

## **Ausschuss für Stadtentwicklung, Klima und Verkehr am 28. August 2023 – Radverkehrskonzept**

### **Bearbeitung**

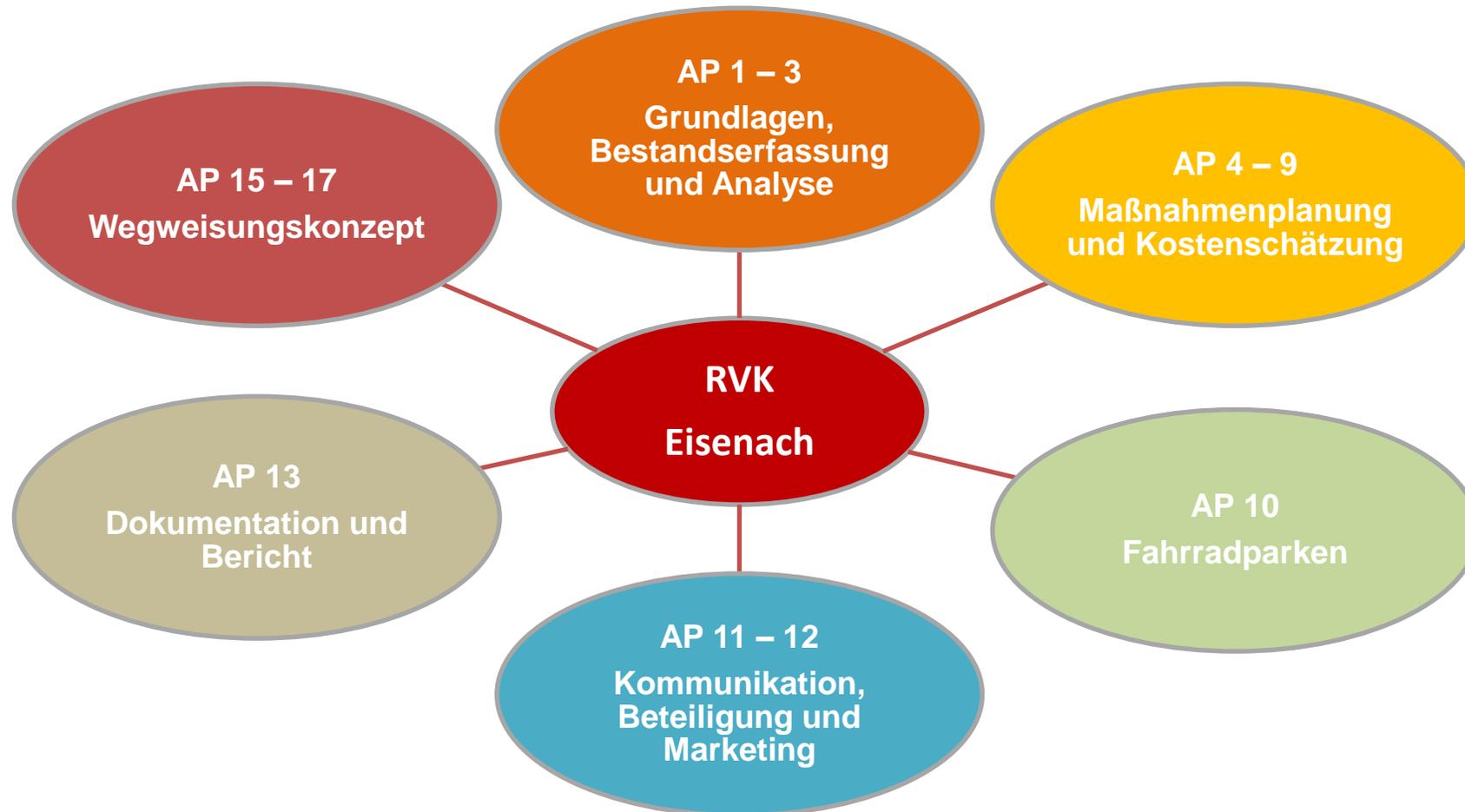
**PGV Dargel Hildebrandt GbR,  
Hannover**

**Edzard Hildebrandt  
Annika Wittkowski  
Marvin Uhde**

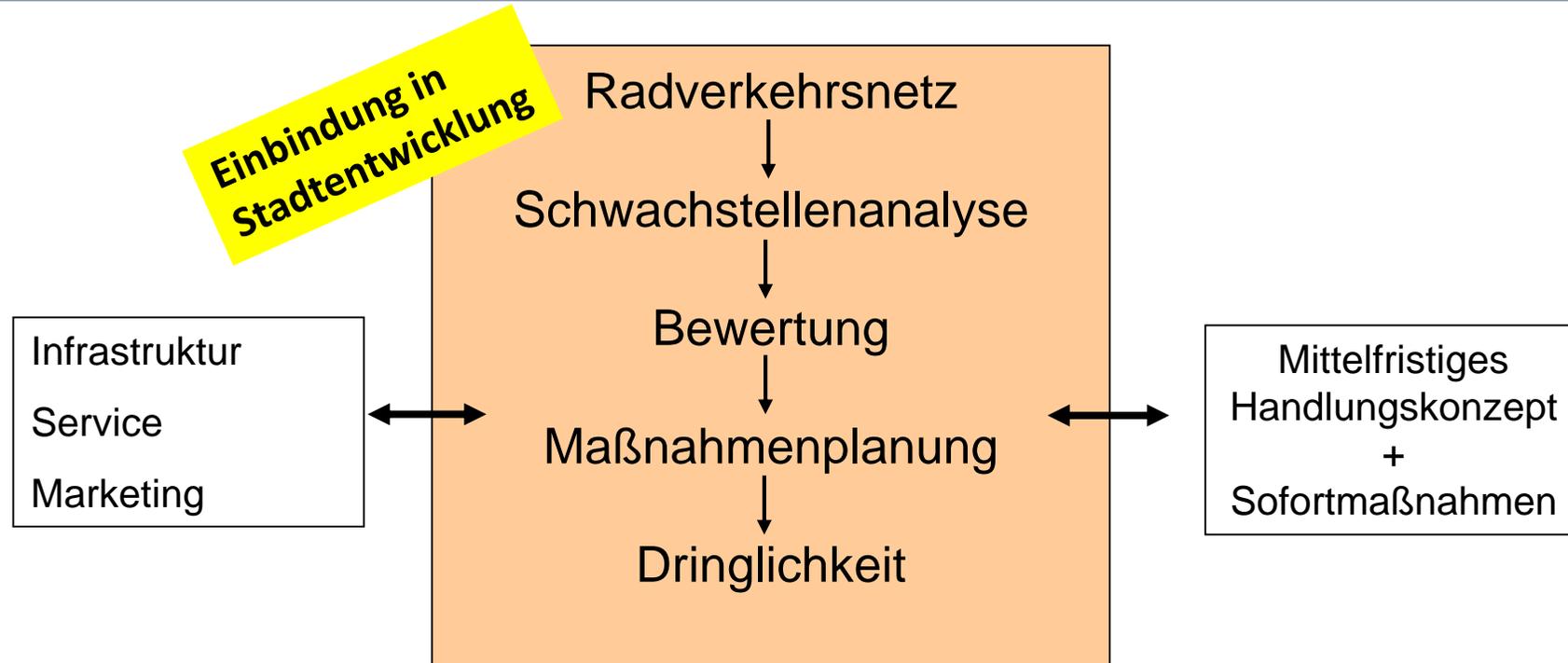
### **Auftraggeber**

**Wartburgstadt Eisenach  
Dezernat für Bildung, Jugend, Kultur, Soziales  
und Stadtentwicklung**

## Arbeitsbausteine Radverkehrskonzept



## Herangehensweise



Integration der Radverkehrsplanung in die Gesamtverkehrsplanung

## Befahrungsergebnisse

### Befahrungsergebnisse

Gesamtlänge Befahrungen	200 km
Belagsqualität	85 % gut / leicht eingeschränkt 15 % erheblich eingeschränkt / kaum nutzbar
Breiten vorhandener Radverkehrsanlagen	davon 38 % gemäß ERA – Standard
Ausstattung mit Radverkehrsanlagen	Ca. 30 % an Hauptverkehrsstraßen

Gute  
Belagsqualität  
Karolinenstraße



Erheblich  
eingeschränkte  
Belagsqualität  
Karolinenstraße



Gegenläufig  
geöffnete Ein-  
bahnstraße mit  
Schutzstreifen,  
Friedensstraße



Getrennte  
Radverkehrsfüh-  
rung, Ernst-  
Thälmann-  
Straße

## Befahrungsergebnisse – Positive Beispiele



Selbständige Fuß- und Radverkehrsführung, Katharinenstraße, Blickrichtung Westen



Fahrradstraße Siebenbornstraße, Blickrichtung Westen



Radweg B 19, Blickrichtung Westen



Selbständige Fuß- und Radverkehrsführung, Am Sportpark, Blickrichtung Westen

## Befahrungsergebnisse – Handlungsbedarf



Rennbahn,  
Blickrichtung Westen



Kasseler Straße (B 19),  
Blickrichtung Süden



Unklare  
Radverkehrsführung  
am Knoten,  
Mühlhäuser Straße /  
An der Tongrube,  
Blickrichtung Süden

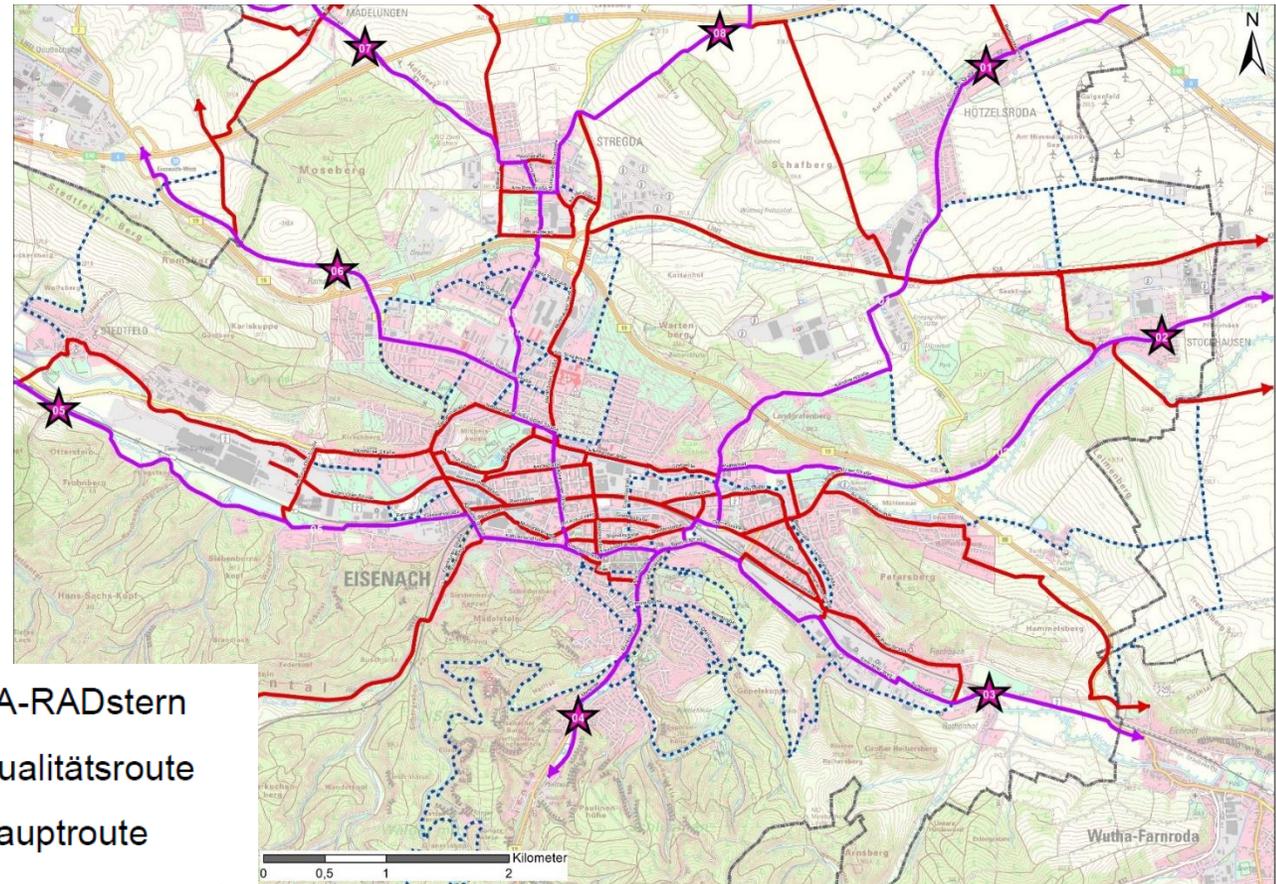


Unklare  
Radverkehrsführung am  
Knoten,  
L 1021 / K 2 / K 2a,  
Blickrichtung Osten

## Arbeitsbaustein Radverkehrszielnetz

### Netzentwicklung als zentraler Baustein des Radverkehrskonzeptes

- ❖ **Ausgangsnetz:** Netzentwurf aus dem VEP 2035
- ❖ **Radverkehrszielnetz**
  - = Ausgangsnetz
  - Prüfung auf Plausibilität durch Befahrungen
  - Verläufe ggf. örtlich modifiziert
  - Anpassung auf drei Hierarchiestufen



## Arbeitsbaustein Radverkehrszielnetz

### Hierarchie im Radverkehrszielnetz

#### ❖ Qualitätsroute

- Routen des „EA-RADstern“
- Radiale und tangentiale Direktverbindungen der Kernstadt und der Stadtteile



Qualitätsroute:  
Selbständiger Radweg entlang  
der Hörssel; Eichrodter Weg

#### ❖ Hauptroute

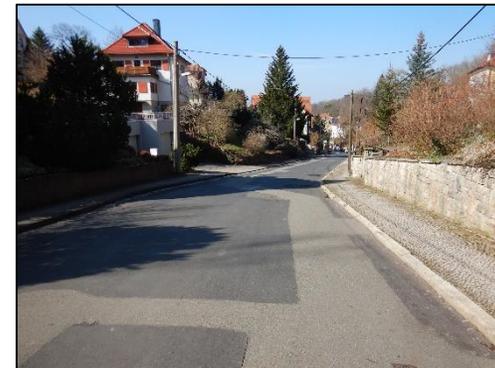
- Verbindungen der Qualitätsrouten untereinander
- Alternative Parallelverbindungen

Hauptroute:  
Tiefenbacher Allee



#### ❖ Ergänzungsrouten

- Kleinräumige Verbindungen außerhalb der Haupttrouten
- Auch touristische Verbindungen



Ergänzungsrouten:  
Am Ofenstein

## Maßnahmenkonzept

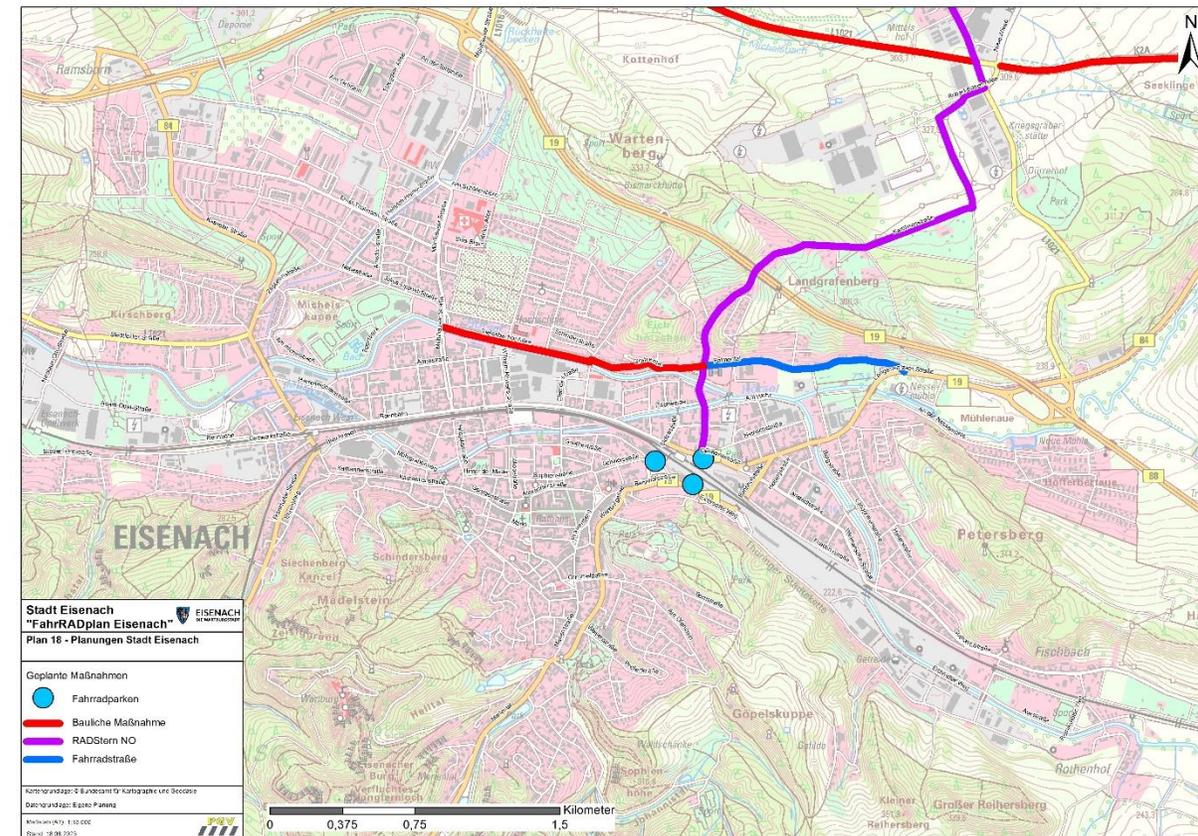
### Maßnahmen bereits in Planung / Umsetzung

#### ❖ Hochwasserschutz Eisenach<sup>1</sup>

- Maßnahmen zur Sicherung/Aufhebung des Überschwemmungsgebietes
- Umbau/Neubau von Wegen für Fuß- und Radverkehr

#### ❖ Maßnahmen der Stadt Eisenach (Auswahl)

- Fahrradstraßen (z.B. Palmental)
- EA-RADstern Nord-Ost-Route („Bosch-Route“)
- Fahrradparken am Bahnhof



<sup>1</sup><https://hws-eisenach.de/>

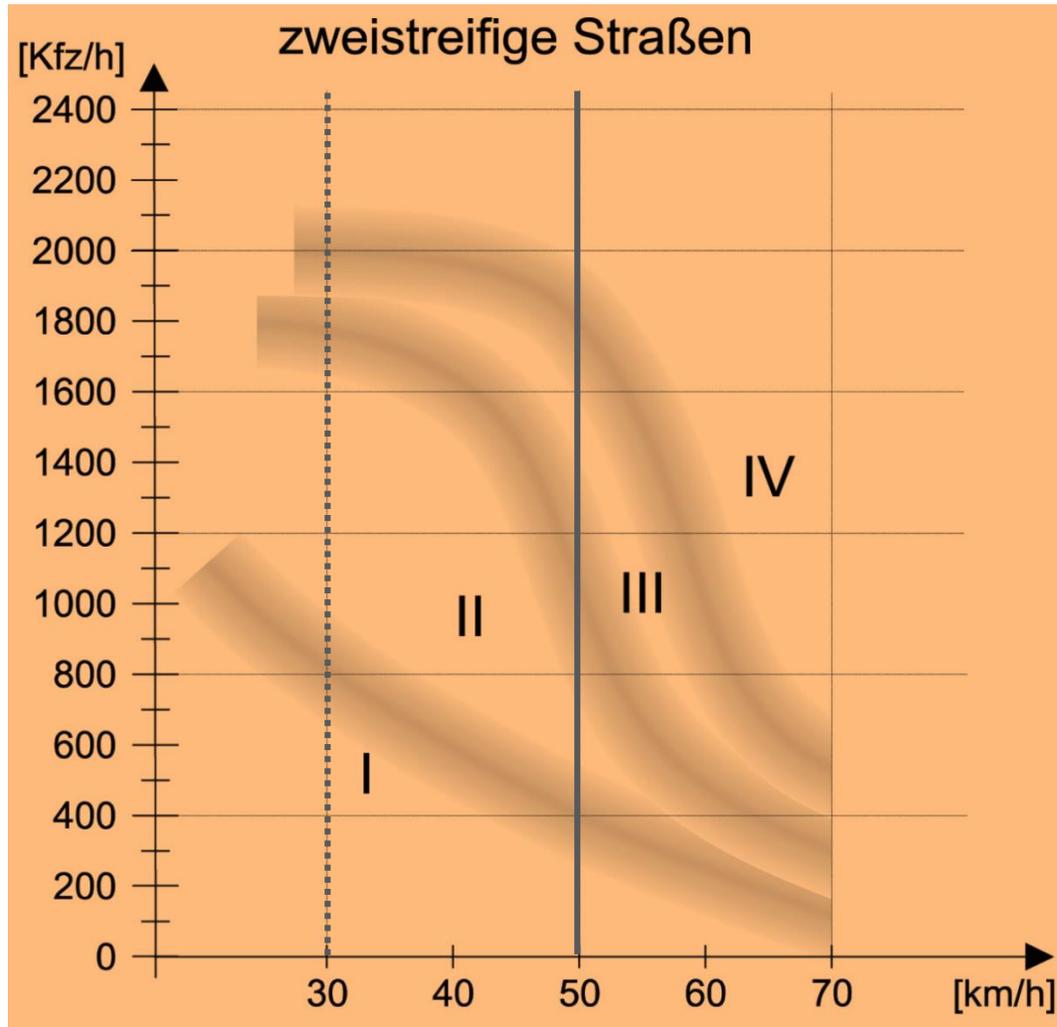
## Qualitätsstandards für Haupt- und Qualitätsrouten

- **Breitenanforderungen** (ERA 2010-Regelmaß, zzgl. Sicherheitstrennstreifen)
- **Hauptrouten- und Qualitätsrouten** seit 2021 auch nach HRSV (Hinweise für Radvorrangrouten und Radschnellverbindungen)

• Einrichtungsrادweg	<b>2,00 m</b>
• Zweirichtungsrادweg	<b>≥ 3,00 m</b>
• Fahrradstraße	<b>≥ 3,50 m</b>
• Radfahrstreifen	<b>1,85 m</b>
• Schutzstreifen	<b>≥ 1,50 m</b>

- **Trennung vom Fußverkehr**, Gem. Geh-/Radwege nur bei geringem Fußverkehrsaufkommen, z.B. außerorts
- Gut befahrbare **Oberflächen** (Asphalt, ungefastes Betonsteinpflaster)
- Durchgängige **Beleuchtung** (außerorts dynamische B. möglich)
- In der **Innenstadt** angepasste Führungsformen, z.B. Mischverkehrsvarianten
- Erprobung neuer Führungsformen mit Verkehrsversuchen (z.B. 1/2 bis 1 Jahr)

## ERA-Belastungsbereiche



### ERA-Empfehlungen bei 50 km/h nach Belastungsbereichen I bis IV:

#### Belastungsbereich IV

Getrennte RVA aus Sicherheitsgründen geboten; od. alternative verkehrsplanerische, -rechtliche oder netzbildende Maßnahme

#### Belastungsbereich III

Getrennte RVA aus Sicherheitsgründen erforderlich; Fahrbahnbenutzung nur bei günstigen Umständen, ggf. zusätzl. Angebote

#### Belastungsbereich II

Fahrbahnbenutzung mit zusätzlichen Angeboten wie Schutzstreifen und nicht benutzungspflichtige RVA

#### Belastungsbereich I

Fahrbahnbenutzung ohne zusätzliche Angebote

[Quelle ERA 2010, Bild 7, Nachbearbeitung PGV Dargel Hildebrandt GbR 2023]

## Arbeitsbaustein Maßnahmenplanung

Führungsform (im Radverkehrszielnetz)	Länge im Bestand	Länge in der Planung
Mischverkehr, ggf. Markierung	51,9 km	31,5 km
Fahrradstraße	2,6 km	10,4 km
Straßenbegleitende Radverkehrsanlage	14,3 km	25,0 km
Selbständige Radverkehrsanlage	3,5 km	5,4 km
Wirtschaftsweg	7,0 km	7,0 km
<b>Summe</b>	<b>79,3 km</b>	<b>79,3 km</b>

- ❖ Stärkere Trennung des Kfz- und Radverkehrs  
→ Mischverkehr nur bei geringen Kfz-Belastungen und -Geschwindigkeiten
- ❖ Einrichtung von städtischen Fahrradstraßen empfohlen
- ❖ Ausbau des Radwegenetzes

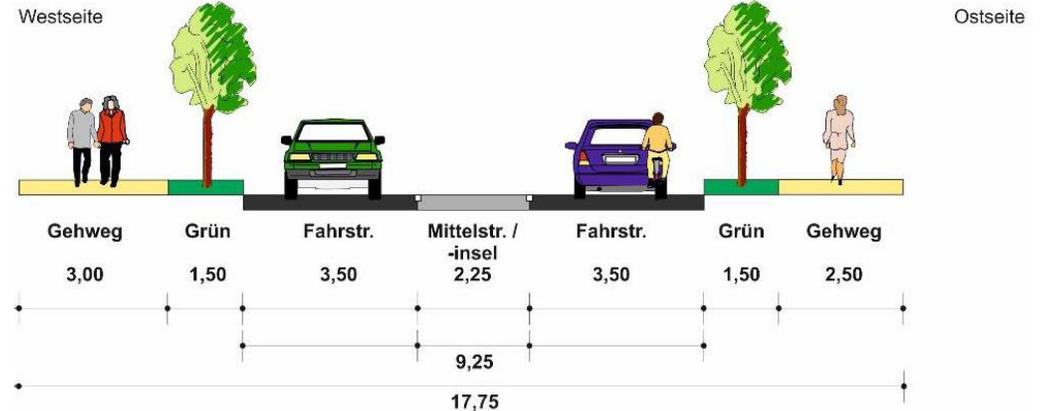
## Arbeitsbaustein Maßnahmenplanung

### Mühlhäuser Straße (Höhe Klinikum) – Bestand / Handlungsbedarf

- ❖ **Netzhierarchie:** Hauptroute
- ❖ **DTV:** 19.300 Kfz/Tag; **SV:** ca. 900 Lkw > 3,5 t
- ❖ **Linienverkehr:** Ja
- ❖ **Zul. Geschwindigkeit:** 50 km/h

→ ERA-Belastungsbereich III/IV

Bestand - Mühlhäuser Straße - Höhe Hausnr. 95 (am Klinikum)



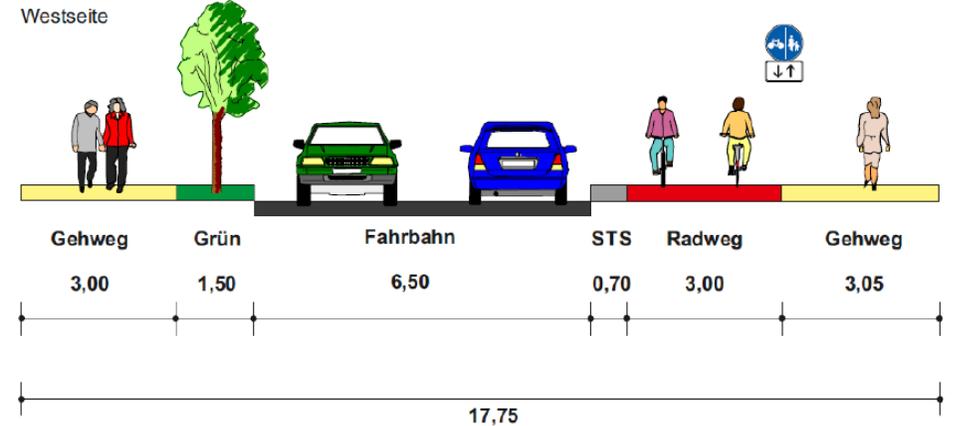
Bestandssituation Mühlhäuser Str. (Höhe Klinikum), Blickrichtung Süden

## Arbeitsbaustein Maßnahmenplanung

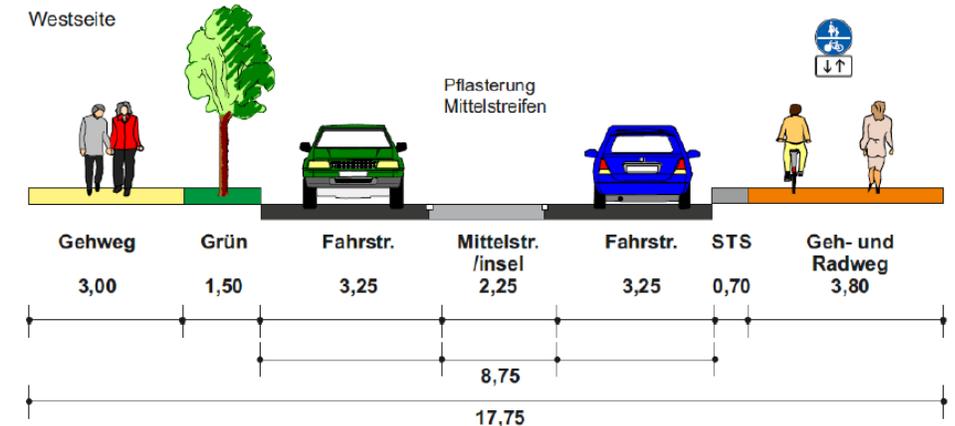
### Mühlhäuser Straße (Höhe Klinikum) – Handlungskonzept

- ❖ Einrichtung einer getrennten Radverkehrsführung
- ❖ Variante 1 (Vorzugsvariante):
  - Zweirichtungsradweg (3,00 m Zielbreite)
  - Einengung der Fahrbahn auf 6,50 m
  - Entfall des Mittelstreifens
  - Entfall Baumbestand Ostseite
- ❖ Variante 2:
  - Gem. Geh- und Radweg (3,80 m Zielbreite)
  - Erhalt des Mittelstreifens
  - Entfall Baumbestand Ostseite

Planung - Mühlhäuser Straße - Höhe Hausnr. 95 (am Klinikum)



Planung - Mühlhäuser Straße - Höhe Hausnr. 95 (am Klinikum)



## Arbeitsbaustein Maßnahmenplanung

### Rennbahn – Bestand / Handlungsbedarf

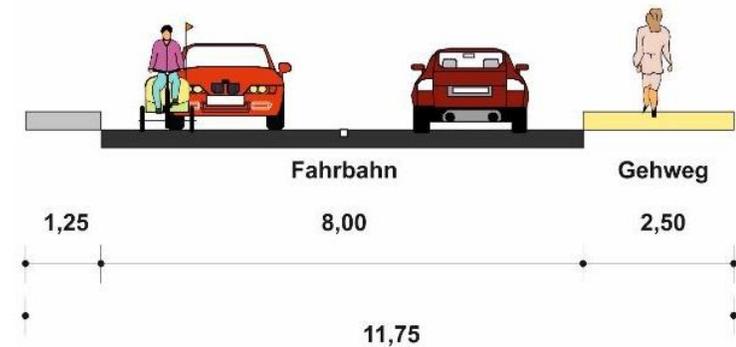
- ❖ **Netzhierarchie:** Hauptroute
- ❖ **DTV:** 13.100 Kfz/Tag
- ❖ **Linienverkehr:** Nein
- ❖ **Zul. Geschwindigkeit:** 50 km/h

→ ERA-Belastungsbereich II/III

#### Bestand - Rennbahn - Höhe MITEC Automotive AG Werk

Südseite

Nordseite



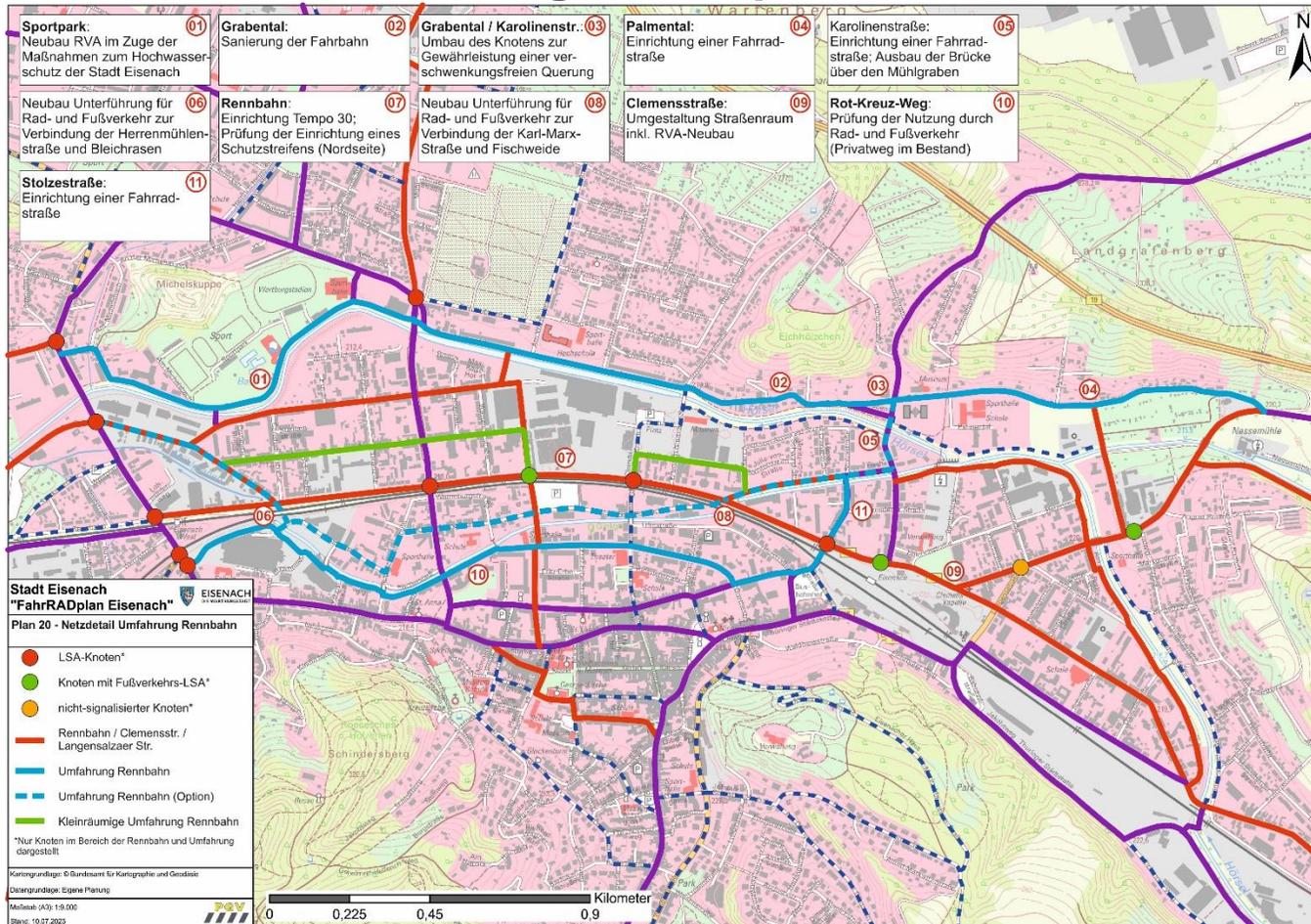
Bestandssituation Rennbahn,  
Blickrichtung Westen



Bestandssituation Rennbahn,  
Blickrichtung Osten

## Arbeitsbaustein Maßnahmenplanung

### Rennbahn – Handlungskonzept



Mühlgrabenweg



Kritische Querungssituation  
Wilhelm-Rinkens-Straße



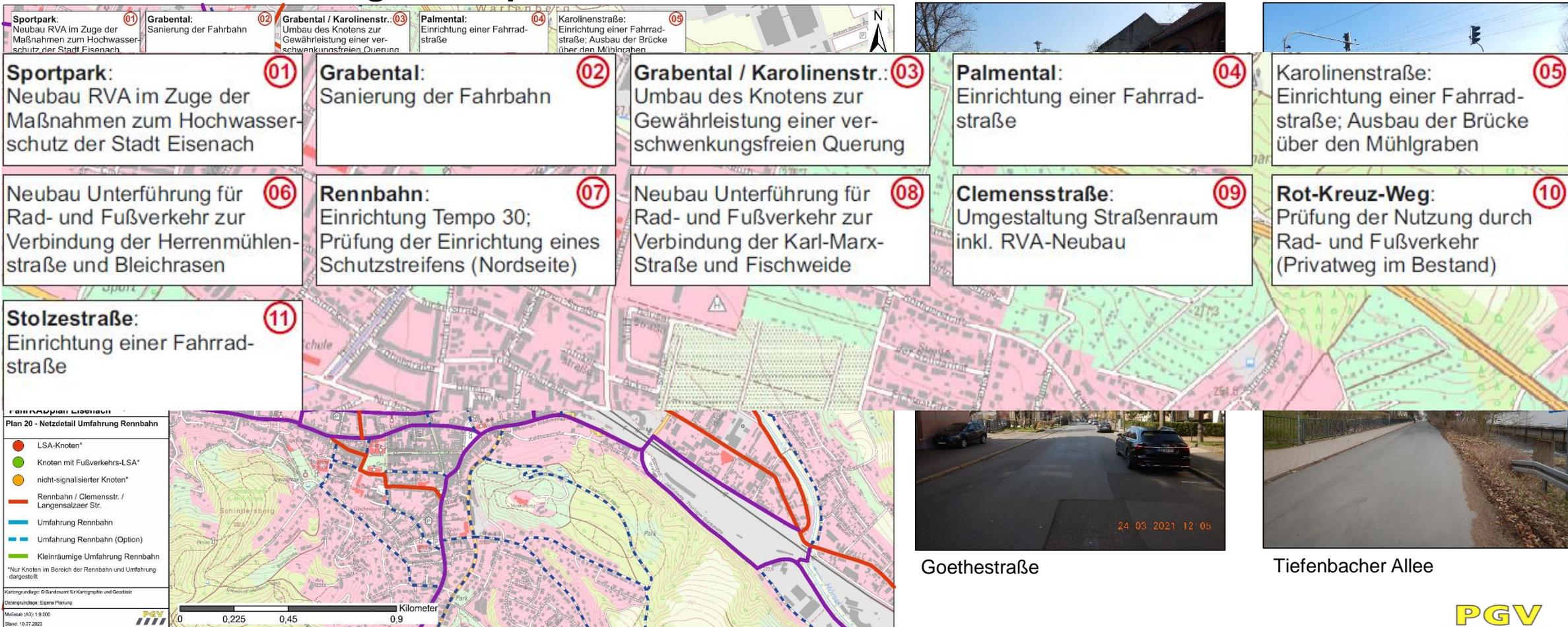
Goethestraße



Tiefenbacher Allee

## Arbeitsbaustein Maßnahmenplanung

### Rennbahn – Handlungskonzept



## Arbeitsbaustein Maßnahmenplanung

### Sophienstraße – Bestand / Handlungsbedarf

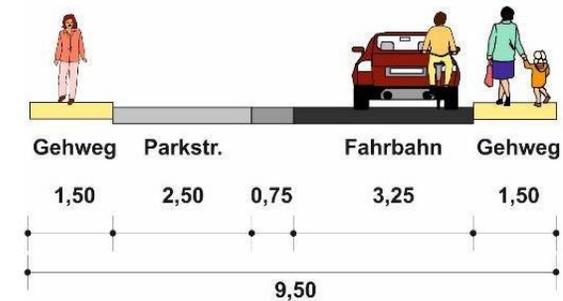
- ❖ **Netzhierarchie:** Qualitätsroute
- ❖ **DTV:** 6.400 bis 6.800 Kfz/Tag
- ❖ **Linienverkehr:** Ja
- ❖ **Zul. Geschwindigkeit:** 30 km/h
  
- ❖ Einbahnstraße, nicht geöffnet für Radgegenverkehr
- ❖ Schmale Fahrbahn ohne Ausweichmöglichkeit  
→ Öffnung nicht möglich
- ❖ Begegnung mit Bussen alle vier bis acht Minuten

**Bestand** - Sophienstraße - Höhe Hausnr. 55

Südseite



Nordseite



Bestandssituation Sophienstraße, Blickrichtung Westen

## Arbeitsbaustein Maßnahmenplanung

### Sophienstraße – Handlungskonzept

- ❖ Anpassung des tatsächlichen Geschwindigkeitsniveaus
- ❖ Bsp.: Bauliche Lösung mit Plateau-Aufpflasterungen („Berliner Kissen“)
  - Kein Hindernis für Radfahrende
  - Nur geringe Beeinträchtigung von Bussen und Fahrgästen
  - Verringerung des Verkehrs- und Geschwindigkeitsdrucks



Beispiel  
Verkehrs-  
beruhigung,  
Buchholz



Beispiel  
Verkehrs-  
beruhigung,  
Seesen

## Arbeitsbaustein Maßnahmenplanung

### Bereich Sportpark – Bestand / Handlungsbedarf

- ❖ **Netzhierarchie:** Qualitätsroute und Hauptroute
- ❖ **DTV:** bis 4.000 Kfz/Tag (Julius-Lippold-Str.); Sportpark kfz-frei
- ❖ **Linienverkehr:** Ja (nur Zeppelinstr.)
- ❖ **Zul. Geschwindigkeit:** 50 km/h

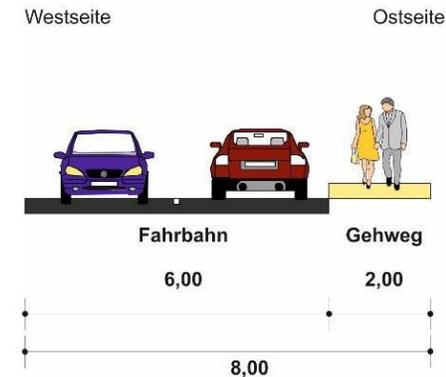
### Zeppelinstraße

- ❖ durch gebietsfremden Verkehr belastet; komplexer Knoten mit Kasseler Str.

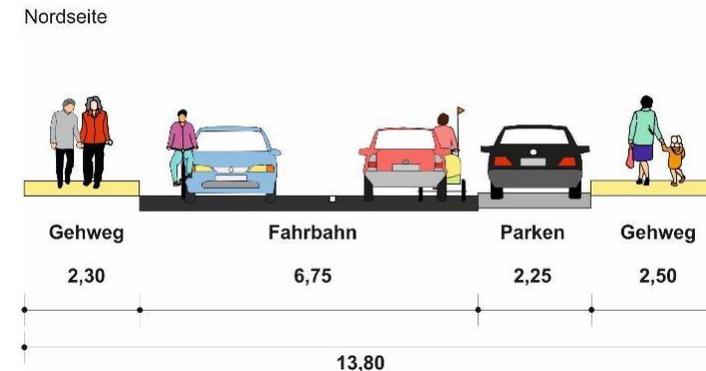
### Julius-Lippold-Straße

- ❖ Fehlende Querungsmöglichkeiten im Straßenverlauf

**Bestand** - Zeppelinstraße - Höhe Hausnr. 3

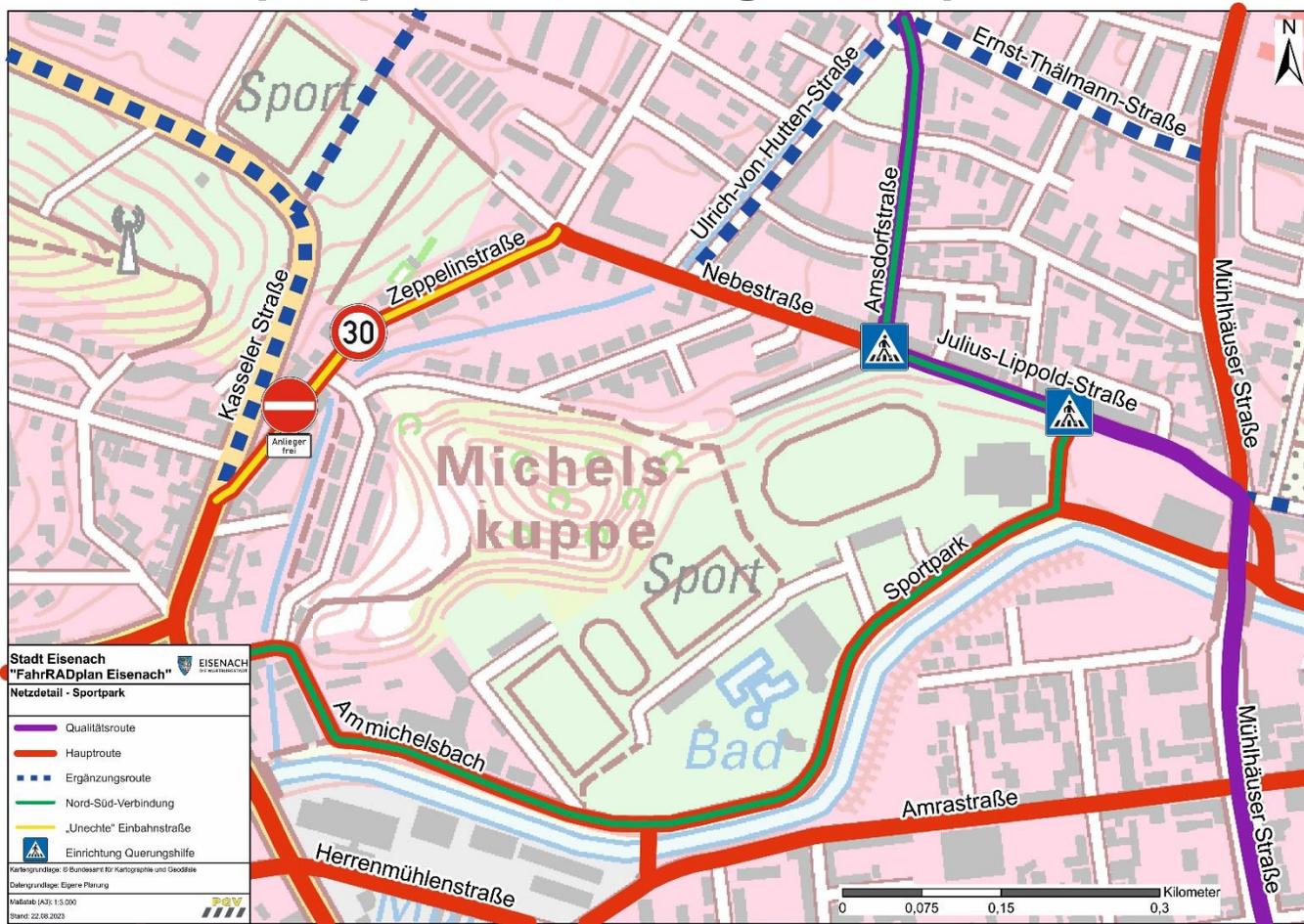


**Bestand** - Julius-Lippold-Straße - Höhe Hausnr. 20



## Arbeitsbaustein Maßnahmenplanung

### Bereich Sportpark – Handlungskonzept



Julius-Lippold-Straße



Zepelinstraße



Sportpark



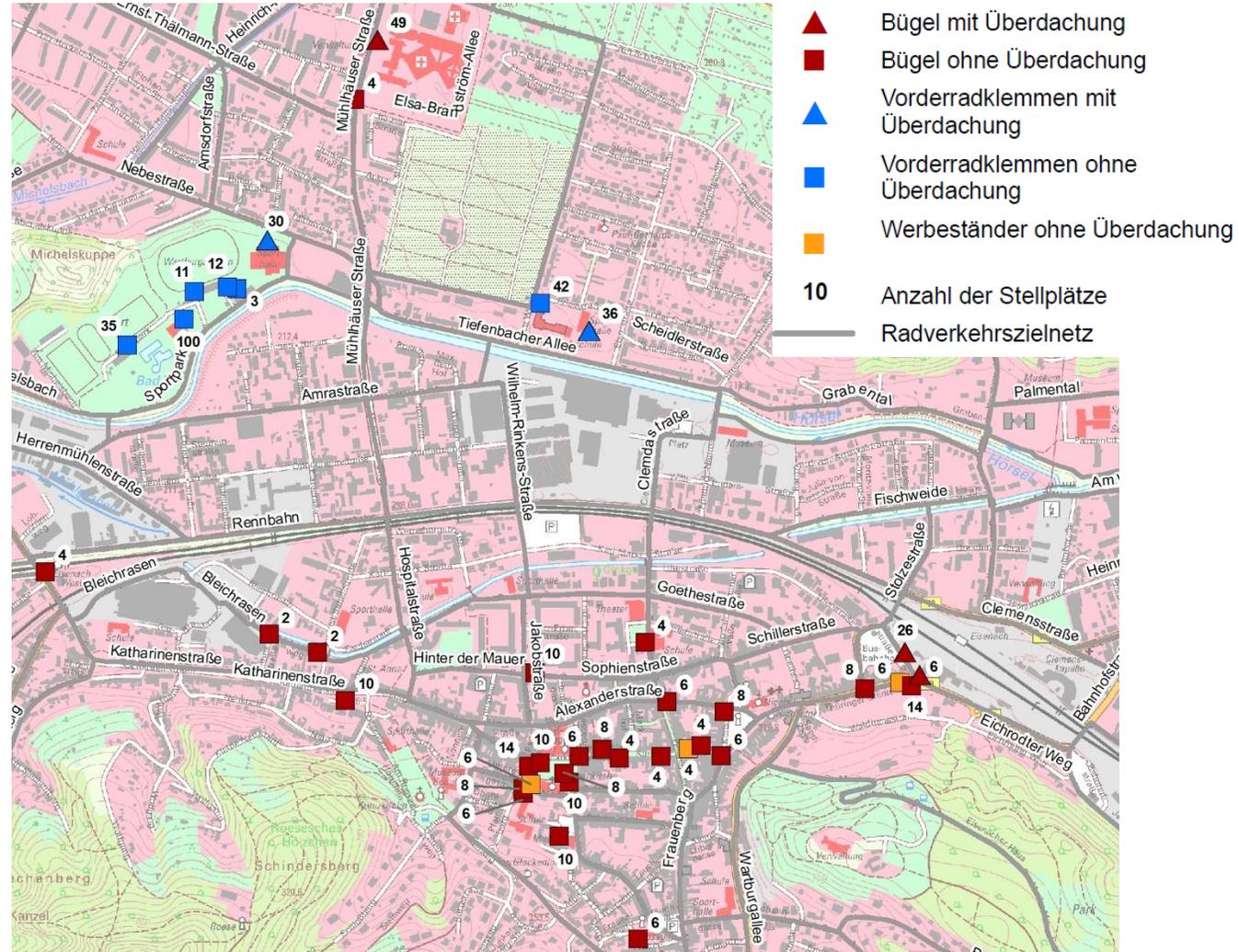
Am Michelsbach

## Arbeitsbaustein Fahrradparken

Erhebung ausgewählter Standorte  
im Kernstadtbereich

- Aufnahme von Stellplatzanzahl,  
Auslastung, Mängeln und  
Konflikten
- Aufnahme potenzieller  
Ergänzungsstandorte

Ämterabfrage zur Bewertung der  
Abstellangebote an div.  
Einrichtungen (z.B. Kultur, Bildung)



## Handlungsbedarf Fahrradparken

- Gemeinsames Planungsvorhaben Stadt/DB Ausbau **Abstellanlagen an Bahnhöfen** mit Serviceangeboten
- **ZOB**: Handlungsbedarf bei der Kapazitätserhöhung
- **Städtische Schulen** → v.a. Austausch ungeeigneter Anlagen sowie Erweiterung von Kapazitäten
- Verbesserung Fahrradparken an **Freizeitzielen**, z.B. Sportpark / Aquaplex → Austausch Vorderradklemmen



**Vielen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit!**

**Bearbeitung**

**PGV Dargel Hildebrandt GbR, Hannover**

**Edzard Hildebrandt**

**Annika Wittkowski**

**Marvin Uhde**