Radverkehrskonzept

für die Lutherstadt Eisleben

Lutherstadt Eisleben

StadtLabor

SACHSEN-ANHALT

Kofinanziert von der Europäischen Union

Impressum

Juni 2026

Auftraggeber:
Lutherstadt Eisleben
Markt 1
06295 Lutherstadt Eisleben

Ansprechpartnerin:
Jennifer Friedrich
FB 3 - Kommunalentwicklung/Bau

Telefon: +49 3475 6 55 7 52
E-Mail: jennifer.friedrich@lutherstadt-eisleben.de

Bearbeitung:
StadtLabor Tröger + Mothes GbR
Hinrichsenstraße 3
04105 Leipzig

Telefon: +49 341 21 11 800
E-Mail: kontakt@stadtlabor.de

Bearbeitung:
Eric Puttrowait
Tim Tröger
Emanuel Richter

Anlagen:
- Plan Bestand
- Plan Zielnetz
- Plan Maßnahmen
- Maßnahmentabelle
- Ergebnisbericht Online-Umfrage
- Wegweisungsplanung für Radrouten in der Lutherstadt Eisleben

Lutherstadt Eisleben

StadtLabor

Inhaltsverzeichnis

Teil 1: Analyse

1. Einleitung **4**
1.1 Motivation 4
1.2 Ziele des Radverkehrskonzeptes 4
1.3 Herangehensweise 5
1.4 Erarbeitungsprozess und Methodik 5
1.5 Beteiligungsprozess 7
1.6 Grundsätze und Ziele der Radverkehrsförderung 8

2. Grundlagen **10**
2.1 Radverkehrsplanung im föderalen System 10
2.2 Nationaler Radverkehrsplan 3.0 (2021) 10
2.3 Landesradverkehrsplan und Landesradverkehrsnetz Sachsen-Anhalt (2021) 10
2.4 Radverkehrskonzept Landkreis Mansfeld-Südharz (2023) 11
2.5 Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK) 12
2.6 Fachliche Rahmenplanung 13

3. Analyse **14**
3.1 Lutherstadt Eisleben 14
3.2 Siedlungsstruktur und Erreichbarkeit 14
3.3 Topografie 16
3.4 Geologie 16
3.5 Quellen und Ziele des Radverkehrs 17
3.6 Einrichtungen mit empfindlichen Nutzergruppen 18
3.7 Hauptverkehrsstraßen 19
3.8 Geschwindigkeiten im Straßennetz 20
3.9 Verkehrsunfälle mit Fahrradbeteiligung 21
3.10 Verkehrsbelastung 22
3.11 ÖPNV 23
3.12 Radverkehrsanlagen im Bestand 24
3.13 Eigenständige Wege 25
3.14 Knotenpunkte 26
3.15 Einbahnstraßen 27
3.16 Fahrradparken 28
3.17 Gefahrenstellen, Konflikte und Barrieren 29
3.18 Befragungen zum Radverkehr 30
3.19 Aktuelle Planungen mit Bezug zum Radverkehr 32
3.20 Touristische Radrouten und Wegweisung 33
3.21 Zusammenfassung der Analyseergebnisse 35

Teil 2: Konzeption

4. Netzentwicklung **37**
4.1 Ziel und Methode 37
4.2 Wunschliniennetz 38
4.3 Zielnetz für den Alltagsradverkehr 38
4.4 Zielnetz für den Touristischen und Freizeitradverkehr 39

5. Maßnahmen **42**
5.1 Einteilung 43
5.2 Generelle Planungshinweise 44
5.3 Bau von Radwegen 47
5.4 Belagssanierung 50
5.5 Markierungen 51
5.6 Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr 52
5.7 Freigabe für den Radverkehr 54
5.8 Tempo 30 55
5.9 Piktogrammketten (mit Tempolimit 30) 57
5.10 Gehweg / Fahrrad frei 58
5.11 Fahrradstraßen 59
5.12 Radverkehr in der Innenstadt 60
5.13 Mit dem Fahrrad zur Schule 63
5.14 Gestaltung von sicheren Knotenpunkten 65
5.15 Querungen 67
5.16 Fahrradparken 68
5.17 Service und Kommunikation 70
5.18 Wegweisung 72

6. Umsetzungsstrategie **75**
6.1 Maßnahmenpriorisierung 75
6.2 Kosten und Finanzierung 76
6.3 Verstetigungsstrategie 79
6.4 Management - Radverkehrsförderung ist mehr als Wege bauen 80

7. Zusammenfassung und Empfehlungen **81**

1. Einleitung

1.1 Motivation

In vielerlei Hinsicht rückt das Fahrrad in unserer Gesellschaft seit Jahren immer mehr in den Fokus der Aufmerksamkeit. Es ist ein Lifestyle-Produkt, es ist ein Wirtschaftsfaktor für die in Deutschland ansässige Fahrradindustrie, es ist ein Sportgerät und es ist in allererster Linie ein Verkehrsmittel. Durch die technischen Innovationen der letzten Jahrzehnte steigt die Vielfalt der Einsatzmöglichkeiten und der Nutzergruppen des Fahrrades. So ermöglichen es E-Bikes, längere Strecken auch in bergigen Regionen und bei geringerer Muskelkraft zu bewältigen. Eine vielfältige Auswahl aus Lastenrädern bietet Möglichkeiten der gewerblichen und privaten Nutzung, insbesondere für Familien. Das Fahrrad leistet einen Beitrag zu einem gesunden Lebensstil, da die regelmäßigen sportlichen Momente auf dem Sattel ein wichtiger Ausgleich zu einem Alltag mit ansonsten wenig Bewegung darstellen. Es ist ein Verkehrsmittel, das einer breiten Mehrheit der Bevölkerung zur Verfügung steht, da es vergleichsweise geringen Anschaffungs- und Unterhaltskosten unterliegt und durch alle Altersklassen, insbesondere auch durch Minderjährige, genutzt werden kann. Bis zu einem gewissen Alter ist es das einzige Verkehrsmittel des Individualverkehrs, das jungen Menschen überhaupt zur Verfügung steht. Radverkehrsinfrastruktur kommt häufig auch anderen Verkehrsarten zugute, indem es Barrieren reduziert und damit die Zugänglichkeit von öffentlichen und privaten Räumen z. B. für Menschen mit Rollator steigert. Das Fahrrad wirkt sich in vielerlei Hinsicht weniger als andere Verkehrsmittel negativ auf Menschen und Umwelt aus. Im Rahmen von Produktion und Nutzung des Fahrrades werden nur wenige Treibhausgase ausgestoßen, es erzeugt wenig Lärm und Feinstaub, es führt zu einem äußerst geringen Verschleiß von Bodenbelägen und erfordert durch seine hohe Flächeneffizienz sowohl im fließenden als auch im ruhenden Verkehr nur wenig Versiegelung des Bodens. Die hohe Flächeneffizienz des Radverkehrs, also die hohe Verkehrsleistung je Fläche, birgt auch ein hohes finanzielles Einsparpotenzial für öffentliche Haushalte durch geringere Ausgaben für den Bau von Verkehrsinfrastruktur bei einer gleichzeitigen Steigerung der Verkehrsleistung. Der Radverkehr bringt also diverse ökologische, ökonomische und soziale Vorteile mit sich. Um diese in Eisleben möglichst umfangreich zu nutzen, gilt es den Radverkehr nachhaltig und bedarfsgerecht zu entwickeln. Damit das gelingt wird für die Lutherstadt Eisleben dieses Radverkehrskonzept erstellt.

1.2 Ziele des Radverkehrskonzeptes

Durch das Radverkehrskonzept soll die Nutzbarkeit des Fahrrades als Verkehrsmittel optimiert werden. Ziel ist dafür vor allem die sichere, bequeme, unterbrechungsfreie Nutzbarkeit des Fahrrades vom Start- bis zum Zielpunkt auf den Wegen des Alltages und der Freizeit. Dafür wird neben einer Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur auch die Entwicklung des Serviceangebotes und der Strukturen in Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft angestrebt. Dieses Radverkehrskonzept setzt den Rahmen für die Optimierung des Radverkehrs im Zeitraum der nächsten zehn Jahre. So sollen Prioritäten für die Umsetzung von Maßnahmen aufgezeigt und vor allem die Förderfähigkeit für deren Umsetzung gewährleistet werden.

Attraktives Alltagsnetz für den Radverkehr
Qualitativ hochwertige, sichere und schnelle Verbindungen sorgen dafür, dass Radfahren Spaß macht und für den Weg zur Arbeit, zur Ausbildung oder zum Einkaufen zur Alternative wird.

Anbindung der Kernstadt und der elf Ortschaften untereinander
Um selbstbestimmte Mobilität auf kurzen Strecken zwischen den Ortschaften sowie eine Anbindung an die Kernstadt zu ermöglichen, sollen Radwegeverbindungen auf diesen Relationen aufgewertet werden.

Steigerung der Verkehrssicherheit
Weniger Verkehrsunfälle, insbesondere keine Todesopfer. Sichere Infrastruktur für Verkehrsteilnehmende aller Altersgruppen sind die höchste Prämisse bei der Straßenverkehrsgestaltung.

Touristische Potenziale
Der Fahrradtourismus soll gefördert werden. Die reizvolle Hügellandschaft um Eisleben herum, die Bergbauhistorie sowie der mittelalterliche Stadtkern mit bedeutenden Luther-Sehenswürdigkeiten bieten Anknüpfungspunkte für Angeboten im Fahrradtourismus.

Verknüpfung mit ÖPNV
In Kombination mit dem Fahrrad können Bus und Bahn attraktiver werden. Die Mitnahme und Abstellmöglichkeiten an Haltepunkten erleichtern die letzte(n) Meile(n).

1.3 Herangehensweise

Um die genannten Ziele zu erreichen, liegt eine Planung nach menschlichem Maß zugrunde. Das heißt, dass die Begegnung, die Bewegung und der Aufenthalt von Menschen im öffentlichen Raum ins Zentrum der planerischen Überlegungen gestellt werden. Dem steht die autogerechte Planung des letzten Jahrhunderts und die daraus resultierenden öffentlichen Straßenräume teilweise entgegen. Es gilt vorhandene Qualitäten zu erhalten und an Stellen, wo es notwendig und möglich ist, mit pragmatischen Lösungen merkbare Optimierungen für den Radverkehr und auch für andere Verkehrsteilnehmende zu erreichen. Dabei wird der Alltagsradverkehr wie auch der touristische und Freizeitradverkehr betrachtet.

Generell wird der Radverkehr als ein System verstanden, das aus einer Vielzahl einzelner Komponenten besteht, die auf vielfältige Weise miteinander in Beziehung stehen. Das bedeutet, dass beispielsweise die Infrastruktur nicht nur für sich gedacht wird, sondern im Wechselspiel mit Serviceangeboten betrachtet wird, oder dass sich Fahrradparken auf Aspekte des Wirtschaftsverkehrs und die touristische Attraktivität einer Region auswirkt. Dieses Verständnis des Radverkehrs als System ermöglicht es die verschiedenen Aspekte der Radverkehrsplanung zusammenzudenken und damit einen aufeinander abgestimmten Ausbau voranzubringen.

1.4 Erarbeitungsprozess und Methodik

Die Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes erfolgte in einem zweistufigen Prozess: 1. Bestanderfassung und -analyse und 2. Konzeption. Beide Stufen wurden in der Bearbeitung nicht strikt voneinander getrennt, sondern gingen ineinander über, sodass Rückkopplungsprozesse entstehen konnten.

Im ersten Bearbeitungsschritt wurden alle relevanten Aspekte des Radverkehrs in Eisleben einer umfangreichen Analyse unterzogen. Dabei wurden Aspekte der Radverkehrsinfrastruktur, der Verkehrsnachfrage, der Struktur von Quellen und Zielen des Radverkehrs, Unfallstandorte, aktuelle radverkehrsrelevante Planungen und übergeordnete Konzepte und Radrouten in den Blick genommen. Im Rahmen einer Bewertung wurden Stärken und Schwächen identifiziert. Basis für die Analyse war eine vielfältige Auswahl an Quellen für die Informationen. Die Grundlage bildeten mehrere Befahrungen in Eisleben, auch über die Gemeindegrenzen hinweg.

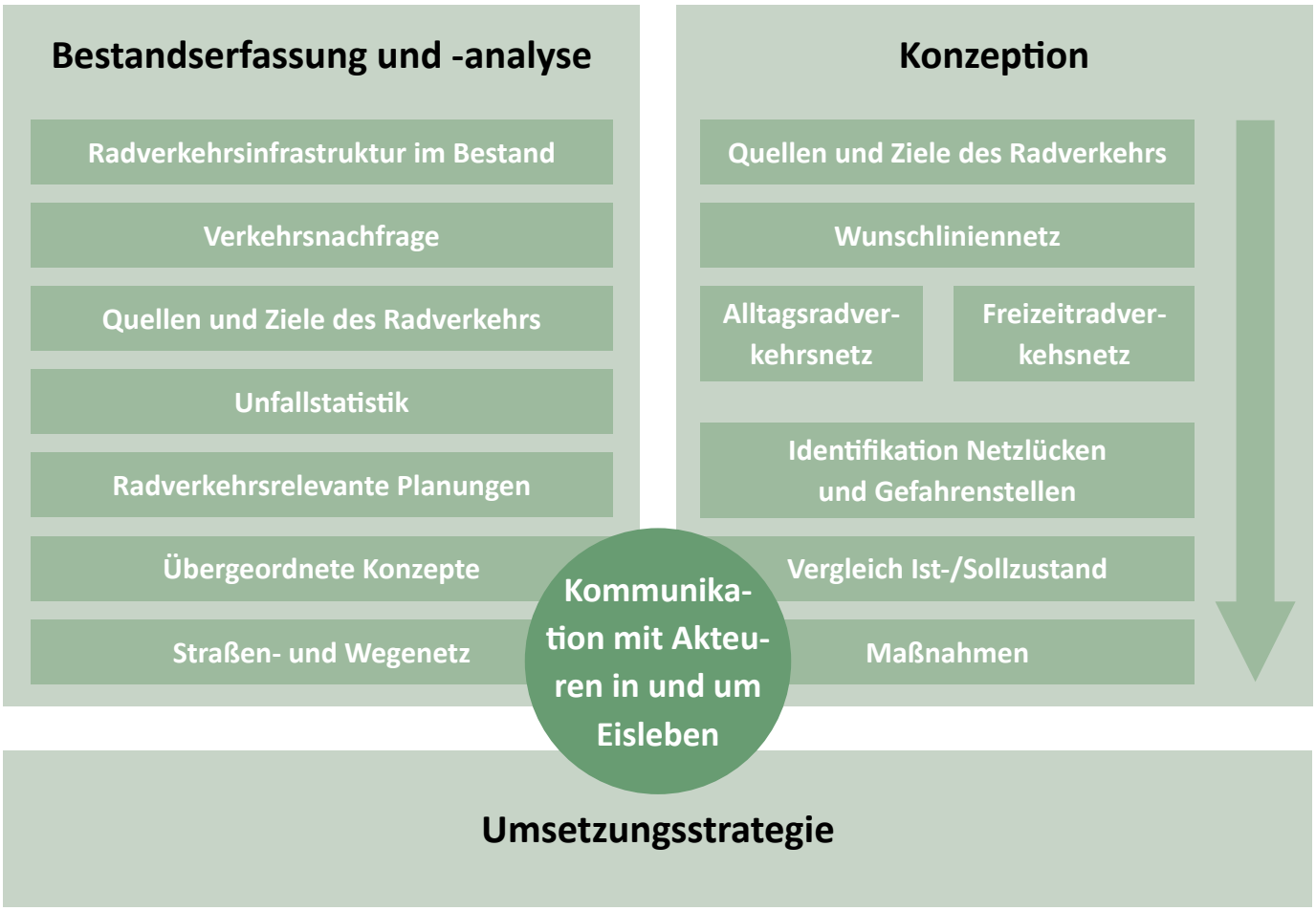


Abb. 1 Schematischer Ablauf der Erstellung des Radverkehrskonzeptes

Ein weiterer methodischer Baustein der Analyse war die Kommunikation mit diversen Akteuren wie den Verwaltungen der Nachbargemeinden, der Verwaltung des Landkreises Mansfeld-Südharz und der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt. Ein wichtiger Bestandteil der Sammlung von Daten und Informationen war zudem die Nutzung von Open Data aus Internetquellen wie der Geodatenbank „Openstreetmap“. Eine wichtige Quelle von Informationen war der Austausch mit den Akteuren in Eisleben: der Stadtverwaltung, dem Bürgermeister, dem Stadtentwicklungsausschuss und der Öffentlichkeit. Das mit der Erstellung des Konzeptes beauftrage Planungsbüro StadtLabor und die Mitarbeiter:innen aus den Sachgebieten Stadtplanung/-sanierung und Tiefbau der Eisleber Stadtverwaltung standen in einem regelmäßigen telefonischen und persönlichen Austausch. Dabei wurden übergeordnete und konkrete Ziele abgestimmt, es wurden Varianten verhandelt und über den Stand der Planung aufgeklärt. Die Öffentlichkeit brachte sich im Rahmen zweier Workshops in die Planung ein. Dabei wurde die Ortskenntnis der Bewohnerinnen und Bewohner von Eisleben durch die Abfrage von Problem- oder Gefahrenstellen für eine tiefgehende Analyse des Zustands genutzt. Zudem wurden Wünsch, Bedarfe, Ideen und Anregungen aufgenommen.

Auf Basis der erlangten Informationen wurde im zweiten Schritt eine Konzeption für die Lutherstadt Eisleben erstellt. Dafür wurde zunächst basierend auf relevanten Quellen und Ziele des Radverkehrs ein Wunschliniennetz entwickelt.

Als vorteilhaft erwies sich, dass StadtLabor gleichzeitig ein kommunales Radverkehrskonzept für die benachbarte Verbandsgemeinde Mansfelder Grund-Helbra erarbeitet hat.

Kernteam
- Sachgebiet Stadtplanung/-sanierung
- Sachgebiet Tiefbau
- Fachdienst Ordnung/Sicherheit
- SLE-Tourismus und Freizeit GmbH
- Wirtschaftsförderung
- anlassbezogen weitere Personen

Abstimmung mit Akteuren
- Landratsamt (Straßenverkehrsbehörde, Regionalentwicklung)
- Landesstraßenbaubehörde
- Ministerium für Infrastruktur und Digitales Sachsen-Anhalt (Radverkehrskoordination)
- SEG MSH (Radwegekoordination)
- Geologischer Dienst Sachsen-Anhalt
- Nachbarkommunen

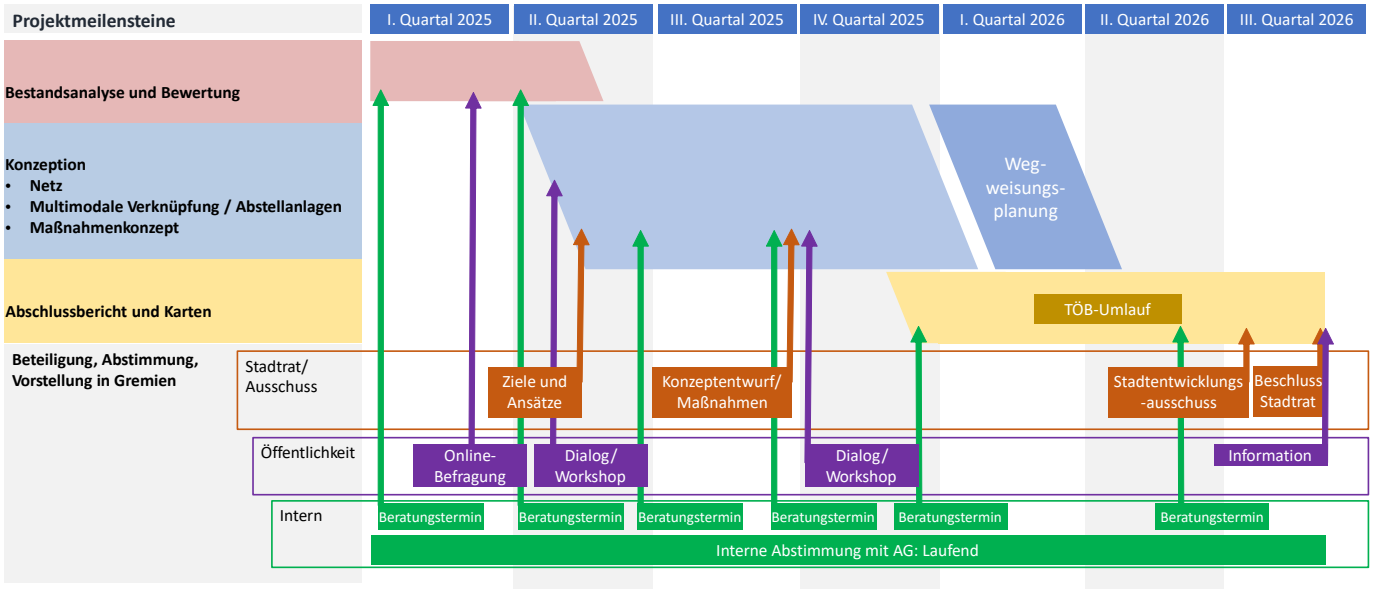


Abb. 2 Zeitlicher Ablauf der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes

1.5 Beteiligungsprozess

Bei der Konzepterstellung erfolgte eine enge Abstimmung mit der Stadtverwaltung sowie eine aktive Einbeziehung der Stadtpolitik, von Trägern öffentlicher Belange und Nachbarkommunen. Im Rahmen des Erarbeitungsprozesses wurden die Inhalte in vier Sitzungen einer AG Radverkehr abgestimmt. Sie bestand aus Vertreter:innen der Stadtverwaltung und sporadischer Gäste.

Online-Umfrage

Vom 24.02.2025 bis zum 24.03.2025 wurde über das Beteiligungsportal des Landes Sachsen-Anhalt im Rahmen der Analyse eine Umfrage zum Radverkehr in der Lutherstadt Eisleben durchgeführt. Zur Beteiligung wurde über sämtliche Kanäle der Lutherstadt Eisleben, wie Amtsblatt, Homepage und Tageszeitung sowie über Flyer, aufmerksam gemacht. Ziel der Befragung war es, ein detailliertes Stimmungsbild zum Radverkehr in der Lutherstadt Eisleben zu erhalten.

Über einen Fragebogen mit 22 Fragen wurden Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten, Einschätzungen zur aktuellen Situation für Radfahrende, Anregungen für Veränderungen hinsichtlich des Radverkehrs sowie soziodemografische Daten gewonnen. Daneben hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, in einer interakiven Karte Problempunkte in der Stadt sowie konkrete Verbesserungsvorschläge und Hinweise zu verorten.

Die Ergebnisse der Umfrage wurden fachlich ausgewertet und wurden im Kapitel „Analyse“ bei Themen, die in der Umfrage behandelt wurden, berücksichtigt. Eine ausführliche Dokumentation der Umfrageergebnisse ist im Anhang sowie auf der Website der Lutherstadt Eisleben abrufbar.

Erster Workshop

Ein wichtiger Bestandteil der Beteiligung war es auch, alle interessierten Bürger:innen die Möglichkeit zu bieten sich aktiv in den Konzeptionsprozess einbringen zu können. Dazu wurde am 14.05.2025 ein Workshop in der Malzscheune veranstaltet. Hier konnten bereits erste Anlyseergebnisse präsentiert werden, welche zentrale Stärken und Schwächen des Radverkehrs in Eisleben herausarbeiteten. In verschiedenen Themengruppen konnten Hinweise und Wünsche eingebracht werden. Berücksichtigte Themen waren unter anderem „Radeln und Verkehr in der Altstadt“, „Anbindungen der Ortschaften“ und „Freizeitradeln“.

Zweiter Workshop

Zu einem zweiten Workshop am 29.09.2025 konnten bereits Maßnahmen vorgestellt werden, die zur Qualifizierung des Radverkehrsnetzes beitragen sollen. Die Bürgerschaft der Lutherstadt Eisleben war hier erneut eingeladen, den aktuellen Planungsstand kennenzulernen, eigene Ideen und Anregungen einzubringen und gemeinsam zu diskutieren. Etwa die Hälfte der anwesenden Bürgerinnen und Bürger hatte bereits am ersten Workshop teilgenommen.

Abb. 3 Beteiligung im Ersten Workshop

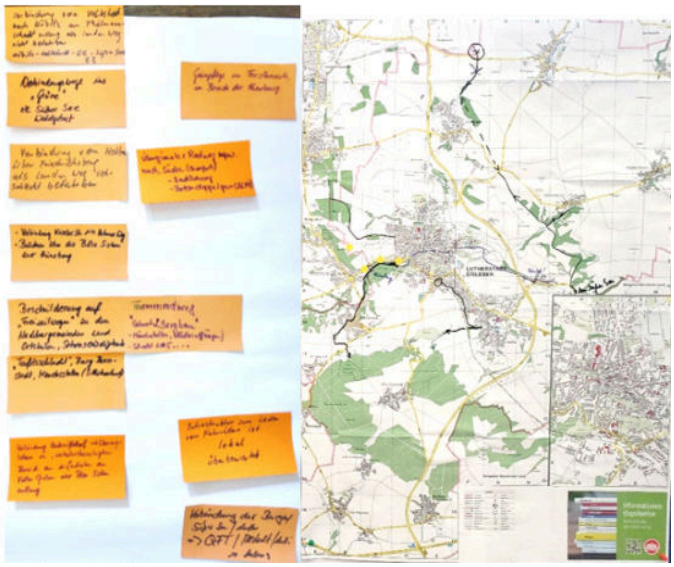


Abb. 4 Anregungen aus dem Ersten Workshop (Auswahl)

1.6 Grundsätze und Ziele der Radverkehrsförderung

Mobilität in der Stadt sowie im ländlichen Raum soll in Zukunft ressourcenschonend, bezahlbar, komfortabel und sicher sein. Das Fahrrad als vielseitiges, kostengünstiges, gewohntes und funktionales Fortbewegungsmittel sorgt für ein besseres Klima, für mehr Gesundheit, überwindet Mobilitätsdefizite und kann eine zentrale Rolle im Mobilitätssystem der Zukunft spielen. Das Fahrrad erfüllt den Wunsch vieler Menschen nach einer flexiblen, selbstbestimmten Mobilität. Der Radverkehr bietet somit vielfältige Lösungsansätze zu aktuellen Herausforderungen und stiftet einen hohen gesamtgesellschaftlichen und individuellen Nutzen im städtischen und ländlichen Raum.

Mehr Radverkehr
= Mobilität für Alle

Aufsteigen und los. Radfahren erfreut sich bundesweit immer größerer Beliebtheit. Besonders im Alltag, aber auch im Radtourismus – für den Weg zur Arbeit, Transport der Kinder zur Kita, den Schulweg, das Einkaufen etc. gewinnt das Fahrrad als Verkehrsmittel immer mehr an Bedeutung. Dies gilt besonders für innerstädtische Wege. Jedoch werden nicht zuletzt durch E-Bikes auch weitere Strecken interessant für Radfahrende. Nicht nur Sportbegeisterte sind mit dem Fahrrad unterwegs, sondern alle, ob jung, ob alt. Mit dem Fahrrad kann man eigenständige, von finanziellen Beschränkungen nahezu unabhängige Mobilität erfahren. Radfahrende sind eine sehr heterogene Zielgruppe mit unterschiedlichen Bedürfnissen und Fähigkeiten, die es in der Planung zu beachten gilt.

Mehr Radinfrastruktur
und Verkehrssicherheit

Damit das Radfahren nicht nur in der Theorie attraktiv und komfortabel ist, braucht es jedoch eine entsprechende Infrastruktur. Wichtige Voraussetzungen, um die Menschen zum Radfahren zu bewegen, sind sichere, direkte und schlüssige Wegeverbindungen sowie Fahrradabstellanlagen an Zielorten im öffentlichen und privaten Raum. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist beim Radverkehr von großer Bedeutung. Radfahrende müssen mit dem Gefühl der Sicherheit am Straßenverkehr teilnehmen können. Über 80 Prozent der deutschen Haushalte besitzen laut dem Zweirad-Industrieverband ein Fahrrad und es gibt rund 73,5 Millionen Fahrräder. Jedoch dominiert der motorisierte Individualverkehr immer noch die Straßen.

Radverkehr fördert
Umwelt- und Klimaschutz

Radfahrende wissen das Fahrrad als preisgünstiges, häufig schnellstes, spontanes und zugleich emissionsfreies Verkehrsmittel zu schätzen. Keine lange Parkplatzsuche, direkte Wege, frische Luft und Lärmminderung sind nur ein Teil der Vorteile, die Radfahrende auf der Fahrt genießen. Die Fahrradherstellung, Infrastruktur und der Betrieb verbrauchen wenig Ressourcen und schützen somit zusätzlich die natürliche Umwelt.

Radverkehr rentiert sich wirtschaftlich

Viele Städte in Deutschland – so auch Eisleben – wurden nach dem Zweiten Weltkrieg autogerecht ausgebaut. Der Großteil der Verkehrswege und -flächen wird deswegen heute vom Kfz-Verkehr beansprucht (Beispiel Verkehrsflächen in Kassel: Auto beansprucht 58 %, Fahrrad 4 %). Somit werden auch erheblich mehr Mittel für den Autoverkehr als für den Radverkehr aufgebracht. Zudem verursachen Luftverschmutzung, Klimaschäden, Lärm, Staus und Unfälle hohe Kosten, für die hauptsächlich das Auto verantwortlich ist (Kosten der Nebeneffekte am Beispiel Kassel: 73 % Auto, 4 % Fahrrad). Rad- und Fußverkehr haben dagegen einen großen gesundheitlichen und damit auch ökonomischen Nutzen. Dennoch wird der Kfz-Verkehr sehr hoch bezuschusst (Verkehrszuschüsse pro Einwohner:in und Jahr in Kassel: 128 € für den Autoverkehr, 6 € für die Fahrradinfrastruktur). Dieses drastische Ungleichgewicht gilt es zu überwinden. Trotz der Unterschiede zu Kassel ist für Eisleben tendenziell ein ähnliches Verhältnis anzunehmen, welches sowohl für stadtplanerische, als auch verkehrs- und haushaltspolitische Aspekte beachtet werden sollte.

Auch Arbeitgeber profitieren beim Umstieg der Mitarbeiter vom Pkw aufs Rad durch eine gesündere Belegschaft, Ausfällen durch Staus und die Einsparung von Pkw-Parkflächen. Fahrradtourismus im ländlichen Raum kann zu neuer Wertschöpfung führen und stellt einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor mit Wachstumspotential dar. Strukturschwache Regionen profitieren besonders von den Umsätzen im Radtourismus.

- Weniger Emissionen und Folgekosten durch Umweltschäden
- Vergleichsweise preiswertere Infrastruktur (Bau, Erhalt und Pflege)
- Höhere Kaufkraft von Verbrauchern durch gesparte Fahrkosten

Viele Akteure können Radverkehr fördern und von ihm profitieren

Landkreise, Städte und Gemeinden sind die Hauptakteure in der Steigerung des Radverkehrs. Städte und Gemeinden bilden als Baulastträger die Basis für den Radverkehr mit ihren Straßen- und Wegenetzen. Aufgrund kleiner Verwaltungsstrukturen ist die Zuständigkeit der Radförderung eine Querschnittsaufgabe der gesamten Verwaltung. Bund und Länder sowie Landkreise sind ebenfalls als Baulastträger für den Radverkehr verantwortlich. Durch ein Zusammenspiel von Politik und Verwaltung können die Belange des Radverkehrs eingebracht werden.

Solche Wegeverbindungen sowie Fahrradabstellanlagen an Zielorten im öffentlichen und privaten Raum sind wichtige Voraussetzungen, um die Menschen zum Radfahren zu bewegen. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist beim Radverkehr von großer Bedeutung. Radfahrende müssen mit dem Gefühl der Sicherheit am Straßenverkehr teilnehmen können. Über 80 Prozent der deutschen Haushalte besitzen laut dem Zweirad-Industrieverband ein Fahrrad und es gibt rund 73,5 Millionen Fahrräder. Jedoch dominiert der motorisierte Individualverkehr immer noch die Straßen.

Radverkehr ist bewegungs- und gesundheitsfördernd

Das Fahrrad leistet einen Beitrag zur Erhaltung der Gesundheit und Bewegungsförderung im häufig aktivitätsarmen Alltag. Der Gesundheitsbeitrag liegt im Training der Ausdauer, der Kraft, des Koordinationsvermögens und der Beweglichkeit. Neben der Bewegung an der frischen Luft werden das Immunsystem, der Rücken und das psychische Befinden gestärkt. Mehr Radverkehr bedeutet mehr Lebensqualität für die Radfahrenden selbst, aber auch für die Mitmenschen und die Umwelt. Der Straßenraum wird belebt und der Verkehrsraum kann durch die geringe Flächeninanspruchnahme des Radverkehrs schöner und lebenswerter gestaltet werden. Immer mehr Menschen entscheiden sich bewusst auf vielen Wegen für das Rad oder gar grundsätzlich gegen das Automobil. Städte mit hohen Radverkehrsanteilen am Gesamtverkehr werden als besonders lebendig und lebenswert bewertet.

Grundsätzliche Anforderungen an effektive Radverkehrsförderung

Radverkehrsförderung ist weit mehr als nur die Schaffung der benötigten verkehrstechnischen Infrastruktur. Auch die Themen Service und Öffentlichkeitsarbeit spielen eine wichtige Rolle.
Insgesamt ermöglicht es die integrierte Systembetrachtung, die unterschiedlichen Aspekte der Fahrradnutzung ganzheitlich anzugehen, um damit einen aufeinander abgestimmten Ausbau voranzubringen.
Diese integrierte Systembetrachtung ermöglicht es, die unterschiedlichen Aspekte der Fahrradnutzung ganzheitlich anzugehen, um damit einen aufeinander abgestimmten Ausbau voranzubringen.

Abb. 5 Radverkehr als System verschiedener Akteure und Prozesse

2. Grundlagen

2.1 Radverkehrsplanung im föderalen System

Radverkehrsplanung ist in Deutschland in allen Verwaltungsebenen verankert und hierarchisch vertikal verknüpft. Außerdem ist sie auf den verschiedenen Ebenen jeweils horizontal in Konzepte, Pläne und Strategien integriert, die Radverkehrsbelange berühren. Auf Bundesebene gibt der Nationale Radverkehrsplan 3.0 (NRVP) strategische Ziele der Radverkehrsentwicklung vor. Mit der Radverkehrskonzeption Sachsen gibt es eine konzeptionelle Grundlage auf Länderebene, die diese Ziele konkretisiert und weitere Schwerpunkte setzt. Auch die Landkreise erstellen Radverkehrskonzeptionen, die bereits sehr konkrete Maßnahmen beinhalten, die auch auf kommunaler Ebene bedeutsam sind. Kommunale Radverkehrskonzepte sind schließlich die Handlungsgrundlage für Städte und Gemeinden, radverkehrsbezogene Maßnahmen systematisch umzusetzen.

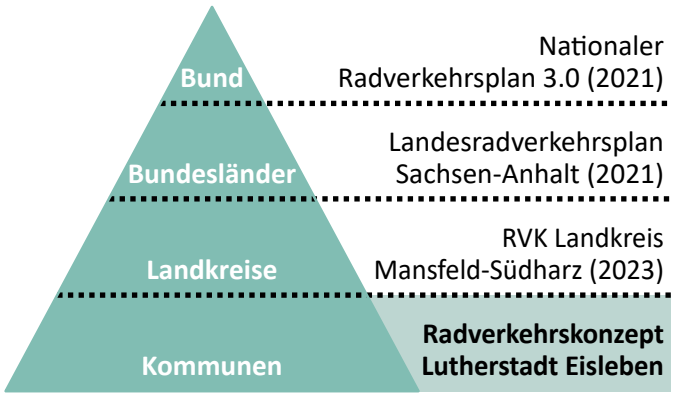


Abb. 7 Verschiedene Konzepte des Radverkehrs auf den jeweiligen Verwaltungsebenen

2.2 Nationaler Radverkehrsplan 3.0 (2021)

Der Nationale Radverkehrsplan 3.0 (NRVP) der Bundesregierung hat das Ziel, den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen bis 2030 auf 15 Prozent zu steigern und damit einen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität zu leisten. Der NRVP soll dazu beitragen, den Radverkehr sicherer, komfortabler und attraktiver zu gestalten und damit auch die Gesundheit der Bevölkerung zu fördern. Weitere Ziele des NRVP sind die Verbesserung der Radinfrastruktur, die Förderung des Radtourismus sowie die Sensibilisierung der Bevölkerung für die Vorteile des Radverkehrs. Auch die Integration des Radverkehrs in die Verkehrsplanung und -politik gehört zu den Zielen des NRVP.

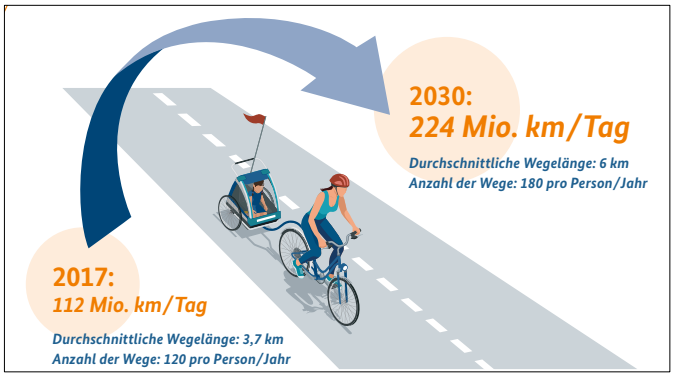


Abb. 6 Ziele des Nationalen Radverkehrsplans

2.3 Landesradverkehrsplan und Landesradverkehrsnetz Sachsen-Anhalt (2021)

Der Landesradverkehrsplan definiert für sechs Handlungsfelder Maßnahmen und Vorgehensweisen zur Föderung des Radverkehrs auf Landesebene. Relevant ist hier die Priorisierung der Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes.

Das LRVN stellt ein Zielnetz für den Alltagsradverkehr dar, welches baulastträgerübergreifend entwickelt wurde. Berücksichtigt wurden alle Alltagsverbindungen zwischen Gemeinden und Ortsteilen mit mindestens 800 Einwohnenden, Gemeinden mit Verwaltungsstandorten und weiterführenden Schulen sowie Haltepunkten des Bahn-/Bus-Landesnetzes. Auf kommunalem Maßstab ist das LRVN deshalb grobmaschig und betrachtet vor allem überörtliche Verbindungen zur Verbindung der vorgenannten Alltagsziele. Nahräumliche Beziehungen im verdichteten Stadtgebiet und einige Ortsverbindungen sind insofern nicht enthalten.

Unabhängig vom LRVN existiert das touristische Radroutennetz, das sich aus den 18 überregionalen touristischen Radrouten im Landesinteresse, den regionalen Radrouten der Landkreise und den sonstigen touristischen Radrouten zusammensetzt. Im Raum Lutherstadt Eisleben verläuft die überregionale Radroute „Radweg Saale-Harz“ (RSH).

Abgleich der identifizierten Bedarfe und tatsächlichen Zustände mit dem Landesradverkehrsnetz

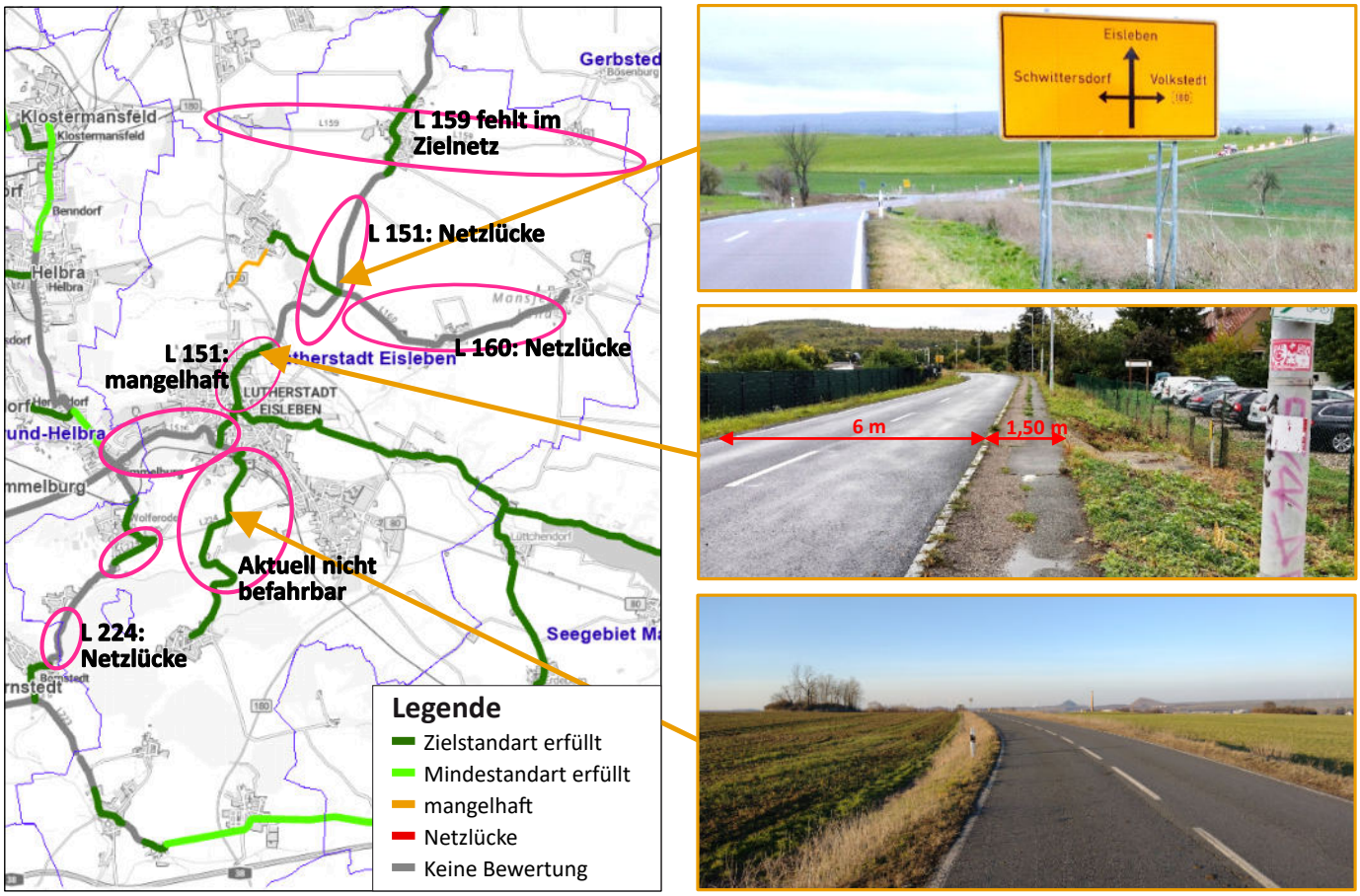


Abb. 9 Auszug aus dem Landesradverkehrsnetz (Alris): Keine „Netzlücken“ und „mangelhafte“ Zustände im Stadtgebiet verzeichnet; „Zielstandart erfüllt“ nur bedingt zutreffend

2.4 Radverkehrskonzept Landkreis Mansfeld-Südharz (2023)

Das Radverkehrskonzept des Landkreises Mansfeld-Südharz von 2023 betrachtet vorrangig Alltagsverbindungen. Bei der Kartierung von Bestand und Netzlücken wurden im Zuge einer Befahrung Ungenauigkeiten festgestellt. Beispielsweise verfügen der neu ausgebaute Wolferöder Weg, aber auch die bestehende Unterrißdorfer Straße oder die Gerbstedter Chaussee nicht über Radwege bzw. sind hinsichtlich ihrer Verkehrsbelastung als sichere Radrouten nicht empfehlenswert.

Die für Eisleben wichtigsten Beziehungen, die prioritär qualifiziert werden sollen, sind Eisleben - Sangerhausen und Eisleben - Gerbstedt über Polleben. Die Radwegeverbindung Eisleben – Sangerhausen befindet sich aktuell in Planung.

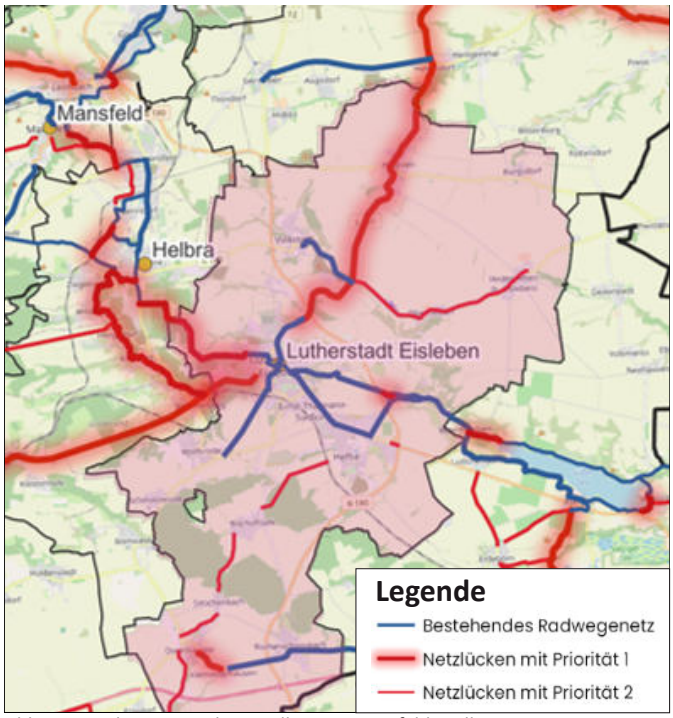


Abb. 8 Radwegenetz des Landkreises Mansfeld-Südharz

2.5 Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK)

Das aktuelle INSEK von Eisleben Ende des Jahres 2024 beschlossen. Es enthält zahlreiche Hinweise zur Entwicklung des Radverkehrs, von strategischen Zielen wie den Ausbau des Radwegenetzes, v. a. zwischen den Ortschaften, die Verbesserung der Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV (Mobilitätshubs), die Verbesserung der Wegweisung bis zu konkreten Maßnahmen wie die Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung im Kernstadtbereich oder die Nutzbarmachung landwirtschaftlicher Wegeinfrastruktur. Für den Kernstadtbereich benennt es verkehrsbedingte Gefahrenzonen, die es prioritär zu entschärfen gilt.

Punkte aus dem INSEK zur Radverkehrsförderung (Auswahl):

- Ausbau des Radwegenetzes, vor allem zwischen den Ortschaften
- Verbesserung der Verknüpfung von Fuß-, Rad- und Pkw-Verkehr mit dem ÖPNV an zentralen Orten (mobilitätshubs), z. B. in Wolferode und Helfta
- Abbau von Verkehrskonflikt-Punkten z. B. im Bereich Bahnhofstraße/Hallesche Str.
- Weiterführung des verkehrsberuhigten Bereichs in der Freistraße
- Verbesserung der Verbindung vom Bahnhof zur Innenstadt für Rad- und Fußverkehr
- Öffnung der Einbahnstraßen für Radfahrer im Kernstadtbereich
- Ausbau Fahrrad-Abstellanlagen

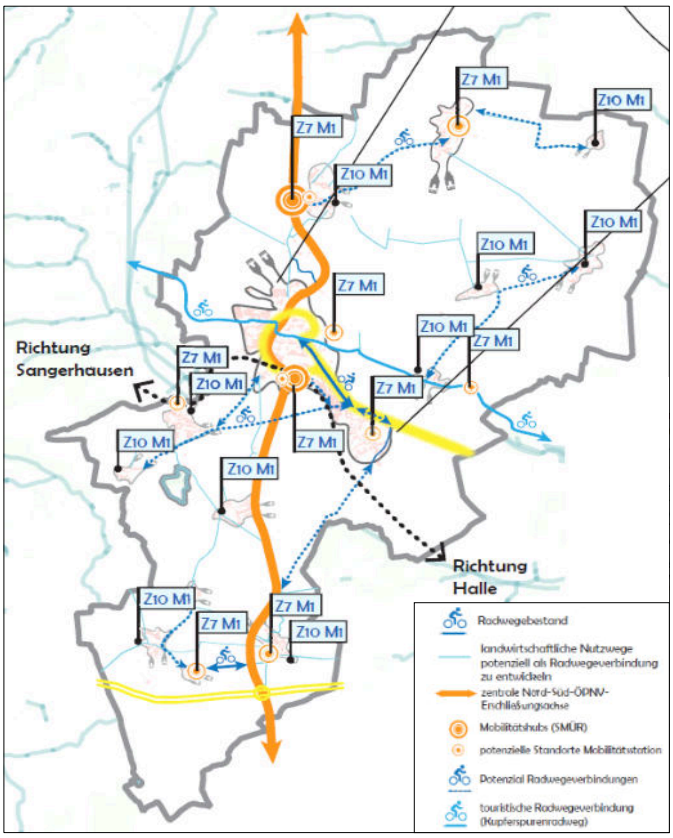


Abb. 10 INSEK Eisleben, Strategisches Leitbild Handlungsfeld Mobilität

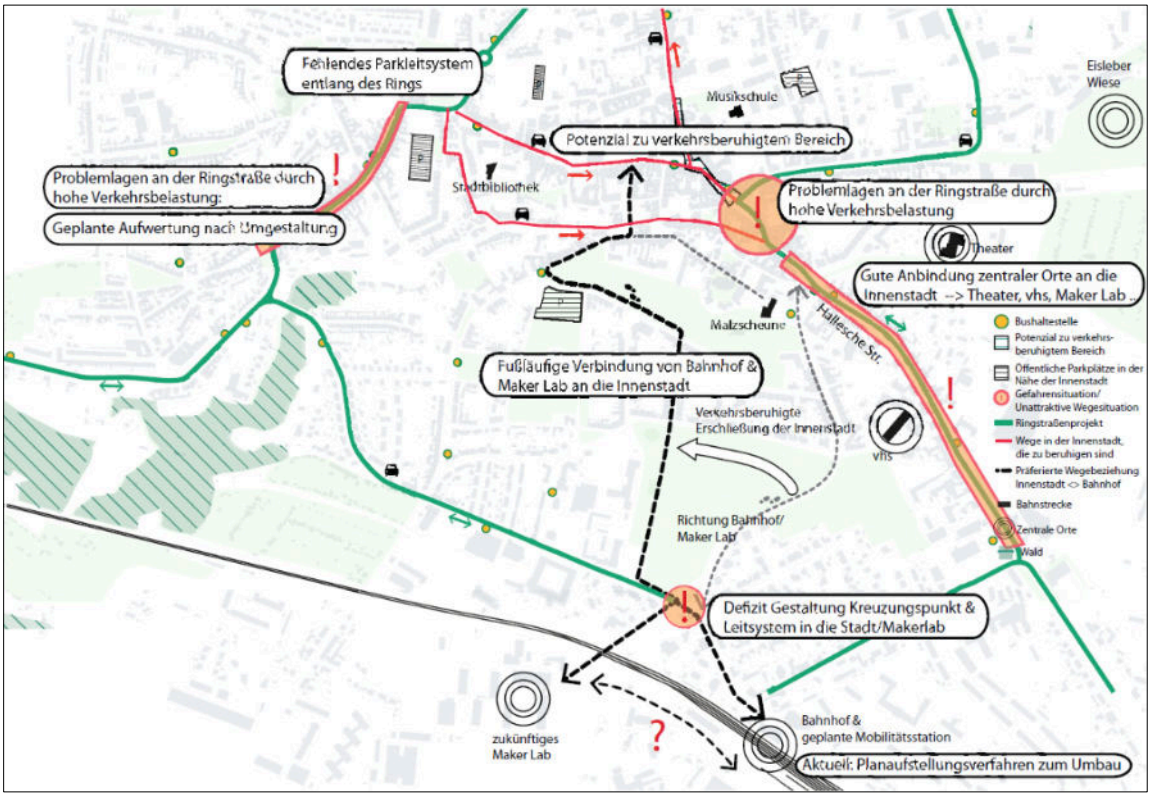


Abb. 11 INSEK Eisleben: Bestand und Potenziale Mobilitätsinfrastruktur

2.6 Fachliche Rahmenplanung

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)

Mit den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) liegt ein bundesweites Regelwerk für die Planung, den Entwurf und den Betrieb der Infrastruktur des Radverkehrs vor. Es stellt den Stand der Technik dar und fügt sich in die übrigen von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgegebenen bundesweiten Regelwerke ein. Die 2009 novellierte Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) weist hinsichtlich der Gestaltung von Radverkehrsanlagen ausdrücklich auf die ERA hin. Dies ist von besonderer Bedeutung, da die VwV-StVO zusammen mit der Straßenverkehrsordnung die Grundlage für die Arbeit der Straßenverkehrsbehörden bildet.

Verkehrsplanung und Straßenverkehrsbehörden beziehen sich somit auf einheitliche Grundlagen.

Die ERA 2010 geben Hinweise zur Planung von Radverkehrsnetzen, stellen grundlegende Entwurfsanforderungen dar (z. B. Breiten, Radien, Oberflächenqualitäten) und stellen die Eigenschaften und Einsatzbereiche der einzelnen Führungsformen (z. B. Radweg, Radfahrstreifen, Fahrbahn) des Radverkehrs vor.

Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)

Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) stellt ein weiteres von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgegebenes bundesweit gültiges technisches Regelwerk dar. Es zeigt die Zielsetzungen für die Planung von Stadtstraßen auf, die sich aus der Bewohnbarkeit und Funktionsfähigkeit der Städte ergeben und eine ausgewogene Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche an den Straßenraum verfolgen. „Dabei wird es vielfach – vor allem in Innenstädten – notwendig sein, die Menge oder zumindest die Ansprüche des motorisierten Individualverkehrs an Geschwindigkeit und Komfort zu reduzieren und den Fußgänger- und Radverkehr sowie den öffentlichen Personenverkehr zu fördern.“ (S. 15 RASt 06)

Arbeitsgrundlagen Radverkehrsplanung

Rechtliche Grundlagen | **Konzepte, Strategien, aktueller Stand der Forschung**

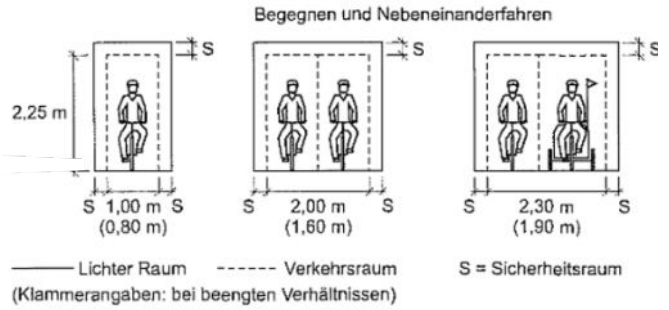
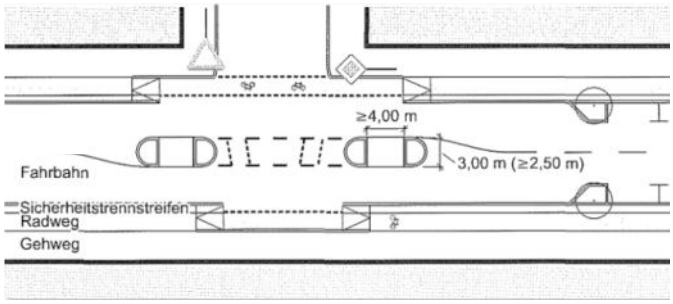


Bild 3: Verkehrsräume und lichte Räume des Radverkehrs



Geteilte Mittelinsel als Aufstellbereich für links abbiegenden und links einbiegenden Radverkehr

Abb. 12 Beispielhafte Auszüge aus den ERA zur Planung von Radverkehrsanlagen, Quelle: ERA 2010, FGSV

3. Analyse

3.1 Lutherstadt Eisleben

Die Lutherstadt Eisleben mit ihren ca. 23.000 Einwohnerinnen und Einwohnern lässt sich in eine Kernstadt und 11 weitere Ortschaften gliedern. Der Großteil der Bevölkerung lebt in der Kernstadt oder in der zweitgrößten Ortschaft Helfta, mit etwa 2700 Einwohnerinnen und Einwohnern. Die übrigen 10 Ortschaften wurden im 21. Jahrhundert eingemeindet und sind mit maximal 1000 Bewohnenden dörflich geprägt.

Die Kernstadt Eislebens besteht aus verschiedenen Stadtvierteln und weist eine im Vergleich zur Stadtgröße große Altstadt auf. Zu DDR-Zeiten entstanden außerdem die Wohnsiedlungen Ernst-Thälmann-Siedlung, Wilhelm-Pieck-Siedlung und Helbraer Straße. Als Mittelzentrum der Region weist die Lutherstadt wichtige Einrichtungen auf. Zu nennen sind hier beispielhaft weiterführende Schulen, das Krankenhaus sowie kulturelle Einrichtungen. Die Luthergedenkstätten verleihen der Stadt als UNESCO-Welterbe auch eine hohe touristische Relevanz.

3.2 Siedlungsstruktur und Erreichbarkeit

Die Kernstadt von Eisleben ist städtisch geprägt: Sie weist eine hohe Siedlungsdichte mit kurzen Wegen auf. Auch die Wilhelm-Pieck-Siedlung und die Siedlung in der Helbraer Straße schließen direkt an den Stadtkern an. Die Stadt hat einen vergleichsweise geringen Anteil an Siedlungen aus Einfamilienhäusern. In Richtung Südosten geht die Wohnbebauung fließend in die Ortschaft Helfta über. Diese zeichnet sich durch eine Mischung aus Mehrfamilienhäusern, dörflicher Bebauung und gewerblicher Strukturen aus.

Die umliegenden Ortsteile, wie Volkstedt, Polleben im Norden oder Osterhausen und Rothenschirmbach im Süden, sind stärker ländlich geprägt, mit verstreuten Dorfstrukturen und landwirtschaftlichen Flächen.

Durch die Ausdehnung des Stadtgebiets in Nord-Süd-Richtung weisen diese Orte auch teilweise eine erheblich Entfernung zur Kernstadt auf. So hat die Stadt in Nord-Süd-Richtung eine Ausdehnung von etwa 20 Kilometern, während sie in Ost-West-Richtung maximal 10 Kilometer beträgt.

Abb. 13 Übersicht der Ortsteile Eislebens

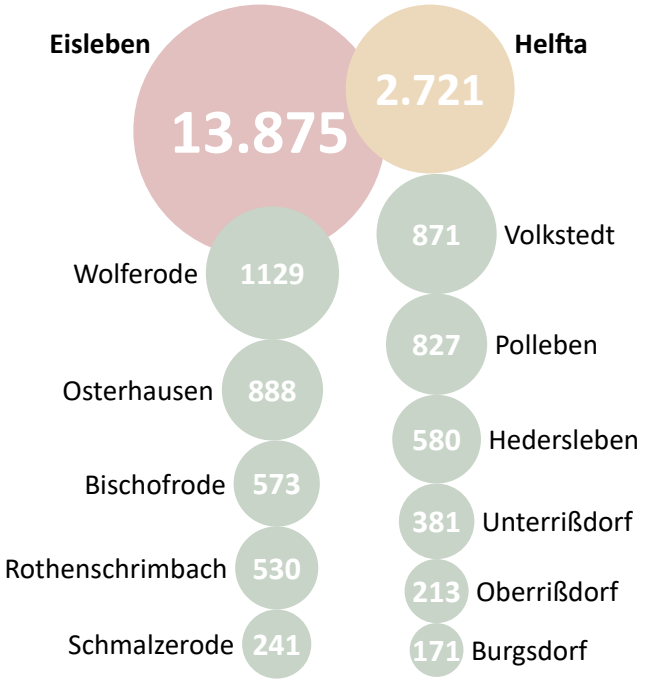


Abb. 14 Einwohnerzahlen der Ortsteile (INSEK Eisleben)

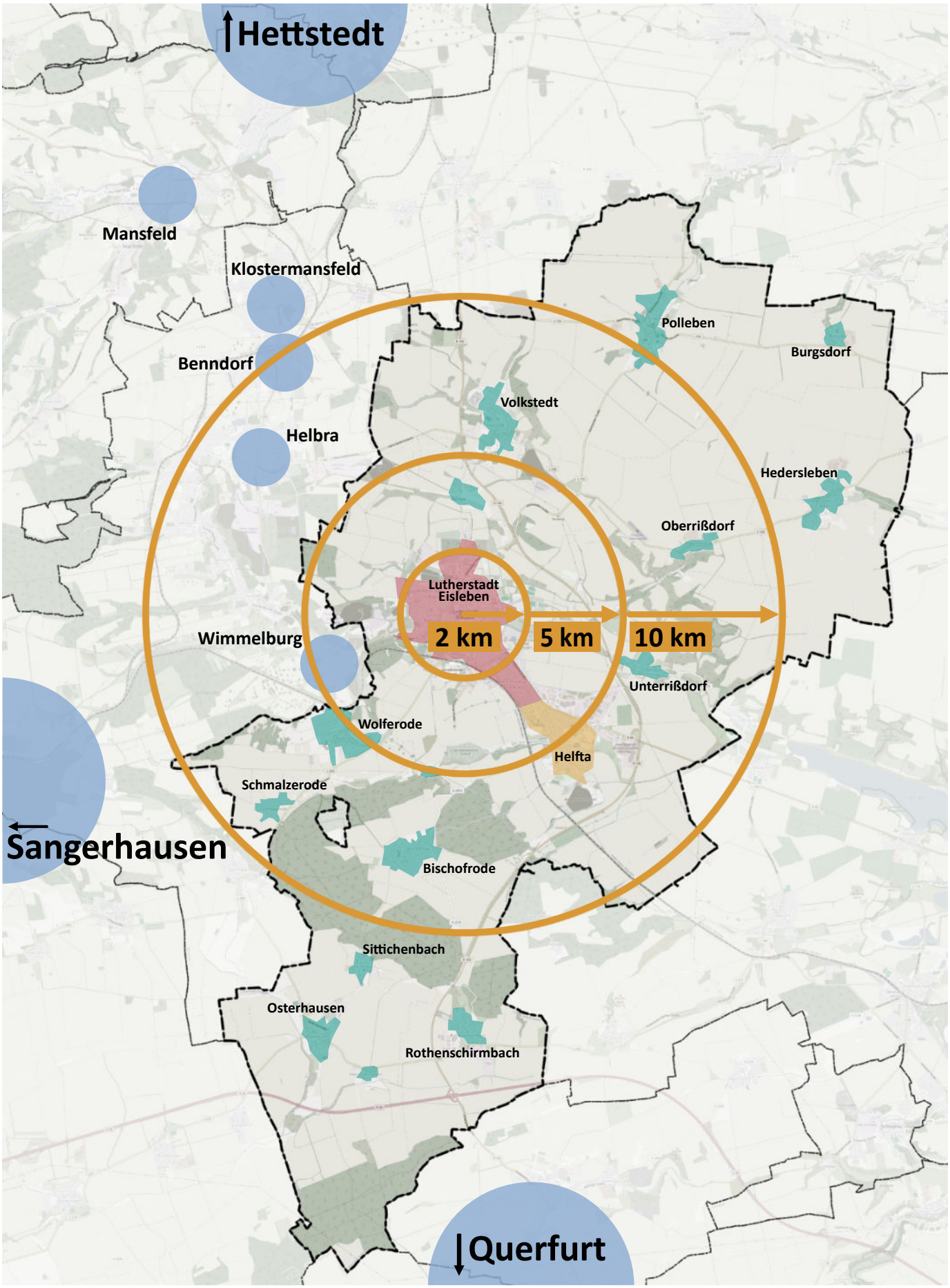


Abb. 15 Übersicht von Eisleben und umliegenden Kommunen innerhalb der Entfernungen von 2 km, 5 km und 10 km vom Stadtzentrum aus

Die Kernstadt befindet sich fast vollständig in einem Zweikilometerradius um den Marktplatz. Ortschaften wie Helfta, Wolferode oder Volkstedt sind etwa 5 Kilometer vom Zentrum Eislebens entfernt. Teilweise liegen Ortschaften jedoch deutlich entfernter als 10 Kilometer vom Ortskern. Sie befinden sich damit außerhalb einer Wegelänge, die sich für tägliches Fahrradpendeln anbietet. Dafür liegt die Distanz zu verschiedenen Nachbargemeinden wie Wimmelburg oder Helbra unterhalb von 10 Kilometern. Im Alltagsradverkehr sollten demnach Routen zu diesen Nachbarorten eine hohe Bedeutung zugerechnet werden.

3.3 Topografie

Auch wenn der Trend gerade in hügeligen Regionen stark zu Pedelecs und E-Bikes geht, bleibt die Berücksichtigung von Steigungen und Gefällen eine relevante Variable für die Radverkehrsplanung. So haben Höhenunterschiede und Geländestrukturen maßgeblichen Einfluss auf die Attraktivität und Nutzung von Radwegen.

In der Lutherstadt Eisleben sind teils erhebliche Höhenunterschiede vorhanden. Das Gebiet am Rand des Harzes ist durch ein hügeliges Gelände geprägt. Die Stadt liegt im Tal der Bösen Sieben, jedoch befinden sich selbst im Kernstadtbereich teils starke Steigungen. Im Bereich um Bischofrode trennt ein Höhenzug die südlichen Ortschaften von der Kernstadt. Auch im nordwestlichen Grenzbereich des Stadtgebiets nach Helbra befinden sich teils starke Steigungen.

Zusammengefasst ist das Gebiet durch eine abwechslungsreiche, teils anspruchsvolle Topografie geprägt. Dies ist ein entscheidender Faktor für die Erwägung von Radverbindungen im Gebiet.

3.4 Geologie

Das Bearbeitungsgebiet ist geprägt von örtlichen geologischen Gefährdungsbereichen. Es treten Senkungen, Erdfälle und bergbaubedingt Tagesbrüche auf, die die Wegeinfrastruktur beschädigen können. Ein besonders gefährdeter Bereich liegt nördlich des Ortsteils Neckendorf. Hier wurden bereits Straßen in Folge von Beschädigungen aufgegeben. Ein weiterer Bereich mit auffälligen Senkungen ist die Wüstung Siebenhitze um die Clara-Zetkin-Straße.

Das Landesamt für Geologie und Bergwesen Sachsen-Anhalt sowie die LSBB wurden zu Gefährdungsbereichen und aktuellen Planungen konsultiert. Der (verlängerte) Windmühlenweg wurde behelfsmäßig ertüchtigt, wird eher nicht als zu verstetigende Verbindung für den Kfz-Verkehr als Landesstraße gesehen. Auch der Wolferöder

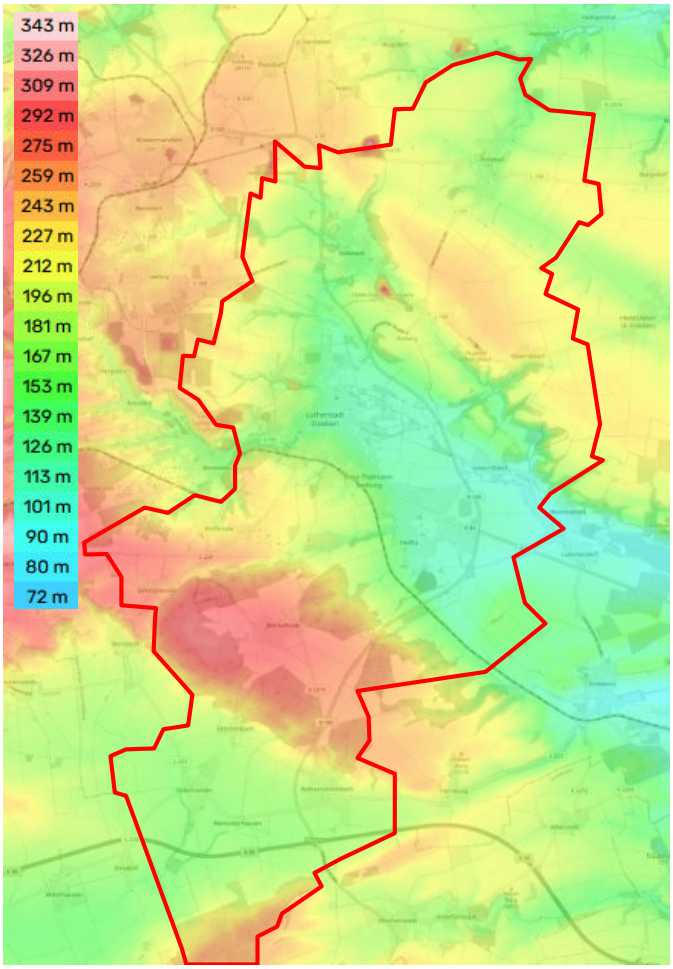


Abb. 16 Topografische Übersicht, Grundlage: topographic-map.com

Abb. 17 Beispiel für starke Steigung im Kernstadtgebiet: Katharinenstraße

Abb. 18 Straßenschäden durch Erdfälle, Zerrspalten, ehemalige B 180 Zustand 2001. Foto: LAGB

Weg wurde für den Kfz-Verkehr ertüchtigt. Ein Radweg wurde dabei nicht errichtet.

Aktuell werden alternative Verbindungen zur gesperrten L 224 untersucht. Ob der Wolferöder Weg tendenziell auch gefährdet ist, ist nicht klar. Bei der Straßenplanung soll die LSBB eine adäquate Alltagsradwegeverbindung mitbetrachten.

3.5 Quellen und Ziele des Radverkehrs

Die Betrachtung der Quellen und Ziele des Radverkehrs erfolgt getrennt nach touristischen bzw. Freizeitzielen und -quellen sowie Alltagszielen und -quellen, um jeweils ein möglichst gutes Angebot für die jeweiligen Anforderungen des Radverkehrs machen zu können. Alltagsziele sind neben den Wohngebieten insbesondere Arbeitsplatzstandorte, Bildungseinrichtungen, Bahnstationen und Einzelhandelsschwerpunkte. Hinzu kommen Ziele, die als Freizeitziel verstanden werden können, aber tendenziell im Alltag, z. B. nach Feierabend angefahren werden, wie Sportstätten und Kleingartengebiete. Diese Ziele ballen sich vor allem im Stadtzentrum und den Stadtteilen der Kernstadt sowie Helfta. Einige Einrichtungen haben empfindliche Nutzergruppen, die besondere Beachtung in der Planung der Verkehrsinfrastruktur im unmittelbaren Umfeld benötigen. Diese sind gesondert aufgeführt.

Quellen und Ziele des touristischen bzw. Freizeitradverkehrs sind neben den Wohnsiedlungen und Verknüpfungsorten mit dem ÖPNV vor allem Orte, die auf einer Fahrradtour zum Verweilen einladen oder ein typisches Ziel einer Fahrradtour darstellen. Dazu gehören auch touristische Highlights außerhalb des Stadtgebiets, wie der Süße See, das Schloss Mansfeld und der Harz.

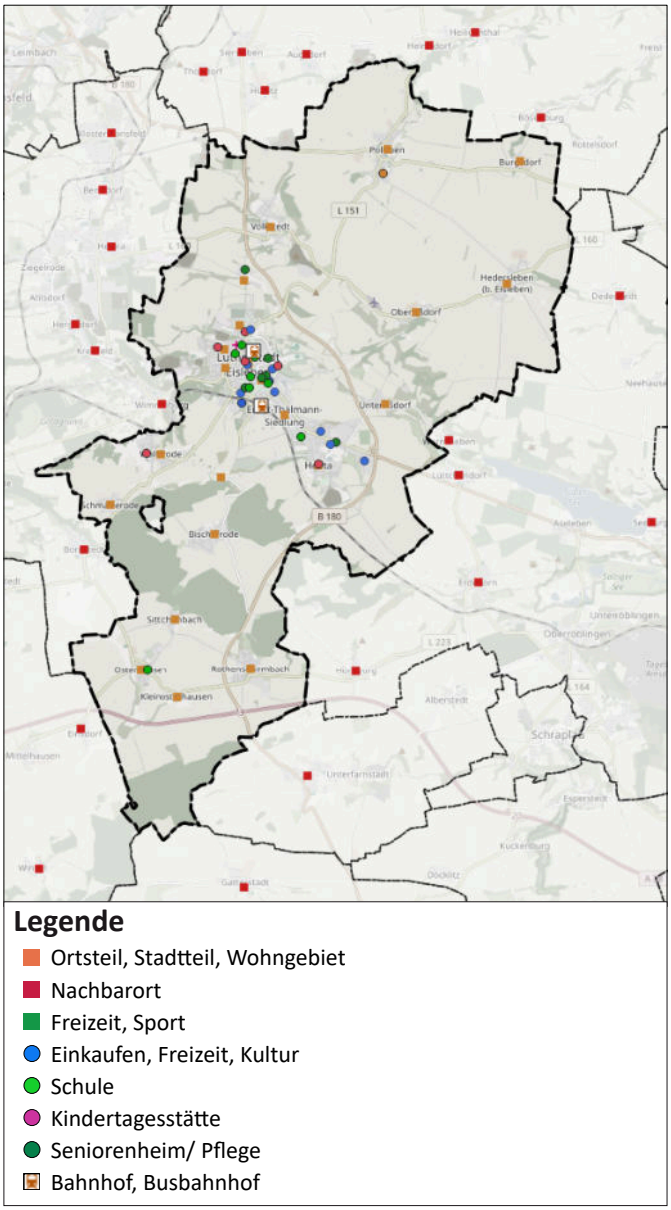


Abb. 19 Quellen und Ziele des Radverkehrs in der Lutherstadt Eisleben

3.6 Einrichtungen mit empfindlichen Nutzergruppen

Besondere Aufmerksamkeit verdienen Einrichtungen wie Kitas, Schulen jeder Art, Seniorenheime, Kliniken und andere Gesundheitseinrichtungen.

Diese Orte werden von Personengruppen frequentiert, die z. B. aufgrund ihres Alters oder Gesundheitszustandes besondere Anforderungen an Verkehrssicherheit haben. Daher besteht ein Anlass für verkehrsberuhigende Maßnahmen an den Straßen, die diese Einrichtungen erschließen. In der Regel kommen solche verkehrsberuhigenden Maßnahmen auch der Attraktivität und Sicherheit des Radverkehrs zugute.

Ein weiterer Grund, sensible Einrichtungen zu betrachten, ist, dass sie häufig Zielorte sind, z. B. für Schüler:innen, Besuch von Patient:innen oder Personal. Somit sind gute Wegeanbindungen, aber auch sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vor Ort sicherzustellen.

Die sensiblen Einrichtungen wie Kindergärten, Schulen und Pflegeheime konzentrieren sich auf die Kernstadt Eislebens. Die Berufsbildenden Schulen befinden sich südlich der Kernstadt in Bahnhofsnähe. In Helfta befinden sich außerdem eine Grundschule, ein Kindergarten und ein Seniorenheim. Zusätzlich verfügt Wolferode über einen Kindergarten.

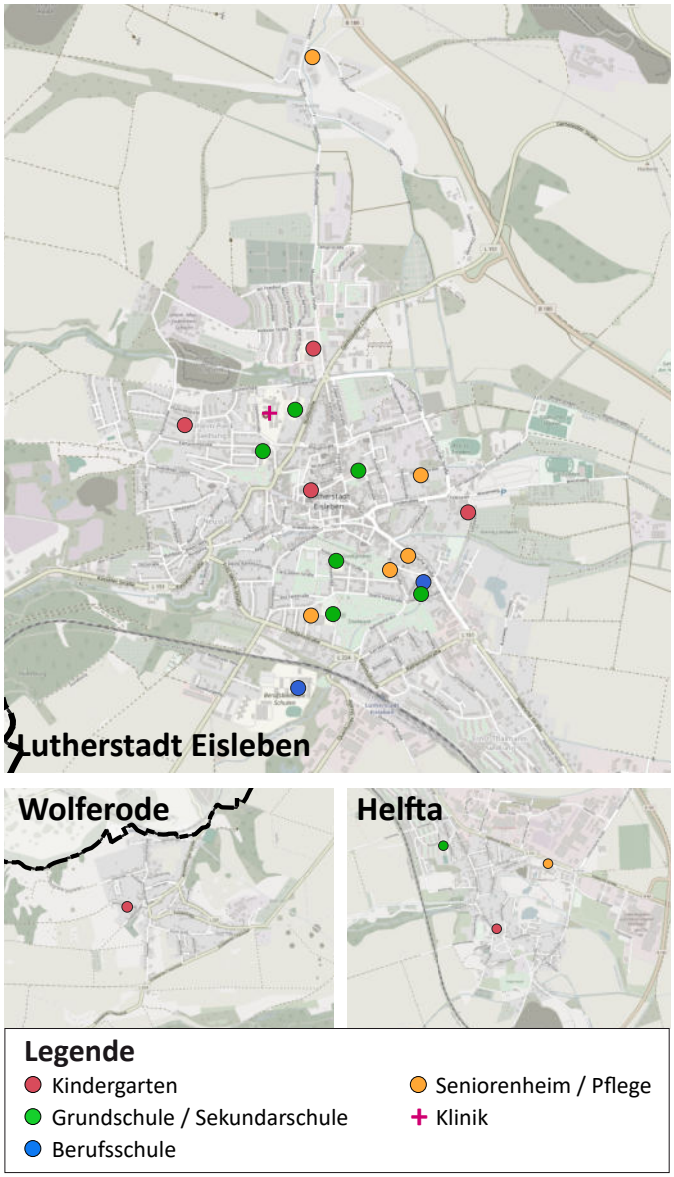


Abb. 20 Einrichtungen mit empfindlichen Nutzergruppen der Lutherstadt Eisleben

Abb. 21 Kita in Eisleben (Quelle: kindertageseinrichtungen-eisleben.de)

Abb. 22 Katharinenschule in Eisleben (Quelle: sks-katharinen.bildung-lsa.de)

3.7 Hauptverkehrsstraßen

Die meisten großen Hauptverkehrsstraßen verfügen aktuell nicht über eigene Radverkehrsanlagen. Viele von ihnen bieten dafür auch nicht ausreichend Platz im Querschnitt, da dieser zu schmal ist. Da jedoch häufig Quell- und Zielorte des Radverkehrs an solchen Straßen liegen (Wohnungen, Geschäfte, Arbeitsplätze etc.) können diese nicht aus dem Zielnetz ausgeklammert werden. Es gilt, einen angemessenen Kompromiss in der Straßengestaltung und der verkehrsorganisatorischen Anordnung zu finden, der allen Verkehrsteilnehmenden eine sichere Fort-bewegung gewährleistet.

Das Hauptverkehrsstraßennetz in der Kernstadt ist aktuell nicht intuitiv begreifbar. Die Rammtorstraße, Freistraße und die Nußbreite erfüllen faktisch eine Hauptverkehrsfunktion, für die sie zu klein dimensioniert sind. Der Kfz-Durchgangsverkehr dominiert somit denkmalgeschützte Teile der Altstadt, nichtmotorisierte Verkehrsarten müssen sich unterordnen und gefährliche Situationen entstehen in engen Gassen und uneinsehbaren Kurven.

In der Altstadt befinden sich die zentralen touristischen Ziele. Hier treffen aber auch die bedeutendsten Radverkehrsbeziehungen zusammen. Die Lutherstadt Eisleben hat mit ihrem barrierefreien Stadtspaziergang eine Route, die in ihrem Ansatz wegweisend für inklusiven Tourismus ist. Die Route kreuzt heute noch den stark befahrenen Breiten Weg.

fehlende Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen

Abb. 23 Hohetor-/Katharinenstr.

Abb. 24 Untere Glumestraße

Abb. 25 Plan

Abb. 26 Magdeburger Straße

Fehlende Raderkehrsanlagen an Überlandstraßen

Abb. 27 Beispiel L 151: kein Radweg, hohes Verkehrsaufkommen

Abb. 28 Teilweise schlechte Oberflächen: Kupferschlacke-Pflaster (Bsp. Hessestr.): holprig und bei Nässe rutschig oder Lesesteinpflaster (Annenkirchplatz)

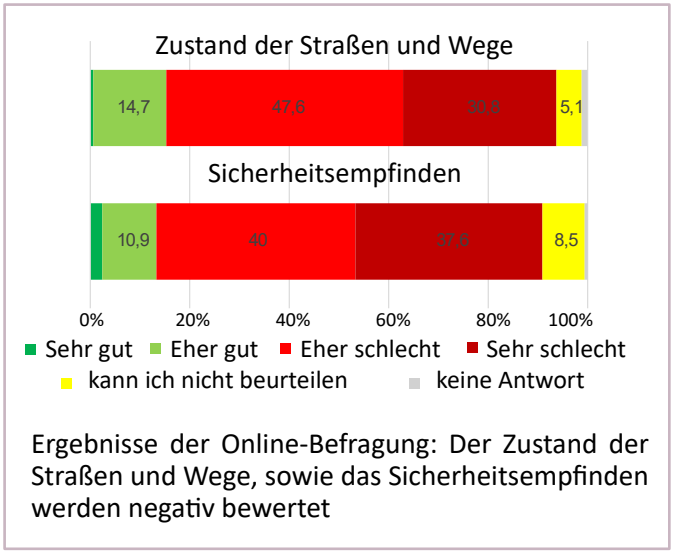


Abb. 29 Auswertung der Online-Befragung zum Zustand der Straßen und Wege und dem Sicherheitsempfinden

3.8 Geschwindigkeiten im Straßennetz

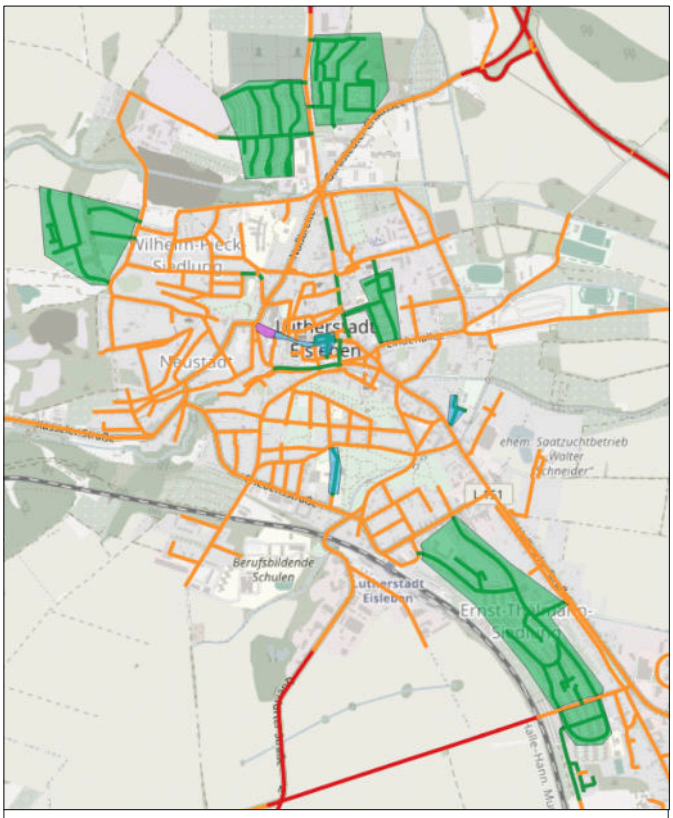
Die zulässigen Geschwindigkeiten für den Kfz-Verkehr sind insbesondere hinsichtlich der Verkehrssicherheit als oberste Prämisse für die Verkehrsplanung bedeutsam. Studien belegen ein erheblich steigendes Risiko von schweren oder tödlichen Verletzungen bei Unfällen mit Geschwindigkeiten über 30 km/h. Eine Tempodrosselung von 50 km/h auf 30 km/h bewirkt zudem eine Reduzierung der Lärmemissionen, was für Betroffene eine ernstzunehmende gesundheitliche Bedeutung hat. Aus diesen Gründen sollen Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Straßen mit einer wichtigen Verbindungsfunktion für den Radverkehr erwogen werden, auf denen keine eigenen Radverkehrsanlagen realisierbar sind.

Im Lärmaktionsplan von 2024 wird eine hohe Lärmbelastung durch die innerorts verlaufende L 151 verzeichnet. Für Teile dieser Landesstraße wurde eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in der Nachtzeit angeordnet. Tempolimits in der Nachtzeit haben jedoch für die Sicherheit des Radverkehrs nur einen sehr geringen Nutzen.

Im Nebennetz gibt es in Eisleben derzeit fünf Tempo-30-Zonen und einige Verkehrsberuhigte Bereiche. Auf vielen Straßen des Nebennetzes gilt ein Tempolimit von 50 km/h. Dies entspricht häufig nicht dem Straßencharakter, der vielfach durch geringe Straßenbreiten, Unübersichtlichkeit, viele Grundstückseinfahrten oder die Abwesenheit von beidseitigen Gehwegen geprägt ist. Daher sollte die Möglichkeit weiterer Tempo-30-Zonen geprüft werden.

Auf Hauptverkehrsstraßen innerhalb geschlossener Ortschaften gilt grundsätzlich ein Tempolimit von 50 km/h. Ausnahmen bilden die Freistraße, die Grabenstraße, die Glockenstraße und ein Abschnitt der Katharinenstraße im Bereich der Katharinen-Schule. Hier gilt jeweils streckenbezogenes Tempo 30. Außerhalb geschlossener Ortschaften gilt überwiegend ein Tempolimit von 100 km/h.

In der Altstadt gibt es am Markt einen Verkehrsberuhigten Bereich sowie eine für den Radverkehr freigegebene Fußgängerzone in der Sangerhäuser Straße. Hier gibt es Potenziale diese Verkehrsberuhigung auf weitere Teile der Altstadt auszuweiten.



Legende

- 30 km/h und geringer
- 50 km/h
- Mehr als 50 km/h
- Tempo-30-Zone
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Fußgängerzone

Abb. 30 Aktuelle Geschwindigkeiten im Straßennetz und Zonen

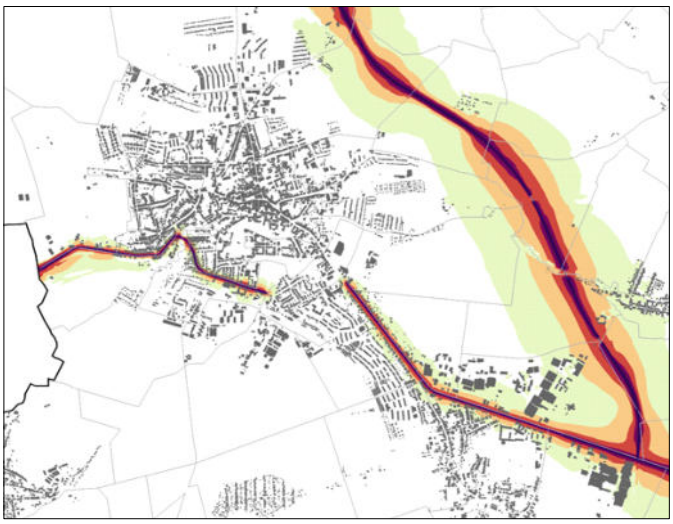


Abb. 31 Ausschnitt Lärmkartierung; Quelle: Landesamt für Umweltschutz Sachsen-Anhalt

3.9 Verkehrsunfälle mit Fahrradbeteiligung

Die Verkehrssicherheit ist ein wesentlicher Faktor bei der Wahl eines Verkehrsmittels. Gerade für den Radverkehr spielt dies eine wichtige Rolle. Ziel des RVK ist es, bei einer Steigerung der Fahrradnutzung, Unfälle mit Schwerverletzten zu reduzieren und Todesopfer vollständig zu vermeiden.

Um ggf. Orte mit Handlungsbedarf bezüglich Gefahren zu identifizieren, wurden die polizeilich gemeldeten Unfalldaten ausgewertet und insbesondere nach lokalen Häufungen gesucht. Für die Analyse wurden die Verkehrsunfälle mit Fahrradbeteiligung der Jahre 2019 bis 2023 aus der Datenbank des statistischen Bundesamts ausgewertet:

- Insgesamt **46 Unfälle**,
- davon **39 mit Kfz-Beteiligung**.

Die häufigsten Situationen sind Kollisionen beim Einbiegen und Kreuzen. **Es gab 13 Unfälle mit Schwerverletzten und keine tödlichen Unfälle.** Entlang der Halleschen Straße, die mit einem Radweg ausgestattet ist, traten Unfälle gehäuft aus.

Straßenverläufe mit Steigungen und entsprechend dem hügeligen Terrain kurvige Strecken sind trotz vergleichsweise geringer Verkehrsbelastungen potenzielle Unfallquellen.

Da nicht jeder Unfall der Polizei gemeldet wird, können nicht alle tatsächlichen Radverkehrsunfälle abgebildet werden. Die zweite Schwäche der Unfallanalyse ist, dass sie tendenziell Stellen nicht hervorhebt, die zwar einerseits in der Netzbetrachtung Teil wichtiger Radverkehrsverbindungen sein könnten, aber aufgrund von einem hohen Gefahrenpotenzial gemieden werden und deshalb keine Unfälle oder -häufungen vorkommen.

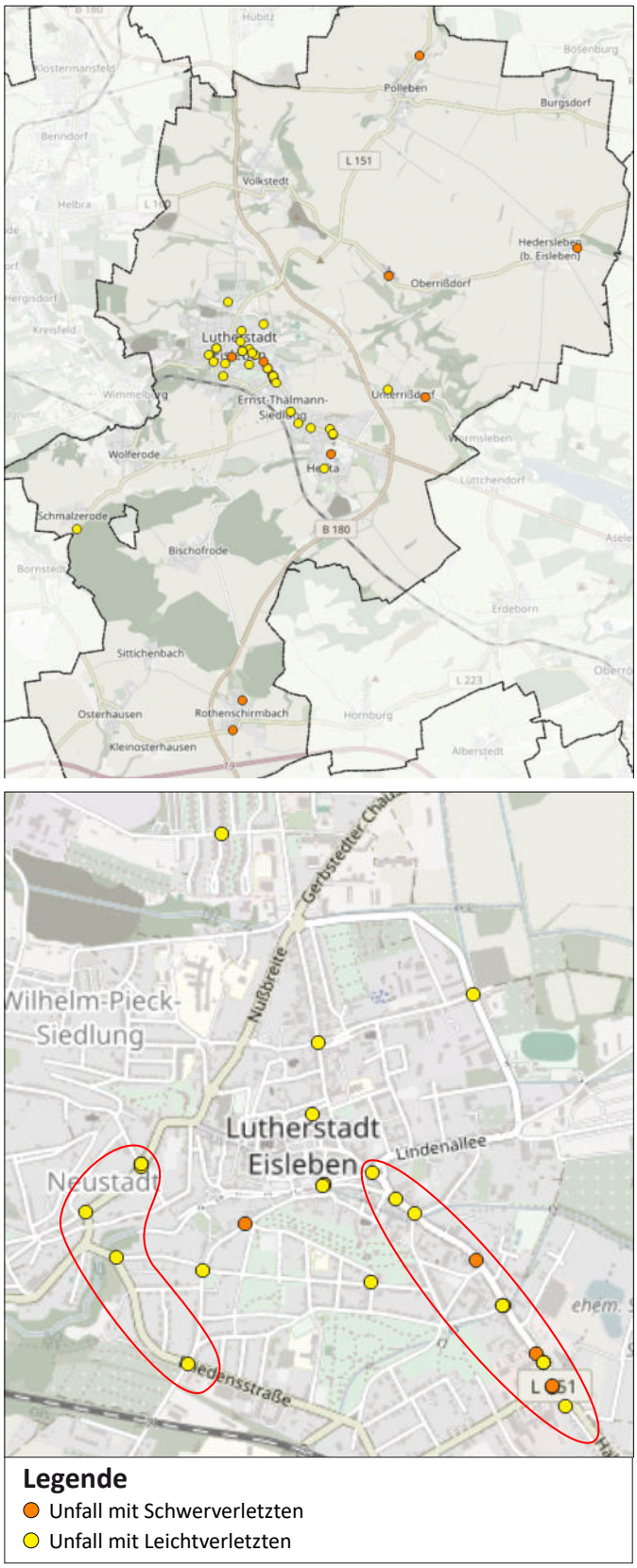


Abb. 32 Unfälle mit Radfahrbeteiligung von 2019 bis 2023

3.10 Verkehrsbelastung

Die Kfz-Aufkommen sind ein wichtiger Faktor für die Erwägung von Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen. Der Anteil des Schwerlastverkehr kann dabei eine ausschlaggebende Rolle spielen. Laut entsprechende Zählungen des Landes Sachsen-Anhalt von 2021 sind folgende Straßen besonders durch Kfz-Verkehr belastet:

- Hallesche Straße ca. 10.000 Kfz/Tag
- Kasseler Straße ca. 7.500 Kfz/Tag

Weitere überörtliche Hauptverkehrsstraßen sind mit ca. 2.000 bis 4.000 Kfz/Tag relativ gering belastet.

Für die meisten innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen existieren jedoch noch keine aktuellen Zählungen. Dies betrifft v. a.:

- Breiter Weg
- Rammberg/Rammtorstraße
- Hallesche Straße
- Lindenallee
- Gerbstedter Chaussee
- Nußbreite

Die Rammtorstraße und Freistraße sind als Einbahnstraßen mit schmalen Straßenquerschnitte mit 3500, bzw. 4300 Kfz/Tag stark belastet.

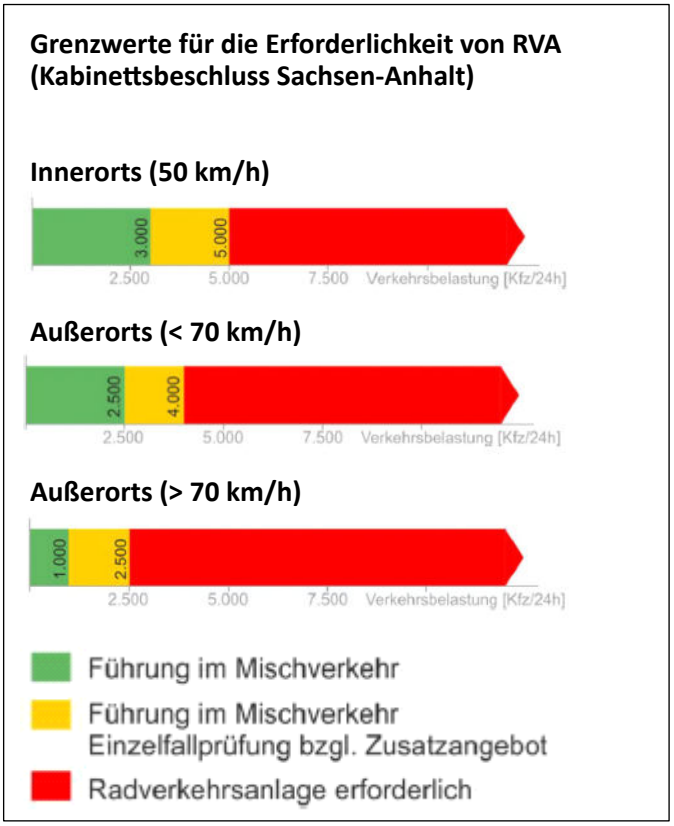


Abb. 33 Grenzwerte für die Erforderlichkeit von RVA in Sachsen-Anhalt

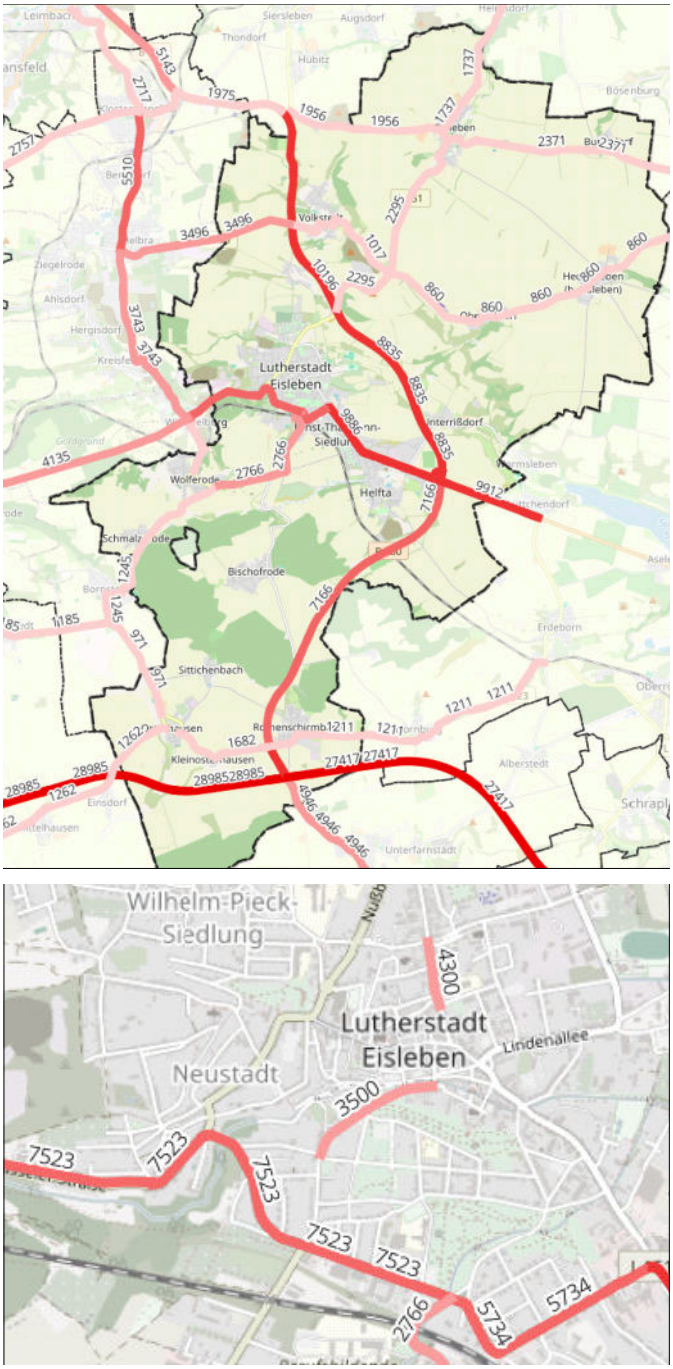


Abb. 34 Straßenabschnitte mit erhobener Verkehrsstärke in Kfz/Tag

3.11 ÖPNV

In Eisleben verkehren stündliche S-Bahn-Züge der Linie S7 sowie Regionalzugverbindungen. Dadurch wird Halle (Saale) mit zwei Verbindungen pro Stunde in 30 bis 40 Minuten erreicht. In die andere Richtung existiert eine direkte stündliche Verbindung bis Kassel-Wilhelmshöhe, während die S7 teilweise bis Sangerhausen oder weiter bis Erfurt verkehrt. Neben dem Bahnhof im Stadtgebiet gibt es zusätzlich einen Haltepunkt für die Ortschaft Wolferode.

Der Stadtverkehr mit Bussen wird vor allem durch die Linie 46 abgewickelt, welche einen annähernden 30-Minuten-Takt hat. Zusätzlich existieren die Linien 44 mit 7 Fahrten an Werk- und Samstagen und die Linien 45 und 47 mit Einzelfahrten. Im Regionalverkehr mit Bussen schaffen die Plus-Bus-Linien 410, 420 und 700 ein höherwertiges ÖPNV-Angebot. Linien 410 und 420 verbinden jeweils stündlich Eisleben mit Mansfeld, Hettstett und Aschersleben und haben dort getaktete Anschlüsse zu Verbindungen des Schienenpersonennahverkehrs. Die Plus-Bus-Linie 700 verkert stündlich nach Querfurt. Weitere Regionalbusse, die werktags sechs bis 11 Fahrten haben, sind die Linien 421, 430, 440, 441, 445, 470, 471 und 472, die von Eisleben unter anderem nach Wimmelburg, Wolferrode, Polleben, Seeburg und Hedersleben fahren. Der Großteil der genannten Buslinien hält sowohl am Bahnhof Eisleben als auch am Busbahnhof, welcher sich auf dem Klosterplatz in der nördlichen Innenstadt befindet. Die Regionalbuslinien haben also auch innerstädtisch eine Verbindungsfunktion.

Die Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV ist kostenlos. Durch die gute Taktung Richtung Halle hat Eisleben Potenzial für intermodale Pendelstrecken, bei denen das Fahrrad für die letzte Meile zum Bahnhof genutzt wird.

Abb. 35 Städtisches ÖPNV-Liniennetz in Eisleben
(Quelle: https://www.vgs-suedharzlinie.de)

Abb. 37 Haltestelle Plan im Zentrum Eislebens

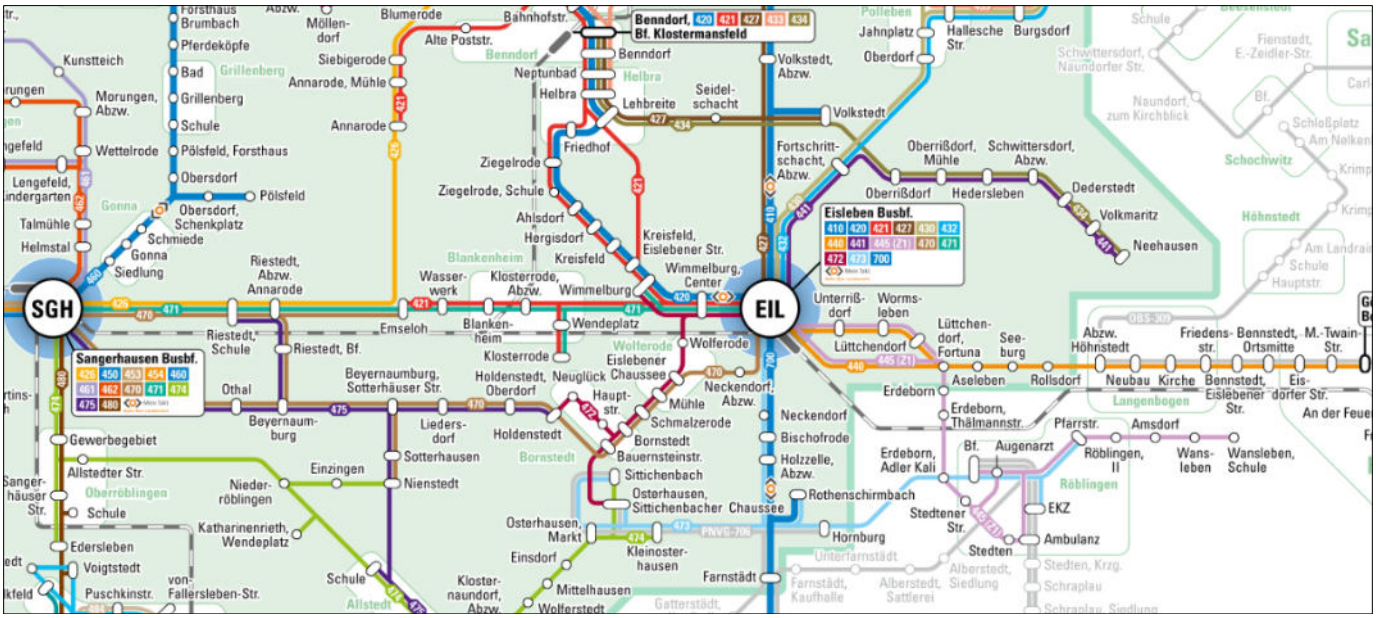


Abb. 36 Ausschnitt des Liniennetzes der Regionalbuslinien im Landkreis Mansfeld-Südharz (Quelle: https://www.vgs-suedharzlinie.de)

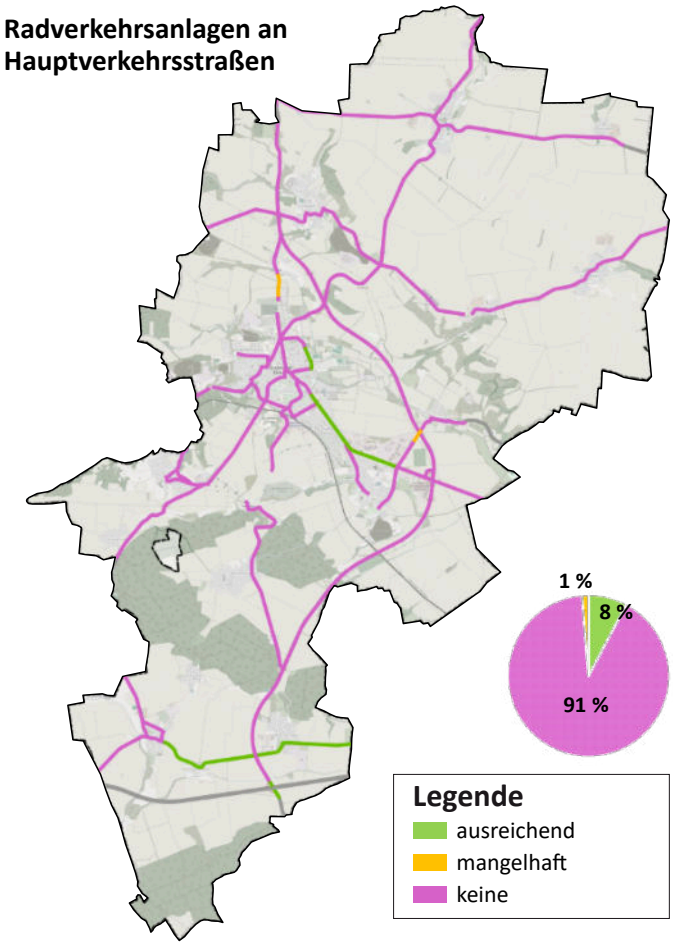
3.12 Radverkehrsanlagen im Bestand

Ein lückenloses und in der Führungsform möglichst konsistentes Radwegenetz ist das Idealziel für komfortablen und sicheren Radverkehr. Die Radwegeinfrastruktur in Eisleben erfüllt dieses Ziel derzeit nicht. So haben nur acht Prozent der Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet eine Radverkehrsanlage. Das entspricht etwa 9 Kilometern bei insgesamt 113 Kilometern Hauptverkehrsstraßen. Die bestehenden Radverkehrsanlagen müssen aufgrund geringer Breite oder schlechtem Belag auch teilweise als mangelhaft eingestuft werden. Der Bestand entspricht somit nicht den Zielen des Landes Sachsen-Anhalt, nach denen an Straßen mit mehr als 2.500 Kfz / 24h und Geschwindigkeiten über 70 km/h eine Radverkehrsanlage erforderlich ist (siehe Kapitel 3.7).

Erfasst wurde die bestehende Radwegeinfrastruktur. Dazu zählen bauliche Radwege, gemeinsame Geh- und Radwege und für den Radverkehr freigegebene Gehwege. Weitere nutzbare, autoarme oder autofreie Wege wie z. B. Landwirtschaftswege, wurden ebenfalls erfasst, auch wenn diese keine explizite Widmung für den Radverkehr haben. Markierte Radfahrstreifen oder Schutzstreifen gibt es in Eisleben bisher nicht. Im Zuge des Umbaus der Bahnhofstraße werden Radschutzstreifen markiert werden.

Als Bilanz der Erfassung lässt sich feststellen, dass es in Eisleben vergleichsweise wenig Radwege gibt, sowohl innerstädtisch als auch zwischen den Ortsteilen. Die vorhandene Infrastruktur ist wenig zusammenhängend. Insbesondere gibt es auf zahlreichen Hauptverkehrsstraßen mit wichtigen Verbindungsfunktionen keine RVA. Bezüglich der Wegbreiten und Belagszustände wurden unterschiedliche Qualitäten festgestellt. Beispielsweise hat der Zweirichtungsradweg an der Halleschen Straße sehr breite Passagen mit Pflasterbelag in gutem Zustand, aber auch Engstellen und schmale Abschnitte, die aktuellen Standards nicht gerecht werden.

Es wurde häufig beobachtet, dass Radfahrende auf dem Gehweg fahren, wo Radwege fehlen. Auch an Gefahrenstellen, wie Kreuzungen und Einmündungen, fehlen oft sichere Querungsanlagen oder eine klare Radverkehrsführung. Eine Verbesserung der bestehenden Infrastruktur, insbesondere an bekannten Problemstellen, wäre notwendig, um die Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs zu erhöhen.



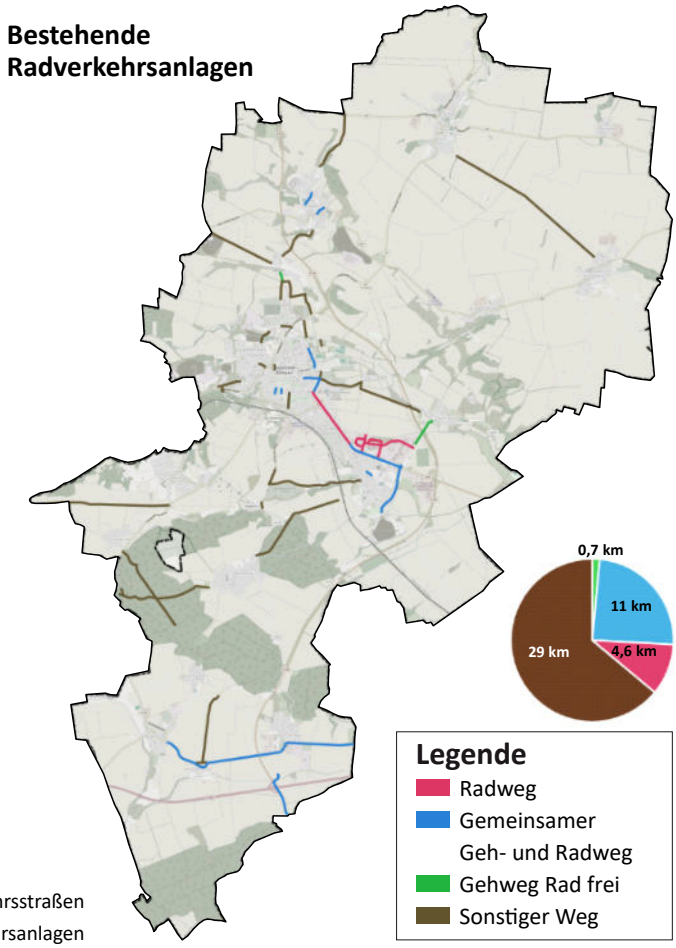


Abb. 38 Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen

Abb. 39 Bestehende Radverkehrsanlagen

3.13 Eigenständige Wege

Eigenständige Radwege sind Wege, die unabhängig des bestehenden Straßennetzes verlaufen. Diese können für den Radverkehr angeordnete und entsprechend beschilderte Wege sein sowie landwirtschaftlich genutzte Straßen, die für den Radverkehr freigegeben sind. Aus Sicht des Radverkehrs stellen eigenständige Radwege eine besonders attraktive Verbindung dar, weil diese schnell und sicher befahrbar sind und kein Unfallpotenzial mit Kfz bergen.

In Eisleben finden sich zahlreiche Wege im Stadtgebiet, die gemeinsam mit dem Fußverkehr genutzt werden. Sie stellen teilweise wichtige Alternativverbindungen abseits von Routen im Kfz-Mischverkehr dar. Der Zustand dieser Wege variiert, sie sind zum Teil untermaßig und weisen eine schlechte Oberfläche auf.

Zwischen den dörflichen Ortsteilen gibt es oft Forst- und Wirtschaftswege, welche vom Radverkehr genutzt werden können. Die Waldwege sind von unterschiedlicher Qualität und reichen von ebenen, gut befahrbaren wassergebundenen Decken bis hin zu gröberem Kies. Teilweise sind sie völlig unbefestigt und stellen eine potenzielle Verbindung dar, falls sie ertüchtigt würden.

Magdeburger Straße / Oberhütte

Abb. 41 Radweg an der Magdeburger Straße: wechselnde Qualitäten, ungesicherte Querung, ungenügende Wegbreiten, mangelhafte Wegweisung

Radweg Hallesche Straße

Abb. 40 Radweg an der Halleschen Straße: unklarer Beginn, verwirrende Beschilderung, Hindernisse, Engstellen, verschlissene Markierung

Analyse der eigenständigen Wege

Abb. 42 Potenziale Grünachsen

Abb. 43 Untermaßig

Abb. 44 Ländliche-, Wirtschaftswege

Abb. 45 Netz im verdichteten Stadtraum

Schlechte Belagsqualitäten

Abb. 46 Friedrichsberg: grober Schotter

Abb. 47 Blaue Chaussee: Natursteinpflaster

3.14 Knotenpunkte

Knoten sind generell häufig Unfall-Hotspots, da sie zahlreiche Konfliktpunkte bieten. Gleichzeitig ist eine separate Führung des Radverkehrs im Bereich von Knotenpunkten häufig nicht gegeben, insbesondere wenn der Radverkehr an den Knotenarmen ebenfalls im Mischverkehr geführt wird. Daher gilt ihnen eine besondere Aufmerksamkeit hinsichtlich eventueller Sicherheitssteigerungen für Radfahrende.

Ein relevanter und stark befahrener Knotenpunkt der Altstadt befindet sich zwischen den Straßen Plan / Markt / Lindenallee. Es handelt sich um einen unsignalisierten Knotenpunkt mit teilweise mehreren Abbiegespuren. Die Vorfahrtregelung ist durch eine abbiegende Hauptstraße geprägt, in der Praxis fehlen jedoch eindeutige Hierarchien. In Verbindung mit der Tatsache, dass hier keine Radverkehrsanlagen vorhanden sind, entsteht so eine für den Radverkehr gefährliche Situation mit vielen Konfliktpunkten. Durch die große Flächenbeanspruchung des Knotenpunkts und den fehlenden Querungsmöglichkeiten ist der Ort auch für den Fußverkehr äußerst unattraktiv.

Der Knotenpunkt Friedensstraße / Bahnhofsring / Bahnhofsstraße ist durch die ungünstige Verkehrsführung negativ geprägt. Die StVO-konforme Führung des Radverkehrs auf der wichtigen Achse Bahnhofsstraße - Bahnhofsring über den Knotenpunkt an der Querfurter Straße ist durch die Führung im Mischverkehr, dem Auffstellen auf dem Linksabbiegestreifen und den vorliegenden Steigungen unattraktiv. In der Praxis wird häufig gegen die Einbahnstraße Bahnhofsstraße gefahren, wodurch sich jedoch gefährliche Querungen ergeben. Im sämtlichen beschriebenen Bereich fehlen Radverkehrsanlagen.

Auch an der Kreuzung Kassler Straße / Fritz-Wenck-Straße fehlen Radverkehrsanlagen, obwohl für diese ausreichend Platz vorhanden wäre. Die Attraktivität der Radverkehrsführung leidet hier an der Einbahnstraßenregelung im Breiten Weg.

Kreisverkehre können auch ohne bestehende Radverkehrsanlagen den Verkehr im Vergleich zu herkömmlichen Knotenpunkten sicherer abwickeln. Denn durch die kreisförmige Fahrbahn entstehen weniger Konfliktpunkte. Die bestehenden Kreisverkehre Eislebens am Anfang und Ende der Nußbreite können somit als relative sichere Knotenpunkte angesehen werden.

Abb. 48 Kreuzung am Plan

Abb. 49 Kreuzung Bahnhofsring / Friedensstraße /Querfurter Straße/ Bahnhofstraße

Abb. 50 Kreuzung Kasseler Straße / Fritz-Wenck-Straße / Breiter Weg

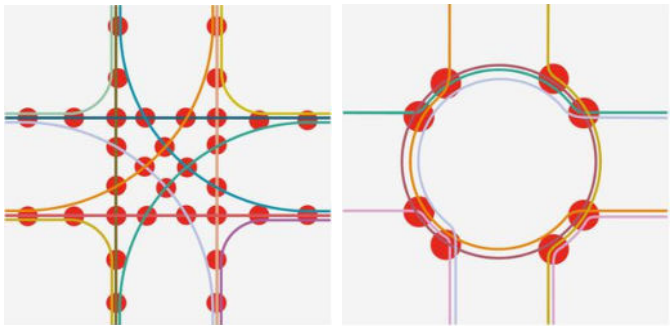


Abb. 51 Bei Kreisverkehren gibt es im Vergleich zu herkömmlichen Kreuzungen weniger Konfliktpunkte. Quelle: mobilitaetsforum.bund.de

Abb. 52 Kreisverkehr Nußbreite / Hohetorstraße

3.15 Einbahnstraßen

Die Befahrbarkeit von Einbahnstraßen in beide Richtungen ist für den Radverkehr häufig eine sinnvolle Wegersparnis. Grundsätzlich soll der Radverkehr Einbahnstraßen in beiden Richtungen nutzen können, sofern Sicherheitsgründe nicht dagegensprechen (Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung [VwVStVO] sowie Kapitel 7.1 ERA).

Im Kernstadtgebiet existiert eine große Anzahl an Einbahnstraßen, in der Altstadt machen sie die Mehrheit aller Straßen aus. Auch die Ortschaft Wolferode weist viele Einbahnstraßen im Ortskern auf. Bis auf die Ausnahme des Siegfried-Berger-Wegs sind alle Einbahnstraßen nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Dies führt zu Umwegen, die vor allem für Radfahrende unvorteilhaft sind. Es wurde beobachtet, dass Radfahrende die Durchfahrtsverbote in Gegenrichtung nicht immer einhalten.

Die Eignung weiterer Einbahnstraßen für eine Öffnung für den Radverkehr in Gegenrichtung muss im Einzelfall geprüft werden.

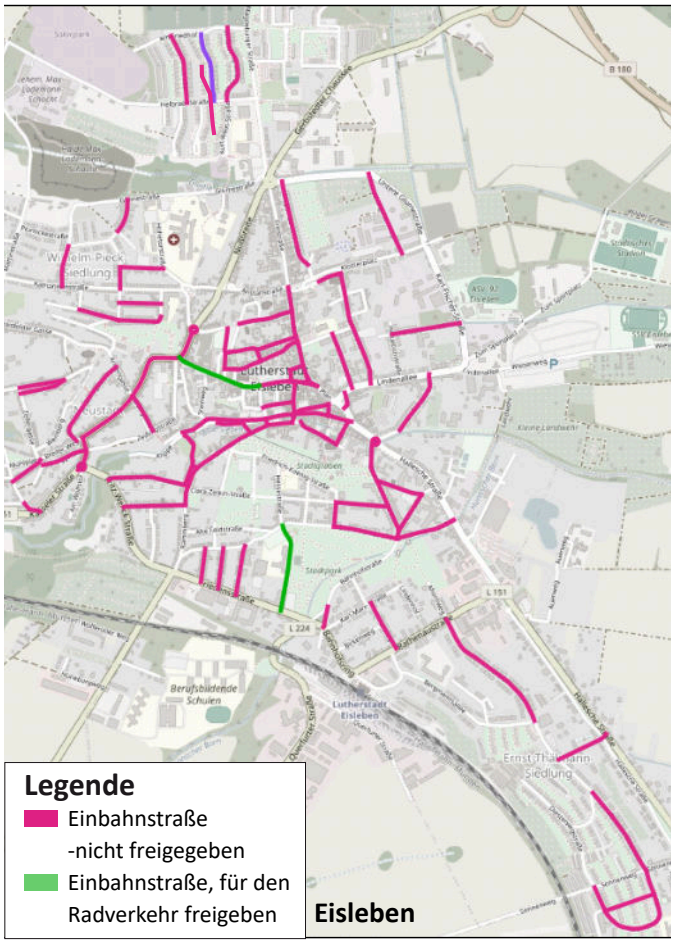


Abb. 57 Einbahnstraßen in Stadtgebiet

Nicht freigegebene Einbahnstraßen

Abb. 53 Freistraße

Abb. 54 Grabenstraße

Abb. 55 Hohetorstraße

freigegebene Einbahnstraßen

Abb. 56 Siegfried-Berger-Weg

3.16 Fahrradparken

Neben der Radwegeinfrastruktur ist auch beim Fahrrad der ruhende Verkehr von Bedeutung, denn vor Beginn und nach Ende eines Weges, der mit dem Fahrrad zurückgelegt wird, besteht immer die Frage des Verbleibs des Fahrrades. So sind insbesondere an Wohnorten (vgl. Nationaler Radverkehrsplan 3.0, S. 33) und an Zielorten wie den Verknüpfungspunkten mit dem ÖPNV, an Schulen, an Einrichtungen der öffentlichen Verwaltung, an Arbeitsplatzstandorten und an Einzelhandelsstandorten „gut zugängliche und hochwertige Abstellmöglichkeiten“ (ebd., S. 19) zu installieren.

Kriterien zur Bewertung der Qualität von Abstellanlagen sind u. a. die Nähe zum aufgesuchten Ziel, die Möglichkeit, bequem den Fahrradrahmen mit anzu-schließen, die Gefahr durch die Nutzung eines Fahrrad-stellplatzes die Felge zu beschädigen, Überdachung und Beleuchtung des Stellplatzes und der Schutz von Diebstahl und Vandalismus.

In Eisleben sind einige positive Beispiele für Fahrradabstellanlagen zu finden. Ebenso gibt es Orte mit unvorteilhaften Abstellanlagen und fehlenden Parkmöglichkeiten für Fahrräder. Der Bahnhof Eisleben und der Busbahnhof Klosterplatz sind gut ausgestattet. Die Ergebnisse der Online-Umfrage zeigen, dass zentrale Ziele wie der Markt, das Einkaufscenter 3E oder Geschäfte im Zentrum hinsichtlich Fahrradabstellanlagen schlecht bewertet werden.

Abb. 58 Schulen

Abb. 59 Einkauf / Altstadt

Abb. 60 Malzscheune

Abb. 61 Seminarhof

Abb. 62 Bushaltestelle in Volkstedt

Abb. 63 Bahnhof Eisleben

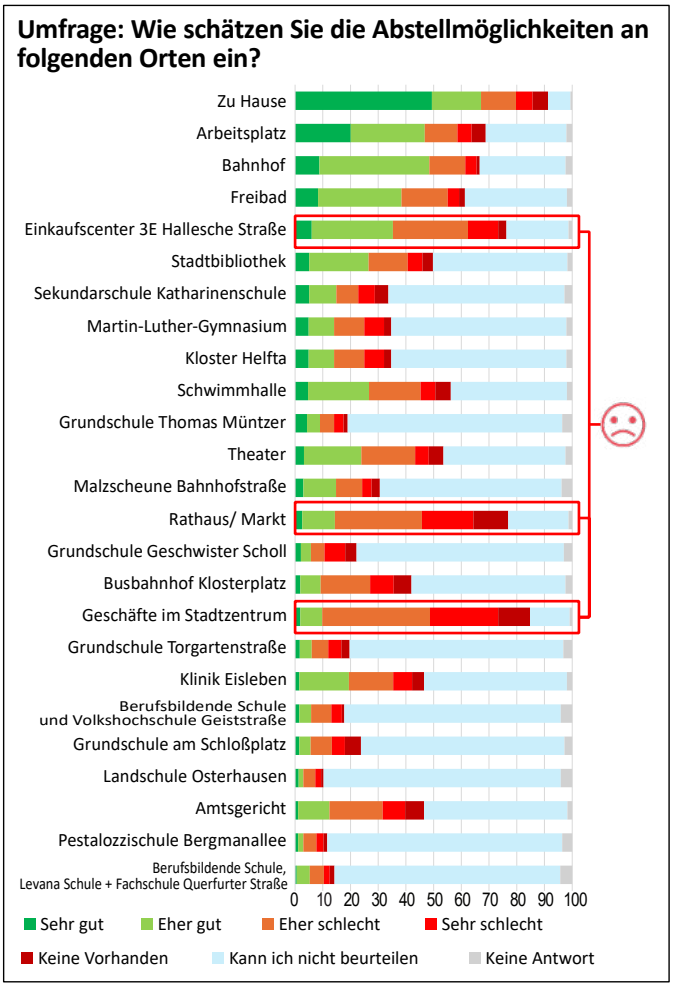


Abb. 64 Ergebnisse der Online-Umfrage bezüglich Radabstellanlagen

3.17 Gefahrenstellen, Konflikte und Barrieren

Im Hinblick auf geeignete Radverkehrsverbindungen wurden Strecken und Orte bezogen auf Gefahrenstellen oder -strecken untersucht. Dabei wurden viele Streckenabschnitte identifiziert, bei denen Rad- und Kfz-Verkehr im Mischverkehr geführt werden und bestimmte Bedingungen zu Konflikten und Gefahren führen können. Zu diesen Bedingungen gehören insbesondere zulässige Höchstgeschwindigkeiten von über 50 km/h, beengte Platzverhältnisse, eine hohe Verkehrsstärke des Kfz-Verkehrs, eine hohe Relevanz des Schülerverkehrs und vor allem eine Kombination aus mehreren dieser Bedingungen.

Auf Bundes- und Kreisstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit regelmäßig bei bis zu 100 km/h, was für den Radverkehr im Falle der Führung im Mischverkehr zu einer geringen gefühlten und tatsächlichen Sicherheit führt. Wie in Kapitel 3.12 beschrieben, ist das bei den meisten ortsteilverbindenden Straßen Eislebens der Fall, da hier oft Radverkehrsanlagen fehlen. Das abrupte Ende einer eigenen Verkehrsanlage für den Radverkehr und die Weiterführung im Mischverkehr sind besonders gefährliche Situationen. Das ist beispielsweise beim Ortseingang in Unterrißdorf der Fall.

Auch in der Kernstadt gibt es Stellen, die eine Gefahrenlage für den Radverkehr darstellen. An vielen stark befahrenen Knotenpunkten (siehe Kapitel 3.14) wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt, wodurch sowohl die tatsächliche, als auch die subjektiv wahrgenommene Sicherheit eingeschränkt wird. Das zeigt sich auch daran, dass an diesen Stellen Radfahrende häufig in den Gehwegbereich ausweichen, woduch wiederum Konflikte mit dem Fußverkehr entstehen.

Teilweise existieren Hindernisse auf Routen des Radverkehrs, wie in der Bergstraße in Volkstedt.

Abb. 65 Ende des Weges in der Unterrißdorfer Straße

Abb. 66 Hindernisse in der Bergstraße in Volkstedt

Radfahrende nutzen den Gehweg

Abb. 67 Plan / Lindenallee

Abb. 68 Magdeburger Straße

Abb. 69 Kasseler Straße

Abb. 70 Hohetorstraße

3.18 Befragungen zum Radverkehr

Online-Umfrage im Rahmen des Radverkehrskonzeptes

Aus der im Rahmen des Radverkehrskonzepts durchgeführten Online-Umfrage konnten wichtige Analysedaten zum Radverkehrsverhalten sowie zur Bewertung der Radverkehrsinfrastruktur in Eisleben generiert werden.

Mit ca. 450 ausgefüllten Fragebögen und über 60 Meldungen auf einer interaktiven Karte, z. B. zu Gefahrenstellen oder Wünschen für neue oder bessere Radwege, ist sie aus Sicht des beauftragten Planungsbüros ein voller Erfolg. Die rege Beteiligung ist an sich bereits ein starkes Signal für großes öffentliches Interesse am Radverkehr.

Etwa ein Viertel nutzt E-Bikes, es sind aber auch viele Menschen dabei, die selbst kein Fahrrad haben (13,5 %). Am meisten wird in der Freizeit Rad gefahren: ca. ein Drittel gibt an, mehrmals pro Woche bis täglich Rad zu fahren. 20 % gaben dies für den Arbeitsweg an.

Das Sicherheitsempfinden und die Zustände der Radwege werden mit jeweils ca. 75 % der Bewertungen „eher schlecht“ oder „sehr schlecht“ bewertet.

Bei den Serviceangeboten gehen die Meinungen weiter auseinander: Weitaus am wichtigsten wird eine kostenlose Fahrradregistrierung gegen Diebstahl bewertet. Hier gibt es bei der Teilnehmendenschaft einen Schwerpunkt.

Mehrfachnennungen in den Freitextfeldern gab es unter anderem bezüglich dem Fehlen von Radwegen an vielen Stellen und die damit einhergehenden Konflikte mit dem Kfz-Verkehr, dem Wunsch nach sicheren Fahrradabstellanlagen, insbesondere an Einkaufseinrichtungen sowie Ortsverbindungen untereinander und mit der Kernstadt. Auch sichere Radverkehrslösungen in der Innenstadt, insbesondere an Kreuzungen, waren für viele Beteiligte ein wichtiges Anliegen. Ein Aspekt wurde auch von mehreren Teilnehmenden thematisiert: Mehr Barrierefreiheit hilft nicht nur Fahrradfahrenden, z. B. Kinderanhänger, sondern auch Menschen mit Kinderwagen, mit Rollator oder im Rollstuhl.

Die interaktive Karte hat mit über 60 Meldungen und fünfmal so vielen Bewertungen eine reichhaltige Sammlung an konkreten Problem- und Wunschorten ergeben. Besonders häufig genannt wurden u. a. in Eisleben die Kasseler Straße und die Hallesche Straße, aber auch die Verbindung ins Seegebiet und in die südlichen Ortsteile.

Welche Art(en) von Fahrrad benutzen Sie gelegentlich oder regelmäßig?

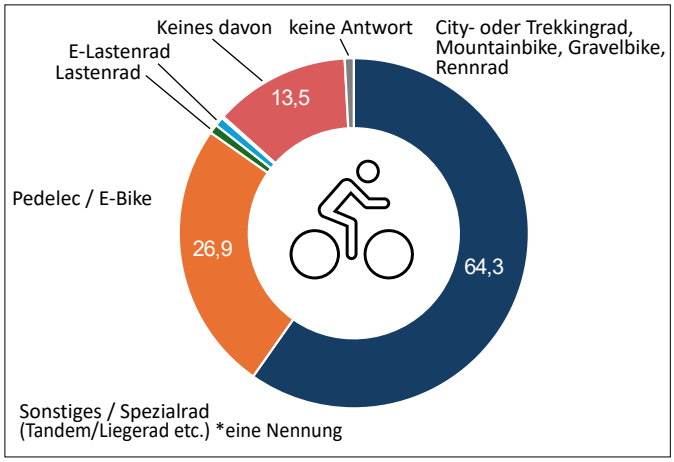


Abb. 71 Nutzung verschiedener Fahrradarten

Wie häufig fahren Sie Rad?

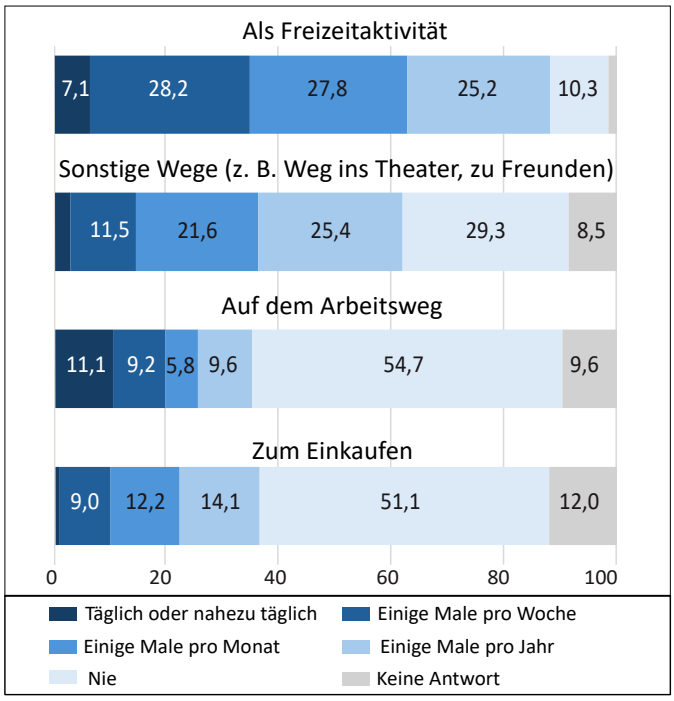
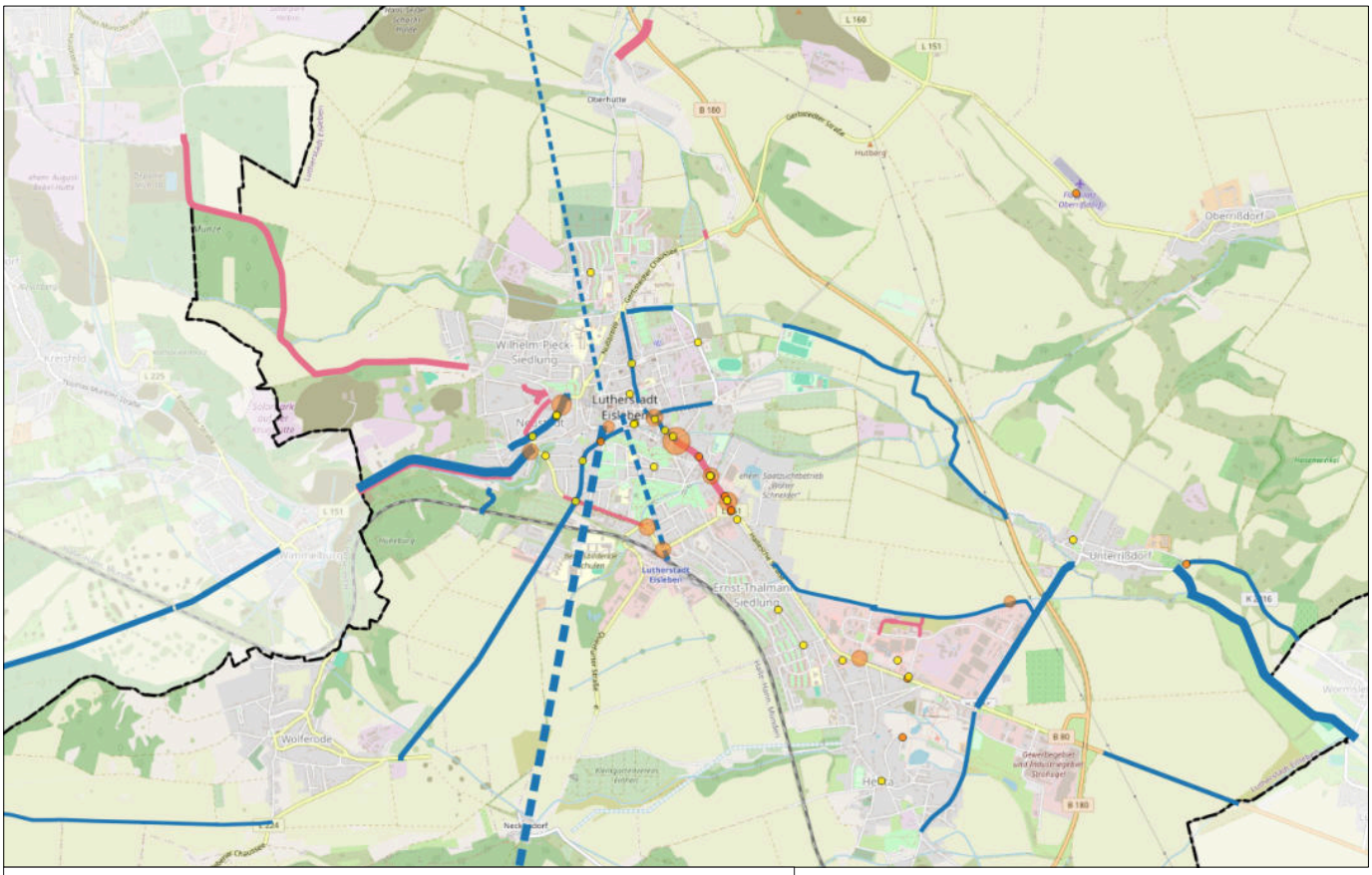


Abb. 72 Nutzungshäufigkeit des Fahrrads



Legende

- Meldung schlechte Wegequalität
- Wunsch neuer Radweg
- Wunsch-Verbindung
- Gefahrenstelle / unsichere Kreuzung

Unfälle mit Fahrradbeteiligung:

- mit Leichtverletzten
- mit Schwerverletzten

Abb. 73 Auswertung der interaktiven Karte

ADFC-Fahrradklimatest 2024

2024 wurde erstmals seit 2018 wieder der Fahrradklimatest vom Allgemeinen-Deutschen-Fahrrad-Club durchgeführt. Diese Umfrage gibt den Städten eine Note über die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur, welche sich aus der Bewertung der Teilnehmenden ableitet und die zum Vergleich mit anderen Städten genutzt werden kann.

In Eisleben nahmen 69 Menschen an der Umfrage teil. Ihre Bewertung ergab eine Geamtnote von 4,15. Der bundesweite Durchschnitt lag bei 3,92. In der Städteklasse von 20.000 bis 50.000 Einwohnenden belegte Eisleben Rang 302 von 429. In Sachsen Anhalt kam die Lutherstadt auf den achten von 14 Plätzen.

Besoners negativ wurden in Eisleben die Fahrradwegweisung (4,5), das Sicherheitsgefühl (4,5) und die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr (4,7) bewertet.

Erreichbarkeit des Stadtzentrums	2,8	sichere und bequeme Führung an Baustellen	4,7
Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung	2,8	Kontrolle von Falschparkern auf Radwegen	4,7
alle fahren Fahrrad	3,1	Breite der Radwege für problemloses Überholen	4,7

Quelle: ADFC, fahrradklima-test.adfc.de

Abb. 74 Bundesweite Trends im ADFC-Klimatest

3.19 Aktuelle Planungen mit Bezug zum Radverkehr

Da bereits zahlreiche konzeptionelle Grundlagen bestehen, sind zum Zeitpunkt der Erarbeitung des RVK eine Reihe von Vorhaben in Vorbereitung bzw. Umsetzung, die den Radverkehr voranbringen sollen. Dies sind sowohl konkret Projekte, die eigens den Radverkehr betreffen als auch übergreifende Vorhaben, die sich in einem größeren Zusammenhang auch auf den Radverkehr auswirken.

Die Bahnhofstraße wird grundhaft ausgebaut, wird zur Zweirichtungsstraße und erhält vsl. im Jahr 2026 erstmals Radverkehrsanlagen. Dabei handelt es sich um markierte Schutzstreifen.

Zwischen Sangerhausen und Eisleben wird aktuell durch die LSBB ein Radweg geplant, dessen Streckenverlauf bereits festgelegt ist. Die Planungen wurden im Netz- und Maßnahmenentwurf berücksichtigt.

MOVE-Stationen

Aktuell sind sogenannte MOVE-Stationen zur Mobilitätsverbesserung durch den Landkreis Mansfeld-Südharz geplant. Dabei handelt es sich um Stationen und Haltestellen, die verschiedene Angebote der nachhaltigen Mobilität vereinen. So gibt es beispielsweise Fahrradständer, Lademöglichkeiten für E-Bikes oder an Haltestellen interaktive digitale Informationssysteme. In Eisleben sind 9 Basisstationen und 10 smarte Haltestellen geplant.

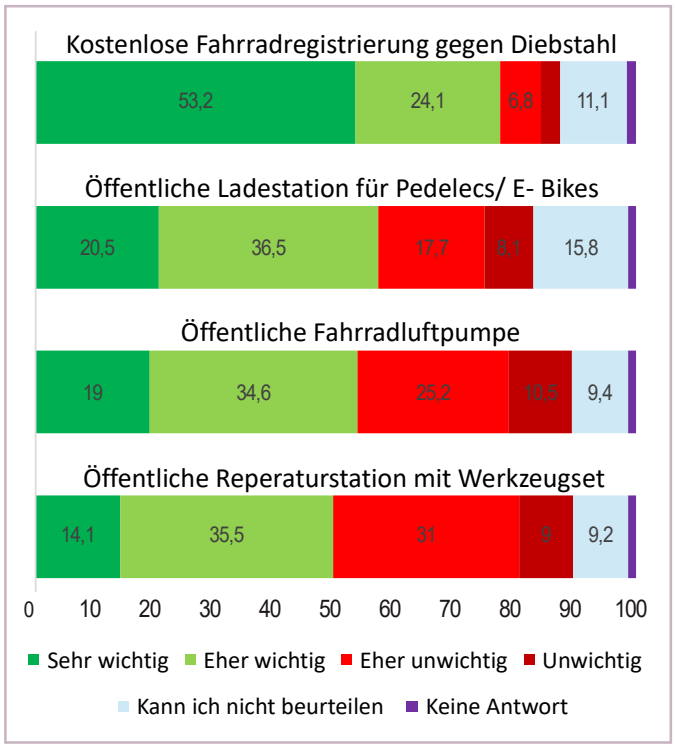


Abb. 76 Wunsch nach Service-Einrichtungen (Online-Umfrage)

Abb. 75 Visulaisierung potenzieller Module der MOVE-Stationen (Quelle: PLUSGRAD Gbr)

3.20 Touristische Radrouten und Wegweisung

Radtourismus ist immer mehr gefragt. Dies betrifft kürzere familienfreundliche Rundrouten, aber auch die langen Fernradwege. Routen und Wege für Gravelbikes und Mountainbikes sind aktuell im Trend. Auch die Verknüpfung mit dem ÖPNV ist und bleibt ein wichtiger Baustein. In Eisleben existieren verschiedene Radrouten, die zum Teil ausgeschildert sind. Die Wegweisung befindet sich dabei in sehr verschiedenen Qualitäten. Der Bahnhof ist momentan nicht an eine ausgeschilderte Radroute angebunden.

Radweg Saale-Harz

Die einzige konsequent entwickelte Radroute ist der Radweg Saale-Harz, der Halle an der Saale über Eisleben und Mansfeld mit dem Harz verbindet. Die Route ist durchgängig befahrbar und mit Wegweisern nach FGSV-Standard ausgestattet. Weder der Bahnhof noch die Altstadt von Eisleben sind derzeit angebunden.

Punktuell gibt es reparaturbedürftige Wegweiser, da dünnes Blech verwendet wurde und die Schilder nur mit einer Schelle befestigt sind. Auf dem Abschnitt der Gerbstedter Chaussee (L 151) fehlt eine klare und richtlinienkonforme Führungsform, außerdem gibt es keine gesicherte Querung. Der durch Oberhütte verlaufende Streckenabschnitt hat keine sicher vom Kfz-Verkehr getrennte Führung und ist inkonsistent. Die Route ist durch das Verkehrszeichen 250 (Durchfahrt verboten) an zwei Stellen nicht StVO-konform. Das betrifft die Einfahrt Richtung Hans-Seidel-Schacht und einen Abschnitt in Unterrißdorf ab der Kupfermühle.

Abb. 77 Hauptwegweiser nach FGSV, Zentrum verblichen, Richtung Bahnhof umwegig

Abb. 78 Wegweiser fehlen an wichtigen Stellen

Abb. 79 Wegweiser stark beschädigt

Radweg „Eisleben-Halle“

Der Radweg Eisleben-Halle verläuft vom Zentrum Eisleben über die Hallesche Straße nach Unterrißdorf, wo er auf der Route des Radwegs Saale-Harz weiter Richtung Halle geführt wird. Auf der Unterrißdorfer Str. K 2316 verläuft er ca. 750 m im Mischverkehr.

Die Wegweisung besteht lediglich aus Zwischenwegweisern mit Piktogramm und Richtungspfeil, es gibt keine Hauptwegweiser mit Entfernungsangaben. Die Wegweisung endet stadteinwärts hinter der Querung Rathenaustraße. Danach ist die Führung unklar. Das Kloster Helfta liegt auf der Strecke, wird aber für Radfahrende nicht als Ziel ausgewiesen. Die Führung ist außerdem nicht StVO-konform, da sie durch Einbahnstraßen führt, die nicht in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben sind. Das betrifft die Glockenstraße, die Lutherstraße und den Jüdenhof. Die Führung zwischen Helfta und Unterrißdorf ist sehr inkonsistent. Es gibt häufige Seitenwechsel, Führungen im Mischverkehr auf der stark befahrenen Straße mit hohem Schwerlastanteil oder Führungen in Seitenbereichen mit sehr schlechtem Zustand.

Abb. 80 ZWW an der Halleschen Straße, Wegweisung ist im Stadtzentrum lückenhaft

lokale Routen im Südraum von Eisleben

Im südlichen Stadtgebiet existieren zwei lokale Radrouten, die durch blaue, bzw. rote Beschilderung definiert werden. Die „blaue Route“ führt von Eisleben über Wolferode, Bornstedt, Sittichenbach, Rothenschirmbach bis nach Seeburg. Die „rote Route“ führt von Schmalzerode über Wald- und Feldwege nach Holzzelle und weiter über Helfta nach Eisleben.

Die Wegweisung ist veraltet und nicht standardmäßig, da sie an eine Wanderwegweisung erinnern. Die Routen sind auch nicht konsistent beschildert, an wichtigen Abbiegungen und Kreuzungen fehlen Wegweiser. In Rothenschirmbach existiert eine Übersichtstafel, die neben den genannten Routen auch Wanderwege abbildet.

Die Führung der Routen muss negativ bewertet werden: Während auf einzelnen Streckenabschnitten stark befahrene Straßen benutzt werden müssen, gibt es andere Abschnitte in unwegsamen Terrain, auf schmalen oder steilen Pfaden durch den Wald. Es existieren auch unge-

sicherte Querungen auf den Routen. Die Start- und Endpunkte sind nicht definiert und liegen nicht an wichtigen Zielen. Auch als Rundtouren können die Routen nicht genutzt werden.

Abb. 81 Beschilderung der „blauen“ und „roten“ Route

Abb. 82 Übersichtstafel mit Wanderwegen und lokalen Radrouten

Kupferspuren-Radweg

Der Kupferspuren-Radweg ist ein großes Projekt des Landkreis Mansfeld-Südharz, welches aktuell noch in Planung ist. Eine Strecke führt in Ost-West-Richtung quer durch Eisleben und erschließt somit auch die wichtigen Sehenswürdigkeiten in der Altstadt.

Die Strecke zwischen Eisleben und Helbra über die Münze ist ausbaubedürftig, da sie über Wirtschaftswege mit einer aktuell schlechten Oberflächenqualität führt. Östlich von Eisleben ist der Verlauf deckungsgleich mit dem Radweg Saale-Harz. Bei der „Wiese“ soll die Route Richtung Markt abzweigen und durch die Altstadt führen.

3-Städte-Tour Merseburg-Querfurt-Eisleben

Die 3-Städte-Tour ist ein Projekt des Saalekreises und verbindet Eisleben mit Querfurt und Merseburg. Die Wegweisung ist jedoch nur im Saalekreis vorhanden. Die Route verläuft größtenteils auf eigenständigen Wegen oder ruhigen Straßen. Zwischen Neckendorf und der L 244 wird die Route über de K 2319 im Mischverkehr geführt. Nördlich davon verläuft sie über den schlecht ausgebauten Wolferöder Weg.

Zusammenfassung

Der bestehende Radweg Saale-Harz hat das Potenzial, durch eine bessere Anbindung an das Zentrum von Eisleben noch größere touristische Wirkung zu entfalten. Für die Bewohner:innen Eislebens ist er eine gute Verbindung zum Süßen See. Die Realisierung des Kupferspuren-Radwegs wäre ein großer Gewinn für das touristische Radroutennetz in Eisleben und kann auch für Verbesserungen für Alltagswege genutzt werden. Keine der bestehenden oder derzeit geplanten Routen hat eine Anbindung an den Bahnhof Eisleben. Die Wegweisung im Bestand hat keinen einheitlichen Standard und unterschiedliche Qualitäten. Die nördliche Hälfte des Stadtgebiets ist bisher völlig unentwickelt, was touristische Radrouten betrifft. Insgesamt besteht noch erhebliches Potenzial, das touristische und Freizeitradnetz zu qualifizieren und zu erweitern.

Ausgewiesene Radrouten im Stadtgebiet

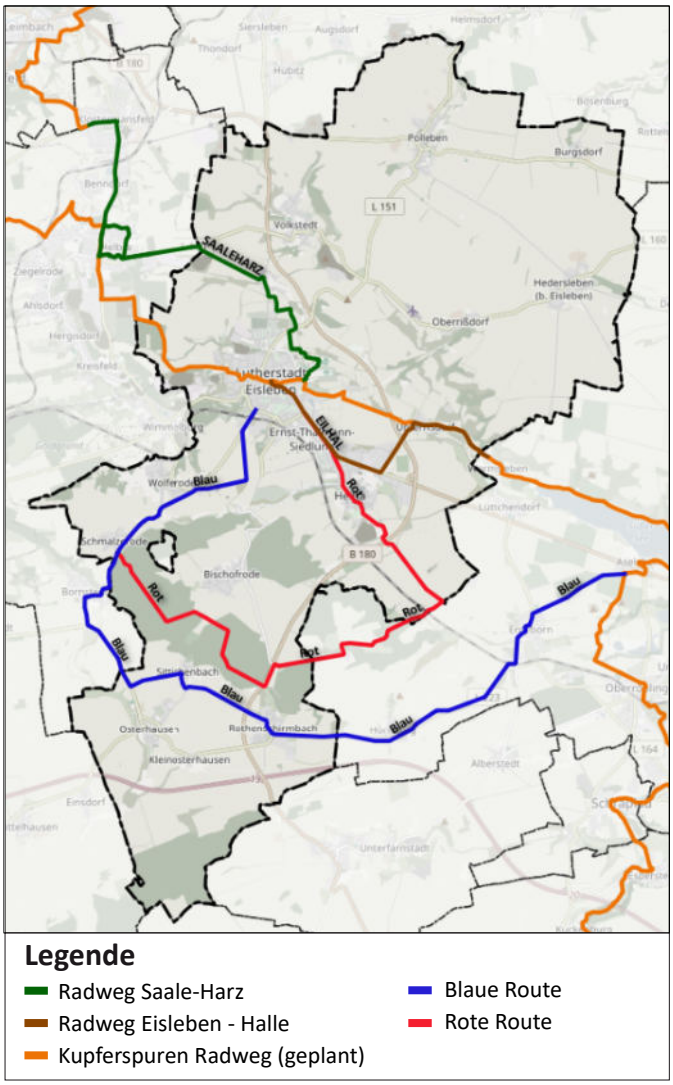


Abb. 83 Radrouten im Stadtgebiet

3.21 Zusammenfassung der Analyseergebnisse

Die Lutherstadt Eisleben besitzt eine kompakte Kernstadt, mit vielen Zielen des Alltags- und touristischen Verkehrs. Daraus ergeben sich kurze Wege, für die sich die Nutzung des Fahrrads anbietet. Die Ortschaften befinden sich zum Teil weit von der Kernstadt entfernt. Hier existieren oft nutzbare Wirtschaftswege, welche die Ortschaften verbinden. Die Saale-Harz-Radroute ist eine etablierte touristische Verbindung mit hoher Relevanz für die Region. Auch sonst existieren bereits viele Grundlagen und Vorüberlegungen den Raderkehr betreffend.

Aktuell wird das Fahrrad jedoch wenig im Alltagsverkehr genutzt. Die Infrastruktur ist oft mangelhaft, insbesondere an Hauptverkehrsstraßen. Sie wird auch von den Einwohner:innen Eislebens als unzureichend empfunden. Viele wichtige Ziele sind nicht sicher zu erreichen. Dazu gehört neben Ortsteilen und Nachbarstädten auch der Bahnhof. In der Innenstadt bedarf es grundsätzlich eine Neuordnung der Verkehrsführungen. Hier besteht die Chance, die Belange des Rad- und Fußverkehrs in die bestehenden Planungen mit einzubinden und die Welterbestadt vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

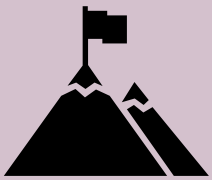
STÄRKEN

- → kompakte Kernstadt – kurze Wege
- → teilweise nutzbare Wirtschaftswege zwischen Ortschaften
- → etablierte Saale-Harz-Radroute erschließt die reizvolle Umgebung
- → viele Grundlagen und Vorüberlegungen vorhanden

SCHWÄCHEN

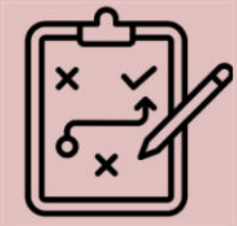
- → aktuell wenig Alltagsradverkehr
- → Infrastruktur mangelhaft, insbesondere Hauptverkehrsstraßen
- → viele Ziele nicht sicher erreichbar (Bahnhof, Ortsteile, Nachbarstädte)

Übersicht der Ziele für den Radverkehr in der Lutherstadt Eisleben



Vision

- Spaß am Radfahren
- Erreichbarkeit der relevanten Alltagsziele
- Sicherheitsmängel beheben
- Vision Zero: weiterhin keine Todesopfer im Radverkehr, keine Schwerverletzten mehr
- Gleichberechtigtere Verhältnisse für Radfahrende schaffen



Ansätze

- Radverkehr wird als System betrachtet
- Urbanes Kerngebiet optimieren
- Ortsteile anbinden
- Verbindungen in die Nachbarkommunen
- Verbesserte Radverkehrsbedingungen stehen in Wechselwirkung mit Qualitäten des öffentlichen Raums

Netz und Infrastruktur

- Alltagsradverkehr: Fokus auf innerstädtischer Lösungen und ausgewählte Prioritäts-Achsen ins Umland
  -> Durchgängigkeit sichern
- Ausbau des Wegenetzes: gezielt, systematisch und priorisiert
- Sichere Knotengestaltung, z. B. Umbau zu Kreisverkehren
- Touristische und Freizeitrouten + Wegweisung und Ausstattung

Service & Öffentlichkeitsarbeit

Vernetzung und Verwaltung

- Gesicherte Kapazitäten in der Verwaltung: Radverkehrsbeauftragte:r
- Stetige strategische Debatte: Fortsetzung der AG Rad/Kernteam
- Jährliches Maßnahmenprogamm
- Jährlicher Umsetzungsbericht im Stadtrat
- Beitritt zur Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen
- Festes Budget im kommunalen Haushalt für:
  - Dauerhafte Pflege vorhandener Infrastruktur
  - Investition (Baumaßnahmen etc.)
  - Zzgl. „Sowieso-Maßnahmen“ (Straßenum- und –neubau, Bahnhöfe,…)
- Laufzeit des Konzepts 10 Jahre, Fortschreibung

4. Netzentwicklung

4.1 Ziel und Methode

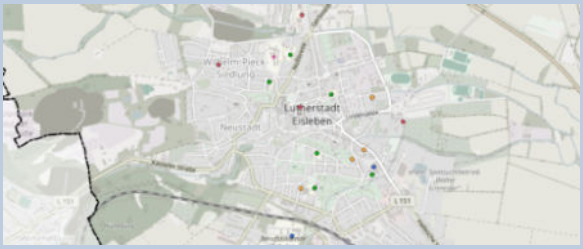
Dem Alltagsradverkehr sollen grundsätzlich alle öffentlich gewidmeten Straßen und Wege (mit Ausnahme der A 38, B 86 und B 180) zur Verfügung stehen. Neben dem dichten Gesamtnetz der Straßen und Wege wurde im Rahmen dieses Konzeptes ein sogenanntes Zielnetz erstellt. Das Zielnetz stellt die Strecken dar, die für den Alltags-radverkehr besonders wichtig sind. Hier sollen sich Radfahrende gebündelt und möglichst sicher von ihrem Ausgangspunkt zu allen Zielen in Eisleben, aber auch ins Umland begeben können. Die Erarbeitung des Zielnetzes erfolgte in mehreren Stufen:

1. Ermittlung wichtiger Quellen und Ziele in und um Eisleben,
2. Bildung von Schwerpunkten, die mehrere Ziele und Quellen bündeln, und Ableitung eines Wunschliniennetzes durch Verbindung der Schwerpunkte und verbleibenden Einzelziele per Luftlinie,
3. Umlegung des Wunschliniennetzes auf das vorhandene Straßen- und Wegenetz.

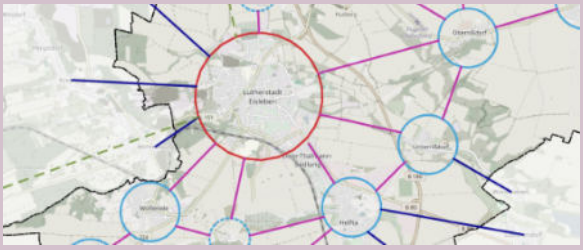
Auf die Netzentwicklung folgt die Ableitung von Maßnahmen zur Qualifizierung des Netzes.

Für den touristischen und Freizeitradverkehr wurde ein separates eigenes Netz entwickelt. Für dieses gelten andere Bedingungen und Bedarfe. Direkte Wegeverbindungen sind nicht so wichtig, dafür möglichst ruhige und landschaftlich attraktive Strecken sowie Anbindung an Sehenswürdigkeiten, Gastronomie und Erholungsziele. Wo dies sinnvoll ist, überlagern sich beide Zielnetze.

1. Quellen und Ziele



2. Schwerpunkte und Wunschlinien



3. Zielnetz für den Radverkehr

4. Maßnahmen im Zielnetz

4.2 Wunschliniennetz

Wichtige Quellen und Ziele wurden bereits in der Analyse (Kapitel 3.5) vorgestellt. Dazu zählen das Stadt-zentrum, alle dörflichen Ortsteile, Wohnsiedlungen, Arbeitsplatz- und Einzelhandelsschwerpunkte, Bildungseinrichtungen, Sportstätten und weitere Einrichtungen des täglichen Bedarfs sowie touristische Highlights. Hinzu kommen Nachbarstädte und -gemeinden.

Wo viele wichtige Quellen und Ziele des Radverkehrs gebündelt auftreten, werden sie zum Zwecke des Erstellens des Wunschliniennetzes zusammengefasst.

Die Ziele wurden nun auf direktem Wege, also per Luftlinie miteinander verbunden, sodass ein geradliniges Netz entstand. Das so entstandene Wunschliniennetz zeigt demzufolge alle relevanten Verbindungen innerhalb von Eisleben und über die Gemeindegrenzen hinweg, kategorisiert nach zwei Prioritätsstufen.

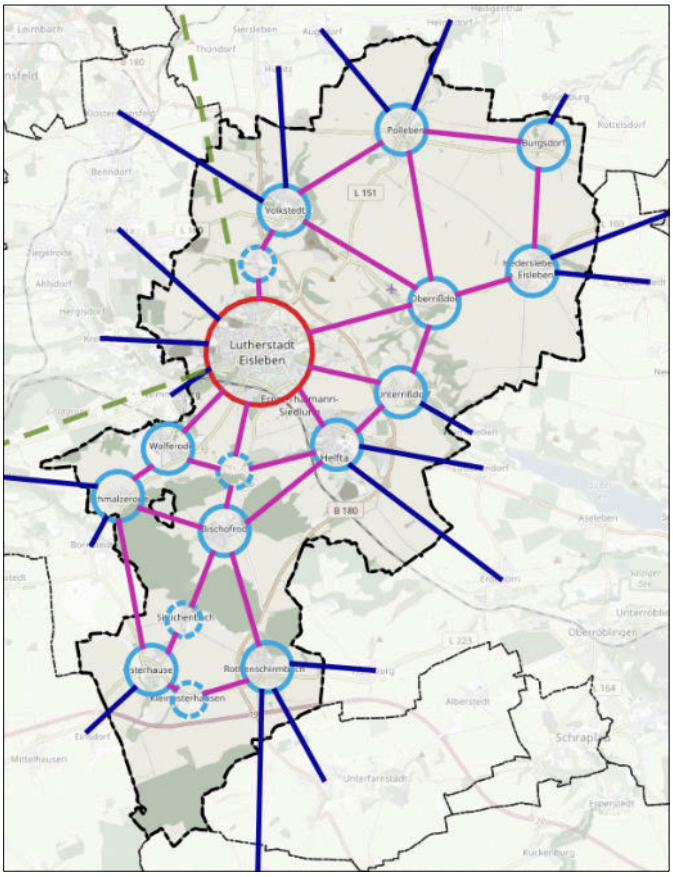


Abb. 84 Wunschliniennetz mit allen Ortsteilen Eislebens

4.3 Zielnetz für den Alltagsradverkehr

Das Zielnetz für den Alltagsradverkehr entsteht aus der Umlegung des Wunschliniennetzes auf das vorhandene Straßen- und Wegenetz. Die Entscheidung für konkrete Verläufe der Netzabschnitte basiert auf der umfangreichen Analyse der vorhandenen Infrastruktur, bereits existierenden Konzepten, den Wünschen der Bevölkerung und den gesteckten Zielen. Im Rahmen der Netzentwicklung erfolgte eine intensive Abstimmung mit der Stadtverwaltung und den benachbarten Kommunen und im Rahmen des öffentlichen Workshops mit den Bürgerinnen und Bürgern. In Einzelfällen wurden auch neue, noch nicht existierende Wegeverbindungen hinzugefügt. Jeweils wurden Aufwand und Nutzen eines Neubaus miteinander abgewogen.

Das Zielnetz richtet sich nach den gängigen Standards gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN). Es werden Routen nach Verbindungsbedeutung und Lage unterschieden.

Innerhalb bebauter Gebiete:
- IR III: innergemeindliche Radhauptverbindung (Hauptverbindungen)
- IR IV: innergemeindliche Radverkehrsverbindung (Nebenverbindungen)

Außerhalb bebauter Gebiete:
- AR III: regionale Radverkehrsverbindung (Hauptverbindungen)
- AR IV: nahräumige Radverkehrsverbindung (Nebenverbindungen)

Für AR III und AR IV werden gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) mögliche Fahrgeschwindigkeiten zwischen 20 und 30 km/h angestrebt. Für IR III und IR IV werden mögliche Fahrgeschwindigkeiten zwischen 15 und 20 km/h angestrebt.

In Eisleben verbindet eine Radhauptverbindung die Kernstadt in Ost-West-Richtung mit Wimmelburg, bzw. dem Süßen See. Der Marktplatz stellt einen zentralen Kreuzungspunkt mit Verknüpfungen nach Norden und zum Bahnhof dar. Darüber hinaus werden die Ortsteile erschlossen. Ein Fokus liegt auch auf sicheren Routen zu den Schulen und Schulumfeldern.

Viele wichtige Beziehungen gehen auch über die Stadtgrenze hinaus in Richtung der Nachbargemeinden, wie Sangerhausen, Helbra, Hettstett oder Querfurt. Ergänzt wird das Zielnetz durch kleinräumige Nebenverbindungen zu Eislebens dörflichen Ortschaften sowie zu weiteren Zielen, die für den Alltagsverkehr nicht die höchste Priorität haben.

4.4 Zielnetz für den touristischen und Freizeitradverkehr

Im Angebot für den touristischen und Freizeitradverkehr wird einerseits die Aufwertung der bestehenden Routen und Behebung von Gefahrenstellen durch folgende Maßnahmen angestrebt:

- Routenanpassungen
- Lückenschlüsse
- Belagsoptimierung
- Ausstattung mit Wegweisung nach FGSV-Standard
- Rastplätzen

Außerdem wird die Erweiterung des Angebots durch familiengerechte lokale Routen sowie die sukzessive Herstellung und Vermarktung eines Freizeitroutennetzes vorgeschlagen.

Durch die Erweiterung und Optimierung des bisherigen Netzes soll das touristische und Freizeitradeln künftig attraktiver werden. In Kapitel 3.13 wurden die vorhandenen Freizeitrouten bereits vorgestellt. Diese werden als Grundlage für ein flächendeckendes Freizeitnetz herangezogen. Eine Optimierung des Netzes erfolgt durch Lückenschlüsse und die Einbindung landschaftlich besonders attraktiver Straßen und Wege.

Die Anbindung der touristischen Radrouten an den Bahnhof ist besonders wichtig, um das An- und Abreisen von Gästen mit dem Zug attraktiv zu machen. Eine solche Verknüpfung ist bisher jedoch nicht gegeben: es gibt keine ausgewiesene Route. Eine sichere Verbindung kann über den Siegfried-Berger-Weg hergestellt werden.

Die Anbindungen der Ortsteile sind unterschiedlich kompliziert. Für einige existieren bereits passable Wegeverbindungen – Volkstedt und Unterrißdorf sind fast komplett auf eigenständigen Wegen erreichbar. Andere sind derzeit nur über stark befahrene Landesstraßen erreichbar. Für Polleben ist aktuell die L 151 alternativlos. Für andere Verbindungen bestehen Wege, die jedoch ausbaubedürftig sind, z. B. die Helbraer Straße nach Helbra.

Zusätzlich zu dem Leuchtturmprojekt Kupferspuren-Radweg werden ergänzende lokale Routen auf ruhigen, attraktiven Wegen vorgeschlagen. Das Ziel ist, durch ein vielfältiges und engmaschiges Netz ein abwechslungsreiches Radelerlebnis zu bieten und touristisch relevante Ziele zu verknüpfen (z. B. Bahnhof, Marktplatz, Sangerhausen, Querfurt).

Nördlich der Stadtgrenze bietet sich die stillgelegte Bahnstrecke entlang der Schlenze Richtung Gerbstedt als Radroute an.

Für touristische und Freizeitradwege gelten andere Anforderungen als für Alltagswege. Im Freizeitbereich spielen die Direktheit und kurze Wege eine unter-geordnete Rolle. Wichtiger sind szenisch ansprechende Routenführungen. Ziele sind vor allem Sehens-würdigkeiten, während Alltagsnetze alle möglichen Orte, insbesondere häufig auch an Hauptverkehrs-straßen erschließen müssen. Trotzdem werden beide Netzarten idealerweise überlagert, wo dies Sinn ergibt.

Für den Erfolg, sprich eine rege Nutzung, sind neben den Wegen vor allem eine schlüssige Wegweisung und ein offensives Marketing nötig.

Zielnetz für den Radverkehr in der Lutherstadt Eisleben

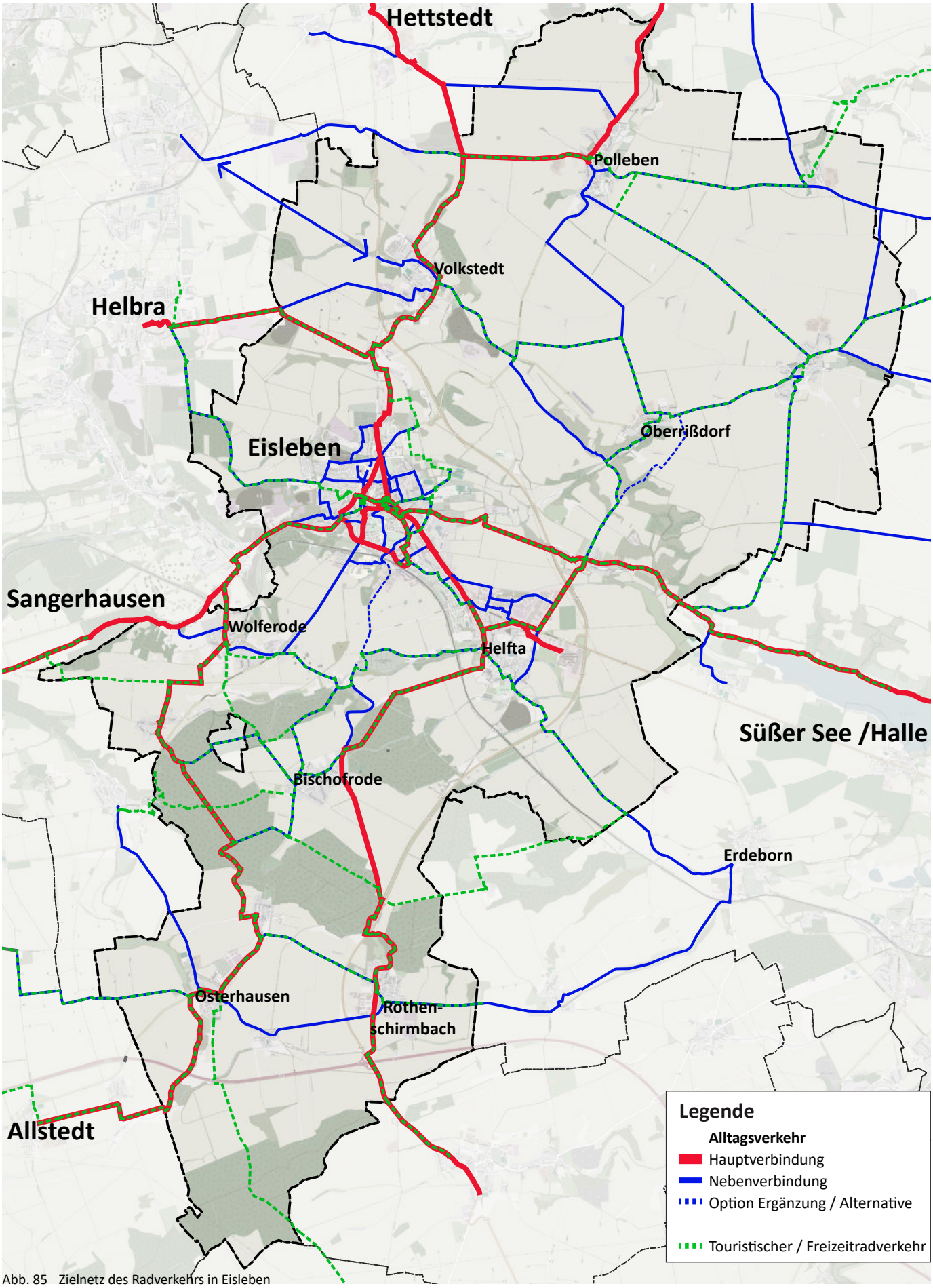


Abb. 85 Zielnetz des Radverkehrs in Eisleben

Zielnetz für den Radverkehr Ausschnitt Kernstadt

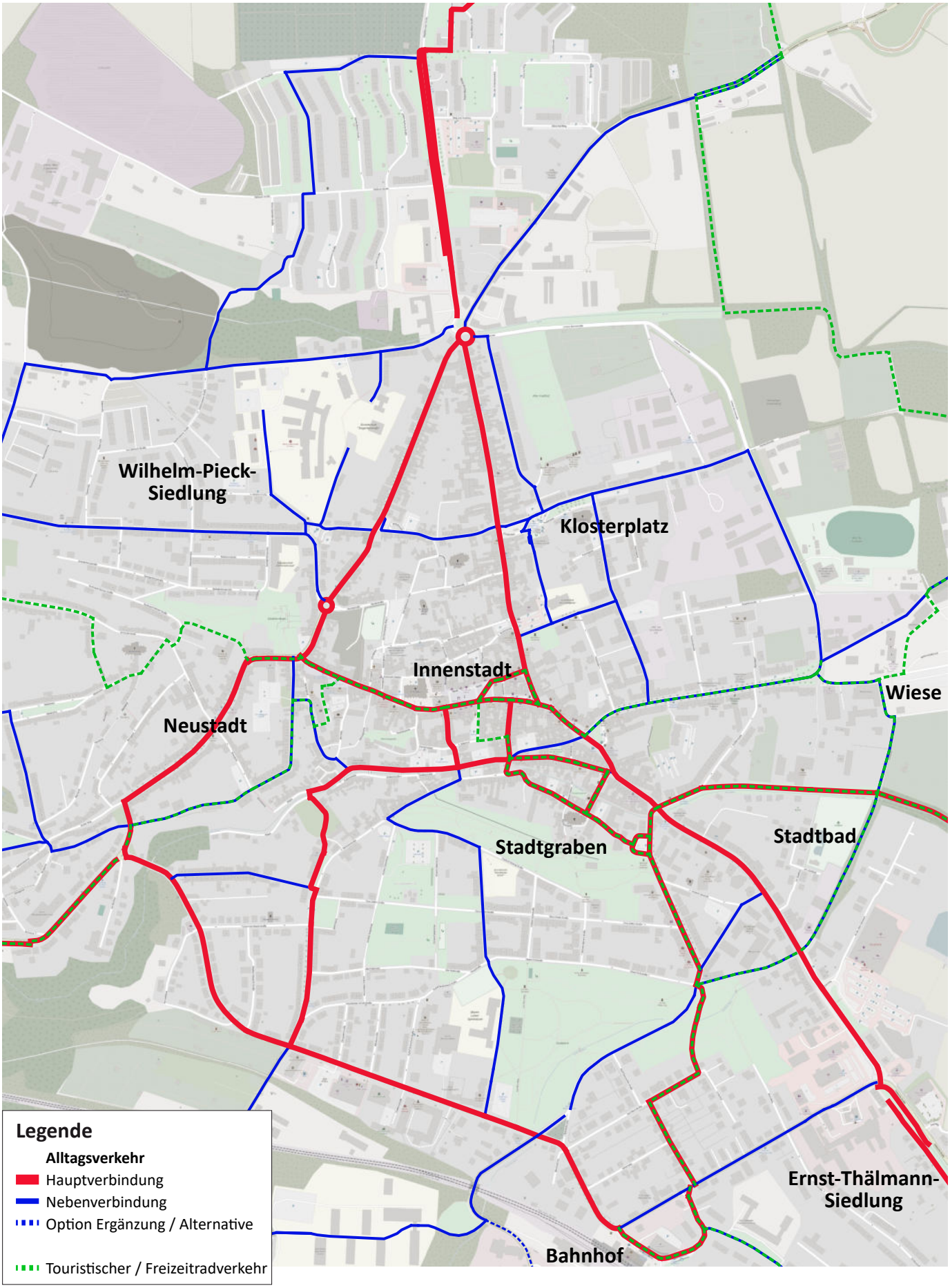


Abb. 86 Zielnetz des Radverkehrs, Ausschnitt der Kernstadt Eislebens

5. Maßnahmen

Bauliche Maßnahmen

- Neubau Radwege
- Umbauten von Knotenpunkten
- Erneuerung von Belägen
- Bau von Querungsanlagen
- Bordabsenkungen
- Fahrradabstellanlagen
- Bau von Bike+Ride-Stationen

Organisatorische Maßnahmen

- Fahrradstraßen
- Geschwindigkeitsbegrenzung (Tempo 30)
- Hauptverkehrsstraßen zu Nebenstraßen
- Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr prüfen
- Markierungen von Radverkehrsanlagen
- Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr
- Markierung von Hinweisen zur gegenseitigen Rücksichtnahme

Service und Kommunikation

- Pflege und Wartung der Radverkehrsinfrastruktur (Winterdienst)
- Wegweisung
- Kontrollen von falschparkenden Kfz auf Radwegen
- Geschwindigkeitskontrollen bei Kfz
- Öffentlichkeitsarbeit (Alltags- und touristischer Radverkehr)
- Verkehrssicherheitsarbeit
- Aufbau von Serviceangeboten
- Jährlicher Fahrradaktionstag
- Verkehrserziehung an Schulen
- Stadtradeln
- Fahrradcodierung
- Infomaterial für Einzelhandel und öffentliche Einrichtungen
- Fahrradmitnahme im ÖPNV

5.1 Einteilung der Maßnahmen

Anhand des Zielnetzes wurden Maßnahmen abgeleitet, die zu einer Qualifizierung der Netze führen. Das beinhaltet alle Maßnahmen deren Umsetzung notwendig sind, damit die Netze sicher, komfortabel und möglichst unterbrechungsfrei sowie mit den in Kapitel 4.3 definierten Fahrgeschwindigkeiten befahrbar sind. Hinzu kommen flächendeckende Maßnahmen wie zonenhafte Verkehrsberuhigung und die generelle Prüfung aller Einbahnstraßen für die Öffnung für den Radverkehr in Gegenrichtung.

Die Priorität von Maßnahmen ist nicht zwangsläufig gleichbedeutend mit der Netzbedeutung des entsprechenden Abschnitts.

Die Maßnahmen lassen sich in verschiedene Kategorien gliedern. Zunächst werden generelle radverkehrsbezogene Planungshinweise erläutert, die bei zukünftigen Baumaßnahmen zu beachten sind. Im zweiten Teil werden bauliche und organisatorische Maßnahmen mit konkretem Ortsbezug vorgestellt. Diese kategorisieren sich in flächige, lineare und punktuelle Maßnahmen. So stellt ein verkehrsberuhigter Bereich beispielsweise eine flächige Maßnahme dar, der Bau von Radwegen eine lineare Maßnahme, während es sich bei der Einrichtung neuer Fahrradabstellanlagen um eine punktuelle Maßnahme handelt. Neben baulichen und organisatorischen Maßnahmen gibt es Empfehlungen zum Service und Kommunikation bezüglich des Radverkehrs. Diese Maßnahmen haben keinen festen Ortsbezug und können den Radverkehr fördern, indem Rahmenbedingungen verbessert werden und die Sichtbarkeit des Radverkehrs in der Öffentlichkeit erhöht wird. Sie werden am Ende des Kapitels vorgestellt.

- **Kompaktes Maßnahmenprogramm für Prioritätsrouten**
- **Flächendeckende Maßnahmen wie Fahrradparken, Verkehrsberuhigung, Öffnung von Einbahnstraßen**
- **Weitere nachrangige Maßnahmen**

Übersicht: Führungsformen des Radverkehrs (gemäß Entwurf ERA 2026)

	Fahrradstraße	Fahrbahn	Schutzstreifen *Ab 7,5 m QSchn*	Radfahrstreifen *Ab 10,50 m Qschn*	Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg
Abmessungen			Min.: 1,50 m Reg.: 2,00 m	Min.: 2,00 m Reg.: 2,25 m	Eine Richtung Reg: ≥ 2,00 m	Innerorts Reg: ≥ 2,50 m
					Zwei Richtungen Reg: ≥ 2,50 m	Außerorts Reg: 2,50 m
Sicherheitstrennstreifen			Zu Längsparkständen: 0,75 m		Zur Fahrbahn: 0,5 m/ 0,75 m	
					Zu Längsparkständen: 0,75 m	
			Zu Schräg/ -Senkrechtparkständen:			
			Sicherheitsraum: 0,75 m	0,75 m	Zu Schräg/ -Senkrechtparkständen: 1,10 m	
Geeigneter Straßentyp	Erschließungsstraßen, Sammelstraßen	Erschließungsstraßen, Sammelstraßen	Sammelstraßen, Hauptstraßen mit mäßiger Verkehrsbelastung	Hauptstraßen, Sammelstraßen, Industrie-/Gewerbestraßen	Hauptstraßen, Sammelstraßen, Industrie-/ Gewerbestraßen (auch anbaufreie Straßen)	anbaufreie Sammel- und Hauptstraßen, Industrie-/ Gewerbestraßen
Zulässige Kfz-Geschwindigkeit	30 km/h	30 km/h	möglichst 30 km/h	≤ 50 km/h	keine Einschränkung	keine Einschränkung
Kfz-Verkehrsmenge	Nur Anlieger, kein Durchgangsverkehr	Sehr gering bis gering	Gering bis mittel	Mittel bis hoch	Mittel bis sehr hoch	Mittel bis sehr hoch

Verkehrszeichen

244.1 244.3 237 237 241 240

Abb. 87 Führungsformen des Radverkehrs nach den ERA

5.2 Generelle Planungshinweise

In diesem Abschnittt werden grundsätzliche Hinweise bzw. Vorgaben für alle künftigen Baumaßnahmen gegeben. Das beinhaltet auch alle baulichen Maßnahmen, die nachfolgend in diesem Konzept vorgestellt werden. Die Vorgaben gelten insbesondere auch für die sogenannten „Sowieso-Maßnahmen“, also bauliche Maßnahmen, die durch die Gemeinde oder andere Baulastträger in Zukunft unabhängig von einem expliziten Bezug zum Radverkehr umgesetzt werden.

Die anzuwendenden Vorgaben sind folgende:

- Straßen sind so zu gestalten, dass sie sicher und komfortabel für den Radverkehr nutzbar sind.
- Die Entwurfsstandards der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sind unter Beachtung der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) zugrunde zu legen. Sobald neue Fassungen dieser Planungsstandards erscheinen, sind diese neuen Fassungen anzuwenden.
- Beim Entwurf von Radverkehrsanlagen ist eine Maximierung der Flächenangebote für den Rad- und Fußverkehr innerhalb der vorgegebenen Spielräume zu prüfen.
- Die Öffnung von bestehenden und neuen Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung ist zu prüfen und ggf. umzusetzen.
- Gemäß § 48(1) BauO LSA sind bei Anlagen, die Quelle oder Ziel von Radverkehr sein können, Radabstellanlagen im erforderlichen Umfang herzustellen, unabhängig davon, ob es sich um private oder öffentliche Anlagen handelt. Der „erforderliche Umfang“ ist im Sinne einer hohen Qualität für den Radverkehr auszulegen und durch eine kommunale Stellplatzsatzung näher zu definieren.
- Es ist zu überprüfen, ob die Radverkehrsnetze dieses Konzeptes von Baumaßnahmen direkt oder indirekt betroffen sind, um dessen bestehende Qualitäten nicht zu beeinträchtigen bzw. bestehende Mängel so weit wie möglich im Zuge der Baumaßnahme zu beheben.
- Für Sanierung und Neubau von Radwegen gilt der Einsatz von Asphalt als Regelbauweise
- Bei Grundstückszufahrten ist eine optische Unterbrechung des Radweges und eine Minderung der Belagsqualität auszuschließen. Eine Ausnahme kann eine optische Markierung zum Zwecke einer Steigerung der Aufmerksamkeit auf den Radverkehr sein.
- Die Durchgängigkeit des Radverkehrsnetzes soll dauerhaft gewährleistet werden. Bei Baumaßnahmen im Straßen- und Wegenetz, die Sperrungen erfordern, sollen akzeptable Umleitungen inklusive notwendiger Baumaßnahmen und Ausschilderungen umgesetzt werden.
- Bei Baumaßnahmen im Straßenraum ist zu überprüfen, ob verkehrsberuhigende Maßnahmen erforderlich oder wünschenswert sind, die die Sicherheit von Verkehrsteilnehmenden, insbesondere Kindern, in großem Maße erhöhen können. Dies ist insbesondere im Nebennetz zu berücksichtigen und ggf. miteinzuplanen. Dazu gehören Maßnahmen wie kleinere Abbiegeradien, schmalere Fahrbahnen, Fahrbahnverengungen, Aufpflasterungen, durchgängige Gehwege an Einmündungen, die durch den ein- oder abbiegenden Kfz-Verkehr überfahren werden müssen und ggf. auch die Anordnung von geringeren zulässigen Höchstgeschwindigkeiten.
- Grundsätzlich ist eine gute Beleuchtung von Geh- und Radwegen zu gewährleisten. Dies gilt insbesondere bei typischen Angstorten wie Unterführungen, da diese gleichzeitig häufig eine gute Abkürzung für den Radverkehr darstellen.
- An für den Radverkehr sensiblen Streckenabschnitten ohne eigene Anlagen sind Kontrollen der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten durchzuführen. Dies kann durch stationäre oder mobile Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen (Blitzer) und auch durch Selbstkontrolle mithilfe von Geschwindigkeit anzeigenden LED-Tafeln erfolgen.
- Ein festes Budget von mindestens 25.000 Euro ist für Radverkehrsmaßnahmen jährlich in den kommunalen Haushalt einzuplanen.
- Die Radverkehrsinfrastruktur, insbesondere Radwege, Markierungen, Verkehrszeichen, Abstellanlagen, Wegweiser, ist regelmäßig zu warten und in gutem Zustand zu halten.

Übersicht der linearen Maßnahmen

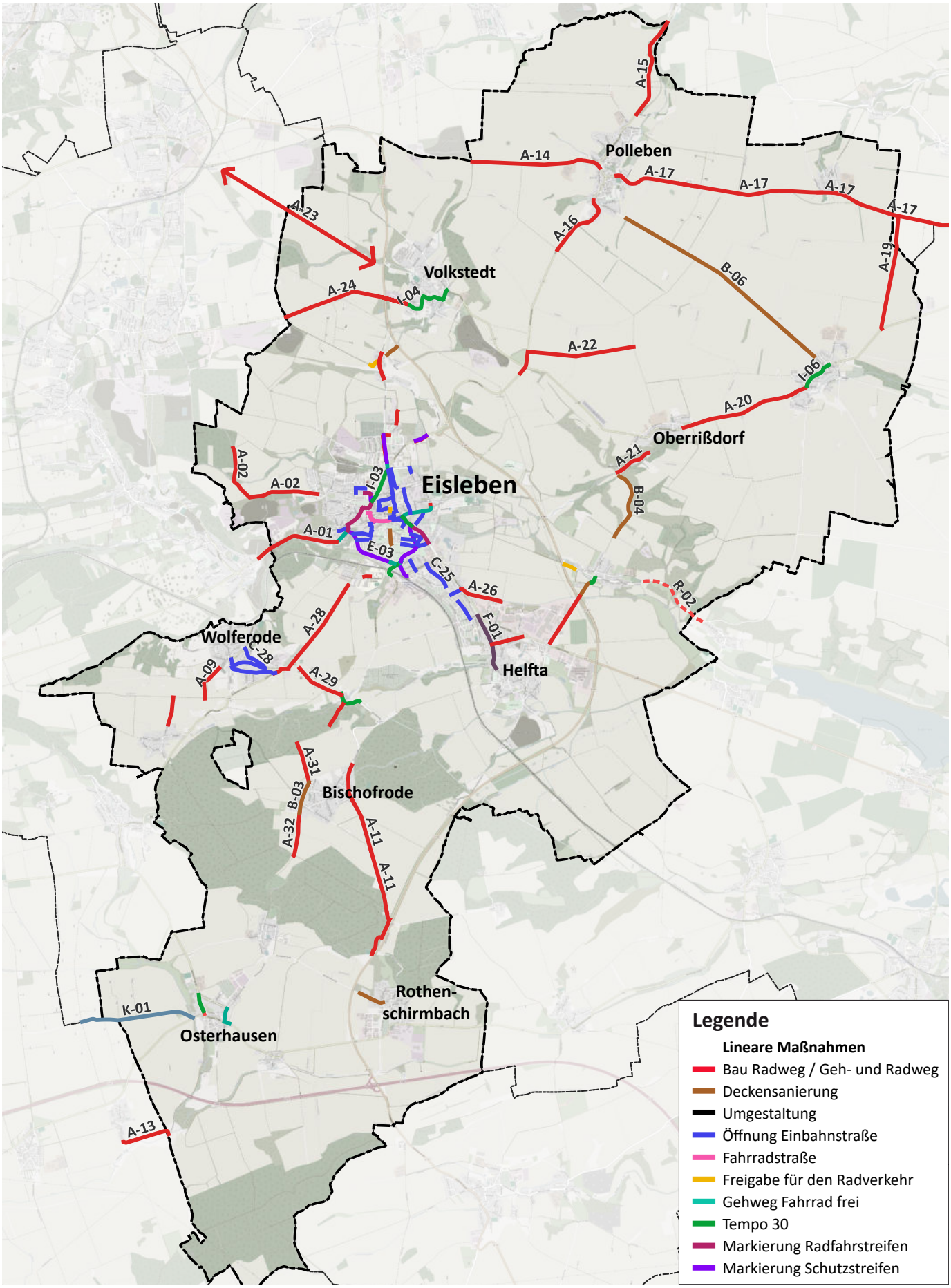


Abb. 88 Darstellung aller linearen Maßnahmen

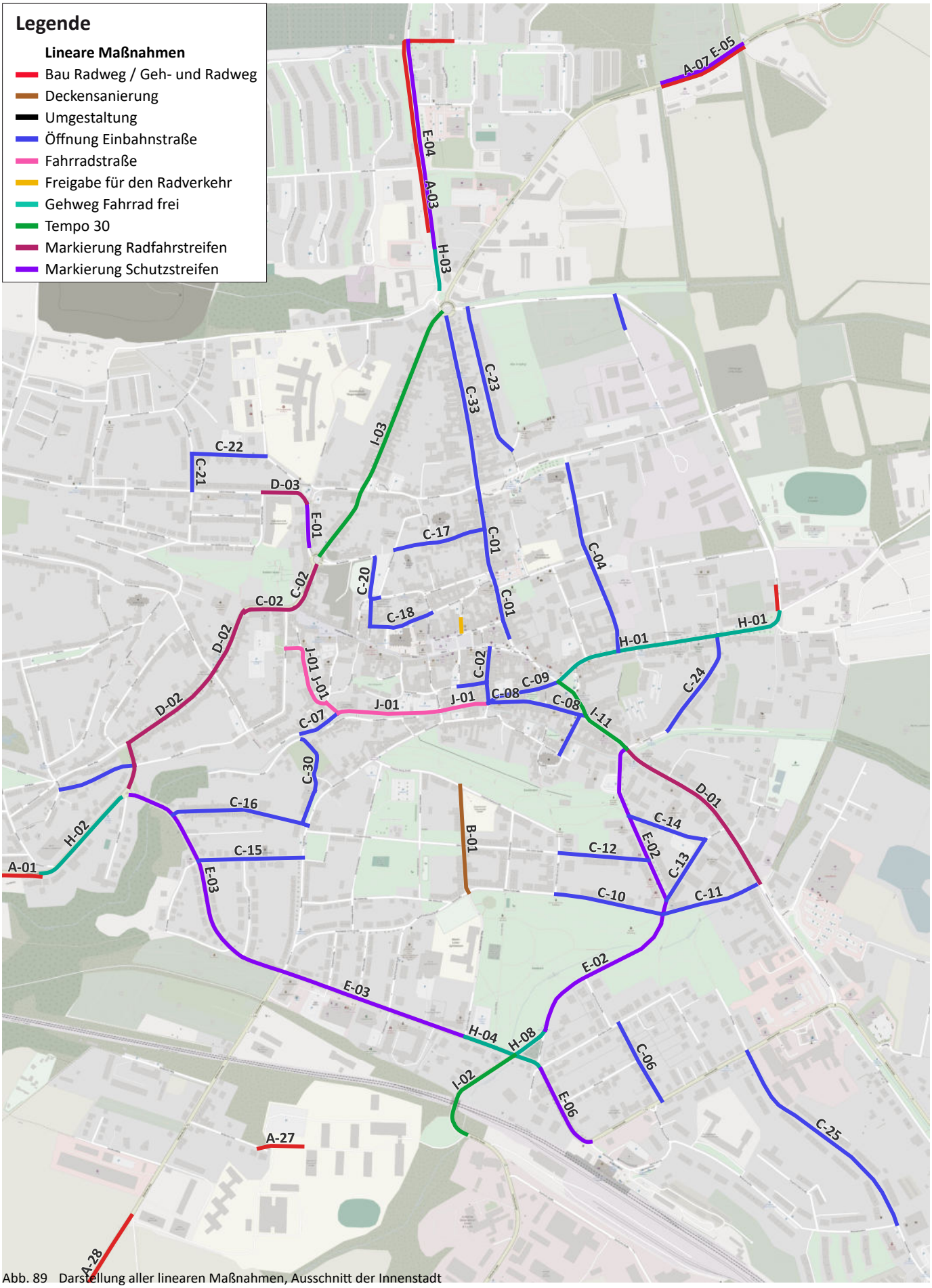


Abb. 89 Darstellung aller linearen Maßnahmen, Ausschnitt der Innenstadt

5.3 Bau von Radwegen

Straßenbegleitende Radwege

Straßenbegleitende gemeinsame Geh- und Radwege sind insbesondere außerhalb geschlossener Ortschaften eine sehr gute Führungsvariante für den Radverkehr. Eine hohe Verkehrsstärke des Kfz-Verkehrs erfordert bei den überörtlichen Verbindungen diese separate Führung des nicht motorisierten Verkehrs. In Eisleben betrifft das viele ortschaftverbindende Landes- und Kreisstraßen. Landesstraßen mit entsprechenden Maßnahmen sind unter anderem die L 159 zwischen der B 180 (Maßnahme A-14) und zwischen Polleben und Schwittersdorf (A-17), die L 160 zwischen Hedersleben und Oberrißdorf, die L 151 bei Polleben (A-16) oder die L 151 zwischen Eisleben und Wimmelburg. Bei den Kreisstraßen lassen sich die K 2316 in der Unterrißdorfer Straße oder die K 2319 bei Bischofrode aufzählen.

Die Radwege sollen als Zweirichtungsradwege ausgeführt werden. Außerorts werden straßenbegleitende Radwege in der Regel als gemeinsame Geh- und Radwege angelegt.

Gemäß den Richtlinien sind die Wege mit Asphaltdeckschicht zu errichten. Einmündungen und Querungen benötigen ggf. zusätzliche bauliche Unterstützung. Am Beginn und am Ende der Maßnahmen sowie an Knoten muss eine sichere Fortführung gewährleistet werden, z. B. durch Querungsanlagen.

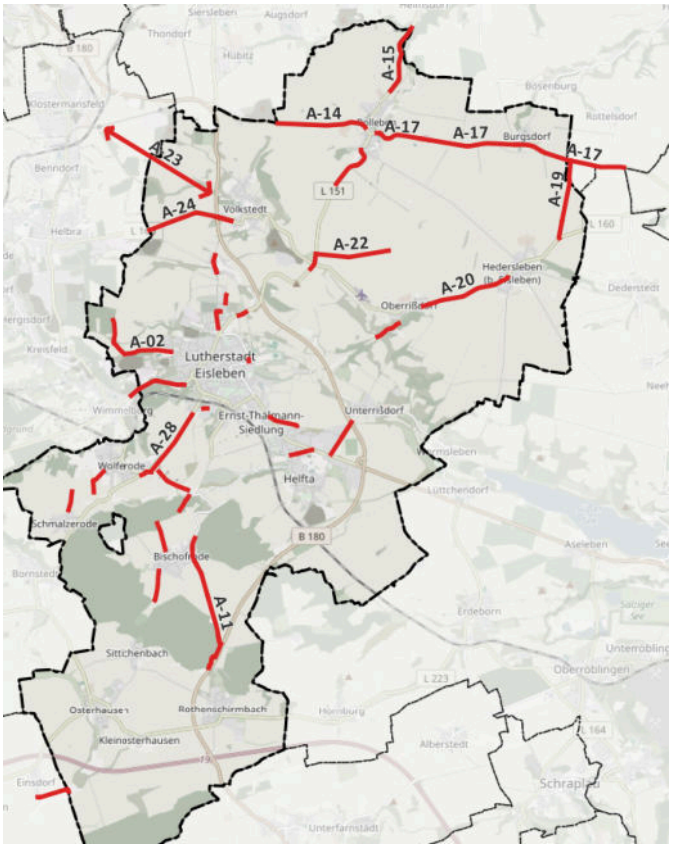


Abb. 90 Verortung der Maßnahmen zum Bau von Radwegen

Eigenständige Radwege

Eigenständige Radwege stellen abseits von Kfz-Straßen zwischen Orten, aber auch innerhalb geschlossener Ortschaften autofreie Wegeverbindungen her. Häufig können bestehende öffentliche Wege ausgebaut werden, was die Planung vereinfacht und Grunderwerb erübrigt. Eigenständige Wege können auch straßenbegleitende Radwege ersetzen, wenn die Verbindungsfunktion mindestens annähernd gleichwertig ist.

In Eisleben sind diese Maßnahmen überwiegend in Kombination mit Wirtschaftswegen vorgesehen. Das betrifft beispielsweise die Helbraer Straße am Friedrichsberg (künftig Teil des Kupferpuren Radwegs) oder die Wirtschaftswege um Bischofrode sowie zwischen Hedersleben und Polleben.

Für einen Radweg zwischen Volkstedt und Klostermansfeld wurde ein abstrakter „Wunschkorridor“ eingetragen. Die genaue Wegeführung muss in einer vertiefenden Untersuchung eruiert werden. Hierbei ist zu beachten, dass keine Zerschneidung von Feldblöcken entsteht.

Abb. 91 Beispiele von Wirtschaftswegen, die zu Radwegen ausgebaut werden sollen

Fallbeispiel: Radweg an der Kasseler Straße

Die Maßnahme A-01 sieht einen straßenbegleitenden Radweg an der Kasseler Straße bis nach Wimmelburg vor. In Richtung Eisleben stellt die Einmündung am Mühlweg mit starkem Gefälle und Beengtheit einen Zwangspunkt dar. Ab dort sollte der Übergang zur Maßnahme H-02 (Gehweg, Fahrrad frei) stattfinden. Dazu braucht es entsprechende, sichere Querungsmöglichkeiten. Zwischen dem Mühlweg und dem Schlangenweg müsste für etwa 50 Meter der bestehende Seitenbereich genutzt werden, bevor im anbaufreien Bereich der Ausbau des bestehenden Gehwegs auf richtlinienkonforme Breite als gemeinsamer Geh- und Radweg stattfindet.

Auf der nördlichen Seite sind die Reste des alten Seitenbereichs zu schmal für die Anwendung der heutigen Richtlinien. Ein Ausbau wäre schwierig aufgrund der steilen Böschung und großer, schützenswerter Bestandsbäume. Weiterhin gibt es mehrere punktuelle Engstellen.

Die Durchfahrtsbreite des Tunnels an der Millionenbrücke ist unbekannt. Auf der Seite der Bösen Sieben könnte der Steg verbreitert werden. Eine vertiefende Variantenuntersuchung sollte hier der Planung vorgelagert werden, um die Vor- und Nachteile der möglichen Streckenführung abzuwägen.

Abb. 92 Einmündung des Mühlwegs in die Kasseler Straße

Abb. 93 Schmale Führung des Radwegs unter der Millionenbrücke

Fallbeispiel: K 2316 Unterrißdorf-Wormsleben

Der Abschnitt der Kreisstraße 2316 zwischen Unterrißdorf und Wormsleben hat als Teil der Verbindung zum Süßen See eine hohe Bedeutung für den touristischen Radverkehr. Hier verlaufen der Radweg Saale-Harz sowie der geplante Kupferspuren Radweg. Es handelt sich aktuell um eine Außerortsstraße ohne besondere Geschwindigkeitsbegrenzung mit schmalem Querschnitt.

Ein straßenbegleitender Radweg stellt hier eine mögliche Maßnahme dar, die jedoch teuer und aufwendig ist. Denkbar sind auch andere Lösungsansätze: Die Straße könnte als Fahrradstraße gewidmet werden, bei der der Kfz-Verkehr freigegeben ist. Die Geschwindigkeitsbegrenzung würde dann bei 30 km/h liegen. Alternativ könnten punktuelle Verkehrsberuhigungen zur Geschwindigkeitsreduzierung gebaut werden. Auch ein modaler Filter, wie etwa eine Busschleuse könnten eingesetzt werden.

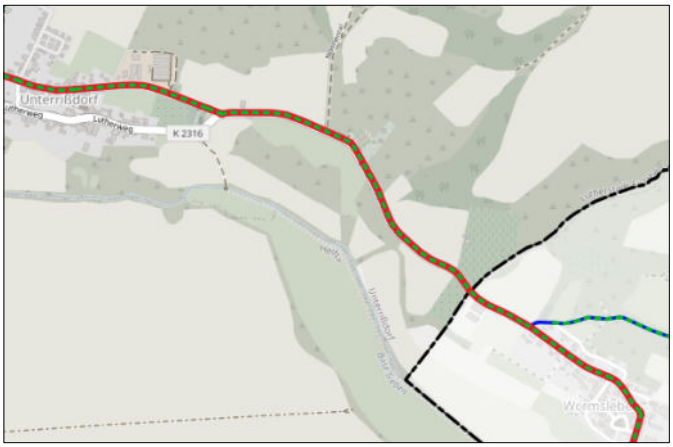


Abb. 94 Die K 2316 im Zielnetz des Radverkehrs

Abb. 95 Mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Abb. 96 Rastplatz an der K2316

Fallbeispiel: Magdeburger Straße

An der Magdeburger Straße zwischen dem Kreisverkehr Freistraßentor und Oberhütte existiert ein straßenbegleitender Weg, der auch für den Radverkehr freigegeben ist. Dieser weist jedoch eine überwiegend schlechte Qualität auf (siehe Kapitel 3.12). Perspektivisch ist dieser Weg als Hauptverbindung nach Oberhütte und weiter nach Helfta/Hettstedt aufzuwerten. Dazu muss der Weg verbreitert werden und die Oberfläche erneuert. In dem Abschnitt südlich Oberhütte wird der Weg auf der Fahrbahn geführt und nur durch eine Markierung geschützt. Hier sind dringend Maßnahmen wie Poller oder ähnliches erforderlich, um den Fuß- und Radverkehr zu schützen.

Bis der straßenbegleitende Weg qualifiziert ist, wird eine parallele Führung durch die August-Bebel-Straße und östlich der Gewerbeflächen empfohlen. Dazu muss ein kurzer Weg für die Befahrbarkeit mit dem Fahrrad ausgebaut und die Querungen an der Magdeburger Straße sicher gestaltet werden.

Abb. 97 Mögliche RVA in der Magdeburger Straße: Schutzstreifen Richtung außerorts, Verbreiterung zum gemein. Geh- und Radweg Richtung innerorts

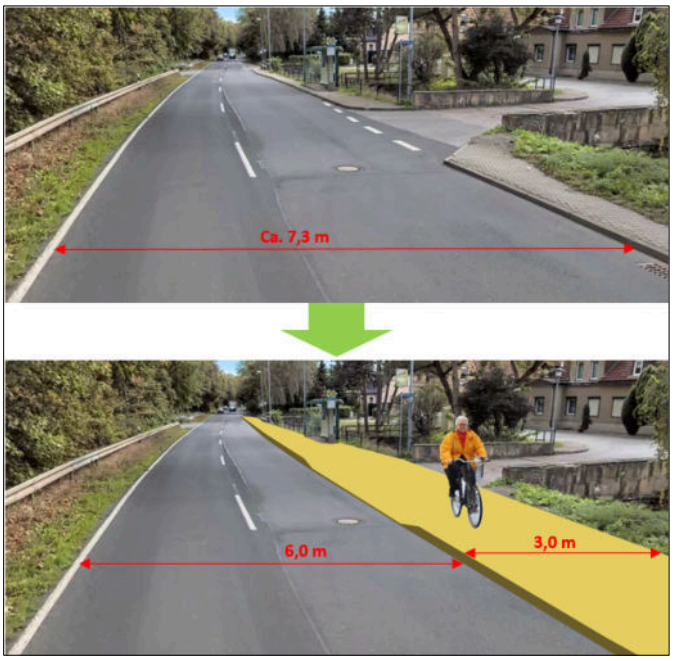


Abb. 100 Magdeburger Straße Bereich Pberhütte: Bau eines Geh- und Radwegs durch Normalisierung der Fahrbahnbreite und barrierefreier Ausbau der Haltestelle

Fallbeispiel: Alte Hauptstraße Rothenschirmbach

In der alten Hauptstraße existiert ein kurzer, straßenbegleitender Radweg. Dieser reicht von dem Knoten mit der B 180 etwa 100 Meter Richtung Norden. An der alten Hauptstraße ist momentan ein Industriegebiet geplant. Sollte dieses umgesetzt werden, ist der Radweg in dem gesamten Abschnitt von dem Knoten mit der B 180 bis zum Knoten mit der L 223 anzulegen.

Momentan hat dieser Straßenabschnitt für Kfz keine Relevanz. Durch die Ortsumgehung der B 180 kann der Kfz-Verkehr ohne Probleme die Umfahrung über die B 180 und die L 223 nehmen, um Rothenschirmbach von Süden kommend zu erreichen. Daher könnte der Abschnitt der alten Hauptstraße durch kostengünstige Maßnahmen wie Poller für den Kfz-Verkehr gesperrt werden. Der Radverkehr hätte somit einen geschützten Streckenverlauf, bis der straßenbegleitende Radweg an der B 180 beginnt. Außerdem könnten so Kosten zur Straßenerhaltung gespart werden.

Abb. 98 Ende des Radweges an der Alten Hauptstraße

Abb. 99 Alte Hauptstraße, Blickrichtung Süden

5.4 Belagssanierung

An einigen Abschnitten bietet sich eine Belagssanierung zur Qualifizierung für den Radverkehr an. Dies kann Wege betreffen, die kaum oder gar nicht vom Kraftverkehr genutzt werden, aber auch Straßen im Haupt- oder Nebennetz mit abgenutzten Decken sowie fahrradunfreundlichem Kopfsteinpflaster. Eine hochwertige Asphaltoberfläche sichert zügiges, komfortables Vorankommen bei allen Witterungsverhältnissen. In Abwägung der Faktoren Fußgängeraufkommen und Flächenversiegelung muss jedoch eine Asphaltdecke nicht zwingend die Vorzugslösung sein. Der Aufwand kann von Ausbesserungen bis hin zu umfassenden Erneuerungen reichen.

In Eisleben betrifft diese Maßnahme zum einen Straßen mit Pflasterbelag. Zum anderen sollten einzelne landwirtschaftliche Wege, wie etwa der Wirtschaftsweg zwischen Unterrißdorf und Oberrißdorf, einen besseren Belag erhalten.

Bei der Sanierung von Fahrbahnbelägen sind ggf. Denkmalschutzbelange, z. B. im Falle von historischem Pflaster, zu berücksichtigen. Eine Kompromisslösung kann z. B. ein ebener Asphalt- oder Pflasterstreifen auf einem Teil der Fahrbahn sein.

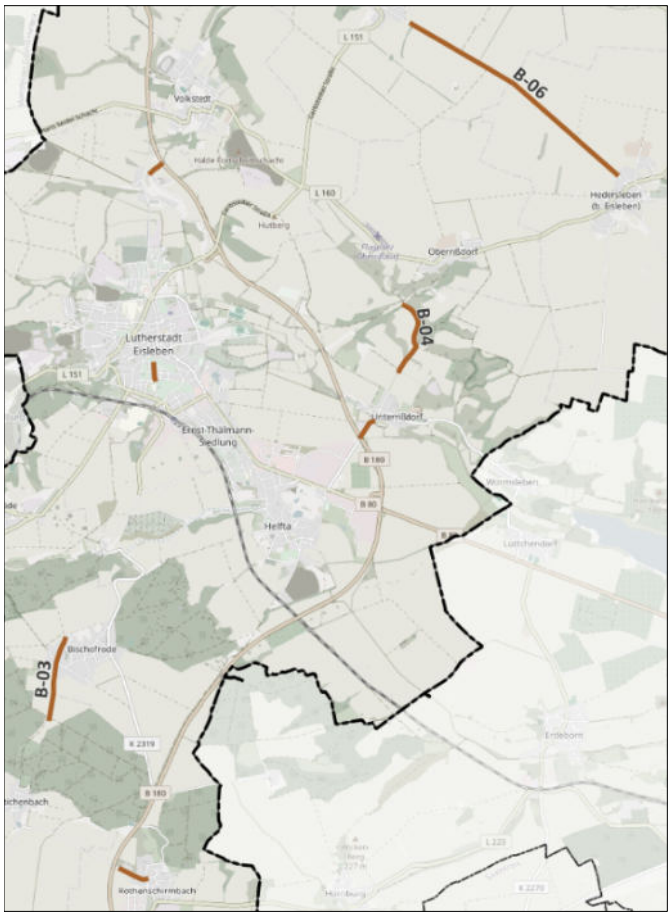


Abb. 101 Verortung der empfohlenen Belagssanierung

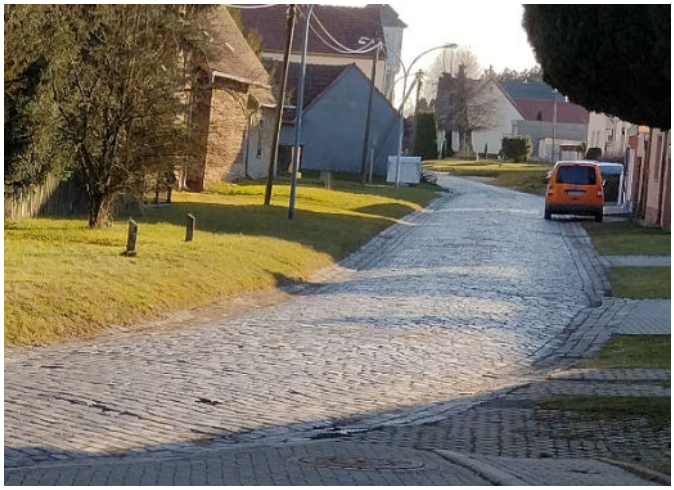


Abb. 103 Bischofrode Straße der Einheit mit Sanierungsbedarf

Abb. 102 Typisches Kupferschlacke-Pflaster (hier: Hessestraße)

5.5 Markierungen

Markierung von Radfahrstreifen

Radfahrstreifen zählen zu den sichersten Radverkehrsanlagen, da sie zum einen exklusive Flächen des Radverkehrs darstellen und gleichzeitig durch die fahrbahnnahe Führung gute Sichtbarkeit für Kfz-Fahrende bieten. Keine der potenziellen Strecken, die sich für Radfahrstreifen in Eisleben eignen, wurde bisher entsprechend markiert. Die Einhaltung einer Mindestbreite von 1,85 m ist zu beachten. Das erleichtert das Überholen von Radfahrenden untereinander sowie die Einhaltung des Mindestüberholabstandes durch Kfz. Zur Prävention von Unfällen mit dem ruhenden Verkehr sind ggf. Sicherheitsabstände zu Parkständen zu gewährleisten.

Die Maßnahme D-01 schlägt eine Markierung von Radfahrstreifen in der Halleschen Straße zwischen der Bahnhofsstraße und der Parkstraße vor. Der vorhandene Zweirichtungsradweg ist untermaßig und endet abrupt. Dieser könnte als Einrichtungradweg nach Helfta weiterbestehen und durch Radfahrstreifen für die Gegenrichtung ergänzt werden.

In der Sangerhäuser Straße wird vorgeschlagen, einen Radfahrstreifen gegen die Einbahnstraße zu markieren und im Verlauf der Einbahnstraße eine Piktogrammkette zu ergänzen. Die Fahrbahn besitzt aktuell zwei Fahrstreifen, von denen nur einer notwendig ist. Außerdem sollte hier ein Fußgängerüberweg eingerichtet werden.

Abb. 104 Radfahrstreifen in der Halleschen Straße (Visualisierung StadtLabor)

Abb. 105 Radfahrstreifen in der Sangerhäuser Straße (Visualisierung StadtLabor)

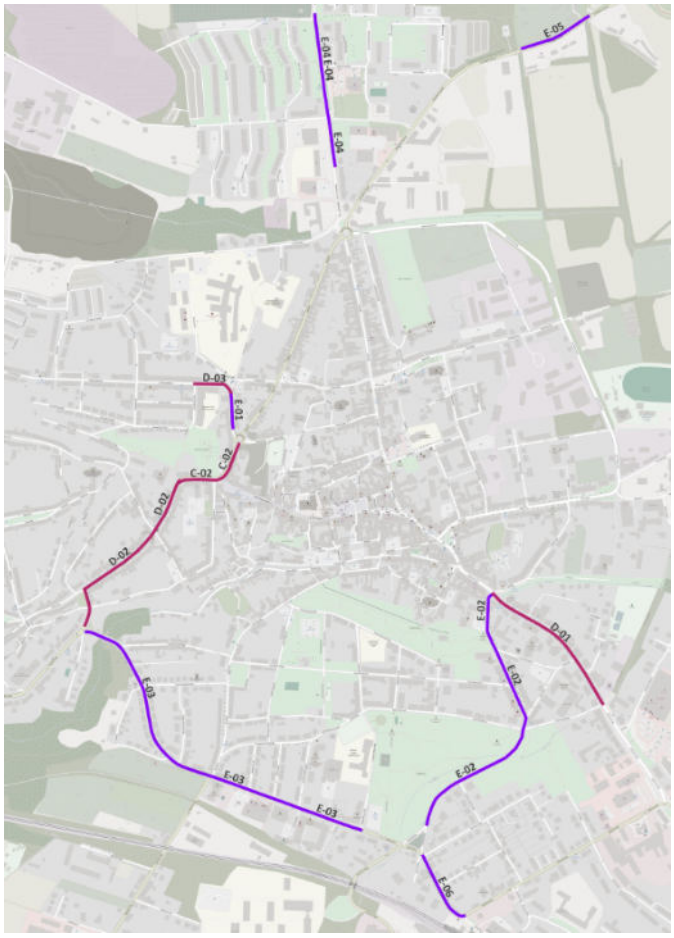


Abb. 106 Verortung der Markierungs-Maßnahmen

Markierung von Schutzstreifen

Schutzstreifen bilden eine Kompromisslösung bei engen Fahrbahnquerschnitten, da diese bei Bedarf vom MIV befahren werden können. Der Schutzstreifen sollte eine Regelbreite von 2,00 m, jedoch mindestens 1,50 m haben. Die verbleibende Kernfahrbahn sollte 4,50 m breit sein. Auf diese Maße ist unbedingt zu achten, um zu enges Überholen zu vermeiden. Auch hier ist der Sicherheitsraum zu Längsparkständen notwendig. Auf schmalen Straßen werden einseitige Schutzstreifen vorgeschlagen - in der Regel in Richtung der Steigung (z. B. in der Lutherstraße). Alle vorgeschlagenen Schutzstreifen betreffen kommunale Straßen.

Schutzstreifen werden unter anderem in der Friedensstraße in beiden Richtungen vorgeschlagen. Es handelt sich um eine Strecke, die für den Radverkehr eine wichtige Verbindungsfunktion innehält, momentan aber keine Radverkehrsanlagen besitzt. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) liegt bei etwa 7.500 Kfz. Die Fahrbahn hat eine Breite von ca. sieben bis acht Metern, sodass an den meisten Stellen ein Schutzstreifen von 1,50 Metern markiert werden kann. Die Mittelmarkierung entfällt. Zusätzlich sollten die Querungsmöglichkeiten im Bereich der Schwimmhalle verbessert werden.

Abb. 107 Schutzstreifen in der Friedensstraße bzw. Fritz-Wenck-Straße . An der Einmündung der Kleinen Rammtorstraße wäre Platz für eine Mittelinsel. (Visualisierung StadtLabor)

In der Gerbstedter Chaussee, die Teil des Radweges Saale-Harz ist, besteht die Option, einen einseitigen Schutzstreifen zu markieren. In der anderen Fahrtrichtung kann der Radverkehr auf dem Gehweg geführt werden, wenn dieser verbreitert und saniert wird. Dieser Abschnitt muss dann als gemeinsamer Geh- und Radweg oder als Gehweg, Fahrrad frei gewidmet werden. Zusätzlich sind Querungssicherungen zu empfehlen.

Abb. 108 Auszubauender Abschnitt der Gerbstedter Straße

Abb. 109 Beispielhafte Markierung von Schutzstreifen (Quelle stvo2go.de)

5.6 Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr

Die Öffnung von Einbahnstraßen ist kostengünstig und in der Regel problemlos umsetzbar. Zusätzliche Fahrbahnmarkierungen können zu einer besseren Erkennbarkeit führen, sind aber nicht zwingend notwendig. Lediglich am Anfang, am Ende und an Einmündungen ist die vorhandene Beschilderung mit Zusatzzeichen zur Freigabe zu erweitern. Mit der überarbeiteten VwV-StVO aus dem Jahr 2020 ist die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr zu einer Soll-Bestimmung geworden, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- Höchstgeschwindigkeit von max. 30 km/h
- ausreichende Begegnungsbreite von 3,0 m (3,5 m bei stärkerem LKW- und Linienbusverkehr)
- diese Maße können an Engstellen unterschritten werden
- Übersichtlicher Streckenverlauf

Im Falle nicht gegebener Voraussetzungen zur Einbahnstraßenöffnung sollten zusätzliche Maßnahmen wie die Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit oder Umorganisation des ruhenden Verkehrs geprüft werden. Öffnungen von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung sollten mit entsprechenden öffentlichen Infokampagnen begleitet werden. Auch die Aufhebung von ausgewählten Einbahnstraßen für den Gesamtverkehr kann erwogen werden.

Erste Priorität

Durch die hohe Anzahl an Einbahnstraßen in der Lutherstadt Eisleben stellt die Öffnung für den Radverkehr ein effektives Mittel für die Radverkehrsförderung dar. Die Öffnung einzelner Straßen wurde in verschiedene Priorisierungsstufen eingeteilt. Einbahnstraßen der ersten Priorität liegen auf Abschnitten mit einer hohen Netzbedeutung. Dazu gehören die Freistraße, Klosterstraße, Glockenstraße, der Ulmenweg und die Bornstedter Straße in Osterhausen.

Die Freistraße hat eine Fahrbahnbreite von fünf bis sieben Metern, auf der sich aktuell auch etwa 14 Parkstände befinden. Der Maßnahmenvorschlag lautet hier, die Einbahnstraße für den Radverkehr zu öffnen, einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich anzuordnen, die Parkstände zu verlegen und die Gegenrichtung eventuell zu markieren. Langfristig sollte eine Um- und Aufgestaltung des Straßenraums angestrebt werden.

In Osterhausen sollte ein kurzer Abschnitt der Bornstedter Straße geöffnet werden, nachdem das Tempo auf 30 km/h gesetzt wurde. Somit könnte der Radverkehr durch die Neue Reihe statt die L 218 durch den Ort geführt werden.

Zweite Priorität

Wichtige Öffnungen von Einbahnstraßen, die der zweiten Priorität zugeordnet wurden, betreffen unter anderem die Kleine Rammtorstraße, Caspar-Güttel-Straße, Lutherstraße und die Straße „Am Kalten Graben“.

In Wolferode bieten sich die Türkeistraße und die Verbindungsstraße zur Öffnung des Radverkehrs an. Die Fahrbahnbreite beträgt hier 5 bis 5,5 Metern. Beide Straßen erfüllen eine wichtige Erschließungsfunktion. Die Vorraussetzung ist die Anordnung von Tempo 30. Gegebenenfalls sollte auch die Markierung eines Schutzstreifens geprüft werden. Außerdem wird die Öffnung der Grünen Straße als parallele Radverkehrsführung empfohlen.

Darüber hinaus gibt es weitere Einbahnstraßen, die alle Vorraussetzungen zur Öffnung für den Radverkehr erfüllen, jedoch nicht Teil des Zielnetzes im Radverkehr sind. Da sie dennoch eine Erschließungsfunktion erfüllen, wird eine Öffnung für den Radverkehr empfohlen.

Öffnung von Einbahnstraßen - Erste Priorität

Abb. 110 Klosterstraße

Abb. 111 Freistraße

Abb. 112 Glockenstraße

Abb. 113 Ulmenweg

Weitere empfohlene Öffnungen

Abb. 114 Freieslebenstraße

Abb. 115 Verbindungsstraße

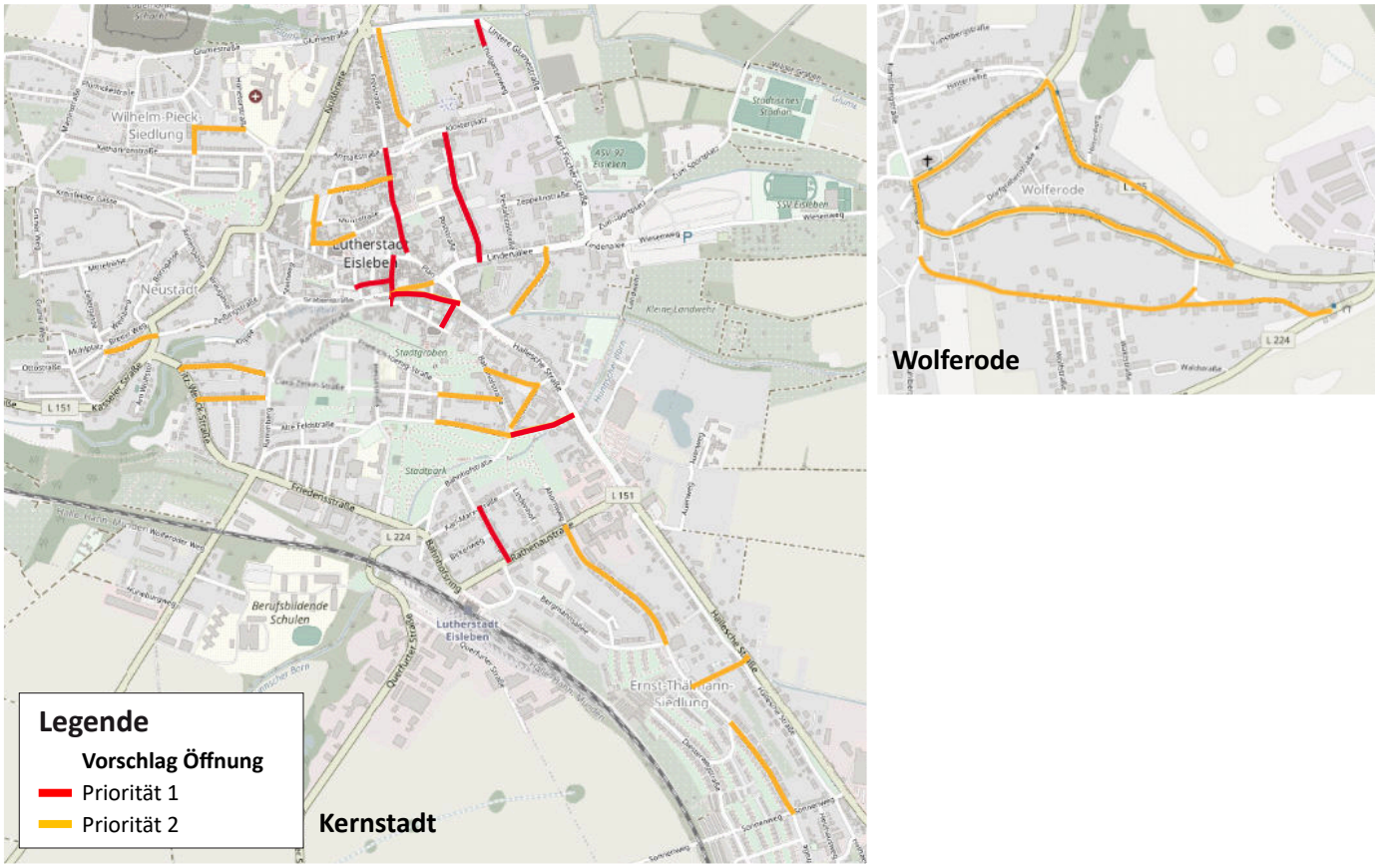


Abb. 116 Verortung der zu öffnenden Einbahnstraßen, nach Priorisierung sortiert

5.7 Freigabe für den Radverkehr

Verschiedene Straßenabschnitte in Eisleben sind aktuell durch das Verkehrszeichen 250 (keine Durchfahrt) für alle Fahrzeuge gesperrt. Teilweise werden für Anwohnende Ausnahmen getroffen, die Benutzung für Radfahrende ist rechtlich jedoch untersagt. In drei Fällen sollte dem Radverkehr durch ein Zusatzschild die Benutzung erlaubt werden.

Zwei Abschnitte liegen bereits im Bestand auf der Radroute Saale-Harz, sodass diese aktuell nicht StVO-konform befahrbar ist. Eine Freigabe ist hier also dringend angebracht.

Auch die Marktgasse sollte zur Erschließung für den Radverkehr freigegeben werden.

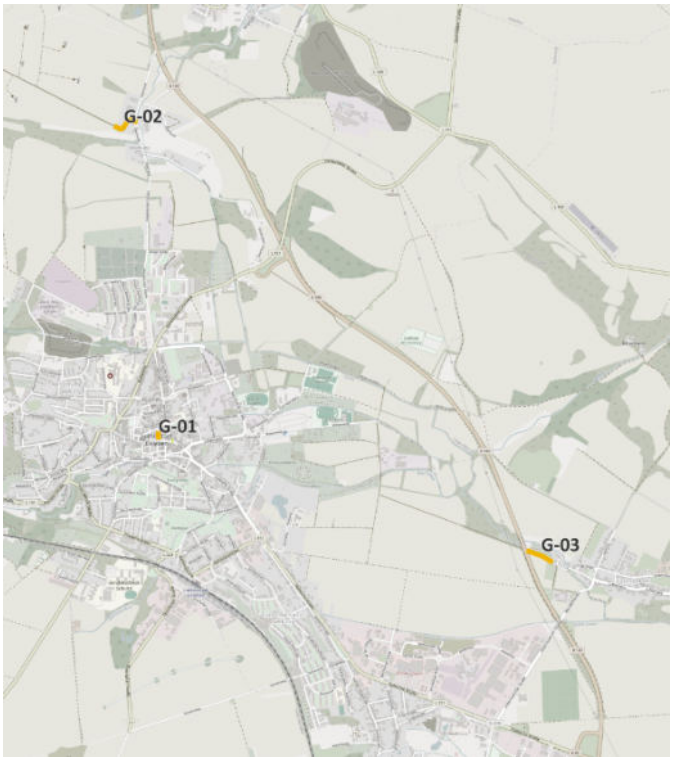


Abb. 117 Verortung der Maßnahmen zur Freigabe von Straßen für den Radverkehr

Abb. 118 Unterrißdorf Kupfermühle (Radweg Saale-Harz Bestand)

Abb. 119 Oberhütte (Radweg Saale-Harz Bestand)

Abb. 120 Marktgasse

5.8 Tempo 30

Das vorhandene Straßennetz wurde entsprechend der Erschließungsfunktion in zwei Kategorien unterteilt. Hauptverkehrsstraßen bilden das Hauptnetz mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Außerhalb bebauter Gebiete sind auch höhere Geschwindigkeiten möglich. Diese Strecken sind entsprechend der ERA grundsätzlich mit Radverkehrsanlagen auszustatten, wenn eine Bedeutung für den Radverkehr nachgewiesen werden kann oder keine alternativen Wegeführungen bestehen.

Tempo 30 auf der Strecke

Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen gilt aus Radverkehrssicht als Sonderlösung, sofern keine anderen Maßnahmen zum Schutz des Radverkehrs möglich sind. Zur Steigerung des Sicherheitsempfindens der Radfahrenden sollte das Einhalten der Geschwindigkeitsbegrenzung möglichst durch die Straßenraumgestaltung unterstützt werden. Tempo 30 trägt nicht nur zu der der Sicherheit auf dem Rad bei, sondern betrifft alle Verkehrsteilnehmenden. Weiterhin werden Lärm und Schadstoffe minimiert. In Eisleben sollten die Nußbreite und der Bahnhofsring als schmale Hauptverkehrstraßen ohne Radverkehrsanlagen auf Tempo 30 reduziert werden. Beide Straßen dienen als Schulwege. Weiterhin könnte eine Geschwindigkeitsreduzierung in Ortsdurchfahrten wie die L 160 in Volkstedt oder die Bornstedter Straße die Verkehrssicherheit erhöhen.

Falls kein ausreichender Platz für markierte Radverkehrsanlagen ist, werden im Zusammenhang mit Tempo 30 Piktogrammketten empfohlen (siehe Abschnitt „Piktogrammketten“).

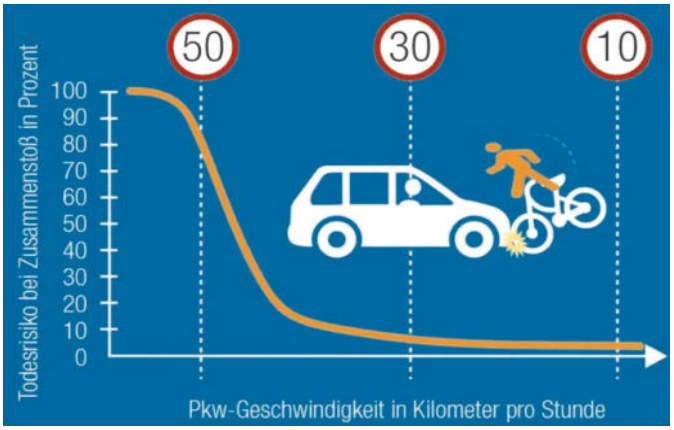


Abb. 121 Bei einem Zusammenstoß mit Tempo 30 ist das Todesrisiko wesentlich geringer als bei Tempo 50. Quelle: Dutch Cycling Emassy / Verkehrsclub Österreich

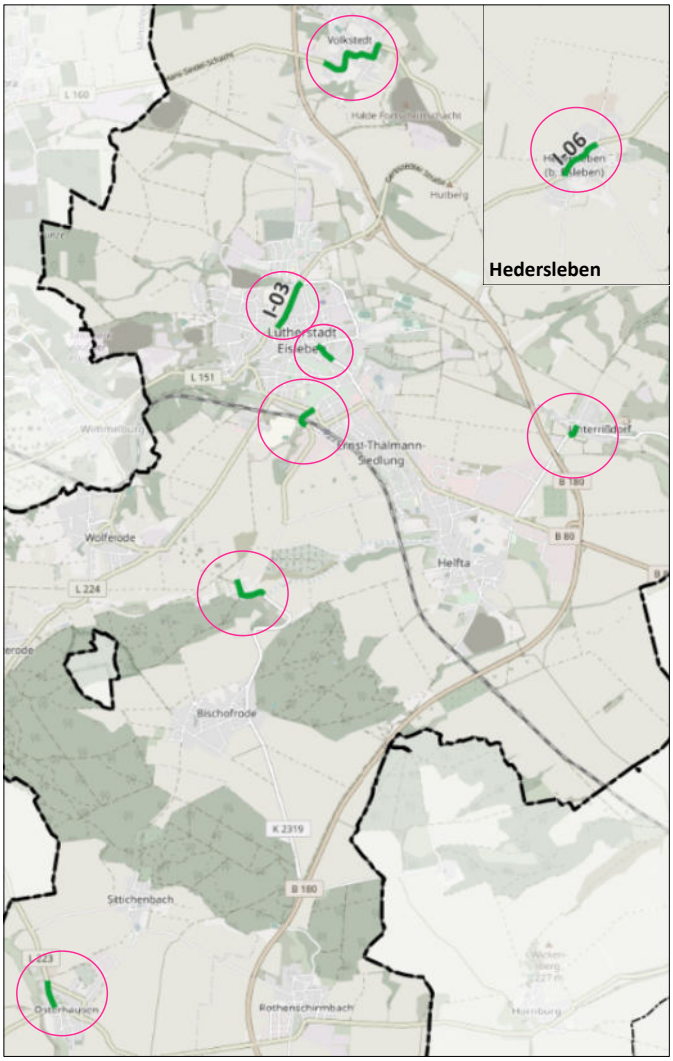


Abb. 122 Verortung der Maßnahmen zur Temporeduzierung (Strecke)

Abb. 123 Nußbreite

Abb. 124 Bahnhofsring

Tempo-30-Zonen

Die verbleibenden Strecken werden dem Nebennetz zugeordnet, für das eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ausreichend ist. Tempo-30-Zonen sollten sukzessiv auf das gesamte Nebennetz erweitert werden. In Eisleben gibt es in der Altstadt noch große Potenziale, weitere Tempo-30-Zonen auszuweisen. Auch in Helfta und weiteren Ortsteilen ist das Nebennetz aktuell noch nicht auf Tempo 30 gesetzt. Der Mehrgewinn durch eine bessere Verkehrssicherheit liegt nicht nur beim Radverkehr, auch alle Anwohnenden profitieren. Daher ist die Ausweitung der Tempo-30-Zonen dringend zu empfehlen.

Im Zuge von Tempo-30-Zonen kann die Einhaltung der neuen Geschwindigkeitsbeschränkung auch baulich unterstützt werden, z. B. durch Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen oder Straßenbäume. Gehwegnasen mit Baumtoren werden häufig im Übergang zwischen Zonenbegrenzung und Hauptstraßen eingesetzt und verdeutlichen den neuen Charakter der Straße. Die verbreiterten Seitenbereiche können für Fahrradabstellanlagen genutzt werden.

Zur Beruhigung von Nebenstraßen durch die Vermeidung von Durchgangsverkehr können außerdem Modalfilter wie Diagonalsperren dienen. Auf diese Weise können mit einfachen Mitteln die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit erhöht werden.

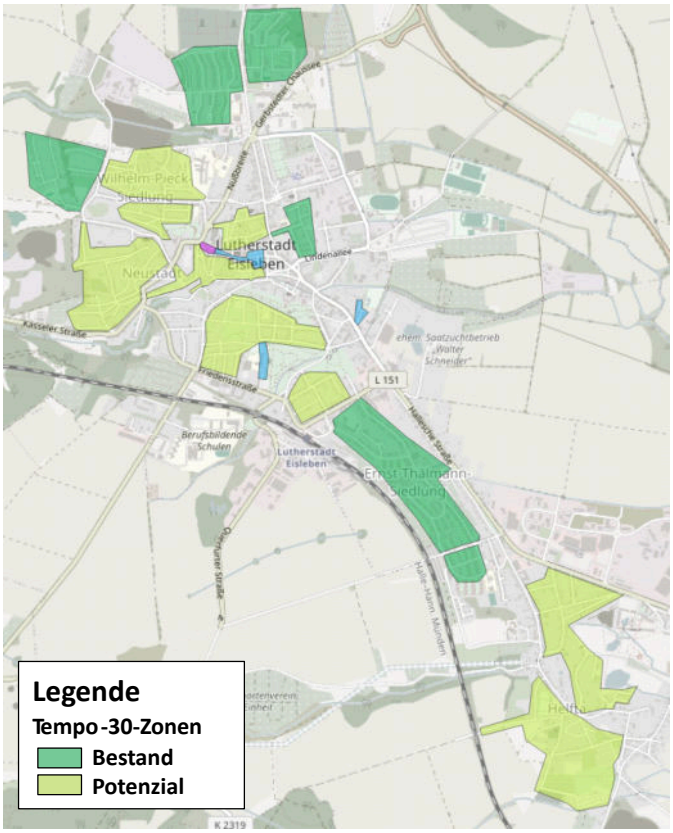


Abb. 125 Empfehlungen für neue Tempo-30-Zonen

5.9 Piktogrammketten (mit Tempolimit 30 km/h)

Piktogrammketten auf der Fahrbahn eignen sich auf innerörtlichen Straßen, die keinen Platz für markierte RVA bieten. Aber auch für außerörtliche Straßen, für die aufgrund von Kosten, Aufwand und relativ geringer Verkehrsbelastung ein separater Radweg weniger realistisch ist, kommen Piktogrammketten infrage. Ein Forschungsbericht der Universitäten Wuppertal und Dresden bestätigt die Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens von Radfahrenden, größere Abstände beim Überholen durch Kfz und reduzierte Geschwindigkeiten.[1] Empfohlen wird eine Kombination mit der Anordnung von Tempo 30.[2] Nach der StVO ist es möglich, eine temporäre Einführung als Verkehrsversuch bzw. Erprobungsmaßnahme vorzunehmen (Experimentierklausel § 45 Ab1 Nr. 6 StVO).

Vorteile:
- verbesserte Interaktion Kfz und Radfahrende
- Kfz überholen Radfahrende seltener und mit mehr Abstand
- Abnahme der Geschwindigkeit von Kfz
- mehr Wissen, dass Radfahren auf Straße erlaubt ist

Rahmenbedingungen:
- sinnvoll, wenn wegen Platzmangel kein Schutzstreifen möglich ist
- werden als Hinweise (Kommunikationsmittel) und nicht als offizielles Straßenverkehrszeichen gewertet

In der Hauptstraße Helfta können Piktogrammketten für eine erhöhte Sichtbarkeit des Radverkehrs sorgen. Die Straße ist zu schmal für eigene Radverkehrsanlagen. Ein zweiter Anwendungsfall ist die Sangerhäuser Straße in Fahrtrichtung Süden. Durch die engen Kurvenradien stellt dieser Abschnitt eine Gefahrenlage dar. Die Markierung von Piktogrammketten würde hier die Aufmerksamkeit auf den Radverkehr erhöhen, der im Mischverkehr geführt werden muss.

1: Studie der TU Dresden und TU Wuppertal, „Radfahren bei beengten Verhältnissen- Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit“, 2021
2: „Was ist das? Ein Sharrow“, Giebeler, Bertram; ADFC Frankfurt am Main, 2017

Abb. 126 Hauptstraße in Helfta

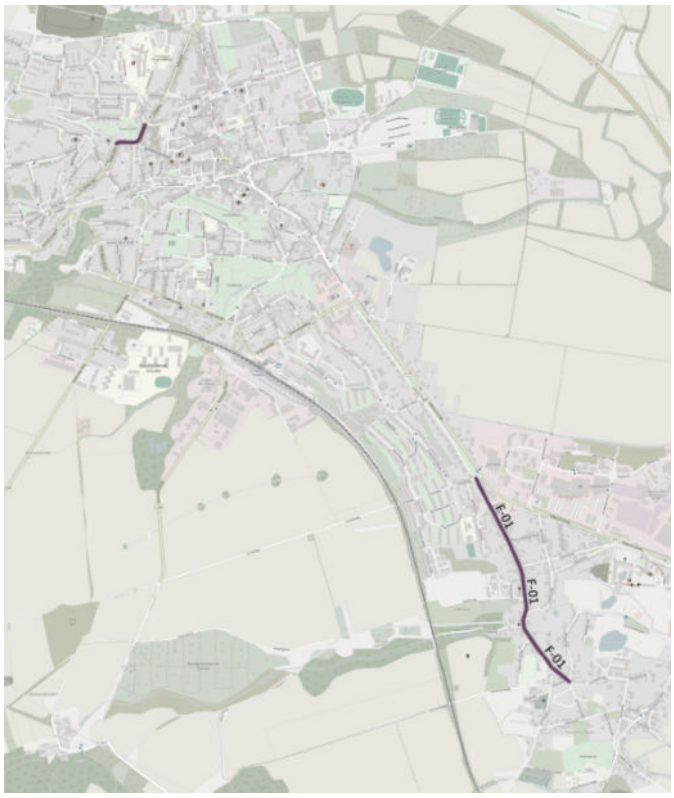
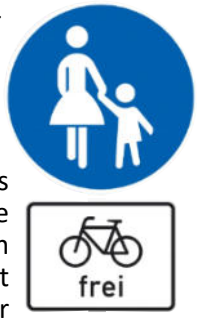


Abb. 127 Verortung der Maßnahmen zur Markierung von Piktogrammketten

5.10 Gehweg / Fahrrad frei



Durch das Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ gibt es die Möglichkeit, Gehwege auch für die Benutzung des Radverkehrs freizugeben. Diese Ausweisung unterscheidet sich von dem gemeinsamen Geh- und Radwege insofern, dass Radfahrende hier als „Gäste“ besondere Rücksicht auf den Fußverkehr nehmen müssen und in Schrittgeschwindigkeit fahren. Außerdem ist der Gehweg für den Radverkehr nicht benutzungspflichtig.

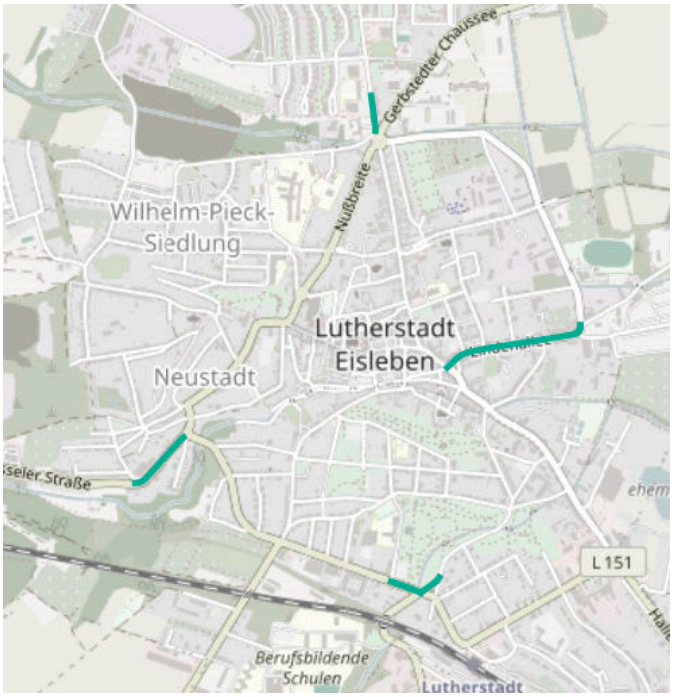
Diese Maßnahme bietet sich dann an, wenn im Straßenraum kein Platz für eigene Radverkehrsanlagen besteht und die Gehwegbreite ausreichend hoch ist, sodass sich keine Beeinträchtigung des Fußverkehrs ergibt. Durch die Ausweisung können Radfahrende je nach Sicherheitsempfinden entscheiden, ob sie im Mischverkehr auf der Fahrbahn bleiben oder in den Seitenbereich ausweichen.

In Eisleben ist das beispielsweise in der Kasseler Straße der Fall. Sie stellt die wichtige Verbindung in Richtung Sangerhausen und Wimmelburg dar, hat jedoch ab dem Mühlweg keinen Platz für eigene Radverkehrsanlagen. Auch in der Lindenalle ist diese Beschilderung zu empfehlen. Die Straße hat eine hohe Verkehrsbelastung und vergleichsweise breite Gehwege. Somit sollte hier das Angebot geschaffen werden, dass unsichere Radfahrende im Seitenraum fahren dürfen. In Osterhausen endet der außerörtliche Gehweg abrupt beim Ortseingang. Hier sollte der anschließende Gehweg für den Radverkehr freigegeben werden.

Abb. 128 Kasseler Straße

Abb. 129 Lindenallee

Abb. 130 Osterhausen, Mühlweg



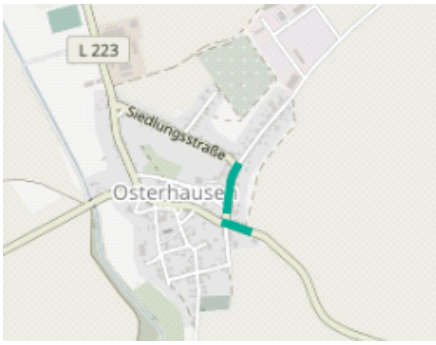


Abb. 131 Verortung der Maßnahmen zur Freigabe des Gehweges für den Radverkehr in Osterhausen

Abb. 132 Verortung der Maßnahmen zur Freigabe des Gehweges für den Radverkehr in Eisleben

5.11 Fahrradstraßen

Eine gut gestaltete Fahrradstraße bietet entscheidende Bedingungen, um Menschen zum Radfahren zu motivieren: ein erhöhtes Sicherheitsgefühl, schnelles Vorankommen durch Vorrang an Einmündungen sowie die Möglichkeit, nebeneinander zu fahren. Autos dürfen Fahrradstraßen nur dann befahren, wenn dies durch ein entsprechendes Zusatzzeichen explizit zugelassen wird. Zum anderen haben Radfahrende Priorität: Nebeneinanderfahren ist auch dann erlaubt, wenn ein schnelleres Fahrzeug hinter ihnen ist. Die Freigabe sollte sich daher auf Anlieger beschränken und gebietsfremder Kfz-Verkehr sollte wirksam herausgehalten werden.

Die Bäckergasse und die Grabenstraße bieten sich als ruhige parallele Führungsmöglichkeit von der östlichen Kernstadt in die Innenstadt an. Im Bereich der Grabenstraße sollte der Belag durch einen besser befahrbaren Untergrund ausgetauscht werden.

Das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr hat einen Leitfaden mit Planungshinweisen für Fahrradstraßen veröffentlicht, der auch für Sachsen-Anhalt als Vorlage verwendet werden kann (Link).

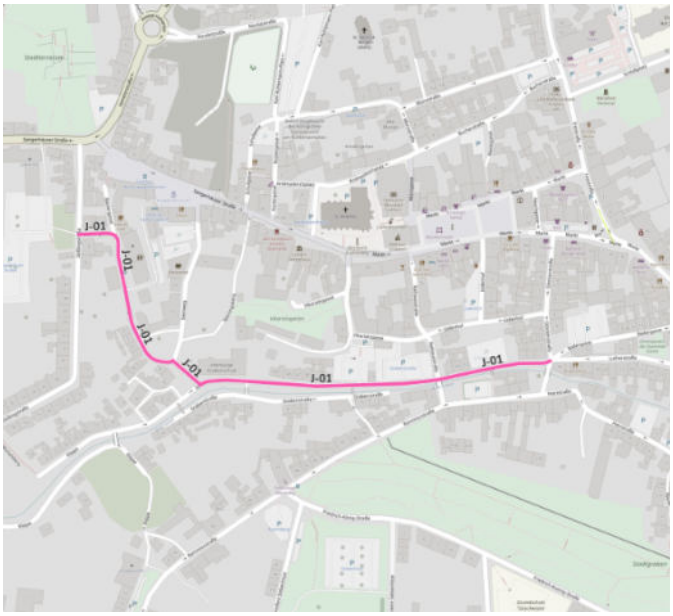


Abb. 133 Verortung der Fahrradstraßen

Abb. 134 Die Bäckergasse

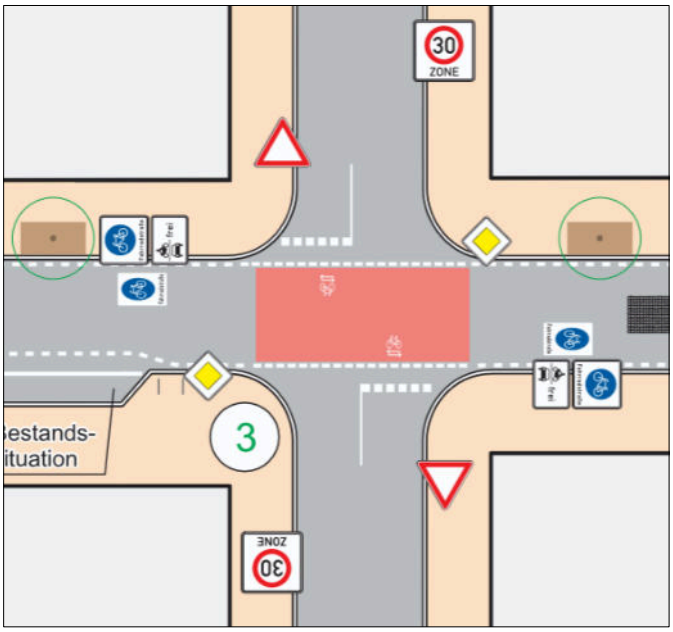


Abb. 135 Beispielhafte Knotengestaltung einer Fahrradstraße, Auszug (Quelle: Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr Sachsen)

Abb. 136 Erklärungsschild zur Fahrradstraße Goethestraße in Magdeburg. Quelle: magdeburg-stadtfeld.de

5.12 Radverkehr in der Innenstadt

Im INSEK ist das Ziel verankert, die Innenstadt verkehrsberuhigt und gut erreichbar zu machen. Die Kernstadt soll vom motorisierten Individualverkehr entlastet und attraktive Radwegeverbindungen sollen etabliert werden. Das im INSEK formulierte Ziel wird ausdrücklich unterstützt.

Die Innenstadt ist von zentraler Bedeutung für den Radverkehr. Im Zielnetz führen Hauptradrouten in die Innenstadt hinein und durch sie hindurch. Neben dieser zentralen Ziel- und Verknüpfungsfunktion wird durch den Kupferspuren-Radweg auch die radtouristische Erschließung eine enorme Aufwertung erfahren. Hinzu kommt die geplante Route mit Wegweisung zwischen Markt und Bahnhof.

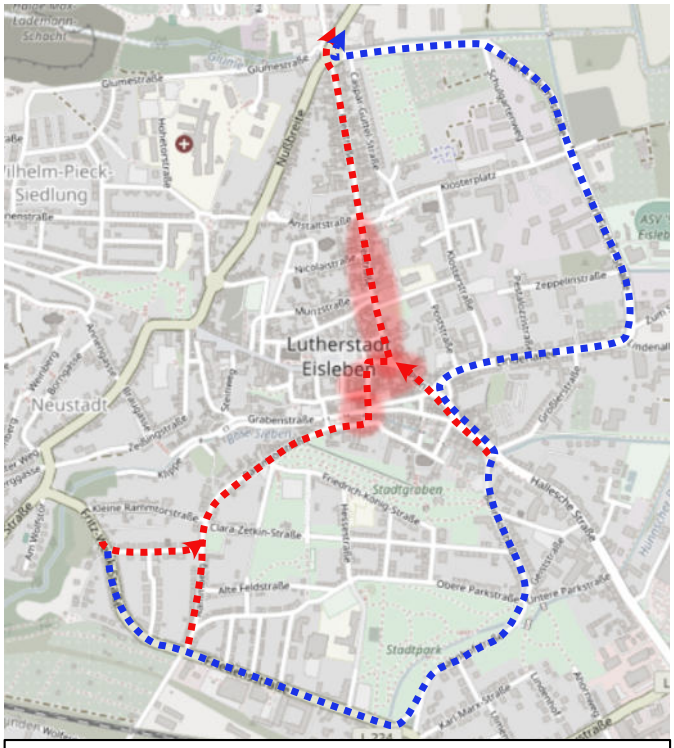
Handlungsempfehlung:
Die Lutherstadt Eisleben kann den vielen erfolgreichen Vorbildern von Städten in der Region, aber auch in ganz Europa folgen und ihre Innenstadt zu einer Wohlfühlzone umgestalten, in der Menschen in historischem Ambiente zusammenkommen und verweilen können.

Die schmalen Straßen erfordern eine Harmonisierung aller Verkehrsarten auf engem Raum, was eine integrierte Gesamtbetrachtung des Verkehrs erfordert. Eine Lösung dieser komplexen Verkehrsprobleme in der Innenstadt lässt sich nicht durch das RVK finden. Empfohlen wird eine vertiefende, umfassende Planung des Innenstadtverkehrs im Zusammenhang mit der Gestaltung des öffentlichen Raums. Auch die Organisation des ruhenden Verkehrs sollte dabei eine Rolle spielen.

Dennoch können konkrete Handlungsempfehlungen bereits benannt werden: Flächenhafte Verkehrsberuhigungen sind durch die Neuausweisung von Tempo-30-Zonen und die Erweiterung des verkehrsberuhigten Bereichs sowie die Einrichtung einer Tempo-20-Zone (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) in der Freistraße möglich. Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung ist ebenfalls von prioritärer Bedeutung. Die Schaffung von Fahrradabstellanlagen sollte ausgehend vom Markt an touristischen Schwerpunkten und Geschäftsstandorten forciert werden.

Weitere konkrete Ansätze werden auf der folgenden Seite aufgezeigt.

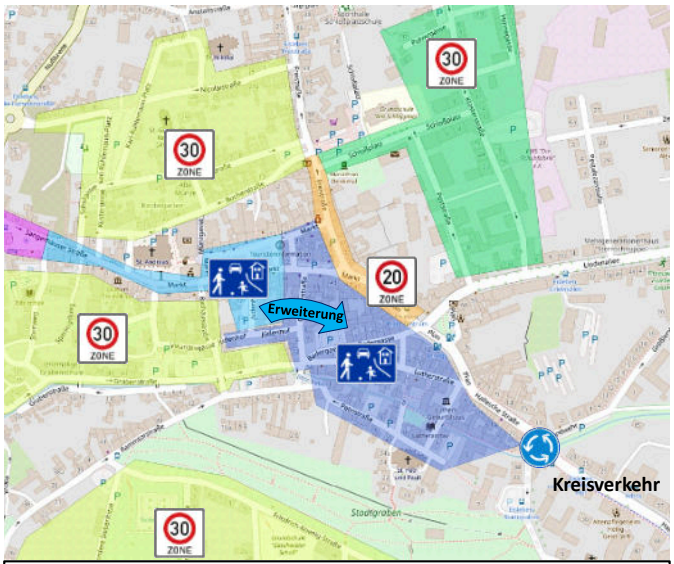
Potenzielle Kfz-Verkehrsführung von Süden nach Norden nach der Fertigstellung der Bahnhofstraße



Legende
- aktuell dominanter Kfz-Verkehrsstrom
- aktuell stark durch Kfz-Durchgangsverkehr belasteter Innenstadtbereich
- potenzielle Verlagerung nach Fertigstellung der Bahnhofstraße

Abb. 137 Beruhigung der Innenstadt durch Verkehrsverlagerung

Verkehrsberuhigung Innenstadt - Potenzial:
- Achse Plan - Freistraße bis Schloßplatz
- Gebiet Glockenstr. – Lutherstr. – Petristr.
- Neuausweisung Tempo-30-Zonen



Legende

Bestand	flächige Maßnahmen
Tempo-30-Zone	Tempo-30-Zone
Verkehrsberuhigter Bereich	Verkehrsberuhigter Bereich
Fußgängerzone (Fahrrad frei)	Fußgängerzone (Fahrrad frei)

Abb. 138 Empfehlungen zur Verkehrsberuhigung der Innenstadt

Freistraße Markt - Klosterplatz

Die Freistraße zwischen Markt und Klosterplatz ist eine Einbahnstraße mit stark variierenden Querschnitten mit einer Fahrbahn zwischen ca. 5 m und 7 m. Sie hat teilweise zwei Fahrstreifen und eine starke Kfz-Belastung. Außerdem existieren Parktaschen mit ca. 14 Parkständen für Kfz. Für den Radverkehr hat sie eine zentrale Netzbedeutung, ist jedoch aktuell sehr unattraktiv und als Einbahnstraße nicht in Gegenrichtung geöffnet.

Auch für den Fußverkehr ist sie aufgrund des Kfz-Verkehrs nicht attraktiv. Jedoch befinden sich in der Freistraße zahlreiche Geschäfte.

Handlungsempfehlung:
Kurzfristig sind Maßnahmen möglich, die den Abschnitt wesentlich fahrradfreundlicher machen können: Im Zusammenhang mit der (provisorischen) Umgestaltung des Plans kann in dem Abschnitt Tempo 20 (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) angeordnet werden. Dies wird dem städtebaulichen Kontext und dem starken Geschäftsbesatz gerecht. Die Einbahnstraße kann für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden. Um die Radverkehrsführung zu optimieren, sollte die Entfernung der Parkstände erwogen werden. Evtl. kann der Radverkehr in Gegenrichtung durch eine Markierung unterstützt werden, wie es auch für den Breiten Weg vorgeschlagen wird.

Langfristig sollte eine grundhafte Umgestaltung erwogen werden (breitere Gehwege, verbesserte Barrierefreiheit, Begrünung).

Abb. 139 Freistraße

Hallesche Straße

Ein Beispiel mit besonderer Bedeutung auch für den Radverkehr ist die Hallesche Straße im Abschnitt zwischen Landwehr und Plan. Die Probleme durch die starke Kfz-Belastung äußern sich insbesondere in Gefahrenstellen für den Radverkehr, Lärm, wenig Raum für den Fußverkehr. Im INSEK ist bereits der grundhafte Ausbau als Maßnahme definiert. Im Falle der Realisierung sollte der Radverkehr unbedingt einbezogen werden. Der Abschnitt wurde auch in der öffentlichen Beteiligung als ein Problemschwerpunkt festgestellt.

Abb. 140 Hallesche Straße / Plan mit beengten Platzverhältnissen

Breiter Weg

Nach bisherigen Planungen der Lutherstadt Eisleben soll die Einbahnstraße im Breiten Weg und in der Sangerhäuser Straße langfrsitig aufgehoben werden. Die dafür nötigen aufwendigen Umbauten werden jedoch kontrovers diskutiert. Es wird im Konzept davon ausgegangen, dass bis auf absehbare Zeit die Einbahnstraßenregelung für Kfz bestehen bleibt. Auf dieser Annahme basieren die vorgeschlagenen Maßnahmen in den betreffenden Straßen.

Die Einbahnstraße ist aktuell zweistreifig, obwohl ein Fahrstreifen zur Abwicklung des Kfz-Verkehrs ausreichen würde. Auf dieser Grundlage werden hier zwei Varianten vorgeschlagen, wie der verfügbare Platz zur Errichtung von Radverkehrsanlagen genutzt werden kann. In der ersten Variante wird der Radverkehr stadtauswärts im Mischverkehr geführt und erhält durch eine Piktogrammkette Sichtbarkeit. Stadteinwärts kann ein Radfahrstreifen markiert werden, der durch Poller oder ähnlichem von der Fahrbahn abgetrennt wird. Alternativ kann der Radverkehr auch im Zweirichtungsverkehr auf einem eigenen Radweg geführt werden, wiederum baulich von der Kfz-Fahrbahn getrennt.

Abb. 141 Breiter Weg

Abb. 142 Best Practice: Chemnitz

Mögliche RVA im Breiten Weg

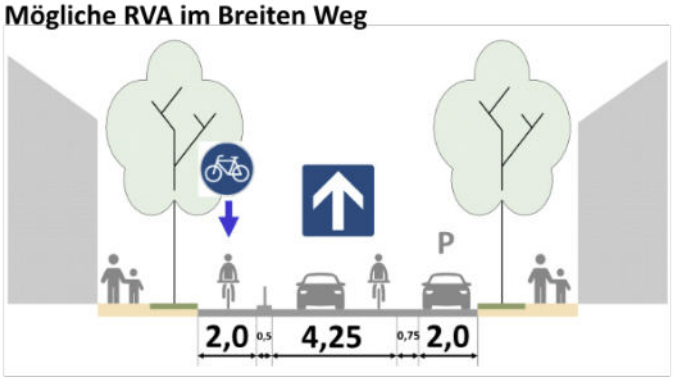


Abb. 143 Variante 1: Stadteinwärts: Radweg entgegen Einbahnstraße
Stadtauswärts: Piktogrammkette

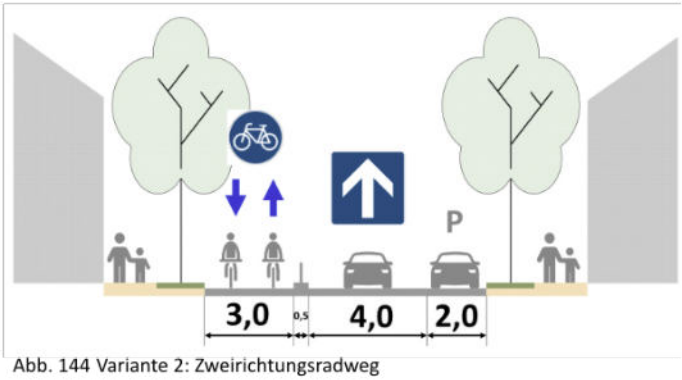


Abb. 144 Variante 2: Zweirichtungsradweg

5.13 Mit dem Fahrrad zur Schule

Das Fahrrad stellt für Kinder das erste nutzbare Verkehrsmittel des Individualverkehrs dar. Eine Stadt mit kurzen (Schul)wegen wie Eisleben lädt dazu ein, mit dem Fahrrad zur Schule zu kommen. Schüler:innen sind dabei besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende: Es braucht sichere Schulwege, damit Eltern ihre Kinder ohne Bedenken mit dem Rad zur Schule schicken.

Diese Wege können über Schulwegepläne festgelegt werden. Dabei wird empfohlen, sich an dem Zielnetz des Radverkehrs mit zu orientieren. Bei der Netzentwicklung wurde darauf geachtet, Schulstandorte mitzubedenken. Die Wege müssen eine gute Orientierung bieten und ausreichend ausgeleuchtet sein. An den Schulen braucht es Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, die gut erreichbar, in ausreichender Zahl vorhanden und wettergeschützt sind.

Umgestaltung von Schulumfeldern

Das unmittelbare Schulumfeld ist idealerweise besonders verkehrsberuhigt, beispielsweise in Form einer Schulzone. Diese können in Form von verkehrsberuhigten Bereichen angelegt sein. Diese Zonen sollten außerdem Fahrradparken beinhalten, den Eingangsbereich der Schule sicher und einladen umgestalten und begrünt sein.

In Eisleben wird vorgeschlagen eine solche Schulzone am Martin-Luther-Gymnasium mitzudenken, wenn der angrenzende Stadtpark umgestaltet wird. Die Siegfried-Berger-Weg ist bereits als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen, aber nicht entsprechend gestaltet.

Verschiedene Handlungsbedarfe bestehen auch bei der Katharinenschule. Als einzige Sekundarschule Eislebens hat sie einen großen Einzugsbereich. Aus Eisleben und Helfta kommen viele Schüler:innen aus einer Distanz, die gut mit dem Fahrrad zu pendeln ist. Die Katharinenstraße besitzt aktuell keine Radverkehrsanlagen. Im unmittelbaren Schulbereich muss bis fünfzehn Uhr Tempo 30 gefahren werden. Ganztagsangebote der Schule enden aber teilweise später. Die Gehwege besitzen Engstellen und sind aktuell unsicher. Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sind vorhanden und gut erreichbar, es handelt sich allerding um Vorderradhalter. Das Schultor geht direkt zur Katharinenstraße hinaus und ist ungenügend verkehrsberuhigt, auch mit Blick auf den Elternverkehr.

Auch hier könnte vor der Schule eine Schulzone eingerichtet werden, indem dieser kurze Abschnitt der Katharinenstraße zur Einbahnstraße für den Kfz-Verkehr wird. Stadtauswärts kann die Hohetorstraße durch den Kfz-Verkehr genutzt werden, wie es beispielsweise schon jetzt für den Busverkehr der Fall ist. Der Flächengewinn könnte Platz für Radwege und weitere Aufwertung wie Begrünung und Sitzmöglichkeiten schaffen.

Abb. 145 Best Practice: Leipzig, Nürnberger Straße

Abb. 146 Best Practice: Schulzone an der Schule am Leutzscher Holz, Leipzig

Abb. 147 Mögliche Umgestaltung der Katharinenstraße (Visualisierung StadtLabor)

Abb. 148 Schulvorfeld des Martin-Luther-Gymnasiums

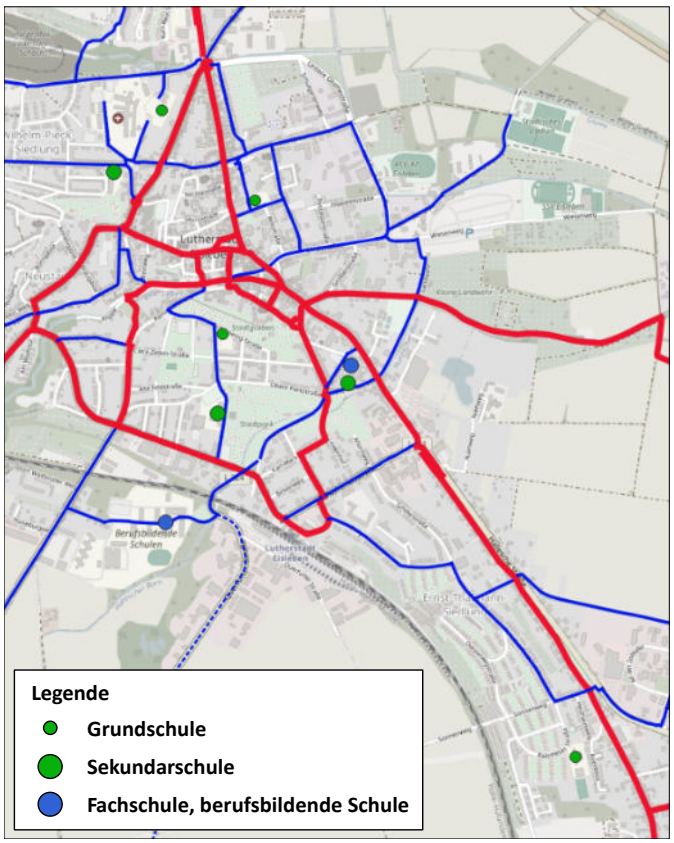


Abb. 149 Schulstandorte im Zielnetz des Radverkehrs

Organisatorische Maßnahmen

Der Schulverkehr mit dem Fahrrad kann auch über organisatorische Maßnahmen gefördert werden. Eine existierende Initiative in Österreich organisiert etwa einen „Velobus“ als Aktion, um gemeinsam und sicher als Pulk zur Schule zu fahren. Dabei gibt es feste Hauptrouten und Zeiten, an denen Kinder auf den Velobus stoßen können und in der Gruppe weiter zur Schule zu fahren. Initial könnte eine solche Aktion zur europäischen Mobilitätswoche, die jeden September stattfindet, gestartet werden.

Abb. 150 Organisierte Wege zur Schule mit dem Velobus (Quelle: klimaaktiv.at, BMIMI (BMK)/AEA/Andrea Leind)

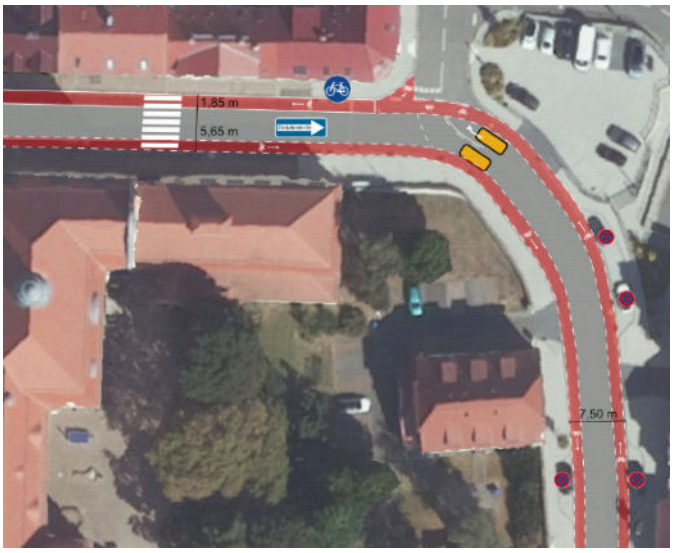


Abb. 151 Mögliche Umgestaltung der Katharinenstraße

Abb. 152 Darstellung eines Fahrplans des Velobusses (Quelle: Pedibus und Velobus – ein Handbuch)

5.14 Gestaltung von sicheren Knotenpunkten

Größere Knotenpunkte sind häufig Unfallorte oder Gefahrenstellen. Das liegt daran, dass hier Verkehrsteilnehmende aus verschiedenen Richtungen aufeinander treffen können, Radverkehrsanlagen oft zugunsten von Spuraufweitungen für abbiegende Kfz enden, oder die Gestaltung insgesamt unübersichtlich ist. Auch in Eisleben finden sich Knoten mit aus Radverkehrssicht suboptimalen Bedingungen.

Die Entwurfslösung muss an die lokalen Gegebenheiten angepasst werden. Grundsätzlich sollen jedoch konsequent gestaltete Zu- und Abfahrten mit deutlichen Markierungen sowie Markierungen durch Furten im Knotenpunkt selbst für sichere Querungen integriert werden. An signalisierten Knotenpunkten sind gesonderte Lichtzeichen für den Radverkehr empfehlenswert. Durch einen früheren Beginn der Grünphase für den Radverkehr können beispielsweise Unfälle vermieden werden, die besonders häufig beim Abbiegen von Kfz auftreten.

Ausgewählte bestehende Knotenpunkte sollten im Interesse der Sicherheit logisch und sicher umgestaltet werden.

An folgenden Knoten werden Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit für Rad- und Fußverkehr empfohlen:

- Plan
- Lindenallee / Karl-Fischer-Straße
- Kasseler Straße / Fritz-Wenck-Straße
- Hallesche Straße / Bahnhofstraße

Knotenumgestaltung als Minikreisverkehr

Kreisverkehrlösungen können aus mehreren Gründen vorteilhaft sein und werden folgend für einige Kreuzungen empfohlen. An den Knoteneinfahrten werden keine weitere Kfz-Spuren benötigt, deren Raum dann für eine Radverkehrsanlage nutzbar wird. Insgesamt hat ein Kreisverkehr weit weniger Konfliktpunkte als ein Kreuzungsknoten.

Die Knoten Kasseler Straße / Fritz-Wenck-Straße und Hallesche Straße / Bahnhofstraße weisen genügend Fläche für die Umgestaltung zu einem Minikreisverkehr auf. Minikreisverkehre sind eine besondere Form des Kreisverkehrs, bei denen die Mittelinsel überfahrbar gestaltet wird, wodurch geringere Kreisdurchmesser möglich werden. Sie bieten sich an vielen innerörtlichen Knoten mit entsprechenden Platzverhältnissen an und werden seit einigen Jahren vermehrt umgesetzt.

An den genannten Stellen können Minikreisverkehre für eine übersichtliche Verkehrsführung und so auch eine höhere Sicherheit des Radverkehrs sorgen. Durch den Ausbau der Bahnhofsstraße und die damit verbundene Aufhebung als Einbahnstraße besteht die Notwendigkeit, die Verkehrsführung im Knoten anzupassen. Es kann geprüft werden, ob eine testweise oder provisorische Umgestaltung der Knoten durch Markierungen möglich ist.

Abb. 153 Beispiel Minikreisel

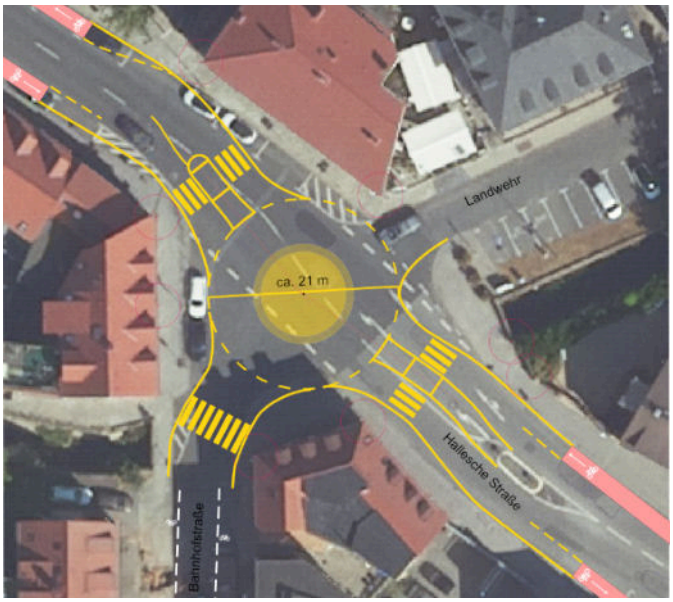


Abb. 154 Bahnhofstraße / Hallesche Straße

Abb. 155 Kasseler Straße / Fritz-Wenck-Straße

Lindenallee / Karl-Fischer-Straße

Der Knoten wurde in der öffentlichen Beteiligung als Problemstelle genannt. Mit seiner Lage zwischen Stadtzentrum, Sportstätten, der Wiese und dem Weg zum Süßen See sind hier mehrere Alltagsverbindungen verknüpft. Auch der Kupferspuren-Radweg wird hier entlang führen. Mit geringem Aufwand können an diesem Knoten mehrere Gefahren, Hindernisse und Unklarheiten in der Verkehrsführung gelöst werden:

- Der aktuell unvermittelt endende (gemeinsame Geh- und) Radweg auf der Karl-Fischer-Straße kann konsistent fortgesetzt werden
- Die Bushaltestelle kann barrierefrei ausgebaut werden
- Das sichere Einbiegen „Zum Sportplatz“ und Richtung Wiese kann ermöglicht werden

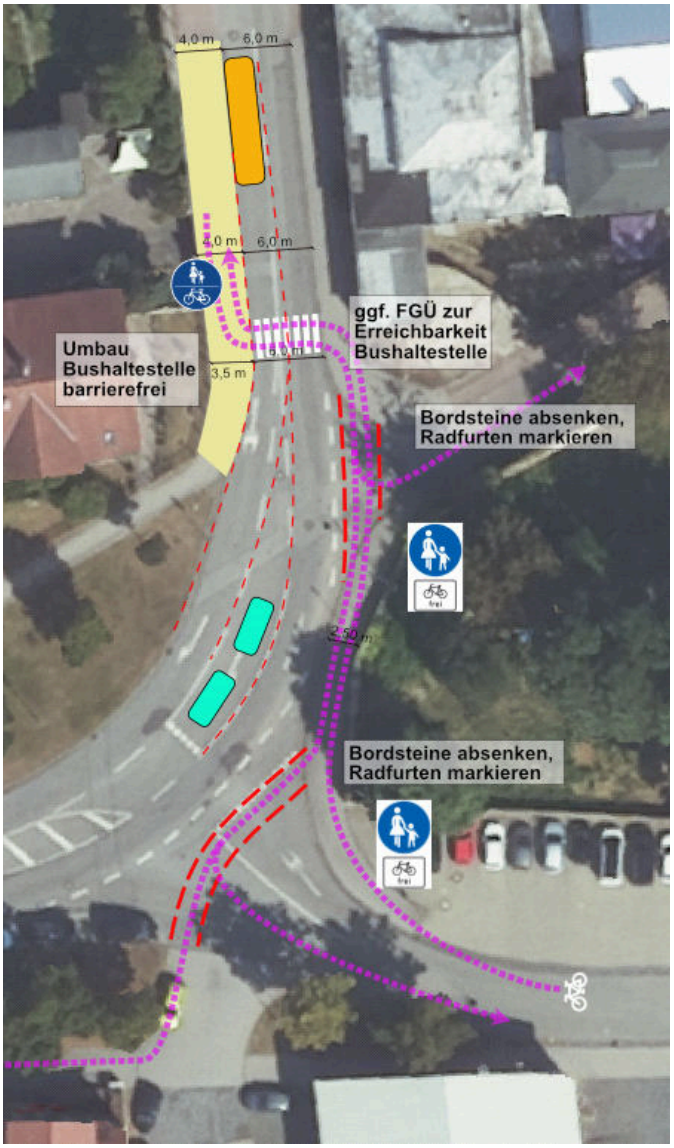


Abb. 156 Umgestaltung des Knotens Lindenalle - Karl-Fischer-Straße

Plan

Der Plan ist ein zentraler Knoten für alle Verkehrsarten. Er wird jedoch sehr stark vom Kfz-Verkehr dominiert.

Aufgrund der aktuellen Knotengestaltung ist das Queren mit dem Fahrrad sehr schwierig und gefährlich. Ein großer Teil des Kfz-Verkehrs fließt in Richtung Freistraße, um die Innenstadt zu durchqueren. Für diesen Verkehr sollte die abbiegende Hauptverkehrsstraße in die Lindenallee stärker betont werden, um in der Innenstadt eine Verkehrsberuhigung zu ermöglichen. Durch die Reduzierung der Kfz-Verkehrsflächen auf das Nötige, eine klarere Verkehrslenkung und die resultierende Beruhigung der Einfahrt in den Bereich Markt/Freistraße könnten die Radfahrbedingungen erheblich verbessert werden.

Darüber hinaus würden die Aufenthaltsqualität und voraussichtlich auch die Attraktivität der Geschäfte in der Freistraße profitieren.

Über die Verkehrsfunktion des Knotenpunktes hinaus besteht jedoch gestalterisches Potenzial, durch städtebauliche Aufwertung Aufenthaltsqualität zu schaffen und die historischen Baudenkmäler zu inszenieren.

Handlungsempfehlung:
Mittelfristig wird eine grundhafte Umgestaltung empfohlen. Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist der Handlungsdruck jedoch hoch. Deswegen sollte zunächst eine provisorische Umgestaltung ohne aufwendigen Umbau erwogen werden. Dies könnte in Form eines Verkehrsversuchs mit einer Vorher-Nachher-Evaluierung erprobt werden, um ggf. anschließend weitere Schritte einzuleiten. In diesem Rahmen könnten ggf. frei werdende Flächen kreativ bespielt werden.

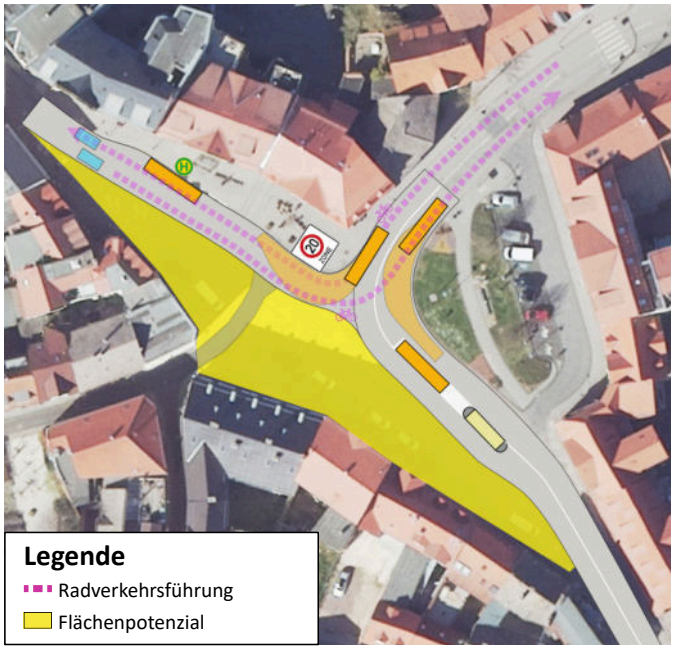


Abb. 157 Plan: Provisorische Umgestaltung ohne Umbau

5.15 Querungen

Insbesondere an größeren Hauptverkehrsstraßen sollen Querungsanlagen kurz- bis mittelfristig das sichere Queren für Radfahrende, aber auch für Zufußgehende ermöglichen. Dies ist an Stellen notwendig, an denen Radwege beginnen oder enden, an Kreuzungen von eigenständigen Geh- und Radwegen mit entsprechenden Straßen, bei ÖPNV-Haltestellen oder an wichtigen Zielorten.

Eine der jeweiligen Situation angemessene Art der Querungsanlage sollte aus vielfältigen Möglichkeiten ausgewählt werden. Ebenerdige Querungsanlagen können auch kostengünstig mit provisorischen Mitteln als Versuch errichtet werden.

In Eisleben besteht der Bedarf neuer Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen wie dem Breiten Weg, der Halleschen Straße, der Rathenaustraße und der Gerbstedter Chaussee. Als Vorbild kann eine existierende Querungshilfe an der Halleschen Straße dienen. Dabei handelt es sich um eine Mittelinsel mit richtlinienkonformen Maßen. Querungen sollten bevorzugt im Zusammenhang mit Bushaltestellen liegen.

Abb. 158 Vorbild für richtlinienkonforme Mittelinsel als gängige Form einer Querungsanlage: Hallesche Straße

Abb. 160 Querungsbedarf Rathenaustraße Höhe Ulmenweg als Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt

Abb. 161 Querungsbedarf Hallesche Straße Höhe Am Kalten Graben für den Radverkehr, aber auch zur generellen Erreichbarkeit der Bushaltestelle

Bordabsenkungen

Wenn der Radverkehr als gemeinsamer Geh- und Radweg, bzw. auf dem Gehweg mitgeführt wird, sind Bordabsenkungen an Straßeneinmündungen erforderlich, damit Radfahrende auf diese Wege fahren können. Diese fehlen an einigen Stellen in der Karl-Fischer-Straße und sind nachträglich baulich umzusetzen.

Abb. 159 Karl-Fischer-Straße / Steinkopfstraße: Bordabsenkung

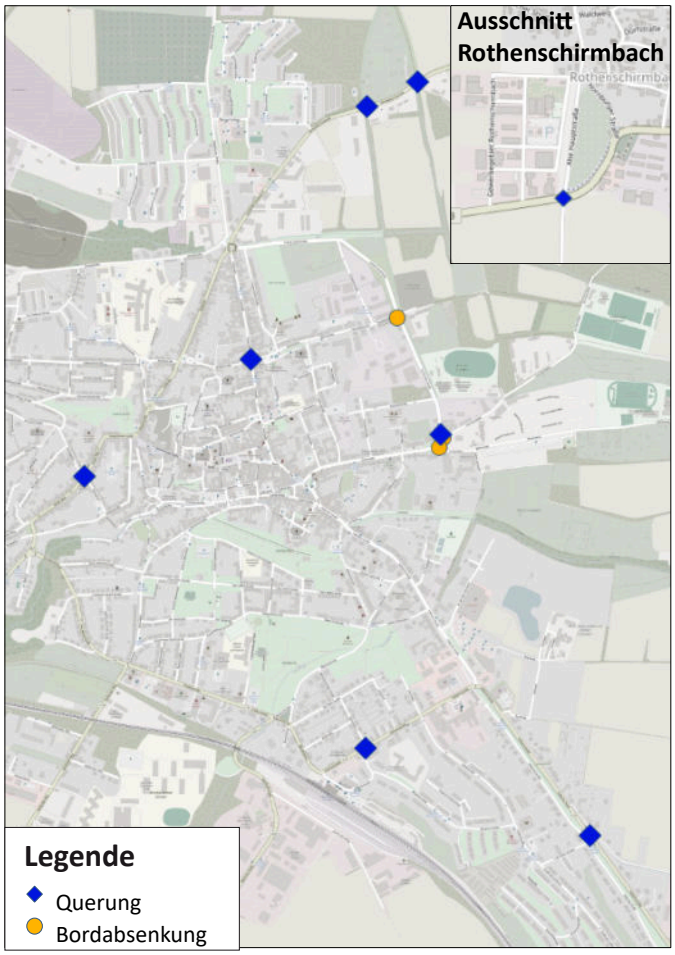


Abb. 162 Verortung der Querungsanlagen

5.16 Fahrradparken

Für eine erfolgreiche Attraktivierung des Radverkehrs sollen den Anforderungen entsprechende Abstellanlagen an Quell- und Zielorten geschaffen werden. Sie werden so dimensioniert und positioniert, dass der Fußverkehr nicht beeinträchtigt wird.

Für nutzergerechte Fahrradabstellanlagen als wesentliches Element der Radverkehrsförderung sind vor allem ausschlaggebend:

- ausreichende Kapazität
- Sicherheit gegen Diebstahl und Vandalismus
- möglichst Schutz gegen Witterungseinwirkungen
- Bedienungskomfort
- möglichst kurze Wege zum Ziel

Wohnorte

Beim Neubau insbesondere von Wohngebäuden sind ausreichend Abstellanlagen einzuplanen. Die Stellplatzverordnung Sachsen-Anhalts sollte durch eine zeitgemäße städtische Stellplatzsatzung für Eisleben mit einem angepassten Stellplatzschlüssel für Fahrräder ergänzt werden.

Unzureichende Abstellmöglichkeiten an der Wohnung sind ein echter Reiseantrittswiderstand und erhöhen die Gefahr von Vandalismus und Diebstahl. In Gebieten mit dichter Wohnbebauung sind daher zusätzliche Angebote zum Fahrradparken auf den Grundstücken durch die Eigentümer einzurichten. Hierfür könnten mögliche Anreize oder Angebote für Gebäude- bzw. Wohnungseigentümer geprüft werden. Mit den städtischen Wohnungsbaugesellschaften können Bedarfe direkt behandelt werden. Das könnten einzelne Bügel, oder aber für größere Wohneinheiten auch überdachte Module sein.

Vorschläge / Best Practices zum Fahrradparken

Abb. 163 Wohnort

Abb. 164 Schulen (Beispiel: Teublitz)

Abb. 165 Vorschlag: St. Annen Kirche (Touristische Ziele, Visualisierung)

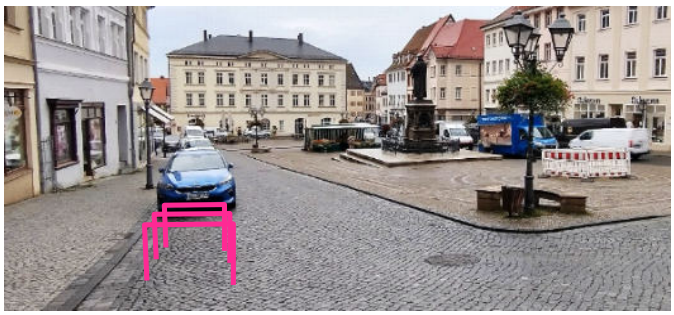


Abb. 166 Vorschlag: Marktplatz (Visualisierung)

Abb. 167 Bushaltestellen (z. B. Rothenschrimbach)

Abb. 168 Öffentlicher Straßenraum

Betriebs- und Einkaufsstandorte

An Einkaufsstandorten und Betrieben werden Bedarfe auch für größere überdachte Abstellanlagen gesehen. Gleiches gilt auch für Einrichtungen wie Seniorenheime. Hier können die Kommunen bei den Eigentümern bzw. Betreibern darauf aufmerksam machen bzw. durch ein Programm für privat finanzierte Abstellmöglichkeiten Anreize setzen.

Straßenraum

Bei Neu-, Um- und Ausbau von Straßen ist die Realisierung von Fahrradabstellplätzen im öffentlichen Straßenraum in bedarfsgerechter Menge mit vorzusehen. Im Bestand können Anlehnbügel in regelmäßigen Abständen im Straßenraum ergänzt werden - entweder auf dem Gehweg, sofern eine Durchgangsbreite von min. 2,50 m frei bleibt - oder am Bord auf Fahrbahnniveau. Letztlich sollten auch an Bushaltestellen Abstellanlagen vorhanden sein, um die erste Meile zum ÖPNV attraktiver zu machen.

Für den Marktplatz als zentrales Ziel mit vielen Einkaufsmöglichkeiten wird empfohlen, weitere Fahrradbügel einzurichten. Die Prinzipskizze zeigt mögliche gleichmäßig verteilte Standorte der Bügel. Auch andere touristische Ziele, wie die St. Annen-Kirche oder Luthers Geburtshaus sollten Abstellmöglichkeiten erhalten.

Zum Schutz vor Kollision sind entsprechende Fahrbahnmarkierungen (z.B. Sperrflächen vor und hinter den Fahrradstellplätzen oder Markierung einer Fahrradstellfläche) notwendig.

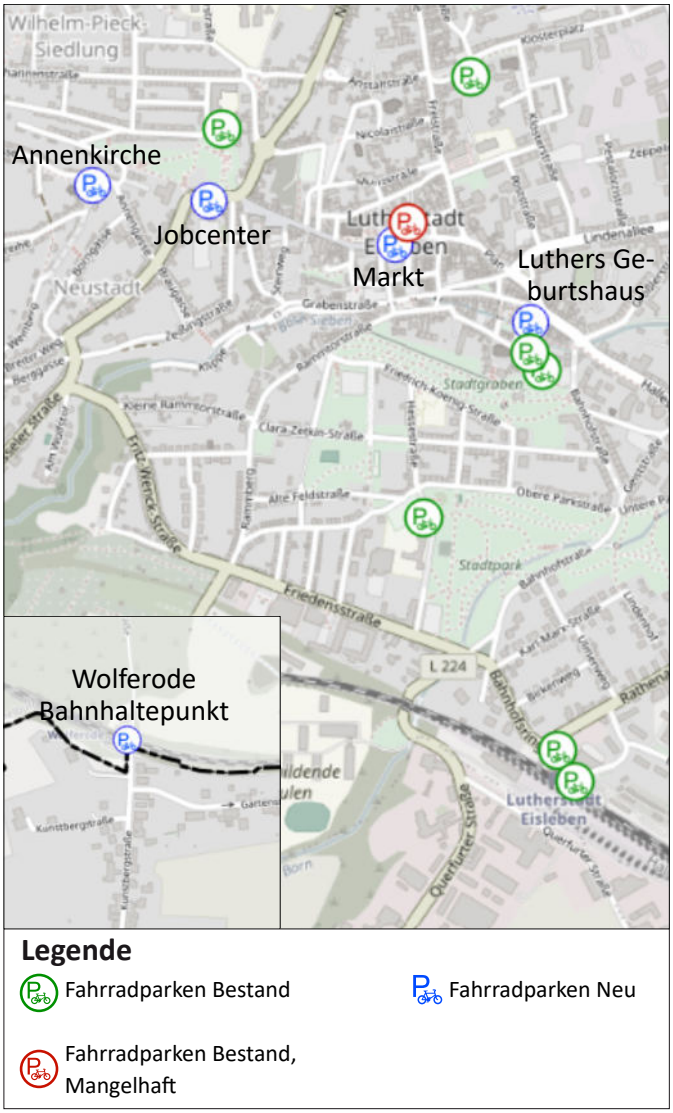


Abb. 169 Verortung von bestehenden und neu zu errichtenden Fahrradparken

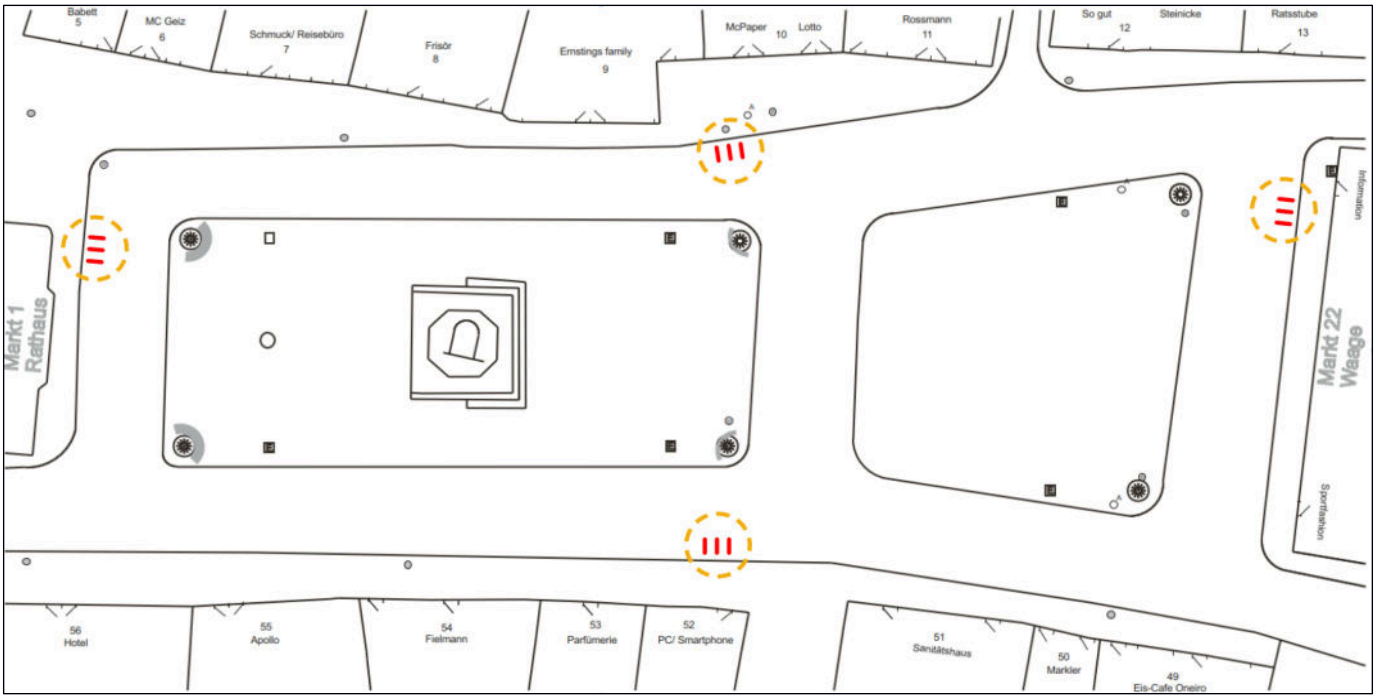


Abb. 170 Vorschlag Fahrradparken auf dem Marktplatz

5.17 Service und Kommunikation

Diese Maßnahmenkategorie umfasst Maßnahmen, die einen bedeutenden Einfluss auf die Radverkehrsqualität haben, jedoch nicht baulich umzusetzen sind. Die Abgrenzungen von Serviceangeboten zu Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit sind z. T. fließend. Es handelt sich also vor allem um organisatorische Rahmenbedingungen, die geschafft werden müssen, um eine möglichst gute Nutzbarkeit der Infrastruktur zu gewährleisten.

ÖPNV-Verknüpfung

Eine unkomplizierte und weiterhin kostenlose Mitnahme des Fahrrads mit der Bahn soll gewährleistet bleiben. Bei der Neuanschaffung von Stadtverkehrsbussen sollten die Mehrzweckabteile genügend Platz für die Beförderung von Fahrrädern bieten. Das Pilotprojekt RadBus ist ein gutes Beispiel für die Verknüpfung beider Verkehrsträger und sollte weiterhin gefördert werden.

Zur besseren Verknüpfung zwischen Radverkehr und ÖPNV sollten auch die Haltestellenumfelder im Stadtraum betrachtet werden. Es wird empfohlen Querungen zur besseren Erreichbarkeit von Haltestellen für alle Verkehrsteilnehmenden einzurichten. Diese können in Verbindung mit dem Umbau zu barrierefreiehn Haltestellen gebaut werden, beispielsweise in der Halleschen Straße. Die geplanten Move-Stationen fördern Radverkehr und ÖPNV duch die Errichtung von Abstellanlagen an den Haltestellen.

Abb. 171 Fahrradhalterungen im Bus, Quelle: www.berliner-kurier.de

Abb. 172 Großraumabteil im Zug des Regionalverkehrs, Quelle: www.abellio.de

Verwaltungsinterne Maßnahmen

Auch die Kommune kann bezüglich der Radverkehrsförderung vorrangehen: So bietet sich etwa eine Förderung von Lastenfahrrädern in kommunalen Eigenbetrieben an. Angestellten der Verwaltung können durch das Job-Rad-Leasing und ausreichend Abstellmöglichkeiten an Verwaltungseinrichtungen attraktive Angebote zur Nutzung des Fahrrads erhalten.

Die Lutherstadt Eisleben sollte der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen (AGFK) Sachsen-Anhalts beitreten. Der Verein hat bereits 92 Mitgliedskommunen, unter anderem Sangerhausen. Mitglieder können sich hier zu den Themen des Radverkehrs vernetzen und erhalten Angebote zur Öffentlichkeitsarbeit und Fortbildungen. Der Landkreis sollte außerdem eine AG Radverkehr gründen, die der Vernetzung der Kommunen untereinander dient.

Zusätzlich sollte die Lutherstadt Eisleben inhaltlich folgende Maßnahmen vorantreiben, um die weitere Förderung des Radverkehrs zu ermöglichen:

- Eine Person aus dem Fachbereich Kommunalentwicklung/Bau der Eislebener Stadtverwaltung soll den Titel „Radverkehrsbeauftragte“ oder „Radverkehrsbeauftragter“ bekommen. Dies vereinfacht die Kommunikation rund um das Thema Radverkehr für Akteure aus der Öffentlichkeit und der öffentlichen Verwaltung.

- Für jedes Jahr ist ein Maßnahmenprogramm für radverkehrsbezogene bauliche und organisatorische Maßnahmen zu erstellen. Für ein erfolgreiches Monitoring ist ein jährlicher Umsetzungsbericht zu erstellen.

- Die Radverkehrsinfrastruktur soll einer ständigen Kontrolle und Pflege unterliegen. Besonders wichtig ist die Pflege des Oberflächenbelags der Radwege sowohl in Bezug auf den baulichen Zustand als auch auf die regelmäßige Eliminierung von Gefahrenquellen wie Laub im Herbst oder Schnee und Eis im Winter. Auch die Erneuerung von Markierungen ist in diesem Zusammenhang von Bedeutung.

- Für eine langfristige Verankerung ausreichender und hochwertiger Abstellmöglichkeiten für den Radverkehr ist eine Stellplatzsatzung zu erstellen und zu beschließen.

- Private Eigentümer sollen bei der Errichtung von Abstellanlagen unterstützt werden, zum Beispiel durch die Erstellung von Flyern für die Gestaltung und Ausführung geeigneter Fahrradabstellanlagen.

Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation

Das Radfahren benötigt mehr Präsenz in der Öffentlichkeit. Viele der möglichen Maßnahmen zielen auf gesellschaftliche Institutionen ab, die ihrerseits den Radverkehr beeinflussen (können). Dafür ist z. T. wiederum eine Initiative der Stadtverwaltung zur Information und Aktivierung nötig. Außerdem zeigt die Analyse, dass eine gezielte Sensibilisierung von allen Verkehrsteilnehmenden für einen rücksichtsvollen und respektvollen Umgang nötig ist.

Zur Sicherung einer ansprechenden und wirksamen Öffentlichkeitsarbeit ist es sinnvoll, ein kontinuierliches jährliches Budget festzusetzen.

Folgende Maßnahmen können zur Förderung des Radverkehrs in Eisleben beitragen:

- Sicherheitscheck im Frühjahr: Möglichkeit zur Durchsicht des eigenen Fahrrads zum Beginn der Radsaison in Kooperation mit Initiativen und Werkstätten
- Fahrradregistrierung/-codierung zur Diebstahlbekämpfung, z. B. durch Infostände an stark befahrenen Routen
- Die Bereitstellung von Information über Ziele und Netze des Radverkehrs (Fahrradkarten) in digitaler und physischer Form kann ortsfremde Personen über die Möglichkeiten des Radtourismus informieren
- Regelmäßige Bürger:innenumfrage zur Erhebung der Fahrradnutzung im Alltag
- Begleitende Öffentlichkeitsarbeit zu Maßnahmen wie Öffnung von Einbahnstraßen oder Einführung von Fahrradstraßen
- Symbolträchtiger Umstieg der Stadtverwaltung und Politik auf das Fahrrad für den Arbeitsweg: Vorbildfunktion, Glaubwürdigkeit
- Fahrradaktionstag (Vorbild Darmstadt): Veranstaltung auf einem zentralen Platz mit der Möglichkeit, neue Fahrräder zu testen, Fahrradcodierung, Fachtagung zu Fahrradthemen etc.
- Teilnahme an der Aktion „Stadtradeln“: Jährlich stattfindender Wettbewerb mit Städte- und Teamvergleich, bei dem über mehrere Wochen möglichst viele Kilometer mit dem Fahrrad gesammelt werden sollen
- Verstärkte Fahrrad-Leasing-Angebote für Arbeitnehmende (z. B. JobRad)
- Sicherheitstraining in Schulen und für Senioren: Radfahrfähigkeiten und Verkehrsregeln
- Radschulwegpläne: In Zusammenarbeit von Schulen und Stadtverwaltung sind Radschulwegpläne zu entwickeln. Diese zeigen die günstigen Verbindungen von den Einzugsbereichen bzw. vom Radverkehrsnetz zu den Schulen. Zu Radschulwegplänen gibt es diverse Publikationen, z. B. der Bundesanstalt für Straßenwesen
- Plakat- und Postkartenkampagne zu Themen: Freude am Radfahren, sicheres Radeln, rücksichtsvolles Verkehrsverhalten, sicheres Anschließen etc.
- Themen wie rücksichtsvolles Autofahren oder Alternativen zum Autofahren im Unterricht an Fahrschulen; dazu Schulung von Fahrlehrer:innen
- Erstellung von Informationsmaterial für Einzelhandel und Einrichtungen
- Erstellung eines Fahrradstadtplans für Bürger und Gäste mit Auskunft über die wichtigsten Fahrradstrecken
- Schnell auffindbare und umfangreiche Informationen zum Radverkehr auf der Homepage der Stadt und Gemeinde

Abb. 173 Die Europäische Mobilitätswoche bietet sich für Aktionen zur Radverkehrsförderungen an (https://www.umweltbundesamt.de/europaeische-mobilitaetswoche-ideenkiste?page=1)

Abb. 174 Informationen zur Diebstahlprävention Quelle: Landeskriminalamt Niedersachsen / Programm Polizeiliche Kriminalprävention der Länder und des Bundes

5.18 Wegweisung

Eine verbesserte Wegweisung für den Radverkehr in Eisleben wurde sowohl in der Öffentlichkeitsbeteiligung häufig gewünscht als auch in der Bestandsanalyse als ein wesentliches Handlungsfeld identifiziert. Das Netz der ausgewiesenen Strecken ist wenig ausgebaut und der Zustand der bestehenden Wegweiser ist überwiegend mangelhaft bis unbrauchbar.

Handlungsempfehlungen für bestehende Routen

Bereits in der Analyse wurde beschrieben, dass bereits verschiedene Grundlagen der Radwegweisung bestehen. Je nach Radroute sind hier unterschiedliche Maßnahmen bezüglich der Wegweisung angebracht. Zusätzlich wurde die Beschilderung einer neuen Route, welche den Bahnhof mit der Innenstadt verknüpft, empfohlen. Diese Route wird nun geplant. Für bestehende touristische Routen werden folgende Handlungen empfohlen:

Radweg Saale-Harz (ca. 10 km Strecke):

Die Wegweiser fehlen teilweise oder sind beschadigt. Im Bereich Oberhütte wird eine geringfügige Routenanpassung empfohlen. Beschädigte Wegweisung sollte kurzfristig ersetzt werden. Dabei ist auf eine bessere Materialwahl zu achten: Empfohlen wird dickeres Blech oder Alu-Dibond und evtl. zwei Schellen zur Befestigung der Wegweiser. Auf der Route ist außerdem eine durchgängige StVO-Konformität herzustellen, damit sie mit dem Rad vollständig befahrbar ist (siehe Freigabe für den Radverkehr).

Eine detaillierte Planung der Wegweisung des Radwegs Saale-Harz ist in der angehängten Wegweisungsplanung enthalten.

Radweg Eisleben-Halle:

Es treten ähnliche Probleme wie bei der Wegweisung des Radwegs Saale-Harz auf: die Wegweisung ist unvollständig und die Route ist teilweise nicht StVO-konform befahrbar. Diese Probleme sollten kurzfristig behoben werden.

Eine detaillierte Planung der Wegweisung des Radwegs Eisleben-Halle ist in der angehängten Wegweisungsplanung enthalten.

Zwei lokale Routen im Südraum von Eisleben („Blau“ und „Rot“):

Die Wegweisung ist nicht konsistent, nicht nach aktuellen Standards gestaltet und führt z. T. über stark befahrene Straßen oder unwegsames Terrain. Entsprechende Altwegweiser befinden sich (vereinzelt) auch in Gemeindegebieten der Gemeinde Seegebiet Mansfelder Land und Verbandsgemeinde Mansfelder Grund-Helbra.

Die Wegweisung ist komplett zu entfernen. Mittelfristig wird empfohlen, in dieser Region neue Routen mit Wegweisung zu erarbeiten.

Geplante Routen und Vorschläge ergänzender Routen

Kupferspuren Radweg:

Dieser Radweg wird aktuell geplant. Die Route ist sicher und StVO-konform zu gestalten und mit Wegweisung nach aktuellen Richtlinien auszustatten.

Radweg Oberhütte - Volkstedt (ca. 1,8 km Strecke):

Aus planerischer Sicht ist die Strecke bereits ohne größere Maßnahmen befahrbar. Es wird von einem Bedarf von ca. zwei Vollwegweisern und ca. fünf Zwischenwegweisern ausgegangen, für die die Standorte und Inhalte geplant werden. Wenn die Route perspektivisch weiter bis Hettstedt/ Polleben ausgeschildert werden soll, wäre ein erneuter Austausch der Vollwegweiser nötig. Die Strecke ist bisher nur bis zur Halde Thälmann-Schacht befahrbar und ein Ausbau im Gebiet von Gerbstedt nötig.

„3 Städtetour Merseburg-Querfurt-Eisleben“ und Südbereich von Eisleben:

Die touristische „3-Städte-Tour“ (Merseburg-Querfurt-Eisleben), ist im Saalekreis bereits komplett beschildert. Im Stadtgebiet von Eisleben existieren jedoch keine Wegweisung und auch keine geeignete Routenführung. Es wurden Routenvarianten über Helfta und Bischofrode eruiert, welche grundsätzlich befahrbar sind. In der Routenkonzeption des Saalekreises verläuft die Route über Osterhausen. Es wäre zu klären, ob die Route aus Eisleber Sicht über Rothenschirmbach oder über Osterhausen verlaufen soll. Bei dem Verlauf über Rothenschirmbach wäre zunächst ein Radweg bis zur Autobahnbrücke, Länge ca. 700 m nötig. Außerdem wäre zu definieren, ob die Route vom Bahnhof oder von der Innenstadt kommend (also entweder über die Bergmannsallee oder die Hallesche Straße) verlaufen soll. Ein Abzweig zum Kloster Helfta kann ebenfalls ausgewiesen werden.

Der Südbereich des Stadtgebiets von Eisleben ist jedoch insgesamt landschaftlich reizvoll und bietet bereits in Teilen eine akzeptable Radinfrastruktur. Eine Wegweisung zur besseren Erschließung bietet sich hier an. Weitere Routen und Verbindungen könnten hier kurzfristig mit einer Wegweisung ausgestattet werden.

Um eine Rundroute von Eisleben aus zu ermöglichen, bietet sich ein weiterer Streckenanschluss über Sittichenbach - Schmalzerode - Wolferode (inkl. Bahnhalte-

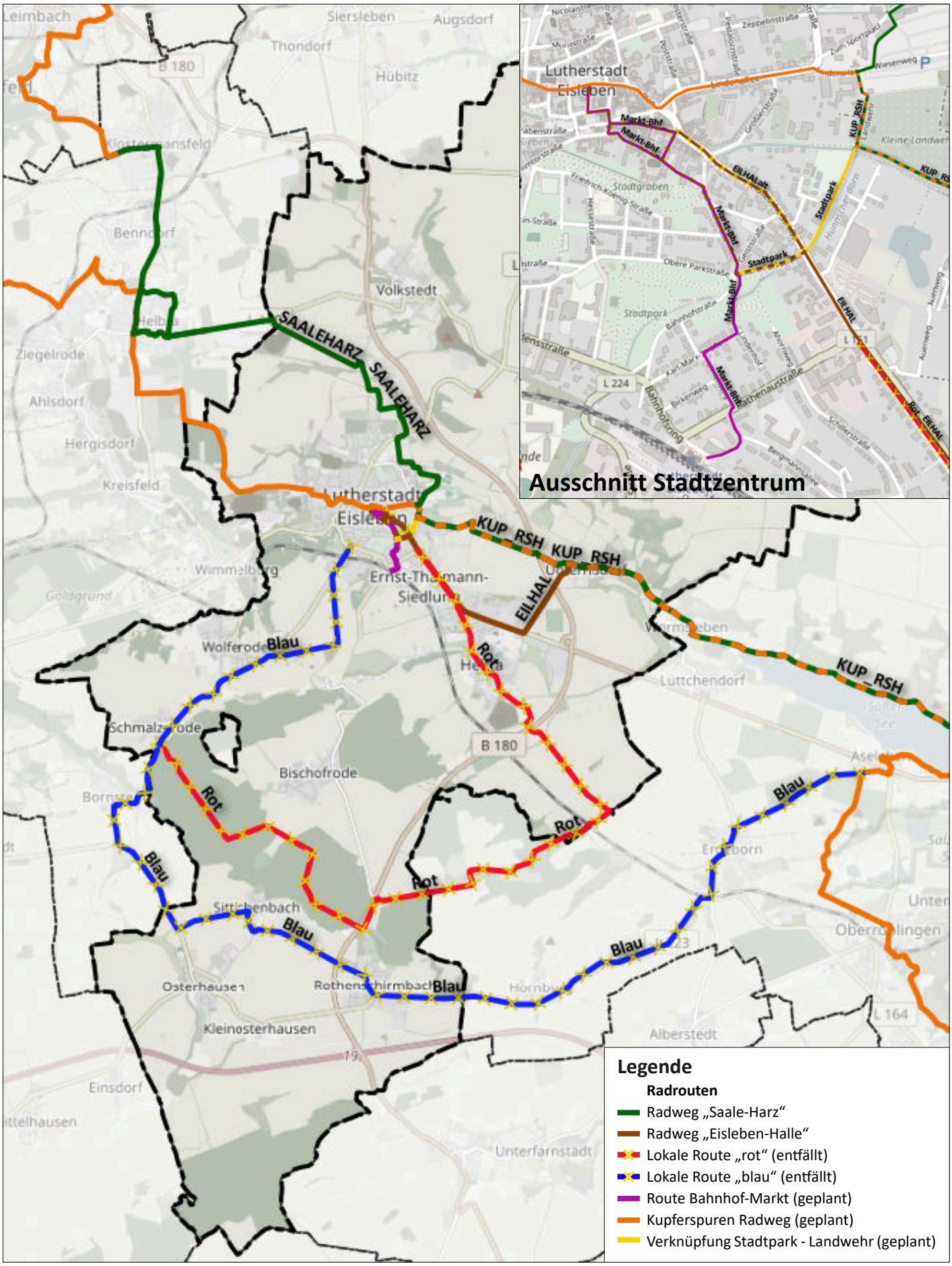


Abb. 175 Bestehende und geplante Radrouten mit Wegweisern

punkt) an. Die Strecke zwischen dem Zentrum von Eisleben und Wimmelburg ist aktuell nicht gut befahrbar. Angesichts des beabsichtigten Ausbaus der Radverbindung Eisleben-Sangerhausen ist dies jedoch ein wichtiger Netzbestandteil und kann zumindest bereits mitgeplant werden.

Es wird, inklusive der 3-Städte-Tour, von einem Bedarf an ca. zehn Vollwegweisern und ca. 20 - 30 Zwischenwegweisern ausgegangen. Eine Abstimmung mit dem Saalekreis und der Verbandsgemeinde Mansfelder Grund-Helbra wären nötig. Eine Klärung der Eigentumsverhältnisse von Wegen, insbesondere in den Waldgebieten ist nötig. Gegebenenfalls sind Gestattungen zu erwirken.

Ergänzend wird eine zusätzliche Ausstattung (Rastanlagen, Infotafeln) empfohlen, um die Routen weiter zu qualifizieren, aber auch, um für eine Alltagsnutzung einen Mehrwert zu erreichen.

Wegweisung Helfta – Erdeborn (ca. 6 km Strecke):

Die Route hat bereits eine Beschilderung, diese ist jedoch veraltet und inkonsistent. Eine komplette Überarbeitung wird empfohlen. Es wird von einem Bedarf von ca. zwei Vollwegweisern und ca. fünf Zwischenwegweisern ausgegangen, für die die Standorte und Inhalte geplant werden. Eine Abstimmung und Zusammenarbeit mit der Gemeinde Seegebiet Mansfelder Land wäre nötig.

Verbindung Bahnhof-Markt:

Diese Verbindung ist sowohl für den Alltagsradverkehr, als auch für den touristischen Radverkehr von besonderer Bedeutung. Eine sinnvolle Wegweisung kann die Orientierung für Auswärtige erleichtern, aber auch Einheimischen einen Impuls geben, die Strecke zum Bahnhof von der Innenstadt auf einer sicheren und geeigneten Route mit dem Fahrrad zurückzulegen.

Aus touristischer Sicht empfiehlt sich zusätzlich eine ergänzende Wegweisung zu Luthers Geburtshaus, welches sehr nah an der avisierten Strecke liegt. Weiterhin ist eine ausgewiesene Querverbindung vom Bahnhof in Richtung Süßer See möglich, welche über die Untere Parkstraße und die Kleine Landwehr an den Radweg Saale-Harz anbindet. Außerdem wird die Verknüpfung mit dem künftigen Kupferspuren-Radweg bereits mit beachtet, welche auf dem Markplatz vorgesehen ist.

Eine detaillierte Planung der Radwegweisung zwischen Bahnhof und Markt ist in der angehängten Wegweisungsplanung enthalten.

Die Route ist vornehmlich für den Radverkehr gedacht, auch wenn sie für Fußgänger:innen ebenfalls geeignet ist. Die Strecke des Weges „Eisleben barrierefrei erkunden“ beginnt bei der Malzscheune, der Weg vom Bahnhof bis dorthin ist jedoch nicht definiert. Eine gemeinsame Route ist denkbar, dennoch sollte die Wegweisung für den Fußverkehr sowohl bezüglich der Streckenführung als auch der Schildergestaltung separat gedacht werden.

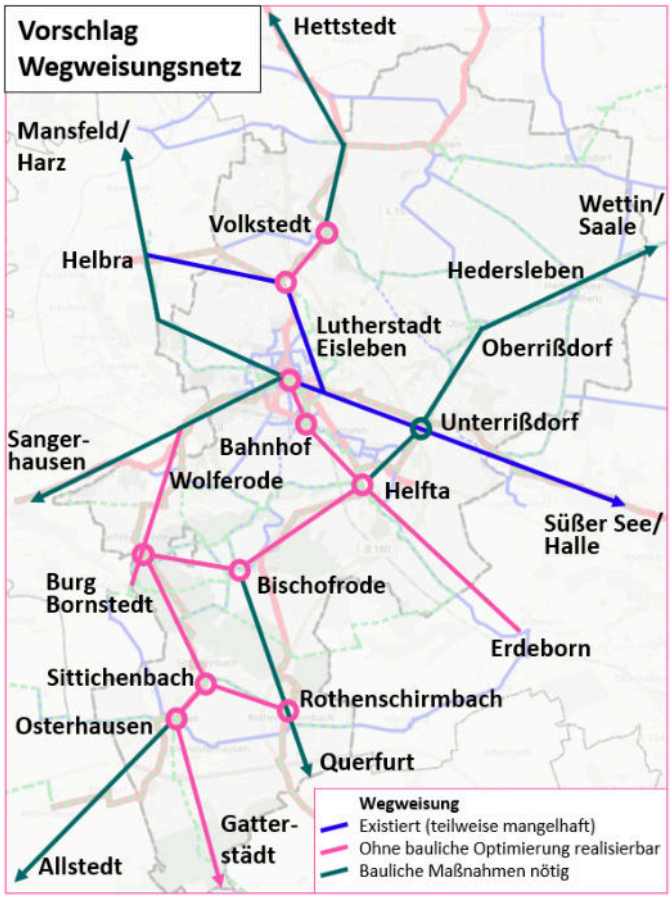


Abb. 176 Schematischer Vorschlag für die sukzessive Erweiterung des Wegweisungsnetzes mit Verbindungen mit Alltagsfunktion sowie touritischen Routenpotenzialen.

Im Auftrag des Landkreises Mansfeld-Südharz findet aktuell eine Wegweisungsplanung statt. Die Vorschläge in diesem Kapitel können hierfür als Grundlage mit einfließen.

6. Umsetzungsstrategie

6.1 Maßnahmenpriorisierung

Da nicht alle Maßnahmen sofort umgesetzt werden können, müssen prioritäre Straßen bzw. Abschnitte erwogen werden. Maßnahmenprioritäten ergeben sich aus der Überlagerung von Radverkehrsnetz, Lärmschwerpunkten und Radverkehrsunfällen.

Gefahrenstellen entschärfen

Hauptnetz qualifizieren

Konzentration auf Prioritätsrouten

Die höchste Priorität hat die Beseitigung von Gefahrenstellen. Ein weiterer Aspekt bei der Priorisierung ist die Herstellung der durchgängigen zusammenhängenden Prioritätsrouten. Für die Maßnahmen der 1. Priorität sind vorrangig die notwendigen Planungsmittel bereitzustellen, die Planungen zeitlich einzuordnen und erste Maßnahmen (unter der Bedingung einer nachgewiesenen Verträglichkeit der Einordnung von RVA) umzusetzen.

Straßen sind abschnittsweise zu betrachten. Da die Umsetzungshorizonte von weiteren Faktoren, insbesondere der Finanzierung, abhängen, stellt die Priorisierung nicht zwingend die zeitliche Reihenfolge der Umsetzung dar.

Einzelheiten zu den Maßnahmen - wie die Umsetzungshorizonte - sind der Maßnahmentabelle (Anlage) zu entnehmen.

Maßnahmen-Prioritäten

1. Höchste Priorität: Gewährleistung der Verkehrssicherheit (insb. Hauptverkehrsstraßen), Prioritätsrouten
2. Hohe Priorität: Weitere wichtige Lückenschlüsse im Netz, Belagssanierungen, Anordnungen in Nebenstraßen
3. Niedrigere Priorität: Netzoptimierungen mit mäßiger Dringlichkeit

Sofortmaßnahmen (innerhalb von zwei Jahren)
Folgende Maßnahmen, die geringen Planungsaufwand erfordern und kostengünstig sind, können schnell Wirkung entfalten:

Prüfung und Öffnung von geeigneten Einbahnstraßen für Radfahrende in Gegenrichtung

Fahrradparken: Ausstattung defizitärer Zielorte mit sicheren Abstellanlagen:
- öffentliche Einrichtungen
- Öffentlicher Straßenraum/Plätze

Querungsanlagen

Markierungen von Radverkehrsanlagen

6.2 Kosten und Finanzierung

Grobkostenschätzung

Um die Kosten für die Umsetzung der Maßnahmen abschätzen zu können, wurden die Grobkosten anhand von Referenzwerten geschätzt. In der folgenden Tabelle sind die Gesamtzahlen und geschätzten Kosten der vorgeschlagenen Maßnahmen zusammengefasst dargestellt. Die Kosten für Maßnahmen in kommunaler Verantwortung wurden getrennt von „Dritten“ kalkuliert. Diesen zweiten Teil betreffen in der Regel den Landkreis sowie das Land Sachsen-Anhalt

Die Grobkostenschätzung betrifft einen Zeitraum von zehn Jahren - die Laufzeit des Radverkehrskonzepts. Die geschätzten Gesamtkosten für die Lutherstadt Eisleben betragen insgesamt ca. 10 Mio. Euro, also ca. 1 Mio. Euro pro Jahr.

In der Kalkulation nicht enthalten sind Angaben zu einigen Maßnahmen wie Wegweisung und Knotenumbau, da für diese zum Zeitpunkt der Konzepterstellung keine konkreten Zielmengen bzw. Ausführungsformen definiert werden konnten oder diese nicht per se Radverkehrsmaßnahmen sind.

Hinzu kommt, dass durch die Investitionen später konsumptive Ausgaben gesenkt werden können (durch geringere Fahrbahnbelastungen und -abnutzungen, vermiedene Umweltfolgekosten des verlagerten Kfz-Verkehrs, geringere Gesundheitskosten).

Finanzbedarf gemäß Nationalem Radverkehrsplan

Der nationale Radverkehrsplan 3.0 (2021) nennt als Orientierungswert für die Radverkehrsförderung 30 Euro pro Kopf und Jahr bis 2030. Für die Lutherstadt Eisleben würde dies rund 700.000 € pro Jahr bedeuten. Diese Summe wird nicht allein aus kommunalen Mitteln aufgebracht, sondern verteilt sich auf verschiedene Träger und Handlungsfelder.

Aufteilung der Bedarfe:

Handlungsfeld	**Ausgaben pro Kopf/Jahr (€)**
Infrastruktur (Um- und Neubau)	15 - 25 €
Infrastruktur (Betriebliche Unterhaltung)	2 - 4 €
Abstellanlagen	2 - 3 €
Nicht investive Maßnahmen	1 €
Weitere Maßnahmen	2 - 4 €

Kategorie	Maßnahmenart	Gesamtlänge/ Anzahl	Grobkosten	
			Anteil Kommune	Anteil Dritte
Baumaßnahmen	Bau von Radwegen	40,4 km	ca. 10.005.000 €	ca. 11.700.000 €
	Sanierung bestehender Wege und Straßen	4,4 km	ca. 620.000 €	ca. 75.000 €
	Querungsanlagen	k.A.	k.A.	
Straßenverkehrsbehördliche Anordnungen	Markierung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen	4,8 km	ca. 57.500 €	ca. 17.500 €
	Tempo 30, Einbahnstraßenöffnung, Fahrradstraßen		ca. 110.000 €	ca. 35.000 €
Fahrradparken / Servicestationen	Bügel im öffentlichen Raum	An 5 Orten	ca. 12.500 €	
	Move-Stationen	An 19 Orten	ca. 50.000 €	ca. 900.000 €
Öffentlichkeitsarbeit	Schulaktionen, Fahrradaktionstag, Stadtradeln…	k.A.	k.A.	
Kosten gesamt			ca. 10.855.000 €	ca. 12.727.500 €

Abb. 177 Grobkostentabelle

Abb. 178 Förderbereiche des Radverkehrs, Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Finanzierung

Wichtig für die Umsetzung des Maßnahmenplans ist eine gut abgestimmte Finanzierungsplanung der Kommune, um durch möglichst effizienten Einsatz von Geldern größtmögliche Wirksamkeit zu erreichen. Zusätzlich werden Fördermöglichkeiten aufgezeigt.

Angesichts der groß erscheinenden Summen sei hervorgehoben, dass Investitionen in den Radverkehr erwiesenermaßen ein vielfacher volkswirtschaftlicher Nutzen gegenübersteht. Eine konsequente und großzügige Radverkehrsförderung rentiert sich sofort sowie langfristig durch:

- Einsparungen bei medizinischen Behandlungskosten und weniger Arbeitsausfälle durch bessere Gesundheit der Radfahrenden
- Weniger medizinische Behandlungskosten durch geringere Luftverschmutzung und Lärmbelastung
- Weniger Kosten durch Straßenabnutzung und weniger Umweltfolgekosten durch weniger Kfz-Verkehr bei gleicher Verkehrsleistung

Investitionen in Infrastruktur für den Radverkehr sind darüberhinaus um ein Vielfaches günstiger als solche in den Kfz-Verkehr. Eine Verlagerung der Verkehrsanteile auf das Fortbewegungsmittel Fahrrad ist folglich eine effektive Methode zur Kosteneinsparung – sowohl beim Bau als auch beim Unterhalt.

Um die Maßnahmen zu realisieren, verankert die Lutherstadt Eisleben in den kommenden Jahren 25.000 Euro pro Jahr einzig für den Radverkehr im kommunalen Haushalt. Diese Summe deckt nicht die geschätzten Kosten des Gesamt-Maßnahmenprogramms. Solange es nicht möglich ist, einen größeren Betrag für den Radverkehr im Haushalt einzuplanen, ist die strategische Priorisierung der Maßnahmen besonders wichtig.

Durch den Einsatz von Fördermitteln kann ein Großteil der Kosten subventioniert und die Belastung der kommunalen Haushalte begrenzt werden. Die geschätzte 1 Mio. Euro für kommunale Maßnahmen pro Jahr werden nicht allein vom kommunalen Haushalt finanziert, sondern von Förderrichtlininen oder Programmen wie „Stadt und Land“ bezuschusst (siehe S. 79). Die Förderquoten schwanken. Unter der Annahme einer mittleren Förderquote von 75 % liegt der Eigenanteil der Kommunen bei insgesamt 250.000 €/Jahr für Infrastrukturmaßnahmen. Bei einer Förderquote von 90 % reichen 100.000 €/Jahr voraussichtlich aus, um das gesamte Maßnahmenprogramm zu finanzieren.

***Rechenbeispiel:* mögliche Finanzierung der Maßnahmen durch festes Haushaltsbudget**

Haushalt: €/EW/Jahr	1,25	5	10
Summe €/Jahr (Eigenmittel)	25.000	100.000	200.000
jährliche Investitionspotenziale			
inkl. 75 % Förderung (€)	100.000	400.000	800.000
inkl. 90 % Förderung (€)	250.000	1.000.000	2.000.000

Hinzu kommen „Sowieso-Maßnahmen“, die keine reinen Radverkehrsprojekte sind, aber Belange des Radverkehrs betroffen sind und Berücksichtigung finden sollten. Dies betrifft beispielsweise nötige Straßenerneuerungen oder Siedlungsbauvorhaben, bei denen auch neue Verkehrsanlagen zur Erschließung gebaut werden.

In Eisleben sind für bedeutende Maßnahmen andere Baulastträger zuständig:

- LSBB (Landes-, und Bundesstraßen)
- Landkreis Mansfeld-Südharz (Kreisstraßen, Touristische Radrouten Landkreis)
- Deutsche Bahn (DB)
- Privat (z. B. Forstwege)

Dies hat den Vorteil, dass die Finanzierung nicht durch die Kommune getragen werden muss bei dem gleichzeitigen Nachteil, dass die Kommune wenig bis keinen Einfluss auf die Umsetzung haben. In besonderen Fällen können jedoch Vereinbarungen zur gemeinsamen Planung und Finanzierung mit anderen Baulastträgern getroffen werden. In jedem Fall sollte mit diesen Institutionen eine laufende Abstimmung bezüglich Planung und Unterhalt stattfinden.

Förderung

Für den Radverkehr gibt es zahlreiche Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten des Bundeslandes Sachsen-Anhalt, des Bundes, der EU und anderer Stellen, die möglichst gut auszuschöpfen sind. Es ist entscheidend, im städtischen Haushalt ein Budget einzuplanen, welches als Eigenmittel für die Akquise von Fördergeldern genutzt werden kann. Die Förderquoten betragen in der Regel zwischen 70 und 90 Prozent, der städtische Eigenanteil ist also minimal.

Fördermöglichkeiten für die Umsetzung von Maßnahmen sind vielfältig gegeben und neue Richtlinien werden laufend aufgelegt. Aktuelle Fördermöglichkeiten sind der Förderfibel auf der Website des „MobilitätsforuBund“ zu entnehmen: *https://www.mobilitaetsforum.bund.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Foerderfibel_Formular.html?nn=3750392*.

Außerdem stellt das Ministerium für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt eine aktuelle Übersicht zur Radverkehrsförderung online zur Verfügung: *https://mid.sachsen-anhalt.de/infrastruktur/verkehr/radverkehr/radverkehrsfoerderung-in-sachsen-anhalt*

Der Bund hat mit dem NRVP seinen Willen zur Radverkehrsförderung bekräftigt und ermöglicht insbesondere die Finanzierung:

- von Fortbildungsmaßnahmen und Modellversuchen
- des Baus von Radwegen an Bundesstraßen

Eine Übersicht zu den verschiedenen Fördermöglichkeiten für den Radverkehr in Sachsen-Anhalt ist der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen.

Fördermöglichkeiten für den Radverkehr (Auswahl)

Förderung einer nachhaltigen, multimodalen Mobilität in den Städten und ihrem Pendlerraum
- Förderung von investiven Maßnahmen für einfachere und attraktivere Möglichkeiten für aktive Mobilität wie Gehen und Radfahren im Alltagsverkehr
- Förderung von investiven Maßnahmen für eine bessere Steuerung der Mobilitätsströme durch multimodale Knotenpunkte und digitale Lösungen
- Fördersatz 60 Prozent bei Kommunen

Sonderprogramm „Stadt und Land“
- Neu-, Um- und Ausbau flächendeckender, möglichst getrennter und sicherer Radverkehrsnetze,
- eigenständige Radwege,
- Fahrradstraßen,
- Radwegebrücken oder -unterführungen (inkl. Beleuchtung und Wegweisung),
- Abstellanlagen und Fahrradparkhäuser
- Etc.

Förderung des Alltagsradverkehrs mit EFRE-Mitteln
- Alltagstaugliche Infrastruktur
- Multimodale Knoten- und Umsteigepunkte
- Emissionsfreie Stadtlogistik
- Fördersatz bis zu 90 Prozent

Richtlinie Sachsen-Anhalt Revier 2038
- touristische Infrastruktur,
- besonders bedeutsame Investitionen, passend zum Leitbild zum Mitteldeutschen Revier
- Bis Ende 2026

Richtlinie LEADER 2023-2027
- Umsetzung von Vorhaben der Entwicklung einer nachhaltigen, multimodalen Mobilität
- Förderung von Radverkehrsanlagen in Hauptverkehrsstraßen, Maßnahmen, in Nebenstraßen, Wegweisung etc.

Förderung von Fahrradabstellanlagen über das Schnittstellenprogramm des Landes
- wettergeschützte Anlehnbügel, Fahrradboxen, Sammelschließanlagen an Bahnhöfen und Haltepunkten

Förderung multifunktionaler ländlicher Wege
- Zuständigkeit: Ministerium für Wirtschaft, Tourismus, Landwirtschaft und Forsten, Referat 63 – Integrierte Ländliche Entwicklung

6.3 Verstetigungsstrategie

Das vorliegende Radverkehrskonzept ist den mit Verkehrsplanung oder Radverkehr befassten Ämtern und Planungsbüros zur Kenntnis zu geben, um die rechtzeitige Berücksichtigung zu erreichen.

Den Mitarbeitenden der Stadtverwaltung, die mit der Entwicklung des Radverkehrssystems in Eisleben direkt oder indirekt befasst sind, soll durch Teilnahme an Schulungen, Konferenzen und Fortbildungen die Möglichkeit gegeben werden, sich mit den aktuellen Entwicklungen und Anforderungen hinsichtlich Radverkehrsbelangen vertraut zu machen.

Für die erfolgreiche Umsetzung des Radverkehrskonzepts sind nicht nur finanzielle Mittel vonnöten, sondern auch eine Reihe weiterer Bedingungen:

- Für die Bedeutung des Radverkehrs braucht es ein allgemeines Bewusstsein innerhalb der Verwaltung.
- Personelle Kapazitäten in der Stadtverwaltung für die fachliche Betreuung und für die wirksame Umsetzung der Öffentlichkeitsarbeit müssen gesichert sein.
- Grundsätzlich soll bei jeder Baumaßnahme geprüft werden, ob Verbesserungen für den Radverkehr möglich sind (auch bspw. Fahrradparken bei Wohnungsneubau).
- Das Radverkehrskonzept soll mit parallelen und künftigen Konzepten verschnitten werden.
- Gegebenenfalls sind zu ausgewählten Themen vertiefende Konzepte zu erarbeiten.

Für die Wartung und Pflege der RVA gilt:

- Entsprechend der Kenntnis über den Zustand der RVA sollen eventuelle Mängel gezielt behoben werden. Dies betrifft Oberflächenbeläge, Markierungen, Abstellanlagen, sowie weitere Elemente im öffentlichen Verkehrsraum
- RVA sollen von Laub, Schnee, Glasscherben und sons-

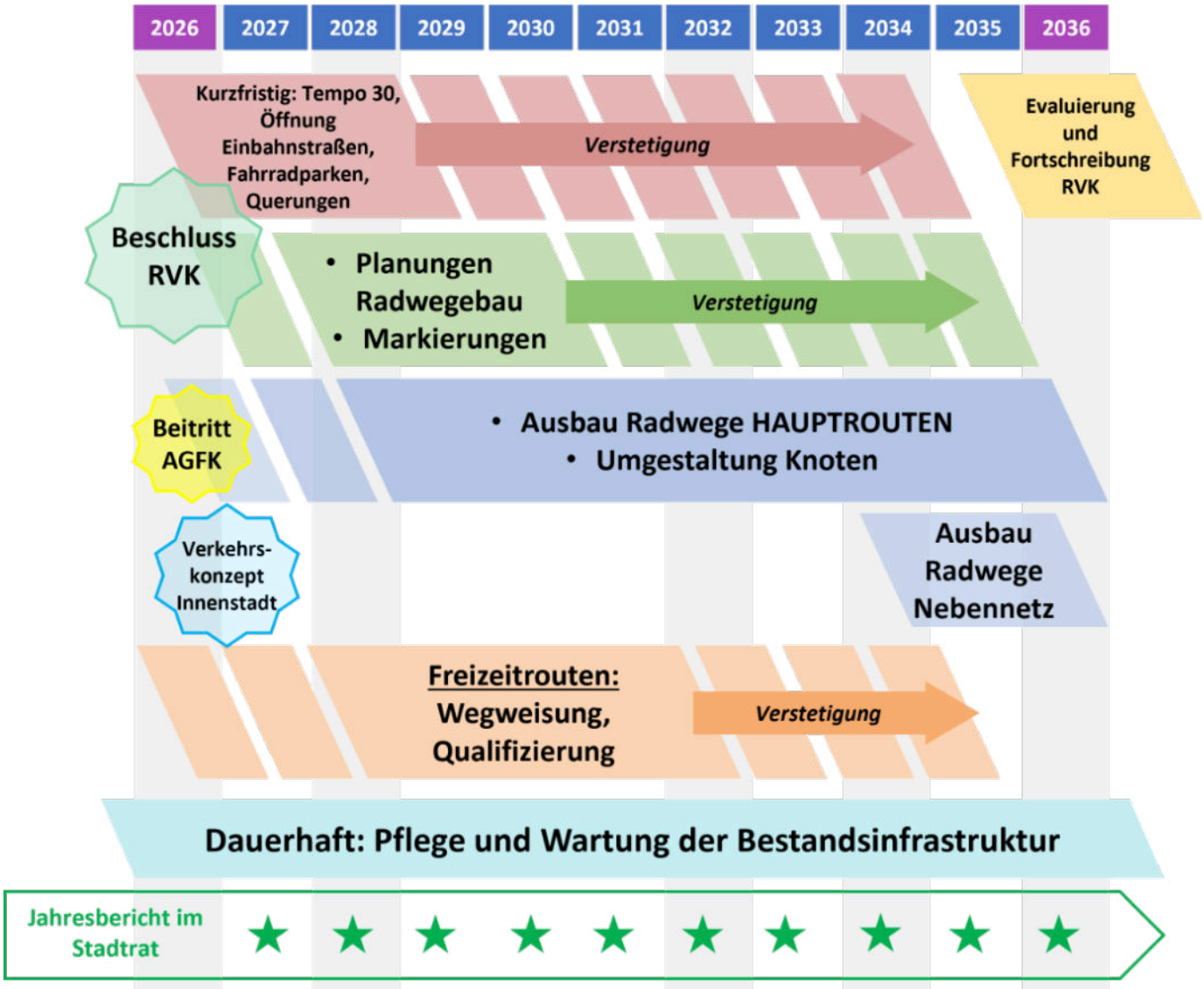


Abb. 179 Umsetungsstrategie der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept

tigen Verschmutzungen rein gehalten werden.
- Die Kontrolle und Ahndung von falsch geparkten Kfz auf Gehwegen, Radwegen, Fahrbahnen soll konsequent durchgeführt werden.
- Die Radverkehrswegweisung soll mindestens jährlich kontrolliert werden, um Mängel zeitnah erkennen und beseitigen zu können.
- Für die Unterhaltung von Radverkehrsanlagen sind ausreichende Finanzmittel zur Verfügung zu stellen.

Wirkungskontrolle

Zentrales Instrument des Monitorings sind jährliche Umsetzungspläne von Maßnahmen anhand der Prioritäten sowie entsprechende Berichte im Strategieausschuss. Der Zustand der Radverkehrsinfrastruktur soll im Zuge der allgemeinen regelmäßigen Straßenüberprüfung erfasst werden. Über den Fortschritt der Schaffung neuer RVA und Erfolge im Radverkehr (z. B. anhand der Auswertung von Unfallstatistiken, Ergebnisse ADFC-Fahrradklima-Test) ist öffentlich zu informieren. Ggf. sind Anpassungen an Planungen vorzunehmen. Auch die Auswertung der Wirkungen der Maßnahmen in den Bereichen Service und Öffentlichkeitsarbeit (Nutzung der Kommunikationsinstrumente etc.) sind Teil des Monitorings.

Um Gefahrenstellen rechtzeitig zu erkennen und beseitigen zu können, soll das Unfallgeschehen kontinuierlich ausgewertet werden. 2036 soll das vorliegende Konzept fortgeschrieben werden.

6.4 Management - Radverkehrsförderung ist mehr als Wege bauen

Die Fokussierung von „weichen“ Faktoren ist für eine Stärkung des Radverkehrs ebenso wichtig wie die Schaffung von hochwertiger Infrastruktur:

- Respektvolles Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden
- Befürworter:innen vernetzen
- Vorbehalte überwinden, Skeptiker:innen gezielt einbeziehen und überzeugen

Dazu muss in der Öffentlichkeit, aber auch verwaltungsintern sowie -übergreifend Vernetzung und Koordination geleistet werden. Dies betrifft vor allem:

- AG Rad
- Landratsamt
- AGFK

Kooperationen mit weiteren Akteuren sind empfehlenswert:

- Wohnungsbauunternehmen
- Arbeitgeber
- Verkehrsbetriebe
- Nachbarkommunen
- Verbände
- Polizei
- ...

AG Rad

Insbesondere die bestehende AG Rad, also das Kernteam des Radverkehrskonzepts, als ämterübergreifende Arbeitsgruppe mit vierteljährlichen Tagungen spielt für das Management von Radverkehrsbelangen die zentrale Rolle.

Die AG Rad diskutiert Themen wie:

- Stand der Umsetzung von Maßnahmen inkl. Erstellung Maßnahmen-Jahrespläne und -berichte
- Stand der Mängel
- Auswertung der Unfälle mit Fahrradbeteiligung
- Weiterentwicklung der Freizeit-Radinfrastruktur
- Sichere Rad-Schulwege
- Prüfung von Neu- und Umbauplänen
- Umleitungen für Radfahrende bei Baustellen
- Winterdienst und Reinigung
- Öffentlichkeitsarbeit (Veranstaltungen, Marketing etc.)
- Fahrradparken

Austausch auf Landkreisebene

Für Kommunen kann es enorm bereichernd sein, einen Austausch von Expertise und eine formalisierte Plattform für die kommunenübergreifende Zusammenarbeit bei Radverkehrsthemen zu haben. Zur Zeit erfüllt diese Aufgabe der Radwegekoordinator der Standortentwicklungsgesellschaft Mansfeld-Südharz mbH.

7. Zusammenfassung und Empfehlungen

Handlungsebenen

Das Radverkehrskonzept umfasst Maßnahmen und Ansätze auf verschiedenen Ebenen. Diese gilt es, zielstrebig umzusetzen. Im wesentlichen handelt es sich um:

- Pflege und Wartung bestehender Radinfrastruktur und Winterdienst
- Lücken schließen: Ergänzung der Radinfrastruktur
- Standards: Berücksichtigung des Radverkehrs bei Straßenbaumaßnahmen
- entsprechende Gelder einstellen

Hindernisse

Bei der Entwicklung des Radverkehrs stehen zahlreiche Hürden. Nicht immer können diese überwunden werden, jedoch sollte ein souveräner und offensiver Umgang mit diesen Hindernissen gepflegt werden.

- Interessenkonflikte: Denkmalschutz, Naturschutz
- Ressourcen: Finanzen, Kapazitäten in der Verwaltung, Planungszeiträume
- Baulastträgerschaft
- gesetzliche Grundlagen (z. B. Tempo 30)
- Prioritätensetzung in der Verkehrsplanung

Zusammenfassung

Trotz der Hindernisse besteht ein großer Handlungsspielraum für Eisleben zur aktiven Gestaltung des Radverkehrs.

- schnelle, kostengünstige – aber wirkungsvolle (sofort-)Maßnahmen sind möglich.
- Viele aufwändige Maßnahmen werden großzügig gefördert.
- Verkehrsversuche ermöglichen eine probeweise Umsetzung von Maßnahmen.

Für durchgängig komfortables und sicheres Radfahren sind weiteres Engagement und Handeln nötig. Zügige und deutliche Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs entsprechen auch den Wünschen der Einwohnerinnen und Einwohner, die sich im Zuge der Konzepterarbeitung beteiligt haben. Sie sind außerdem im Kontext nationaler Radverkehrsentwicklungsziele und internationaler Debatten ein wichtiger Beitrag zur Eindämmung der Klimakrise und somit zur Sicherung einer lebenswerten Umwelt für kommende Generationen. Auch wirtschaftlich rentiert sich jeder in den Radverkehr investierte Euro langfristig.

Gerade schwächere Verkehrsteilnehmende wie Kinder oder ältere Menschen müssen aktiv geschützt und somit ermächtigt werden, um deren angstfreie Teilhabe am Stadtleben zu ermöglichen.

Der Schlüssel zum Erfolg ist ein Zusammenspiel aus einem konsistenten Radwegenetz in einem guten baulichen Zustand, ausreichend Fahrradabstellanlagen, sicheren Knotenpunkten und Querungen sowie einer grundlegenden Akzeptanz des Fahrrades als alltägliches Fortbewegungsmittel. Zu Letzterem trägt bei, dass zahlreiche Maßnahmen wie beispielsweise Bordabsenkungen nicht nur das Radfahren erleichtern, sondern für viele Verkehrsteilnehmende eine Verbesserung bedeutet. Hier können ohne großen Aufwand wirksame Erfolge erzielt werden.

Eine koordinierte Entwicklung des Netzes in Abstimmung mit dem Landratsamt und der LSBB ist aufgrund der zahlreichen klassifizierten Straßen im Gebiet von zentraler Bedeutung.

Ausblick

Das vorliegende Konzept umfasst realistische, abgestimmte Maßnahmen für wichtige Projekte, um die aktuelle Situation für Radfahrende zu verbessern. Im INSEK der Lutherstadt Eisleben sind bereits zahlreiche strategische und maßnahmenscharfe Ansätze zur Stärkung des Radverkehrs definiert, die im Konzept aufgegriffen und weiterentwickelt werden konnten.

Insbesondere das Hauptnetz kann zu einem starken Gewebe für die wichtigsten Ziele entwickelt werden. Künftig werden mit einem steigenden Radverkehrsaufkommen auch die Anforderungen weiter wachsen. Die Lutherstadt Eisleben kann aus einer Reihe von Potenzialen schöpfen, auch aus touristischer Sicht.

Abkürzungsverzeichnis (alphabetisch)

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrradclub
AGFK	Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen
DB	Deutsche Bahn
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.
HVS	Hauptverkehrsstraße
Kfz	Kraftfahrzeug
LRVN	Landesradverkehrsnetz des Landes Sachsen-Anhalt
LSBB	Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
RASt 06	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RVA	Radverkehrsanlage
RVK	Radverkehrskonzept
SEG	Standortentwicklungsgesellschaft Mansfeld-Südharz
StVO	Straßenverkehrsordnung
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung
ZWW	Zwischenwegweiser

Abbildungsquellen

Alle Abbildungen: Quelle StadtLabor, wenn nicht anders gekennzeichnet