

Radverkehrskonzept Landkreis Gotha

Planungsbüro RV-K
Frankfurt am Main, Dezember 2021



Auftraggeber:

Landkreis Gotha

18.-März-Straße 50

99867 Gotha



Bearbeitung:

M. Sc. Marco von der Heyden

M. Eng. Thorsten Zobel

Planungsbüro RV-K

Franziusstraße 8-14

60314 Frankfurt am Main

Tel.: 069 94 94 21 61 – 00

kontakt@rv-k.de

www.rv-k.de



Frankfurt am Main, Dezember 2021

Inhalt

Abkürzungsverzeichnis.....	III
Abbildungsverzeichnis	IV
Tabellenverzeichnis.....	V
1 Vorwort.....	1
2 Einführung	3
2.1 Hintergrund.....	3
2.2 Projektziele	4
2.3 Planungsraum und Planungstiefe	4
2.4 Gesetzliche Grundlagen	5
2.5 Grundsätze der Radverkehrsplanung	6
3 Vorgehen	8
4 Grundlagenermittlung und Beteiligung.....	10
4.1 Potenzialanalyse	10
4.2 Befahrung und Bestandsnetzanalyse.....	10
4.3 Unfallanalyse.....	11
4.4 Erste Online-Beteiligung	12
4.5 ADFC Fahrradklimatest	13
4.6 Steuerungsgruppe.....	14
4.7 Beteiligung der Landkreiskommunen und Nachbarlandkreise.....	15
4.8 Zweite Online-Beteiligung.....	16
4.9 Weitere Beteiligung	17
5 Entwicklung Radverkehrsnetz	18
6 Maßnahmenempfehlungen.....	20
6.1 Angestrebte Führungsform.....	20
6.2 Maßnahmenprogramm Streckenausbau	23
6.2.1 Priorisierung der Maßnahmen.....	23
6.2.2 Ermittlung Kostenrahmen und Kosten-Nutzen-Verhältnis	24

6.3	Ortsdurchfahrten des Radverkehrs.....	25
6.3.1	Markierungslösungen (Schutzstreifen).....	26
6.3.2	Fahrradstraßen.....	27
6.3.3	Neuordnung des Straßenraums.....	27
6.4	Punktuelle Baumaßnahmen.....	28
6.5	Sofortmaßnahmen und verkehrsrechtliche Anordnungen.....	29
6.6	Musterlösungen.....	30
7	Kommunikation.....	31
7.1	Bundesweite Projekte.....	31
7.2	Empfehlungen.....	33
8	Weitere Empfehlungen.....	35
8.1	Koordinationsfunktion des Landkreises.....	35
8.2	Fahrradabstellanlagen.....	35
8.3	Defizite und Lösungsvorschläge Bike+Ride.....	36
8.4	Unterhaltung und Verkehrssicherung.....	37
8.5	Fahrradwegweisung.....	37
8.6	Pedelecs und Ladeinfrastruktur.....	38
8.7	Radschnellverbindungen.....	40
8.8	Landwirtschaft.....	41
8.9	Evaluierungskonzept.....	42
9	Weiteres Vorgehen.....	43
9.1	Umsetzung.....	43
9.2	Berücksichtigung Träger öffentlicher Belange.....	43
9.3	Finanzierungsmöglichkeiten.....	44
9.4	Evaluierung.....	45
9.5	Webdokumentation.....	46
	Literaturverzeichnis.....	VII
	Anhangsverzeichnis.....	IX

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
BAG	Bundesamt für Güterverkehr
BMU	Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
HMWEVW	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen
HRaS	Hinweise für den Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RAL	Richtlinie für die Anlage von Landstraßen
RIN	Richtlinie für integrierte Netzgestaltung
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
TLBV	Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr
TMIL	Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
V _{Zul}	Zulässige Geschwindigkeit

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Planungsebenen des Radverkehrs.....	5
Abbildung 2: Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung nach Unfalltyp im Landkreis Gotha zwischen 2016 - 2020.	12
Abbildung 3: Ausschnitte der Plattform zur ersten Online-Beteiligung	13
Abbildung 4: Ausschnitte der Plattform zur zweiten Online-Beteiligung.....	16
Abbildung 5: Einsatzbereiche der Führungsformen	21
Abbildung 6: Schematische Darstellung von Ortsdurchfahrtstypen	26
Abbildung 7: Beispiele für verkehrsberuhigende Umgestaltung im Wetteraukreis.....	28
Abbildung 8: Logo STADTRADELN.....	31
Abbildung 9: Unterschiedliche Abstellanlagen am Bahnhof Gotha (links) und am Bahnhof Neudietendorf (rechts)	36
Abbildung 10: Ende eines geräumten Radweges an einer Gemarkungsgrenze im Kreis Groß-Gerau (links, Foto: Xavier Marc); Verschmutzter asphaltierter Wirtschaftsweg im Landkreis Regensburg (rechts).....	37
Abbildung 11: Zwischenwegweiser mit routenspezifischen Informationen im Landkreis Gotha	38
Abbildung 12: Radschnellverbindung RijnWaalpad, Niederlande (links), Radschnellverbindung Darmstadt – Egelsbach (rechts)	40
Abbildung 13: Bestandsbeschilderung privater Wirtschaftswege im Landkreis Gotha.....	41
Abbildung 14: Kampagne „Rücksicht macht Wege breit“ im Main-Kinzig-Kreis (links), Abzweig auf Hauptroute des Radverkehrs ohne Wegweiser im Main-Kinzig-Kreis (rechts)	42

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Ausschnitt aus dem ADFC Fahrradclimatest 2020	14
Tabelle 2: Einsatzbereiche baulicher Radwege bei Straßen der EKL 3	22
Tabelle 3: Kostenrahmen nach Baulastträger.....	25
Tabelle 4: Entwicklung Kampagnenteilnahme STADTRADELN.	32

1 Vorwort

Das Fahrrad erfreut sich in Zeiten des fortschreitenden Klimawandels, zunehmender Überlastung des Straßennetzes und eines neuen gesellschaftlichen Bewusstseins als umweltfreundliches und gesundheitsförderndes Verkehrsmittel immer größerer Beliebtheit. Zudem hat die Corona-Pandemie gezeigt, dass diesem Verkehrsmittel eine wachsende Bedeutung im Bereich der Individualmobilität zukommt. Um die nationalen Klimaschutzziele zu erreichen, müssen die Treibhausgasemissionen im Sektor Verkehr zukünftig deutlicher als bisher reduziert werden. Dem Radverkehr als klimafreundlicher Mobilitätsform kommt dabei eine wichtige Rolle innerhalb eines modernen Verkehrssystems zu. Eine entscheidende Voraussetzung dafür, dass mehr Menschen das Fahrrad für ihre alltäglichen Fahrten zur Arbeit, Schule und Ausbildung, zum Einkaufen sowie in der Freizeit nutzen, sind sichere, komfortable, direkte und schnelle Radwegeverbindungen.

Das Landratsamt Gotha hat auf Grundlage des Kreistagsbeschlusses vom 20. März 2019 ein kreisweites Radverkehrskonzept erstellen lassen. Darin werden die Radwege aller Straßenbaulastträger, also die des Bundes, des Landes, des Landkreises sowie der Städte und Gemeinden, betrachtet. Das vorliegende Konzept beschreibt die Netzstruktur und die zu deren Entwicklung erforderlichen Maßnahmen aus dem regionalen, kreisweiten Blickwinkel. Dieses Zielnetz stellt schließlich ein alltagsfähiges Radverkehrsnetz zwischen den Kommunen unseres Landkreises dar. Es soll zukünftig mehr Menschen motivieren, vom Auto auf das Fahrrad umzusteigen.

Das vorliegende Radverkehrskonzept kann allerdings nur ein erster Schritt sein, den Alltagsradverkehr im Landkreis Gotha zu fördern. Es stellt eine gute Entscheidungsgrundlage für die kreisweite Radwegeplanung in den kommenden Jahren dar. Da die erarbeiteten Maßnahmen verschiedene Zuständigkeitsbereiche betreffen und ein erhebliches Finanzvolumen erfordern, stellt die Umsetzung des Konzeptes eine mittel- bis langfristige Aufgabe dar. Sie kann nur nach Prioritäten gestuft durch die jeweils verantwortlichen Baulastträger schrittweise umgesetzt werden.

Die engagierte Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger des Landkreises Gotha, die enge Abstimmung mit den Städten und Gemeinden und dem Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr sowie den Interessenverbänden lieferte wichtige Impulse, um das Konzept in dieser Form entwickeln zu können. Allen Beteiligten gilt daher mein herzlicher Dank.

Ergänzend zum Landkreis selbst sind natürlich die Städte und Gemeinden entscheidende Akteure zur Radverkehrsförderung. Dass eine Reihe von Kommunen bereits eigene Radverkehrskonzepte erstellt haben, freut mich ganz besonders, weshalb ich herzlich dazu einlade, sich gemeinsam mit uns auf diesem Gebiet weiter zu engagieren.

Gotha, im Februar 2022



Onno Eckert

Landrat



2 Einführung

2.1 Hintergrund

Im Juni 2018 verabschiedete das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL) das *Radverkehrskonzept 2.0*. Hiermit soll der Ausbau sicherer Radwege für den Alltagsradverkehr gefördert werden.

„Jeder Unfall auf unseren Straßen ist einer zu viel. Deshalb wollen wir mit einem Paradigmenwechsel im Radwegebau das Radfahren in Thüringen nicht nur attraktiver, sondern vor allem auch sicherer machen. So wollen wir bei dem Neu-, Um- und Ausbau von Landesstraßen möglichst immer auch einen Radweg bauen, damit Radfahrende sicherer unterwegs sein können.“¹

Neben dem Ziel, ein sicheres und komfortables Radverkehrsnetz in Thüringen zu schaffen, soll der Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen von 6 % im Jahr 2008 auf 12 % bis 2025 und bis 2030 auf mindestens 15 % gesteigert werden.² Um zu diesen Zielen des Radverkehrskonzeptes 2.0 beizutragen und den wachsenden Herausforderungen der Verkehrsentwicklung zu begegnen, wurde das Radverkehrskonzept auf Basis des Beschlusses des Kreistages Gotha vom 20.03.2019 für den Landkreis Gotha erarbeitet.

Es werden Potenziale zur Optimierung des Alltagsradverkehrs einschließlich des Radverkehrsnetzes ermittelt und aufeinander abgestimmt. Neben der primären Ausrichtung auf den Alltagsradverkehr, werden touristische Verbindungen, welche das Netz für den Alltagsradverkehr sinnvoll ergänzen, bei der Erarbeitung berücksichtigt. Dadurch soll der Radverkehr ganzheitlich als Teil des Umweltverbundes gestärkt werden und gleichzeitig einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz leisten.

Die Erarbeitung durch das externe Planungsbüro RV-K fand im Zeitraum vom 1. November 2020 bis 15. Dezember 2021 statt.

¹ TMIL, 2021, online.

² TMIL, 2018, online.

2.2 Projektziele

Dem Radverkehrskonzept liegen die folgenden Projektziele zu Grunde:

1. Entwicklung eines Radverkehrsnetzes, das alle Städte, Gemeinden, Orts- und Stadtteile mit mehr als 500 Einwohnerinnen und Einwohnern miteinander verbindet. Dabei werden schon bestehende Netzplanungen der lokalen und überregionalen Ebene (unabhängig der Baulastträgerschaft) berücksichtigt sowie das bestehende Radverkehrsnetz verdichtet.
2. Erstellung eines priorisierten Maßnahmenprogramms mit überschlägiger Kostenschätzung als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung zur Festlegung von Investitionsprogrammen.

2.3 Planungsraum und Planungstiefe

Der Planungsraum umfasst das Gebiet des Landkreises Gotha. Es wird eine Vernetzung aller Städte und Gemeinden sowie deren Stadt- und Ortsteilen über 500 Einwohnerinnen und Einwohner angestrebt. Zielpunkt ist dabei immer die Stadt- oder Ortsmitte.

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes werden Maßnahmen vorgeschlagen, die entlang des definierten Zielnetzes Radverkehr liegen. Entlang dieses Netzes werden auch die Ortsdurchfahrten des Radverkehrs betrachtet, die entlang der Hauptverkehrsstraßen oder über parallele Nebenstraßen im „Schattennetz“ verlaufen können.

Durch die zunehmende Verbreitung und konstante Leistungssteigerung von elektrisch-unterstützten Fahrrädern sind weitere Distanzen und anspruchsvolle Topografie, wie sie teilweise im Planungsraum vorhanden ist, immer weniger ein Hindernis für Radfahrende. Diese Entwicklung wird bei der Netzgestaltung und Maßnahmenentwicklung berücksichtigt.

Das Netz und die Maßnahmen werden unabhängig von der Baulastträgerschaft entwickelt.

Bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes wurde, soweit vorhanden, die Radverkehrsplanung der anderen Planungsebenen des Radverkehrs einbezogen (s. Abbildung 1).

- die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)³,
- die Hinweise für den Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRaS)⁴,
- die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)⁵ und
- den Nationalen Radverkehrsplan 2020⁶.

Diese gesetzlichen Rahmenbedingungen, die vor allem für den Radverkehr eine gleichberechtigte Rechtsgrundlage schaffen, werden bei der Maßnahmenplanung im Rahmen des Konzeptes herangezogen.

Besondere Aufmerksamkeit widmet die StVO dem Thema Verkehrssicherheit. Hier wird betont, dass die Gewährleistung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden Vorrang gegenüber der Leistungsfähigkeit Einzelner, wie z.B. der des Kraftfahrzeugverkehrs, hat. Dieser Grundsatz wird bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes berücksichtigt.

Bei der weiteren Planung der konkreten Maßnahmenvorschläge sind die jeweiligen gesetzlichen Vorgaben (z.B. Naturschutz, Wasserrecht, Landwirtschaft u.a.) zu prüfen.

2.5 Grundsätze der Radverkehrsplanung

Die Beurteilung der Ist-Situation und der Maßnahmenentwicklung im Rahmen des Radverkehrskonzeptes orientiert sich an folgenden Grundsätzen der Radverkehrsplanung:

Verkehrssicherheit: Die Belange der Verkehrssicherheit genießen oberste Priorität und sind über die Belange der Leistungsfähigkeit zu stellen. Dies gilt für alle Verkehrsarten insbesondere aber für zu Fuß Gehende und Radfahrende als schwächere Verkehrsteilnehmende.

Direktheit: Radfahrende sollen zügig und direkt fahren können. Umwege, Hindernisse und sonstige kritische Stellen, an denen Radfahrende Zeit verlieren, sollen auf ein Minimum reduziert werden.

Fahrkomfort: Radfahren soll bei jeder Wetterlage und bei möglichst geringem Kraftaufwand und Verschleiß möglich sein. Eine entsprechende Oberflächenqualität wird daher angestrebt. Unter Berücksichtigung der „Umwegevermeidung“ sind Strecken abseits großer Kfz-Verkehrsströme vorzuziehen.

³ ERA, 2010.

⁴ HRaS, 2002, Kapitel 2.2.3.

⁵ RIN, 2008.

⁶ BMVBS, 2012.

Wahlfreie Führungsform: Radfahrende sollen wo möglich wählen können, ob sie mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn oder im Seitenraum gemeinsam mit dem Fußverkehr beziehungsweise im Schattennetz über Nebenstraßen fahren wollen.

Visualisierung Radverkehrsnetz: Ein für alle Verkehrsteilnehmende gut erkennbares Radverkehrsnetz ist anzustreben, damit die Aufmerksamkeit erhöht wird und Radfahrende den Netzverbindungen intuitiv folgen können.

3 Vorgehen

Im ersten Schritt wurden mithilfe einer **Potenzialanalyse** Quell-Ziel-Relationen von Erwerbstätigen sowie von Schülerinnen und Schülern ermittelt und grafisch dargestellt (**Anlage 1**). Es wurden die Relationen zwischen den Gemeinden des Landkreises Gotha sowie die Anbindungen an angrenzenden Gemeinden der Nachbarlandkreise berücksichtigt. Da unter anderem eine kontinuierlich zunehmende Anzahl an deutschen Haushalten elektrisch-unterstützte Fahrräder besitzen und diese für alltägliche Wege nutzen⁷, wurde eine maximale Distanz von 15 km Luftlinie betrachtet, um potenzielle Verbindungen des Radverkehrs zu identifizieren. Ein weiterer Schritt ist die Analyse der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung (**Anlage 2**). Die Auswertung Unfalldaten der vergangenen vier Jahre weist auf Gefahrenstellen im Bestandsnetz hin, die im Zuge der Befahrung und Maßnahmenplanung berücksichtigt werden.

Gleichzeitig wurden Verbindungswünsche und Verbesserungsvorschläge im bestehenden Radverkehrsnetz durch die Einbeziehung der Öffentlichkeit ermittelt. In Form einer ersten **Online-Beteiligung** (www.lk-gotha.online-beteiligung-radverkehr.de, s. **Anlage 3**) hatten Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, diese Hinweise in einer webbasierten Karte einzuzeichnen, um somit Hinweise auf Netzlücken und Gefahrenstellen zu geben.

Auf Grundlage dieser Analysen fand die **Befahrung und Bestandsnetzanalyse** des Landkreises statt. Ein engmaschiges Befahrungsnetz von ca. 1.000 km wurde unter Berücksichtigung der bisherigen Analyseergebnisse befahren und fotodokumentiert.

Anschließend folgte die Erstellung eines ersten, kategorisierten **Netzentwurfes** gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung⁸ (RIN), sodass alle Städte und Gemeinden sowie deren Stadt- und Ortsteile mit mehr als 500 Einwohnerinnen und Einwohnern an das Netz angebunden sind. Das Resultat des finalisierten Netzentwurfes stellt das Zielnetz Radverkehr 2030 dar (s. **Anlage 5**), das jedoch noch nicht überall sicher und komfortabel befahrbar ist.

Identifizierte Mängel oder Verbindungswünsche aus der Onlinebeteiligung erfordern die **Entwicklung von Maßnahmen** (s. **Anlage 7, Anlage 11** und **Anlage 12**). Mithilfe der Fotodokumentation wird der Ist-Zustand der entsprechenden Maßnahmenempfehlung verdeutlicht.

Das Netz und die Maßnahmen wurden daraufhin mit den betroffenen Kommunen und weiteren Trägern öffentlicher Belange im Rahmen von **Abstimmungen** diskutiert und angepasst. Weitere Hinweise zu laufenden Planungen oder alternativen Verbindungen reduzieren den Netzentwurf auf die relevanten Verbindungen. Weitere Abstimmungen fanden in

⁷ DeStatis, 2021, online.

⁸ FGSV, 2008.

regelmäßigen Treffen einer Steuerungsgruppe statt, die die Erstellung des Radverkehrskonzepts fachlich begleitete.

Für die abgestimmten Maßnahmen erfolgte eine fachliche **Priorisierung, Kostenschätzung** und Berechnung eines **Kosten-Nutzen-Verhältnis**. Die Maßnahmenpriorisierung berücksichtigt unter anderem die Verbesserung der Verkehrssicherheit, Direktheit und des Fahrkomforts, jedoch gibt sie keine Umsetzungsreihenfolge vor. In Verbindung mit der Berechnung eines groben Kostenrahmens wird das Kosten-Nutzen-Verhältnis abgeleitet.

Im Rahmen einer zweiten Online-Beteiligung wurden Bürgerinnen und Bürger erneut in die Planung einbezogen und erhielten den Konzeptentwurf, um Feedback zu den geplanten Maßnahmen zu geben. Die Beteiligung erfolgte ebenfalls webbasiert, wobei die Bewertung und das Kommentieren von Maßnahmen auf einer interaktiven Karte möglich war. www.gotha.online-beteiligung-radverkehr.de

Die anschließende **Dokumentation** beinhaltet die Darstellung aller Ergebnisse. Die **Datenübergabe** erfolgte in digitaler Form und als Grundlage für weitere verwaltungsinterne und -externe Prozesse. In einer Abschlusspräsentation werden die Ergebnisse in politischen Gremien und in der Öffentlichkeit vorgestellt.

4 Grundlagenermittlung und Beteiligung

4.1 Potenzialanalyse

Die Analyse der Quell-Ziel-Relationen von Erwerbstätigen sowie von Schülerinnen und Schülern ist in **Anlage 1** einsehbar. Da es sich um eine modellhafte Darstellung der Relationen zwischen den Gemeindemittelpunkten handelt, ist die Aussagekraft der Analyse mit Einschränkungen zu berücksichtigen.

Dennoch zeigen Stadt-Umland-Verbindungen wie beispielsweise von Nesselal, Hörssel oder Drei Gleichen nach Gotha sowie zwischen Waltershausen und Hörssel ein erhöhtes Potenzial für den Radverkehr auf. Arbeitsplatzschwerpunkte in Form von Gewerbegebieten sowie weiterführende Schulen, die sich in den aufgezählten Gemeinden befinden sind verkehrserzeugende Quellen und Ziele, wo sichere und direkte Radverkehrsanlagen den Radverkehrsanteil besonders steigern können. Verbindungen in der nördlichen und südlichen Region des Landkreises sowie die Anbindungen an die Gemeinden der Nachbarlandkreise sind dahingegen weniger stark frequentiert. Die Schaffung eines durchgängigen Angebotes für den Radverkehr ist nichtsdestotrotz auch in diesen Regionen notwendig, um eines lückenloses und ganzjährig befahrbare Zielnetz zu entwickeln.

In Kombination mit den Ergebnissen aus der ersten Online-Beteiligung – die eine zumeist deckungsgleiche Verdichtung der starken bis sehr starken Verbindungen mit der Darstellung der Quell-Ziel-Relationen aufweisen – lassen sich die Kategorien des Zielnetzes ableiten.

4.2 Befahrung und Bestandsnetzanalyse

Die Befahrung fand im Zeitraum zwischen Februar und Mai 2021 statt, wobei insgesamt ca. 1.000 km mit dem Fahrrad im Landkreis Gotha befahren wurden. Dabei wurden mehrere Alternativverbindungen zwischen den Städten, Ortschaften oder Dörfern untersucht, um geeignete Verbindungen für den Radverkehr zu identifizieren. Die Fotodokumentation ermöglicht die Nachbereitung und stellt die Grundlage für die Maßnahmenplanung dar.

Der Landkreis besitzt kein kreiseigenes Radverkehrsnetz. Die Kreisstadt Gotha und die Gemeinde Ohrdruf haben im Rahmen ihrer kommunalen Radverkehrskonzepte ein eigenes Netz definiert, das bei der Befahrung berücksichtigt wurde. Besonders entlang von Landesstraßen fehlen direkte und vom Kfz-Verkehr getrennte Verbindungen, um benachbarte Städte, Ortschaften oder Dörfer ohne große Umwege zu erreichen. Die Anbindung an Nachbarlandkreise ist in der Regel nur über touristische Radrouten möglich, die jedoch aufgrund der erhöhten Umwegigkeit nicht für den Alltagsradverkehr geeignet sind. Mit der Mittelland-Route D4, Thüringer Städtekette, dem Apfelstädt-Radweg oder Nesselal-Radweg verfügt der

Landkreis über ein ausgeprägtes Netz von touristischen Radwegen, das in Teilen von Radfahrenden auch für alltägliche Wege genutzt werden kann.

Innerorts wird der Radverkehr in der Regel im Mischverkehr geführt. In wenigen Fällen existieren Schutzstreifen, die jedoch lückenhaft sind und nicht den Anforderungen der aktuellen Regelwerke entsprechen. Eine gängige Praxis sind für den Radverkehr benutzungspflichtige Gehwege im Zweirichtungsverkehr. Durch diese Regelung entstehen allerdings Konflikte zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden. Nicht zuletzt raten einschlägige Regelwerke von dieser Lösung ab, da ein erhöhtes Konfliktpotenzial an Grundstückszufahrten entsteht, wenn Autofahrende nicht mit Radfahrenden aus der „falschen“ Richtung rechnen.

4.3 Unfallanalyse

Ein Hinweis auf Mängel in der Radverkehrsführung sind Häufungen von Unfällen, insbesondere, wenn diese typgleich oder typähnlich sind. Vor diesem Hintergrund wurden Unfälle im Landkreis Gotha mit Beteiligung von Radfahrenden der Jahre 2016 bis 2020 ausgewertet. Die Anzahl der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung im Landkreis beträgt insgesamt 305⁹. Wie bundesweit üblich, dominieren auch im Landkreis Gotha vor allem innerorts Abbiegeunfälle, Einbiege-/Kreuzen-Unfälle sowie Unfälle im Längsverkehr. Abbildung 2 stellt die Verteilung der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung nach Unfalltyp im Landkreis Gotha dar. Eine weitere Übersicht der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung in Form einer Unfallkarte ist in **Anlage 2** Bestandteil des Abschlussberichtes.

⁹ Landespolizeiinspektion Gotha, 2021.

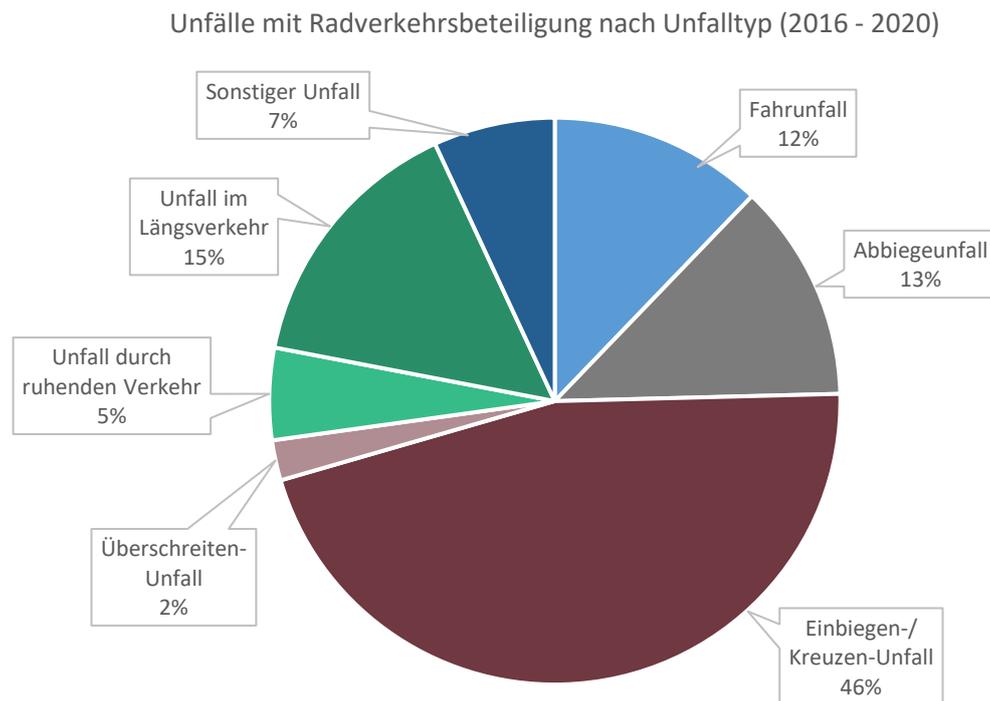


Abbildung 2: Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung nach Unfalltyp im Landkreis Gotha zwischen 2016 - 2020 (Quelle: Landespolizeiinspektion Gotha 2021, eigene Darstellung).

Die Unfallstellen wurden bei der Befahrung intensiv betrachtet, um mögliche Mängel in der Infrastruktur zu ermitteln.

4.4 Erste Online-Beteiligung

Zu Beginn des Projektes wurde über einen Zeitraum von vier Wochen vom 7. Dezember 2020 bis zum 3. Januar 2021 eine Online-Beteiligung durchgeführt (www.lk-gotha.online-beteiligung-radverkehr.de). Alle Bürgerinnen und Bürger des Landkreises hatten die Möglichkeit Gefahrenstellen und fehlende oder mangelhafte Radverbindungen zu melden (s. Abbildung 3). Pressemitteilungen wurden in Zeitung¹⁰, Amtsblatt, Twitter¹¹, Facebook¹² etc. veröffentlicht.

¹⁰ Fischer, 2020, online.

¹¹ Landkreis Gotha, 2020a, online.

¹² Landkreis Gotha, 2020b, online.

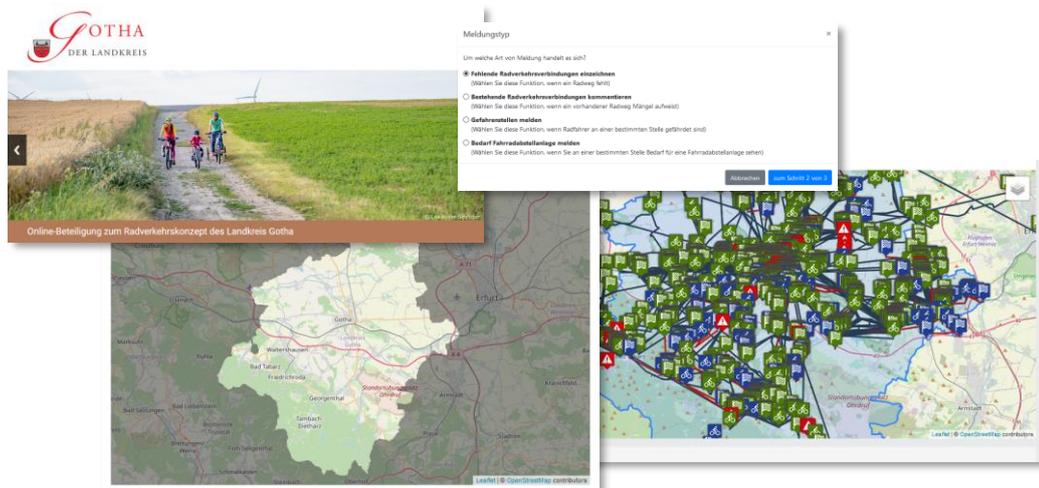


Abbildung 3: Ausschnitte der Plattform zur ersten Online-Beteiligung (eigene Darstellung).

Insgesamt sind dabei 892 Meldungen von 489 Bürgerinnen und Bürgern eingegangen. Eine Übersicht über die Meldungen befindet sich in **Anlage 3**.

Alle Meldungen wurden gesichtet und, sofern sie auf für den Alltagsverkehr relevanten Verbindungen liegen, während der Befahrung geprüft. Aufgrund der hohen Beteiligung konnten zahlreiche Meldungen im Rahmen der Maßnahmenplanung berücksichtigt werden.

Die Ergebnisse der Onlinebeteiligung sind außerdem in die Priorisierung der Maßnahmen eingeflossen.

Meldungen, die abseits des definierten Zielnetzes Radverkehr des Landkreises Gotha liegen, stehen den zuständigen Kommunen online zur Verfügung.

Teilnehmende hatten zudem die Möglichkeit einen Newsletter zum Radverkehrskonzept zu abonnieren, um somit auch weiterhin über den Projektfortschritt informiert zu bleiben. Insgesamt zwei Newsletter wurden im Projektzeitraum verschickt – nach Abschluss der ersten Online-Beteiligung, zu Beginn der zweiten Online-Beteiligung und zum Abschluss des Projektes ist ein Weiterer geplant.

4.5 ADFC Fahrradklimatest

Die Ergebnisse des aktuellen ADFC Fahrradklimatest 2020¹³, der in Form einer freiwilligen Online-Befragung die Zufriedenheit von Radfahrenden in Ihren Kommunen ermittelt, wurden gesichtet. Im Landkreis Gotha liegt ausschließlich für die Kreisstadt Gotha eine Auswertung

¹³ ADFC, 2021, online.

vor. Sie kommt auf eine Gesamtbewertung in Form einer Schulnote von 4,6, wodurch die Stadt Gotha auf Rang 407 der 415 untersuchten Kommunen rangiert. Der bundesweite Durchschnitt aller Orte in dieser Größenklasse liegt bei 3,9.

Im ADFC Klimatest von 2018 belief sich die Gesamtbewertung der Stadt Gotha auf die Note 4,5. Aufgrund der geringen Zahl an Teilnehmenden wurden die Ergebnisse eingeschränkt berücksichtigt. Weitere Ergebnisse des ADFC Fahrradklimatest sind in Tabelle 1 aufgelistet.

Tabelle 1: Ausschnitt aus dem ADFC Fahrradklimatest 2020 (Quelle: ADFC, 2021, online)

Rang	Ortsname	Gesamtbewertung	Vergleich mit Gesamtbewertung 2018
402	Bad Hersfeld	4,53	--
403	Limbach-Oberfrohna	4,54	+
404	Rottweil	4,55	-
405	Schwelm	4,56	k.A
406	Saarlouis	4,56	o
407	Gotha	4,57	o
408	Homburg	4,60	o
409	Garmisch-Partenkirchen	4,60	k.A
410	Pirmasens	4,61	k.A
411	Ennepetal	4,63	k.A

4.6 Steuerungsgruppe

Die Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes wurde durch eine Steuerungsgruppe begleitet und gelenkt. Sie ist maßgebend für den Entwicklungsprozess der Radverkehrskonzeption verantwortlich und hat die Rahmenbedingungen festgelegt. Sie setzt sich aus den folgenden Personen zusammen:

- Steve Allin (Sachgebietsleiter Straßenverkehrsbehörde)
- Sandy Böning (Sachgebietsleiterin, Naturschutz und Landschaftspflege Untere Naturschutzbehörde)
- Jan Heinichen (Klimaschutzmanager, Amt für Wirtschaftsförderung und Kreisentwicklung)

- Pia Lenhardt (Komm. Amtsleiterin, Amt für Wirtschaftsförderung und Kreisentwicklung)
- Angelika Rösch (Mitarbeiterin, Amt für Bauverwaltung und Kreisentwicklung)
- Beate Schatt (Bauleiterin, Amt für Gebäude- und Straßenmanagement)
- Silke Schweitzer (Referatsleiterin Thüringer Landesamt für Bau- und Verkehr, Ref. 42)
- Marco von der Heyden (Planungsbüro RV-K)
- Thorsten Zobel (Planungsbüro RV-K)

Neben der Auftaktveranstaltung traf sich die Steuerungsgruppe im Projektverlauf zu 5 Terminen. Ein weiteres Arbeitstreffen fand im beschränkten Rahmen zur Abstimmung der baulichen Maßnahmen an Bundes- und Landesstraßen mit dem Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr (TLBV) statt. Aufgrund der pandemischen Lage im Bearbeitungszeitraum wurden die Termine weitestgehend virtuell durchgeführt. Zudem soll der Termin zur öffentlichen Abschlusspräsentation im ersten Quartal 2022 stattfinden.

4.7 Beteiligung der Landkreiskommunen und Nachbarlandkreise

Die Vertreterinnen und Vertreter der Gemeinden des Landkreises wurden über den gesamten Projektzeitraum eingebunden und zu Beginn des Projektes in Form einer schriftlichen Mitteilung über das geplante Vorgehen informiert. Die pandemische Lage ließ eine gemeinsame Auftaktveranstaltung vor Ort nicht zu.

Anschließend wurde den Kommunen angeboten Netz- und Maßnahmenvorschläge gemäß den eigenen Vorstellungen anzupassen und weitere Maßnahmenvorschläge einzubringen. In der Regel werden diese Abstimmungsgespräche vor Ort durchgeführt, jedoch fanden diese aufgrund der pandemischen Lage überwiegend virtuell statt.

Es erfolgte mit 13 Kommunen eine virtuelle, mit einer Kommune eine telefonische Abstimmung und eine Abstimmung vor Ort. Von einer Kommune gab es keine Rückmeldung.

Des Weiteren wurde ein Verwaltungsworkshops organisiert, sodass die Kommunen nochmals die Möglichkeit erhielten, Wünsche und Ideen aus den kommunalen Verwaltungen einzubringen und sich über die Dringlichkeit der einzelnen Maßnahmen mit anderen Kommunen auszutauschen. Die fachliche Priorisierung der Maßnahmen konnte dadurch angepasst werden. Hierbei wurden die Ergebnisse der zweiten Online-Beteiligung berücksichtigt, die zum

Auftakt der Veranstaltung präsentiert wurden. Es waren 14 von 16 Kommunen beim Workshop vertreten.

Alle sechs Nachbarlandkreise wurden frühzeitig über die Erstellung des Radverkehrskonzeptes für den Landkreis Gotha benachrichtigt. Ihnen wurden die Planungsunterlagen zur Verfügung gestellt und es wurde um Rückmeldung gebeten. Mit fünf Nachbarlandkreisen fand eine Abstimmung statt. Mit einem Landkreis konnte keine Abstimmung stattfinden, da dort keine für den Radverkehr verantwortliche Person benannt wurde.

4.8 Zweite Online-Beteiligung

In einer weiteren Beteiligungsrunde konnten Bürgerinnen und Bürger zwischen dem 6. September und 4. Oktober 2021 den ersten Entwurf zum Radverkehrskonzept einsehen sowie Maßnahmen bewerten und kommentieren (www.gotha.online-beteiligung-radverkehr.de, s. Abbildung 4). Die Bewertung der im Vorfeld mit den Kommunen abgestimmten Maßnahmen erfolgte mittels „Daumen hoch“ und „Daumen runter“. Insgesamt wurden 5.213 Bewertungen abgegeben wurden. 342 Kommentare wurden hauptsächlich zu Streckenmaßnahmen verfasst.

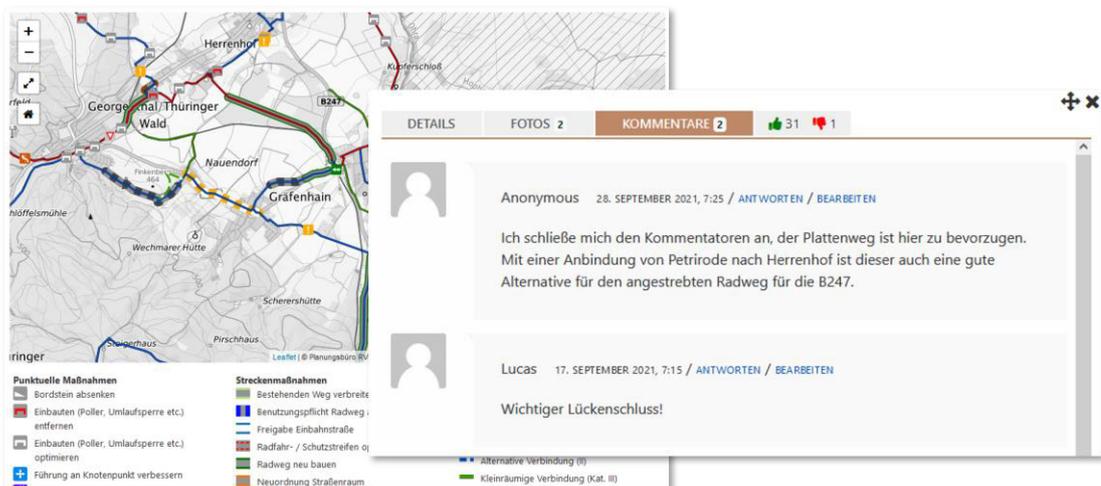


Abbildung 4: Ausschnitte der Plattform zur zweiten Online-Beteiligung (eigene Darstellung).

Alle Kommentare wurden gesichtet und konkrete Fragen, die sich während des Zeitraumes der Beteiligung in den Kommentaren ergaben, durch das Planungsbüro RV-K beantwortet.

Eine Visualisierung der Bewertungsergebnisse befindet sich in **Anlage 4** und wurde im Rahmen des Verwaltungsworkshops präsentiert, sodass das Feedback der Bürgerinnen und Bürger bei der Priorisierung Berücksichtigung fand.

Die Resonanz der Teilnehmenden deutet auf ein deutlich positives Bild zum Entwurf des Radverkehrskonzeptes hin. 4.946 „Daumen hoch“ und eine Vielzahl an Kommentaren verdeutlichen die Notwendigkeit einzelner Maßnahmen und die Schaffung sicherer, vom Kfz-Verkehr getrennter Verbindungen, parallel zu den bereits gut ausgebauten touristischen Verbindungen im Landkreis.

4.9 Weitere Beteiligung

Zu Beginn der Erstellung des Konzeptes wurden unter anderem die Forderungen und Planungsunterlagen der Bürgerinitiative „geRADeWEGs-Gotha“ gesichtet und im Rahmen der Befahrung des Landkreises näher untersucht. Ziel der Initiative ist die Schaffung einer Modellregion für eine bessere Daseinsvorsorge im ländlichen Raum durch aktive Mobilität. Die konkreten Forderungen, die sich auf die nordöstliche Region des Landkreises Gotha beziehen, wurden mit den Verantwortlichen sowie in der Steuerungsgruppe diskutiert und abgestimmt.

Während des Planungsprozesses wurden zudem die Träger öffentlicher Belange in die Entwicklung des Radverkehrskonzeptes einbezogen. Diese hatten die Gelegenheit eine Stellungnahme zu den geplanten Maßnahmen abzugeben. Stellungnahmen, die sich auf eine konkrete Maßnahme beziehen, wurden im Hinweissfeld der Maßnahmendatenblätter vermerkt (s. **Anlage 8**).

In einem Abstimmungsgespräch am 10.08.2021 mit dem TLBV wurden alle baulichen Maßnahmen entlang von Bundes- und Landesstraßen diskutiert.

Darüber hinaus erfolgten zwei Präsentationen zum Zwischenstand des Radverkehrskonzeptes im Kreistagsausschuss für Bau, Infrastruktur und Umwelt, sowie im Kreistagsausschuss für Wirtschaftsförderung, Tourismus und ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) im Mai 2021.

5 Entwicklung Radverkehrsnetz

Als Grundlage für das Radverkehrskonzept wurde ein Zielnetz Radverkehr 2030 erarbeitet (**Anlage 5**). Dieses Netz stellt den Wunschzustand des Radverkehrsnetzes nach Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen dar, die in der Regel innerhalb der folgenden 10 Jahre abgeschlossen werden soll. Im Ist-Zustand ist das Zielnetz noch nicht überall lückenlos, sicher und komfortabel befahrbar.

Das Zielnetz Radverkehr 2030 umfasst insgesamt eine **Länge von 618 Kilometern**

Gemäß den Vorgaben zur Netzsystematik in den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)¹⁴ wurde das Netz in die folgenden drei Kategorien unterteilt:

- **1. Kategorie – Überregionale/regionale Radverkehrsverbindung (118 km):** Verbindung für den Alltagsradverkehr von mehr als 10 km z.B. zwischen Ober- und Mittelzentren, von Grundzentren zu Mittelzentren und zwischen Grundzentren.
- **2. Kategorie – Nahräumige Radverkehrsverbindung (385 km):** Verbindung von Gemeinden / Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion zu Grundzentren und Verbindung zwischen Gemeinden / Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion und mit mäßigem Potenzial.
- **3. Kategorie – Kleinräumige Radverkehrsverbindung (115 km):** Verbindung von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum der Mittel- und Grundzentren, Verbindung von Stadtteil- / Ortsteilzentren untereinander sowie zwischen Dörfern, Wohngebieten und allen wichtigen Zielen.

Kleinräumige Radverkehrsverbindungen besitzen keine Relevanz für das Radverkehrskonzept auf Landkreisebene und sind daher nicht in **Anlage 5** dargestellt. Verbindungen dieser Kategorie können jedoch im Web GIS eingesehen werden. Diese Verbindungen wurden ausschließlich auf Wunsch der Gemeinde verwendet oder aus bereits vorhandenen Radverkehrsnetze aus kommunalen Konzepten übernommen, sofern sie sich nicht mit den Verbindungen der Netzkategorien 1 und 2 decken. Da sie nicht Bestandteil der Befahrung waren, kann die Qualität der Verbindung nicht gewährleistet werden.

Zu berücksichtigen ist dabei, dass der Umwegefaktor gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)¹⁵ maximal 1,2 gegenüber der kürzesten möglichen Verbindung, maximal 1,1 gegenüber parallelen Hauptverkehrsstraßen betragen darf und dass keine zusätzlichen Steigungen bewältigt werden müssen.

¹⁴ FGSV, 2008.

¹⁵ FGSV, 2010.

Das vorliegende Radverkehrskonzept wurde ausschließlich für den Alltagsradverkehr entwickelt, wobei sich streckenweise das Alltagsradverkehrsnetz mit dem touristischen Radnetz überschneiden können. Letzteres ist in **Anlage 6** dargestellt.

6 Maßnahmenempfehlungen

Das definierte Zielnetz wurde auf das Vorhandensein angemessener Verknüpfungen sowie hinsichtlich Verkehrssicherheit, direkter Führung und Fahrkomfort untersucht. Dort wo der Ist- vom Soll-Zustand abweicht, wurden Maßnahmen zur Verbesserung entwickelt, abgestimmt und anschließend priorisiert. Die Maßnahmenempfehlungen lassen sich in folgende Kategorien einteilen:

Streckenmaßnahmen: Empfehlungen zum Streckenausbau sowie Markierungen und verkehrsbehördliche Anordnungen entlang von Strecken. Die Nummern von Streckenmaßnahmen haben ein „S“ vorgestellt (z.B. S12).

Punktmaßnahmen: Empfehlungen bezüglich punktueller baulicher Maßnahmen oder punktueller verkehrsbehördlicher Anordnungen. Die Nummern von Punktmaßnahmen haben ein „P“ vorgestellt (z.B. P12).

Alle im Rahmen des Radverkehrskonzeptes entwickelten Maßnahmen sind dauerhaft als zoombare Online-Karte unter folgender Adresse abrufbar:

www.rv-k.de/LK_Gotha/Radverkehrskonzept/Abstimmung/WebGIS.html

6.1 Angestrebte Führungsform

Für Radverkehrsanlagen innerhalb oder außerhalb von geschlossenen Ortschaften gelten unterschiedliche Standards.

Innerorts

Grundsätzlich kann der Radverkehr entweder getrennt vom Kfz-Verkehr oder im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Eine strikte Vorgabe, wann welche Führungsform für den Radverkehr zu wählen ist, existiert nicht. Die in Abbildung 5 dargestellten Einsatzbereiche in Abhängigkeit von Kfz-Stärke und zulässiger Höchstgeschwindigkeit dienen als Orientierung und werden in der Maßnahmenentwicklung entsprechend berücksichtigt.

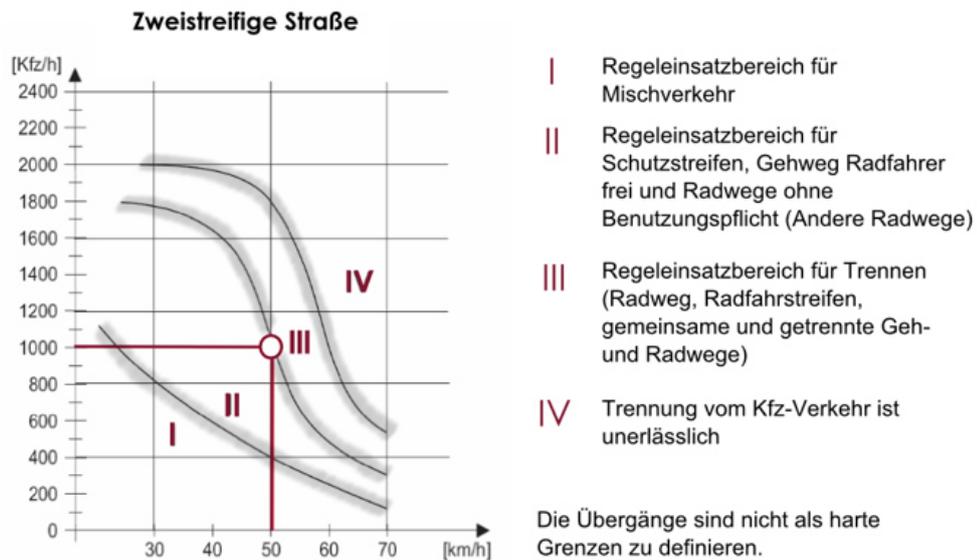


Abbildung 5: Einsatzbereiche der Führungsformen (Quelle: FGSV, 2010, Kapitel 2.3.3).

Die Wahl der Führungsform hängt zusätzlich von folgenden Faktoren ab:

- Flächenverfügbarkeit: Sowohl auf der Fahrbahn als auch im Seitenraum
- Schwerlastverkehrsstärke: Je höher, desto eher Seitenraumführung erforderlich
- Parken: Je höher die Parknachfrage und je häufiger die Parkwechselforgänge, desto eher Seitenraumführung
- Anschlussknotenpunkte: Je mehr Einmündungen und Zufahrten und je höher die Belastung, desto eher Fahrbahnführung
- Längsneigung: Bei Steigungen eher Seitenraumführung, bei Gefälle eher Fahrbahnführung

Außerorts

In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)¹⁶ sowie der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL)¹⁷ werden die Einsatzbereiche baulicher Radwege in Abhängigkeit der Entwurfsklassen (Ausbaustandard) näher definiert.

¹⁶ FGSV, 2010, Kapitel 9.1.3.

¹⁷ FGSV, 2012, Kapitel 4.7.

Bei Entwurfsklasse 1 (Kraftfahrstraße) und Entwurfsklasse 2 sind bauliche Radwege, teilweise straßenunabhängig geführt, erforderlich.

Bei Entwurfsklasse 3 ist die Notwendigkeit von weiteren Faktoren abhängig (s. Tabelle 2).

Tabelle 2: Einsatzbereiche baulicher Radwege bei Straßen der EKL 3 (Quelle: ERA, 2010, Kapitel 9.1.3).

	V _{zul} = 100 km/h	V _{zul} = 70 km/h
DTV < 2.500 Kfz/24 h	Kein baulicher Radweg	Kein baulicher Radweg
DTV 2.500 – 4.000 Kfz/24 h	Baulicher Radweg	Kein baulicher Radweg
DTV > 4.000 Kfz/24 h	Baulicher Radweg	Baulicher Radweg

DTV = Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

V_{zul} = Zulässige Geschwindigkeit

Bei Vorliegen einer besonderen Netzbedeutung (bspw. Schülerverkehr, bedeutende Freizeitverbindung) können bauliche Radwege auch dort sinnvoll sein, wo die Regelwerke dies aufgrund von Ausbaustandard, zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Verkehrsstärke nicht vorsehen.

Bei Entwurfsklasse 4 kann der Radverkehr in der Regel auf der Fahrbahn geführt werden.

Weitere Rahmenbedingungen, die die Einsatzbereiche von baulichen Radwegen beeinflussen und bauliche Radwege auch bei Straßen der Entwurfsklasse 4 erforderlich machen können, sind gemäß der Hinweise für den Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRaS)¹⁸:

- Verkehrsstärke Schwerlastverkehr,
- Verkehrsstärke Radverkehr,
- Verbindungsfunktion der Strecke,
- Kurvigkeit der Straße (schlechte Sichtbeziehungen),
- Topografie der Strecke,
- Unfallhäufigkeit von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden sowie
- Auftreten ungünstiger Fahrbahnbreiten (6 - 7 m, Begegnungsverkehr Pkw auf Höhe des Radverkehrs nicht mehr möglich).

¹⁸ FGSV, 2002, Kapitel 2.2.3.

Als Schutz vor dem Abkommen von der Fahrbahn sollten insbesondere bei unbeleuchteten Radwegen die Ränder mit durchgehendem Schmalstrich markiert werden.

6.2 Maßnahmenprogramm Streckenausbau

Zentraler Baustein des Radverkehrskonzeptes sind die Empfehlungen zum Neu- und Ausbau von straßenbegleitenden Radwegen bzw. von überörtlichen Radverbindungen auf Wirtschafts-, Forst- und sonstigen Wegen.

Insgesamt wurden 122 solcher Neu- und Ausbaumaßnahmen entlang des Zielnetzes erarbeitet. Einen Überblick dieser baulichen Maßnahmen gibt die Übersichtskarte in **Anlage 7**. Zur weiteren Erläuterung wird jede Maßnahme zusätzlich auf einem standardisierten Maßnahmendatenblatt ausführlich dargestellt (**Anlage 8**), welches auch im [Web GIS](#) abrufbar ist. Streckenmaßnahmen in Form von behördlichen Anordnungen oder Markierungsempfehlungen werden aufgrund der üblicherweise kostengünstigen und einfachen Umsetzbarkeit nicht als Maßnahmendatenblatt erstellt.

6.2.1 Priorisierung der Maßnahmen

Für alle Maßnahmen zum Streckenausbau von Radverbindungen wurde eine Priorisierung in vier Prioritätsklassen von A (sehr hohe Priorität) bis D (sehr niedrige Priorität) durchgeführt. Eine tabellarische Auflistung der Maßnahmen sortiert nach Priorisierung befindet sich in **Anlage 9**. Darüber hinaus ist die Sortierung der Maßnahmen nach Baulasträger in **Anlage 10** dargestellt.

Die Priorisierung stellt eine fachliche Beurteilung dar und gibt an, wie wichtig die Umsetzung einer Maßnahme aus Sicht des Radverkehrs ist. Sie basiert zum einen auf der erwarteten Wirkung der Maßnahme und zum anderen auf der Bedeutung der betroffenen Verbindung für das System Radverkehr im Landkreis.

Die Wirkung der Maßnahmen ergibt sich aus dem angestrebten Grad der Verbesserung in den Kategorien **Verkehrssicherheit**, **Fahrkomfort** und **direkte Führungsform** und geht aus dem Vergleich von Ist- und Soll-Zustand hervor.

Die Bedeutung des Netzelementes wird auf Basis folgender Attribute errechnet:

- **Netzkategorie:** Die Netzkategorie stellt die Bedeutung der Verbindung dar. Folglich wirkt sich eine höherwertige Netzkategorie positiv auf die Priorität einer Maßnahme aus.
- **Schulverbindung:** Handelt es sich um eine Schulverbindung, wirkt sich dies positiv auf die Priorität aus.

- **Verknüpfung ÖPNV:** Sind Verbindungen wichtig für die Erschließung von Haltepunkten des Öffentlichen Nahverkehrs und damit für die Verknüpfung der Verkehrsarten wird dies ebenfalls bei der Priorität berücksichtigt.
- **Beteiligungsmeldungen:** Haben sich mehrere Bürgerinnen und Bürger über die Online-Beteiligung für einen Verbindungswunsch oder eine Verbesserung einer bestehenden Verbindung ausgesprochen oder eine konkrete Gefahrenstelle auf dem Netzelement gemeldet, wirkt sich dies positiv auf die Priorität aus.

Anschließend an die fachliche Priorisierung nach den genannten Kriterien erfolgte eine erneute Bewertung einzelner Maßnahmen durch die Vertreterinnen und Vertreter der Kommunen im Rahmen des Verwaltungsworkshops. Während des Termins wurden besonders umfangreiche, dringende und gemeindeübergreifende Maßnahmen diskutiert und bei Bedarf in der Priorität angepasst.

Die für die Netzfunktion ermittelten Werte werden mit den Werten der Maßnahmenwirkung multipliziert und ergeben die Priorität.

Die Priorität gibt keine zwangsläufige Umsetzungsreihenfolge vor. Für die Reihenfolge der Umsetzung sind zahlreiche Faktoren wie die Finanzierung, Grunderwerb sowie die Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange wie Naturschutz, Wasserschutz, etc. entscheidend.

6.2.2 Ermittlung Kostenrahmen und Kosten-Nutzen-Verhältnis

Für jede Maßnahme wurde ein überschlägiger Kostenrahmen auf Basis einer jährlich aktualisierten Kostenliste Radverkehr durchgeführt. Die Kostenliste basiert auf bisherigen Erfahrungswerten des Planungsbüros in durchschnittlich bewegtem Gelände. Bei allen Kosten handelt es sich um Infrastruktur-Bruttokosten inkl. Planungskosten. Grunderwerbskosten, Kosten für Eingriffs-Ausgleichs-Maßnahmen und gegebenenfalls vorhandene Besonderheiten werden nicht berücksichtigt. Der Kostenrahmen dient als erster Anhaltspunkt für den Entscheidungsprozess im weiteren Vorgehen. Vor der Umsetzung einzelner Maßnahmen muss eine weitere Kostenerhebung durchgeführt werden.

Die 122 empfohlenen Maßnahmen zum Streckenausbau beinhalten ein erhebliches Bauvolumen von insgesamt 100 km Radwegeneubau und ca. 70 km auszubauenden Wegen. Sie besitzen insgesamt derzeit ein Investitionsvolumen von etwa 119,0 Millionen Euro, die sich – wie in Tabelle 3 dargestellt – auf verschiedene Baulastträger verteilen:

Tabelle 3: Kostenrahmen nach Baulastträger (Quelle: Eigene Daten).

Bund	26.600.000 €
Land	28.070.000 €
Landkreis	9.950.000 €
Kommune	56.397.700 €
Gesamt	119.017.700 €

Für die Maßnahmen S2, S26, S32 und S101 konnten aufgrund der Komplexität der Maßnahmen kein Kostenrahmen ermittelt werden. Diese Maßnahmen sind daher nicht in dem oben genannten Investitionsvolumen enthalten. Für Maßnahmen, die straßenbegleitende Radwege ersetzen, kommt ggf. eine Kostenübernahme der erstmaligen Herstellung eines Radweges durch den Baulastträger der Straße in Frage, deren straßenbegleitender Radweg dadurch ersetzt wird.

Den ermittelten Kosten liegt ein ganzheitlicher Planungsansatz zugrunde. Aufgrund des aktuell sehr lückenhaften Radverkehrsnetzes für den Alltagsradverkehr im Landkreis Gotha wurde größtenteils die Schaffung neuer und die Verbesserung existierender Verbindungen empfohlen, die ein entsprechendes Investitionsvolumen erfordern. Für die weitere Umsetzung sollte die Festlegung einer Maßnahmenreihenfolge im Vordergrund stehen, sodass wichtige Netzlücken geschlossen und Verbindungen mit hohem Potenzial ausgebaut werden. Nach zehn Jahren ist eine Fortschreibung des Konzeptes sinnvoll, sodass nicht umgesetzte Maßnahmen unter Berücksichtigung der Entwicklung des Zielnetzes erneut betrachtet und bewertet werden.

Sofern Kommunen die Planung und Umsetzung der Baumaßnahmen von straßennahen Radwegen an Bundes- und Landesstraßen, die Bestandteil des Bedarfsnachweises des TLBV sind, übernehmen, kann eine Kostenübernahme für den Bau der Radwege durch das Land oder den Bund ggf. möglich sein.

Das für jede Maßnahme ermittelte Kosten-Nutzen-Verhältnis setzt die Priorität in Relation zu den berechneten Kosten und ist damit ein wichtiger Wert für die Beurteilung der Maßnahmen.

6.3 Ortsdurchfahrten des Radverkehrs

Ortsdurchfahrten des Radverkehrs können entlang der Hauptstraßen verlaufen oder parallel dazu im Schattennetz geführt werden, sofern dort Verbindungen mit geringen Umwegen möglich sind (s. Abbildung 6).

In der Regel ist die Straßenraumbreite an Hauptstraßen nicht ausreichend, um bauliche Radwege anzulegen. Markierungslösungen sind ab einer Fahrbahnbreite von 7,50 m möglich. Sofern geeignete Parallelverbindungen zur Hauptstraße vorhanden sind, wird geprüft, ob sich diese beispielsweise mittels Fahrradstraßen zu Ortsdurchfahrten des Radverkehrs ausbauen lassen können.

Sind weder Radverkehrsanlagen an der Hauptverkehrsstraße (in Abbildung 6 blaue Linie), noch eine Führung im Schattennetz (grüne Linie) möglich, sodass der Radverkehr im Mischverkehr auf der Hauptverkehrsstraße geführt werden muss, wird eine verkehrsberuhigte Umgestaltung der Hauptverkehrsstraße empfohlen.

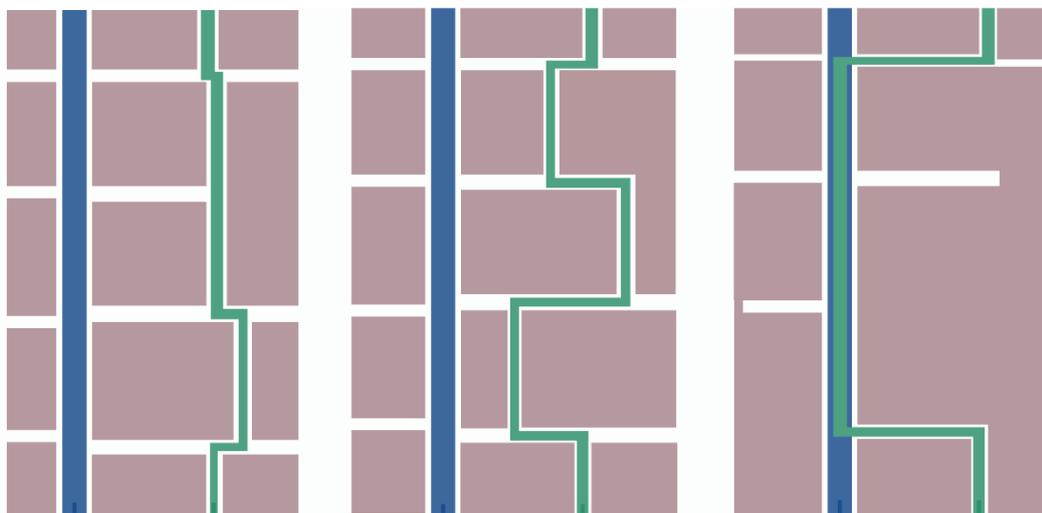


Abbildung 6: Schematische Darstellung von Ortsdurchfahrtstypen (eigene Darstellung).

6.3.1 Markierungslösungen (Schutzstreifen)

Markierungslösungen wie Schutzstreifen sind für den Radverkehr an innerörtlichen Hauptstraßen eine in der Praxis häufig gewählte Form der Radverkehrsführung. Sie schaffen Aufmerksamkeit für Radfahrende und können die Verkehrssicherheit erhöhen.

Darüber hinaus sorgen sie für eine Verringerung der Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr, da Radfahrende seltener den Seitenraum nutzen. Oft können Schutzstreifen aufgrund der Straßenraumbreite nur bei gleichzeitiger Entfernung von Parkständen markiert werden.

Im Rahmen der Steuerungsgruppe wurde vereinbart, dass Schutzstreifen ausschließlich empfohlen werden, wenn die Fahrbahnbreite eine Umsetzung des Regemaßes nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)¹⁹ in Höhe von 1,50 m zulässt. Die Markierung des

¹⁹ FGSV, 2010, Kapitel 3.2.

Mindestmaßes von 1,25 m wird nach Absprache mit der Straßenverkehrsbehörde als nicht sicher eingestuft und daher nicht im Konzept empfohlen.

Sicherheitsbedürftige Radfahrende fühlen sich häufig auf Schutzstreifen trotzdem unsicher und nutzen diese daher nicht. Sofern möglich sind alternative Führungen im Seitenraum oder im Nebenstraßennetz umzusetzen.

6.3.2 Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind umgewidmete Nebenstraßen, auf denen der Radverkehr Vorrang erhält. Sie bündeln den Radverkehr an wichtigen Hauptverbindungen des Radverkehrs. Durch die Bevorrechtigung der Fahrradstraße an Einmündungen sowie an Kreuzungen wird ein zügiges und sicheres Vorankommen des Radverkehrs gewährleistet.

In Fahrradstraßen dürfen Radfahrende nebeneinander fahren und geben die Geschwindigkeit vor. In der Regel sind sie für den anliegenden Kfz-Verkehr freigegeben, der Radverkehr darf jedoch weder gefährdet noch behindert werden. Um Kfz-Durchgangsverkehr in einer Fahrradstraße zu vermeiden, sollen gegenläufige Einbahnstraßen oder modale Filter²⁰ eingerichtet werden.

Fahrradstraßen werden durch das Zeichen 244.1 StVO gekennzeichnet. Zusätzlich zur StVO-Beschilderung sollten sie durch (rote) Markierungen und / oder Piktogramme für alle Verkehrsteilnehmenden sichtbar gemacht werden, um die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz zu erhöhen. Die Ausweisung der Fahrradstraße sollte öffentlichkeitswirksam begleitet werden.

Während der Befahrung des ersten Netzentwurfes wurden keine existierenden Fahrradstraßen im Landkreis dokumentiert. Im Rahmen des Konzeptes wird die Ausweisung und Umgestaltung der Burgstallstraße in Tambach-Dietharz als Fahrradstraße empfohlen. Weitere potenzielle Nebenstraßen wurden nicht identifiziert.

6.3.3 Neuordnung des Straßenraums

Bei geringen Straßenraumquerschnitten mit Fahrbahnbreiten von weniger als 7 m sind keine Radverkehrsanlagen möglich.

²⁰ Modale Filter sind verkehrstechnische Einrichtungen oder Anordnungen, um die Durchlässigkeit auf Straßen für bestimmte Verkehrsarten zu gewährleisten. Sie schließen in der Regel den Kfz-Verkehr aus und sind für Fuß- und Radverkehr passierbar.

In solchen Fällen ist eine Neuordnung des Straßenraums, die zu einer Verkehrsberuhigung und einem nutzungsverträglichen Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden führt, die einzige Lösung für eine Verbesserung der Situation des Radverkehrs.

Die Neuordnung des Straßenraums kann je nach Kfz-Verkehrsaufkommen, Straßenquerschnitt und sonstigen örtlichen Gegebenheiten verschieden ausgestaltet sein (s. Abbildung 7).



Abbildung 7: Beispiele für verkehrsberuhigende Umgestaltung im Wetteraukreis (eigene Fotos).

6.4 Punktuelle Baumaßnahmen

Neben den Streckenmaßnahmen wird die Umsetzung folgender punktueller Baumaßnahmen empfohlen:

- Anpassung von Knotenpunkten / Kreuzungen
- Anlage von Querungshilfen
- Überführungen zwischen Radweg und Fahrbahn am Beginn / Ende von Radwegen
- Verbesserung von gefährlichen Ausfahrten
- (Aus-)Baumaßnahmen an schon vorhandenen Radwegen

Es wurden insgesamt 79 punktuelle Baumaßnahmen identifiziert, wobei die Optimierung bzw. Entfernung von baulichen Einrichtungen (wie z.B. Sperrpfosten oder Umlaufsperrern) mit 44 Maßnahmen am häufigsten empfohlen wird. Der Übergang zwischen Fahrbahn und Radweg soll mithilfe von Markierungslösungen und baulichen Maßnahmen (bspw. Mittellinien) in insgesamt 15 Situationen gesichert werden. Diese Maßnahmen befinden sich

hauptsächlich an Ortsein- und Ortsausgängen, da in zahlreichen Situationen im Landkreis Gotha kein geregelter Übergang zwischen straßenbegleitenden Radwegen außerorts und einer Führung im Mischverkehr innerorts existiert.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind auf bauliche und verkehrsrechtliche Umsetzbarkeit zu prüfen. Gleichwertige Maßnahmen mit ähnlichem Schutzziel können gegebenenfalls alternativ umgesetzt werden. Die Maßnahmenempfehlungen für punktuelle Baumaßnahmen sind in einer Übersichtskarte in **Anlage 11** dargestellt.

6.5 Sofortmaßnahmen und verkehrsrechtliche Anordnungen

Einige der Gefahrenstellen und Hindernisse, die während der Befahrung dokumentiert wurden, lassen sich kurzfristig und mit geringem Aufwand beheben. Diese extensiven (Strecken- und Punkt-) Maßnahmen werden als Sofortmaßnahmen und verkehrsrechtliche Anordnungen zusammengefasst:

- Radwege-Benutzungspflicht aufheben
- Änderung der Vorfahrtsregelung
- Umlaufsperrern und andere Hindernisse entfernen oder anpassen
- Beschilderung von durchlässigen Sackgassen (Vz 357-1)
- Verbot für Fahrzeuge aller Art (Vz 250) ersetzen

Die Summe der Sofortmaßnahmen und verkehrsrechtlichen Anordnungen beläuft sich auf 73 Maßnahmenempfehlungen. Der Großteil wird dem Typ „Sonstiges“ zugeordnet. Es lassen sich 46 Maßnahmen keiner Kategorie eindeutig zuordnen. Hierzu zählen insbesondere die Vereinheitlichung von nicht-amtlichen Beschilderungen, wie sie vermehrt auf Wirtschaftswegen vorzufinden ist (s. Kapitel 8.8 und Abbildung 13). Punktmaßnahmen hinsichtlich verkehrsrechtlicher Anordnungen werden an 14 Situation im Landkreis empfohlen. Die eindeutige Kennzeichnung von für den Rad- und Fußverkehr durchlässigen Sackgassen sowie die Freigabe für den Radverkehr bei Verkehrszeichen 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) sind Bestandteil dieses Maßnahmentyps.

Auch für die Sofortmaßnahmen und verkehrsrechtliche Anordnungen wurde ein Übersichtsplan erstellt (s. **Anlage 12**).

6.6 Musterlösungen

Der Freistaat Thüringen hat bisher keine Musterlösungen für verschiedene Führungen des Radverkehrs erstellt. Daher befinden sich in **Anlage 13** die Musterlösungen des Landes Hessen. Diese sind durch Musterlösungen des Planungsbüros RV-K ergänzt.

7 Kommunikation

„Das Mobilitätsverhalten in Bezug auf Verkehrsmittelwahl und Verkehrssicherheit hängt nicht nur von der Infrastruktur ab, sondern auch von der Einstellung zum Radfahren allgemein. Diese kann durch Kommunikation beeinflusst werden.“²¹

Im Landkreis Gotha wird der Radverkehr bisher vor allem im touristischen Bereich stark beworben. Dagegen wurde das Fahrrad als Verkehrsmittel für Pendlerinnen und Pendler in der Vergangenheit kaum betrachtet. Erst im Zuge der Erstellung dieses Konzeptes hat der Radverkehr durch die Beteiligungsplattform und diverse Pressemitteilungen eine erhöhte Aufmerksamkeit im Landkreis erhalten. In Zukunft sollte das Engagement hochgehalten werden, um den Radverkehr im Landkreis auch auf alltäglichen Wegen nachhaltig zu steigern. Erste Anstrengungen zur Förderung des Radverkehrs werden durch die Entwicklung kommunaler Radverkehrskonzepte deutlich. In der Kreisstadt Gotha liegt seit April 2016 und in der Stadt Ohrdruf seit Juli 2020 ein Konzept auf kommunaler Ebene vor. Diese Planungen wurden bei der Befahrung und Maßnahmenplanung berücksichtigt.

Im Folgenden werden beispielhaft einige Konzepte aus dem Bereich der Kommunikation rund um das Radfahren vorgestellt. Entscheidend ist dabei neben der Wirkung „nach außen“ auch die Wirkung „nach innen“, also Richtung Entscheidungsträger der Kommunen und Verwaltung.

7.1 Bundesweite Projekte

STADTRADELN ist eine seit 2008 durchgeführte Kampagne des Klimabündnisses, einem europaweiten Netzwerk von Städten und Gemeinden. Sie setzt den Aspekt des Klimaschutzes in den Vordergrund, den es durch aktive Radverkehrsförderung voranbringen will. Deutschlandweit können alle Kommunen an 21 zusammenhängenden Tagen – frei wählbar im Zeitraum 1. Mai bis 30. September – teilnehmen.

Die Kampagne spricht im Besonderen die Zielgruppe der Kommunalpolitikerinnen und Kommunalpolitiker an, damit diese verstärkt „erfahren“, was es bedeutet, in der



Abbildung 8: Logo STADTRADELN
(Quelle: STADTRADELN, 2021).

²¹ BMVBS, 2020, S. 36.

eigenen Kommune mit dem Rad unterwegs zu sein, und in der Folge Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation für Radfahrende anstoßen und umsetzen.

Seit Einführung der Kampagne steigt die Teilnahme von Kommunen und Radfahrenden konstant (s. Tabelle 4). Während 2008 in 23 Kommunen 1.800 Radfahrende ca. 340.000 km fuhrten, beteiligten sich im Jahr 2021 bereits über 2000 Kommunen und knapp 800.000 Radfahrende, die insgesamt 159 Mio. km gefahren sind.²²

Tabelle 4: Entwicklung Kampagnenteilnahme STADTRADELN (Quelle: STADTRADELN, 2021).

	2008	2013	2020	2021
Kommunen	23	201	1.482	2.095
Radfahrende	1.800	68.000	545.988	799.819
Kilometer	340.000	13 Mio.	115 Mio.	159 Mio.

Für alle Kommunen in Thüringen ist durch eine Kooperation mit dem TMIL eine kostenfreie Teilnahme am STADTRADELN möglich, bis der Förderbetrag des jeweiligen Jahres ausgeschöpft ist.²³

Weitere Informationen unter → www.stadtradeln.de

Mit dem Rad zur Arbeit: Seit über zehn Jahren besteht die vom ADFC und der Gesundheitskasse AOK durchgeführte Mitmachaktion „Mit dem Rad zur Arbeit“. Nach dem Start in Bayern wird die Aktion inzwischen – mit stetig wachsendem Erfolg – in allen 16 Bundesländer durchgeführt.

Die teilnehmenden Unternehmen ermutigen im Aktionszeitraum vom 1. Juni bis 31. August ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, für den Weg zur Arbeit auf das Auto zu verzichten und an mindestens 20 Arbeitstagen das Fahrrad zur benutzen. Dafür werden von Sponsoren attraktive Preise zur Verfügung gestellt. Ergänzend werden häufig unternehmensintern zusätzliche Preise für das erfolgreichste Team vergeben.

Die Teilnahme ist kostenlos und wird unabhängig von der entsprechenden Gebietskörperschaft durchgeführt. Der Landkreis Gotha kann durch gezieltes Ansprechen und Ermutigen der Betriebe zu einer höheren Anzahl an Teilnehmenden beitragen. Mögliches Instrument

²² STADTRADELN, 2021, online.

²³ STADTRADELN, 2021, online.

dafür ist beispielsweise eine regionale Siegerehrung und die Auszeichnung des „sportlichsten Betriebes“.

Weiter Informationen unter: → www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de

Weitere nennenswerte Kampagnen sind:

- Fahr Rad (www.klima-tour.de)
- Fahrradfreundliche Arbeitgeber (www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de)
- Jugend-Fahrradturnier (www.adac.de)
- Fette Reifen Rennen (www.fette-reifen-rennen.de)
- Rücksicht im Straßenverkehr (www.ruecksicht-im-strassenverkehr.de)
- Mehr Platz fürs Rad (www.mehrplatzfürsrad.de)

7.2 Empfehlungen

Die Kommunikation – als Schlüsselfaktor für die Steigerung des Radverkehrs – spielt in der Wissensgesellschaft eine zunehmend wichtiger werdende Rolle. Daraus abgeleitet wird empfohlen für die Durchführung ausgewählter Maßnahmen im Landkreis Gotha einen jährlichen Etat bereitzustellen. Dieser kann sich an den Empfehlungen des Nationalen Radverkehrsplans²⁴ für nicht investive Maßnahmen in Städten und Gemeinden orientieren. Dort wird empfohlen pro Einwohnerin, bzw. Einwohner, 50 Cent zu investieren. Für den Landkreis Gotha entspricht das einer Summe von ca. 67.500 €.

Dabei ist zu anzuemerken, dass der Anschluss an bestehende Kampagnen deutlich kostengünstiger und mit weniger Aufwand verbunden sein kann als die Entwicklung eigener Konzepte.

Um bei oben genannten Aktionen optimale Ergebnisse zu erzielen, ist es notwendig, dass der Landkreis in enger Verbindung mit allen Beteiligten steht. Dabei ist es von Vorteil, wenn es in Schulen, Betrieben und in den Gemeinden Ansprechpartnerinnen oder Ansprechpartner für das Thema Radverkehr gibt. Das Hinwirken auf die Schaffung solcher Positionen sollte ein erster Schritt des Landkreises sein, um zukünftige Öffentlichkeits- und

²⁴ BMVBS, 2021

Kommunikationskampagnen sowie die Koordination von Projekten und Akquise von Fördermitteln erfolgreich umzusetzen.

Des Weiteren ist es wichtig, dass organisatorische Strukturen, wie z.B. eine Projektgruppe Radverkehr, dauerhaft installiert werden und als Verbindungsstück zwischen Verwaltung, Verbänden, Institutionen und den Bürgerinnen und Bürgern bestehen bleiben. Nur so ist gerade mit Blick auf Veranstaltungen eine sinnvolle Zusammenarbeit möglich.

Auch der aktuelle Umsetzungsstand dieses Konzepts sollte weiterhin über Pressemitteilungen und auf der Webseite des Landkreises kommuniziert werden.

8 Weitere Empfehlungen

8.1 Koordinationsfunktion des Landkreises

Landkreise stellen als übergeordnete Instanzen die Schnittstellen zu den kreisangehörigen Gemeinden dar. Deshalb kommt ihnen bei der Radverkehrsförderung eine besondere koordinierende Funktion zu. Da Pendelverflechtungen nicht an Verwaltungsgrenzen enden, muss auch die Radverkehrsförderung über kommunale Grenzen hinweg koordiniert werden.

Der Landkreis Gotha sollte deshalb seine Position nutzen, um gemeinsame Aktivitäten anzustoßen, zu informieren, zu beraten und zwischen Land und Kommunen zu vermitteln. Eine wichtige Aufgabe ist zum Beispiel die Koordination von Aufgaben, die kommunenübergreifend umgesetzt werden müssen, wie der Winterdienst auf außerörtlichen Wegen und die Wegweisung.

Der regelmäßige Austausch und die Vernetzung von Beteiligten und Handlungsebenen sollte institutionalisiert werden. Ein **Jour Fixe Radverkehr** unter der Leitung des Landkreises sollte dafür als organisatorische Struktur den weiteren Umsetzungsprozess begleiten. Davon profitieren insbesondere kleinere Kommunen, die aufgrund ihres Verwaltungsapparates häufig keine Kapazitäten haben, sich intensiv mit den Themen Radverkehr und Fördermöglichkeiten auseinanderzusetzen.

8.2 Fahrradabstellanlagen

Fehlende Möglichkeiten zum sicheren und komfortablen Fahrradparken sind ein zentrales Hindernis für die Nutzung des Fahrrads im Alltag. Der *Nationale Radverkehrsplan* enthält deshalb explizit den Auftrag an Kommunen sowie private und öffentliche Bauherren Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl und Qualität bereit zu stellen.²⁵

Außerdem wird empfohlen, dass der Landkreis seine kreiseigenen Verwaltungsstandorte mit attraktiven, sicheren und zielnahen Fahrradabstellanlagen ausstattet sowie Möglichkeiten zur Umsetzung von Bike+Ride-Anlagen umfangreich untersucht.

²⁵ BMVBS, 2012.

8.3 Defizite und Lösungsvorschläge Bike+Ride

Abstellanlagen sind ein wesentlicher Bestandteil eines funktionierenden Systems Radverkehr. Eine besondere Rolle spielen Fahrradabstellanlagen in der Funktion als Bike+Ride-Anlagen, also der Kombination der Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV. Fahrräder sollen dabei möglichst bahnsteignah und sicher abgestellt werden. Empfehlungen zur Gestaltung von Bike+Ride-Anlagen geben die Hinweise zum Fahrradparken²⁶ sowie der Leitfaden zu Fahrradabstellanlagen der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen²⁷.

Mit Blick auf die B+R-Nutzung sind folglich die Attribute soziale Kontrolle und Wetterschutz von besonderer Bedeutung. Dem Diebstahlschutz, der Zentralität und der Standsicherheit kommt ebenfalls eine hohe Bedeutung zu. Grundvoraussetzungen für alle Fahrradabstellanlagen sind eine barrierefreie Erreichbarkeit sowie ein asphaltierter oder gepflasterter Untergrund.

Im Landkreis sind regional unterschiedliche Abstellanlagen des Radverkehrs an Haltestellen des ÖPNV – insbesondere an Bahnhöfen des Nahverkehrs – vorzufinden. Abbildung 9 stellt exemplarisch Abstellanlagen an den Bahnhöfen Gotha und Neudietendorf dar. Die Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV ist in Thüringen kostenlos, jedoch durch die Anzahl an verfügbaren Stellplätzen im Nahverkehr begrenzt möglich.

Es wird empfohlen mittels einer Bestandsaufnahme die Art der Abstellanlagen, Anzahl vorhandener Stellplätze und abgestellter sowie abseits der Anlage abgestellter Fahrräder zu ermitteln. Auf Grundlage einer Bewertung des Ist-Zustandes soll der Bedarf an Abstellanlagen abgeschätzt werden.



Abbildung 9: Unterschiedliche Abstellanlagen am Bahnhof Gotha (links) und am Bahnhof Neudietendorf (rechts) (eigene Fotos).

²⁶ FGSV, 2012.

²⁷ HMWEVW, 2020a.

8.4 Unterhaltung und Verkehrssicherung

Der Radverkehrsanteil ist witterungsabhängig. Um eine möglichst gleichbleibende und nachhaltige Entlastung der Verkehrssysteme Kfz-Verkehr und ÖPNV zu erreichen, ist es notwendig, dass das Radfahren ganzjährig attraktiv und sicher möglich ist.

Hierfür sind in erster Linie geräumte und gereinigte Wege erforderlich. Während dies – laut eines Urteils des Bundesgerichtshofes²⁸– innerorts für verkehrswichtige Radverbindungen vorgeschrieben ist und auch weitestgehend umgesetzt wird, besteht außerorts weder auf gemeinsamen Geh- und Radwegen noch auf Wirtschaftswegen eine Verpflichtung zur Räumung und Säuberung von Radverbindungen (s. Abbildung 10).



Abbildung 10: Ende eines geräumten Radweges an einer Gemarkungsgrenze im Kreis Groß-Gerau (links, Foto: Xavier Marc); Verschmutzter asphaltierter Wirtschaftsweg im Landkreis Regensburg (rechts, eigenes Foto).

Ziel soll es sein, dass alle Alltagsverbindungen des Radverkehrskonzeptes ganzjährig durchgehend befahrbar sind. In einer kommunenübergreifenden Konzeption des Winterdienstes und der Unterhaltung sollen Zuständigkeiten, Fragen der Haftung und Kostenübernahme sowie Streckenpriorisierungen und Standards festgelegt werden. Der Landkreis soll hierbei die Koordinationsfunktion übernehmen.

8.5 Fahrradwegweisung

Eine durchgehende Fahrradwegweisung des Alltagsradverkehrs hilft sowohl ortskundigen als auch nicht ortskundigen Radfahrenden die optimalen Wege mit Blick auf die Verkehrssicherheit, die direkte Führung und den Fahrkomfort zu finden. Besonders geeignete Wege abseits

²⁸ Bundesgerichtshof Urteil vom 09.10.2003 – III ZR 8/03

der Kfz-Straßen sind häufig nicht bekannt und werden ohne Fahrradwegweisung nicht oder nur von einigen Radfahrenden genutzt.

Durch eine aktuelle Fahrradwegweisung wird eine Bündelung des Radverkehrs erreicht. Die Fahrradwegweisung trägt damit zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.

Durch die verbesserte Verkehrssicherheit und die zusätzliche Aufmerksamkeit für das Thema Radverkehr führt die Installation einer Fahrradwegweisung in der Regel auch zu einer verstärkten Nutzung des Fahrrads.

Der Landkreis Gotha verfügt über keine einheitliche und netzbasierte Fahrradwegweisung nach den gültigen FGSV-Richtlinien (s. Abbildung 11). Überregionale touristische Radwege wie die Thüringer Städtekette, der Nesselal Radweg oder die Mittelland-Route D4 sind nach aktuellem Standard weggewiesen und spielen in gewissem Maß nicht nur für den touristischen Radverkehr eine bedeutende Rolle. Gut ausgebaute touristischen Routen wurden daher bei der Planung berücksichtigt, sodass diese das Zielnetz Radverkehr 2030 zielgerichtet ergänzen.

Es wird empfohlen eine durchgängige und vollständige Wegweisung des geplanten Netzes im Landkreis Gotha einzuführen. Die Planung sollte mit schon bestehenden Wegweisungssystemen im Landkreis kompatibel sein und regelmäßig aktualisiert werden.



Abbildung 11: Zwischenwegweiser mit routenspezifischen Informationen im Landkreis Gotha (eigene Fotos).

8.6 Pedelecs und Ladeinfrastruktur

Pedelecs sind Fahrräder, die die Nutzenden durch einen Elektromotor bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h beim Treten unterstützen. Die Anzahl nimmt kontinuierlich zu, sodass im Jahr 2021 ca. 13 % (rund jeder achte) deutsche Haushalt über ein elektrisch unterstütztes

Fahrrad verfügt. Im Jahr 2016 betrug dieser Wert noch 5.1 %.²⁹ Durch die Zunahme von Pedelecs auf Radwegen und die höheren Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Radfahrenden ergeben sich auch erhöhte Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur:

- Ausreichende Breiten von Radwegen; auch um verkehrssichere Überholvorgänge zu gewährleisten,
- rutschfester Belag sowie
- Diebstahlsichere, barrierefreie Abstellanlagen, insbesondere an Bahnhöfen und Arbeitgeberstandorten (s. Kap. 8.2 und 8.3).

Im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans 2020 wird eine verstärkte Umsetzung der einschlägigen technischen Regelwerke für Radverkehrsanlagen in die Entwurfspraxis gefordert.³⁰

Die Relevanz von Ladestationen für Pedelecs wird kontrovers diskutiert, da die Reichweite eines vollgeladenen Fahrradakkus abhängig von der Unterstützungsstufe ca. 30-100 Kilometer beträgt. Die normale Pendlerstrecke kann damit gut bewältigt werden. So werden Ladestationen erst bei längeren Strecken und damit in der Regel im Freizeitverkehr interessant. Entsprechende Standorte wurden im Rahmen des Radverkehrskonzeptes nicht untersucht.

²⁹ DeStatis, 2021, online.

³⁰ BMVBS, 2012.

8.7 Radschnellverbindungen

Radschnellverbindungen (s. Abbildung 12) stellen eine besondere Kategorie von Radverkehrsverbindungen dar. Sie richten sich vor allem an Radfahrende, die im Alltagsverkehr längere Strecken zurücklegen.



Abbildung 12: Radschnellverbindung RijnWaalpad, Niederlande (links), Radschnellverbindung Darmstadt – Egelsbach (rechts) (eigene Fotos).

Anforderungen an die Ausbildung von Radschnellverbindungen sind:

- sichere Befahrbarkeit auch bei hohen Fahrtgeschwindigkeiten,
- direkte, weitgehend umwegefreie Linienführung,
- möglichst wenig Beeinträchtigungen durch bzw. Schnittstellen mit Kfz-Verkehr,
- Trennung vom Fußverkehr,
- ausreichende Breite (>4,00 m, an Engstellen > 2,50 m),
- hohe Belagsqualität,
- Freihalten von Einbauten,
- Steigungen max. 6%, wenn frei trassierbar,
- keine vermeidbaren Höhendifferenzen,
- städtebauliche Integration und landschaftliche Einbindung.

Während der Erstellung des Radverkehrskonzeptes wurde die Netzgestaltung und Maßnahmenempfehlung mit der Planung zur Machbarkeitsstudie Raddirektverbindung Erfurter

Kreuz, die ebenfalls durch das Planungsbüro RV-K durchgeführt wurde, abgestimmt. Raddirektverbindungen besitzen im Gegensatz zu Radschnellverbindungen einen geringfügig reduzierten Standard. Zur Untersuchung und Planung dieser Verbindungen können beispielsweise die Musterlösungen der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen³¹ herangezogen werden.

Nähere Untersuchungen zu geeigneten Trassen für Radschnellverbindungen wurden in diesem Konzept nicht durchgeführt. Es wird jedoch empfohlen das Potenzial solcher Trassen zu ermitteln. Bei Potenzialen von mehr als 1.500 Radfahrenden pro Tag soll die Machbarkeit der entsprechenden Verbindungen tiefergehend untersucht werden.

8.8 Landwirtschaft

Im Landkreis Gotha verläuft ein wesentlicher Teil des Radverkehrs über landwirtschaftliche Wege. Auch zahlreiche Maßnahmenvorschläge des Radverkehrskonzeptes betreffen den Ausbau von Wirtschaftswegen. Hierbei ist eine enge Abstimmung mit den landwirtschaftlichen Betrieben erforderlich.

Ein weiterer Aspekt ist die Beschilderung privater Wirtschaftswegen, die gleichzeitig als Verbindung des Radverkehrs ausgewiesen sind. Da eine unterschiedliche Beschilderung dieser Wege existiert und somit die Bedeutung aus Sicht des Radverkehrs und anderer Verkehrsteilnehmenden unklar ist (s. Abbildung 13), wird eine einheitliche Beschilderung angestrebt. Im Rahmen der Steuerungsgruppe wurde mit der Straßenverkehrsbehörde vereinbart, alle Standorte in Form von Punktmaßnahmen (Maßnahmentyp Sonstige) zu dokumentieren.



Abbildung 13: Bestandsbeschilderung privater Wirtschaftswegen im Landkreis Gotha (eigene Fotos).

³¹ HMWEVW, 2020b

Darüber hinaus soll durch die Kampagne „Rücksicht macht Wege breit“ oder vergleichbare Aktionen (s. Abbildung 14) auf die Herausforderungen durch mehr Radverkehr auf Wirtschaftswegen reagiert werden.



Abbildung 14: Kampagne „Rücksicht macht Wege breit“ im Main-Kinzig-Kreis (links), Abzweig auf Haupttroute des Radverkehrs ohne Wegweiser im Main-Kinzig-Kreis (rechts) (eigene Fotos).

8.9 Evaluierungskonzept

Die Evaluierung von Einzelmaßnahmen und des Systems Radverkehr insgesamt ist von elementarer Bedeutung. Nur mit dem Wissen, wie bestimmte Infrastrukturelemente von den Radfahrenden angenommen werden und wie sich Maßnahmen auf die Verkehrssicherheit auswirken, kann eine optimale Radverkehrspolitik erfolgen.

Grundsätzlich kann zwischen zwei Evaluierungsansätzen unterschieden werden:

Evaluierung Einzelmaßnahmen: Zur Evaluierung von Einzelmaßnahmen werden keine umfangreichen Grundlagendaten benötigt. Sie wird empfohlen, um die Wirksamkeit einzelner Maßnahmen zu ermitteln, um daraus Handlungsempfehlungen für die Zukunft ableiten zu können. Ein mögliches Beispiel ist die Ermittlung des veränderten Anteils auf dem Gehweg fahrender Radfahrender bei der Neuanlage eines Schutzstreifens auf der Fahrbahn.

Evaluierung Gesamtsystem Radverkehr: Zur Evaluierung des Gesamtsystems Radverkehr ist eine umfangreiche Erhebung notwendig. Diese muss in der Regel im Rahmen einer Haushaltsbefragung erfolgen und sich zum Ziel setzen das Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger repräsentativ zu erheben.

9 Weiteres Vorgehen

9.1 Umsetzung

Das hier vorliegende Radverkehrskonzept des Landkreises Gotha stellt die Entscheidungsgrundlage für die kreisweite Radverkehrsplanung der nächsten Jahre dar. Ziel ist es, die aufgeführten Maßnahmen sukzessiv umzusetzen. Die erarbeitete Priorisierung gibt dabei nicht zwingend die Reihenfolge der Umsetzung vor, sondern zeigt lediglich die Bedeutung der Maßnahmen für den Radverkehr auf.

Es handelt sich dabei um ein ganzheitliches und – aufgrund der zahlreichen und umfangreichen Maßnahmenempfehlungen – um ein ambitioniertes Radverkehrskonzept. Im Hinblick auf die Umsetzung sollen Maßnahmen im Fokus stehen, die zeitnah realisierbar sind und eine hohe Priorität aufweisen.

Der Umsetzung muss das übliche Abstimmungs- und Genehmigungsverfahren vorausgehen. Die Vereinbarkeit mit Landschafts-, Arten- und Wasserschutz sowie Fragen der Finanzierung und land- und forstwirtschaftliche Interessen sind dabei nur einige Aspekte, die im weiteren Planungsprozess berücksichtigt werden müssen. Diese können zu einer erheblichen Verzögerung und unter Umständen auch zum Ausschluss von Maßnahmen führen. In diesen Fällen sind Alternativen mit einer vergleichbaren Wirkung zu erarbeiten.

Mit Blick auf mögliche Kosten- und Aufwandsreduzierung sollte geprüft werden, an welchen Straßen in den nächsten Jahren ohnehin Umbau- und/oder Erhaltungsmaßnahmen anstehen und in welchen Fällen dann eine koordinierte Umsetzung von Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept stattfinden kann.

Für alle empfohlenen Maßnahmen bestehen diverse Fördermöglichkeiten verschiedener Trägerinnen und Träger.

9.2 Berücksichtigung Träger öffentlicher Belange

Die Maßnahmenvorschläge sind für das System Radverkehr sinnvolle und vor dem angestrebten Ziel der deutlichen Steigerung des Radverkehrsanteils notwendig. Sie dienen in einem ersten Schritt als Grundlage für weitere Diskussionen und Abstimmungen.

Die Interessen der Träger öffentlicher Belange konnten im Rahmen des Konzeptes nur teilweise geprüft werden. Anregungen, Hinweise und Bedenken die bezüglich einzelner Maßnahmenempfehlungen von Teilnehmenden der Steuerungsgruppe eingegangen sind, befinden sich bereits als Hinweis auf den entsprechenden Maßnahmendatenblättern. Dieses

Vorgehen ersetzt nicht die übliche Abstimmung im Rahmen des Planungs- und Genehmigungsverfahrens.

Sollte es aus nachvollziehbaren Gründen zum Ausschluss oder dem Zurückstellen von Maßnahmen kommen, sollen Alternativen mit einer vergleichbaren Wirkung für den Radverkehr erarbeitet werden.

9.3 Finanzierungsmöglichkeiten

Die Umsetzung der Maßnahmen der Prioritätsklassen A bis D und die damit einhergehende Herstellung des Zielnetzes Radverkehr 2030 erfordern insgesamt eine Investitionssumme von etwa 119 Millionen Euro brutto zuzüglich diverser Nebenkosten (Grunderwerb, Eingriffs-Ausgleichskosten etc.), wobei für 5 der 122 Maßnahmen keine Kostenschätzung durchgeführt werden konnte. Bei einem angestrebten Zeithorizont von 10 Jahren bedeutet dies Investitionen in Höhe von etwa 11,9 Millionen Euro pro Jahr. Diese Summe teilt sich auf die unterschiedlichen Baulastträger Bund, Land, Kreis und Gemeinden auf (s. Tabelle 3).

Bei Bundes- und Landesstraßen trägt der jeweilige Straßenbaulastträger die Kosten für begleitende Radwege in der Regel zu 100 Prozent. Bei abseits der klassifizierten Straßen verlaufenden und in der Baulast der Städte und Gemeinden befindlichen Wegverbindungen ist im Einzelfall eine Beteiligung der jeweiligen Straßenbaulastträger möglich, sofern die Wegverbindung die entsprechende Verbindungsfunktion der klassifizierten Straße im Radverkehrsnetz aufweist.

Weiterhin gibt es für Gemeinden und Landkreise verschiedene Fördermöglichkeiten durch Land und Bund. Zu nennen sind dabei unter anderem folgende Programme:

- **Kommunalrichtlinien zur Förderung von Klimaschutzprojekten im Kommunalen Umfeld³²:**
 - Gefördert werden im Bereich Nachhaltige Mobilität u.a. der Bau neuer Wege für den Radverkehr, Fahrradwegweisung, die Umgestaltung von Knotenpunkten, Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Fahrradstraßen und Radabstellanlagen (Bike+Ride-Offensive).³³
 - Fördersatz: bis zu 40 % (60 % für finanzschwache Kommunen möglich; Kombination mit anderen Förderprogrammen möglich).

³² BMU, 2021a, online.

³³ BMU, 2021b, online.

- Bagatellgrenze: 5.000 Euro.
- ganzjährige Beantragung bei Projektträger Jülich möglich.
- Vom 1. August 2020 bis zum 31. Dezember 2021 werden im Zuge des Corona-Konjunkturpakets der Bundesregierung alle Förderquoten in der Richtlinie um jeweils zehn Prozentpunkte angehoben.
- Zum 1. Januar 2022 tritt eine Novellierung in Kraft.³⁴
- **Sonderprogramm Stadt und Land³⁵:**
 - Gefördert werden der Neu-, Um- und Ausbau von Radwegen, Fahrradstraßen und -zonen (Insbesondere zur Umgestaltung von Knotenpunkten), Radwegebrücken oder -unterführungen, Knotenpunkte, Schutzinseln, Anlagen des ruhenden Radverkehrs wie Abstellanlagen oder Fahrradparkhäuser
 - Gefördert wird außerdem die erforderliche Planungsleistung Dritter sowie der benötigte Grunderwerb
 - Regelfördersatz von 80 % (90 % für finanzschwache Kommunen) – für Anträge, die im Jahr 2021 bewilligt und bis 2023 vollständig abgeschlossen werden

Eine ständig aktuelle Auflistung aller Fördermöglichkeiten auf Bundes- und Landesebene finden sich in der Förderfibel des Nationalen Radverkehrsplans³⁶ unter:

www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel

9.4 Evaluierung

Eine regelmäßige Evaluierung des Radverkehrskonzeptes wird empfohlen. Dabei soll der Planungsstatus aller Maßnahmen dokumentiert werden. Umgesetzte Maßnahmen werden ermittelt und können als Best-Practice-Beispiel für andere Maßnahmen als Vorlage genutzt werden.

³⁴ BMU, 2021c, online.

³⁵ BAG, 2021, online.

³⁶ Anmerkung: Der Dienst Förderfibel wird Anfang 2022 eingestellt.

Vor dem Hintergrund langer Planungsprozesse ist es Bürgerinnen und Bürgern gegenüber hilfreich, auf laufende Prozesse verweisen zu können. Der Landkreis Gotha wird den aktuellen Planungsstand regelmäßig auf der Webseite des Landkreises veröffentlichen.

9.5 Webdokumentation

Die wesentlichen Ergebnisse des Radverkehrskonzeptes sind dauerhaft unter folgendem Link in Form einer interaktiven Karte einsehbar:

www.rv-k.de/LK_Gotha/Radverkehrskonzept/Abstimmung/WebGIS.html

Literaturverzeichnis

ADFC, 2021. *ADFC-Fahrradklima-Test - Ergebnisse*. [Online]

URL: <https://fahrradklima-test.adfc.de/ergebnisse>

[Zugriff am 1 November 2021].

BAG, 2021. *Sonderprogramm "Stadt und Land"*. [Online]

URL:

https://www.bag.bund.de/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/SonderprogrammStadtLand/sonderprogrammstadtland_Inhalt.html

[Zugriff am 1 November 2021].

BMU, 2017. *Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans*. [Online]

URL:

https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/Foerderrichtlinie_Rad_nicht_investiv.html;jsessionid=864AF0B6A4A47D3CD356E1ED80291335.live11293?nn=3295036

[Zugriff am 1 November 2021].

BMU, 2021a. *Kommunalrichtlinie gültig bis 31.12.2021*. [Online]

URL: <https://www.klimaschutz.de/kommunalrichtlinie>

[Zugriff am 1 November 2021].

BMU, 2021b. *Bike+Ride-Offensive*. [Online]

URL: <https://www.klimaschutz.de/bikeandride>

[Zugriff am 1 November 2021].

BMU, 2021c. *Neue Kommunalrichtlinie*. [Online]

URL: <https://www.klimaschutz.de/neue-kommunalrichtlinie>

[Zugriff am 1 November 2021].

BMVBS, 2021. *Nationaler Radverkehrsplan 2020*. [Online]

URL: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/nationaler-radverkehrsplan-2020.pdf?__blob=publicationFile

[Zugriff am 2 November 2021].

DeStatis, 2021. *Zahl der E-Bikes in Privathaushalten 2021 um 1,2 Millionen gestiegen*.

[Online]

URL: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Zahl-der-Woche/2021/PD21_38_p002.html

[Zugriff am 1 November 2021].

FGSV, 2002. *Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRaS)*. Köln: FGSV Verlag.

FGSV, 2008. *Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)*. Köln: FGSV Verlag.

FGSV, 2010. *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)*. Köln: FGSV Verlag.

FGSV, 2012. *Hinweise zum Fahrradparken*. Köln: FGSV Verlag.

Fischer, W., 2020. *Es kommt Bewegung ins Gothaer Radwegenetz: Wünsche für ein Zeitalter 2.0*. [Online]

URL: <https://www.tlz.de/regionen/gotha/gotha-wuensche-fuer-radwege-im-zeitalter-2-0-id231088720.html>

[Zugriff am 1 November 2021].

HMWEVW, 2020a. *AGNH Leitfaden Fahrradabstellanlagen*. [Online]

URL: https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2020/05/200504_Leitfaden_Fahrradabstellanlagen_RZ_web_Doppelseite_n.pdf

[Zugriff am 1 November 2021].

HMWEVW, 2020b. *Qualitätsstandards und Musterlösungen*. 2. Auflage Hrsg. Wiesbaden: s.n.

Landespolizeiinspektion Gotha, 2021. *Daten zu Unfallstatistik des Landkreis Gotha*. s.l.:s.n.

Landkreis Gotha, 2020a. *Impulse von Pedalrittern erwünscht*. [Online]

URL: <https://twitter.com/LandkreisGotha/status/1335867865078128641>

[Zugriff am 1 November 2021].

Landkreis Gotha, 2020b. *Startschuss: Bürger reden beim Radverkehr mit*. [Online]

URL: <https://www.facebook.com/Landkreis.Gotha/posts/3566959233340240>

[Zugriff am 1 November 2021].

TMIL, 2018. *Radverkehrskonzept 2.0*. [Online]

URL: <https://www.thueringen.de/de/publikationen/pic/pubdownload1760.pdf>

[Zugriff am 1 November 2021].

TMIL, 2021. *Paradigmenwechsel im Radwegebau soll Radfahren sicherer und attraktiver machen*. [Online]

URL: <https://infrastruktur-landwirtschaft.thueringen.de/medienservice/medieninformationen/detailseite/paradigmenwechsel-im-radwegebau-soll-radfahren-sicherer-und-attraktiver-machen>

[Zugriff am 1 November 2021].

Anhangsverzeichnis

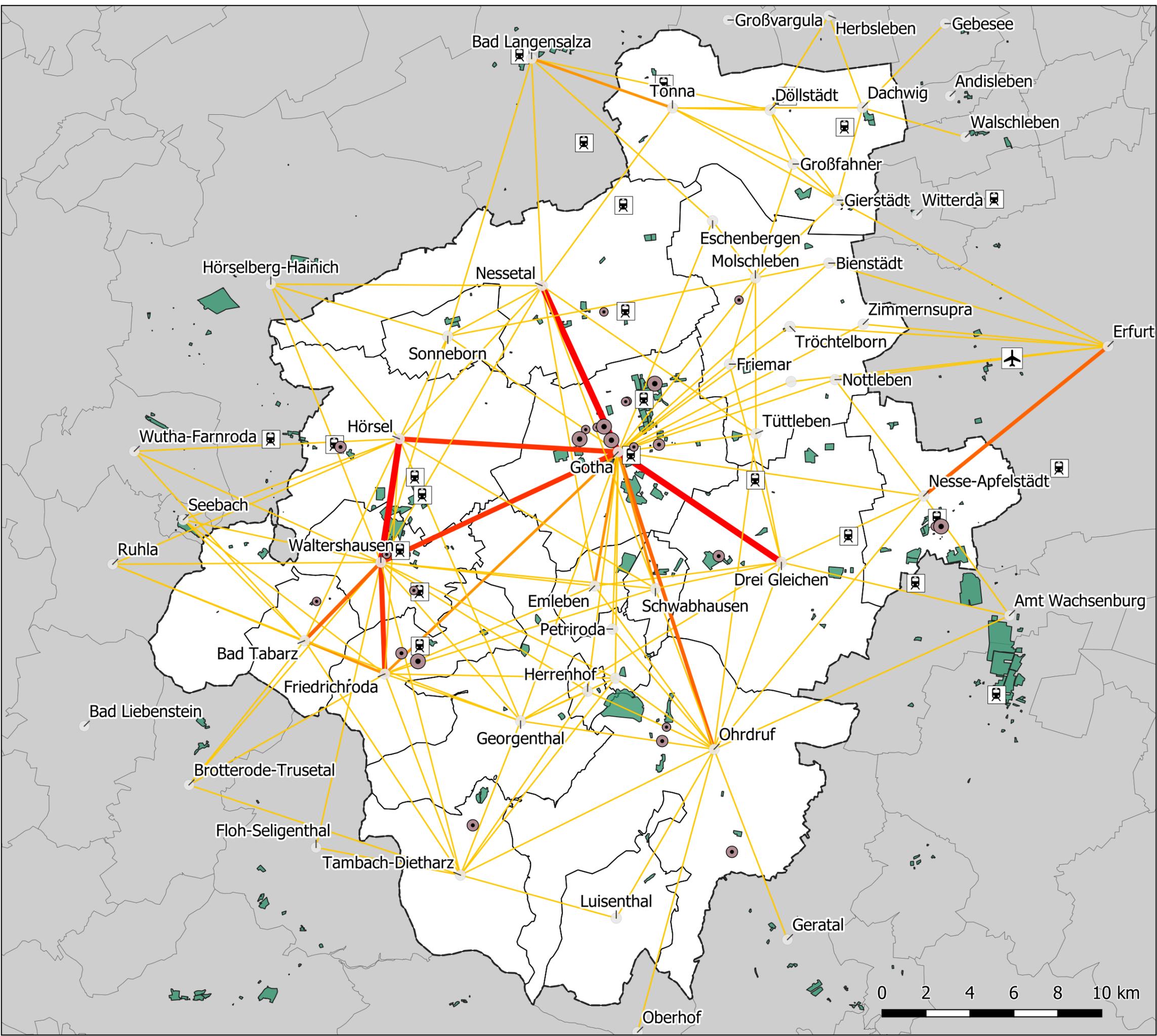
Anlage 1	Plan 1 – Pendelverflechtungen
Anlage 2	Plan 2 – Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung 2016 – 2020
Anlage 3	Plan 3 – Ergebnisse 1. Online-Beteiligung
Anlage 4	Plan 4 – Ergebnisse 2. Online-Beteiligung
Anlage 5	Plan 5 – Zielnetz Radverkehr 2030
Anlage 6	Plan 6 – Touristisches Radnetz
Anlage 7	Plan 7 – Maßnahmenübersicht Streckenausbau
Anlage 8	Maßnahmendatenblätter Streckenausbau
Anlage 9	Tabelle Maßnahmenübersicht Streckenausbau nach Priorität
Anlage 10	Tabelle Maßnahmenübersicht Streckenausbau nach Baulastträger
Anlage 11	Plan 8 – Punktuelle Baumaßnahmen
Anlage 12	Plan 9 – Sofortmaßnahmen und verkehrsbehördliche Anordnungen
Anlage 13	Musterlösungen

Anlage 1

Plan 1 – Pendelverflechtungen

Radverkehrskonzept Landkreis Gotha 2021

Radverkehrskonzept Landkreis Gotha



- Pendelverflechtungen**
- █ Sehr starke Verbindung
 - █ Starke Verbindung
 - █ Mittelstarke Verbindung
 - █ Schwache Verbindung
 - █ Sehr schwache Verbindung

- Schule**
- ≤ 200 Schülerinnen / Schüler
 - 200 ≤ 400 Schülerinnen / Schüler
 - > 400 Schülerinnen / Schüler

- Sonstiges**
- Gemeindemittelpunkt
 - Industrie- / Gewerbegebiet
 - ☘ Bahnhof
 - ✈ Flughafen
 - Gemeindegrenze
 - Landkreisgrenze

Verbindungen von Ein- und Auspendelnden bis max. 15 km Luftlinie gewichtet nach Distanz, basierend auf Daten der Bundesagentur für Arbeit. Schulfahrten wurden in Pendelverflechtungen berücksichtigt.

Anlage 1

Plan 01: Pendelverflechtung

Projekt: Radverkehrskonzept
Landkreis Gotha

Bearbeitung: M.Sc. Marco von der Heyden

Datum: 20.10.2021

Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Datengrundlage: Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit, Landratsamt Gotha

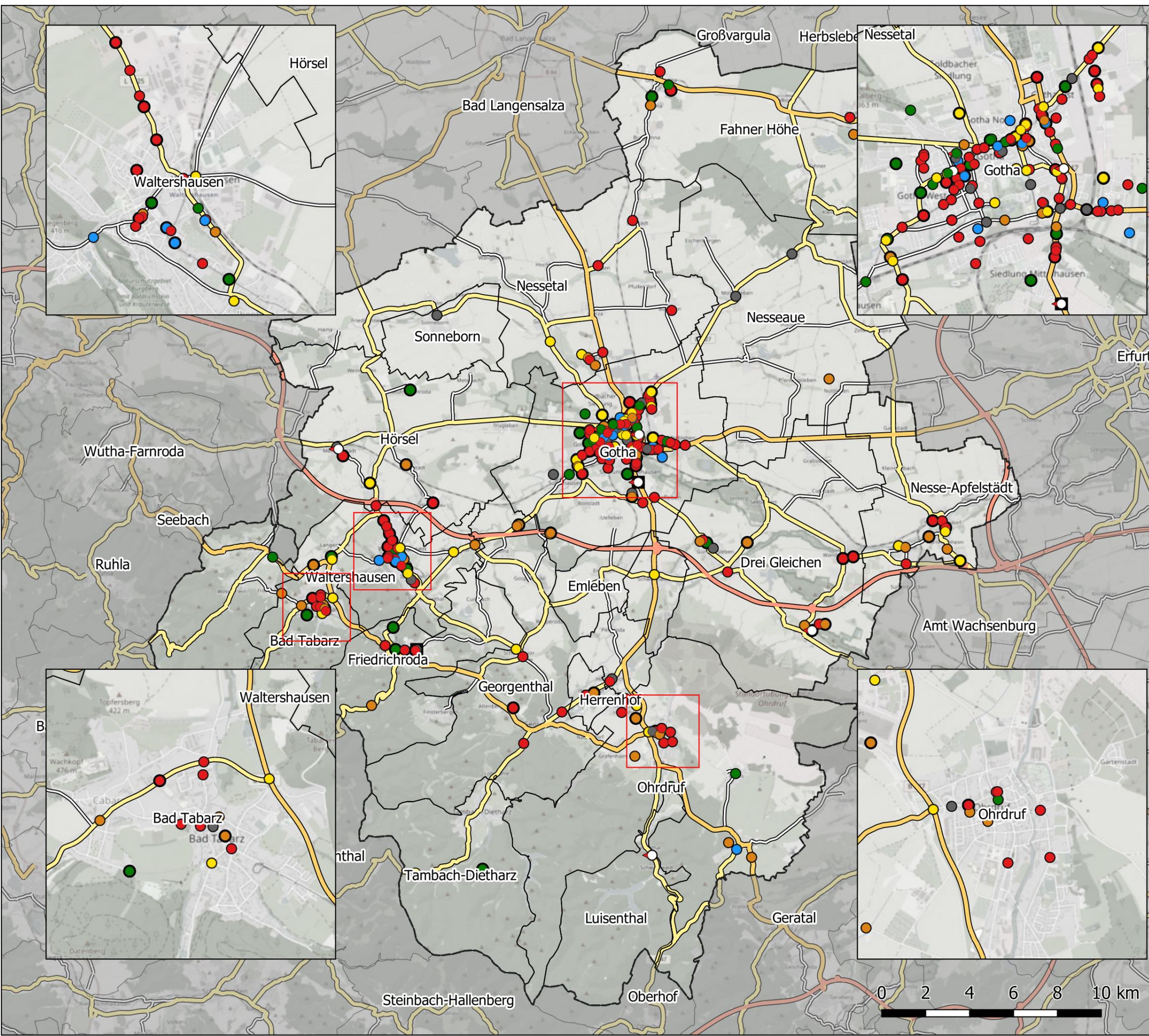


Anlage 2

Plan 2 – Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung

Radverkehrskonzept Landkreis Gotha 2021

Radverkehrskonzept Landkreis Gotha



Unfalltyp

- Fahrnfall
- Abbiegeunfall
- Einbiegen-/Kreuzen-Unfall
- Überschreiten-Unfall
- Unfall durch ruhenden Verkehr
- Unfall im Längsverkehr
- Sonstiger Unfall

Unfallkategorie

- Getötete
- Schwerverletzte
- Leichtverletzte

Sonstiges

- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Anlage 2

Plan 02: Unfälle mit Radverkehrs- beteiligung 2016 - 2020

Projekt: Radverkehrskonzept
Landkreis Gotha

Bearbeitung: M.Sc. Marco von der Heyden

Datum: 20.10.2021

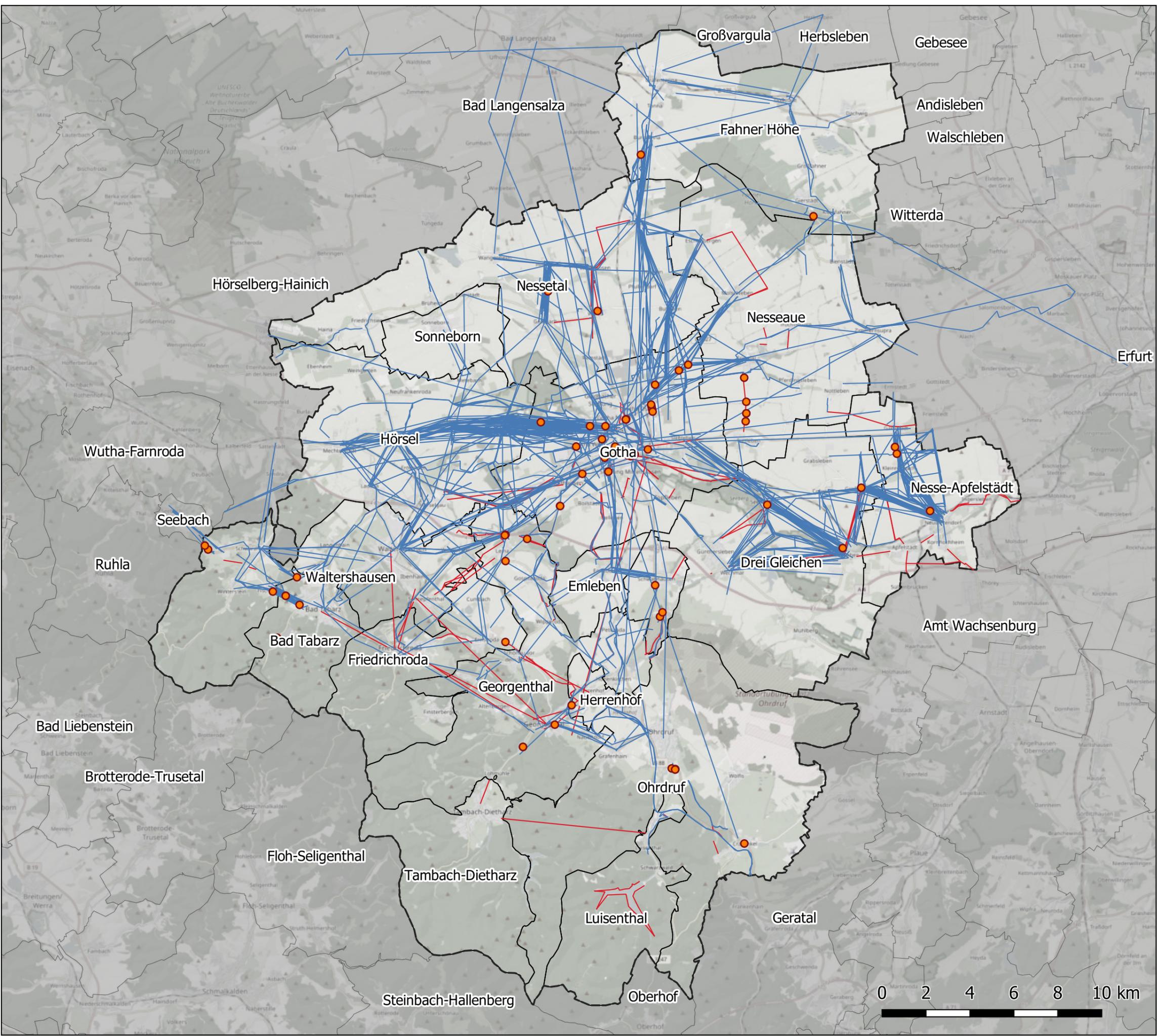
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Datengrundlage: Landespolizeiinspektion Gotha

Anlage 3

Plan 3 – Ergebnisse 1. Online-Beteiligung

Radverkehrskonzept Landkreis Gotha



Meldungstyp

- Gefahrenstelle
- Neue Verbindung
- Verbindung ausbessern

Sonstiges

- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Ergebnisse der 1. Online-Beteiligung stehen unter folgendem Link zur Verfügung:
www.lk-gotha.online-beteiligung-radverkehr.de/?a=reports

Anlage 3

Plan 03: Ergebnisse 1. Online-Beteiligung

Projekt: Radverkehrskonzept Landkreis Gotha
 Bearbeitung: M.Sc. Marco von der Heyden
 Datum: 20.10.2021
 Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende
 Datengrundlage: Eigene Erhebung

Anlage 4

Plan 4 – Ergebnisse 2. Online-Beteiligung

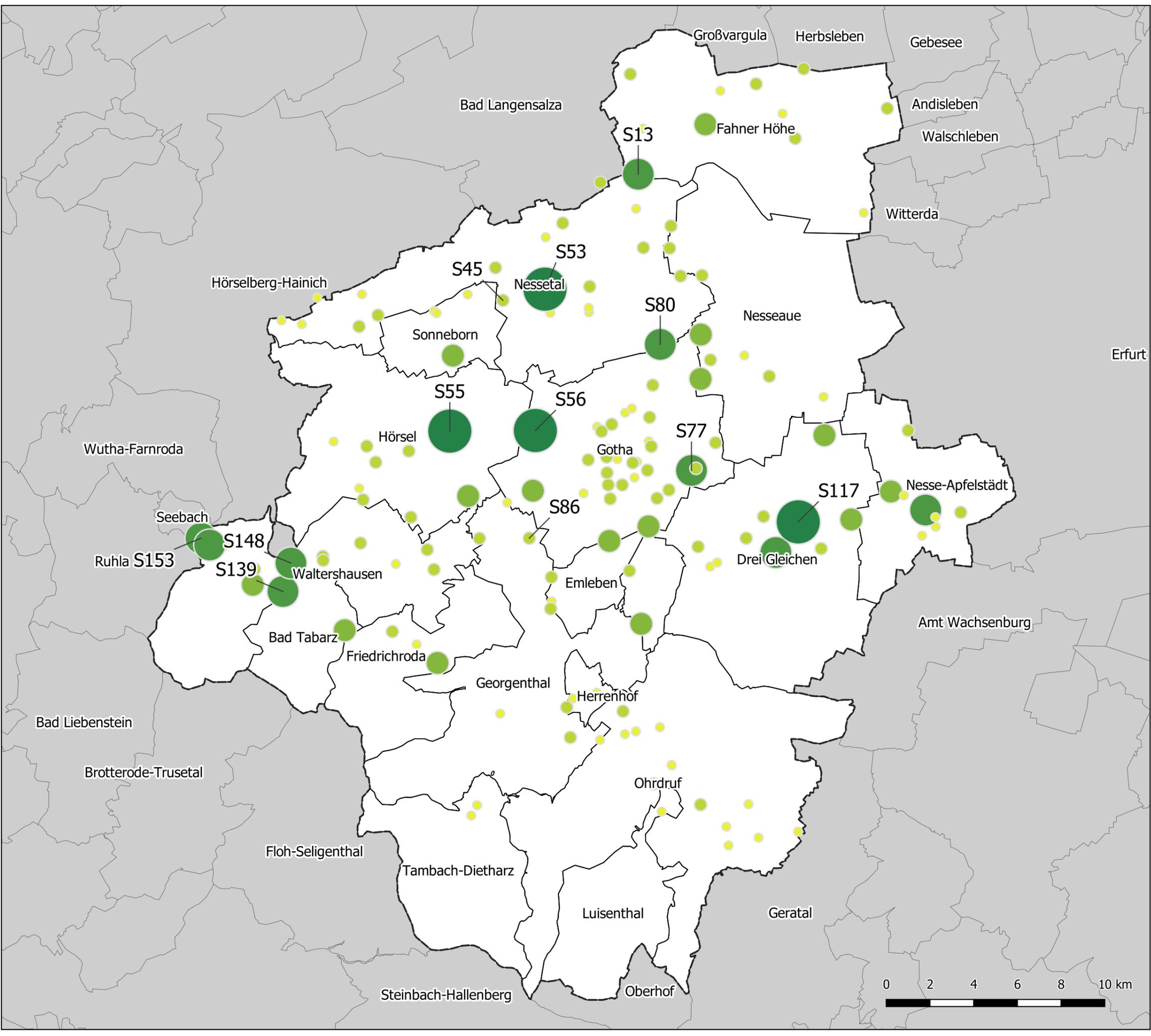
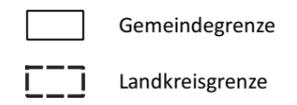
Radverkehrskonzept Landkreis Gotha 2021

Radverkehrskonzept Landkreis Gotha

Beteiligung



Sonstiges



Alle Bewertungen und Kommentare der 2. Online-Beteiligung stehen unter folgendem Link zur Verfügung:
www.gotha.online-beteiligung-radverkehr.de

Methodisches Vorgehen: Einstufung der Beteiligungsergebnisse erfolgte anhand der gewichteten Summe aller positiven und negativen Bewertungen einer Maßnahme.

Anlage 4

Plan 04: Ergebnisse 2. Online-Beteiligung

Projekt: Radverkehrskonzept
Landkreis Gotha

Bearbeitung: M. Sc. Marco von der Heyden

Datum: 20.10.2021

Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Datengrundlage: Eigene Erhebung

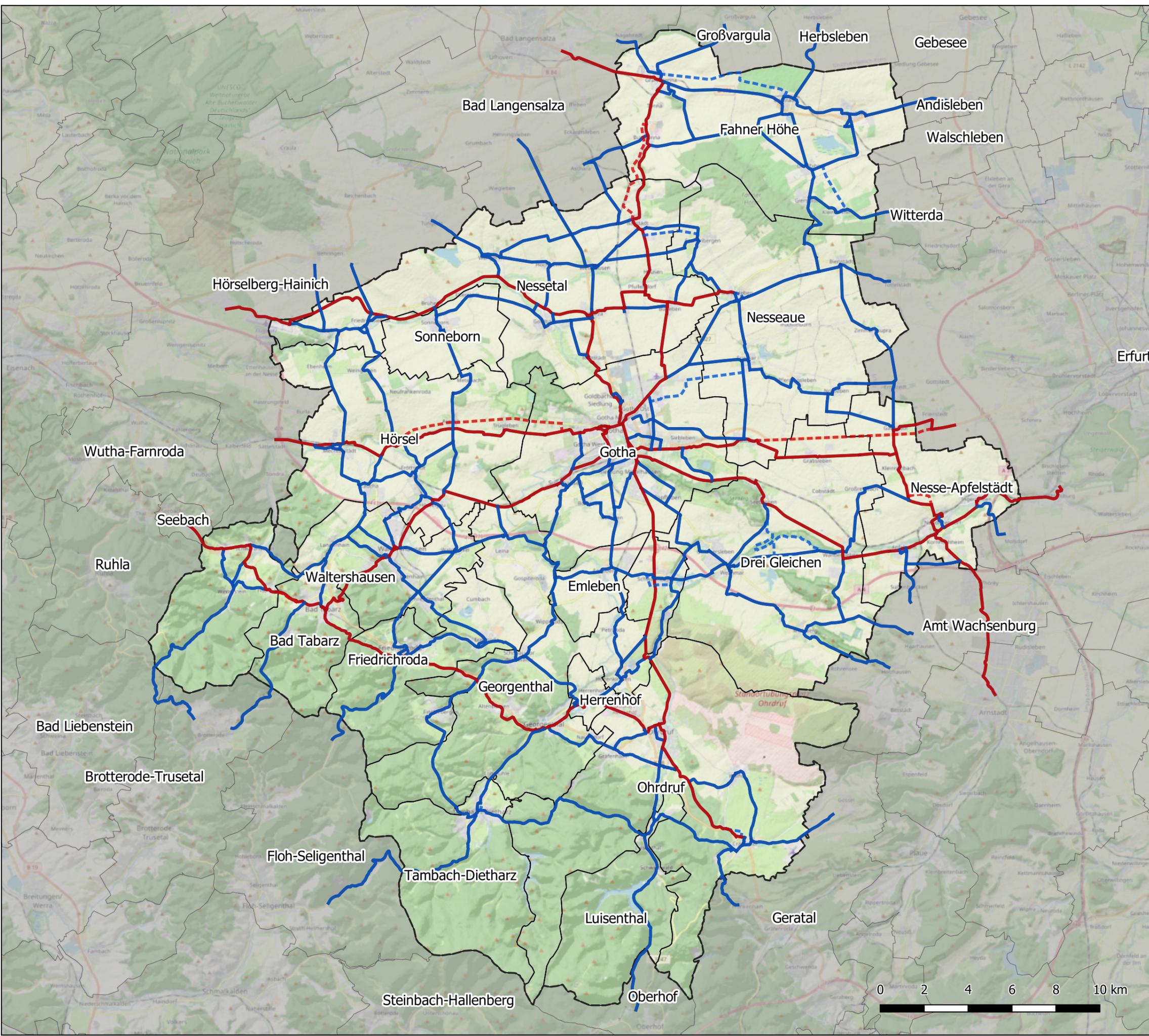


Anlage 5

Plan 5 – Zielnetz Radverkehr 2030

Radverkehrskonzept Landkreis Gotha 2021

Radverkehrskonzept Landkreis Gotha



Zielnetz Radverkehr 2030

- Überregionale/regionale Verbindung (Kat. I)
- - - Alternative Verbindung
- Nahräumliche Verbindung (Kat. II)
- - - Alternative Verbindung

Sonstiges

- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Das Zielnetz Radverkehr 2030 inkl. der kleinräumigen Verbindungen steht im Web GIS unter folgendem Link zur Verfügung:
www.rv-k.de/LK_Gotha/Radverkehrskonzept/Abstimmung/WebGIS.html

Anlage 5

Plan 05: Zielnetz Radverkehr 2030

Projekt: Radverkehrskonzept
Landkreis Gotha

Bearbeitung: M.Sc. Marco von der Heyden

Datum: 20.10.2021

Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

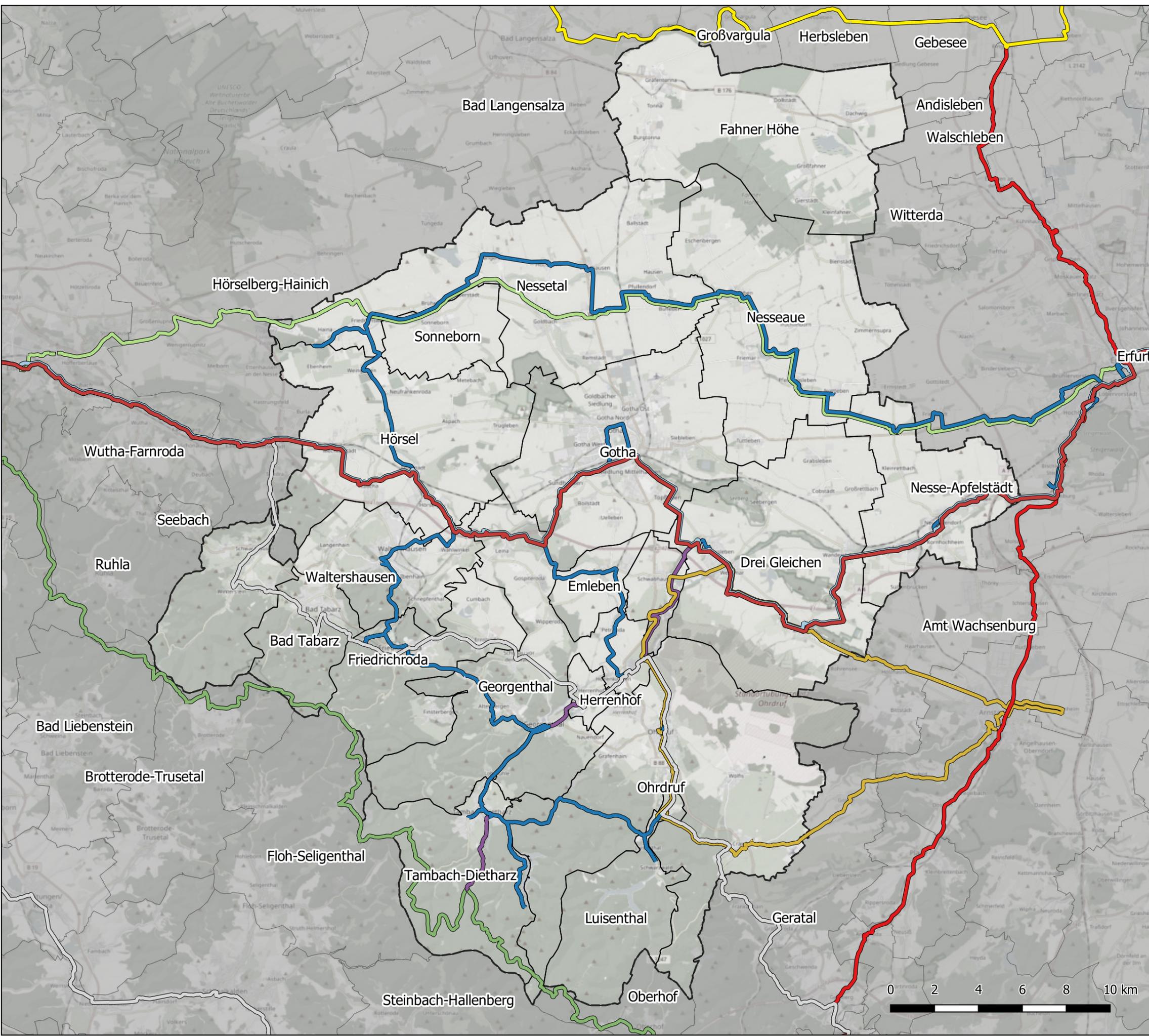
Datengrundlage: Eigene Bearbeitung

Anlage 6

Plan 6 – Touristisches Radnetz

Radverkehrskonzept Landkreis Gotha 2021

Radverkehrskonzept Landkreis Gotha



Touristische Radwege

- Apfelstädt Radweg
- Bach Radroute
- Geraradweg
- Meister Eckhart Radpilgerweg
- Mittelland-Route D4
- Nesselal Radweg
- Rennsteig Radweg
- Thüringer Städtekette
- Thüringer Waldrandroute
- Unstrut Radweg

Sonstiges

- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Plan 06: Touristisches Radnetz

Projekt: Radverkehrskonzept
Landkreis Gotha

Bearbeitung: M.Sc. Marco von der Heyden

Datum: 20.10.2021

Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

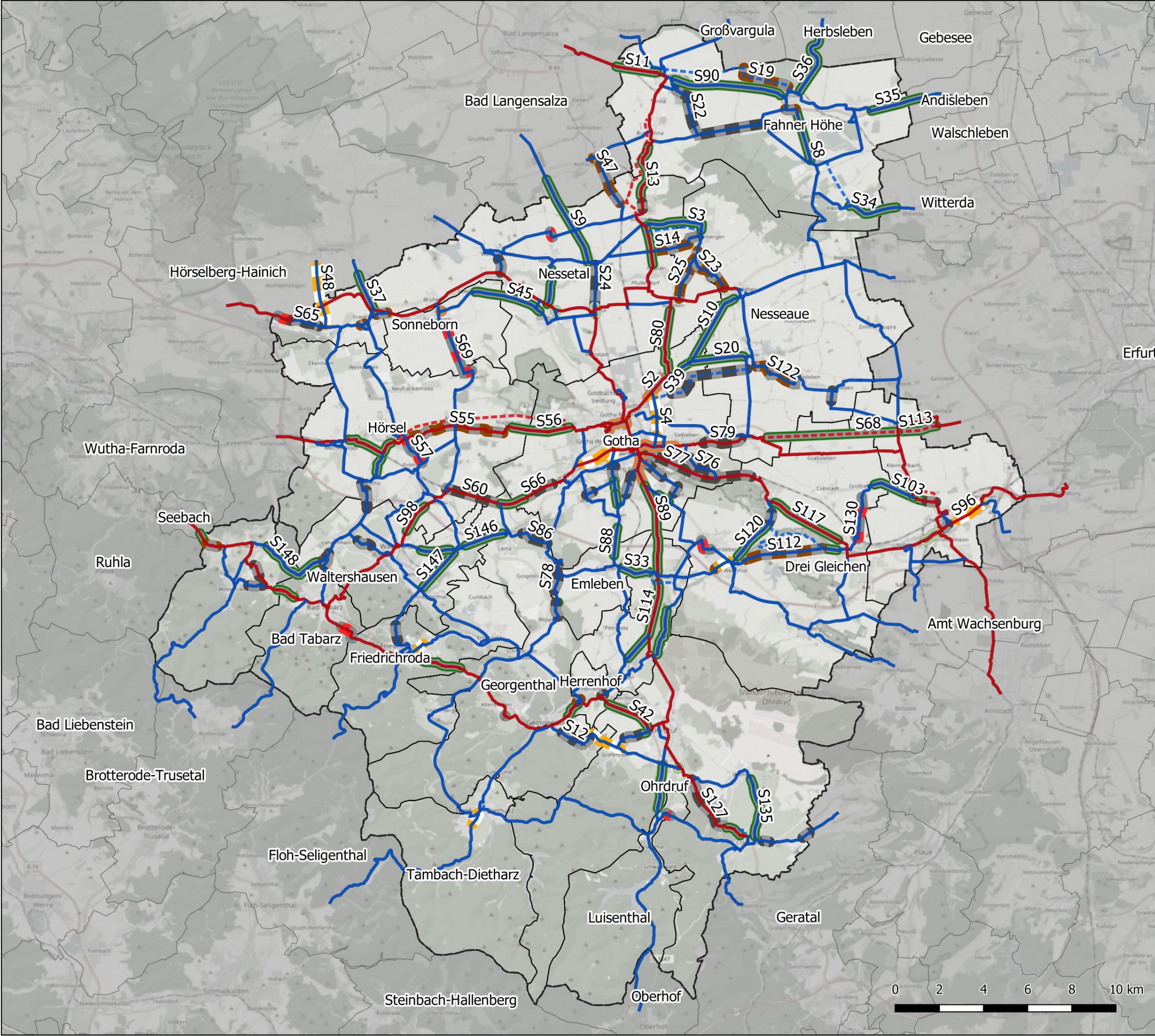
Datengrundlage: Thüringer Radroutenplaner

Anlage 7

Plan 7 – Maßnahmenübersicht Streckenausbau

Radverkehrskonzept Landkreis Gotha 2021

Radverkehrskonzept Landkreis Gotha



Streckenmaßnahmen

- Bestehenden Weg verbreitern
- Radweg neu bauen
- Neuordnung Straßenraum
- Oberfläche asphaltieren
- Schadhafte Oberfläche sanieren
- Unbefestigten Weg ausbauen
- Sonstiges

Zielnetz Radverkehr 2030

- Überregional/regionale Verbindung (Kat. I)
- Regionale Alternative
- Nahräumliche Verbindung (Kat. II)
- Nahräumliche Alternative

Sonstiges

- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Alle Punkt- und Streckenmaßnahmen stehen online im Web GIS unter folgendem Link zur Verfügung:
www.rv-k.de/LK_Gotha/Radverkehrskonzept/Abstimmung/WebGIS.html

Plan 07: Maßnahmenübersicht Streckenausbau

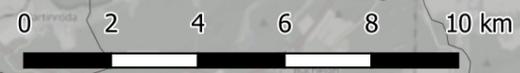
Projekt: Radverkehrskonzept
Landkreis Gotha

Bearbeitung: M.Sc. Marco von der Heyden

Datum: 20.10.2021

Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Datengrundlage: Eigene Bearbeitung



Anlage 8

Maßnahmendatenblätter Streckenausbau

Radverkehrskonzept Landkreis Gotha 2021

Verbindung: -
 Kommune 1: Nesselal
 Kommune 2: -
 Bike+Ride: Nein
 DTV Kfz/24h: -
 Baulast: Kommune
 Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Bestehenden Weg verbreitern**
 Straße: -
 Länge: Ca. 50 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung
 Alternative: Ja
 Beteiligungsergebnis:  3  1

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene Geh- und Radweg ist deutlich zu schmal.

Maßnahme: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden getrennten Geh- und Radweg.

Fotos:



Priorität: *D* Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel* Kostenrahmen: *100.000 €*

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Fußgänger aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: -

Verbindung: Gotha - Molschleben

Maßnahmentyp: **Neuordnung Straßenraum**

Kommune 1: Gotha

Straße: L 1027 / Kindleber Straße

Kommune 2: -

Länge: Ca. 1600 Meter

Bike+Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

DTV Kfz/24h: -

Netzkategorie: Regionale Verbindung

Baulast: Kommune

Alternative: Nein

Schutzgeb.: -

Beteiligungsergebnis:  21  3

Lage:



IST-Zustand: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der aktuelle Fahrbahnquerschnitt lässt dies auf dem betrachteten Abschnitt nicht durchgängig zu.

Maßnahme: Neuordnung des Straßenraumes und Schaffung von Flächen für die Markierung von Schutz- / Radfahrstreifen und den Ausbau des aktuellen Weges zu einem den aktuellen Standards entsprechenden Geh- und Radweg. Berücksichtigung der Anlage einer Querungshilfe auf Höhe der berufsbildenden Schule.

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Komplex*

Kostenrahmen: *Komplex*

Begründung: Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist nicht verträglich. Durch die Neuordnung des Straßenraumes kann ein (getrenntes) Angebot für den Radverkehr geschaffen werden.

Sonstiges: Im Fall der Markierung von Schutzstreifen sind die in der Steuerungsgruppe abgestimmten Mindestmaße von 1,5 m einzuhalten.

Verbindung: Eschenbergen - Ballstädt

Kommune 1: Nesselal

Kommune 2: VG Nesseaue - Eschenbergen

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Kommune

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: -

Länge: Ca. 2600 Meter

Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Ja

Beteiligungsergebnis:  25  2

Lage:



IST-Zustand: Es existiert keine geeignete Wegeverbindung.

Maßnahme: Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges.

Fotos:



Priorität: *D* Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Ungünstig* Kostenrahmen: 2.000.000 €

Begründung: Eine Verbindung zwischen Ballstädt und Eschenbergen ist aktuell nur umwegig über die Gemeindestraße vorhanden, die aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet ist.

Sonstiges: -

Verbindung: Döllstädt - Großfahner

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: VG Fahner Höhe

Straße: L 1027

Kommune 2: -

Länge: Ca. 2400 Meter

Bike+Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

DTV Kfz/24h: 2900

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

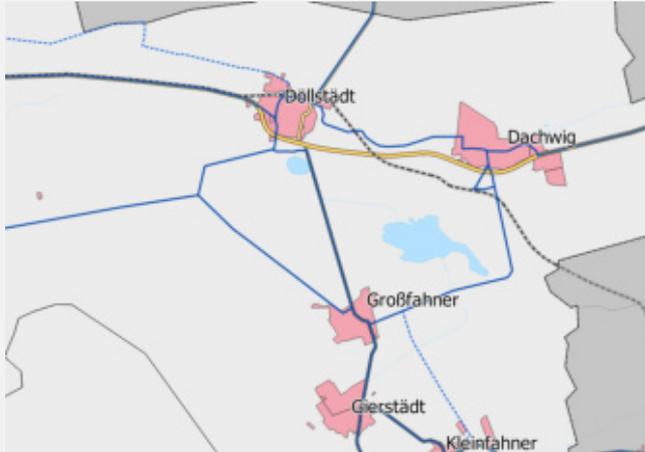
Baulast: Land

Alternative: Nein

Schutzgeb.: Vogelschutzgebiet

Beteiligungsergebnis:  26  3

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Ungünstig* Kostenrahmen: 2.000.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der hohen Verkehrsbelastung und des Schwerlastverkehrs (180 SV/Tag) nicht für Radfahrende geeignet.

Sonstiges: Bei Umsetzung der Maßnahme S8 ist die Maßnahme S28 zu berücksichtigen.

Verbindung: Westhausen - Henningsleben

Kommune 1: Nesselal

Kommune 2: Bad Langensalza

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: 5530

Baulast: Kommune / Land

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: B 247

Länge: Ca. 4200 Meter

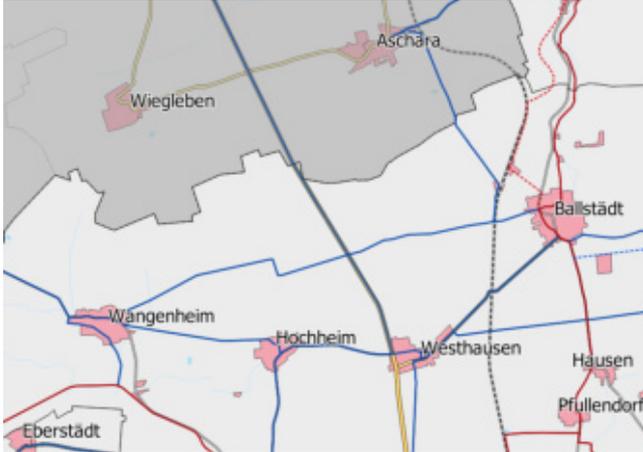
Schulverbindung: Nein

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Nein

Beteiligungsergebnis:  19  3

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn des Radwegs.

Fotos:



Priorität: *D* Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Ungünstig* Kostenrahmen: 3.000.000 €

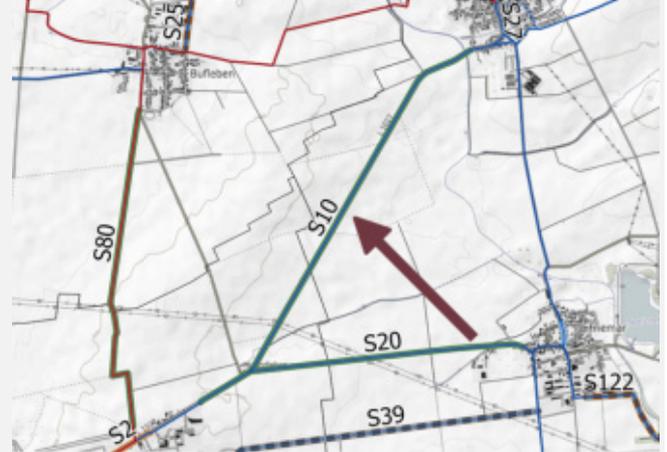
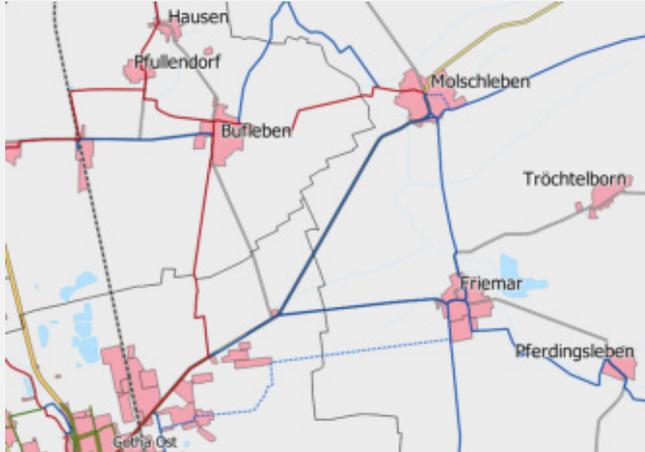
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Topografie, der hohen Verkehrsbelastung und des Schwerlastverkehrs (533 SV/Tag) nicht für Radfahrende geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Molschleben - Gotha
 Kommune 1: VG Nesseaue - Molschleben
 Kommune 2: Gotha
 Bike+Ride: Ja
 DTV Kfz/24h: 2699
 Baulast: Kommune / Land
 Schutzgeb.: Vogelschutzgebiet

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**
 Straße: L 1027
 Länge: Ca. 4000 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung
 Alternative: Nein
 Beteiligungsergebnis:  36  5

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung. Am Übergang Radweg - Fahrbahn am Ortsausgang Gotha befinden sich Umlaufsperrn.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Entfernen der Umlaufsperre. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Ende des Radwegs.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel* Kostenrahmen: 3.000.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Verkehrsbelastung nicht für Radfahrende geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Gräfontonna - Bad Langensalza

Kommune 1: VG Fahner Höhe - Tonna

Kommune 2: Bad Langensalza

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: 10263

Baulast: Bund

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: B 176

Länge: Ca. 1900 Meter

Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Regionale Verbindung

Alternative: Nein

Beteiligungsergebnis:  22  1

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 1.500.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Topografie, der hohen Verkehrsbelastung und des Schwerlastverkehrs (1063 SV/Tag) nicht für Radfahrende geeignet.

Sonstiges: Abstimmung mit TLBV im Rahmen des Umbaus der B 176 und mit dem Nachbarlandkreis.

Verbindung: Nauendorf - Georgenthal

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Georgenthal

Straße: B 88

Kommune 2: -

Länge: Ca. 1600 Meter

Bike+Ride: Nein

Schulverbindung: Ja

DTV Kfz/24h: 5900

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

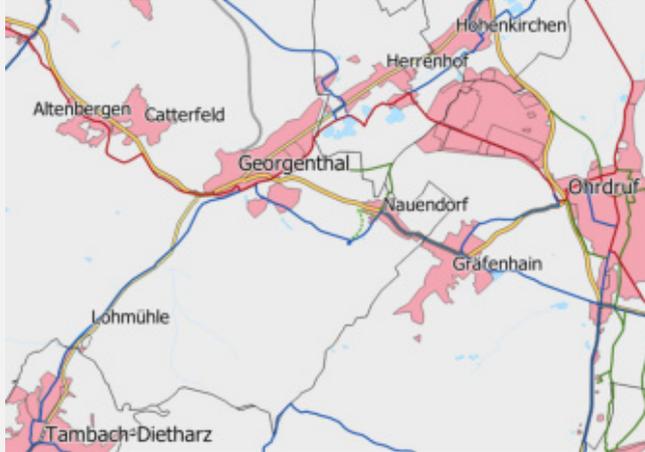
Baulast: Kommune

Alternative: Ja

Schutzgeb.: LSG

Beteiligungsergebnis:  16  1

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke. Die parallel verlaufende B 88 verfügt über keine Radverkehrsanlagen.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:

Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Ungünstig* Kostenrahmen: 750.000 €

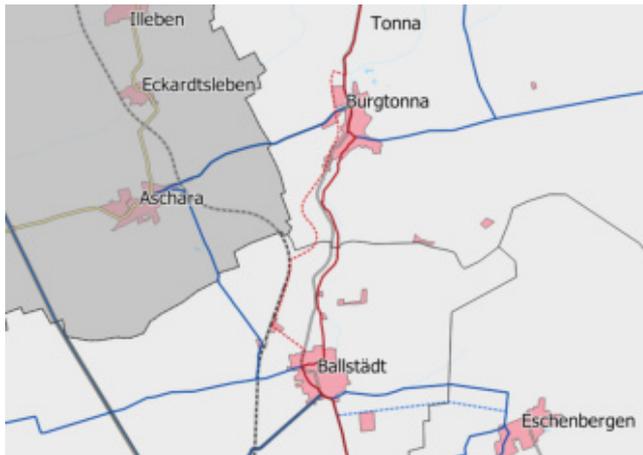
Begründung: Eine Verbindung zwischen Nauendorf und Georgenthal ist aktuell nur über die B 88 vorhanden, die aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Topografie und der hohen Verkehrsbelastung sowie des Schwerlastverkehrs (450 SV/Tag) nicht für Radfahrende geeignet ist. Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr.

Sonstiges: Kritische Anmerkung des Thüringer Wanderverbandes hinsichtlich einer Asphaltierung. Wegewart und Wanderverein einbeziehen.

Verbindung: Burgtonna - Ballstädt
 Kommune 1: VG Fahner Höhe - Tonna
 Kommune 2: Nesselal
 Bike+Ride: Ja
 DTV Kfz/24h: -
 Baulast: Kommune / Landkreis
 Schutzgeb.: LSG

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**
 Straße: - / K 19 (teilweise tangiert)
 Länge: Ca. 2500 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Netzkategorie: Regionale Verbindung
 Alternative: Ja
 Beteiligungsergebnis:  115  5

Lage:



IST-Zustand: Es existiert keine geeignete Wegeverbindung.

Maßnahme: Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges.

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel* Kostenrahmen: 2.000.000 €

Begründung: Eine Verbindung zwischen Ballstädt und Burgtonna ist aktuell nur über die K 19 vorhanden, die aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit und der Topografie nur bedingt für den Radverkehr geeignet ist.

Sonstiges: -

Verbindung: Eschenbergen - Westhausen

Kommune 1: Nesselal

Kommune 2: VG Nesseaue - Eschenbergen

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Kommune

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Unbefestigten Weg ausbauen**

Straße: -

Länge: Ca. 2200 Meter

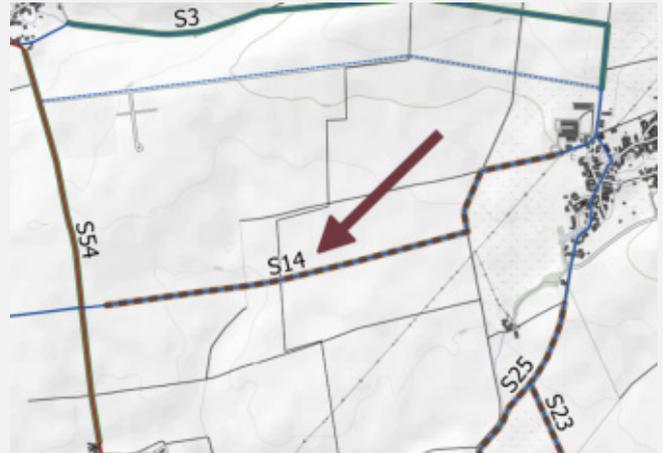
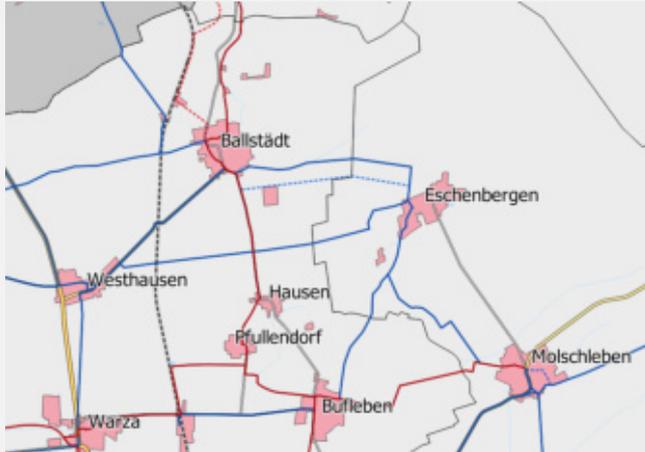
Schulverbindung: Nein

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Nein

Beteiligungsergebnis:  14  2

Lage:



IST-Zustand: Der bestehende Weg ist unbefestigt.

Maßnahme: Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 2.000.000 €

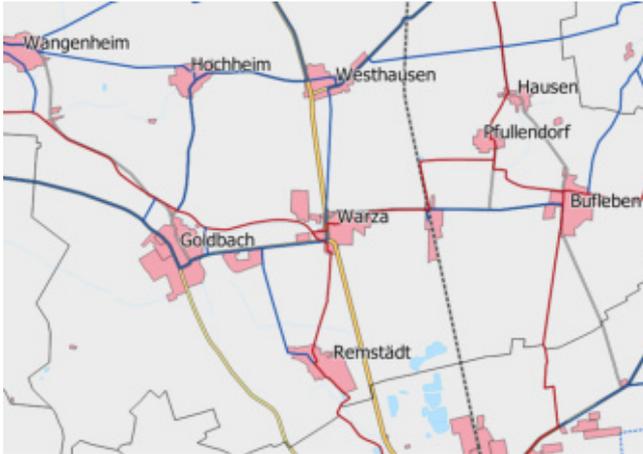
Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei / nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: Maßnahmen gegen Kfz-Schleichverkehr sind ggf. zu treffen.

Verbindung: -
 Kommune 1: Nesselal
 Kommune 2: -
 Bike+Ride: Nein
 DTV Kfz/24h: 6233
 Baulast: Bund
 Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Bestehenden Weg verbreitern**
 Straße: B 247
 Länge: Ca. 350 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Netzkategorie: Regionale Verbindung
 Alternative: Nein
 Beteiligungsergebnis:  3  0

Lage:



IST-Zustand: Es bestehen keine Radverkehrsanlagen. Der Gehweg ist zu schmal, um für den Radverkehr freigegeben zu werden.

Maßnahme: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 250.000 €

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: -

Verbindung: -
 Kommune 1: Ohrdruf
 Kommune 2: -
 Bike+Ride: Nein
 DTV Kfz/24h: -
 Baulast: Kommune
 Schutzgeb.: LSG

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**
 Straße: -
 Länge: Ca. 20 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung
 Alternative: Nein
 Beteiligungsergebnis:  5  0

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Maßnahme: Sanieren der schadhafte Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 7.700 €

Begründung: Es besteht erhöhte Sturz- und Kollisionsgefahr aufgrund des Gefälles und der kreuzenden Radverkehrsverbindung. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: -

Verbindung: Langenhain - Schwarzhausen

Kommune 1: Waltershausen

Kommune 2: -

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Kommune

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: -

Länge: Ca. 420 Meter

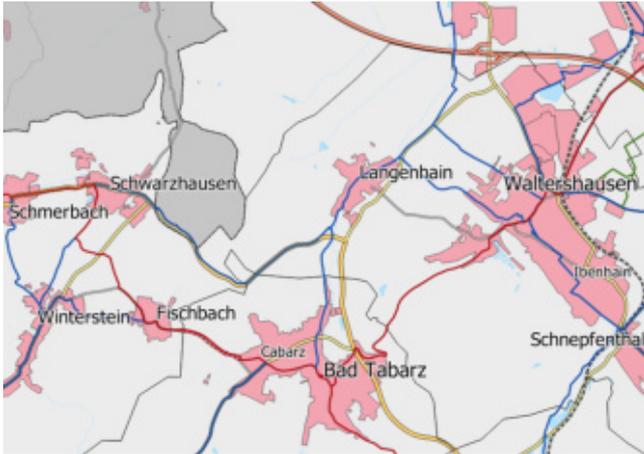
Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Nein

Beteiligungsergebnis:  14  1

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter. Die parallel verlaufende L 1027 verfügt über keine Radverkehrsanlagen.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: *D*

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 350.000 €

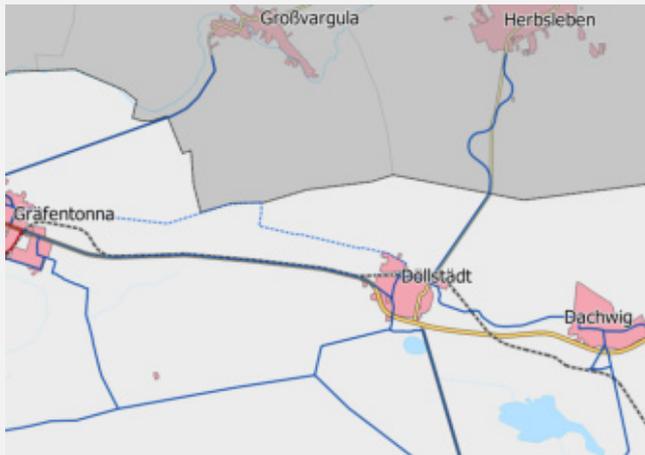
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Döllstädt - Gräfentonna
 Kommune 1: VG Fahner Höhe - Döllstädt
 Kommune 2: VG Fahner Höhe - Tonna
 Bike+Ride: Ja
 DTV Kfz/24h: -
 Baulast: Kommune
 Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Unbefestigten Weg ausbauen**
 Straße: -
 Länge: Ca. 2400 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung
 Alternative: Nein
 Beteiligungsergebnis:  35  0

Lage:



IST-Zustand: Der bestehende Weg ist unbefestigt.

Maßnahme: Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel* Kostenrahmen: 2.000.000 €

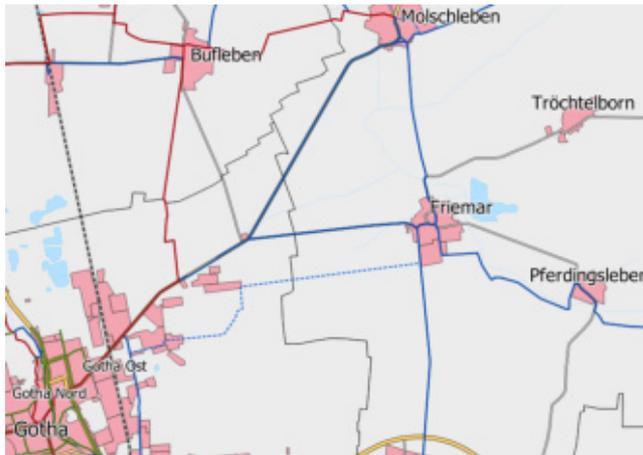
Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei / nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: Alternative Maßnahme, um Verbindung zwischen Gräfentonna und Döllstädt herzustellen. Abhängig von laufenden Planungen des TLBV zur Ortsumfahrung Gräfentonna.

Verbindung: Gotha - Friemar
 Kommune 1: Gotha
 Kommune 2: VG Nesseaue - Friemar
 Bike+Ride: Ja
 DTV Kfz/24h: -
 Baulast: Landkreis
 Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**
 Straße: K 4
 Länge: Ca. 2400 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung
 Alternative: Ja
 Beteiligungsergebnis:  16  6

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Derzeit können Radfahrende die Verbindung über den südlich, parallel verlaufenden unbefestigten Wirtschaftsweg nutzen.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Ortseingang Friemar. Querung am Knotenpunkt K 4 / L 1027 baulich sichern.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Ungünstig** Kostenrahmen: 1.500.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Maßnahme S39 als potenzielle Alternative betrachten.

Verbindung: Gräfontonna - Großfahner

Kommune 1: VG Fahner Höhe - Tonna

Kommune 2: Fahner Höhe - Döllstädt

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Kommune

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: Fahnerscher Weg

Länge: Ca. 5500 Meter

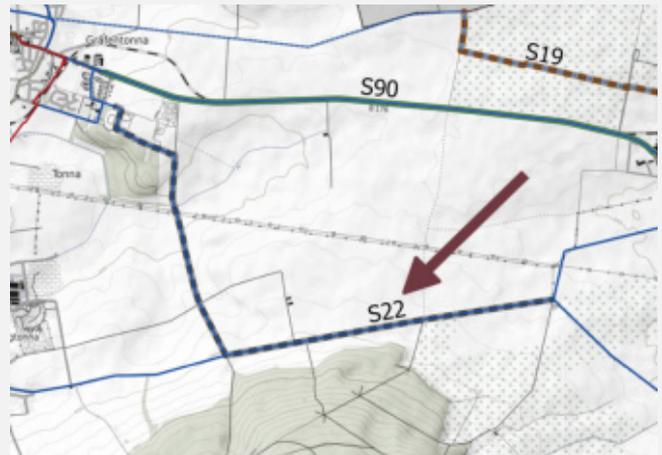
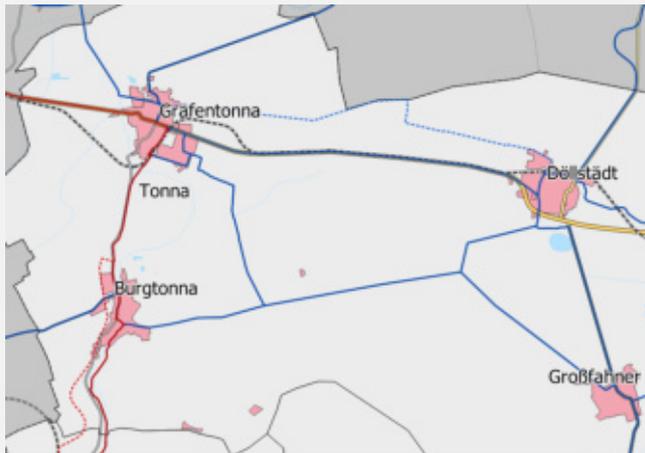
Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Nein

Beteiligungsergebnis:  47  2

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt ist unbefestigt und verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Ungünstig* Kostenrahmen: 3.000.000 €

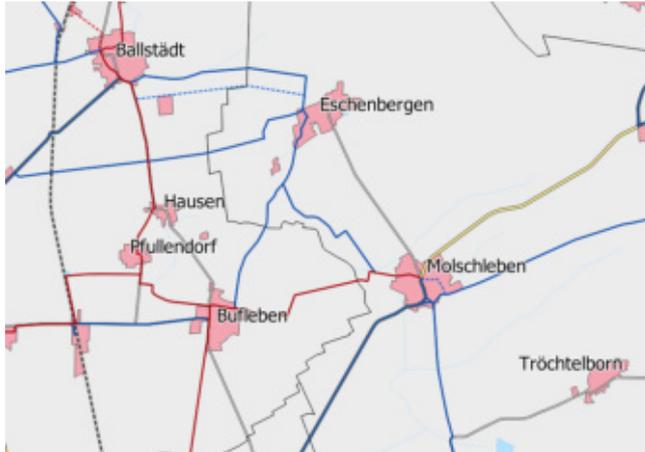
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Kritische Anmerkung des Thüringer Wanderverbandes hinsichtlich einer Asphaltierung.

Verbindung: Molschleben - Eschenbergen
 Kommune 1: VG Nesseaue - Molschleben
 Kommune 2: VG Nesseaue - Eschenbergen
 Bike+Ride: Nein
 DTV Kfz/24h: -
 Baulast: Kommune
 Schutzgeb.: Vogelschutzgebiet

Maßnahmentyp: **Unbefestigten Weg ausbauen**
 Straße: -
 Länge: Ca. 2100 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung
 Alternative: Nein
 Beteiligungsergebnis:  10  3

Lage:



IST-Zustand: Der bestehende Weg ist unbefestigt.

Maßnahme: Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Ungünstig* Kostenrahmen: 2.000.000 €

Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei / nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: -

Verbindung: Westhausen - Warza

Kommune 1: Nesselal

Kommune 2: -

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Kommune / Bund

Schutzgeb.: Vogelschutzgebiet

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: - / B 247 (südl. Anbindepunkt)

Länge: Ca. 1700 Meter

Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Nein

Beteiligungsergebnis:  34  1

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt ist unbefestigt . Die parallel verlaufende B 247 verfügt über keine Radverkehrsanlagen.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 750.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Kritische Anmerkung des Thüringer Wanderverbandes hinsichtlich einer Asphaltierung. Wegewart und Wanderverein einbeziehen.

Verbindung: Buflieben - Eschenbergen

Kommune 1: Nesselal

Kommune 2: VG Nesseaue

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Kommune

Schutzgeb.: Vogelschutzgebiet

Maßnahmentyp: **Unbefestigten Weg ausbauen**

Straße: Eschenberger Str.

Länge: Ca. 2400 Meter

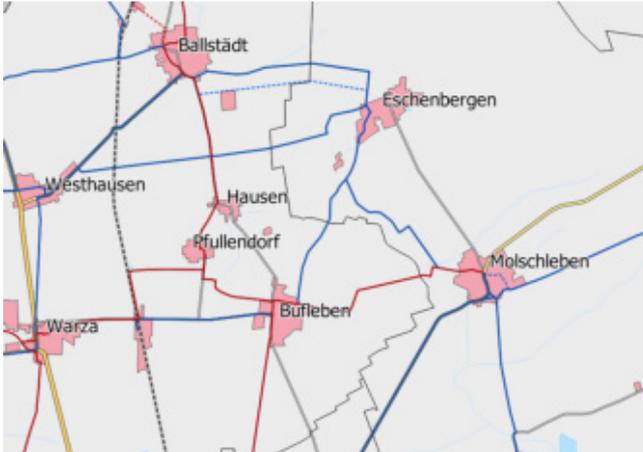
Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Nein

Beteiligungsergebnis:  16  4

Lage:



IST-Zustand: Der bestehende Weg ist unbefestigt.

Maßnahme: Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Ungünstig* Kostenrahmen: 2.000.000 €

Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei / nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: -

Verbindung: Ohrdruf - Luisenthal

Maßnahmentyp: **Bestehenden Weg verbreitern**

Kommune 1: Ohrdruf

Straße: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 40 Meter

Bike+Ride: Nein

Schulverbindung: Ja

DTV Kfz/24h: -

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

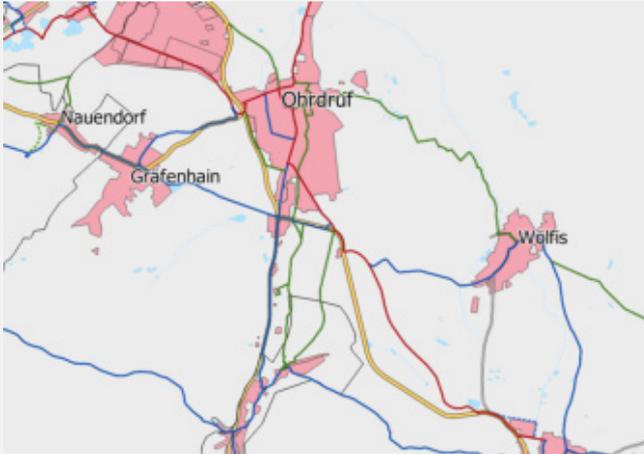
Baulast: Kommune

Alternative: Nein

Schutzgeb.: -

Beteiligungsergebnis:  1  0

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene Geh- und Radweg ist zu schmal.

Maßnahme: Verbreitern des betrachteten Weges, insbesondere im Bereich der Unterführung.

Fotos:



Priorität: *D*

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Komplex*

Kostenrahmen: *Komplex*

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: -

Verbindung: Döllstädt - Großfahner

Kommune 1: VG Fahner Höhe

Kommune 2: -

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Kommune

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Unbefestigten Weg ausbauen**

Straße: -

Länge: Ca. 470 Meter

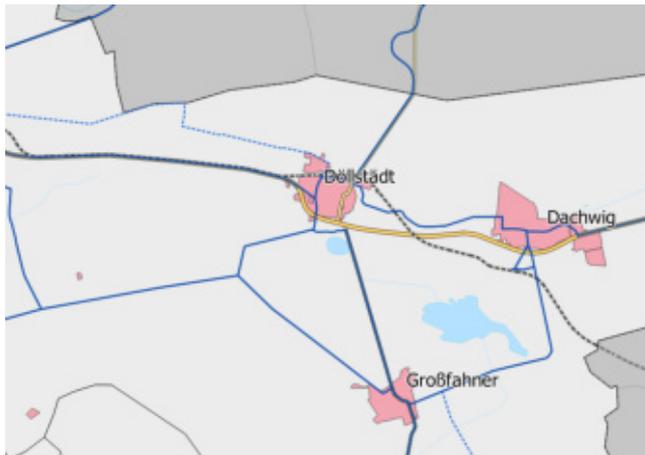
Schulverbindung: Nein

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Nein

Beteiligungsergebnis:  9  0

Lage:



IST-Zustand: Der bestehende Weg ist unbefestigt.

Maßnahme: Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 350.000 €

Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei / nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: Umsetzung der Maßnahme in Kombination mit Maßnahme S8.

Verbindung: Ballstädt - Burgtonna

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Nesselal

Straße: Eselsstieg

Kommune 2: -

Länge: Ca. 280 Meter

Bike+Ride: Nein

Schulverbindung: Ja

DTV Kfz/24h: -

Netzkategorie: Regionale Verbindung

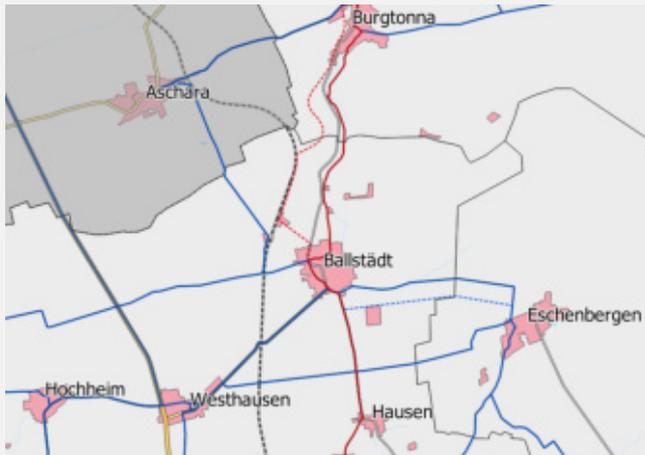
Baulast: Kommune

Alternative: Nein

Schutzgeb.: LSG

Beteiligungsergebnis:  12  0

Lage:



IST-Zustand: Der Mittelstreifen weist auf dem betrachteten Abschnitt eine wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund auf. Die parallel verlaufende K 19 verfügt über keine Radverkehrsanlagen.

Maßnahme: Asphaltieren des Mittelstreifens.

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: **150.000 €**

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Wangenheim - Ballstädt

Kommune 1: Nesselal

Kommune 2: -

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Kommune

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Straße: Hauptweg

Länge: Ca. 280 Meter

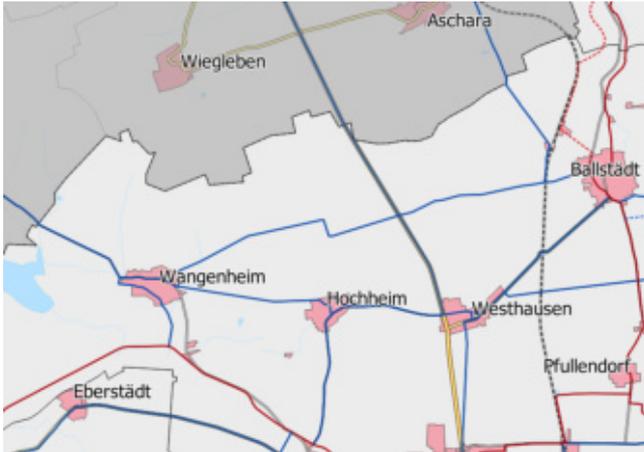
Schulverbindung: Nein

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Nein

Beteiligungsergebnis:  12  0

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Maßnahme: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 200.000 €

Begründung: Es besteht erhöhte Sturzgefahr. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: Maßnahmen gegen Kfz-Schleichverkehr sind ggf. zu treffen.

Verbindung: -
 Kommune 1: Gotha
 Kommune 2: -
 Bike+Ride: Ja
 DTV Kfz/24h: -
 Baulast: Kommune
 Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Neuordnung Straßenraum**
 Straße: L 3007 / Gartenstraße
 Länge: Ca. 1100 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Netzkategorie: Regionale Verbindung
 Alternative: Nein
 Beteiligungsergebnis:  35  0

Lage:



IST-Zustand: Der gemeinsame Geh- und Radweg ist deutlich zu schmal und weist vermehrt Hindernisse (Pfosten / Masten) mit erhöhtem Konfliktpotential auf. Der aktuelle Fahrbahnquerschnitt lässt die Umsetzung von Radverkehrsanlagen nicht zu.

Maßnahme: Neuordnung des Straßenraums und Schaffung von Flächen für die Markierung von Radfahrstreifen. Optimierung der Führung am Knotenpunkt Bettina-v.-Suttner-Platz und Gartenstr. / Hersdorfstr..

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Komplex* Kostenrahmen: *Komplex*

Begründung: Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist nicht verträglich. Durch die Neuordnung des Straßenraums kann ein sicheres Angebot für den Radverkehr geschaffen werden.

Sonstiges: -

Verbindung: Emleben - Schwabhausen

Kommune 1: Emleben

Kommune 2: Schwabhausen

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: 6979

Baulast: Land

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: L 1026

Länge: Ca. 1300 Meter

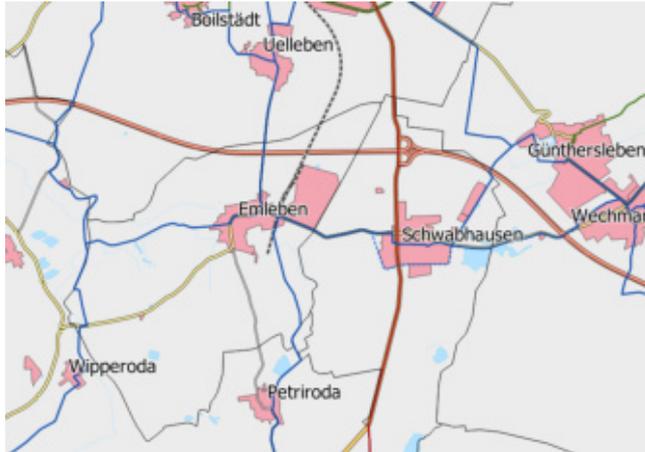
Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Nein

Beteiligungsergebnis:  36  1

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radwegs.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Kostenrahmen: **1.000.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit, der Topografie, der hohen Verkehrsbelastung und des Schwerlastverkehrs (1160 SV/Tag) nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Es existieren laufende Planung des TLBV.

Verbindung: Kleinfahner - Witterda

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: VG Fahner Höhe - Gierstädt

Straße: L 2141

Kommune 2: Elxleben

Länge: Ca. 2300 Meter

Bike+Ride: Ja

Schulverbindung: Nein

DTV Kfz/24h: 3968

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

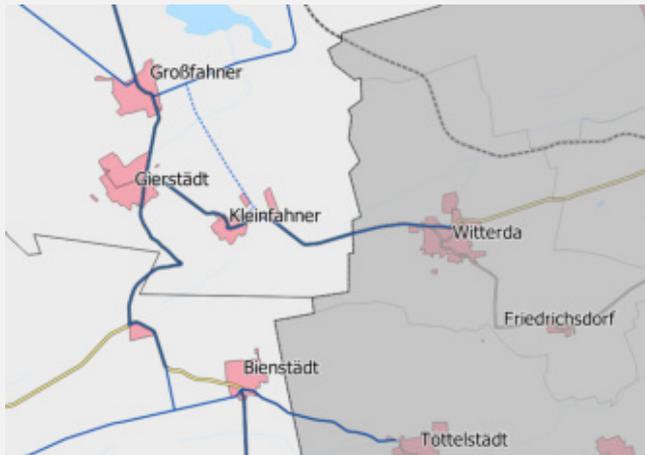
Baulast: Land

Alternative: Nein

Schutzgeb.: Vogelschutzgebiet

Beteiligungsergebnis:  12  0

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radwegs.

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Ungünstig* Kostenrahmen: 1.500.000 €

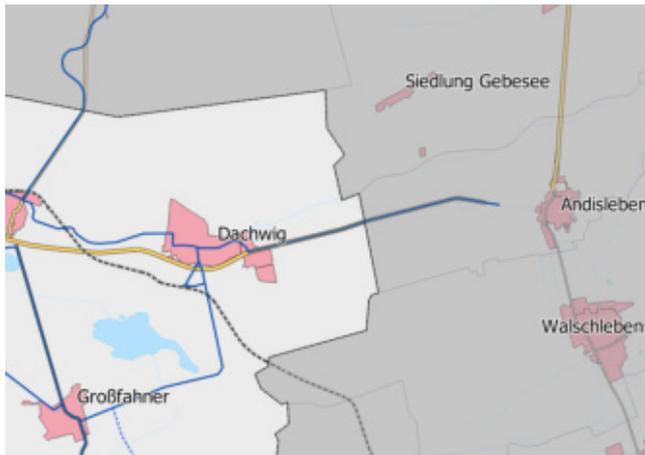
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Topografie, der hohen Verkehrsbelastung und des Schwerlastverkehrs (226 SV/Tag) nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Dachwig - Andisleben
 Kommune 1: VG Fahner Höhe - Dachwig
 Kommune 2: Gera-Aue
 Bike+Ride: Ja
 DTV Kfz/24h: 11030
 Baulast: Bund
 Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**
 Straße: B 176
 Länge: Ca. 2300 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung
 Alternative: Nein
 Beteiligungsergebnis:  28  2

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.
 Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel* Kostenrahmen: 1.500.000 €

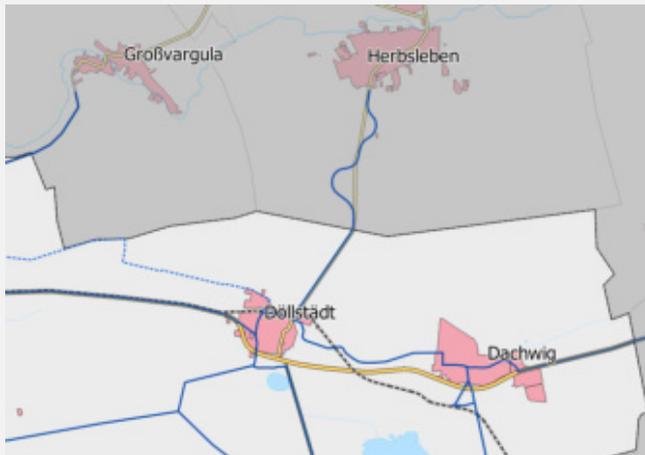
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der hohen Verkehrsbelastung und des Schwerlastverkehrs (1115 SV/Tag) nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Döllstädt - Herbsleben
 Kommune 1: VG Fahner Höhe - Döllstädt
 Kommune 2: Großvargula
 Bike+Ride: Ja
 DTV Kfz/24h: 3353
 Baulast: Land
 Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**
 Straße: L 1027
 Länge: Ca. 2900 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung
 Alternative: Nein
 Beteiligungsergebnis:  19  0

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.
 Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Ungünstig* Kostenrahmen: 2.000.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit, der Topografie und der hohen Verkehrsbelastung sowie des Schwerlastverkehrs (343 SV/Tag) nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Laufende Planungen zur Herstellung des Radweges entlang der stillgelegten Bahntrasse.

Verbindung: Friedrichswerth - Behringen

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Nesselal

Straße: L 1029

Kommune 2: Hörselberg-Hainich

Länge: Ca. 1700 Meter

Bike+Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

DTV Kfz/24h: 2840

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

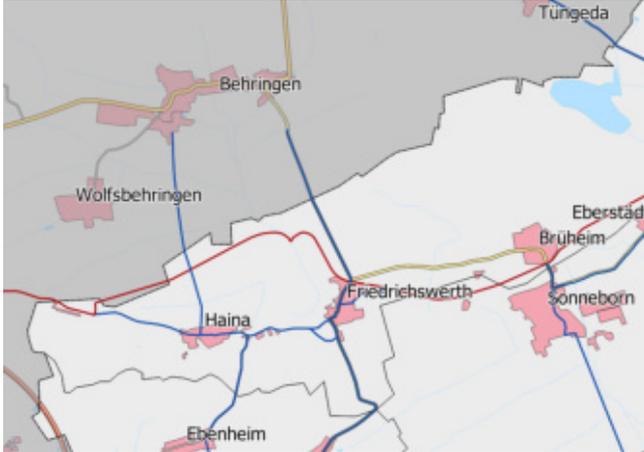
Baulast: Land

Alternative: Nein

Schutzgeb.: -

Beteiligungsergebnis:  7  2

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Derzeit können Radfahrende die Verbindung von Brüheim nach Behringen über den unbefestigten Wirtschaftsweg nutzen.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn des Radwegs.

Fotos:



Priorität: D **Kosten-Nutzen-Verhältnis:** Ungünstig **Kostenrahmen:** 1.000.000 €

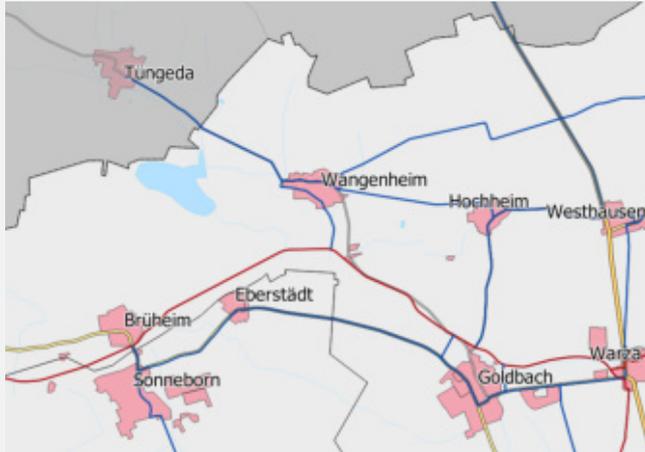
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Topografie und der hohen Verkehrsbelastung sowie des Schwerlastverkehrs (158 SV/Tag) nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: -
 Kommune 1: Nesselal
 Kommune 2: -
 Bike+Ride: Nein
 DTV Kfz/24h: -
 Baulast: Kommune
 Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße: Krautmaßengraben
 Länge: Ca. 650 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung
 Alternative: Nein
 Beteiligungsergebnis:  32  1

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: *D* Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Ungünstig* Kostenrahmen: 350.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Nicht für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegebene Radwege können kostengünstiger gebaut werden, da geringere Breite und anderer Unterbau erforderlich sind.

Verbindung: Gotha - Friemar
 Kommune 1: Gotha
 Kommune 2: VG Nesseaue - Friemar
 Bike+Ride: Ja
 DTV Kfz/24h: -
 Baulast: Kommune
 Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße: -
 Länge: Ca. 4000 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung
 Alternative: Ja
 Beteiligungsergebnis:  39  2

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte asphaltierte und wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter. Die parallel verlaufende K 4 verfügt über keine Radverkehrsanlagen.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel* Kostenrahmen: 3.500.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Maßnahme S20 als potenzielle Alternative betrachten.

Verbindung: Georgenthal - Friedrichroda

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Kommune 1: Georgenthal

Straße: Herrenweg

Kommune 2: -

Länge: Ca. 40 Meter

Bike+Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

DTV Kfz/24h: -

Netzkategorie: Regionale Verbindung

Baulast: Kommune

Alternative: Nein

Schutzgeb.: LSG

Beteiligungsergebnis:  4  0

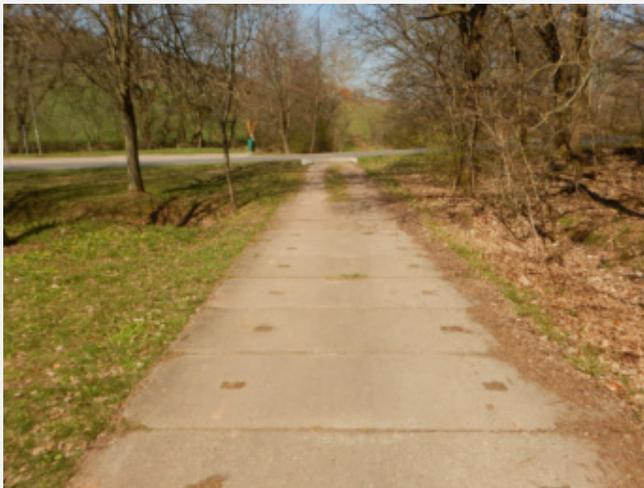
Lage:



IST-Zustand: Das Kanalisationsrohr stellt eine Sturzgefahr für Radfahrende dar. Die Betonplatten weisen erhöhte Höhenunterschiede auf.

Maßnahme: Ersetzen oder Niveaueinpassung der Betonplatten sowie Entschärfung der potenziellen Sturzgefahr durch das Kanalisationsrohr.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 10.000 €

Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr und mindern den Fahrkomfort. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: -

Verbindung: Ohrdruf - Herrenhof

Kommune 1: Ohrdruf

Kommune 2: Herrenhof

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Kommune

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: Herrenhöfer Landstraße

Länge: Ca. 2200 Meter

Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Regionale Verbindung

Alternative: Nein

Beteiligungsergebnis:  28  1

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein durchgängiger straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Zweirichtungsradweges sowie Ausbau der Brücke. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Anlage einer Querungshilfe südlich der Brücke, um Zugang zum Logistikzentrum zu gewährleisten.

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 1.500.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und des Schwerlastverkehrs nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Eberstädt - Goldbach

Kommune 1: Sonneborn

Kommune 2: Goldbach

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: 2978

Baulast: Land

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: L 1030

Länge: Ca. 3100 Meter

Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Nein

Beteiligungsergebnis:  12  16

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Derzeit können Radfahrende die Verbindung über den Nesselradweg nutzen.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radwegs.

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Ungünstig*

Kostenrahmen: 2.500.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der hohen Verkehrsbelastung und des Schwerlastverkehrs (190 SV/Tag) nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Ballstädt - Aschara

Kommune 1: Nesselal

Kommune 2: Bad Langensalza

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Kommune

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Unbefestigten Weg ausbauen**

Straße: -

Länge: Ca. 2400 Meter

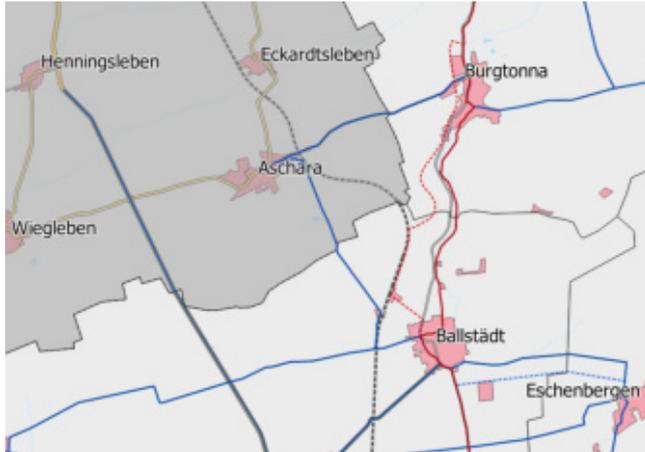
Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Nein

Beteiligungsergebnis:  19  1

Lage:



IST-Zustand: Der bestehende Weg ist unbefestigt.

Maßnahme: Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Ungünstig* Kostenrahmen: 2.000.000 €

Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei / nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: -

Verbindung: Haina - Großenlupnitz

Kommune 1: Nesselal

Kommune 2: Hørselberg-Hainich

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Kommune

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Straße: Am Flugplatz

Länge: Ca. 650 Meter

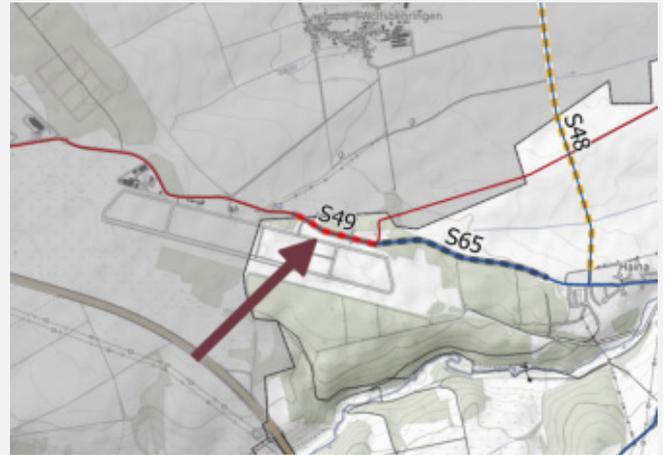
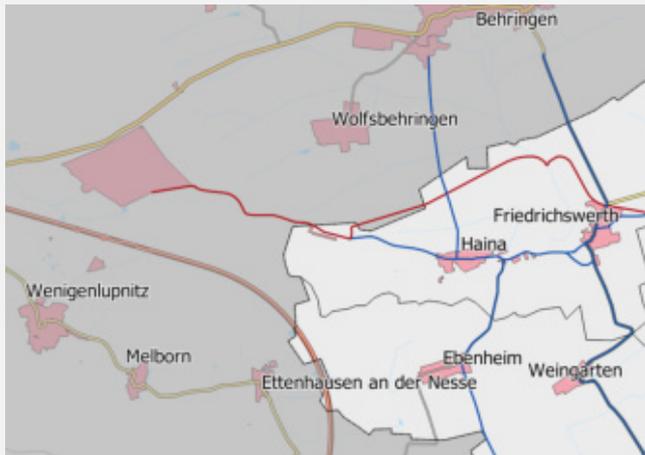
Schulverbindung: Nein

Netzkategorie: Regionale Verbindung

Alternative: Nein

Beteiligungsergebnis:  8  0

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Maßnahme: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Kostenrahmen: **500.000 €**

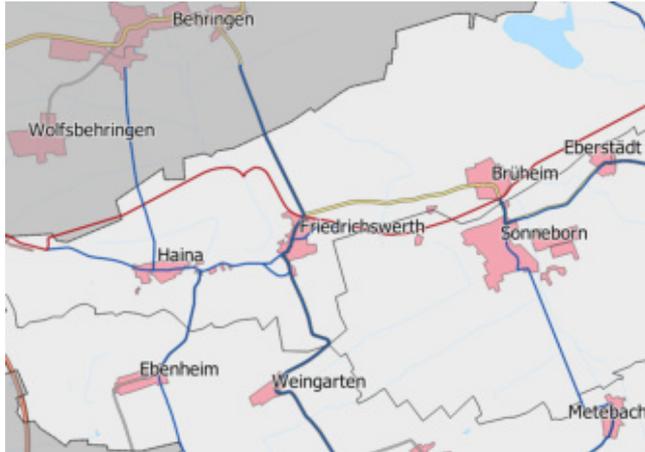
Begründung: Es besteht erhöhte Sturzgefahr. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: -

Verbindung: -
 Kommune 1: Nesselal
 Kommune 2: -
 Bike+Ride: Nein
 DTV Kfz/24h: -
 Baulast: Kommune
 Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Unbefestigten Weg ausbauen**
 Straße: Neue Straße
 Länge: Ca. 500 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung
 Alternative: Ja
 Beteiligungsergebnis:  13  0

Lage:



IST-Zustand: Der bestehende Weg ist unbefestigt.

Maßnahme: Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Ungünstig* Kostenrahmen: 500.000 €

Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei / nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: -

Verbindung: Friedrichswerth - Haina

Kommune 1: Nesselal

Kommune 2: -

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Kommune

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Unbefestigten Weg ausbauen**

Straße: -

Länge: Ca. 200 Meter

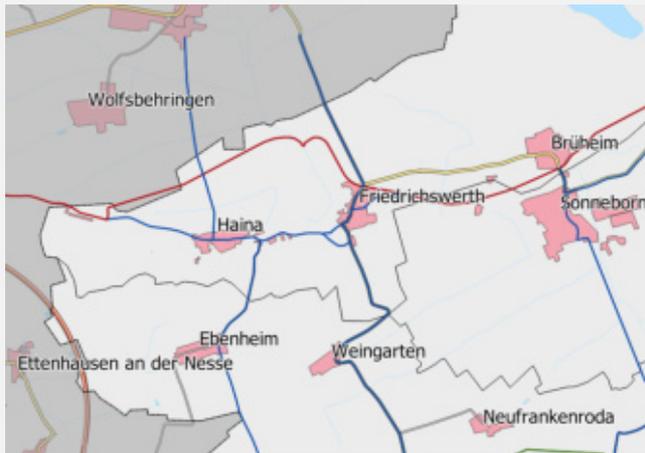
Schulverbindung: Nein

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Ja

Beteiligungsergebnis:  12  1

Lage:



IST-Zustand: Der bestehende Weg ist unbefestigt.

Maßnahme: Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 150.000 €

Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei / nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: -

Verbindung: Hochheim - Goldbach

Kommune 1: Nesselal

Kommune 2: -

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Landkreis

Schutzgeb.: Vogelschutzgebiet

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: K 7

Länge: Ca. 1600 Meter

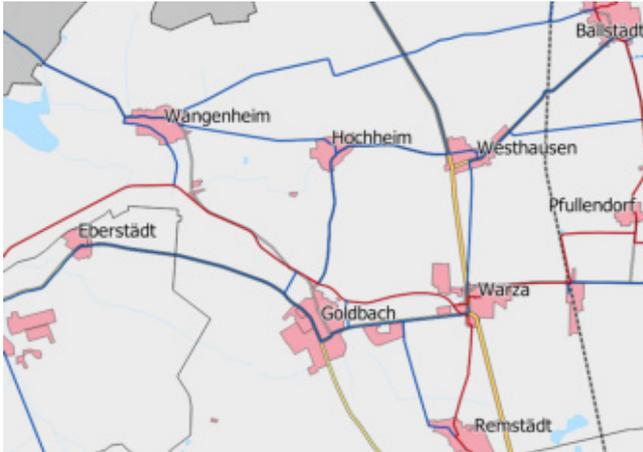
Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Nein

Beteiligungsergebnis:  170  9

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Ungünstig* Kostenrahmen: 1.000.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und der Topografie nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Ballstädt - Hausen

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Nesselal

Straße: K 19

Kommune 2: -

Länge: Ca. 1700 Meter

Bike+Ride: Ja

Schulverbindung: Nein

DTV Kfz/24h: -

Netzkategorie: Regionale Verbindung

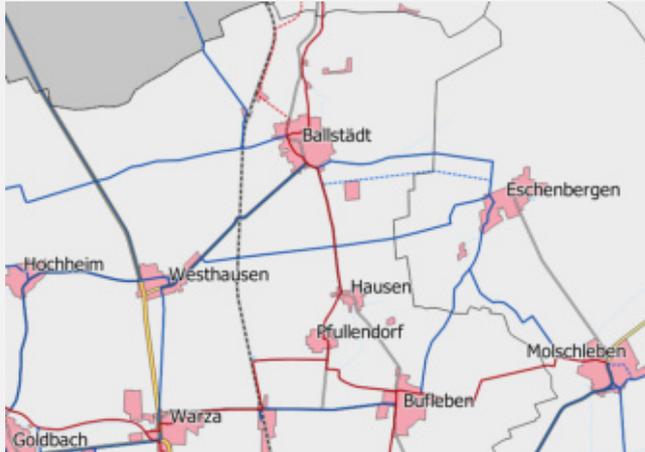
Baulast: Landkreis

Alternative: Nein

Schutzgeb.: -

Beteiligungsergebnis:  33  1

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 1.500.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Topografie nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Trügleben - Teutleben

Kommune 1: Hörsel

Kommune 2: -

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Kommune / Land

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Unbefestigten Weg ausbauen**

Straße: -

Länge: Ca. 4600 Meter

Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Regionale Verbindung

Alternative: Ja

Beteiligungsergebnis:  134  4

Lage:



IST-Zustand: Der bestehende Weg ist teilweise unbefestigt.

Maßnahme: Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden. Das Anlegen einer wassergebundenen Decke ist alternativ möglich.

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 4.000.000 €

Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei / nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: Eine einheitliche und druchgängige Oberfläche auf dem Abschnitt zwischen Mühlweg und Kirchrasen soll berücksichtigt werden.

Verbindung: Trügleben - Gotha

Kommune 1: Hörsel

Kommune 2: Gotha

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: 4511

Baulast: Kommune / Land

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: -

Länge: Ca. 2600 Meter

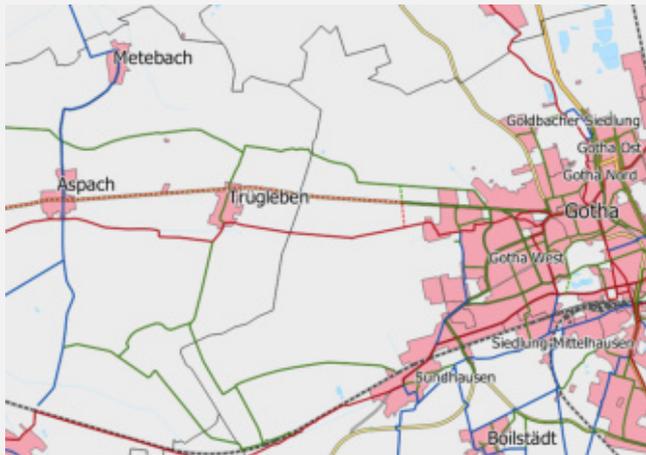
Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Regionale Verbindung

Alternative: Ja

Beteiligungsergebnis:  196  1

Lage:



IST-Zustand: Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Gotha und Trügleben. Vorhandene Wege auf dem betrachteten Abschnitt sind teilweise unbefestigt oder verfügen über eine schadhafte wassergebundene Oberfläche. Die parallel verlaufende L 3007 verfügt über keine Radverkehrsanlagen.

Maßnahme: Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges.

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 2.000.000 €

Begründung: Eine Verbindung zwischen Gotha und Trügleben ist aktuell nur über die L 3007 vorhanden, die aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Topografie, der hohen Verkehrsbelastung und des Schwerlastverkehrs (161 SV/Tag) nicht für Radfahrende geeignet ist.

Sonstiges: -

Verbindung: Teutleben - Fröttstädt

Kommune 1: Hörsel

Kommune 2: -

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Kommune

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Straße: Mühlweg

Länge: Ca. 1500 Meter

Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Nein

Beteiligungsergebnis:  23  2

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Oberfläche.

Maßnahme: Sanieren der schadhaften wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:



Priorität: *D* Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel* Kostenrahmen: *400.000 €*

Begründung: Es besteht erhöhte Sturzgefahr. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: Die Asphaltierung des Abschnittes soll aufgrund der hohen Anzahl an Meldungen ebenfalls in Betracht gezogen werden.

Verbindung: Teutleben - Laucha

Kommune 1: Hörsel

Kommune 2: -

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: 3122

Baulast: Land

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: L 1029

Länge: Ca. 1000 Meter

Schulverbindung: Nein

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Nein

Beteiligungsergebnis:  20  1

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:



Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Priorität: C **Kosten-Nutzen-Verhältnis:** *Mittel* **Kostenrahmen:** 750.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Topografie, der hohen Verkehrsbelastung und des Schwerlastverkehrs (173 SV/Tag) nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Einrichten einer Querungshilfe, um auf den Streckenverlauf der Maßnahme S61 zu gelangen ist ggf. notwendig.

Verbindung: Laucha - Mächterstädt

Kommune 1: Hörsel

Kommune 2: -

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Kommune

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: -

Länge: Ca. 460 Meter

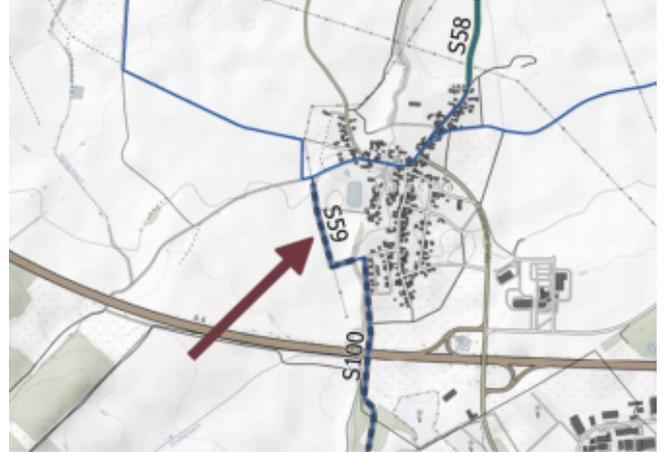
Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Nein

Beteiligungsergebnis:  4  2

Lage:



IST-Zustand: Der Mittelstreifen weist auf dem betrachteten Abschnitt eine wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund auf.

Maßnahme: Asphaltieren des Mittelstreifens.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Ungünstig** Kostenrahmen: **500.000 €**

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Hörselgau - Gotha

Kommune 1: Hörsel

Kommune 2: Georgenthal

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Kommune

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: -

Länge: Ca. 2600 Meter

Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Regionale Verbindung

Alternative: Nein

Beteiligungsergebnis:  51  1

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: **A**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Kostenrahmen: **1.500.000 €**

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Der Weg ist ab der Gemeindegrenze Georgenthal bereits asphaltiert.

Verbindung: Teutleben - Mechterstädt

Kommune 1: Hörsel

Kommune 2: -

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Kommune / Land

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: L 1029 / - / L 3007 (westl. Anbind

Länge: Ca. 2400 Meter

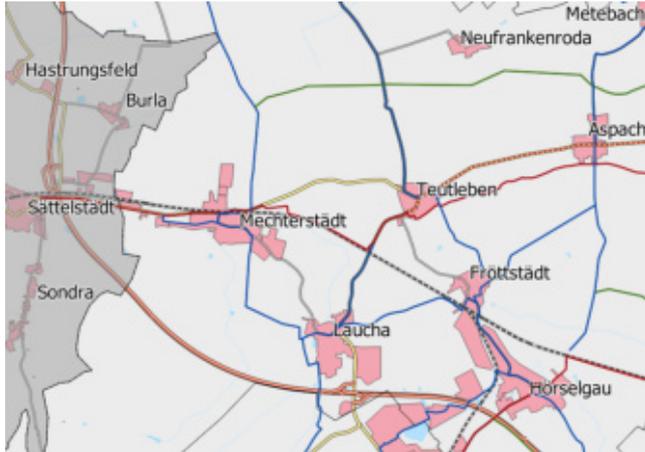
Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Regionale Verbindung

Alternative: Nein

Beteiligungsergebnis:  32  3

Lage:



IST-Zustand: Es existiert keine für den Radverkehr geeignete Wegeverbindung zwischen Teutleben und Mächterstädt. Bisher können Radfahrende die Verbindung über die L 3007 nutzen.

Maßnahme: Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges.

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 1.500.000 €

Begründung: Eine Verbindung zwischen Teutleben und Mechterstädt ist aktuell nur über die L 3007 vorhanden, die aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet ist.

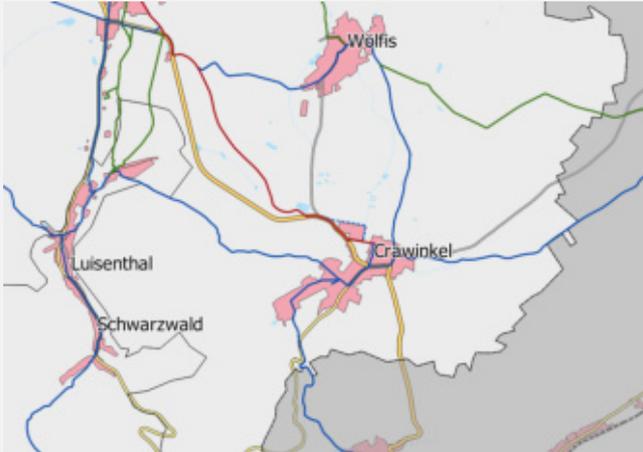
Sonstiges: In Abhängigkeit des geplanten Radweges parallel zur L 1029 muss das sichere Queren mithilfe einer Querungshilfe gewährleistet werden.

Verbindung: Ohrdruf - Crawinkel
 Kommune 1: Ohrdruf
 Kommune 2: -
 Bike+Ride: Nein
 DTV Kfz/24h: 3644
 Baulast: Bund
 Schutzgeb.: Vogelschutzgebiet

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: B 88
 Länge: Ca. 750 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Netzkategorie: Regionale Verbindung
 Alternative: Ja
 Beteiligungsergebnis:  2  0

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es existiert keine geeignete Alternativverbindung.
 Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut* Kostenrahmen: 500.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit und der hohen Verkehrsbelastung sowie des Schwerlastverkehrs (171 SV/Tag) nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Fischbach - Schwarzhausen

Kommune 1: Waltershausen

Kommune 2: -

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Kommune

Schutzgeb.: LSG

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: -

Länge: Ca. 550 Meter

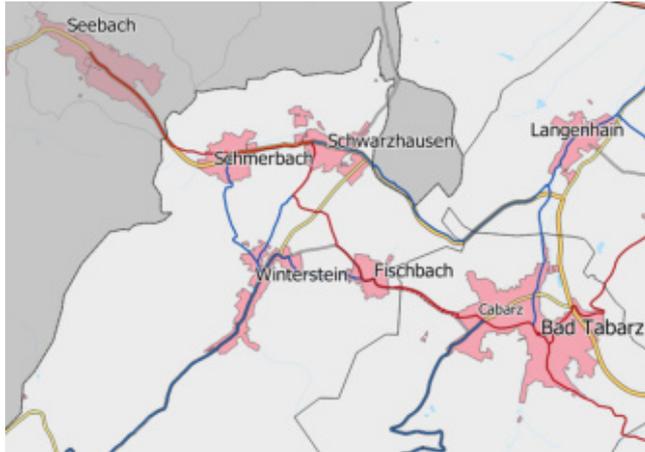
Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Regionale Verbindung

Alternative: Nein

Beteiligungsergebnis:  30  4

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: **300.000 €**

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Kritische Anmerkung des Thüringer Wanderverbandes hinsichtlich einer Asphaltierung. Wegewart und Wanderverein einbeziehen.

Verbindung: Haina - Großenlupnitz

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Nesselal

Straße: -

Kommune 2: Hörselberg-Hainich

Länge: Ca. 1300 Meter

Bike+Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

DTV Kfz/24h: -

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

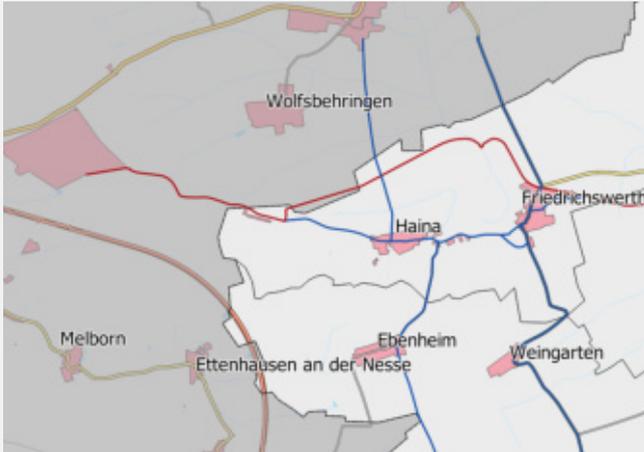
Baulast: Kommune

Alternative: Nein

Schutzgeb.: -

Beteiligungsergebnis:  9  0

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: *D* Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Ungünstig* Kostenrahmen: *500.000 €*

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Hörselgau - Sundhausen

Kommune 1: Gotha

Kommune 2: -

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Kommune

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: Am Stockborn

Länge: Ca. 1500 Meter

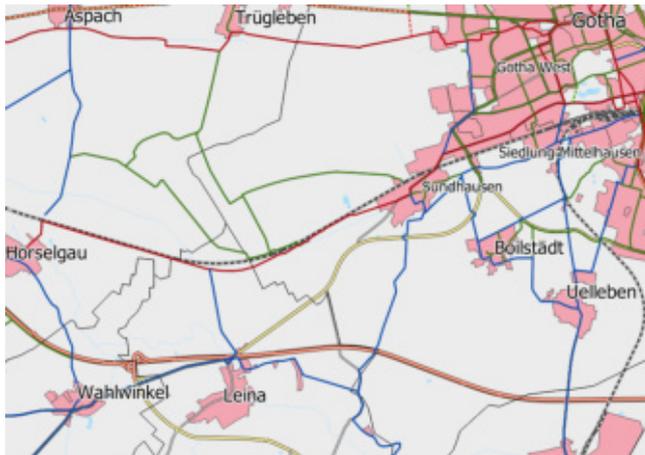
Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Regionale Verbindung

Alternative: Nein

Beteiligungsergebnis:  51  2

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 750.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Gamstädt - Tüttleben

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Nesse-Apfelstädt

Straße: B 7

Kommune 2: VG Nesseaue

Länge: Ca. 6000 Meter

Bike+Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

DTV Kfz/24h: 9952

Netzkategorie: Regionale Verbindung

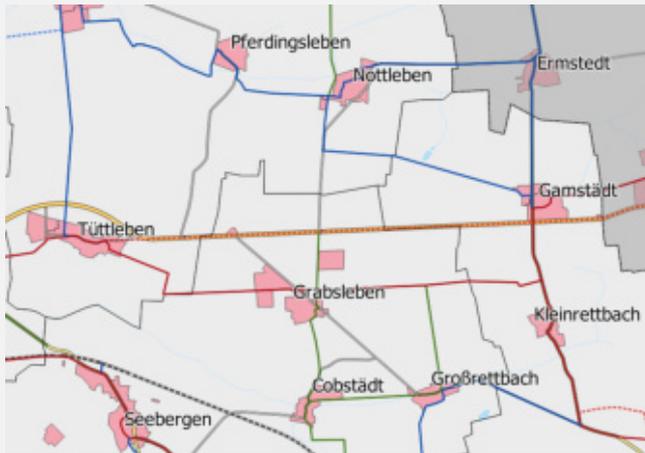
Baulast: Bund

Alternative: Ja

Schutzgeb.: -

Beteiligungsergebnis:  33  6

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn des Radweges.

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 3.000.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Verkehrsbelastung sowie des Schwerlastverkehrs (443 SV/Tag) nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Sonneborn - Metebach

Kommune 1: Sonneborn

Kommune 2: Hörssel

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Kommune

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Straße: -

Länge: Ca. 2600 Meter

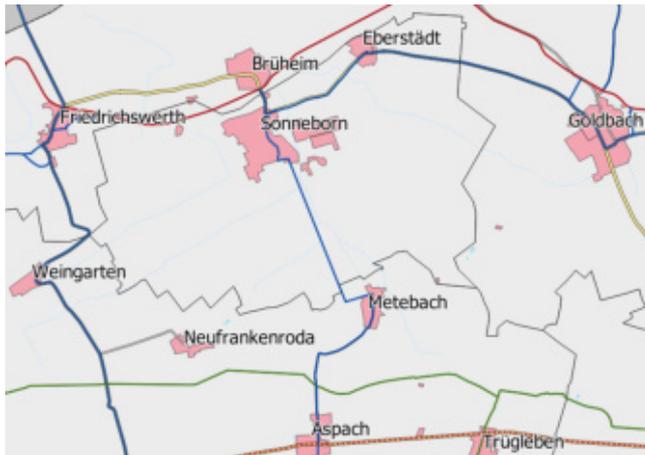
Schulverbindung: Nein

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Ja

Beteiligungsergebnis:  43  2

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Maßnahme: Sanieren der schadhafte asphaltierten Asphaltdecke auf dem betrachteten Abschnitt. Es sind ggf. Maßnahmen gegen Kfz-Schleichverkehr zu treffen.

Fotos:



Priorität: *D* Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Ungünstig* Kostenrahmen: 500.000 €

Begründung: Es besteht erhöhte Sturzgefahr. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: Maßnahmen gegen Kfz-Schleichverkehr sind zu treffen.

Verbindung: Gotha - Töpflieben

Kommune 1: Gotha

Kommune 2: -

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Kommune

Schutzgeb.: NSG

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: Töpflieber Weg

Länge: Ca. 950 Meter

Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Nein

Beteiligungsergebnis:  19  2

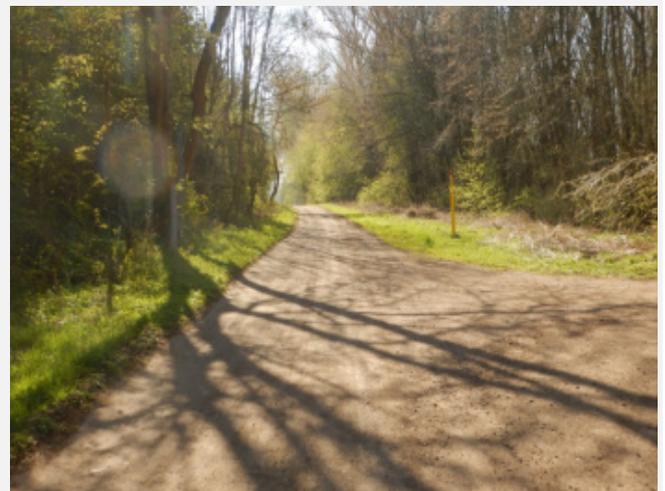
Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: *D* Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Ungünstig* Kostenrahmen: 500.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Maßnahme befindet sich auf Radfernweg Mittelland-Route D4 und bereits in fortgeschrittener Planung. Die Asphaltierung kann zu naturschutzrechtlichen Konflikten führen und bedarf einer Befreiung nach den naturschutzrechtlichen Bestimmungen.

Verbindung: Gotha - Töpflieben

Kommune 1: Gotha

Kommune 2: -

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Kommune

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: Siebleber Weg

Länge: Ca. 360 Meter

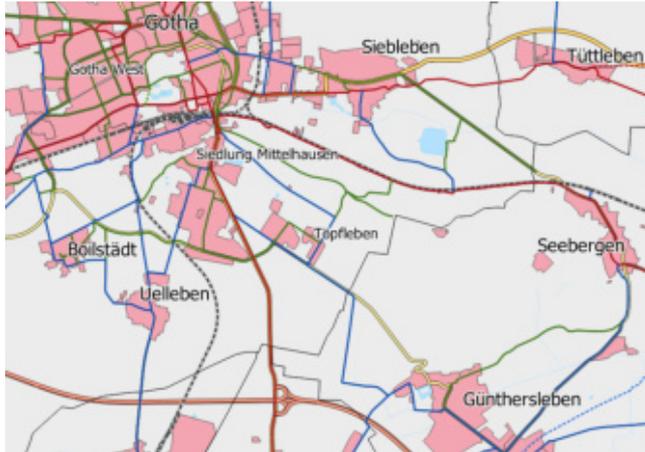
Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Nein

Beteiligungsergebnis:  15  0

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: *D*

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 300.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Die Maßnahme befindet sich bereits in der fortgeschrittenen Planung. Der Abschnitt befindet sich auf dem Radfernweg Mittelland-Route D4.

Verbindung: Gotha - Töpflerweg

Kommune 1: Gotha

Kommune 2: -

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Kommune

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Straße: Töpflerweg

Länge: Ca. 290 Meter

Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Nein

Beteiligungsergebnis:  7  0

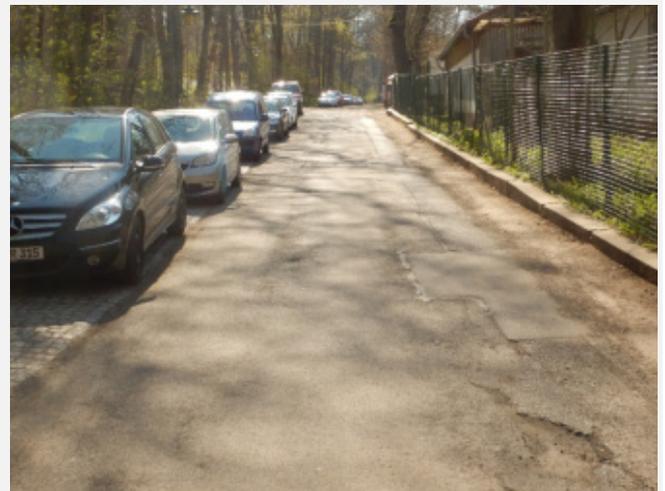
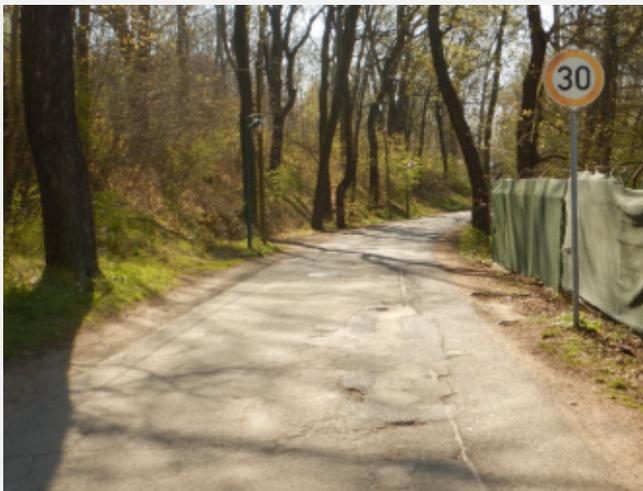
Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Maßnahme: Sanieren der schadhafte asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 150.000 €

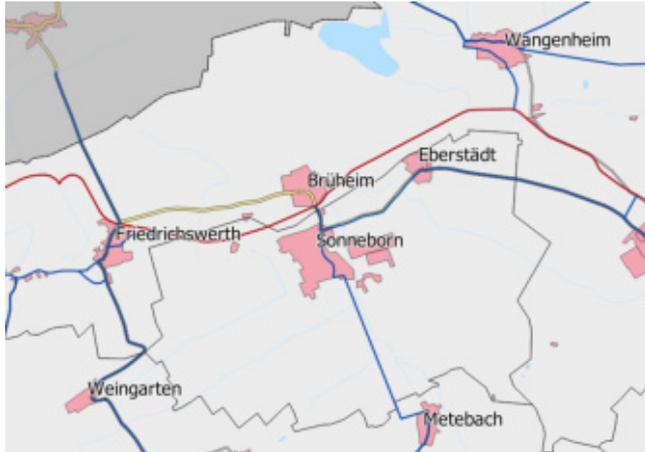
Begründung: Es besteht erhöhte Sturzgefahr. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: Die Maßnahme befindet sich bereits in der fortgeschrittenen Planung.

Verbindung: -
 Kommune 1: Sonneborn
 Kommune 2: -
 Bike+Ride: Nein
 DTV Kfz/24h: 2978
 Baulast: Land
 Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Neuordnung Straßenraum**
 Straße: L 1030
 Länge: Ca. 70 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung
 Alternative: Nein
 Beteiligungsergebnis:  3  0

Lage:



IST-Zustand: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der aktuelle Fahrbahnquerschnitt lässt dies nicht zu.

Maßnahme: Neuordnung des Straßenraums und Schaffung von Flächen für den Bau eines Geh- und Radweges sowie die Anlage einer Querungshilfe auf Höhe der Schule / des Nahkaufs, die einen geregelten Übergang vom Radweg auf die Fahrbahn ermöglicht.

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 200.000 €

Begründung: Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Verkehrsmengen und des Schwerlastverkehrs (190 / Tag) nur bedingt verträglich. Durch die Neuordnung des Straßenraums kann ein (getrenntes) Angebot für den Radverkehr geschaffen werden.

Sonstiges: Dem Kostenrahmen liegen eine Sanierung und bauliche Anpassung des gesamten betrachteten Straßenabschnitts zu Grunde. Die Kosten können daher nicht ausschließlich dem Radverkehr zugeordnet werden.

Verbindung: Seebergen - Siebleben

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Gotha

Straße: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 1600 Meter

Bike+Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

DTV Kfz/24h: -

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

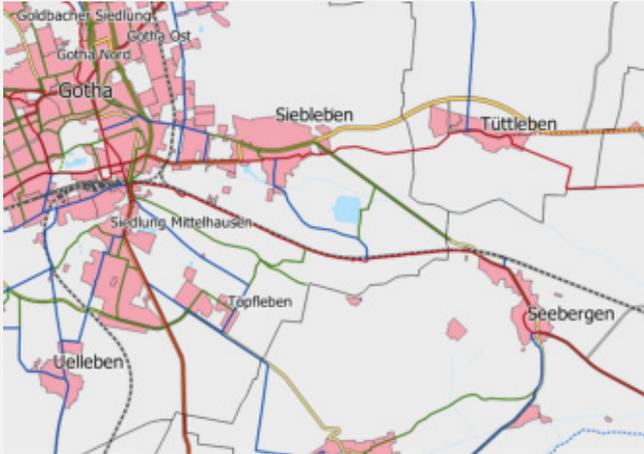
Baulast: Kommune

Alternative: Ja

Schutzgeb.: FFH-Gebiet

Beteiligungsergebnis:  27  2

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter / losem Untergrund. Die parallel verlaufende Seeberger Landstraße weist hohe Verkehrsmengen auf und verfügt über keine Radverkehrsanlagen.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität:

B

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 750.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Die Seeberger Landstraße weist einen DTV von 3278 Kfz / Tag auf.

Verbindung: Seebergen - Gotha

Kommune 1: Gotha

Kommune 2: Drei Gleichen

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Kommune

Schutzgeb.: FFH-Gebiet, NSG

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße:

Länge: Ca. 5000 Meter

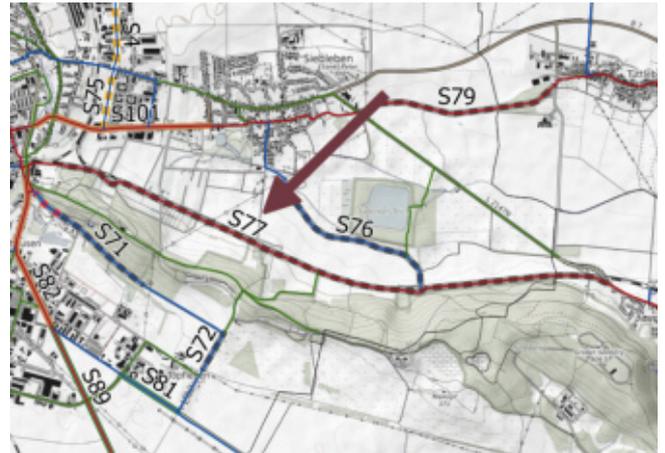
Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Regionale Verbindung

Alternative: Nein

Beteiligungsergebnis:  74  5

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter / losem Untergrund. Die parallel verlaufende Seeberger Landstraße weist hohe Verkehrsmengen auf und verfügt über keine Radverkehrsanlagen.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 2.500.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Die Asphaltierung kann zu naturschutzrechtlichen Konflikten führen und bedarf einer Befreiung nach den naturschutzrechtlichen Bestimmungen.

Verbindung: Emleben - Schönau v. d. Walde

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Emleben

Straße: -

Kommune 2: Georgenthal

Länge: Ca. 1200 Meter

Bike+Ride: Nein

Schulverbindung: Ja

DTV Kfz/24h: -

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

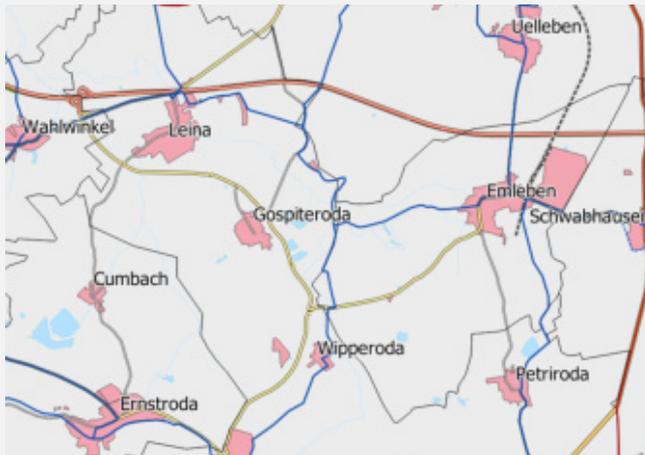
Baulast: Kommune

Alternative: Nein

Schutzgeb.: -

Beteiligungsergebnis:  25  1

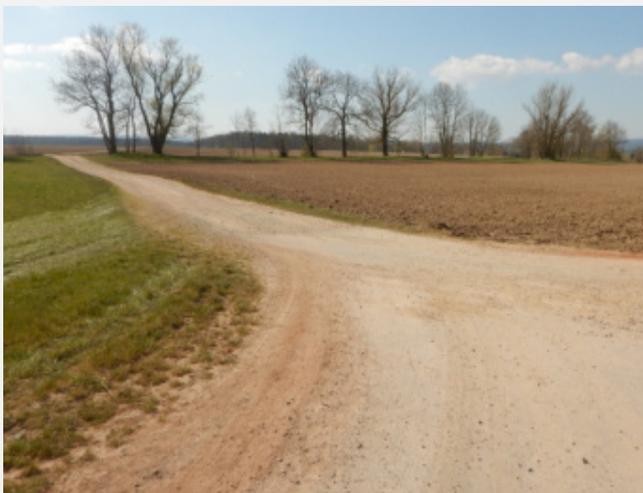
Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter. Die parallel verlaufende L 1026 verfügt über keine Radverkehrsanlagen.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 500.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Siebleben - Tüttleben

Kommune 1: Gotha

Kommune 2: VG Nesseaue

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Kommune / Land

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: - / L 2147(N) (westl. Anbindepunk

Länge: Ca. 1800 Meter

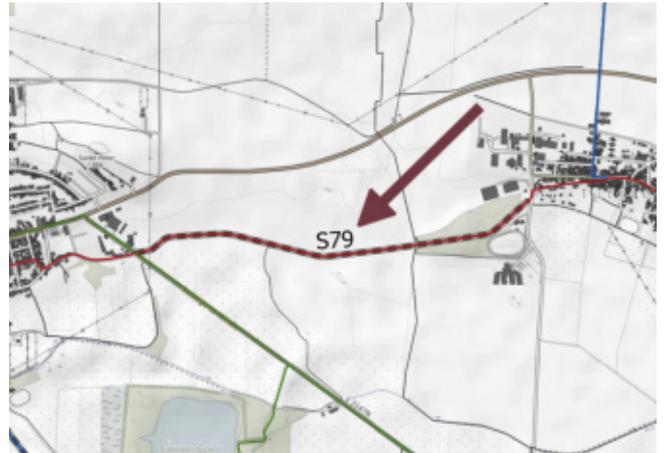
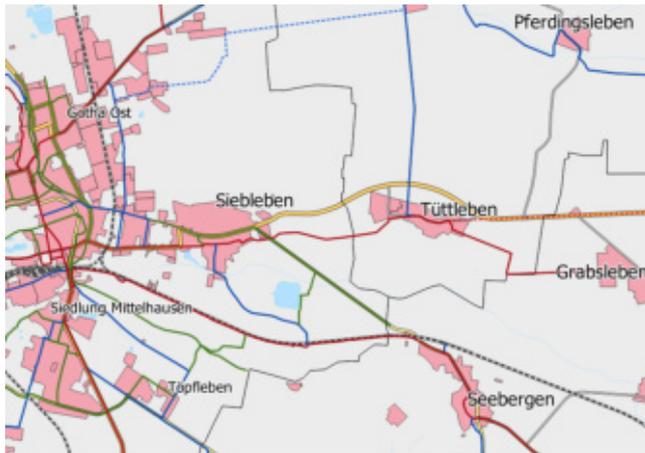
Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Regionale Verbindung

Alternative: Nein

Beteiligungsergebnis:  21  5

Lage:



IST-Zustand: Der Mittelstreifen weist auf dem betrachteten Abschnitt eine wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund auf.

Maßnahme: Asphaltieren des Mittelstreifens.

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 300.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Laufende Planungen zur Ortsumfahrung Siebleben sind zu berücksichtigen.

Verbindung: Buflieben - Gotha

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Nesselal

Straße: -

Kommune 2: Gotha

Länge: Ca. 3000 Meter

Bike+Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

DTV Kfz/24h: -

Netzkategorie: Regionale Verbindung

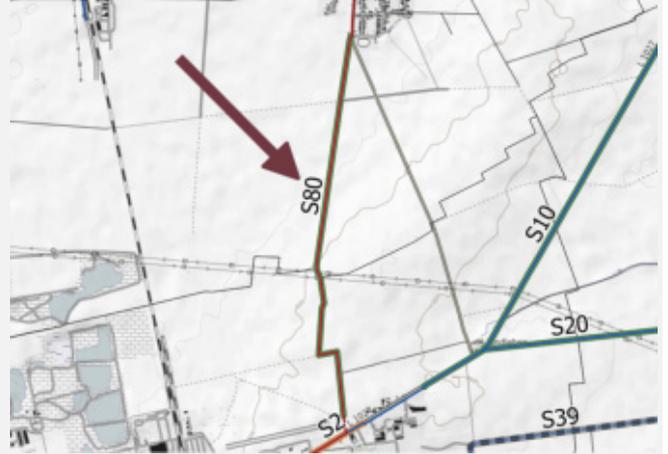
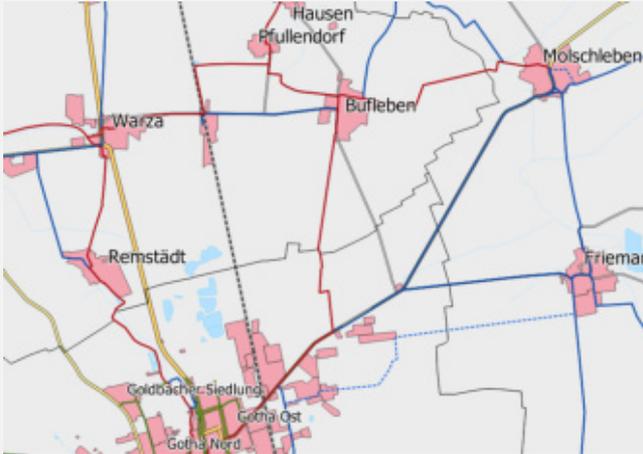
Baulast: Kommune

Alternative: Ja

Schutzgeb.: -

Beteiligungsergebnis:  93  19

Lage:



IST-Zustand: Es existiert keine geeignete Wegeverbindung.

Maßnahme: Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges.

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 2.000.000 €

Begründung: Eine Verbindung zwischen Buflieben und Gotha ist aktuell nur umwegig über die K 4 vorhanden, die aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet ist.

Sonstiges: Wegetrasse in der Gemarkung Buflieben nicht im gemeindlichen Eigentum.

Verbindung: Gotha - Töpflieben

Kommune 1: Gotha

Kommune 2: -

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: 3508

Baulast: Land

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: L 1045

Länge: Ca. 550 Meter

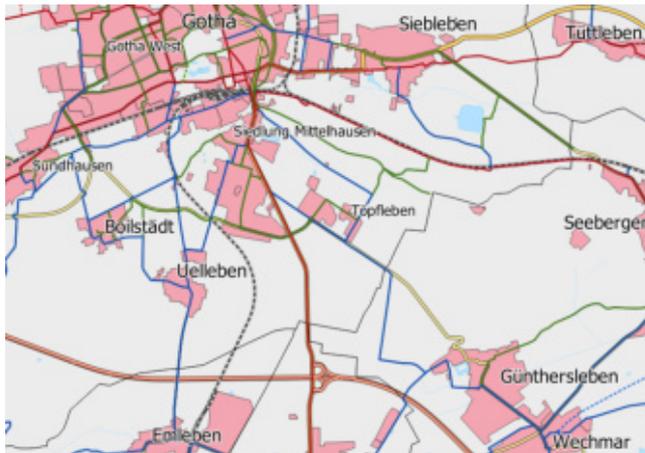
Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Nein

Beteiligungsergebnis:  19  1

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Derzeit können Radfahrende die Verbindung über den Radweg Thüringer Städtekette nutzen.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 450.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Gotha - Schwabhausen

Maßnahmentyp: **Neuordnung Straßenraum**

Kommune 1: Gotha

Straße: B 247

Kommune 2: -

Länge: Ca. 800 Meter

Bike+Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

DTV Kfz/24h: 9603

Netzkategorie: Regionale Verbindung

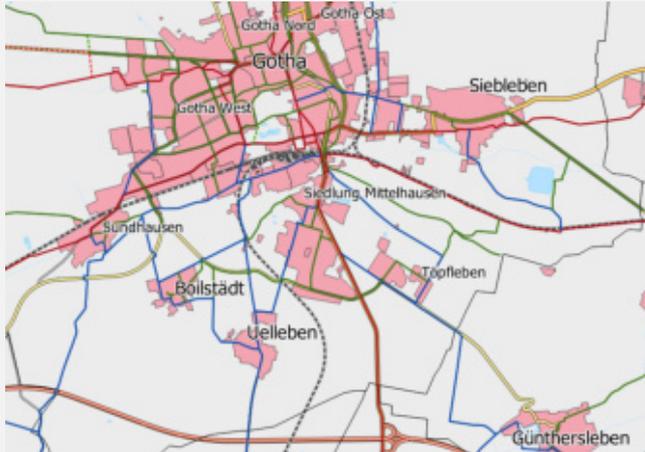
Baulast: Bund

Alternative: Nein

Schutzgeb.: -

Beteiligungsergebnis:  12  0

Lage:



IST-Zustand: Der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt. Der Gehweg ist nicht für den Radverkehr freigegeben.

Maßnahme: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg.

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Komplex* Kostenrahmen: *Komplex*

Begründung: Die Fahrbahnnutzung ist aufgrund der hohen Verkehrsmengen (DTV = 9603 Kfz / Tag) und des Schwerlastverkehrs (1006 SV / Tag) nicht für den Radverkehr geeignet. Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: -

Verbindung: -
 Kommune 1: Gotha
 Kommune 2: -
 Bike+Ride: Ja
 DTV Kfz/24h: 12469
 Baulast: Bund
 Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Neuordnung Straßenraum**
 Straße: B 247
 Länge: Ca. 550 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Netzkategorie: Regionale Verbindung
 Alternative: Nein
 Beteiligungsergebnis:  13  0

Lage:



IST-Zustand: Der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt. Der Gehweg ist nicht für den Radverkehr freigegeben.

Maßnahme: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg. Markierung und Roteinfärbung der Furten auf Höhe der Aral-Tankstelle.

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: **300.000 €**

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: Aufgrund der Hohen Verkehrsstärke (DTV = 12469 Kfz / Tag) und des Schwerverkehrs (921 SV / Tag) ist die Fahrbahnnutzung für den Radverkehr nicht geeignet. Unfallschwerpunkt bei Ausfahrt / Einmündung auf Höhe der Aral.

Verbindung: Gotha - Uelleben

Kommune 1: Gotha

Kommune 2: -

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Kommune

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: -

Länge: Ca. 900 Meter

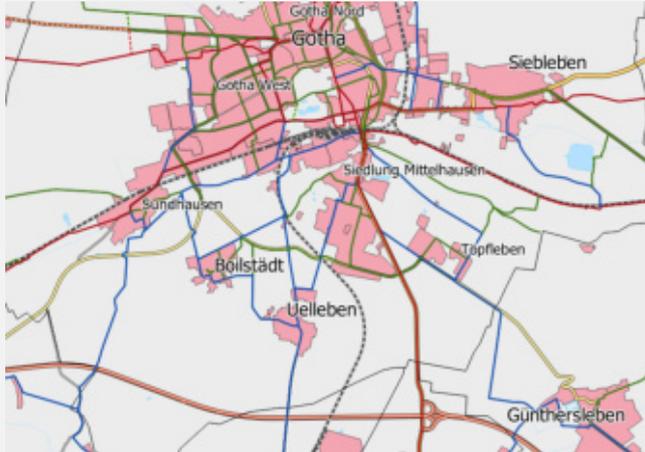
Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Ja

Beteiligungsergebnis:  19  0

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: *D* Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Ungünstig* Kostenrahmen: 400.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Die Gestaltung des Gleisübergangs soll das Passieren von Sonderfahrrädern (Lastenräder, Fahrräder mit Anhänger) berücksichtigen.

Verbindung: Waltershausen - Friedrichroda

Kommune 1: Friedrichroda

Kommune 2: -

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Kommune

Schutzgeb.: LSG

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: -

Länge: Ca. 700 Meter

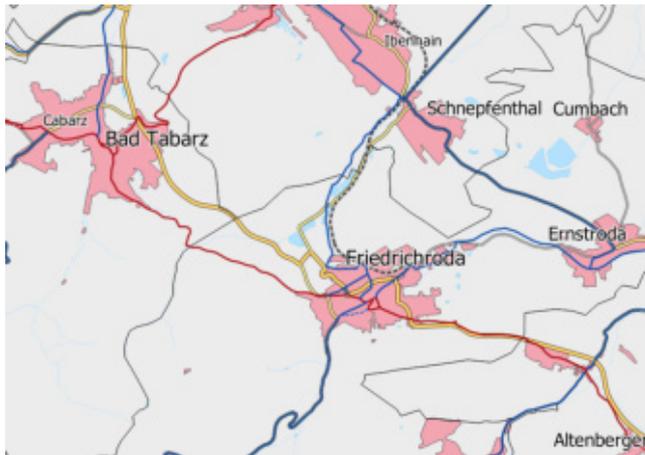
Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Ja

Beteiligungsergebnis:  31  5

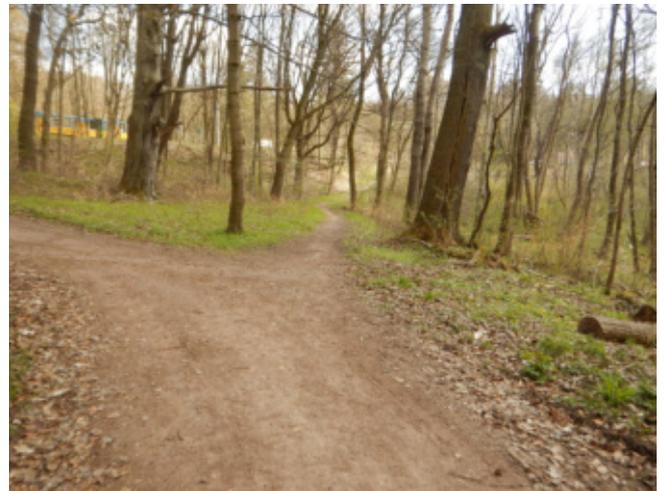
Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter. Die parallel verlaufende B 88 verfügt über keine Radverkehrsanlagen.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 300.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Kritische Anmerkung des Thüringer Wanderverbandes hinsichtlich einer Asphaltierung. Wegewart und Wanderverein einbeziehen.

Verbindung: Sundhausen - Leina

Kommune 1: Gotha

Kommune 2: Georgenthal

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Kommune / Landkreis

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: - / K 5 (östl. Anbindepunkt)

Länge: Ca. 1300 Meter

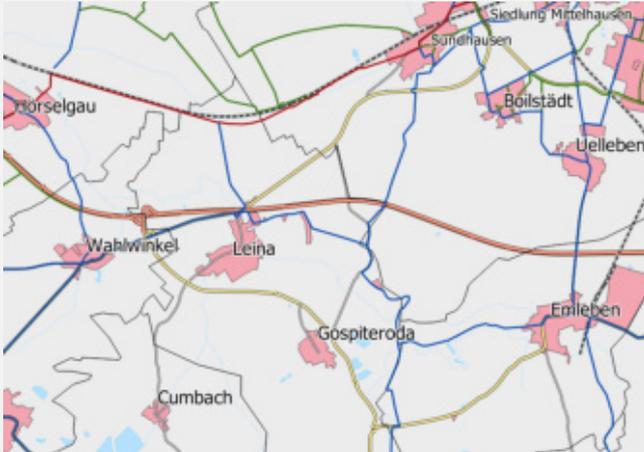
Schulverbindung: Nein

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Ja

Beteiligungsergebnis:  24  12

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 300.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Der Abschnitt befindet sich auf dem Radfernweg Mittelland-Route D4. Kritische Anmerkung des Thüringer Wanderverbandes hinsichtlich einer Asphaltierung. Wegewart und Wanderverein einbeziehen.

Verbindung: Uelleben - Emleben

Kommune 1: Gotha

Kommune 2: Emleben

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Landkreis

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: K 27

Länge: Ca. 1300 Meter

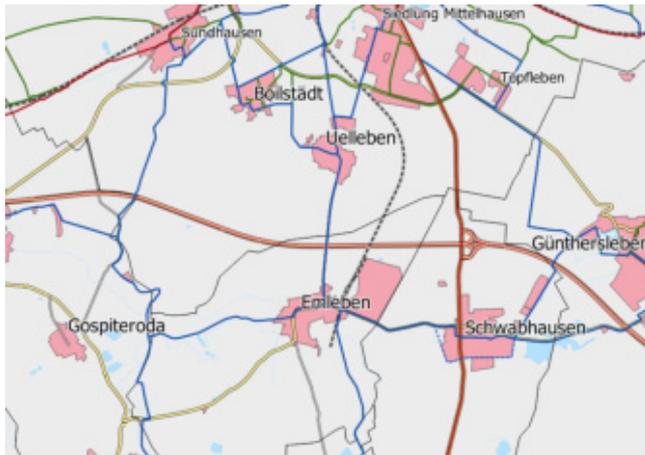
Schulverbindung: Nein

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Nein

Beteiligungsergebnis:  45  3

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Derzeit können Radfahrende die Alternativ über die westliche, umwegige Verbindung nutzen.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität:

B

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 1.000.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der schadhafte Asphaltdecke nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Gotha - Schwabhausen

Kommune 1: Gotha

Kommune 2: Schwabhausen

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: 8758

Baulast: Bund

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: B 247

Länge: Ca. 4000 Meter

Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Regionale Verbindung

Alternative: Nein

Beteiligungsergebnis:  46  5

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Radverkehr auf der Fahrbahn ist auf dem betrachteten Abschnitt durch das VZ 275 (vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit von 30 km/h) ausgeschlossen.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 3.000.000 €

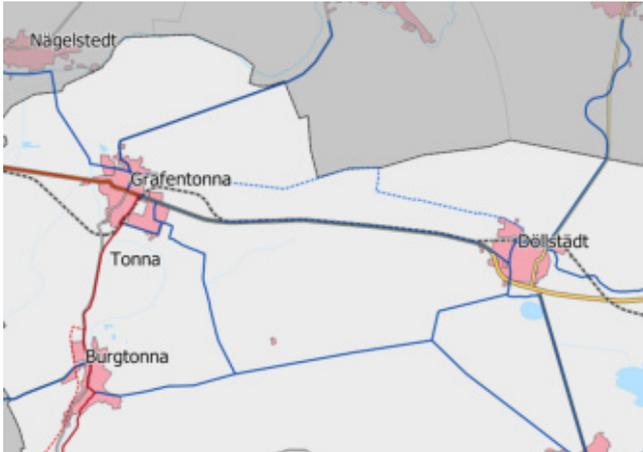
Begründung: Eine Verbindung zwischen Gotha und Schwabhausen ist aktuell nur umwegig über Töpflleben oder Emleben vorhanden.

Sonstiges: -

Verbindung: Döllstädt - Gräfentonna
 Kommune 1: VG Fahner Höhe - Döllstädt
 Kommune 2: VG Fahner Höhe - Tonna
 Bike+Ride: Ja
 DTV Kfz/24h: 8087
 Baulast: Bund
 Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**
 Straße: B 176
 Länge: Ca. 4900 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung
 Alternative: Ja
 Beteiligungsergebnis:  0  0

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel* Kostenrahmen: 2.000.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Topografie und der hohen Verkehrsbelastung sowie des Schwerlastverkehrs (759 SV/Tag) nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Laufende Planungen des TLBV hinsichtlich der Ortsumfahrung Gräfentonna.

Verbindung: Gotha - Uelleben

Kommune 1: Gotha

Kommune 2: -

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Kommune

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: Breitenbachstraße

Länge: Ca. 700 Meter

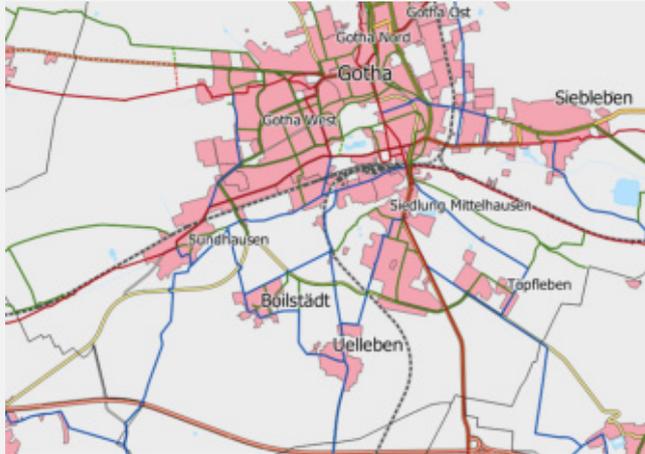
Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Ja

Beteiligungsergebnis:  24  2

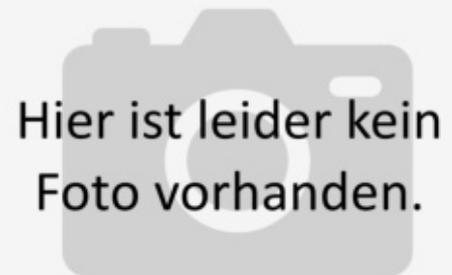
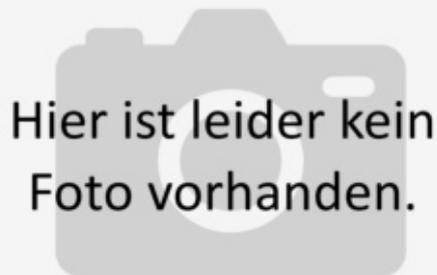
Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: *D*

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 350.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Gotha - Uelleben

Kommune 1: Gotha

Kommune 2: -

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Kommune

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: Uelleber Straße

Länge: Ca. 370 Meter

Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Ja

Beteiligungsergebnis:  27  0

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: *D*

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 250.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Gotha - Uelleben

Kommune 1: Gotha

Kommune 2: -

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Kommune

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: L 2146

Länge: Ca. 490 Meter

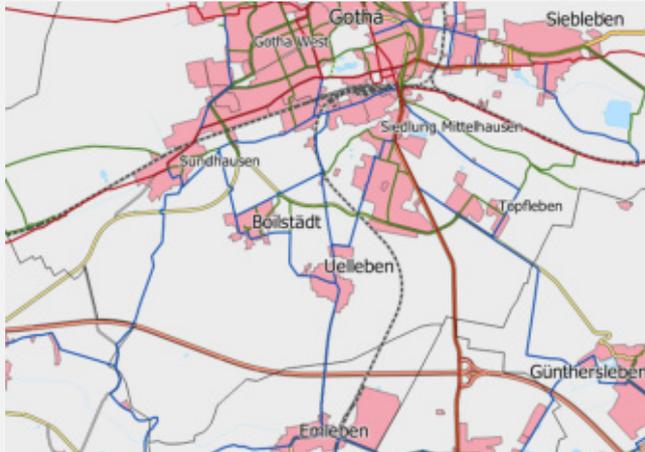
Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Ja

Beteiligungsergebnis:  28  2

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: *D*

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 350.000 €

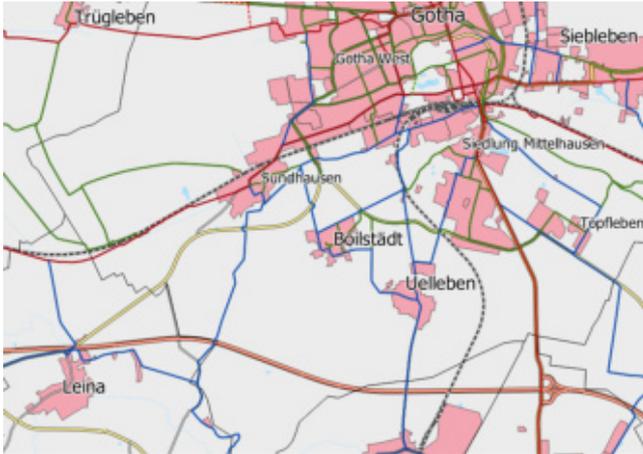
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: -
 Kommune 1: Gotha
 Kommune 2: -
 Bike+Ride: Ja
 DTV Kfz/24h: -
 Baulast: Kommune
 Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße: -
 Länge: Ca. 320 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung
 Alternative: Nein
 Beteiligungsergebnis:  9  1

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: *D* Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: *100.000 €*

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Hörselgau - Waltershausen

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Hörsel

Straße: K 13 / Hörselgauer Straße

Kommune 2: Waltershausen

Länge: Ca. 1400 Meter

Bike+Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

DTV Kfz/24h: -

Netzkategorie: Regionale Verbindung

Baulast: Kommune

Alternative: Ja

Schutzgeb.: -

Beteiligungsergebnis:  18  2

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung. Die Planungen für das Industriegebiet sehen keine geeignete, selbständige Führung für den Radverkehr vor.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: **A**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Kostenrahmen: **1.000.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet. Durch die Planung des angrenzenden Industriegebietes ist mit einem erhöhten Schwerverkehr zu rechnen.

Sonstiges: -

Verbindung: Laucha - Langenhain / Waltershausen

Kommune 1: Hörsel

Kommune 2: Waltershausen

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Kommune

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: -

Länge: Ca. 850 Meter

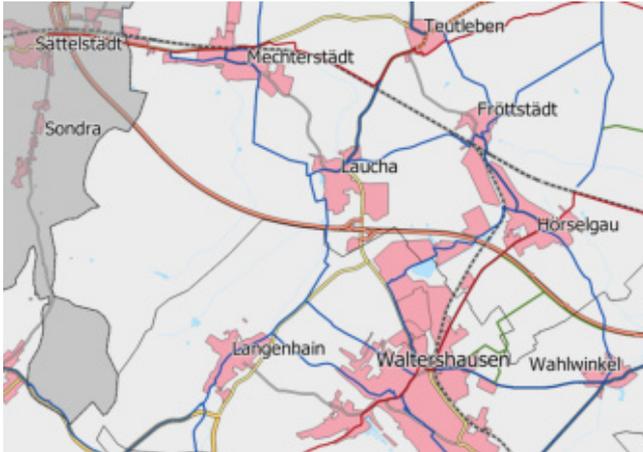
Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Nein

Beteiligungsergebnis:  18  3

Lage:



IST-Zustand: Auf dem betrachteten Abschnitt ist der Mittelstreifen teilweise nicht asphaltiert und weist eine wassergebundene Decke mit zum Teil losem Untergrund auf.

Maßnahme: Asphaltieren des Mittelstreifens.

Fotos:



Priorität: **C** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: **150.000 €**

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Gotha - Siebleben

Kommune 1: Gotha

Kommune 2: -

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: 10332

Baulast: Bund

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Neuordnung Straßenraum**

Straße: B 7

Länge: Ca. 1500 Meter

Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Regionale Verbindung

Alternative: Nein

Beteiligungsergebnis:  19  0

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene, einseitige für den Radverkehr in beide Richtungen freigegebene Gehweg weist ein erhöhtes Konfliktpotenzial auf. Die Wegeoberfläche ist schadhaft.

Maßnahme: Neuordnung des Straßenraums und Schaffung von Flächen für den Bau eines beidseitigen Geh- und Radweges.

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Komplex* Kostenrahmen: *Komplex*

Begründung: Die Führung des Radverkehrs auf dem vorhandenen Radweg bzw. für den Radverkehr freigegebenen Gehweg ist nicht verträglich bzw. nur bedingt für den Radverkehr geeignet. Durch die Neuordnung des Straßenraums kann ein (baulich getrenntes) Angebot für den Radverkehr geschaffen werden.

Sonstiges: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Verkehrsmenge und des Schwerverkehrs (435 SV / Tag) nicht geeignet.

Verbindung: Großrettbach - Neudietendorf

Kommune 1: Drei Gleichen

Kommune 2: Nesse-Apfelstädt

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: 3350

Baulast: Landkreis

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: K 3

Länge: Ca. 2500 Meter

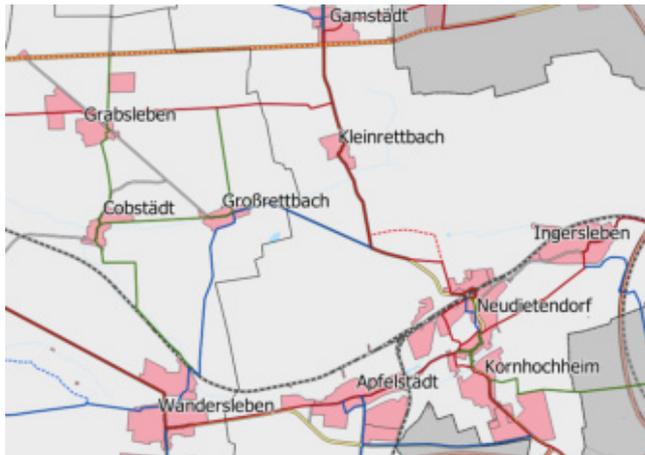
Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Nein

Beteiligungsergebnis:  52  0

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 2.000.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: -
 Kommune 1: Nesse-Apfelstädt
 Kommune 2: -
 Bike+Ride: Ja
 DTV Kfz/24h: -
 Baulast: Kommune
 Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße: -
 Länge: Ca. 350 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Netzkategorie: Regionale Verbindung
 Alternative: Ja
 Beteiligungsergebnis:  2  2

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit losem Untergrund.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 150.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Apfelstädt - Neudietendorf

Kommune 1: Nesse-Apfelstädt

Kommune 2: -

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Kommune

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Bestehenden Weg verbreitern**

Straße: Hauptstraße

Länge: Ca. 700 Meter

Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Regionale Verbindung

Alternative: Nein

Beteiligungsergebnis:  5  0

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene (Zweirichtungs-) Geh- und Radweg ist zu schmal. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radwegs.

Maßnahme: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radwegs.

Fotos:



Priorität: *D* Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Ungünstig* Kostenrahmen: 400.000 €

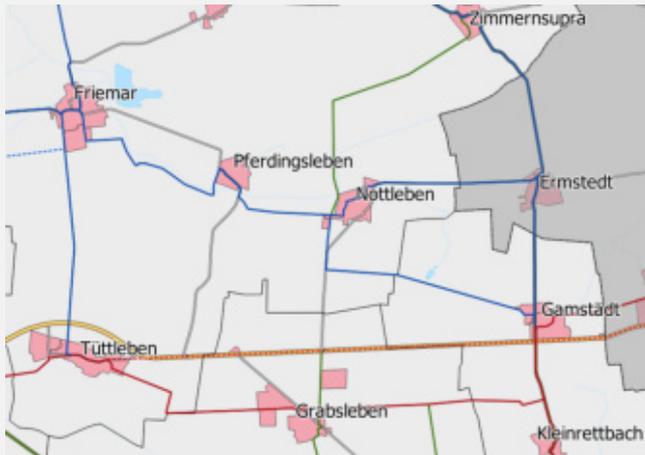
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: -

Verbindung: -
 Kommune 1: VG Nesseaue - Nottleben
 Kommune 2: -
 Bike+Ride: Nein
 DTV Kfz/24h: -
 Baulast: Kommune
 Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße: Winterfeld
 Länge: Ca. 460 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung
 Alternative: Nein
 Beteiligungsergebnis:  12  0

Lage:



IST-Zustand: Der Mittelstreifen weist auf dem betrachteten Abschnitt eine wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund auf.

Maßnahme: Asphaltieren des Mittelstreifens.

Fotos:



Priorität: *D* Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: *80.000 €*

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Der betrachtete Abschnitt ist Bestandteil des Nesselradweges.

Verbindung: Neudietendorf - Gamstädt

Kommune 1: Nesse-Apfelstädt

Kommune 2: -

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Kommune

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: -

Länge: Ca. 400 Meter

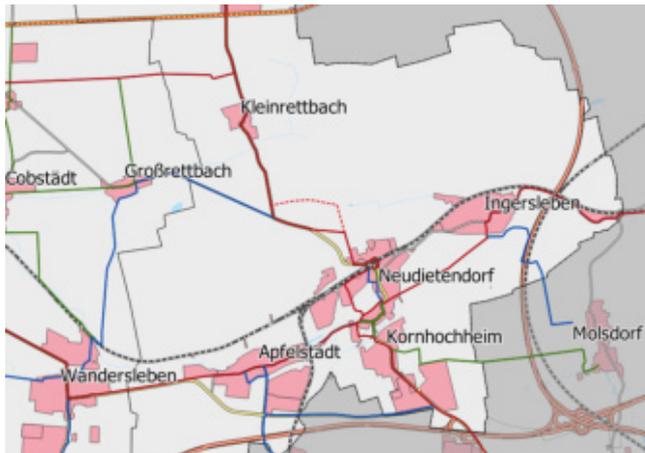
Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Regionale Verbindung

Alternative: Ja

Beteiligungsergebnis:  8  0

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter. Die parallel verlaufende Gothaer Straße verfügt über keine Radverkehrsanlagen.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 200.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Diese Maßnahme kommt nur in Betracht, sofern die Maßnahme S103 umgesetzt wird. Sollte S103 nicht umgesetzt werden, folgt die Hauptverbindung dem Streckenverlauf der Machbarkeitsstudie. Nicht für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegebene Radwege können

Verbindung: Neudietendorf - Kleinrettbach

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Nesse-Apfelstädt

Straße: L 1044

Kommune 2: -

Länge: Ca. 190 Meter

Bike+Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

DTV Kfz/24h: 3350

Netzkategorie: Regionale Verbindung

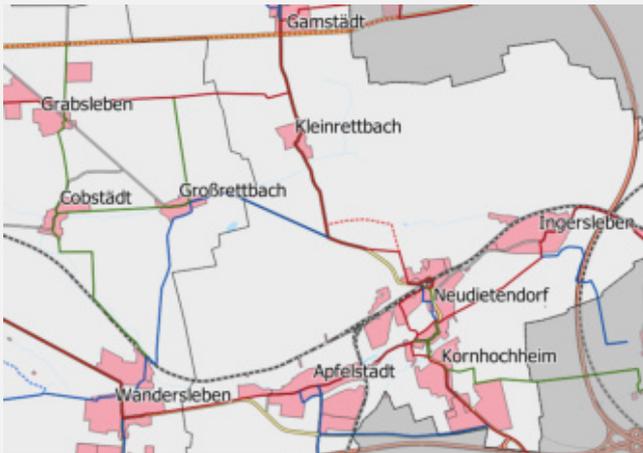
Baulast: Land

Alternative: Ja

Schutzgeb.: -

Beteiligungsergebnis:  0  0

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Perspektivisch können Radfahrende die Verbindung im Rahmen der Machbarkeitsstudie Erfurter Kreuz über den aktuell unbefestigten Wirtschaftsweg nutzen.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut*

Kostenrahmen: 150.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Verkehrsbelastung sowie des Schwerlastverkehrs (220 SV/Tag) nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Diese Maßnahme kommt nur in Betracht, sofern die Maßnahme S103 umgesetzt wird. Sollte S103 nicht umgesetzt werden, folgt die Hauptverbindung dem Streckenverlauf der Machbarkeitsstudie.

Verbindung: Wandersleben - Wechmar

Kommune 1: Drei Gleichen

Kommune 2: -

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Kommune

Schutzgeb.: NSG

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: -

Länge: Ca. 700 Meter

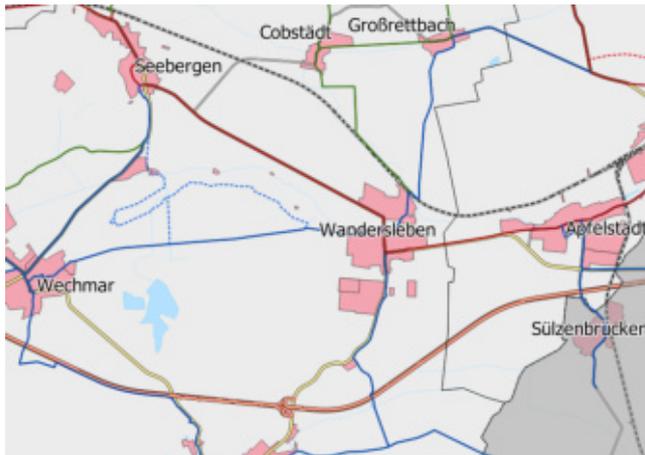
Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Nein

Beteiligungsergebnis:  11  2

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 500.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der schadhafte Oberfläche nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kombinierte Umsetzung mit der Maßnahme S112 berücksichtigen. Alternativ kann der Streckenverlauf der Maßnahme S111 auf die nördlich verlaufenden Wegetrasse umgelegt werden.

Verbindung: Wechmar - Wandersleben

Kommune 1: Drei Gleichen

Kommune 2: -

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Kommune

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Unbefestigten Weg ausbauen**

Straße: -

Länge: Ca. 3500 Meter

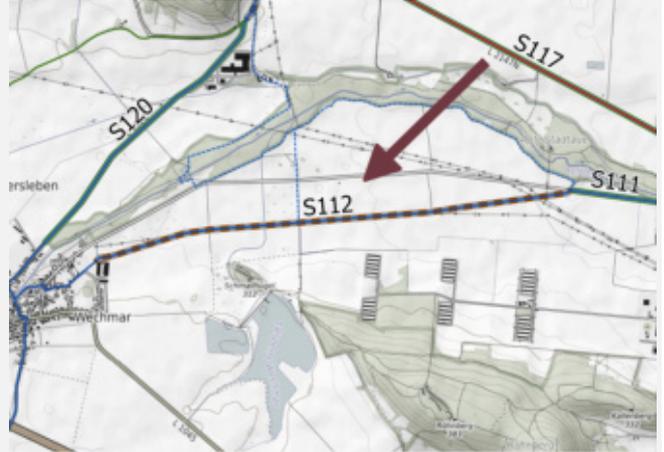
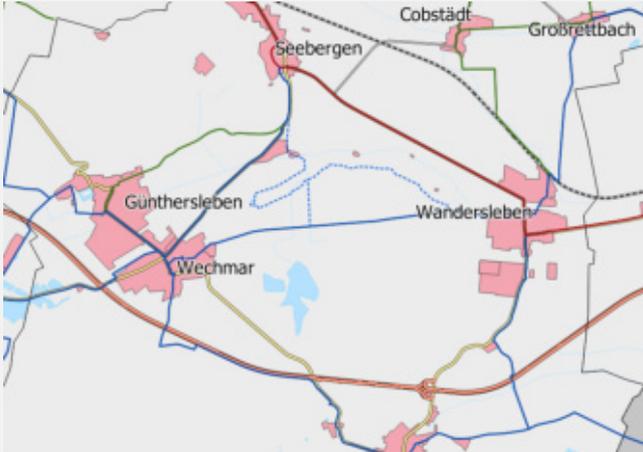
Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Ja

Beteiligungsergebnis:  63  1

Lage:



IST-Zustand: Der bestehende Weg ist unbefestigt.

Maßnahme: Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 2.500.000 €

Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei / nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: Kombinierte Umsetzung mit der Maßnahme S111 berücksichtigen.

Verbindung: Gamstädt - Frienstedt

Kommune 1: Nesse-Apfelstädt

Kommune 2: Erfurt

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: 9952

Baulast: Bund

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: B 7

Länge: Ca. 1800 Meter

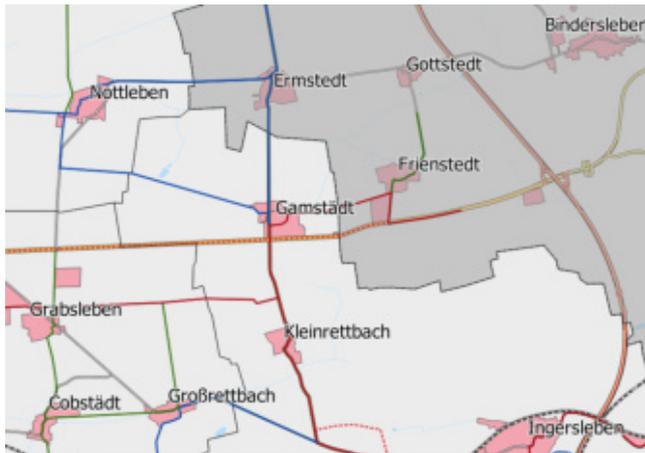
Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Regionale Verbindung

Alternative: Ja

Beteiligungsergebnis:  13  0

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn des Radweges.

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 1.500.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Verkehrsbelastung sowie des Schwerlastverkehrs (443 SV/Tag) nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Der Bedarf zum Neubau einer straßenbegleitenden Rad-Gehwegverbindung in diesem Abschnitt kann vonseiten der Stadtverwaltung Erfurt derzeit nicht bestätigt werden.

Verbindung: Schwabhausen - Ohrdruf

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Schwabhausen

Straße: B 247

Kommune 2: Georgenthal

Länge: Ca. 3800 Meter

Bike+Ride: Nein

Schulverbindung: Ja

DTV Kfz/24h: 11439

Netzkategorie: Regionale Verbindung

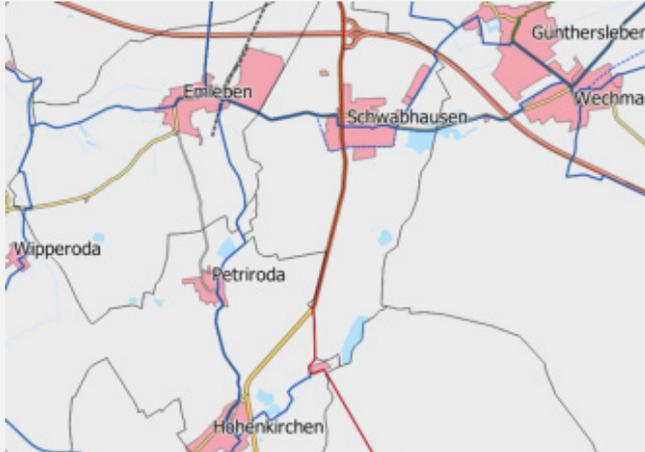
Baulast: Bund

Alternative: Nein

Schutzgeb.: -

Beteiligungsergebnis:  46  1

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Radverkehr auf der Fahrbahn ist auf dem betrachteten Abschnitt durch das VZ 275 (vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit von 30 km/h) ausgeschlossen.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 2.500.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Verkehrsbelastung sowie des Schwerlastverkehrs (1838 SV/Tag) nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Eine Verlängerung der Maßnahme bis zum Mittelröder Weg, um auf den Streckenverlauf des Apfelstädt Radweges zu schließen, kann unter Berücksichtigung der Planungen zum Ausbau der B 247 in Betracht gezogen werden.

Verbindung: Wechmar - Schwabhausen

Kommune 1: Drei Gleichen

Kommune 2: -

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Kommune

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Unbefestigten Weg ausbauen**

Straße: Kretschmer

Länge: Ca. 250 Meter

Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Ja

Beteiligungsergebnis:  8  0

Lage:



IST-Zustand: Der bestehende Weg ist unbefestigt.

Maßnahme: Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 200.000 €

Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei / nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: -

Verbindung: Wechmar - Gotha

Kommune 1: Drei Gleichen

Kommune 2: -

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Kommune

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Straße: Hinterm Park

Länge: Ca. 750 Meter

Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Ja

Beteiligungsergebnis:  16  0

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter. Die Bordsteine an den Zufahrten des betrachteten Abschnittes sind nicht nullabgesenkt.

Maßnahme: Sanieren der schadhaften wassergebundenen Oberfläche.

Fotos:



Priorität: *D*

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: *150.000 €*

Begründung: Es besteht erhöhte Sturzgefahr aufgrund der schadhaften Oberfläche und der nicht null-abgesenkten Bordsteine. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: Die Maßnahme befindet sich auf dem Streckenverlauf der Mittelland-Route D4 / Thüringer Städtekette.

Verbindung: Wandersleben - Seebergen

Kommune 1: Drei Gleichen

Kommune 2: -

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: 3299

Baulast: Land

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: L 2147N

Länge: Ca. 3300 Meter

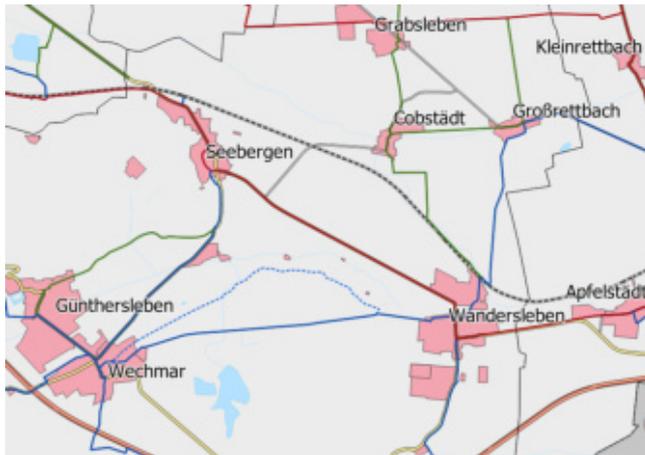
Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Regionale Verbindung

Alternative: Nein

Beteiligungsergebnis:  309  4

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 2.500.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Waltershausen - Wahlwinkel

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Waltershausen

Straße: Gothaer Straße

Kommune 2: -

Länge: Ca. 1300 Meter

Bike+Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

DTV Kfz/24h: -

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

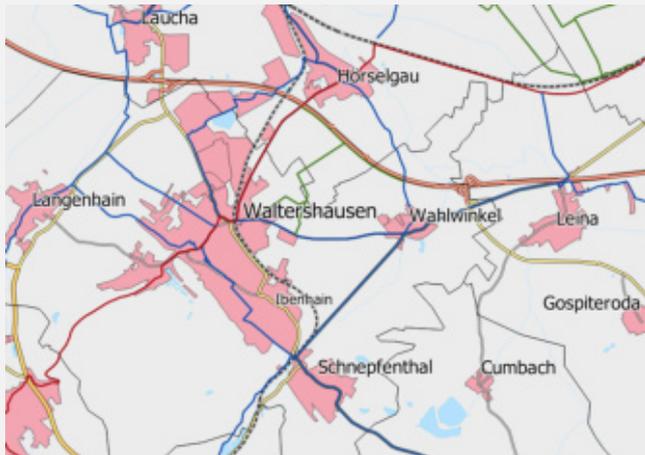
Baulast: Kommune

Alternative: Ja

Schutzgeb.: -

Beteiligungsergebnis:  16  0

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Derzeit können Radfahrende den Wirtschaftsweg / die touristische Verbindung (Radrundweg 7) nördlich der Gothaer Straße nutzen. Diese Alternative ist jedoch sehr umwegig und von den Planungen zur Ortsumfahrung Wahlwinkel und des Industriegebietes 5 betroffen.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn (Wahlwinkel) des Radweges.

Fotos:

Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Priorität: *D* Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Ungünstig* Kostenrahmen: 1.000.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist in Zukunft aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und des zu erwartenden, hohen Schwerlastverkehrs nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Planungen zur Ortsumfahrung Wahlwinkel und des Industriegebietes 5 erfordern umfangreiche Baumaßnahmen im betrachteten Umfeld der Maßnahme. Die Weiterführung des touristischen Radweges nördlich der Maßnahme ist unklar. Daher sollte die vorgeschlagene Maßnahme

Verbindung: Seebergen - Günthersleben-Wechmar

Kommune 1: Drei Gleichen

Kommune 2: -

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: 3973

Baulast: Kommune

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: -

Länge: Ca. 350 Meter

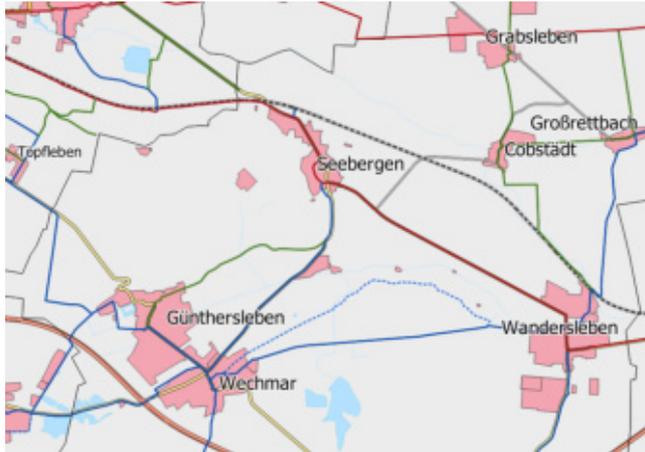
Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Ja

Beteiligungsergebnis:  13  0

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund. Die parallel verlaufende Wechmarer Straße verfügt über keine Radverkehrsanlagen.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn des Radweges.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 200.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Günthersleben-Wechmar - Seebergen

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Drei Gleichen

Straße: L 1026

Kommune 2: -

Länge: Ca. 2200 Meter

Bike+Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

DTV Kfz/24h: 3973

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Land

Alternative: Nein

Schutzgeb.: GLB Pferdekoppel

Beteiligungsergebnis:  24  2

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Anlage einer Querungshilfe, um Querung der Erfurter Landstraße zur Tegut Niederlassung Seebergen zu ermöglichen.

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 1.500.000 €

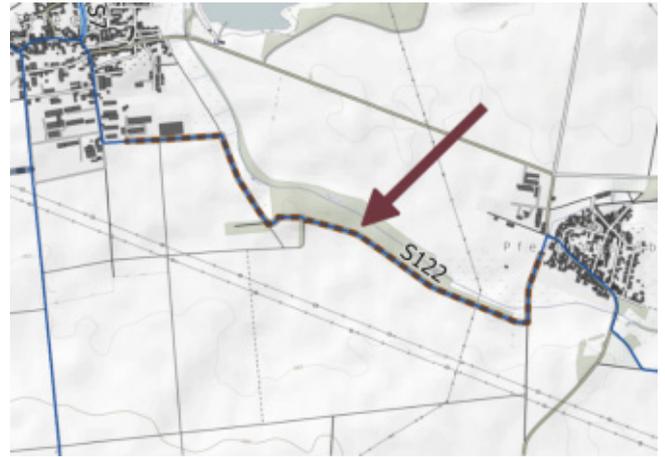
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Topografie und der hohen Verkehrsbelastung sowie des Schwerlastverkehrs (218 SV/Tag) nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Friemar - Pferdingsleben
 Kommune 1: VG Nesseaue - Friemar
 Kommune 2: VG Nesseaue - Pferdingsleben
 Bike+Ride: Ja
 DTV Kfz/24h: -
 Baulast: Kommune
 Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Unbefestigten Weg ausbauen**
 Straße: -
 Länge: Ca. 2400 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung
 Alternative: Ja
 Beteiligungsergebnis:  19  4

Lage:



IST-Zustand: Der bestehende Weg ist teilweise unbefestigt.

Maßnahme: Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Ungünstig* Kostenrahmen: 1.500.000 €

Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei / nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: -

Verbindung: Sundhausen - Wahlwinkel

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Gotha

Straße: -

Kommune 2: Georgenthal

Länge: Ca. 1100 Meter

Bike+Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

DTV Kfz/24h: -

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

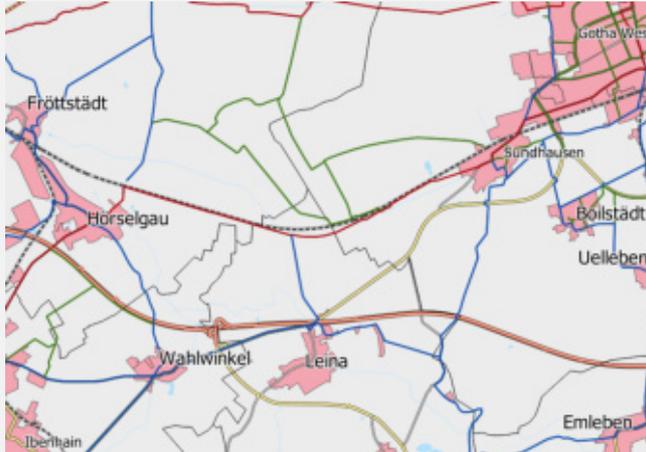
Baulast: Kommune

Alternative: Ja

Schutzgeb.: -

Beteiligungsergebnis:  10  0

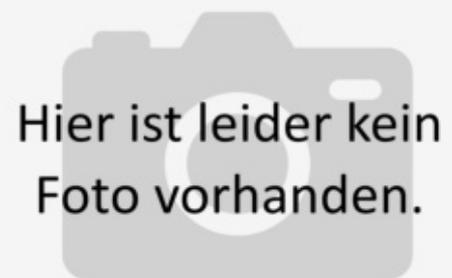
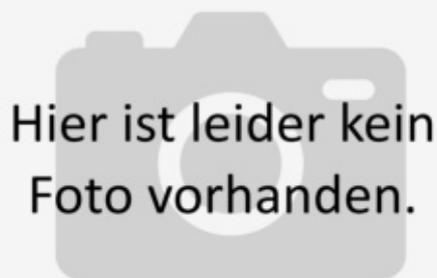
Lage:



IST-Zustand: Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Leina und Sundhausen.

Maßnahme: Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges.

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 500.000 €

Begründung: Eine Verbindung zwischen Gotha und Waltershausen ist aktuell nur umwegig über die Thüringer Städtekette und L 1027 vorhanden, die aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der Topografie nur bedingt für den Radverkehr geeignet ist.

Sonstiges: -

Verbindung: Ohrdruf - Luisenthal

Kommune 1: Ohrdruf

Kommune 2: Luisenthal

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: 4484

Baulast: Land

Schutzgeb.: LSG

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: L 3247 / Suhler Straße

Länge: Ca. 2000 Meter

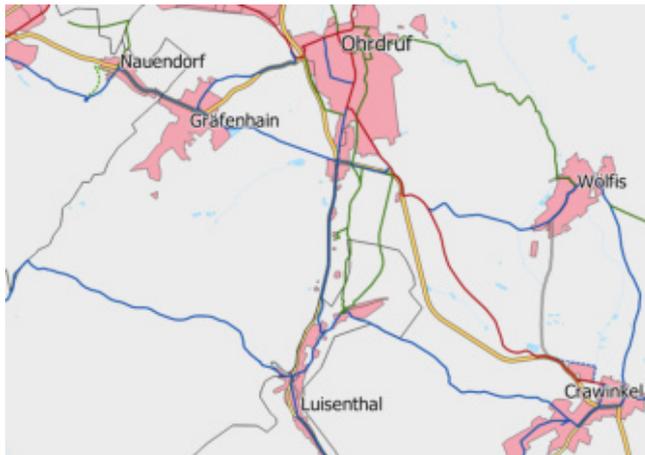
Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Ja

Beteiligungsergebnis:  11  2

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Derzeit können Radfahrende die Verbindung über die Bach-Radrouten nutzen.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität:

B

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 1.500.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit und der hohen Verkehrsbelastung sowie des Schwerlastverkehrs (458 SV/Tag) nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:

-

Verbindung: Crawinkel - Ohrdruf

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Ohrdruf

Straße: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 2900 Meter

Bike+Ride: Nein

Schulverbindung: Ja

DTV Kfz/24h: 3644

Netzkategorie: Regionale Verbindung

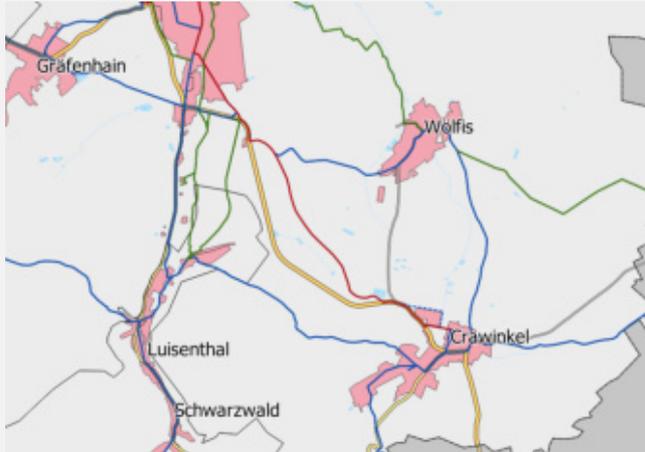
Baulast: Kommune

Alternative: Nein

Schutzgeb.: FFH-, Vogelschutzgebiet, GLB Erlebach

Beteiligungsergebnis:  22  2

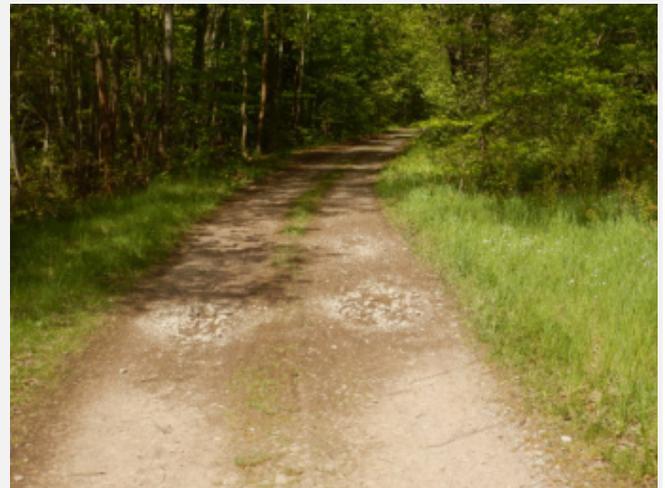
Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter. Die parallel verlaufende B 88 verfügt über keine Radverkehrsanlagen.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnittes. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn des Abschnittes (B 88).

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Ungünstig* Kostenrahmen: 1.500.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Die Asphaltierung kann zu naturschutzrechtlichen Konflikten führen und bedarf einer Befreiung nach den naturschutzrechtlichen Bestimmungen.

Verbindung: Crawinkel - Gossel

Kommune 1: Ohrdruf

Kommune 2: -

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Landkreis

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: K 29

Länge: Ca. 300 Meter

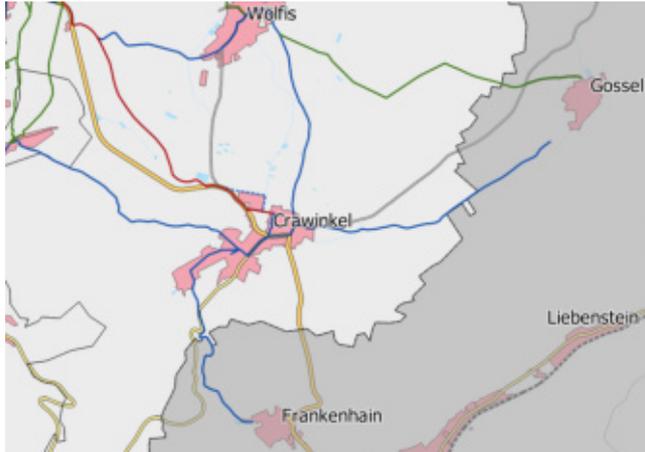
Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Nein

Beteiligungsergebnis:  3  0

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke. Die parallel verlaufende K 29 verfügt über keine Radverkehrsanlagen.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: *D*

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: *150.000 €*

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Nicht für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegebene Radwege können kostengünstiger gebaut werden, da geringere Breite und anderer Unterbau erforderlich sind. Maßnahmen gegen Kfz-Schleichverkehr sind zu treffen.

Verbindung: Großrettbach - Wandersleben

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Kommune 1: Drei Gleichen

Straße: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 2100 Meter

Bike+Ride: Ja

Schulverbindung: Nein

DTV Kfz/24h: -

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

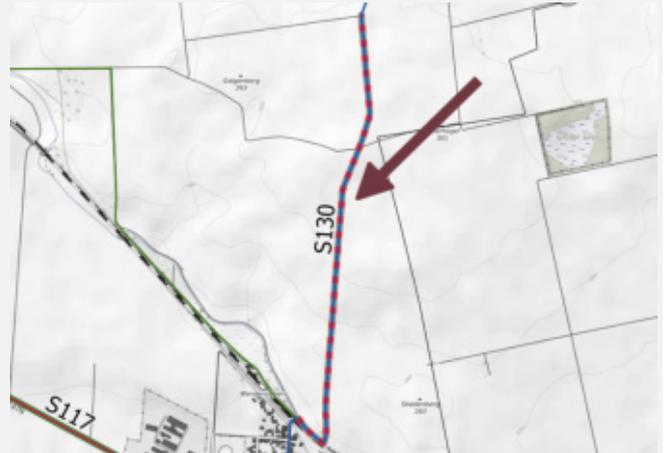
Baulast: Kommune

Alternative: Nein

Schutzgeb.: -

Beteiligungsergebnis:  11  0

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Maßnahme: Sanieren der schadhaften Asphaltdecke auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 1.000.000 €

Begründung: Es besteht erhöhte Sturzgefahr. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: -

Verbindung: Herrenhof - Georgenthal

Kommune 1: Herrenhof

Kommune 2: -

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: 5261

Baulast: Land

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Unbefestigten Weg ausbauen**

Straße: L 1028 / Georgenthaler Straße

Länge: Ca. 200 Meter

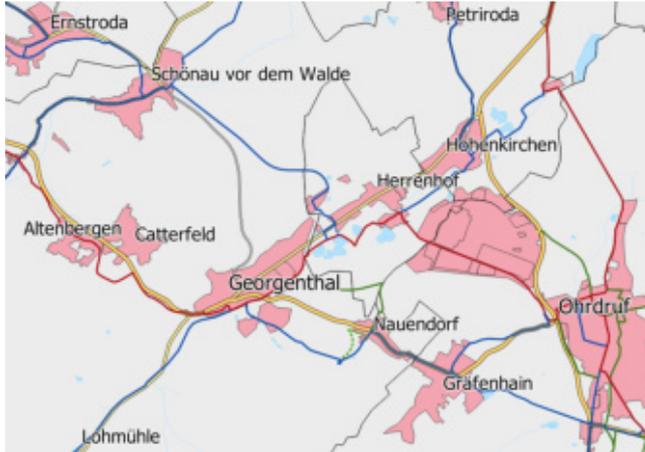
Schulverbindung: Nein

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Ja

Beteiligungsergebnis:  9  0

Lage:



IST-Zustand: Der bestehende Weg ist unbefestigt.

Maßnahme: Der unbefestigte Weg soll asphaltiert und zu einem nach ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg ausgebaut werden. Dabei ist die Einrichtung einer sicheren Querungshilfe zu berücksichtigen, um die L1028 in Richtung Kiesteiche zu queren.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 150.000 €

Begründung: Die Fahrbahnnutzung ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und der hohen Verkehrsmengen sowie des Schwerverkehrs (SV = 413 / Tag). Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei / nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: -

Verbindung: Ohrdruf - Gräfenhain

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Ohrdruf

Straße: B 88

Kommune 2: -

Länge: Ca. 420 Meter

Bike+Ride: Nein

Schulverbindung: Ja

DTV Kfz/24h: 5900

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

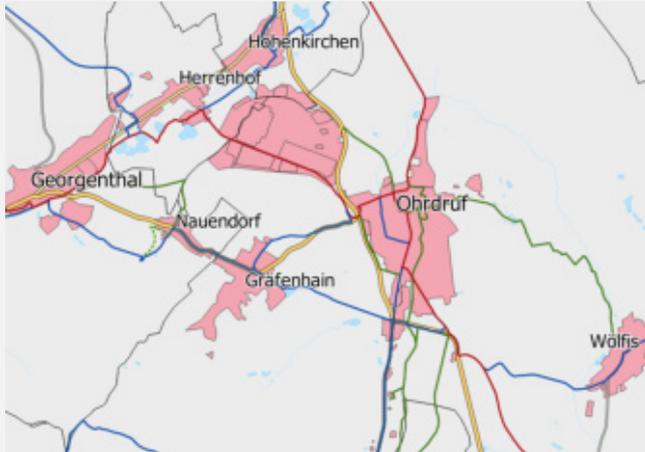
Baulast: Bund

Alternative: Nein

Schutzgeb.: -

Beteiligungsergebnis:  5  2

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und einer baulichen Querungshilfe am Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 300.000 €

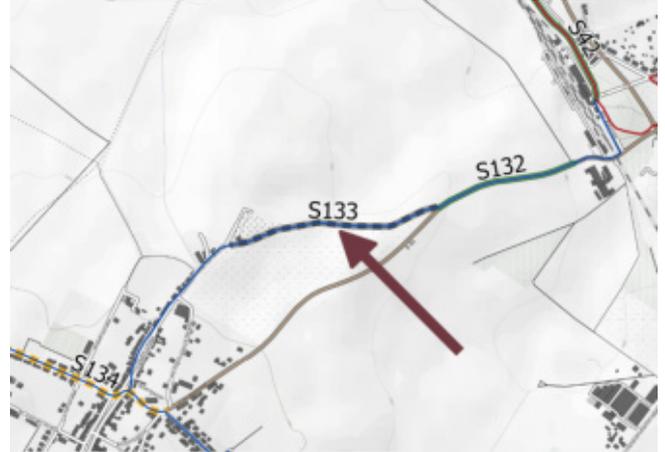
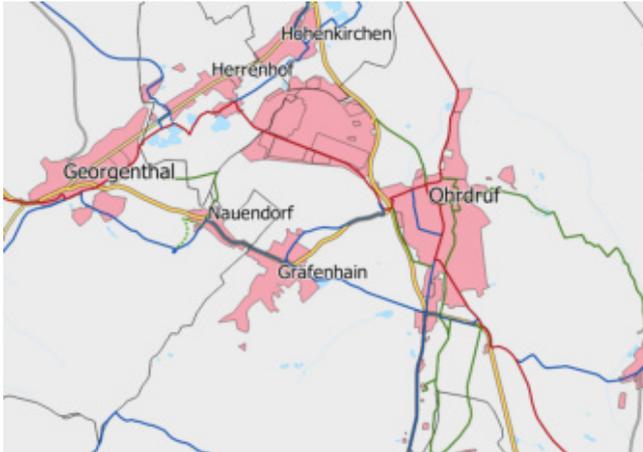
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Topografie und der hohen Verkehrsbelastung sowie des Schwerlastverkehrs (450 SV/Tag) nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Ohrdruf - Gräfenhain
 Kommune 1: Ohrdruf
 Kommune 2: -
 Bike+Ride: Nein
 DTV Kfz/24h: -
 Baulast: Bund
 Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße: -
 Länge: Ca. 600 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung
 Alternative: Ja
 Beteiligungsergebnis:  7  0

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter. Die parallel verlaufende B 88 verfügt über keine Radverkehrsanlagen.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: *D* Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Ungünstig* Kostenrahmen: 300.000 €

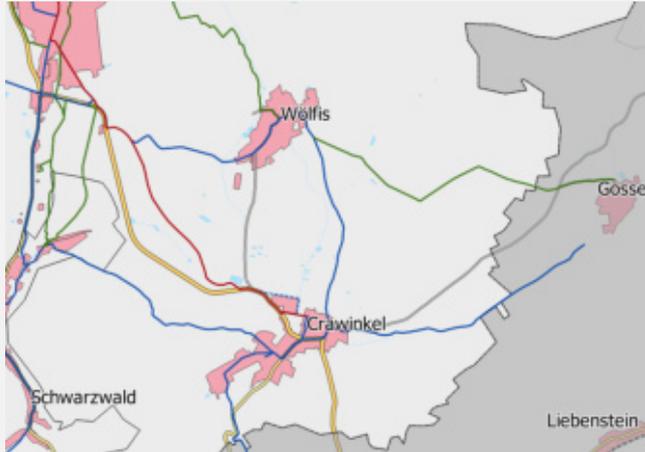
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Maßnahmen gegen Kfz-Schleichverkehr sind zu treffen.

Verbindung: Crawinkel - Wölfis
 Kommune 1: Ohrdruf
 Kommune 2: -
 Bike+Ride: Nein
 DTV Kfz/24h: -
 Baulast: Kommune
 Schutzgeb.: Vogelschutzgebiet

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**
 Straße: -
 Länge: Ca. 2700 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung
 Alternative: Ja
 Beteiligungsergebnis:  11  0

Lage:



IST-Zustand: Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Crawinkel und Wölfis.

Maßnahme: Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges.

Fotos:



Priorität: *D* Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Ungünstig* Kostenrahmen: 2.000.000 €

Begründung: Eine Verbindung zwischen Crawinkel und Wölfis ist aktuell nur umwegig über die K 28 vorhanden, die aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet ist.

Sonstiges: Kritische Anmerkung des Thüringer Wanderverbandes hinsichtlich einer Asphaltierung. Wegewart und Wanderverein einbeziehen.

Verbindung: Crawinkel - Gossel

Kommune 1: Ohrdruf

Kommune 2: -

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Kommune

Schutzgeb.: Vogelschutzgebiet

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: -

Länge: Ca. 370 Meter

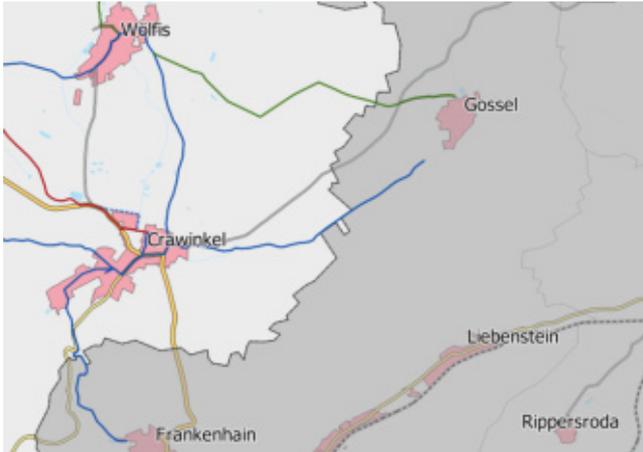
Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Nein

Beteiligungsergebnis:  3  0

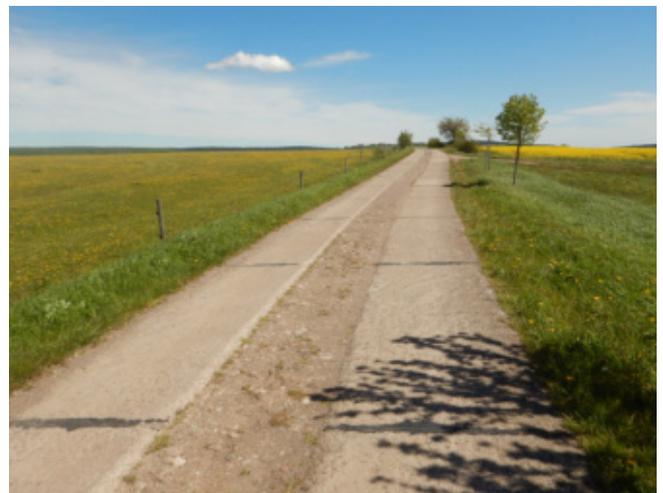
Lage:



IST-Zustand: Auf dem betrachteten Abschnitt ist der Mittelstreifen nicht asphaltiert und weist eine wassergebundene Decke mit zum Teil groben Schotter auf.

Maßnahme: Asphaltieren des Mittelstreifens.

Fotos:



Priorität: *D* Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: *60.000 €*

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Friedrichroda - Engelsbach

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Friedrichroda

Straße: B 88

Kommune 2: Georgenthal

Länge: Ca. 1800 Meter

Bike+Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

DTV Kfz/24h: 5583

Netzkategorie: Regionale Verbindung

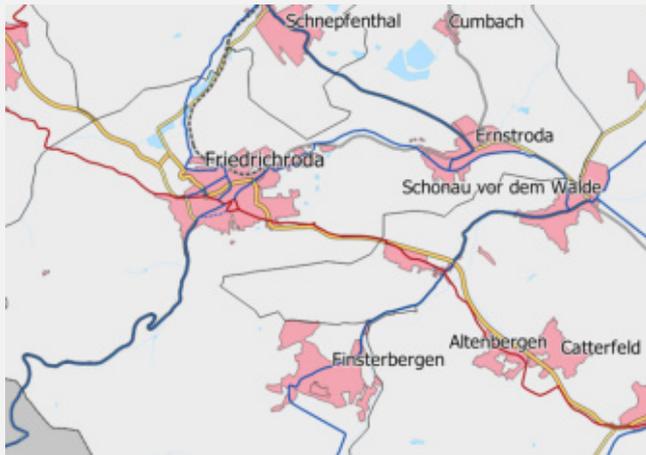
Baulast: Bund

Alternative: Ja

Schutzgeb.: LSG

Beteiligungsergebnis:  41  1

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der B 88 Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut*

Kostenrahmen: 1.500.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit, der Topografie und der hohen Verkehrsbelastung sowie des Schwerlastverkehrs (320 SV/Tag) nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Herrenhof - Hohenkirchen

Kommune 1: Georgenthal

Kommune 2: -

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Kommune

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: -

Länge: Ca. 120 Meter

Schulverbindung: Nein

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Nein

Beteiligungsergebnis:  3  0

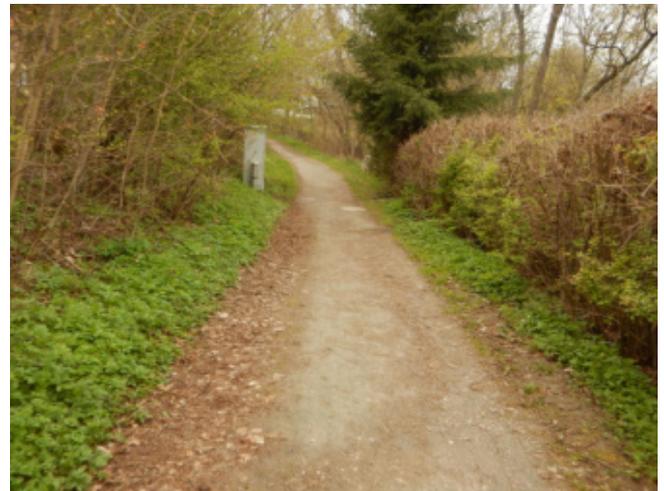
Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut** Kostenrahmen: **40.000 €**

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Nicht für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegebene Radwege können kostengünstiger gebaut werden, da geringere Breite und anderer Unterbau erforderlich sind. Maßnahmen gegen Kfz-Schleichverkehr sind zu treffen.

Verbindung: Bad Tabarz - Fischbach

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Bad Tabarz

Straße: K 12

Kommune 2: Waltershausen

Länge: Ca. 900 Meter

Bike+Ride: Nein

Schulverbindung: Ja

DTV Kfz/24h: -

Netzkategorie: Regionale Verbindung

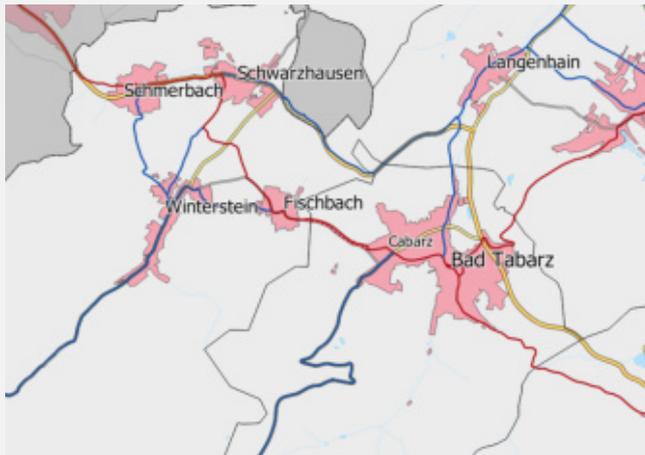
Baulast: Landkreis

Alternative: Nein

Schutzgeb.: LSG, NSG

Beteiligungsergebnis:  85  3

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt derzeit keine geeignete Alternativverbindung.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Asphaltieren des Betrachteten Abschnittes. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 500.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der Topografie nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Nicht für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegebene Radwege können kostengünstiger gebaut werden, da geringere Breite und anderer Unterbau erforderlich sind.

Verbindung: Bad Tabarz - Friedrichroda

Kommune 1: Bad Tabarz

Kommune 2: Friedrichroda

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Kommune

Schutzgeb.: LSG

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Straße: Vörsters Promenade

Länge: Ca. 950 Meter

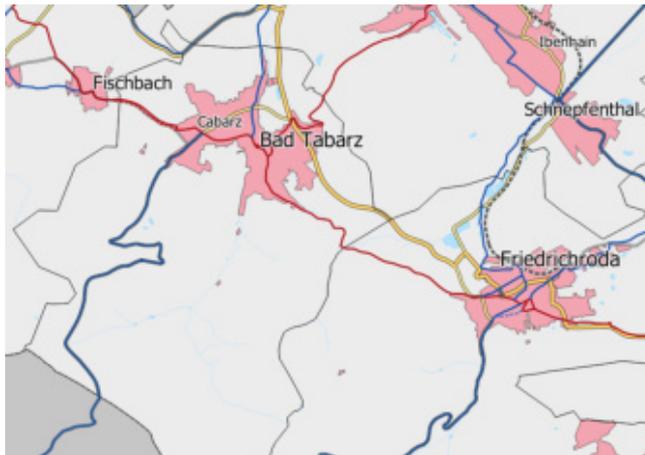
Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Regionale Verbindung

Alternative: Ja

Beteiligungsergebnis:  42  0

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine teilweise schadhafte wassergebundene Decke.

Maßnahme: Sanieren der schadhaften wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 200.000 €

Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr und mindern den Fahrkomfort. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: Der Abschnitt ist Bestandteil der im Rahmen des Förderprogramms "Radnetz Deutschland" förderfähigen Radrouten und ist zugleich eine Wanderroute.

Verbindung: Luisenthal - Crawinkel
 Kommune 1: Luisenthal
 Kommune 2: -
 Bike+Ride: Nein
 DTV Kfz/24h: -
 Baulast: Kommune
 Schutzgeb.: LSG, Vogelschutzgebiet

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**
 Straße: -
 Länge: Ca. 240 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung
 Alternative: Ja
 Beteiligungsergebnis:  7  0

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Oberfläche mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Sanieren der schadhaften wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt und Entwässerungsrinnen entschärfen.

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 50.000 €

Begründung: Schadhafte Oberflächen und Entwässerungsrinnen erhöhen die Sturzgefahr und mindern den Fahrkomfort. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: -

Verbindung: Emleben - Schönau v. d. Walde

Kommune 1: Emleben

Kommune 2: -

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: 3519

Baulast: Land

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: L 1026

Länge: Ca. 100 Meter

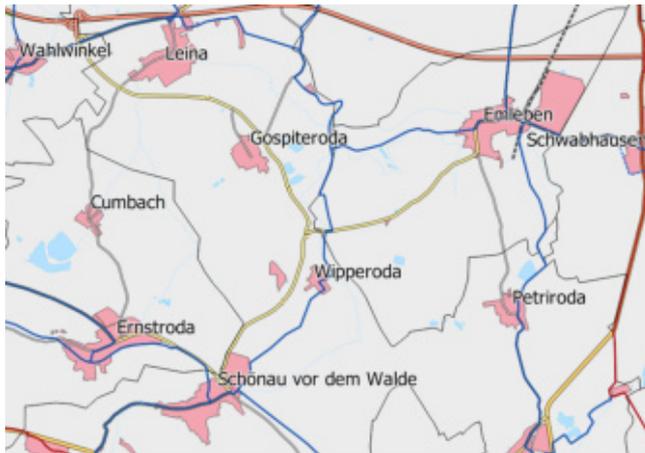
Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Nein

Beteiligungsergebnis:  7  0

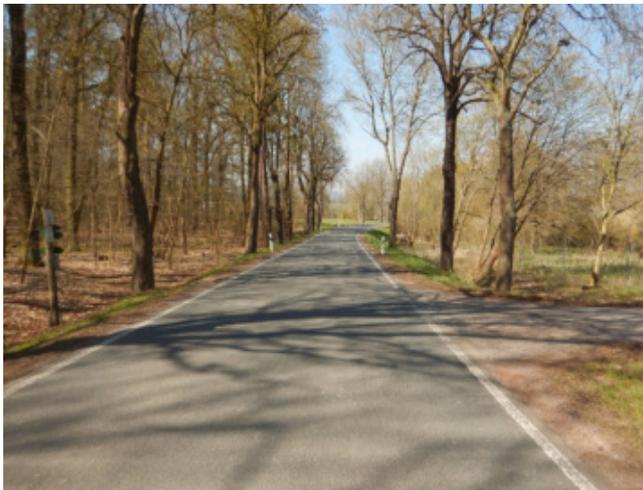
Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer Quernugshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn.

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 70.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der eingeschränkten Sichtverhältnisse und der hohen Verkehrsbelastung sowie des Schwerlastverkehrs (287 SV/Tag) nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Der betrachtete Abschnitt ist Bestandteil des Flößgrabenradrundweges und der Radroute 1 und 7.

Verbindung: Emleben - Schönau v. d. Walde

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Emleben

Straße: -

Kommune 2: Georgenthal

Länge: Ca. 650 Meter

Bike+Ride: Nein

Schulverbindung: Ja

DTV Kfz/24h: -

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

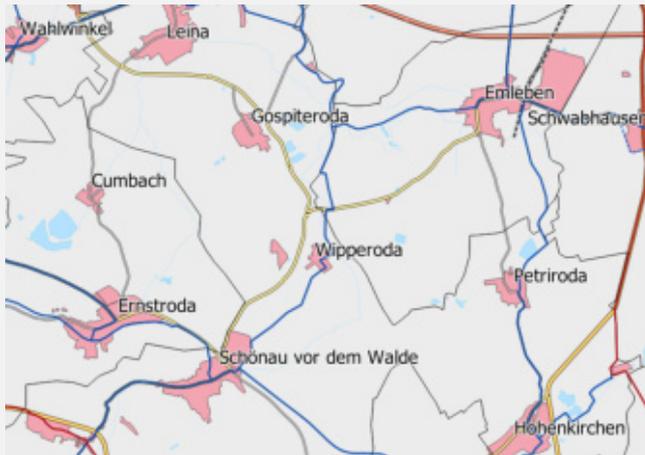
Baulast: Kommune

Alternative: Nein

Schutzgeb.: -

Beteiligungsergebnis:  13  1

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: *D*

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 350.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Herrenhof - Georgenthal

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Herrenhof

Straße: -

Kommune 2: Georgenthal

Länge: Ca. 750 Meter

Bike+Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

DTV Kfz/24h: 5261

Netzkategorie: Regionale Verbindung

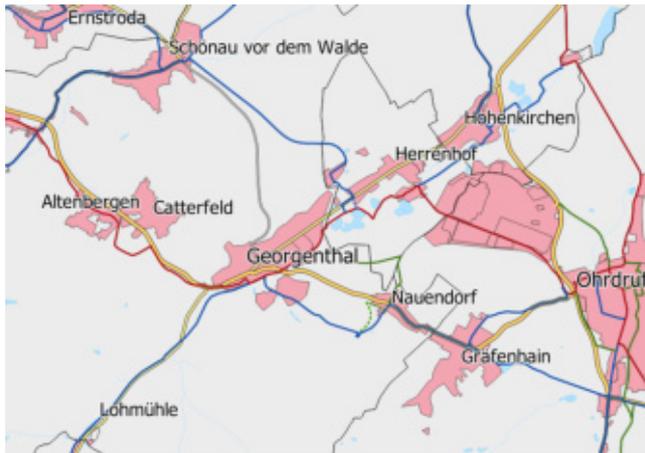
Baulast: Kommune

Alternative: Nein

Schutzgeb.: GLB

Beteiligungsergebnis:  25  0

Lage:



IST-Zustand: Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Herrenhof und Georgenthal.

Maßnahme: Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges mit wassergebundener Decke.

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut*

Kostenrahmen: 150.000 €

Begründung: Eine Verbindung zwischen Herrenhof und Georgenthal ist aktuell nur umwegig über die L 1028 vorhanden, die aufgrund fehlender Radverkehrsanlagen, der geringen Fahrbahnbreite und der hohen Verkehrsbelastung sowie des Schwerlastverkehrs (413 SV/Tag) nicht für Radfahrende geeignet ist.

Sonstiges: Sicherung des Bahnübergangs bei Reaktivierung der Bahnstrecke zu berücksichtigen.

Verbindung: Leina - Wahlwinkel

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Georgenthal

Straße: L 1026 / L 1027

Kommune 2: Waltershausen

Länge: Ca. 1800 Meter

Bike+Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

DTV Kfz/24h: 9138

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

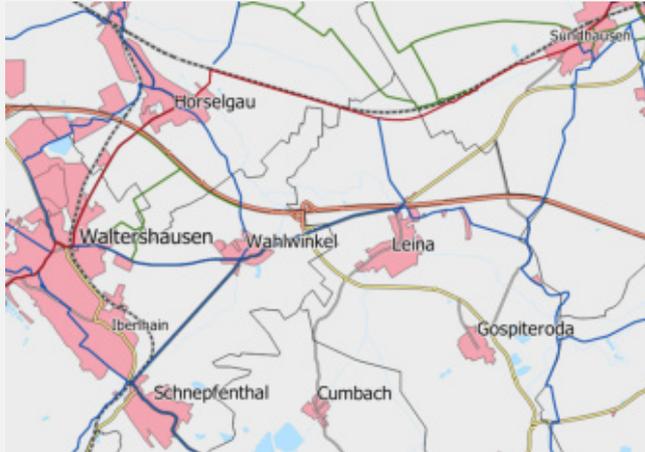
Baulast: Land

Alternative: Nein

Schutzgeb.: -

Beteiligungsergebnis:  28  1

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 1.500.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Topografie und der hohen Verkehrsbelastung sowie des Schwerlastverkehrs (340 SV/Tag) nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Wahlwinkel - Schnepfenthal

Kommune 1: Waltershausen

Kommune 2: -

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: 4464

Baulast: Land

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: L 1026

Länge: Ca. 2100 Meter

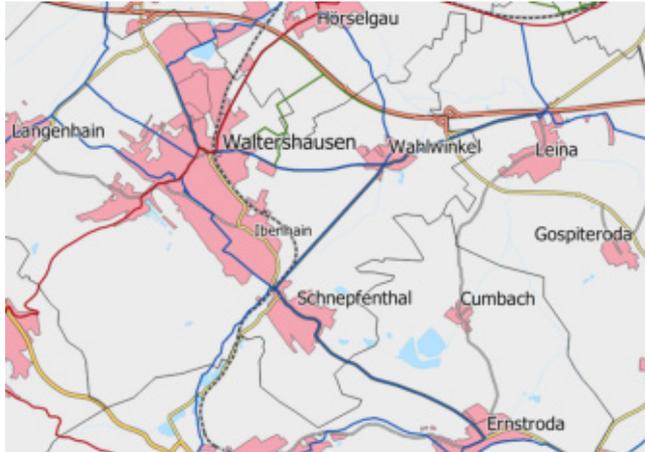
Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Nein

Beteiligungsergebnis:  26  0

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel* Kostenrahmen: 1.500.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der hohen Verkehrsbelastung und der schadhafte asphaltierten Oberfläche nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Maßnahme ist durch die laufenden Planungen zur Ortsumfahrung Wahlwinkel betroffen.

Verbindung: Langenhain - Schwarzhausen

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Waltershausen

Straße: B 88

Kommune 2: -

Länge: Ca. 3300 Meter

Bike+Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

DTV Kfz/24h: 4717

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

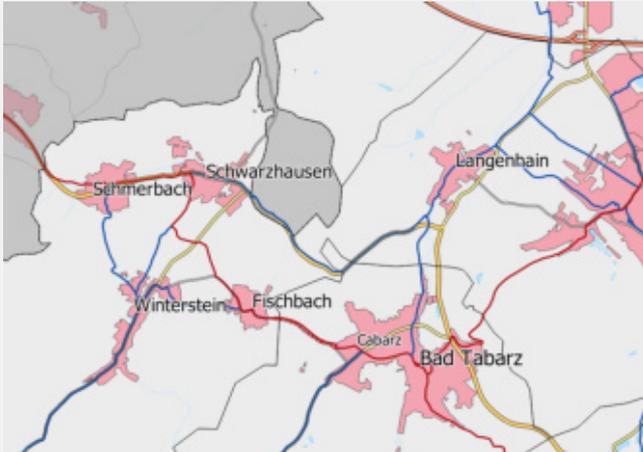
Baulast: Bund

Alternative: Nein

Schutzgeb.: LSG

Beteiligungsergebnis:  64  3

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Ungünstig* Kostenrahmen: 2.500.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der (geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit, der Topografie / der hohen Verkehrsbelastung / des Schwerlastverkehrs (229 SV/Tag) nicht / nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Langenhain - Waltershausen

Kommune 1: Waltershausen

Kommune 2: -

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Kommune

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: -

Länge: Ca. 700 Meter

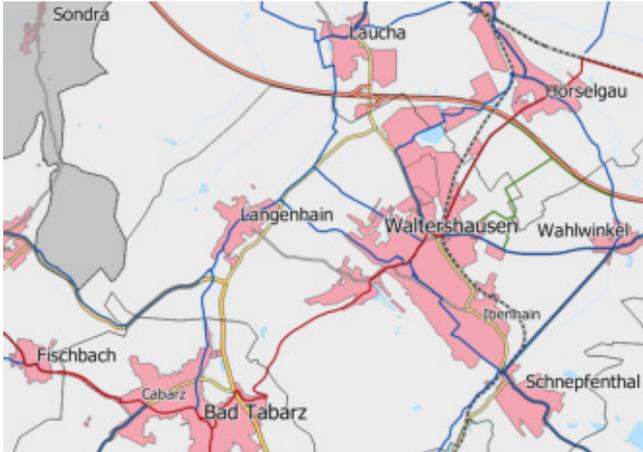
Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Nein

Beteiligungsergebnis:  29  0

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel* Kostenrahmen: 350.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Fischbach - Winterstein

Kommune 1: Waltershausen

Kommune 2: -

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Kommune

Schutzgeb.: LSG

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: Mondscheinweg

Länge: Ca. 650 Meter

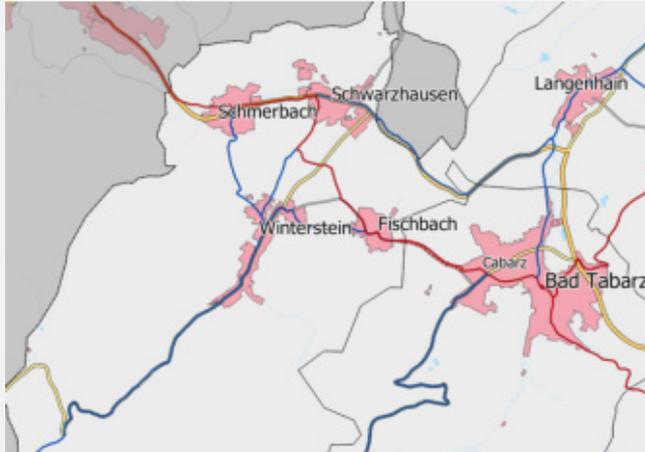
Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Ja

Beteiligungsergebnis:  36  4

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter. Entwässerungsrinnen sind nicht entschärft. Die parallel verlaufende K 12 verfügt über keine Radverkehrsanlagen.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität:

B

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Kostenrahmen: 350.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Nicht für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegebene Radwege können kostengünstiger gebaut werden, da geringere Breite und anderer Unterbau erforderlich sind. Maßnahmen gegen Kfz-Schleichverkehr sind zu treffen. Kritische Anmerkung des Thüringer Wander

Verbindung: Schmerbach - Seebach

Kommune 1: Waltershausen

Kommune 2: Ruhla

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: 4209

Baulast: Bund

Schutzgeb.: LSG

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: B 88

Länge: Ca. 550 Meter

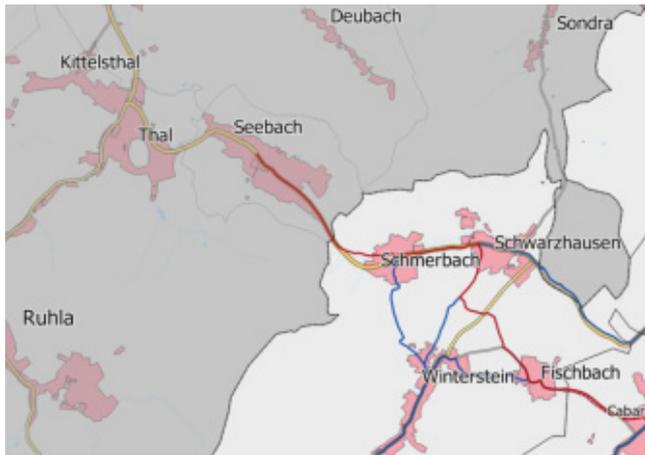
Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Regionale Verbindung

Alternative: Nein

Beteiligungsergebnis:  64  3

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 400.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Topografie und der hohen Verkehrsbelastung sowie des Schwerlastverkehrs (160 SV/Tag) nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Schmerbach - Seebach

Kommune 1: Waltershausen

Kommune 2: -

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: 4209

Baulast: Bund

Schutzgeb.: LSG

Maßnahmentyp: **Unbefestigten Weg ausbauen**

Straße: - / B 88 (westl. Anbindepunkt)

Länge: Ca. 550 Meter

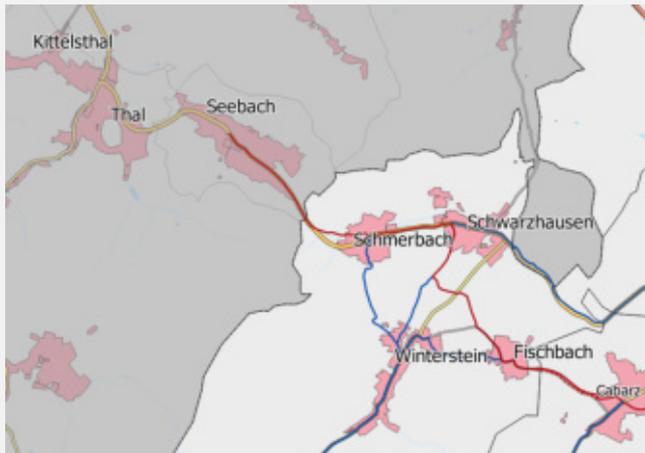
Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Regionale Verbindung

Alternative: Ja

Beteiligungsergebnis:  57  1

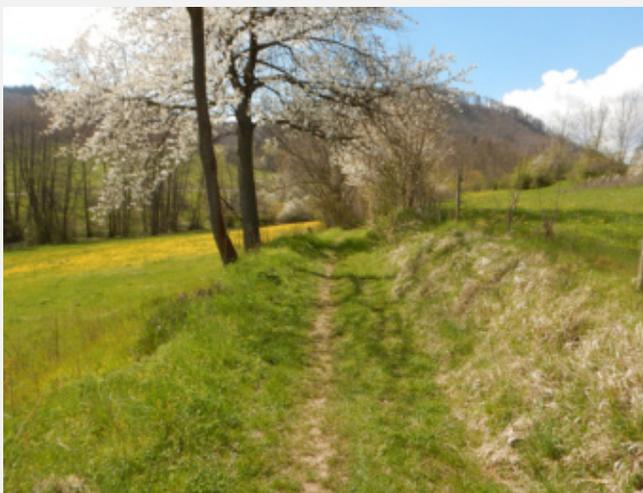
Lage:



IST-Zustand: Der bestehende Weg ist unbefestigt. Die parallel verlaufende B 88 verfügt über keine Radverkehrsanlagen.

Maßnahme: Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 400.000 €

Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei / nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: Nicht für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegebene Radwege können kostengünstiger gebaut werden, da geringere Breite und anderer Unterbau erforderlich sind. Maßnahmen gegen Kfz-Schleichverkehr sind zu treffen.

Verbindung: Bad Tabarz - Langenhain

Kommune 1: Waltershausen

Kommune 2: -

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Kommune / Bund

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: - / B 88 (gekreuzt)

Länge: Ca. 480 Meter

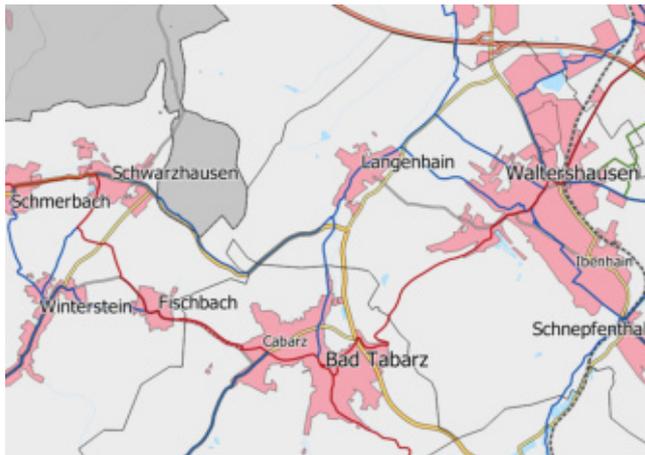
Schulverbindung: Ja

Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung

Alternative: Ja

Beteiligungsergebnis:  15  2

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt teilweise über eine schadhafte Oberfläche (verdichtete wassergebundene Decke / Kopfsteinpflaster).

Maßnahme: Sanieren der schadhaften Oberflächen auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 400.000 €

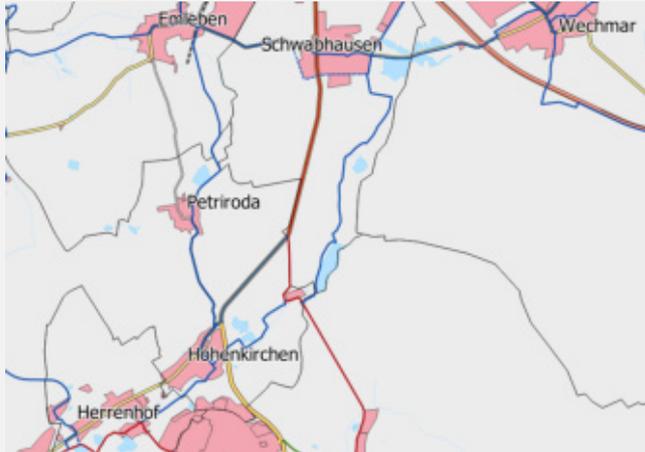
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr und mindern den Fahrkomfort. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: -

Verbindung: Schwabhausen - Ohrdruf
 Kommune 1: Schwabhausen
 Kommune 2: Ohrdruf
 Bike+Ride: Nein
 DTV Kfz/24h: -
 Baulast: Kommune
 Schutzgeb.: FFH-, Vogelschutzgebiet

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**
 Straße: -
 Länge: Ca. 2200 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung
 Alternative: Ja
 Beteiligungsergebnis:  0  0

Lage:



IST-Zustand: Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Schwabhausen und Ohrdruf / Höhenkirchen.

Maßnahme: Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges.

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Ungünstig* Kostenrahmen: 1.500.000 €

Begründung: Eine Verbindung zwischen Schwabhausen und Ohrdruf ist aktuell nur umwegig über den Abschnitt des Truppenübungsplatzes vorhanden, der aufgrund der Topografie und der wassergebundenen Oberfläche nur bedingt für den Radverkehr geeignet ist.

Sonstiges: Klärung Flächenverfügbarkeit mit Bundeswehr offen.

Anlage 9

Tabelle Maßnahmenübersicht Streckenausbau nach Priorität

Tabelle Maßnahmenübersicht Streckenausbau nach Priorität

Nr.	Beschreibung	Straße / Verbindung	Baulast	Priorität	Kostenrahmen
11	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	B 176	Bund	A	1.500.000.00 €
82	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg.	B 247	Bund	A	Komplex
83	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg. Markierung und Roteinfärbung der Furten auf Höhe der Aral-Tankstelle.	B 247	Bund	A	300.000.00 €
89	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	B 247	Bund	A	3.000.000.00 €
101	Neuordnung des Straßenraums und Schaffung von Flächen für den Bau eines beidseitigen Geh- und Radweges.	B 7	Bund	A	Komplex
113	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn des Radweges.	B 7	Bund	A	1.500.000.00 €
114	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	B 247	Bund	A	2.500.000.00 €
137	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der B 88 Beginn und Ende des Radweges.	B 88	Bund	A	1.500.000.00 €
153	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	B 88	Bund	A	400.000.00 €
154	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.	- / B 88 (westl. Anbindepunkt)	Bund	A	400.000.00 €
68	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn des Radweges.	B 7	Bund	A	3.000.000.00 €
2	Neuordnung des Straßenraumes und Schaffung von Flächen für die Markierung von Schutz- / Radfahrstreifen und den Ausbau des aktuellen Weges zu einem den aktuellen Standards entsprechenden Geh- und Radweg. Berücksichtigung der Anlage einer Querungshilfe auf Höhe der berufsbildenden Schule.	L 1027 / Kindleber Straße	Kommune	A	Komplex
29	Asphaltieren des Mittelstreifens.	Eselstieg	Kommune	A	150.000.00 €
80	Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges.	Bufleben - Gotha	Kommune	A	2.000.000.00 €

Tabelle Maßnahmenübersicht Streckenausbau nach Priorität

Nr.	Beschreibung	Straße / Verbindung	Baulast	Priorität	Kostenrahmen
32	Neuordnung des Straßenraums und Schaffung von Flächen für die Markierung von Radfahrstreifen. Optimierung der Führung am Knotenpunkt Bettina-v.-Suttner-Platz und Gartenstr. / Hersdorfstr..	L 3007 / Gartenstraße	Kommune	A	Komplex
60	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Hörselgau - Gotha	Kommune	A	1.500.000.00 €
77	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.		Kommune	A	2.500.000.00 €
109	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Neudietendorf - Gamstädt	Kommune	A	200.000.00 €
111	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Wandersleben - Wechmar	Kommune	A	500.000.00 €
112	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.	Wechmar - Wandersleben	Kommune	A	2.500.000.00 €
42	Neubau eines straßenbegleitenden Zweirichtungsradweges sowie Ausbau der Brücke. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Anlage einer Querungshilfe südlich der Brücke, um Zugang zum Logistikzentrum zu gewährleisten.	Herrenhöfer Landstraße	Kommune	A	1.500.000.00 €
145	Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges mit wassergebundener Decke.	Herrenhof - Georgenthal	Kommune	A	150.000.00 €
64	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Fischbach - Schwarzhausen	Kommune	A	300.000.00 €
156	Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges.	Schwabhausen - Ohrdruf	Kommune	A	1.500.000.00 €
98	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Hörselgauer Straße	Kommune	A	1.000.000.00 €
55	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden. Das Anlegen einer wassergebundenen Decke ist alternativ möglich.	Trügleben - Teutleben	Kommune / Land	A	4.000.000.00 €
56	Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges.	Trügleben - Gotha	Kommune / Land	A	2.000.000.00 €
13	Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges.	- / K 19 (teilweise tangiert)	Kommune / Landkreis	A	2.000.000.00 €
110	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	L 1044	Land	A	150.000.00 €

Tabelle Maßnahmenübersicht Streckenausbau nach Priorität

Nr.	Beschreibung	Straße / Verbindung	Baulast	Priorität	Kostenrahmen
117	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	L 2147N	Land	A	2.500.000.00 €
139	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Asphaltieren des Betrachteten Abschnittes. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	K 12	Landkreis	A	500.000.00 €
16	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg.	B 247	Bund	B	250.000.00 €
35	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	B 176	Bund	B	1.500.000.00 €
132	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und einer baulichen Querungshilfe am Ende des Radweges.	B 88	Bund	B	300.000.00 €
63	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	B 88	Bund	B	500.000.00 €
90	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	B 176	Bund	B	2.000.000.00 €
19	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.	Döllstädt - Gräfontonna	Kommune	B	2.000.000.00 €
22	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Fahnerscher Weg	Kommune	B	3.000.000.00 €
14	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.	Eschenbergen - Westhausen	Kommune	B	2.000.000.00 €
23	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.	Molschleben - Eschenbergen	Kommune	B	2.000.000.00 €
30	Sanieren der schadhafte asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Hauptweg	Kommune	B	200.000.00 €
49	Sanieren der schadhafte asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Am Flugplatz	Kommune	B	500.000.00 €
66	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Am Stockborn	Kommune	B	750.000.00 €
76	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Seebergen - Sieleben	Kommune	B	750.000.00 €
119	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn des Radweges.	Seebergen - Günthersleben-Wechmar	Kommune	B	200.000.00 €

Tabelle Maßnahmenübersicht Streckenausbau nach Priorität

Nr.	Beschreibung	Straße / Verbindung	Baulast	Priorität	Kostenrahmen
130	Sanieren der schadhafte Asphaltdecke auf dem betrachteten Abschnitt.	Großbrettbach - Wandersleben	Kommune	B	1.000.000.00 €
78	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Emleben - Schönau v. d. Walde	Kommune	B	500.000.00 €
41	Ersetzen oder Niveaueinpassung der Betonplatten sowie Entschärfung der potenziellen Sturzgefahr durch das Kanalisationsrohr.	Herrenweg	Kommune	B	10.000.00 €
85	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Waltershausen - Friedrichroda	Kommune	B	300.000.00 €
150	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Langenhain - Waltershausen	Kommune	B	350.000.00 €
151	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Mondscheinweg	Kommune	B	350.000.00 €
124	Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges.	Sundhausen - Wahlwinkel	Kommune	B	500.000.00 €
39	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Gotha - Friemar	Kommune	B	3.500.000.00 €
155	Sanieren der schadhafte Oberflächen auf dem betrachteten Abschnitt.	- / B 88 (gekreuzt)	Kommune / Bund	B	400.000.00 €
10	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Ende des Radweges.	L 1027	Kommune / Land	B	3.000.000.00 €
61	Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges.	L 1029 / - / L 3007 (westl. Anbindepunkt)	Kommune / Land	B	1.500.000.00 €
33	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	L 1026	Land	B	1.000.000.00 €
36	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	L 1027	Land	B	2.000.000.00 €
120	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Anlage einer Querungshilfe, um Querung der Erfurter Landstraße zur Tegut Niederlassung Seebergen zu ermöglichen.	L 1026	Land	B	1.500.000.00 €

Tabelle Maßnahmenübersicht Streckenausbau nach Priorität

Nr.	Beschreibung	Straße / Verbindung	Baulast	Priorität	Kostenrahmen
126	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	L 3247 / Suhler Straße	Land	B	1.500.000.00 €
131	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert und zu einem nach ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg ausgebaut werden. Dabei ist die Einrichtung einer sicheren Querungshilfe zu berücksichtigen, um die L1028 in Richtung Kiesteiche zu queren.	L 1028 / Georgenthaler Straße	Land	B	150.000.00 €
146	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	L 1026 / L 1027	Land	B	1.500.000.00 €
147	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	L 1026	Land	B	1.500.000.00 €
54	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	K 19	Landkreis	B	1.500.000.00 €
88	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	K 27	Landkreis	B	1.000.000.00 €
53	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	K 7	Landkreis	B	1.000.000.00 €
103	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	K 3	Landkreis	B	2.000.000.00 €
148	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	B 88	Bund	C	2.500.000.00 €
25	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.	Eschenberger Str.	Kommune	C	2.000.000.00 €
28	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.	Döllstädt - Großfahner	Kommune	C	350.000.00 €
47	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.	Ballstädt - Aschara	Kommune	C	2.000.000.00 €
50	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.	Neue Straße	Kommune	C	500.000.00 €

Nr.	Beschreibung	Straße / Verbindung	Baulast	Priorität	Kostenrahmen
51	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.	Friedrichswerth - Haina	Kommune	C	150.000.00 €
73	Sanieren der schadhafte asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Töpfleber Weg	Kommune	C	150.000.00 €
100	Asphaltieren des Mittelstreifens.	Laucha - Langenhain / Waltershausen	Kommune	C	150.000.00 €
104	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	-	Kommune	C	150.000.00 €
122	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.	Friemar - Pferdingleben	Kommune	C	1.500.000.00 €
127	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn des Abschnittes (B 88).	Crawinkel - Ohrdruf	Kommune	C	1.500.000.00 €
12	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	B 88	Kommune	C	750.000.00 €
17	Sanieren der schadhafte Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	-	Kommune	C	7.700.00 €
140	Sanieren der schadhafte wassergebundene Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Vörsters Promenade	Kommune	C	200.000.00 €
141	Sanieren der schadhafte wassergebundene Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt und Entwässerungsrinnen entschärfen.	Luisenthal - Crawinkel	Kommune	C	50.000.00 €
115	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.	Kretschmer	Kommune	C	200.000.00 €
24	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	- / B 247 (südl. Anbindepunkt)	Kommune / Bund	C	750.000.00 €
79	Asphaltieren des Mittelstreifens.	- / L 2147(N) (westl. Anbindepunkt)	Kommune / Land	C	300.000.00 €
86	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	- / K 5 (östl. Anbindepunkt)	Kommune / Landkreis	C	300.000.00 €
8	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radwegs.	L 1027	Land	C	2.000.000.00 €
34	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radwegs.	L 2141	Land	C	1.500.000.00 €
45	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radwegs.	L 1030	Land	C	2.500.000.00 €

Tabelle Maßnahmenübersicht Streckenausbau nach Priorität

Nr.	Beschreibung	Straße / Verbindung	Baulast	Priorität	Kostenrahmen
58	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	L 1029	Land	C	750.000.00 €
74	Neuordnung des Straßenraums und Schaffung von Flächen für den Bau eines Geh- und Radweges sowie die Anlage einer Querungshilfe auf Höhe der Schule / des Nahkaufs, die einen geregelten Übergang vom Radweg auf die Fahrbahn ermöglicht.	L 1030	Land	C	200.000.00 €
81	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.	L 1045	Land	C	450.000.00 €
143	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eine Quernugshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn.	L 1026	Land	C	70.000.00 €
133	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Ohrdruf - Gräfenhain	Bund	D	300.000.00 €
1	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden getrennten Geh- und Radweg.	-	Kommune	D	100.000.00 €
3	Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges.	Eschenbergen - Ballstädt	Kommune	D	2.000.000.00 €
38	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Krautmaßengraben	Kommune	D	350.000.00 €
57	Sanieren der schadhafte wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Mühlweg	Kommune	D	400.000.00 €
59	Asphaltieren des Mittelstreifens.	Laucha - Mächterstädt	Kommune	D	500.000.00 €
71	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Töpfleber Weg	Kommune	D	500.000.00 €
72	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Siebleber Weg	Kommune	D	300.000.00 €
65	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Haina - Großenlupnitz	Kommune	D	500.000.00 €
69	Sanieren der schadhafte asphaltierten Asphaltdecke auf dem betrachteten Abschnitt. Es sind ggf. Maßnahmen gegen Kfz-Schleichverkehr zu treffen.	Sonneborn - Metebach	Kommune	D	500.000.00 €
84	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Gotha - Uelleben	Kommune	D	400.000.00 €
91	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Breitenbachstraße	Kommune	D	350.000.00 €
94	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Uelleber Straße	Kommune	D	250.000.00 €
95	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Ende des Radweges.	L 2146	Kommune	D	350.000.00 €
97	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	-	Kommune	D	100.000.00 €

Tabelle Maßnahmenübersicht Streckenausbau nach Priorität

Nr.	Beschreibung	Straße / Verbindung	Baulast	Priorität	Kostenrahmen
105	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radwegs.	Hauptstraße	Kommune	D	400.000.00 €
116	Sanieren der schadhaften wassergebundenen Oberfläche.	Hinterm Park	Kommune	D	150.000.00 €
135	Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges.	Crawinkel - Wölfis	Kommune	D	2.000.000.00 €
136	Asphaltieren des Mittelstreifens.	Crawinkel - Gossel	Kommune	D	60.000.00 €
26	Verbreitern des betrachteten Weges, insbesondere im Bereich der Unterführung.	Ohrdruf - Luisenthal	Kommune	D	Komplex
108	Asphaltieren des Mittelstreifens.	Winterfeld	Kommune	D	80.000.00 €
144	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Emleben - Schönau v. d. Walde	Kommune	D	350.000.00 €
138	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Herrenhof - Hohenkirchen	Kommune	D	40.000.00 €
18	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Langenhain - Schwarzhausen	Kommune	D	350.000.00 €
118	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn (Wahlwinkel) des Radweges.	Gothaer Straße	Kommune	D	1.000.000.00 €
9	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn des Radwegs.	B 247	Kommune / Land	D	3.000.000.00 €
37	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn des Radwegs.	L 1029	Land	D	1.000.000.00 €
128	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	K 29	Landkreis	D	150.000.00 €
20	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Ortseingang Friemar. Querung am Knotenpunkt K 4 / L 1027 baulich sichern.	K 4	Landkreis	D	1.500.000.00 €

Anlage 10

Tabelle Maßnahmenübersicht Streckenausbau nach Baulastträger

Radverkehrskonzept Landkreis Gotha 2021

Nr.	Beschreibung	Straße / Verbindung	Baulast	Priorität	Kostenrahmen
11	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radwegs.	B 176	Bund	A	1.500.000.00 €
82	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg.	B 247	Bund	A	Komplex
83	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg. Markierung und Roteinfärbung der Furten auf Höhe der Aral-Tankstelle.	B 247	Bund	A	300.000.00 €
89	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	B 247	Bund	A	3.000.000.00 €
101	Neuordnung des Straßenraums und Schaffung von Flächen für den Bau eines beidseitigen Geh- und Radweges.	B 7	Bund	A	Komplex
113	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn des Radweges.	B 7	Bund	A	1.500.000.00 €
114	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	B 247	Bund	A	2.500.000.00 €
137	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der B 88 Beginn und Ende des Radweges.	B 88	Bund	A	1.500.000.00 €
153	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	B 88	Bund	A	400.000.00 €
154	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.	- / B 88 (westl. Anbindepunkt)	Bund	A	400.000.00 €
68	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn des Radweges.	B 7	Bund	A	3.000.000.00 €
16	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg.	B 247	Bund	B	250.000.00 €
35	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	B 176	Bund	B	1.500.000.00 €

Tabelle Maßnahmenübersicht Streckenausbau nach Baulast

Nr.	Beschreibung	Straße / Verbindung	Baulast	Priorität	Kostenrahmen
132	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und einer baulichen Querungshilfe am Ende des Radweges.	B 88	Bund	B	300.000.00 €
63	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	B 88	Bund	B	500.000.00 €
90	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	B 176	Bund	B	2.000.000.00 €
148	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	B 88	Bund	C	2.500.000.00 €
133	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Ohrdruf - Gräfenhain	Bund	D	300.000.00 €
2	Neuordnung des Straßenraumes und Schaffung von Flächen für die Markierung von Schutz- / Radfahrstreifen und den Ausbau des aktuellen Weges zu einem den aktuellen Standards entsprechenden Geh- und Radweg. Berücksichtigung der Anlage einer Querungshilfe auf Höhe der berufsbildenden Schule.	L 1027 / Kindleber Straße	Kommune	A	Komplex
29	Asphaltieren des Mittelstreifens.	Eselstieg	Kommune	A	150.000.00 €
80	Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges.	Bufleben - Gotha	Kommune	A	2.000.000.00 €
32	Neuordnung des Straßenraums und Schaffung von Flächen für die Markierung von Radfahrstreifen. Optimierung der Führung am Knotenpunkt Bettina-v.-Suttner-Platz und Gartenstr. / Hersdorfstr..	L 3007 / Gartenstraße	Kommune	A	Komplex
60	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Hörselgau - Gotha	Kommune	A	1.500.000.00 €
77	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.		Kommune	A	2.500.000.00 €
109	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Neudietendorf - Gamstädt	Kommune	A	200.000.00 €
111	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Wandersleben - Wechmar	Kommune	A	500.000.00 €
112	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.	Wechmar - Wandersleben	Kommune	A	2.500.000.00 €
42	Neubau eines straßenbegleitenden Zweirichtungsradweges sowie Ausbau der Brücke. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Anlage einer Querungshilfe südlich der Brücke, um Zugang zum Logistikzentrum zu gewährleisten.	Herrenhöfer Landstraße	Kommune	A	1.500.000.00 €

Nr.	Beschreibung	Straße / Verbindung	Baulast	Priorität	Kostenrahmen
145	Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges mit wassergebundener Decke.	Herrenhof - Georgenthal	Kommune	A	150.000.00 €
64	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Fischbach - Schwarzhausen	Kommune	A	300.000.00 €
156	Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges.	Schwabhausen - Ohrdruf	Kommune	A	1.500.000.00 €
98	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Hörselgauer Straße	Kommune	A	1.000.000.00 €
19	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.	Döllstädt - Gräfentonna	Kommune	B	2.000.000.00 €
22	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Fahnerscher Weg	Kommune	B	3.000.000.00 €
14	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.	Eschenbergen - Westhausen	Kommune	B	2.000.000.00 €
23	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.	Molschleben - Eschenbergen	Kommune	B	2.000.000.00 €
30	Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Hauptweg	Kommune	B	200.000.00 €
49	Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Am Flugplatz	Kommune	B	500.000.00 €
66	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Am Stockborn	Kommune	B	750.000.00 €
76	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Seebergen - Sieleben	Kommune	B	750.000.00 €
119	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn des Radweges.	Seebergen - Günthersleben-Wechmar	Kommune	B	200.000.00 €
130	Sanieren der schadhaften Asphaltdecke auf dem betrachteten Abschnitt.	Großbrettbach - Wandersleben	Kommune	B	1.000.000.00 €
78	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Emleben - Schönau v. d. Walde	Kommune	B	500.000.00 €
41	Ersetzen oder Niveaueinpassung der Betonplatten sowie Entschärfung der potenziellen Sturzgefahr durch das Kanalisationsrohr.	Herrenweg	Kommune	B	10.000.00 €
85	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Waltershausen - Friedrichroda	Kommune	B	300.000.00 €
150	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Langenhain - Waltershausen	Kommune	B	350.000.00 €

Nr.	Beschreibung	Straße / Verbindung	Baulast	Priorität	Kostenrahmen
151	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Mondscheinweg	Kommune	B	350.000.00 €
124	Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges.	Sundhausen - Wahlwinkel	Kommune	B	500.000.00 €
39	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Gotha - Friemar	Kommune	B	3.500.000.00 €
25	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.	Eschenberger Str.	Kommune	C	2.000.000.00 €
28	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.	Döllstädt - Großfahner	Kommune	C	350.000.00 €
47	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.	Ballstädt - Aschara	Kommune	C	2.000.000.00 €
50	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.	Neue Straße	Kommune	C	500.000.00 €
51	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.	Friedrichswerth - Haina	Kommune	C	150.000.00 €
73	Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Töpfler Weg	Kommune	C	150.000.00 €
100	Asphaltieren des Mittelstreifens.	Laucha - Langenhain / Waltershausen	Kommune	C	150.000.00 €
104	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	-	Kommune	C	150.000.00 €
122	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.	Friemar - Pferdingsleben	Kommune	C	1.500.000.00 €
127	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn des Abschnittes (B 88).	Crawinkel - Ohrdruf	Kommune	C	1.500.000.00 €
12	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	B 88	Kommune	C	750.000.00 €
17	Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	-	Kommune	C	7.700.00 €
140	Sanieren der schadhaften wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Vörsters Promenade	Kommune	C	200.000.00 €
141	Sanieren der schadhaften wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt und Entwässerungsrinnen entschärfen.	Luisenthal - Crawinkel	Kommune	C	50.000.00 €
115	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.	Kretschmer	Kommune	C	200.000.00 €
1	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden getrennten Geh- und Radweg.	-	Kommune	D	100.000.00 €
3	Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges.	Eschenbergen - Ballstädt	Kommune	D	2.000.000.00 €
38	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Krautmaßengraben	Kommune	D	350.000.00 €
57	Sanieren der schadhaften wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Mühlweg	Kommune	D	400.000.00 €

Tabelle Maßnahmenübersicht Streckenausbau nach Baulast

Nr.	Beschreibung	Straße / Verbindung	Baulast	Priorität	Kostenrahmen
59	Asphaltieren des Mittelstreifens.	Laucha - Mächterstädt	Kommune	D	500.000.00 €
71	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Töpfler Weg	Kommune	D	500.000.00 €
72	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Siebleber Weg	Kommune	D	300.000.00 €
65	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Haina - Großenlupnitz	Kommune	D	500.000.00 €
69	Sanieren der schadhaften asphaltierten Asphaltdecke auf dem betrachteten Abschnitt. Es sind ggf. Maßnahmen gegen Kfz-Schleichverkehr zu treffen.	Sonneborn - Metebach	Kommune	D	500.000.00 €
84	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Gotha - Uelleben	Kommune	D	400.000.00 €
91	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Breitenbachstraße	Kommune	D	350.000.00 €
94	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Uelleber Straße	Kommune	D	250.000.00 €
95	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Ende des Radweges.	L 2146	Kommune	D	350.000.00 €
97	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	-	Kommune	D	100.000.00 €
105	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radwegs.	Hauptstraße	Kommune	D	400.000.00 €
116	Sanieren der schadhaften wassergebundenen Oberfläche.	Hinterm Park	Kommune	D	150.000.00 €
135	Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges.	Crawinkel - Wölfis	Kommune	D	2.000.000.00 €
136	Asphaltieren des Mittelstreifens.	Crawinkel - Gossel	Kommune	D	60.000.00 €
26	Verbreitern des betrachteten Weges, insbesondere im Bereich der Unterführung.	Ohrdruf - Luisenthal	Kommune	D	Komplex
108	Asphaltieren des Mittelstreifens.	Winterfeld	Kommune	D	80.000.00 €
144	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Erleben - Schönau v. d. Walde	Kommune	D	350.000.00 €
138	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Herrenhof - Hohenkirchen	Kommune	D	40.000.00 €
18	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Langenhain - Schwarzhausen	Kommune	D	350.000.00 €
118	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn (Wahlwinkel) des Radweges.	Gothaer Straße	Kommune	D	1.000.000.00 €
155	Sanieren der schadhaften Oberflächen auf dem betrachteten Abschnitt.	- / B 88 (gekreuzt)	Kommune / Bund	B	400.000.00 €

Nr.	Beschreibung	Straße / Verbindung	Baulast	Priorität	Kostenrahmen
24	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	- / B 247 (südl. Anbindepunkt)	Kommune / Bund	C	750.000.00 €
55	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden. Das Anlegen einer wassergebundenen Decke ist alternativ möglich.	Trügleben - Teutleben	Kommune / Land	A	4.000.000.00 €
56	Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges.	Trügleben - Gotha	Kommune / Land	A	2.000.000.00 €
10	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Entfernen der Umlaufsperr. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Ende des Radwegs.	L 1027	Kommune / Land	B	3.000.000.00 €
61	Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges.	L 1029 / - / L 3007 (westl. Anbindepunkt)	Kommune / Land	B	1.500.000.00 €
79	Asphaltieren des Mittelstreifens.	- / L 2147(N) (westl. Anbindepunkt)	Kommune / Land	C	300.000.00 €
9	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn des Radwegs.	B 247	Kommune / Land	D	3.000.000.00 €
13	Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges.	- / K 19 (teilweise tangiert)	Kommune / Landkreis	A	2.000.000.00 €
86	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	- / K 5 (östl. Anbindepunkt)	Kommune / Landkreis	C	300.000.00 €
110	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radwegs.	L 1044	Land	A	150.000.00 €
117	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radwegs.	L 2147N	Land	A	2.500.000.00 €
33	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radwegs.	L 1026	Land	B	1.000.000.00 €
36	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radwegs.	L 1027	Land	B	2.000.000.00 €

Nr.	Beschreibung	Straße / Verbindung	Baulast	Priorität	Kostenrahmen
120	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Anlage einer Querungshilfe, um Querung der Erfurter Landstraße zur Tegut Niederlassung Seebergen zu ermöglichen.	L 1026	Land	B	1.500.000.00 €
126	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	L 3247 / Suhler Straße	Land	B	1.500.000.00 €
131	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert und zu einem nach ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg ausgebaut werden. Dabei ist die Einrichtung einer sicheren Querungshilfe zu berücksichtigen, um die L1028 in Richtung Kiesteiche zu queren.	L 1028 / Georgenthaler Straße	Land	B	150.000.00 €
146	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	L 1026 / L 1027	Land	B	1.500.000.00 €
147	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	L 1026	Land	B	1.500.000.00 €
8	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	L 1027	Land	C	2.000.000.00 €
34	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	L 2141	Land	C	1.500.000.00 €
45	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	L 1030	Land	C	2.500.000.00 €
58	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	L 1029	Land	C	750.000.00 €
74	Neuordnung des Straßenraums und Schaffung von Flächen für den Bau eines Geh- und Radweges sowie die Anlage einer Querungshilfe auf Höhe der Schule / des Nahkaufs, die einen geregelten Übergang vom Radweg auf die Fahrbahn ermöglicht.	L 1030	Land	C	200.000.00 €
81	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.	L 1045	Land	C	450.000.00 €

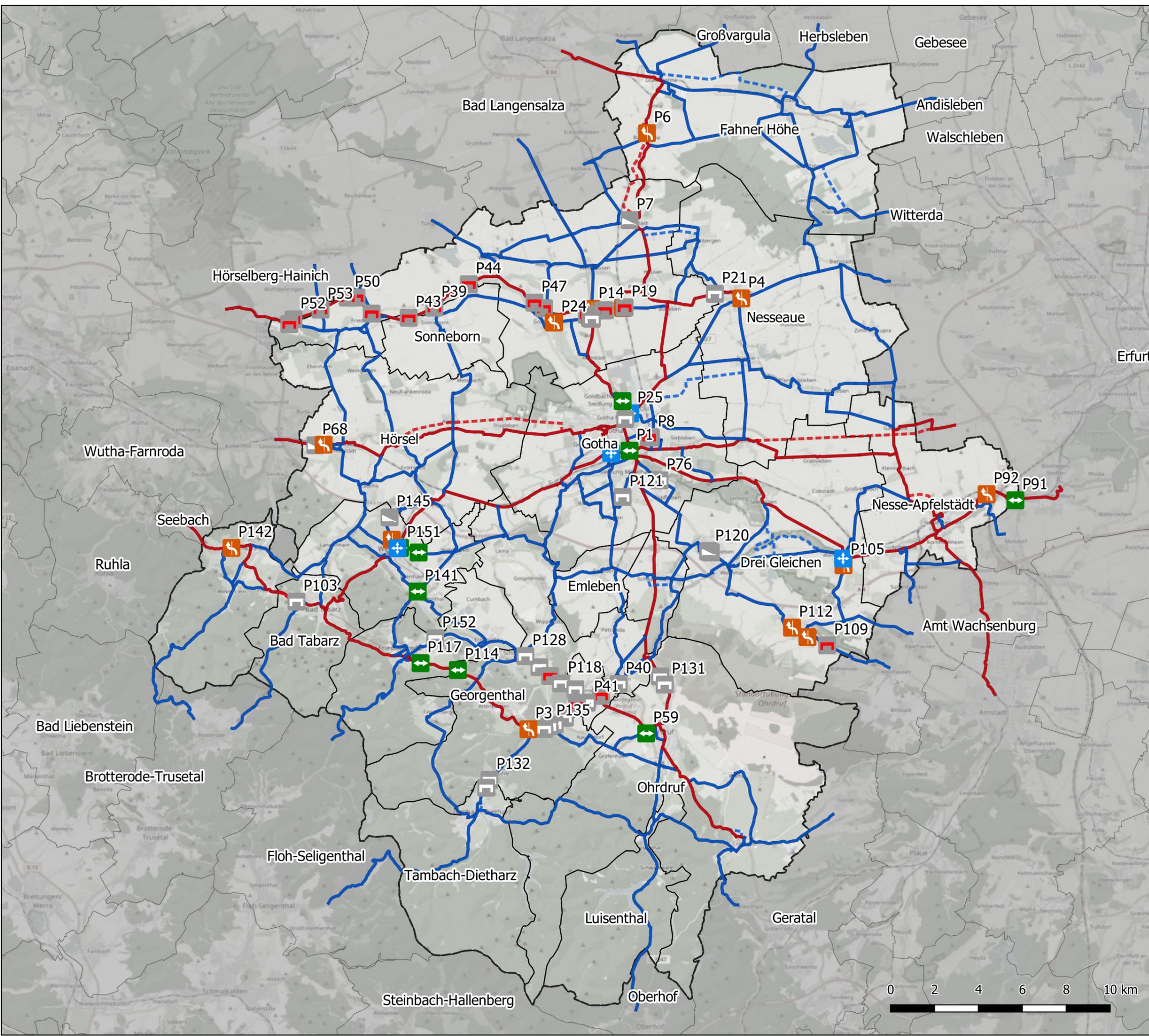
Nr.	Beschreibung	Straße / Verbindung	Baulast	Priorität	Kostenrahmen
143	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eine Quernugshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn.	L 1026	Land	C	70.000.00 €
37	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn des Radweges.	L 1029	Land	D	1.000.000.00 €
139	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Asphaltieren des Betrachteten Abschnittes. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	K 12	Landkreis	A	500.000.00 €
54	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	K 19	Landkreis	B	1.500.000.00 €
88	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	K 27	Landkreis	B	1.000.000.00 €
53	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	K 7	Landkreis	B	1.000.000.00 €
103	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	K 3	Landkreis	B	2.000.000.00 €
128	Asphaltieren des betrachteten Abschnittes.	K 29	Landkreis	D	150.000.00 €
20	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Ortseingang Friemar. Querung am Knotenpunkt K 4 / L 1027 baulich sichern.	K 4	Landkreis	D	1.500.000.00 €

Anlage 11

Plan 8 – Punktuelle Baumaßnahmen

Radverkehrskonzept Landkreis Gotha 2021

Radverkehrskonzept Landkreis Gotha



Punktmaßnahmen

-  Bordstein absenken
-  Einbauten (Poller, Umlaufsperr etc.) entfernen
-  Einbauten (Poller, Umlaufsperr etc.) optimieren
-  Führung an Knotenpunkt verbessern
-  Querungshilfe anlegen
-  Übergang Fahrbahn - Radweg anlegen

Zielnetz Radverkehr 2030

-  Überregionale/regionale Verbindung (Kat. I)
-  Regionale Alternative
-  Nahräumliche Verbindung (Kat. II)
-  Nahräumliche Alternative

Sonstiges

-  Gemeindegrenze
-  Landkreisgrenze

Alle Punkt- und Streckenmaßnahmen stehen online im Web GIS unter folgendem Link zur Verfügung:
www.rv-k.de/LK_Gotha/Radverkehrskonzept/Abstimmung/WebGIS.html

Plan 09: Punktuelle Baumaßnahmen

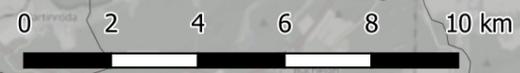
Projekt: Radverkehrskonzept
Landkreis Gotha

Bearbeitung: M.Sc. Marco von der Heyden

Datum: 20.10.2021

Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Datengrundlage: Eigene Bearbeitung

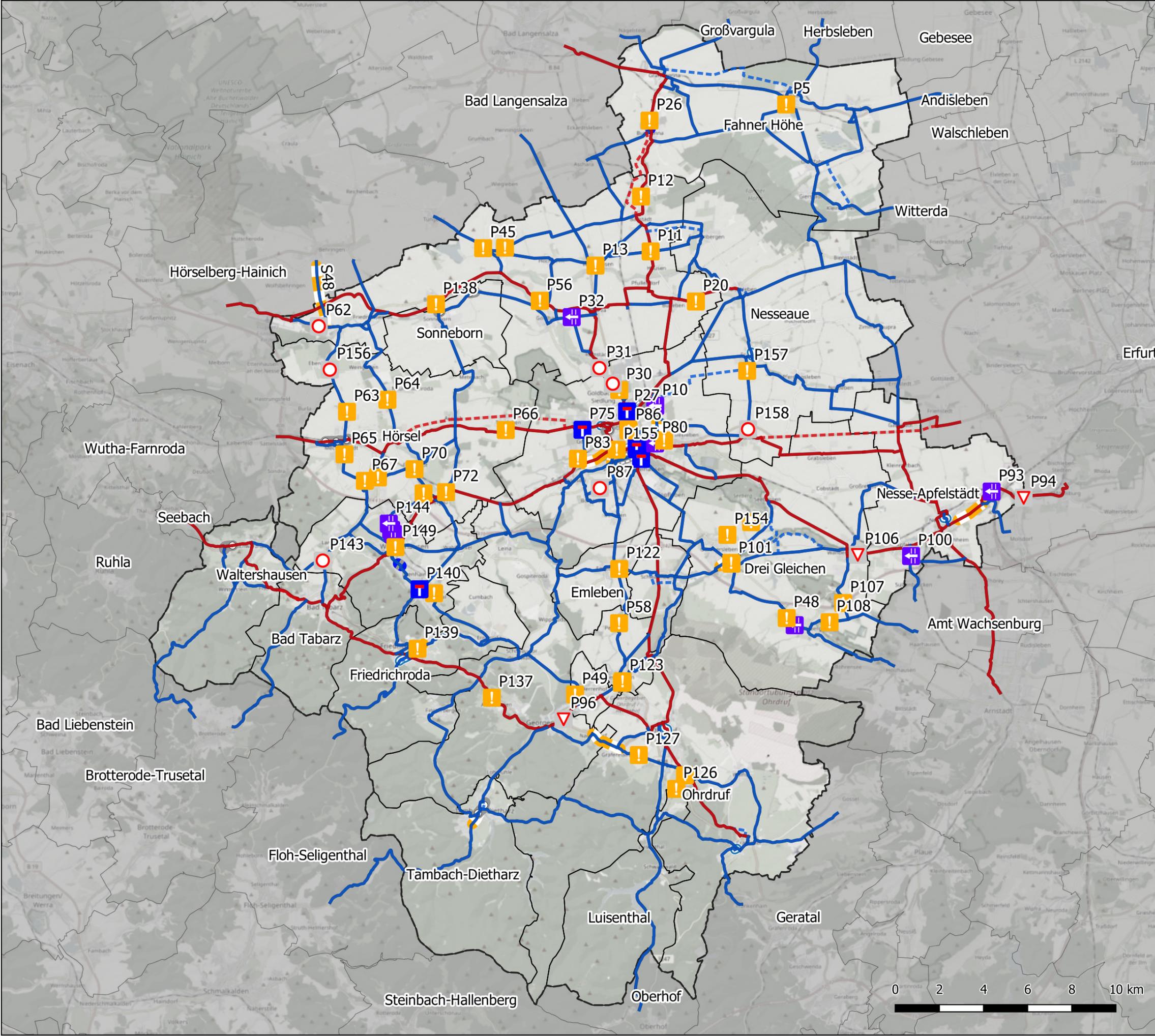


Anlage 12

Plan 9 – Sofortmaßnahmen und verkehrsbehördliche Anordnungen

Radverkehrskonzept Landkreis Gotha 2021

Radverkehrskonzept Landkreis Gotha



Punktmaßnahmen

- Ausfahrt/Einmündung sichern
- VZ 357 (Sackgasse) als durchlässig kennzeichnen
- Vorfahrtsregelung ändern
- VZ 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) für Radverkehr freigeben
- Sonstiges

Streckenmaßnahmen

- Benutzungspflicht Radweg aufheben
- Freigabe Einbahnstraße
- Piktogrammreihe markieren
- Radverkehrsanlage markieren
- Sonstiges

Zielnetz Radverkehr 2030

- Überregionale/regionale Verbindung (Kat. I)
- Regionale Alternative
- Nahräumliche Verbindung (Kat. II)
- Nahräumliche Alternative

Sonstiges

- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Alle Punkt- und Streckenmaßnahmen stehen online im Web GIS unter folgendem Link zur Verfügung:
www.rv-k.de/LK_Gotha/Radverkehrskonzept/Abstimmung/WebGIS.html

Plan 09: Sofortmaßnahmen und verkehrsbeh. Anordnungen

Projekt: Radverkehrskonzept
Landkreis Gotha

Bearbeitung: M.Sc. Marco von der Heyden

Datum: 20.10.2021

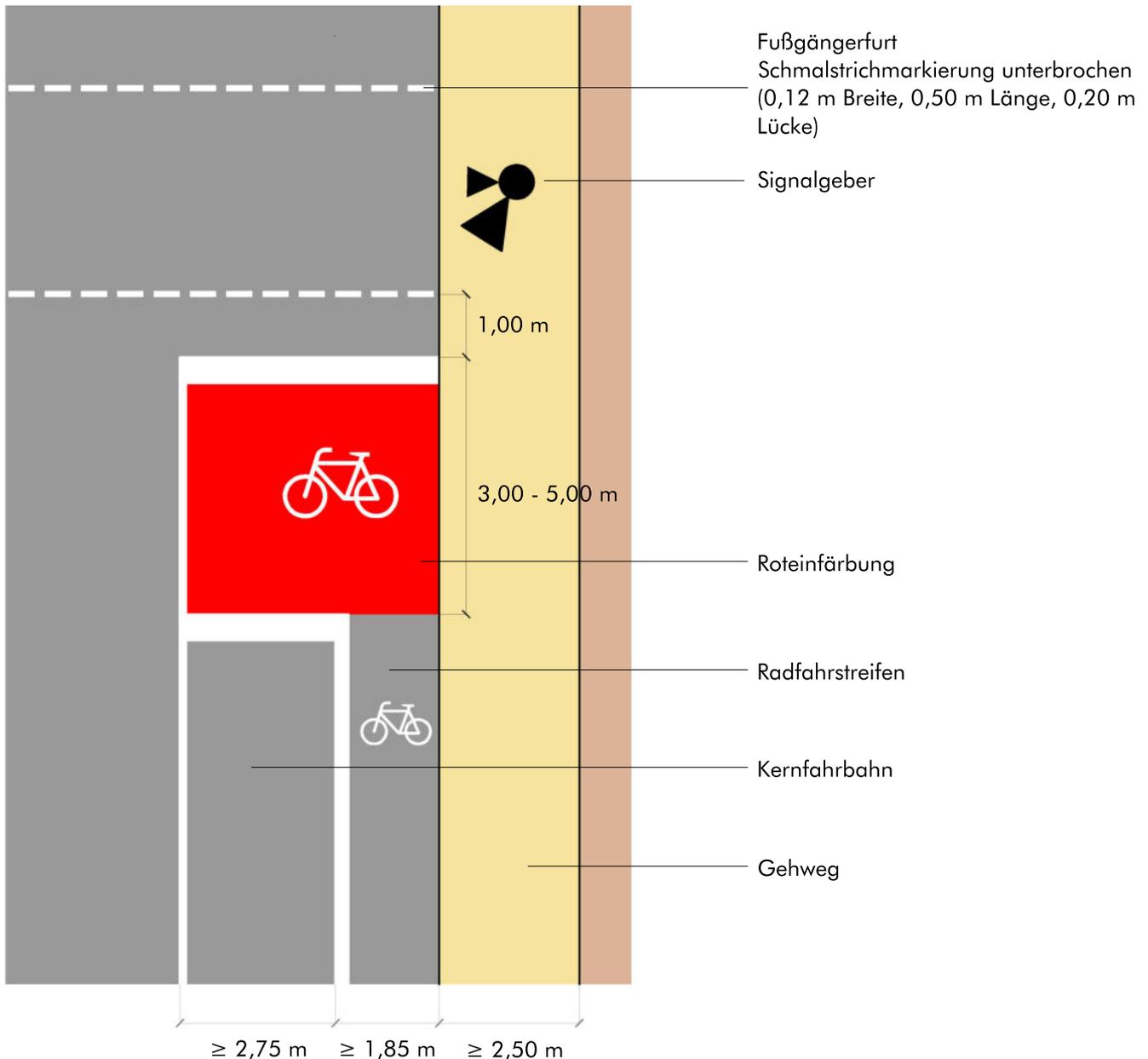
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Datengrundlage: Eigene Bearbeitung

Anlage 13

Musterlösungen

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.2

Anwendungsbereiche:

- In untergeordneten Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zur Sicherung des linksabbiegenden bzw. geradeaus fahrenden Radverkehrs

Hinweise:

- Roteinfärbung der Aufstellfläche optional (zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauchen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen)
- Bei geringer Flächenverfügbarkeit ist die Zuführung in den aufgeweiteten Radaufstellstreifen über einen Schutzstreifen möglich

ML: 3.6 - Bordsteinkante absenken Maßnahmentyp BOR

Situation:

Bordsteine ohne Absenkung oder Nullabsenkung senken den Fahrkomfort und können im ungünstigen Fall zum Sturz führen. Für Menschen, die auf einen Rollstuhl oder Rollator angewiesen sind, stellt eine Bordsteinkante ein Hindernis dar.

Maßnahme

Absenken des Bordsteins.

Angestrebte Wirkung:

- Zügiges Vorankommen für Radfahrende
- Minimierung von Sturzrisiken und Hindernissen

Hinweise:

- Bei Verkehrsmischflächen sollen unterschiedliche Bordhöhen sowie Bodenindikatoren für die unterschiedlichen Nutzergruppen angewendet werden (s. Abbildung 2).
- Für Überführungen von Radwegen oder getrennten Geh- und Radwegen auf die Fahrbahn sollen Bordsteinkanten mit Nullabsenkung gebaut werden (siehe Abbildung 3).
- Weitere Informationen zur korrekten Anwendung von Bodenindikatoren im öffentlichen Raum finden sich in der DIN 32984.

Quelle: DIN Norm 32984



Abbildung 1: Bordsteinabsenkung Fahrbahn - Radweg, Frankfurt am Main

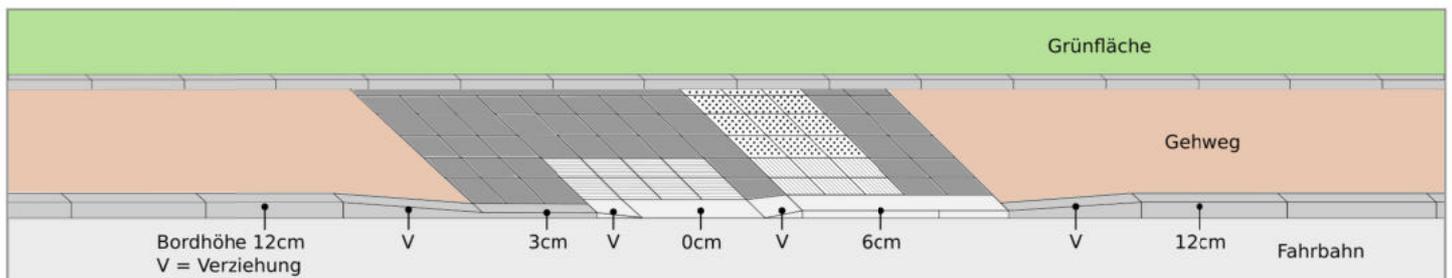


Abbildung 2: Querungsstelle mit verschiedenen Bordhöhen und Bodenindikatoren

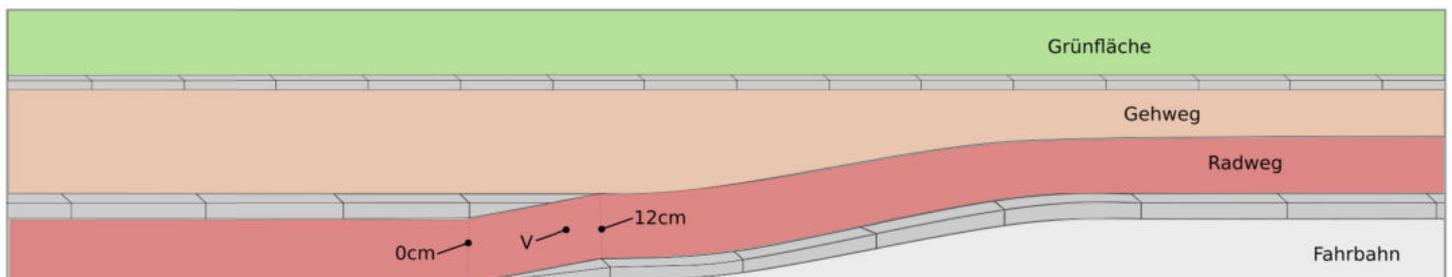


Abbildung 3: Überführung eines Radweges auf die Fahrbahn mittels Nullabsenkung

ML: 3.2 - Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht

Situation:

Mit der Novellierung der StVO 1997 wurde die allgemeine Benutzungspflicht von Radwegen aufgehoben. Danach dürfen diese nur ausnahmsweise angeordnet werden, wenn:

- aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine erhebliche Gefährdung für Verkehrsteilnehmende besteht
- ausreichend Flächen für den Fußverkehr vorhanden sind
- sie ausreichend breit, befestigt und einschließlich einem Sicherheitsraum frei von Hindernissen sind.

Angestrebte Wirkung:

- Vermeidung von Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr auf gemeinsamen Geh- und Radwegen
- schnelleres Vorankommen für geübte Radfahrende
- mehr Flexibilität und Wahlfreiheit für den Radverkehr

Hinweise:

- Um den Verkehrsteilnehmenden die Wahlfreiheit zu verdeutlichen, sollte darüber informiert werden (vgl. Abbildung 2). Zusätzlich können Piktogrammketten auf die Fahrbahn aufgebracht werden.
- Wo keine ausreichende Breite möglich ist, können gemeinsame Geh- und Radwege durch Beschilderung "Gehweg mit Zz "Radfahrer frei" gekennzeichnet werden. Unsichere Radfahrer können so den Seitenraum mitbenutzen (Schrittgeschwindigkeit).
- Auch Radwege ohne Benutzungspflicht sollten regelwerkskonform gestaltet werden.

Quelle: § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO, VwV-StVO, Urteil BVerwG 3 C 42.09 von 2010



Abbildung 1: Sehr schmaler Benutzungspflichtiger getrennter Geh- und Radweg mit unzureichender Platz für den Fußverkehr - Frankfurt am Main



Abbildung 2: Die Stadt Köln informiert über Wahlfreiheit des Radverkehrs

ML: 3.5a - Kfz-Zufahrtssperren

Maßnahmentyp DPO - Zufahrtssperren optimieren

Situation:

Zufahrtssperren sind dann sinnvoll, wenn Geh- und Radwege für anliegenden oder durchfahrenden Kfz-Verkehr attraktiv sind, land- oder forstwirtschaftlicher aber nicht über das verträgliche Maß hinaus behindert werden.

Maßnahme:

Verhinderung der Zufahrt von Kfz-Verkehr durch Poller oder Einengung mit entsprechender Warnmarkierung.

Angestrebte Wirkung:

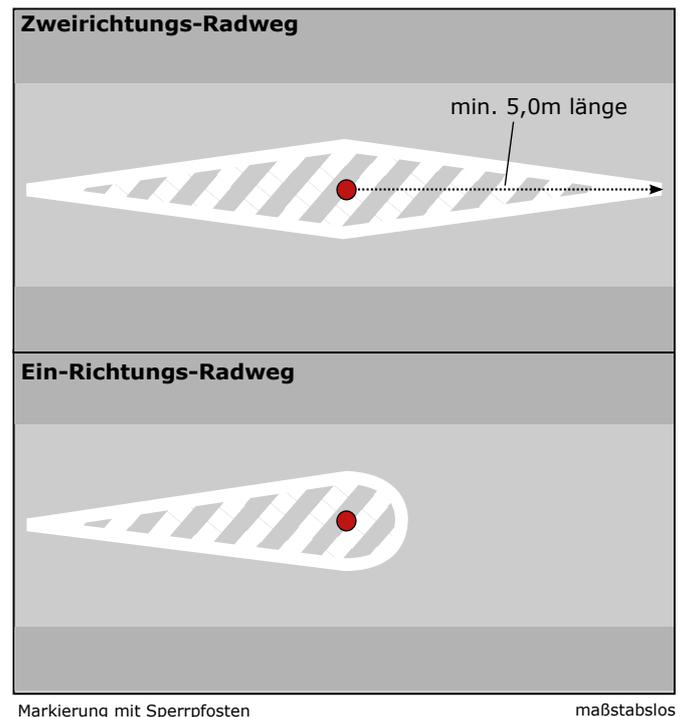
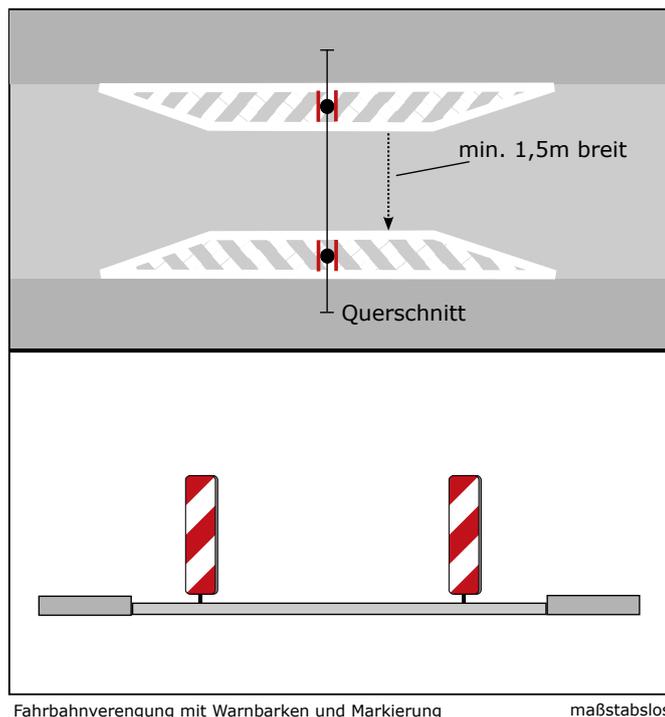
- Zufahrt Kfz-Verkehr verhindern
- Verdeutlichung der ausschließlichen Nutzung durch Rad- und Fußverkehr

Hinweise:

- Sperrpfosten und Umlaufsperrn bedürfen einer verkehrsbehördlichen Anordnung
- Markierung sollen taktil wahrnehmbar sein; Sperrpfosten sind auffällig zu färben und vollretroreflektierend auszuführen
- die verbleibende Wegbreite sollte für jede nutzbare Seite min. 1,5 m betragen
- Beim Einsatz von Pollern ist das Umfahren der Poller über die angrenzenden Flächen mittels Hindernissen (Steine, Baumstämme etc.) zu verhindern. Auch diese sollen durch reflektierenden Elementen gut sichtbar sein.

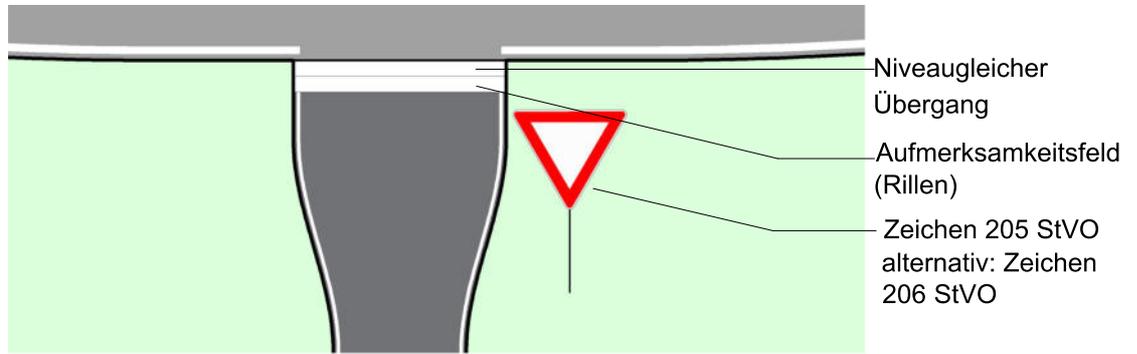


Warnmarkierung eines Sperrpfostens



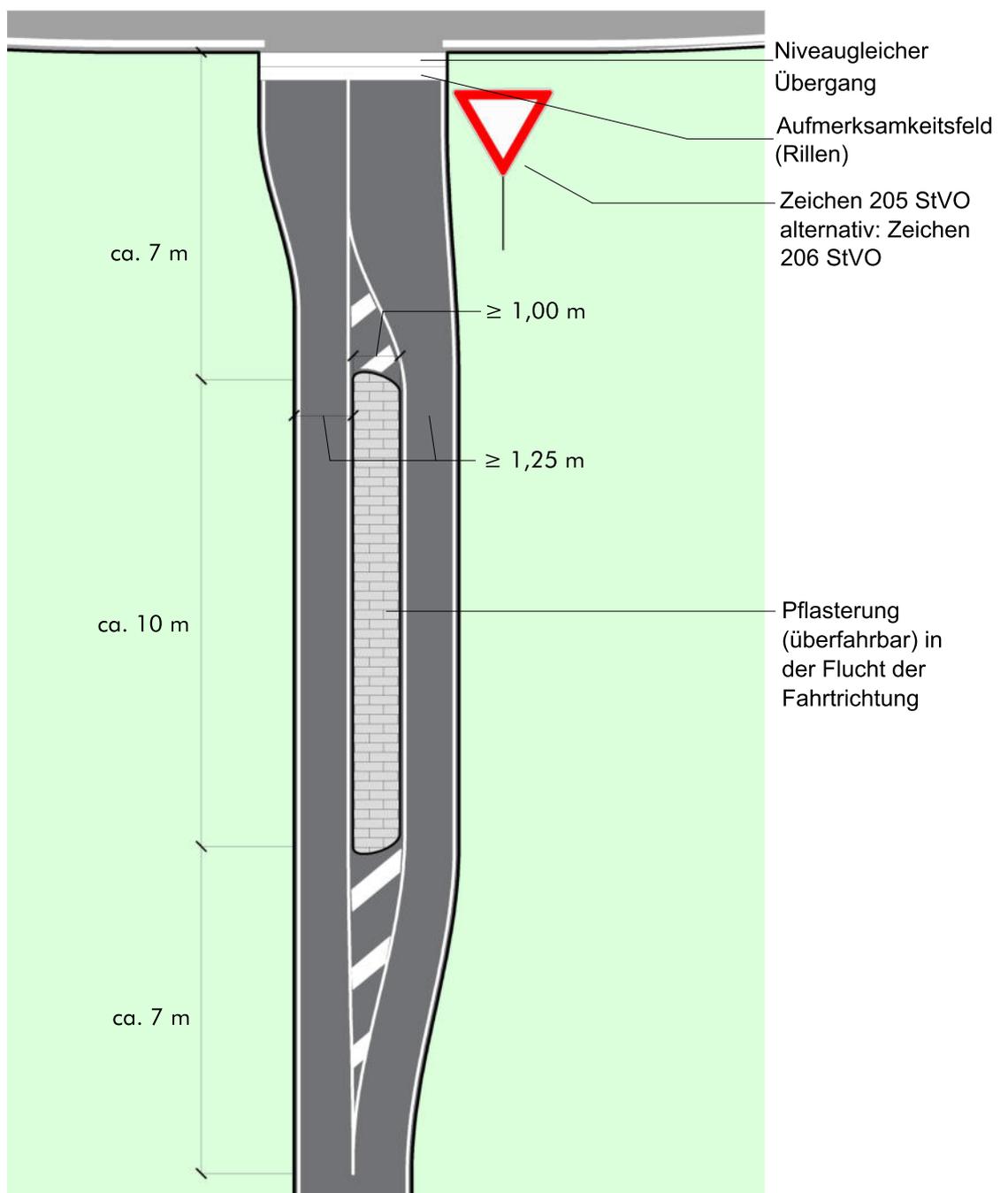
Verdeutlichung der Wartepflicht für den Radverkehr außerorts

Verkehrszeichen und Markierung (Regelfall)



Materialwechsel in der Einmündung

(im Ausnahmefall, z. B. bei schwerer Erkennbarkeit der Querungsstelle oder an Gefällestrecken)



ML: 3.5b - Umlaufsperrren ersetzen / korrigieren Maßnahmentyp DPE - Aufmerksamkeit an Gefahrensituation schaffen

Situation:

Umlaufsperrren (Drängelgitter) sind auf Radwegen häufig dort anzutreffen, wo vorfahrtsberechtigten Straßen gequert werden müssen oder unübersichtliche Situationen und Gefahrenstellen bestehen.

In beiden Situationen ist das Ziel von Umlaufsperrren, den Radverkehr abzubremsen.

Umlaufsperrren stellen insbesondere für Radfahrende mit Anhängern, Lastenrädern oder Gepäcktaschen ein erhebliches Hindernis dar. Für unsichere Radfahrende besteht an zu eng gesetzten Umlaufsperrren Sturzgefahr. Umlaufsperrren dürfen nur bei besonderer Gefahrenlage angeordnet werden. Der Einsatz ist auf den absolut notwendigen Umfang zu begrenzen.

Maßnahme:

Umlaufsperrren werden durch andere Elemente zur Aufmerksamkeitssteigerung ersetzt. Dies können Markierungen, Beschilderungen oder taktile Elemente sein.

Angestrebte Wirkung:

- Erhöhung des Fahrkomforts
- Vermeidung von Stürzen
- Barrierefreiheit für alle Verkehrsteilnehmenden

Hinweise:

- Umlaufsperrren dürfen nur bei besonderer Gefahrenlage aufgestellt werden. Sie bedürfen einer verkehrsbehördlichen Anordnung.
- Umlaufsperrren sind auffällig und reflektierend zu markieren und in 2,50 Meter Abstand zueinander anzuordnen.
- Beim Einsatz von Umlaufsperrren ist das Umfahren über die angrenzenden Flächen mittels Hindernissen (Steine, Baumstämme etc.) zu verhindern. Diese müssen durch reflektierende Elemente gut sichtbar sein.
- Bei Querung von Bahnanlagen gelten die Bestimmungen der Deutschen Bahn (Durchgangsbreite 1,50m, keine Überlappung der Gitter, Notwendigkeit an Nebenbahnen stets prüfen).
- Aufmerksamkeitsstreifen sollten baulich mittels Rippen- oder Noppenplatten angelegt werden.
- Vorfahrtszeichen können ergänzend großflächig auf die Wegeoberfläche markiert werden.



Abbildung 1: Umlaufsperrren mit zu geringer Durchgangsbreite, Überlappung der Gitter und ohne (reflektierende) Markierung

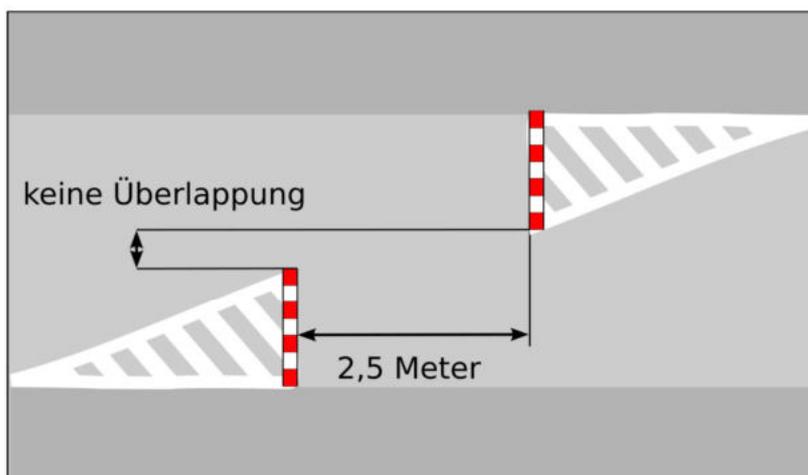


Abbildung 2: Empfohlene Anordnung von Umlaufsperrren - Einsatz von Umlaufsperrren nur bei besonderer Gefahrenlage



Abbildung 3: Baulicher "Rüttelstreifen" mit taktilen Elementen (Rippenplatten) zur Aufmerksamkeitssteigerung

ML: Waldschranken

Situation:

Waldschranken vor Einfahrten in den Forst, sollen den Kfz-Verkehr am Einfahren in den Wald hindern. Die Waldschranken versperren meistens die gesamte Breite des Waldwegs. Radfahrende fahren deshalb oft abseits des befestigten Wegs um die Schranke herum, wobei Nässe zu Rutsch- und Sturzgefahr führen kann. Das Umfahren mit Fahrrädern mit Anhängern, Lastenfahrrädern oder Sonderfahrrädern ist häufig nicht möglich.

Maßnahme:

Die bestehende Schranke soll durch eine "Halbschranke" ersetzt werden. Auf der gegenüberliegenden Wegseite der Schranke steht ein Pfosten oder eine sonstige Barriere, um ein Vorbeifahren von Autos zu verhindern.

Angestrebte Wirkung:

- Erhöhung des Fahrkomforts
- Vermeidung von Stürzen
- Barrierefreiheit für Radfahrende

Hinweis:

Die Schranke kann einen Stützfuß mit Gelenk aufweisen. Dadurch wird beim Öffnen der Schranke der Weg nicht durch einen Stützpfeiler versperrt. Wie in Abbildung 2 dargestellt, integrieren sich aus Holz gestaltete Schranken gut in das Umfeld.



Abbildung 1, Negativbeispiel: Waldschranke im Hochtaunuskreis, ohne die Möglichkeit für Radfahrende sicher vorbeizufahren.

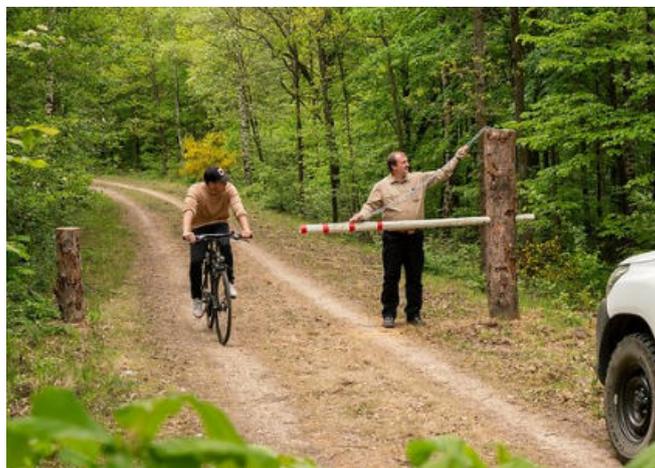


Abbildung 2, Positivbeispiel: Halbschranke mit Durchfahrtsmöglichkeit für Radfahrende, Quelle: RWE Power

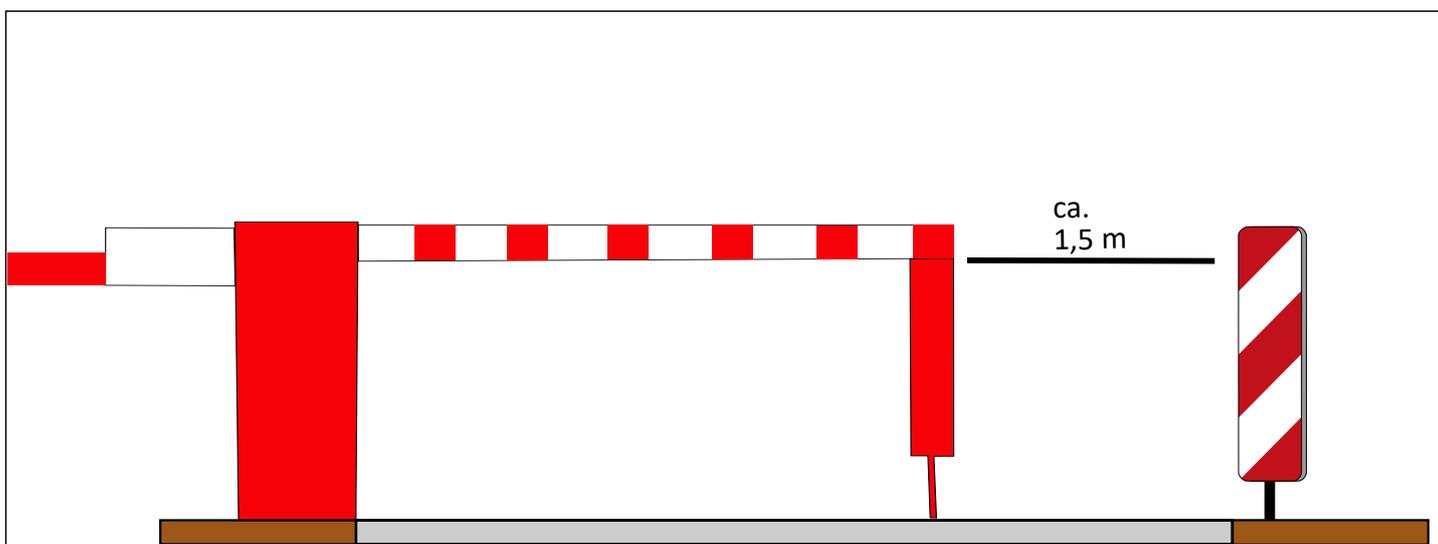
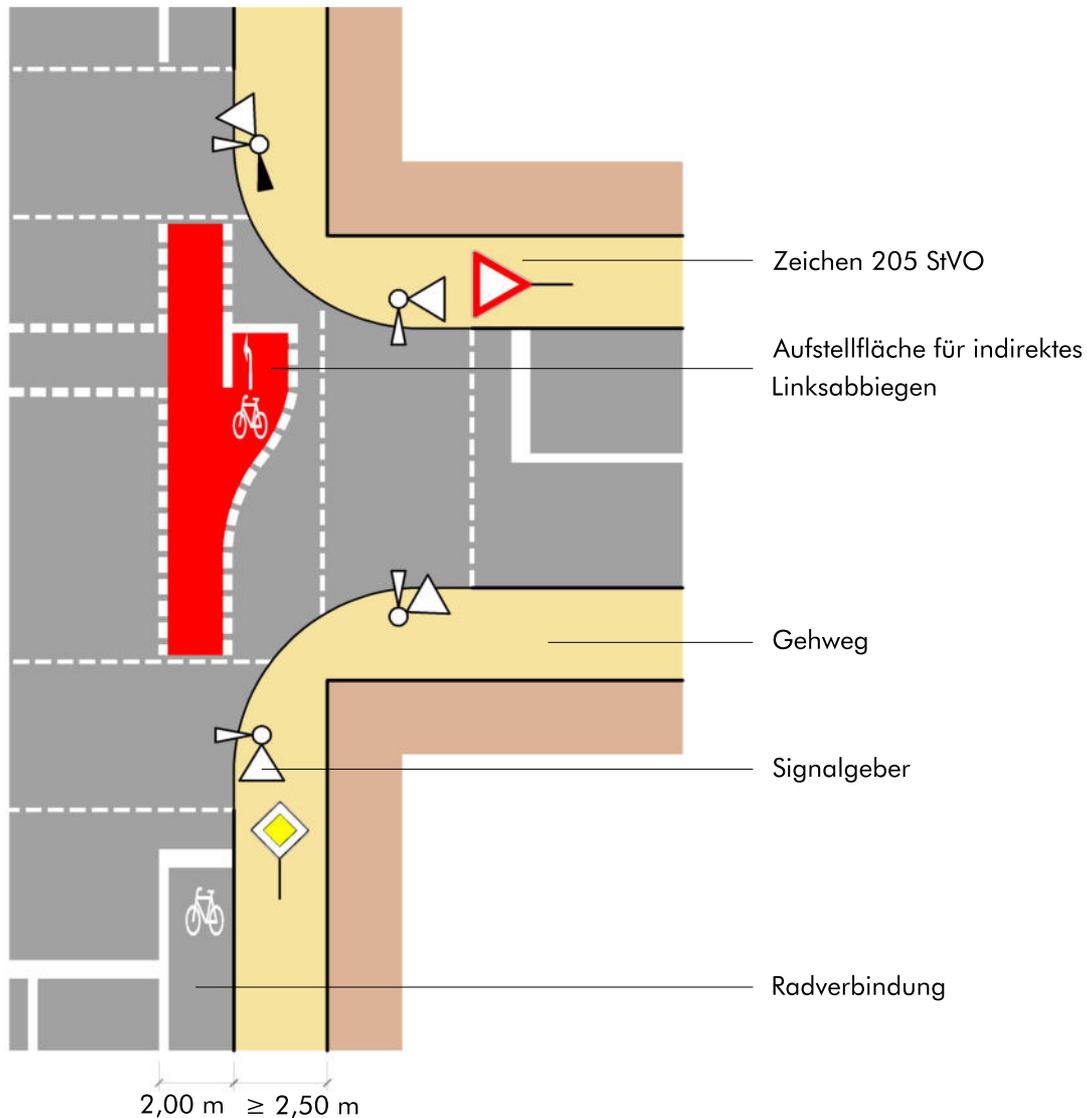


Abbildung 3: Skizze Halbschranke Forst mit Durchfahrtsmöglichkeit Radverkehr

maßstabslos

Indirektes Linksabbiegen am signalisierten Knoten innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4

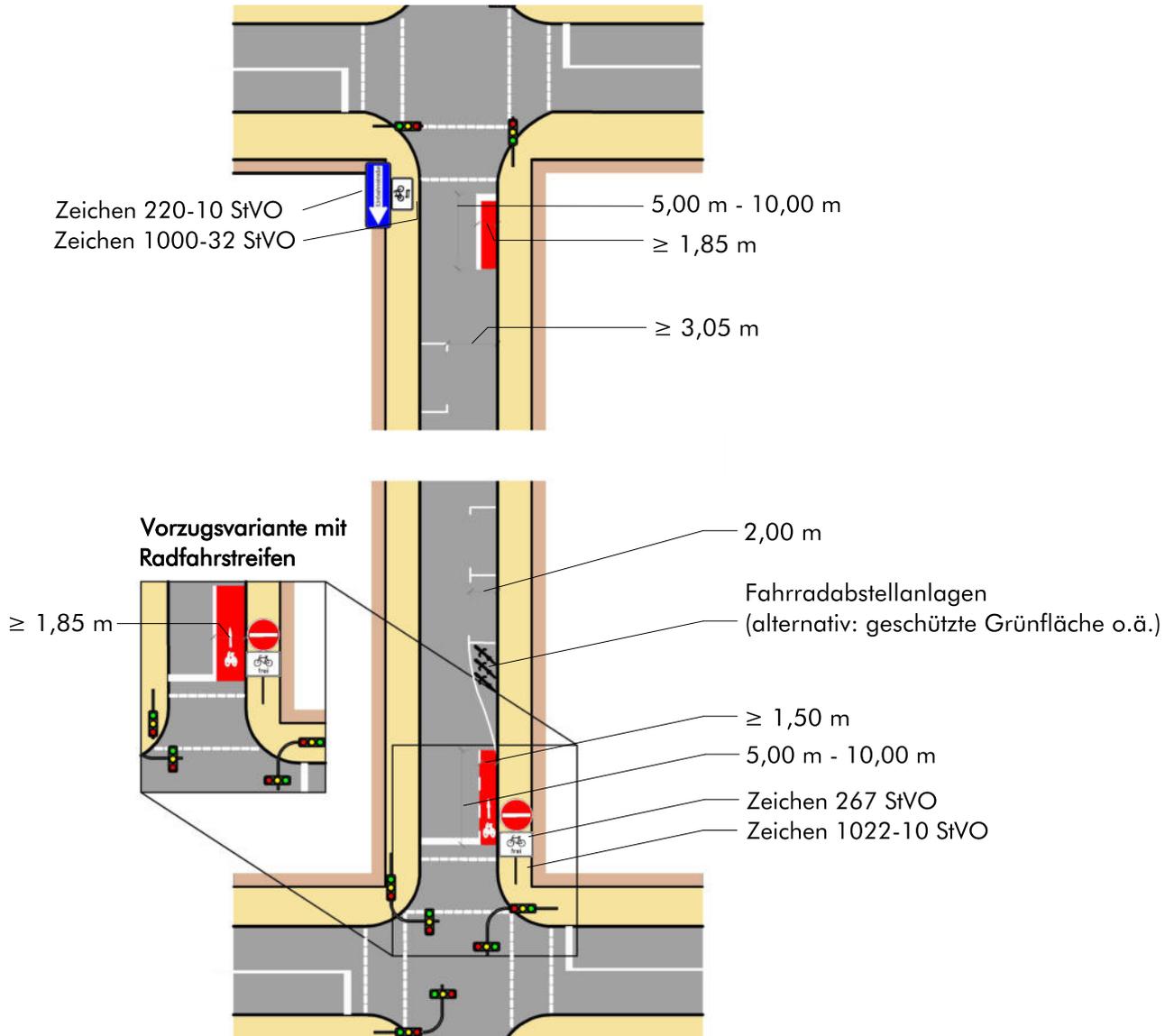
Anwendungsbereiche:

- Indirektes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage

Hinweise:

- Bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und geringem Anteil abbiegender Radler
- Rote Einfärbung ist optional
- Bei verkehrsabhängig gesteuerter LSA sind Anforderungserfassung und Phasenfolge zu berücksichtigen
- Der indirekt abbiegender Radverkehr sollte zwei bis vier Sekunden eher grün erhalten als der nachfolgende Kraftverkehr von rechts
- Abhängig von der Örtlichkeit ist auch eine Überquerung mit der Fußgängersignalisierung möglich
- Das Signal für den indirekt links abbiegenden Radverkehr muss eindeutig erkennbar sein
- Die Aufstellfläche für den indirekten Linksabbieger soll geringfügig versetzt neben der Geradeausspur und im Blickfeld der querenden Kfz deutlich erkennbar markiert sein

Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung Ein- und Ausfahrt an Lichtsignalanlagen, innerorts



Regelungen:

- VwV-StVO zu § 41 zu Zeichen 220 Einbahnstraßen
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 7.2

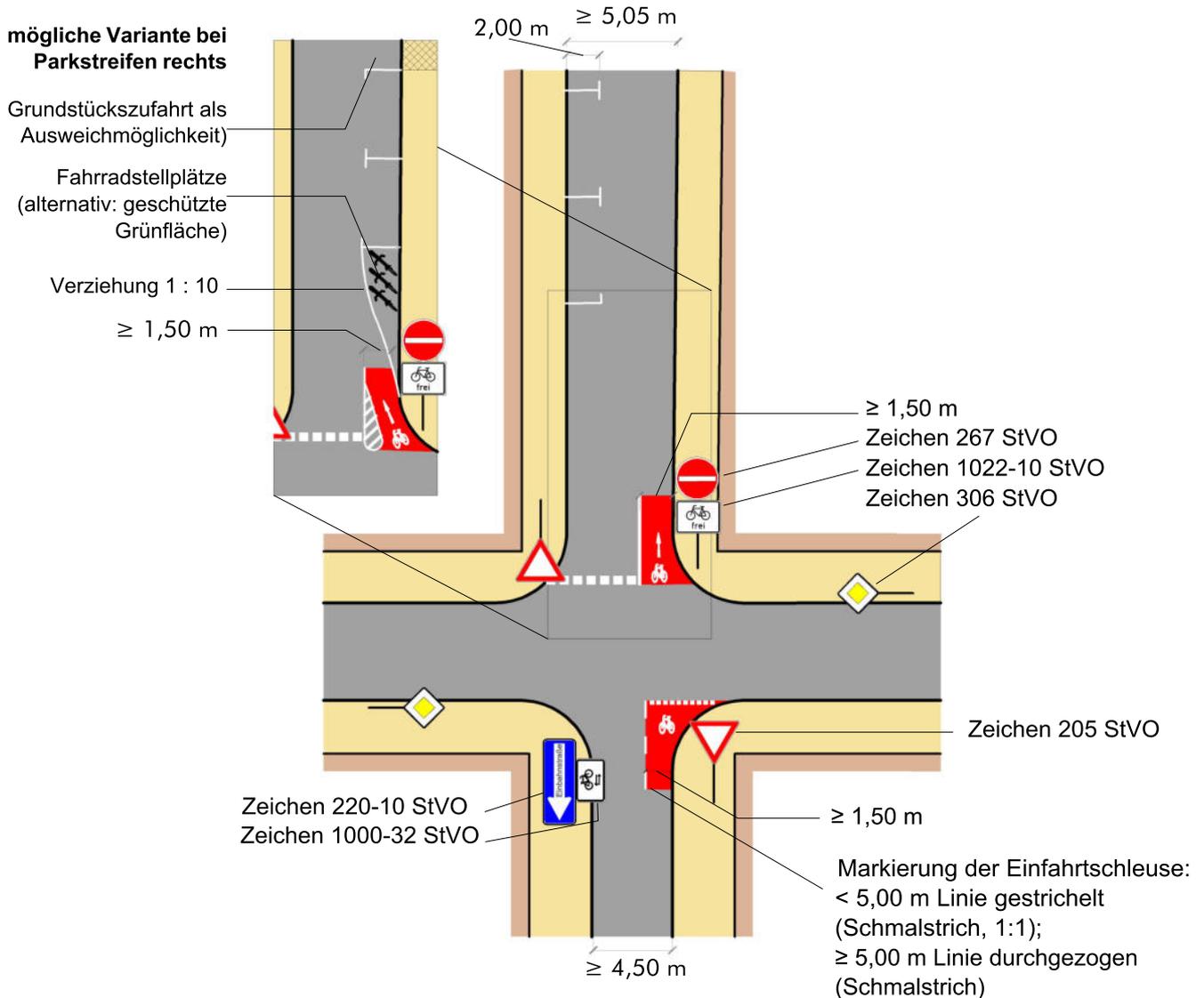
Anwendungsbereiche:

- Einbahnstraßen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt.
- Signalisierte Einmündungen mit für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffneten Einbahnstraßen.

Hinweise:

- Bei sehr geringen Kfz-Verkehrsmengen reichen punktuelle Ausweichmöglichkeiten aus.
- Wird der Radverkehr in einen signalisierten Knoten geführt, ist für den Radverkehr ein eigener Signalgeber vorzusehen. Entsprechende Haltlinien sind zu markieren.
- Zur Verdeutlichung der für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegebenen Einbahnstraße sollte eine Einfahrtschleuse markiert werden. Diese sollte rot eingefärbt werden.

Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung einseitiges Parken, innerorts



Regelungen:

- VwV-StVO zu § 41 zu Zeichen 220 Einbahnstraßen
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 7.2

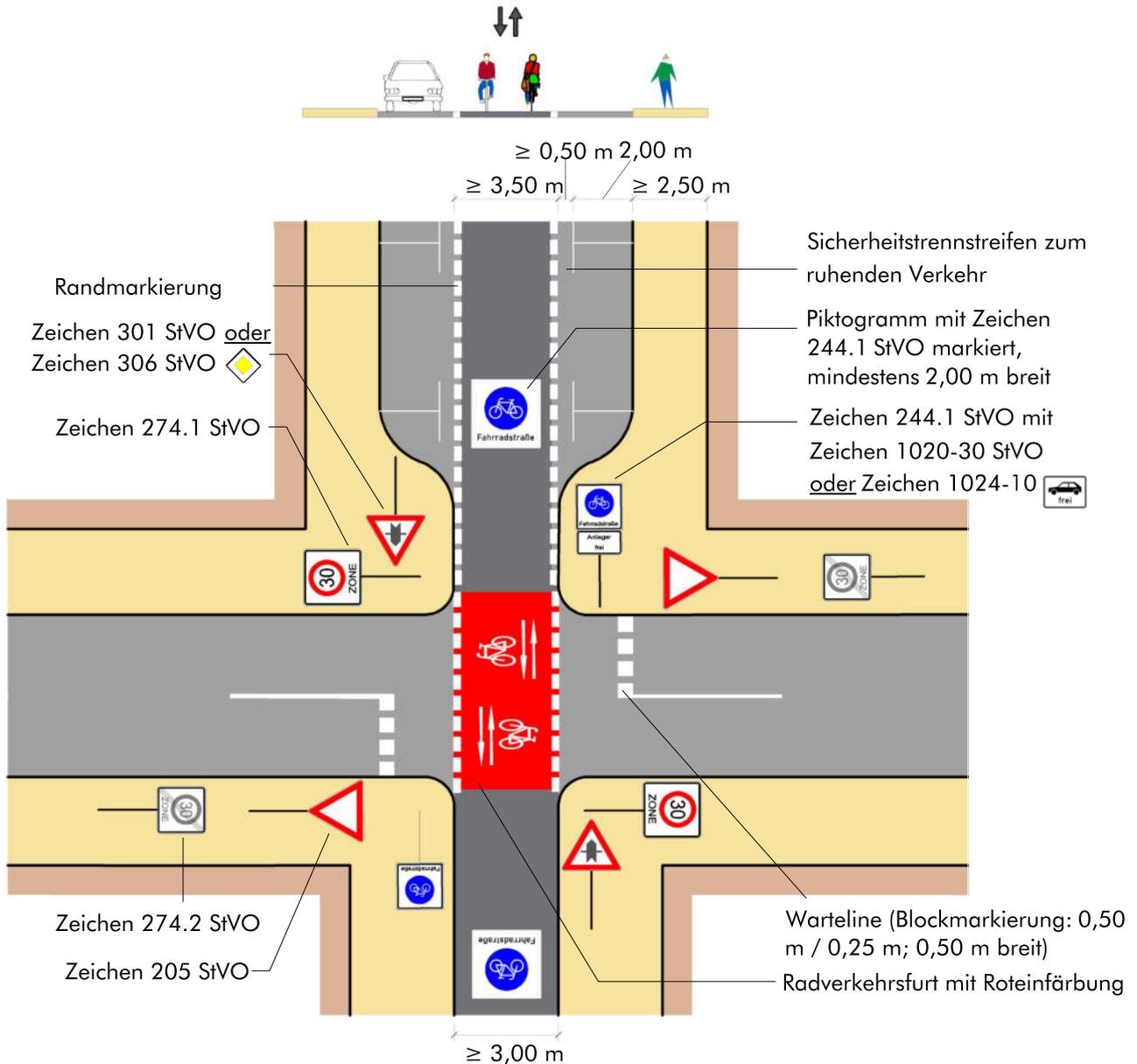
Anwendungsbereiche:

- Einbahnstraßen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt.

Hinweise:

- Bei sehr geringen Kfz-Verkehrsmengen reichen punktuelle Ausweichmöglichkeiten.
- Für Abschnitte mit Buslinienverkehr gilt eine Mindestbreite der Fahrgasse von 3,50 m (siehe VwV-StVO).
- Der Einmündungsbereich ist ggf. aufzuweiten, um das Überfahren der Ausfahrtschleuse zu vermeiden.
- Die Wartelinie entfällt, wenn eine Fahrbahnbegrenzung vorhanden ist.

Führung in einer Fahrradstraße innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 6.3; RAST (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1 und 6.2
- VwV StVO zu Zeichen 244.1 und 244.2

Anwendungsbereiche:

- Fahrradstraßen in Tempo-30-Zonen (mit zugelassenem Kfz-Verkehr) mit Bevorrechtigung für die Radverbindung

Hinweise:

- Im Bereich der Einmündungen ist auf ausreichende Sichtverhältnisse zu achten
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Mindestbreite wenn PKW nicht zugelassen: ≥ 3,00 m
- Mindestbreite wenn PKW zugelassen: ≥ 3,50 m
- Bei Einmündungen mit geringem Verkehrsaufkommen kann in städtebaulich sensiblen Gebieten auf die Einfärbung verzichtet werden

ML: 3.8 - Gefährliche Ein- und Ausfahrt bei einseitigem Zweirichtungsradweg

Situation:

Einseitige Zweirichtungsradwege sind in der Regel außerorts und in Außnahmesituationen innerorts vorzufinden. Innerörtliche Zweirichtungsführungen sind vor allem an stark frequentierten Ausfahrten wie Tankstellen oder Lebensmittelmärkten gefährlich, da der Kfz-Verkehr nicht mit von rechts kommenden Radfahrenden rechnet. Oftmals ist zudem die Beschilderung für den Kfz-Verkehr unvollständig und damit die Schuldfrage im Falle eines Unfalls unklar.

Maßnahme:

Im Zuge von vorfahrtsberechtigten Geh- und Radwegen im Zweirichtungsverkehr sollen im Bereich von Einmündungen und stark frequentierten Grundstückszufahrten rot eingefärbte Radverkehrsflächen markiert werden. Zur Verdeutlichung, dass Radfahrende aus beiden Richtungen kommen, werden Radpiktogramme mit Doppelpfeil angebracht. Der Kfz-Verkehr wird mit StVO-Zeichen 205 "Vorfahrt gewähren" und dem Zusatzzeichen 1000-32 "Radverkehr kreuzt von links und rechts" beschildert. Um die Aufmerksamkeit noch stärker zu erhöhen und die gefährlichen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs zu verringern ist eine Aufpflasterung hilfreich.



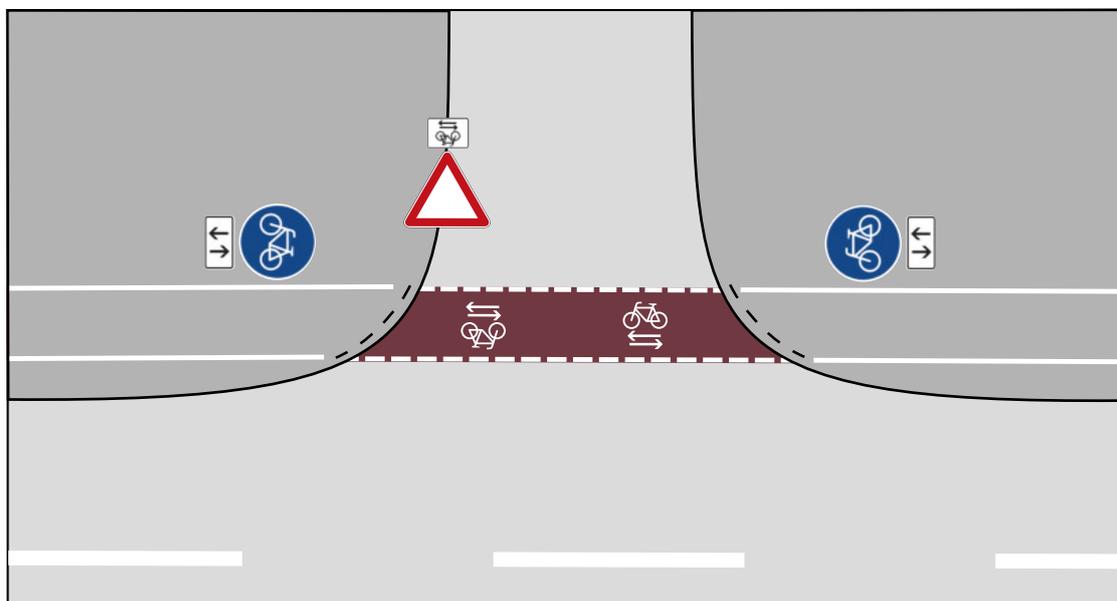
Rot eingefärbter Zweirichtungsradweg

Angestrebte Wirkung:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verdeutlichung der Vorfahrtsituation
- Erhöhung der Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer an einer möglichen Gefahrenstelle

Hinweise:

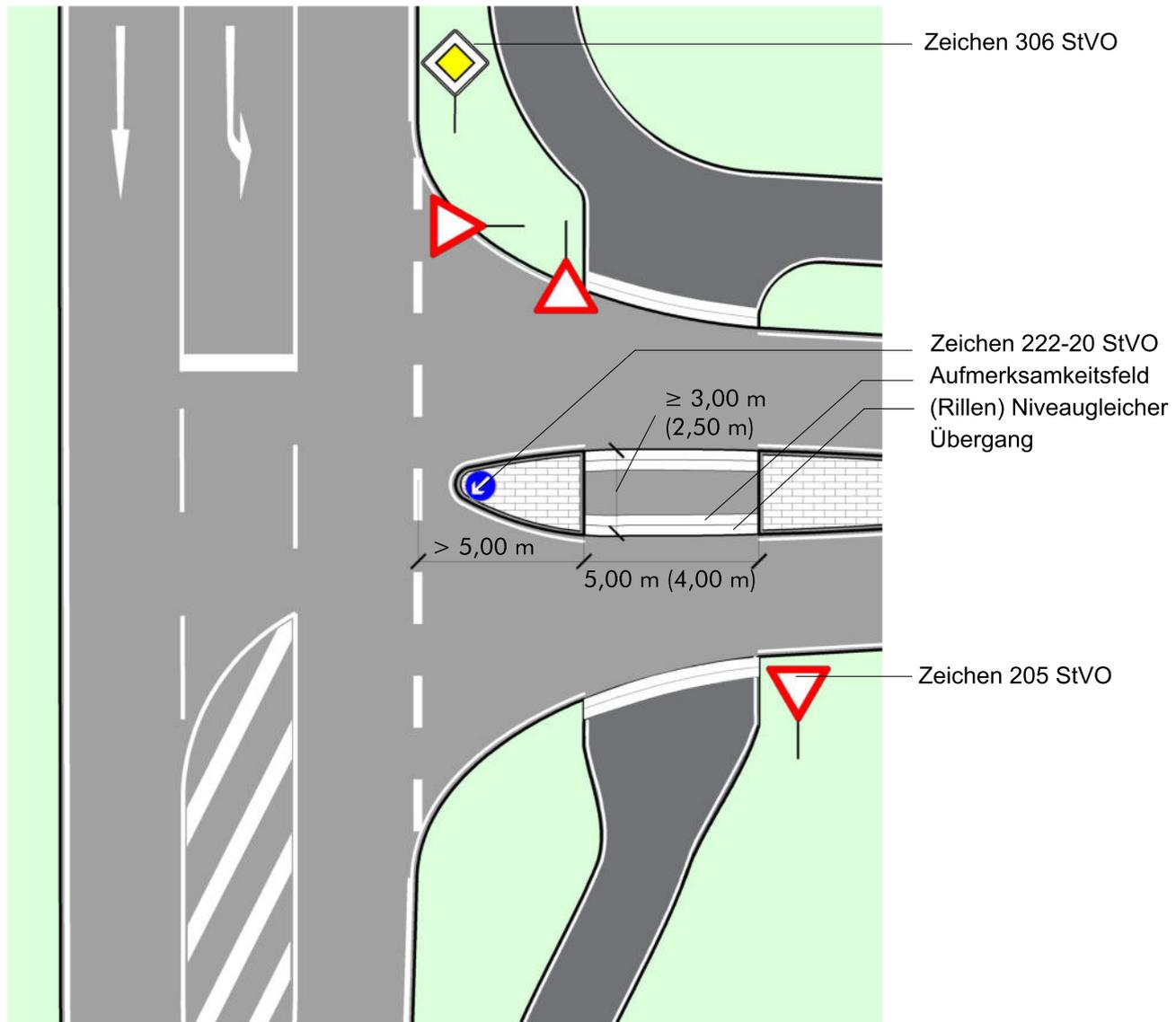
Zweirichtungsradwege sollen innerorts vermieden werden. Es ist grundsätzlich zu prüfen, ob es eine Alternative zum Zweirichtungsradweg gibt. Bei verträglichen Kfz-Stärken ist eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn in Betracht zu ziehen (siehe FGSV ERA 2010). Bei besonders stark frequentierten Ein- und Ausfahrten wird zusätzlich zur Markierung und Beschilderung eine Aufpflasterung empfohlen.



Führung von Radfahrenden an einer gefährlichen Ein- bzw. Ausfahrt bei Zweirichtungsradweg

maßstabslos

Querung einer übergeordneten Straße mit Mittelinsel durch einen gemeinsamen Geh-/Radweg mit Wartepflicht für den Radverkehr außerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.3
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012, S. 20 f., S. 79 f.

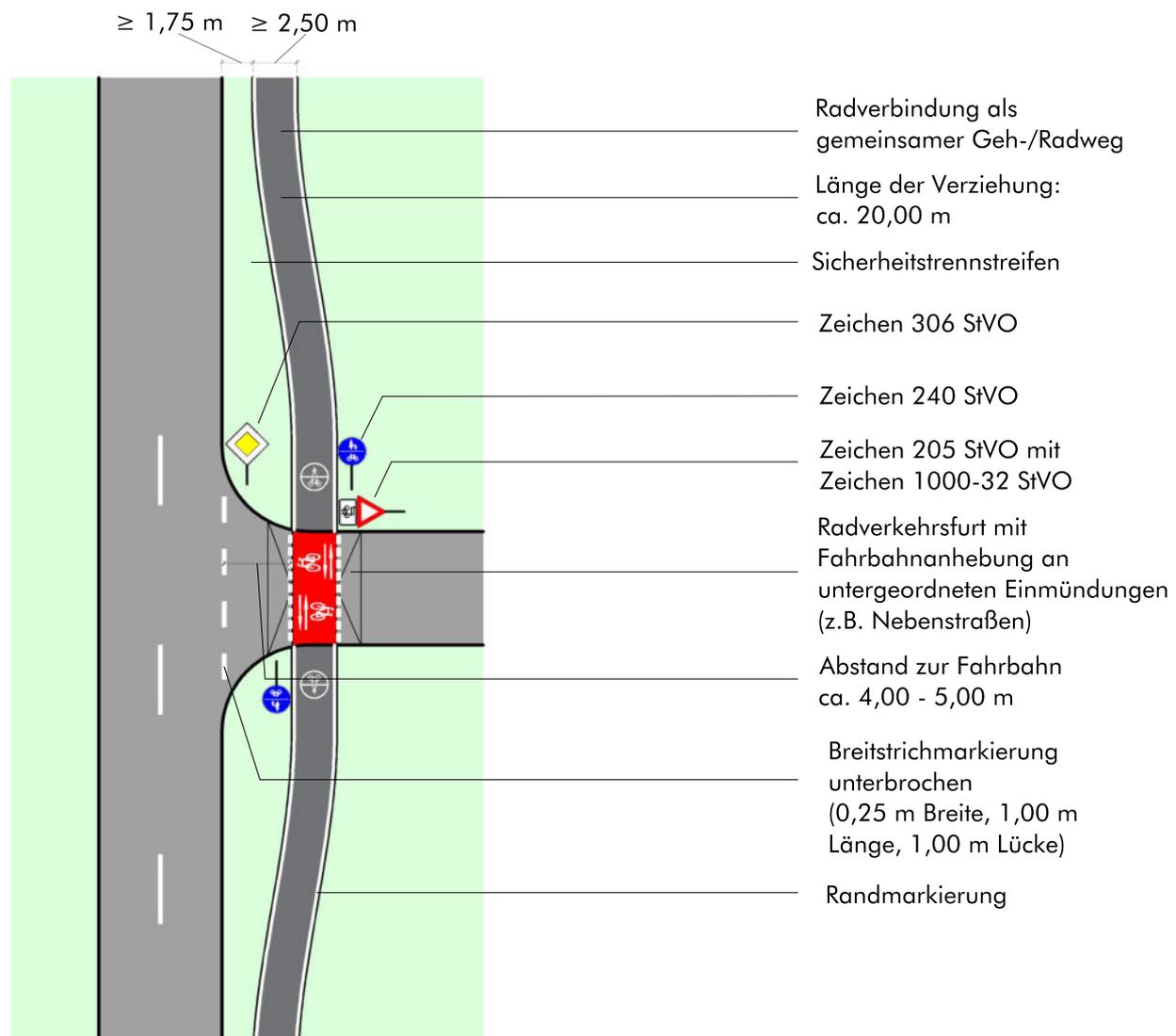
Anwendungsbereiche:

- Außerorts im Zuge bevorzogter Straßen
- Ausnahmefall, falls eine bevorzogene Führung ausgeschlossen werden muss.

Hinweise:

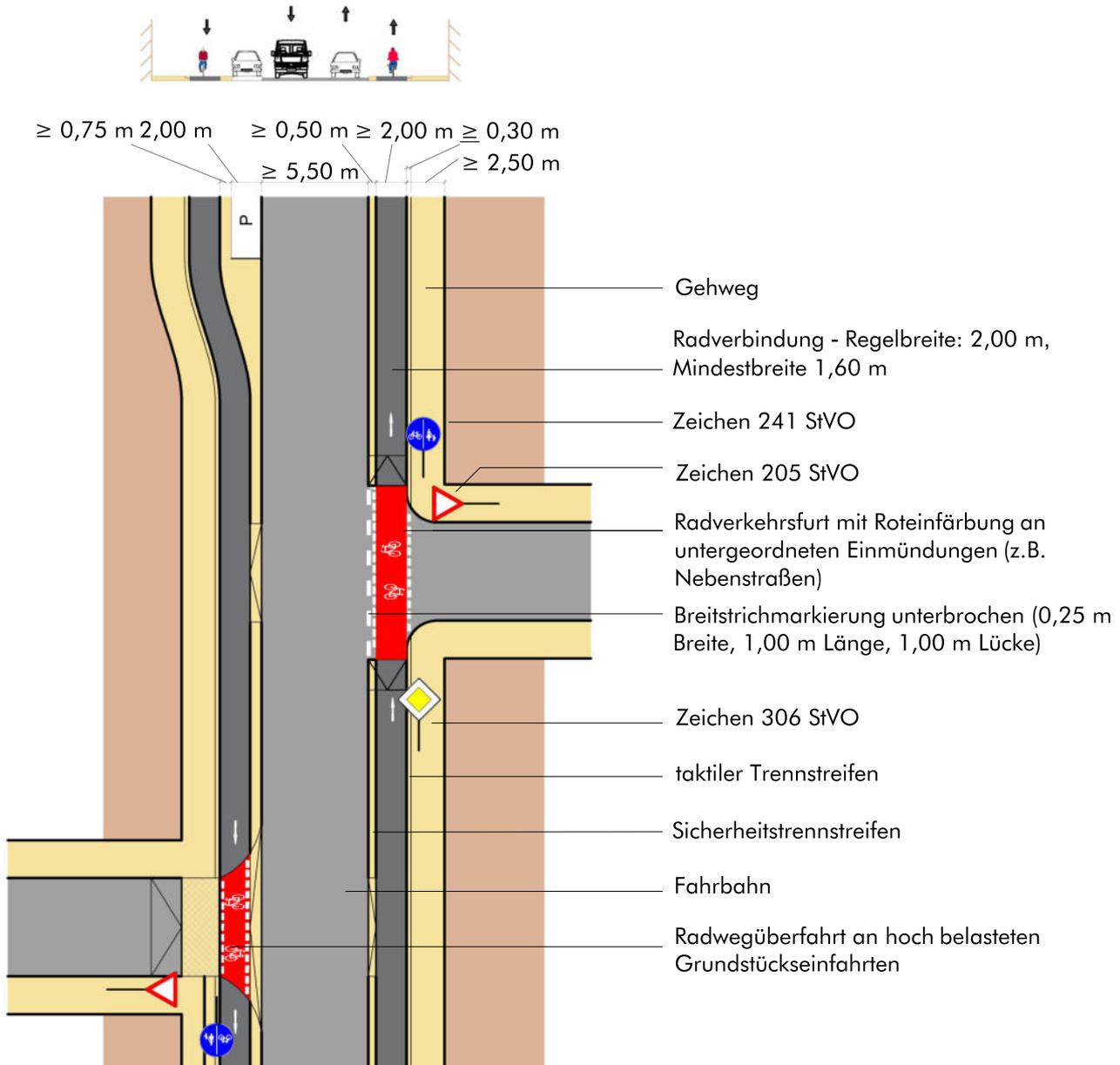
- Der Radverkehr wird abgesetzt von der Fahrbahn (in der Regel > 5,00 m entfernt) über die Einmündung geführt.
- Die Markierung von Radverkehrsfurten ist nicht zulässig.
- Zur Verdeutlichung der Wartepflicht ist in beiden Fahrtrichtungen das Verkehrszeichen Vorfahrt gewähren (Zeichen 205 StVO) vorzusehen.
- Die Verschwenkung darf aus Gründen der Sicherheit und der Akzeptanz nicht abrupt erfolgen. Das Verhältnis des Versatzes zur Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen.
- Die Durchfahrtsbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und mind. 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

Querung einer nachgeordneten Straße ohne Mittelinsel im Zuge einer übergeordneten Straße außerorts



- Regelungen:**
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.3
 - Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012, S. 20 f., S. 79 f.
- Anwendungsbereiche:**
- Außerorts im Zuge bevorrechtigter Straßen und schwach belasteten Einmündungen
- Hinweise:**
- Der Radverkehr wird abgesetzt von der Fahrbahn (maximal 5,00 m entfernt, entsprechend StVO und VwV-StVO zu § 9 Abs. 3) über die Einmündung geführt.
 - Die Verschwenkung darf aus Gründen der Sicherheit und der Akzeptanz nicht abrupt erfolgen. Das Verhältnis des Versatzes zur Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen.
 - Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen.

Straßenbegleitende Führung auf baulichen Radwegen im Einrichtungsverkehr (getrennter Geh-/Radweg) innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.4

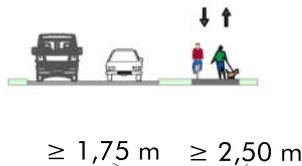
Anwendungsbereiche:

- Radverbindungen im Einrichtungsverkehr, bauliche Radwege

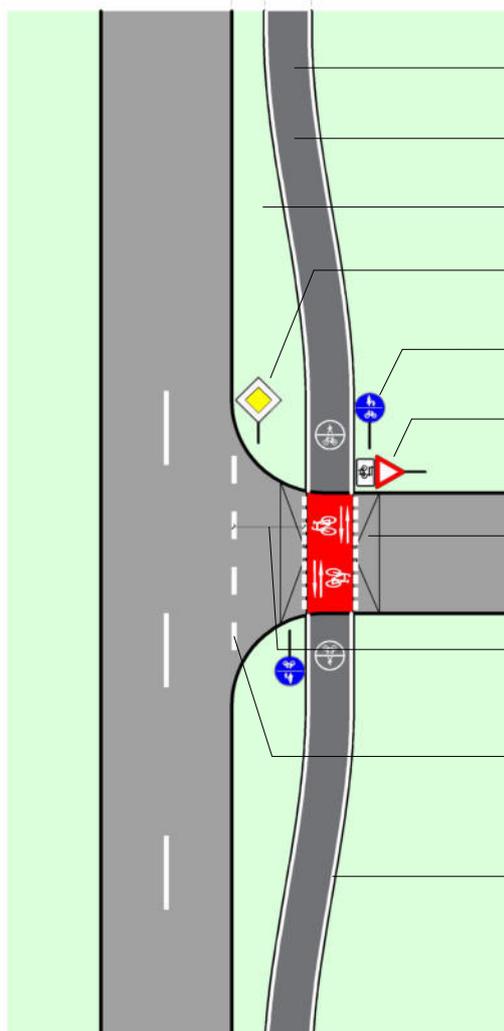
Hinweise:

- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungselemente sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Zum ruhenden Verkehr ist ein Sicherheitsstreifen von 0,75 m (Längsparken) bzw. 1,10 m (Schrägparken) anzulegen
- An Einmündungen werden die Radwege vor den Eckausrundungen auf das Niveau der Fahrbahn geführt. Dies erleichtert die Gestaltung barrierefreier Querungsstellen
- Bei häufigen Begegnungsfällen zwischen LKW muss die Fahrbahnbreite $> 5,50 \text{ m}$ betragen

Straßenbegleitende Führung auf baulichen Radwegen im Zweirichtungsverkehr (gemeinsamer Geh-/Radweg) außerorts (entspricht QH-9)



Die schematische Musterlösung zeigt den Grundsatz, dass der Radverkehr im Zuge bevorrechtigter Straßen ebenfalls mit Vorrang geführt wird. Bei der konkreten Ausgestaltung sind die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit sicherzustellen und im Rahmen der Planung nachzuweisen. Ist eine Bevorrechtigung des Radverkehrs nicht möglich, sind Alternativen wie Signalisierung oder planfreie Querungen zu prüfen. Weitere Hinweise unter www.schneller-radfahren.de
 > Rubrik Musterlösungen



- Radverbindung als gemeinsamer Geh-/Radweg
- Länge der Verziehung: ca. 20,00 m
- Sicherheitstrennstreifen
- Zeichen 306 StVO
- Zeichen 240 StVO
- Zeichen 205 StVO mit Zeichen 1000-32 StVO
- Radverkehrsfurt mit Fahrbahnanhebung an untergeordneten Einmündungen (z.B. Nebenstraßen)
- Abstand zur Fahrbahn ca. 4,00 - 5,00 m
- Breitstrichmarkierung unterbrochen (0,25 m Breite, 1,00 m Länge, 1,00 m Lücke)
- Randmarkierung

Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.3
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (Ausgabe 2012), S. 20 f., S. 79 f.

Anwendungsbereiche:

- Außerorts im Zuge bevorrechtigter Straßen

Hinweise:

- Die Fahrbahnanhebung ist optional
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungselemente sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Die nach RAL erforderlichen Sichtdreiecke sind zu beachten

ML: Asphaltieren von Wegen (OAA)

Situation:

Forst- und landwirtschaftliche Wege und Wege in Grünanlagen sind häufig nicht asphaltiert. Solche in der Regel wassergebundene, teilweise auch unbefestigte Wege verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt insbesondere auf Gefällestrrecken oder in Kurven die Sturzgefahr.

Während oder nach Niederschlag führen wassergebundene Wege zu erhöhtem Verschleiß am Fahrrad und zu Verschmutzung der Kleidung. Zusätzlich ist das Räumen und Reinigen der Wege nicht möglich. Ein ganzjähriges Befahren der Wege und eine nachhaltige Entlastung anderer Verkehrsträger (Kfz-Verkehr, ÖPNV) ist mit klassischen wassergebundenen Wegedecken nicht erreichbar.



Abb. 1: Negativbeispiel: Verdichtete wassergebundene Decke mit Pfützenbildung und schlechter Wasserdurchlässigkeit

Maßnahme:

Der betrachtete Weg sollen asphaltiert oder mittels alternativer Ausbaumöglichkeiten (bspw. Basaltstein/ Spezialsande - siehe Hinweise und Abbildung 2) ausgebaut werden.

Hinweis:

Durch den Einsatz herkömmlicher Asphaltdeckschichten bei Radwegen werden im Vergleich zum natürlichen Wasserhaushalt keine Negativveränderungen festgestellt. Dies belegt unter anderem eine Studie des Landes Mecklenburg-Vorpommern¹.

Durch eine helle Einfärbung der Asphaltdeckschicht kann auch die unter anderem durch Abstrahlung von Hitze entstehende Barrierewirkung für Kleinstlebewesen vermieden werden.

Beim Asphaltieren von Wirtschaftswegen ist mit zunehmender Breite und Nutzung durch schwere land- oder forstwirtschaftliche Fahrzeuge mit einer stärkeren Versiegelung zu rechnen. Hier können alternative Deckschichten eingesetzt werden. Bewährt haben sich beispielsweise wasserdurchlässige Deckschichten aus einem Gemisch von Basaltstein und Spezialsanden.

Angestrebte Wirkung:

- Erhöhung des Fahrkomforts
- Vermeidung von Stürzen
- Reduzierung Verschleiß und Verschmutzung
- Ganzjährige Nutzbarkeit
- Erhalt des Wasserhaushaltes



Abb. 2-3: Alternative asphaltähnliche Oberflächen aus Basaltstein und Spezialsanden (Quelle: BioSi Balastan®, Schweizer ideen-Werkstatt) / Abb. 4: Heller Split-Mastix-Asphalt

¹ Überprüfung der Vergleichbarkeit von bodenmechanischen Eigenschaften natürlicher Böden mit Radwegekonstruktion in naturnahen Bereichen, Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin, 2009

ML: 2.1 - Wassergebundene Wegedecken Forstwege

Situation:

Das Radverkehrsnetz verläuft oftmals über wassergebundene Forstwege, die teilweise über eine grobe Schotterdecke verfügen. Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften; durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr, insbesondere nach Regen oder im Winter. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad. Verschmutzung der Kleidung.

Angestrebte Wirkung:

Möglichst kostengünstige Lösung durch fahradgerechten Ausbau schon vorhandener Schotterwege. Erhalt des Landschaftsbildes und der ökologischen Anforderungen hinsichtlich Boden- und Gewässerschutz. Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Fahrkomforts durch feinkörnige, ebene und geschlossene Deckschicht.



Abbildung: Beispiel gut befahrbare wassergebundene Decke

Hinweise:

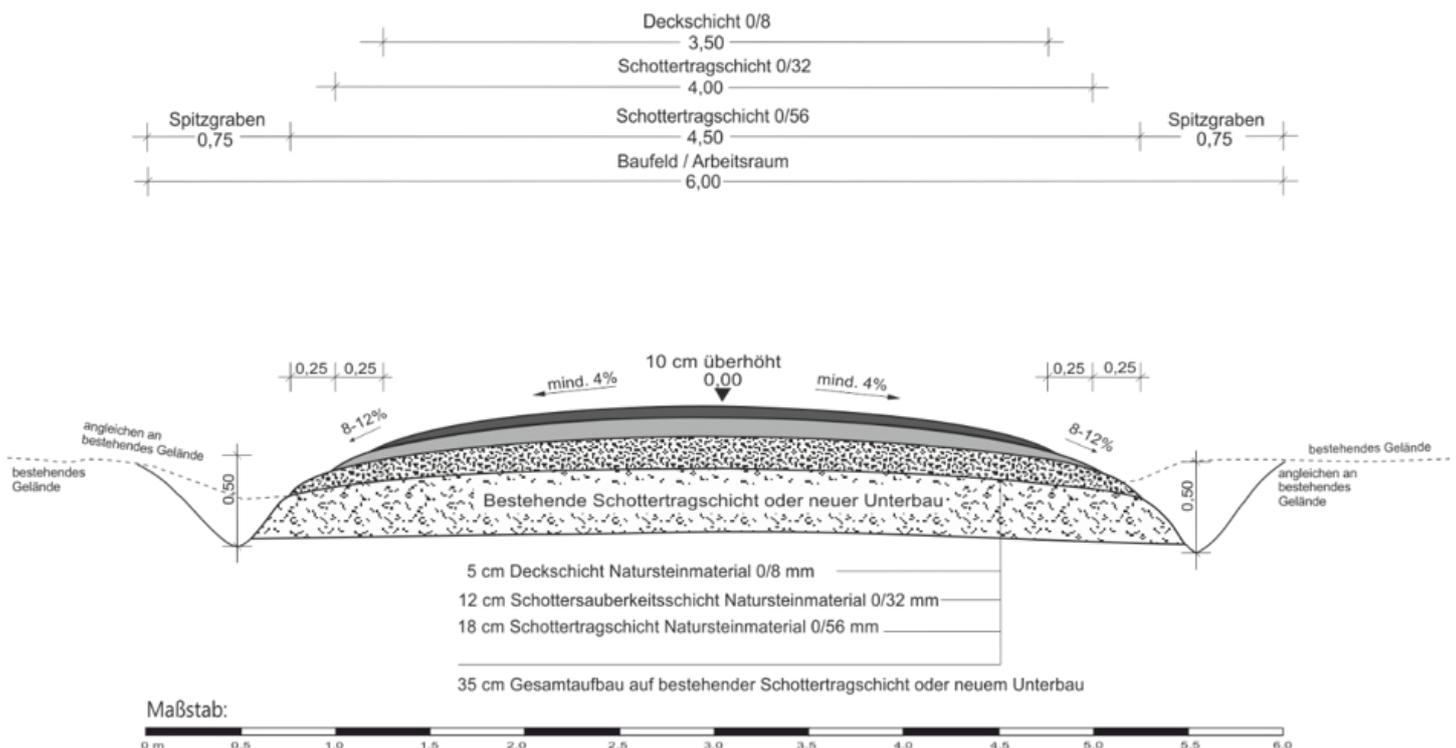
- Nutzungs des schon vorhandenen Unterbaus möglich (fachliche Beurteilung notwendig).
- Anlegen eines aufgewölbten Wegebauprofils (Uhrglasprofil) aus entwässerungstechnischen Gründen. Bei Steigungen über 6 % ist Bauweise mit gebundener Decke von Vorteil.
- Für Radwege wird generell eine asphaltierte Oberfläche empfohlen (u.a. ganzjährig befahrbar; weniger Abrieb- und Verschleißwiderstand). Wassergebundene Decken kommen nur für Freizeitwege, Grünanlagen oder Wege, die hauptsächlich dem Fußverkehr dienen, in Betracht.

Quelle: RLW Teil 1 (2016); M ELW (2009); ERA (2010).

Regelquerschnitt Schotterwegebau 4,5 m Breite Aufbau wassergebundener Weg nach Walzen und Verdichten

Quelle:

 Auf den Höhen 25
 66133 Saarbrücken
 Tel.: 0681 - 82 19 886
 E-mail: kenneth.zobler@velobuero-saar.de
 Internet: www.velobuero-saar.de



Radverkehrsführung an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen mittels einer Piktogrammreihe

Situation:

Mit der Novellierung der StVO 1997 wurde die allgemeine Benutzungspflicht von Radwegen aufgehoben. Um die Wahlfreiheit für den Radverkehr sowie das Nutzungsrecht der Fahrbahn für den Kfz-Verkehr zu verdeutlichen, können Piktogrammreihen eingesetzt werden, sofern die Situation Radverkehrsanlagen erfordert, der verfügbare Straßenraum eine regelkonforme Umsetzung jedoch nicht zulässt. Sie kommen insbesondere zur Schließung von Netzlücken in Frage oder auf Abschnitten, wo der Kfz-Verkehr nicht mit Radfahrenden rechnet.



Piktogrammreihe mit Winkelpfeilen in Frankfurt Höchst.

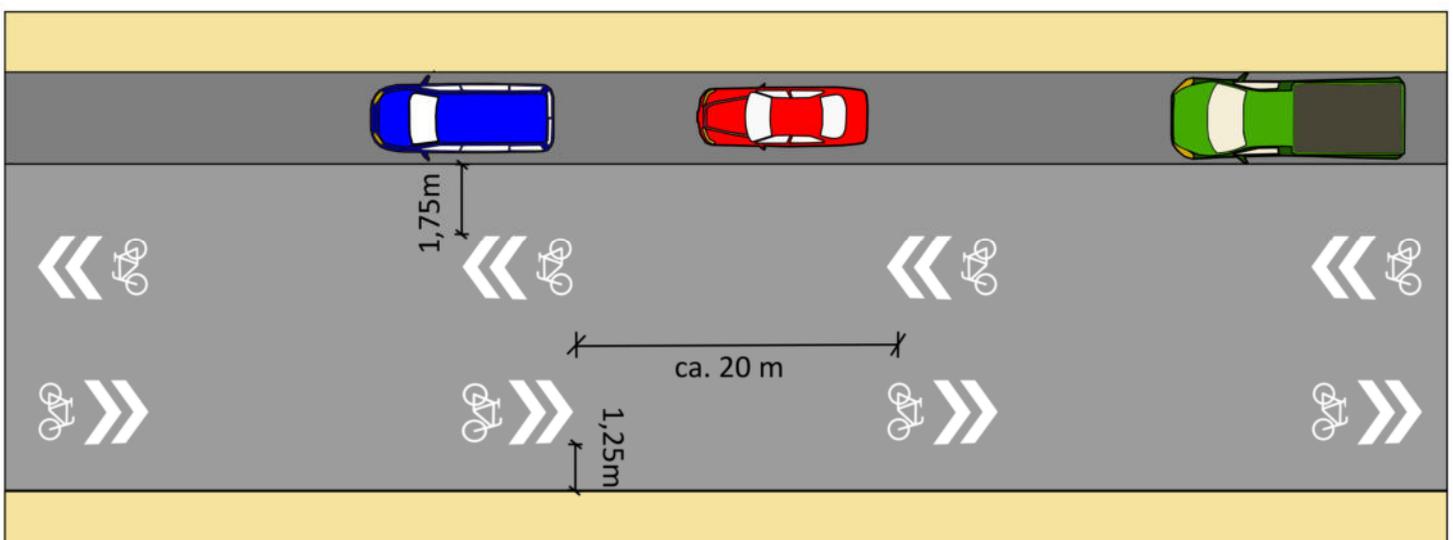
Angestrebte Wirkung:

- Verdeutlichung des Nutzungsrechts der Fahrbahn für den Radverkehr
- Schließung von Netzlücken ohne Radverkehrsanlagen auf Verbindungen mit besonderer Netzrelevanz
- Reduzierung der (illegalen) Seitenraumnutzung und Verhinderung von Konflikten zwischen Fußgehenden und Radfahrenden

Hinweise:

Fahrradpiktogrammreihe am jeweils rechten Fahrbahnrand mit einem Piktogrammabstand von etwa 20 m und in ausreichendem Abstand zum Bord (im Falle von Parkständen in ausreichendem Abstand zum ruhenden Verkehr) markieren.

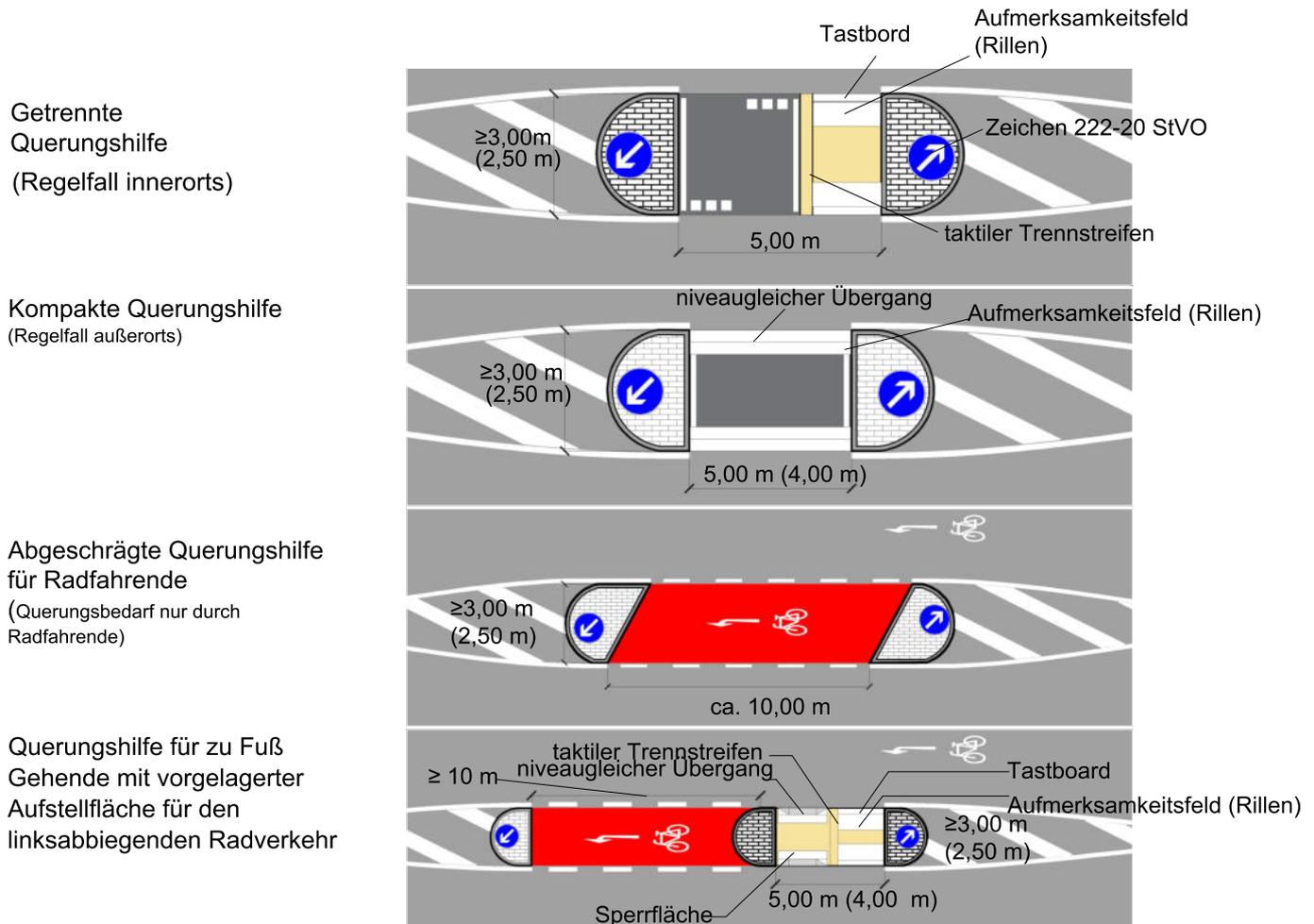
Quelle: Radfahren bei beengten Verhältnissen - Wirkung von Piktogrammreihen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit - Bergische Universität Wuppertal / Technische Universität Dresden - Juni 2021



Führung von Radfahrenden auf der Fahrbahn mittels einer Piktogrammreihe.

maßstabslos

Verschiedene Ausführungen der Mittelinsel innerorts und außerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010) Kapitel 4.3
- RAST 06, Kapitel 6.1.8.2
- RAL (Ausgabe 2012) Kapitel 6.4.10

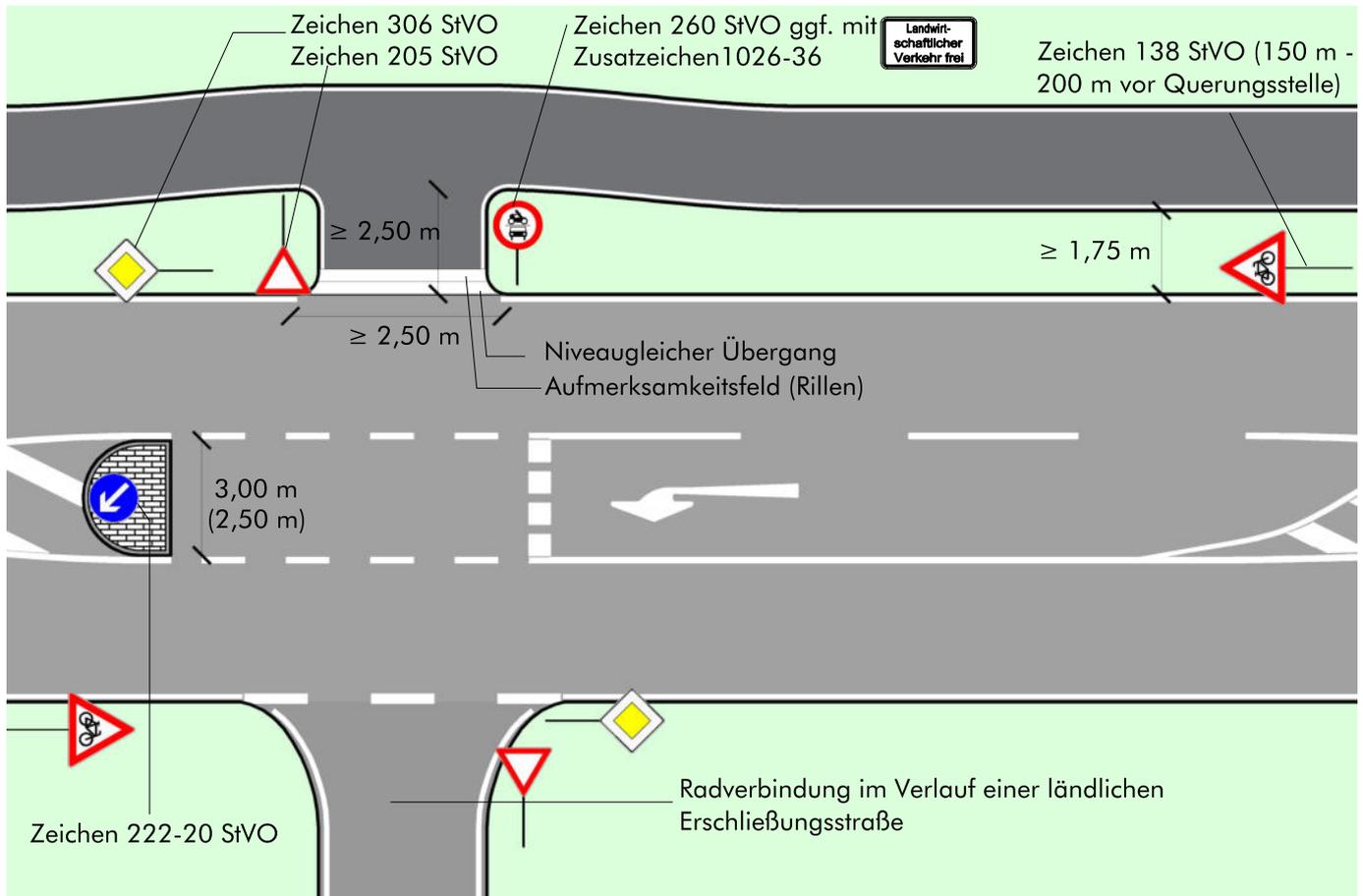
Anwendungsbereiche:

- Leitfaden Unbehinderte Mobilität der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung
- Querung einer übergeordneten Straße.

Hinweise:

- Bei der Gestaltung der Mittelinseln ist darauf zu achten, dass keine Sichthindernisse entstehen.
- Für den Kfz-Verkehr ist im Zuge von Mittelinseln ggf. eine Geschwindigkeitsreduzierung zu prüfen.
- Außerorts muss vor der Mittelinsel eine Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295 StVO) angeordnet sein. Die zusätzliche Anordnung innerorts - aber außerhalb von Tempo-30-Zonen - wird empfohlen.
- Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein. Die Notwendigkeit einer ortsfesten Beleuchtung ist zu prüfen.
- Bei Hauptverkehrsstraßen muss die Durchfahrtsbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

Querung einer übergeordneten Straße im Zuge einer Erschließungsstraße außerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2

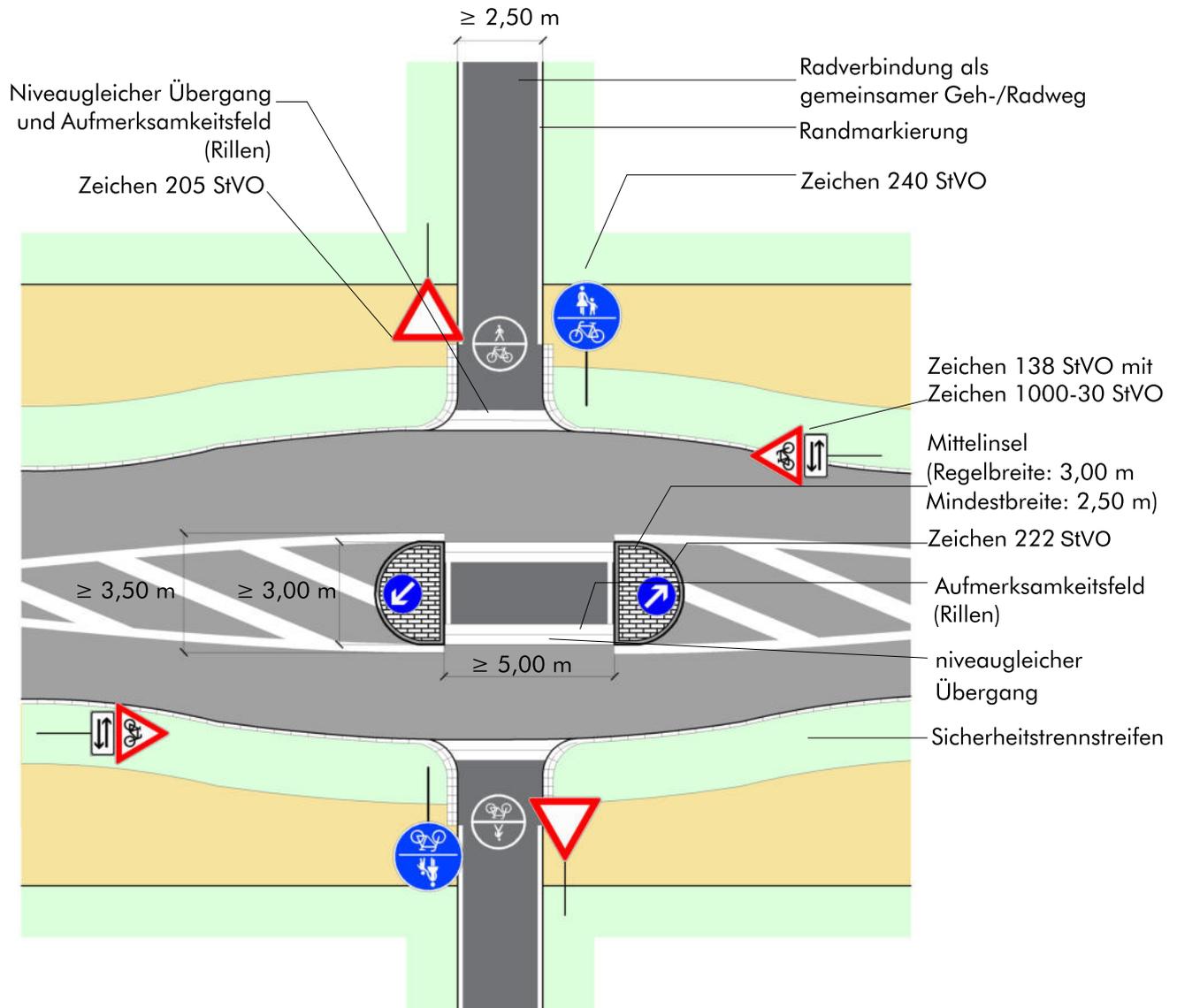
Anwendungsbereiche:

- Querungshilfe in Verbindung mit kurzem Linksabbiegefahrstreifen bei geringem Abbiegeverkehr.
- siehe Abschnitt Einsatzgrenzen

Hinweise:

- Für den Kfz-Verkehr sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h geprüft werden.
- Die Verkehrsinsel am Beginn des Linksabbiegefahrstreifens kann überfahrbar ausgeführt werden.
- Im Falle einer angeordneten Benutzungspflicht ist der gemeinsame Geh-/Radweg mit Zeichen 240 StVO zu versehen.
- Wird auf dem begleitenden Weg der landwirtschaftliche Verkehr freigegeben, ist ein Nachweis der Schleppkurven für landwirtschaftliche Fahrzeuge erforderlich. Die genaue Position des Inselkopfes ist von der erforderlichen Schleppkurve abhängig.
- Die Durchfahrtbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und mind. 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

Querungsstelle mit Mittelinsel (gemeinsamer Geh-/Radweg) außerorts (entspricht QH-6)



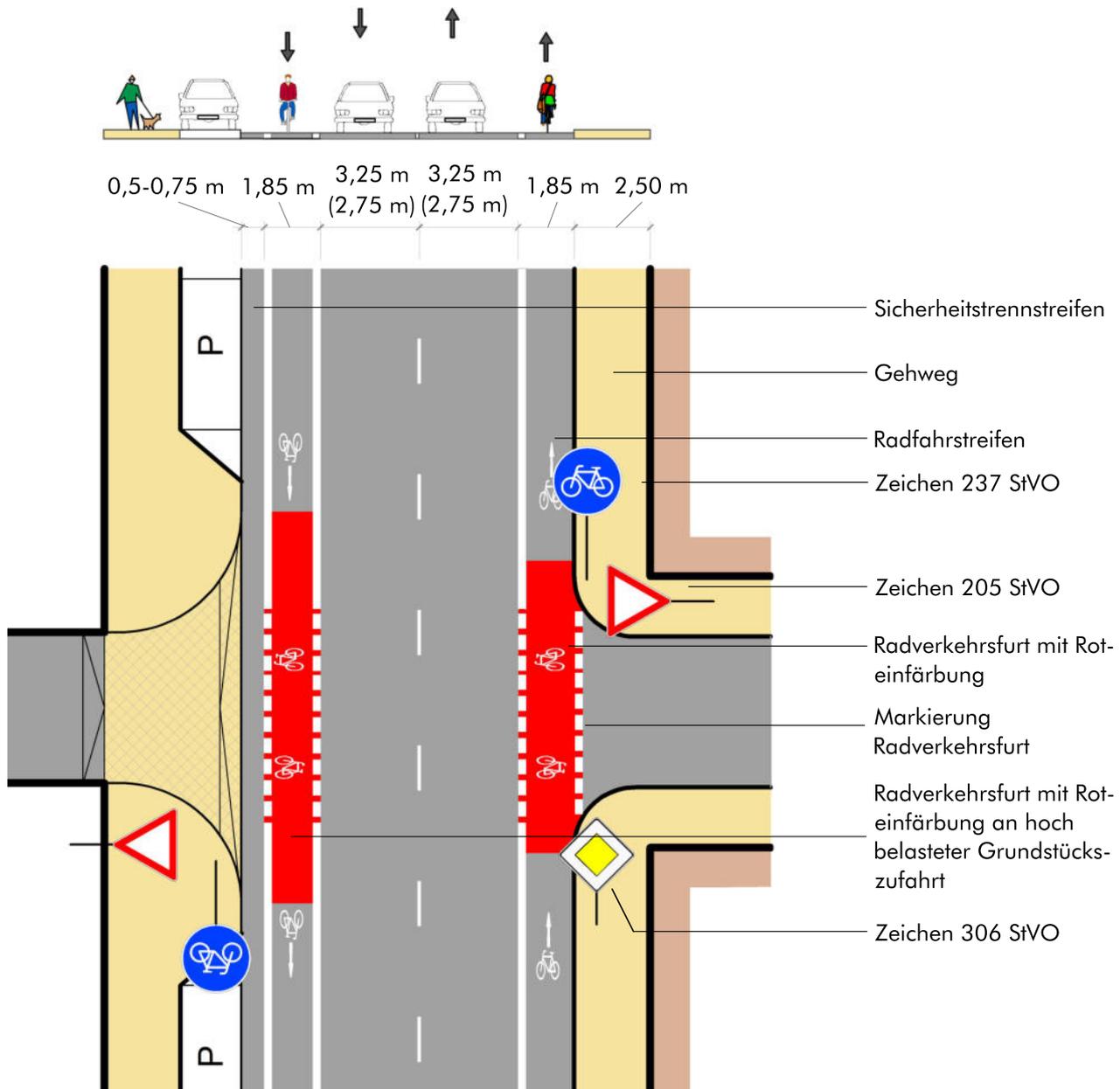
Regelungen:
Anwendungsbereiche:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 2.2.5, Kapitel 9.4.2, Kapitel 10; RAS (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1.8.2
- siehe Abschnitt Einsatzgrenzen / bis max. 15.000 Kfz/Tag

Hinweise:

- Für den Kfz-Verkehr sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h geprüft werden.
- Aus beiden Näherungsrichtungen sind gute Sichtbeziehungen erforderlich und bei der Planung nachzuweisen.
- Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein, ggf. ist eine ortsfeste Beleuchtung zu prüfen.
- Für die verkehrsrechtliche Beschilderung der Querungsstelle sind die Empfehlungen gemäß QH-2 zu berücksichtigen. Das Sichtfeld ist sicherzustellen.
- Die Durchfahrtsbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und mind. 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

Führung auf Radfahrstreifen innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.3; RASSt (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1.7.4

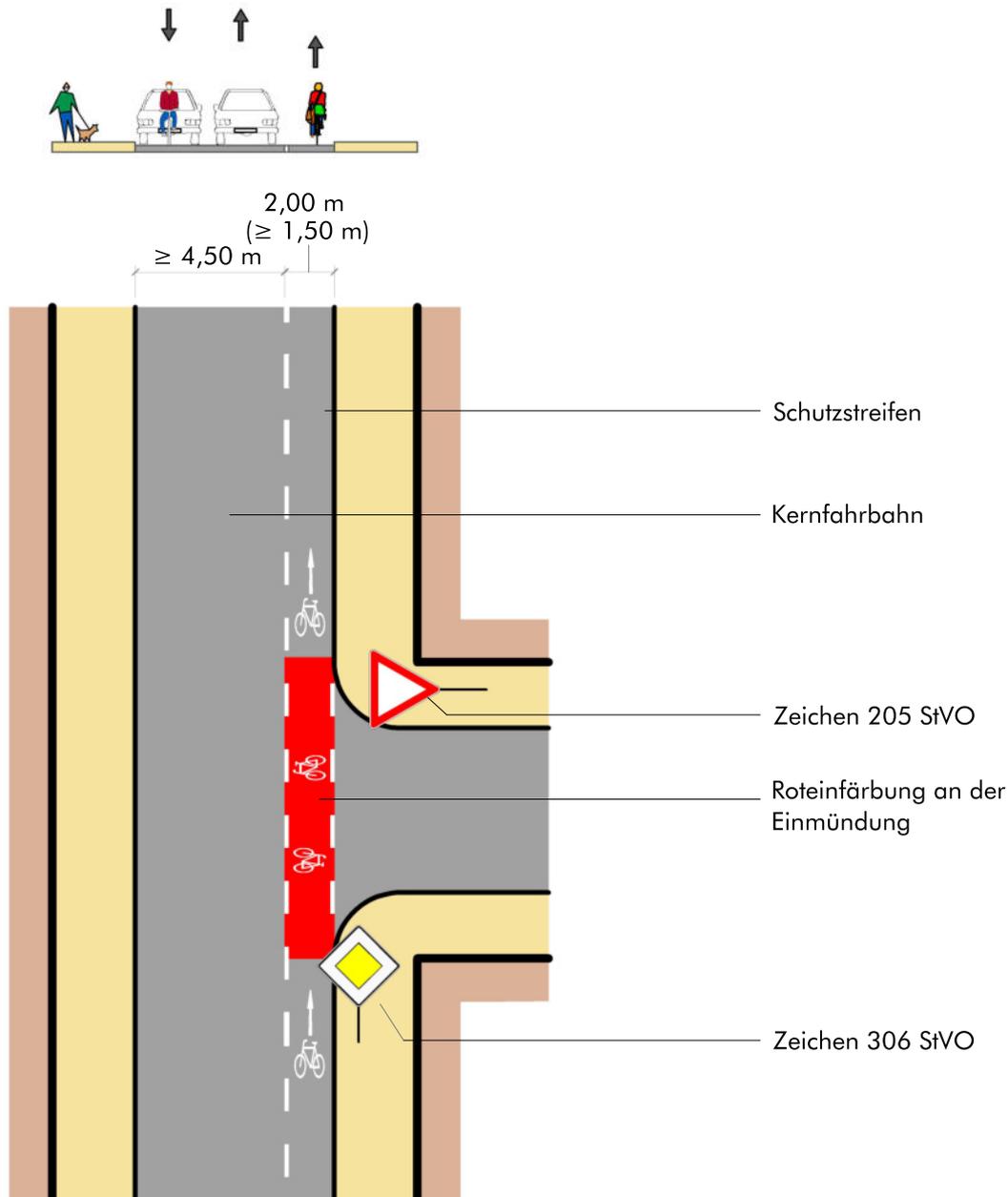
Anwendungsbereiche:

- Hauptverkehrsstraßen

Hinweise:

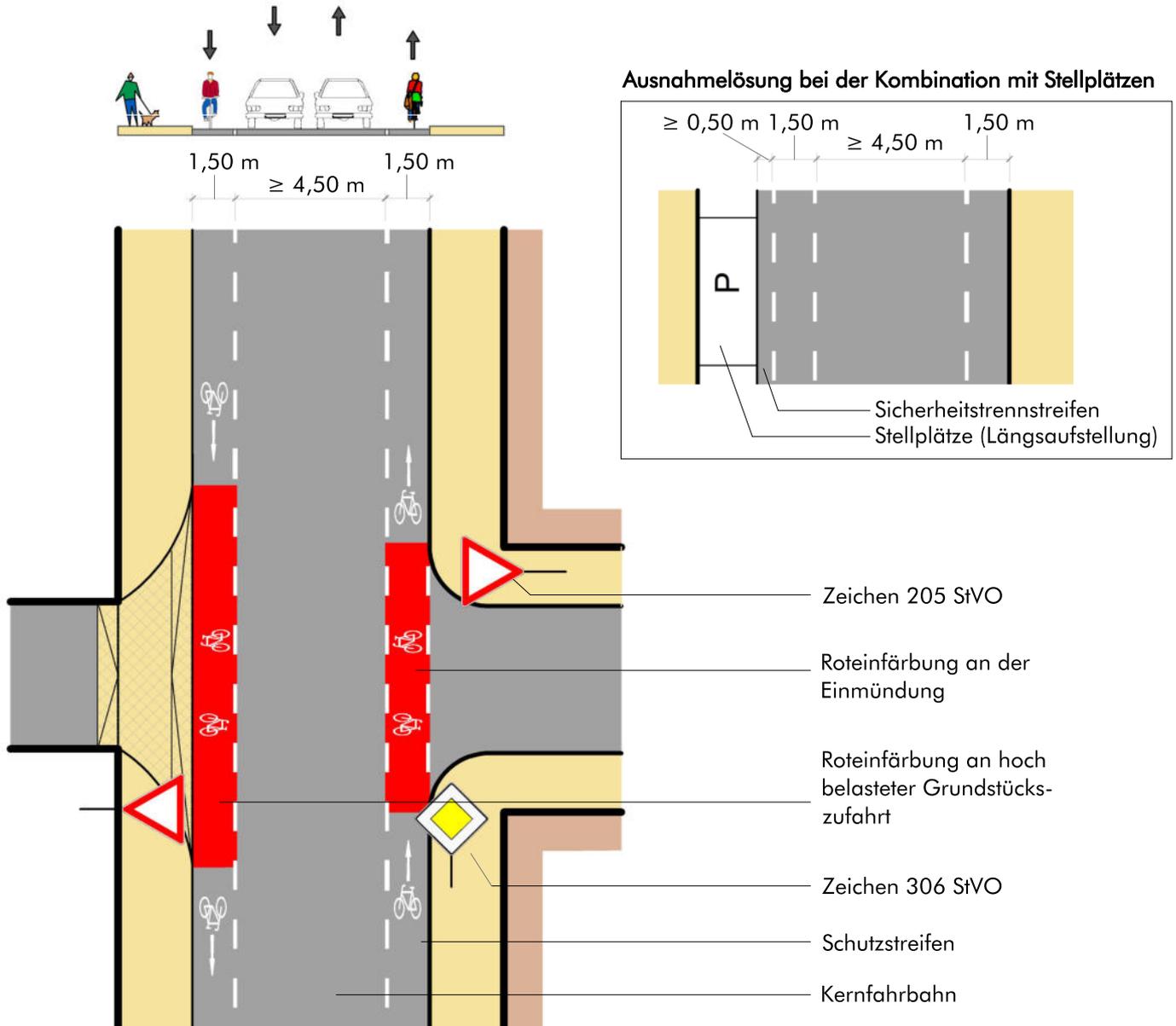
- Radfahrstreifen darf zum Ein- und Abbiegen und zum Erreichen von Parkständen von Kfz überquert werden
- Einfärbung der Radverkehrsfurt bei Grundstückszufahrten mit hoher Belastung (z.B. Sammelgaragen, Supermärkte, Tankstellen etc.)
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauchen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Die Kombination mit Kurzzeitstellplätzen ist möglichst zu vermeiden

Führung auf einseitigem Schutzstreifen innerorts bei beengten Verhältnissen auf Steigungsstrecken



- Regelungen:**
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.2
- Anwendungsbereiche:**
- innerorts ($\geq 30\text{ km/h}$) bei Steigungsstrecken
- Hinweise:**
- Bei Steigungsstrecken ($\sim 2\%$) wenn ein Radfahrstreifen oder baulich getrennter Radweg für den bergauffahrenden Radverkehr nicht möglich ist.
 - Der Schutzstreifen ist so breit wie möglich anzulegen, um die langsame und ausschwenkende Fahrt des Radverkehrs zu berücksichtigen.

Führung auf Schutzstreifen innerorts bei beengten Verhältnissen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.2; RAST (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1.7.3

Anwendungsbereiche:

- Hauptverkehrsstraßen mit Belastungsbereich II nach ERA

Hinweise:

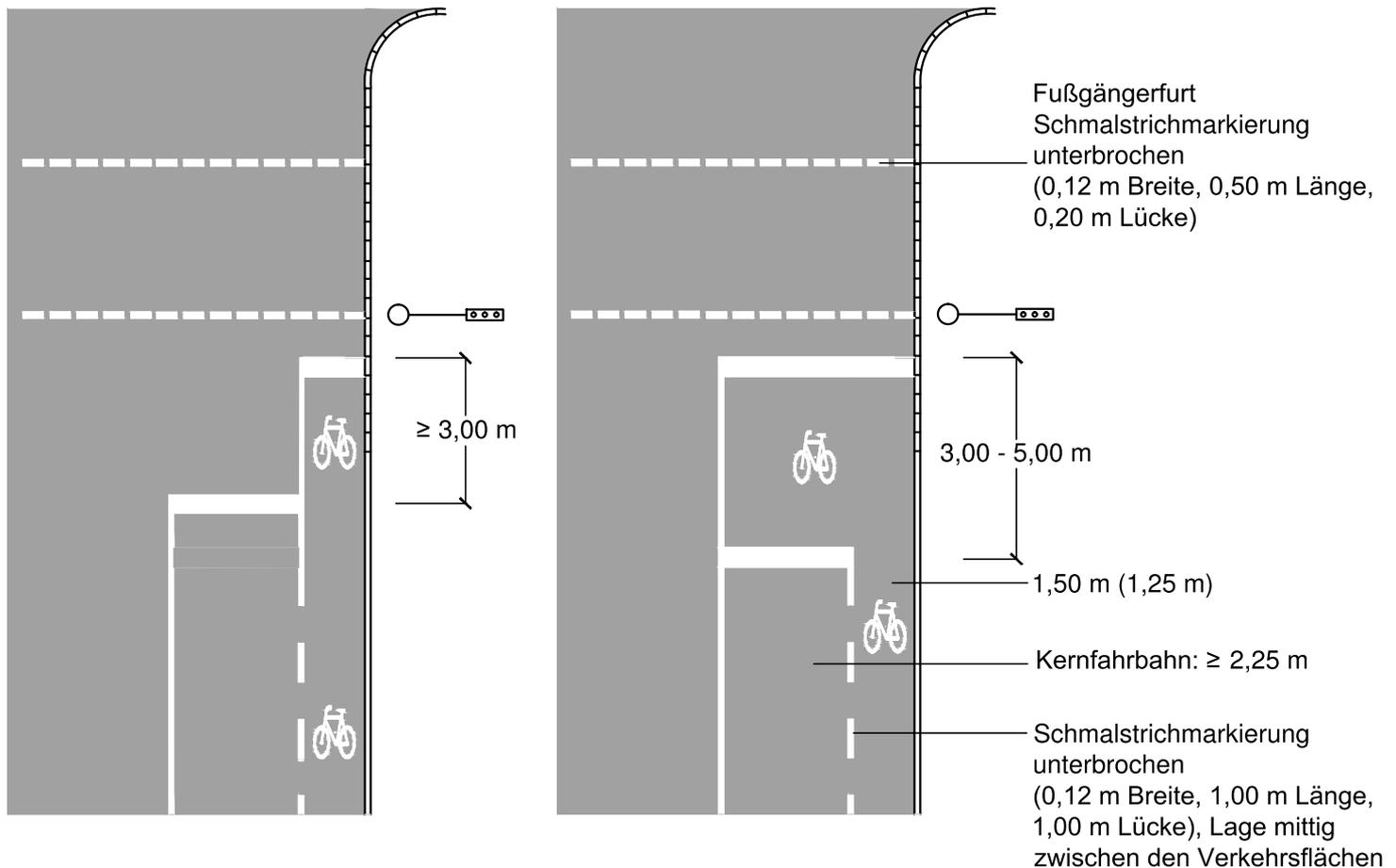
- Schutzstreifen darf zum Ein- und Abbiegen und zum Erreichen von Parkständen z. B. auf angrenzenden Grundstücken von Kfz überquert werden.
- Einfärbung der Radverkehrsfurt bei Grundstückszufahrten mit hoher Belastung (z. B. Sammelgaragen, Supermärkte, Tankstellen etc.)
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen.
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen.
- Sollten z. B. durch rückspringende Bebauung einzelne Parkstände vorhanden sein, ist ein Sicherheitsabstand von mehr als 0,50 m zu markieren (siehe Radfahrstreifen).
- Bei einer Kernfahrbahnbreite von 4,50 m darf es nur zu einer geringen Begegnungshäufigkeit mit LKW kommen.

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Vorgezogene Haltlinie

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.2 "Aufgeweiteter Radaufstellstreifen", "Vorgezogene Haltlinie"

Anwendungsbereiche:

Vorgezogene Haltlinie

- an übergeordneten Knotenpunktzufahrten mit kürzeren Sperrzeiten zur Sicherung des Radverkehrs als Standardlösung anzuwenden

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)

- vorrangig an untergeordneten Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zur Sicherung des linksabbiegenden bzw. geradeausfahrenden Radverkehrs

Hinweise:

- Roteinfärbung der Aufstellflächen möglich



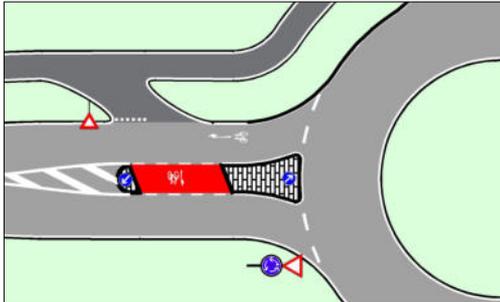
Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

Musterblatt: 4.4-3
Stand: November 2017

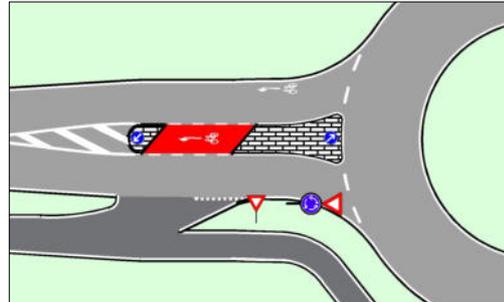


Führung an einem Kreisverkehr außerorts

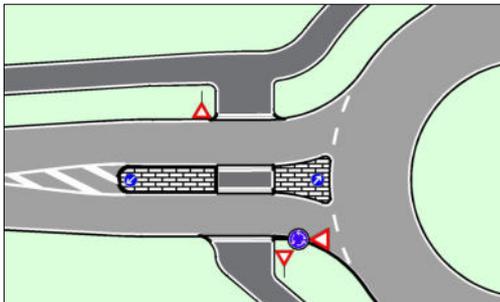
Überleitung auf die Fahrbahn
 (Geh-/Radweg kommt linksseitig an)



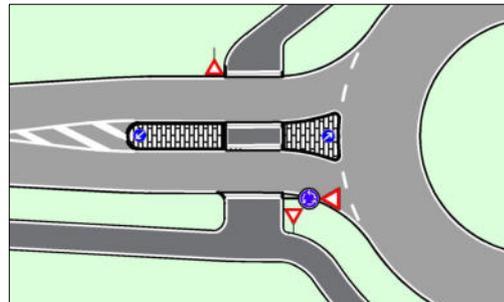
Überleitung auf die Fahrbahn
 (Geh-/Radweg kommt rechtsseitig an)



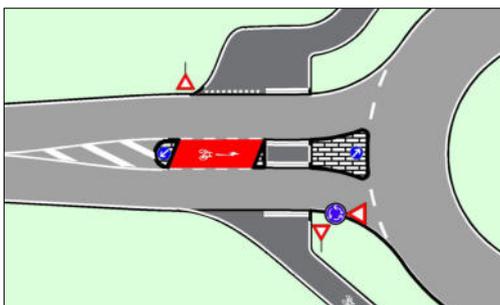
**Wartepflichtige Querung bei
 kreisumlaufenden Geh-/Radwegen**
 (Geh-/Radweg kommt linksseitig an)



**Wartepflichtige Querung bei
 kreisumlaufenden Geh-/Radwegen**
 (Geh-/Radweg kommt rechtsseitig an)



Überleitung auf einen kreisumlaufenden Radweg
 (Radverkehr kommt auf der Fahrbahn an)



Regelungen:

- Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren (Ausgabe 2006), Kapitel 5.3
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 5.4

Anwendungsbereiche:

- Gemeinsame Geh-/Radwege im Zweirichtungsbetrieb an Kreisverkehren außerorts
- siehe Abschnitt Einsatzgrenzen

Hinweise:

- Bei kreisumlaufenden (gemeinsamen Geh-/)Radwegen ist der Radverkehr vorfahrtrechtlich unterzuordnen. Die Markierung von Radverkehrsfurten ist nicht zulässig.
- Die gezeigten Zufahrtslösungen können je nach örtlicher Situation miteinander kombiniert werden.
- Die Durchfahrtsbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen

ML: 1.12 - Ersetzen Kopfsteinpflaster Maßnahmentyp SON - Kopfsteinpflaster

Situation:

Radfahren auf Kopfsteinpflaster ist unattraktiv und insbesondere bei feuchtem Untergrund mit hoher Sturzgefahr verbunden. Kopfsteinpflaster führt häufig dazu, dass Radfahrende regelwidrig Gehwege nutzen.

Häufig ist Kopfsteinpflaster in zentralen Straßen anzufinden und trägt zum besonderen Charakter einer Straße bei.

Maßnahme:

Das klassische Kopfsteinpflaster soll durch eine für den Radverkehr attraktivere Fahrbahnoberfläche ersetzt werden. Hierfür kommt Asphalt oder andere Pflasterarten in Frage.

Angestrebte Wirkung:

- Erhöhung des Fahrkomforts
- Verringerung der Sturzgefahr
- Vermeidung der Gehweg-Nutzung durch Radfahrende und damit von Konflikten mit zu Fuß Gehenden
- Erhalt des Straßencharakters als innerstädtische (Geschäfts-) Straße mit Aufenthaltsqualität

Hinweise:

- Asphaltstreifen sind nur dann möglich, wenn ein ausreichender Straßenquerschnitt vorhanden ist und die erforderlichen Sicherheitsräume zum Fahrbahnrand oder zu parkenden Kfz eingehalten werden können. Daher sind Asphaltstreifen in der Regel in Innenstadtbereichen nicht möglich.
- Die Belange des Denkmalschutzes sind zu berücksichtigen.
- Geräuschemissionen werden durch das Ersetzen von Kopfsteinpflaster verringert.

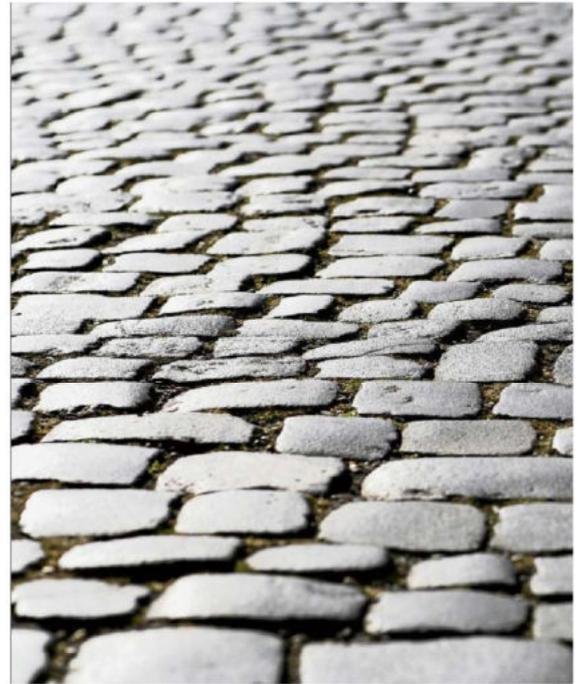


Abbildung 1: Kopfsteinpflaster

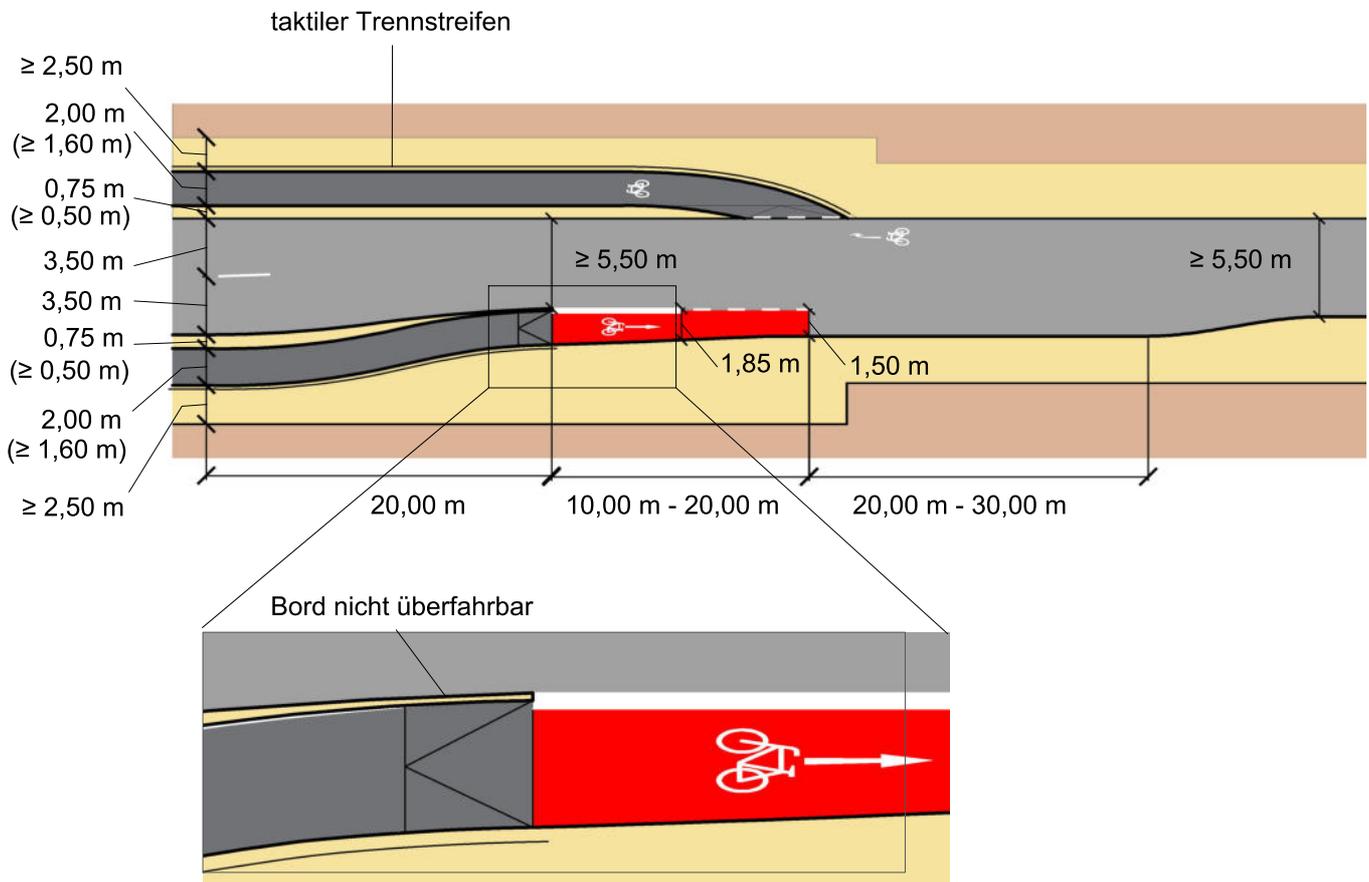


Abbildung 2: Gut befahrbare, gepflasterte Fahrbahnoberfläche, Fulda



Abbildung 3: Gut befahrbarer Asphaltstreifen in Kombination mit Kopfsteinpflaster in Verden

Bauliches Ende eines Radweges mit Überleitung auf die Fahrbahn innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010) Kapitel 3.4 und 11.1.6

Anwendungsbereiche:

- Überführung eines Einrichtungsweges in einen Schutzstreifen oder in den Mischverkehr.

Hinweise:

- Ein baulich geschützter Übergang des auslaufenden Radweges ist gegenüber Markierungen zu bevorzugen.
- Eine Überleitung von der bzw. auf die Fahrbahn ist erforderlich, wenn sich die Benutzungspflicht im Verlauf baulich angelegter Einrichtungswegs ändert.
- Die rote Einfärbung ist optional. Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen.
- Die Rampenneigung sollte zwischen 4 % bis 6 % betragen.
- Die Verschwenkung darf aus Gründen der Sicherheit und der Akzeptanz nicht abrupt erfolgen. Das Verhältnis des Versatzes zur Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen.



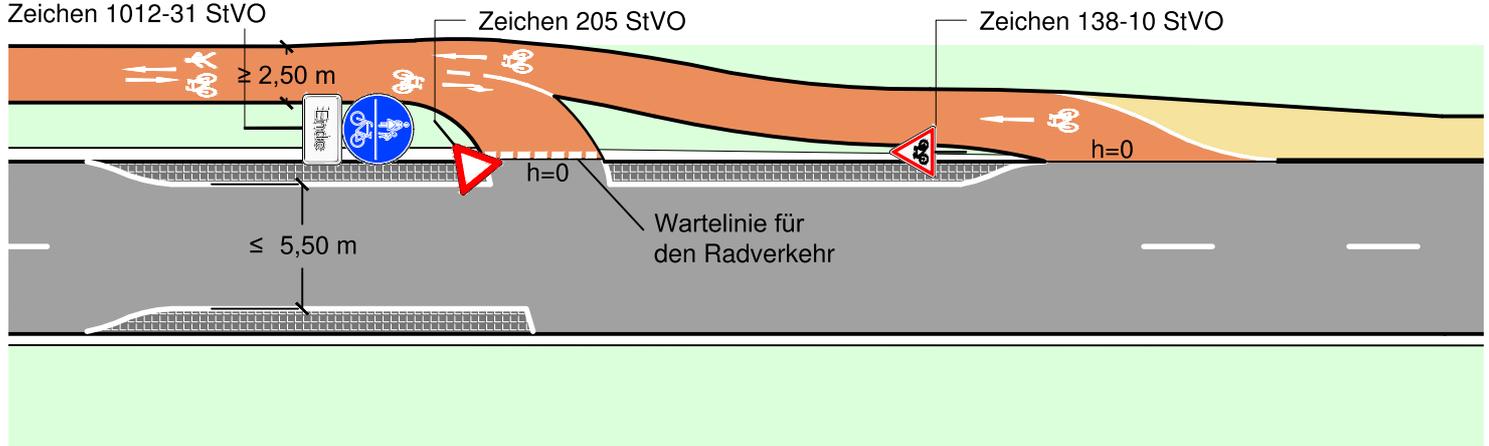
oder



oder



Zeichen 240 StVO,
Zeichen 1012-31 StVO



* Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegeführung erforderlich

Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

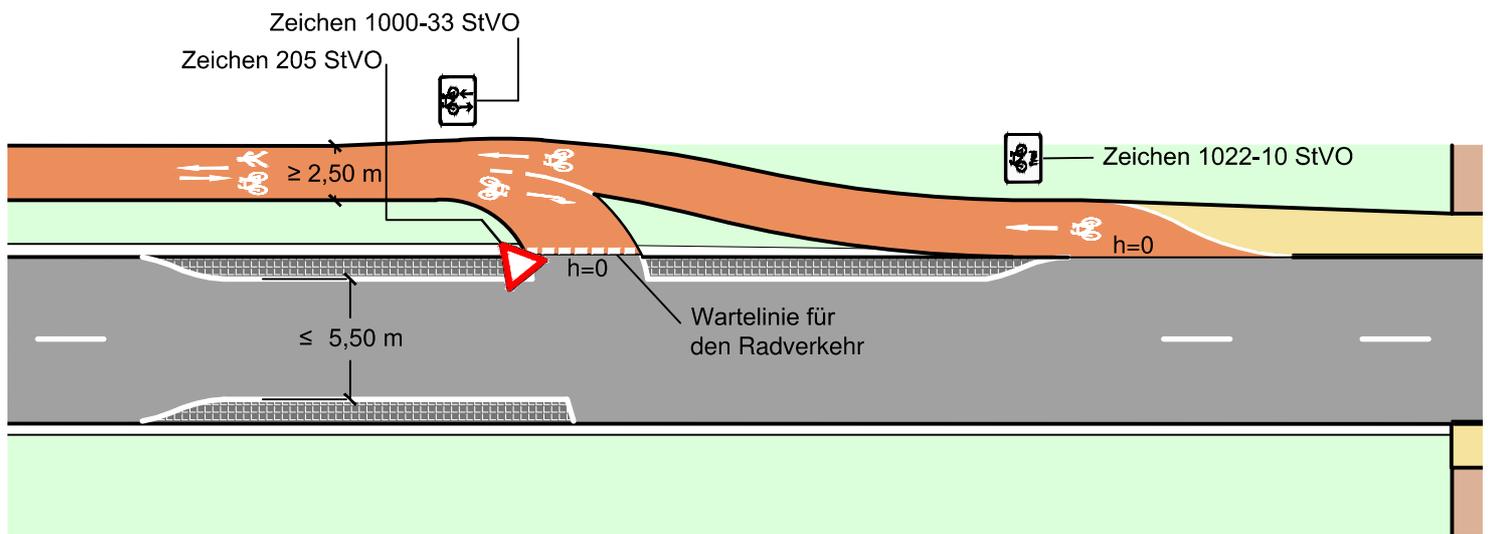
Anwendungsbereiche:

- außerorts im Zuge der Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen im Übergang von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- am Übergang von außerorts zu innerorts
- bis zu einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterlösung 9.5-2
- bauliche Ausführung
- Einengung auch über Markierung denkbar
- es ist zu prüfen, ob auch von außerorts kommend der Übergang mit Zeichen 138-10 StVO (Radfahrer)  und/oder ein Überholverbot für den Kraftfahrzeugverkehr angezeigt ist und ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken ist
- Zugunsten einer hohen Akzeptanz und Sicherheit darf die Verschwenkung nicht abrupt erfolgen; das Verhältnis Versatz : Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen





Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

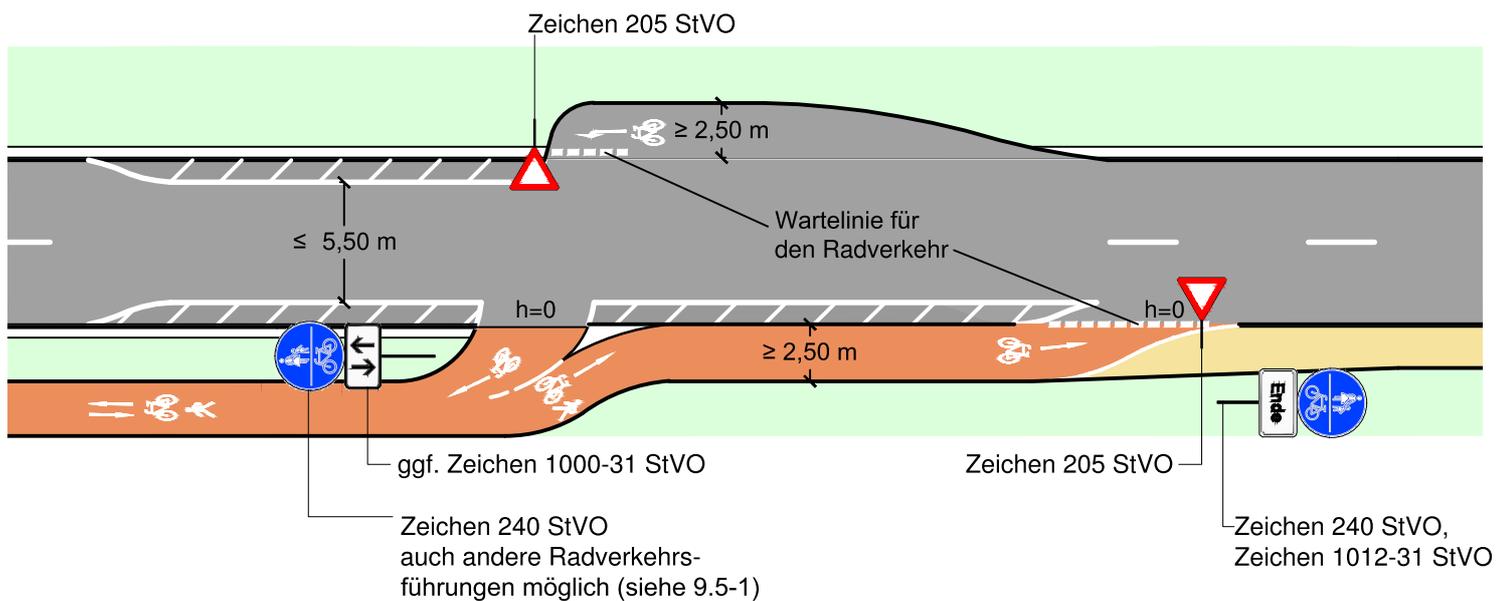
Anwendungsbereiche:

- außerorts im Zuge der Sicherung von nicht benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen im Übergang von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- am Übergang von außerorts zu innerorts
- bis zu einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag

Hinweise:

- mit Benutzungspflicht siehe Musterlösung 9.5-1
- bauliche Ausführung
- Einengung auch über Markierung denkbar
- es ist zu prüfen, ob der Übergang mit Zeichen 138 StVO (Radfahrer)  und/oder ein Überholverbot für den Kraftfahrzeugverkehr angezeigt ist und ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken ist
- durch Zeichen 1022-10  ohne Kombination mit Zeichen 239  ist keine Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben
- die Anordnung von Zeichen 1022-10 ohne Zeichen 239 ist innerorts und außerorts möglich





Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

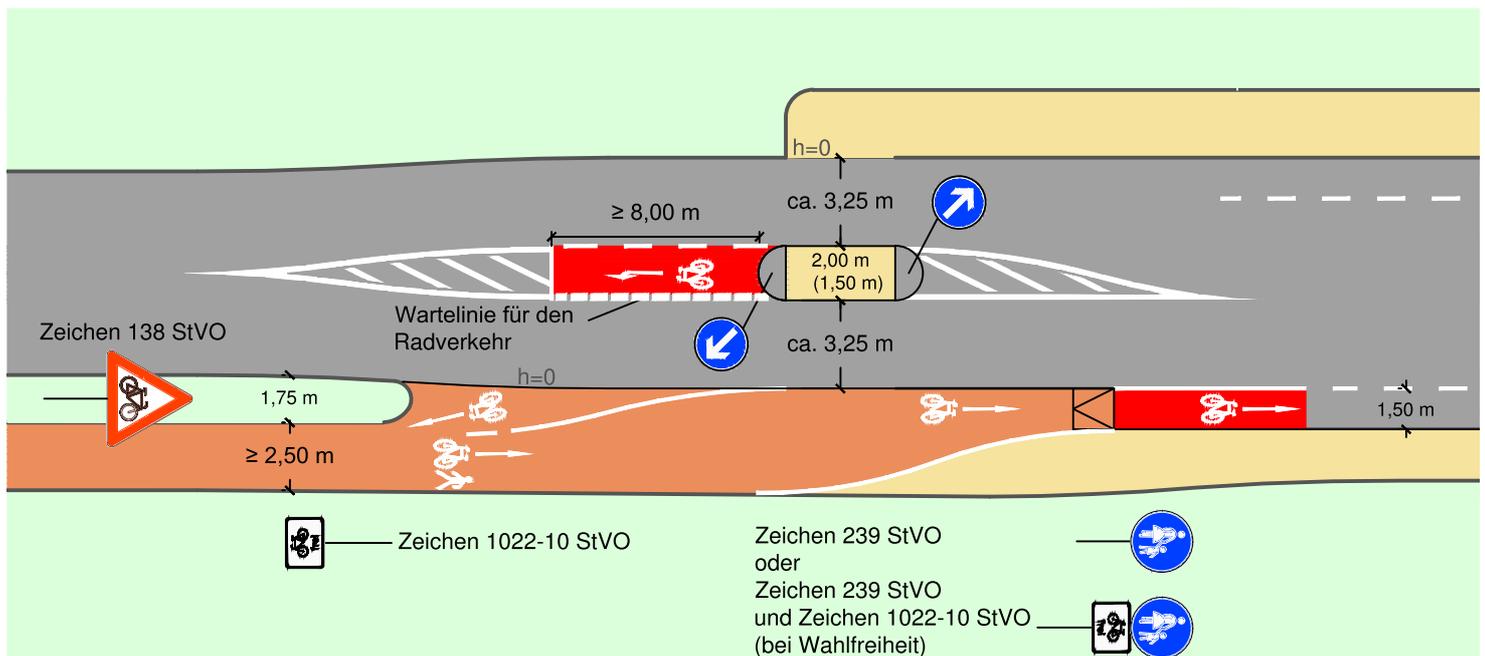
Anwendungsbereiche:

- außerorts im Zuge der Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen im Übergang von Richtungsbetrieb zu Zweirichtungsbetrieb
- am Übergang von innerorts zu außerorts
- bis zu einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-8
- Ausführung als Markierungslösung
- Einengung auch über bauliche Ausführung denkbar
- es ist zu prüfen, ob der Übergang mit Zeichen 138 StVO (Radfahrer)  und/oder ein Überholverbot für den Kraftfahrzeugverkehr angezeigt ist und ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken ist





Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5 und Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- im Ortseingangsbereich beim Übergang zwischen der Fahrbahn (innerorts) und einseitigem nicht benutzungspflichtigem Zweirichtungsradweg (außerorts) bei hohen Kfz-Verkehrsstärken (ab ca. 5.000 Kfz/Tag) und mangelndem Platzangebot

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- mit Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-11
- die Aufstellfläche ermöglicht ein Queren in zwei Etappen, die Breite der Fahrspur im Querungsbereich ist möglichst gering zu wählen, um dort ein kritisches Überholen des Radverkehrs zu verhindern
- bei ausreichendem Platzangebot ist die Anlage von zwei Mittelinseln mit mittigem Abbiegestreifen ($\geq 10,00$ m) vorzusehen
- auch als Lösung zum direkten Linksabbiegen an Knotenpunkten geeignet
- Roteinfärbung optional
- durch Zeichen 1022-10  ohne Kombination mit Zeichen 239  ist keine Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben
- die Anordnung von Zeichen 1022-10 ohne Zeichen 239 ist innerorts und außerorts möglich



ML: 3.3 - Sackgasse als durchlässig kennzeichnen Maßnahmentyp VDS

Situation:

Verkehrszeichen sind häufig auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet und werden in Folge dessen von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden nicht oder nur bedingt beachtet. Um dem entgegenzuwirken, ist es wichtig, Verkehrszeichen auch an die Belange des Rad- und Fußverkehrs anzupassen.

Maßnahme:

Bei Sackgassen besteht die Möglichkeit, diese für Fuß- und Radverkehr als "durchlässig" zu kennzeichnen. Durchlässig bedeutet in diesem Zusammenhang, dass Radfahrende und / oder zu Fuß Gehende im Gegensatz zum Kfz-Verkehr die Sackgasse passieren können.



Abbildung: Durchlässige Sackgasse in Frankfurt am Main

Angestrebte Wirkung:

- Kennzeichnung der Durchlässigkeit von Sackgassen für Rad- und Fußverkehr
- Generelle Verlässlichkeit von Verkehrszeichen für alle Verkehrsteilnehmenden und dadurch Erreichung einer höheren Regel-Akzeptanz durch Radfahrende

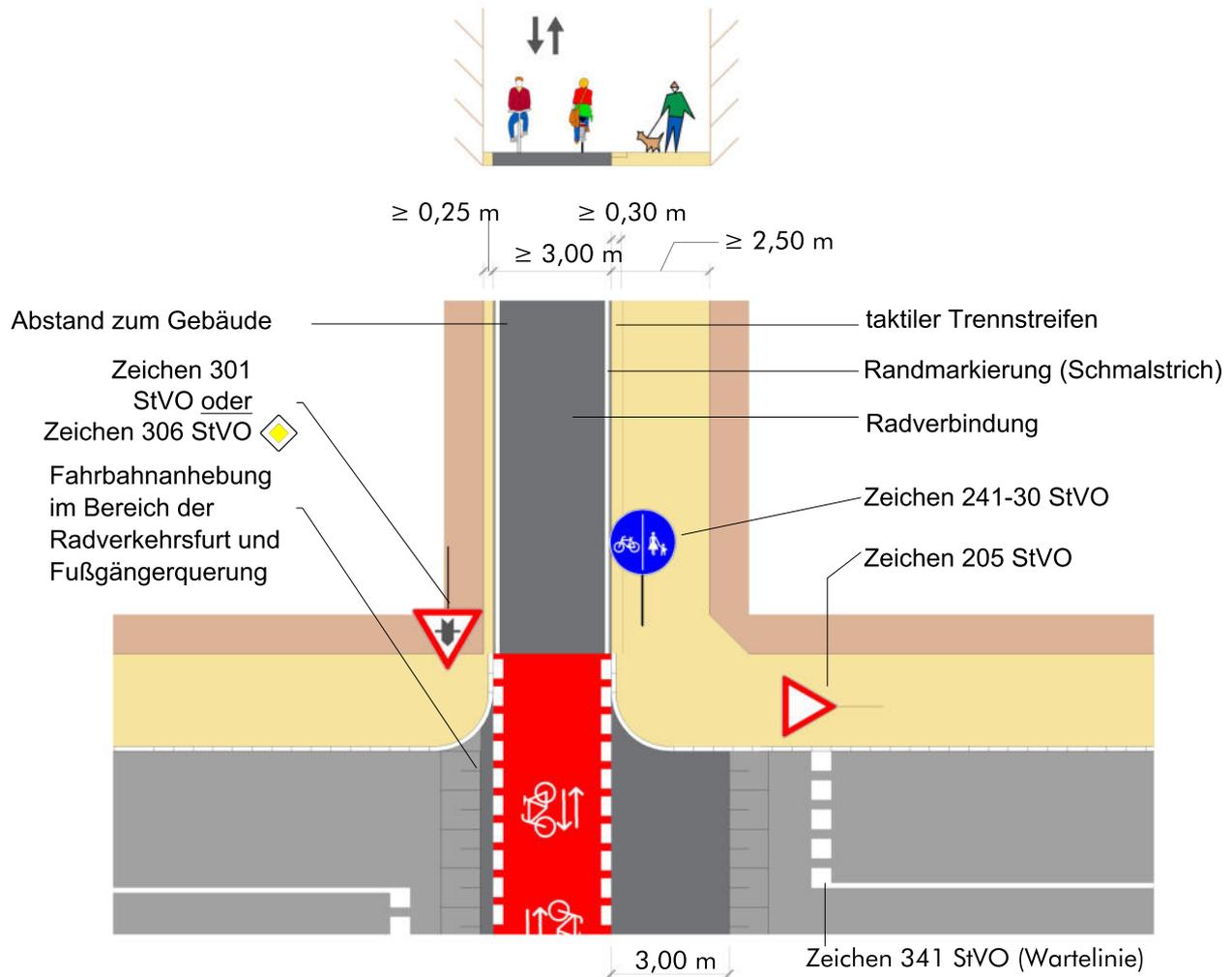
Hinweise:

Übliche Mängel an durchlässigen Sackgassen sind fehlende Bordsteinabsenkungen oder Gefahren und Hindernisse durch ordnungswidrig abgestellte aber geduldete Pkw. Dies ist im Zuge der Kennzeichnung durchlässiger Sackgassen zu prüfen.



Abbildungen: von links nach rechts: VZ357-50; VZ357-51; VZ357-52

Selbstständige Führung (getrennter Geh-/Radweg) innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 10

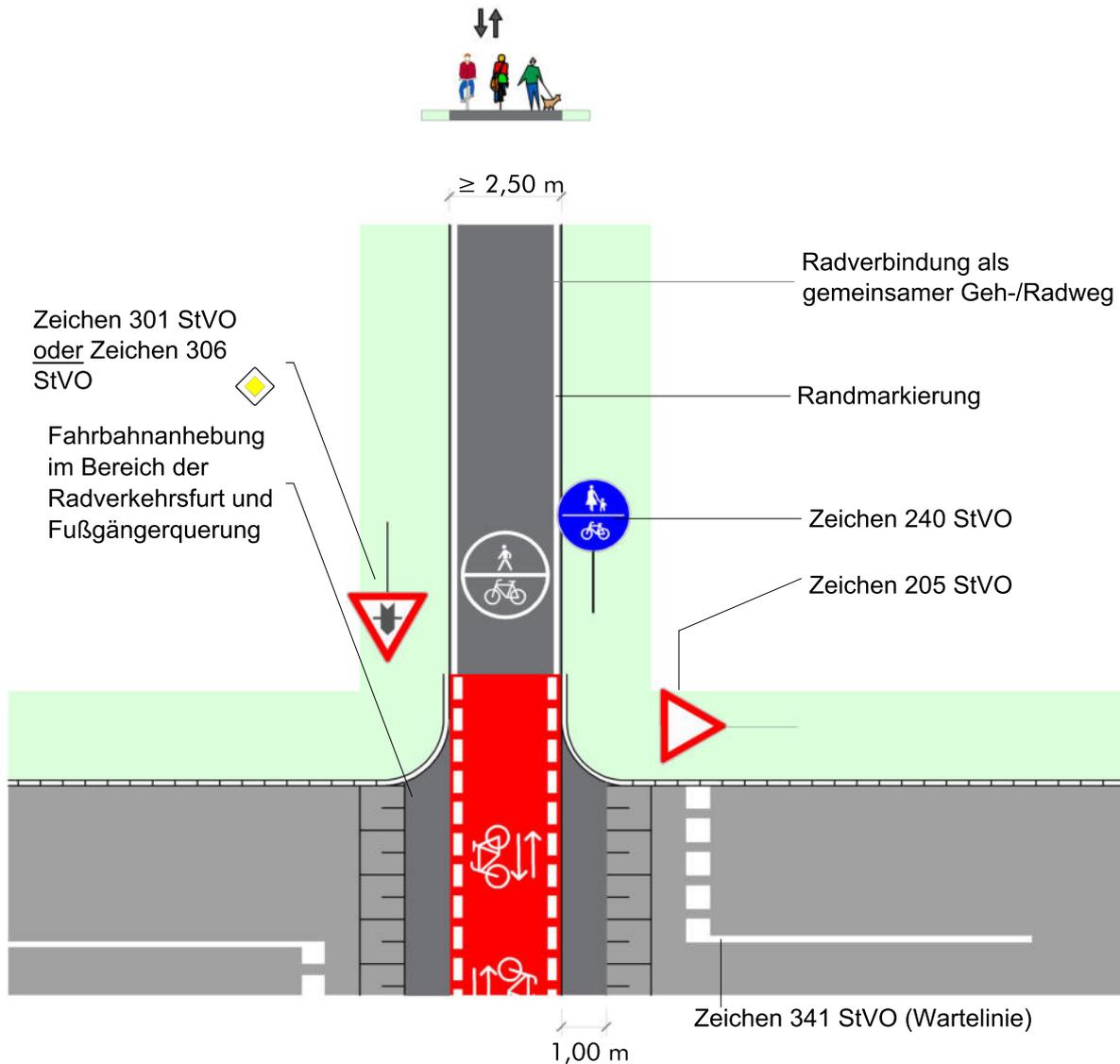
Anwendungsbereiche:

- Querung einer nicht-klassifizierten Straße (Kfz-Verkehrsstärke ≤ 3.000 Kfz / 24 h)
- Mittleres Fußgängeraufkommen (25-60 zu Fuß Gehende in der rechnerischen Spitzenstunde; für besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmer gilt der halbierte Wert)

Hinweise:

- Es ist auf ausreichende Sichtbeziehungen zu achten
- Ist die Realisierung der Fahrbahnanhebung nicht möglich, so sollten Alternativen umgesetzt werden (Quermarkierungen, VZ 205 als Bodenmarkierung, Rüttelstreifen etc.)
- In gestalterisch sensiblen Bereichen und bei geringer Verkehrsbelastung (≤ 800 Kfz / 24 h) kann auf die Einfärbung verzichtet werden
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauchen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Beim Vorhandensein von Hauseingängen ist der Abstand zum Gebäude zu vergrößern
- Die Breite von Zweirichtungsradwegen kann bei straßenunabhängiger Führung auf 2,50 m reduziert werden (Ausschluss von Gefährdung durch Kfz-Verkehr)
- Kfz- und Radverkehrsströme sollten ungefähr gleich sein

Selbstständige Führung (gemeinsamer Geh-/Radweg) außerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 10

Anwendungsbereiche:

- Querung einer nicht-klassifizierten Straße (Kfz-Verkehrsstärke ≤ 3.000 Kfz / 24 h)
- Ländliche Erschließungsstraßen

Hinweise:

- Es ist auf ausreichende Sichtbeziehungen zu achten
- Ist die Realisierung der Fahrbahnanhebung nicht möglich, so sollten Alternativen umgesetzt werden (Quermarkierungen, VZ 205 als Bodenmarkierung, Rüttelstreifen etc.)
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- In landschaftlich sensiblen Bereichen und bei geringer Verkehrsbelastung (≤ 800 Kfz / 24 h) kann auf die Einfärbung verzichtet werden
- Kfz- und Radverkehrsströme sollten ungefähr gleich sein

ML: 3.4 - Verbot für Fahrzeuge aller Art Maßnahmentyp VVS

Situation:

Verkehrszeichen sind häufig auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet und werden in Folge dessen von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden nicht oder nur bedingt beachtet. Um dem entgegenzuwirken, ist es wichtig, Verkehrszeichen auch an die Belange des Rad- und Fußverkehrs anzupassen. Bei dem Verkehrszeichen VZ 250 - Verbot für Fahrzeuge aller Art, sind Radfahrende von der Nutzung ausgeschlossen, da Fahrräder als Fahrzeuge gelten.

Maßnahme:

Radverkehr muss bei bestehenden VZ 250 - Verbot für Fahrzeuge aller Art, freigegeben werden. Dies kann entweder durch Zusatzzeichen VZ 1022-10 oder durch den Austausch des VZ 250 - Verbot für Fahrzeuge aller Art, durch VZ 260 - Verbot für Kraftfahrzeuge, erfolgen.

Angestrebte Wirkung:

- Legalisierung des Radfahrens auf den betroffenen Wegen und Straßen.
- Generelle Verlässlichkeit von Verkehrszeichen für alle Verkehrsteilnehmenden und dadurch Erreichung einer höheren Regel-Akzeptanz durch Radfahrende.

Hinweise:

Da in der Praxis häufig weitere Nutzungen wie etwa land- und forstwirtschaftlicher Verkehr erlaubt sind und dies nur durch Zusatzzeichen erfolgen kann, wird empfohlen, den Radverkehr durch den Austausch des VZ 250 durch VZ 260 freizugeben.

Dadurch kann die Anzahl an Schildern reduziert werden und es entstehen keine Probleme mit Lichtraumprofil und Standfestigkeit der Schilderpfosten.

Weiter ist bei forst- oder landwirtschaftlichen Wegen durch eine explizite Freigabe des Radverkehrs durch Zusatzzeichen 1022-10 eher eine Verkehrssicherungspflicht abzuleiten.



VZ 250 - Verbot für Fahrzeuge aller Art im Alb-Donau-Kreis



Abbildungen: VZ 250 - Verbot für Fahrzeuge aller Art + Zusatzzeichen 1022-10 - Radfahrer frei



Abbildungen: VZ 260 - Verbot für Kraftfahrzeuge + Zusatzzeichen 1022-10 - Radfahrer frei