



**EISENACH**  
DIE WARTBURGSTADT

# Stadt Eisenach

Handlungskonzept zur  
Förderung des Rad- und Fußverkehrs

Anlagenband – Maßnahmensteckbriefe und Tabellen

Stand: 17. November 2023



## **Stadt Eisenach**

Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes

### **Anlagenband Maßnahmensteckbriefe und Tabellen**

Stand: 17. November 2023

- Auftraggeber: Stadt Eisenach  
Amt für Stadtentwicklung  
Markt 22  
99817 Eisenach
- Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr  
PGV Dargel Hildebrandt GbR  
Adelheidstraße 9 b  
D - 30171 Hannover  
Telefon 0511 220 601-87  
Telefax 0511 220 601-990  
E-Mail: [info@pgv-dargel-hildebrandt.de](mailto:info@pgv-dargel-hildebrandt.de)  
[www.pgv-dargel-hildebrandt.de](http://www.pgv-dargel-hildebrandt.de)
- Bearbeitung: Edzard Hildebrandt  
Annika Wittkowski  
Marvin Uhde

Hannover, im November 2023

**Maßnahmensteckbriefe**

<b>Steckbrief-Nr.</b>	<b>Verortung</b>
K 1	Stedtfelder Straße – Höhe Haus-Nr. 36
K 2	Zeppelinstraße – Höhe Haus-Nr. 3
K 3	Stregdaer Allee – Höhe Grundschule
K 4	Mühlhäuser Straße – Höhe Marktkauf
K 5	Mühlhäuser Straße – Höhe Haus-Nr. 95d („S-Kurve“)
K 6	Mühlhäuser Straße – Höhe Haus-Nr. 95 (Klinikum)
K 7	Mühlhäuser Straße – Höhe Haus-Nr. 59
K 8	Julius-Lippold-Straße/Nebestr. – Höhe Haus-Nr. 20
K 9	Mühlhäuser Straße – Höhe Haus-Nr. 26
K 10	Gaswerkstraße – Höhe Am Roten Bach Haus-Nr. 2
K 11	Katharinenstraße – Höhe Haus-Nr. 74
K 12	Rennbahn – Höhe MITEC Automotive AG Werk
K 13	Clemensstr. (B 19) – Höhe Haus-Nr. 39
K 14	Langensalzaer Str. (B 19) – Höhe Haus-Nr. 45
K 15	Altstadtstraße – Höhe Haus-Nr. 29
K 16	Eichrodter Weg – zwischen Gbf. und Steile Wand
K 17	Wartburgallee (B 19) – Höhe Denkmal Arbeiterbewegung
I 1	Hospitalstraße – Höhe Jakobschule
I 2	Sophienstraße – Höhe Haus-Nr. 55
I 3	Alexanderstraße – Höhe Haus-Nr. 12
I 4	Goldschmiedenstraße – Höhe Haus-Nr. 11
I 5	Schmelzerstraße – Höhe Haus-Nr. 10
I 6	Bahnhofstraße (B 19) – Höhe Fachmarktzentrum

**Maßnahmentabellen**

<b>Tabellen-Nr.</b>	<b>Tabellentitel</b>
Tabelle T 1	Maßnahmenübersicht im Radverkehr
Tabelle T 2	Maßnahmenübersicht im Radverkehr – Knoten
Tabelle T 3	Maßnahmenübersicht im Radverkehr – Bauwerke
Tabelle T 4.1, 4.2	Befragung und Maßnahmenübersicht Fahrradparken
Tabelle T 5	Prüfung der Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr



### Maßnahmensteckbrief K 1

#### Stedtfelder Straße – Höhe Haus-Nr. 36


**Blickrichtung:** Osten

**Blickrichtung:** Osten

**Maßnahmenbereich:** Kasseler Str. bis Einfahrt Opel-Werk

**Typ:** Bedeutsame Erschließungsstraße

**DTV (VEP 2035):** 5.700 Kfz/Tag

**SV (2017):** 360 SV/Tag (davon 120 LZ/Tag)

**Linienverkehr:** Ja

**Zul. Geschwindigkeit:** 50 km/h

**Netzhierarchie:** Hauptroute

#### Handlungsbedarf und Erläuterung Lösungsvorschlag

##### Favorisierte Variante und Sofortmaßnahme

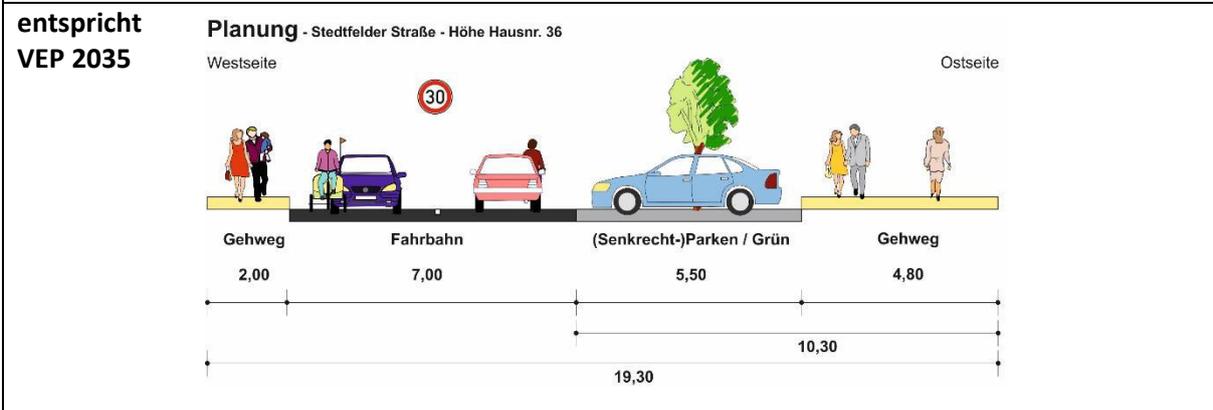
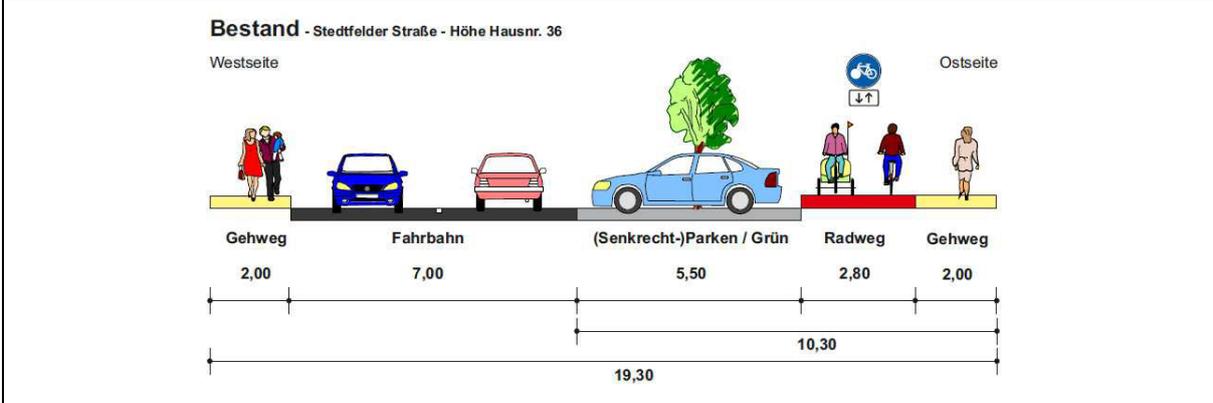
Die vorhandene südseitige RVA als Zweirichtungsradweg erfüllt im Hinblick auf die begrenzten räumlichen Potenziale der Landstraßenführung annähernd ihren Zweck. Allerdings sind hier u. a. folgende Schwächen deutlich geworden, die einzelne Maßnahmen erfordern

- Ungünstige Sichtverhältnisse im Bestand an nahezu jeder Einmündung, vornehmlich durch Grünbewuchs → Ideenskizze zeigt eine verbreiterte RVA
- Mangelhafte Überquerbarkeit der Kasseler Straße im Zuge der Hörssel-parallelen Hauptroute 1. Ordnung in Richtung Sportpark und Eisenach-Nord
- Deshalb Untersuchung der Machbarkeit einer alternativen „rückseitigen“ Pendlerverbindung zwischen Opel-Werk entlang der Hörssel mit Anbindung an die Stedtfelder Straße und/oder Kasseler Str. mit verbesserter Überquerbarkeit.

Als favorisierte Variante wird die Verkehrsberuhigung der Stedtfelder Straße vorgeschlagen. Diese Maßnahme entspricht der Maßnahme K.4 des VEP 2035. Die Stedtfelder Straße wird mit einer Tempo-30-Regelung beruhigt. Mittelfristig wird die L 1021 auf die Adam-Opel-Straße umverlegt, so dass Durchgangsverkehr aus der Stedtfelder Str. herausgehalten wird. Zu diesem Zweck wird der Knoten Nicolaus-Otto-Str. als abknickende Vorfahrt umgestaltet. Dem VEP entsprechend ist zu prüfen, ob die Stedtfelder Str. östlich des Knotens für Durchgangsverkehr außer ÖPNV gesperrt werden kann. Als **Sofortmaßnahme** ist die ständige Sichtfreihaltung durch Grünschnitt etc. zu gewährleisten (Pflichtaufgabe Baulastträger).



**Maßnahmensteckbrief K 1**  
**Stedtfelder Straße – Höhe Haus-Nr. 36**



# Stadt Eisenach

## „FahrRADplan Eisenach“



EISENACH  
DIE WARTBURGSTADT

### Maßnahmensteckbrief K 2 Zeppelinstraße – Höhe Haus-Nr. 3



**Blickrichtung:** Süden

**Blickrichtung:** Süden



**Blickrichtung:** Norden; Einmündg. von rechts

**Blickrichtung:** Norden

**Maßnahmenbereich:** Kasseler Str. bis Nebestr.

**Typ:** Erschließungsstraße mit Verbindungsfunktion im Straßennetz, Schulweg

**DTV:** 3.400 Kfz/Tag

**SV:** geschätzt < 5 %

**Netzhierarchie:** Hauptroute

**Linienverkehr:** Nein

**Zul. Geschwindigkeit:** 50 km/h

**Kfz-Parken:** Senkrechtparken in Parkbuchten / Auf Grundstücken

**Gehweg:** Abschnittsweise einseitig, schmal (2,0 m), kein Sicherheitsabstand zur Fahrbahn

**Besonderheit:** Wegen Einmündungswinkel und Topografie keine anforderungsgerechte und verkehrssichere Geometrie/Gestaltung der Einmündung Kasseler Str. (B 84) möglich.



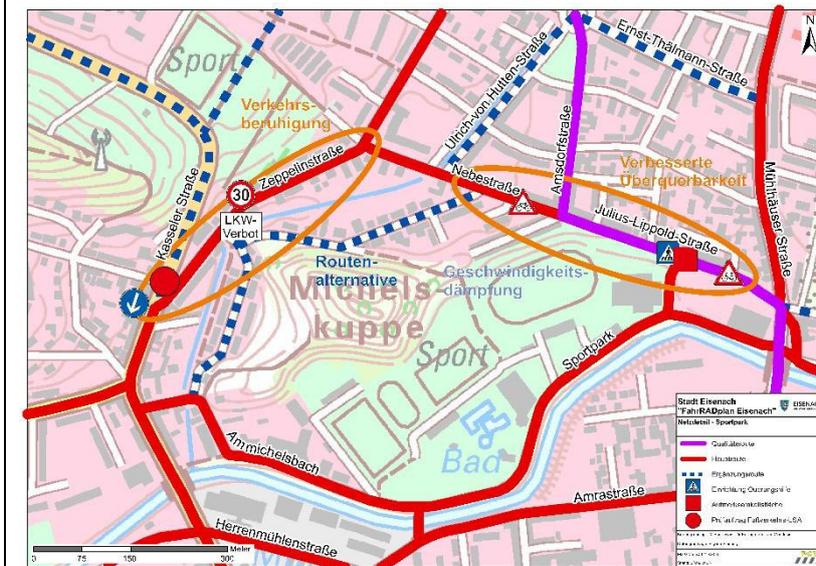
### Maßnahmensteckbrief K 2 Zeppelinstraße – Höhe Haus-Nr. 3



#### Handlungsbedarf und Erläuterung Lösungsvorschlag

Es wird empfohlen, mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen mehr Sicherheit für Radfahrende auf der Fahrbahn der Zeppelinstraße zu gewährleisten (Schulweg!) und gebietsfremden Verkehr, insbesondere Lkw > 3,5 t, durch Verkehrszeichen herauszuhalten. Zugleich bedarf die sichere Überquerbarkeit der Bundesstraße mit hoher Trennwirkung der Prüfung von Maßnahmen:

1. Es wird empfohlen, das Linksabbiegen aus der Kasseler Straße von Norden kommend in die Zeppelinstraße zu verbieten. Dies entspannt die Situation an der Einmündung. Diese Maßnahme dient dazu, gebietsfremden Verkehr aus dem Bereich herauszuhalten und den Verkehrsfluss auf der Kasseler Str. zu verbessern. Zudem hilft diese Maßnahme, Konflikte zwischen Kfz- und Rad-Verkehr im unübersichtlichen Einmündungsbereich zu minimieren und Radfahrenden das sichere Überqueren der Kasseler Str. zu erleichtern.  
[Vgl. untenstehende Skizze Netzdetail Sportpark-Zeppelinstraße]
2. Für Zuzußgehende und weniger geübte (schiebende) Radfahrende wird die Einrichtung eines Fußgängerüberweges südlich der Zeppelinstraße empfohlen.
3. Anordnung eines Durchfahrverbotes für Schwerverkehr  $\geq 3,5$  t und Tempo 30 für alle Kfz.
4. Für Radfahrende zwischen Nebestr. und Opelwerk bietet sich die Führung über die Anliegerstraße Am Michelsbach an. Diese Verbindung wird als Ergänzungsrouten aufgenommen.





## Maßnahmensteckbrief K 3

### Stregdaer Allee – Höhe Grundschule


**Blickrichtung:** Süden

**Blickrichtung:** Süden

**Maßnahmenbereich:** Am Gebräun – An der Tongrube

**Typ:** Bedeutsame Erschließungsstraße

**DTV:** ...

**SV:** ...

**Linienverkehr:** ja

**Zul. Geschwindigkeit:** 30 km/h

**Netzhierarchie:** Qualitätsroute

#### Handlungsbedarf und Erläuterung Lösungsvorschlag

Vorgeschlagen wird die Einrichtung einer Fahrradstraße.

Begründung: Die Stregdaer Allee hat eine hohe Bedeutung im Radverkehrszielnetz als Hauptgebietserschließung und radiale, ortsverbindende Qualitätsroute zwischen der Kernstadt, hier der Nordstadt, und den nördlich angrenzenden Stadtteilen und Gewerbe- und Industriegebieten

Zudem stellt die Stregdaer Allee als Parallelroute zur Mühlhäuser Straße eine akzeptable Alternative zu den dort frühestens mittelfristig lösbaren Konfliktbereichen dar. Die Umgestaltung als Fahrradstraße bietet die Chance, den Radverkehr in einem zentralen Bereich des Stadtteils Eisenach-Nord mit Grundschule und zahlreichen weiteren fahrradrelevanten Alltagszielen zu stärken und zu fördern. Die damit verbundenen Einschränkungen für den Kfz-Verkehr sind in einer Anliegerstraße mit Ziel- und Quellverkehr unerheblich, fördern jedoch in starkem Maße die Sicherheit für die Fahrbahn überquerenden oder im Längsverkehr nutzenden nichtmotorisierten Verkehre und Schülerinnen und Schüler. Die Verträglichkeit mit dem Linienbusverkehr ist in vollem Umfang gegeben.

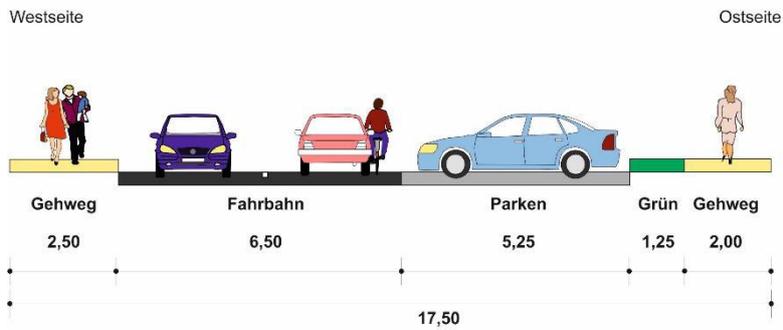
Als bauliche Maßnahmen werden allein ausreichende Fahrbahnmarkierungen zur Ordnung des ruhenden Verkehrs und zur Klarstellung der Verkehrsfläche der Fahrradstraße in einer Breite von 4,6 bis 5,0 m notwendig.



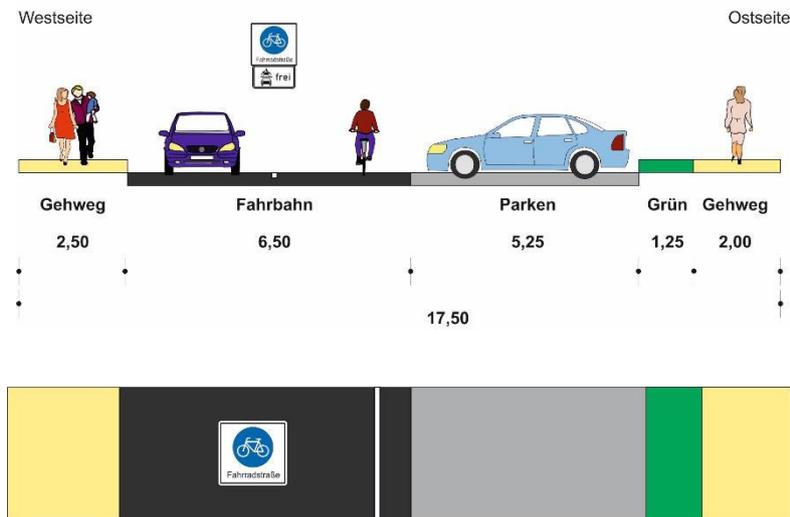
## Maßnahmensteckbrief K 3

### Stregdaer Allee – Höhe Grundschule

**Bestand** - Stregdaer Allee - Höhe Grundschule



**Planung** - Stregdaer Allee - Höhe Grundschule



**Stadt Eisenach**  
**„FahrRADplan Eisenach“**



**Maßnahmensteckbrief K 4**  
**Mühlhäuser Straße – Höhe Marktkauf**



**Blickrichtung:** Norden

**Blickrichtung:** Süden



**Blickrichtung:** Norden

**Blickrichtung:** Süden



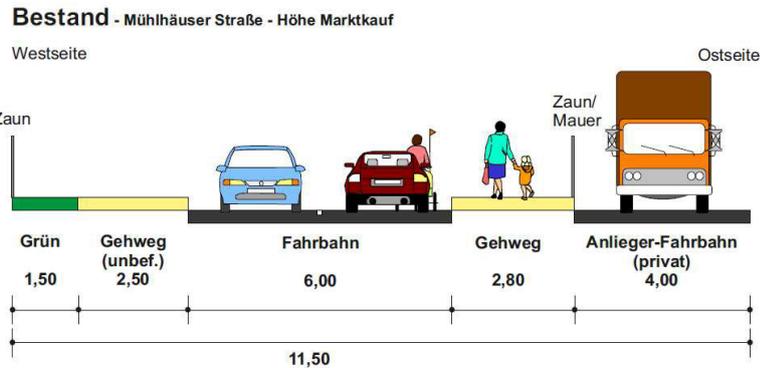
**Blickrichtung:** Norden

**Blickrichtung:** Süden

**Maßnahmenbereich:** Heinrich-Heine-Straße – Zufahrt Marktkauf/Knoten An der Tongrube  
**Typ:** Regional bedeutsame Straße  
**Netzhierarchie:** Hauptroute  
**DTV (VEP 2035):** 18.100 Kfz/Tag  
**SV (2014):** 960 SV/Tag (davon 330 LZ/Tag)  
**Linienverkehr:** Ja; **Zul. Geschwindigkeit:** 50 km/h

### Maßnahmensteckbrief K 4

#### Mühlhäuser Straße – Höhe Marktkauf



#### Handlungsbedarf und Erläuterung Lösungsvorschlag (ohne Darstellung)

Dieser Straßenabschnitt befindet sich mit 18.100 Kfz/Tag im Belastungsbereich III/IV gemäß ERA 2010, wobei die Verkehrsbelastung mutmaßlich vom regionalen Individualverkehr der Arbeitspendelnden und des Einkaufsverkehrs der anliegenden Nahversorger, des Klinikums und der direkt erreichbaren Innenstadt bestimmt wird.

Die Einrichtung einer **getrennten Radverkehrsführung** wird angestrebt. Die verfügbare Straßenbreite beträgt allerdings lediglich 12,8 m. Es wird zudem angenommen, dass Grunderwerb (GE) an beiden Straßenseiten nicht möglich ist. Vor einer grundsätzlich naheliegenden baulichen Umgestaltung des Bestandes ist zwischen einer richtungstreuen Führung, z. B. mit Radweg/Radfahrstreifen und einer ggf. nur einseitigen Zweirichtungs-Lösung an der Ostseite zu entscheiden.

Eine bauliche, **beidseitige RFS- oder RW-Führung** ginge zu Lasten des Fußverkehrs. Auch die Nachteile einer baulich sehr anspruchsvollen **Zweirichtungs-Lösung** sind offenkundig (u. a. Marktkauf-Ein-Ausfahrt, schwierige Anbindung in Höhe Am Schäfersborn). Die bereits vorliegende **Schutzstreifenlösung** hatte sich wegen fehlender Verkehrssicherheit der Radfahrenden als nicht umsetzbare Variante erwiesen.

Im Bestand wäre deshalb lediglich das **Aufbringen von Piktogrammen** am Fahrbahnrand zielführend, als Klarstellung, dass Radfahrende ein Benutzungsrecht der Fahrbahn haben.

Die derzeitige „**Fahrrad-Schleichwegverbindung**“ östlich des Marktkauf-Areals wird teilweise genutzt, die volle baulich-rechtliche öffentliche Nutzbarkeit für Radfahrende und Zufußgehende ist dahingestellt und zu prüfen, da keine Daten vorliegend. Diese Verbindung könnte gleichwohl nach Klärung aller rechtlichen und baulichen Gegebenheiten (u. a. Überbrückung des Michelsbaches) als selbständiger Geh- und Radweg ausgebaut werden, um eine zumutbare Alternative zur Mühlhäuser Straße zu schaffen, mit Anbindung an den Knotenpunkt Mühlhäuser Straße/ Am Schäfersborn.

Im Falle eines richtungstreuen Führungsprinzips im Streckenbereich wie auch für die Verbesserung der Mischverkehrslösung im Bestand sollte am hoch belasteten, sehr kompakten LSA-Knoten Mühlhäuser Straße/An der Tongrube ein **signalisierter Seitenwechsel für Radfahrende** vom dortigen, ostseitigen Zweirichtungs-RVA auf den anschließenden Abschnitt f eingerichtet werden.

# Stadt Eisenach

## „FahrRADplan Eisenach“



EISENACH  
DIE WARTBURGSTADT

### Maßnahmensteckbrief K 5

#### Mühlhäuser Straße – Höhe Haus-Nr. 95d („S-Kurve“)



**Blickrichtung:** Osten



**Blickrichtung:** Westen



**Blickrichtung:** Osten

**Maßnahmenbereich:** Am Schäfersborn – Heinrich-Heine-Straße

**Typ:** Regional bedeutsame Straße

**Netzhierarchie:** Hauptroute

**DTV:** 19.300 Kfz/Tag; **SV:** ca. 900 Lkw ≥ 3,5 t

**Linienverkehr:** Ja; **Zul. Geschwindigkeit:** 50 km/h

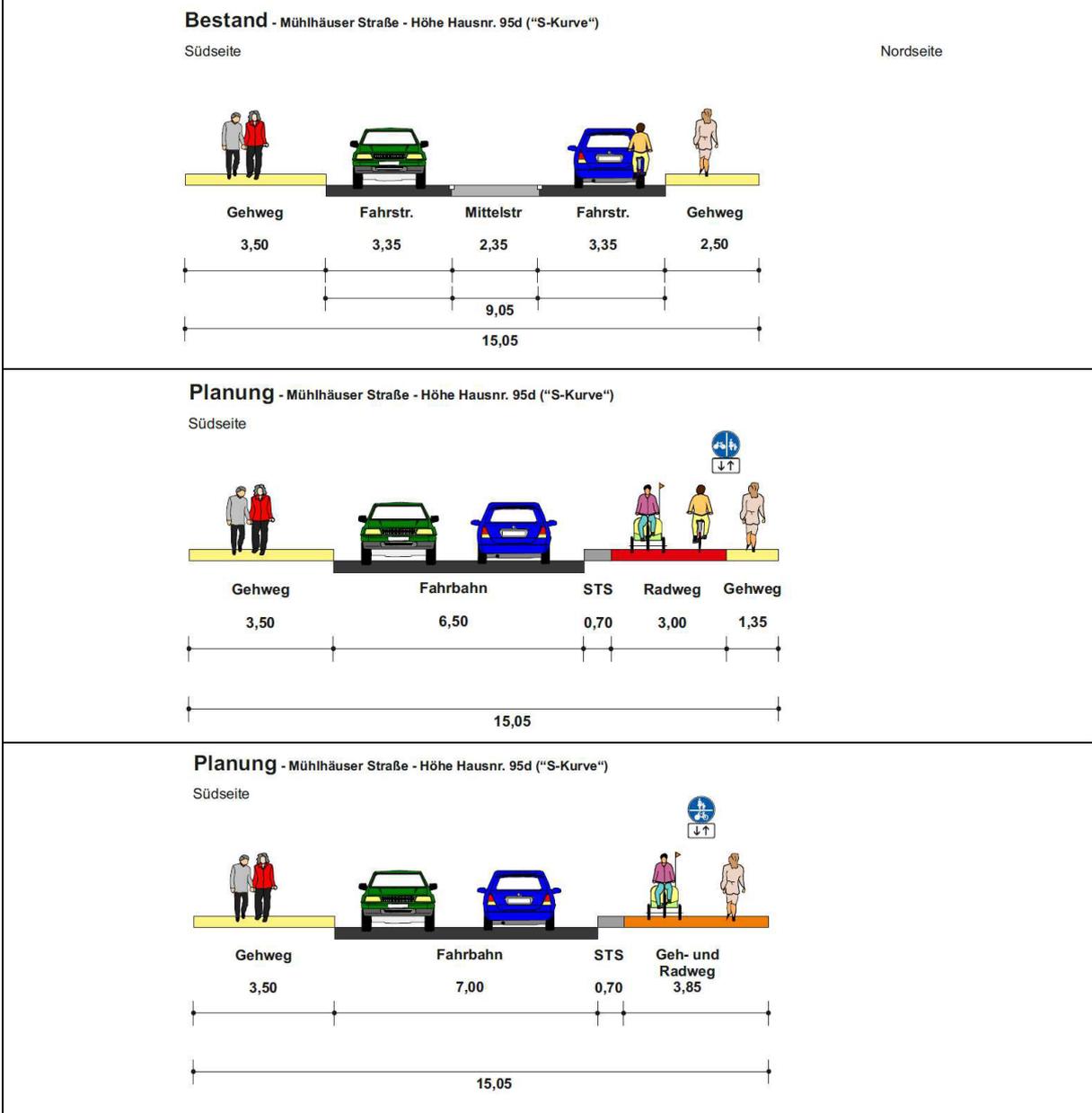
#### Handlungsbedarf und Erläuterung Lösungsvorschlag

Auch dieser Straßenabschnitt befindet sich mit 19.300 Kfz/Tag im Belastungsbereich III/IV gemäß ERA 2010. Eine Lösungsvariante bietet die Fortsetzung von nördlich und südlich des Kurvenbereiches evtl. realisierbaren Lösungen mittels Zweirichtungsradweg, hier in einer Zielbreite von 3,00 m (Planung 1). Dabei verbliebe jedoch eine Restbreite für nur 1,35 m Gehwegfläche und eine Fahrbahn mit zwei Fahrstreifen, ohne mittlere Kfz-Aufstellfläche zum Abbiegen in Richtung Klinikum bzw. Feuerwache.

Auch ein Verzicht auf einen getrennten zugunsten eines gemeinsamen Geh-Radweges änderte die Breitenverhältnisse nur unwesentlich (Planung 2).

**Prüfauftrag:** Es wird empfohlen, im Zuge der Machbarkeitsüberprüfung von Varianten wie genannt, den Bereich der S-Kurve“ mit den Knotenbereichen An der Feuerwache und Am Schäfersborn einzubeziehen.

**Maßnahmensteckbrief K 5**  
**Mühlhäuser Straße – Höhe Haus-Nr. 95d („S-Kurve“)**



# Stadt Eisenach

## „FahrRADplan Eisenach“



EISENACH  
DIE WARTBURGSTADT

### Maßnahmensteckbrief K 6 Mühlhäuser Straße – Höhe Haus-Nr. 95 (Klinikum)



**Blickrichtung:** Süden



**Blickrichtung:** Süden



**Blickrichtung:** Süden



**Blickrichtung:** Norden

**Maßnahmenbereich:** Ernst-Thälmann-Straße – Am Schäfersborn

**Typ:** Regional bedeutsame Straße

**Netzhierarchie:** Hauptroute

**DTV:** 19.300 Kfz/Tag; **SV:** ca. 900 Lkw ≥ 3,5 t

**Linienverkehr:** Ja; **Zul. Geschwindigkeit:** 50 km/h

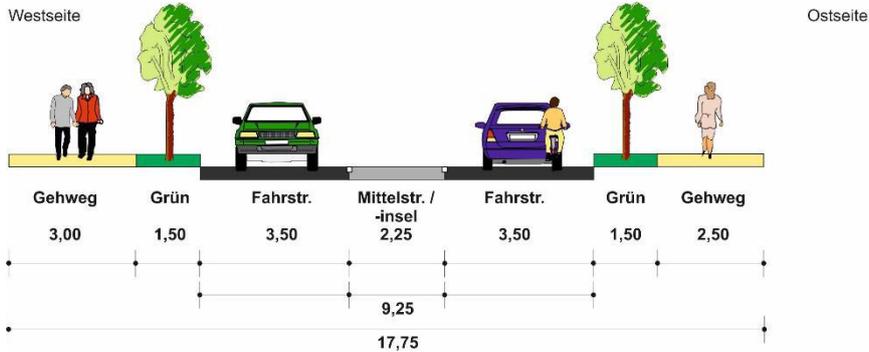
#### Handlungsbedarf und Erläuterung Lösungsvorschlag

Die Straße befindet sich mit 19.300 Kfz/Tag im Belastungsbereich III/IV gemäß ERA 2010; allerdings innerhalb einer Straßenbreite von ca. 17,75 m.

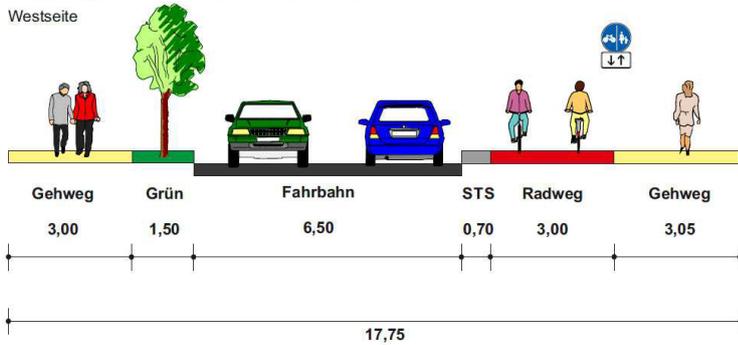
Eine favorisierte Lösungsvariante ist die Einrichtung eines **getrennten Zweirichtungs-Geh-Radwegs** auf der Ostseite (Klinikum) in einer Zielbreite von ca. 6,00 m. Zu diesem Zweck wäre die Fahrbahn auf 6,50 m einzuengen. Der vorhandene, als Aufstellhilfe für Zufußgehende und ggf. Kfz-Aufstellstreifen für die Einfahrt in die Grundstücke nutzbare Mittelstreifen würde entfallen. Dazu wäre eine Verkehrssimulation des Nutzens der Linksabbiegehilfen hilfreich. Eine zweite Planungsvariante ist ein **gemeins. Geh- und Radweg** in 3,80 m Breite, mit Beibehaltung des Mittelstreifens, aber geringerer Verträglichkeit der Qualitätsroute. In beiden Fällen würde tlw. Baumbestand entfallen. Die Knotenausbildung Mühlhäuser Str./E.-Thälmann-Str. erfordert sorgfältige Detailplanung.

**Maßnahmensteckbrief K 6**  
**Mühlhäuser Straße – Höhe Haus-Nr. 95 (Klinikum)**

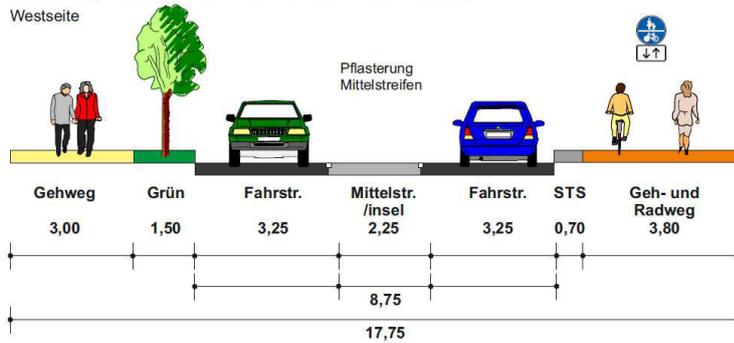
**Bestand** - Mühlhäuser Straße - Höhe Hausnr. 95 (am Klinikum)



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



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



# Stadt Eisenach

## „FahrRADplan Eisenach“



EISENACH  
DIE WARTBURGSTADT

### Maßnahmensteckbrief K 7 Mühlhäuser Straße – Höhe Haus-Nr. 59



**Blickrichtung:** Süden

**Blickrichtung:** Norden

**Maßnahmenbereich:** Hörsel – Ernst-Thälmann-Straße

**Typ:** Regional bedeutsame Straße

**Netzhierarchie:** Hauptroute

**DTV (VEP 2035):** 19.300 Kfz/Tag

**SV (2011):** 1.260 SV/Tag (davon 420 LZ/Tag)

**Linienverkehr:** Ja

**Zul. Geschwindigkeit:** 50 km/h

#### Handlungsbedarf und Erläuterung Lösungsvorschlag

##### Vorzugslösung Zweirichtungs-Radweg Ostseite

Auch hier befindet sich die Straße mit 19.300 Kfz/Tag im Belastungsbereich III/IV gemäß ERA 2010. Somit wird die Fortsetzung der vom Kfz-Verkehr getrennten östlichen Radverkehrsführung angestrebt. Auf dieser in einer leichten Steigung verlaufenden Straßenseite wird die Errichtung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs vorgeschlagen (Variante 1). Bei Verengung der Fahrbahn auf 6,50 m Gesamtbreite blieben dem Geh- und Radweg 3,90 m zzgl. 0,70 m für einen Sicherheitstreifen.

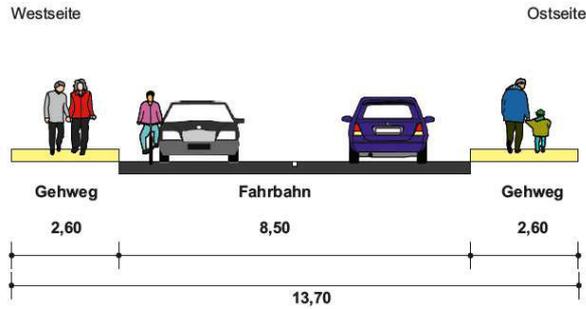
Eine zweite Variante bzw. „Zwischenlösung“ bietet die Markierung von Schutzstreifen als Weiterführung der Markierungslösung in K 9. Dabei wären auf beiden Seiten 1,50 m breite Schutzstreifen zu markieren, womit 5,50 m Restfahrbahn übrigblieben. Diese Lösung wäre lediglich als Zwischenlösung zu betrachten, bis eine ganzheitliche Umgestaltung der Mühlhäuser Straße umgesetzt werden kann.

**Prüfauftrag:** Knotenausbildung Mühlhäuser Str./Julius-Lippold-Str. mit für Radfahrende angenehmen Führungen.

### Maßnahmensteckbrief K 7

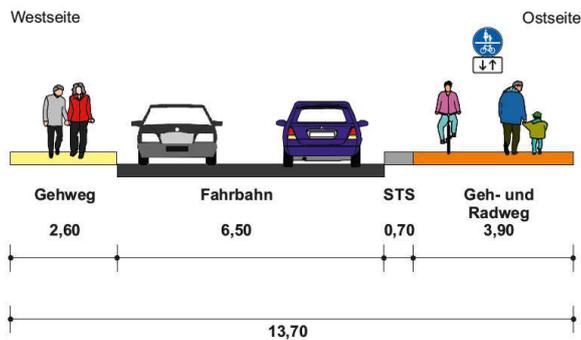
### Mühlhäuser Straße – Höhe Haus-Nr. 59

#### Bestand - Mühlhäuser Straße - Höhe Hausnr. 59



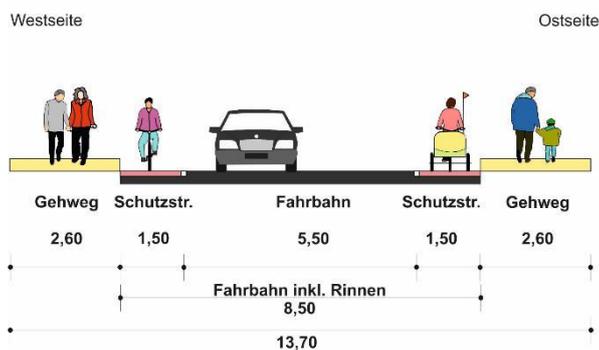
#### Variante 1

#### Planung - Mühlhäuser Straße - Höhe Hausnr. 59



#### Variante 2

#### Planung - Mühlhäuser Straße - Höhe Hausnr. 59



# Stadt Eisenach

## „FahrRADplan Eisenach“



EISENACH  
DIE WARTBURGSTADT

### Maßnahmensteckbrief K 8 Julius-Lippold-Straße/Nebestr. – Höhe Haus-Nr. 20



**Blickrichtung:** Westen



**Blickrichtung:** Osten



**Blickrichtung:** Westen



**Blickrichtung:** Osten

**Maßnahmenbereich:** Gesamt

**Typ:** Bedeutsame Erschließungsstraße

**Netzhierarchie:** Qualitätsroute

**DTV:** 4.000 Kfz/Tag; **SV:** ...; **Linienverkehr:** Nein

**Zul. Geschwindigkeit:** 50 km/h

**Kfz-Parken:** Längsparkstände, zum Teil in Parkbuchten, zum Teil am Fahrbahnrand.

#### Handlungsbedarf und Erläuterung Lösungsvorschlag

Radfahrende benutzen hier grundsätzlich im Mischverkehr mit Kfz die Fahrbahn. Der Straßenraum mit einer mittleren Kfz-Belastung wirkt gleichwohl Kfz-orientiert und damit radverkehrsunfreundlich. Da eine Reduktion der Kfz-Geschwindigkeiten per Verkehrszeichen nicht infrage kommt, werden im Abschnitt, in dem die Julius-Lippold-Str. von der Qualitätsradroute gequert wird (Höhe A.d. Katzen- aue/Amsdorfstr. und Rebhanstr./Sportpark), suggestiv wirksame Hinweise empfohlen. Zugleich muss erreicht werden, dass Gehwege für Radfahrende tabu sind. Die Anlage von Mittelinseln ist für Zufußgehende eine vorteilhafte Lösung. Der Lösungsvorschlag sieht deshalb vor [vgl. Skizze im Steckbrief K 2]: In beiden Querungspunkten des Fuß- und Radverkehrs rot markierte Aufmerksamkeitsflächen in der Fahrbahn, an der stärker frequentierten Einmündung Sportpark (REWE!) Anlage eines Fußgängerüberweges, zu Beginn dieses Abschnittes jeweils VZ 137 „Achtung Radfahrer“.

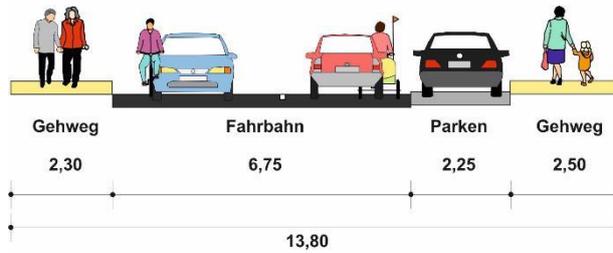


**Maßnahmensteckbrief K 8**  
**Julius-Lippold-Straße/Nebestr. – Höhe Haus-Nr. 20**

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

Nordseite

Südseite





### Maßnahmensteckbrief K 9

#### Mühlhäuser Straße – Höhe Haus-Nr. 26


**Blickrichtung:** Süden

**Blickrichtung:** Norden

**Blickrichtung:** Süden

**Blickrichtung:** Norden

**Maßnahmenbereich:** Rennbahn – Hörssel

**Typ:** Regional bedeutsame Straße

**Netzhierarchie:** Qualitätsroute

**DTV (VEP 2035):** 19.300 Kfz/Tag

**SV (2007):** 690 SV/Tag (davon 200 LZ/Tag)

**Linienverkehr:** Ja

**Zul. Geschwindigkeit:** 50 km/h

#### Handlungsbedarf und Erläuterung Lösungsvorschlag

Die Straße befindet sich mit 19.300 Kfz/Tag im Belastungsbereich III/IV gemäß ERA 2010. Somit wird die Einrichtung einer vom Kfz-Verkehr getrennten Radverkehrsführung angestrebt, falls möglich. Im Bestand sind bereits 1,50 m breite Schutzstreifen auf beiden Fahrbahnseiten vorhanden. Parallele Radverkehrsführungen sind nur eingeschränkt vorhanden. Deshalb ist die Verbesserung der Radverkehrsführungen zu prüfen und, ggf. in einem ersten Teilabschnitt, durch einen Verkehrsversuch nach StVO § 45 zu erproben.

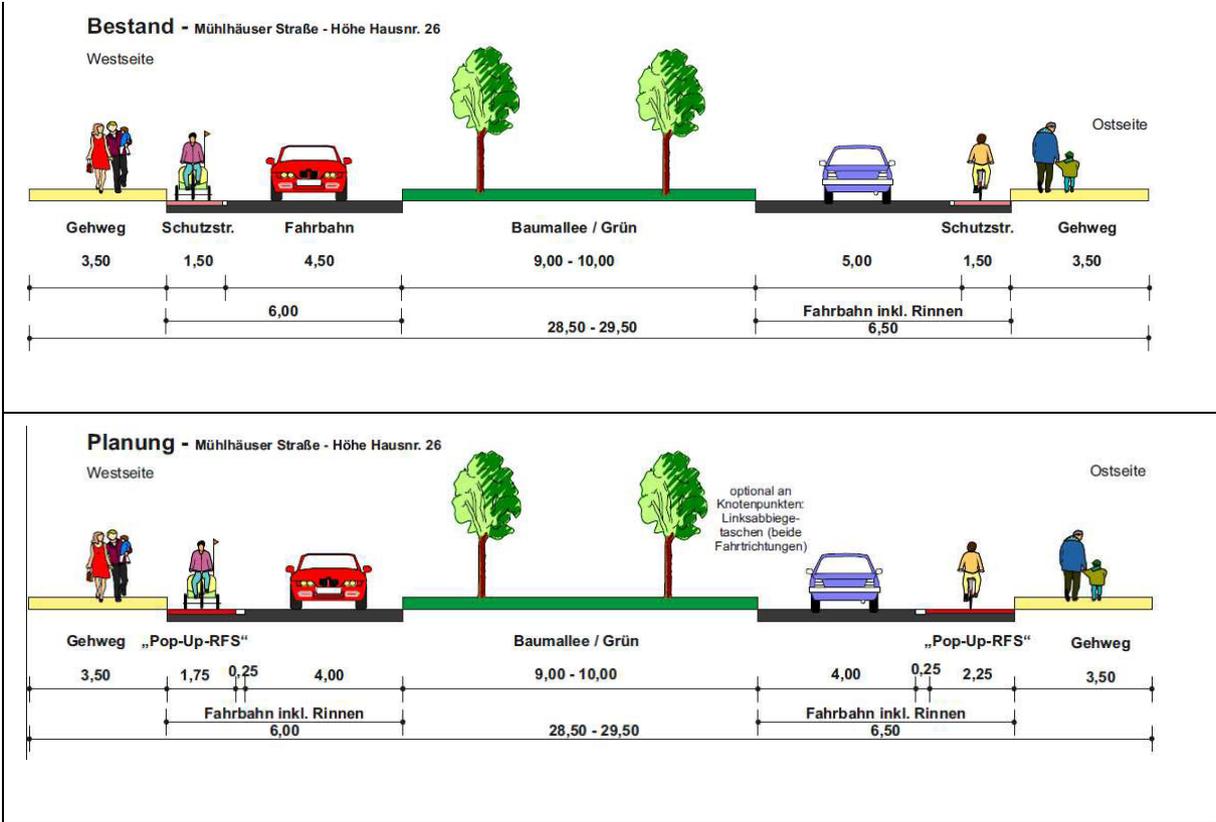
Die Schutzstreifen sollten durch breitere Radfahrstreifen ersetzt werden, möglichst mittels Kunststoffschwellen geschützt. Für die Knotenbereiche sollte geprüft werden, ob zusätzlich Linksabbiegestreifen unter baulichem Rückgriff auf den Mittelstreifen einzurichten sind.

# Stadt Eisenach „FahrRADplan Eisenach“



EISENACH  
DIE WARTBURGSTADT

## Maßnahmensteckbrief K 9 Mühlhäuser Straße – Höhe Haus-Nr. 26



# Stadt Eisenach

## „FahrRADplan Eisenach“



EISENACH  
DIE WARTBURGSTADT

### Maßnahmensteckbrief K 10 Gaswerkstraße – Höhe Am Roten Bach Haus-Nr. 2



**Blickrichtung:** Westen

**Blickrichtung:** Osten

**Maßnahmenbereich:** Gesamt

**Typ:** Nebenstraße

**DTV:** n.v.

**SV:** n.v.

**Linienverkehr:** nein

**Zul. Geschwindigkeit:** 30 km/h

**Netzhierarchie:** Qualitätsroute

#### Handlungsbedarf und Erläuterung Lösungsvorschlag

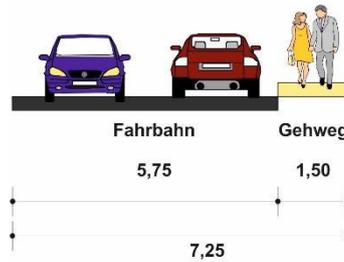
Die verkehrliche Belastung durch die bauliche Enge in der hoch belasteten Kasseler Straße (B 84) und angrenzenden Knotenpunkten, die aufeinander folgenden Bahnunterführungen und die Überlagerung mit wichtigen Radverkehrsbeziehungen (Qualitätsrouten) des Radverkehrszielnetzes Eisenach und zweier Radfernwege erscheinen lassen derzeit fahrradfreundliche Lösungen kaum zu. Gleichwohl wird vorgeschlagen, den von und nach Westen verlaufenden gebündelten Fahrradkorridor über die Gaswerkstraße zu führen, entsprechend dem derzeitigen Verlauf der beiden Radfernwege. Gemeinsam mit der Stadtbuslinie 2 ist dafür die Fahrradstraße eine geeignete Führungsform. Zusätzlich ist prüfen ist, ob das Ein- und Ausschleusen der Busse an der Kasseler Straße gemeinsam mit dem Radverkehr signalisiert betrieben werden könnte.

## Maßnahmensteckbrief K 10 Gaswerkstraße – Höhe Am Roten Bach Haus-Nr. 2

### Bestand - Gaswerkstraße - Höhe Am Roten Bach Hausnr. 2

Nordseite

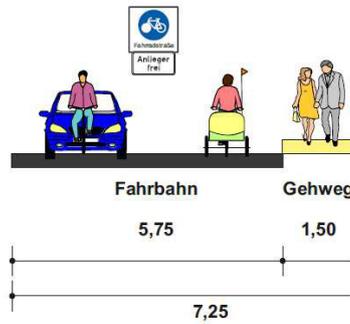
Südseite



### Planung - Gaswerkstraße - Höhe Am Roten Bach Hausnr. 2

Nordseite

Südseite





### Maßnahmensteckbrief K 11

#### Katharinenstraße – Höhe Haus-Nr. 74


**Blickrichtung:** Osten

**Blickrichtung:** Osten

**Blickrichtung:** Westen

**Blickrichtung:** Westen

**Maßnahmenbereich:** Kasseler Str. bis Hospitalstr.

**Typ südseitig:** Nahräumige Hauptverkehrsstraße

**DTV:** 6.500 Kfz/Tag; **SV:** ...

**Typ:** Erschließungsstraße

**Netzhierarchie:** Qualitätsroute

**Linienverkehr:** Ja

**Zul. Geschwindigkeit:** 30 km/h

**Kfz-Parken:** Längs- und Senkrechtparken, jeweils in Parkbuchten

**Typ nordseitig:** Deutlich abgesetzter Zweirichtungsradweg

#### Handlungsbedarf und Erläuterung Lösungsvorschlag

In der Katharinenstraße ist ein weitgehend selbständiger, baulich hervorgehobener Weg vorhanden, der in beide Richtungen mit ZZ 1022-10 „Radverkehr frei“ beschildert ist. Dieser Weg bietet zwar eine attraktive, autoarme Verbindung, ist jedoch v. a. an Querungen mit anderen Straßen konfliktbehaftet.

Es wird empfohlen, zusätzlich zu den bereits bestehenden Aufpflasterungen an den Straßenquerungen die Vorfahrt für den Radverkehr deutlicher zu beschildern bzw. durch Markierungen hervorzuheben.

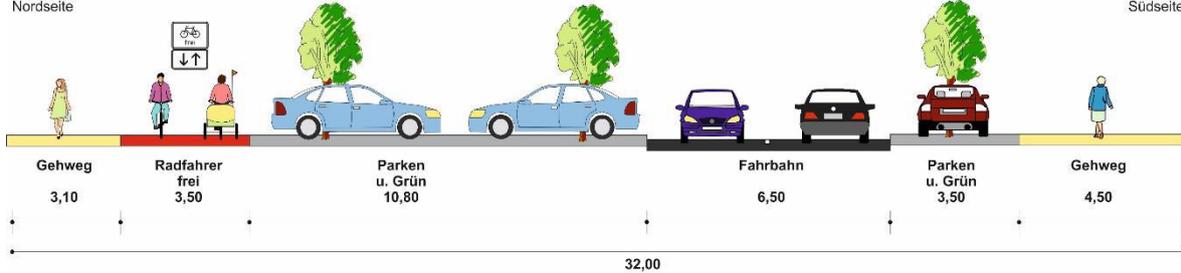


### Maßnahmensteckbrief K 11 Katharinenstraße – Höhe Haus-Nr. 74

Bestand - Katharinenstraße - Höhe Hausnr. 74

Nordseite

Südseite





**Maßnahmensteckbrief K 12**  
**Rennbahn – Höhe MITEC Automotive AG Werk**



**Blickrichtung:** Westen

**Blickrichtung:** Osten

**Maßnahmenbereich:**

**Typ:** Regional bedeutsame Straße

**Netzhierarchie:** Hauptroute

**DTV:** 13.100 Kfz/Tag

**SV:** ...

**Linienverkehr:** Nein

**Zul. Geschwindigkeit:** 50 km/h

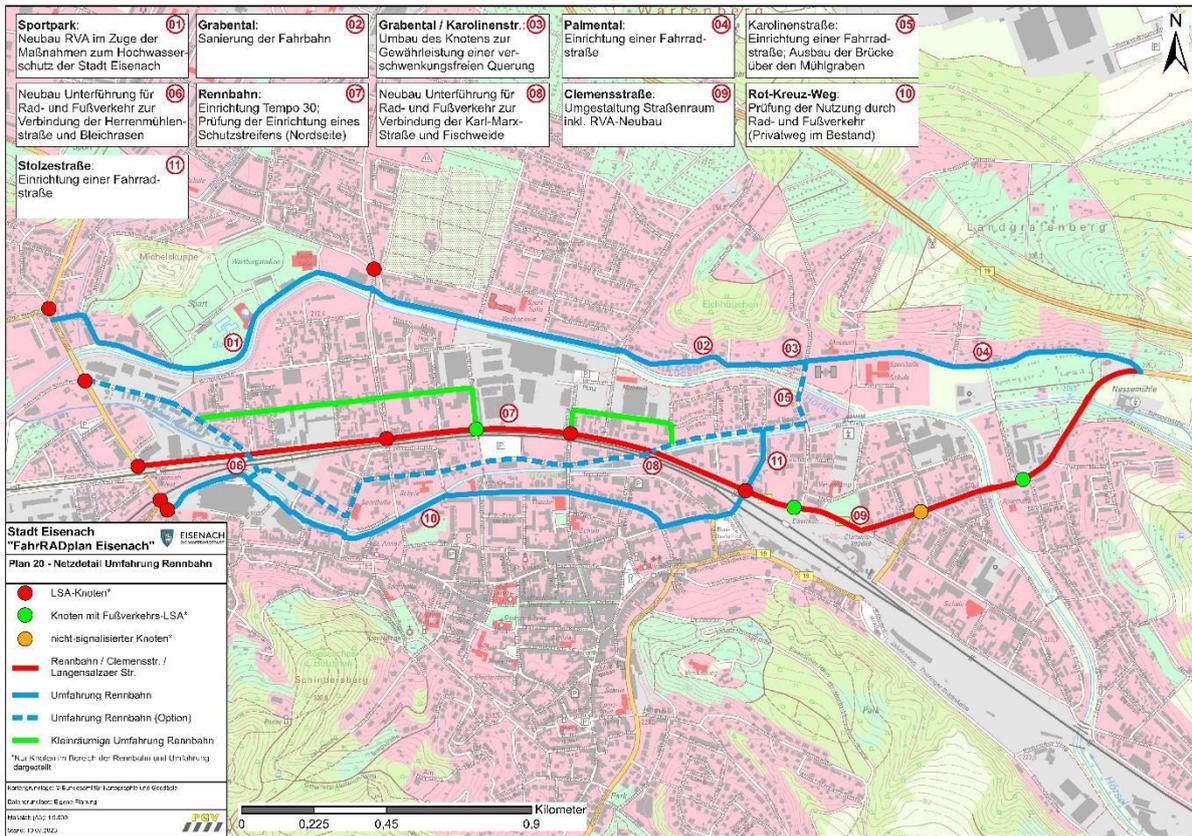
**Handlungsbedarf und Erläuterung Lösungsvorschlag**

Die Straße befindet sich mit 13.100 Kfz/Tag im Belastungsbereich II/III gemäß ERA 2010. Zwar wäre damit die Einrichtung einer vom Kfz-Verkehr getrennten Radverkehrsführung anzustreben. Diese Zielsetzung ist jedoch wegen der sehr begrenzten Flächenkapazitäten der Streckenabschnitte und Knotenpunkte nicht realisierbar. Es wird deshalb empfohlen, den Radverkehr nicht über die Rennbahn zu führen, sondern jeweils nördlich und südlich Umfahrungen anzubieten. Ein solches Konzept ist in Plan 20 dargestellt.

# Stadt Eisenach „FahrRADplan Eisenach“



## Maßnahmensteckbrief K 12 Rennbahn – Höhe MITEC Automotive AG Werk



# Stadt Eisenach

## „FahrRADplan Eisenach“



EISENACH  
DIE WARTBURGSTADT

### Maßnahmensteckbrief K 13

#### Langensalzaer Str. / Clemensstr. – Höhe Haus-Nr. 39



**Blickrichtung:** Osten



**Blickrichtung:** Westen



**Blickrichtung:** Westen (Standort östl. Hörssel)



**Blickrichtung:** Westen (Standort östl. Hörssel)

#### Maßnahmenbereich:

**Typ:** Bundesstraße;

**Netzhierarchie:** Hauptroute

**DTV:** 11.900 Kfz/Tag; **SV:** .....; **Linienverkehr:** Ja; **Zul. Geschwindigkeit:** 50 km/h

#### Handlungsbedarf und Erläuterung Lösungsvorschlag

**Einrichtungsradwege:** Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung liegt die Straße im Belastungsbereich II/III gemäß ERA 2010. Die Einrichtung einer vom Kfz-Verkehr getrennten Radverkehrsführung könnte erreicht werden, indem die Fahrbahn im Streckenbereich auf 6,25 m verengt wird, um beidseitig je 2,00 m breite Gehwege und Radwege inkl. Sicherheitsstreifen von 0,5 m einzurichten.

**Zweirichtungsrادweg:** Alternativ ist zu prüfen ob die östlich vorhandene Zweirichtungsführung an der Nordseite weitergeführt werden kann. Hier würde die Kfz-Fahrbahn auf 6,50 m Breite reduziert. In beiden Fällen erfordert der Übergang zwischen beidseitiger richtungstreuer Radführung und einseitiger Zweirichtungsführung die Einrichtung eines sicheren Seitenwechsels.

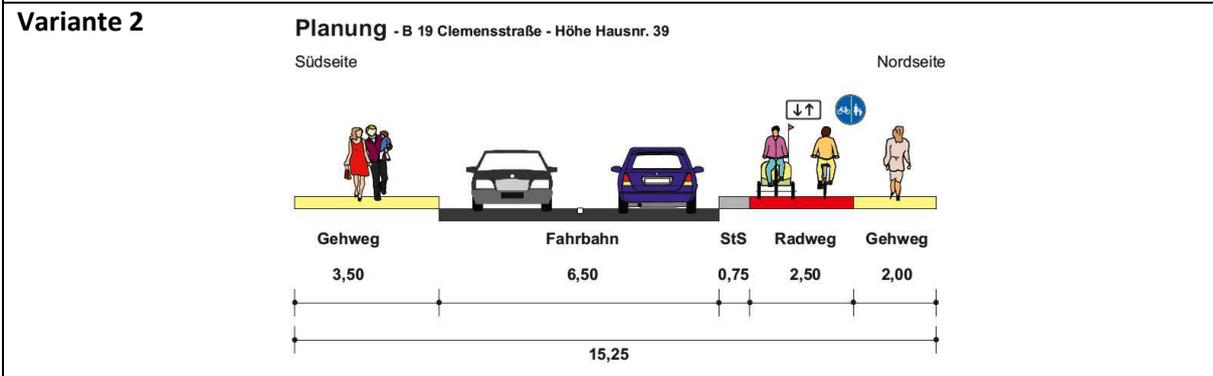
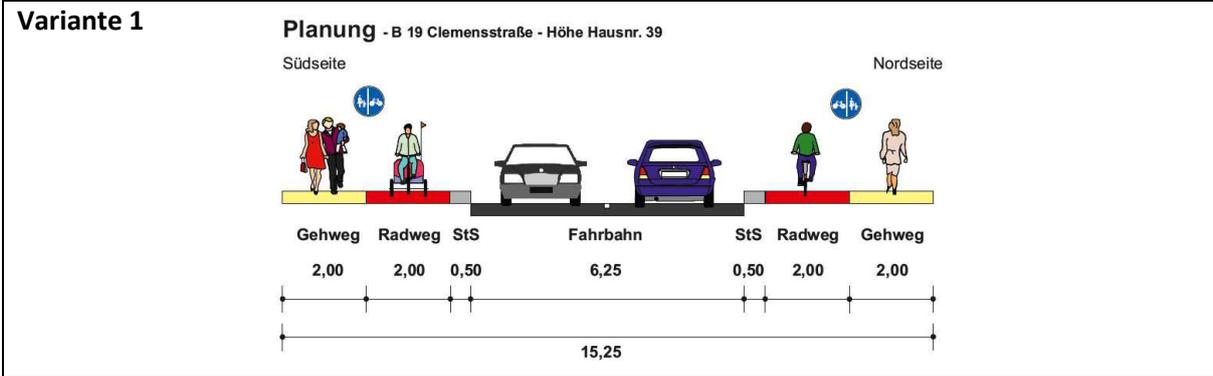
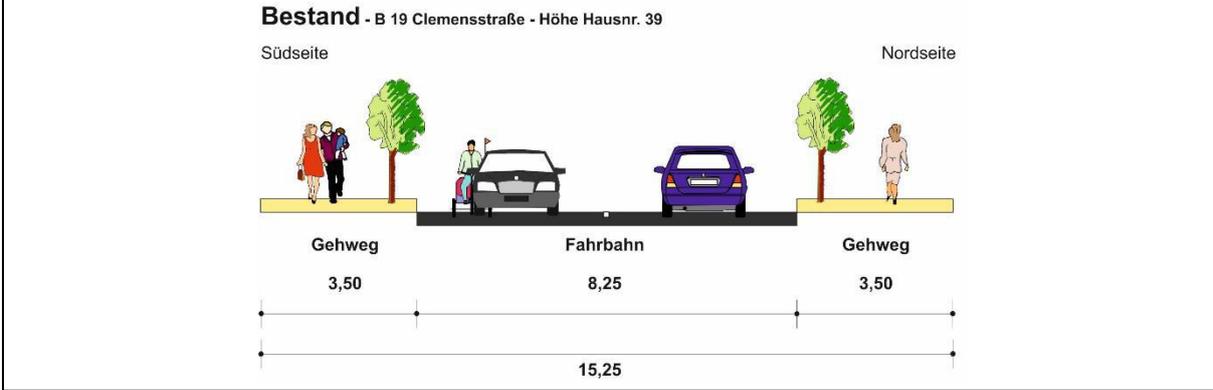
Diese Maßnahmen sind nur unter Eingriff in den Baumbestand umzusetzen.

#### Alternative Lösungsvorschläge:

**Gemeinsame Geh- und Radwege (Ausnahmefall, nicht dargestellt):** Alternativ ist es möglich, die Fahrbahn auf 8,25 m zu belassen. Die 3,50 m breiten Gehwege werden stattdessen zu 2,75 m

**Maßnahmensteckbrief K 13**  
**Langensalzaer Str. / Clemensstr. – Höhe Haus-Nr. 39**

breiten gemeinsamen Geh- und Radwegen umgestaltet. Dazu kommt je ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m (nicht dargestellt).



**Maßnahmensteckbrief K 14**  
**Langensalzaer Str. (B 19) – Höhe Haus-Nr. 45**



**Blickrichtung:** Osten



**Blickrichtung:** Westen



**Blickrichtung:** Osten



**Blickrichtung:** Westen



**Blickrichtung:** Osten



**Blickrichtung:** Westen

**Maßnahmenbereich:** Hörsel – Palmental

**Typ:** Bundesstraße;

**Netzhierarchie:** Hauptroute

**DTV:** 14.900 Kfz/Tag; **SV:** .....

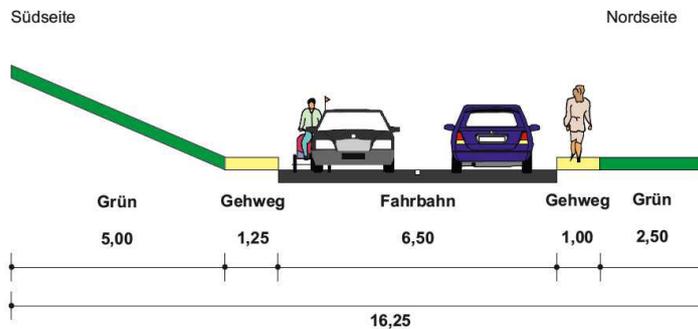
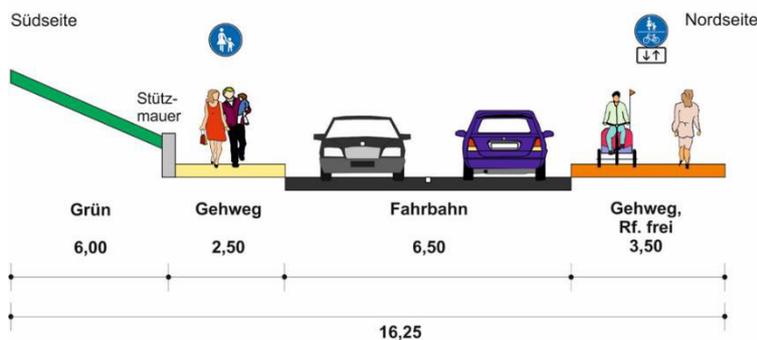
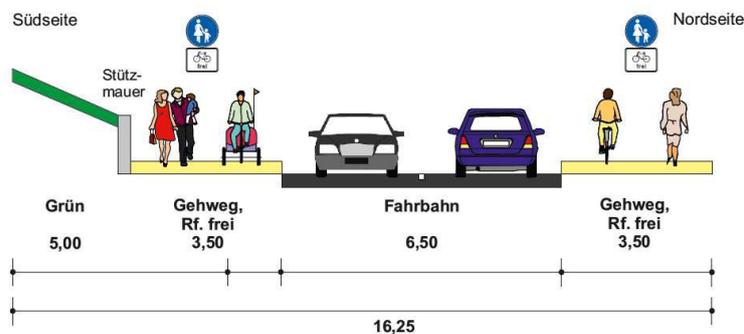
**Linienverkehr:** Ja;

**Zul. Geschwindigkeit:** 50 km/h



### Maßnahmensteckbrief K 14

#### Langensalzaer Str. (B 19) – Höhe Haus-Nr. 45

**Bestand** - B 19 Langensalzaer Straße - Höhe Hausnr. 45

**Planung** - B 19 Langensalzaer Straße - Höhe Hausnr. 45

**Planung** - B 19 Langensalzaer Straße - Höhe Hausnr. 45

**Handlungsbedarf und Erläuterung Lösungsvorschlag**

Östlich der Hörsselbrücke sind an der Langensalzaer Straße (B 19) weder für Fuß- noch für Radverkehr ausreichende Anlagen vorhanden. Als favorisierte Lösungsoption wird vorgeschlagen, die Seitenräume auf 2,5 bis 3,5 m zu erweitern, die Radfahrenden jedoch vorrangig an der Nordseite im Zweirichtungsverkehr zu führen, sodass zwischen Altstadtstraße und Palmental Führungskontinuität entsteht. Im Falle der richtungstreuen Führung wäre der Seitenwechsel ortsauswärts im Bereich zwischen Nessebrücke und Tankstelle/Palmental zu lösen. Zum Teil kann Grunderwerb nötig werden. Auf der Nessebrücke selbst sind diese Lösung ebenfalls umsetzbar, wenn auch mit eingeschränkten Breiten von < 3,00 m.



### Maßnahmensteckbrief K 15

#### Altstadtstraße – Höhe Haus-Nr. 29


**Blickrichtung:** Osten

**Blickrichtung:** Westen

**Maßnahmenbereich:** Langensalzaer Straße – Ostendstraße

**Typ:** Nahräumige Hauptverkehrsstraße

**Netzhierarchie:** Haupttroute

**DTV:** 10.400 Kfz/Tag

**SV:** ...

**Linienverkehr:** Ja

**Zul. Geschwindigkeit:** 50 km/h

#### Handlungsbedarf und Erläuterung Lösungsvorschlag

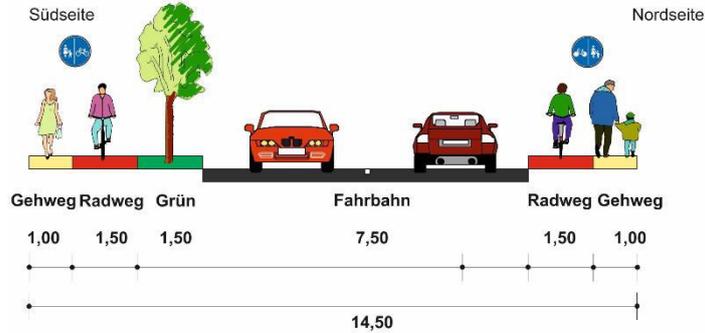
Die städtische Hauptverkehrsstraße Altstadtstraße ist mit 10.400 Kfz/Tag im Belastungsbereich II/III gemäß ERA 2010 einzuordnen. Somit ist die Einrichtung einer vom Kfz-Verkehr getrennten Radverkehrsführung anzustreben. Im Bestand sind getrennte Geh- und Radwege vorhanden, wobei die RVA auf beiden Seiten stark untermaßig sind.

Daher wird prioritär vorgeschlagen, die zeitliche Befristung der bereits bestehenden Tempo-30-Lösung im Bereich Schule / Kita aufzuheben. In diesem Fall wäre von einer Gehwegfreigabe für den Radverkehr abzusehen. Dies würde zudem die Situation des Fußverkehrs, v.a. im Bereich der Bushaltestellen, verbessern.

Der Vorschlag, ausnahmsweise gemeinsame Geh- und Radwege einzurichten (Gehweg, Radfahrer frei) und zugleich die Fahrbahn für Radfahrende freizugeben, wird kritisch gesehen. Beidseitig könnten Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m vorgehalten werden, wenn durch einen Bordumbau an der Nordseite die Fahrbahnbreite im östlichen Bereich des Abschnittes mit enger stehender Straßenrandbebauung auf 6,50 m verkleinert würden. Im westlichen Bereich wären weiterhin 7,50 m Fahrbahnbreite möglich.

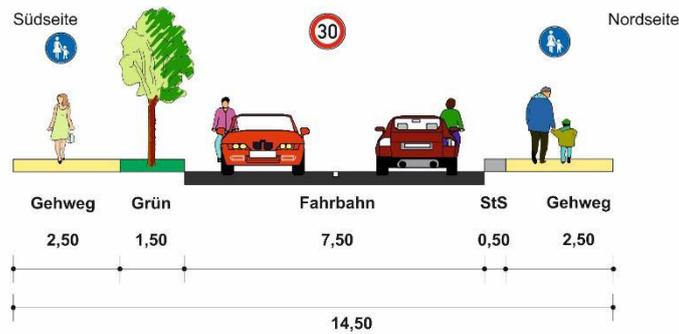
**Maßnahmensteckbrief K 15**  
**Altstadtstraße – Höhe Haus-Nr. 29**

**Bestand** - Altstadtstraße - Höhe Hausnr. 29



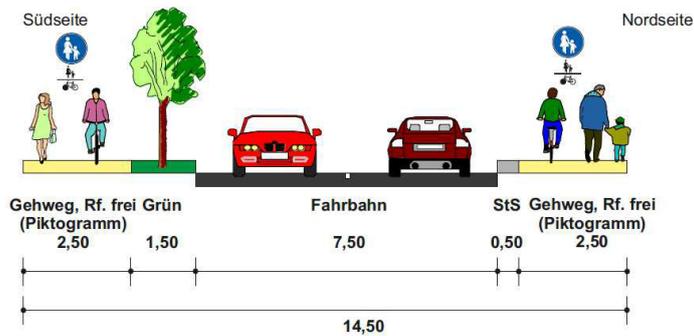
**Variante 1**

**Planung** - Altstadtstraße - Höhe Hausnr. 29



**Variante 2**

**Planung** - Altstadtstraße - Höhe Hausnr. 29





**Maßnahmensteckbrief K 16**  
**Eichrodter Weg – zwischen Gbf. und Steile Wand**



**Blickrichtung:** Osten

**Blickrichtung:** Osten

**Maßnahmenbereich:** Bahnhofstraße bis Steile Wand

**Typ:** Regional bedeutsame Straße

**DTV:** 2.200 Kfz/Tag

**SV:** ...

**Linienverkehr:** nein

**Zul. Geschwindigkeit:** 50 km/h

**Netzhierarchie:** Qualitätsroute

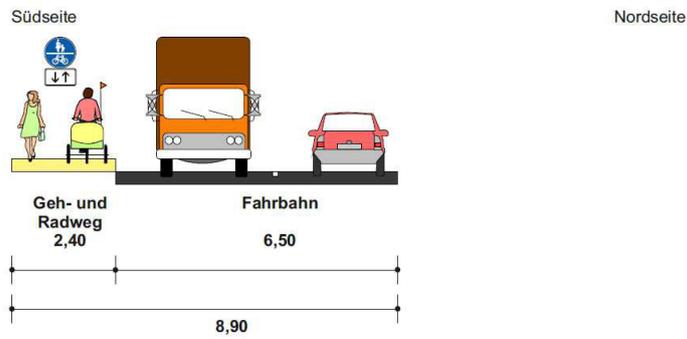
**Handlungsbedarf und Erläuterung Lösungsvorschlag**

Der im Bestand vorhandene benutzungspflichtige gemeinsame Geh- und Radweg entspricht mit einer Breite von 2,40 m ohne Sicherheitstrennstreifen nicht den Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs. Daher wird empfohlen, diese Benutzungspflicht aufzuheben und den Radverkehr künftig im Mischverkehr zu führen. Dies ist aufgrund der zulässigen Kfz-Geschwindigkeit von 50 km/h und 2.200 Kfz/Tag der Regelfall.

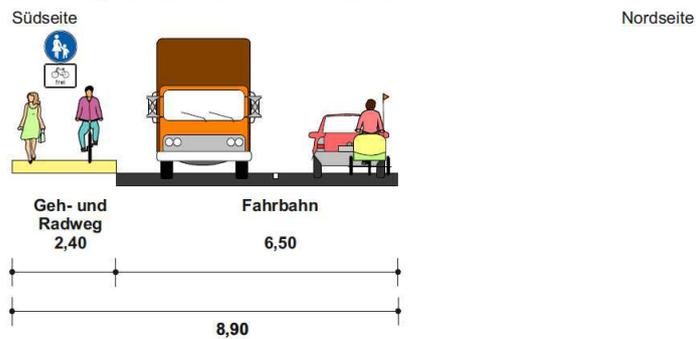
Aufgrund des höheren Schwerverkehrsaufkommens bedingt durch das Gewerbegebiet „Eichrodter Weg“ wird jedoch die richtungstreue Gehwegfreigabe für den Radverkehr durch ZZ 1022-10 empfohlen.

## Maßnahmensteckbrief K 16 Eichrodter Weg – zwischen Gbf. und Steile Wand

### Bestand - Eichrodter Weg - Zwischen Gbf. und Steile Wand



### Planung - Eichrodter Weg - Zwischen Gbf. und Steile Wand





## Maßnahmensteckbrief K 17

### Wartburgallee – Höhe Denkmal Arbeiterbewegung


**Blickrichtung:** Norden

**Blickrichtung:** Norden

**Maßnahmenbereich:** Marienstraße – Grimmelgasse

**Typ:** Bundesstraße

**Netzhierarchie:** Ergänzungsrouten

**DTV:** 14.300 Kfz/Tag

**SV:** ...

**Linienverkehr:** Ja

**Zul. Geschwindigkeit:** 50 km/h

#### Handlungsbedarf und Erläuterung Lösungsvorschlag (nicht dargestellt)

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung bei Tempo 50 befindet sich die Straße im Belastungsbereich II/III gemäß ERA 2010. Somit kann die Einrichtung einer vom Kfz-Verkehr getrennten Radverkehrsführung aus Gründen der Verkehrssicherheit zielführend sein. Dies kann durch die Umwandlung des vorhandenen Benutzungsrechtes in eine Benutzungspflicht nicht erreicht werden. Eine regelkonformere RVA-Breite inkl. eines ausreichenden Sicherheitstrennstreifen würde bei mindestens 3,0 m Seitenraumbreite liegen. Dafür wäre es nötig die Fahrbahn baulich auf 6,1 m (statt 6,5 m Regelbreite) einzuengen. Diese Lösung ist verkehrstechnisch nicht vertretbar, auch nicht in den stadteinwärts angrenzenden Abschnitten, da es sich um eine Bundesstraße handelt.

#### Alternative Lösungsvorschläge

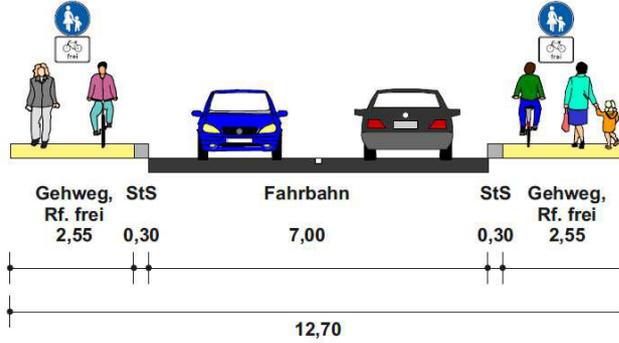
Alternativ ist zu prüfen, beidseitig Piktogrammketten auf der Fahrbahn aufzubringen, um das Recht der Radfahrenden zur Fahrbahnbenutzung zu verdeutlichen. Die Gehwege können weiterhin mit einem Benutzungsrecht durch ZZ 1022-10 beschildert werden.

## Maßnahmensteckbrief K 17 Wartburgallee – Höhe Denkmal Arbeiterbewegung

### Bestand - B 19 Wartburgallee - Höhe Denkmal Arbeiterbewegung

Westseite

Ostseite



# Stadt Eisenach

## „FahrRADplan Eisenach“



EISENACH  
DIE WARTBURGSTADT

### Maßnahmensteckbrief I 1 Hospitalstraße – Höhe Jakobschule



**Blickrichtung:** Süden

**Blickrichtung:** Norden

**Maßnahmenbereich:** Gesamt

**Typ:** Nahräumige Hauptverkehrsstraße

**Netzhierarchie:** Qualitätsroute

**DTV (VEP 2035):** 9.700 Kfz/Tag

**SV (2011):** 630 SV/Tag (davon 210 LZ/Tag)

**Linienverkehr:** Ja

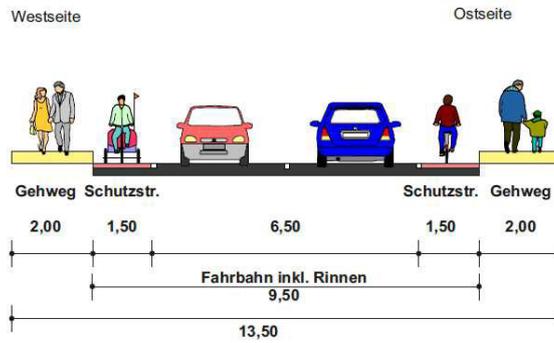
**Zul. Geschwindigkeit:** 30 km/h

#### Handlungsbedarf und Erläuterung Lösungsvorschlag

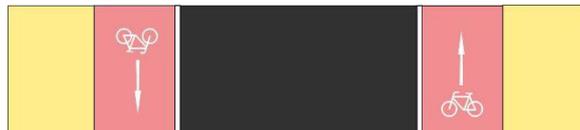
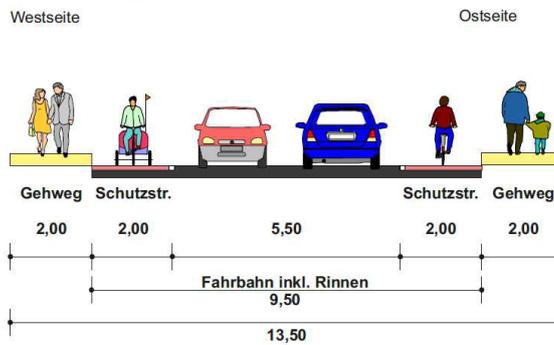
Verbreiterung der vorhandenen Schutzstreifen sollten um je 0,50 m auf 2,00 m empfohlen. Somit liegt die Restbreite der Fahrbahn bei 5,50 m. Aufgrund der geringen Kfz-Geschwindigkeit von 30 km/h und der Ausweichmöglichkeit auf den Schutzstreifen, ist dies als ausreichend zu betrachten.

## Maßnahmensteckbrief I 1 Hospitalstraße – Höhe Jacobschule

### Bestand - Hospitalstraße - Höhe Jacobschule



### Planung - Hospitalstraße - Höhe Jacobschule





### Maßnahmensteckbrief I 2

### Sophienstraße – Höhe Haus-Nr. 55


**Blickrichtung:** Westen

**Blickrichtung:** Westen

**Maßnahmenbereich:** Gesamt

**Typ:** Bedeutsame Erschließungsstraße; Einbahnstraße (nicht geöffnet für Radgegenverkehr)

**Netzhierarchie:** Qualitätsroute

**DTV:** 6.400 bis 6.800 Kfz/Tag

**SV:** ...

**Linienverkehr:** Ja

**Zul. Geschwindigkeit:** 30 km/h (Straßenraum erneuert)

**Kfz-Parken:** Einseitig in Fahrtrichtung links (Seitenstreifen/Parkbucht)

**Befahrbare Seitenräume:** Nein, Bordkante 3 bis 10 cm nicht überfahrbar

#### Handlungsbedarf und Erläuterung Lösungsvorschlag

- Öffnung der Einbahnstraße für den Radgegenverkehr prüfen
- Verträglichkeit zwischen „nachdrängendem“ oder ggf. ohne Abstand überholendem Kfz- und Radverkehr herstellen.

Die Fahrbahnbreite ist mit ca. 3,50 m gering. Zudem ist der Verkehrsdruck für Radfahrende bereits in Einbahnrichtung unverträglich. Die Straße ist Teil des ÖPNV-Netzes (fünf Linien), sodass die Begegnung mit Bussen werktags alle vier bis acht Minuten (sieben bis 14 Busse/Stunde) auftritt. Der Gehweg ist als Ausweichfläche für Radfahrende unzulässig und nicht befahrbar (Bordkante). Zudem ist auf dem größten Teil der Straße Kfz-Parken an der Südseite vorhanden, sodass u. a. die Dooring-Zone für Radfahrende weitere Verkehrsraumeinengungen bewirken und Gefahren in sich bergen würde. Die Kombination dieser Faktoren ermöglicht grundsätzlich keine Öffnung für Radfahrende im Gegenverkehr.

Um in der bestehenden Situation die Verträglichkeit zu verbessern sollte das tatsächliche Geschwindigkeitsniveau des Kfz-Verkehrs noch weiter dem des Radverkehrs angepasst werden. Sollte dafür eine bauliche Lösung infrage kommen, könnten in einem Abstand von etwa 200 bis 250 m Plateau-Aufpflasterungen eingerichtet werden („Berliner Kissen“), die für Radfahrende keine Hindernisse darstellen, Busse und Fahrgäste nicht übermäßig beeinträchtigen, jedoch den Verkehrs- und Geschwindigkeitsdruck reduzieren.

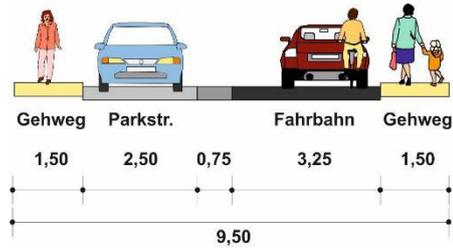
## Maßnahmensteckbrief I 2 Sophienstraße – Höhe Haus-Nr. 55

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

Südseite



Nordseite





### Maßnahmensteckbrief I 3

#### Alexanderstraße – Höhe Haus-Nr. 12


**Blickrichtung:** Osten

**Blickrichtung:** Osten

**Maßnahmenbereich:** Gesamt

**Typ:** Bedeutsame Erschließungsstraße; Einbahnstraße (geöffnet für Radgegenverkehr in einem kurzen, umgestalteten Abschnitt)

**Netzhierarchie:** Qualitätsroute

**DTV:** 4.500 Kfz/Tag

**SV:** ...; **Linienverkehr:** Ja

**Zul. Geschwindigkeit:** 30 km/h (Straßenraum überwiegend nicht erneuert)

**Kfz-Parken:** Halteverbotszone; abschnittsweise einseitig am Fahrbahnrand Parkstände markiert

**Befahrbare Seitenräume:** Nein, Bordkante 3 bis 10 cm nicht überfahrbar

#### Handlungsbedarf und Erläuterung Lösungsvorschlag

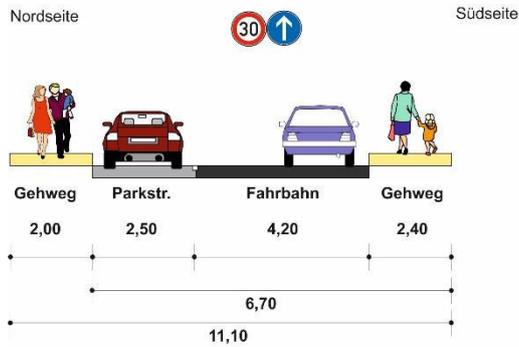
- Die Erreichbarkeit der Geschäftszone ist für Radfahrende hier leichter gegeben als über die Sophienstraße, d. h. marktnordseitige Verteilerfunktion über abgehende Gassen
- Dementsprechend sollte die Öffnung der Einbahnstraße auf gesamter Länge für den Radgegenverkehr ermöglicht werden
- Modellquerschnitt zeigt, dass im Bestand keine sichere Radverkehrsführung und verlässliche Abwicklung des Busverkehrs möglich ist, es sei denn unter Verzicht auf Kfz-Stellplätze.
- Zwischen Kfz- und Radverkehr ist (wie Sophienstraße) die Verträglichkeit zu erhöhen.

Die Straße ist auf einem kurzen Abschnitt zwischen der Henkelsgasse und der Jakobstraße für den Radgegenverkehr geöffnet. Die Fahrbahnbreite wechselt, sie beträgt zwischen Borden ca. 5,0 bis 5,5 m, neben parkenden Pkw und zugehörigem Sicherheitstrennstreifen nur 3,5 m. Die Straße ist Teil des ÖPNV-Netzes, sodass eine Begegnung mit Bussen werktags zweimal pro Stunde oder häufiger auftritt.

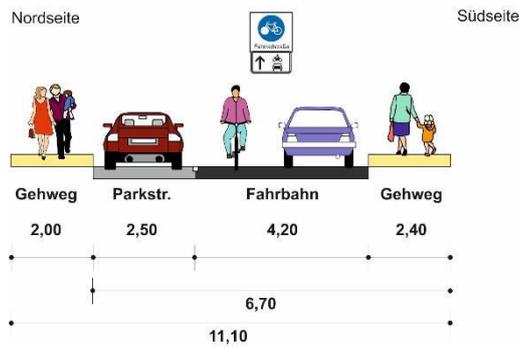
**Konzeptidee:** Einrichtung einer Fahrradstraße westlich der Querstraße. Freigabe für den Kfz-Verkehr weiterhin lediglich in Ostrichtung. Einrichtung einer Tempo-20-Zone östlich der Querstraße.

**Maßnahmensteckbrief I 3**  
**Alexanderstraße – Höhe Haus-Nr. 12**

**Bestand** - Alexanderstraße - Höhe Hausnr. 12



**Planung** - Alexanderstraße - Höhe Hausnr. 12





## Maßnahmensteckbrief I 4

### Goldschmiedenstraße – Höhe Haus-Nr. 11


**Blickrichtung:** Westen

**Blickrichtung:** Westen

**Maßnahmenbereich:** Gesamt

**Typ:** Bedeutsame Erschließungsstraße; Verkehrsberuhigter Bereich VZ 325 (nicht T 30)

**Netzhierarchie:** Ergänzungsrouten

**DTV:** 2.200 Kfz/Tag

**SV:** ...

**Linienverkehr:** Ja

**Zul. Geschwindigkeit:** Schrittgeschwindigkeit

**Befahrbare Seitenräume:** Nur mit Überfahren der Bordkante 3 – 5 cm

#### Handlungsbedarf und Erläuterung Lösungsvorschlag

Die Fahrbahnbreite von 3,50 m ermöglicht grundsätzlich die Öffnung der Einbahnstraße für den Radgegenverkehr. Die Straße ist Teil des ÖPNV-Netzes (fünf Linien), sodass eine Begegnung mit Bussen werktags alle zehn Minuten oder häufiger (sechs bis neun bzw. zehn Busse/Stunde) auftritt. Es ist wahrscheinlich, dass Radfahrende den Gehweg als Ausweichfläche bei einer Busbegegnung nutzen, was allerdings aufgrund der Bordkante nicht risikofrei ist.

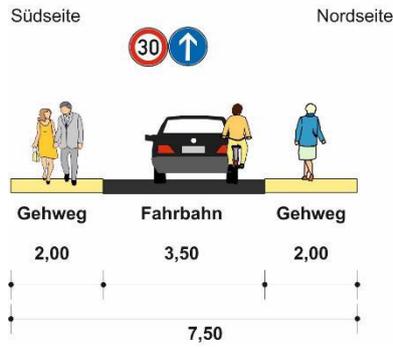
#### Machbarkeit der Einrichtung einer Fahrradstraße

Das Kfz-Aufkommen erscheint verträglich (Anliegerverkehr inkl. Parkplatzzufahrt). Das Busverkehrsaufkommen erscheint für eine Fahrradstraße, insbesondere als potenzielle Hauptroute, dagegen unverträglich. Die vorhandene niedrige Geschwindigkeit (< Tempo 30) spricht für die Einrichtung einer Fahrradstraße.

**Fazit:** Verkehrsversuch nach StVO §45 möglich (Halbjahreszeitraum)

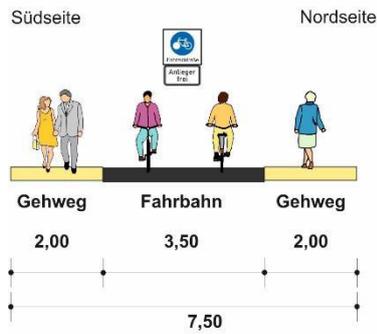
**Maßnahmensteckbrief I 4**  
**Goldschmiedenstraße – Höhe Haus-Nr. 11**

**Bestand** - Goldschmiedenstraße - Höhe Hausnr. 11



**Verkehrsversuch**  
**Fahrradstraße**

**Planung** - Goldschmiedenstraße - Höhe Hausnr. 11





### Maßnahmensteckbrief I 5

#### Schmelzerstraße – Höhe Haus-Nr. 10


**Blickrichtung:** Osten

**Blickrichtung:** Osten

**Blickrichtung:** Osten

**Blickrichtung:** Westen

**Maßnahmenbereich:** Gesamt

**Typ:** Nebenstraße; Einbahnstraße

**DTV:** 3.800 Kfz/Tag; **SV:** ...

**Linienverkehr:** Nein; **Zul. Geschwindigkeit:** 30 km/h

**Befahrbare Seitenräume:** Nein, Bordkante 3 bis 10 cm nicht überfahrbar

**Netzhierarchie:** Hauptroute

#### Handlungsbedarf und Erläuterung Lösungsvorschlag

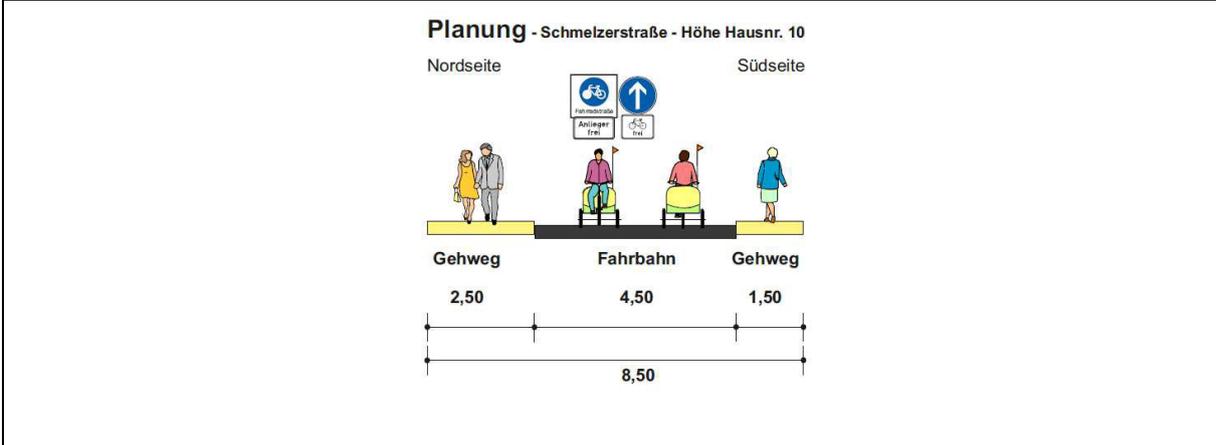
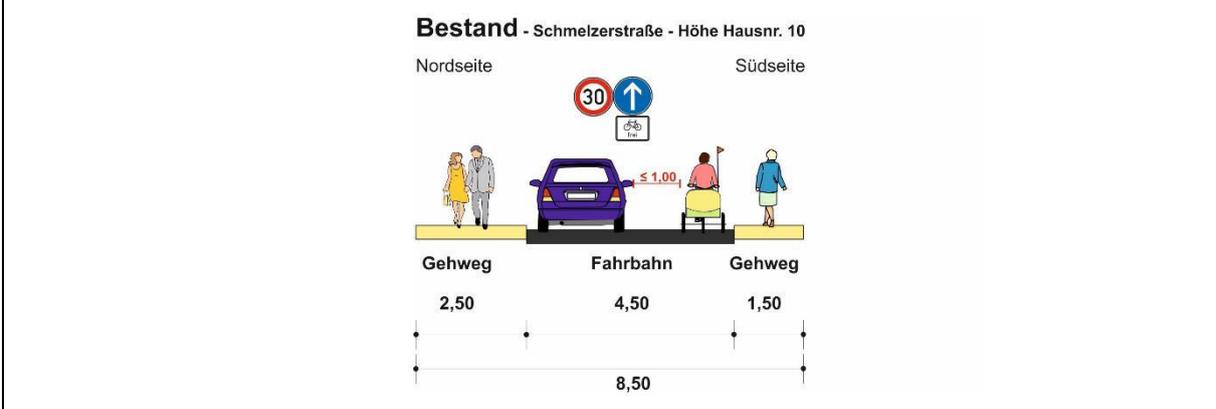
Die Schmelzerstraße ist bereits für den Radgegenverkehr geöffnet. Bei einer Fahrbahnbreite von 4,50 m ist das Überholen/Begegnen von Kfz- und Radverkehr mit einem ausreichenden Sicherheitsabstand bei nochmals verringerter Geschwindigkeit verträglich.

Weiterhin stellt sich die Frage nach der Einrichtung einer Fahrradstraße als Chance zur Bündelung des marktsüdseitigen Ost-West-Radverkehrs auf einer attraktiven Achse mit Anbindung an die Hauptroute 1. Ordnung im Zuge der Marienstraße und die südlichen Wohngebiete von Eisenach.

#### Einrichtung einer Fahrradstraße

Die Einrichtung einer Fahrradstraße ist voraussichtlich nur dann möglich, wenn die Schmelzerstraße nur für Anliegerverkehr freigegeben wird bzw. eine Belastung  $\leq 4.000$  Kfz/Tag einhält. Ein Verkehrsversuch nach StVO §45 wird empfohlen (Halbjahreszeitraum)

**Maßnahmensteckbrief I 5**  
**Schmelzerstraße – Höhe Haus-Nr. 10**



Nr	Klassifizierung	Straße / Standort	Von - Bis	Maßnahme	Maßnahmenkategorie	Netzkategorie	Räumliche Zuordnung	Lage	Länge [m] bzw. Stk.	Einheitskosten	Kosten-schätzung	Priorität	Verweis
Str01	K 505	Hörschel - Neuenhof - Göringen	OE Hörschel - OE Göringen	Neubau eines Geh-/Radwegs in 3,00 m Zielbreite	Baulich	Qualitätsroute	Ortsteil	Außerorts	3200	360 €	1.152.000 €	W	Abstimmung bzgl. Führung (K 505 oder entlang Werra)
Str02	EA	Wirtschaftsweg östl. Hörschel	Mühlstr. - TAV	Fahrbahn-Sanierung und Absturzsicherung	Baulich	Qualitätsroute	Ortsteil	Außerorts	450		0 €	N	
Str03	TAV	Am Frankenstein	Am Mühlwert - Mühlstr.	Einrichtung einer Fahrradstraße	Fahrradstraße	Qualitätsroute	Ortsteil	Außerorts	1975	30 €	59.250 €	W	Abstimmung mit TAV
Str04	L 1021	Stedtfelder Straße	OE Eisenach - Kasseler Str. (B 84)	Tempo 30; Perspektivisch: Abstufung in städtische Baulast; Umgestaltung Knoten	Markierung / Beschilderung	Hauptroute	Kernstadt	Innerorts	950			W	VEP 2035 Maßnahme K.4
Str05	EA	Radweg nach Stedtfeld entlang Hörsel	Kasseler Str. (B 84) - Stedtfeld	RVA-Neubau	Baulich (Planung)	Nicht netzrelevant	Ortsteil	Außerorts	1200			-	<a href="https://hws-eisenach.de/">https://hws-eisenach.de/</a>
Str06	EA	Gaswerkstraße	Kasseler Str. (B 84) - Siebenbornstr.	Prüfung der Einrichtung einer Fahrradstraße	Fahrradstraße	Qualitätsroute	Kernstadt	Innerorts	1025	30 €	30.750 €	N	Steckbrief Querschnitt K 10
Str07	EA	Stregdaer Allee	Am Gebräun - An der Tongrube	Prüfung der Einrichtung einer Fahrradstraße	Fahrradstraße	Qualitätsroute	Kernstadt	Innerorts	550	30 €	16.500 €	S	Steckbrief Querschnitt K 3
Str08	EA	Ulrich-von-Hutten-Straße	Nebestr. - Ernst-Thälmann-Str.	Freigabe Einbahnstraße für Radverkehr; Einrichtung Fahrradstraße	Fahrradstraße	Ergänzungsrouten	Kernstadt	Innerorts	325	30 €	9.750 €	S	
Str09	EA	Zeppelinstraße	Kasseler Str. (B 84) - Nebestr.	Verkehrsregelnde Maßnahmen zugunsten Radfahrender und Zufußgehender	Markierung / Beschilderung	Hauptroute	Kernstadt	Innerorts	425	30 €	12.750 €	N	Steckbrief Querschnitt K 2
Str09	EA	Zeppelinstraße	Kasseler Str. (B 84) - Nebestr.	Einrichtung Fußgängerüberweg Kasseler Str. südlich der Zeppelinstr.	Baulich	Hauptroute	Kernstadt	Innerorts				Prüfauftrag	Steckbrief Querschnitt K 2
Str10	B 84	Kasseler Straße	Katharinenstr. - Stedtfelder Str. (L 1021)	Anlage Schutzstreifen	Markierung / Beschilderung	Hauptroute	Kernstadt	Innerorts	850	20 €	17.000 €	W	Prüfauftrag
Str11	EA	Weg entlang Hörsel	Kasseler Str. (B 19) - Mühlhäuser Str.	RVA-Neubau (Verlegung)	Baulich (Planung)	Hauptroute	Kernstadt	Innerorts	1200			N	<a href="https://hws-eisenach.de/">https://hws-eisenach.de/</a>
Str12	EA	Julius-Lippold-Straße	Mühlhäuser Str. - Amsdorfstr.	Prüfung der Anlage / des Umbaus einer Mittelinsel als Querungshilfe	Baulich	Qualitätsroute	Kernstadt	Innerorts	1	50.000 €	50.000 €	N	Steckbrief Querschnitt K 8
Str13	EA	Mühlhäuser Straße	An der Tongrube - Heinrich-Heine-Str.	Markierung von Piktogrammen	Markierung / Beschilderung	Hauptroute	Kernstadt	Innerorts	525	10 €	5.250 €	S	Steckbrief Querschnitt K 4
Str14	EA	Mühlhäuser Straße	Heinrich-Heine-Str. - Friedhofstr.	Neubau Zweirichtungsradweg in 3,00 m Zielbreite	Baulich	Hauptroute	Kernstadt	Innerorts	400	360 €	144.000 €	N	Steckbriefe Querschnitte K 5 und K 6
Str14	EA	Mühlhäuser Straße	Heinrich-Heine-Str. - Friedhofstr.	Var. 2: Neubau gem. Geh- und Radweg in 3,80 m Zielbreite	Baulich	Hauptroute	Kernstadt	Innerorts	400			N	Steckbriefe Querschnitte K 5 und K 6
Str15	EA	Mühlhäuser Straße	Friedhofstr. - Ernst-Thälmann-Str.	Neubau eines Geh-/Radwegs in 3,90 m Zielbreite zzgl. 0,70 m STS	Baulich	Hauptroute	Kernstadt	Innerorts	325	552 €	179.400 €	N	Steckbrief Querschnitt K 7
Str15	EA	Mühlhäuser Straße	Friedhofstr. - Ernst-Thälmann-Str.	Var. 2: Anlage Schutzstreifen	Markierung / Beschilderung	Hauptroute	Kernstadt	Innerorts	325				Steckbrief Querschnitt K 7
Str16	EA	Mühlhäuser Straße	Zwischen Hörsel und Rennbahn	Anlage Radfahrstreifen	Markierung / Beschilderung	Qualitätsroute	Kernstadt	Innerorts	525	20 €	10.500 €	N	Steckbrief Querschnitt K 9
Str17	EA	Hospitalstraße	Katharinenstr. - Rennbahn	Verbreiterung Schutzstreifen auf 2,00 m Zielbreite	Markierung / Beschilderung	Qualitätsroute	Innenstadt	Innerorts	400	20 €	8.000 €	S	Steckbrief Querschnitt I 1
Str18	EA	Rennbahn	Kasseler Str. (B 84) - Fischweide	Einrichtung eines Umfahungskonzeptes (s. Plan 20)	Markierung / Beschilderung	Hauptroute	Kernstadt	Innerorts	1925			W	Steckbrief Querschnitt K 12
Str19	EA	Tiefenbacher Allee	Mühlhäuser Str. - Stresemannstr.	RVA-Neubau	Baulich (Planung)	Hauptroute	Kernstadt	Innerorts	850			N	<a href="https://hws-eisenach.de/">https://hws-eisenach.de/</a>
Str20	EA	Grabental	Stresemannstr. - Karolinenstr.	Fahrbahn-Sanierung in 4,50 m Bestandsbreite	Baulich	Hauptroute	Kernstadt	Innerorts	600	270 €	162.000 €	N	
Str21	EA	Weg entlang Hörsel	Stresemannstr. - Karolinenstr.	RVA-Neubau (Verlegung)	Baulich (Planung)	Nicht netzrelevant	Kernstadt	Innerorts	600			N	<a href="https://hws-eisenach.de/">https://hws-eisenach.de/</a>
Str22	EA	Palmental	Karolinenstr. - Langensalzaer Str. (B 19)	Grundhafte Sanierung; Einrichtung einer Fahrradstraße	Fahrradstraße (Planung)	Qualitätsroute	Kernstadt	Innerorts	1075			N	<a href="#">Planungen der Stadt Eisenach</a>
Str23	EA	Geh- und Radweg parallel Palmental	Karolinenstr. - Langensalzaer Str. (B 19)	Neubau eines Geh-/Radwegs	Baulich (Planung)	Ergänzungsrouten	Kernstadt	Innerorts	1075			N	<a href="https://hws-eisenach.de/">https://hws-eisenach.de/</a>
Str24	EA	Karolinenstraße	Clemensstr. (B 19) - Dürrerhofer Allee	Einrichtung einer Fahrradstraße	Fahrradstraße (Planung)	Qualitätsroute	Kernstadt	Innerorts	2275	30 €	68.250 €	N	EA-RADstern NO
Str25	EA	Karolinenstraße	Fischweide - Dürrerhofer Allee	Fahrbahn-Sanierung in 4,50 m Bestandsbreite	Baulich (Planung)	Qualitätsroute	Kernstadt	Innerorts	1200	270 €	324.000 €	N	EA-RADstern NO
Str26	EA	Dürrerhofer Allee ("Bosch-Fahrradstraße")	Robert-Bosch-Allee - Karolinenstr.	Neubau eines Geh-/Radwegs in 3,00 m Zielbreite	Baulich (Planung)	Qualitätsroute	Ortsteil	Außerorts	500	360 €	180.000 €	N	EA-RADstern NO
Str27	L 1021	Dürrerhofer Allee	Bosch - K 2a	Neubau eines Geh-/Radwegs in 3,00 m Zielbreite	Baulich (Planung)	Qualitätsroute	Ortsteil	Außerorts	150	360 €	54.000 €	N	EA-RADstern NO
Str28	L 1021	L 1021 / K 2 / K 2a	L 1016 - K 2	RVA-Neubau in 3,00 m Zielbreite für Zweirichtungsradweg	Baulich (Planung)	Qualitätsroute	Ortsteil	Außerorts	2700	360 €	972.000 €	N	EA-RADstern NO
Str29	K 2a	K 2a	L 1021 - Stadtgrenze	RVA-Sanierung und Verbreiterung auf 3,00 m Zielbreite	Baulich (Planung)	Hauptroute	Ortsteil	Außerorts	2575	360 €	927.000 €	N	EA-RADstern NO
Str30	EA	Mittelshofer Weg (K 2a-Parallele bis Hötzelsroda)	L 1021 - Eisenacher Str. (K 2)	Fahrbahn-Sanierung in 5,50 m Bestandsbreite	Baulich (Planung)	Hauptroute	Ortsteil	Außerorts	1000	330 €	330.000 €	N	EA-RADstern NO
Str31	K 2	Eisenacher Straße (Hötzelsroda)	Am Wasserturm - Berterodaer Weg	Anlage Schutzstreifen	Markierung / Beschilderung	Qualitätsroute	Ortsteil	Innerorts	1650	20 €	33.000 €	N	
Str32	L 1016	L 1016	K 508 - K 4	RVA-Neubau in 3,00 m Zielbreite für Zweirichtungsradweg	Baulich	Hauptroute	Ortsteil	Außerorts	725	360 €	261.000 €	W	
Str33	EA	Stolzestraße	Clemensstr. (B 19) - Mühlgraben	Fahrbahn-Sanierung in 6,00 m Bestandsbreite; Einrichtung Fahrradstraße	Fahrradstraße (Planung)	Hauptroute	Kernstadt	Innerorts	600	390 €	234.000 €	N	EA-RADstern NO
Str34	EA	Sophienstraße	Karlsplatz - Hospitalstr.	Prüfung von Plateau-Aufpflasterungen ("Berliner Kissen")	Baulich	Hauptroute	Innenstadt	Innerorts	450		10.000 €	W	Steckbrief Querschnitt I 2

Nr	Klassifizierung	Straße / Standort	Von - Bis	Maßnahme	Maßnahmenkategorie	Netzkategorie	Räumliche Zuordnung	Lage	Länge [m] bzw. Stk.	Einheitskosten	Kosten-schätzung	Priorität	Verweis
Str35	EA	Alexanderstraße	Georgenstr. - Karlsplatz	Prüfung der Einrichtung einer Fahrradstraße	Fahrradstraße	Qualitätsroute	Innenstadt	Innerorts	650	30 €	19.500 €	N	Steckbrief Querschnitt I 3
Str36	EA	Goldschmiedenstraße	Johannisstr. - Markt	Prüfung der Einrichtung einer Fahrradstraße	Fahrradstraße	Ergänzungsrouten	Innenstadt	Innerorts	275	30 €	8.250 €	S	Steckbrief Querschnitt I 4
Str37	EA	Schmelzerstraße	Markt - Johannisplatz	Prüfung / Verkehrsversuch der Einrichtung einer Fahrradstraße	Fahrradstraße	Hauptroute	Innenstadt	Innerorts	250	30 €	7.500 €	S	Steckbrief Querschnitt I 5
Str38	B 19	Wartburgallee	Karlsplatz - Marienstr.	Prüfen: Piktogrammreihe	Markierung / Beschilderung	Ergänzungsrouten	Kernstadt	Innerorts	1050	10 €	10.500 €	S	Steckbrief Querschnitt K 17
Str40	EA	Eichrodter Weg	Bahnhofstr. - Auestr.	Aufhebung Benutzungspflicht und Zweirichtungsführung	Markierung / Beschilderung	Qualitätsroute	Kernstadt	Innerorts	700	30 €	21.000 €	N	Steckbrief Querschnitt K 16
Str41	EA	Altstadtstraße	Clemensstr. (B 19) - Ostendstr.	Aufhebung Benutzungspflicht; Einrichtung Benutzungsrecht durch Piktogramme	Markierung / Beschilderung	Hauptroute	Kernstadt	Innerorts	600	30 €	18.000 €	S	Steckbrief Querschnitt K 15
Str41	EA	Altstadtstraße	Clemensstr. (B 19) - Ostendstr.	Var. 2: Aufhebung Benutzungspflicht; Aufhebung zeitl. Beschränkung Tempo 30	Markierung / Beschilderung	Hauptroute	Kernstadt	Innerorts	600				Steckbrief Querschnitt K 15
Str42	B 19	Clemensstraße	Altstadtstr. - Hörsel	Umgestaltung Straßenraum inkl. RVA-Neubau in je 2,00 m Zielbreite	Baulich	Hauptroute	Kernstadt	Innerorts	425	480 €	204.000 €	W	Steckbrief Querschnitt K 13
Str42	B 19	Clemensstraße	Altstadtstr. - Hörsel	Var. 2: Umgestaltung Straßenraum inkl. einseitigem RVA-Neubau in 2,50 m Zielbreite	Baulich	Hauptroute	Kernstadt	Innerorts	425				Steckbrief Querschnitt K 13
Str43	B 19	Langensalzaer Straße	Hörsel - Palmental	Neubau von beidseitigen Gehwegen, Radverkehr frei in 3,50 m Zielbreite	Baulich	Hauptroute	Kernstadt	Innerorts	625	840 €	525.000 €	W	Steckbrief Querschnitt K 14
Str44	EA	Am Schäfersborn + selbständiger Weg	Mühlhäuser Str. - An der Tongrube	Asphaltierter Ausbau auf min. 3,50 m Zielbreite; Prüfen: Einrichtung Fahrradstraße	Fahrradstraße	Ergänzungsrouten	Kernstadt	Innerorts	750	450 €	337.500 €		Steckbrief Querschnitt K 4
Str45	EA	Wilhelm-Rinkens-Straße	Rennbahn - Amrastr.	Prüfen: Einrichtung Fahrradstraße	Fahrradstraße	Ergänzungsrouten	Kernstadt	Innerorts	250	30 €	7.500 €		
Str46	EA	Verbindung Neuenhof-Wartha	Schlosspark Neuenhof - Dorfstr.	Fahrbahn-Sanierung in 3,50 m Bestandsbreite	Baulich	Qualitätsroute	Ortsteil	Innerorts	250	210 €	52.500 €		
Str47	EA	Verbindungsweg	Ernst-Thälmann-Str. - Ziegeleistr.	Neubau Geh- und Radweg	Baulich	Ergänzungsrouten	Innenstadt	Innerorts	150				
Str48	EA	Verbindungsweg	Zeppelinstr. - Wilhelm-Pieck-Str.	Neubau Geh- und Radweg	Baulich	Ergänzungsrouten	Innenstadt	Innerorts	450				

Nr	Klassifizierung	Straße / Standort	Knotenart	Maßnahme	Maßnahmenkategorie	Netzkategorie	Räumliche Zuordnung	Lage	Länge [m] bzw. Stk.	Einheitskosten	Kosten-schätzung	Priorität	Verweis
Kno01	B 19	Stedtfelder Straße / Kasseler Straße / Am Michelsbach	Signalisiert	Optimierung des West-Ost-Verkehrs im Knotenpunkt	Baulich	Hauptroute	Kernstadt	Innerorts	1	40.000 €	40.000 €	N	*
Kno02	EA	Adam-Opel-Straße	Signalisiert	Sicherung Wechsel auf die Fahrbahn	Baulich	Hauptroute	Kernstadt	Innerorts	1	10.000 €	10.000 €	S	
Kno03	EA	Katharinenstraße / Kasseler Straße	Signalisiert	Überführung vom Radweg; Verdeutlichung der Vorfahrt des Radverkehrs	Baulich	Qualitätsroute	Kernstadt	Innerorts	1	10.000 €	10.000 €	S	Steckbrief Querschnitt K 11
Kno04	K 2	Eisenacher Straße / Am Wasserturm	Nicht signalisiert	Sicherung des Radverkehrs am Ortseingang	Baulich (Planung)	Qualitätsroute	Ortsteil	Innerorts	1	10.000 €	10.000 €	S	EA-RADstern NO
Kno05	L 1021	L 1021 / K 2 / K 2a	Kreisverkehr	Umgestaltung Knotenpunkt	Baulich (Planung)	Qualitätsroute	Ortsteil	Außerorts	1	500.000 €	500.000 €	W	EA-RADstern NO
Kno06	EA	Robert-Bosch-Allee	Nicht signalisiert	Sicherung Überquerung	Baulich (Planung)	Qualitätsroute	Ortsteil	Außerorts	1	10.000 €	10.000 €	S	EA-RADstern NO
Kno07	EA	Grabental / Karolinenstraße	Nicht signalisiert	Umgestaltung Knotenpunkt	Baulich	Qualitätsroute	Kernstadt	Innerorts	1	40.000 €	40.000 €	N	
Kno08	B 19	Clemensstraße (B 19) / Stolzestraße / Gabelsbergerstraße	Signalisiert	Anpassungen Markierung und LSA	Markierung / Beschilderung (Planung)	Qualitätsroute	Innenstadt	Innerorts	1	120.000 €	120.000 €	N	EA-RADstern NO
Kno09	EA	Gothaer Straße / Friedensstraße	Nicht signalisiert	Optimierung des Linksabbiegens für den Radverkehr	Baulich	Hauptroute	Kernstadt	Innerorts	1	40.000 €	40.000 €	N	*
Kno10	B	B 19 / B 84 / L 1021	Signalisiert	Optimierung der LSA-Schaltung für den Radverkehr	Markierung / Beschilderung	Qualitätsroute	Ortsteil	Außerorts	1	120.000 €	120.000 €	W	

\*ADFC-Anmerkung zur Liste vom 18.04.2023

Nr	Klassifizierung	Straße / Standort	Von - Bis	Maßnahme	Maßnahmenkategorie	Netzkategorie	Räumliche Zuordnung	Lage	Länge [m] bzw. Stk.	Einheitskosten	Kosten-schätzung	Priorität	Verweis
Bau01	B 84	Kasseler Straße	Mühlgrabenbrücke	Brückenausbau	Baulich	Hauptroute	Kernstadt	Innerorts	1		-	N	
Bau02	EA	Rennbahn / Bleichrasen	Knotenpunkt	Durchwegung für Fuß- und Radverkehr unter Bahngleisen	Baulich	Hauptroute	Kernstadt	Innerorts	1		-	N	*
Bau03	EA	Rennbahn / Fischweide	Knotenpunkt	Durchwegung für Fuß- und Radverkehr unter Bahngleisen	Baulich	Hauptroute	Kernstadt	Innerorts	1		-	N	*
Bau04	EA	Karolinenstraße	Mühlgrabenbrücke	Brückenausbau	Baulich (Planung)	Qualitätsroute	Kernstadt	Innerorts	1		-	N	EA-RADstern NO
Bau05	EA	Eichrodter Weg / Gothaer Straße	Brücke	Brücke oder Unterführung für den Rad- und Fußverkehr	Baulich	Hauptroute	Kernstadt	Innerorts	1		-	N	
Bau06	EA	Schlosspark Neuenhof	Werra	Brücke für den Rad- und Fußverkehr	Baulich	Qualitätsroute	Ortsteil	Innerorts	1		-	N	
Bau07	EA	Ulrich-von-Hutten-Straße / Florian-Geyer-Straße	Mühlenbach	Brücke für den Rad- und Fußverkehr	Baulich	Ergänzungsrouten	Innenstadt	Innerorts	1		-	N	

\*ADFC-Anmerkung zur Liste vom 18.04.2023

Tabelle T4.1

## Übersicht Ergebnisse Befragung Fahrradparken

Einrichtung	Art der Abstellanlage	Anzahl (ca. Kapazität)	Überdachung	Beleuchtung	ausreichende Beleuchtung	ausreichende Stellplätze	ca. Anzahl erford. Stellplätze (als Bügel, inkl. Erweiter.)	Zustand	Gesicherte Abstellanlage	Sonstige Anmerkungen
Elisabeth Gymnasium	Vorderradklemmen	216	Nein	Nein	Nein	Nein	108	Zweckbezogen, Zugang teilweise erschwert, keine Schäden	Nein	1. gab eine Initiativen für Fahrrad AG/ keine Abstellanlage f. Lehrer die ganzjährig mit dem Fahrrad fahren 2. ca. 100 Schüler'innen fahren im Sommer mit Fahrrad/Versicherungsfrage ist allgemein zu klären
Hörsele-schule Eisenach	Vorderradklemmen	12	Nein	Nein	Nein	Nein	12	befriedigend	Nein	Keine Angabe
3. SGS „Georgenschule“	Vorderradklemmen	6	Nein	Ja	Ja	Ja	3	Keine Schäden	Nein	Keine Angabe
Staatliche Grundschule Eisenach „Mosewaldschule“	Fahrradbügel, Vorderradklemmen	18	Nein	Ja	Ja	Ja	9	ordnungsgemäßen Zustand	Nein	Abstellanlagen für Mitarbeitende auch nach Generalsanierung nicht vorgesehen
Jakob Schule Eisenach	Vorderradklemmen	20	Nein	Nein	Nein	Nein	10	grundsätzlich einfach, aber gut	Nein	1. Überdachung der Fahrradabstellmöglichkeit wäre sinnvoll/man sollte perspektivisch darüber nachdenken 2. Lademöglichkeiten für eBikes für Lehrer/Erzieher vorgesehen/mittelfristig wünschenswert.
5. Staatliche Regelschule“ Geschwister Scholl“	Vorderradklemmen	42	Nein	Nein	Nein	Ja	21	Alles in Ordnung	Nein	Keine Angabe

Tabelle T4.1

## Übersicht Ergebnisse Befragung Fahrradparken

Einrichtung	Art der Abstellanlage	Anzahl (ca. Kapazität)	Überdachung	Beleuchtung	ausreichende Beleuchtung	ausreichende Stellplätze	ca. Anzahl erford. Stellplätze (als Bügel, inkl. Erweiter.)	Zustand	Gesicherte Abstellanlage	Sonstige Anmerkungen
Ernst-Abbe-Gymnasium	Vorderradklemmen	176	Nein	Nein	Nein	Reichen im Sommer nicht aus	88	3 defekte Halterungen	Nein	Keine Angabe
Berufs-schul-zentrum	Fahrradbügel, Vorderradklemmen	38	Nein	Ja	Ja	Ja	25	Ok	Nein	Keine Angabe
<b>Summe Schulen</b>							<b>276</b>			
Musik-schule „Johann Sebastian Bach“	Vorderradklemmen	12	Nein	Ja	Außenbeleuchtung am Gebäude mit Bewegungsmelder (ausreichend)	Ja	6	Sehr schlechter Zustand	Nein (Bedarf vorhanden)	1. Anlagen verrostet/ wackeln und liegen nicht ebenerdig auf 2. eignen sich nicht für breite Reifen/schützen das Rad nur unzureichend vor Diebstahl
Stadtbibliothek Eisenach	Fahrradbügel, Vorderradklemmen	14	Nein	Ja	Ja	Meistens	10	Sehr gut, Vorderradklemmen Alt und teils defekt, unansehnlich	Nein	Keine Angabe
Kinder- und Jugendzentrum „Alte Posthalterei“	Fahrradbügel	6	Nein	Nein	indirekte „Mitleuchtung“ durch angrenzende Straßenbeleuchtung	Ja und Nein	3	voll funktionsfähig, keine Schäden, zugänglich nur während der Öffnungszeiten der Einrichtung, da eingefriedetes Gelände	Nein	zugänglich nur während der Öffnungszeiten der Einrichtung, da eingefriedetes Gelände
Kinder- und Jugendhaus East End	Fahrradständer	6	Nein	Nein	Nein	Nein	10	Kein neuwertiger Zustand, Nutzung nicht für breite Reifen	Ja - Garage, Werkstatt	Keine Angabe

Tabelle T4.1

## Übersicht Ergebnisse Befragung Fahrradparken

Einrichtung	Art der Abstellanlage	Anzahl (ca. Kapazität)	Überdachung	Beleuchtung	ausreichende Beleuchtung	ausreichende Stellplätze	ca. Anzahl erford. Stellplätze (als Bügel, inkl. Erweiter.)	Zustand	Gesicherte Abstellanlage	Sonstige Anmerkungen
Kita Spatzennest	In Planung	In Planung	Ja	in Absprachen mit dem Planungsbüro	in Absprachen mit dem Planungsbüro	in Absprachen mit dem Planungsbüro	k.A.	es entsteht eine komplett neue Anlage	Nein	z.Zt. noch keine Möglichkeiten vorhanden ;mit neuem Anbau in Planung (Baubeginn Juli 2021)
Volkshochschule Eisenach	Vorderradklemmen	18	Nein	Nein	Nein	Ja	9	Alles in Ordnung	Nein	Keine Angabe
<b>Summe Kultur</b>							<b>38</b>			

Nr	Handlungsbereich/Standort	Maßnahme (z.T. Annahmen)	Räumliche Zuordnung	Stellplätze	Bügel oder Reihenanlage (inkl. Einbau)	Einheitskosten	Grober Kostenrahmen
FaPa01	Sportpark	vornehmlich Austausch der Vorderradklemmen durch Anlehnbügel; min. 200 Stellplätze	Kernstadt	200	100	250 €	25.000 €
FaPa02	Duale Hochschule Gera Eisenach	Vornehmlich Austausch der Vorderradklemmen durch Anlehnbügel	Kernstadt	150	75	250 €	18.750 €
FaPa03	Schulen	Vornehmlich Austausch der Vorderradklemmen durch Anlehnbügel	Gesamtstadt	276	138	250 €	34.500 €
FaPa04	Kulturelle Einrichtungen	Vornehmlich Austausch der Vorderradklemmen durch Anlehnbügel	Innenstadt	38	19	250 €	4.750 €
	<b>Summe</b>						<b>83.000 €</b>

LfdNr	Straße	Breite Fahrgasse (m)	Sicherheitsabstände zum Kfz-Parken	Für RV geöffnet	Netzkat.	Kfz-Parken	Auslastung Kfz-Parken	Platz zum Ausweichen vorhanden	Sicht-felder	ÖPNV	Freigabe für Radverkehr möglich	Bemerkungen/Besonderheiten
1	Hellerstraße	4,50	Nein	Nein	nicht im Netz	südseitig, parallel	Hoch	Nein	Zufahrten schwierig einzusehen	Nein	Ja	
2	Hellwigstraße	5,10	Nein	Nein	nicht im Netz	westseitig (nördlich Nr. 15), ostseitig (südlich davon)	Hoch	Ja	Frei	Nein	Ja	
3	Ostendstraße	5,65	Nein	Nein	nicht im Netz	ostseitig, parallel	Hoch	Gehweg	Frei	Nein	Ja	
4	Sophienstraße	3,40	Teilweise	Nein	Hauptroute	nordseitig, parallel	Hoch	Nein	Frei	Ja	Nein	geringer Straßenquerschnitt, viel Busverkehr, hohe Auslastung
5	Marienstraße	4,50	Nein	Nein	Qualitäts-route	nordseitig, parallel; senkrecht Höhe Nr. 46	Mittel	Gehweg	Frei	Ja	Ja	Freigabe nach Umbau vorgesehen
6	Lutherstraße (Lutherhaus - Bachhaus)	3,00	Nein	Nein	nicht im Netz	westseitig, parallel auf Gehweg	Sehr hoch	ggf. Gehweg	Frei	Ja	Nein	starkes Gefälle und geringer Straßenquerschnitt
7	Untere Predigergasse	3,00	n.v.	Nein	nicht im Netz	n.v.	n.v.	Gehweg	Einfahrten schwierig einzusehen	Nein	Ja	geplante Fahrradstraße, Freigabe vorgesehen
8	Goldschmiedestraße	3,50	n.v.	Nein	Ergänzungs-route	n.v.	n.v.	Gehweg	Frei	Ja	Nein	momentan keine Einigung möglich vgl. Maßnahmensteckbrief I 4
9	Alexanderstraße	5,00	Nein	Teilweise	Hauptroute	nordseitig, parallel	Sehr hoch	Ja	Frei	Ja	Prüfen	Hohe Auslastung, viel Busverkehr; viel Anlieger/Anfahrt für Geschäfte