

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
<b>Hauptroute 7</b>			
<b>A) Durchgehende Verbindung von Schillerstraße bis Endhaltstelle Urbicher Kreuz (Verlauf wie in RVK 2014)</b>			
<b>A001:</b> <b>Windthorststraße</b> (Schillerstraße - Damaschkestraße) Ca. 0,6 km	Fahrradstraße Einbahnstraße für Kfz in Fahrtrichtung Norden Längsparken auf der Ostseite (aufgesetzt auf Gehweg) Straßenbahn auf Westseite; separater Gleiskörper 450 – 600 Kfz/Tag (2021)	Fehlender Sicherheitsraum zum Parken → Fahrgassenbreite von mind. 3,50 m (besser: 4,00 m) (zzgl. STS zum Parken) gewährleisten. Prüfen, ob Parken durchgehend erhalten bleiben kann.	
<b>A002:</b> <b>Windthorststraße</b> (Damaschkestraße - Häßlerstraße) Ca. 0,1 km	<i>Fahrtrichtung Süd:</i> Mischverkehr (mit Straßenbahn auf Westseite) und Gehweg, RV frei bzw. gem. GRW zum KP Häßlerstraße <i>Fahrtrichtung Nord:</i> Fahrradstraße auf Ostseite Längsparken auf der Ostseite (Fahrbahnrand)  Einbahnstraße für Kfz in Fahrtrichtung Norden Straßenbahn auf Westseite, niveaugleich	Führung in Fahrtrichtung Süd durch Markierung stärker verdeutlichen	

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
<b>A002_P1:</b> <b>KP</b> <b>Windthorststraße/  Häßlerstraße/  Friedrich-Ebert-  Straße</b>	Knotenpunkt ist signalisiert Radverkehrsfurt mit separatem Radsignal (Bild: Radsignal aufgrund eines parkenden Lieferwagens nicht zu erkennen)	Fehlende Einheit von Betrieb und Entwurf (gem. Geh-/Radweg und separates Radsignal) → Trennung Rad- und Fußverkehr in Berücksichtigung der neu ausgebauten Verkehrsanlage in der Friedrich-Ebert-Straße (getr. Rad-/Gehweg) → Aufstellfläche für Linksabbieger in Häßlerstraße West in Fahrtrichtung Melchendorfer Straße markieren (siehe A003)  <i>Bauliche Trennung Rad- und Fußverkehr wird in Vorplanung  Johann-Sebastian-Bach-Straße berücksichtigt.</i>	
<b>B) Abzweig Friedrich-Ebert-Straße</b>			
<b>B001:</b> <b>Friedrich-Ebert-  Straße</b> (Häßlerstraße - Höhe Haltestelle Stadion Ost) Ca. 0,5 km	<i>Fahrtrichtung Süd (Bild 1):</i> Gemeinsamer Geh- und Radweg auf der Westseite bis Südpark Radweg südlich Südpark <i>Fahrtrichtung Nord (Bild 2):</i> Mischverkehr, T30 Straßenbahn auf Westseite; abschnittsweise separater Gleiskörper	<i>Ausbau des Seitenraums als getr. Rad-/Gehweg auf der  Westseite auf 2,00 m Breite (Radweg) auf einer Länge von ca.  0,2 km; realisiert 2022</i>  <i>Fahrtrichtung Süd:</i> → Südlich der Zufahrt zum Südpark (Abschnitt mit Straßenbahn) zusätzlich straßenbegleitenden Radweg auf Westseite ausbauen und aufgesetztes Parken aufgeben. <i>Aktuell in  Planung.</i>	

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
			 <p>© PGV-Alrutz</p>
<p><b>B002a:</b>  <b>Friedrich-Ebert-Straße</b> (Höhe Haltestelle Stadion Ost - Werner-Seelenbinder-Straße)            Ca. 0,3 km</p>	<p>Mischverkehr, T 50            (Höhe FGÜ: Tempo 30)            beidseitig (halb-)aufgesetztes Längsparken    <i>DTV: 2.500 Kfz/Tag</i></p>	<p>→ Übergang von Radweg auf Fahrbahn in Fahrtrichtung Süden sichern            → ggf. einseitigen Schutzstreifen in Fahrtrichtung Süden            → oder durchgehend auf Tempo 30 reduzieren              → Querungssicherung für linksabbiegenden Radverkehr in Fahrtrichtung Süden auf Höhe der Einfahrt zur Bahnlinie einrichten (z.B. Linksabbiegestreifen nur für Radverkehr im Schutz einer Mittelinsel markieren)</p>	 <p>© PGV-Alrutz</p>

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
<p><b>B002b:</b>  <b>Selbstständige Wegeverbindung</b>            (Höhe Haltestelle Stadion Ost - Melchendorfer Straße)  <i>(Alternative zu B002a)</i>            Ca. 0,3 km</p>	<p>Gem. Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr, Breite ca. 4,00 m            Abschnittsweise über Haltestellenbereich</p>	<p>Bei hohem Fahrgastaufkommen an Haltestelle Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr zu erwarten.            → Verbreiterung der Wartefläche ins Grün prüfen            Fahrgastzahlen stadtauswärts: 412 Einsteiger und 1.832 Aussteiger (= 2.244 Fahrgäste)</p>	 <p>© PGV-Alrutz</p>
<p><b>A003:</b>  <b>Häßlerstraße</b>            (Windthorststraße – Melchendorfer Straße)            Ca. 70 m</p>	<p>Mischverkehr, T 50 und Gehweg, Radverkehr frei auf Südseite            DTV ca. 9.000 Kfz/Tag (2021, Abschnitt Melchendorfer Str. bis Clara-Zetkin-Str.)</p>	<p>Ungeeignete Radverkehrsanlage            → Anbindung Windthorststraße – Melchendorfer Straße zu verbessern.            → Beidseitige Anlage von Radfahrstreifen prüfen            → Senkrecht- durch Längsparken ersetzen</p> <p><i>Wird in Vorplanung Johann-Sebastian-Bach-Straße/ Häßlerstraße berücksichtigt.</i></p>	 <p>© PGV-Alrutz</p>

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
<b>A004:</b> <b>Melchendorfer Straße</b> (Häßlerstraße – Straßenbahnlinie) Ca. 0,6 km	Mischverkehr, Tempo 30-Zone Natursteinpflaster/ Asphalt Beidseitig Parken: Wechsel aus Längs- und Senkrechtparken am Fahrbahnrand	Unzureichende Belagsqualität → Einrichtung einer Fahrradstraße: Fahrgassenbreite von mind. 3,50 m (besser: 4,00 m) (zzgl. STS zum Parken) gewährleisten. → Bevorrechtigung über Einmündungen → Asphaltierung (oder mindestens ebenen Pflasterstreifen) → Senkrechtparken in Längsparken umwandeln → Prüfen, ob Längsparken durchgehend erhalten bleiben kann.  (Hinweis: Asphaltierung mittelfristig nicht absehbar)	
<b>A005:</b> <b>Melchendorfer Straße</b> (Straßenbahnlinie – Christian-Kittel-Straße) Ca. 0,1 km	Mischverkehr, Tempo 30-Zone Einbahnstraße für Kfz in Fahrtrichtung Nordosten, für Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben Straßenbahn auf separatem Gleiskörper mittig	→ Einrichtung einer Fahrradstraße: Fahrgassenbreite von 3,50 m prüfen.	

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
<p><b>A006:</b>  <b>Melchendorfer Straße</b>            (Christian-Kittel-Straße – Kranichfelder Straße)            Ca. 0,2 km</p>	<p><i>Wechsel auf Südseite der Bahn</i>  <i>Fahrtrichtung Südost:</i>            Führung variiert:            Gem. Geh- und Radweg            (Zweirichtungsradsverkehr)            Mischverkehr, Tempo 30-Zone            (Bild 1)            Gehweg, Radverkehr frei            (Zweirichtungsradsverkehr) über            Haltestellenbereich (Bild 2)  <i>Fahrtrichtung Nordwest:</i>            Mischverkehr, Tempo 30-Zone            Kfz-Parken aufgesetzt auf Gehweg</p> <p>Straßenbahn auf separatem            Gleiskörper mittig</p>	<p>Haltestellenbereich wurde nach RVK 2014 ausgebaut: Bei hohem Fahrgastaufkommen an Haltestelle weiterhin Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr zu erwarten.            Fahrgastzahlen stadtauswärts: 250 Einsteiger und 500 Aussteiger (= 750 Fahrgäste) (Zunahme durch Erweiterung Polizeizentrum zu erwarten)  <i>kein weiterer Handlungsspielraum</i></p>	 <p>© PGV-Alrutz</p>

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
<p><b>A006_P1:</b>  <b>KP Melchendorfer Straße/ Käthe-Kollwitz-Straße</b></p>	<p><i>In Fahrtrichtung Südosten:</i>  Gemeinsame Querung mit Fußverkehr, signalisiert (Bild 1)</p> <p><i>In Fahrtrichtung Nordwesten:</i>  Indirekte Querung über Käthe-Kollwitz-Straße - Am Schwemmbach - Bahnlinie</p>	<p><i>In Fahrtrichtung Südosten:</i>  Aufstellbereich für Radverkehr in Fahrtrichtung Süden (Kranichfelder Straße) auf aufgepflastertem Bereich/ Insel (Bordabsenkung ausweiten) einrichten und eigenes Radsignal installieren (Bild 2)</p> <p>Anschluss an vorhandene Radverkehrsfurt (Verlauf parallel zur Straße)</p> <p><i>In Fahrtrichtung Nordwesten:</i>  Querung direkter anlegen: Radverkehrsschleuse oder indirekt mit großer Aufstellfläche in der östlichen Zufahrt der Kranichfelder Straße für linksabbiegenden RV und Anbindung an Melchendorfer Str. Nordseite</p>	 <p>The top photograph shows a pedestrian crossing the street at an intersection. In the background, there are buildings, a tram track, and a traffic light. The bottom photograph shows a view of the intersection from a different angle, highlighting the tram tracks and buildings.</p>

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
<p><b>A007:</b>  <b>Kranichfelder Straße</b> (Käthe-Kollwitz-Straße – Blücherstraße)            Ca. 1,2 km</p>	<p>Beidseitig getr./ gem. Geh-/Radwege            Straßenbahn mittig auf separatem Gleiskörper            2 Kfz-Fahrsstreifen pro Richtung, z.T. weitere Abbiegefahrsstreifen, Tempo 50 bis 60            17.500 – 18.000 Kfz/Tag (2018)</p>	<p>Starke Einschränkung der Befahrbarkeit durch Belagsqualität            Fehlende Sicherheitstrennstreifen            Lichtmasten und Haltstellen im Seitenraum engen lichte Breite weiter ein.            Z.T. weit abgesetzte Furten (Verschwenks) an den signalisierten Knotenpunkten, fehlende/unzureichende Bordabsenkungen</p> <p><i>Konzeptstudie (2014) zur Umgestaltung des Straßenzuges Am Schwemmbach/ Kranichfelder Straße zw. Häßlerstraße und Knoten Am Wiesenhügel: Beidseitig Schutzstreifen in 1,50 m und überbreite Fahrsstreifen (5,50 m)</i>  <i>Entwurfsplanung (2021) Kranichfelder Str. 1 (Polizeidienststelle) sieht im Zuge eines Rechtsabbiegestreifens den Ausbau des Radwegs auf 2,10 m vor.</i></p> <p>→ Stufe 1: Fahrbahnsanierung und Entfall eines Kfz-Fahrsstreifens je Fahrtrichtung und Markierung von Radfahrstreifen (Prüfung für Teilbereiche: geschützte Radfahrstreifen).            → Stufe 2: Perspektivisch Komplettumbau: Rückbau mit Bordversatz und Anlage von Gehwegen in 2,50 m Breite und beidseitig bauliche Radwegen (Einrichtungsverkehr) prüfen.</p> <p><i>(siehe textliche Erläuterung zu Hauptroute 7)</i></p>	

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
<b>C) Südliche Alternative zur Kranichfelder Straße zw. Samuel-Beck-Weg und Wiesenhügel</b>			
<b>C001:</b> <b>Samuel-Beck-Weg</b> (Kranichfelder Straße – Gneisenaustraße) Ca. 0,2 km	Mischverkehr, Tempo 50 Fahrbahnbreite ca. 6,50 - 7,00 m Einseitig Längsparken in Parkbuchten auf der Westseite	Leichte Belagsschäden → Deckensanierung → einseitigen Schutzstreifen bergauf markieren und Sicherheitsstrennstreifen zum Parken ergänzen	
<b>C002:</b> <b>Gneisenaustraße</b> (Samuel-Beck-Weg – Friedemannweg) Ca. 0,2 km	Mischverkehr, Tempo 30-Zone Senkrechtparken auf Nordseite, Längsparken am Fahrbahnrand auf Südseite Wegeverbindung über Parkplatz	Wegeföhrung nicht intuitiv nutzbar Belag im Bereich des Parkplatzes unzureichend → Einrichtung einer Fahrradstraße prüfen (nur als Achse im Zusammenhang mit C003 und C004 sinnvoll): Fahrgassenbreite von mind. 3,50 m (besser: 4,00 m) (zzgl. STS zum Parken) gewährleisten. Prüfen, ob Parken durchgehend erhalten bleiben kann. → Senkrechtparken in Längsparken umwandeln. → Weg neu anlegen und Linienführung verbessern, sodass der Weg erst im östlichen Teil des Parkplatzes an den Friedemannweg anschließt → Im Bereich des Parkplatzes Fahrgasse markieren und Belag austauschen. (Umsetzung zu prüfen) → Wegweisung einrichten	

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
			 <p>The top photograph shows a gravel path leading through a green area with trees and a building in the background. The bottom photograph shows a parking area paved with interlocking cobblestones, with several cars parked and a multi-story building in the background.</p>

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
<p><b>C003:</b>  <b>Friedemannweg</b>            (Gneisenaustraße –            Muldenweg)            Ca. 0,4 km</p>	<p>Mischverkehr, Tempo 30-Zone            Längsparken am Fahrbahnrand auf            der Nordseite (westl.            Friedemannweg Nr. 23)</p>	<p><i>Belagsschäden</i>            → Deckensanierung            → Einrichtung einer Fahrradstraße prüfen (nur als Achse im            Zusammenhang mit C002 und C004 sinnvoll):            Fahrgassenbreite von mind. 3,50 m (besser: 4,00 m) (zzgl. STS            zum Parken) gewährleisten.            → Prüfen, ob Parken durchgehend erhalten bleiben kann.            → Bevorrechtigung über Einmündungen zu prüfen            (Knotenbereich Muldenweg z.Zt. komplett aufgepflastert)</p>	 <p>© PGV-Alrutz</p>
<p><b>C004:</b>  <b>Paulinzeller Weg</b>            (Muldenweg –            Rottenbacher Weg)            Ca. 0,4 km</p>	<p>Mischverkehr, Tempo 30-Zone            Längsparken am Fahrbahnrand auf            der Nordseite</p>	<p>→ Einrichtung einer Fahrradstraße prüfen (nur als Achse im            Zusammenhang mit C002 und C003 sinnvoll):            Fahrgassenbreite von mind. 3,50 m (besser: 4,00 m) (zzgl. STS            zum Parken) gewährleisten.            → Entfall des Längsparkens auf der Nordseite prüfen.</p>	 <p>© PGV-Alrutz</p>

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
<p><b>C005:</b>  <b>Selbstständige Wegeverbindung durch Kleiner Park</b>  (Rottenbacher Weg – Wiesenhügel)  Ca. 0,2 km</p>	<p>Gem. Geh- und Radweg  Wassergebundene Decke  <i>Anbindung an südlichen Seitenraum Kranichfelder Straße bzw. Unterführung zur Haltestelle Wiesenhügel und Nordseite Kranichfelder Straße</i></p>	<p>Unzureichende Belagsqualität  keine Beleuchtung  unzureichende Breite im Abschnitt südlich der Kranichfelder Straße  → Wegeausbau  → Asphaltierung  → Beleuchtung</p> <p><i>Planungswettbewerb "Neue Mitte Südost": Es ist eine Umnutzung der westlichen Parkfläche vorgesehen, zudem soll ein „Innerer Loop“ für Rad- und Fußverkehr entstehen.</i></p>	 <p>© PGV-Alrutz</p> <p>© PGV-Alrutz</p>

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
<p><b>A008:</b>  <b>Kranichfelder Straße</b>            (Blücherstraße – Haarbergstraße)            Ca. 0,3 km</p>	<p><i>Südlich der Straße:</i>            Gehweg, Radverkehr frei (Bild 1) bzw. Mischverkehr  <i>Nördlich der Straße:</i>            Parallele Führung (gem. Geh-/Radweg für Zweirichtungsverkehr) (Bild 2)            Ca. 17.500 – 18.000 Kfz (2018)</p>	<p><i>Südlich der Straße:</i>            Ungeeignete Radverkehrsanlage            Unzureichende Breite und fehlende Sicherheitstrennstreifen            Starke Einschränkung der Befahrbarkeit durch Belagsqualität            Lichtmasten und Haltstellen im Seitenraum engen lichte Breite weiter ein.            Anbindung Kranichfelder an Haarberger bzw. Parallele unzureichend</p> <p><i>Nördlich der Straße:</i>            → Einfärbung der Radverkehrsfurten über Zufahrt Kaufland und Dornheimstraße</p> <p>→ Stufe 1: Entfall eines Kfz-Fahrstreifens je Fahrtrichtung und Markierung von Radfahrstreifen (Prüfung: geschützte Radfahrstreifen)            → Stufe 2: Mittelfristig Komplettumbau: Ausbau der Gehwege auf 2,50 m und beidseitige Anlage von baulichen Radwegen (Einrichtungsverkehr) prüfen</p> <p><i>(siehe textliche Erläuterung zu Hauptroute 7)</i></p> <p><i>Planungswettbewerb "Neue Mitte Südost": Der Entfall von einem Kfz-Fahrstreifen pro Richtung ist vorgesehen und die beidseitige Anlage von Radwegen. Durch die Etablierung eines äußeren Erschließungssystems kann die Kranichfelder Straße entlastet werden.</i></p>	 <p>© PGV-Alrutz</p>

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
<b>A008_P1: Kranichfelder Straße/ Haarbergstraße</b>	Radverkehr im Knotenpunkt nicht berücksichtigt. Querung mit Fußverkehrssignalisierung	<p>→ verbesserte Anbindung von Kranichfelder Straße und Haarbergstraße</p> <p>→ Querungsstelle um Radverkehrsfurt zur Anbindung der Südseite der Kranichfelder Straße an Haarbergstraße ergänzen</p> <p>→ Aufstellfläche für Linksabbieger in Kranichfelder Straße</p> <p>→ Anbindung von Radfahrstreifen in Kranichfelder Straße und Schutzstreifen in Haarbergstraße.</p> <p>→ Ergänzend wäre auch ein direktes Linksabbiegen in die Haarbergstraße möglich (Aufstellfläche in Kranichfelder Straße westlich der LSA).</p> <p><i>Planungswettbewerb "Neue Mitte Südost": Der Knotenpunkt wird komplett umgebaut. Radwege in Kranichfelder Straße und Haarbergstraße sind in Planung.</i></p> <p><i>Der Übergang vom südlichen Radweg in der Kranichfelder Straße in die Haarbergstraße muss gesichert werden.</i></p>	

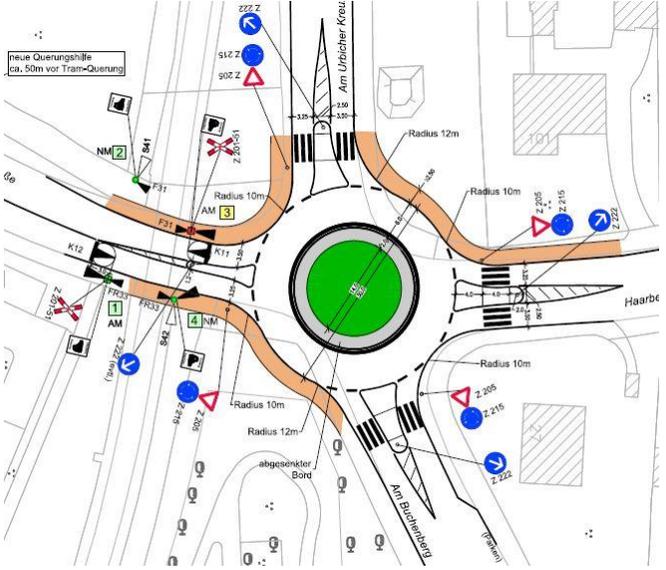
Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
<p><b>A009:</b>  <b>Haarbergstraße</b>            (Kranichfelder Straße – Am Sibichen)            Ca. 0,2 km</p>	<p><i>Haarbergstraße:</i>            Mischverkehr, T 50 (Bild 1)  <i>Parallele Führung:</i>            Erschließungsstraße (Bild 2)</p>	<p><i>Haarbergstraße:</i>            → Die bestehende Fahrbahnbreite erlaubt keine beidseitige Anlage von Schutzstreifen (v.a. bei leichter Steigung). Empfohlen wird ein einseitiger Schutzstreifen in einer Breite von 1,75 m auf der Nordseite. Gegenrichtung: Markierung einer Piktogrammreihe auf der Fahrbahn.            → Alternativ sollte die Nutzung des Parallelwegs für die Fahrtrichtung stadteinwärts geprüft werden. Dann kann ein einseitiger Schutzstreifen auf der Südseite der Haarbergstraße angelegt werden.</p> <p><i>Parallele:</i>            Belagsschäden            → Deckensanierung</p> <p><i>Planungswettbewerb "Neue Mitte Südost": Die beidseitige Anlage von Radwegen ist vorgesehen.</i></p>	 <p>The top photograph shows a paved road with a grassy shoulder on the right side, lined with trees. The bottom photograph shows a paved path or cycleway running alongside a building, with trees and a clear sky in the background.</p>

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
<b>A009_P1:</b> <b>KP Am Sibichen/  Haarbergstraße</b>	Signalisierter Knotenpunkt Radverkehr im Mischverkehr	<p>→ fahrbahnnahe Querung der Haarbergstraße in Verlängerung Am Sibichen</p> <p>→ Verbreiterung der Aufstellflächen</p> <p>→ Anbindung an geplante Markierungslösungen in Haarbergstraße</p> <p>→ Der Lösungsansatz A009 (einseitiger Schutzstreifen) ist zu berücksichtigen.</p> <p><i>Planungswettbewerb "Neue Mitte Südost": Platz am Sibichen ist in Planung. Beidseitige Führung von Radwegen.</i></p> <p><i>Im Rahmen der Anlage des Platzes sollte auch eine Quermöglichkeit auf Höhe des Schulzwegs über die Haarbergstraße berücksichtigt werden.</i></p>	
<b>A010:</b> <b>Holzergraben</b> (Schulzenweg – Schöntal) Ca. 0,8 km	Selbstständige Wegeverbindung (gem. Geh- und Radweg bzw. getr. Rad-/Gehweg) Über Haltestellenbereich Erfurt, Melchendorf	Engstelle Haltestellenbereich Unzureichende Belagsqualität <p>→ Bei Flächenverfügbarkeit Ausbau als getrennter Rad- und Gehweg</p> <p>→ Bevorrechtigung über Am Drosselberg einrichten</p> <p>→ Asphaltierung zw. Am Drosselberg und Schöntal</p> <p><i>Hinweis: Für Ausbau nach Westen Grunderwerb zw. Am Drosselberg und Curiestraße erforderlich (Private Flächen).</i></p> <p><i>Planungswettbewerb "Neue Mitte Südost":</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- umfassende gestalterische Aufwertung (Wegebelag, Grünstrukturen, Aufenthaltsbereiche etc.)</li> <li>- Verbesserung der Sicherheit an Straßenquerungen</li> <li>- Ergänzung von Wegebeleuchtung</li> </ul>	

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
			 <p>The 'Foto' column contains two photographs. The top photograph shows a wide, paved asphalt area, possibly a parking lot or a wide path, with a manhole cover in the center. In the background, there are green trees, a blue sky with white clouds, and a modern multi-story apartment building. The bottom photograph shows a paved path leading away from the camera. To the right of the path, there is a blue circular sign with a white bicycle symbol and a pedestrian symbol, indicating a shared path for cyclists and pedestrians. The background is similar to the top photo, with trees and a building.</p>

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
<b>A010_P1</b> <b>Querung Schöntal</b> <b>Höhe Holzergaben</b>	Wartepflichtige Querung Schöntal in Fahrtrichtung Osten	Ungesicherte Querung → Neue Wegeföhrung (fahrdynamischer) im Zulauf zur Straße Schöntal. → In der Verlängerung Mittelinsel einrichten; ggf. mit einseitigem Bordversatz auf der Westseite	
<b>A011:</b> <b>Schöntal</b> (Holzergaben – Haarbergstraße) Ca. 0,1 km	Mischverkehr, Tempo 50  4.600 Kfz/Tag (2020)	Belagsschäden → Deckensanierung → Tempo 30 bis Knotenpunkt Haarbergstraße ausweiten (südlicher Abschnitt im Bestand Tempo 30) → Schutzstreifen in Fahrtrichtung Norden markieren (bergauf) → Fahrradpiktogramme auf Westseite markieren	

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
<b>D) Alternative zu 009 – 010: Durchgehende Führung über Haarbergstraße</b>			
<b>D001:</b> <b>Haarbergstraße</b> (Schulzenweg – Schöntal) Ca. 0,7 km	Mischverkehr, Tempo 30 Östlich Am Drosselberg: beidseitig Gehweg, Radverkehr frei Für Kfz 1-streifig befahrbar, zusätzliche Abbiegestreifen an KP Halb aufgesetztes Parken auf der Südseite (keine Nutzung zum Befahrungszeitpunkt) Fahrbahnbreiten variieren Ca. 7.500 Kfz/Tag	Belagsschäden Fahrbahn und Seitenraum  → Innerhalb der bestehenden Fahrbahn sind beidseitige Schutzstreifen nicht realisierbar. Empfohlen wird ein einseitiger Schutzstreifen in einer Breite von 1,75 m auf der Südseite. Gegenrichtung: Markierung einer Piktogrammreihe auf der Fahrbahn.  <i>Planungswettbewerb "Neue Mitte Südost": Keine Radverkehrsverbindung vorgesehen.</i>	
<b>A012:</b> <b>Haarbergstraße</b> (Schöntal – Am Urbicher Kreuz) Ca. 0,5 km	<i>Fahrtrichtung Süd:</i> Gehweg, Radverkehr frei  <i>Fahrtrichtung Nord:</i> Gem. Geh- und Radweg in 4,00 m Breite Fahrbahnbreiten variieren 7.500 Kfz/Tag, 4 % SV, Tempo 50 (2019)	<i>Fahrtrichtung Südost:</i> Belagsschäden bis Höhe Krankenhaus, südöstl. davon gefastetes Pflaster Zufahrt zum Krankenhaus: zu weit abgesetzte Querung → einseitigen Schutzstreifen markieren  <i>Fahrtrichtung Nordwest:</i> Belagsschäden → Belag des Seitenraums verbessern; Trennung Rad- und Fußverkehrs	

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
<p><b>A012_P1:</b>  <b>Haarbergstraße/                      Urbicher Kreuz</b></p>	<p>Querung Bahnübergang signalisiert                      Umwegige Führung                      linksabbiegender Radverkehr                      Knotenpunkt nicht signalisiert,                      Mittelinsel in östl. Haarbergstraße</p>	<p><i>VTU: Kreisverkehr vorgesehen (Laut LH Signalisierung aufgrund Gleisquerung westl. Knotenpunktarm erforderlich)</i></p> 	 <p>© PGV-Alrutz</p>

<p><b>A013:</b> <b>Am Urbicher Kreuz</b> (Haarbergstraße – Endhaltestelle Urbicher Kreuz) Ca. 0,5 km</p>	<p>Mischverkehr, Tempo 50 Busverkehr Straßenbahn auf separatem Gleiskörper auf der Westseite Fahrbahnbreiten ca. 7,50 m 3.500 Kfz/Tag (6% SV) (2020)</p>	<p>→ Beidseitige Anlage von Schutzstreifen in einer Breite von 1,50 m</p>	 <p>The photograph shows a wide asphalt road with a tram track on the left side. In the background, there is a parking lot with several cars and some commercial buildings under a blue sky with scattered clouds. A small copyright notice '© PGV-Alrutz' is visible in the bottom right corner of the image.</p>
--	--	---	---

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
<b>E) Alternative Stauffenbergallee – Clara-Zetkin-Straße – Anbindung Kranichfelder Straße</b>			
<p><b>E001:</b>  <b>Stauffenbergallee</b>            (Trommsdorffstraße – Schillerstraße)            Ca. 0,3 km</p>	<p><i>Fahrtrichtung Süden (Bild 1):</i>            Geschützter Radfahrstreifen (wegen Baustelle wurde temporär ein Kfz-Streifen für Radverkehr abmarkiert)</p> <p><i>Fahrtrichtung Norden (Bild 2):</i>            Gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr (östliche Tunnelröhre)</p>	<p><i>Planung Fernbushalt Schmidtstedter Knoten/Stauffenbergallee:</i>  <i>Freigabe der westlichen Tunnelröhre nur noch für Radverkehr und Fernbusse.</i></p>	 <p>© PGV-Alrutz</p> <p>© PGV-Alrutz</p>

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
<p><b>E001_P1:</b>  <b>KP</b>  <b>Stauffenbergallee/                      Schillerstraße/                      Clara-Zetkin-                      Straße/                      Weimarische                      Straße</b></p>	<p><i>Fahrtrichtung Süden:</i>                      Vorgezogene Aufstellfläche mit                      separatem Radsignal</p> <p><i>Fahrtrichtung Norden:</i>                      Mischverkehr, keine                      Berücksichtigung des Radverkehrs</p>	<p>Knoten wurde 2022 umgebaut. Vollständige Befahrbarkeit                      (oberirdische Querung aller Knotenarme) durch Radverkehr                      gegeben.</p>	 <p>© PGV-Alrutz</p>

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
<p><b>E002:</b>  <b>Clara-Zetkin-Straße</b>            (Schillerstraße – Häßlerstraße)            Ca. 1,0 km</p>	<p>Mischverkehr, Tempo 50 bzw. 30 (temporär)            Gehweg, Radverkehr frei            Längsparken in den Seitenräumen            12.500 – 14.000 Kfz/Tag            (Prognose 2025 nach Umbau)</p>	<p><i>Verkehrsversuch (zw. Damaschkestraße und Haageweg):</i>  <i>4 Fahrstreifen auf 2 Fahrstreifen reduziert: Einrichtung eines Grünstreifens und eines Parkstreifens.</i>  <i>Aktuell laufende Straßenplanung soll beinhalten:</i>  <i>Einen Kfz-Fahrstreifen je Richtung; straßenbegleitende Bäume.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Reduzierung auf einen Kfz-Fahrstreifen pro Richtung.</li> <li>→ Beidseitige Anlage von Radfahrstreifen in 2,00 m Breite</li> <li>→ Entfall des Gehwegparkens auf ganzer Länge</li> <li>→ Ausbau der Gehwege auf 2,50 m Breite</li> <li>→ bei 6,00 m Fahrgasse für Kfz beidseitige Anlage von Grünstreifen mit Bäumen zu prüfen</li> <li>→ bei höheren Fahrgassenbreiten für Kfz einseitige Anlage von Baumreihe möglich</li> </ul>	 <p>The top photograph shows a wide urban street with multiple lanes, parked cars, and buildings on both sides. The bottom photograph shows a narrower street with a green strip, trees in planters, and a paved sidewalk, illustrating the proposed changes.</p>

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
<p><b>E003:</b>  <b>Am Schwemmbach</b>            (Häßlerstraße – Käthe-Kollwitz-Straße)            Ca. 0,7 km</p>	<p><i>Fahrtrichtung Süden:</i>            Gem. Geh- und Radweg (Breite und Qualität variiert)            Abschnittsweise Schräg- und Längsparken im Seitenraum</p> <p><i>Fahrtrichtung Norden:</i>            Gem. Geh- und Radweg (Breite und Qualität variiert)            Zw. Käthe-Kollwitz-Str. und Häßlerstraße Längsparken in Parkbuchten am Fahrbahnrand            2 Kfz-Fahrstreifen pro Richtung, z.T. weitere Abbiegefahrstreifen, mittlerer Grünstreifen, Tempo 60            14.000 Kfz/Tag (2 % SV) (2018)</p>	<p>ungeeignete Radverkehrsführung innerorts            weit abgesetzte Furten an den signalisierten Knoten            abschnittsweise Belagsschäden</p> <p><i>Konzeptstudie Umgestaltung des Straßenzuges Am Schwemmbach/ Kranichfelder Straße zw. Häßlerstraße und Knoten Am Wiesenhügel (2014): Beidseitig Schutzstreifen in 1,50 m und überbreite Fahrstreifen (5,50 m)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Reduzierung auf einen Kfz-Fahrstreifen pro Richtung</li> <li>→ Temporeduzierung auf 50km/h</li> <li>→ Anlage von beidseitigen Radfahrstreifen in 2,00 m Breite</li> <li>→ Ausbau der Gehwege beidseitig auf mind. 2,50 m</li> </ul> <p><i>In der Achse Am Schwemmbach und Kranichfelder Straße können in einer ersten Umsetzungsstufe Radfahrstreifen auf dem entfallenen Kfz-Fahrstreifen markiert werden. Mittelfristig sollte der Komplettumbau der Straße (Ausbau der Gehwege und Anlage von baulichen Radwegen prüfen) geprüft werden.</i></p>	 <p>The top photograph shows a wide, multi-lane road with a central green strip and a narrow sidewalk. The bottom photograph shows a similar road with a metal railing on the sidewalk and a blue circular sign.</p>

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
<b>F) Alternative Wilhelm-Busch-Straße – Stadtweg – Dornheimstraße</b>			
<p><b>F001:</b>  <b>Wilhelm-Busch-Straße</b>                      (Weimarische Straße – Geraer Straße)                      Ca. 0,4 km</p>	<p>Mischverkehr, Tempo 30                      (zw. Weimarische Straße und Spielbergtor: gem. Geh- und Radwege)                      einseitig/ beidseitig Längsparken südl. Spielbergtor                      Busverkehr  <i>(Bild 1 = Fahrtrichtung Norden)</i>                      3.600 Kfz/Tag, 7,5% SV (2021)</p>	<p>→ Einrichtung Fahrradstraße prüfen unter Beachtung Bus-Haupttrasse im 7,5 Minuten-Takt                      → Fahrgassenbreite von mind. 3,50 m (besser: 4,00 m) (zzgl. STS zum Parken) gewährleisten.</p>	
<p><b>F001_P1:</b>  <b>KP Wilhelm-Busch-Straße / Geraer Straße</b></p>	<p>Abknickende Vorfahrt Wilhelm-Busch-Straße Nord Richtung Geraer Straße Ost  <i>(Bild = Fahrtrichtung Norden)</i></p>	<p>→ Einrichtung eines Minikreisverkehrs unter Beachtung Bus-Haupttrasse im 7,5 Minuten-Takt (s.o.)</p>	

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
<b>F002:</b> <b>Wilhelm-Busch-Straße</b> (Geraer Straße - Häßlerstraße) Ca. 0,6 km	Mischverkehr, Tempo 30-Zone Beidseitig Längsparken (Westseite: halb aufgesetzt; Ostseite: Fahrbahnrand) (Bild = Fahrtrichtung Norden) 1.900 – 2.200 Kfz/Tag, 4-5,5 % SV (2021)	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Einrichtung Fahrradstraße prüfen</li> <li>→ Bevorrechtigung über Einmündungen</li> <li>→ Fahrgassenbreite von mind. 3,50 m (besser: 4,00 m) (zzgl. STS zum Parken) gewährleisten.</li> <li>→ Prüfen, ob Parken durchgehend erhalten bleiben kann.</li> <li>→ Verkehrslenkung und/oder modale Filter erforderlich, um Durchgangsverkehr zu reduzieren</li> </ul>	
<b>F002_P1:</b> <b>KP Wilhelm-Busch-Straße/ Häßlerstraße</b>	Signalisierte Querung, Radverkehr im Mischverkehr (Bild = Fahrtrichtung Norden)	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ ARAS markieren</li> <li>→ fahrradfreundliche Signalisierung</li> <li>→ Linienführung (Straßen leicht versetzt) markieren</li> </ul>	

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
<p><b>F003:</b>  <b>Stadtweg</b>            (Häßlerstraße – Hans-Loch-Straße)            Ca. 0,1 km</p>	<p>Mischverkehr, Tempo 30            Längsparken auf der Ostseite (Parkbuchten)  <i>(Bild = Fahrtrichtung Norden)</i>            1.100 Kfz/Tag, SV 11% (2021)</p>	<p>→ Einrichtung Fahrradstraße prüfen            → Fahrgassenbreite von mind. 3,50 m (besser: 4,00 m) (zzgl. STS zum Parken) gewährleisten. Prüfen, ob Parken erhalten bleiben kann.            → Ggf. Verkehrslenkung und/oder modale Filter erforderlich, um Durchgangsverkehr zu reduzieren</p>	 <p>© PGV-Alrutz</p>
<p><b>F004:</b>  <b>Stadtweg</b>            (Hans-Loch-Straße - Clausewitzstraße)            Ca. 0,5 km</p>	<p>Mischverkehr, Tempo 30-Zone            Längsparken auf der Ostseite der Fahrbahn            Modaler Filter Höhe Clausewitzstraße  <i>(Bild = Fahrtrichtung Norden)</i></p>	<p>→ Einrichtung Fahrradstraße prüfen            → Fahrgassenbreite von mind. 3,50 m (besser: 4,00 m) (zzgl. STS zum Parken) gewährleisten. Prüfen, ob Parken erhalten bleiben kann.</p>	 <p>© PGV-Alrutz</p>

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
<p><b>F005:</b>  <b>Scharnhorststraße</b>                      (Blücherstraße – Clausewitzstraße)  <b>Ca. 0,6 km</b></p>	<p>Mischverkehr, Tempo 30-Zone                      Beidseitig Senkrechtparken in Parkbuchten, abschnittsweise Längsparken am Fahrbahnrand (illegal?), sehr hohes Parkaufkommen  <i>(Bild = Fahrtrichtung Norden)</i></p> <p><i>keine aktuellen Verkehrsstärken vorliegend (Annahme: zw. 4.000 – 5.000 Kfz/Tag)</i></p>	<p>Im Bestand aufgrund von Verkehrsstärke, vielen Zufahrten und Parkverkehr keine attraktive Fahrradstraße möglich.                      Neuordnung Parken erforderlich.                      → Mindestens Entfall Längsparken am Fahrbahnrand.                      → Anlage Quartiersgarage prüfen.</p>	 <p>© PGV-Alrutz</p>
<p><b>F005_P1:</b>  <b>KV</b>  <b>Scharnhorststraße/ Blücherstraße</b></p>	<p>Mini-Kreisverkehr  <i>(Bild = Fahrtrichtung Westen)</i></p>	<p>kein Handlungsbedarf</p>	 <p>© PGV-Alrutz</p>

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
<b>F006:</b> <b>Blücherstraße</b> (Scharnhorststraße – Kranichfelder Straße)	Beidseitig Schutzstreifen Beidseitig markierte Parkstreifen (Längsparken)	Fehlende Sicherheitstrennstreifen zum Parken → Sicherheitstrennstreifen zum Parken markieren → Schutzstreifen verbreitern (mind. 1,50 m breit) → mittlere Leitlinie entfernen → Schutzstreifen bis KP Kranichfelder Straße durchziehen und Aufstellbereich schaffen. → Anbindung an geplante Radfahrstreifen in Kranichfelder Straße berücksichtigen.	
<b>F007:</b> <b>Dornheimstraße</b> (Blücherstraße – Stielersstraße) Ca. 0,4 km	Mischverkehr, Tempo 30-Zone Einbahnstraße für Kfz in Fahrtrichtung Osten, Radverkehr in Gegenrichtung frei Nordseite: Senkrechtparken in Parkbuchten, Südseite: Längsparken am Fahrbahnrand, hohes Parkaufkommen	Im Bestand aufgrund von Verkehrsstärke, vielen Zufahrten und Parkverkehr keine attraktive Fahrradstraße möglich. Neuordnung Parken erforderlich. → Anlage Quartiersgarage prüfen. → Ggf. Verkehrslenkung und/oder modale Filter erforderlich, um Durchgangsverkehr zu reduzieren.	

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
<b>F008:</b> <b>Dornheimstraße</b> (Stielerstraße – Kranichfelder Straße) Ca. 0,1 km	Mischverkehr, Tempo 30-Zone Ostseite: Schrägparken in Parkbuchten <i>(Bild = Fahrtrichtung Norden)</i>	Kein akuter Handlungsbedarf. Einrichtung Fahrradstraße nur im Zusammenhang mit Dornheimstraße und Scharnhorststraße sinnvoll. (siehe F005 und F006).	
<b>Hauptroute 6a – Weimarische Straße und In den Froschäckern zw. Stauffenbergallee und Gewerbegebiet Linderbach</b>			
<b>Südseite (Fahrtrichtung stadtauswärts)</b>			

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
<p><b>001:</b> <b>Weimarische Straße</b> (Stauffenbergallee – Rudolstädter Straße)</p>	<p>Getr. Rad-/Gehweg (in Gegenrichtung als „Gehweg, RV frei“ beschilbert) Breite ca. 1,50 m Breiten der Sicherheitstrennstreifen variieren gefastes Pflaster</p> <p>29.500 Kfz/Tag, 7,5% SV, Tempo 60 (2015)</p>	<p>Breite und Belag für Hauptroute unzureichend An Grundstückszufahrten (z.B. Tankstellen) wird der Radweg nicht durchgeführt, Furten fehlen z.T. Engstellen an Wartebereichen der Bushaltestellen z.T. weit abgesetzte Furten an signalisierten Knotenpunkten Masten schränken lichte Breite weiter ein. Beschilderung in linker Fahrtrichtung erlaubt auch die Nutzung des Gehwegs in Schrittgeschwindigkeit</p> <p>→ Freigabe für Radverkehr in Gegenrichtung aufheben → Ausbau Radweg Südseite auf 2,00 m Breite und Asphaltierung (Reduzierung Fahrstreifenbreite und/oder Mittelstreifen) → Hindernisse versetzen → Radweg an Zufahrten durchziehen (Radwegüberfahrt) oder deutlich markieren</p> <p>Wenn Freigabe in Gegenrichtung beibehalten werden soll, dann gemäß StVO nur mit Zusatzschild „Radverkehr frei“</p>	

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
<p><b>002:</b> <b>Weimarische Straße</b> (Rudolstädter Straße – Linderbacher Straße (K 42) in Höhe Globus-Markt)</p>	<p>Gem. Geh- und Radweg (im westlichen Abschnitt in Fahrtrichtung West als „Gehweg, RV frei“ beschildert) Breite ca. 2,30 – 2,50 m Breiten der Sicherheitstrennstreifen variieren gefastes Pflaster 19.000 – 33.500 Kfz/Tag, Tempo 60 (2015)</p>	<p>Belag für Hauptroute unzureichend an Grundstückszufahrten (z.B. Tankstellen) wird der Radweg nicht durchgeführt, Furten fehlen z.T. Engstellen an Wartebereichen der Bushaltestellen z.T. weit abgesetzte Furten an signalisierten Knotenpunkten Masten schränken lichte Breite weiter ein. Im Bereich von Rechtsabbiegestreifen für Kfz fehlen die Sicherheitstrennstreifen</p> <p>→ Freigabe für Radverkehr in Gegenrichtung aufheben → Ausbau gem. Geh- und Radweg auf 2,50 bis 3,00 m Breite und Asphaltierung (Eingriffe in Grünstreifen zur Fahrbahn (Baumbestand muss geschont werden) und/oder Gewerbeflächen (Privatgrund) erforderlich; Detailplanung erforderlich) → Hindernisse versetzen → gem. Geh-/Radweg an Zufahrten durchziehen (Radwegüberfahrt) oder deutlich markieren</p>	

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
<b>002_P1:</b> <b>KP Weimarische Straße/  Linderbacher Straße</b>	<i>Fahrtrichtung stadtauswärts:</i> Signalisierter Knotenpunkt Radverkehr quert mit Kombisignal über westlichen Arm der Weimarischen Straße Weiterführung über freigegebenen linken Seitenraum in Richtung Gewerbegebiet (nördl. Weimarische Straße)	<i>Fahrtrichtung stadtauswärts:</i> → Neue Querung für Radverkehr über östlichen Knotenarm Weimarische Straße einrichten (Radsignal) und Anbindung an Mischverkehr über kurzen Schutzstreifen	
<b>003:</b> <b>Abzweig Weimarische Straße</b> (Weimarische Straße bis Parkplatz)	Mischverkehr, Tempo 50 Gehweg, Radverkehr frei im Zweirichtungsverkehr auf Westseite Gefastes Pflaster Mittelinsel zur Anbindung der Parkplatzüberfahrt	→ Temporeduzierung auf 30 km/h → Freigabe für linke Fahrtrichtung des Gehwegs aufheben	

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
			
<b>004:</b> <b>Parkplatzführung</b> (Abzweig Weimarische Straße – Selbstständige Wegeverbindung)	Mischverkehr auf Parkplatz	Hohes Konfliktpotenzial mit Parksuchverkehr. Führung nicht intuitiv nutzbar. Engstelle auf Höhe Imbisswagen.  → Eindeutige Führung für Radverkehr abmarkieren → Ggf. südlichen vom nördlichen Teil des Parkplatzes trennen (dann weitere Zufahrt zu Tankstelle etc. im südlichen Teil schaffen) und mittig selbstständige Wegeverbindung einrichten, die nicht vom Kfz-Verkehr gequert werden kann. → Ausbau auf durchgehend 3,00 m Breite (ggf. Eingriffe ins Grün auf Höhe Imbiss)	

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
			

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
<b>005:</b> <b>Selbstständige Wegeverbindung</b> (Parkplatz – Bei den Froschäckern)	Gem. Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr Ca. 2,50 m Breite	Beleuchtung ergänzen. Anbindung an Bei den Froschäckern an den vorhandenen Radweg auf der Nordseite.	

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
<b>Nordseite (Fahrtrichtung stadteinwärts)</b>			
<p><b>006:</b>  <b>Weimarische Straße</b>                      (Linderbacher Straße in Höhe Globus-Markt – Azmannsdorfer Weg)</p>	<p>Gem. Geh- und Radweg                      Ca. 2,30 – 2,50 m Breite                      Breite Sicherheitstrennstreifen variiert                      Mehrfacher Wechsel mit kurzen Erschließungsstraßen (Tempo 20) und getr. Rad-/Gehweg                      Gefastetes Pflaster</p>	<p>Belag für Hauptroute unzureichend                      an Grundstückszufahrten (z.B. Tankstellen) wird der Radweg nicht durchgeführt, Furten fehlen z.T.                      Engstellen an Wartebereichen der Bushaltestellen                      z.T. weit abgesetzte Furten an signalisierten Knotenpunkten                      Masten schränken lichte Breite weiter ein.                      Im Bereich von Rechtsabbiegestreifen für Kfz fehlen die Sicherheitstrennstreifen                      Übergänge zw. Erschließungsstraßen und gem. Geh- und Radwegen z.T. unzureichend</p> <p>→ Ausbau gem. Geh- und Radweg durchgehend auf 2,50 bis 3,00 m Breite und Asphaltierung (Eingriffe in Grünstreifen zur Fahrbahn (Baumbestand muss geschont werden) und/oder Gewerbeflächen (Privatgrund) erforderlich; Detailplanung erforderlich)</p> <p>(Engstelle über Linderbach bleibt ggf. bestehen)</p> <p>→ Hindernisse versetzen</p> <p>→ gem. Geh-/Radweg an Zufahrten durchziehen (Radwegüberfahrt) oder deutlich markieren</p> <p>→ Übergänge zwischen gem. GRW und Erschließungsstraßen baulich verbessern (Bordabsenkungen).</p> <p>Vgl. ERA neu: Nutzung von Parallelfahrbahnen.</p>	

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
			
<p><b>007:</b>  <b>Weimarische Straße</b>  (Azmannsdorfer Weg – Stauffenbergallee)</p>	<p>Radweg (abschnittsweise auch für Fußverkehr nutzbar)  Ca. 1,20 - 1,50 m Breite  Breite Sicherheitstrennstreifen variiert  Gefastes Pflaster</p>	<p>Belag für Hauptroute unzureichend  Engstellen an Wartebereichen der Bushaltestellen und aufgrund angrenzender Grundstücke  Masten schränken lichte Breite weiter ein.</p> <p>→ Ausbau Radweg durchgehend auf mind. 2,00 m Breite (plus Sicherheitstrennstreifen) und Asphaltierung (Eingriffe in Grünstreifen und Böschung zur Bahn (Baumbestand muss geschont werden) und Bahngrundstücke (Grunderwerb, Anlage Stützmauer) erforderlich  → Zaun versetzen. Kurzfristig ist ein Verblenden des Zauns vorzusehen, um ein „Hängenbleiben“ mit dem Fahrradlenker zu vermeiden.</p> <p>In dem Abschnitt bestehen Ri. Westen drei bis sechs Fahrstreifen. Perspektivisch ist hier verkehrstechnische Optimierung mit dem Ziel einer Reduzierung erforderlich, um auch auf der Nordseite etwas anbieten zu können.</p>	

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
			
<b>Hauptroute 6b – Rudolstädter Straße</b>			
<b>001: Rudolstädter Straße</b> (An der Kochschule – Konrad-Adenauer- Straße)	Mischverkehr, Tempo 50 In Knotenpunktzufahrt beidseitig gem. Geh-/Radwege  Ca. 4.000 Kfz/Tag, 6,5 % SV (2020)	→ Temporeduzierung auf 30 km/h bis Über den Krautländern ist zu prüfen → Übergang von gem. GRW auf Fahrbahn sichern	

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
			 <p>© PGV-Alrutz</p>
<p><b>002:</b>  <b>Rudolstädter Straße</b>            (Konrad-Adenauer-Straße – Am Seegraben)</p>	<p>Mischverkehr, Tempo 50            In Knotenpunktzufahrt beidseitig gem. Geh-/Radwege            Auf Nordseite abschnittsweise Gehweg, Radverkehr frei              5.200 Kfz/Tag, 5,0% SV (2017)</p>	<p>Belagsschäden Fahrbahn und Seitenräume            Fehlende Sicherung im Übergang von Seitenraum auf Fahrbahn (Fahrtrichtung stadteinwärts)</p> <p><i>Vorplanung in Arbeit. Beidseitig sind Radwege bzw. Radfahrstreifen vorgesehen (Gründerwerb erforderlich).</i></p>	 <p>© PGV-Alrutz</p>

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
			
<p><b>003:</b>  <b>Rudolstädter Straße</b>            (Am Seegraben - Cäciliastraße)</p>	<p><i>Fahrrichtung stadteinwärts:</i>            Radfahrstreifen            Ca. 1,50 m breit  <i>Fahrrichtung stadtauswärts:</i>            Gemeinsamer Geh- und Radweg            Längsparken aufgesetzt im Seitenraum            ca. 2,00 m breit</p> <p>Fahrbahnbreite ca. 7,00 - 7,50 m</p>	<p>Zu geringe Breite für Radfahrstreifen.</p> <p>→ Anlage eines einseitigen Schutzstreifens in einer Breite von 1,50 m (bergauf)</p> <p>→ Markierung eines Sicherheistrennstreifens zwischen Parkbuchten und Fahrbahn</p>	

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
<b>004:</b> <b>Rudolstädter Straße</b> (Cäciliastraße – Eisenberger Straße)	Mischverkehr, Tempo 50 (östlichster Abschnitt: Gehweg, Radverkehr frei auf Nordseite) Fahrbahnbreite ca. 7,50 – 8,00 m Übergang auf getr. Rad-/Gehweg in Knotenpunktzufahrt Eisenberger Straße  5.200 Kfz/Tag, 5,0% SV (2017)	<i>Vorplanung abgeschlossen. Beidseitig sind Radwege bzw. Radfahrstreifen vorgesehen (Gründerwerb erforderlich).</i>	 <p>The 'Foto' column contains two photographs. The top photograph shows a street scene with a car driving away, a sidewalk, and buildings in the background. The bottom photograph shows a street scene with a car driving away, a sign on the right side, and trees in the background. Both photos have a small copyright notice '© PGV-Alrutz' in the bottom right corner.</p>

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
<p><b>004_P1:</b>  <b>KP Rudolstädter Straße/  Eisenberger Straße</b></p>	<p>Signalisierter Knotenpunkt  Freie Rechtsabbieger für Kfz in drei Knotenarmen  Radverkehr mit Vorrang über freie Rechtsabbieger und Radsignale über Geradeausfahrstreifen Kfz</p>	<p>Komplettumbau des Knotens erforderlich. Berücksichtigung der Vorplanung für die Rudolstädter Straße (002 – 004) und der Anbindung der Eisenberger Straße  → Rückbau der freien Rechtsabbieger  → Berücksichtigung des Radverkehrs in der Signalisierung: möglichst geringe Wartezeiten im Zuge der Hauptroute</p>	 <p>The top photograph shows a street intersection with traffic lights and a brick-paved area. A signpost with a yellow sign reading 'Einkauf' is visible on the right. The bottom photograph shows a similar view from a different angle, highlighting the brick-paved area and surrounding buildings like 'Media Markt' and 'TEC'. A copyright notice '© PGV-Alrutz' is visible in the bottom right corner of the second photo.</p>

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
<b>Abzweig Eisenberger Straße</b>			
<b>004a</b> <b>Eisenberger Straße</b> (Rudolstädter Straße – Schmidtstedter Flur)	Getr. Geh- und Radweg für Zweirichtungsverkehr auf der Westseite (in Fahrtrichtung Nord als gem. GRW ausgeschildert)  <i>DTV nicht bekannt</i>	<p>unzureichende Breite            Breite zw. Rudolstädter Straße und Hermsdorfer Straße zusätzlich eingeschränkt durch Baumbestand            unzureichender Belag            Fehlende Einheit von Entwurf und Betrieb. In Fahrtrichtung Norden als gem. GRW (Z 240) beschildert, in Fahrtrichtung Süden als getr. RGW (Z 241).</p> <p><i>Ostseite:</i>            → Neubau eines Radwegs in 2,50 m Breite für Einrichtungsverkehr auf der Ostseite. Grunderwerb erforderlich. (Erforderlichkeit der Anlage eines zusätzlichen Gehwegs (Ziele? Grunderwerb?) prüfen.)            → Radweg auf Ostseite vor KP Schmidtstedter Flur auf die Fahrbahn führen. ARAS anlegen. Dazu Aufgabe Kfz-Rechtsabbiegefahrstreifen und Kombination Rechts- und Geradeausfahrstreifen prüfen.</p> <p><i>Westseite:</i>            → Freigabe des Seitenraums in Gegenrichtung aufheben.            → Verbreiterung des Gehwegs zwischen den Baumreihen, um Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr zu entschärfen. (Grunderwerb zu prüfen)            → Asphaltierung des Radwegs und Einsatz von überfahrbaren Baumscheiben, um nutzbare Fläche des Radwegs zu verbreitern. (Engstellen auf Höhe der Bäume bleiben)</p> <p>Alternativ: Gesamten Straßenraum der Eisenberger Straße leicht nach Osten verbreitern (Bordversatz erforderlich), um zusätzlich Seitenraum auf Westseite auszubauen oder Markierungslösung auf Westseite anzulegen.</p>	

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
<p><b>004b</b>  <b>Eisenberger Straße</b>  (Schmidtstedter Flur – Weimarische Straße)</p>	<p>Beidseitig gem. Geh- und Radwege  Breite ca. 2,50 m, keine Sicherheitstrennstreifen  Gefastes Pflaster</p> <p><i>DTV nicht bekannt</i></p>	<p>Gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr innerorts  Unzureichender Belag  Fehlende Sicherheitstrennstreifen  Breite durch (Licht-)masten bzw. Zaun weiter eingeschränkt  Weit abgesetzte Furten über Einmündungen</p> <p>→ Aufgabe Linksabbiegestreifen in Schmidtstedter Flur  → Aufgabe Rechtsabbiegestreifen in Weimarer Straße  → Beidseitige Einrichtungsführung  → Sicherheitstrennstreifen, Asphaltierung und fahrbahnahe Furten über Einmündungen berücksichtigen.</p>	

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
<b>005: Rudolstädter Straße</b> (Eisenberger Straße – Jenaer Straße)	beidseitig getr. Rad-/Gehweg Ca. 1,50 m breit Gefastetes Pflaster Fahrbahnbreite ca. 6,50 m 7.000 Kfz/Tag, 5,0% SV (2020)	unzureichender Belag für Hauptroute  → Radweg mit ungefaster Pflasterung versehen oder asphaltieren → Im Falle einer anstehenden Sanierung/ Baumaßnahme Verbreiterung der Radwege durch Rückbau und Fahrbahn auf 6,00 m Breite reduzieren.	
<b>005_P1: KP Rudolstädter Straße/ Jenaer Straße</b>	Signalisierter Knotenpunkt	Umwegige Anbindung für Linksabbiegende in Fahrtrichtung stadteinwärts (zweimaliges Queren) → Direktes Linksabbiegen mit Aufstellfläche im östlichen Arm der Rudolstädter Straße ermöglichen. Dazu Radweg im Bereich des Fahrstreifenwechsels als RFS auf Fahrbahnniveau führen. Alternativ indirektes Linksabbiegen mit neuer Radfurt, die direkt in die gegenüberliegende Fahrbahn führt.	

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
<p><b>006:</b>  <b>Rudolstädter Straße</b>            (Jenaer Straße – Weimarische Straße)</p>	<p>Mischverkehr, Tempo 30-Zone            Beidseitig Längsparken (West: Fahrbahnrand; Ost: aufgesetzt auf Gehweg)            Natursteinpflaster und Asphalt            Modaler Filter auf Höhe Sorbenweg            Übergang auf Weimarische Straße mit Radweg in einer Breite von ca. 1,50 m (Zweirichtungsverkehr)</p>	<p>Unzureichende Belagsqualität            → Einrichtung einer Fahrradstraße: Fahrgassenbreite von mind. 3,50 m (besser: 4,00 m) (zzgl. STS zum Parken) gewährleisten.            → Bevorrechtigung über Einmündungen            → Asphaltierung des südlichen Abschnitts, Deckensanierung des nördlichen Abschnitts            → Ausbau des Radwegs zur Weimarischen Straße auf mind. 2,50 m (Eingriffe ins Grün). Von parkenden Kfz freihalten.</p>	 <p>The top photograph shows a street with cobblestone paving, parked cars along the side, and buildings in the background. The bottom photograph shows a street intersection with a red circular sign and a cobblestone-paved area.</p>

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
			
<b>Hauptroute 8 – Löberstraße, Arnstädter Straße</b>			
<p><b>001:</b> <b>Löberstraße</b> (Juri-Gagarin-Ring – Herrenbreitengasse)</p>	<p><i>Fahrtrichtung stadtauswärts:</i> getr. Rad-/Gehweg in 2,00 m Breite</p> <p><i>Fahrtrichtung stadteinwärts:</i> Radfahrstreifen in 1,85 m Breite</p> <p>13.000 Kfz/Tag (3,5 % SV) (2021)</p>	<p><i>Fahrtrichtung stadtauswärts:</i> Fehlender Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn → Im Falle eines anstehenden Umbaus Sicherheitstrennstreifen ergänzen.</p> <p><i>Fahrtrichtung stadteinwärts:</i> Fehlender Sicherheitstrennstreifen zum Schrägparken (auf ca. 15 m Länge) → Schrägparken in Längsparken umwandeln</p>	

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
			
<p><b>002:</b> <b>Löberstraße</b> (Herrenbreitengasse – Schillerstraße)</p>	<p><i>Fahrtrichtung stadtauswärts:</i> Getr. Rad-/Gehweg (Engstelle südl. Löberwallgraben: gem. Geh- und Radweg, Bild 1) Ca. 1,00 – 1,50 m Breite</p> <p><i>Fahrtrichtung stadteinwärts:</i> Schutzstreifen in 1,50 m Breite (Bild 2) Getr. Rad-/Gehweg in ca. 1,50 m Breite</p> <p>13.000 Kfz/Tag (3,5 % SV) (2021)</p>	<p><i>Fahrtrichtung stadtauswärts:</i> Unzureichende Belagsqualität Unzureichende Breite Masten schränken die lichte Breite weiter ein</p> <p><i>Fahrtrichtung stadteinwärts:</i> Fehlender Sicherheitstrennstreifen (Abschnitt Radweg)</p> <p>→ Beidseitig die Anlage von Schutzstreifen (durchgehend) prüfen. Verkehrsstärke erfordert keine zwei Geradeausfahrstreifen (vor KP Schillerstraße)</p> <p>→ Erforderlichkeit separate Abbiegefahrstreifen prüfen (Verkürzung der Linksabbiegefahrstreifen)</p> <p><i>Die Lösungsansätze werden von der Stadt nicht mitgetragen, da Kapazitätsreduktionen zu Lasten von ÖV und Fußverkehr gingen (wichtige Bustrasse).</i></p>	

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
			
<p><b>003:</b>  <b>Arnstädter Straße (K35)</b>                  (Schillerstraße – Herderstraße)</p>	<p>Beidseitig getr. Rad-/Gehwege  <i>Fahrtrichtung stadtauswärts</i> (Bild 1):                  ca. 1,00 m breit  <i>Fahrtrichtung stadteinwärts</i> (Bild 2):                  ca. 1,60 m breit, Übergang in Radfahrstreifen zum KP                  Schillerstraße                  leicht gefastetes Pflaster                  Straßenbahn verläuft mittig (Fahrbahnniveau)</p> <p><i>k.A. zur Verkehrsstärke (Abschnitt 004: 19.000 - 20.000 Kfz/Tag, 4,0 % SV (2014))</i></p>	<p><i>Fahrtrichtung stadtauswärts:</i>                  Unzureichende Belagsqualität für Hauptroute                  Unzureichende Breite (Baumbestand)</p> <p>→ Ausbau des Radwegs auf maximale Breite (Anlage von überfahrbaren Baumscheiben) und Asphaltierung.                  → Versetzen von (Licht-)masten</p> <p>Engstelle aufgrund von Grundstücksgrenzen (Vorgärten) und Baumbestand bleibt bestehen. Eine Fahrstreifenreduzierung wird in diesem Abschnitt nicht empfohlen, da der innere Kfz-Fahrstreifen gleichzeitig von der Straßenbahn genutzt wird.</p> <p><i>Fahrtrichtung stadteinwärts:</i>                  Kein Handlungsbedarf</p>	

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
			
<p><b>004:</b> <b>Arnstädter Straße</b> (Herderstraße – Martin-Andersen-Nexö-Straße)</p>	<p>Beidseitig getr. Rad-/Gehwege ca. 1,50 m breit gefastes Pflaster Straßenbahn östlich der Fahrbahn auf separatem Gleiskörper 19.000 - 20.000 Kfz/Tag, 4,0 % SV (2014) <i>Bild 1: stadtauswärts</i> <i>Bild 2: stadteinwärts</i></p>	<p>Unzureichende Belagsqualität für Hauptroute Unzureichende Breiten</p> <p><i>Stadtauswärts:</i> → Ausbau des Radwegs auf ca. 2,00 m Breite (Prüfung, ob Erweiterung nach Osten möglich (überfahrbare Baumscheiben), sonst Ausbau Richtung Westen und ggf. Grunderwerb erforderlich) → Asphaltierung</p> <p><i>Stadteinwärts:</i> → ungefastes Pflaster einsetzen → wenig Spielraum in der Breite</p> <p><i>Es wird empfohlen, den aktuellen DTV zu ermitteln. Bei einer etwas geringeren Verkehrsstärke kann der Verkehr auch bei einstreifigem Ausbau abgewickelt werden. Die Bahn fährt in diesem Abschnitt auf einem separaten Gleiskörper. Bei Reduzierung auf einen Fahrstreifen pro Richtung könnten Radfahrstreifen angelegt werden.</i></p>	

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
		<p><i>Die Lösungsansätze werden von die Stadt kritisch gesehen, da es sich hierbei um eine wichtige Stadteinfahrt mit Busverkehr handelt.</i></p>	 <p>© PGV-Alrutz</p>
<p><b>005:</b> <b>Carl-Spier-Straße</b> (Martin-Andersen-Nexö-Straße – Arndtstraße)</p>	<p><i>Fahrtrichtung stadtauswärts:</i> Radfahrstreifen in 1,85 m Breite <i>Fahrtrichtung stadteinwärts:</i> (östlich der Straßenbahn (separater Gleiskörper)) Gem. Geh-/Radweg in ca. 3,00 m Breite bzw. getr. Rad-/Gehweg 1,50 m Breite für Zweirichtungsverkehr (Bild)  <i>k.A. zur Verkehrsstärke</i></p>	<p><i>Fahrtrichtung stadtauswärts:</i> kein Handlungsbedarf (<i>kein Foto vorhanden</i>)</p> <p><i>Fahrtrichtung stadteinwärts:</i> Stadteinwärts: → ungefastes Pflaster einsetzen → wenig Spielraum in der Breite</p> <p><i>Kreisverkehr zur Anbindung Arndtstraße und Werner-Seelenbinder-Straße in Planung</i></p>	 <p>© PGV-Alrutz</p>