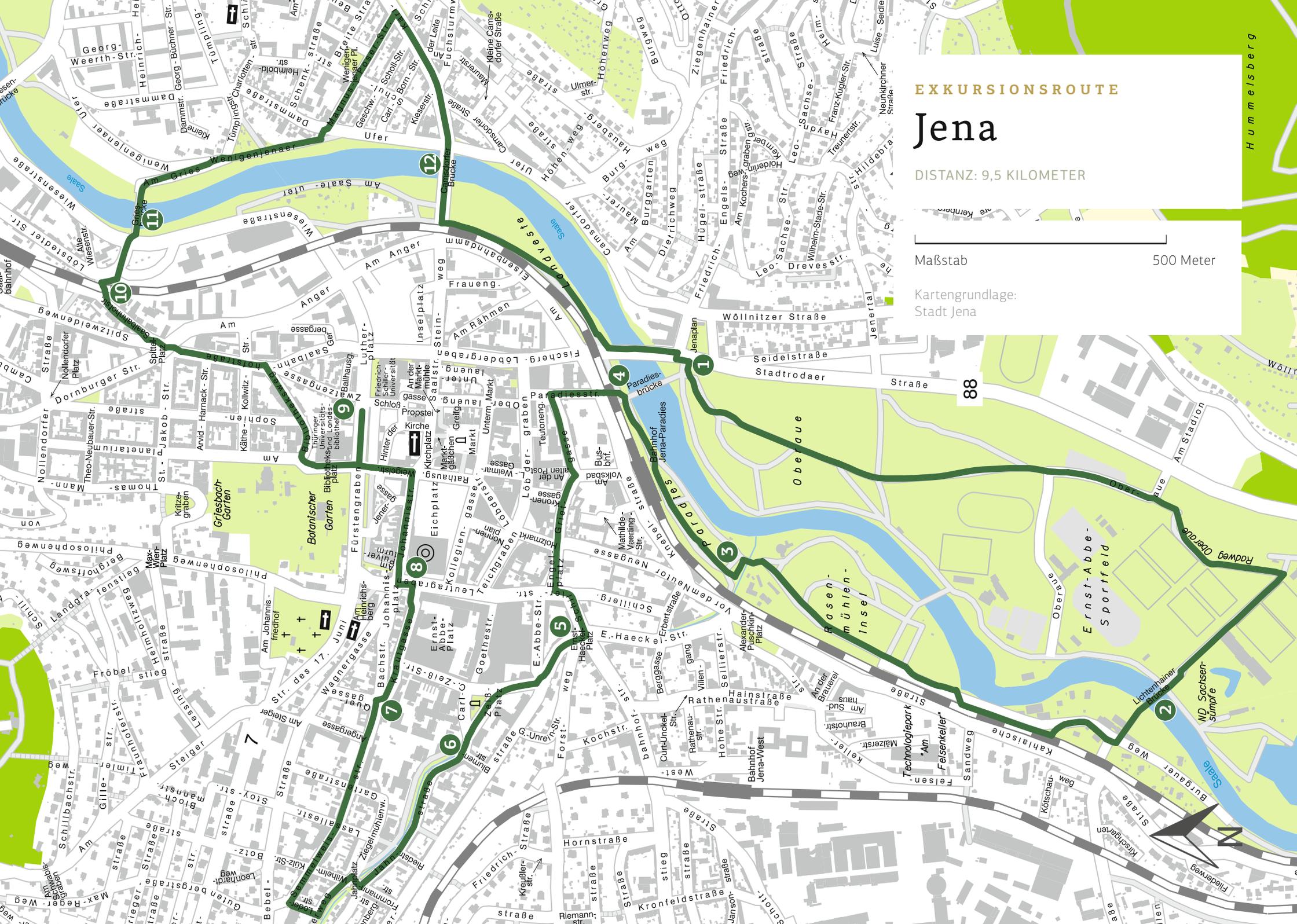
Jena hat einen guten Ruf als Arbeits-, Studien- und Wohnort. Die Stadt entwickelte sich besonders seit der Wiedervereinigung musterhaft. Lebensqualität, überdurchschnittliches Wirtschaftswachstum und die allgemeine Entwicklung spiegeln sich deutlich sichtbar im Stadtbild wieder.

Kultur, Natur, Sport – die vielfältigen Freizeitmöglichkeiten in Jena machen die ›Work Life Balance‹ leicht. Egal ob beim Sommerfestival ›Kulturarena‹, einem Besuch der Kneipenmeile ›Wagnergasse‹, einer Wanderung auf der Saalehorizontale oder einer Radtour auf dem Saaleradwanderweg – ein abwechslungsreicher Ausgleich findet sich in Jena immer.



Der JenTower, eines der Wahrzeichen (links), gilt als höchstes Bürogebäude in den Neuen Bundesländern. Jena ist eine sehr junge Stadt (unten). Die Kneipenmeile ›Wagnergasse‹ (rechts) gehört zu den beliebtesten Orten für Freizeit und Nachtleben.

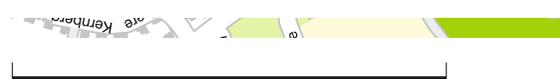




EXKURSIONSRUTE

Jena

DISTANZ: 9,5 KILOMETER



Maßstab 500 Meter

Kartengrundlage:
Stadt Jena

88



1 » SAALERADWEG/ »THÜRINGER STÄDTEKETTE«

Am Eingang in die Oberaue beginnt der parallele Verlauf der beiden Routen D11 und D4 im Stadtgebiet von Jena. Sie werden auch vom Alltagsradverkehr intensiv genutzt. Deshalb weist die Beschilderung auch auf wichtige innerörtliche Ziele hin.

2 » LICHTENHAINER BRÜCKE

Die neue Brücke bietet eine den Radfahrern und Fußgängern vorbehaltene, attraktive Verbindung über die Saale und erschließt das Südbad und die umliegenden Sportanlagen.

3 » PARADIES

Radeln wie im Paradies: Im Zuge des Rahmenplanes Saale wurden in Jena zahlreiche Bereiche nahe der Saale mit durchgängig asphaltierten, bis zu vier Meter breiten Hauptwegen versehen.

4 » UMLAUFSPERRE PARADIESBRÜCKE

Die offenen Umlaufsperrungen an der Paradiesbrücke garantieren die Sicherheit des Straßenbahnverkehrs und sind gleichzeitig recht komfortabel befahrbar.

5 » ERNST-HAECKEL-PLATZ

An diesem Knotenpunkt wurde der Radverkehr vor der Kreuzung

auf Fahrbahnniveau geführt und separat signalisiert. Die Halte- linie wurde entsprechend vorgezogen, der Radverkehr erhält sein Grün vor dem Kfz-Verkehr.

6 » JAHNSTRASSE

Die Einbahnstraße wurde nach der Umgestaltung 2011 in Gegenrichtung freigegeben. Damit dient die Jahnstraße als Achse für den Radverkehr zwischen Lommerweg und der vielbefahrenen Lutherstraße.

7 » KRAUTGASSE

Im Verlauf der »Thüringer Städtekette« gelegen, dient die Kraut- gasse als wichtige Radverkehrsverbindung zwischen dem Stadt- zentrum und den westlich gelegenen Wohngebieten. Im Stadt- gebiet sind viele Einbahnstraßen in Gegenrichtung freigegeben.

8 » JOHANNISSTRASSE

Die Fußgängerzonen in Jena sind nahezu durchgängig für den Radverkehr freigegeben. Dies gelingt nicht immer konfliktfrei. Die Stadtstruktur erlaubt den Ausbau von Alternativrouten indes nur in sehr beschränktem Maße, so dass der Durchlässigkeit des Verkehrsnetzes eine wichtige Rolle bei der Förderung des Radverkehrs zukommt.

9 » ÜBERDACHTE ABSTELLANLAGE AN DER THÜ- RINGER UNIVERSITÄTS- UND LANDESBIBLIOTHEK

Im Zuge des Neubaus der Bibliothek wurde die Chance genutzt, eine überdachte Fahrradabstellanlage neu zu errichten. Den- noch besteht auch weiter hoher Bedarf an Abstellmöglichkeiten.

10 » FUSSGÄNGERTUNNEL AM SAALBAHNHOF

Der Fußgängertunnel wurde nach dem Neubau 2009 für den Radverkehr freigegeben. Da in Jena sowohl die Eisenbahn, als auch die Saale eine Trennwirkung ausüben, sind häufige Querungsmöglichkeiten wichtig.

11 » GRIESBRÜCKE

Die Griesbrücke ist als Radfahrer- und Fußgängerbrücke eine der wichtigen Verbindungen aus den östlichen Wohngebieten in das Stadtzentrum und die davon nördlich gelegenen Gebiete.

12 » CAMSDORFER BRÜCKE/ KARL-LIEBKNECHT-STRASSE

Im Zuge des zweigleisigen Ausbaus wurde der Straßenraum über die Camsdorfer Brücke und weiter in der Karl-Lieb- knecht-Straße vollständig neu gestaltet. Der Querschnitt ermöglicht beidseitige Schutzstreifen für den Radverkehr.





Verkehrspolitik

DIE VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANUNG IST IN JENA SEIT JAHREN AUF EINE STADTVERTRÄGLICHE ENTWICKLUNG DER MOBILITÄT GERICHTET, WOBEI DER UMWELTVERBUND BESONDERS GEFÖRDERT WIRD.

Die Stadt ist eingebunden in den Verbundtarif Mittelthüringen und ist über die Saalbahn und die Mitte-Deutschland-Verbindung gut an das Eisenbahnnetz angebunden. Mit der Lage an der Bundesautobahn A4 und durch die Nähe des Hermsdorfer Kreuzes (A4 und A9) besteht ebenso eine sehr gute überregionale Anbindung für den motorisierten Individualverkehr.

NAHMABILITÄT ZÄHLT

Jena ist trotz der bandartigen Stadtstruktur eine Stadt der kurzen Wege. Mit über 42 Prozent Anteil im Binnenverkehr stellt das zu Fuß Gehen die häufigste Art der Fortbewegung dar. Der

Radverkehr nimmt seit Beginn der 1990er Jahre beständig an Bedeutung zu und hat mittlerweile einen Anteil von mehr als zehn Prozent erreicht (laut SrV 2008). Jena hat für den touristischen Radverkehr beste Voraussetzungen. Hier kreuzen sich zwei Deutschland-Routen, die ›Thüringer Städtekette‹ (D4) und der Saaleradwanderweg (D11). Die touristische Wegweisung befindet sich auf dem neuesten Stand.

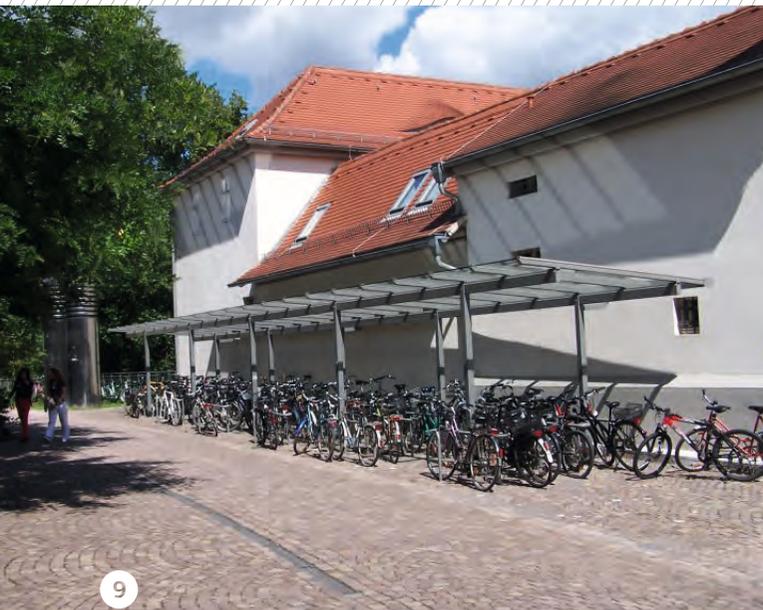
GENUSS UND FITNESSTRAINING INKLUSIVE

Das Stadtgebiet Jenas erstreckt sich über eine Länge von etwa 14 Kilometern im mittleren Saaletal. Komfortables Radfahren auf rechts und links der Saale geführten Wegen ist durch die konsequente Umsetzung des Rahmenplans Saale fast durchgängig möglich. Die Jenaer sind Steigungen gewöhnt. Ein Großteil der Wohnviertel und viele Standorte der Universität, der Beutenberg-Campus mit Fachhochschule und weiteren

Forschungsinstituten liegen an den seitlichen Hängen des eindrucksvollen Saaletals.

RADVERKEHR NACH VORN

Die Förderung des Fahrradverkehrs wird in Jena als wichtiger Baustein nachhaltiger Stadt- und Verkehrsentwicklung begriffen. Das erste Radverkehrskonzept stammt aus dem Jahr 1991, weitere aus den Jahren 1998 und 2003. Das neue Radverkehrskonzept wurde im Januar 2013 vom Stadtrat beschlossen. Das Radverkehrsnetz umfasst 54 Kilometer Radverkehrsanlagen, die Führung in Tempo-30-Zonen nicht eingerechnet. Etwa 30 Prozent der Einbahnstraßen wurde bereits in Umsetzung des Radverkehrskonzeptes 2003 für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. In der Fußgängerzone ist Radfahren ebenfalls erlaubt.



9



10



11



12



GEMEINSAM FÜR MEHR RADVERKEHR

Jena hat bereits seit Anfang der 1990er Jahre eine AG Fahrradverkehr. Diese arbeitet seitdem kontinuierlich insbesondere auch durch das Engagement interessierter Bürger. Seit Ende der 1990er Jahre gibt es einen Radverkehrsbeauftragten. Allein in den vergangenen fünf Jahren wurden mehr als drei Millionen Euro in Radverkehrsanlagen investiert. Die Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr wurde intensiviert.

Die Stadt Jena nahm in den Jahren 2012 und 2013 an der Kampagne ›Stadtradeln‹ teil. Im November 2012 wurde eine eigene Kampagne zur Notwendigkeit von Beleuchtung und reflektierender Kleidung insbesondere in der dunklen Jahreszeit aufgelegt: »... biste HELLE, fährste SICHER!« Jena engagiert sich seit ihrer Gründung im Jahr 2009 in der AG Fahrradfreundliche Kommunen Thüringen.

ES GEHT WEITER

Mit der Beschlussfassung zum Radverkehrskonzept 2013 hat sich die Stadt Jena erneut die Aufgabe gestellt, den Radverkehr nachhaltig zu fördern. Zu den anstehenden Aufgaben zählen neben zahlreichen baulichen Maßnahmen auch die Entwicklung eines Konzeptes für den Winterdienst, die Förderung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements und die weitere Fortführung der Öffentlichkeitsarbeit.

KONTAKT:

Dezernat für Stadtentwicklung und Umwelt
 Am Anger 26
 07743 Jena
Daniel Illing
 Referent des Dezernenten
 t: 03641.49-5002
 m: daniel.illing@jena.de
Ulrike Zimmermann
 Radverkehrsbeauftragte
 t: 03641.49-5328
 m: ulrike.zimmermann@jena.de



Stadt Leipzig

Wo Pioniere sich wohlfühlen

LEIPZIG

Einwohner 521.717
Fläche 297 km²

MODAL SPLIT

MIV 39,6 %
ÖPNV 18,8 %
Fahrrad 14,4 %
Fuß 27,3 %

LEIPZIG LEBT! DIE WELTOFFENE STADT IST ANZIEHUNGSPUNKT FÜR PIONIERE UND KREATIVE, FÜR NEUGIERIGE UND JUNGE MENSCHEN.

Das spiegelt sich in einer frischen Kulturszene und einem dynamischen Bevölkerungswachstum wieder. Ein hoher Erholungs- und Freizeitwert, günstige Mieten und Lebenshaltungskosten locken junge Menschen an. Als eine der attraktivsten Städte Deutschlands wurde Leipzig 2012 mit dem Deutschen Nachhaltigkeitspreis in der Kategorie Lebensqualität und Stadtstruktur ausgezeichnet.

GROSSE KUNST UND GROSSE NAMEN

Die Zahl der jährlichen Besucher und Touristen stieg in den letzten Jahren im zweistelligen Prozentbereich. Viele staunen über die Vielzahl an Sehenswürdigkeiten und Kulturangeboten, ein einzigartiges architektonisches Erbe der Gründerzeit und über eine bewegte Geschichte von Völkerschlacht, Messe oder Montagsdemonstrationen. Schon in der Vergangenheit zog es große Persönlichkeiten wie Goethe, Schiller, Nietzsche, Mendelssohn, Bach und Schumann nach Leipzig. Zu den

gebürtigen Leipzigern zählen der Philosoph Gottfried Wilhelm Leibnitz, der Komponist Richard Wagner, der Sozialist Karl Liebknecht oder der NASA-Manager Jesco von Puttkamer. Seit Jahrhunderten ist Leipzig eine einzigartige Musikstadt: der über 800-jährige Thomanerchor, das Gewandhausorchester und weitere Attraktionen sowie Konzerte großer Stars ziehen unterschiedliche Besucher an.

HEIMAT FÜR ZUKUNFTSMACHER

Neben der zweitältesten Universität Deutschlands sind in Leipzig auch die älteste Musikhochschule Deutschlands und weitere bedeutende Hochschulen, wie etwa die als Wiege der ›Neuen Leipziger Schule‹ bekannte Hochschule für Grafik und Buchkunst, beheimatet, daneben vier große Forschungsgemeinschaften und mehr als 20 außeruniversitäre Forschungseinrichtungen. Der Wirtschaftsstandort Leipzig wird in internationalen Rankings auf Spitzenpositionen bewertet. Wesentliche Faktoren sind der Flughafen Leipzig/ Halle und die Messe als internationaler Anziehungspunkt. Der Mitteldeutsche Rundfunk ist im modernsten und größten Produktionskomplex für Film, TV, Hörfunk und Bühne, der Mediacity, angesiedelt.



Leipzigs Hauptbahnhof (links) ist der größte Kopfbahnhof Europas. Straßen, Plätze (unten) und ausgedehnte Grünzüge (rechts) laden zum Radeln und Wohlfühlen ein und machen Leipzig gerade auch für kreative Köpfe, innovative Pioniere und junge Familien attraktiv und lebenswert.



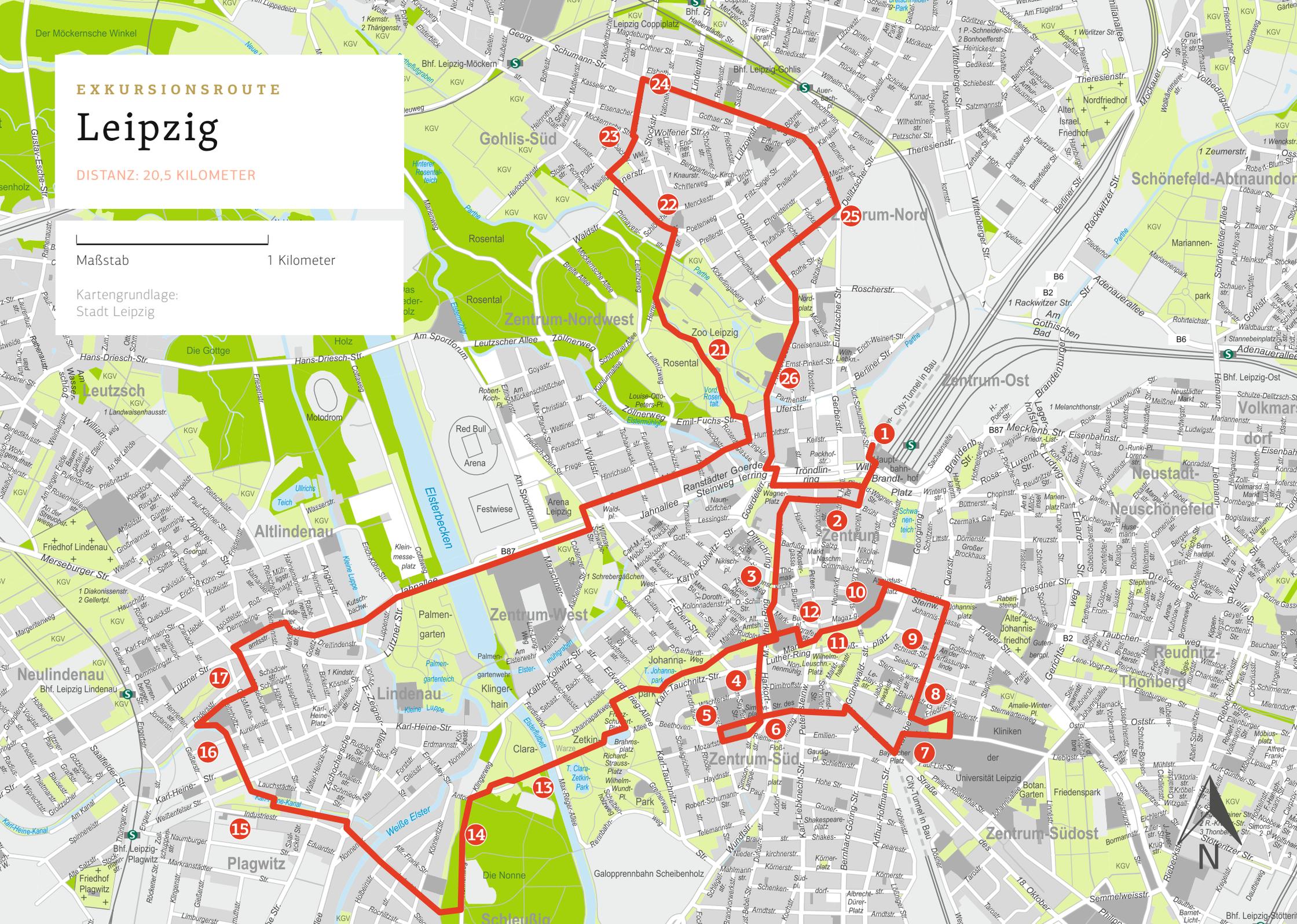
EXKURSIONSRUTE

Leipzig

DISTANZ: 20,5 KILOMETER

Maßstab 1 Kilometer

Kartengrundlage:
Stadt Leipzig



1 » GRÖSSTER KOPFBAHNHOF EUROPAS

Das Umfeld des Hauptbahnhofs weist viele Fahrradbügel auf.

2 » AM HALLISCHEN TOR

Hier ist die Einfahrt in die Innenstadt nur für Radfahrer erlaubt.

3 » ›INNERER FAHRRADRING WEST‹

Die erste Fahrradstraße Leipzigs wurde in den 1990-er Jahren eingerichtet und ist heute ein Radweg.

4 » GEÖFFNETER PLEISSEMÜHLGRABEN

Die Öffnung ermöglichte eine Umgestaltung des Simsonplatzes vor dem Bundesverwaltungsgericht.

5 » FAHRRADPARKEN VOR DER UNI-BIBLIOTHEK

In Leipzig konnten bislang über 3.250 Bügel aufgestellt werden.

6 » BEETHOVENSTRASSE/ HARKORTSTRASSE

Eine Querungshilfe erleichtert die Fahrt auf einer Hauptrelation des studentischen Radverkehrs.

7 » FAHRRADPARKEN AM UNI-KLINIKUM

Die Liebigstraße dient als innere Erschließungsstraße.

8 » RADFAHRSTREIFEN IN DER BRÜDERSTRASSE

Er erlaubt das Radfahren entgegen der Einbahnstraße.

9 » EHEM. ZWEISPURIGE NÜRNBERGER STRASSE

Eine Spur der Einbahnstraße ist jetzt ein gegenläufiger Radweg.

10 » FAHRRADTIEFGARAGEN AN DER UNI

Die beiden Abstellanlagen können kostenfrei genutzt werden.

11 » FUSSGÄNGERZONE FREIGEgeben,

außer zu den Hauptgeschäftszeiten und bei Außengastronomie.

12 » PILOTPROJEKT: MOBILITÄTSZENTRUM

Eine Kooperation der Stadt mit den Leipziger Verkehrsbetrieben.

13 » SACHSENBRÜCKE (RADKULTURTREFFPUNKT)

In allen Grünflächen ist das Radfahren grundsätzlich erlaubt.

14 » NONNENWEG (WEG IM GRÜNEN)

Die breite Asphaltierung erlaubt eine gute Freizeitnutzung.

15 » EHEM. BAHNANLAGEN INDUSTRIESTRASSE

Hier sind auf alten Gleisen neue Rad- und Fußwege entstanden.

16 » RADWEG AM KARL-HEINE-KANAL

Er ist ein besonders attraktiver Teil der Elster-Saale Radroute.

17 » NÖRDLICHES ENDE DER FUSSGÄNGERZONE

mit LSA und Kaphaltestelle mit angehobener Radfahrbahn.

21 » ›ZOO-SCHAUFENSTER‹

Mehrere ›Balkone‹ erlauben einen Blick in den Zoo.

22 » GOHLISER SCHLÖSSCHEN

Ein ein- bzw. beidseitiger Schutzstreifen passiert das Kleinod.

23 » FAHRRADSCHLEUSE MÖCKERNSCHE STRASSE

ampelregelt, mit eigener Aufstellfläche für Radfahrer.

24 » MARKIERUNG GEORG-SCHUMANN-STRASSE

Die Verlagerung der B6 lässt beidseitige Radfahrstreifen zu.

25 » FAHRRADSCHLEUSE SPRINGERSTRASSE

Die Ausfahrt zu Eutritzscher Straße ist nur dem Radler erlaubt.

26 » ›LEIPZIGER KOMBISPUR‹ MIT GRÜNEM PFEIL

in der Knotenzufahrt Pfaffendorfer/ Emil-Fuchs-Straße.





11



13



12



15



16

Verkehrspolitik

AN DER KREUZUNG DER ALTEN HANDELSSTRASSEN VIA IMPERII UND VIA REGIA GEGRÜNDET, GILT DIE STADT LEIPZIG SEIT ÜBER 1.000 JAHREN AUFGRUND IHRER GUTEN LAGE ALS GÜNSTIGER WIRTSCHAFTSSTANDORT IN DEUTSCHLAND, EUROPA UND DER WELT.

Die Stadt ist über Schiene, Straße und Luft gut angebunden. Und auch in ihrem Inneren ist eine hohe Erreichbarkeit durch kurze Wege gegeben: In der Innenstadt pulsiert das Leben kompakt auf einem Quadratkilometer – und auch die umliegenden Wohn- und Kulturzentren liegen vornehmlich in einem Radius von zwei bis drei Kilometern um das Zentrum herum. Der Stadtentwicklungsplan ›Verkehr und öffentlicher Raum‹ greift diese Potenziale auf und sieht vor, verkehrssparsame Stadtstrukturen zu stärken, den Umweltverbund zu fördern und Mobilität zu sichern. Dieses Bild spiegeln auch eine Vielzahl von

Stadtentwicklungskonzepten. Schließlich wurden die Ziele und Investitionen der verschiedenen Ressorts in einem Integrierten Stadtentwicklungskonzept Leipzig 2020 (SEKo) aufeinander abgestimmt und gebündelt. Basierend auf den Erfahrungen dieser Prozesse sowie denen der Lokalen Agenda 21 soll das Thema Nachhaltigkeit zukünftig noch stärker im SEKo verankert werden. In einem Bürgerwettbewerb mit dem Titel ›Leipzig weiter denken‹ wird die künftige Stadtentwicklung öffentlich zur Diskussion gestellt. Engagierte Bürgerinnen und Bürger, Politik, lokale Akteure sowie Wissenschaft und Verwaltung erarbeiten wertvolle Beiträge.

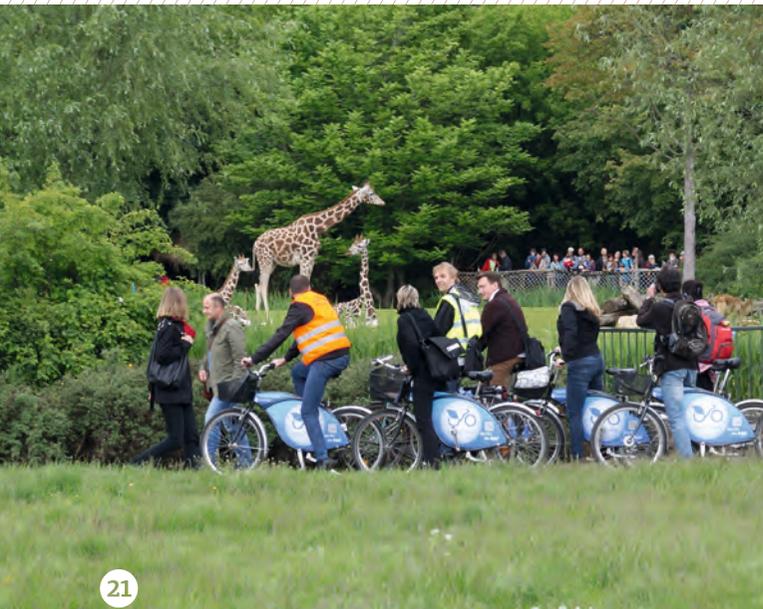
INVESTITIONEN IN DIE ZUKUNFT

Konsequente Radverkehrsförderung kann mit vergleichsweise geringem Aufwand einen großen Beitrag zur Erreichung dieser Ziele leisten. In Leipzig bieten eine kompakte Stadtstruktur mit

kurzen Wegen, ausgedehnte Parklandschaften, Wege entlang von Flüssen und Kanälen sowie ein flaches Gelände große Potenziale. Das bestehende Radwegenetz hat eine Länge von über 400 Kilometern zuzüglich der Wege in Grünanlagen und zahlreichen Tempo-30-Zonen in Wohngebieten.

Mit dem Beschluss des Radverkehrsentwicklungsplans 2010-2020 stärkt die Stadt Leipzig den Radverkehr als wichtigen Bestandteil des Umweltverbundes. Aufklärung und Information sind wichtige Ziele, um das Fahrrad als attraktives, sicheres, preiswertes und bequemes Verkehrsmittel zu vermitteln. In die Radverkehrsinfrastruktur wurden im Jahr 2012 etwa 6,65 Euro pro Einwohner investiert.

Neben diversen Informations-Faltblättern wird das Radfahren als Bestandteil des Umweltverbundes über eine Kampagne zum



21



22



24



26



›Umsatteln‹ beworben. Als Verteiler dienen dabei in erster Linie öffentliche Einrichtungen und Veranstaltungen.

PROFESSIONELLE PLANUNG, LEBENDIGE KULTUR

Der Radverkehr ist als Querschnittsaufgabe in vielen Ämtern und Abteilungen der Stadtverwaltung verankert. Einmal im Jahr kommen die Zuständigen für Stadtplanung, Umweltschutz, Stadtgrün, Sport, Wirtschaftsförderung, Ordnungsamt, Stadterneuerung und Wohnungsbauförderung, Jugend, Familie und Bildung sowie Senioren- und Behindertenbeauftragte zum ›Runden Tisch Radverkehr‹ zusammen. Der Radverkehrsbeauftragte ist Mitarbeiter im Verkehrs- und Tiefbauamt und kooperiert eng mit dem lokalem ADFC, Polizei, Stadtplanungsamt, Amt für Umweltschutz und Amt Stadtgrün und Gewässer in der ›AG Rad‹. Den Bürgern steht er über eine regelmäßige Bürgersprechstunde für Fragen zur Verfügung. Die Stadt Leipzig

sieht sich als Oberzentrum in einer Vorreiterrolle bei der Radverkehrsförderung für die Region Mitteldeutschland. Für die neu gegründete Projektgruppe Radverkehr in der Metropolregion Mitteldeutschland hat daher Leipzig zunächst die Leitung übernommen. Darüber hinaus steht die Stadt über mehrere EU-Projekte im Austausch mit internationalen Fachleuten. Auf der jährlichen Oberbürgermeister-Radtour geht auch die politische Stadtspitze mit gutem Beispiel voran.

Leipzig verfügt über eine lebhaft Radfahrerszene. Nach Feierabend trifft man sich für eine Radtour ins Grüne. Fahrradhändler und Leipziger Manufakturen bieten eine breite Auswahl an modernen und schicken Rädern. Vom Rad aus wird Kaffee verkauft und Musik gespielt. Auf der ›Tweedhop Radparade‹ fahren elegant im Stil der 1920er Jahre gekleidete Radfahrer zu treibendem Swing durch Leipzigs Straßen.

KONTAKT:

Verkehrs- und Tiefbauamt
Abteilung Generelle Planung
Jan Rickmeyer
Radverkehrsbeauftragter der Stadt Leipzig
Prager Straße 118–136, Haus C
04092 Leipzig
t: 0341.123-3410
f: 0341.123-3455
m: jan.rickmeyer@leipzig.de



weimar

Kulturstadt Europas

Das Zentrum der Klassik

WEIMAR

Einwohner 65.000
Fläche 85 km²

MODAL SPLIT

Fahrrad 10%

WEIT ÜBER DIE LANDESGRENZEN THÜRINGENS UND DEUTSCHLANDS HINAUS GILT WEIMAR ALS BEDEUTENDES KULTURELLES ZENTRUM.

Die Kunst- und Kulturstadt wurde durch die Weimarer Klassik um Goethe, Herder, Schiller und Wieland, durch das Wirken der Musiker Bach, Hummel, Liszt und Strauss sowie durch die Wegbereiter und Vertreter des Bauhauses Van de Velde, Gropius, Feininger und Kandinsky bekannt. Dass Weimar auch heute noch Maßstäbe im kulturellen und künstlerischen Bereich zu setzen vermag, hat unter anderem die Ernennung zur Kulturstadt Europas 1999 verdeutlicht.

ORT DES LERNENS, ORT DER ERINNERUNG

Zu den besonderen Merkmalen der Stadt zählt die wohl einzigartige Verbindung von Geschichte, Kunst, Kultur und Architektur, die in Weimar in einem umfassenden baulichen Erbe zum Ausdruck kommt und durch mehrere Eintragungen im UNESCO-Welterbe (»Klassisches Weimar«, »Das Bauhaus und seine Stätten in Weimar und Dessau« und Weltokumentenerbe »Goethes handschriftlicher Nachlass«) entsprechend gewürdigt wurde.

Aufgrund ihrer historischen Bedeutung spielt die Stadt zudem eine wichtige Rolle als Symbol-, Erinnerungs- und Lernort. Durch die wechselhafte Geschichte der Stadt können in Weimar auf engstem Raum die Gegensätze gesellschaftlicher, politischer und kultureller Entwicklung nachvollzogen werden. Von dieser wechselvollen Stadtgeschichte zeugen unter anderem das Residenzschloss, das Deutsche Nationaltheater im Stadtzentrum, das Musterhaus Am Horn oberhalb des Ilmparks bis hin zur Gedenkstätte Buchenwald auf dem Ettersberg und den Großwohnsiedlungen an den Stadträndern.

WISSEN MEHREN, KULTUR SCHAFFEN

Neben Kunst, Kultur und baulichem Erbe prägen auch Bildung, Wissenschaft und Forschung die Stadt – seit 2004 trägt Weimar offiziell den Beinamen Universitätsstadt. Aufgrund ihres besonderen Profils haben sowohl die Bauhaus-Universität Weimar als auch die Hochschule für Musik »Franz Liszt« eine weit über die Grenzen der Stadt reichende Bedeutung. Weimar hat sich in den vergangenen Jahren zudem als Ort der Kultur- und Kreativwirtschaft etablieren können.



Kultur zu erfahren ist in Weimar sprichwörtlich möglich, denn Theaterplatz (links), Residenzschloss (unten) und selbst Goethes Gartenhaus (rechts) sind mit dem Fahrrad hervorragend erreichbar.



EXKURSIONSROUTE

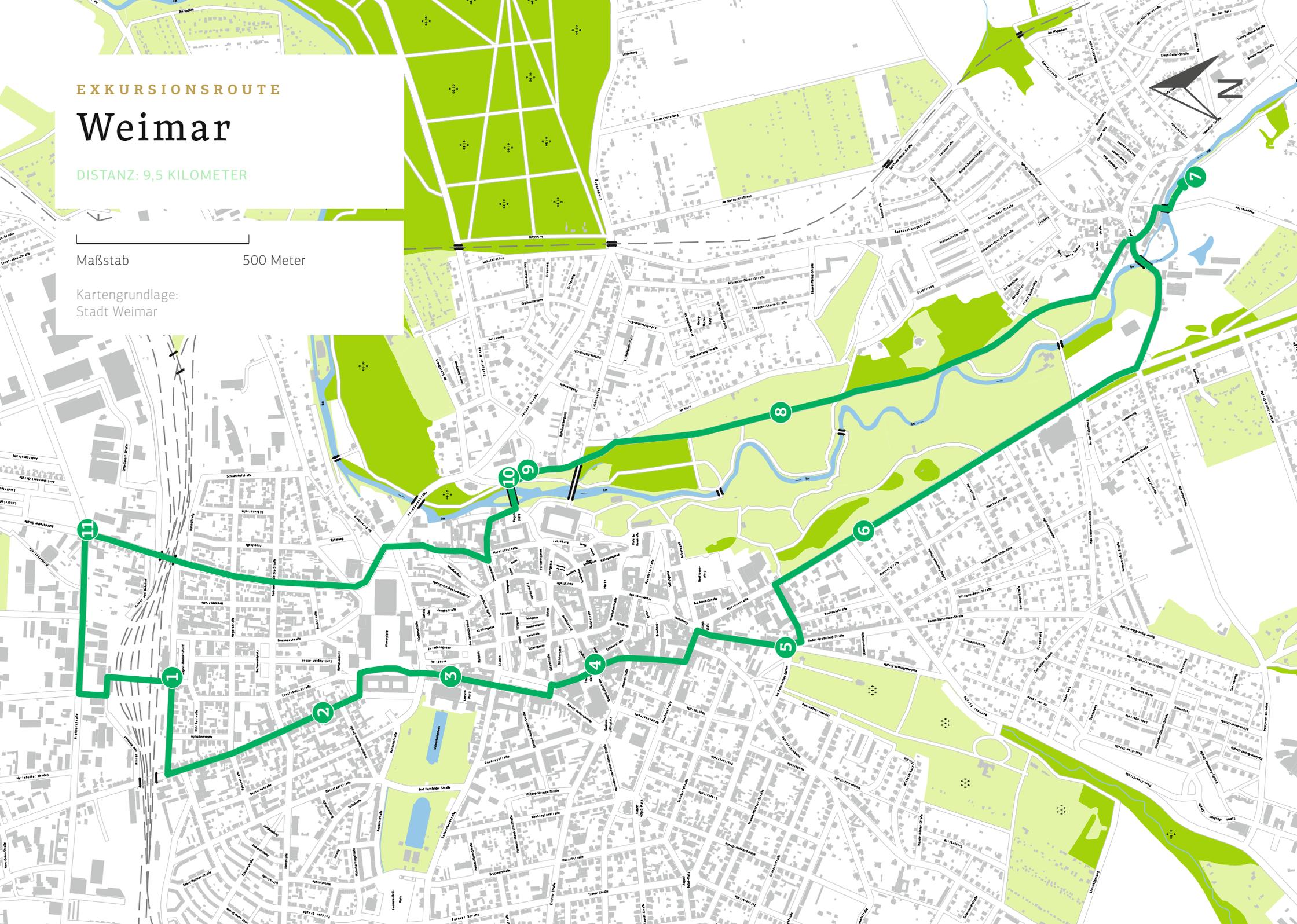
Weimar

DISTANZ: 9,5 KILOMETER

Maßstab

500 Meter

Kartengrundlage:
Stadt Weimar



1 » HAUPTBAHNHOF

Hier konzentrieren sich Haltestellen der Stadt- und Regionalbusse. In unmittelbarer Nachbarschaft befinden sich überdachte Fahrradstellplätze, eine kleine CallBike-Station, ein CarSharing-Stellplatz und Taxiplätze. Der ›Rastenberger Tunnel‹ verbindet den Bahnhofsvorplatz mit der nördlichen Innenstadt.

2 » ERNST-THÄLMANN-STRASSE

Als eine von zwei Haupteinfallstraßen aus Richtung Norden wurde sie grundlegend saniert. Die ehemals überbreite Fahrbahn konnte trotz beidseitigem Schutzstreifen auf eine Breite von 7,75 m reduziert werden. Die Busse halten an neu eingerichteten Haltestellen-Kaps, der ruhende Verkehr erhielt eine neue Ordnung.

3 » WESTLICHE ALTSTADTTANGENTE

An der Durchfahrt am westlichen Altstadtrand waren Längs- und Querverkehr für Fußgänger und Radfahrer stark eingeschränkt und gefährdet. Mittlerweile wurde sie zwischen Sophienstiftsplatz im Süden und Rathenauplatz im Norden auf einer Länge von 800 Metern als ›unechte Einbahnstraße‹ mit Tempo 30, LKW-Verbot und Freigabe für Busse, Taxen und Radfahrer in Gegenrichtung eingerichtet.

4 » FUSSGÄNGERZONE

In Weimar bestehen zwei unterschiedliche Regelungen: Der Bereich Markt ist zeitlich uneingeschränkt mit dem Rad befahrbar, Schillerstraße und Theaterplatz nur außerhalb der Hauptgeschäftszeiten von 20 bis 9 Uhr. In den Randbereichen der Fußgängerzone stehen stabile Fahrradanhänger.

5 » AMALIENSTRASSE

Die Einmündung auf die bevorrechtigte Bundesstraße B85 wurde als frühere Unfallhäufungsstelle von zwei auf eine Fahrspur verengt, ein Absperrgitter entfernt, große doppelte Stopp-Schilder angeordnet und die Überfahrt rot markiert.

6 » BELVEDERER ALLEE

Auf der Verbindung zwischen Innenstadt und südlichen Stadtteilen werden Radfahrer abseits der Fahrbahn stadtauswärts auf einem Radweg und im Zweirichtungsverkehr auf dem sogenannten ›Ministerweg‹ auf der Parkseite geführt. Die Umgestaltung wurde mit dem BSVI-Preis ›Straße und Natur‹ ausgezeichnet.

7 » ERSTES THÜRINGER FAHRRADHOTEL

Direkt an der ›Thüringer Städteketten‹, dem Ilmtal-Radweg und

dem ›Feininger-Radweg‹ befindet sich das erste Thüringer Fahrradhotel, auch Sitz der Geschäftsstelle des ADFC Kreisverbandes Weimar/ Weimarer Land.

8 » PARK AN DER ILM

Im denkmalgeschützten Park ist Radfahren nur auf wenigen Wegen erlaubt, so auf dem stark frequentierten östlichen Corona-Schröter-Weg. Hier verlaufen auf gleicher Route drei touristische Radwege.

9 » WEGWEISUNG

Die touristischen Hauptrouten wurden gemäß Richtlinie zur Radwegweisung in Thüringen mit Haupt- und Zwischenwegweisern ausgestattet.

10 » KEGELBRÜCKE

Ein Steg für Fußgänger und Radfahrer im Brückenbogen vermeidet die Überquerung der stark befahrenden B7.

11 » BUTTELSTEDTER STRASSE/ B7

Hier verläuft stadteinwärts eine Busspur mit Freigabe für Radfahrer und stadtauswärts ein Fahrradstreifen.





6



7



8

Verkehrspolitik

ALS EINE DER ERSTEN PLANUNGSAUFGABEN NACH DER DEUTSCHEN EINHEIT HAT DIE STADT WEIMAR DIE AUFSTELLUNG EINES VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANES IN ANGRIFF GENOMMEN.

Die Ziele und Maßnahmen zur Neuordnung des Verkehrsgeschehens enthielten grundlegende Aussagen zum Radverkehr. Bis zur Jahrtausendwende erfuhr Weimar auch im Bereich der Verkehrsplanung, der Anlage von Straßen, Wegen und Plätzen einen deutlichen Aufschwung. Besonderen Stellenwert maß man mit der Aufstellung eines Radverkehrskonzeptes dem Fahrradverkehr zu. Die Aussagen des 1997 beschlossenen Konzepts besitzen bis heute Aktualität. So wurden Rad- oder kombinierte Rad-/ Gehwege entlang der Einfallstraßen angelegt, in Wohngebieten wurden nahezu flächendeckend Tempo-30-Zonen ausgewiesen und die für den Radverkehr wichtigsten Einbahnstraßen

für Radfahrer freigegeben. Ein Teil der Fußgängerzone ist generell für Radfahrer befahrbar, ein anderer Teil kann außerhalb der Hauptgeschäftszeiten durch Radfahrer genutzt werden. Die Fahrradmitnahme im Stadtbus ist an Wochentagen ab 18 Uhr und an Wochenenden ganztags erlaubt.

Der Verkehrsentwicklungsplan wurde 2009 fortgeschrieben, wiederum mit hohem Stellenwert für den Radverkehr. Räumlich getrennte Radwege werden mittlerweile nur noch außerhalb der bebauten Stadtlage an Hauptverkehrsstraßen vorgesehen. Innerstädtische Hauptverkehrsstraßen trennen die Radfahrer demgegenüber nur über Schutzstreifen. In der Innenstadt setzt man so auf gemeinsames Fahren auf der Fahrbahn, gegenseitige Rücksichtnahme und Herabsetzen der Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen Kfz und Radfahrer.

IM ALLTAG WIE IN DER FREIZEIT

Besondere Beachtung findet die Verknüpfung von Freizeit- und Alltagsradverkehr. Weimar wird von den touristischen Fernradwegen »Thüringer Städtekette« und Ilmtal-Radweg sowie den bedeutenden regionalen Radwegen »Laura-Radweg« und »Feininger-Radweg« tangiert. Diese Wege sind standardgerecht ausgeschildert und haben im Stadtgebiet Weimar eine Gesamtlänge von rund 35 Kilometern. Mit diesen Radwegen werden gleichzeitig zehn von elf außerhalb der Innenstadt liegenden Ortsteilen über eine Fahrradroute an die Innenstadt angebunden.

GUT VERNETZT

In Weimar besteht seit 1997 eine Arbeitsgemeinschaft Radverkehr. Die mit dem Radverkehr betrauten Ämter der Stadtverwaltung, Touristiker, der ADFC, Vertreter der Stadtratsfraktionen



9



10



11



12



und interessierte Bürger diskutieren und koordinieren die vielfältigen Probleme und Aufgaben des Radverkehrs. Die Öffentlichkeitsarbeit der AG über das Amtsblatt ›Rathauskurier‹ soll künftig fortgesetzt und qualifiziert werden. Die Stadt Weimar hat am 03.07.2013 ihre Mitgliedschaft in der AG Fahrradfreundliche Kommunen Thüringen erklärt und das Leitbild sowie die Aufnahmekriterien anerkannt.

Ein außergewöhnliches Projekt ›Mobil mit Weimar-Strom‹ starteten die Stadtwerke Weimar 2011 mit der Übergabe von 22 Pedelecs an Weimarer Institutionen und Firmen (Bild 12). Die ›Testfahrer‹, deren Zahl ab März 2013 auf 39 erweitert wurde, sollen ihre Erfahrungen mitteilen und zur Förderung des Radverkehrs beitragen. Schon jetzt sind erste Umsteiger vom Auto auf das elektrische Rad bekannt. Die Aktion wird von den Weimarer Fahrradhändlern unterstützt.

KONTAKT:

Stadtverwaltung Weimar
 Stadtentwicklungsamt
 Schwanseestraße 17
 99423 Weimar

Erhard Dunkel

t: 03643.762-265

f: 03643.762-208

m: radverkehr@stadtweimar.de



STADT ZWICKAU

Von Größen und Legenden

ZWICKAU

Einwohner 92.227
Fläche 103 km²

MODAL SPLIT

MIV 55,3 %
ÖPNV 11,7 %
Fahrrad 5,3 %
Fuß 27,7 %

DIE HISTORISCHE ALTSTADT DER VIERTGRÖSSTEN STADT IM FREISTAAT SACHSEN MIT LIEBEVOLL RESTAURIERTEN GEBÄUDEN VON DER GOTIK BIS ZUR GRÜNDEZEIT LOCKT ZUNEHMEND GÄSTE AUS DEM IN- UND AUSLAND AN.

Markantester Orientierungspunkt in der Innenstadt ist der Dom St. Marien, der aufwändigste Bau obersächsischer Spätgotik. Mit 87 Metern Höhe prägt er die Stadtsilhouette, bietet einen schönen Rundblick. Im Dom befindet sich der Wolgemut-Altar. Er ist mit über sieben Metern Breite einer der größten, kunsthistorisch bedeutendsten Altäre Sachsens. Ebenfalls auf dem Domhof stehen die Priesterhäuser. Sie gehören zu den ältesten Wohnbauten Ostdeutschlands. Ihre stadthistorischen Sammlungen erzählen vom einstigen Silber- und später Steinkohlenbergbau, welche Zwickau zu Wohlstand und Ansehen verholfen hatten. Ein besonderes Ambiente in Jugendstil und Neogotik, zudem ein Hauch orientalischer Sauna- und Badekultur, bietet das Johannisbad in der Nordvorstadt. Das traditionsreiche Konzert- und Ballhaus »Neue Welt« beherbergt Sachsens schönsten und größten Terrassensaal im Jugendstil.

MIT PINSEL UND FEDERKIEL

Musikfreunde in aller Welt kennen Zwickau als Geburtsstadt des Komponisten Robert Schumann (1810-1856). Über ihn und seine Gattin, die Pianistin Clara geb. Wieck (1819-1896), erfährt man alles im Robert-Schumann-Haus. Das die weltweit größte geschlossene Sammlung mit mehr als 4.000 Originalhandschriften beherbergt. Mit Fritz Bleyl und Max Pechstein wurden 1880 und 1881 zwei expressionistische Maler in Zwickau geboren. Erster war Mitbegründer der Dresdner Künstlergruppe »Die Brücke«, zweiter zeitweiliges Mitglied. Zahlreiche Werke beider Künstler gibt es in den Städtischen Kunstsammlungen/Max-Pechstein-Museum zu sehen.

WIEGE EINER LEGENDE

Zwickau ist die Wiege des sächsischen Automobilbaus. Ab 1904 baute August Horch seine ersten Automobile. In der DDR wurde von den Sachsenring-Werken der inzwischen legendäre Trabant gebaut. Nach der Deutschen Einheit gründete Volkswagen im heutigen Stadtteil Mosel eines der größten Unternehmen in den ostdeutschen Bundesländern.



Mit den Priesterhäusern (links), dem Konzert- und Ballhaus »Neue Welt« (unten) und dem Robert-Schumann-Haus (rechts) weiß die einstige Bergbaustadt auch Kulturbegisternte zu überzeugen.



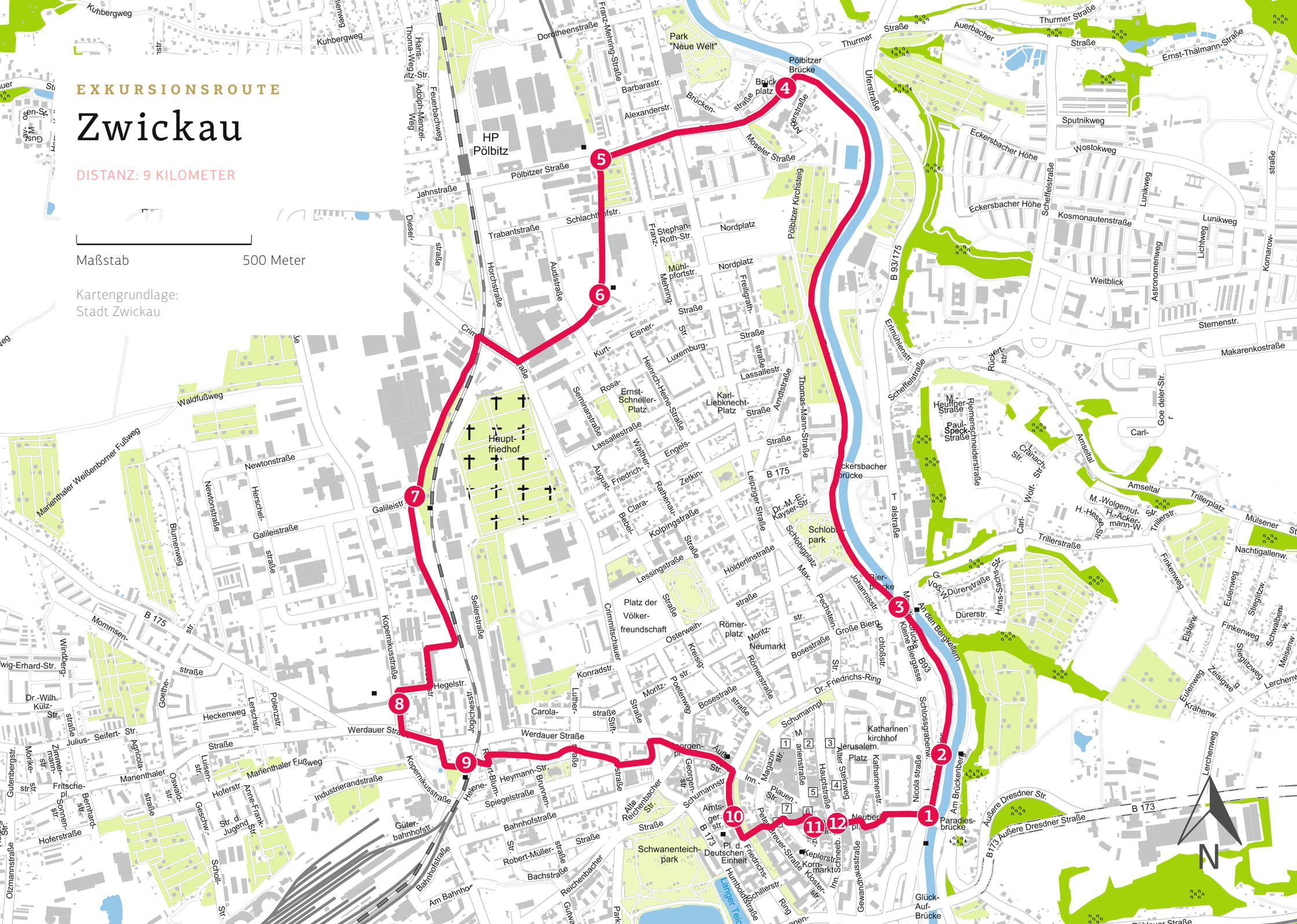
EXKURSIONSRUTE

Zwickau

DISTANZ: 9 KILOMETER

Maßstab 500 Meter

Kartengrundlage:
Stadt Zwickau



1 » WEGWEISUNG PARADIESBRÜCKE

Von hier aus geht es in die große weite Welt. Ziele des Mulderadweges sind hier genauso ausgeschildert wie innerstädtische. Der Jakobsweg Via Imperii führt sogar nach Santiago de Compostella.

2 » MULDEPARADIES

Straßentunnel, Hochwasserschutz und Freizeitanlage in einem Guss. Statt einer trennenden Bundesstraße verbindet jetzt eine attraktive Grünanlage die Innenstadt mit der Zwickauer Mulde. Kaum fertig gestellt, errang sie beim Sächsischen Landeswettbewerb ›Gärten in der Stadt‹ einen ersten Platz.

3 » MULDERADWEG

Er verläuft im Stadtgebiet großenteils auf dem Hochwasserdamm der Zwickauer Mulde. Sämtliche Straßenbrücken unterquert er im Hochwasserbereich des Flusses, ebenso eine Straßenbahntrasse. Radfahrer kommen somit auf knapp zehn Kilometern Länge nicht mit dem Kfz-Verkehr in Berührung.

4 » RADFAHRSTREIFEN PÖLBITZER BRÜCKE

Oben die wichtige, mehrere Stadtteile verbindende Radroute, unten der touristische Mulderadweg: Auf dem Muldendamm

beiderseits der Straße werden beide verknüpft, so dass für linksabbiegende Radfahrer eine Querung der Fahrbahn entfällt.

5 » SCHUTZSTREIFEN PÖLBITZER STRASSE

Die Hauptstraße führt durch ein Gewerbegebiet des ehemaligen Sachsenring-Geländes. Wegen des engen Straßenquerschnitts sind Radfahrstreifen jedoch nicht realisierbar, ebensowenig wie Schutzinseln für die Linksabbiegespur.

6 » PÖLBITZER INDUSTRIEBAHN

Über diesen ehemaligen Bahndamm erhielten schon die Automobil-Werke von August Horch und Audi ihre Gleisanschlüsse. Nun wurde ein 750 Meter langer Abschnitt als Geh- und Radweg gebaut und ein Grünzug für die Naherholung geschaffen. Heute weisen nur noch einige km-Steine auf die frühere Funktion der Trasse hin.

7 » GEH- UND RADWEG JOGICHESWEG

Umlaufsperrn sichern diesen Bahnübergang eines Werksgleises. Der Radverkehr wird abgebremst, aber nicht behindert.

8 » SCHUTZSTREIFEN KOPERNIKUSSTRASSE

Der stärkste Radstrom führt hier geradeaus. Der mittige

Schutzstreifen markiert deshalb dessen Vorrang gegenüber dem rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr.

9 » MARIENTHALER FUSSWEG

Zwei historische Verkehrswege kreuzen sich. Auf dem Viadukt ist seit 1858 die Eisenbahnstrecke Zwickau – Chemnitz in Betrieb. Unten verläuft ein historischer Marktsteig, der sich zu einer beliebten Radverkehrsverbindung zwischen den westlichen Stadtteilen und der Innenstadt entwickelt hat.

10 » RADFAHRSTREIFEN DR.-FRIEDRICHS-RING

Diese Einbahnstraße verbindet die Radrouten aus den nördlichen, westlichen und südwestlichen Stadtteilen. Mit der Markierung eines Radfahrstreifens in Gegenrichtung zur Einbahnstraße wurde eine spürbare Lücke im Radverkehrsnetz geschlossen.

11 » UNECHTE EINBAHNSTRASSE MÜNZSTRASSE

Diese Einbahnstraße wurde geöffnet, um gebietsfremden Radverkehr aus der Fußgängerzone herauszuhalten.

12 » FAHRRAD-ANLEHNBÜGEL HAUPTMARKT

Die hohe Auslastung der zahlreichen Anlehnbügel zeigt ihre Beliebtheit gegenüber herkömmlichen ›Felgenkillern‹.





Verkehrspolitik

TRADITIONELL IST ZWICKAU EINE SEHR AUTO-ORIENTIERTE STADT. SEIT 1904 WERDEN HIER NAHEZU UNUNTERBROCHEN AUTOS PRODUZIERT.

Nach 1989 wurde die notwendige Entwicklung der verkehrlichen Infrastruktur in vielen Bereichen mit hoher Priorität für den motorisierten Autoverkehr behandelt und entschieden. In der Vergangenheit wurde dabei der Radverkehr oft ausschließlich als Freizeitverkehr verstanden, der sich weitgehend außerhalb der Straßennetze auf touristischen Wegen abspielt.

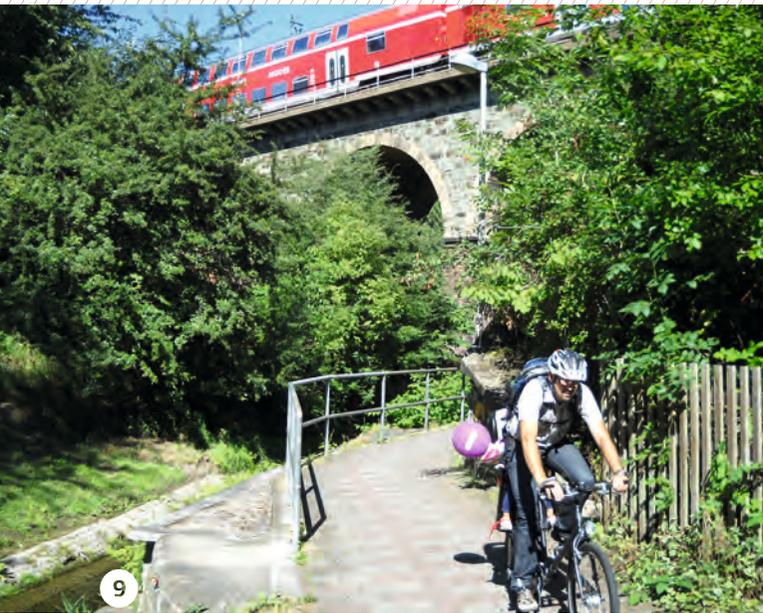
Hier hat ein gravierender Bewusstseins- und Wertewandel eingesetzt, welcher die Potenziale des Radverkehrs deutlich stärker in die kommunalen Anstrengungen zur Entwicklung der Verkehrssysteme einbezieht. Vor dem Hintergrund hoher Umweltbelastungen durch zu starken Kfz-Verkehr und steigen-

den Gesundheitsbewusstseins der Bevölkerung werden verstärkt die Verkehrsarten des Umweltverbundes berücksichtigt.

Dies schlägt sich auch im aktuellen Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Zwickau nieder, in dem der Radverkehr als ein wichtiges Standbein der Verkehrsplanung integriert ist. Seit mehreren Jahren wird das Radverkehrsnetz kontinuierlich ausgebaut:

- » Radfahr- und Schutzstreifen auf Hauptverkehrsstraßen
- » Tempo-30-Zonen im Nebenstraßennetz
- » gemeinsame Geh- und Radwege an Wasserläufen sowie auf ehemaligen Industrie- und Kohlebahndämmen
- » moderne Fahrrad-Abstellanlagen mit Anlehnbügel im öffentlichen Verkehrsraum.

Darüber hinaus ist die kostenlose Mitnahme von Fahrrädern in allen Verkehrsmitteln des Verkehrsverbundes Mittelsachsen möglich.



9



10



11



12

KONTAKT:

Stadt Zwickau
Tiefbauamt
Werdauer Straße 62
08056 Zwickau
t: 0375.83-6601



Nukleus der guten Ideen

PROJEKTGRUPPE RADVERKEHR

DIE METROPOLREGION MITTELDEUTSCHLAND STELLT SICH GUT AUF FÜR DIE FÖRDERUNG DES UMWELT-FREUNDLICHEN VERKEHRSMITTELS.

Wo sich viele Aktive zusammenschließen, um gemeinsam für den Radverkehr kräftig in die Pedale zu treten, da nimmt das Thema auch wirklich Fahrt auf. Das beweisen die vielen Arbeitsgemeinschaften fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden nach nordrhein-westfälischem Vorbild. Eine weitere mögliche Form der interkommunalen Zusammenarbeit stellt die Projektgruppe Radverkehr dar, die als Untergremium der Arbeitsgruppe Verkehr die Mitgliedsstädte der Metropolregion Mitteldeutschland miteinander vernetzt. Systematische Radverkehrsförderung – in ihren Aspekten Infrastruktur, Service, Information, Kommunikation – kann auf diese Weise verknüpft werden mit dem Blick über den Tellerrand. Strategien werden abgestimmt und Innovationen können sich schneller unter den Mitgliedern verbreiten.

PLATTFORM FÜR DEN FORTSCHRITT

Neben dem regelmäßigen Austausch über das Alltagsgeschäft der Radverkehrsförderung bietet die Projektgruppe Radverkehr

die Möglichkeit, gemeinsame Projekte zu starten, so etwa die vorliegende Broschüre. Darüber hinaus kann sie Veranstaltungen organisieren und diese wiederum in einen erweiterten Kontext stellen, wie beispielsweise eine internationale Radverkehrskonferenz, zu der im Mai 2013 Vertreter aus zehn europäischen Ländern nach Leipzig kamen.

Über die Mitteldeutsche Radverkehrskonferenz, die seit 2011 jährlich stattfindet, besteht die Absicht, Radverkehrsakteure aus der Metropolregion Mitteldeutschland einzuladen, um sich auszutauschen, neue Ansätze zu diskutieren und erreichte Fortschritte vorzustellen. Damit ist es möglich, die mitteldeutsche Fahrradfreundlichkeit noch stärker als realen Standortfaktor herauszustellen und ähnlich wie in Bayern, Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen dem Fahrrad als Verkehrsmittel noch mehr Bedeutung zu verleihen – im Sinne einer umweltverträglichen Entwicklung urbaner Verkehre. Davon profitiert die ohnehin schon hohe Lebensqualität der hier porträtierten Städte genauso wie die gesamte Region Mitteldeutschland als attraktiver Wirtschafts- und Lebensraum.



Als Motor der Entwicklung organisiert die Projektgruppe Radverkehr neben ihrem regulären Tagesgeschäft auch Kongresse (links), Exkursionen (unten) und Fachausstellungen (rechts).



BILDNACHWEISE

- Seite 01: Ralf Bucher // Gera Tourismus e.V. // Andreas Weiße
Seite 02/03: Caroline Ommeln
Seite 04: Johannes Reimann (alle)
Seite 05: Johannes Reimann (1, 2) // Caroline Ommeln (3)
Seite 06: Johannes Reimann (1, 3) // Caroline Ommeln (2)
Seite 07: Johannes Reimann (1, 2) // Matthias Philippi (3)
Seite 08: Stadt Chemnitz
Seite 09: Stadt Chemnitz (1, 2) // Vita-Center Chemnitz GbR (3)
Seite 11: Andreas Weiße (alle)
Seite 12: Andreas Weiße (alle)
Seite 13: Andreas Weiße (alle)
Seite 14: Stadt Desau-Roßlau, Tiefbauamt
Seite 15: Stadt Desau-Roßlau, Tiefbauamt (alle)
Seite 17: Stadt Desau-Roßlau, Tiefbauamt (alle)
Seite 18: Stadt Desau-Roßlau, Tiefbauamt (alle)
Seite 19: Stadt Desau-Roßlau, Tiefbauamt (alle)
Seite 20: Landeshauptstadt Dresden
Seite 21: Frank Exß (alle)
Seite 23: Landeshauptstadt Dresden (alle)
Seite 24: Landeshauptstadt Dresden (alle)
Seite 25: Landeshauptstadt Dresden (alle)
Seite 26: Stadtverwaltung Erfurt
Seite 27: Stadtverwaltung Erfurt (alle)
Seite 29: Stadtverwaltung Erfurt (alle)
Seite 30: Stadtverwaltung Erfurt (alle)
Seite 31: Stadtverwaltung Erfurt (alle)
Seite 32: Theater & Philharmonie Thüringen
Seite 33: Stadt Gera // Gera Tourismus e.V. (2)
Seite 35: Stadt Gera (alle)
Seite 36: Stadt Gera (alle)
Seite 37: Stadt Gera (10, 11, 13, 14) // Gera Tourismus e.V. (12)
Seite 38: Thomas Ziegler
Seite 39: Thomas Ziegler (alle)
Seite 41: Ralf Bucher (alle)
Seite 42: Ralf Bucher (alle)
Seite 43: Ralf Bucher (11, 12, 14, 15) // Thomas Ziegler (13)
Seite 44: Tino Zippel
Seite 45: Stadt Jena (1, 3) // Andreas Hub (2)
Seite 47: Ulrike Zimmermann (alle)
Seite 48: Ulrike Zimmermann (5, 6, 7) // Stadt Jena (8)
Seite 49: Ulrike Zimmermann (alle)
Seite 50: Caroline Ommeln
Seite 51: Caroline Ommeln (alle)
Seite 53: Caroline Ommeln (alle)
Seite 54: Caroline Ommeln (alle)
Seite 55: Caroline Ommeln (alle)
Seite 56: Erhard Dunkel
Seite 57: Erhard Dunkel (1) // Thüringer Tourismus GmbH (2) // Maik Schuck (3)
Seite 59: Erhard Dunkel (alle)
Seite 60: Erhard Dunkel (alle)
Seite 61: Erhard Dunkel (9, 10, 11) // Maik Schuck (12)
Seite 62: Stadt Zwickau
Seite 63: Stadt Zwickau (alle)
Seite 65: Stadt Zwickau (alle)
Seite 66: Stadt Zwickau (alle)
Seite 67: Stadt Zwickau (alle)
Seite 68: Caroline Ommeln
Seite 69: Caroline Ommeln (alle)
Seite 71: Johannes Reimann

WAS IST DIE METROPOLREGION MITTELDEUTSCHLAND?

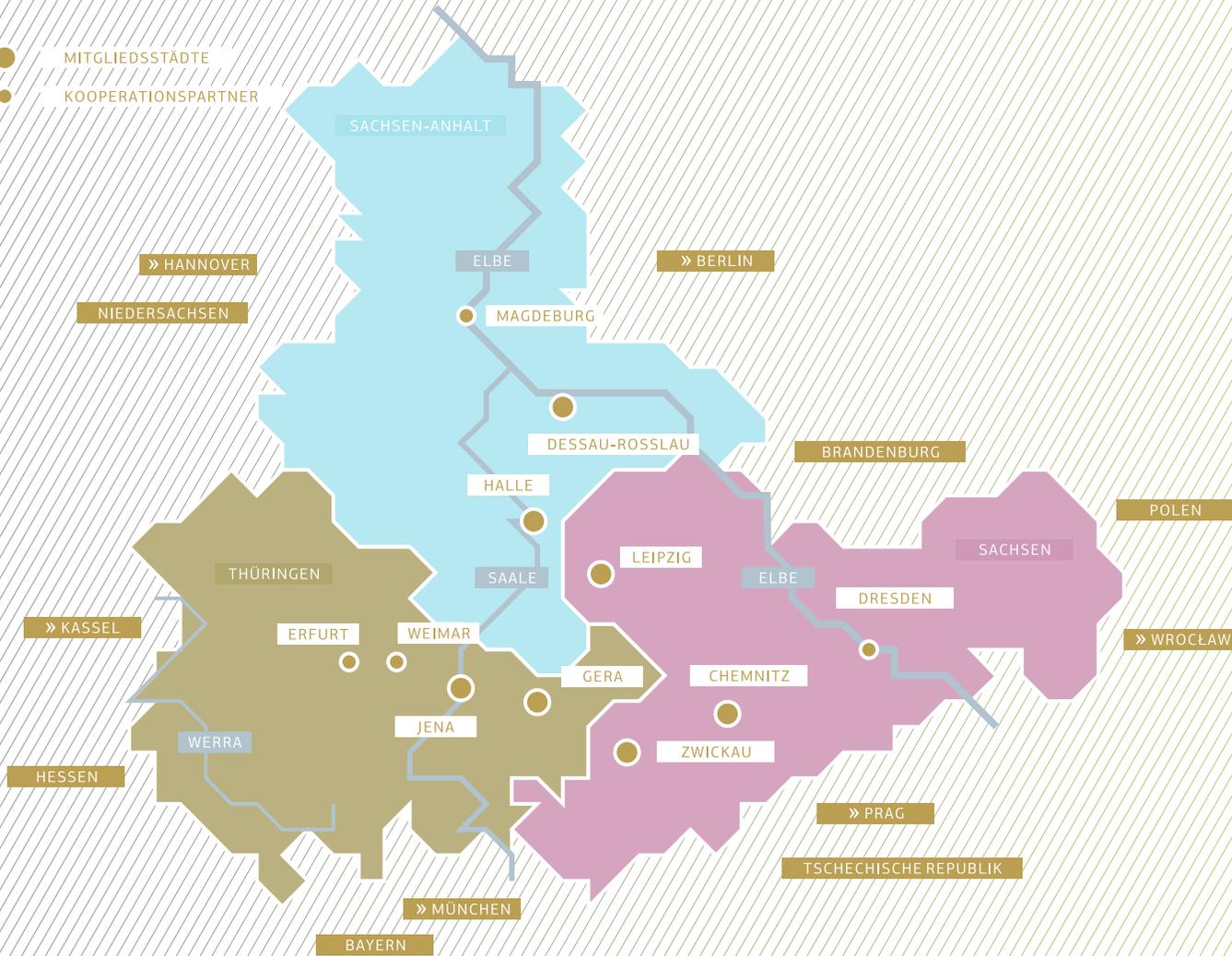
Metropolregionen als Motoren der gesellschaftlichen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Entwicklung sollen die Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit Deutschlands und Europas stärken. Einen wichtigen Beitrag hierzu leistet die Metropolregion Mitteldeutschland.

Die Metropolregion Mitteldeutschland umfasst mit Chemnitz, Dessau-Roßlau, Gera, Halle, Jena, Leipzig und Zwickau sieben Städte aus den Bundesländern Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen. Sie versteht sich als länderübergreifender Impulsgeber und Wachstumsmotor für die Entwicklung des Standortes Mitteldeutschland und als Sprachrohr auf nationaler und europäischer Ebene. Die Aktivitäten der Metropolregion Mitteldeutschland konzentrieren sich mit den Handlungsfeldern »Wirtschaft und Wissenschaft«, »Verkehr und Mobilität«, »Kultur und Tourismus«, »Überregionale Kooperation« und »Familienfreundlichkeit« auf klar definierte Schwerpunkte, die sich durch besondere Stärken und Interessen der beteiligten Partner auszeichnen.

In Kooperation mit interessierten Akteuren aus den Verwaltungen, der Wirtschaft, Kultur und Wissenschaft werden auf den verschiedenen Handlungsfeldern konkrete Projekte der Zusammenarbeit entwickelt, um die Region als Ganzes zu stärken. Die Metropolregion Mitteldeutschland bildet dabei eine geeignete Plattform, um flexibel über administrative Grenzen hinweg unterschiedliche Interessenlagen zu bündeln und dadurch einen Mehrwert für die beteiligten Akteure zu schaffen. Als »Netzwerk der Netzwerke« will sie die Kräfte, Identitäten, Potenziale und Interessen in der Region vereinen. Bindende Klammer und Gemeinsamkeit aller Partner der Metropolregion Mitteldeutschland ist ihre Innovationskraft in Zeiten des Wandels. Die Region und ihre Akteure haben nach den Erfahrungen der tiefgreifenden gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Transformationsprozesse der vergangenen Jahrzehnte im Wandel und der Erneuerung eine ihrer größten Stärken und Potenziale gefunden.



- MITGLIEDSSTÄDTE
- KOOPERATIONSPARTNER



ANSPRECHPARTNER

GESCHÄFTSSTELLE
METROPOLREGION
MITTELDEUTSCHLAND

Schillerstraße 5 // 04109 Leipzig

t: 0341.600-1621

f: 0341.600-1613

m: info@region-mitteldeutschland.com

KONZEPT UND GESTALTUNG: raumkom

www.region-mitteldeutschland.com



metropolregion
mitteldeutschland