

Beschluss zur Drucksache Nr. 1696/23 der Sitzung des Stadtrates vom 15.05.2024

Fortschreibung Radverkehrskonzept, Teilraum Südost

Genaue Fassung:

01

Die Fortschreibung Radverkehrskonzept, Teilraum Südost (Anlagen 1-6), wird als Handlungskonzept zur Förderung des Radverkehrs im Südosten der Landeshauptstadt Erfurt bestätigt

02

Die in der Maßnahmentabelle (Anlage 2) dargestellten Lösungsansätze sind weiter zu untersuchen bzw. zu konkretisieren. Auf dieser Grundlage ist das Radverkehrsnetz unter Beachtung der vorhandenen personellen und finanziellen Kapazitäten weiter auszubauen.

03

Die Fortschreibung Radverkehrskonzept, Teilraum Südost, bildet die Grundlage für die Erstellung von Investitionsprogrammen und die Vergabe von Haushaltsmitteln für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur im Südosten von Erfurt.

04

Bis zur vollständigen Realisierung der Hauptroute 7 sind die temporären Hauptrouten westlich, östlich und südlich davon (Anlage 6) zügig umzusetzen.

gez. A. Bausewein  
Oberbürgermeister

# Landeshauptstadt Erfurt

Fortschreibung Radverkehrskonzept, Teilraum Südost



## **Landeshauptstadt Erfurt**

Fortschreibung Radverkehrskonzept, Teilraum Südost

Auftraggeber: Landeshauptstadt Erfurt  
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung  
Warsbergstraße 3  
99092 Erfurt

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr  
PGV-Alrutz GbR  
Adelheidstraße 9b  
D - 30171 Hannover  
Telefon 0511 220601-80  
Telefax 0511 220601-990  
E-Mail [info@pgv-alrutz.de](mailto:info@pgv-alrutz.de) [www.pgv-alrutz.de](http://www.pgv-alrutz.de)

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Dankmar Alrutz, PGV-Alrutz Dipl.-  
Geogr. Sabrina Perlitius, PGV-Alrutz  
*Dipl.-Ing. Juliane Krause, plan&rat*  
*(Workshopdokumentationen)*

Hannover, im Juni 2023





**Inhalt**

<b>1</b>	<b>Ausgangslage.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Aufgabenstellung und Untersuchungsraum .....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Veränderte Rahmenbedingungen für den Radverkehr .....</b>	<b>5</b>
<b>3.1</b>	<b>Verkehrsrecht .....</b>	<b>5</b>
<b>3.2</b>	<b>Regelwerke .....</b>	<b>9</b>
<b>3.3</b>	<b>Politik .....</b>	<b>10</b>
<b>3.4</b>	<b>Radverkehrsführung, Einzelelemente.....</b>	<b>11</b>
<b>3.5</b>	<b>Fahrzeugtrends .....</b>	<b>14</b>
<b>4</b>	<b>Ermittlung Sachstand und Evaluation .....</b>	<b>15</b>
<b>5</b>	<b>Öffentlichkeitsbeteiligung .....</b>	<b>17</b>
<b>6</b>	<b>Bestandsanalyse und Vertiefung Netzkonzept .....</b>	<b>19</b>
<b>6.1</b>	<b>Bestandsanalyse Radverkehrsnetz 2014 .....</b>	<b>19</b>
<b>6.2</b>	<b>Evaluation der Hauptrouten .....</b>	<b>20</b>
<b>6.3</b>	<b>Radverkehrsnetz 2022 .....</b>	<b>26</b>
<b>7</b>	<b>Maßnahmenkonzeption .....</b>	<b>30</b>
<b>8</b>	<b>Prioritäten/Umsetzung .....</b>	<b>31</b>
<b>A</b>	<b>Anhang.....</b>	<b>I</b>



## 1 Ausgangslage

Der Erfurter Stadtrat hat am 26.11.2014 einstimmig das Radverkehrskonzept als Teil des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) beschlossen. Mit diesem Plan wurde die Grundstruktur für ein Radverkehrsnetz für die Landeshauptstadt Erfurt (LH Erfurt) entwickelt, welches flächendeckend das Stadtgebiet durch Haupt- und Nebenrouten sowie Freizeitverbindungen erschließt und Verbindungen in das Umland sichert.

Über das grundsätzliche Netzkonzept hinaus wurden für ausgewählte Maßnahmenschwerpunkte vertiefte Betrachtungen und Maßnahmenentwicklungen erarbeitet. Die erarbeiteten Lösungsvorschläge in Verbindung mit den Empfehlungen zur prioritären Maßnahmenumsetzung bilden die Grundlage für Planung und Bau von Radverkehrsanlagen in der LH Erfurt.

Seit dem Beginn der Arbeit am VEP im Jahr 2012 sind zehn Jahre vergangen, sodass die LH Erfurt eine Evaluation zur Umsetzung und Planung der vorgeschlagenen Maßnahmen beauftragt hat. Gleichzeitig war es notwendig, die seinerzeitigen Zielsetzungen zu überprüfen und an neuere Entwicklungen und Bedürfnisse vor allem vor dem Hintergrund der angestrebten Mobilitätswende anzupassen. Neben einem deutlich gestiegenen Radverkehrsaufkommen (2018 im Stadtdurchschnitt 14 %; im Innenstadtgebiet bis zu 23 %) sind hier auch weitergehende Forderungen nach durchgängigen Radverkehrsnetzen und vergrößerte Flächenanforderungen durch neuere Entwicklungen (Zunahme an Pedelecs und Lastenrädern) zu berücksichtigen. Zudem haben sich auch Planungsphilosophien (Führung des Radverkehrs im Straßenraum und an Knotenpunkten) und das Planungsinstrumentarium in Verbindung mit spezifischen Verhaltensweisen bestimmter Nutzergruppen verändert bzw. ausgeweitet. Nicht zuletzt sind durch Novellierungen der StVO veränderte Lösungen möglich bzw. notwendig.

Der politische Druck zur Schaffung einer attraktiven Radverkehrsinfrastruktur ist in den letzten Jahren nicht zuletzt durch einen vom Stadtrat angenommenen Radentscheid (u.a. Forderung nach sicheren Radwegen, Kreuzungen und Einmündungen), wie auch von lokalen Ortsteilvertretungen erheblich gestiegen. Da die städtischen finanziellen und personellen Möglichkeiten allerdings weiterhin beschränkt bleiben, gibt es ebenso Forderungen nach kostengünstigen, unkonventionellen und schnellen Umsetzungen.

## 2 Aufgabenstellung und Untersuchungsraum

In einer ersten Bearbeitungsstufe wurde der Planungsraum Südost (s. Abb. 2-1), der die Hauptrouten 6 (aufgeteilt in eine Achse Richtung Güterverkehrszentrum und einen Nebenzweig Richtung Urbich), 7 und 8 einschließlich der Anbindung an den äußeren Stadtring im Bereich zwischen Löberwallgraben, Schmidstedter Knoten und Stauffenbergallee untersucht. Dieser Bereich zeigt eine hohe Dynamik an

umgesetzten Maßnahmen und aktuellen Planungen und bietet durch teilweise breite Straßenräume und anstehende Umgestaltungsmaßnahmen planerische Potenziale.

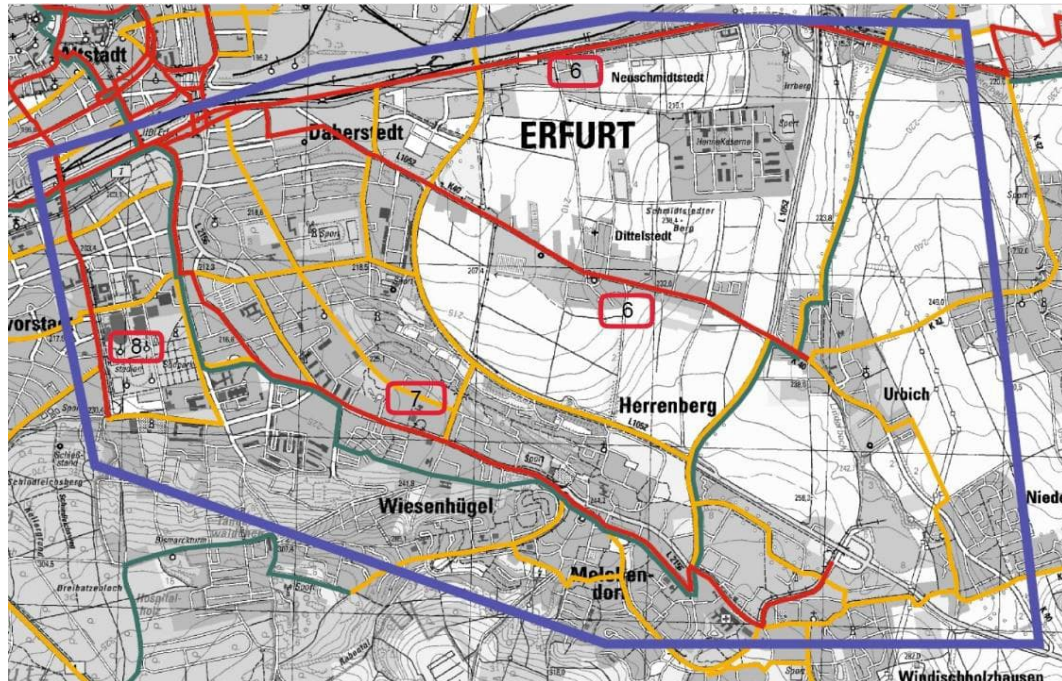


Abb. 2-1: Untersuchungsraum Südost (Quelle: Landeshauptstadt Erfurt, bearbeitet)

Andererseits liegen in der Anbindung der südöstlichen Großwohnsiedlungen (mit einem Radverkehrsanteil von ca. 4 %) noch erhebliche Defizite vor. Die betroffenen Hauptrouten waren im VEP keine bzw. unvollständige (Hauptroute 7) Schwerpunktmaßnahmen, für die keine tiefgehenden Lösungsansätze erarbeitet wurden.

Im Laufe der Erarbeitung des Konzeptes hat sich folgende Bearbeitungsreihenfolge ergeben. Die Kapitel des Berichts geben dabei nicht die chronologische Reihenfolge der Arbeitsschritte wieder, sondern bauen inhaltlich aufeinander auf (siehe Verweise auf die jeweiligen Kapitel).

- Die veränderten Rahmenbedingungen für den Radverkehr seit 2014 (Beschluss RVK, Teilkonzept VEP) wurden aufgezeigt (s. Kap. 3).
- In Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung wurden die durchgeführten und in Planung befindlichen Maßnahmen seit 2014 zusammengestellt (s. Kap. 4).
- Es wurde ein Auftaktworkshop durchgeführt und das Radverkehrsnetz 2014 (v.a. die Hauptrouten) zur Diskussion gestellt (s. Kap. 5 und Anhang).
- Das Radverkehrsnetz wurde daraufhin überarbeitet und ergänzt und in Abstimmung mit der Verwaltung ein Prüfnetz (z.T. mit Alternativführungen) erstellt (s. Kap. 6).

- Dieses Prüfnetz wurde komplett mit dem Fahrrad befahren (s. Kap. 6) und der Bestand analysiert.
- Für die Haupttrouten wurde eine tabellarische Bestandsdokumentation und Maßnahmenkonzeption entwickelt (s. Kap. 7 und Anhang). Darauf aufbauend wurden Empfehlungen für das aktualisierte Radverkehrsnetz ausgesprochen. Das Radverkehrsnetz und die Maßnahmen wurden mit der Stadtverwaltung diskutiert und abgestimmt.
- Das aktualisierte Radverkehrsnetz und die wichtigsten Maßnahmen auf den Haupttrouten wurden in einem Abschlussworkshop zur Diskussion gestellt (s. Kap. 5 und Anhang).
- Im Anschluss wurde das Radverkehrsnetz und die Maßnahmen finalisiert (s. Kap. 6.3 und Kap. 7).
- Darauf aufbauend wurden Empfehlungen zur Umsetzung und Priorisierung formuliert (s. Kap. 8).

### **3 Veränderte Rahmenbedingungen für den Radverkehr**

In diesem Zuge der Evaluation wurde zunächst geprüft und aufgezeigt, wie sich die Rahmenbedingungen für den Radverkehr z.B. durch Novellierungen der StVO seit 2014 verändert haben und veränderte Lösungen möglich bzw. notwendig machen.

#### **3.1 Verkehrsrecht**

##### **Straßenverkehrsordnung (StVO und VwV-StVO)**

Für das Radverkehrskonzept von 2014 wurden bereits die Änderungen der StVO-Neufassung von 2013 berücksichtigt.

Die weiteren Anpassungen der StVO in den Folgejahren beziehen sich auf die weitere Berücksichtigung von E-Bikes sowie auf die Verkehrsflächennutzung von Kindern bzw. deren Begleitperson. Darüber hinaus wurde für die Einrichtung von Schutzstreifen, Fahrradstraßen, Radverkehrsanlagen außerorts sowie Radfahrstreifen der nötige Nachweis der besonderen Gefahrenlage aufgehoben sowie weitere Vorgaben zur streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h aufgeführt. Zudem gab es Erleichterungen bei der Öffnung von Einbahnstraßen und in der Signalisierung des Radverkehrs.

##### **StVO-Novelle 4/2020 bzw. VwV-StVO-Novelle 2021**

In der im April 2020 eingeführten StVO gibt es weitere Neuerungen den Radverkehr betreffend. Die neuen Regelungen sollen die Nutzung des Fahrrades sicherer machen und erleichtern. Sie eröffnen den Verkehrsbehörden neue Handlungsspielräume für fahrradfreundliche Regelungen. Darüber hinaus wurden die Bußgeldbestimmungen angepasst, z.B. Erhöhung für Parken auf

Radverkehrsanlagen. Die Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) wurde an die neuen Bestimmungen (Beschluss des Bundesrates vom 25. im Juni 2021) angepasst.

#### Abstandsregelung beim Überholen

Bislang wurde in der StVO nur von „ausreichendem Sicherheitsabstand“ gesprochen. Der Mindest-Überholabstand wurde nun auf 1,50 m innerorts bzw. 2,00 m außerorts festgelegt. Dieser gilt für Kfz auch gegenüber Fußgängern und E-Tretrollern. Er gilt bei Radverkehr im Mischverkehr genauso wie auf Schutzstreifen oder bei einer für den Radverkehr freigegebenen Busspur. Praktische Auswirkung: in „normalen“ Straßen kann legal nur bei Mitnutzung der Gegenfahrbahn überholt werden. An Engstellen kann zukünftig ein Überholverbot angeordnet werden. Hierfür wurde ein neues Verkehrszeichen eingeführt.

#### Nebeneinanderfahren von Radfahrenden

Das Nebeneinanderfahren von Radfahrenden ist grundsätzlich gestattet. Es handelt sich hierbei nicht um eine neue Regel, sondern um eine Klarstellung der Formulierung. (StVO §2 (4))

#### Personenbeförderung auf Fahrrädern

Auf Fahrrädern dürfen Personen mitgenommen werden, wenn entsprechendes Fahrrad zur Personenbeförderung gebaut und die Rad fahrende Person mindestens 16 Jahre alt ist. Für die Mitnahme von Kindern gelten weitere Regelungen. (StVO §21 (3))

#### Schrittgeschwindigkeit für rechtsabbiegende Lkw

StVO § 9 Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren (6)

Fahrzeuge über 3,5 t dürfen beim Rechtsabbiegen nicht mehr als Schrittgeschwindigkeit fahren. Hintergrund sind Unfälle mit so genanntem „Totem Winkel“, die teilweise tödlich und oft mit schweren Folgen enden. Aus Unfallanalysen geht allerdings hervor, dass Unfälle auch bei Schrittgeschwindigkeit (zw. 4 bis 7 und maximal 11 km/h) passieren.

#### Grünpfeil für Radverkehr

Das Zeichen 721 kann angeordnet werden, um es Radfahrenden von einem Schutzstreifen, einem Radfahrstreifen oder einem baulich angelegten Radweg zu ermöglichen, während einer Rotphase rechts abzubiegen. Die Einsatzbedingungen (VwV-StVO, Juni 2021) entsprechen dabei weitgehend denen des Grünpfeils (VZ 720). Eine Anordnung bei gemeinsamer Führung mit dem Fußverkehr ist nicht zulässig.

### Parkregelung an Anschlussknoten

§ 12 Halten und Parken: Wenn straßenbegleitender baulicher Radweg vorhanden, wird in bis zu 8 m vom Schnittpunkt der Fahrbahnkanten Parken und Halten verboten. Bislang galten 5 m vom Schnittpunkt. Es besteht Handlungsdruck seitens der Kommunen und Baulastträger zur Nachrüstung/Erweiterung von Sperrflächen oder anderen Maßnahmen, um Parken dort sicher zu verhindern.

### Haltverbot auf Schutzstreifen

Auf Schutzstreifen ist mit der Neufassung der StVO auch das Halten von Kfz verboten. Das VZ 283 ist hierfür nicht mehr erforderlich.

### Einbahnstraßen-Öffnung

Mit der VwV-StVO-Novelle sollen Straßenverkehrsbehörden aufgerufen werden, mehr Einbahnstraßen zu öffnen. Die Nummer IV der Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 220 Einbahnstraße“ wird wie folgt geändert: Die Wörter „kann Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen werden“ werden durch die Wörter „soll Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen werden“ ersetzt. Unter der Voraussetzung, dass eine ausreichende Begegnungsbreite vorhanden ist. Bei der Begegnungsbreite handelt es sich um den unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten tatsächlich beim Begegnen der am Verkehr Teilnehmenden zur Verfügung stehenden Raum.

### Erweiterung Erprobungsklausel

Die Erprobungsklausel in §45 StVO wird von dem Erfordernis des §45 Abs. 9 Satz 3 befreit. Bisher: „3 Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“ Dort sind jetzt mehr Ausnahmen formuliert. Bislang hatten die Länder bereits die Möglichkeit, verkehrsregelnde oder verkehrssichernde Maßnahmen zeitlich und örtlich begrenzt zu erproben. Die Durchführung solcher Verkehrsversuche (offiziell: „Erprobungsversuche“) wird durch die StVO-Novelle vereinfacht. Für eine weitergehende Öffnung des Straßenverkehrsrechts für Verkehrsversuche ist das Straßenverkehrsgesetz zu ändern. Dies war für 2020 geplant. Aktuell gibt es keinen neuen Erkenntnisstand.

### Fahrradstraße

Als Voraussetzung für das Einrichten einer Fahrradstraße ist die Aussage, dass der Radverkehr die „vorherrschende Verkehrsart“ oder „alsbald zu erwarten“ die vorherrschende Verkehrsart ist, nicht mehr erforderlich. Herangezogen wird



stattdessen eine hohe Fahrradverkehrsdichte, eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr oder untergeordnete Bedeutung für Kfz-Verkehr. Die „zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte“ kann sich dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung einer Fahrradstraße bewirkt wird. Die Fahrbahnbreite kann durch bauliche Maßnahmen oder Sperrflächen eingeengt werden. Auf Senkrecht- oder Schrägparkstände sollte grundsätzlich verzichtet werden.

### Fahrradzone

Die Einrichtung einer Fahrradzone ist möglich analog zu Tempo-30-Zonen, d.h. ohne Gefahrennachweis. Es ist dazu ein eigenes Verkehrszeichen VZ 244.3 bzw. VZ 244.4 eingeführt worden. Die Verhaltensregelungen entsprechen denen in Fahrradstraßen (Tempo 30, Nebeneinanderfahren von Radfahrenden, E-Scooter erlaubt). Nach der VwV-StVO- Ist Voraussetzung zur Einrichtung einer Fahrradzone eine „hohe Fahrradverkehrsdichte“ und eine „nur untergeordnete Bedeutung für den [Kfz-] Durchgangsverkehr“ Es sollen keine Senkrecht- oder Schrägparkstände vorhanden sein. Die Feststellung, wann von einer hohen Fahrradverkehrsdichte auszugehen ist, liegt dabei im pflichtgemäßen Ermessen der zuständigen Behörde. Im Übrigen entsprechen die Vorgaben der VwV-StVO den Anforderungen zur Einrichtung von Tempo 30-Zonen (u.a. grundsätzlich Rechts-vor-Links, keine LSA, keine Radwege mit Benutzungspflicht).

### Neue Verkehrszeichen (VwV-StVO-Entwurf 12/2020)

- Z 244.3 Beginn einer Fahrradzone
- Z 244.4 Ende einer Fahrradzone
- Z 277.1 Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträder mit Beiwagen
- Z 281.1 Ende des Verbots des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträder mit Beiwagen
- Z 342 Haifischzähne
- Z 350.1 Radschnellweg
- VZ 721 Grünpfeil für Radverkehr
- sowie: Markierung eines Lastenrad-Parkplatzes

### **Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung 2019**

Eine Vielzahl von E-Kleinstfahrzeugen (insbesondere E-Scooter) ist auf dem Markt. Die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung des BMDV gibt vor, bei bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h sind Radwege zu benutzen. 2020 gab es 2.155 Scooter-Unfälle mit Personenschaden (Quelle: ADAC 2021).

### **Radwegebenutzungspflicht**

Aus einer Forschungsarbeit der Unfallforschung der Versicherer aus dem Jahr 2018 („Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht auf Radwegen“) geht hervor, dass Radwege ohne Benutzungspflicht im Mittel von rund 90 % der Radfahrenden weiter benutzt werden. Autofahrende müssen deshalb grundsätzlich mit beiden Gruppen von Radfahrenden rechnen. Es gibt keine Unterschiede im Sicherheitsniveau zwischen Radwegen mit und ohne Benutzungspflicht. Die Regelung ist bei Rad- und Kfz-Verkehr gleichermaßen gering bekannt.

## **3.2 Regelwerke**

Folgende Regelwerke der FGSV sind 2021 herausgegeben worden:

- Das „Arbeitspapier für Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“ wurde zu einem Hinweispapier aufgewertet (**H RSV**). Der neue Ansatz besteht darin, dass es zwei Standardniveaus gibt: Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten.
- „Hinweise zur einheitlichen Bewertung von Radverkehrsanlagen“ (**H EBRA**)
- Adhoc-Arbeitspapier zu sogenannten „**geschützten Kreuzungen**“
- Arbeitspapier Betrieb von Radverkehrsanlagen (**AP BeRad**)
- Arbeitspapier Einfärbungen, linienhafte Kennzeichnungen und die Wiedergabe von Verkehrszeichen auf der Fahrbahn für den Radverkehr (**AP VFR**)

Folgende Regelwerke sind z.Zt. im Entwurfsstand/ in der Überarbeitung:

- **ERA 2024**: Die Entwurfsfassung befindet sich derzeit in der inhaltlichen Diskussion. Zeithorizont bis zur Endbearbeitung 2023/; Veröffentlichung voraussichtlich 2024. Die ERA werden zukünftig gestufte Standards aufweisen für die Standards Radschnellverbindungen, Radvorrangrouten und den Basisstandard.
- Hinweise zur Signalisierung des Radverkehrs (**HSRa**)
- **RASt**: Diskussion über Folgerungen aus dem vorgeschriebenem Überholabstand StVO) und aus größeren Abmessungen der Pkw für die Regelquerschnittsbreite von Straßen und der Breiten von Parkständen.

Voraussichtlich Einführung von Mehrzweckstreifen zur multifunktionalen Nutzung anstelle reiner Parkstreifen.

- Richtlinien für die Markierung von Straßen (**RMS**) (Teil für innerörtliche Straßen in Schlussabstimmung)

### 3.3 Politik

- Der **Nationale Radverkehrsplan 3.0** ist die verkehrspolitische Grundlage für die Förderung des Radverkehrs auf Bundesebene bis zum Jahr 2030 und löst den bisherigen NRVP 2020 ab. Die neuen Leitziele sind:
  - Governance für einen starken Radverkehr
  - Lückenloser Radverkehr in Deutschland
  - Kommunikation und Bildung schaffen Fahrradkultur
  - Leitbild Vision Zero
  - Fahrradstandort Deutschland
  - Lasten- und Wirtschaftsverkehr nutzt das Fahrrad
  - Fahrradpendlerland Deutschland
  - Stadt & Land
  - Innovation & Digitalisierung
- Bessere **Förderbedingungen** für den Radverkehr (u.a. Klimaschutz, Stadt und Land, Förderung für Radschnellverbindungen). Verstärkte Verknüpfung der Förderbestimmungen mit Einhaltung oder Übertreffen der Regelwerksqualität.
- Höherer Stellenwert des **Fußverkehrs** in der Verkehrsplanung.
- In vielen Bundesländern wurden so genannte **Arbeitsgemeinschaften** Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK, AGFS) gegründet. 11 Verbände gibt es mittlerweile, darunter auch die AGFK Thüringen.
- In Thüringen ist mit dem „Radverkehrskonzept 2.0“ (2018) ein weiteres **landesweites Konzept** für den Radverkehr entwickelt worden, das den Kommunen im Land einheitliche Standards und Vorgehensweisen an die Hand gibt.
- Die Studie **Mobilität in Deutschland** (MiD) wurde 2017 zum dritten Mal durchgeführt. Erkenntnisse waren u.a., dass der Radverkehr vor allem in den großen deutschen Städten zugenommen hat und dass weitere Wege mit dem Rad/Pedelec zurückgelegt werden. Eine überdurchschnittliche Zunahme konnte bei den zurückgelegten Kilometern (um ca. 37 % seit 2002) festgestellt werden. Die mittleren Wegeweiten sind von 3,2 auf 3,8 km (nur Pedelecs: 6,1 km) gestiegen.

- **Radentscheide** in Berlin, München, Hamburg, Essen, Erfurt und zahlreichen anderen Städten: verstärkte Hinwendung zu so genannten sicheren oder geschützten Regelungen (getrennte Radwege, Protected Bike Lanes).
- **ADFC(-Bundesverband)** ist inzwischen eher ein ERA-Kritiker, als dass er die ERA und ihre Inhalte durchgehend begrüßt (wie noch um 2013), z.B. Ablehnung des sog. Radfahrstreifen in Mittellage (fälschlich oft „Fahrrad- oder Veloweiche“ genannt; s. auch Kap. 1.4) und weitgehende Skepsis gegenüber „ungeschützten Radverkehrsanlagen“ wie Schutzstreifen und Radfahrstreifen (unter zahlreichen, insbesondere auch jüngeren Fahrrad-Aktivisten) und die Forderung von „geschützten Kreuzungen“.

### 3.4 Radverkehrsführung, Einzelelemente

Durch neue Forschungsergebnisse entstehen neue Handlungsspielräume, die in den nächsten Punkten aufgeführt werden.

- **Radschnellverbindungen** (RSV) sollen ein sicheres, behinderungsarmes und zügiges Radfahren ermöglichen. Zielgruppe ist dabei vor allem der Alltagsradverkehr (insbesondere Berufspendler). Sie sind integrierter Bestandteil und das Rückgrat kommunaler Radverkehrsnetze. Das Potenzial auf relevanten Teilabschnitten soll bei über 2.000 RF/Tag liegen. **Radvorrangrouten** (RVR) haben die gleiche Netzfunktion wie RSV, weisen aber ein geringeres Nutzungspotenzial auf, sodass für sie ein reduzierter Entwurfsstandard (aber noch über ERA-Basisstandard) greift. Im Zuge von Kreuzungen oder Einmündungen von Radschnellverbindungen kann die Kennzeichnung einer durch Z 205 oder 206 angeordneten Vorfahrtberechtigung des Radverkehrs mit so genannten „**Haifischzähnen**“ (Zeichen 342) zur Wartepflicht des kreuzenden Verkehrs verdeutlicht werden.
- Im Sommer 2021 ist der Leitfaden „**Fahrradstraßen** – Leitfaden für die Praxis“ vom difu und der Universität Wuppertal veröffentlicht worden. Fahrradstraßen werden erheblich häufiger eingesetzt als noch 2013, gern auch mit höherem Standard (Vorrang gegenüber Nebenstraßen, bis hin zu Rot-Asphaltierung in Münster). Zudem gibt es eine relevante Forschungsarbeit zum Thema von der Unfallforschung der Versicherer (UDV)/ GDV Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. aus dem Jahr 2016. Eine der Kernaussagen ist, Durchgangsverkehr in Fahrradstraßen möglichst zu unterbinden.
- Folgende Trends sind bei **Schutz- und Radfahrstreifen** zu beobachten:
  - Schutzstreifen werden breiter, notwendiger Sicherheitsabstand zum Parken.
  - Radfahrstreifen: bei vierstreifigen Straßen werden komplette Fahrstreifen ummarkiert und als Radfahrstreifen ausgewiesen.

- Generell: Zahlreiche Städte arbeiten mittlerweile mit streckenhaften Roteinfärbungen bei Radfahrstreifen und Schutzstreifen, auch Roteinfärbungen an jeder Radverkehrsfurt (Hannover, Erlangen, München, Berlin (grün statt rot)).
- 2019 wurde vom UDV/GDV die Studie „Sicherheit und Nutzbarkeit markierter Radverkehrsführungen“ veröffentlicht. Tendenz: Es wird weniger darauf geparkt und gehalten, aber Sicherheitsgewinne sind bisher nicht nachgewiesen.
- Öffnung von **Einbahnstraßen** (Forschung GDV 2016): „Verkehrssicherheit von Fahrradstraßen und geöffneten Einbahnstraßen“
- **Radfahrstreifen in Mittellage** an mehrstreifigen Knotenzufahrten widmet sich die Forschungsarbeit „Einsatzbereiche von Radfahrstreifen in Mittellage“ (TU Berlin, 2020). Die Studie kommt zu dem Fazit, dass bestimmte Bedingungen eingehalten werden müssen, damit die Sicherheit für Radfahrende nicht leidet, darunter u.a. ein nennenswertes Radverkehrsaufkommen und eine bis zu mittlere Abbiegestärke der Kfz. Vor allem für die nicht mit Regelbreite markierten und kurzen RiM konnten negative Effekte auf das Unfallgeschehen nachgewiesen werden.
- Neue Führungsform: **Protected Bike Lanes**. In Deutschland gibt es noch keine gesicherten Erfahrungen. Derzeit läuft ein Modellvorhaben (PGV-Alrutz) mit zahlreichen Teststrecken in Berlin (erste Untersuchungsergebnisse sind in 2023 zu erwarten). Eine Einrichtung ist möglich auf mehrstreifigen Straßen mit Kapazitätsreserven ohne Parken und Grundstückszufahrten.
- Neue Führungsform: **Piktogrammketten** verdeutlichen die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn für Kfz- und Radverkehr, stellen die Führungskontinuität in beengten Straßenabschnitten sicher und stärken die Fahrbahnnutzung bei Radwegen ohne Benutzungspflicht. Sie sind nicht als kostengünstiger Ersatz für regelkonforme Lösungen zu verstehen, aber sie sind besser als Schutzstreifen mit Mindestmaßen. Hinweise dazu können der Forschungsarbeit „Radfahren bei beengten Verhältnissen – Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit“ (TU Dresden + Universität Wuppertal, 2021) entnommen werden.



Abb. 3-1:    Protected Bike Lane (Berlin) und Piktogrammkette (Frankfurt am Main),  
Quelle: PGV-Alrutz

- **Fahrradzonen** (siehe Kap. 3.1): Es gibt keine klaren Vorgaben für die Umsetzung einer Fahrradzone. Geeignet ist sie für Bereiche mit flächenhaft hohem Radverkehrsaufkommen (nicht für einzelne ein Wohngebiet durchlaufende Radrouten). Als Praxisbeispiele für erste Umsetzungen können z.B. Bremen-Neustadt und Saarbrücken genannt werden. Mittlerweile ist bei der Einrichtung von Fahrradzonen jedoch eine dynamische Entwicklung festzustellen.
- Für die Bewertung der **Radverkehrsführung an Kreisverkehren** gibt es neuere Untersuchungen des GDV.
- **Modale Filter** als neuer Begriff: Erhöhung der Netzdurchlässigkeit für den Radverkehr und Verhinderung von Schleichverkehr durch „modale Filter“. Bei entsprechender durchgängiger Ausgestaltung kann für Radrouten über Nebenstraßen eine hohe Attraktivität verbunden mit hoher Sicherheit ermöglicht werden.





Abb. 3-2: Modaler Filter in Fahrradstraße (Hannover, Quelle: PGV-Alrutz)

### 3.5 Fahrzeugtrends

- Die Anzahl verkaufter **Pedelecs** hat sprunghaft zugenommen:
  - Etwa 95 % der verkauften Pedelecs sind Pedelecs 25.

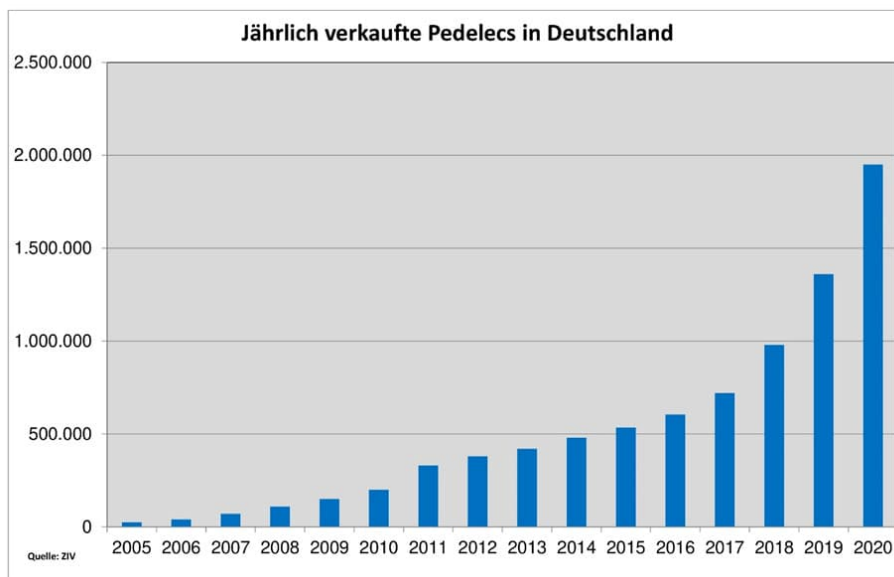


Abb. 3-3: Anstieg der jährlich verkauften Pedelecs in Deutschland (Quelle: ZIV 2021; eigene Darstellung)

- Anstieg der Durchschnittsgeschwindigkeiten im Radverkehr: Mit dem Pedelec wird im Mittel 2 bis 3 km/h schneller gefahren als mit dem „normalen“ Fahrrad. Insbesondere ältere Menschen realisieren mit Pedelecs höhere Geschwindigkeiten als mit „normalen“ Rädern. Gefährdungen bei den älteren Menschen möglich.
  - Chancen vor allem im Alltagsradverkehr (Potenziale für Radschnellwege), für die Mobilität älterer Menschen und die Mobilität im ländlichen Raum.
  - Durch die verstärkte Pedelec-Nutzung steigt das Geschwindigkeitsniveau im Radverkehr, es erhöhen sich die Differenzgeschwindigkeiten zwischen Radfahrenden und zwischen Rad- und Fußverkehr und es gibt häufiger Überholungen auf Radverkehrsanlagen.
  - Folgerungen für die Infrastruktur: höherer Platzbedarf für den Radverkehr, breitere Radverkehrsanlagen. Platz schaffen für den Radverkehr durch Umwidmung von Fahrstreifen auf mehrstreifigen Hauptverkehrsstraßen. Parken im Seitenraum entfällt.
- Pedelecs begünstigen eine Zunahme von **Lastenrädern** und Rädern zum Personentransport sowie CargoBike Logistic. Cargo-Bikes können als Lösungsansatz gegen den zunehmenden Lieferverkehr in den Städten dienen.
  - Eine Vielzahl von E- Kleinstfahrzeugen (insbesondere **E-Scooter**) ist auf dem Markt. 2021 wurden fast 4.900 Menschen auf einem E-Scooter-verletzt oder getötet (trotz coronabedingter Nutzungsbeschränkungen). Wahrscheinlich zusätzlich eine hohe Dunkelziffer. Der ganz überwiegende Anteil der Verunglückten war unter 45 Jahre alt und die häufigste Unfallursache Fahren unter Alkoholeinfluss. Zur „Verkehrssicherheit von E-Scootern“ gibt es eine Studie des GDV aus dem Jahr 2021.

## 4 Ermittlung Sachstand und Evaluation

Die Evaluation des Teilraums Südost aus Radverkehrssicht erforderte im Vorfeld eine sorgfältige Auswertung und Bewertung der relevanten Maßnahmen, die seit 2014 umgesetzt worden sind bzw. sich in Planung befinden. Dazu wurden alle relevanten Informationen gesichtet und bewertet. Zudem fand ein Abgleich mit den Handlungsempfehlungen aus dem Radverkehrskonzept 2014 statt.

Die Informationen über relevante Planungen (z.T. auch Konzeptstudien und Verkehrsuntersuchungen) oder Veränderungen im Planungsraum seit 2014 wurden von der Stadtverwaltung an den Gutachter übergeben. Die Maßnahmen und Planungen wurden gesichtet und in einem Übersichtsplan verortet.

In Plan 2 (s. Abb. 4-1 und Anhang) wird deutlich, dass abschnittsweise (grün) Maßnahmen mit hoher Priorität umgesetzt worden sind. Dazu gehören z.B. der



radverkehrsfreundliche Umbau des Knotens Schmidtstedter Brücke Süd, der erste Abschnitt des Radweges Friedrich-Ebert-Straße, der Bau eines Radfahrstreifens auf der Westseite der Carl-Spier-Straße, die Markierung eines Schutzstreifens auf der Ostseite der Löberstraße, der Bau eines Radweges auf der Ostseite der Arnstädter Straße mit Anlage eines ARAS am Knoten Schillerstraße, und die Öffnung der Melchendorfer Straße sowie die des südlichen Abschnitts der Windthorststraße für den gegengerichteten Radverkehr. Es gibt an vielen Abschnitten im Netz Vorüberlegungen oder Planungen, die den Radverkehr stärken sollen. Dazu gehört z.B. die Anlage von (beidseitigen) Radverkehrsanlagen in der Rudolstädter Straße in den Abschnitten Am Herrenberg bis Cäciliastraße und Stadtrain bis Ostumfahrung, die Fortsetzung des Radweges Friedrich-Ebert-Straße entlang des Südparks, das Modellvorhaben Südost sowie die Einordnung von Radverkehrsanlagen im Straßenzug Johann-Sebastian-Bach-Straße/ Tschaikowskistraße/ Häßlerstraße.

Dass nur wenige der vorgeschlagenen Maßnahmen aus dem RVK 2014 umgesetzt worden sind, liegt laut Stadtverwaltung an folgenden Hemmnissen:

- Die Haupttrouten verlaufen größtenteils auf den Hauptverkehrsstraßen. Die radverkehrsfreundliche Umsetzung erfordere dort – im Gegensatz zu den Erschließungsstraßen - einen hohen baulichen und finanziellen Aufwand. Zudem handele es sich vielfach um wichtige Einfall-/Ausfallstraßen für den Kfz-Verkehr.
- Auf der Hauptroute 7 ist neben dem Kfz-Verkehr zusätzlich die Stadtbahn zu berücksichtigen. Eine Einschränkung der Fahrtzeiten durch Reduzierung der Geschwindigkeiten und/oder Anpassung der Räumzeiten an den Lichtsignalanlagen werde von der EVAG kritisch gesehen.
- Zudem gebe es Zielkonflikte bei Einzelmaßnahmen (z.B. Belagsanpassung in der Melchendorfer Straße, Ausbau des Radwegs in der Weimarischen Straße entlang Grundstück DB).

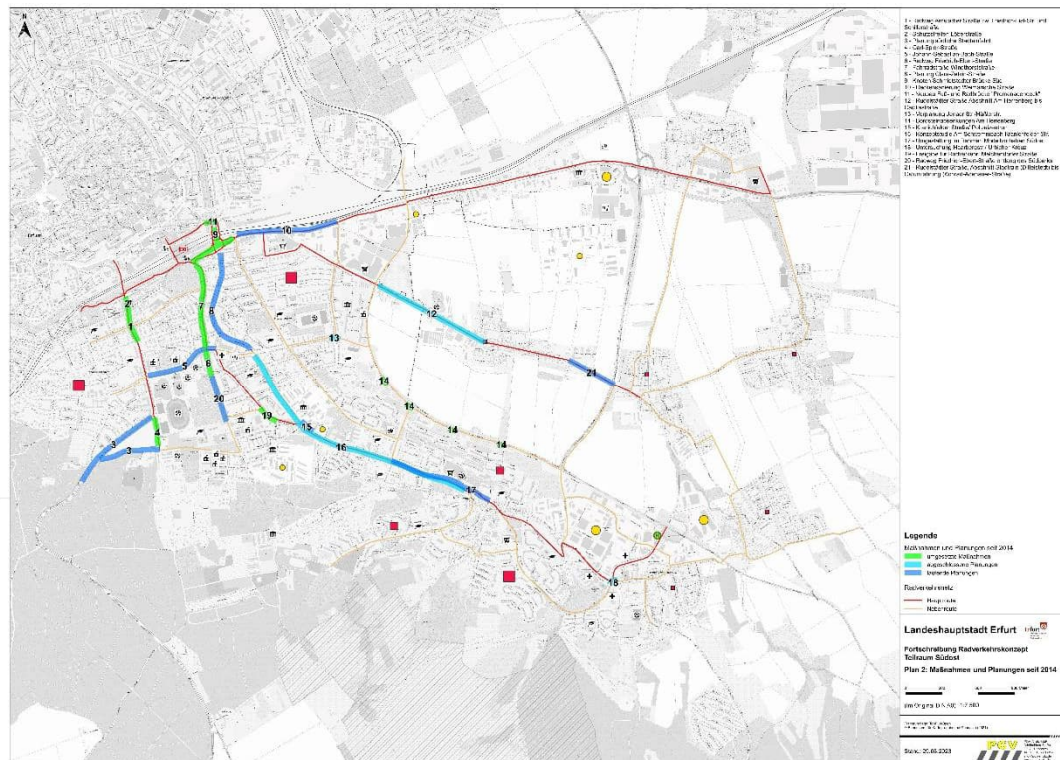


Abb. 4-1: Plan 2: Maßnahmen und Planungen seit 2014: Abschnitte im Radverkehrsnetz, Teilraum Südost mit umgesetzten Maßnahmen (grün) oder Planungen (blau)

Im Zuge der Aktualisierung und Vertiefung des Netzkonzeptes (s. Kap. 6) sollen daher diese Hemmnisse berücksichtigt werden und geprüft werden, in wie weit Verlaufsanpassungen im Radverkehrsnetz (z.B. Verlegung der Haupttrouten) kurzfristige Verbesserungen für den Radverkehr ermöglichen können.

## 5 Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Zuge der Evaluation des Teilraums Südost wurden zwei Fachworkshops durchgeführt. Die Ablaufpläne, der Kreis der Teilnehmenden und die detaillierten Ergebnisse können den Workshopdokumentationen im Anhang des Berichts entnommen werden.

### Auftaktworkshop

Der erste Workshop fand am 2. März 2022 statt und hatte vorrangig das Ziel, das Radverkehrsnetz von 2014 hinsichtlich der Verläufe (v.a. der Haupttrouten) zu überprüfen. Zudem wurden die veränderten Rahmenbedingungen für den Radverkehr und die sich daraus ergebenden Chancen aufgezeigt. Im Vorfeld des Workshops wurde eine Abfrage bei den Ortsteilrät\*innen durchgeführt. Diese konnten Defizite und wichtige Verbindungen für den Radverkehr nennen. Zudem hat der Ortsverein des ADFC wesentliche Mängelnennungen an den Gutachter übergeben.

Als Hauptanregungen für die weiteren Arbeitsschritte wurden folgenden Hinweise aufgenommen:

- Es wurden einige ergänzende Verläufe für das Nebenroutennetz benannt.
- Für die Hauptrouten 6 und 7 wurden Alternativverläufe (ggf. auch für die temporäre Nutzung) benannt. Der Fokus lag dabei auf der Hauptroute 7.
- Die Hauptroute 8 wurde in ihrem Verlauf bestätigt.
- Zudem wurden einige Gefahren- und Konfliktstellen im Radverkehrsnetz aufgezeigt.

### **Abschlussworkshop**

Der Abschlussworkshop wurde am 24.11.2022 durchgeführt. Vorgestellt wurden das aktualisierte Radverkehrsnetz und die entwickelten Maßnahmen für die Hauptrouten. Die Netzverläufe v.a. der Hauptrouten und die Hauptmaßnahmen wurden dabei zur Diskussion gestellt.

Als Hauptanregungen für die weiteren Arbeitsschritte wurden folgende Hinweise aufgenommen:

- Den Verläufen des aktualisierten Radverkehrsnetzes (Haupt- und Nebenrouten) wurde grundsätzlich zugestimmt.
- Diskussionen gab es vor allem zu den temporären Verläufen der Hauptroute 7. Hierzu wurden weitere Anregungen aufgenommen.

In beiden Workshops wurden Prüfaufträge zu den Verläufen des Radverkehrsnetzes, aber auch zur Beseitigung von Gefahren- und Konfliktstellen benannt, die wichtige Hinweise für die weitere Bearbeitung darstellten.

## 6 Bestandsanalyse und Vertiefung Netzkonzept

### 6.1 Bestandsanalyse Radverkehrsnetz 2014

Das Radverkehrsnetz aus dem Radverkehrskonzept 2014 umfasst 12 Radialrouten, die aus den äußeren Stadtteilen auf die Altstadt bzw. das Zentrum Erfurts zulaufen. Diese führen überwiegend auf Hauptverkehrsstraßen. Zudem wurden Tangentialringe (Innerer Altstadttring und Äußerer Stadtring) entwickelt, die die Anbindung an die Radialrouten gewährleisten. Ergänzt werden diese Ringe durch ein dichtes Nebenrouthenetz und weitere Freizeitrouthen.

Drei der Radialrouten (Hauptroute 6, 7 und 8) verlaufen im Teilraum Südost.

Diese Hauptrouthen wurden im Rahmen der Evaluation des Teilraums Südost hinsichtlich ihres Routenverlaufs überprüft. Grund dafür ist, dass bislang erst wenige Abschnitte radverkehrsfreundlich umgesetzt werden konnten. Da die Hauptrouthen größtenteils an Hauptverkehrsstraßen liegen, stellt sich die Frage, ob Maßnahmen an parallel verlaufenden Erschließungsstraßen/ Nebenrouthen ggf. schneller umgesetzt werden können und diese somit zu Hauptrouthen umfunktioniert werden können. Dabei ist zu berücksichtigen, dass auch diese Routen eine direkte und durchgängig gut nutzbare Linienführung für den Alltagsradverkehr aufweisen und eine gute Erschließung gewährleisten sollen.

Die Nebenrouthen im Teilraum Südost wurden ebenfalls einer Überprüfung unterzogen.

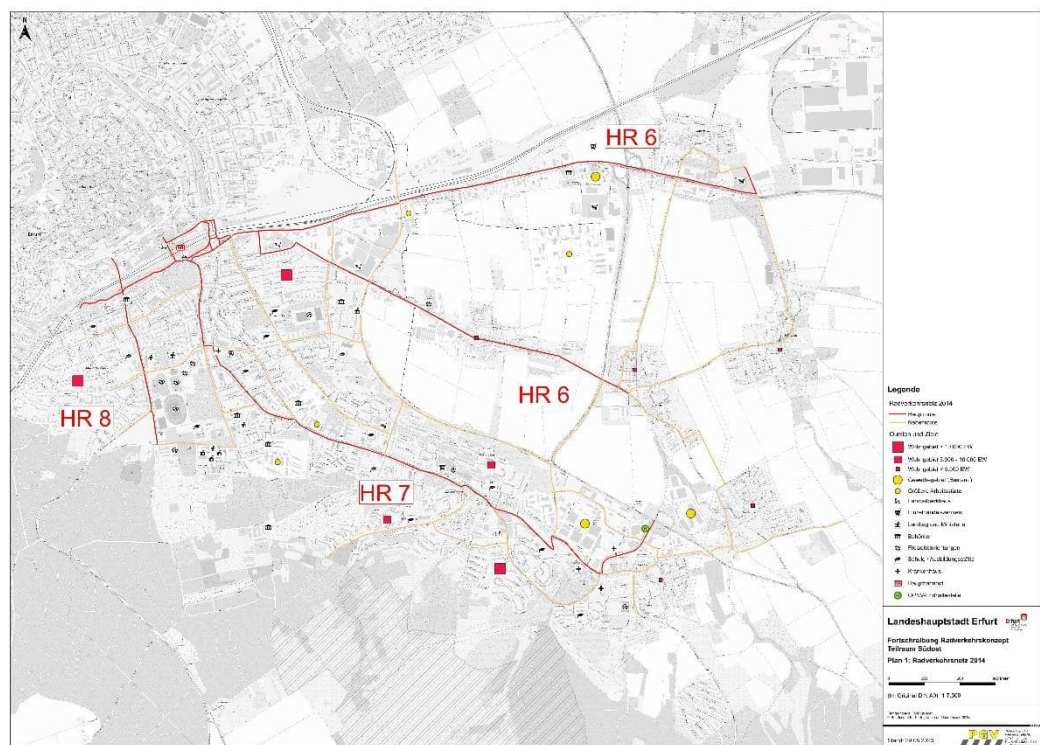


Abb. 6-1: Plan 1: Radverkehrsnetz 2014 (Teilraum Südost): rot = Hauptroute; orange = Nebenroute

Das Radverkehrsnetz von 2014 wurde digitalisiert und für die Bestandsaufnahme erweitert. Dabei flossen Anregungen des Gutachters, aber auch Ideen aus dem Auftaktworkshop und aus der Verwaltung mit ein. Neue Quellen und Ziele für den Radverkehr wurden dabei berücksichtigt. Vor Ort wurde dieses Prüfnetz komplett mit dem Fahrrad befahren. Dabei wurde eine Mängelanalyse durchgeführt und bei der Prüfung von Alternativen erste Abwägungen zu favorisierten Führungen getroffen. Die Strecken wurden mit einer GPS-Kamera dokumentiert.

## 6.2 Evaluation der Hauptrouten

Für die Aktualisierung des Radverkehrsnetzes war erforderlich, in erster Linie die Hauptrouten zu überprüfen. Erste Maßnahmenideen werden im Zuge des Kap. 6.2 aufgezeigt, da sich diese nicht komplett von der Entscheidung für oder gegen eine Variante trennen lassen. Die Maßnahmenkonzeption ist dem Kapitel 7 und dem Anhang zu entnehmen.

Für die **Hauptrouuten 6 und 8** stellte sich im Rahmen des Workshops und der anschließenden Abstimmung mit der Verwaltung heraus, dass es keine sinnvollen (durchgehenden) Alternativen zu den im RVK festgelegten Routen gibt (einzige Anpassung: Abzweig Sorbenweg zur Anbindung der Weimarischen Straße wird durch Weiterführung auf Rudolstädter Straße ersetzt).

Für die **Hauptroute 7** sind jedoch verschiedene Varianten aufgezeigt worden, die eine nähere Prüfung erforderten. Für die zu untersuchenden Varianten (Verlauf aus RVK 2014, Ideen aus dem Workshop und der Verwaltung) wurden ebenfalls mögliche Lösungsansätze entwickelt (siehe Maßnahmentabelle). Auf dieser Grundlage werden die verschiedenen Varianten bzgl. ihrer Eignung als Hauptroute gegenübergestellt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass neben der technischen und zeitlichen Umsetzbarkeit auch die Verknüpfung der Abschnitte untereinander und die Nutzbarkeit in beide Fahrrichtungen eine große Rolle spielen.

Als durchgehende Variante wurde zunächst der Routenverlauf der Hauptroute 7 aus dem Radverkehrskonzept 2014 (VEP) (siehe Maßnahmentabelle **Abschnitt A**) geprüft.

Die **Windthorststraße** (Fahrradstraße) ist gut nutzbar. Sie ist allerdings aufgrund der Schiebestrecke durch den Bahnhofstunnel und der gemeinsamen Führung mit dem Fußverkehr (Querung Schillerstraße und nordseitige Führung Schillerstraße) nicht optimal an die Innenstadt angebunden. Sie stellt trotzdem eine wichtige Innenstadtanbindung aus den südlichen Stadtteilen dar. Damit hat sie eher eine Erschließungsfunktion für die südlich angrenzenden Stadtviertel. Der nahegelegene Bahnhofstunnel als Anbindung an die Innenstadt ist für Radverkehr nur schiebend passierbar. Weiterhin ist ein Linksabbiegen am Knotenpunkt Häßlerstraße/ Friedrich-Ebert-Straße zur Anbindung der Melchendorfer Straße nur indirekt möglich und scheint nur geringfügig optimierbar zu sein (z.B. Aufstellflächen für Linksabbieger in



der westl. Häßlerstraße). In der **Häßlerstraße** (Lösungsansatz: Radfahrstreifen) und der **Melchendorfer Straße** (bis Höhe Christian-Kittel-Straße; Lösungsansatz Fahrradstraße) ließen sich deutliche Verbesserungen für den Radverkehr umsetzen. Dazu sind in der Melchendorfer Straße die Verbesserung des Belags und die Neuordnung des Kfz-Parkens erforderlich. Die Anbindung des Knotenpunkts Käthe-Kollwitz-Straße erfolgt in Fahrtrichtung stadtauswärts über den Haltestellenbereich. Die LH Erfurt hat seit dem Konzept 2014 eine deutliche Verbesserung der Situation durch Versatz des Wartehäuschens und Umbau der Haltstelle herbeigeführt. Dennoch können Konflikte mit wartenden und ein-/aussteigenden Fahrgästen nicht ausgeschlossen werden. Die Fahrgastzahlen stadtauswärts liegen bei 250 Einsteigern und 500 Aussteigern (= 750 Fahrgäste) und sind damit überschaubar, allerdings ist eine Zunahme der Fahrgäste aufgrund der Erweiterung des Polizeizentrums zu erwarten. Aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit im südlichen Abschnitt der Melchendorfer Straße kann keine radverkehrsfreundlichere Lösung als im Bestand realisiert werden.

In der Verlängerung der Windthorststraße wurde auch die **Friedrich-Ebert-Straße** (siehe Maßnahmentabelle **Abschnitt B**) näher betrachtet. Im nördlichen Abschnitt wurde der Ausbau des Seitenraums als getrennter Geh- und Radweg für die Fahrtrichtung Südfertiggestellt. Der südlich gelegene Abschnitt entlang des Südparks ist in Planung, die Fahrtrichtung Nord kann über die Fahrbahn (Mischverkehr) abgewickelt werden. Die Route hat eine gute Anbindungsfunktion an das Stadion und an Ministerien. Sie wird in Verbindung mit der Windthorststraße aufgrund der benannten Knackpunkte eher als wichtige Nebenroute zur Anbindung der hier bestehenden Quell- und Zielbereiche des Radverkehrs gesehen. Als Hauptroute von der Innenstadt in die südöstlichen Stadtviertel wird sie gutachterlicherseits eher nachrangig bewertet.

Die kleinräumige Verbindung von Friedrich-Ebert-Straße und Melchendorfer Straße führt über die **selbstständige Wegeverbindung entlang der Straßenbahn**. Die Warteflächen sind hier wesentlich breiter als an der Haltestelle Am Schwemmbach, allerdings ist das Fahrgastaufkommen deutlich höher. Aufgrund der zu erwartenden Konflikte im Wartebereich der Haltestelle wird diese nur als Nebenroute empfohlen werden.

Im Erfurter Stadtgebiet werden viele Radrouten entlang der Stadtbahnlinie geführt und sind stark frequentiert. Ein Vorteil dieser Routen ist die selbstständige Führung abseits von Kfz-Straßen. Eine Nutzung dieser Routen als Hauptrouten wird nicht grundsätzlich abgelehnt, allerdings sollte neben einer ausreichenden Breite (bzw. einer separaten Wartefläche für Fahrgäste) ein nur relativ geringes Fahrgastaufkommen verzeichnet werden.

Die südlich anschließende **Kranichfelder Straße** ist vierstreifig und hat beidseitig überwiegend gemeinsame Geh- und Radwege in unzureichender Breite und Qualität. Im RVK 2014 ist beidseitig die Anlage von Schutzstreifen und überbreiten Kfz-

Fahrstreifen empfohlen worden. Mittlerweile wird weniger Kfz-Verkehr verzeichnet als noch 2014. Bei 17.500 – 18.000 Kfz/Tag ist eine vierstreifige Abwicklung des Kfz-Verkehrs nicht erforderlich<sup>1</sup>, wenn an den Knoten wichtige Abbiegefahrstreifen erhalten bleiben. Die Führung an Knotenpunkten – auch in Verbindung mit der Stadtbahn – ist näher zu prüfen. Bei Reduzierung von 4 auf 2 Kfz-Fahrstreifen ergibt sich die Möglichkeit breite Radfahrstreifen zu markieren. Zur Diskussion wird eine zweistufige Umsetzung gestellt. Stufe 1 umfasst die Deckensanierung und die Markierung von Radfahrstreifen, in Teilabschnitten sollten geschützte Radfahrstreifen geprüft werden. Ergänzend wird die Temporeduzierung auf 50 km/h empfohlen. Die Abhängigkeiten zur Signalisierung der Stadtbahn sind dabei zu berücksichtigen. Perspektivisch (Stufe 2) kann abschnittsweise ein Rückbau mit Bordversatz vorgesehen werden: Anlage von Gehwegen in ausreichender Quantität und Qualität (Barrierefreiheit), bauliche Radwege und Begrünung. Der Planungswettbewerb "Neue Mitte Südost" sieht im östlichen Abschnitt beidseitige Radwege vor. Hiermit könnte auch den Forderungen des Radentscheids auf die Separierung des Radverkehrs (vor allem an Hauptverkehrsstraßen) Rechnung getragen werden. Die Kranichfelder Straße lässt sich so als attraktive Hauptroute umsetzen. Die Maßnahme am Polizeigebäude (Ausbau des Radwegs auf einem kurzen Abschnitt vor der Kranichfelder Straße 1) steht dem Lösungsansatz nicht entgegen. Auch bei Umsetzung eines Radfahrstreifens ließe sich der Radweg vor dem Knotenbereich integrieren.



Abb. 6-2: Beispiele für Radfahrstreifen im Zuge von Fahrstreifenreduzierungen (Hildesheimer Straße, Hannover (links) und Habsburger Ring, Köln (rechts))

Ein Knackpunkt im Verlauf ist die Anbindung von Kranichfelder Straße und Haarbergstraße auf Höhe der Haltestelle Abzweig **Wiesenhügel**. Im Rahmen einer dem Planungswettbewerb vorgelagerten Machbarkeitsstudie wurden mehrere Varianten zur Anbindung dargestellt. Die Variante 3b (Beibehaltung von nördlichem

<sup>1</sup> RASt 06: zweistreifige Straßen haben eine Kapazität zwischen 1.400 – 2.200 Kfz/Spitzenstd. im Querschnitt. Aufgrund der straßenräumlichen Struktur der Kranichfelder Straße mit vergleichsweise wenigen Störungen durch Zufahrten und Parkwechsellvorgänge kann hier eher der obere Kapazitätsbereich angenommen werden.

und südlichem Arm der Kranichfelder Straße und Markierungslösungen für den Radverkehr) wird gutachterlicherseits aus Sicht des Radverkehrs favorisiert. Im Ergebnis des mittlerweile erfolgten Wettbewerbes wurde im Siegerentwurf eine modifizierte Variante 2 angewendet. Dieser Entwurf soll die Grundlage für die zukünftige Umgestaltung des Straßenraumes bilden. Dazu erfolgen vertiefende verkehrliche Untersuchungen. Ergänzt werden sollte eine Aufstellfläche für das direkte Linksabbiegen von der Kranichfelder Straße in die Haarbergstraße stadtauswärts. Die Empfehlungen zur Anzahl der Kfz-Fahrsstreifen und der Breite der Markierungslösungen sind der Maßnahmentabelle zu entnehmen. Die Anbindung auf Straßenniveau scheint gut lösbar und die Nutzung der Unterführung (Haltestellen-bereich, Konflikte mit Fahrgästen) kann umgangen werden.

Die für die Kranichfelder Straße vorgeschlagene Maßnahme steht auch im Kontext mit den nördlich angrenzenden Streckenabschnitten über Clara-Zetkin-Straße und Am Schwemmbach (s. weiter unten).

Für die Weiterführung nach Südosten wurde im RVK 2014 die **parallele Wegeverbindung zwischen Dornheimstraße und Am Sibichen** gewählt, um die Hauptverkehrsstraßen zu umgehen. Bei einer radverkehrsfreundlichen Lösung (Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Radwege) auf Kranichfelder Straße und Haarbergstraße kann diese parallele Führung (leicht umwegig) vermieden werden. Da auf der Haarbergstraße aufgrund der geringen Fahrbahnbreite nur für eine Fahrtrichtung ein Schutzstreifen markiert werden kann (zweckmäßig bergauf) kann es sich allerdings anbieten, im Abschnitt Haarbergstraße zwischen Am Sibichen und Kranichfelder Straße für die Richtung stadteinwärts diese parallele Führung zu nutzen, sofern eine sinnvolle Anbindung trotz Höhenunterschieden an die Kranichfelder Straße umsetzbar ist. Das kann im Ergebnis des Wettbewerbes eine schnell umsetzbare temporäre Lösung darstellen.

Die selbstständige Wegeverbindung südlich der Haarbergstraße (**Am Holzergraben**) (siehe Maßnahmentabelle **Abschnitt D**) ist eine attraktive Route abseits der Hauptstraße. Mit einem Ausbau, einer Asphaltierung, einer Bevorrechtigung über Drosselberg – in Teilen auch im Rahmen des Planungswettbewerbs „Neue Mitte Südost“ vorgesehen - und einer fahrdynamischeren Anbindung an die Straße Schöntal (einschließlich sicherer Querung) kann die Nutzbarkeit deutlich verbessert werden. Dennoch hat sie aufgrund der Linienführung eher die Funktion einer Erschließung im Nebennetz. Zudem ist die Engstelle im westlichen Abschnitt (bahnparallel) für den Zweirichtungsverkehr kaum optimierbar. Vor allem in Fahrtrichtung stadteinwärts wird erwartet, dass die Variante nicht gut genutzt wird, da in der Straße Schöntal zunächst von der Richtung stadteinwärts abgewichen werden muss. Um eine direkte Verbindung zwischen Am Holzergraben und Haarbergstraße herzustellen, sollte die Verbindung über Im Steingraben und über das Gelände des katholischen Krankenhauses geprüft werden (grundstücksrechtlicher Klärungsbedarf erforderlich).



Ein möglicher weiterer Ansatz für den längeren Abschnitt der Haarbergstraße, auf dem stadteinwärts kein Parallelweg zur Verfügung steht, wäre eine Richtungstrennung vorzunehmen: Richtung stadtauswärts wäre eine attraktive Kfz-freie Führung über Am Holzergraben möglich. Stadteinwärts kann der (einseitige) Schutzstreifen in der Haarbergstraße genutzt werden. Dabei sind gute Übergänge auf Höhe Am Sibichen (Schutzstreifen wechselt die Seite) so zu gestalten, dass sie in die jeweils folgenden Parallelführungen gut nachvollziehbar sind. Im Rahmen des Planungswettbewerb "Neue Mitte Südost" sind eine Aufwertung von Am Sibichen/ Haarbergstraße zu einem Platz und beidseitige Radwege vorgesehen.

Südöstlich von Schöntal kann in der **Haarbergstraße** wieder einseitig stadtauswärts ein Schutzstreifen markiert werden. Für die Gegenrichtung sollte der vorhandene Geh- und Radweg, der sich ab hier durchgängig auf der Nordseite der Straße befindet, ausgebaut und genutzt werden.

Die im Bestand umwegige Führung am Knotenpunkt Haarbergstraße/ Am Urbicher Kreuz kann durch den geplanten Kreisverkehr verbessert werden.

Am **Urbicher Kreuz** kann die Sichtbarkeit des Radverkehrs durch die beidseitige Markierung von Schutzstreifen verbessert werden.

Darüber hinaus wurden weitere Varianten untersucht, die ggf. Teilabschnitte der ursprünglichen Hauptroute 7 ersetzen können. Darunter die **Clara-Zetkin-Straße**, die aufgrund des schlechten Zustands, gar nicht im Radverkehrsnetz aus dem RVK 2014 vorgesehen war. Im Rahmen des Verkehrsversuchs 2022 stellte sich heraus, dass die Straße auf zwei Kfz-Fahstreifen (ein FS pro Richtung) reduziert werden kann. Im Rahmen des endgültigen Umbaus sollten neben den geplanten Grünelementen auch separate Radverkehrsanlagen vorgesehen werden. Beide Elemente (Grün und Radfahstreifen) lassen sich im Straßenraum vereinbaren. (Die Maßnahme steht in Abhängigkeit der planerischen Zielstellung zu einem klimagerechten Straßenumbau mit einer deutlichen Erhöhung des Grünanteils und Entsiegelung.) Die Clara-Zetkin-Straße hat den großen Vorteil der direkten Anbindung an den Schmidtstedter Knoten (radverkehrsfreundlicher Umbau in der Endphase) und damit der Querung der Bahnlinie und der Anbindung an die Innenstadt. Direkt an die Clara-Zetkin-Straße angebunden ist die Straße **Am Schwemmbach**. Auch diese Straße sollte von vier auf zwei Kfz-Fahstreifen reduziert werden, um Platz für Radfahstreifen zu schaffen (siehe Maßnahmentabelle **Abschnitt E**). Diese Maßnahmenempfehlung steht auch im Kontext mit der Empfehlung für die Kranichfelder Straße.

Eine weitere geprüfte parallele Führung der Hauptroute 7 verläuft östlich abseits der Hauptverkehrsstraßen über **Wilhelm-Busch-Straße – Stadtweg – Scharnhorststraße – Dornheimstraße** (siehe Maßnahmentabelle **Abschnitt F**). Die Achse ließe sich relativ kostengünstig als durchgehende Fahrradstraßenachse umsetzen. Für den nördlichen Abschnitt mit Busverkehr ist eine Abstimmung mit den Verkehrsbetrieben erforderlich (bereits heute Tempo 30). Eine Bevorrechtigung über

die kreuzenden Straßen ermöglicht ein zügiges und sicheres Fahren. Abschnittsweise ist der Entfall von Kfz-Parkständen erforderlich. Um durch die Maßnahmen keinen unerwünschten Kfz-Schleichverkehr anzuziehen, sollte ein geeigneter modaler Filter im Streckenverlauf eingesetzt werden. Das hat Auswirkungen auf die Gebietserschließung, die hier nicht geprüft wurde. Allerdings weist die Achse zum einen eine weniger direkte Anbindung an die Innenstadt auf und zum anderen ist die Weiterführung nach Süden wenig attraktiv. Die Route kann östlich der Dornheimstraße nicht komfortabel weitergeführt werden. Eine direkte Linienführung mit Anbindung an die Konrad-Zuse-Straße scheint auch mit Wegeneu- und -ausbau aufgrund der Höhenunterschiede und den Zuwegungen zu den Geschossbauten am Herrenberg nicht möglich. Somit müsste ab der Dornheimstraße wieder die Kranichfelder Straße genutzt werden. Es wird erwartet, dass diese Führung eher bei Zielen in Daberstedt genutzt wird. Die Achse sollte in jedem Fall aufgewertet werden, sie ist jedoch eher als wichtige Nebenroute für die Stadtviertel östlich der Achse Clara-Zetkin-Straße – Kranichfelder Straße geeignet. Als Hauptachse kann sie dann weiterverfolgt werden, wenn die Führung über die Hauptverkehrsstraßen als nicht realisierbar bewertet wird.

Es wurde ebenfalls eine südliche Variante der Kranichfelder Straße zwischen Samuel-Beck-Weg und Wiesenhügel geprüft. Auch diese Verbindung (**Samuel-Beck-Weg – Gneisenaustraße – Friedemannweg – Paulinzeller Weg – selbstständige Wegeverbindung**) lässt sich in vielen Abschnitten fahrradfreundlicher umsetzen (Schutzstreifen, Fahrradstraßen). Knackpunkte sind die Führung über den Parkplatz zwischen Gneisenaustraße und Friedemannweg und im östlichen Abschnitt die Führung durch eine Grünanlage. Der Ausbau, die Asphaltierung und Beleuchtung der Parkwege sind fraglich. Dieser Bereich ist ein aktuelles Umgestaltungsprojekt im Rahmen des MOVO Südost, dort könnten Zielstellungen für den Radverkehr bei nachgewiesener Notwendigkeit eingebracht werden. Zudem ist die gesamte Variante lediglich für die Fahrtrichtung stadtauswärts interessant (siehe Maßnahmentabelle **Abschnitt C**).

**Zusammenfassend wird empfohlen, den Routenverlauf Clara-Zetkin-Straße, Am Schwemmbach, Kranichfelder Straße, Haarbergstraße (in Teilbereichen für eine Fahrtrichtung ggf. Am Holzergraben) als Hauptroute 7 festzulegen.**

Damit kann für die Anbindung der Innenstadt an die südöstlichen Stadtquartiere eine attraktive Route realisiert werden, die das Potenzial hat, ein Leuchtturmprojekt für Erfurt zu werden und aufgrund ihrer Strahlkraft auch nachhaltig zu Verkehrsverlagerungen zugunsten des Radverkehrs beizutragen. Die Achse zeichnet folgende Vorzüge aus:

- Die Route hat eine gute und direkte Anbindung an den Schmidtstedter Knoten und damit an die Innenstadt.
- Der Routenverlauf ist insgesamt direkt, stetig und gut nachvollziehbar.

- Die Route verläuft mittig durch den Südosten Erfurts und bildet damit das „natürliche“ Rückgrat des Gesamtnetzes im Südosten. Anbindungen nach beiden Seiten in die angrenzenden Viertel sind gegeben, sodass auch eine Verteilerfunktion mit guter Erschließung gewährleistet ist.
- Für den Lösungsansatz der Ausbaustufe 1 (Markierung von Radfahrstreifen) ist zunächst eine Deckensanierung erforderlich. Die Markierung ist relativ kostengünstig umzusetzen. Der perspektivische Umbau mit Bordversatz weist einen höheren baulichen und finanziellen Aufwand auf, bietet allerdings die Chance zu einem ganzheitlichen Umbau in Zusammenhang mit einer städtebaulichen Aufwertung. Diese weitergehende Lösung ist abschnittsweise umsetzbar

Westlich und östlich dieser Achse sollten gleichwohl die aufgezeigten Verbindungen (Windthorststraße – Friedrich-Ebert-Straße; Wilhelm-Busch-Straße – Stadtweg; Samuel-Beck-Weg – Gneisenaustraße – Friedemannweg – Paulinzeller Weg – selbstständige Wegeverbindung) attraktiviert werden. Die Umsetzung von Fahrradstraßen ist dabei abschnittsweise kostengünstig möglich. In der Friedrich-Ebert-Straße wird der weitere Ausbau der Radverkehrsanlagen in Richtung Süden aktuell im Rahmen einer Vorplanung geprüft (Anschluss an den neu gebauten Radweg auf der Westseite südlich der Häßlerstraße). Naturschutzfachliche Fragestellungen sind Gegenstand eines begleitenden Baumschutzkonzeptes.

## 6.3 Radverkehrsnetz 2022

### Haupttroutennetz

Im Folgenden werden die Änderungen des Radverkehrsnetzes gegenüber dem Stand von 2014 zusammengefasst:

- Die Anbindung der Hauptroute 6 (Abzweig GVZ) an Bei den Froschäckern wird im Verlauf angepasst und direkter über den Parkplatz bzw. die neu hergestellte selbstständige Wegeverbindung geführt. Um die Achse, die an der Weimarischen Straße abschnittsweise wenig Ausbaupotenzial aufweist, zu entlasten, werden mehrere südliche Varianten ins Netz aufgenommen. Da diese nicht die Direktheit und Durchgängigkeit der Weimarischen Straße aufweisen, werden diese in das Nebennetz aufgenommen.
- Die Hauptroute 6 (Abzweig Urbich) wird kleinräumig angepasst. Die umwegige Führung über den Sorbenweg wird durch eine geradlinige Weiterführung über die Rudolstädter Straße (Anbindung an Weimarische Straße) ersetzt. Der Übergang ins Nebenroutennetz findet am KP Rudolstädter Straße/ An der Kochschule statt.
- Für die Hauptroute 7 wird ein zweistufiges Konzept entwickelt. Als langfristige Variante (Ziel 2030) wird eine Route über die Hauptverkehrsachse empfohlen. Statt Windthorst- und Melchendorfer Straße wird eine Verlegung auf Clara-

Zetkin-Straße und Am Schwemmbach vorgenommen. Zudem wird eine durchgehende Führung über die Haarbergstraße angestrebt. Übergabepunkt ins Nebenroutennetz ist der KP Haarbergstraße/ Am Urbicher Kreuz.

### **Stufenkonzept Hauptroute 7**

Die Hauptroute 7 steht besonders im Fokus des Radverkehrsnetzes, da sie heute nur in wenigen Abschnitten gut nutzbar ist. Sie stellt aber gleichzeitig eine zentrale Achse für Kfz- und Radverkehr im Teilraum Südost dar. Die empfohlene Variante bietet eine sehr geradlinige Führung und eine sehr gute Erschließungsfunktion. Die Reduzierung der Fahrstreifenanzahl und der beabsichtigte Umbau des Knotens Am Wiesenhügel bieten die Chance einer radverkehrsfreundlichen Umsetzung. Fraglich ist allerdings die zeitliche Realisierung der Achse. Die Planungen für die Clara-Zetkin-Straße, die den Fokus auf der Einrichtung von „mehr Grün“ setzen, sind noch am Anfang. Eine Vereinbarkeit mit den Flächenansprüchen für den Radverkehr ist dringend zu prüfen. Zudem ist vor der Umsetzung der Einrichtung von Radfahrstreifen eine Deckensanierung auf (fast) gesamter Länge erforderlich, die ebenfalls Zeit beansprucht.

Aus diesen Gründen werden für die Hauptroute 7 zwei Ausbaustufen entwickelt. Die oben genannte Variante über die Hauptverkehrsstraßen wird als „Variante 2030“ bezeichnet. Weitergehend wurden in Abstimmung mit der Verwaltung und im Rahmen der beiden Workshops temporäre Alternativen entwickelt, die nach Realisierung der „Variante 2030“ wieder dem Nebenroutennetz zugeordnet werden.

Als temporäre Hauptrouten dienen:

- Windthorststraße – Friedrich-Ebert-Str. – entlang Stadtbahnlinie
- Wilhelm-Busch-Straße – Stadtweg – Scharnhorststraße – Blücherstraße
- Samuel-Beck-Weg – Friedemannweg – Paulinzeller Weg – selbstständige Wegeverbindung

Grundsätzlich verlaufen die Alternativen über Erschließungsstraßen, sodass viele Abschnitte als Fahrradstraße oder Mischverkehrsführung (Tempo 30-Zone) umgesetzt werden können. Die umzusetzenden Maßnahmen auf den temporären Alternativen sind der Maßnahmentabelle im Anhang zu entnehmen.

Diese Alternativen können allerdings nur Teilbereiche der Hauptverkehrsstraßen ersetzen. Zudem sind sie bezogen auf die Gesamtstrecke Erfurt Zentrum – Windischholzhausen z.T. nur in eine Fahrtrichtung sinnvoll nutzbar. Die Alternative Samuel-Beck-Weg – Friedemannweg – Paulinzeller Weg – selbstständige Wegeverbindung ist aufgrund der fehlenden Anbindung an die Nordseite der Kranichfelder Straße regelkonform nur in Fahrtrichtung stadtauswärts nutzbar. In Etappen können alle Abschnitte natürlich in beide Fahrtrichtungen genutzt werden.

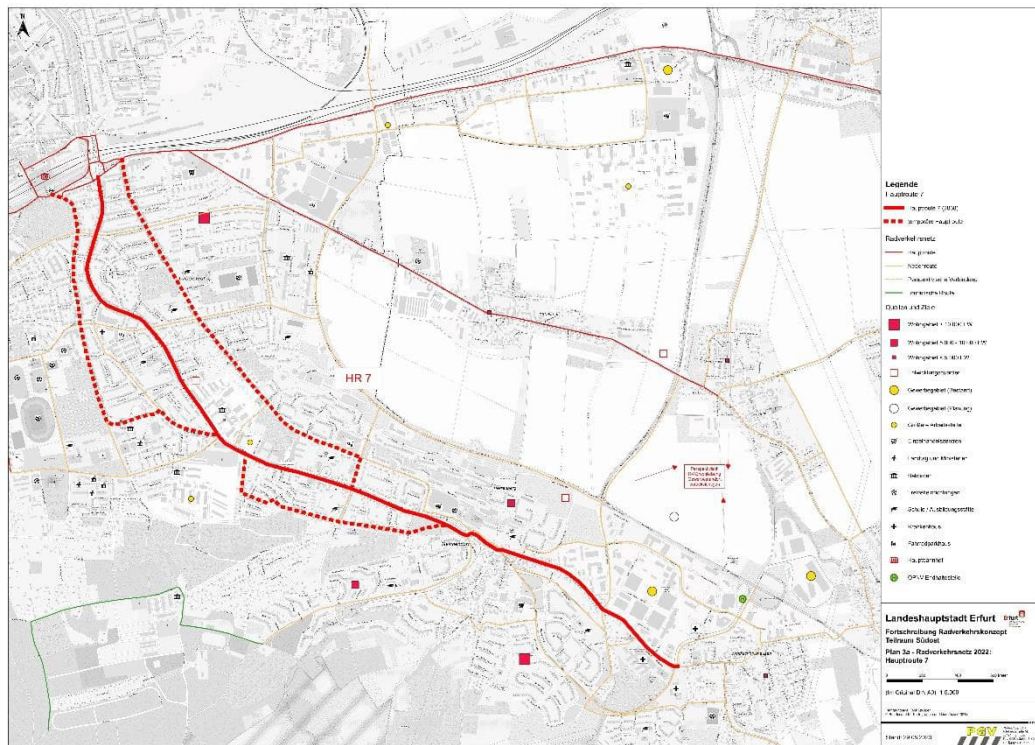


Abb. 6-3: Plan 3a: Hauptroute 7 (2030) und temporäre Alternativen

### Nebenroutennetz

- Das Nebenroutennetz wird weiter verdichtet:
  - Integration von zwei weiteren Querverbindungen zur besseren Stadtteilerschließung: Holbeinstraße, Geraer Straße (Nord) und Arndtstraße, Käthe-Kollwitz-Straße (Süd)
  - Integration Mozartallee zur Anbindung von Sport-/Freizeitzielen
  - Ergänzung/ Verlängerung paralleler Führungen zur Kranichfelder Straße zur Stadtteilerschließung und ggf. als Alternative zur Kranichfelder Straße (richtungsbezogen): Dornheimstraße sowie Samuel-Beck-Weg, Gneisenaustraße, Friedemannweg
  - Südliche **Parallele zur Weimarische Straße** zw. Jenaer Straße und Linderbacher Weg: Umgehung Teilabschnitt Weimarische Straße; Verbindung Daberstedt – Gewerbe Weimarische Straße; Lückenschluss Schmidstedter Flur
  - Einbeziehung der **Rudolstädter Straße** bis Niedernissa als direkte Verbindung und Ergänzung Wirtschaftsweg (Schule)
  - Verdichtung Nebennetz zw. Melchendorf und Windischholzhausen:



- Anbindung Konrad-Zuse-Straße an Haarbergstraße über die vorhandene selbstständige Wegeverbindung (Grünfläche)
  - Integration Schöntal
  - Querverbindung Am Willroder Forst und Buchenbergweg
  - Verlängerung Am Holzergaben über Im Steingraben/ katholisches Krankenhaus (grundstücksrechtlicher Klärungsbedarf)
- Anbindung Märchensiedlung
- Verankerung der potenziell erforderlichen Radverkehrsanbindung bei Ausbau des Gewerbegebietes Rudolstädter Straße südlich von Urbich

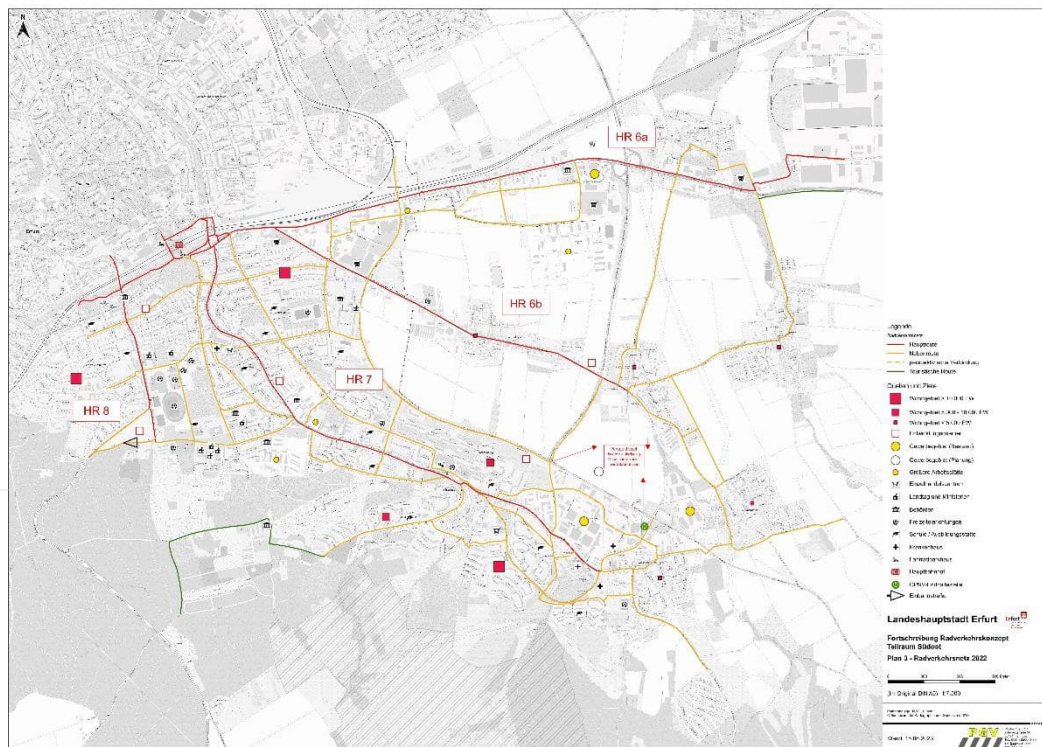


Abb. 6-4: Plan 3: Radverkehrsnetz 2022 (Teilraum Südost): rot = Hauptroute; orange= Nebenroute; grün = touristische Route

## 7 Maßnahmenkonzeption

Für die Haupttrouten und wichtige Nebenrouten (bzw. potenzielle Haupttrouten) wurde eine tabellarische Dokumentation angefertigt. Die Routen sind in grobe Unterabschnitte gegliedert worden und mit Lösungsansätzen versehen. Dort findet sich neben der Darstellung des Bestands und der Mängel auch ein Lösungsansatz zur Verbesserung der Radverkehrsführung. Die Maßnahmentabelle findet sich im Anhang des Berichts. Als grundsätzliche wiederkehrende Themen sind folgende Aspekte herausgegriffen worden, die während der Vor-Ort-Befahrung festgestellt wurden. Hinweise dazu wurden z.T. auch im Rahmen der Workshops und der dazugehörigen Vorabfragen gegeben.

- Die verschiedenen Radverkehrsströme sind an signalisierten Knotenpunkten nicht ausreichend berücksichtigt (Bsp.: Rudolstädter Str./ Jenaer Straße und Rudolstädter Straße/ Eisenberger Straße). Vor allem für linksabbiegende Radverkehre sind direkte Abbiegemöglichkeiten einzurichten. Dies kann durch vorgezogene Aufstellflächen (ARAS) oder Radverkehrsschleusen ermöglicht werden.
- Vielfach sind die Bordabsenkungen im Zuge von baulichen (gemeinsamen Geh- und) Radwegen unzureichend. Bordabsenkungen im Zuge von Radwegen sind möglichst auf Nullniveau abzusenken. Bei gemeinsamen Führungen sind auch die Erfordernisse für sehbeeinträchtigte Personen durch taktile Elemente zu berücksichtigen.
- Generell sollten gemeinsame Führungen von Rad- und Fußverkehr (gemeinsame Geh- und Radwege; Gehwege mit Freigabe für den Radverkehr) innerorts die Ausnahme darstellen. Es ist grundsätzliche eine bauliche Trennung von Rad- und Fußverkehr oder die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr bzw. über Markierungslösungen zu prüfen.
- Bei baulichen Radwegen sind die Radverkehrsfurten deutlich zu markieren und eine fahrbahnahe Furt (inkl. Bordabsenkungen) anzulegen. Eine Trennung der Signalisierung vom Fußverkehr ist dabei zu berücksichtigen.
- Radverkehrsführungen sollten frei von Einbauten sein, um die lichte Breite zu vergrößern und Gefahrenstellen zu beheben.
- Die Belagsarten der Radverkehrsführungen im Seitenraum variieren. An Hauptverkehrsstraßen sind vielfach Betonplatten in unzureichender Qualität vorhanden. Aber auch Radwege neueren Datums sind mit gefastem Pflaster angelegt worden. Bei Sanierung der Seitenräume wird empfohlen, ungefastes Pflaster oder Asphalt anzulegen, um die Befahrbarkeit zu verbessern und den Rollwiderstand zu verringern. Auch bei Führungen im Mischverkehr sind z.T. Deckensanierungen erforderlich. Natursteinpflaster sollte durch glatte

Asphaltdecken ersetzt werden oder mindestens ebene Pflasterstreifen eingerichtet werden.

- Ein wichtiges Thema in Erfurt ist zudem die Führungskontinuität. „Zusammenhängende Verbindungen“ zwischen Innenstadt/Kernstadt und den Stadtteilen im Teilraum Südost sollten oberste Priorität haben. Dazu gilt es, vorrangig abrupte Radwegenden anzugehen und Übergänge bei Führungswechseln, an Querungsstellen und Knotenpunkten zu verbessern.

## 8 Prioritäten/Umsetzung

Insgesamt ist die Maßnahmenkonzeption für den Teilraum Südost auf einen mittelfristigen Zeitrahmen ausgelegt. Dies ergibt sich außer aus Kostenaspekten auch daraus, dass einige Maßnahmen längere Planungsvorläufe benötigen oder nur im zeitlichen Kontext mit anderen Planungsvorhaben zu realisieren sind (z.B. Modellvorhaben Südost).

Zur Realisierung eines gut nutzbaren Radverkehrsnetzes bedarf es deshalb einer Umsetzungsstrategie, die dazu beiträgt, durch Fertigstellung einzelner sinnvoll gewählter Netzabschnitte zügig vorzeigbare Erfolge einer gezielten Radverkehrsförderung zu erreichen und mit entsprechender Öffentlichkeitsarbeit eine zunehmend stärkere Radnutzung zu fördern.

Es wurde davon abgesehen, die Einzelmaßnahmen in der Maßnahmentabelle im Anhang zu priorisieren, da diese im Gesamtzusammenhang der Routen zu sehen sind. Die Umsetzung der Haupttrouten ist dabei vorrangig anzugehen. Aus diesem Grund werden untenstehend die Achsen/Abschnitte benannt, die gutachterlicherseits für die ersten Umsetzungsschritte empfohlen werden:

- Zunächst wird die Herrichtung der temporären Haupttrouten (im Zuge Haupttroute 7) empfohlen (s. Stufenkonzept Haupttroute 7; Kap. 6.3), um kurzfristig eine Alternative zu den Hauptverkehrsstraßen (Kranichfelder Str. etc.) anbieten zu können. Dazu gehören folgende Maßnahmen:
  - Verbesserungen für den Radverkehr in der Windthorststraße, am KP Windthorststraße/Friedrich-Ebert-Straße und in der Friedrich-Ebert-Straße (s. Maßnahmentabelle Nr. A001 – A002\_P1 und B001 – B002b).
  - Einrichtung von Fahrradstraßen im Zuge Gneisenaustraße, Friedemannweg, Paulinzeller Weg (s. Maßnahmentabelle Nr. C001 – C005) prüfen.
  - Einrichtung von Fahrradstraßen im Zuge der Wilhelm-Busch-Straße, Stadtweg, Scharnhorststraße, Blücherstraße (s. Maßnahmentabelle Nr. F001 – F006) prüfen.



- Markierung von einseitigen Schutzstreifen in der Haarbergstraße (s. Maßnahmentabelle Nr. A009, D 001, A 012) ist in Abhängigkeit vom Umsetzungszeitraum des Knotenumbaus zu entscheiden und ggf. als Zwischenlösung geeignet.
- Zudem sollten die Planungen für die Hauptroute (2030) begonnen werden. Dabei sollten die aktuellen Stände des Planungswettbewerbs "Neue Mitte Südost" berücksichtigt werden.

Zudem gibt es Maßnahmen, die kurzfristig umsetzbar sind und kleinräumig Verbesserungen für den Radverkehr ermöglichen:

- Kleinräumiger Ausbau der Anbindung Rudolstädter Straße an Weimarische Straße. Entfall/Versetzen des Kfz-Stellplatzes (s. Maßnahmentabelle Hauptroute 6b - Nr. 006).
- Asphaltierung der nördlichen Rudolstädter Straße zwischen Jenaer Straße und Saalfelder Straße (s. Maßnahmentabelle Hauptroute 6b - Nr. 006).
- Zäune auf Höhe von Engstellen in der Weimarischen Straße (Nordseite) verblenden, um ein Hängenbleiben mit Fahrradlenkern zu vermeiden. (s. Maßnahmentabelle Hauptroute 6a - Nr. 007).
- Beleuchtung der selbstständigen Wegeverbindung zur Anbindung An den Froschäckern (s. Maßnahmentabelle Hauptroute 6a - Nr. 005).
- „Durchstich“ Schmidtstedter Flur auf Höhe der Staudengärtnerei, um südliche Parallele zur Weimarischen Straße zu schaffen.

Neben der Umsetzung der prioritären bzw. kurzfristigen Maßnahmen wird der Stadtverwaltung empfohlen, den Kontakt zu Eigentümern/ Planungsverantwortlichen zu suchen, um die Belange des Radverkehrs zu platzieren und weitere Verbesserungen zu ermöglichen:

- Der Verkehrsversuch in der Clara-Zetkin-Straße hat ergeben, dass eine Fahrstreifenreduzierung auf einen Fahrstreifen je Richtung angestrebt wird. Da laut Stadtverwaltung das Ziel der Planungen vordergründig sei, „mehr Grün“ im Straßenraum einzurichten, bestehen stadtseitig die Befürchtungen, dass der Platz für den Radverkehr nicht mehr ausreicht. Es wird daher empfohlen, frühzeitig mit den zuständigen Ämtern Kontakt aufzunehmen und eine Vereinbarkeit von Grün und Radverkehr anzustreben. Die Anlage von Radverkehrsanlagen und damit die Reduzierung des Kfz-Verkehrs kann ebenfalls zum verbesserten Mikroklima in der Clara-Zetkin-Straße führen und widerspricht damit nicht den vorhandenen Planungszielen für die Umgestaltung der Straße.

- Zur Verbesserung der Radwege auf der Nordseite der Weimarischen Straße sollten (erneut) Gespräche mit der DB gesucht werden. Sofern kein Grunderwerb möglich ist, um die Radwege zu verbreitern, sollte mindestens ein Versetzen des Zauns angestrebt werden, um die lichte Breite der Radwege zu erhöhen und damit das Sicherheitsgefühl zu erhöhen.
- Zur Anbindung der Gneisenaustraße an den Friedemannweg ist eine Führung über einen Parkplatz erforderlich. Dazu sind Abstimmungen mit dem Eigentümer erforderlich. Das Parken ist neu zu ordnen und eine ausreichend breite Fahrgasse (mit Sicherheitsräumen zum Parken) einzurichten. Dafür ist ggf. Grunderwerb erforderlich.







## A **Anhang**

Maßnahmentabelle



Workshop-Dokumentationen

Übersichtspläne 1-3

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>	

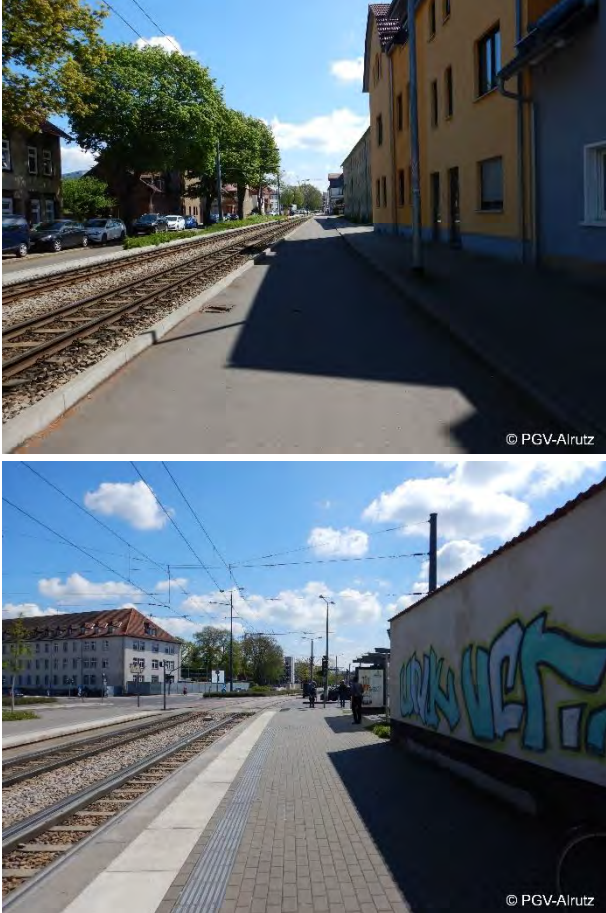


Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
			
<p><b>B002a:</b>  <b>Friedrich-Ebert-Straße</b> (Höhe Haltestelle Stadion Ost - Werner-Seelenbinder-Straße)            Ca. 0,3 km</p>	<p>Mischverkehr, T 50            (Höhe FGÜ: Tempo 30)            beidseitig (halb-)aufgesetztes Längsparken    <i>DTV: 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>	

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            (Zweirichtungsradverkehr)            Mischverkehr, Tempo 30-Zone            (Bild 1)            Gehweg, Radverkehr frei            (Zweirichtungsradverkehr) 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
<b>A006_P1:</b> <b>KP Melchendorfer Straße/ Käthe-Kollwitz-Straße</b>	<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 street intersection with a tram line. A pedestrian is walking across the street. The bottom photograph shows a street intersection with a tram line and buildings in the background.</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-Fahstreifen pro Richtung, z.T. weitere Abbiegefahstreifen, 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 Fahstreifen (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-Fahstreifens je Fahrtrichtung und Markierung von Radfahstreifen (Prüfung für Teilbereiche: geschützte Radfahstreifen).            → 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 long, straight asphalt 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>	





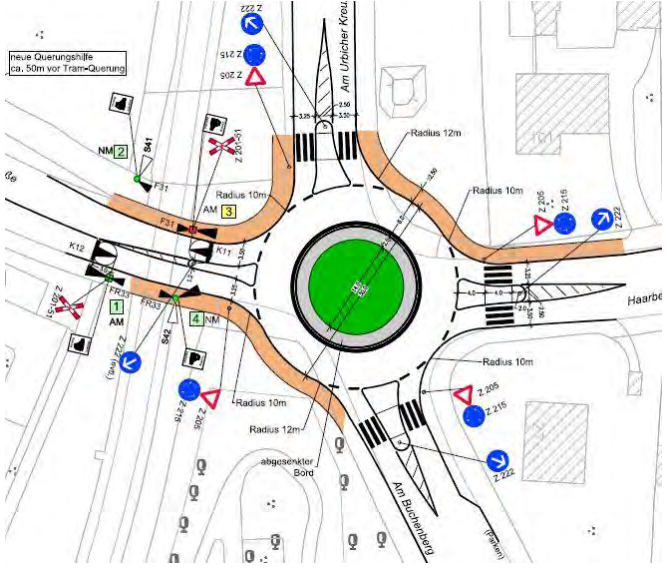

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
<b>A009_P1:</b> <b>KP Am Sibichen/  Haarbergstraße</b>	Signalisierter Knotenpunkt Radverkehr im Mischverkehr	<p>→ fahrbahnahe Querung der Haarbergstraße in Verlängerung Am Sibichen</p> <p>→ Verbreiterung der Aufstellflächen</p> <p>→ Anbindung an geplante Markierungslösungen 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 top photograph shows a wide, paved asphalt road with a manhole cover in the center. The road is bordered by green grass and trees, including a prominent pink flowering tree. In the background, a modern multi-story apartment building is visible under a blue sky with scattered clouds. A small blue circular sign with a white bicycle symbol is partially visible on the right side of the road.</p> <p>The bottom photograph shows a gravel path leading away from a paved area. A blue circular sign with a white bicycle symbol is mounted on a metal post on the right side of the path. The path is bordered by green grass and trees, including a pink flowering tree. In the background, the same modern multi-story apartment building is visible under a blue sky with scattered clouds.</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> (Holzergraben – 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><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>© PGV-Alrutz</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>	



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

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):            4 Fahrstreifen auf 2 Fahrstreifen reduziert: Einrichtung eines Grünstreifens und eines Parkstreifens.</i></p> <p><i>Aktuell laufende Straßenplanung soll beinhalten:            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>	







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-Fahstreifen pro Richtung, z.T. weitere Abbiegefahstreifen, 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 Fahstreifen (5,50 m)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Reduzierung auf einen Kfz-Fahstreifen pro Richtung</li> <li>→ Temporeduzierung auf 50km/h</li> <li>→ Anlage von beidseitigen Radfahstreifen 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 Radfahstreifen auf dem entfallenen Kfz-Fahstreifen 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, paved road with a narrow sidewalk and a building on the right. The bottom photograph shows a similar view from a different angle, highlighting the road layout and signage.</p>

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
<b>F) Alternative Wilhelm-Busch-Straße – Stadtweg – Dornheimstraße</b>			
<b>F001:</b> <b>Wilhelm-Busch-Straße</b> (Weimarische Straße – Geraer Straße) Ca. 0,4 km	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)	→ 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.	
<b>F001_P1:</b> <b>KP Wilhelm-Busch-Straße / Geraer Straße</b>	Abknickende Vorfahrt Wilhelm-Busch-Straße Nord Richtung Geraer Straße Ost <i>(Bild = Fahrtrichtung Norden)</i>	→ Einrichtung eines Minikreisverkehrs unter Beachtung Bus-Haupttrasse im 7,5 Minuten-Takt (s.o.)	


Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
<p><b>F002:</b>  <b>Wilhelm-Busch-Straße</b>                      (Geraer Straße - Häßlerstraße)                      Ca. 0,6 km</p>	<p>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)</p>	<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>	 <p>© PGV-Alrutz</p>
<p><b>F002_P1:</b>  <b>KP Wilhelm-Busch-Straße/ Häßlerstraße</b></p>	<p>Signalisierte Querung, Radverkehr im Mischverkehr                      (Bild = Fahrtrichtung Norden)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ ARAS markieren</li> <li>→ fahrradfreundliche Signalisierung</li> <li>→ Linienführung (Straßen leicht versetzt) markieren</li> </ul>	 <p>© PGV-Alrutz</p>



Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
<b>F003:</b> <b>Stadtweg</b> (Häßlerstraße – Hans-Loch-Straße) Ca. 0,1 km	Mischverkehr, Tempo 30 Längsparken auf der Ostseite (Parkbuchten) <i>(Bild = Fahrtrichtung Norden)</i> 1.100 Kfz/Tag, SV 11% (2021)	→ 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>© PGV-Alrutz</p>
<b>F004:</b> <b>Stadtweg</b> (Hans-Loch-Straße - Clausewitzstraße) Ca. 0,5 km	Mischverkehr, Tempo 30-Zone Längsparken auf der Ostseite der Fahrbahn Modaler Filter Höhe Clausewitzstraße <i>(Bild = Fahrtrichtung Norden)</i>	→ 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>© 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                      gefastetes 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                      Gefastetes 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
			 <p>© PGV-Alrutz</p>
<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	 <p>© PGV-Alrutz</p>

Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
			
<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)    <i>Vorplanung in Arbeit. Beidseitig sind Radwege bzw. Radfahrstreifen vorgesehen (Gründerwerb erforderlich).</i></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
<p><b>004:</b>  <b>Rudolstädter Straße</b>            (Cäciliastraße – Eisenberger Straße)</p>	<p>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</p> <p>5.200 Kfz/Tag, 5,0% SV (2017)</p>	<p><i>Vorplanung abgeschlossen. Beidseitig sind Radwege bzw. Radfahrstreifen vorgesehen (Gründerwerb erforderlich).</i></p>	 <p>© PGV-Alrutz</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 a brick-paved sidewalk in the foreground. A traffic light is visible, and a sign for 'Einkauf' is on the right. The bottom photograph shows a similar view from a different angle, featuring a brick-paved sidewalk, a traffic light, and signs for 'Media Markt' and 'TEC' in the background. 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>	

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>Fahrrichtung stadtauswärts:</i> getr. Rad-/Gehweg in 2,00 m Breite</p> <p><i>Fahrrichtung stadteinwärts:</i> Radfahrstreifen in 1,85 m Breite</p> <p>13.000 Kfz/Tag (3,5 % SV) (2021)</p>	<p><i>Fahrrichtung stadtauswärts:</i> Fehlender Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn → Im Falle eines anstehenden Umbaus Sicherheitstrennstreifen ergänzen.</p> <p><i>Fahrrichtung 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>	

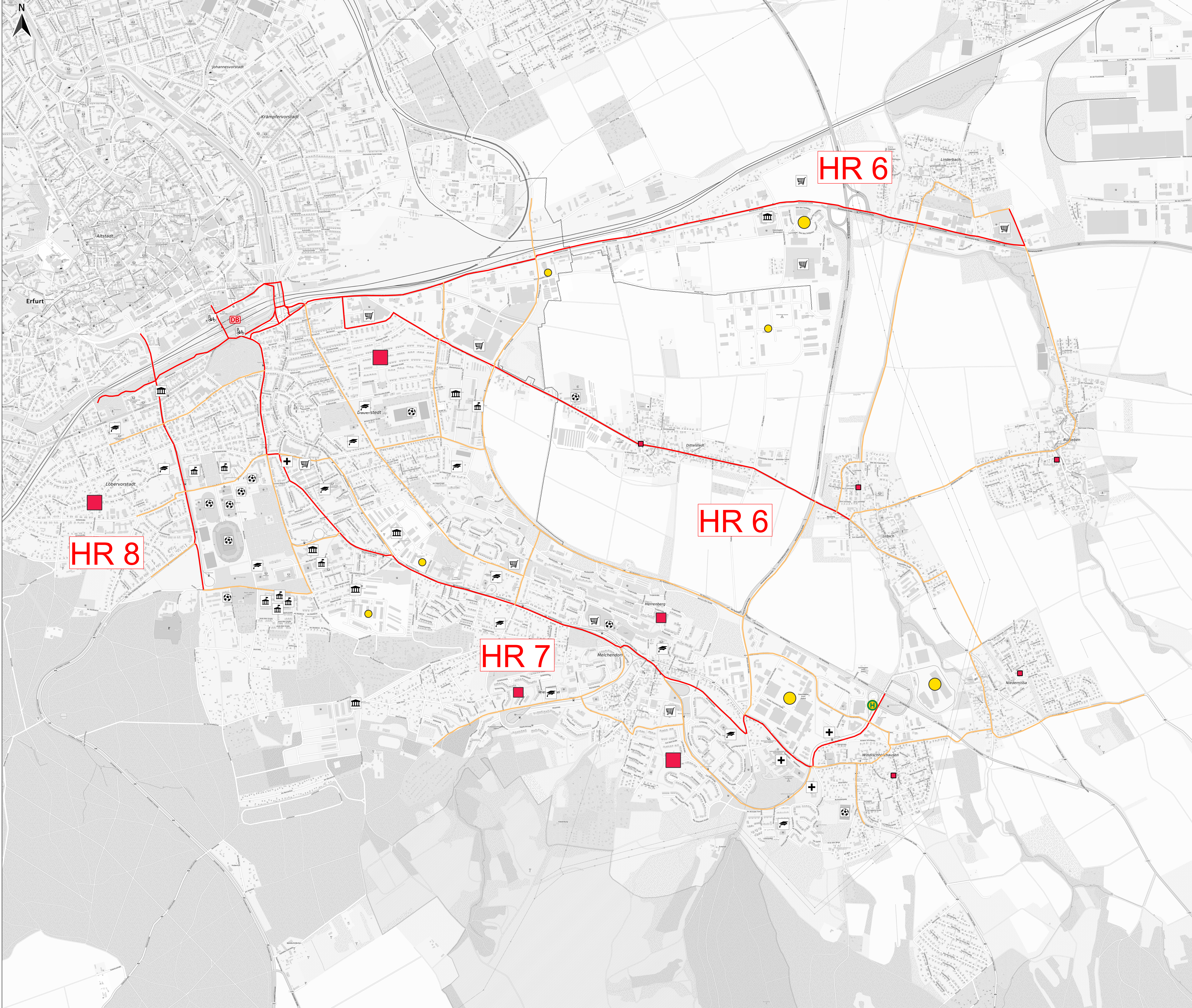
Abschnitt	Bestand	Mangel/ Lösungsansatz	Foto
			
<p><b>003:</b>  <b>Arnstädter Straße (K35)</b>  (Schillerstraße – Herderstraße)</p>	<p>Beidseitig getr. Rad-/Gehwege  <i>Fahrtrichtung stadtauswärts</i> (Bild 1):  ca. 1,00 m breit  <i>Fahrtrichtung stadteinwärts</i> (Bild 2):  ca. 1,60 m breit, Übergang in Radfahrstreifen zum KP  Schillerstraße  leicht gefastetes Pflaster  Straßenbahn verläuft mittig (Fahrbahnniveau)</p> <p><i>k.A. zur Verkehrsstärke</i>  (Abschnitt 004: 19.000 - 20.000 Kfz/Tag, 4,0 % SV (2014))</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><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>)  <i>Fahrtrichtung stadteinwärts:</i> Stadteinwärts: → ungefastes Pflaster einsetzen → wenig Spielraum in der Breite  <i>Kreisverkehr zur Anbindung Arndtstraße und Werner-Seelenbinder-Straße in Planung</i></p>	





**Legende**

**Radverkehrsnetz 2014**

- Hauptroute
- Nebenroute

**Quellen und Ziele**

- Wohngebiet > 10.000 EW
- Wohngebiet 5.000 - 10.000 EW
- Wohngebiet < 5.000 EW
- Gewerbegebiet (Bestand)
- Größere Arbeitsstätte
- Fahrradparkhaus
- Einzelhandelszentren
- Landtag und Ministerien
- Behörden
- Freizeiteinrichtungen
- Schule / Ausbildungsstätte
- Krankenhaus
- Hauptbahnhof
- ÖPNV-Endhaltestelle

**Landeshauptstadt Erfurt**

**Fortschreibung Radverkehrskonzept  
Teilraum Südost**

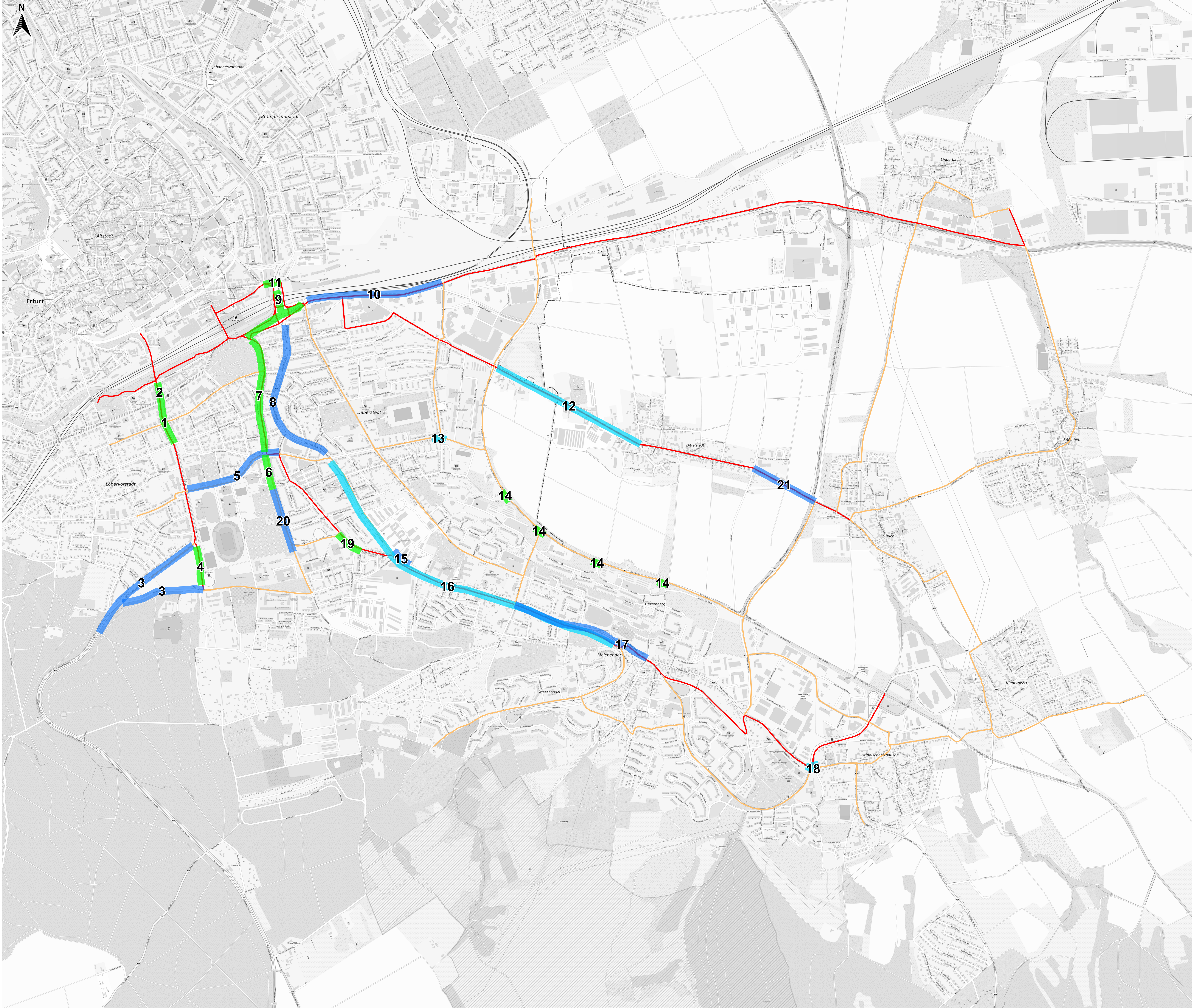
**Plan 1: Radverkehrsnetz 2014**



(Im Original DIN A0) 1:7.500

Plangrundlage: TopPlusOpen  
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2021)





- 1 - Radweg Arnstädter Straße zw. Friedrich-List-Str. und Schillerstraße
- 2 - Schutzstreifen Löberstraße
- 3 - Planung südliche Stadteinfahrt
- 4 - Carl-Spier-Straße
- 5 - Johann-Sebastian-Bach-Straße
- 6 - Radweg Friedrich-Ebert-Straße
- 7 - Fahrradstraße Windthorststraße
- 8 - Planung Clara-Zetkin-Straße
- 9 - Knoten Schmidtstedter Brücke Süd
- 10 - Deckensanierung Weimarische Straße
- 11 - Neubau Fuß- und Radbrücke "Promenadendeck"
- 12 - Rudolstädter Straße Abschnitt Am Herrenberg bis Cäciliastraße
- 13 - Vorplanung Jenaer Str./Häßlerstr.
- 14 - Bordsteinabsenkungen Am Herrenberg
- 15 - Kranichfelder Straße/ Polizeizentrum
- 16 - Konzeptstudie Am Schwemmbach-Kranichfelder Str.
- 17 - Umgestaltung im Rahmen Modellvorhaben Südost
- 18 - Untersuchung Haarbergstr./ Urbicher Kreuz
- 19 - Freigabe für Radverkehr: Melchendorfer Straße
- 20 - Radweg Friedrich-Ebert-Straße entlang des Südparks
- 21 - Rudolstädter Straße, Abschnitt Stadtrain (Dittelstedt) bis Ostumfahrung (Konrad-Adenauer-Straße)

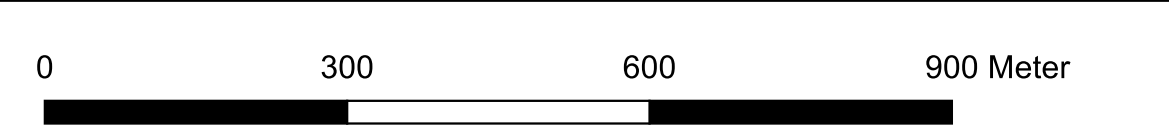
Anlage 4 zur DS 1696/23

- Legende**
- Maßnahmen und Planungen seit 2014
- █ umgesetzte Maßnahmen
  - █ abgeschlossene Planungen
  - █ laufende Planungen

- Radverkehrsnetz
- Hauptroute
  - Nebenroute

**Landeshauptstadt Erfurt**

**Fortschreibung Radverkehrskonzept  
Teilraum Südost  
Plan 2: Maßnahmen und Planungen seit 2014**



(Im Original DIN A0) 1:7.500

Plangrundlage: TopPlusOpen  
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2021)





Legende

Radverkehrsnetz

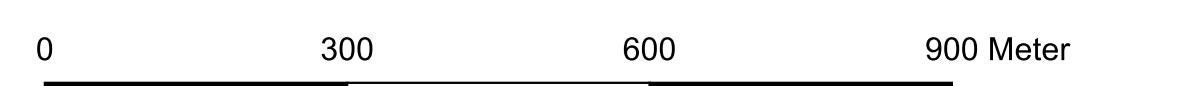
- Hauptroute
- Nebenroute
- perspektivische Verbindung
- Touristische Route

Quellen und Ziele

- Wohngebiet > 10.000 EW
- Wohngebiet 5.000 - 10.000 EW
- Wohngebiet < 5.000 EW
- Entwicklungsquartier
- Gewerbegebiet (Bestand)
- Gewerbegebiet (Planung)
- Größere Arbeitsstätte
- 🛒 Einzelhandelszentren
- 🏛️ Landtag und Ministerien
- 🏢 Behörden
- ⚽ Freizeiteinrichtungen
- 🎓 Schule / Ausbildungsstätte
- + Krankenhaus
- 🚲 Fahrradparkhaus
- DB Hauptbahnhof
- + ÖPNV-Endhaltestelle
- ▶ Einbahnstraße

Landeshauptstadt Erfurt

**Fortschreibung Radverkehrskonzept  
Teilraum Südost  
Plan 3 - Radverkehrsnetz 2022**

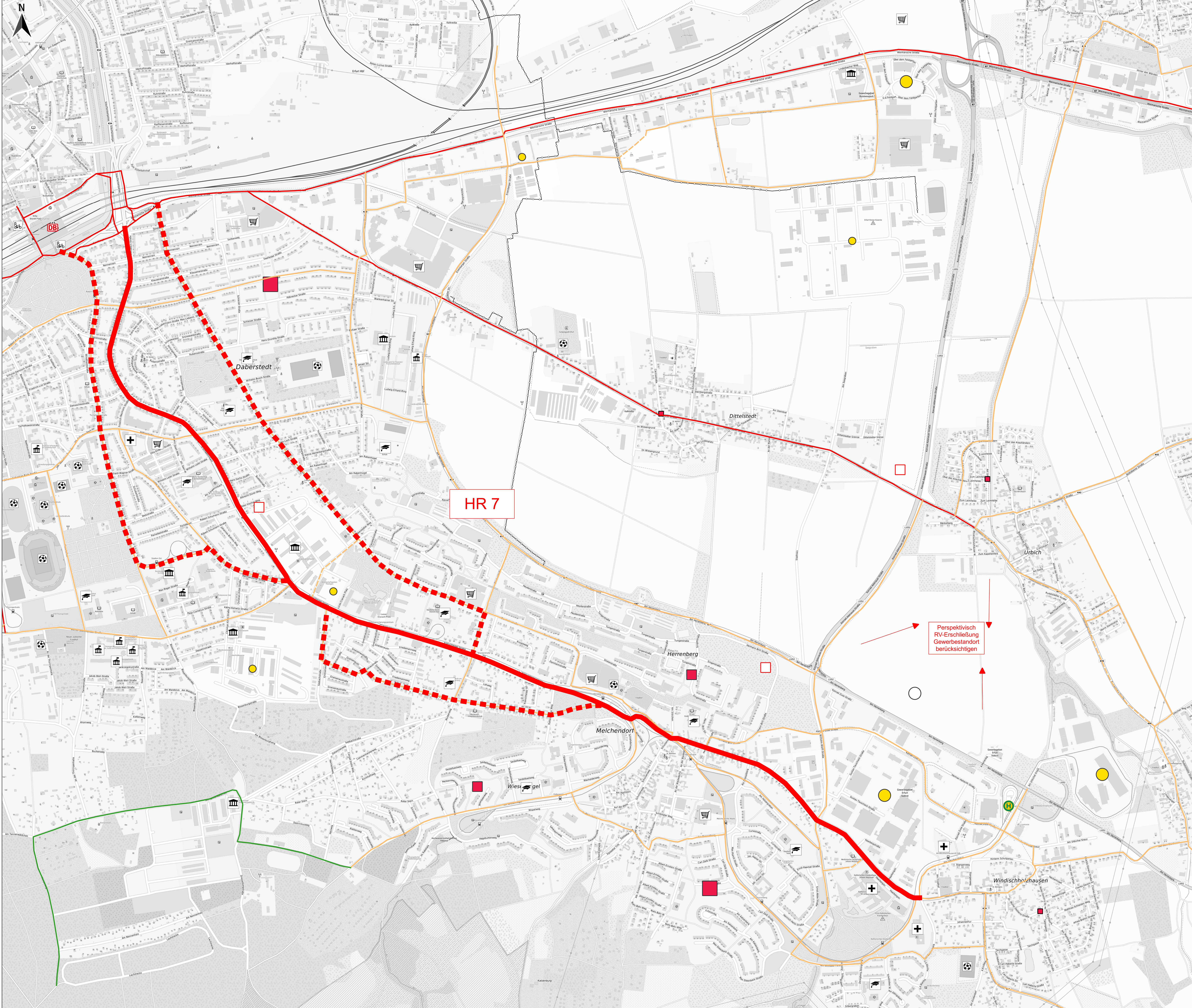


(Im Original DIN A0) 1:7.500

Plangrundlage: TopPlusOpen  
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2021)

Stand: 15.06.2023





- Legende**
- Hauptroute 7**
- Hauptroute 7 (2030)
  - - - temporäre Hauptroute
- Radverkehrsnetz**
- Hauptroute
  - Nebenroute
  - - - Perspektivische Verbindung
  - Touristische Route
- Quellen und Ziele**
- Wohngebiet > 10.000 EW
  - Wohngebiet 5.000 - 10.000 EW
  - Wohngebiet < 5.000 EW
  - Entwicklungsquartier
  - Gewerbegebiet (Bestand)
  - Gewerbegebiet (Planung)
  - Größere Arbeitsstätte
  - 🛒 Einzelhandelszentren
  - 🏛️ Landtag und Ministerien
  - 🏛️ Behörden
  - ⚽ Freizeiteinrichtungen
  - 🎓 Schule / Ausbildungsstätte
  - + Krankenhaus
  - 🚲 Fahrradparkhaus
  - DB Hauptbahnhof
  - H ÖPNV-Endhaltestelle

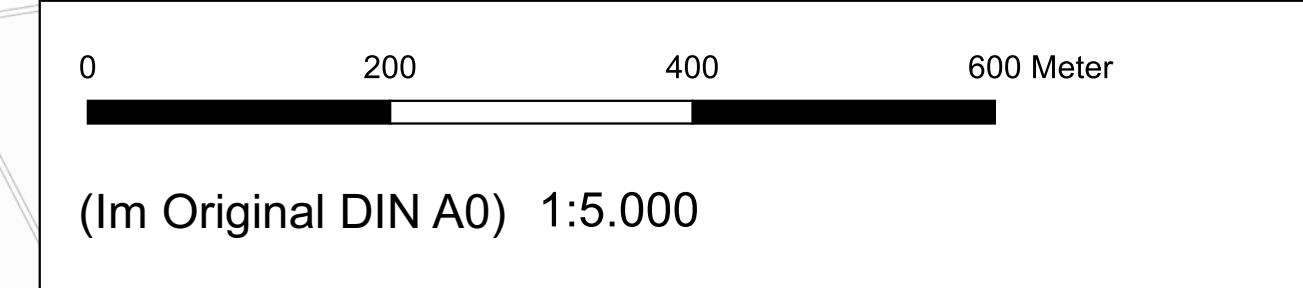
HR 7

Perspektivisch RV-Erschließung Gewerbebestandort berücksichtigen

**Landeshauptstadt Erfurt**

**Fortschreibung Radverkehrskonzept Teilraum Südost**

**Plan 3a - Radverkehrsnetz 2022: Hauptroute 7**



Plangrundlage: TopPlusOpen  
 © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2021)