

RADVERKEHRSKONZEPT KYFFHÄUSERKREIS

Radverkehrsförderung als ein zentrales
Instrument der kommunalen Verkehrswende

Oktober 2021



INHALT

PRÄAMBEL

Matthias Deichstetter,
Amtleiter für Tourismus und Kultur / Musikschule im Kyffhäuserkreis

1	UNTERSUCHUNGSMETHODIK – PLANUNGSZIELE	6
2	DATENGRUNDLAGEN	7
3	BESTANDSANALYSE	7
3.1	regionale Rahmenbedingungen	7
3.2	bestehendes Radverkehrsnetz	9
3.3	Topographie	12
3.4	Grundlagen aus strategischen Konzepten	13
3.5	Quellen und Ziele des Radverkehrs	18
3.6	Erhebung im Radverkehrsnetz / Ortsbefahrung	18
3.7	Qualitätsanforderungen gemäß Thüringer Radverkehrskonzept 2.0	42
4	GRUNDSÄTZE UND ANFORDERUNGEN AN DAS RADNETZ	42
5	RADVERKEHRSKONZEPT	43
5.1	Maßgebliche Quellen und Ziele	43
5.2	Wunschliniennetze	46
5.3	Radhauptnetz überregional	49
5.4	Fahrradabstellanlagen	51
5.5	Hinweise zur Priorisierung des Radnetzausbaus	52
5.6	Aktuelle Objektplanungen für den Radverkehr	52
6	STANDARDSITUATIONEN – TYPISCHE LÖSUNGEN	53
6.1	Mischverkehr auf Fahrbahnen	54
6.2	Schutzstreifen	54
6.3	Radfahrstreifen	54
6.4	Einrichtungsradschwergeweg	55
6.5	Zweirichtungsradschwergeweg	55
6.6	Eigenständig geführte Radwege	55
6.7	gemeinsamer Geh- Radweg	56
6.8	Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung	56
6.9	Fahrradstraße	56
7	FÖRDERINSTRUMENTE DES RADVERKEHRS	57
7.1	Nationaler Radverkehrsplan	57
7.2	Förderprogramme des Bundes	58
7.3	Förderprogramme des Freistaates Thüringen	59

8 MARKETING UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	59
8.1 Aktuelle Situation	60
8.2 Kommunikationsziel	61
8.3 Maßnahmevorschläge	61
9 PLANUNGSMANAGEMENT	63
9.1 Planungsmanagement in der Übersicht	63
9.2 Planungsmanagement im detail	64
10 ZUSAMMENFASSUNG	78
11 QUELLENVERZEICHNIS	79
12 ANHANG	80

Anmerkung:

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Alle geschlechtsspezifischen Bezeichnungen, die in männlicher oder weiblicher Form benutzt wurden, gelten für beide Geschlechter gleichermaßen ohne jegliche Wertung oder Diskriminierungsabsicht.

PRÄAMBEL

Um die Radverkehrsinfrastruktur im Kyffhäuserkreis nachhaltig voranzubringen und für den Alltagsradverkehr sowie den touristischen Radverkehr attraktiv zu gestalten, wurde das vorliegende Radverkehrskonzept für den Kyffhäuserkreis entwickelt. Das Konzept betrachtet dabei das gesamte Umland und sorgt somit für geeignete Anknüpfungspunkte an bereits existierende regionale und überregionale Radverkehrsinfrastruktur innerhalb und außerhalb des Landkreises. Ziel ist es, ein sicheres, bequemes, schnelles, klima-/umweltfreundliches und möglichst barrierearmes Fahrradfahren in der gesamten Region zu ermöglichen. Dafür ist ein ausreichend dichtes Netz von durchgängig sicher und komfortabel befahrbaren Wegen für den Radverkehr erforderlich. Die Erreichbarkeit der wichtigen Ziele wie Bildungseinrichtungen, Dienstleistungs-, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen sowie Hauptpendelrouten standen dabei im Fokus.

Mit diesem Radverkehrskonzept sollen Kommunen eine Handreichung erhalten, die bei der Planung und Umsetzung Infrastrukturmaßnahmen für den Radverkehr helfen sollen. Dabei werden nicht nur verschiedene Radwegeformen und Planungsschritte erläutert, sondern auch unterschiedliche Förderinstrumente vorgestellt.

Elementarer Bestandteil des Konzeptes ist eine Bestandsanalyse des bestehenden Radverkehrsnetzes in Verbindung mit der Darstellung von Schwachstellen und der Skizzierung von weißen Flecken in der Infrastruktur des Kyffhäuserkreises. Gerade diese Betrachtung sollte in neue Projekte münden und somit das Radfahren attraktiver machen sowie den Umstieg auf das Fahrrad erleichtern. Dies würde zur Reduzierung von Bewegungsdefiziten, zur Stärkung der Eigenständigkeit unserer Kinder sowie der Verbundenheit mit der eigenen Region führen.

Gleichzeitig werden mit der Reduzierung des Anteils des Motorisierten Individualverkehrs (am Modal Split die Ziele der Luftreinhaltung, Lärminderung, Minderung des Parkraumbedarfs und des Klimaschutzes gestützt. Entsprechend den guten Erfahrungen, welche Kinder und Jugendliche mit der Erreichbarkeit ihrer Ziele per Fahrrad während ihrer Schulzeit sammeln, leistet ein flächendeckender Ausbau des Radverkehrsnetzes einen Beitrag zur nachhaltigen Verstetigung der genannten Effekte. Das Konzept orientiert an bereits existierenden Konzepten wie beispielsweise dem Thüringer Radverkehrskonzept 2.0 und baut auf diesen auf.

Einige konzeptionelle Teilaspekte des regionalen Radverkehrskonzeptes wurden durch das Ingenieurbüro „seecon Ingenieure GmbH“ Leipzig erarbeitet und bereitgestellt.

Matthias Deichstetter

Amtsleiter Tourismus und Kultur / Musikschule

Sondershausen, Oktober 2021

1 UNTERSUCHUNGSMETHODIK – PLANUNGSZIELE

Das vorliegende Radverkehrskonzept beinhaltet neben einer Analyse des Ist-Zustandes der Radverkehrsinfrastruktur des Kyffhäuserkreises, die Erarbeitung von Rahmenbedingungen für zukünftige Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen. Im Thüringer Radverkehrskonzept 2.0 ist formuliert, dass man den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen steigern möchte und attraktive Rahmenbedingungen für die Nutzung des Fahrrades im Alltag schaffen muss.

Die Untersuchungsmethodik orientiert sich an der **Richtlinie für integrale Netzgestaltung (RIN)** und bezieht sich auf die **Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)** der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

Aus der Richtlinie für integrale Netzgestaltung lassen sich Grundlagen für ein funktionales Radverkehrsnetz entnehmen, welche durch die Definition von Verbindungsfunktionsstufen die Kategorien der Netzelemente definieren. Im vorliegenden Konzept werden konkrete Vorhaben dargestellt. Weiterhin werden Notwendigkeiten und Bedingungen formuliert, welche auch neuen zukünftigen Radverkehrsinfrastrukturvorhaben eine höhere Priorität verleihen sollen. Somit wäre gewährleistet, dass neue Vorhaben zum bestehenden Radverkehrsnetz passen und dieses sinnvoll und nachhaltig ergänzen. Quellen und Ziele des Radverkehrs sind dabei vor allem Ortszentren sowie Einrichtungen der Nahversorgung, Wohn- und Arbeitsplatzstandorte, Schulen, POIs im Tourismussektor und auch überregionale Radwegeverbindungen rund um den Kyffhäuserkreis.

Die Wegenetze untergliedern sich dabei in:

- **Alltagsradwege** zur Anbindung an Schulen, Arbeitsplätze und Einrichtungen der Nahversorgung,
- **Überregionale Verbindungen** als Anbindung an bereits vorhandene überregionale Radverkehrsinfrastruktur im Umfeld des Kyffhäuserkreises

Grundsätzliches Ziel einer Netzplanung ist die Bereitstellung von Verbindungen zwischen wichtigen Quellen und Zielen und soll somit die Förderung der Erreichbarkeit mit dem Fahrrad erhöhen. Dabei sollen zusammenhängende sowie zügig und sicher befahrbare Routen gefunden werden, welche auch von Kindern und Jugendlichen sicher allein bewältigt werden können. Daher soll bei der Netzplanung die Trennung von PKW- und Radverkehr im Vordergrund stehen sowie nach Möglichkeit auf eine günstige Topographie geachtet werden, so dass längere Steigungen von über 7% minimiert werden. Kurze steilere Abschnitte sind jedoch planbar, wenn dies mit Blick auf eine schnellere direktere Führung eines Radweges erforderlich erscheint. Diese Möglichkeit ergibt sich auch aus dem immer größer werdenden Anteil von Pedelets im Radverkehr.

Bei den aufgeführten Liniennetzen handelt es sich um ein Grundkonzept, welches jederzeit die Möglichkeit zur Anpassung an regionale Gegebenheiten lässt. Jede Verbindung muss jedoch gewährleisten, dass sie sich sinnvoll in ein attraktives und nachvollziehbares Gesamtradverkehrsnetz einfügt, welches für Alltagsradfahrer und touristische Radfahrer gleichermaßen nutzbar ist.

2 DATENGRUNDLAGEN

Für die Erstellung dieses Radverkehrskonzeptes wurden folgende Dokumente inhaltlich herangezogen und dienen überdies als Richtschnur für Infrastrukturvorhaben im Radverkehr:

- Radverkehrskonzept 2.0 für den Freistaat Thüringen (steht als PDF-Datei zur Verfügung)
- Amtliche Kreiskarte des Kyffhäuserkreises (**Anlage 1**)
- Kartierung von Tourismus-, Kultur- und Bildungseinrichtungen (**Anlage 2**)
- E-Mobilitätsstudie für den Kyffhäuserkreis (steht als PDF-Datei zur Verfügung)
- Richtlinie zur Radverkehrswegweisung im Freistaat Thüringen (ThürRadWW-RL)
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen „ERA“ (steht als PDF-Datei zur Verfügung)
- Radverkehrsnetz des Thüringer Radroutenplaners
www.radservice.radroutenplaner.thueringen.de
- Daten des TLUG zu Geographie, Verwaltungsstruktur, Bevölkerung und Verkehr
- Gewerbeflächenentwicklungskonzept Nordthüringen (steht als PDF-Datei zur Verfügung)
- Richtlinie für integrale Netzgestaltung „RIN“

Die Anlagen befinden sich im Anhang des Konzeptes.

3 BESTANDSANALYSE

3.1 REGIONALE RAHMENBEDINGUNGEN

Der Kyffhäuserkreis im Norden Thüringens hat ca. 74.000 Einwohner (Stand 31.12.2019) und grenzt an die Landkreise Sömmerda, Nordhausen sowie den Unstrut-Hainich-Kreis in Thüringen und den Burgenlandkreis sowie den Landkreis Mansfeld-Südharz in Sachsen-Anhalt. Topographisch ist der Kreis geprägt von mehreren Höhenzügen, wie der Hain- und Windleite, dem Kyffhäusergebirge, der Hohen Schrecke und der Schmücke. Als zentrale Orte übernehmen Artern/Unstrut und Sondershausen als Mittelzentren sowie Stadt an der Schmücke, Bad Frankenhausen, Ebeleben, Greußen und Roßleben-Wiehe als Grundzentren besondere Aufgaben.

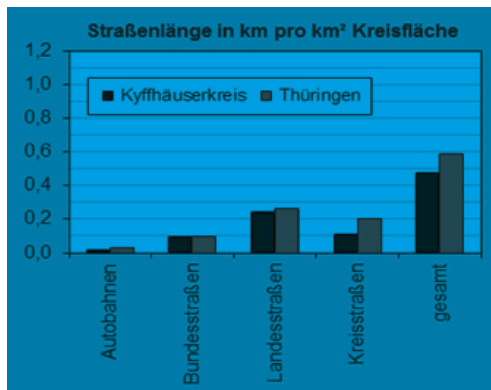
Der Kyffhäuserkreis ist über die Bundesautobahn 71, welche die A 38 („Südharzautobahn“) bei Sangerhausen mit der A 4 am Kreuz Erfurt verbindet, an das Autobahnnetz angebunden. Im Kreisgebiet befinden sich die Anschlussstellen Artern und Heldrungen. Das Netz der überregionalen Straßenverbindungen wird repräsentiert durch die B 4 AS Nordhausen (A 38) – Sondershausen – Greußen – AS Erfurt-Nord (A 71), die im Bereich der Windleite (Sundhäuser Berge) weiter ausgebaut werden soll.

Regional bedeutsame Straßenverbindungen des Hauptnetzes sind die B 84 Ebeleben – Bad Langensalza, die B 249 Sondershausen – Ebeleben – Mühlhausen und die L 1034/1172 Sondershausen – Bad Frankenhausen – Artern – Querfurt (Ortsumgehungen für Bad Frankenhausen vorgesehen).

Im regionalen Ergänzungsnetz sind die B 85 Bad Frankenhausen – Oldisleben, die L 1016 Niedergebra – Keula – Mühlhausen, die L 1032 Keula – Holzthaleben – Ebeleben und die L 1215 Reinsdorf – Wiehe und die L 1217 Wiehe – Rastenberg bedeutsam.

Wichtige kleinräumige Straßenverbindungen sind die B 85 Kölleda – Oldisleben und Bad Frankenhäusen – Kelbra-Berga (AS zur A 38), die B 86 Kindelbrück – Sachsenburg und weiter als L 3086 nach Heldrungen – Artern – Sangerhausen, die L 1033 Großlohra – Kleinberndten – Toba, die L 1040 Sondershausen – Kelbra, die L 1034 Wipperdorf – Wolkramshausen – Sondershausen, die L 1041 Ebeleben – Greußen, die L2133 Greußen – Weißensee und die L 1214 Heygendorf – Roßleben – Memleben

Die Straßendichte im Kyffhäuserkreis liegt, bezogen auf die Straßen des überörtlichen Verkehrs, deutlich unter dem Landesdurchschnitt. Nachfolgendes Diagramm gibt Auskunft über den Anteil der verschiedenen Straßenkategorien des überörtlichen Verkehrs im Thüringen-Vergleich.



Mit 572 Pkw je 1.000 Einwohner liegt die Pkw-Dichte im Landkreis über dem Thüringer Durchschnitt von 540. Sie ist in wenigen größeren Orten wie Greußen, Bad Frankenhäusen und Artern niedriger als im Umland. Knapp die Hälfte der Gemeinden hat eine Pkw-Dichte von über 600 Pkw je 1.000 Einwohner.

Im Bereich des Schienenverkehrs ist der Kyffhäuserkreis unterdurchschnittlich gut angebunden. Durch den Kreis verläuft keine großräumige Fernverkehrsverbindung. Ergänzungstrecken von regionaler Bedeutung sind die Strecken Erfurt – Sömmerda – Artern – Sangerhausen – Magdeburg (in den letzten Jahren vollständig modernisiert, zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert) und Erfurt – Greußen – Sondershausen – Wolkramshausen (- Nordhausen - Bad Sachsa - Northeim bzw. Hannover), eine eingleisige Hauptbahn ohne Elektrifizierung.

Bei den Pendlerbewegungen lässt sich ablesen, dass 12.801 (Stand 30.06.2020) der Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort aus dem Kreis zur Arbeit auspendeln. Das entspricht einem Anteil von 46,4 %. Dem gegenüber stehen nur 4.382 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte aus anderen Regionen die zur Arbeit einpendeln. Daraus ergibt sich ein Pendlersaldo von - 8.419.

Einen Radverkehrsanteil von 12% bis 2025 (und damit eine Verdoppelung gegenüber 2008) sieht das Thüringer Radverkehrskonzept 2.0 vor und enthält auch sonst gute Impulse für die Entwicklung des Radverkehrs im Freistaat. Die dort formulierten Ziele gelten gleichermaßen für die Entwicklung des Radverkehrs im Kyffhäuserkreis. Bei einer guten Verknüpfung mit dem ÖPNV und einem attraktiven Angebot (auch zur Fahrradmitnahme) steht das Verlagerungspotenzial im Radverkehr nicht in Konkurrenz zum ÖPNV, sondern entlastet überwiegend vom motorisierten Individualverkehr.

3.2 BESTEHENDES RADVERKEHRSNETZ

Der „Unstrutradweg“ (I-05) ist seit 2008 und der „Unstrut-Werra-Radweg“ (I-12) seit 2016 durchgehend im Kyffhäuserkreis befahrbar. Einige Abschnitte beider Radfernwege sind inzwischen in die Jahre gekommen und weisen Risse und Aufwölbungen auf, die kurz- bis mittelfristig saniert werden müssen. Der „Kyffhäuserradweg“ (II-15) ist 2005 bis 2006 realisiert worden.

Im Zusammenhang mit dem bestehenden Radverkehrsnetz sei der Radweg „Rund um Sondershausen“ erwähnt. Dessen Abschnitt unweit vom Immenröder Tor bis nach Jechaburg durch das Große Kirchtal ist allerdings für die Nutzung mit dem Rad viel zu gefährlich, so dass dafür zusammen mit dem Forstamt Sondershausen eine Alternativstrecke zur Querung des Hainleitewaldes und der Wellenkalkschichtstufe gesucht werden sollte. Anbieten würde sich hier ein ganzjährig LKW-befahrbarer Waldweg durch die Dürrentäler und anschließend durch das Isarttal auf einen vorhandenen Feldweg in der Bebraue, der parallel zur Ortsumfahrung von Sondershausen verläuft.

An der B 85 existieren Abschnitte mit straßenbegleitenden Radwegen (Bad Frankenhausen – Oldisleben, Oldisleben – Sachsenburg).

Zudem gibt es eine Vielzahl von lokalen nicht ausgebauten und nicht beschilderten Verbindungen zwischen benachbarten Orten. Allerdings sind diese sofern es sich um unbefestigte Erdwege handelt in Abhängigkeit von der Witterung nicht ganzjährig nutzbar.

Das bestehende Radverkehrsnetz ist in der nachfolgenden Karte dargestellt. Dabei wird unterschieden in überregionale Radverkehrsinfrastruktur (gepunktet dargestellt) und regional ausgewiesene Radverbindungen (braun dargestellt).

Das vorhandene Radverkehrsnetz gliedert sich in unterschiedliche Kategorien von denen die erste Kategorie aus der Sicht eines sicheren Radverkehrs zu bevorzugen ist.

- **Kategorie 1:** Radweg, Feldweg, Waldweg (Fahren ohne Kfz-Verkehr)
- **Kategorie 2:** Fahren mit dem Kfz-Verkehr

Das Radverkehrsnetz im Kyffhäuserkreis zeichnet sich (mit dem überregionalen Unstrut-Werra-Radweg) durch eine sehr gute Ost-Westverbindung innerhalb des Landkreises aus, während wichtige Nord-Südverbindungen mit Anbindung an die überregionale Radverkehrsinfrastruktur außerhalb des Landkreises fehlen. Eine Ausnahme bietet dabei die in Planung oder Bau befindliche Thüringentransversale, welche (unter Einbindung des „Radweges „Weg in die Steinzeit“) Nordhausen über die Gemeinde Kyffhäuserland (Badra – Steinhaleben – Rottleben – Bendeleben – Göllingen – Seega – Günserode) mit Sömmerda verbindet. Von dort kann man mit dem Fahrrad weiter fahren bis in die Landeshauptstadt Erfurt.

Die bereits bestehenden überregionalen Radwege (Unstrut-Werra-Radweg, Unstrutradweg, Kyffhäuseradweg, ab 2022 Weg in die Steinzeit) sind vom Streckenverlauf fast ausschließlich der Kategorie 1 zuzuweisen und bieten sichere Radverbindungen im Kyffhäuserkreis. Ähnlich sieht dies bei der Radwegeverbindung zwischen Bad Frankenhausen und Oldisleben, mit Weiterführung auf dem Unstrutradweg bis Heldrungen, aus.

Ein großer Teil der in der Karte braun dargestellten Radverbindungen im Kreis sind jedoch der 2. Kategorie „Fahren mit dem Kfz-Verkehr“ zuzuordnen. Bei diesen Verbindungen sind Einrichtungen der Radverkehrsinfrastruktur (wie beispielsweise Radfahrstreifen oder Schutzstreifen) größtenteils nicht vorhanden und auf Grund der zu geringen Straßenbreite auf der vorhandenen Fahrbahn nicht umsetzbar. Hierbei sollten künftig straßenbegleitende Wegeführungen gesucht und umgesetzt werden, so dass Verbindungen der Kategorie 2 signifikant reduziert werden.

Bei der Planung bisheriger Radverkehrsbauten standen vor allem touristische Aspekte im Vordergrund, wobei wesentliche überregional bedeutsame POIs dennoch über keine direkte Radverkehrsanbindung verfügen.

Das bestehende Radverkehrsnetz ist mit den Nachbarkreisen abgestimmt. Teilweise bestehen schon direkte Verbindungen.

3.3 TOPOGRAPHIE

Der Kyffhäuserkreis liegt im äußersten Nordosten des Landes Thüringen an der Grenze zu Sachsen-Anhalt. Sein langgestrecktes Territorium weist eine maximale Ost-West-Ausdehnung von 68 km auf. Im Gegensatz dazu beträgt seine geringste Nord-Süd-Ausdehnung nur 12 km. Der Kreis umfasst eine Fläche von 1038 Quadratkilometern.

Entsprechend des Statistischen Jahrbuchs Thüringen 2020 wurde der Kreis am 31.12.2019 von 74.212 Einwohnern besiedelt, Tendenz weiterhin fallend.

Der Kreis ist geprägt durch das nördliche Thüringer Becken und seine Randhöhen Dün, Hain- und Windleite, Schmücke sowie Hohe Schrecke. Eine Sonderstellung nimmt das namensgebende kleinste Mittelgebirge Deutschlands – der Kyffhäuser – ein. Dabei handelt es sich um ein Pultschollengebirge aus paleozoischen Gesteinen, welches steil nach Norden abfällt und nach Süden nur sanft abgeflacht ist. Aufgrund geologischer Gemeinsamkeiten mit dem Harz wird das Kyffhäusergebirge auch als „kleiner Harzbruder“ bezeichnet. Seine höchste Erhebung ist mit 473,6 m ü. NN der Kulpenberg. Das Relief des Kreises ist sehr heterogen. Am höchsten gelegen ist das Rondell bei Keula im Dün mit 522 m über NN. Hingegen stellt die Unstrutniederung bei Rossleben mit 114 m über NN die geringste Höhe dar. Weitgehend ebene für den Radverkehr besonders interessante Strecken finden sich nur an den Fließgewässern Unstrut, Wipper, Helme und Helbe sowie deren Auen oder Niederungen. Von Interesse sind weiterhin stillgelegte Eisenbahnlinien wegen ihrer sanften Steigungen und Gefällestrcken. Nur sind diese aus Gründen des Naturschutzes heute vielfach nicht mehr nutzbar.

Der Kyffhäuserkreis gehört zur Planungsregion Nordthüringen. An ihn grenzen im Nordwesten und Südwesten die drei übrigen nordthüringischen Landkreise Nordhausen, Eichsfeld sowie den Unstrut-Hainich-Kreis. Im Süden bildet der zu Mittelthüringen gehörende Landkreis Sömmerda, im Osten und Nordosten das Bundesland Sachsen-Anhalt mit den Landkreisen Mansfeld-Südharz und Burgenlandkreis die Grenze.



3.4 GRUNDLAGEN AUS STRATEGISCHEN KONZEPTEN

Das **Radverkehrskonzept 2.0 für den Freistaat Thüringen** (Stand: Juni 2018) stellt die Handlungsgrundlage für die Radverkehrspolitik der Landesregierung bis 2030 dar. Es gibt Ziele und Strategien vor und beleuchtet verschiedenste Maßnahmen zu deren Umsetzung.

Das Radroutennetz Thüringen weist drei Netzebenen auf:

I (Radfernnetz)

II (Radhaupttrouten)

III (Lokale Radrouten)

Von der Landesregierung wird ein Zielkonzept nur für touristische Radrouten aufgestellt (Netzebene I und IIa). Dem Radfernnetz gehören im Kyffhäuserkreis der Unstrutradweg (I-05) und der Unstrut-Werra-Radweg (I-12) an. Zur Netzebene IIa zählen im Kreis der im Bau befindliche Weg in die Steinzeit (II-21), der zukünftige Harz-Kyffhäuser-Rennsteig-Radweg (Thüringentransversale) (II-14), der Wipperradweg (II-17) und der Abschnitt des Kyffhäuserradweges (II-15) von Artern bis zur Landesgrenze Richtung Tilleda.

Die seecon Ingenieure GmbH wurden vom Landratsamt Kyffhäuserkreis im Rahmen der Umsetzung Regionalbudget für die Region Nordthüringen mit der Erarbeitung konzeptioneller Teilaspekte für regionale Radverkehrskonzepte in Nordthüringen beauftragt. Neben der Erfassung der Rahmenbedingungen und der Übersichtserstellung von Standardlösungen unterschiedlicher Radwegeformen und einem Leitfaden für das Planungsmanagement, werden im dem erstellten Bericht (Anlage 3) abgefragte Grundlagen auf ihre Relevanz für zukünftige Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen im Kyffhäuserkreis hin analysiert.

Der Analyse liegt eine Datenabfrage bei den Städten und Gemeinden der Nordthüringer Landkreise zugrunde. Dabei konnte ein umfangreicher, aber nur lückenhafter Rücklauf an Dokumenten verzeichnet werden. Aus diesem Grund sind nur diejenigen gesichtet worden, die dem Büro nach der Abfrage vorlagen. Städte und Gemeinden, von denen keine Zusendung erfolgte, wurden nicht mit aufgeführt.

Die Analyse und Bewertung der abgefragten Daten erfolgt sortiert in unterschiedliche Planungsebenen – beginnend mit der höchsten Planungsebene Thüringen bis hin zu den einzelnen Gemeinden und Städten des Kyffhäuserkreises. Die Darstellung erfolgt tabellarisch. Der Aufbau jeder Tabelle beinhaltet eine fortlaufende Nummerierung, den Dokumentennamen aus der Anlage, eine kurze inhaltliche Beschreibung des Dokumentes, eine Analyse und Kurzbewertung mit dem Fokus auf die relevanten Inhalte für zukünftige Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen im Kyffhäuserkreis und mögliche Rückschlüsse für zukünftige Vorhaben vor Ort und am Ende eine numerische Bewertung der Relevanz.

Die numerische Bewertung der Relevanz für den Kyffhäuserkreis ist nach dem folgenden System vorgenommen worden (Tab. 1)

Relevanz	Einstufung	Erklärung
1	hohe Bedeutung	Wichtige, zu beachtende Inhalte für zukünftige Vorhaben
2	mittlere Bedeutung	Inhalte in anderem Dokument näher aufgeführt, Hinweise auf Radverkehr eher allgemein
3	niedrige/ keine Bedeutung	Veraltete oder nicht-verwertbare Inhalte für zukünftige Vorhaben

Die Einteilung in „hohe Bedeutung“ erfolgt, wenn in dem Dokument wichtige Inhalte aufgeführt sind, die für zukünftige Planungen zu beachten sind. Dokumente mit der Einstufung „mittlere Bedeutung“ erwähnen das Thema Radverkehr, bleiben aber eher allgemein oder unterstreichen die Relevanz für den Radverkehr im Allgemeinen im Rahmen des jeweiligen Themas. Zudem wird der Radverkehr in der betreffenden Gemeinde oder Stadt oftmals in einem anderen Dokument näher behandelt. Wird das Dokument mit 3 – niedrige/ keine Bedeutung – eingestuft, dann lassen sich darin keine verwertbaren Inhalte für die Radverkehrsplanung finden oder die Dokumente sind schon veraltet.

3.4.1 THÜRINGEN

Nr.	Dokument	Inhalt	Analyse und Bewertung	Relevanz
1	Radverkehrskonzept 2.0 für den Freistaat Thüringen (2018)	Vorgabe von Zielen, Strategien und Benennung von Maßnahmen für verbesserte Radverkehrsinfrastruktur in Thüringen	Grundlage für einheitliche Radwegeplanung (Wegenetz, Sicherheit, Qualität). Einfügen der eigenen Planung in größeres, vereinheitlichtes überregionales Radverkehrsnetz. Augenmerk liegt vermehrt auf Alltagsrouten in Gemeinden und Städten	1
2	Richtlinie zur Radverkehrswegweisung im Freistaat Thüringen (2018)	Hinweise zur verständlichen, einheitlichen und standardisierten Wegweisung für den Radverkehr in Thüringen	Einbindung von standardisierter Wegweisung in neue Vorhaben für vereinheitlichte Routenführung	1
3	Tourismusstrategie Thüringen 2025 (2017)	Strategie zur Stärkung des Tourismus in Thüringen und zur Steigerung der Übernachtungen	Hinweis auf die Beachtung einer guten Anbindung der touristischen Radwege an Übernachtungsmöglichkeiten für eine Steigerung des Tourismus im Kyffhäuserkreis	2

3.4.2 NORDTHÜRINGEN

Nr.	Dokument	Inhalt	Analyse und Bewertung	Relevanz
4	Gewerbeflächenentwicklungskonzept für die Region Nordthüringen (KYF-UH-NDH) (2020)	Konzept zur Stärkung des Gewerbes in der Region Nordthüringen	Hinweis auf die Wichtigkeit einer guten infrastrukturellen Anbindung an Gewerbestandorte, um die Entwicklung nachhaltig zu stärken und zu fördern. Die Errichtung von Pendleradrouen zu den wichtigsten Standorten im Kyffhäuserkreis ist hierbei zu fördern	1
5	Südharz Kyffhäuser Tourismusstrategie (KYF-NDH) (2019)	Strategie zur Stärkung des Tourismus in der Region Südharz Kyffhäuser	Ziele sind u. A: - Verbesserung der Anbindung an touristische Ziele. Den Blick auch auf Fahrradmitnahmen im ÖPNV haben - Etablierung einer touristischen Leitbeschilderung - Stabilisierung und Steigerung von Gastronomie- und Übernachtungsangeboten - Augenmerk auf überregionale Radwege für Naturtouristen u. A: Weiterführung des „Weg in die Steinzeit“ legen. Daher ist eine gute Anbindung des Radnetzes an wichtige touristische Ziele – Übernachtung, Gastronomie, Sehenswürdigkeiten – herauszuarbeiten	1
6	Imagebroschüre Südharz Kyffhäuser (2020)	Touristische Bewerbung der Radfern- und Radrundwege: Unstrut-Werra-Radweg, Unstrutradweg und Kyffhäuserradweg	Unstrut-Werra-Radweg, Unstrutradweg und Kyffhäuserradweg sind als die wichtigsten touristischen Radwegrouten im Kyffhäuserkreis stark zu fördern und auf hohem Qualitätsstandard zu erhalten. Diese bieten ebenso ein großes Potenzial für davon abgehende Radwege	1

3.4.3 KYFFHÄUSERKREIS

Nr.	Dokument	Inhalt	Analyse und Bewertung	Relevanz
7	Wegekontrolle_Erfassung + Analyse (Stand 2021)	Erfassung Radwege und Bestandsanalyse Wegequalität	Wichtige Grundlage für Hinweise über die Wegequalität und möglichen Ausbau- und Umbau des bestehenden Radwegenetzes	1

3.4.4 ARTERN

Nr.	Dokument	Inhalt	Analyse und Bewertung	Relevanz
8	Alltagsradweg zwischen Ritteburg und Allstedt_Grundlagenermittlung	Grundlagenermittlung eines neuen Radwegeabschnittes	Planungen des neuen Radweges aktiv weiterführen und Integrierung in zukünftige Radnetzplanungen des Kyffhäuserkreises	1
9	Errichtung eines Rad-Wirtschaftsweges zwischen Artern und Voigtstedt_Genehmigungsentwurf	Genehmigungsentwurf eines neuen Radwegeabschnittes	Integrierung des neuen Radweges in Radnetzplanungen des Kyffhäuserkreises	1

3.4.5 BAD FRANKENHAUSEN

Nr.	Dokument	Inhalt	Analyse und Bewertung	Relevanz
10	Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes Radwegesystem (2008)	Überblick über Bestand und geplante Radwege	Überprüfung des aktuellen Standes, was schon gebaut und geplant worden ist, da von 2008. Aber allgemein Grundlage für weitere Planungen für den gesamten Kyffhäuserkreis	1
11	Klimakonzept - Energetisches Quartiersuntersuchung für die Innenstadt (2017)	Konzept zur Verbesserung des energetischen Managements der Innenstadt Bad Frankenhausen	Ziele sind darin u. A.: -Reduzierung des MIV und Stärkung des innerstädtischen Radverkehrs. Es wird ein erhebliches Potenzial für den flächendeckenden Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur festgestellt. Ziel 7: Infrastruktur für den Radverkehr aufwerten. Den ruhenden Radverkehr im Quartier fördern und punktuell Radstellplätze schaffen und Radwegenetz stärken. Wichtig ist hierbei, dass die Innenstadt gut an das überstädtische Radroutennetz angebunden ist und stellenweise ausgebaut wird	1
12	Leerstandsuntersuchung - Integriertes Leitbild für ein innerstädtisches Leerstandsmanagement (2019/2020)	Untersuchung des Ist-Zustandes Leerstands und Strategie und Handlungsgrundlage für ein Entgegenwirken	Hat für die Grundlagenarbeit für zukünftige Radverkehrskonzepte im Kyffhäuserkreis keine Relevanz	3
13	Mobilitätskonzept für die Stadt Bad Frankenhausen - Entwurf (2020)	Rahmenbedingungen, Bestandsanalyse, Zielstellungen und Maßnahmen für eine nachhaltige und zukunftsorientierte Mobilitätsentwicklung	Maßnahmen für den Radverkehr: -Schaffung eines durchgängigen und gut ausgebauten Vorrangnetzes in der Kernstadt -Barrierefreiheit für Radfahrende - erhöhte Verkehrssicherheit und Stärkung der Nahmobilität - Ausreichend Querungsmöglichkeiten und Beschilderungsanpassungen - Anbindung von Ichstedt in das zwischenörtliche Radwegenetz - Förderung des Ausbaus von touristischen Radwegeverbindungen - Einrichtung von Fahrradabstellanlagen - Gewährleistung einer nutzbaren Fahrradinfrastruktur Maßnahmen sollten stellenweise überstädtisch abgestimmt und regional vereinheitlicht werden, wie Verbindungen des Radroutennetzes, Beschilderungsanpassungen oder Stärkung der Nahmobilität inkl. guter Integrierung für Radtourismus	1
14	städtebauliche Renaturierungsuntersuchung - integriertes Leitbild für die innerstädtische Gewässeraufwertung (2019/2020)	Untersuchung der städtischen Gewässer und Vorstellungen konkreter Maßnahmen und Ziele für ein integriertes Leitbild einer zukunftsweisenden Entwicklung	Unstrut-Werra-Radweg und Kyffhäuser-Radweg werden an der innerstädtischen Elisabethenquelle und teilweise an der kleinen Wipper entlanggeführt. Renaturierungsmaßnahmen der Untersuchung können die Radwege aufwerten	2
15	Städtebauliche Renaturierungsuntersuchung _Maßnahmenplan	Grafische Darstellung der Maßnahmen der Renaturierungsuntersuchung für die Innenstadt	(siehe 14)	2
16	Städtebauliche Renaturierungsuntersuchung_ Verortung_ Status Quo	Grafische Darstellung des aktuellen Zustands der innerstädtischen Gewässer	(siehe 14)	2

17	Städtebauliche Renaturierungsuntersuchung_Bewertung (2019)	Grafische Darstellung der Bewertung von Teilabschnitten, eingeordnet in Prioritäten	(siehe 14)	2
18	Verkehrsentwicklungsplan (1996)	Derzeit noch gültiger, aber veralteter Verkehrsentwicklungsplan, der bald vom Mobilitätskonzept (siehe 13) abgelöst wird	Da veraltet und Mobilitätskonzept bald aktiv, für zukünftige Planungen nicht mehr als Grundlage zu nehmen	3

3.4.6 SONDRERSHAUSEN

Nr.	Dokument	Inhalt	Analyse und Bewertung	Relevanz
19	Aktualisierung des integrierten Stadtentwicklungskonzepts (2012/2020)	Darstellung des Ist-Zustandes, Erarbeitung von Zielen und Maßnahmen für die städtische Entwicklung	Im Bereich Radtourismus wird die Fertigstellung des Werra-Unstrut-Radweges und die Anbindung der Ortsteile daran angemerkt und ein Augenmerk auf den Ausbau des innerstädtischen Radwegenetzes gelegt, inkl. einer besseren Radinfrastruktur (Abstellmöglichkeiten, Informationstafeln, Bed + Bike Unterkünfte). Es wird ein erheblicher Neubaubedarf bei kommunalen Radwegen gesehen. Alte Streckenabschnitte der Kyffhäuserbahn werden als Radwanderweg angeordnet. Abzuklären ist hier, welche Zielstellungen bis heute umgesetzt worden sind, da diese bis 2020 angesetzt wurden. Nicht umgesetzte Ziele können in neue Radwegekonzeptionen des Kyffhäuserkreises mit aufgenommen werden. Verweis auf das Radverkehrskonzept Sondershausen von 2011.	1
20	Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Musik- und Bergstadt Sondershausen (2020)	Darstellung des Ist-Zustandes, Entwicklungspotenziale und Ziele für den Einzelhandel im Zentrum der Stadt	Radwegeinfrastruktur wird hier nicht betrachtet. Konzept gibt allerdings Hinweise auf den Ist-Zustand der gewerblichen Fahrradladen-Infrastruktur	3
21	Entwicklung des Wanderwegkonzeptes auf dem Possen (Stand 2020)	Darstellung neuer Wanderwegrouten auf dem Possen	Bei der Planung von neuen Vorhaben kann eine gemeinsame Wander- und Radwegenutzung mitgedacht werden	2
22	Gunstraumstudie Thüringer ICE-Knoten - Abschlussbericht_Anlagen (2017)	Analyse des Gunstraumes durch den ICE-Knoten in Thüringen. Sondershausen wurde dort im Teilbereich 1	Hat für die Grundlagenarbeit für zukünftige Radverkehrskonzepte keine Relevanz	3
23	Kinder- und Jugendförderplan der Stadt Sondershausen 2019-2022 (2019)	(begünstigte Kommune) aufgeführt Analyse der Situation von Kindern und Jugendlichen, Kinder- und Jugendeinrichtungen und Maßnahmenempfehlungen für Verbesserungen	Hinweis darauf, dass Jugendliche häufig das Fahrrad nutzen. Daher sind sichere Radanbindungen an Schulen wichtig	2
24	Radverkehrskonzept Sondershausen_Maßnahmen (2016)	Aktueller Stand der Maßnahmenumsetzung für Investitionsprojekte der Radwegeinfrastruktur	Umsetzungen von Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept- aktueller Stand	1
25	Radverkehrskonzept Stadt Sondershausen (2016)	Darstellung des Ist-Zustandes, Erarbeitung von Zielen und Maßnahmen für das Stadtgebiet	Übersicht über Maßnahmen und deren Priorisierung für den Radverkehr. Zum aktuellen Stand der Umsetzungen siehe 24	1
26	Wanderwege Sondershausen (Stand 2020)	Darstellung neuer Wanderwegrouten	Bei der Planung von neuen Vorhaben kann eine gemeinsame Wander- und Radwegenutzung mitgedacht werden	2

3.4.7 ROSSLIBEN-WIEHE

Dokument	Inhalt	Analyse und Bewertung	Relevanz
Klimaquartier Weinberg / Dichterviertel	Konzept und Beratung zur energetischen Sanierung im Quartier Dichterviertel	Beratung und aufsuchende Arbeit zur Eigentümeraktivierung im Quartier. (Sanierungsberatung Gebäude)	2
Sanierungsgebiete	Dichterviertel, Erweiterter Ortskern (Roßleben), Kloster Donndorf, Altstadt Wiehe	Höhere steuerliche Absetzbarkeit von Ausgaben zur Instandhaltung von Gebäuden und Anlagen im Sanierungsgebiet	2
Dorferneuerung	Aufnahme in das Dorferneuerungsprogramm 2022-2026	Umsetzung geförderter Maßnahmen im öffentlichen und privaten Bereich	2
Energetisches Sanierungsmanagement	Fachliche Unterstützung bei Vorbereitung, Planung und Umsetzung einzelner Maßnahmen aus dem energetischen Quartierskonzept	Durchführung von Projekten/Präsentationen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit	2

3.4.8 EBELEBEN

Dokument	Inhalt	Analyse und Bewertung	Relevanz
Radwegekonzept der Stadt Ebeleben	Konzept zur Erschließung der Stadt Ebeleben und der dazugehörigen Ortsteile an ein Radwegenetz	Übersicht über Maßnahmen zur Entwicklung einer flächendeckenden Radwegeinfrastruktur	1

3.4.9 VG GREUSSEN / LG GREUSSEN

Dokument	Inhalt	Analyse und Bewertung	Relevanz
Radwegekonzept im Territorium des Einzugsgebietes des Grundzentrums Greußen	Konzept zur Anbindung der Region Greußen an das überregionale Radverkehrsnetz	Übersicht über Maßnahmen zur Entwicklung einer flächendeckenden Radwegeinfrastruktur	1
Wanderwegekonzept			2
Einzelhandels- und Zentrumskonzept der Stadt Greußen			3
Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Stadt Greußen			1

3.5 QUELLEN UND ZIELE DES RADVERKEHRS

Die Haupt-Zielgruppe bildet sich aus den Anforderungen des alltäglichen zielgerichteten Verkehrs. Dies sind meist Wege zwischen Quellen und Zielen, die meist von Radfahrern mittleren Alters zurückgelegt werden.

- | | |
|--|--|
| • Wohnstandort | • Einkaufsstandorten |
| • Arbeitsplatz | • öffentlichen Einrichtungen |
| • Ausbildungsstätte | • Standorten mit Kultur- und Freizeitangeboten |
| • weiterführender Schule oder Hochschule | |

Als weitere Zielgruppen gelten Kinder und Jugendliche sowie ältere Menschen, die diese alltäglichen Wege mit dem Fahrrad, ggf. mit Elektromotorunterstützung zurücklegen.

Der touristische Radverkehr im Kyffhäuserkreis und den umliegenden Landkreisen ist auf Grund zahlreicher überregional bedeutsamer POIs und äußerst reizvollen Naturräumen von besonderer Bedeutung. Hier stellen Wege zwischen Beherbergungsstätten, gastronomischen und touristischen Einrichtungen die Quellen und Ziele dar.

3.6 ERHEBUNG IM RADVERKEHRSNETZ / ORTSBEFAHRUNG

Im Sommer 2020 wurde das gesamte im Thüringer Radroutenplaner ausgewiesene Radverkehrsnetz im Kyffhäuserkreis abgefahren und analysiert. Dabei wurde analysiert ob es sich um einen reinen Radweg handelt, ob die Strecke für Fahrräder nutzbar ist, wie sich die Bodenbeschaffenheit darstellt und mit welchem Fahrradtyp die Strecken nutzbar sind. Für jede Gemeinde wurde eine entsprechende Datentabelle und eine Karte erstellt.

Weiterhin wurde untersucht, welche überregionalen Radwege vorhanden sind. Diese Untersuchung erfolgte sowohl innerhalb des Kyffhäuserkreises als auch im Umland und brachte folgende Ergebnisse:

Überregionale Radwege im Kyffhäuserkreis:



„Unstrut-Werra-Radweg“ (UWR) von Rockensußra nach Schönfeld

Orte: Rockensußra / Ebeleben / Gundersleben / Thalebra / Hohenebra / Oberspier / Sondershausen / Berka / Hachelbich / Göllingen / Rottleben / Bad Frankenhausen / Esperstedt / Ringleben / Schönfeld



„Unstrutradweg“ von Etzleben nach Roßleben

Orte: Etzleben / Gorsleben / vorbei an Oldisleben / Heldrungen / Bretleben / Reinsdorf / Schönfeld / Artern / Ritteburg / Schönewerda / Bottendorf / Roßleben



„Kyffhäuser-Radweg“ von Schönfeld rund um das Kyffhäusergebirge zurück nach Schönfeld

Orte: Schönfeld / Artern / Kachstedt / Borxleben / Ichstedt / Tilleda / Sittendorf / Kelbra / Steinhaleben / Barbarossahöhle / Rottleben / Bad Frankenhausen / Udersleben / Ichstedt / Borxleben / Kachstedt / Artern / Schönfeld



„Weg in die Steinzeit“ vom Unstrutradweg (bei Griefstedt) bis zum UWR (in Göllingen)

Orte: Griefstedt / Riethgen / Kindelbrück / Bilzingsleben / Günserode / Seega / Göllingen

Überregionale Radwege außerhalb des Kyffhäuserkreises:



„Salzstraße“ von Leipzig nach Uftrungen

Orte: Uftrungen / Bösenrode / Berga / Kelbra / Sittendorf / Tilleda / Brücken / Martinsrieth / Sangerhausen / Oberröblingen / Niederröblingen / Allstedt / Ziegelroda / Wangen / Nebra / Reinsdorf / Karsdorf ...



„Himmelsscheibenweg“ von Wangen nach Halle

Orte: Wangen / vorbei an Ziegelroda / Leimbach / Querfurt ...

„Harzvorlandweg“ von Halberstadt nach Uftrungen

Orte: Uftrungen / Bösenrode / Berga / Kelbra / Sittendorf / Tilleda / Brücken / Martinsrieth / Oberröblingen / Othal / Beyernaumburg / Klosterode / Blankenheim / Annarode / Siebigerode / Mansfeld ...



„Harzrundweg“ einmal um den Harz herum

Orte: Bad Sachsa / Walkenried / Ellrich / Sülzhayn / Werna / Appenrode / Ilfeld / Niedersachswerfen / Neustadt (Harz) / Rodishain / Stempeda / Rottleberode / Uftrungen / Breitungen / Agnesdorf / Questenberg / Hainrode / Großleinungen / Morungen / Wettelrode



„Stauseerundweg“ einmal von Auleben um die Talsperre Kelbra



„Kanonenbahnradweg“ von Frieda nach Dingelstädt

Orte: Großtöpfer / Geismar / Lengenfeld unterm Stein / Dingelstädt



„Unstrutradweg“ von Keffershausen nach Henne (bei Naumburg)

Orte: Dingelstädt / Horsmar / Mühlhausen / Bad Langensalza / Herbsleben / Gebesee / Haßleben / Sömmerda / Gorsleben / Heldrungen / Artern / Roßleben / Freyburg / Henne



„Kneipp und Kleinbahnradweg – K2“ von Thamsbrück nach Herbsleben

Orte: Thamsbrück / Großwelsbach / Kleinwelsbach / Kirchheilingen / Tottleben / Bad Tennstedt / Herbsleben

Bei der Analyse der Radverbindungen innerhalb des Kyffhäuserkreises wurden die Daten nach Gemeinden wie folgt aufgeteilt:

Gemeinde	dazugehörige Ortsteile
Artern	Artern, Heygendorf, Schönfeld, Voigtstedt, Borxleben, Gehofen, Kalbsrieth, Mönchpiffel-Nikolausrieth, Reinsdorf
Bad Frankenhausen	Bad Frankenhausen, Udersleben, Seehausen, Esperstedt, Ichstedt, Ringleben
Ebeleben	Allmenhausen, Ebeleben, Rockensußra, Wiedermuth, Thüringenhausen, Gundersleben, Bellstedt, Abtsbessingen, Freienbessingen, Holzsußra, Rockstedt, Billeben
Region Greußen Landgemeinde (LG) & Verwaltungsgemeinschaft (VG)	Greußen, Grüningen, Clingen, Niederbösa, Oberbösa, Trebra, Wasserthaleben, Westgreußen, Topfstedt - Obertopfstedt, Niedertopfstedt, Großenehrich, Wenigenehrich, Rohnstedt, Otterstedt, Bliedersiedt, Niederspier, Westerengel, Kirchengel, Holzengel, Feldengel, Wolferschwenda
Helbedündorf	Holzthaleben, Keula, Friedrichsrode, Großbrüchter, Kleinbrüchter, Toba
An der Schmücke	Bretleben, Gorsleben, Hauteroda, Heldrungen, Hemleben, Oldisleben, Etzleben, Oberheldrungen
Roßleben-Wiehe	Roßleben, Wiehe, Donndorf, Bottendorf, Schönewerda, Langenroda, Garnbach, Kloster Donndorf, Kleinroda, Nausitz
Sondershausen	Sondershausen, Berka, Großfurra, Oberspier, Schernberg, Straußberg, Immenrode, Großberndten, Himmelsberg, Kleinberndten, Thalebra, Hohenebra
Kyffhäuserland	Badra, Bendeleben, Göllingen, Günserode, Hachelbich, Rottleben, Seega, Steinhaleben

Hinweis:

Da die Bestandsanalyse und damit das Abfahren der gesamten im Thüringer Radroutenplaner ausgewiesenen Radverkehrsverbindungen im Kyffhäuserkreis im Sommer 2020 erfolgten, ist der Ortsteil Wolferschwenda, welcher seit 01.01.2021 zur Landgemeinde Greußen gehört in der Analyse noch der Stadt Ebeleben zugeordnet.

ARTERN

	Ortsteil	angegebene Rad-Verbindung	Radweg		nutzbar		Bemerkungen	Nutzungsart					Beschaffenheit						
			ja	nein	ja	nein		alle Räder	Trekking	Mountainbike	Rennrad	nicht befahrbar	RW	VS	Erd-/Wald-/Feld-/Wiesen-W	Bitum	Schotter	Beton-platten	
ARTERN	Artern	✓ Kyffhäuserradweg: Ende <i>Ankerallee</i> (am Solgraben) entlang <i>Am Westbahnhof</i> in Richtung Kachstedt und entgegengesetzt in Richtung Schönfeld	X		X		gut ausgebaut, für alle Räder empfehlenswert	X					X						
		✓ Unstrutradweg: <i>Reinsdorfer Straße</i> Ecke <i>Unstrutstraße</i> geht der Radweg einerseits entlang der Unstrut in Richtung Schönfeld und entgegengesetzt ein paar Meter in Richtung Reinsdorf bevor der Radweg links dem Verlauf der Unstrut folgt in Richtung Ritteburg	X		X		gut ausgebaut, für alle Räder empfehlenswert	X					X						
		✓ Verbindung nach Voigtstedt (Ende Karl Liebknecht Straße nach Voigtstedt)/scheinbar über Feldwege		X	X		Erdwege teilweise mit groben Kies befestigt, nur für Mountain- oder Trekkingbike empfehlenswert		X	X					X				
		✓ Verbindung nach Nikolausrieth (Ende Helmweg nach Nikolausrieth) mit Abzweig nach ca. 1,2 km rechts in Richtung Ritteburg		X	X		mit Schotter befestigter Feldweg, für Mountain- oder Trekkingbike empfehlenswert		X	X							X		
	Heygendorf	✓ Heygendorf hat keine direkt ausgewiesene Radverbindung, lediglich vorbeilaufend entlang der Helme eine Radverbindung von Nikolausrieth über Schaafsdorf vorbei an Heygendorf weiter nach Kalbsrieth		X	X		unbefestigte Erdwege, nur für Mountain- oder Trekkingbike empfehlenswert		X	X					X				
	Schönfeld	✓ Kyffhäuserradweg: ab Abzweig <i>Unterweg</i> , entlang der <i>Ringlebener Straße</i> nach Artern und entgegengesetzt über <i>Unterweg</i> und <i>Breite Straße</i> zur Unstrutbrücke, wo er auf den Unstrutradweg und den UWR trifft	X		X		gut ausgebaut, für alle Räder empfehlenswert	X					X						
		✓ Unstrutradweg: liegt auf der gegenüberliegenden Seite der Untrut und führt von Artern kommend weiter in Richtung Reinsdorf	X		X		gut ausgebaut, für alle Räder empfehlenswert	X					X						
		✓ Unstrut-Werraradweg: startet ab der Unstrutbrücke über den <i>Unstrutweg</i> entlang des Solgrabens in Richtung Ringleben	X		X		gut ausgebaut, für alle Räder empfehlenswert	X					X						
	Voigtstedt	✓ Verbindung nach Artern: Karl-Liebknecht-Straße in Richtung Artern		X	X		Erdwege teilweise mit groben Kies befestigt, nur für Mountain- oder Trekkingbike empfehlenswert	bereits erfasst											
		➔ Verbindung nach Edersleben: ab Kreuzung Neuer Weg, Am Bahnhof, Hole, entlang der Ederslebener Landstraße L2284 in Richtung Edersleben		X	X		Frequentierung L2284	! Überprüfung wegen L2284 !						X					
		✓ Verbindung nach Nikolausrieth: ab Ende <i>Trift</i> über Feldwege nach Nikolausrieth		X	X		mit Schotter befestigter Feldweg, für Mountain- oder Trekkingbike empfehlenswert		X	X							X		
	Borxleben	✓ Kyffhäuserradweg: aus Artern (Kachstedt) kommend verläuft der Weg unterhalb des Ortes parallel zur <i>Bahnhofstraße</i> , entlang des Kyffhäuserbaches nach Ichstedt	X		X		gut ausgebaut, für alle Räder empfehlenswert	X					X						
	Gehofen	✓ Verbindung nach Reinsdorf: von <i>Ziegelei</i> über Feldwege nach Reinsdorf		X		X	Erdwege teilweise nicht befahrbar					X							
		➔ Verbindung nach Ritteburg: über <i>Mühlgasse</i> und die Ortsverbindungsstraße nach Ritteburg		X	X		Kopfsteinpflaster, für Mountain- oder Trekkingbike empfehlenswert		X	X				X					
		☑ Verbindung nach Nausitz: Ende <i>Schönewerdaer Straße</i> rechts nach Nausitz		X	X		Erdwege, nur für Mountain- oder Trekkingbike empfehlenswert		X	X					X				
	Kalbsrieth	➔ Verbindung nach Ritteburg: von <i>Köthengasse</i> vorbei am Sportplatz über Umfluter nach Ritteburg		X	X		gut ausgebaut, für alle Räder empfehlenswert	X											
		✓ Verbindung nach Mönchpiffel-N.: ab Bushaltestelle an der <i>Querfurter Straße</i> , parallel zur Helme vorbei an Heygendorf und Schaafsdorf nach Mönchpiffel-N		X	X		unbefestigte Erdwege, nur für Mountain- oder Trekkingbike empfehlenswert		X	X					X				
	Mönchpiffel-N.	✓ Verbindung nach Kalbsrieth: ab Ende <i>Dorfstraße</i> entlang der Helme nach Kalbsrieth		X	X		unbefestigte Erdwege, nur für Mountain- oder Trekkingbike empfehlenswert	bereits erfasst											
		✓ Verbindung nach Allstedt: von Ecke <i>Dorfstraße/Hauptstraße</i> über die Brücke der Helme, danach links entlang der Helme, später der Rhone nach Allstedt		X	X		Die ersten 800m sind Wiesenweg (entlang der Helme), danach folgen ca. 2km gut ausgebauter Schotterweg und am Ende 1km gut ausgebaute Bitumenbahn, die in die Stadt Allstedt münden. Nur für Mountain- oder Trekkingbike nutzbar.		X	X					X	X	X		
		✓ Verbindung nach Artern: ab Kirche über <i>Dorfstraße</i> nach Artern		X	X		mit Schotter befestigter Feldweg, für Mountain- oder Trekkingbike empfehlenswert	bereits erfasst											
		✓ Verbindung nach Voigtstedt: über <i>Voigtstedter Weg</i> nach Voigtstedt		X	X		mit Schotter befestigter Feldweg, für Mountain- oder Trekkingbike empfehlenswert	bereits erfasst											
	Reinsdorf	✓ Unstrutradweg: ab <i>Am Mühlteich</i> nach Schönfeld und ab <i>Bretlebener Straße</i> Ecke <i>Pfarrgasse</i> nach Bretleben	X		X		gut ausgebaut, für alle Räder empfehlenswert	X											
		✓ Verbindung nach Gehofen: ab <i>B86</i> Abzweig <i>Gehofer Weg</i> nach Gehofen		X		X	Erdwege teilweise nicht befahrbar	bereits erfasst											
								8	8	8	0	1	6	2	5	1	3	0	

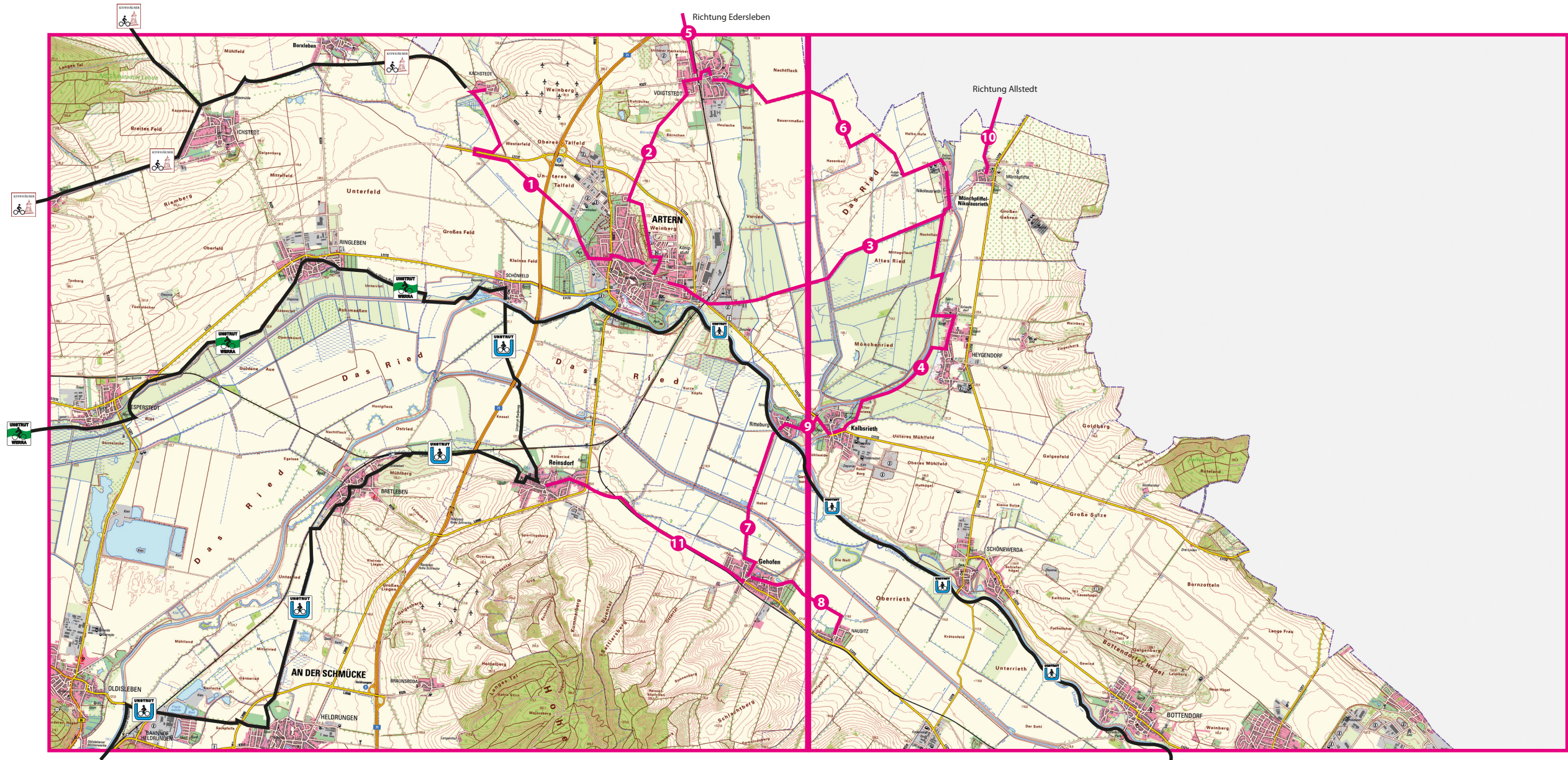
Fazit:

- Überregionale Radwege: UWR, UR und Kyffhäuserradweg
- Die bestehenden Radwegeverbindungen (RWV) befinden sich hauptsächlich auf Radwegen und Erd-, Wald-, Feld-, Wiesenwegen

- RWV Voigtstedt - Edersleben: Überprüfung der Frequentierung notwendig
- RWV Gehofen - Reinsdorf: aufgrund der Wegebeschaffenheit nicht nutzbar
- bestehende RWV hauptsächlich durch alle Rädertypen nutzbar

Regionale Radwegeverbindungen im Kyffhäuserkreis ARTERN

Stand 07/2021



	Artern - Kachstedt		Voigtstedt - Nikolausrieth		Artern - Schönfeld
	Artern - Voigtstedt		Ritteburg - Gehofen		Artern - Ritteburg
	Artern - Nikolausrieth		Gehofen - Nausitz		Schönfeld - Reinsdorf
	Mönchpiffel/ Nikolausrieth - Heygendorf - Kalbsrieth		Kalbsrieth - Ritteburg		Reinsdorf - Bretleben
	Voigtstedt - Edersleben		Mönchpiffel - Allstedt		Schönfeld - Ringleben
			Reinsdorf - Gehofen		Artern - Borxleben

	Ortsteil	angegebene Rad-Verbindung	Radweg		nutzbar		Bemerkungen	Nutzungsart					Beschaffenheit						
			ja	nein	ja	nein		alle Räder	Trekking	Mountainbike	Rennrad	nicht befahrbar	RW	VS	Erd-/Wald-/Feld-/Wiesen-W	Bitum	Schotter	Beton-platten	
BAD FRANKENHAUSEN	Bad Frankenhausen	✓ Kyffhäuserradweg: führt ab der BfA-Klinik über den <i>Udersleber Weg</i> und die <i>Panoramastraße</i> in Richtung Flugplatz nach Udersleben und entgegengesetzt auf der gleichen Routenführung wie der UWR nach Rottleben		X	X		gut ausgebaut, für alle Räder empfehlenswert jedoch auf sehr niedrig frequentierten Straßenverbindungen	X						X					
		✓ Unstrut-Werraradweg: parallel zur <i>Esperstedter Straße</i> führt der Radweg aus Bad F. in Richtung Esperstedt, Höhe Ernst-Thälmann-Siedlung Abzweig nach Süden, durchs Rieth am Flutgraben nach Esperstedt und schließlich parallel zum Solgraben nach Ringleben, und entgegengesetzt über <i>An der Wipper</i> nach Rottleben	X		X		gut ausgebaut, für alle Räder empfehlenswert	X					X						
		☒ Verbindung nach Seega: über <i>Florian-Geyer-Siedlung</i> nach Seega		X	X		mit Kalkschotter befestigter Feldweg, für Mountain- oder Trekkingbike empfehlenswert	bereits erfasst											
		✓ Verbindung nach Seehausen: parallel zur B85 (<i>Seehäuser Straße</i>) nach Seehausen	X		X		gut ausgebaut, für alle Räder empfehlenswert	X					X						
	Udersleben	✓ Kyffhäuserradweg: aus Richtung Bad F. kommend über <i>Frankenhäuser Weg</i> und <i>Hauptstraße</i> weiter in Richtung Ichstedt		X	X		gut ausgebaut, für alle Räder empfehlenswert jedoch auf sehr niedrig frequentierten Straßenverbindungen	X						X					
	Seehausen	✓ Verbindung zum UWR: über den <i>Ölweg</i> in Richtung Norden zum UWR		X	X		gut ausgebauter Betonplattenweg, für alle Räder empfehlenswert	X										X	
		☒ Verbindung nach Oldisleben: entlang der B86 straßenbegleitender Radweg nach Oldisleben	X		X		gut ausgebaut, für alle Räder empfehlenswert	X					X						
		➔ Verbindung nach Bretleben mit Abzweig nach Oldisleben/Heldrungen: über <i>Scheerenstraße</i> nach Bretleben		X		X	Erdwege im Rieth teilweise nicht befahrbar					X							
	Esperstedt	✓ Unstrut-Werraradweg: verläuft südlich des Ortes parallel zu Solgraben	X		X		gut ausgebaut, für alle Räder empfehlenswert	X						X					
		✓ Verbindung nach Udersleben: über am <i>Rasenrain</i> aus Esperstedt raus, nach ein paar hundert Metern spaltet sich der Weg - links geht es nach Udersleben/Bad Frankenhausen		X	X		teilweise geschotterte Wege, für Mountain- oder Trekkingbike empfehlenswert		X	X				X			X		
		✓ Verbindung nach Ringleben: über am Rasenrain aus Esperstedt raus, nach ein paar hundert Metern spaltet sich der Weg - rechts geht es nach Ringleben		X		X	teilweise Erdwege, für Mountain- oder Trekkingbike nur eingeschränkt empfehlenswert, durch im Bau befindliche Ortsumfahrung Ringleben nicht mehr duchweg befahrbar					X							
	Ichstedt	Kyffhäuserradweg in 3 Richtungen: - Richtung Artern über <i>Bahnhofstraße</i> Ecke Kyffhäuserbach parallel zur Bahnhofstraße nach Borxleben ✓ - Richtung Tilleda über <i>Bahnhofstraße</i> Ecke Kyffhäuserbach nach Tilleda - Richtung Bad Frankenhausen über <i>Uderslebener Straße</i> in Richtung Flugplatz		X	X		gut ausgebaut, für alle Räder empfehlenswert	X						X	X				
		✓ Verbindung nach Hackpfüffel: über <i>Hackpfüffeler Weg</i> nach Hackpfüffel		X	X		gut ausgebaut, für alle Räder empfehlenswert	X						X					
		➔ Verbindung nach Ringleben/Borxleben: <i>Bergstraße</i> über den Kyffhäuser-Feengrotten-Weg bis zur L1221 , dann nach links in Richtung Borxleben oder nach rechts in Richtung Ringleben		X		X	der Weg hat eher Wiesencharakter und ist sehr holprig und zugewachsen, er ist nicht für das Fahrrad geeignet					X							
	Ringleben	✓ Unstrut-Werraradweg: aus Richtung Esperstedt kommend über <i>Bretlebener Straße</i> in den Ort und über <i>Mühlrasen</i> weiter in Richtung Schönfeld	X		X		gut ausgebaut, für alle Räder empfehlenswert	X						X					
		➔ Verbindung nach Borxleben: über Borxlebener Straße (L1221) nach Borxleben		X	X		Frequentierung L1221	! Überprüfung wegen L1221 !						X					
		☒ Verbindung nach Bretleben: über <i>Lutherstraße</i> in Richtung Bretleben mit späterem Abzweig in Richtung Schönfeld		X	X		teilweise kaputtter Belag und viele Löcher, nur für Mountain- oder Trekkingbikes geeignet		X	X						X			
		✓ Verbindung nach Bad Frankenhausen (über Esperstedt): ab Ecke Ichstedter Straße/Siedlung nach Bad Frankenhausen		X		X	teilweise Erdwege, für Mountain- oder Trekkingbike nur eingeschränkt empfehlenswert, durch im Bau befindliche Ortsum-fahrung Ringleben nicht mehr duchweg befahrbar	bereits erfasst											
								10	2	2	0	3	5	6	1	1	1	1	

BAD FRANKENHAUSEN

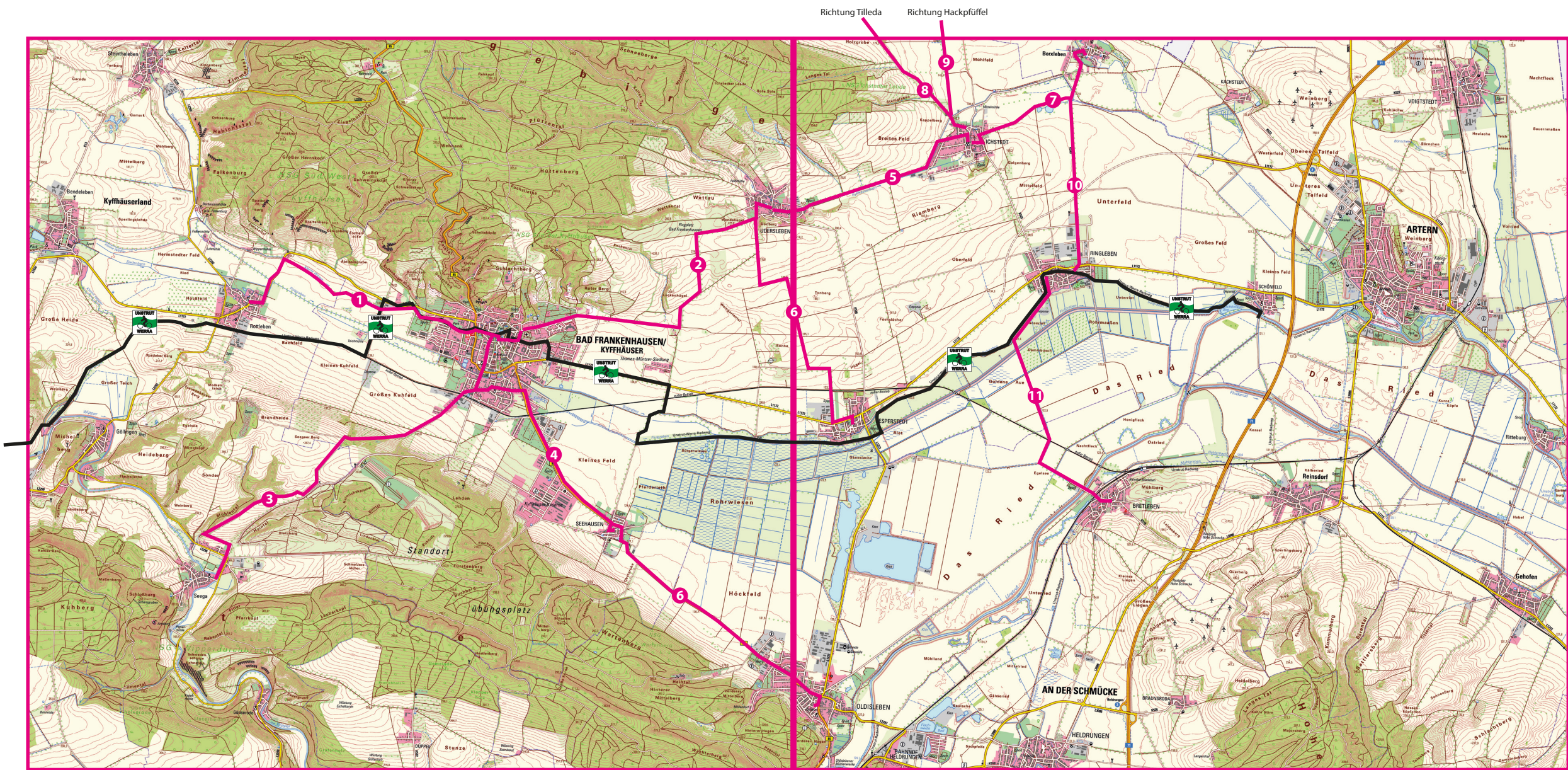
Fazit:

- Überregionale Radwege: UWR und Kyffhäuserradweg
- bestehende Radwegeverbindungen (RWV) hauptsächlich auf Radwegen und Verkehrsstraßen
- aufgrund der Wegebeschaffenheit nicht nutzbare RWV: Seehausen – Bretleben; Esperstedt – Ringleben; Ichstedt - Ringleben/Borxleben
- RWV Ringleben - Borxleben: Überprüfung aufgrund der Frequentierung notwendig
- bestehende RWV hauptsächlich durch alle Rädertypen nutzbar

Regionale Radwegeverbindungen im Kyffhäuserkreis

BAD FRANKENHAUSEN

Stand 07/2021



	Bad Frankenhausen - Rottleben		Esperstedt - Udersleben		Bretleben - Ringleben
	Bad Frankenhausen - Udersleben		Ichstedt - Borxleben		Bad Frankenhausen - Esperstedt - Ringleben
	Bad Frankenhausen - Seega		Ichstedt - Tilleda		Bad Frankenhausen - Rottleben
	Bad Frankenhausen - Seehausen		Ichstedt - Hackpfüffel		Ringleben - Schönfeld
	Udersleben - Ichstedt		Ringleben - Borxleben		

EBELEBEN

	Ortsteil	angegebene Rad-Verbindung	Radweg		nutzbar		Bemerkungen	Nutzungsart					Beschaffenheit					
			ja	nein	ja	nein		alle Räder	Trekking	Mountainbike	Rennrad	nicht befahrbar	RW	VS	Erd-/Wald-/Feld-/Wiesen-W	Bitum	Schotter	Beton-platten
EBELEBEN	Ebeleben	✓ Unstrut-Werraradweg: aus Richtung Gundersleben kommend führt der Radweg durch den Ort und führt (am Ende <i>Teichmühlenweg</i>) weiter nach Rockensußra	X		X		Teichmühlenweg? UWR geht dort nicht entlang.	X					X					
		✓ Verbindung nach Holzsußra/Wiedermuth: ab Ecke Lindenstraße/Keulaer Straße folgt der Weg dem Straßenverlauf der Keulaer Straße - auf Höhe des Bahnübergangs folgt der Weg geradeaus der L1032 nach Wiedermuth bzw. biegt vor dem Bahnübergang links ab auf die L2097 nach Holzsußra		X	X		Hinweis: UWR bis Keulaer Straße möglich stark frequentierte, bituminierte Verkehrsstraße (ILKW-Verkehr), eventl. Verkehrszählung nötig, keine Seitenstreifen	! Überprüfung Verkehrsstraßen !						X				
		✓ Verbindung nach Rockstedt: Route führt am Ende <i>Rockstedter Weg</i> nach Rockstedt		X	X		Feldweg, teilweise geschottert, Rennrad ungeeignet, schlecht ausgeschildert		X	X					X			
	Almenhausen	✓ Verbindung nach Schlotheim: Route führt am Ende <i>Thomas-Müntzer-Str.</i> nach Schlotheim		X	X		gut beschaffene Schotterstraße, keine Schlaglöcher, schlecht ausgeschildert		X	X							X	
		✓ Verbindung nach Freienbessingen/Abtsbessingen: Route folgt ab Abzweig B84/L2092 dem Verlauf der L2092 bis nach Freienbessingen, in der Rechtskurve vor Freienbessingen führt ein Abzweig links nach Abtsbessingen		X	X	X	nach Freienbessingen: wenig befahrene, bituminierte Verkehrsstraße nach Abtsbessingen: siehe Bild	X				X	X					
	Rockensußra	✓ Unstrut-Werraradweg: aus Richtung Ebeleben kommend führt die Route oberhalb des Ortes an Rockensußra vorbei und führt in der Folge weiter nach Schlotheim	X		X			X					X					
		✓ Verbindung nach Holzsußra: Route führt am Ende <i>Zur Mühle</i> den UWR querend nach Holzsußra		X	X		bituminierte Straße mit tiefen Schlaglöchern, landwirtschaftlicher Verkehr frei, schlecht ausgeschildert		X	X						X		
		✓ Verbindung nach Mehrstedt: Route führt über den <i>Mehrstedter Weg</i> ebenfalls den UWR querend nach Mehrstedt		X	X		notwendig? UWR geht bis Mehrstedt <i>Hinter den Gärten</i>	! Überprüfung Notwendigkeit !							X			
	Wiedermuth	✓ Verbindung von Ebeleben durch Wiedermuth nach Toba: die Route verläuft auf der <i>Hauptstraße L1032</i>		X	X		stark frequentierte, bituminierte Verkehrsstraße (ILKW-Verkehr), eventl. Verkehrszählung nötig, keine Seitenstreifen	bereits erfasst										
	Thüringenhausen	☒ Verbindung von Bellstedt über Thüringenhausen nach Großenegrich: die Route verläuft auf <i>Thüringenhäuser/Bellstedter Straße</i> und der L2090		X	X		Bellstedt-Thüringenhausen: wenig befahrene, bituminierte Verkehrsstraße Thüringenhausen-Großenegrich: wenig befahrene, bituminierte Verkehrsstraße, anspruchsvoll/bergig	X						X				
	Gundersleben	✓ Unstrut-Werraradweg: von Ebeleben kommend führt die Route vorbei an der Tankstelle über Landwirtschaftswege nach Thalebra	X		X			X					X					
		☒ Verbindung nach Schernberg: am Abzweig <i>Hauptstraße/UWR</i> in Richtung Ebeleben führt die Route geradeaus die Bahnschienen querend nach Schernberg		X	X		bituminierte Straße aber Schleichweg für Kfz	X								X		
	Bellstedt	✓ Verbindung nach Rockstedt: Route führt über die <i>Rockstedter Straße</i> nach Rockstedt		X	X		wenig befahrene, bituminierte, bergige Verkehrsstraße	X						X				
		✓ Verbindung nach Thüringenhausen: Route führt über die <i>Thüringenhäuser Straße</i> nach Thüringenhausen		X	X		wenig befahrene, bituminierte Verkehrsstraße	bereits erfasst										
		☒ Verbindung nach Wenigenehrich: Route führt über die <i>Wenigenehricher Straße</i> nach Wenigenehrich		X	X		wenig befahrene, bituminierte, bergige Verkehrsstraße	X						X				
		✓ Verbindung nach Abtsbessingen: Route führt über die <i>Abtsbessinger Straße</i> nach Abtsbessingen		X	X		wenig befahrene, bituminierte Verkehrsstraße, teilweise Kopfsteinpflaster, eine Steigung		X	X				X				
	Abtsbessingen	✓ Verbindung nach Bellstedt: Route führt über die <i>Bellstedter Straße</i> nach Bellstedt		X	X		wenig befahrene, bituminierte Verkehrsstraße, teilweise Kopfsteinpflaster	bereits erfasst										
		✓ Verbindung nach Freienbessingen: Route führt über die Südstraße nach Freienbessingen		X		X	siehe Bild	bereits erfasst bei Almenhausen										
	Freienbessingen	✓ Verbindung nach Abtsbessingen: Route führt zunächst über die L2092 in Richtung Almenhausen, in der Linkskurve außerhalb des Ortes geht es geradeaus nach Abtsbessingen		X		X	siehe Bild	bereits erfasst bei Almenhausen										
		✓ Verbindung nach Almenhausen: Route folgt der L2092 nach Almenhausen		X	X		wenig befahrene, bituminierte Verkehrsstraße	bereits erfasst										
		✓ Verbindung nach Wolferschwenda: Route folgt der L2092 nach Wolferschwenda		X	X		wenig befahrene, bituminierte Verkehrsstraße	X						X				
		✓ Verbindung nach Blankenburg: Route führt über <i>Blankenburger Weg</i> nach Blankenb.		X	X		wenig befahrene, bituminierte Straße, für landwirtschaftlichen Verkehr frei, schlecht ausgeschildert, landschaftlich sehr reizvoll	X								X		
	Holzsußra	✓ Verbindung nach Peukendorf: Route folgt der L2097 nach Peukendorf		X	X		wenig befahrene, bituminierte Verkehrsstraße	X						X				
		✓ Verbindung nach Ebeleben: Route folgt der L2097 und der Keulaer Straße nach Ebeleben		X	X		stark frequentierte, bituminierte Verkehrsstraße (ILKW-Verkehr), eventl. Verkehrszählung nötig, keine Seitenstreifen	bereits erfasst										
		✓ Verbindung nach Rockensußra: am Ende <i>Rockensußraer Weg</i> führt die Route auf einem Feldweg nach Rockensußra		X	X		bituminierte Straße mit tiefen Schlaglöchern, landwirtschaftlicher Verkehr frei, schlecht ausgeschildert	bereits erfasst										
		✓ Verbindung nach Mehrstedt: Route folgt zunächst dem Verlauf des Urbaches und biegt später links ab nach Mehrstedt		X	X		befestigte Schotterstraße, teilweise grober Schotter, Schlaglöcher, Rennrad ungeeignet, schlecht ausgeschildert		X	X							X	
	Rockstedt	✓ Verbindung nach Ebeleben: Route führt über den <i>Rockstedter Weg</i> nach Ebeleben		X	X		Feldweg, teilweise geschottert, Rennrad ungeeignet, schlecht ausgeschildert	bereits erfasst										
		✓ Verbindung nach Abtsbessingen: Route führt über <i>Hauptstraße</i> und <i>Abtsbessinger Straße</i> nach Abtsbessingen		X	X		Betonplattenstraße, mittig leichte Steigung, schlecht ausgeschildert		X	X								X
		✓ Verbindung nach Bellstedt: Route folgt der <i>Bellstedter Straße</i> nach Bellstedt		X	X		wenig befahrene, bituminierte Verkehrsstraße	bereits erfasst										
	Wolferschwenda	✓ Verbindung nach Freienbessingen: Route folgt der L2092 nach Freienbessingen		X	X		wenig befahrene, bituminierte Verkehrsstraße	bereits erfasst										
		☒ Verbindung nach Wenigenehrich: Route führt auf der <i>Hauptstraße</i> aus dem Ort in Richtung Rohnstedt/Großenegrich, an der T-Kreuzung führt die Route links entlang der Straße nach Wenigenehrich		X	X		wenig befahrene, bituminierte Verkehrsstraße	X						X				
		☒ Verbindung nach Rohnstedt/Großenegrich: Route führt auf der L2092 zur Kreuzung der L2090 und folgt dieser links nach Großenegrich und rechts nach Rohnstedt		X	X		L2092: hügelig nach Rohnstedt: wenig befahrene, bituminierte Verkehrsstraße, erhebliche Straßenschäden, 50 km/h nach Großenegrich: wenig befahrene, bituminierte Verkehrsstraße, erhebliche Straßenschäden, steiler Berg	X						X				
	Billeben	✓ hat keinerlei Wegeverbindung																
								13	6	6	0	1	3	10	2	3	2	1

Fazit:

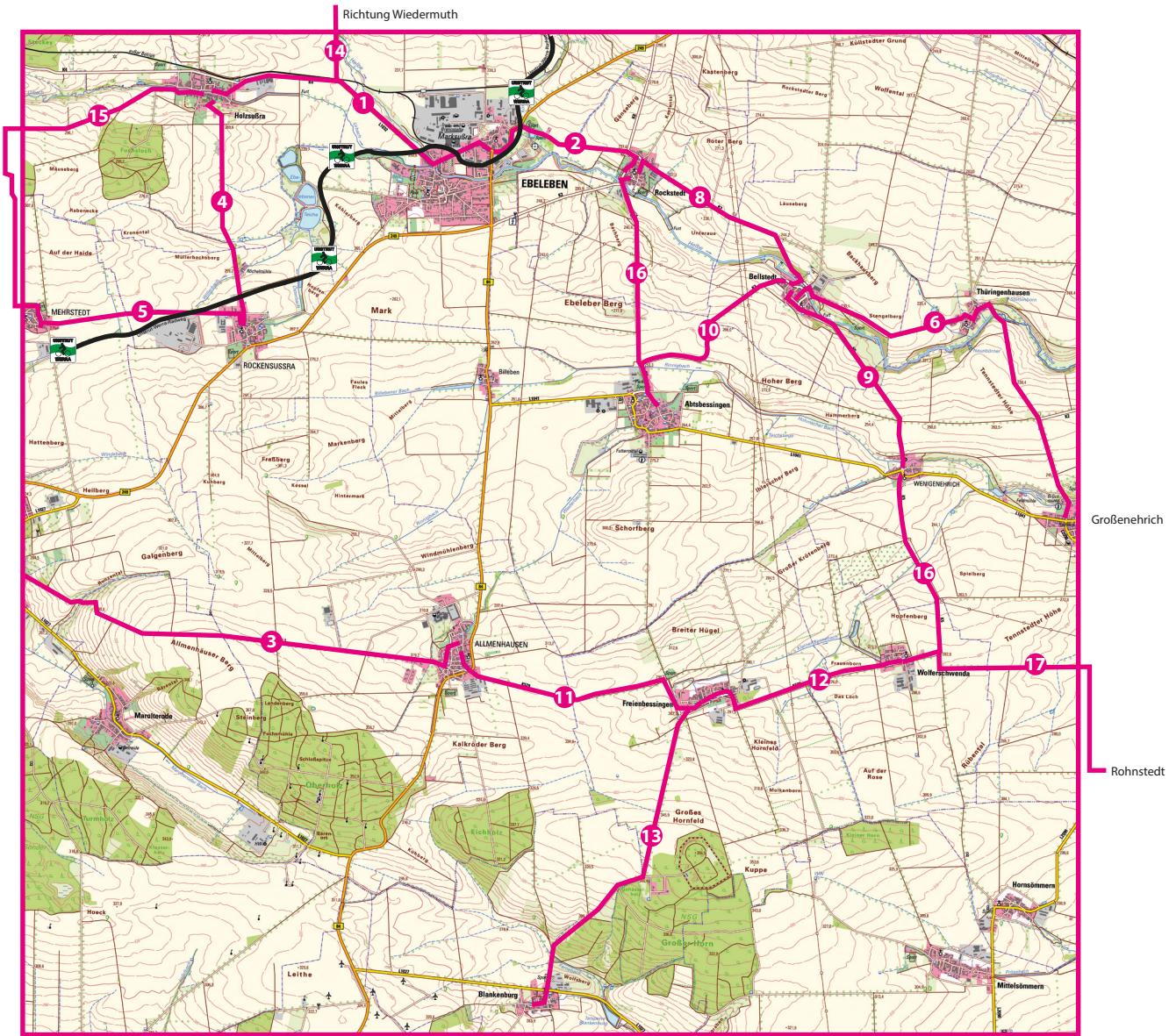
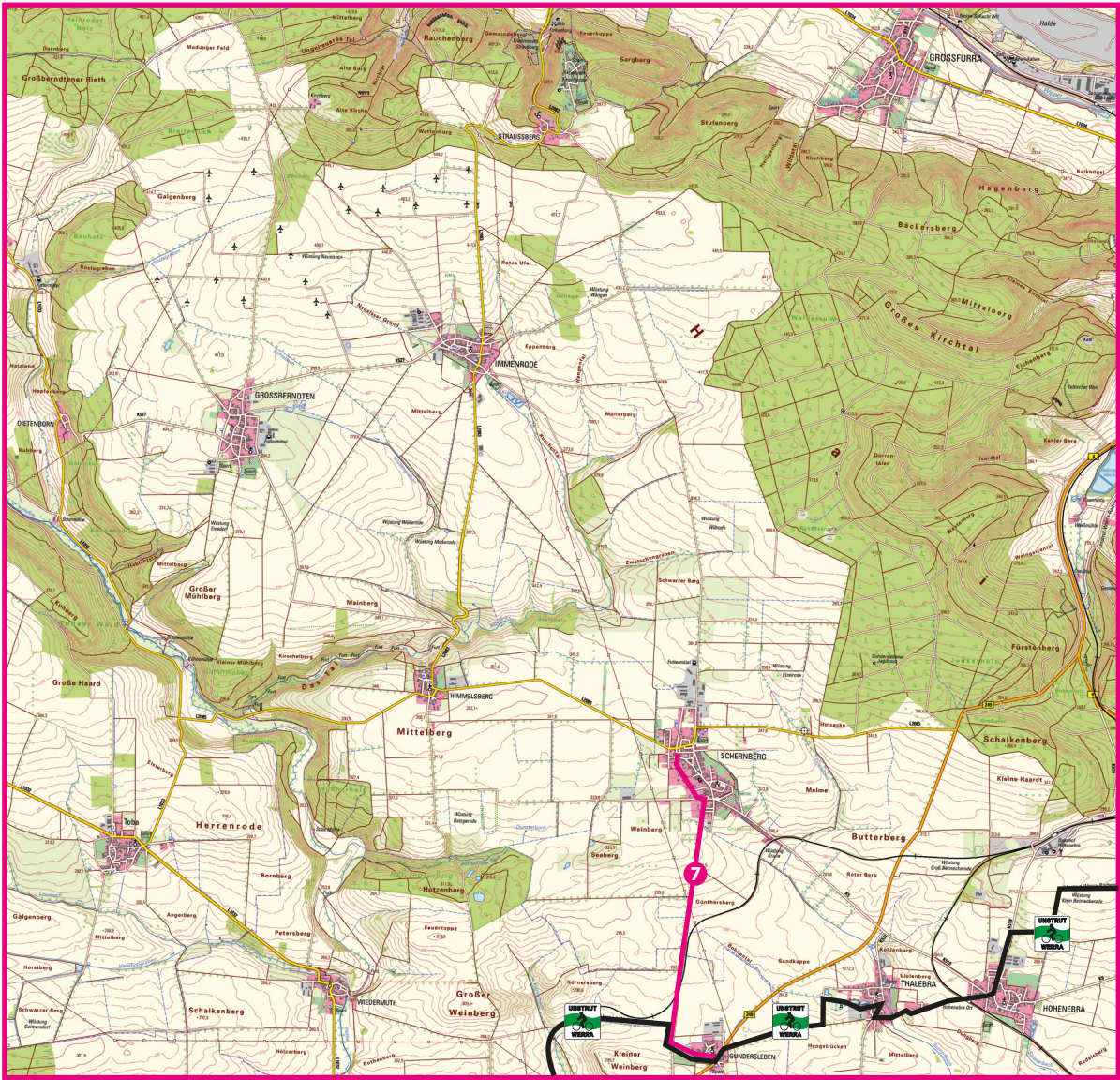
- Überregionale Radwege: UWR ab Gundersleben
- bestehende Radwegeverbindungen (RWV) hauptsächlich auf Verkehrsstraßen aber diese sind größtenteils niedrig frequentiert
- RWV Ebeleben - Wiedermuth/Holzsußra - Toba: Prüfung der Frequentierung notwendig

- RWV Rockensußra - Mehrstedt auf Notwendigkeit prüfen
- RWV Abtsbessingen - Freienbessingen: aufgrund der Wegebeschaffenheit nicht befahrbar
- bestehende RWV hauptsächlich durch alle Rädertypen nutzbar

Regionale Radwegeverbindungen im Kyffhäuserkreis

EBELEBEN

Stand 07/2021



1	Ebeleben - Holzsußra	6	Bellstedt - Thüringenhausen - Großenheirich	11	Almenhausen - Freienbessingen	15	Rockstedt - Abtsbessingen		Gundersleben - Thalebra
2	Ebeleben - Rockstedt	7	Gundersleben - Schernberg	12	Freienbessingen - Wolferschwenda	16	Wolferschwenda - Wenigenehrich		
3	Almenhausen - Schlotheim	8	Bellstedt - Rockstedt	13	Freienbessingen - Blankenburg	17	Wolferschwenda - Rohnstedt		
4	Rockensußra - Holzsußra	9	Bellstedt - Wenigenehrich	14	Holzsußra - Peukendorf		Ebeleben - Rockensußra		
5	Rockensußra - Mehrstedt	10	Bellstedt - Abtsbessingen	15	Holzsußra - Mehrstedt		Rockensußra - Schlotheim		

Ortsteil	angegebene Rad-Verbindung	Radweg		nutzbar		Bemerkungen	Nutzungsart					Beschaffenheit					
		ja	nein	ja	nein		alle Räder	Trekking	Mountainbike	Renncrad	nicht befahrbar	RW	VS	Erd-/Wald-/Feld-/Wiesen-W	Bitum	Schotter	Betonplatten
Greußen	✓ Verbindung nach Clingen: innerörtliche Verbindung	X		X		kombinierter Fuß- Radweg (schlecht ausgeschildert); Verbindung nach Clingen über Flattigstraße: Fußweg für Radverkehr frei	X					X					
	✓ Verbindung nach Grüningen: Route folgt der <i>Grüninger Straße</i> nach Grüningen	X		X		kombinierter Fuß- Radweg	X					X					
	✓ Verbindung nach Niedertopfstedt: Route folgt der <i>Niedertopfstedter Straße</i> nach Niedertopfstedt		X	X		wenig befahrene, bituminierte Verkehrsstraße, gut einsehbar	X					X					
	✓ Verbindung nach Ottenhausen: Route führt aus der Altstadt kommend kurz über die <i>Ottenhäuser Straße</i> und dann über Feldwege nach Ottenhausen		X	X		schlecht ausgeschildert Feldweg: teilweise schlechter Zustand, teilweise naturbelassen, mit Steigungen, schlecht ausgeschildert (mehrere Abbiegungen), sehr idyllisch durch Gewässer am "Hängsberg" (siehe Bild) Helbewanderweg: Feldweg, naturbelassen (Wegeführung kaum erkennbar)					X						
Grüningen	✓ Verbindung nach Greußen: Route folgt der <i>Grüninger Straße</i> nach Greußen	X		X		kombinierter Fuß- Radweg	bereits erfasst										
	✓ Verbindung nach Ottenhausen: Route führt über die <i>Ottenhäuser Straße</i> und dann über Feldwege nach Ottenhausen		X	X		schlecht ausgeschildert <i>Ottenhäuser Straße</i> : teilweise Kopfsteinpflaster Helbewanderweg: Feldweg, naturbelassen (Wegeführung kaum erkennbar)					X						
Clingen	✓ Verbindung nach Greußen: innerörtliche Verbindung	X		X		kombinierter Fuß- Radweg (schlecht ausgeschildert); Verbindung nach Greußen über Flattigstraße: Fußweg für Radverkehr frei	bereits erfasst										
	✓ Verbindung nach Westgreußen: innerörtliche Verbindung	X		X		kombinierter Fuß- Radweg (schlecht ausgeschildert); Verbindung nach Westgreußen über Flattigstraße: Fußweg für Radverkehr frei	X					X					
	✓ Verbindung nach Kutzleben: Route führt über die <i>L2131</i> und später über Feldwege nach Kutzleben		X	X		schlecht ausgeschildert schlecht beschaffener Feldweg: steinig, schottrig, holprig, steiler Anstieg, schöner Ausblick/idyllisch					X						
Niederbösa	✓ Verbindung nach Oberbösa: Route folgt der <i>L2088</i> nach Oberbösa		X	X		wenig befahrene, bituminierte Verkehrsstraße, ortsauswärts Steigung	X					X					
	✓ Verbindung nach Trebra: Route folgt oberhalb des Ortes der <i>L2088</i> Richtung Oberbösa, über <i>Hohler Graben</i> und <i>Neustadt</i> über Feldwege Richtung Klostergut Bonnrode/ Trebra, mittig führt die Route über einen Abzweig nach Trebra		X	X		schlecht ausgeschildert, lange Verbindung Hohler Graben: langer, steiler Anstieg Richtung Klostergut Bonnrode: anfangs bituminiert mit Schlaglöchern, danach Schotter-/ Steinstraße bis Trebra: Feldweg, teilweise schottrig und steinig			X				X		X		
Oberbösa	✓ Verbindung nach Niederbösa: Route folgt der <i>L2088</i> nach Niederbösa		X	X		wenig befahrene, bituminierte Verkehrsstraße	bereits erfasst										
	✓ Verbindung nach Bilzingsleben: Route folgt der <i>L2088</i> nach Bilzingsleben		X	X		wenig befahrene, bituminierte Verkehrsstraße	X					X					
	☐ Verbindung nach Günserode: Route führt ab <i>Hohler Graben</i> Ecke <i>Neustadt</i> über über Feldwege zur <i>L2290</i> und dann links auf der <i>L2290</i> nach Günserode		X	X		schlecht ausgeschildert Hohler Graben: langer, steiler Anstieg Feldweg: Wiesenweg; sehr naturbelassen					X						
	☐ Verbindung nach Hachelbich: Route führt über <i>Neustadt</i> vorbei am Klostergut Bonnrode auf Feld- und Waldwegen nach Hachelbich		X			schlecht ausgeschildert bis Klostergut Bonnrode: <i>Hohler Graben</i> langer, steiler Anstieg/ anfangs bituminiert mit Schlaglöchern, danach Schotter-, Steinstraße bis Hachelbich: ULI!											
Trebra	✓ Route nach Niederbösa: Route folgt der <i>L2088</i> nach Niederbösa		X	X		wenig befahrene, bituminierte Verkehrsstraße	X					X					
	☐ Route nach Holzengel/Hachelbich: Route führt auf der <i>Hauptstraße L2088</i> aus dem Ort in Richtung Holzengel, in der Linkskurve führt die Route auf Feld- und Waldwegen nach Hachelbich bzw. auf Feldwegen nach Holzengel		X	X		schlecht ausgeschildert bis Abzweig: Schotterstraße Holzengel: schlecht beschaffener Feldweg Hachelbich: siehe Bild					X						
Wasserthaleben	✓ Verbindung nach Otterstedt: Route führt über die <i>Bergstraße</i> und die <i>Neue Straße</i> nach Otterstedt		X	X		wenig befahrene, bituminierte Verkehrsstraße mit 10 % Steigung in Otterstedt: Kopfsteinpflaster					X						
	✓ Verbindung nach Westgreußen: Route führt zunächst über die <i>Hauptstraße</i> in Richtung Großenehrich, nach der Querung der Helbe geht es links auf <i>Querberg</i> später <i>Talbaumgraben</i> , am Ende des Weges biegt man links ab nach Westgreußen		X	X		schlecht ausgeschildert <i>Querberg</i> : enorme Steigung Feld-, Wanderweg: naturbelassen und steinig	erfasst unter Westgreußen										
	✓ Verbindung nach Westerengel: über die <i>Hauptstraße</i> bis zum Friedhof und dann über Landwirtschaftswege bis nach Westerengel		X	X		schlecht ausgeschildert Betonplattenstraße und bituminierte Straße sehr steil		X	X						X		X
Westgreußen	✓ Verbindung nach Clingen: innerörtliche Verbindung	X		X		kombinierter Fuß- Radweg (schlecht ausgeschildert); Verbindung nach Clingen über Flattigstraße: Fußweg für Radverkehr frei	bereits erfasst										
	✓ Verbindung nach Rohnstedt: Route führt über die <i>Rohnstedter Straße</i> nach Rohnstedt		X	X		schlecht ausgeschildert sehr steiniger Feldweg, etliche große Steinabschnitte					X						
	✓ Verbindung nach Wasserthaleben/Großenehrich: Route führt vorbei an der Funkenburg über Feldwege in Richtung Großenehrich, am Talbaumgraben geht es rechts ab in Richtung Wasserthaleben		X	X		schlecht ausgeschildert Feld-, Wanderweg: naturbelassen und steinig Wasserthaleben <i>Querberg</i> : enorme Steigung; Richtung Wasserthaleben: abfallend					X						
Niedertopfstedt	✓ Verbindung nach Obertopfstedt: Route folgt der <i>Hauptstraße</i> nach Obertopfstedt		X	X		wenig befahrene, bituminierte Verkehrsstraße	X					X					
	✓ Verbindung nach Greußen: Route folgt der <i>Greußener Straße/L1041</i> nach Greußen		X	X		wenig befahrene, bituminierte Verkehrsstraße	bereits erfasst										
Obertopfstedt	✓ Verbindung nach Feldengel: Route verläuft über <i>Siedlung</i> nördlich aus Obertopfstedt heraus und über Feldwege nach Feldengel		X	X		schlecht ausgeschildert Feld-, Wanderweg mit Schlaglöchern, nicht befestigt - eher begrünt					X						

Großenehrich	☐	Verbindung nach Thüringenhausen: Route folgt der L2090 nach Thüringenhausen		X	X		wenig befahrene, bituminierte Verkehrsstraße, anspruchsvoll/bergig	bereits erfasst											
	✓	Verbindung nach Wenigenehrich: über Kapellstraße nördlich zum Ortsausgang und dann links abbiegen, der Weg verläuft parallel zum Mühlbach und zum Rinnigbach nach Wenigenehrich		X		X	schlecht ausgeschildert anfangs Betonplattenstraße -> Feld- und Wiesenweg: schlecht beschaffen (Mountainbiker war auf der Strecke unterwegs)					X							
	✓	Verbindung nach Wasserthaleben/Westgreußen: Route führt Thomas-Müntzer-Siedlung über Feldwege bis zum Abzweig Talbaumgraben an dem es links nach Wasserthaleben und rechts nach Westgreußen geht		X		X	schlecht ausgeschildert nach Wasserthaleben: Feld-, Wanderweg: naturbelassen und steinig, Querberg: enorme Steigung aber in dieser Richtung abfallend nach Westgreußen: Feld-, Wanderweg: naturbelassen und steinig	erfasst unter Westgreußen											
	✓	Verbindung nach Rohnstedt: Route über Rohnstedter Straße L2090 nach Rohnstedt		X	X		wenig befahrene Verkehrsstraße, Geschwindigkeitsbegrenzung 50 km/h, enorme Steigungen	X							X				
Wenigenehrich	☐	Verbindung nach Bellstedt: Route folgt der Ortsverbindungsstraße nach Bellstedt		X	X		wenig befahrene, bituminierte, bergige Verkehrsstraße	bereits erfasst											
	☐	Verbindung nach Wolferschwenda: Route folgt der Ortsverbindungsstraße und der L2092 nach Wolferschwenda		X	X		wenig befahrene, bituminierte Verkehrsstraße	bereits erfasst											
	✓	Verbindung nach Großenehrich: über Wenigenehricher Hauptstraße nördlich zum Ortsausgang und dann rechts abbiegen, der Weg verläuft parallel zum Rinnigbach und zum Mühlbach nach Großenehrich		X		X	schlecht ausgeschildert anfangs Plattenstraße -> Feld- und Wiesenweg: schlecht beschaffen (Mountainbiker war auf der Strecke unterwegs)	bereits erfasst											
Rohnstedt	✓	Verbindung nach Großenehrich: Route folgt der L2090 nach Großenehrich		X	X		wenig befahrene Verkehrsstraße, Geschwindigkeitsbegrenzung 50 km/h, enorme Steigungen	bereits erfasst											
	✓	Verbindung nach Westgreußen: Route folgt der Bahnhofstraße nach Westgreußen		X		X	schlecht ausgeschildert sehr steiniger Feldweg, etliche große Steinabschnitte	bereits erfasst											
	✓	Verbindung nach Kutzleben: Route führt südlich des Ortes über die Hauptstraße und später über Feldwege nach Kutzleben		X		X	schlecht ausgeschildert Feld-, Wiesenweg: schlechte Beschaffenheit					X							
	✓	Verbindung nach Hornsömmern: Route folgt der L2090 nach Hornsömmern		X	X		wenig befahrene, bituminierte Verkehrsstraße	X						X					
Otterstedt	✓	Verbindung nach Niederspierz: Route folgt der Ortsverbindungsstraße nach Niederspierz		X	X		wenig befahrene, bituminierte Verkehrsstraße anspruchsvoll/bergig	X						X					
	✓	Verbindung nach Westerengel: über Neue Straße und dann über Feldwege nach Westerengel		X	X		schlecht ausgeschildert bituminierte Straße: anspruchsvoll/bergig	X									X		
	✓	Verbindung nach Wasserthaleben: Route folgt der Ortsverbindungsstraße nach Wasserthaleben		X		X	wenig befahrene, bituminierte Verkehrsstraße mit 10 % Steigung (von Wasserthaleben nach Otterstedt) in Otterstedt: Kopfsteinpflaster	bereits erfasst											
Bliederstedt	✓	hat keinerlei Wegeverbindung																	
Niederspierz	✓	Verbindung nach Otterstedt: Route folgt der Ortsverbindungsstraße nach Otterstedt		X	X		wenig befahrene, bituminierte Verkehrsstraße anspruchsvoll/bergig	bereits erfasst											
	☐	Verbindung nach Oberspierz: Route folgt der Ortsverbindungsstraße nach Oberspierz		X	X		wenig befahrene, bituminierte Verkehrsstraße sehr anspruchsvoll/bergig	bereits erfasst											
	☐	Verbindung nach Hohenebra: Route folgt der Hohenebraer Straße über Feldwege nach Hohenebra		X	X		anfangs Betonplattenstraße -> ab Hohenebra: grobe Schotterstraße	bereits erfasst											
Westerengel	✓	Verbindung nach Wassertaleben: über die Westerengler Hauptstraße unter der B4 hindurch, dann über Landwirtschaftswege bis nach Wasserthaleben		X	X		schlecht ausgeschildert Betonplattenstraße und bituminierte Straße sehr steil	bereits erfasst											
	✓	Verbindung nach Kirchengel: über Kirchengler Zinsweg nach Kirchengel		X	X		wenig befahrene, bituminierte Verkehrsstraße	X						X					
	☐	Verbindung nach Sondershausen: nördlich von Westerengel über Feld- und Waldwege über den Possenwald nach Sondershausen		X	X		schlecht ausgeschildert bis Possenwald: bituminierte Straße, sehr bergig ab Possenwald: Bitumenbelag bis ins Klappental, von da an Betonplatten, aufgrund starker Steigung - nur für sehr ambitionierte Radfahrer	bereits erfasst											
Kirchengel	☐	Verbindung nach Sondershausen: nördlich von Kirchengel über Feld- und Waldwege über den Possenwald nach Sondershausen		X	X		schlecht ausgeschildert bis Possenwald: anfangs Schotterstraße -> Plattenstraße ab Possenwald: Bitumenbelag bis ins Klappental, von da an Betonplatten, aufgrund starker Steigung - nur für sehr ambitionierte Radfahrer	bereits erfasst											
	✓	Verbindung nach Westerengel: über Kirchengler Zinsweg nach Westerengel		X	X		wenig befahrene, bituminierte Verkehrsstraße	bereits erfasst											
	✓	Verbindung nach Feldengel: Route verläuft südlich von Kirchengel über einen Feldweg zur Ortsverbindungsstraße Feldengel-Holzengel und folgt dieser nach Feldengel		X		X	schlecht ausgeschildert Feld-, Wiesenweg: sehr schlechte Beschaffenheit					X							
Holzengel	✓	Verbindung nach Feldengel: über Ortsverbindungsstraße nach Feldengel		X	X		wenig befahrene, bituminierte Verkehrsstraße	X						X					
	☐	Verbindung nach Berka: über Kirchengelscher Stadtweg in Richtung Norden über Feld- und Waldwege nach Berka		X	X		nur für Mountain- oder Trekkingbike empfehlenswert, aufgrund starker Steigung nur für sehr ambitionierte Radfahrer	bereits erfasst											
Feldengel	✓	Verbindung nach Holzengel/Kirchengel: Route folgt der Ortsverbindungsstraße nach Holzengel und auf halber Strecke über Feldweg nach Kirchengel		X	X		Holzengel: wenig befahrene, bituminierte Verkehrsstraße Kirchengel: schlecht ausgeschilderter Feld-, Wiesenweg; schlechte Beschaffenheit	bereits erfasst											
	✓	Verbindung nach Obertopfstedt: Route über Dorfstraße vorbei an Linder-Backwaren über einen Feldweg nach Obertopfstedt		X		X	schlecht ausgeschildert Feld-, Wanderweg mit Schlaglöchern, nicht befestigt - eher begrünt	bereits erfasst											
								14	1	2	0	12	3	10	1	2	1	1	

Fazit:

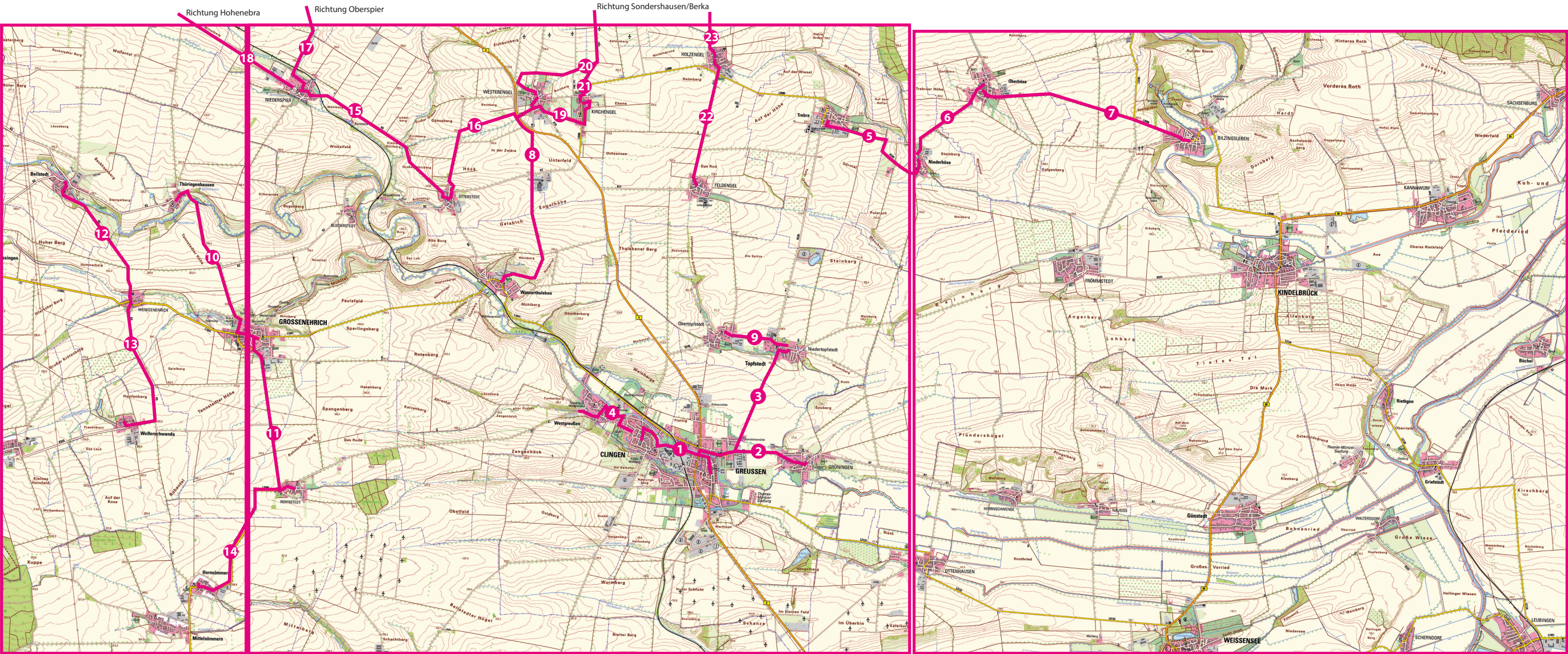
- Überregionale Radwege: keine
- kombinierte Fuß- Radweg Greußen-Clingen-Westgreußen und Greußen-Grünigen
- bestehende Radwegeverbindungen (RWV) hauptsächlich Verkehrsstraßen aber diese sind größtenteils niedrig frequentiert
- RWV Greußen - Ottenhausen: aufgrund der Wegebeschaffenheit zurzeit nicht nutzbar aber eine sehr idyllische Wegeführung wegen des Gewässers am „Hängsberg“
- RWV Clingen - Kutzleben: aufgrund der Wegebeschaffenheit zurzeit nicht nutzbar aber eine sehr idyllische Wegeführung

- RWV Niederbösa - Trebra: sehr lange und eher schlecht beschaffene Wegeführung -> Notwendigkeitsprüfung
- aufgrund der Wegebeschaffenheit nicht nutzbare RWV: Greußen – Ottenhausen; Oberbösa – Günserode; Trebra - Holzengel/Hachelbich; Wasserthaleben – Otterstedt; Westgreußen - Rohnstedt und Wasserthaleben/Großenehrich; Obertopfstedt – Feldengel; Großenehrich – Wenigenehrich; Rohnstedt – Kutzleben; Kirchengel – Feldengel
- bestehende RWV hauptsächlich durch alle Rädertypen nutzbar

Regionale Radwegeverbindungen im Kyffhäuserkreis

REGION GREUSSEN (LG & VG)

Stand 07/2021



	Greußen - Clingen		Niederbösa - Oberbösa		Großenehrich - Rohnstedt		Otterstedt - Westerengel		Kirchengel - Sondershausen
	Greußen - Grünigen		Oberbösa - Bilzingsleben		Wenigenehrich - Bellstedt		Niederspier - Oberspier		Holzengel - Feldengel
	Greußen - Niedertopfstedt		Wasserthaleben - Westerengel		Wenigenehrich - Wolferschwenda		Niederspier - Hohenebra		Holzengel - Berka
	Clingen - Westgreußen		Niedertopfstedt - Obertopfstedt		Rohnstedt - Hornsömmern		Westerengel - Kirchengel		
	Trebra - Niederbösa		Großenehrich - Thüringenhausen		Otterstedt - Niederspier		Westerengel - Sondershausen		

	Ortsteil		angegebene Rad-Verbindung	Radweg		nutzbar		Bemerkungen	Nutzungsart					Beschaffenheit					
				ja	nein	ja	nein		alle Räder	Trekking	Mountainbike	Rennrad	nicht befahrbar	RW	VS	Erd-/Wald-/Feld-/Wiesen-W	Bitum	Schotter	Betonplatten
HELBEDÜNDORF	Holzthaleben	✓	Verbindung nach Friedrichsrode: über <i>Hohler Weg</i> auf Waldwegen nach Friedrichsrode		X	X		nur für Mountain- und Trekkingbike empfehlenswert		X	X				X				
		✓	Verbindung nach Keula: Route folgt für ca. 1,5 km der <i>L2096</i> in Richtung Menteroda, dann rechts über Feldwege nach Keula		X	X		mit Kalkschotter befestigter Feldweg, nur für Mountain- und Trekkingbike empfehlenswert		X	X						X		
		✓	Verbindung nach Menteroda: Route folgt der <i>L2096</i> nach Menteroda		X	X		Frequentierung <i>L2096</i>	! Überprüfung wegen <i>L2096</i> !						X				
		✓	Verbindung nach Urbach: südlich über <i>Urbacher Weg</i> nach Urbach		X	X		mit Kalkschotter befestigter Feldweg, nur für Mountain- und Trekkingbike empfehlenswert		X	X						X		
		✓	Verbindung nach Großbrüchter: über <i>Großbrüchtersehe Straße</i> bis zum Abzweig <i>Mühlweg</i> und dann rechts dem Feldweg folgen nach Großbrüchter		X	X		mit Kalkschotter befestigter Feldweg, nur für Mountain- und Trekkingbike empfehlenswert		X	X						X		
		☒	Verbindung nach Großberndten: über <i>Obergasse</i> und dann entlang der Helbe über Feld- und Waldwege nach Großberndten		X		X	Erdwege im Helbetal teilweise nicht befahrbar (eventuell für Mountainbiker nutzbar?), alternative Wegeführung über befestigte Waldwege siehe Karten 2a und 2b	! Überprüfung alternative Wegeführung !										
	Keula	✓	Verbindung nach Holzthaleben: über <i>Angerbergstraße</i> auf Feldweg in Richtung <i>L2096</i> , dann für ca. 1,5 km der <i>L2096</i> nach Holzthaleben folgen		X	X		mit Kalkschotter befestigter Feldweg, nur für Mountain- und Trekkingbike empfehlenswert	bereits erfasst										
		✓	Verbindung nach Friedrichsrode: nördlich über <i>Lindenanger</i> bis zum Wald, dann links an der Waldkante entlang bis zur Überquerung der <i>L1016</i> , dann auf Waldwegen nach Vollenborn bzw. Friedrichsrode		X		X	Erdwege im Wald zwischen Rondell Keula und Friedrichsrode; Baumwurzeln - eventuell für Mountainbiker nutzbar ?					X						
		✓	Verbindung nach Vollenborn: nördlich über <i>Lindenanger</i> bis zum Wald, dann links an der Waldkante entlang bis zur Überquerung der <i>L1016</i> , dann auf Waldwegen nach Vollenborn		X		X	Muschelkalksteilstufe zwischen Rondell Keula und Vollenborn, mit Rad nicht passierbar (starkes Gefälle, Baumwurzeln)					X						
		✓	Verbindung nach Keula: am Ortsausgang Richtung Keula rechts in den Wald einfahren und über Waldwege nach Vollenborn bzw. Keula (Überquerung der <i>L1016</i>)		X		X	Erdwege im Wald zwischen Rondell Keula und Friedrichsrode; Baumwurzeln - eventuell für Mountainbiker nutzbar ?	bereits erfasst										
	Friedrichsrode	✓	Verbindung nach Vollenborn: am Ortsausgang Richtung Keula rechts in den Wald einfahren und über Waldwege nach Vollenborn		X		X	Erdweg im Wald Richtung Keula bis zur Kreisgrenze nicht nutzbar - eventuell für Mountainbiker nutzbar?					X						
		☒	Verbindung nach Kleinberndten: am Ortsausgang Friedrichsrode Richtung Bleiche-rode rechts unterhalb der <i>L1016</i> in den Wald einfahren, dann über Waldwege entlang des Feuerbachs sowie der Helbe und schließlich über die <i>L1033</i> nach Kleinberndten		X	X		nur für Mountain- und Trekkingbike empfehlenswert, Frequentierung <i>L1033</i>	! Überprüfung wegen <i>L1033</i> !						X	X			
		Großbrüchter	☒	Verbindung nach Kleinberndten/Dietenborn: über Obere Straße auf Feldwegen bis in den Wald, kurz nach der Rabenmühle nach leicht links abbiegen bis zur <i>L1033</i> nach Kleinberndten		X		X	teilweise unbefahrbare Erdwege (eventuell für Moutainbiker nutzbar?) - andere Wegeführung über befestigte Waldwege möglich (siehe Karte 1), Frequentierung <i>L1033</i>	! Überprüfung alternative Wegeführung !									
	☒		Verbindung nach Dietenborn/Kleinberndten: über Obere Straße auf Feldwege bis in den Wald, kurz nach der Rabenmühle nach rechts abbiegen und entlang der Helbe nach Dietenborn fahren und die <i>L1033</i> nach Kleinberndten		X		X	teilweise unbefahrbare Erdwege (eventuell für Mountainbiker nutzbar?) - andere Wegeführung über befestigte Waldwege möglich (siehe Karte 1), Verbindung Dietenborn - Kleinberndten nicht im Radroutenplaner enthalten - Frequentierung <i>L1033</i>	! Überprüfung alternative Wegeführung !										
	✓		Verbindung nach Kleinbrüchter: südlich über Kreisstraße <i>K 4</i> nach Kleinbr.		X	X			X						X				
	Kleinbrüchter	✓	Verbindung nach Großbrüchter: über Kreisstraße <i>K 4</i> nach Großbrüchter		X	X			bereits erfasst										
		✓	Verbindung nach Peukendorf: über Kreisstraße <i>K 4</i> nach Peukendorf		X	X			X						X				
	Toba	☒	Verbindung nach Dietenborn: über Ortsverbindungsstraße <i>L1033</i> nach Dietenborn		X	X		Frequentierung <i>L1033</i>	! Überprüfung wegen <i>L1033</i> !						X				
		☒	Verbindung nach Wiedermuth: über Ortsverbindungsstraße <i>L1032</i> nach Wiederm.		X	X		stark frequentierte, bituminierte Verkehrsstraße (ILKW-Verkehr), eventl. Verkehrszählung nötig, keine Seitenstreifen	! Überprüfung wegen <i>L1032</i> !						X				
									2	4	4	0	3	0	6	2	0	3	0

HELBEDÜNDORF

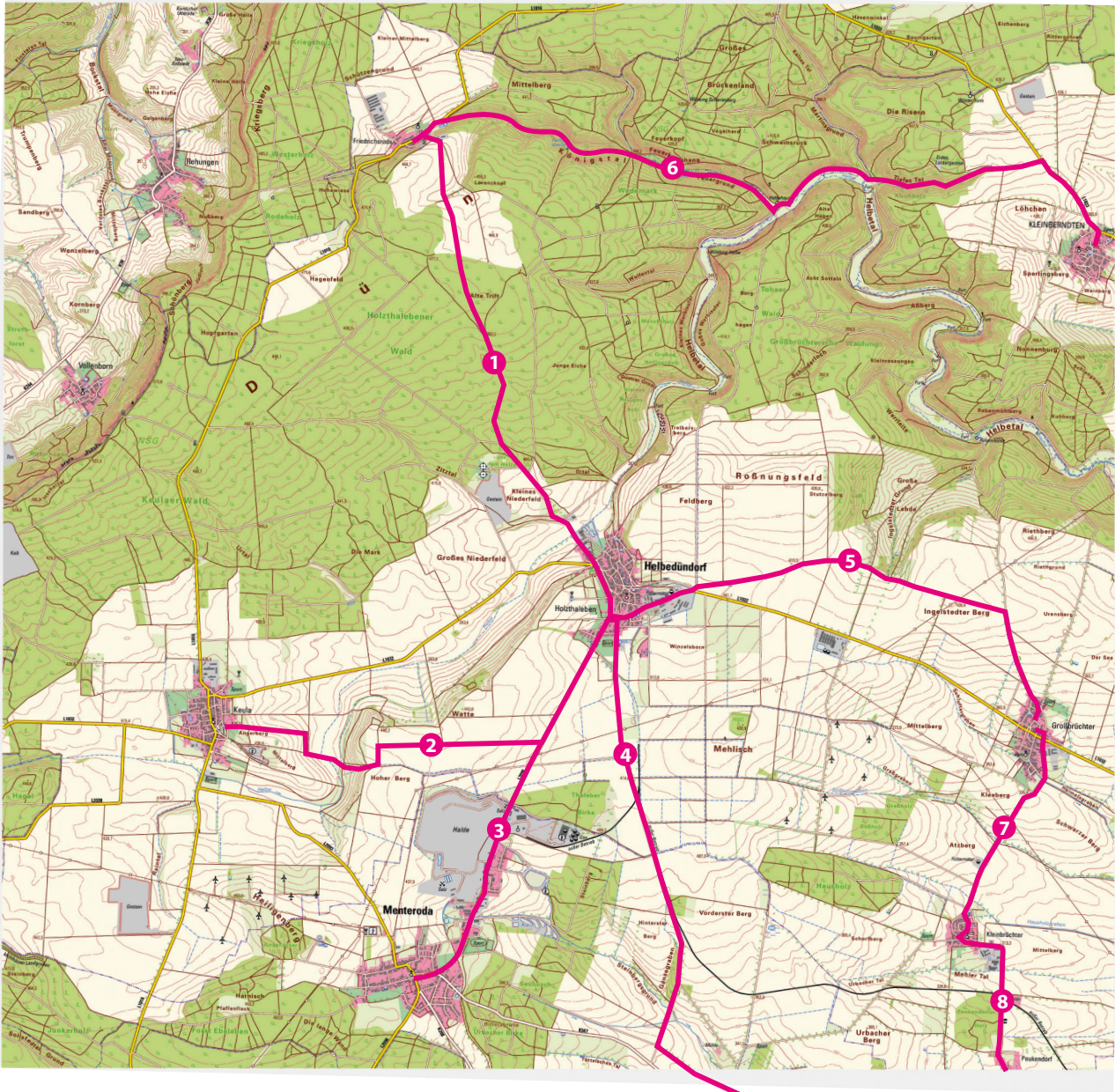
Fazit:

- Überregionale Radwege: keine
- Anbindung an UWR ab Ebeleben + Rockensußra
- bestehende Radwegeverbindungen (RWV) hauptsächlich auf Verkehrsstraßen -> Prüfung der Frequentierung notwendig
- für bestehende aber nicht nutzbare RWV (siehe Tabelle) existieren prüfbare Alternativen
- RWV Keula - Friedrichsrode - Vollenborn: aufgrund der Wegebeschaffenheit nicht befahrbar
- bestehende RWV hauptsächlich durch Trekking- und Mountainbikes nutzbar

Regionale Radwegeverbindungen im Kyffhäuserkreis

HELBEDÜNDORF

Stand 07/2021



1	Holzthaleben - Friedrichsrode	6	Friedrichsrode - Kleinberndten
2	Holzthaleben - Keula	7	Großbrüchter - Kleinbrüchter
3	Holzthaleben - Menteroda	8	Kleinbrüchter - Peukendorf
4	Holzthaleben - Urbach	9	Toba - Dietsborn
5	Holzthaleben - Großbrüchter	10	Toba - Wiedermuth

AN DER SCHMÜCKE

	Ortsteil	angegebene Rad-Verbindung	Radweg		nutzbar		Bemerkungen	Nutzungsart					Beschaffenheit							
			ja	nein	ja	nein		alle Räder	Trekking	Mountainbike	Rennrad	nicht befahrbar	RW	VS	Erd-/Wald-/Feld-/Wiesen-W	Bitum	Schotter	Beton-platten		
	Bretleben	✓ Unstrutradweg: von Reinsdorf kommend entlang des Mühlgrabens in den Ort und über <i>Heldrunger Straße</i> auf Radweg weiter nach Heldrungen	X		X		gut ausgebaut, für alle Räder empfehlenswert	X						X						
		☑ Verbindung nach Ringleben: in Bretleben über <i>Spitteldamm</i> die Unstrut überqueren und vorbei am Sportplatz über Feldwege nach Ringleben		X	X		teilweise kaputtter Belag und viele Löcher, nur für Mountain- oder Trekkingbikes geeignet	bereits erfasst												
		✓ Verbindung nach Oldisleben: in Bretleben über <i>Spitteldamm</i> die Unstrut überqueren und links auf <i>Helderbach</i> abbiegen - bis Oldisleben folgen		X	X		teilweis gut ausgebaute Bitumenwege, teilweise geschotterte Feldwege, insgesamt nur für Mountain- oder Trekkingbike empfehlenswert		X	X							X	X		
	Gorsleben	✓ Unstrutradweg: von Heldrungen kommend entlang der Unstrut und der Lossa weiter nach Etzleben	X		X		gut ausgebaut, für alle Räder empfehlenswert	X						X						
		✓ Verbindung nach Hemleben: vom <i>Harraser Weg</i> aus entlang der Bahnlinie, dann Feldweg links an Landwirtschaft vorbei bis nach Hemleben		X	X		bis kurz vor Hemleben top ausgebaute Route, die letzten Meter Hemleben sind extrem zugewachsen und holprig - diese letzten 300 Meter sollten geschottert oder verlegt werden	! Überprüfung Wegeführung !												
		✓ Verbindung nach Kannawurf: aus Gorsleben kommend über die Unstrutbrücke fahren und sofort links abbiegen, Weg bis nach Kannawurf folgen		X	X		sehr gute Verbindung, Plattenweg mit einigen Löchern, jedoch mit jedem Rad befahrbar	X											X	
		➔ Verbindung nach Sachsenburg: aus Gorsleben kommend über die Unstrutbrücke fahren und geradeaus nach Sachsenburg fahren		X	X		nur für Mountain- oder Trekkingbike empfehlenswert		X	X					X					
	Hauteroda	✓ Verbindung nach Oberheldrungen: über Donaustraße auf der K 517 nach Oberheldrungen		X	X		gut ausgebaut, für alle Räder empfehlenswert	X							X					
		☑ Verbindung nach Garnbach/Lossa: südöstlich über <i>Wachtberg</i> entweder entlang des Helderbachs über Feld- und Waldwege nach Lossa fahren oder über <i>Wiehbergsweg</i> über Feld- und Waldwege nach Garnbach fahren		X	X		Sehr gute Verbindung auf sehr gepflegten Wegen durch die Hohe Schrecke, kurz vor Garnbach ist der Weg nicht befahrbar, kann aber auf vorhandene Wege umverlegt werden	! Überprüfung Wegeführung !												
	Heldrungen	✓ Unstrutradweg: von Bretleben kommend über <i>Oldislebener Weg</i> in Richtung Bahnhof Heldrungen und Oldisleben	X		X		gut ausgebaut, für alle Räder empfehlenswert	X						X						
		➔ Verbindung nach Braunsroda: Ende Feldstraße Feldweg über die Autobahn folgen, dann links und wieder rechts abbiegen nach Braunsroda		X		X	Verbindung bis über die Autobahn ist hervorragend, der Feldweg vor Braunsroda ist nicht für Fahrräder geeignet					X								
		✓ Verbindung nach Oberheldrungen: folgt der <i>Oberheldrunger Straße</i> über die K 517 nach Oberh.		X	X		gut ausgebaut, für alle Räder empfehlenswert	X							X					
	Hemleben	✓ Verbindung nach Gorsleben: über Feldweg über die Autobahn nach Gorsleben		X	X		bis kurz vor Hemleben top ausgebaute Route, die letzten Meter Hemleben sind extrem zugewachsen und holprig - diese letzten 300 Meter sollten geschottert oder verlegt werden	bereits erfasst												
		✓ Verbindung nach Oberheldrungen: über Ortsverbindungsstraße <i>Harraser Straße</i> nach Oberheldrungen		X	X		für alle Räder empfehlenswert	X							X					
		✓ Verbindung nach Beichlingen: über <i>Kreuzbergweg</i> nach Beichlingen		X	X		die Verbindung ist teilweise mit groben Schotter versehen, für Mountain- oder Trekkingbikes empfehlenswert		X	X								X		
	Oldisleben	☑ Verbindung nach Seehausen: parallel zur <i>B85</i> (Frankenhäuser Straße) nach Seehausen	X		X		straßenbegleitender Radweg, für alle Räder empfehlenswert	bereits erfasst												
		➔ Verbindung nach Sachsenburg: Abzweig von von <i>L2287</i> kurz vor der Unstrutbrücke bis zur <i>Karl Marx Straße</i> dann dem Verlauf der <i>B85</i> folgen bis nach Sachsenburg	X		X		teilweise straßenbegleitender Radweg, teilweise geschotterte Wege, insgesamt nur für Mountain- oder Trekkingbike empfehlenswert		X	X				X				X		
		✓ Unstrutradweg: über die Unstrutbrücke und dann auf den Radweg in Richtung Bretleben oder Gorsleben	X		X		gut ausgebaut, für alle Räder empfehlenswert	X						X						
		✓ Verbindung nach Bretleben: über <i>Bretlebener Weg</i>		X	X		teilweis gut ausgebaute Bitumenwege, teilweise geschotterte Feldwege, insgesamt nur für Mountain- oder Trekkingbike empfehlenswert	bereits erfasst												
		✓ Verbindung Seehausen 2: nördlich von Oldisleben die <i>L1221</i> queren und dann vorbei an den Kiesen nach Seehausen		X		X	Erdwege im Rieth teilweise nicht befahrbar						X							
	Etzleben	✓ Unstrutradweg: aus Gorsleben kommend parallel zur Lossa verlaufend weiter nach Büchel	X		X		gut ausgebaut, für alle Räder empfehlenswert	X						X						
	Oberheldrungen	✓ Verbindung nach Heldrungen: über die <i>Heldrunger Straße</i> K 517 nach Heldrungen		X	X		für alle Räder empfehlenswert	bereits erfasst												
		✓ Verbindung nach Hemleben: über Ortsverbindungsstraße nach Hemleben		X	X		für alle Räder empfehlenswert	bereits erfasst												
		✓ Verbindung nach Hauteroda: östlich <i>Am Helderbach</i> nach Hauteroda		X	X		für alle Räder empfehlenswert	bereits erfasst												
		☑ Verbindung nach Kleinroda: an der Gabelung am Ortsende links in Richtung Kleinroda		X	X		die Verbindung ist teilweise mit groben Schotter versehen, für Mountain- oder Trekkingbikes empfehlenswert		X	X								X		
								9	5	5	0	2	6	3	1	1	4	1		

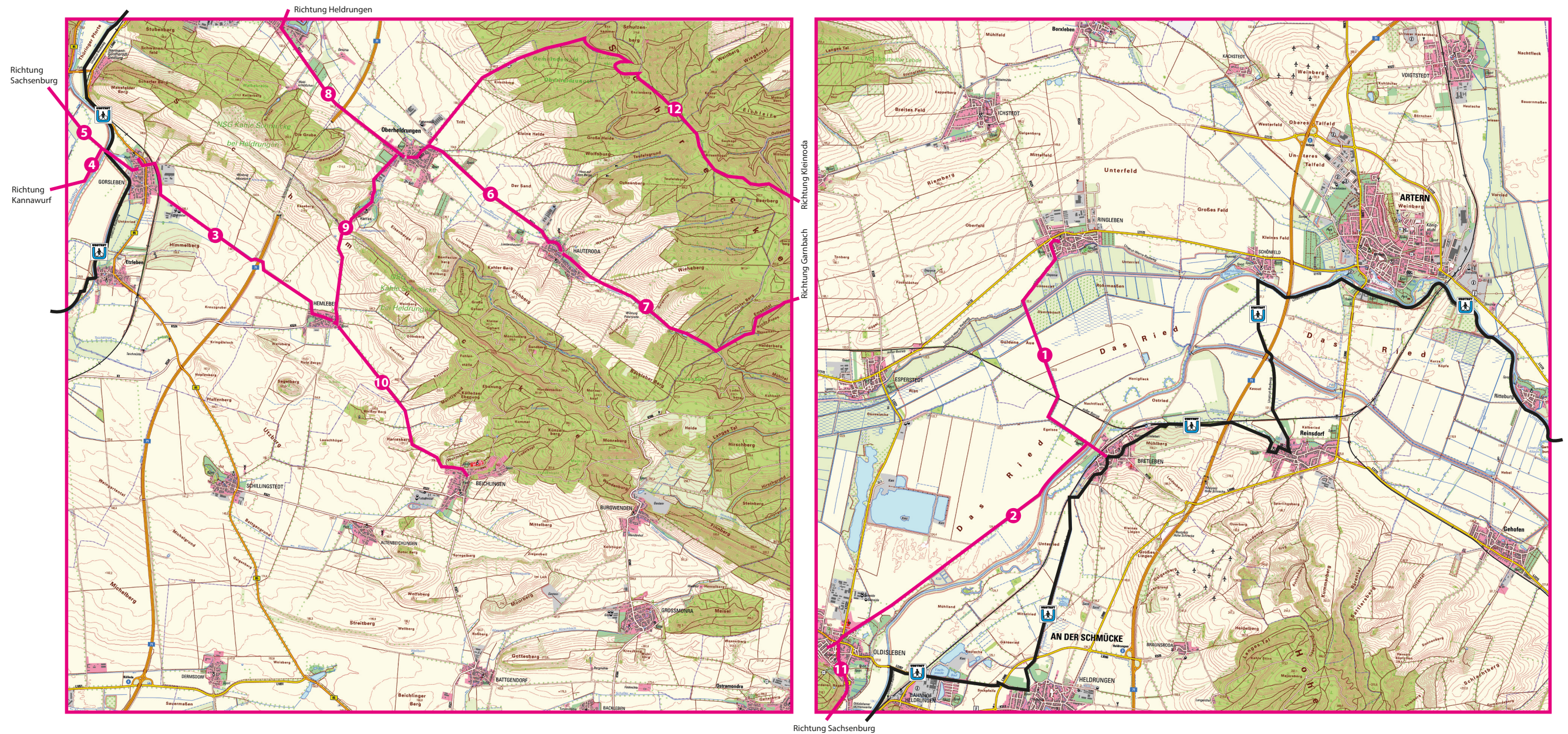
Fazit:

- Überregionale Radwege: UR
- örtliche straßenbegleitende Radwege
- bestehende Radwegeverbindungen (RWV) hauptsächlich auf Radwegen
- aufgrund der Wegebeschaffenheit nicht nutzbare RWV: Heldrungen – Braunsroda; Oldisleben - Seehausen (Verbindung 2)
- RWV Gorsleben - Hemleben: Überprüfung der Wegeführung notwendig
- RWV Hauteroda - Garnbach/Lossa: Überprüfung der Wegeführung notwendig
- bestehende RWV hauptsächlich durch alle Rädertypen nutzbar

Regionale Radwegeverbindungen im Kyffhäuserkreis

STADT AN DER SCHMÜCKE

Stand 07/2021

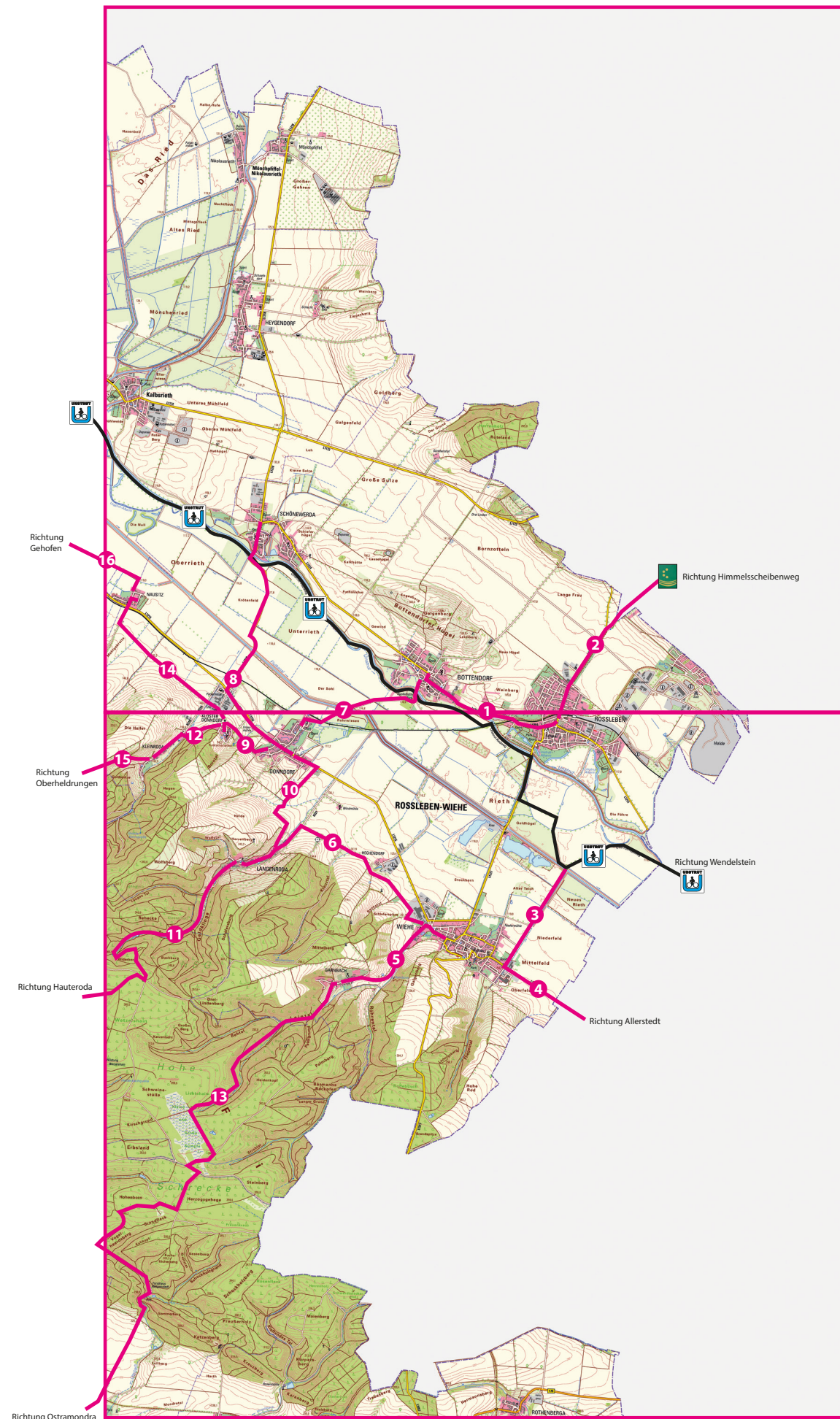


- | | | |
|----------------------------------|--------------------------------------|---|
| 1 Bretleben - Ringleben | 6 Hauteroda - Oberheldrungen | 11 Oldisleben - Sachsenburg |
| 2 Bretleben - Oldisleben | 7 Hauteroda - Garnbach | 12 Oberheldrungen - Kleinroda |
| 3 Gorsleben - Hemleben | 8 Oberheldrungen - Heldrungen |  Bretleben - Heldrungen |
| 4 Gorsleben - Kannawurf | 9 Hemleben - Oberheldrungen |  Gorsleben - Etzleben |
| 5 Gorsleben - Sachsenburg | 10 Beichlingen - Hemleben |  Heldrungen - Oldisleben |

	Ortsteil	angegebene Rad-Verbindung	Radweg		nutzbar		Bemerkungen	Nutzungsart					Beschaffenheit					
			ja	nein	ja	nein		alle Räder	Trekking	Mountainbike	Rennrad	nicht befahrbar	RW	VS	Erd-/Wald-/Feld-/Wiesen-W	Bitum	Schotter	Beton-platten
Roßleben-Wiehe	Roßleben	✓ Unstrutradweg: führt von Bottendorf kommend südlich an Roßleben vorbei und führt parallel zu Unstrut weiter nach Wendelstein	X		X		gut ausgebaut, für alle Räder empfehlenswert	X					X					
		✓ Verbindung nach Bottendorf: folgt der <i>Bottendorfer Straße</i> L1214 nach Bottendorf		X	X		Frequentierung L1214	! Überprüfung wegen L1214 !						X				
		✓ Verbindung zum Himmelsscheibenweg: folgt der <i>Ziegelrodaer Straße</i> L1217 bis zum Abzweig <i>Waldheim</i> , dann über Feld und Waldwege bis zum Himmelsscheibenweg		X	X		geschotterter Waldweg nur für Mountain- oder Trekkingbike empfehlenswert, Frequentierung L1217	! Überprüfung wegen L1217 !										
	Wiehe	✓ Verbindung zum Unstrutradweg: am Ende <i>An der Trift</i> nach Norden Richtung Unstrut-Flutkanal, dann Aufbindung auf Unstrutradweg	X		X		gut ausgebaut, für alle Räder empfehlenswert	X					X					
		✓ Verbindung nach Allerstedt: über Ortsverbindung <i>Allerstedter Straße</i> L1215 nach Allerst.		X	X		Frequentierung L1215	! Überprüfung wegen L1215 !						X				
		✓ Verbindung nach Garnbach: über <i>Garnbacher Straße</i> nach Garnbach		X	X		für alle Räder empfehlenswert	X					X					
		✓ Verbindung nach Langenroda: über <i>Kölledaer Weg</i> und <i>Ranke</i> Wanderweg vorbei an <i>Hechendorf</i> nach <i>Langenroda</i>		X	X		gut ausgebaut, für alle Räder empfehlenswert	X								X		
	Donndorf	✓ Verbindung nach Bottendorf: über <i>Bottendorfer Straße</i> und <i>Kupferhüttenweg</i> nach <i>Bottendorf</i>		X	X		teilweise Kopfsteinpflaster	X						X				
		✓ Verbindung nach Schönewerda: über <i>Märzenbechertalweg</i> zur L1218, dieser folgen bis <i>Schönewerda</i>		X	X		Frequentierung L1218	! Überprüfung wegen L1218 !						X				
		✓ Verbindung nach Kloster Donndorf: über <i>Kölledaer Straße</i> und <i>Köhlerhüttenweg</i> nach <i>Kloster Donndorf</i>		X	X		gut ausgebaut, für alle Räder empfehlenswert	X						X				
		✓ Verbindung nach Langenroda: Abzweig vom <i>Köhlerhüttenweg</i> Richtung Süden und über <i>Ranke</i> Wanderweg nach <i>Langenroda</i>		X	X		gut ausgebaut, für alle Räder empfehlenswert	X							X			
	Bottendorf	✓ Unstrutradweg: von <i>Schönewerda</i> kommend, parallel zur <i>Unstrut</i> verlaufend weiter nach <i>Roßleben</i>	X		X		gut ausgebaut, für alle Räder empfehlenswert	X					X					
		✓ Verbindung nach Roßleben: über <i>Roßlebener Straße</i> L1214 nach <i>Roßleben</i>		X	X		Frequentierung L1214	bereits erfasst										
		✓ Verbindung nach Donndorf: über <i>Kupferhüttenweg</i> nach <i>Donndorf</i>		X	X		teilweise Kopfsteinpflaster	bereits erfasst										
	Schönewerda	✓ Unstrutradweg: von <i>Ritteburg</i> kommend, parallel zur <i>Unstrut</i> verlaufend weiter nach <i>Bottendorf</i>	X		X		gut ausgebaut, für alle Räder empfehlenswert	X					X					
		✓ Verbindung nach Donndorf: über L1218 bis zum Abzweig <i>Märzenbechertalweg</i> , hier links abbiegen und dem Weg bis <i>Donndorf</i> folgen		X	X		Frequentierung L1218	bereits erfasst										
	Langenroda	✓ Verbindung nach Donndorf: über <i>Ranke</i> Wanderweg bis <i>Donndorf</i>		X	X		gut ausgebaut, für alle Räder empfehlenswert	bereits erfasst										
		✓ Verbindung nach Wiehe: über <i>Ranke</i> Wanderweg und <i>Kölledaer Weg</i> vorbei an <i>Hechendorf</i> nach <i>Wiehe</i>		X	X		gut ausgebaut, für alle Räder empfehlenswert	bereits erfasst										
		✓ Verbindung Richtung Hauteroda, Beichlingen: Ende der Dorfstraße übe Waldwege		X	X		sehr gut ausgebaute Wald- und Feldwege durch die <i>Hohe Schrecke</i>	X							X			
	Garnbach	✓ Verbindung nach Wiehe: über <i>Im Leintal</i> nach <i>Wiehe</i>		X	X		für alle Räder empfehlenswert	bereits erfasst										
		✓ Verbindung nach Ostramondra mit Anbindung an <i>Finnebahn-Radweg</i> : ab <i>Wende-schleife</i> Dorfstraße über <i>Garnbacher Skulpturenweg</i> über Waldwege nach <i>Ostramondra</i> und Anbindung an den <i>Finnebahn-Radweg</i>		X	X	X	Sehr gut ausgebaute Wald- und Feldwege durch die <i>Hohe Schrecke</i> , der erste Weg aus <i>Garnbach</i> heraus ist kaum befahrbar, kann aber über vorhandene Wege umverlegt werden	! Überprüfung Wegeführung !										
		☒ Verbindung nach Hauteroda: wie bereits beschrieben		X	X	X	Sehr gute Verbindung auf sehr gepflegten Wegen durch die <i>Hohe Schrecke</i> , kurz vor <i>Garnbach</i> ist der Weg nicht befahrbar, kann aber auf vorhandene Wege umverlegt werden	bereits erfasst										
	Kloster Donndorf	✓ Verbindung nach Donndorf: über <i>Köhlerhüttenweg</i> nach <i>Donndorf</i>		X	X		gut ausgebaut, für alle Räder empfehlenswert	bereits erfasst										
		✓ Verbindung nach Kleinroda: über <i>Kloster</i> und <i>Dorfstraße</i> nach <i>Kleinroda</i>		X	X		gut ausgebaut, für alle Räder empfehlenswert	X						X				
		✓ Verbindung nach Nausitz: ab Bushaltestelle über Feldwege bis zur <i>Dorfstraße</i> nach <i>Nausitz</i>		X	X		Schotterweg, nur für Mountain- oder Trekkingbike empfehlenswert		X	X							X	
	Kleinroda	☒ Verbindung nach Oberheldrungen: wie bereits beschrieben		X	X		die Verbindung ist teilweise mit groben Schotter versehen, für Mountain- oder Trekkingbikes empfehlenswert	bereits erfasst										
		✓ Verbindung nach Kloster Donndorf: wie bereits beschrieben		X	X		gut ausgebaut, für alle Räder empfehlenswert	bereits erfasst										
		✓ Verbindung nach Garnbach, Beichlingen, Lossa: am Ende der <i>Dorfstraße</i> in den Wald einfahren und über verschiedene Wege nach <i>Garnbach</i> , <i>Beichlingen</i> oder <i>Lossa</i>		X	X		Sehr gut ausgebaute Wald- und Feldwege durch die <i>Hohe Schrecke</i>	X							X			
	Nausitz	☒ Verbindung nach Gehofen: wie bereits beschrieben		X	X		Erdwege, nur für Mountain- oder Trekkingbike empfehlenswert	bereits erfasst										
		✓ Verbindung nach Kloster Donndorf: wie bereits beschrieben		X	X		Schotterweg, nur für Mounten- oder Trekkingbike empfehlenswert	bereits erfasst										
								12	1	1	0	0	4	7	3	1	1	0

ROSSLEBEN-WIEHE

- Fazit:
- Überregionale Radwege: UR
 - bestehende Radwegeverbindungen (RWV) hauptsächlich auf Verkehrsstraßen
 - Prüfung der Frequentierung notwendig: Roßleben – Bottendorf; Roßleben - Verbindung zum Himmelsscheibenweg; Wiehe – Allerstedt; Donndorf – Schönewerda
 - RWV Garnbach - Ostramondra: Prüfung der Wegeführung notwendig
 - bestehende RWV hauptsächlich durch alle Rädertypen nutzbar



Regionale Radwegeverbindungen im Kyffhäuserkreis ROSSLEBEN-WIEHE

Stand 07/2021

- | | | |
|---|--------------------------------------|--|
| 1 Rossleben - Bottendorf | 6 Wiehe - Langenroda | 12 Kloster Donndorf - Kleinroda |
| 2 Roßleben - Richtung Himmels-scheibenberg | 7 Donndorf - Bottendorf | 13 Garnbach - Ostramondra |
| 3 Wiehe - Richtung Unstrut-Radweg | 8 Donndorf - Schönnewerda | 14 Kloster Donndorf - Nausitz |
| 4 Wiehe - Allerstedt | 9 Donndorf - Kloster Donndorf | 15 Kleinroda - Oberheldrungen |
| 5 Wiehe - Garnbach | 10 Donndorf - Langenroda | 16 Nausitz - Gehofen |
| | 11 Langenroda - Hauteroda | Roßleben - Wendelstein |
| | | Schönnewerda - Bottendorf |

Ortsteil		angegebene Rad-Verbindung	Radweg		nutzbar		Bemerkungen	Nutzungsart					Beschaffenheit					
			ja	nein	ja	nein		alle Räder	Trekking	Mountainbike	Rennrad	nicht befahrbar	RW	VS	Erd-/Wald-/Feld-/Wiesen-W	Bitum	Schotter	Beton-platten
Sondershausen	✓	Unstrut-Werraradweg: von Berka kommend führt die Route über die ehemalige Bahnlinie vorbei an den Bebraer Teichen durchs Sonderhäuser Gras nach Oberspier	x		x		top ausgebaut, für alle Räder empfehlenswert	x					x					
	✓	Verbindung nach Auleben1: Route führt durchs <i>Schersental</i> bis zum Schersengut, dann links abbiegen und kurz vor dem Schersengut nochmal links abbiegen, dann über Wald- und Feldwege nach Auleben			x	x	sehr viel Schotterstreckenabschnitte, Mountain- und Trekkingbike empfehlenswert, Bei der Streckenführung handelt es sich um den Auelebener Wanderweg (Alte Streckenführung); Aufgrund des Gefahrenabschnitts für Familien mit Kindern am Ende des Schersental (Kein Fußweg vorhanden) wurde der Wegeverlauf des Wanderweges geändert. Eine Entwicklung des Weges zum Radweg ist im Radverkehrskonzept der Stadt nicht vorgesehen.		x	x							x	
	✓	Verbindung nach Auleben2: Route führt durchs <i>Brückental</i> auf Waldwegen bis nach Auleben			x	x	sehr viel Schotterstreckenabschnitte, Mountain- und Trekkingbike empfehlenswert, Wegequalität im Wegeabschnitt Brückental-Auleben laut Radverkehrskonzept der Stadt Sondershausen als ungenügend eingestuft, Wegeertüchtigung ist als bauliche Maßnahme im Konzept aufgenommen und mit einer Grobkostenschätzung hinterlegt.		x	x							x	
	✓	Verbindung nach Hamma/Heringen: Route führt am Ende der Hammatalstraße in den Wald, wenn man den Wald verlässt kann man am Abzweig rechts nach Hamma abbiegen oder geradeaus auf Feldwegen nach Heringen fahren			x	x	sehr viel Schotterstreckenabschnitte, Mountain- und Trekkingbike empfehlenswert, Wegequalität im Wegeabschnitt Neuheider Weg (Hammatal) - von Holunderberg bis Hamma laut Radverkehrskonzept der Stadt Sondershausen als ungenügend eingestuft, Wegeertüchtigung ist als bauliche Maßnahme im Konzept aufgenommen und mit einer Grobkostenschätzung hinterlegt		x	x							x	
	✓	Verbindung nach Großfurra: über die Ortsverbindungsstraße Großfurraer Straße L1034 nach Großfurra			x	x	stark frequentiert und nicht zu empfehlen, Alternativ-route durch die Schachtstraße liegt auf ausgebautem Radweg und steht nicht im Thüringer Radroutenplaner; Eine Entwicklung des Weges zum Radweg ist im Radverkehrskonzept der Stadt Sondershausen nicht vorgesehen. Der Anschluss an Großfurra ist über den II - 17 Wipperradweg angedacht. Die Maßnahme ist im Radverkehrskonzept der Stadt aufgenommen und mit einer Grobkostenschätzung hinterlegt	! Überprüfung alternative Wegeführung !										
	✓	Verbindung nach Oberspier über Possen: Route führt am Ende der <i>Possenallee</i> in den Wald und dann auf Waldwegen über den Freizeit- und Erholungspark Possen nach Oberspier			x	x	sehr viel Schotterstreckenabschnitte, Mountain- und Trekkingbike empfehlenswert, Eine Entwicklung des Weges zum Radweg ist im Radverkehrskonzept der Stadt Sondershausen nicht vorgesehen. Der Weg ist in den Bereichen obere Possenallee sowie Spatenberg/ Rondell zu steil. Teilweise über 10 % Steigung. Für Familien daher (Hauptzielgruppe des Freizeitparks) ungeeignet.		x	x							x	
	☐	Verbindung nach Westerengel/Kirchengel: Route führt in Sondershausen-Jecha am Ende von <i>Zur Muni</i> über Feld- und Waldwege nach Westerengel bzw. Kirchengel			x	x	Bitumenbelag bis ins Klappental von da an Betonplatten, aufgrund starker Steigung nur für sehr ambitionierte Radfahrer, Wegequalität im Wegeabschnitt von Westerengel bis Mittelberg laut Radverkehrskonzept der Stadt Sondershausen als ungenügend eingestuft, Wegeertüchtigung ist als bauliche Maßnahme im Konzept aufgenommen und mit einer Grobkostenschätzung hinterlegt		x	x						x		x
	✓	Verbindung nach Berka: folgt dem Straßenverlauf des <i>Jechaer Wegs</i> nach Berka			x	x	verläuft auf der Straße aber gut nutzbar, Eine Entwicklung des Weges zum Radweg ist im Radverkehrskonzept der Stadt Sondershausen nicht vorgesehen. Der Anschluss an Berka ist über den II - 12 UWR gegeben.	x						x				
	✓	Verbindung nach Immenrode: von Sondershausen-Jechaburg <i>Oberstraße</i> durchs Kirchtal und dann über Wald- und Feldwege nach Immenrode			x	x	im Kirchtal altes Kopfsteinpflaster und grober Schotter (eventuell für Mountainbiker nutzbar?), viel zu gefährlich, Wegequalität im Wegeabschnitt Großes Kirchtal - von Waldesruhe bis Oberstraße laut Radverkehrskonzept der Stadt Sondershausen als ungenügend eingestuft, Wegeertüchtigung ist als bauliche Maßnahme im Konzept aufgenommen und mit einer Grobkostenschätzung hinterlegt, auf den "gefährlichen Wegeabschnitt" wird nach Rücksprache mit dem Kreiswegewart über Hinweisschild gesondert informiert bis die bauliche Maßnahme umgesetzt werden kann					x						

SONDERSHAUSEN

SONDERSHAUSEN

Großfurra	✓	Verbindung nach Sondershausen: über Ortsverbindungsstraße L1034 - wie bereits beschr.		X	X	stark frequentiert und nicht zu empfehlen, Alternativroute durch die Schachtstraße liegt auf ausgebautem Radweg und steht nicht im Thüringer Radroutenplaner. s.o	bereits erfasst											
	✓	Verbindung nach Kleinfurra: über Ortsverbindungsstraße L1034 nach Kleinfurra		X	X	zu stark frequentiert, Eine Entwicklung des Weges zum Radweg ist im Radverkehrskonzept der Stadt Sondershausen nicht vorgesehen. Der Anschluss an Großfurra ist über den II - 17 Wipperradweg angedacht. Die Maßnahme ist im Radverkehrskonzept der Stadt aufgenommen und mit einer Grobkostenschätzung hinterlegt					X							
	✓	Verbindung nach Neuheide: über Ortsverbindungsstraße K 4 nach Neuheide		X	X	wenig Verkehr, eine Entwicklung des Weges zum Radweg ist im aktuellen Radverkehrskonzept der Stadt Sondershausen nicht vorgesehen.	X						X					
	✓	Verbindung nach Immenrode/Straußberg: Route führt am Ende Oberer Hasselweg über Wald und Feldwege nach Immenrode oder Straussberg		X	X	sehr viel Schotterstreckenabschnitte, Mountain- und Trekkingbike empfehlenswert, große Höhenunterschiede, eine Entwicklung des Weges zum Radweg ist im Radverkehrskonzept der Stadt Sondershausen nicht vorgesehen.		X	X							X		
Oberspier	✓	Unstrut-Werraradweg: von Sondershausen kommend führt die Route über landwirtschaftliche Kombiwege nach Hohenebra	X		X	top ausgebaut, für alle Räder empfehlenswert	X					X						
	☑	Verbindung nach Niederspier: Route folgt der Ortsverbindungsstraße K 6 nach Niederspier		X	X	Der Anschluss an Niederspier ist über den II - 21 Sondershausen - Sömmerda angedacht. Die Strecke ist im Radverkehrskonzept der Stadt Sondershausen als bereits nutzbar gekennzeichnet.	X						X					
	✓	Verbindung nach Hohenebra: Route folgt der Ortsverbindungsstraße K 9 nach Hohenebra		X	X	eine Entwicklung des Weges zum Radweg ist im aktuellen Radverkehrskonzept der Stadt Sondershausen nicht vorgesehen.	X						X					
Schernberg	✓	Verbindung zum Possen: Route führt im Ort an einem Abzweig von An der Bundesstraße über Feld- und Waldwege zum Possen		X	X	mit Kalkschotter befestigter Weg, nur für Mountain- und Trekkingbike empfehlenswert, Anbindung des Possens an Schernberg erfolgt über den RuS und ist als bereits nutzbarer Wegeabschnitt im aktuellen Radverkehrskonzept der Stadt gekennzeichnet		X	X							X		
	✓	Verbindung nach Himmelsberg: Route führt über Friedensstraße auf Feldwegen nach Himmelsberg		X	X	teilweise mit Kopfsteinpflaster und groben Schotter befestigter Feldweg, nur für ambitionierte Mountain- und Trekkingbiker empfehlenswert, eine Entwicklung des Weges zum Radweg ist im aktuellen Radverkehrskonzept der Stadt Sondershausen nicht vorgesehen.		X	X							X		
	✓	Verbindung nach Immenrode/Straußberg: Route führt über Zum grünen Herz in Richtung Norden über Feld- und Waldwege nach Immenrode oder Straussberg		X	X	mit Kalkschotter befestigter Feldweg, nur für Mountain- und Trekkingbike empfehlenswert, Wegequalität im Wegeabschnitt Schernberg/Straußberg im Radverkehrskonzept der Stadt Sondershausen als ungenügend eingestuft, Wegeertüchtigung ist als bauliche Maßnahme im Konzept aufgenommen und mit einer Grobkostenschätzung hinterlegt		X	X							X		
	☑	Verbindung nach Gundersleben: Route führt über Gunderlebener Straße über Feldwege nach Gundersleben		X	X	bituminierte Straße aber Schleichweg für Kfzs, Anbindung von Gundersleben an Schernberg erfolgt über den RuS und ist als bereits nutzbarer Wegeabschnitt im Radverkehrskonzept der Stadt gekennzeichnet	bereits erfasst											
Straußberg	✓	Verbindung nach Kleinfurra: über Ortsverbindungsstraße L2083 nach Kleinfurra mit Abzweig nach Wernrode		X	X	Frequentierung L2083, eine Entwicklung des Weges zum Radweg ist im aktuellen Radverkehrskonzept der Stadt Sondershausen nicht vorgesehen.	! Überprüfung wegen L2083 !						X					
	✓	Verbindung nach Immenrode: über Ortsverbindungsstraße L2083 nach Immenrode		X	X	Frequentierung L2083, eine Entwicklung des Weges zum Radweg ist im aktuellen Radverkehrskonzept der Stadt Sondershausen nicht vorgesehen.	! Überprüfung wegen L2083 !						X					
	✓	Verbindung nach Hainrode/Kleinberndten: über Ortsstraße L2083 Richtung Immenrode, in scharfer Linkskurve rechts fahren und über Wald- und Feldwege nach Hainrode oder Kleinberndten fahren		X	X	im Wald mit Kalkschotter befestigter Weg, nur für Mountain- und Trekkingbike empfehlenswert, eine Entwicklung des Weges zum Radweg ist im aktuellen Radverkehrskonzept der Stadt Sondershausen nicht vorgesehen.		X	X							X		
	✓	Verbindung nach Schernberg: wie bei Schernberg beschrieben		X	X	mit Kalkschotter befestigter Feldweg, nur für Mountain- und Trekkingbike empfehlenswert. s.o. (Schernberg)	bereits erfasst											
	✓	Verbindung nach Großfurra: über Rittweg auf Waldwegen nach Großfurra		X	X	sehr viel Schotterstreckenabschnitte, Mountain- und Trekkingbike empfehlenswert, große Höhenunterschiede, eine Entwicklung des Weges zum Radweg ist im aktuellen Radverkehrskonzept der Stadt Sondershausen nicht vorgesehen.	bereits erfasst											
Immenrode	✓	Verbindung nach Großberndten: über Ortsverbindungsstraße K 527 nach Großberndten		X	X	Frequentierung K527, eine Entwicklung des Weges zum Radweg ist im Radverkehrskonzept der Stadt Sondershausen nicht vorgesehen.	! Überprüfung wegen K527 !						X					
	✓	Verbindung nach Straussberg: über Ortsverbindungsstraße nach Straussberg		X	X	Frequentierung L2083, eine Entwicklung des Weges zum Radweg ist im aktuellen Radverkehrskonzept der Stadt Sondershausen nicht vorgesehen.	bereits erfasst											
	✓	Verbindung nach Sondershausen: über Sondershäuser Straße und dann über Feld- und Waldwege nach Sondershausen-Jechaburg		X	X	im Kirchtal altes Kopfsteinpflaster und grober Schotter (eventuell für Mountainbiker nutzbar?), viel zu gefährlich. s.o. (Sondershausen)	bereits erfasst											
Großberndten	✓	Verbindung nach Dietenborn: über Ortsverbindungsstraße K 527 nach Dietenborn		X	X	Frequentierung K 527, eine Entwicklung des Weges zum Radweg ist im aktuellen Radverkehrskonzept der Stadt Sondershausen nicht vorgesehen.	! Überprüfung wegen K527 !						X					
	✓	Verbindung nach Immenrode: über Ortsverbindungsstraße nach Immenrode		X	X	Frequentierung K 527, eine Entwicklung des Weges zum Radweg ist im aktuellen Radverkehrskonzept der Stadt Sondershausen nicht vorgesehen.	bereits erfasst											
	✓	Verbindung nach Himmelsberg: über L2084 und K 527 nach Himmelsberg		X	X	Frequentierung L2084, eine Entwicklung des Weges zum Radweg ist im aktuellen Radverkehrskonzept der Stadt Sondershausen nicht vorgesehen.	! Überprüfung wegen L2084 !						X					
Himmelsberg	✓	Verbindung nach Großberndten: über L2084 und K 527 nach Großberndten		X	X	Frequentierung L2084, eine Entwicklung des Weges zum Radweg ist im aktuellen Radverkehrskonzept der Stadt Sondershausen nicht vorgesehen.	bereits erfasst											
	✓	Verbindung nach Schernberg: wie bei Schernberg beschrieben		X	X	teilweise mit Kopfsteinpflaster und groben Schotter befestigter Feldweg, nur für ambitionierte Mountain- und Trekkingbiker empfehlenswert, eine Entwicklung des Weges zum Radweg ist im aktuellen Radverkehrskonzept der Stadt Sondershausen nicht vorgesehen.	bereits erfasst											

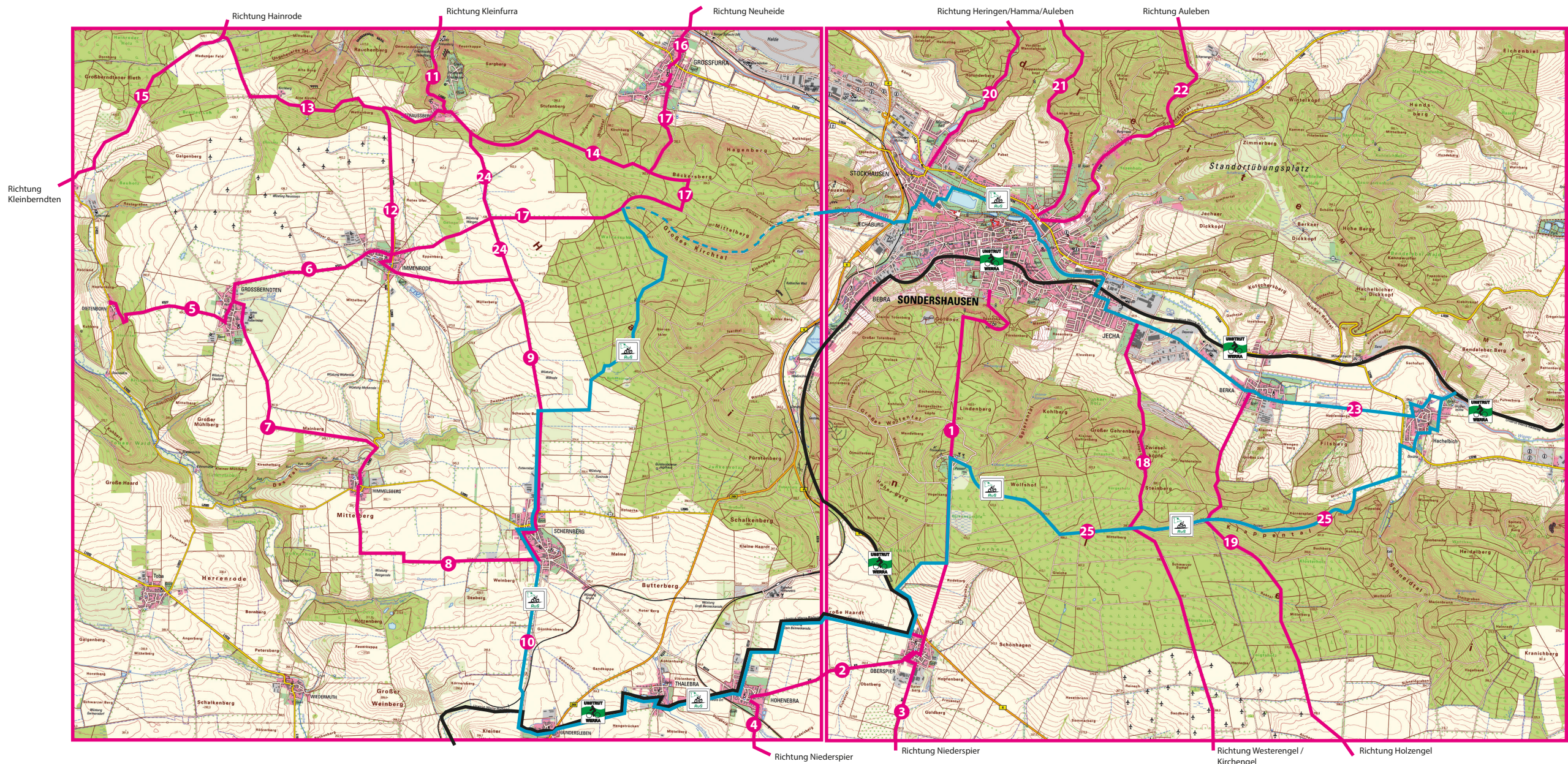
Kleinberndten	✓	Verbindung nach Hainrode: über kommunale Straßen nach Hainrode		X	X	für alle Räder empfehlenswert, eine Entwicklung des Weges zum Radweg ist im aktuellen Radverkehrskonzept der Stadt Sondershausen nicht vorgesehen.	X						X				
	✓	Verbindung nach Großwenden/Friedrichslohra: über Ortsverbindungsstraße L1033 und L1016 nach Großwenden/Friedrichslohra		X	X	sehr stark frequentiert, viel zu gefährlich, eine Entwicklung des Weges zum Radweg ist im aktuellen Radverkehrskonzept der Stadt Sondershausen nicht vorgesehen.					X						
	☒	Verbindung nach Großbrüchter/Dietenborn: Ortsverbindungsstraße L1033 Richtung Großlohra nutzen und nach knapp 1 km links in das Tiefe Tal abbiegen und über Feld- und Waldwege durch das Helbetal nach Großbrüchter bzw. Dietenborn fahren		X	X	teilweise unbefahrbare Erdwege (eventuell für Mountainbiker nutzbar?) - andere Wegeführung über befestigte Waldwege möglich (siehe Karte 1), Verbindung Dietenborn - Kleinberndten nicht im Radroutenplaner enthalten - Frequentierung L1033, eine Entwicklung des Weges zum Radweg ist im aktuellen Radverkehrskonzept der Stadt Sondershausen nicht vorgesehen.	bereits erfasst										
Thalebra	✓	Unstrut-Werraradweg: von Hohenebra kommend führt die Route über landwirtschaftliche Kombiwege nach Gundersleben	X		X	gut ausgebaut, für alle Räder empfehlenswert,	X						X				
Hohenebra	✓	Unstrut-Werraradweg: von Oberspier kommend führt die Route über landwirtschaftliche Kombiwege nach Thalebra	X		X	gut ausgebaut, für alle Räder empfehlenswert	X						X				
	✓	Verbindung nach Oberspier: Route folgt der Ortsverbindungsstraße K 9 nach Oberspier		X	X	eine Entwicklung des Weges zum Radweg ist im aktuellen Radverkehrskonzept der Stadt Sondershausen nicht vorgesehen	bereits erfasst										
	☒	Verbindung nach Niederspier: über An den Linden und später über Hohenebraer Straße nach Niederspier		X	X	teilweise auf mit Betonplatten befestigten Feldweg, nur für Mountain- und Trekkingbike empfehlenswert, eine Entwicklung des Weges zum Radweg ist im aktuellen Radverkehrskonzept der Stadt Sondershausen nicht vorgesehen		X	X							X	X
							10	12	12	0	3	5	10	1	1	10	2

SONDERSHAUSEN

- Fazit:
- Überregionale Radwege: UWR
 - bestehende Radwegeverbindungen (RWV) hauptsächlich auf Verkehrs- und Schotterstraßen
 - bestehende RWV im westlichen Gebiet Sondershausens, welche auf Verkehrsstraßen liegen: Prüfung der Frequentierung notwendig
 - RWV Sondershausen - Großfurra: Prüfung der alternativen Wegeführung
 - RWV Sondershausen - Richtung Greußen: aufgrund starker Steigung nur für ambitionierte Radfahrer geeignet
 - RWV Sondershausen - Immenrode: aufgrund der Wegebeschaffenheit nicht befahrbar
 - RWV Großfurra - Straußberg: große Höhenunterschiede
 - RWV Großfurra - Kleinfurra: aufgrund der Frequentierung nicht befahrbar
 - RWV Schernberg - Himmelsberg: nur für ambitionierte Radfahrer geeignet
 - RWV Kleinberndten - Großwenden - Friedrichslohra: aufgrund der Frequentierung nicht befahrbar
 - bestehende RWV hauptsächlich durch alle Rädertypen nutzbar

Regionale Radwegeverbindungen im Kyffhäuserkreis SONDERSHAUSEN

Stand 09/2021



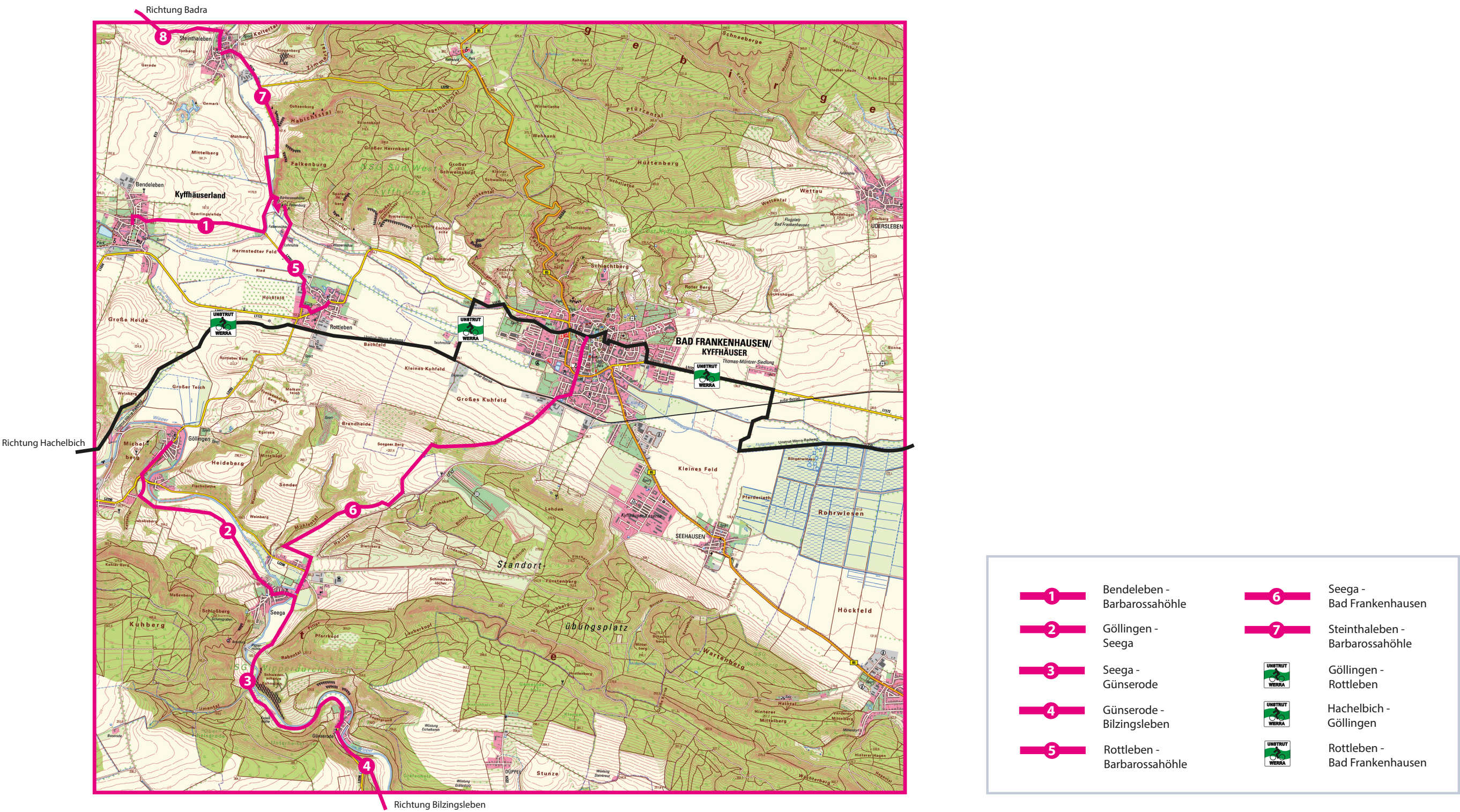
 1	Sondershausen - Oberspier über Possen	 6	Großberndten - Immenrode	 10	Schernberg - Possen über RuS (Rund um Sondershausen)	 15	Kleinberndten - Hainrode	 20	Sondershausen - Heringen/Hamma	 23	Sondershausen - Berka - Hachelbich
 2	Oberspier - Hohenebra	 7	Großberndten - Himmelsberg	 11	Straußberg - Kleinfurra	 16	Großfurra - Neuheide	 21	Sondershausen - Auleben I	 24	Sondershausen - Berka - Hachelbich
 3	Oberspier - Niederspier	 8	Himmelsberg - Schernberg	 12	Straußberg - Immenrode	 17	Großfurra - Immenrode/Straußberg	 22	Sondershausen - Auleben II	 25	Hachelbich - Possen über RuS (Rund um Sondershausen)
 4	Hohenebra - Niederspier	 9	Schernberg - Immenrode/Straußberg	 13	Straußberg - Hainrode	 18	Berka - Westerengel				
 5	Großberndten - Dietenborn	 10	Schernberg - Gundersleben über RuS (Rund um Sondershausen)	 14	Straußberg - Großfurra	 19	Berka - Holzengel				

	Ortsteil	angegebene Rad-Verbindung	Radweg		nutzbar		Bemerkungen	Nutzungsart					Beschaffenheit					
			ja	nein	ja	nein		alle Räder	Trekking	Mountainbike	Rennrad	nicht befahrbar	RW	VS	Erd-/Wald-/Feld-/Wiesen-W	Bitum	Schotter	Beton-platten
KYFFHÄUSERLAND	Badra	✓ Verbindung nach Auleben: nach dem Ortsausgang Richtung Kelbra kurz vor der großen Kurve links abbiegen und über Feldwege nach Auleben fahren		X	X		Nutzung gegenwärtig noch mit Gefahren verbunden, wird in Kürze als Radweg ausgebaut	X					X					
		✓ Verbindung nach Steinhaleben: über <i>Im See</i> vorbei am Sportplatz nach Steinhaleben		X	X		aber sehr gefährlich, da die Strecke einige uneinsehbare Bergkuppen hat und von zahlreichen Autofahrern genutzt wird	X					X					
	Bendeleben	Verbindung zur Barbarossahöhle: Route führt über <i>Kalkuferstraße / Barbarossaweg</i> zur L2292 und dort nach links zur Barbarossahöhle mit Anbindung an den Kyffhäuserradweg		X	X		Mountain- oder Trekkingbike empfehlenswert		X	X			X	X				
		✓ Verbindung nach Göllingen: Route über <i>Göllinger Weg</i> nach Göllingen über L2290 - Route schneidet den UWR		X		X	(wenn überhaupt, nur für Mountenbike) Frequentierung L2290						X					
		✓ Unstrut-Werraradweg: von Hachelbich kommend führt die Route auf den ehemaligen Bahnstrecke nach Rottleben	X		X		gut ausgebaut, für alle Räder empfehlenswert	X					X					
	Göllingen	✓ Verbindung nach Bendeleben: wie bereits bei Bendeleben beschrieben		X		X	(wenn überhaupt, nur für Mountenbike) Frequentierung L2290	bereits erfasst										
		✓ Verbindung nach Seega: aus Richtung Haupsstraße kommend noch vor der Wipperbrücke rechts abbiegen über Feld- und Waldwege bis nach Seega fahren	X		X		Teilstrecke des Radweges in die Steinzeit, kurz vor Fertigstellung	X					X					
	Günserode	✓ Verbindung nach Seega: über Ortsverbindungsstraße L2290 nach Seega		X	X		Frequentierung L2290	! Überprüfung wegen L2290 !						X				
		✓ Verbindung nach Bilzingsleben: über Ortsverbindungsstraße L2080 nach Bilzingsleben		X	X		Frequentierung L2080	! Überprüfung wegen L2080 !						X				
	Hachelbich	✓ Unstrut-Werraradweg: von Berka kommend führt die Route auf der ehemaligen Bahnstrecke nach Göllingen	X		X		gut ausgebaut, für alle Räder empfehlenswert	X					X					
		☐ Verbindung nach Berka: wie bereits bei Berka beschrieben		X	X		sehr viel Schotterstreckenabschnitte, Mountain- oder Trekkingbike empfehlenswert	bereits erfasst										
		☐ Verbindung nach Trebra: wie bereits bei Trebra beschrieben		X		X	schlecht ausgeschildert ab Abzweigung im Wald: Schotterstraße Hachelbich: siehe Bild	bereits erfasst										
	Rottleben	✓ Unstrut-Werraradweg: von Göllingen kommend führt die Route auf den ehemaligen Bahnstrecke nach Bad Frankenhausen	X		X		gut ausgebaut, für alle Räder empfehlenswert	X					X					
		✓ Kyffhäuserradweg: am Abzweig <i>UWR/L2293 Bahnhofstraße</i> zweigt die Route ab und führt über <i>Siedlung</i> , kurz <i>Barbarossastraße</i> und darauf links folgenden Feldweg zur Barbarossahöhle		X	X				X	X				X	X			
	Seega	✓ Verbindung nach Günserode: über Ortsverbindungsstraße L2290 nach Günserode		X	X		Frequentierung L2290	bereits erfasst										
		✓ Verbindung nach Göllingen: wie bereits bei Göllingen beschrieben	X		X		Teilstrecke des Radweges in die Steinzeit, kurz vor Fertigstellung	bereits erfasst										
		☐ Verbindung nach Bad Frankenhausen: über Florian-Geyer-Siedlung nach Bad Frankenhausen		X	X		mit Kalkschotter befestigter Feldweg, nur für Mountainoder Trekkingbike empfehlenswert		X	X						X		
	Steinhaleben	✓ Kyffhäuserradweg: aus Richtung Hüfler kommend führt die Route geradeaus auf Am Weinberg, von dort führt der Weg auf Kyffhäuserweg bis hin zum Sperlingsberg, hier folgt man dem Verlauf bis zur Barbarossahöhle		X	X		gut nutzbar	X						X				
		✓ Verbindung nach Badra: wie bei Badra beschrieben		X	X		aber sehr gefährlich, da die Strecke einige uneinsehbare Bergkuppen hat und von zahlreichen Autofahrern genutzt wird	bereits erfasst										
								7	3	3	0	1	5	6	2	0	1	0

- Fazit:
- Überregionale Radwege: UWR, Radweg in die Steinzeit und Kyffhäuserradweg
 - bestehende Radwegeverbindungen (RWV) hauptsächlich auf Radwegen und Verkehrsstraßen
 - RWV Badra - Steinhaleben: gefährlich wegen uneinsehbaren Bergkuppen
 - RWV Bendeleben - Göllingen: aufgrund der Frequentierung nicht nutzbar
 - RWV Günserode - Seega/Bilzingsleben: Überprüfung aufgrund der Frequentierung notwendig
 - bestehende RWV hauptsächlich durch alle Rädertypen nutzbar

Regionale Radwegeverbindungen im Kyffhäuserkreis KYFFHÄUSERLAND

Stand 07/2021



3.7 QUALITÄTSANFORDERUNGEN GEMÄSS THÜRINGER RADVERKEHRSKONZEPT 2.0

Qualitätsstandards	Radfernnetz I	Radhaupttrouten II	
		touristisch	alltagstauglich
Sichere Befahrbarkeit: Führungsform entspricht ERA (Strecke und Knoten) bzw. RAL, keine Hindernisse	x	x	x
Sicheres Queren von Fahrbahnen: Querungshilfen gemäß ERA	x	x	x
Breite der Radverkehrsanlagen gemäß ERA	x	x	x
Durchgängige Befahrbarkeit mit Anhänger usw.	x	x	x
Oberfläche allwettertauglich (siehe hierzu das Merkblatt „Berücksichtigung von Naturschutz und Landschaftspflege bei der Planung touristischer Radwege und der Genehmigung ihres Neu oder Ausbaus)	x	x	x
Oberfläche im Sommerhalbjahr gut befahrbar	x	x	x
Wegweisung einheitlich und durchgängig gemäß Richtlinie	x	x	x
Touristische Infrastruktur	x	x	
Umweg- und steigungsarme Routenführung	x	x	x
Erlebnisorientierte Routenführung	x	x	
Kfz-Verkehrsbelastung gering	x	x	
Soziale Sicherheit durch Mindestfrequentierung			x

4 GRUNDSÄTZE UND ANFORDERUNGEN AN DAS RADNETZ

Für die Konzeption des Radverkehrsnetzes werden die Anforderungen des einschlägigen Regelwerkes der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) verfolgt. Insbesondere die Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN) und die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) liegen der Konzeption und Planung des Radverkehrsnetzes zugrunde.

Als übergeordnetes, generelles Planungsziel gilt die Forderung nach einer zusammenhängenden, zügigen und sicheren Befahrbarkeit des Radverkehrsnetzes. Durch das topografisch bewegte Gebiet des Kyffhäuserkreises ist zudem eine gute Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV wichtig. Hierfür sind nicht nur komfortable, überdachte und sichere Abstellanlagen in ausreichender Anzahl an zentralen Haltestellen von großer Bedeutung, sondern auch attraktive Angebote der Verkehrsbetriebe zur Fahrradmitnahme in den öffentlichen Verkehrsmitteln.

Ergänzend zu den Anforderungen der FGSV-Richtlinien werden für die Umsetzung von Radnetzplanungen im Kyffhäuserkreis folgende Kriterien und Planungsziele vereinbart:

- alle Radverkehrsverbindungen streben die Anbindung an das überregional vorhandene Radverkehrsnetz an
- Anbindung möglichst vieler Quellen (Einwohneranzahl/-dichte) und Ziele
- maximale Steigungen von 7% bei gleichzeitigem Höhenunterschied > 30m sollen bei der Netzkonzeption wo möglich eingehalten werden. Abweichungen sind jedoch in begründeten Ausnahmefällen möglich
- Vermeidung von Radverkehr auf Straßen mit motorisiertem Verkehr
- Bevorzugung von straßenbegleitenden Streckenführungen wenn möglich
- Minimierung der Anzahl von zu passierenden Hauptverkehrsstraßen (bspw. durch geeignete Querungshilfen)
- Sicherung, Pflege und Reparatur von bestehenden Radverbindungen

5 RADVERKEHRSKONZEPT

5.1 MASSGEBLICHE QUELLEN UND ZIELE

Die maßgeblichen Quellen und Ziele, welche in den nachfolgenden Tabellen benannt werden, wurden auch in der Karte (Seite 10) dargestellt.

Schulen		
1	GS Artern	H.H.v. Fallerslebenerstr. 1, 06556 Artern
2	GS BFH	Alte Feldstraße 17, 06567 BFH
3	GS Udersleben	Hauptstr. 71, 06556 Udersleben
4	GS Bottendorf	Bergstr. 9b, 06571 Roßleben-Wiehe, OT Bottendorf
5	GS Ebeleben	A. Diesterwegstr. 1, 99713 Ebeleben
6	GS Hohenebra	Thaelebraerstr. 5, 99706 Hohenebra
7	GS Rottleben	Schulstr. 3, 99707 Kyffhäuserland
8	GS Franzberg SDH	Seegaer Weg, 99707 Kyffhäuserland
9	GS Käthe Kollwitz SDH	A.-Puschkin-Promenade 22b, 99706 SDH
10	GS Östertal SDH	Segelteichstr. 36, 99706 SDH
11	GS Westerengel	Zinsweg 1, 99718 Westerengel
12	GS Wiehe	Garnbacherstr. 8, 06571 Roßleben-Wiehe, OT Wiehe
13	RS BFH	Müldener Str. 11, 06567 BFH
14	RS Roßleben	Glückauf Str. 11, 06571 Roßleben-Wiehe, OT Roßleben
15	RS Franzberg SDH	Bahnhofstr. 8, 99706 SDH
16	RS Östertal SDH	Segelteichstr. 36, 99706 SDH
17	Kyffh. Gym BFH	Bahnhofstr. 5a, 06567 BFH
18	Geschw. Scholl Gym	Günther-Str. 58, 99706 SDH
19	BSZ Kyffhäuserkreis H I	A.-Puschkin-Promenade 22, 99706 SDH
20	BSZ Kyffhäuserkreis H II	Salzstr. 16, 99706 SDH
21	TGS Oldisleben	Frankenhäuser Str. 65, 06578 Oldisleben
22	TGS Fr. v. Hardenberg	F.-v.-Hardenberg Str. 7, 99718 Greußen
23	TGS Ebeleben	H.-Töppestr. 4, 99713 Ebeleben
24	TGS Artern	Am Königstuhl 9, 06556 Artern
25	FÖZ Artern	Marien-Kirchstr. 6, 06556 Artern
26	FÖZ SDH	Talstr. 34, 99706 SDH
27	Klosterschule Roßleben (Gym)	Klosterschule 5, 06571 Roßleben-Wiehe, OT Roßleben

Unterkünfte (Auswahl)		
1	Hotel-Restaurant Weinberg	Weinberg 1, 06556 Artern
2	Hotel Friedchen	Nordstr. 1, 06556 Artern
3	Wassermühle Bottendorf	Kupferhütte 1, 06571 Roßleben-Wiehe, OT Bottendorf
4	Garnbacher Hof	Im Leintal 15, 06571 Roßleben-Wiehe, OT Garnbach
5	Landgasthof "Zum Ring"	Frankenhäuser Str. 44, 06556 Ringleben
6	Pension Haus Toskana	Kurstraße 10, 06567 BFH
7	Pension Paulmann	Tilledaer Weg 55, 06567 BFH
8	Pension Zur Linde Udersleben	Hauptstr. 15 06567 BFH
9	Hotel Residenz	Am Schlachtberg 3, 06567 BFH
10	Hotel am Weinberg	Am Weinberg 2, 06567 BFH
11	Hotel Garni	Anger 5, 06567 BFH
12	Pension Krieg	Kyffhäuserstraße 36, 06567 BFH
13	Gasthaus und Pension zur Quelle	August-Zierfuß-Straße 10, 06567 BFH
14	Hotel-Restaurant Thüringer Hof	Anger 15, 06567 BFH
15	Hotel & Restaurant Straube	Erfurter Str. 20, 06567 BFH
16	Waldgaststätte Sennhütte	Naptal 2, 06567 BFH
17	Gasthof & Pension Grabenmühle	Am Wallgraben 1, 06567 BFH
18	Pension Schönblick	Thomas-Müntzer-Straße 5, 06567 BFH
19	Ferienwohnung Hoff	Am Schacht 7, 99707 Kyffhäuserland
20	Gutshaus von Bismarck	Heidelbergstr. 1, 06577 An der Schmücke
21	KUNSTHOF Friedrichsrode	In Friedrichsrode 14, 99713 Helbedündorf
22	Pension am Weinberg	Almenweg 27, 06571 Rottleben
23	Burghof Kyffhäuser	Kyffhaeuser 4, 99707 Kyffhäuserland
24	Gut Bendeleben	Schloßstr. 8, 99707 Kyffhäuserland
25	Hotel Thüringer Hof	Hauptstr. 30-32, 99706 SDH
26	Pension Dorfliebe	Herrstr. 16, 99706 SDH
27	Pension Glückauf	Salzstr. 17, 99706 SDH
28	Pension Haus Waldheim	Erfurter Str. 29, 99706 SDH
29	Freizeit- & Erholungspark Possen	Auf dem Possen 1, 99706 SDH
30	KiEZ Ferienpark Feuerkuppe	Zur Feuerkuppe 2, 99706 SDH
31	Pension Nucke	Gerhart-Hauptmann-Straße 19, 99706 SDH
32	Wohnmobilstellplatz Zur Windleite	Hospitalstr., 99706 SDH
33	Wohnmobilstellplatz Kyffhäuser Therme	August-Bebel-Str. 9, 06567 BFH
34	Wohnmobilstellplatz Possen	Auf dem Possen 1, 99706 SDH
35	Hotel Thüringer Hof Ebeleben	Wilhelm-Klemm-Str. 35, 99713 Ebeleben
36	Pension Linsel	Mühlhäuser Str. 6, 99713 Ebeleben
37	Pension am Steingraben	Flattigstr. 25, 99718 Greußen
38	Pension & Erlebnis-Bauernhof Hohbein	Mitteldorfstraße 7, 99713 Helbedündorf
39	Pension Zum Frauenberg	Oberstraße 61, 99706 Sondershausen
40	Pension Engel	Zur Aue 1, 99706 Sondershausen OT Berka
41	Burg Großfurra	Schloßstraße 8, 99706 Sondershausen OT Großfurra
42	Pension „Zur Sonne“	Conrad-Röntgen-Str. 11, 99706 SDH
43	Wasserburg Heldringen	Schloßstraße 13, 06577 Heldringen
44	Lambada Park	Ziegelrodaer Straße 7A, 06571 Roßleben-Wiehe, OT Roßleben
45	Pfarramt Wiehe	Markt 10, 06571 Roßleben-Wiehe, OT Wiehe
46	Pension Weilert	Steinweg 14, 99718 Greußen
47	Zimmervermietung Hoffmann	Am Bad 5, 99718 Greußen

Kultureinrichtungen (Auswahl)		
1	Kyffhäuserdenkmal	Kyffhäuser 1, 06567 Kyffhäuserland
2	Panorama Museum	Am Schlachtenberg 9, 06567 Bad Frankenhausen
3	Regionalmuseum Bad Frankenhausen	Schlossstr. 13, 06567 Bad Frankenhausen
4	Modellbahn Wiehe	Am Anger 19, 06571 Roßleben-Wiehe, OT Wiehe
5	Schloss Sondershausen	Schloss, 99706 Sondershausen
6	Kunsthof Friedrichsrode	In Friedrichsrode 14, 99713 Helbedündorf
7	Orangerie Bendeleben	Burgstraße 3, 99707 Kyffhäuserland
8	Schloss Bendeleben	Burgstraße 3, 99707 Kyffhäuserland
9	Barbarossahöhle	Mühlen 6, 99707 Kyffhäuserland
10	Erlebnisbergwerk Sondershausen	Schachtstraße 20, 99706 Sondershausen
11	Haus der Kunst Sondershausen	Im Loh, 99706 Sondershausen
12	Burg Großfurra	Schloßstraße 8, 99706 Sondershausen
13	Burg Straußberg	Burgweg 1, 99706 Sondershausen
14	Turmwindmühle Immenrode	An der Mühle 3, 99706 Sondershausen
15	Funkenburg Westgreußen	Rohnstedter Str., 99718 Westgreußen
16	Zuckerfabrik Oldisleben	Esperstedter Str. 9, 06578 Oldisleben
17	Hakenburg	Burgstraße, 06578 Oldisleben
18	Wasserburg Heldrungen	Schloßstraße 13, 06577 Heldrungen
19	Sachsenburgen	Burgstraße, 06578 Oldisleben
20	Gutshaus von Bismarck	Heidelbergstraße 1, 06577 Heldrungen
21	Schloss Wiehe	Buttstädter Str. 10, 06571 Roßleben-Wiehe, OT Wiehe
22	Der schiefe Turm (Oberkiche BFH)	Markt 1, 06567 Bad Frankenhausen
23	Kloster Göllingen	Klosterstraße 4, 99707 Kyffhäuserland
24	Freizeit- und Erholungspark Possen	Possen 1, 99706 Sondershausen
25	Radfahrerkerke St. Ursula-Kirche zu Wiehe	Leopold-von-Ranke-Straße 2, 06571 Roßleben-Wiehe, OT Wiehe
26	Klosterschule und Klosterpark	Klosterschule 5, 06571 Roßleben-Wiehe, OT Roßleben
26	Klosterschule und Klosterpark	Klosterschule 5, 06571 Roßleben-Wiehe, OT Roßleben
27	Schloss und Park Grüningen	Schlossallee, 99718 Greußen

Gewerbegebiete				
	Name	Gemeinde	Größe [ha]	Beschäftigte
1	Kachstedter Straße Nord/Süd	Artern	42,27	-
2	Kyffhäuserhütte	Artern	67,1	-
3	SDH-Schachtstraße	Sondershausen	14,5	189
4	SDH-Jecha	Sondershausen	40,3	519
5	Greußen	VG Greußen / LG Stadt Greußen	29,6	-
6	Apparate- und Behälterbau	Stadt an der Schmücke	5	-
7	Hainleite 1. BA	Sondershausen	42	1341
8	Glückauf 1. BA	Sondershausen	186,97	1202
9	Petersenschacht 1. BA	Sondershausen	13,6	200
10	Ebeleben Nord 1. BA	Ebeleben	40	243
11	Am Kaliwerk	Roßleben-Wiehe	56	-

5.2 WUNSCHLINIENNETZE

5.2.1 STRECKEN DIE EINE ÜBERREGIONALE ANBINDUNG ERMÖGLICHEN

Radweg Sondershausen (Oberspier) – Greußen – Kreisgrenze Sömmerda Richtung Gangloffsömmern

Greußen ist bisher über keinen Radweg an ein benachbartes Mittelzentrum (Sondershausen und Sömmerda) angeschlossen. Das wird von den politischen Akteuren und der Bevölkerung als erheblicher Mangel angesehen. **Mit dem geplanten Radweg Sondershausen (Oberspier) – Westerengel – Westgreußen – Clingen – Greußen – Kreisgrenze Sömmerda Richtung Gangloffsömmern (mit Weiterführung über Straußfurt zum Unstrutradweg) soll sich das ändern.** Damit würde eine direkte Verbindung zwischen dem Unstrut-Werra-Radweg bei Oberspier und dem Unstrutradweg bei Werninghausen angestrebt. Gleichzeitig soll die Staatliche Gemeinschaftsschule „Friedrich von Hardenberg“ Greußen für den Radverkehr erschlossen werden. Die Streckenlänge von Oberspier bis zur Staatlichen Gemeinschaftsschule „Friedrich von Hardenberg“ Greußen beträgt 14,3 km und von der Schule bis zur Kreisgrenze Richtung Gangloffsömmern 3,7 km. **Gegenwärtig wird im Auftrag des Kyffhäuserkreises durch ein im Kreis ansässiges Ingenieurbüro eine Konzepterstellung erarbeitet.**

Planung und Abstimmung: ab 2021

Radweg Artern – Sangerhausen

Ein weiteres wichtiges Ziel der Radverkehrspolitik ist die Schaffung einer Radroute zwischen dem Mittelzentrum Artern in Thüringen und dem Mittelzentrum Sangerhausen in Sachsen-Anhalt. Dieser wird Artern (Wetterstation) mit Voigtstedt und der Landesgrenze Sachsen-Anhalt bei Edersleben (im Kyffhäuserkreis ca. 4 km) verbinden. Die Weiterführung von Edersleben über Oberröblingen nach Sangerhausen ist in Sachsen-Anhalt bereits realisiert.

Radweg Sondershausen – Wolkramshausen (II-17)

Einen weiteren hohen Stellenwert (da im Radverkehrskonzept 2.0 des Freistaates Thüringen enthalten) hat eine direkte Radwegeverbindung zwischen den beiden benachbarten Mittelzentren Nordhausen und Sondershausen. Diese Radhauptroute wird Sondershausen mit Groß- und Kleinfurra verbinden. Dabei kann eventuell auf einen vorhanden straßenbegleitenden Radweg durch das Gewerbegebiet Schachtstraße zurückgegriffen werden. Im Landkreis Nordhausen ist die Verbindung von Kleinfurra über Wolkramshausen bis Nohra bereits fertiggestellt. In Wolkramshausen wird die angedachte Radhauptroute Leinefelde-Worbis – Wolkramshausen – Nordhausen (II-09) erreicht.

Helberadweg

Eine weitere wichtige Radwegeverbindung soll der Helberadweg von Ebeleben (Anschluss an den Unstrut-Werra-Radweg) über Rockstedt – Abtsbessingen oder Bellstedt – Wenigenehrich – Grossenehrich – Wasserthaleben – Westgreußen – Clingen – Greußen – Kreisgrenze Sömmerda – Ottenhausen und Weißensee nach Leubingen (Anschluss an den Unstrutradweg) werden (im Kyffhäuserkreis ca. 22 km). Perspektivisch ist eine Weiterführung des Helberadweges von Ebeleben über Wiedermuth und Toba durch das Helbetal nach Friedrichsrode bzw. von Ebeleben über Holzsußra – Peukendorf – Kleinbrüchter und Großbrüchter durch das Helbetal nach Friedrichsrode denkbar (im Kyffhäuserkreis ca. 22 bzw. 20 km), welcher als Radweg Ebeleben – Helbedündorf-Friedrichsrode geführt werden könnte. Der in Friedrichsrode befindliche Kunsthof ist ein begehrtes Ziel von regionalen und überregionalen Künstlerinnen und Künstlern, sowie von unzähligen Schulklassen und befindet sich direkt an der L1016, welche vor allem vom Schwerlastverkehr als Verbindung zwischen Mühlhausen und der BAB 38 bei Bleicherode genutzt wird. Ein sicherer Radverkehr kann daher derzeit hier nicht gewährleistet werden und bedarf einer sicheren Routenführung über Holzthaleben zum Unstrut-Werra-Radweg nach Ebeleben.

Helmeradweg Gehofen – Allstedt

Gehofen kann bei diesem Radweg als Bindeglied zwischen den Radwegen in der Hohen Schrecke und dem Unstrutradweg bei Ritteburg fungieren. Von Kalbsrieth folgt der Weg dem Helmelauf über Heygendorf nach Nikolausrieth und von dort schließlich der Rohne nach Allstedt.

Radweg Heldringen – Oldisleben – Esperstedt

Die Stadt an der Schmücke plant mehrere Infrastrukturmaßnahmen, um die Region besser mit dem überregionalen Radwegenetz zu verbinden. Hierzu gehört die wichtige Anbindung der Stadt Heldringen in Richtung der Unstrutbrücke an den überregionalen Unstrutradweg und damit gleichzeitig eine kurze und attraktive Verbindung zum Ortsteil Oldisleben. Von dortaus ist eine kurze Verbindungsspanne vorbei am Kieswerk Oldisleben nach Esperstedt angedacht, welche als straßenbegleitender Radweg die Stadt an der Schmücke mit dem überregionalen Unstrut-Werra-Radweg und im weiteren Verlauf mit dem überregionalen Kyffhäuseradweg verbindet.

Radweg Roßleben – Wiehe

Die Radwegeverbindung Roßleben-Wiehe wäre als straßenbegleitender Radweg nicht nur eine wichtige Verbindung der Ortsteile Roßleben und Wiehe. Diese Verbindung ist aus vielerlei Hinsicht von großer überregionaler Bedeutung und ergänzt das vorhandene Radverkehrsnetz in herausragender Weise. Ein Radweg zwischen beiden Orten würde die Stadt Roßleben an das Wander- und Radwandergebiet Hohe Schrecke anschließen und gleichzeitig die Ortsteile Roßleben und Wiehe optimiert mit dem überregionalen Unstrutradweg verbinden. Weiterhin verbindet dieser Streckenverlauf auch das Gebiet der Hohen Schrecke mit den überregionalen Radwegen „Finnebahn-Radweg“, „Himmelsscheibenweg“ und „Salzstraßenweg“. Diese Radwegeverbindung würde auch einer im Jahr 2020 entwickelten Projektskizze entsprechen, welche den Radverkehr in und um die Hohe Schrecke für den touristischen Radverkehr und den Alltagsradverkehr entwickeln möchte.

Radweg Kleinroda – Braunsroda

Der Radweg stellt eine Anbindung der Stadt Roßleben-Wiehe, insbesondere mit ihren südlichen direkt am Wander- und Radwandergebiet Hohe Schrecke liegenden Ortsteilen, an das überregionale Radwegenetz mit dem Unstrut-Werra-Radweg und dem Finnebahn-Radweg dar.

Radweg Ebeleben – Allmenhausen (mit Weiterführung nach Kirchheilingen)

Hierbei handelt es sich um einen straßenbegleitenden Radweg entlang der B84, welcher unter Einbeziehung der Gemeinden Billeben und Abtsbessingen das Kerngebiet der Stadt Ebeleben mit dem einwohnerstärksten Ortsteil Allmenhausen verbindet. Eine Weiterführung nach Kirchheilingen ist ausgesprochen erstrebenswert, da mit einer solchen Strecke eine direkte Anbindung an den Kneipp und Kleinbahnradweg – K2 und weiterführend an den überregionalen Unstrutradweg erfolgen würde.

5.2.2 REGIONALE STRECKE MIT HOHER BEDEUTUNG FÜR TOURISTISCHE ANGEBOTE

Radweg Sondershausen – Straußberg (Feuerkuppe)

Perspektivisch sollte ein Radweg zur Erschließung des Ferienparkes Feuerkuppe, welcher die größte Jugendgästeunterkunft Thüringens mit der Kreisstadt und dem überörtlichen Radnetz verbindet, geplant und umgesetzt werden. (Streckenlänge je nach Linienführung 9 bzw. 13 km)

Projektskizze Hohe Schrecke

Geplant ist der Neu- und Ausbau von 6 Radwege-Abschnitten, um das Radwegenetz Hohe Schrecke weiter zu entwickeln und die Orte entlang der Nordseite der Hohen Schrecke für den Radverkehr miteinander zu verbinden. Die Teilstrecken untergliedern sich wie folgt:

- Reinsdorf-Braunsroda (Abschnitt 1 & Abschnitt 2)
- Gehofen-Kammweg
- Reinsdorf-Gehofen
- Gehofen-Nausitz
- Nausitz-Donndorf

Insgesamt umfassen die formulierten Abschnitte der Projektskizze eine Gesamtlänge von 7,8 km.

5.2.3 STRECKEN MIT REGIONALER BEDEUTUNG FÜR DEN ALLTAGSRADVERKEHR

Grundsätzlich ist es erstrebenswert in der Perspektive alle Ortsteile im Kyffhäuserkreis über die jeweiligen Grund- und Mittelzentren an die regionale und überregionale Radverkehrsinfrastruktur anzuschließen. Nur so kann eine nachhaltige Verkehrswende unter zentraler Einbindung des Fahrrades im ländlichen Raum gelingen.

Radweg Wiehe – Allerstedt

Diese Verbindung wäre ein straßenbegleitender Radweg, welcher die Stadt Roßleben-Wiehe OT Wiehe mit dem Ort Allerstedt in Sachsen-Anhalt verbindet.

Radweg Roßleben – Ziegelroda

Hierbei handelt es sich um einen Radweg als Anbindung der Stadt Roßleben – Wiehe zum „Himmelsscheibenweg“ sowie zur „Salzstraße“.

Radweg Allmenhausen-Marolterode-Schlotheim

Ausgehend vom Radwegekonzept der Stadt Ebeleben wäre ein Radweg von Allmenhausen über Marolterode nach Schlotheim zu planen und umzusetzen, welcher vor allem als sicherer Alltagsradweg in Anbindung an Schlotheim als Gymnasialstandort von großer Bedeutung ist.

5.3 RADHAUPTNETZ ÜBERREGIONAL

Die Anbindung der regionalen Radverkehrsinfrastruktur an die überregionalen Radwege spielt bei allen Planungsvorhaben hinsichtlich neuer Radwege eine primäre Rolle. Dabei ist nicht allein entscheidend, welche überregionalen Strecken durch den Kyffhäuserkreis verlaufen. Die Anbindung an entsprechende Radwege im Umfeld des Kreises ist sowohl für den Alltagsradverkehr als auch für den touristischen Radverkehr von großer Bedeutung.

5.3.1 ÜBERREGIONALE RADWEGE IM KYFFHÄUSERKREIS

Unstrut-Werra-Radweg (UWR) von Rockensußra nach Schönfeld

Unstrutradweg von Etzleben nach Roßleben

Kyffhäuserradweg von Schönfeld rund um das Kyffhäusergebirge zurück nach Schönfeld

Weg in die Steinzeit vom Unstrutradweg (bei Griefstedt) bis zum UWR (in Göllingen)

5.3.2 ÜBERREGIONALE RADWEGE AUSSERHALB DES KYFFHÄUSERKREISES

Salzstraße von Leipzig nach Uftrungen

Himmelsscheibenweg von Wangen nach Halle

Harzvorlandweg von Halberstadt nach Uftrungen

Harzrundweg einmal um den Harz herum

Stauseerundweg von Auleben um die Talsperre Kelbra

Kanonenbahnradweg von Frieda nach Dingelstädt

Unstrutradweg von Kefferhausen nach Henne (bei Naumburg)

Kneipp und Kleinbahradweg – K2 von Thamsbrück nach Herbsleben

5.4 FAHRRADABSTELLANLAGEN

Unter Fahrradabstellanlagen werden folgende verschiedene Formen des Angebots verstanden:

- Überdachte Fahrradabstellanlagen,
- Fahrradboxen oder andere abschließbare Systeme,
- Fahrradparkhaus und
- nicht überdachte Fahrradstellplätze in Form von Anlehnbügeln

Fahrradständer in denen lediglich die Felge eines Fahrrades gehalten wird, gelten nicht als geeignete Fahrradabstellanlagen und sollten heutzutage durch zuvor genannte Abstellanlagen (bspw. Anlehnbügel) ersetzt werden.

Eine ausreichende Anzahl an gut erreichbaren Fahrradabstellanlagen sollte vor allem an Schulen, Einkaufsmärkten und Gewerbegebieten vorgehalten werden. Weiterhin sollten Betriebe und Verwaltungen sichere Fahrradabstellanlagen in erforderlicher Menge vorhalten.

Gerade touristische und gastronomische Einrichtungen sollten sich auf immer weiter steigende Zahlen an Radfahrern einstellen und entsprechende Abstellanlagen vorhalten. Auch abschließbare Fahrradboxen sollten in zukünftige Infrastrukturplanungen mit aufgenommen werden, da eine deutliche Zunahme des Einsatzes von teuren Elektrorädern zu erwarten ist.

Ergänzt werden sollten die Hauptstandorte durch weitere, nicht überdachte Fahrradstellplätze in Form von Anlehnbügeln o.ä. in allen Seitenstraßen von Fußgängerzonen, an publikumsintensiven Einrichtungen und auch flächendeckend im gesamten Kreisgebiet.

Aus dem formulierten Ziel, den Radverkehr mit dem öffentlichen Nahverkehr zu verknüpfen, entsteht auch ein gezielter Bedarf an (hochwertigen) Fahrradstellplätzen an zentralen ÖPNV-Haltestellen. In besonderem Fokus sollten hierbei Busverbindungen stehen, die aufgrund der topografischen Situation oder zu weiteren Entfernungen multimodal von Radfahrern genutzt werden.

Bei der DB Station & Service AG wurde eine Infostelle „Fahrradparken am Bahnhof“ eingerichtet. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und die DB finanzieren die Informationsstelle gemeinsam, um die Kommunen mit einschlägigen Informationen bei der Planung und dem Bau von Radabstellanlagen und Fahrradparkhäusern zu unterstützen. Das BMVI verfolgt damit das Ziel, „mit modernen Radabstellanlagen die Attraktivität der Radverkehrsinfrastruktur zu steigern und damit mehr Menschen zum Umstieg auf das Rad zu bewegen. Außerdem sollen die zwei umweltfreundlichen Verkehrsmittel Rad und Bahn besser verknüpft werden.“ Die Internetseite der Infostelle „Fahrradparken am Bahnhof“ findet man unter <https://radparken.info>.

5.5 HINWEISE ZUR PRIORISIERUNG DES RADNETZAUSBAUS

Die konkrete und umfassende Priorisierung einzelner Maßnahmen zum Ausbau des Radwegenetzes im Kyffhäuserkreis hängt von einer Vielzahl von Prüfungen, Entscheidungsprozessen, Politik- und Haushaltsfragen sowie auch von strategischen Überlegungen ab. Dabei spielen auch immer topographische und umweltschutzrechtliche Belange eine wichtige Rolle. Grundsätzlich sollten alle Radverkehrsvorhaben eine erhöhte Priorität erhalten, die Bezug nehmen auf das bereits bestehende überregionale Radverkehrsnetz in und um den Kyffhäuserkreis herum und eine Anbindung an dieses Netz gewährleisten. Weiterhin stellt die sichere Anbindung von Schulen sowie Arbeits- und Einkaufsmöglichkeiten eine erhöhte Priorisierung dar.

Fehlende Nord-Südverbindungen im Kreis, insbesondere die Verbindung entlang der B4 Sonderhausen-Greußen, sollten von ihrer Bedeutung her an erster Stelle stehen.

5.6 AKTUELLE OBJEKTPLANUNGEN FÜR DEN RADVERKEHR

Weg in die Steinzeit (II-21)

Von den vier im Kyffhäuserkreis liegenden Teilstrecken des „Weg in die Steinzeit“ (II-21) (Anbindung Unstrut-Werra-Radweg zwischen Bendeleben und Göllingen bis zur Grenze des Landkreises Sömmerda) sind seit November 2020 zwei Strecken nutzbar (Anbindung Unstrut-Werra-Radweg über Göllingen bis Seega). Die Teilstrecken 4 bis 5 (Seega über Günserode bis zur Kreisgrenze) befinden sich im Bau und sollen bis Ende des Jahres 2021 durchgehend fertig gestellt sein.

Harz-Kyffhäuser-Rennsteig-Radweg - die sogenannte „Thüringentransversale“

Der „Harz-Kyffhäuser-Rennsteig-Radweg“ - die sogenannte „Thüringentransversale“ (II-14) - soll Nordhausen über Heringen und Auleben (II-14) an den Unstrut-Werra-Radweg bei Bendeleben im Kyffhäuserkreis anbinden. Bis zum Sommer 2021 wurde an dem Teilabschnitt 3 Auleben - Badra gebaut. Die Freigabe dieses Abschnittes für den Radverkehr ist bereits erfolgt. Von der Ortslage Badra wird der Radweg über den vorhandenen, vor über 25 Jahren ausgebauten, Weg zwischen Schorn und großem Eller nach Steinhaleben geführt. Fördermittel für den Lückenschluss der Bauabschnitte Steinhaleben – Barbarossahöhle – Bendeleben bis zur Anbindung an den Unstrut-Werra-Radweg sind nach Aussagen des Bürgermeisters der Gemeinde Kyffhäuserland über das Klimaschutzprogramm des Bundes beantragt. Der Bau ist für 2022 bis 2024 vorgesehen.

Eine weitere Verbindungsstrecke für den Alltagsradverkehr plant die Gemeinde Kyffhäuserland zwischen dem Ortsteil Badra über das Schersental in die Kreisstadt Sondershausen. Seit Jahrzehnten wird eine kurze und schnelle Radwegeverbindung zwischen den Kreisstädten im Norden Thüringens benötigt, welche durch diese Verbindung in die Realität umgesetzt werden würde. Bei Betrachtung möglicher anderer Routenführungen zwischen Sondershausen und Nordhausen, ist gerade auf Grund vergleichsweise geringer Steigungen eine Routenführung Badra-Sondershausen von besonders hoher Attraktivität.

Ebenfalls in der Planung befindet sich zudem die „Radialroute zur Erreichbarkeit von Zentralen Orten“ von Voigtstedt nach Artern. Bauherr ist die Stadt Artern. Mit der Realisierung ist nach Auskunft der Stadtverwaltung Artern eventuell 2022 zu rechnen. Zugleich wird über diesen Radweg die angedachte Radwegeverbindung von Artern nach Sangerhausen führen.

6 STANDARDSITUATIONEN - TYPISCHE LÖSUNGEN

Führungsformen (Prinzipien der Radverkehrsführung)

- Mischprinzip Rad-und Kfz-Verkehr
- Mischprinzip Rad-und Fußgängerverkehr
- Trennprinzip

	Führungsform	Innerorts	außerorts
1.	Mischverkehr auf der Fahrbahn	X	
2.	Schutzstreifen	X	
3.	Radfahrstreifen	X	
4.	Einrichtungsradschweg	X	
5.	Zweirichtungsradschweg	X	X
6.	Eigenständig geführter Radschweg (frei trassiert)	X	X
7.	Gemeinsamer Geh-und Radschweg (straßenbegleitend)	X	X
8.	Führung gegen Einbahnstraßen	X	
9.	Fahrradstraße	x	

Angaben hinsichtlich Aufbau, Breiten und sonstiger Vorgabe der Radverkehrsführungsformen finden Sie in folgender Tabelle:

ID	Lage	Radwegform	Vorschrift	Oberbau	Regelmaß	
1	innerorts	Mischverkehr auf der Fahrbahn	RASt 06 ERA 2010	RStO	-	-
2	innerorts	Schutzstreifen	RASt 06 ERA 2010	RStO	1,50 m	Mindestmaß 1,25 m
3	innerorts	Radfahrstreifen	RASt 06 ERA 2010	RStO	1,85 m (einschließlich Markierungen)	
4	innerorts	Einrichtungsradschweg	RASt 06 ERA 2010	RStO	2,00 m (bei geringer Radverkehrs- stärke 1,60 m)	
5	innerorts/ außerorts	Zweirichtungsradschweg	RASt 06 RAL 12 ERA 2010	RStO	beidseitig: 2,50 m (bei geringer Radverkehrs- stärke 2,00 m)	einseitig: 3,00 m (bei geringer Radverkehrs- stärke 2,50 m)
6	innerorts/ außerorts	Eigenständig geführter Radwege (frei trassiert)	RASt 06 RAL 12 ERA 2010	RStO	≥ 2,50 m	
7	innerorts/ außerorts	Gemeinsamer Geh-Radschweg (straßenbegleitend)	RASt 06 RAL 12 ERA 2010	RStO	innerorts ≥ 2,50 m	außerorts 2,50 m
8	innerorts	Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung	RASt 06 ERA 2010	RStO	-	-
9	innerorts	Fahrradstraße	StVO VwV-StVO	-	-	-

6.1 MISCHVERKEHR AUF FAHRBAHNEN

(Innerorts)

- Hauptsächlich in Straßen mit Erschließungsfunktion (geringer DTV, geringe Geschwindigkeit), Tempo 30 Zonen, Verkehrsberuhigte Bereiche
- Bei Tempo 30 (Belastungsbereich I) sind Radverkehrsanlagen grundsätzlich verzichtbar
- Fahrbahnbreiten: unter 6,00 m bis 700 Kfz/h (Radfahrer kann nicht überholt werden)
- Fahrbahnbreiten von 7,00 m – 7,50 m (Radfahrer kann überholt werden, > 7,50 m Schutzstreifen prüfen)
- Fahrbahnbreiten zwischen 6,00 m und 7,00 m (bis 400 Kfz/h verträglich; Problem: Radfahrer kann nicht mit ausreichend Sicherheitsabstand überholt werden)
- Parkstände am Fahrbahnrand so anlegen, dass der Sicherheitsabstand eingehalten werden kann

6.2 SCHUTZSTREIFEN

(Innerorts)

- Schutzstreifen ist Teil der Fahrbahn
- Darf vom Kfz-Verkehr nur im Bedarfsfall befahren werden (Begegnung mit LKW)
- Nur bis 1.000 Fahrzeuge des Schwerverkehrs am Tag
- Fahrzeuge dürfen auf Schutzstreifen nicht halten
- Werden nicht beschildert
- Markierung durch Leitlinie (Zeichen 340 StVO) mit Schmalstrichen von 1,00 m Länge und 1,00 m Lücke, sind in dieser Form im Zuge vorfahrtsberechtigter Straßen an Kreuzungen und Einmündungen fortzusetzen
- Zweckbestimmung soll durch Fahrbahnmarkierung mit Sinnbild „Fahrrad“ verdeutlicht werden

6.3 RADFAHRSTREIFEN

(innerorts)

- Sind für Radverkehr immer benutzungspflichtig
- Werden mit Zeichen 237 StVO gekennzeichnet und durch Zeichen 295 StVO (Breitstrich) abgetrennt
- In Problembereichen empfiehlt es sich, Radfahrstreifen rot einzufärben
- Darf vom Kfz-Verkehr nicht im Längsverkehr befahren werden, jedoch zum Ein- und Abbiegen befahren werden
- Andere Verkehrsteilnehmer dürfen Radfahrstreifen nicht benutzen
- Grundsätzlich im Einrichtungsverkehr
- Protected Bike Lane (in hoch belasteten Bereichen anzuwenden)

6.4 EINRICHTUNGSRADWEG

(Innerorts)

- Baulich angelegte Radwege befinden sich im Seitenraum und sind durch Borde, Park- oder Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt
- Wenn Radwege benutzungspflichtig sein sollen, sind sie mit Zeichen 237 StVO „Radweg“ oder Zeichen 241 StVO „getrennter Rad- und Gehweg“ zu kennzeichnen
- Radwege sollen innerhalb einer Kommune nach Möglichkeit immer die gleiche Materialwahl und Farbgebung aufweisen
- In Problembereichen empfiehlt es sich, die Radverkehrsfurten oder Radwegüberfahrten zusätzlich zu verdeutlichen
- Baulich angelegte Radwege dürfen nur nach sorgfältiger Prüfung und nach Sicherung der Konfliktpunkte in Gegenrichtung freigegeben werden (entsprechende Beschilderung)

6.5 ZWEIRICHTUNGSRADWEG

(innerorts & außerorts)

- Baulich angelegter Radweg befindet sich im Seitenraum und ist durch Borde, Park- oder Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt
- Auf Straßen mit Mittelstreifen, Stadtbahntrassen, dichter seitlicher Nutzung sowie schlechten Überquerungsmöglichkeiten
- Als Überlandverbindung im Seitenraum untergebracht, Nutzung entlang von Landstraßen
- Wenn Radwege benutzungspflichtig sein sollen, sind sie mit Zeichen 237 StVO „Radweg“, Zeichen 240 StVO „gemeinsamer Geh- und Radweg“ oder Zeichen 241 StVO „getrennter Rad- und Gehweg“ zu kennzeichnen, zusätzlich ist je nach Lage im Seitenraum (rechts oder links) das Zusatzzeichen 1022-10 StVO oder das Zusatzzeichen 1000-31 StVO aufzustellen

6.6 EIGENSTÄNDIG GEFÜHRTE RADWEGE

(innerorts & außerorts)

- Selbstständig geführte Radwege sind Radwege und gemeinsame Geh- und Radwege, die nicht im Zuge von Straßen verlaufen
- Wege entlang von Gewässern oder Bahntrassen
- Wege in Grünanlagen und Erholungsgebieten
- Wege in Wohngebieten
- Kurze Verbindungswege zwischen Straßen oder nichtöffentliche Wege (z.B. durch Kleingartenanlagen oder über Privatgelände)
- Frei trassiert

6.7 GEMEINSAMER GEH- RADWEG

(innerorts & außerorts)

- Straßenbegleitend
- Seitenraum muss geringe Beanspruchung aufweisen, andernfalls Nutzungskonflikt
- Ansprüche des Fuß- und Radverkehrs wird die gemeinsame Nutzung oft nicht gerecht
- Mögliche Beschilderungen sind Zeichen 240 StVO „gemeinsamer Geh- und Radweg“, Zeichen 239 StVO mit dem Zusatz „Radfahrer frei“; Zeichen 241 StVO „getrennter Geh- und Radweg“
- Überland wird meistens ein „gemeinsamer Geh- und Radweg“ geplant, welcher auch als Zweirichtungsradweg angelegt wird

6.8 EINBAHNSTRASSEN MIT RADVERKEHR IN GEGENRICHTUNG

(innerorts & außerorts)

- In Einbahnstraßen mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h kann Radverkehr in beide Richtungen auf der Fahrbahn mit Zusatzzeichen zugelassen werden
- Fahrgassen ab 3,00 m (kleiner ggf. bei Ausweichmöglichkeiten)
- Bei Linienbusverkehr mindestens 3,50 m
- Ab 400 Kfz/h 3,75 m (ggf. Schutzstreifen)

6.9 FAHRRADSTRASSE

(innerorts & außerorts)

- „Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist“ VwV-StVO §42
- Beschilderung erfolgt mit Zeichen 244 StVO „Fahrradstraße“
- Höchstgeschwindigkeit maximal 30 km/h

Eine von seecon-Ingenieuren erarbeitete Übersicht der Führungsformen für Radwege befindet sich im Anhang.

7 FÖRDERINSTRUMENTE DES RADVERKEHRS

7.1 NATIONALER RADVERKEHRSPLAN

Um den Radverkehr zu fördern, müssen Bund, Länder und Kommunen zusammenwirken. Jede Ebene besitzt ihre Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Handlungsmöglichkeiten:

Der Bund hat mit dem Nationalen Radverkehrsplan 2030 (Veröffentlichung am 28.04.2021) seinen Willen zur Radverkehrsförderung bekräftigt und Maßnahmen in seinem Handlungsbereich ergriffen. Dazu gehört insbesondere die Finanzierung von Fortbildungsmaßnahmen und Modellversuchen, der Bau von Radwegen an Bundesstraßen und die radverkehrsfreundlichere Gestaltung des Straßenverkehrsrechts durch die Novelle der Straßenverkehrsordnung 2009/2013. Der Nationale Radverkehrsplan geht vom Leitbild des Radverkehrs als System aus. Demnach gehört zur Radverkehrsförderung nicht nur die Bereitstellung des Weges vom Start bis zum Ziel, sondern auch viele weitere Komponenten wie Wegweisung, Abstellanlagen, Fahrradmitnahmemöglichkeiten in öffentlichen Verkehrsmitteln usw. Die Förderung des Radverkehrs ist Teil von Strategien zum Erreichen nationaler Klimaschutzziele. Das Bundesumweltministerium fördert daher im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative kommunale Infrastrukturmaßnahmen für den Radverkehr.

Die Länder besitzen eine ähnliche Rolle wie der Bund, können aber direkter auf die kommunale und regionale Ebene einwirken. Die Länder sind beispielsweise für die Weitergabe der Bundesmittel an die Kommunen verantwortlich, sie setzen die Modalitäten fest. Auch können eigene Förderprogramme, Radverkehrskonzepte und Kommunikationsstrategien aufgelegt werden.

Die Kommunen haben verschiedene Instrumente zur Hand, um den Radverkehr zu fördern. Infrastruktur, Planung, Service und Öffentlichkeitsarbeit können durch die Kommune bereitgestellt werden.

Wichtigstes Förderinstrument für die Radverkehrsinfrastruktur ist die Anschubfinanzierung. Auf dem Fahrradportal des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur befindet sich neben dem Nationalen Radverkehrsplan 2030 auch eine Förderfibel. Die Förderfibel informiert über die aktuellen Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten des Bundes und der Länder zum Radverkehr. Dazu gehören auch Radwege an Bundes- und Landesstraßen, die Städtebauförderung, Landesbauordnungen, EFRE-Mittel und Fördermöglichkeiten im Rahmen der ländlichen Entwicklung.

Die Förderfibel soll es Verwaltungen und der interessierten Öffentlichkeit ermöglichen, sich konkret in Bezug auf ihr Bundesland und ihre Situation zu informieren. Sie gibt eine Übersicht über die bestehenden Fördermöglichkeiten. Details einer konkreten Förderung sind dann im Dialog mit der jeweils benannten Förderstelle zu klären.

Nachfolgend ein Auszug der aktuellen Förderfibel (Stand: 22.07.2021) mit Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten aus den Bereichen Planung- und Konzepterstellung, Förderungen Innerorts und Außerorts, sowie Verknüpfungen mit dem öffentlichen Verkehr, Abstellmöglichkeiten und sonstige Maßnahmen.

► www.nationaler-radverkehrsplan.de

Bezeichnung	Finanzierungstyp
Erschließungsbeitrag (§§ 127 bis 135 BauGB)	Finanzierung
Förderung der forstwirtschaftlichen Infrastruktur	Finanzierung
Förderung Lastenräder	Förderung
Förderung Regionalentwicklung und Demografie	Förderung
Förderung von Klimaschutzprojekten	Förderung
Förderung von Modellvorhaben des Radverkehrs (investiv)	Förderung
Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur"	Förderung
integrierte ländliche Entwicklung: Flurneuordnung	Förderung
integrierte ländliche Entwicklung: ländlicher Wegebau	Förderung
integrierte ländliche Entwicklung: LEADER	Förderung
Klimaschutz durch Radverkehr - Förderaufruf -	Förderung
Klimaschutzmaßnahmen Thüringen	Förderung
Kommunale Verkehrsinfrastruktur	Förderung
Landesbauordnung, Ablösebeträge	Finanzierung
Landesbauordnung, Abstellplatzpflicht	Finanzierung
nicht investive Maßnahmen im Rahmen des NRVP	Förderung
Radwege an Bundesfernstraßen	Finanzierung
Radwege an Bundeswasserstraßen	Finanzierung
Radwege an Landesstraßen	Finanzierung
Radwege auf Brücken von Bundesfernstraßen	Finanzierung
Städtebauförderung	Förderung
Städtische Logistik	Förderung
Tourismus	Förderung

7.2 FÖRDERPROGRAMME DES BUNDES

Innovative Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland

Wer wird gefördert? Verband/Vereinigung, Öffentliche Einrichtung, Kommune

Was wird gefördert? Infrastruktur, Smart Cities & Regionen

Klimaschutzinitiative – Klimaschutz im Radverkehr

Wer wird gefördert? Verband/Vereinigung, Öffentliche Einrichtung, Kommune, Hochschule

Was wird gefördert? Umwelt- & Naturschutz, Städtebau & Stadterneuerung, Corona-Hilfe, Smart Cities & Regionen

Klimaschutzinitiative – Klimaschutzprojekte im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie)

Wer wird gefördert? Verband/Vereinigung, Öffentliche Einrichtung, Kommune, Hochschule, Bildungseinrichtung, Unternehmen

Was wird gefördert? Energieeffizienz & Erneuerbare Energien, Infrastruktur, Corona-Hilfe, Smart Cities & Regionen

Klimaschutzinitiative – Kommunale Klimaschutz-Modellprojekte

Wer wird gefördert? Verband/Vereinigung, Öffentliche Einrichtung, Kommune, Hochschule, Forschungseinrichtung, Bildungseinrichtung

Was wird gefördert? Umwelt- & Naturschutz, Smart Cities & Regionen, Corona-Hilfe

7.3 FÖRDERPROGRAMME DES FREISTAATES THÜRINGEN

Klima-Invest – Klimaschutz- und Klimafolgenanpassungsmaßnahmen in Kommunen

Wer wird gefördert?	Kommune, Öffentliche Einrichtung, Verband/Vereinigung
Was wird gefördert?	Beratung, Energieeffizienz & Erneuerbare Energien, Infrastruktur, Smart Cities & Regionen

Kommunale Verkehrsinfrastruktur (RL KVI)

Wer wird gefördert?	Kommune, Öffentliche Einrichtung
Was wird gefördert?	Infrastruktur

Da die Förderprogramme ständig überarbeitet werden, neue Programme hinzukommen und andere wegfallen, stellt die Übersicht nur eine Momentaufnahme dar. Es empfiehlt sich, regelmäßig in die Förderdatenbank des Bundes zu schauen, in welcher alle aktuellen Fördermöglichkeiten inklusive Ansprechpartner dargestellt sind.

Stand: 22.07.2021

► www.foerderdatenbank.de

8 MARKETING UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Das Image des Radfahrens durch Kommunikationsmaßnahmen zu verbessern ist ebenso wichtig, wie in eine gute Fahrradinfrastruktur zu investieren. Zahlreiche Beispiele belegen, dass Radverkehrsförderung besonders erfolgreich und effizient ist, wenn Kommunikation und Infrastrukturausbau parallel erfolgen.

Radverkehrsförderung als Aufgabenfeld der Kreisverwaltung ist ein stetiger Prozess und bedarf einer intensiven Wissensvermittlung gegenüber Politik, Planungsbüros und Multiplikatoren. Trotz zunehmender gesellschaftlicher Anerkennung des Fahrrades gibt es einen großen Nachholbedarf in der Radverkehrskommunikation. Das Auto ist – nicht zuletzt dank millionenschwerer Autowerbung – mit einer starken Lebensstilsymbolik besetzt. Um das Mobilitätsverhalten dauerhaft zu verändern, muss dem Autofahrer ein gleichwertiger Ersatz und demnach eine gleichermaßen bequeme Routine angeboten werden. Die Infrastruktur spielt dabei eine eminente Rolle. Radfahren muss mindestens so bequem und attraktiv wirken wie das Autofahren, erst dann kann auch eine glaubwürdige Kommunikation aufgebaut werden. Akteure die in ihrem Bereich das Radfahren fördern wollen, müssen Stärkung und Unterstützung erfahren.

8.1 AKTUELLE SITUATION

8.1.1 KOMMUNIKATION MIT KOMMUNEN UND ANDEREN AKTEUREN

Bisher erfolgt die Kommunikation mit den Kommunen und anderen Akteuren überwiegend anlassbezogen. Das bedeutet, dass die Kreisverwaltung, insbesondere das Amt für Tourismus und Kultur sowie die Bauverwaltung, hauptsächlich auf der Arbeitsebene zwischen Ministerien, Ingenieurbüros und den Gemeinden agiert. Der Kreiswegewart nimmt dabei eine führende Rolle ein. Verbände wie der ADFC, die AGFK, der Unstrutradweg e.V. oder regionale private Radgruppen werden bei thematischen Arbeitsgruppen einbezogen. Der Kreiswegewart ist über die Kreisgrenzen zum Land Thüringen vernetzt.

8.1.2 BILDUNG

Verkehrserziehung schafft ab dem Kindesalter die Grundlage für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr. Der Kyffhäuserkreis ist durch die stetige Einbeziehung der Polizei in der schulischen Verkehrserziehung gut aufgestellt. Dabei gibt es eine eingespielte Zusammenarbeit der vierten Klassen der Grundschulen mit der Polizei des Kyffhäuserkreises, so dass praktisch jeder Viertklässler an der theoretischen und praktischen Radfahrausbildung teilnimmt. Diese wird zum einen im Verkehrsgarten in Sondershausen, zum anderen in Artern durchgeführt.

8.1.3 ÖFFENTLICHKEITSARBEIT, KAMPAGNEN UND MARKETING

Pressearbeit

Die Öffentlichkeitsarbeit des Kyffhäuserkreises zum Radverkehr bezieht sich u.a. auf den Bau von Radwegen, die Übergabe entsprechender Förderbescheide oder die Eröffnung von Radwegen. Der Landkreis ist darüber hinaus eng mit der AGFK durch eine Mitgliedschaft (September 2020) vernetzt.

Veranstaltungen

Zentrale Marketingveranstaltungen des Kyffhäuserkreises sind das jährlich stattfindende „Bunte Fahrradfest“ entlang des Unstrut-Werra-Radweges sowie der Wettbewerb des bundesweiten STADTRADELNs.



Quelle: Laura_Nickel_Klima_Buendnis



Quelle: A. Forner



Print

Gemeinsam mit dem Tourismusverband Südharz Kyffhäuser e.V. (TVSK) als übergeordneter Marketingverband für die genannten Regionen, entstanden dauerhafte Printbroschüren zum Unstrut-Werra-Radweg und Kyffhäuserradweg. Die Broschüre des Unstrutradweges wird vom Unstrutradweg e.V. aufgelegt. Weiterhin gibt es eine Übersichtskarte aller Radwege in der Region Südharz Kyffhäuser.



Vertrieb

Das Printportfolio wird hauptsächlich über den Prospektservice des Tourismusverbandes an potenzielle Gäste vertrieben. Aber auch durch Messeteilnahmen und die regionalen Touristinformationen ist der Vertrieb gesichert. Weiterhin gibt es gemeinsame Marketingmaßnahmen in Zusammenarbeit mit dem ÖPNV.

Website & Social Media

Das Thema Radverkehr ist auf www.region-suedharz-kyffhaeuser.de unter einer eigenen Rubrik fest verankert. Alle relevanten Informationen zum Thema Radverkehr sind attraktiv gestaltet und mit Routenvorschlägen abgerundet. Es wird regelmäßig über Neuigkeiten berichtet. Darüber hinaus geht der TVSK in den Social-Media-Kanälen, insbesondere auf Facebook, Instagram und YouTube explizit auf das Thema Radverkehr ein.

8.2 KOMMUNIKATIONSZIEL

Durch geeignete Kommunikationsmaßnahmen sollen die Menschen im Kyffhäuserkreis immer mehr Lust auf das Radfahren bekommen und angehalten werden, öfters das Rad für den Schulweg oder den Arbeitsweg zu nutzen.

8.3 MASSNAHMEVORSCHLÄGE

Eine konkrete Marketingstrategie kann erst aufgebaut werden, wenn die Rahmenbedingungen, wie z.B. das überarbeitete Fahrradnetz oder das verbesserte Serviceangebot vorliegen. Wenn in der Kommunikation eine sichere Infrastruktur in den Vordergrund gestellt wird, muss dies auch mit dem Empfinden der Bevölkerung übereinstimmen. Deshalb ist es entscheidend darauf zu achten, dass die Infrastruktur auch tatsächlich dieses Gefühl erzeugt und mit der Marketingaussage übereinstimmt.

Bis die infrastrukturellen Maßnahmen umgesetzt wurden wird der Kreis zunächst auf der operativen Ebene mit Kommunikations- und Marketingmaßnahmen vornehmen. Folgende Schritte sollen fokussiert werden, um das Thema Radverkehr zunächst erst einmal präsenter zu gestalten:

- Die Website www.region-suedharz-kyffhaeuser.de hält bereits eine Rubrik Radfahren vor. Zu künftig soll dieser Bereich mit zielgruppengerechten Angeboten weiter ausgebaut werden. Neben GPS-Daten und Kartenausschnitten mit den Radrouten sollen weitere relevante Informationen wie radfahrerfreundliche Beherbergungsbetriebe oder auch Verknüpfungen zum Öffentlichen Verkehr integriert werden.
- Derzeit gibt es nur wenige zertifizierte „Bett & Bike-Betriebe“. Zur Steigerung der Zahl der radfahrerfreundlichen Hotels, Gasthöfe und Pensionen mit einer Integration der radfahrerfreundlichen Gaststätten sollen die Mitarbeiter der Kreisverwaltung in Zusammenarbeit mit dem DEHOGA und ADFC verstärkt Betriebe werben, die sich das Prädikat „radfahrerfreundlich“ zu schreiben möchten.
- Die Pflege des Routennetzes im Radroutenplaner Thüringen soll verbessert und aktualisiert werden. Zudem werden Bürger und Touristen verstärkt auf den Mängelmelder hingewiesen. Dies kann über Pressebeiträge und die Kommunikation über Gastbetriebe erreicht werden.
- Der TVSK entwickelt zusammen mit der AGFK thematische Kampagnen und Informationsmaterialien für die Bevölkerung.
- Kommunen und Gemeinden sollen mit gutem Beispiel voran gehen. Die deutschlandweite Kampagne STADTRADELN steht als zentrale Redaktion im Fokus und soll die kommenden Jahre die positive Sicht auf den Radverkehr stärken. Die Kreisverwaltung übernimmt (sofern möglich), durch ihre Mitgliedschaft in der AGFK Thüringen den Teilnehmerbeitrag für den Kyffhäuserkreis an der Kampagne.

9 PLANUNGSMANAGEMENT

9.1 PLANUNGSMANAGEMENT IN DER ÜBERSICHT

LPH	Leistungsphase	Prozess	Leistungen	Radwegform	Grundlagen	Ergebnis	Anzusprechende Institution/ Beteiligte
1	Grundlagenermittlung	Planung	Ermittlung der Randbedingungen Aufgabenstellung präzisieren Abgrenzung des Plangebietes Vorgaben aus übergeordneten Planverfahren sondieren Betroffenheiten und ToB herausarbeiten (ggfs. Vermessung)	alle	interner Übersichtsplan des AG interne Aufgabenstellung des AG ggfs. Bauleitplanung (z.B. Verkehrswegepläne, B-Pläne etc.)	präzierte Aufgabenstellung (Lage, Querschnitt etc.) (wird im Laufe des Planungsprozesses fortgeführt) Auflistung Betroffenheiten und ToB	Auftraggeber (AG) Ingenieurbüro für technische Planung (IB) (Vermessungsbüro -Vermessung)
2	Vorplanung (entspricht der Voruntersuchung nach RE 2012)	Planung	Erstellung von Planunterlagen anhand der Bauleitplanung und Aufgabenstellung des AG Variantenuntersuchung Beteiligung der ToB Bewertung der Varianten anhand verschiedener Bewertungskriterien und Empfehlung der Vorzugsvariante	alle	präzierte Aufgabenstellung (Lage, Querschnitt etc.) Auflistung Betroffenheiten und ToB Vermessung Baugrundgutachten ggfs. Bauleitplanung (z.B. Verkehrswegepläne, B-Pläne etc.)	Vorplanungsunterlage (Variantenuntersuchung) Stellungnahmen der ToB Empfehlung der Vorzugsvariante	IB AG Baulastträger, wenn nicht AG Vermessungsbüro (Vermesser) Baugrundbüro (Baugrund) Fachplaner <i>Umwelt - Gutachten nach UVPg, landschaftspflegerische Begleitplanung, Lichtsignalanlage LSA, Straßenbeleuchtung SB, Statiker etc. ToB Leitungsbetreiber Stromversorger Gasversorger Wasser-/Abwasser Telekommunikation, weitere Leitungsbetreiber Fachämter (Kommune bzw. Landkreis) Tiefbauamt, Ordnungsamt, Verkehrsamt, Grünflächenamt bzw. Umweltamt, Archäologie und Denkmalschutz Hochwasserschutz Wasserbehörde Vermessung und Liegenschaften Bahn (falls erforderlich) Polizei Kampfmittelfreiheit und Unfallgeschehen Feuerwehr</i>
2		Entscheidung des AG	Entscheidung über die weiter zu verfolgende Entwurfvariante (Vorzugsvariante)	alle	Vorplanungsunterlage (Variantenuntersuchung) Stellungnahmen der ToB Empfehlung der Vorzugsvariante des IB	Festlegung der Vorzugsvariante	AG IB ggfs. Bauausschüsse ggfs. Fachämter
3	Entwurfsplanung (entspricht dem Vorentwurf nach RE 2012)	Planung	Erarbeitung des Entwurfs auf Basis der Vorzugsvariante Erstellung von Fachplanungen Einarbeitung der Fachplanungen in die Entwurfsunterlage Beteiligung der ToB Einarbeitung der ToB-Beteiligung in die Entwurfsunterlage	alle	Vorplanung Festlegung der Vorzugsvariante durch AG Fachplanungen	Entwurfsunterlage Stellungnahmen ToB	IB Fachplaner AG ToB
3		Entscheidung des AG	Bestätigung des Entwurfes durch AG	alle	Entwurfsunterlage	bestätigte Entwurfsunterlage	AG IB ggfs. Bauausschüsse ggfs. Fachämter
4	Genehmigungsplanung (entspricht dem Feststellungsentwurf nach RE 2012)	Planung	Erarbeiten und Zusammenstellen der Unterlagen für die erforderlichen öffentlich- rechtlichen Verfahren oder Genehmigungsverfahren auf Basis der bestätigten Entwurfsunterlage Beteiligung der ToB Einarbeitung der ToB-Beteiligung in die Genehmigungsunterlage	alle	bestätigte Entwurfsunterlage Stellungnahmen ToB Fachplanungen	Genehmigungsunterlage	IB Fachplaner AG ToB
4		Genehmigung bzw. Erwirken Baurecht (Verfahrenabhän- gig)	Bestätigung des Entwurfes aller am Projekt Beteiligter	alle	Genehmigungsunterlage	bestätigte Genehmigungsunterlage Stellungnahmen ggfs. Überarbeitung der Genehmigungsunterlage, Erneute Auslegung bzw. Beteiligung, Erörterung, Bestätigung Genehmigung bzw. Baurecht	ToB AG IB
5	Ausführungsplanung	Planung	Erarbeiten der Ausführungsplanung auf Grundlage der Ergebnisse der Leistungsphasen 3 und 4 unter Berücksichtigung aller fachspezifischen Anforderungen und Verwendung der Beiträge anderer an der Planung fachlich Beteiligter bis zur ausführungsreifen Lösung	alle	Genehmigungsunterlage Fachplanungen Genehmigung bzw. Beschluss Baurecht	vortläufige Ausführungsplanung	IB Fachplaner AG ToB (Baubetrieb)
5		Entscheidung des AG	Bestätigung der Ausführungsplanung	alle	vortläufige Ausführungsplanung	bestätigte Ausführungsplanung	AG IB
6	Vorbereitung der Vergabe	Ausschreibung	Aufstellen der Vergabeunterlagen Auszüge der Ausführungsplanung Baubeschreibungen Leistungsverzeichnissen Besonderen Vertragsbedingungen	alle	bestätigte Ausführungsplanung Zuarbeit AG	Vergabeunterlagen	IB Fachplaner AG
6		Ausschreibung des AG	Veröffentlichung bzw. Aushandigung der Vergabeunterlagen durch AG		Vergabeunterlagen	Ausschreibung	AG IB
7	Mitwirkung bei der Vergabe	Vergabe	Einholen von Angeboten Püfen und Werten von Angeboten ggfs. Bietergespräche Vergabevorschlag Zusammenstellen von Vertragsunterlagen	alle	Ausschreibung, Vergabeunterlagen	Angebote Vergabevorschlag Vertragsunterlagen	AG IB Baubetriebe /Bieter
7		Vergabe durch AG	Entscheidung zur Zuschlagserteilung (Auftragsvergabe)	alle	Angebote Vergabevorschlag Vertragsunterlagen	Auftragsvergabe durch AG (Zuschlag)	AG Baubetrieb
8	Bauüberleitung	Bauausführung	Aufsicht über die örtliche Bauüberwachung, Koordination am Bau Beteiligter Prüfung und Kontrolle des Bauablaufs Kostenkontrolle Abnahmen ggfs. Nachtragsmanagement ggfs. Örtliche Bauüberwachung ggfs. Rechnungsmanagement ggfs. Dokumentation etc. Der Umfang ist gesondert nach Grundleistungen und Besonderen Leistungen zu betrachten. Die Leistungen sind vertraglich zu regeln.	alle	Ausführungsunterlagen Verträge Protokolle		IB AG Baubetrieb ggfs. Fachplaner ggfs. Fachbehörden
		Übergabe	Übernahme der Verkehrsanlage durch AG nach Abnahme beginnt vertraglich vereinbarte Gewährleistungsfrist		Fertigstellung der Bauleistung		AG Baubetrieb IB

9.2 PLANUNGSMANAGEMENT IM DETAIL

Pos.	LPH	Leistungsphase	Leistungen	Grund- leistungen G oder besondere Leistungen B	Rad- wegform	Planungsschritt	Grundlagen	Ergebnis	Anzusprechende Institution/ Beteiligte
1	1	Grundlagenermittlung	a) Klären der Aufgabenstellung auf Grund der Vorgaben oder der Bedarfsplanung des Auftraggebers	G	alle	Nach Beauftragung des Planungsbüros Abstimmung mit AG - Anlaufberatung Abgrenzung der Planungsgebiete und des Umfangs	interner Übersichtsplan interne Aufgabenstellung des AG ggfs. Bauleitplanung (z.B. Verkehrswegepläne)	präzise Aufgabenstellung (Lage, Querschnitt etc.) wird im Laufe des Planungsprozesses fortgeführt	AG IB
2	1	Grundlagenermittlung	b) Ermitteln der Planungsrandbedingungen sowie Beraten zum gesamten Leistungsbedarf	G	alle	Erfassung des Bedarfs an Grundlagen Erfassung der zu grundlegenden Vorschriften und Regelwerke Abstimmung mit AG	Aufgabenstellung Übersichtsplan	TöB-Liste (Träger öffentlicher Belange) Zusammenstellung aller Beteiligten / Betroffenen (zuständige Fachämter / betroffene Leitungsbetreiber / Polizei / ggfs. Bahn) Entscheidung der Grundlagen für weitere Planung (insbesondere Festlegung der Regelwerke)	AG IB
3	1	Grundlagenermittlung	c) Formulieren von Entscheidungshilfen für die Auswahl anderer an der Planung fachlich Beteiligter	G	alle	Prüfung der Erforderlichkeit von Fachplanungen (z.B. Umwelt, Statik, Verkehrssteuerung etc.) Abstimmung mit AG	Aufgabenstellung TöB-Liste	Entscheidung über Beteiligung Dritter	AG IB
4	1	Grundlagenermittlung	d) Ortsbesichtigung	G	alle	Besichtigung	Aufgabenstellung Übersichtsplan	Fotodokumentation - intern (ist nicht explizit in der HOAI gefordert, jedoch hilfreich im Planungsprozess) - besondere Leistung	IB ggfs. AG (seiten, nach Abstimmung)
5	1	Grundlagenermittlung	e) Zusammenfassen, Erläutern und Dokumentieren der Ergebnisse	G	alle	Abstimmungen zwischen AG und IB (i.d.R. werden LPH 1-2 gemeinsam beauftragt, so dass die Ergebnisse in die Vorplanungs- bzw. Voruntersuchungsunterlage erfasst werden)			AG IB
6	1	Grundlagenermittlung	- Ermitteln besonderer, in den Normen nicht festgelegter Einwirkungen - Auswahl und Besichtigen ähnlicher Objekte	B	alle	Prüfung		ggfs. Einbeziehung in den Planungsprozess	IB
7	1	Grundlagenermittlung		B	alle	Besichtigung			IB ggfs. AG (nach Abstimmung)

Pos.	LPH	Leistungsphase	Leistungen	Grund- leistungen G oder besondere Leistungen B	Rad- wegform	Planungsschritt	Grundlagen	Ergebnis	Anzusprechende Institution/ Beteiligte
8	2	Vorplanung	a) Beschaffen und Auswerten amtlicher Karten	G	alle	Bauftragung des Vermessers Bauftragung des Baugrundgutachters <i>Es wird empfohlen, so früh wie möglich diese Arbeiten zu beauftragen, da Bearbeitungszeiträume einzukalkulieren sind und diese bereits in der Grundlagenermittlung LPH 1 zur Beurteilung der Randbedingungen erforderlich werden.</i>	Aufgabenstellung Übersichtsplan Festlegung der Grenzen der Planung	Vermessung: (Lageplan) Aufnahme der topografischen Gegebenheiten (Topografie), Eigentumsverhältnisse (ALK und ALB -Daten), Baugrundgutachten: Aufnahme örtlicher Baugrundverhältnisse (Bodenstruktur, Wasserverhältnisse - Grundwasser und Versickerungsvermögen des anstehenden Bodens, Bergbau etc.)	AG IB Vermessungsbüro (Vermesser) Vermessungsamt (Liegenschaften, Kataster, ALB und ALK-Daten) - meist über Vermesser abgefragt Baugrundbüro (Baugrund) FA (Hydrologie, Untere Wasserbehörde) - meist durch Baugrundgutachter abgefragt
9	2	Vorplanung	b) Analysieren der Grundlagen	G	alle	Analyse	Vermessung (Lageplan) Baugrundgutachten Ortsbesichtigung	interne Planungsübersicht	IB
10	2	Vorplanung	c) Abstimmen der Zielvorstellungen auf die öffentlich-rechtlichen Randbedingungen sowie Planungen Dritter	G	alle	Erstellung Lageplan auf Basis der Vermessung und Eintragung der Baugrenzen 1. TöB-Beteiligung (Grundlagenermittlung) Abfrage von Betroffenen Dritter Leitungsauskunft und Datenübernahme ggfs. Datenübernahme von angrenzenden Planungen	Lageplan mit Baugrenzen	Kampfmittel: Prüfung von Verdachtsflächen (i.d.R. durch Polizei) Betroffenen von Planungen Dritter Leistungsbestand und evtl. Leitungsplanung Lageplan	IB AG Baulastträger , wenn nicht AG FP <i>Umwelt,</i> <i>LSA,</i> <i>Straßenbeleuchtung, Statiker etc.</i> TöB Leitungsbetreiber Stromversorger Gasversorger Wasser-/Abwasser Telekommunikation, weitere Leitungsbetreiber FA (Kommune bzw. Landkreis) Landkreis) Tiefbauamt, Ordnungsamt, Verkehrsamt, Grünflächenamt bzw. Umweltamt, Archäologie und Denkmalschutz Hochwasserschutz Wasserbehörde Bahn (falls erforderlich) Polizei Kampfmittelfreiheit und Unfallgeschehen Feuerwehr

Pos.	LPH	Leistungsphase	Leistungen	Grund- leistungen G oder besondere Leistungen B	Rad- wegform	Planungsschritt	Grundlagen	Ergebnis	Anzusprechende Institution/ Beteiligte
11	2	Vorplanung	d) Untersuchen von Lösungsmöglichkeiten mit ihren Einflüssen auf bauliche und konstruktive Gestaltung, Zweckmäßigkeit, Wirtschaftlichkeit unter Beachtung der Umweltverträglichkeit	G	alle	Abwägung und Abstimmung (laufender Prozess)	Stellungnahmen der 1. ToB-Beteiligung Aufgabenstellung des AG Vermessung Baugrundgutachten	Varianten	IB FP FA AG
12	2	Vorplanung	e) Erarbeiten eines Planungskonzepts einschließlich Untersuchung von bis zu 3 Varianten nach gleichen Anforderungen mit zeichnerischer Darstellung und Bewertung unter Einarbeitung der Beiträge anderer an der Planung fachlich Beteiligter	G	alle	Variantenuntersuchung Einarbeitung der Stellungnahmen der ToB sowie Einarbeitung übernommener Daten Dritter	präzise Aufgabenstellung Vermessung Baugrundgutachten ToB-Beteiligung	Lagepläne, Höhenpläne zu Varianten	IB
13	2	Vorplanung	Überschlägige verkehrstechnische Bemessung der Verkehrsanlage, Ermitteln der Schallimmissionen von der Verkehrsanlage an kritischen Stellen nach Tabellenwerten	G	alle	Bemessung, überschlägig Querschnitt und Oberbau Entwässerungskonzept	Lagepläne, Höhenpläne, Baugrundgutachten	Querschnitt Konzept zur Entwässerung	IB
14	2	Vorplanung	Untersuchen der möglichen Schallschutzmaßnahmen, ausgenommen detaillierte schalltechnische Untersuchungen	G	Radweg- formen entlang der Fahrbahn			Vorschlag zur Entscheidungsfindung	FA und FP (Schallschutz) IB AG
15	2	Vorplanung	f) Klären und Erläutern der wesentlichen fachspezifischen Zusammenhänge, Vorgänge und Bedingungen	G	alle	Abstimmungen zwischen AG und IB Vorbereitung Erläuterungsbericht LPH 2	Pläne ToB-Beteiligung	Vorschlag zur Entscheidungsfindung	IB FP AG

Pos.	LPH	Leistungsphase	Leistungen	Grund- leistungen G oder besondere Leistungen B	Rad- wegform	Planungsschritt	Grundlagen	Ergebnis	Anzusprechende Institution/ Beteiligte
16	2	Vorplanung	g) Vorabstimmen mit Behörden und anderen an der Planung fachlich Beteiligten über die Genehmigungsfähigkeit, gegebenenfalls Mitwirken bei Verhandlungen über die Bezuschussung und Kostenbeteiligung	G	alle	2. TöB-Beteiligung (Vorstellung der Varianten)	Pläne Erläuterungen Berechnungen und Bemessungen	Vorschlag zur Entscheidungsfindung	IB AG Baulastträger , wenn nicht AG FP <i>Umwelt - Gutachten nach UVPG,</i> <i>landschaftspflegerische Begleitplanung,</i> <i>Lichtsignalanlage LSA,</i> <i>Straßenbeleuchtung SB,</i> <i>Statiker etc.</i> TöB Leitungsbetreiber Stromversorger Gasversorger Wasser-/Abwasser Telekommunikation, weitere Leitungsbetreiber FA (Kommune bzw. LK) Tiefbauamt, Ordnungsamt, Verkehrsamt, Grünflächenamt bzw. Umweltamt, Archäologie und Denkmalschutz Bahn (falls erforderlich) Polizei Kampfmittelfreiheit und Unfallgeschehen Feuerwehr
17	2	Vorplanung	h) Mitwirken bei Erläutern des Planungskonzepts gegenüber Dritten an bis zu 2 Terminen	G	alle	Abstimmung mit TöB, AG und IB	Planungsstand und Stellungnahmen der 2. TöB- Beteiligung	Entscheidung zur Änderungen bzw. Ergänzungen	IB AG TöB ggfs. FP
18	2	Vorplanung	i) Überarbeiten des Planungskonzepts nach Bedenken und Anregungen	G	alle	Überarbeitung der Planung	Planungsstand und Stellungnahmen der 2. TöB- Beteiligung Entscheidungen nach Pos. 17	Teile der Vorplanungsunterlage (nach RE 2012 Voruntersuchung)	IB
19	2	Vorplanung	j) Bereitstellen von Unterlagen als Auszüge aus der Voruntersuchung zur Verwendung für ein Raumordnungsverfahren	G	alle	Zusammenstellung von Unterlagen in Abstimmung mit dem AG	Teile der Vorplanungsunterlage (nach RE 2012 Voruntersuchung)		IB AG FA
20	2	Vorplanung	k) Kostenschätzung, Vergleich mit den finanziellen Rahmenbedingungen	G	alle	Mengenermittlungen (SOLL und IST)/Kostenschätzung aller Varianten	Planung (Varianten) Mengenermittlungen (SOLL und IST)	Kostenschätzung aller Varianten	IB AG
21	2	Vorplanung	l) Zusammenfassen, Erläutern und Dokumentieren	G	alle	Zusammenstellung in Abstimmung mit dem AG	Pläne Erläuterungen Berechnungen und Bemessungen Stellungnahmen der TöB	Vorplanungsunterlage (nach RE 2012 Voruntersuchung)	IB AG ggfs. Beschluss der Vorzugsvariante durch Bauausschuss oder AG

Pos.	LPH	Leistungsphase	Leistungen	Grund- leistungen G oder besondere Leistungen B	Rad- wegform	Planungsschritt	Grundlagen	Ergebnis	Anzusprechende Institution/ Beteiligte
22	2	Vorplanung	– Erstellen von Leistungsbestandsplänen	B	alle	Einlesen, Aufarbeiten und Abstimmen mit Eigentümer	Pläne Leitungsauskunft Leitungsbetreiber	Leistungsbestandspläne	IB Leitungsbetreiber
23	2	Vorplanung	– Untersuchungen zur Nachhaltigkeit	B	alle	Gegenüberstellung von Varianten anhand von Bewertungskriterien (abzustimmen, z.B. Aufwand, Haltbarkeit / Lebensdauer, Unterhaltungsaufwand etc.)	Planung (Varianten) Leitungsbetreiber	Analyse zur Nachhaltigkeit	IB
24	2	Vorplanung	– Anfertigen von Nutzen- Kosten-Untersuchungen	B	alle	Gegenüberstellung von Varianten anhand von Bewertungskriterien (abzustimmen)	Planung (Varianten) Kostenschätzungen (Varianten)	Nutzen-Kosten-Analyse	IB
25	2	Vorplanung	– Wirtschaftlichkeitsprüfung	B	alle	Gegenüberstellung von Varianten anhand von Bewertungskriterien (z.B. Herstellungskosten, Unterhaltungskosten etc.)	Planung (Varianten) Kostenschätzungen (Varianten)	Wirtschaftlichkeitsanalyse	IB
26	2	Vorplanung	– Beschaffen von Auszügen aus Grundbuch, Kataster und anderen amtlichen Unterlagen	B	alle	siehe Vermessung	Übersichtsplan Aufgabenstellung	Grundlagen zur Erstellung von Grunderwerbsplänen und Eingriffsminimierung in Fremdgrundstücke	IB FA (Liegenschaften, Kataster) ggfs. Vermesser (wenn für diesen Punkt beauftragt)
27	3	Entwurfsplanung	a) Erarbeiten des Entwurfs auf Grundlage der Vorplanung durch zeichnerische Darstellung im erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad unter Berücksichtigung aller fachspezifischen Anforderungen Bereitstellen der Arbeitsergebnisse als Grundlage für die anderen an der Planung fachlich Beteiligten, sowie Integration und Koordination der Fachplanungen	G	alle	Erarbeiten des Entwurf (Erhöhung des Detaillierungsgrades)	Vorplanungsunterlage (nach RE 2012 - Voruntersuchung) Beschluss / Entscheidung der weiter zu verfolgenden Variante - Vorzugsvariante aus Vorplanung Fachplanungen Stellungnahmen zur Vorplanungsunterlagen	Entwurf (siehe RE 2012): Lagepläne Höhenpläne Regelquerschnitte etc.	IB FP AG
28	3	Entwurfsplanung	b) Erläuterungsbericht unter Verwendung der Beiträge anderer an der Planung fachlich Beteiligter	G	alle	Fortschreibung Erläuterungsbericht aus der Vorplanung und Übernahme von Fachbeiträgen	Entwurf	Erläuterungsbericht	IB FP
29	3	Entwurfsplanung	c) Fachspezifische Berechnungen ausgenommen Berechnungen aus anderen Leistungsbildern	G	alle		Entwurf	Berechnungen	IB FP
30	3	Entwurfsplanung	d) Ermitteln der zuwendungsfähigen Kosten, Mitwirken beim Aufstellen des Finanzierungsplans sowie Vorbereiten der Anträge auf Finanzierung	G	alle	Mengenermittlungen Kostenberechnung nach AKVS 2014	Entwurf	vorläufige Kostenberechnung	IB FP AG

Pos.	LPH	Leistungsphase	Leistungen	Grund- leistungen G oder besondere Leistungen B	Rad- wegform	Planungsschritt	Grundlagen	Ergebnis	Anzusprechende Institution/ Beteiligte
31	3	Entwurfsplanung	e) Mitwirken beim Erläutern des vorläufigen Entwurfs gegenüber Dritten an bis zu drei Terminen, Überarbeiten des vorläufigen Entwurfs auf Grund von Bedenken und Anregungen f) Vorabstimmen der Genehmigungsfähigkeit mit Behörden und anderen an der Planung fachlich Beteiligten	G	alle	3. TöB-Beteiligung (Abstimmung Entwurf)	Entwurf	Entwurf (überarbeitet)	IB FP AG
32	3	Entwurfsplanung	f) Vorabstimmen der Genehmigungsfähigkeit mit Behörden und anderen an der Planung fachlich Beteiligten	G	alle	3. TöB-Beteiligung (Abstimmung Entwurf)	Entwurf	Entwurf (überarbeitet)	IB AG TöB
33	3	Entwurfsplanung	g) Kostenberechnung einschließlich zugehöriger Mengenermittlung, Vergleich der Kostenberechnung mit der Kostenschätzung	G	alle	Mengenermittlungen Fortschreibung Kostenberechnung nach AKVS 2014	Entwurf (überarbeitet)	Kostenberechnung	IB AG
34	3	Entwurfsplanung	h) Überschlüssige Festlegung der Abmessungen von Ingenieurbauwerken	G	alle (bei Anlage von Ing.- Bauwerken)	Bedarf feststellen Abstimmung mit Fachplaner Zuarbeit Fachplaner nach HOAI 2021 Abschnitt 3: Ingenieurbauwerke § 41 Anwendungsbereich Ingenieurbauwerke umfassen: 1. Bauwerke und Anlagen der Wasserversorgung, 2. Bauwerke und Anlagen der Abwasserentsorgung, 3. Bauwerke und Anlagen des Wasserbaus ausgenommen Freianlagen nach § 39 Absatz 1, 4. Bauwerke und Anlagen für Ver- und Entsorgung mit Gasen, Feststoffen und wassergefährdenden Flüssigkeiten, ausgenommen Anlagen der Technischen Ausrüstung nach § 53 Absatz 2, 5. Bauwerke und Anlagen der Abfallentsorgung, 6. konstruktive Ingenieurbauwerke für Verkehrsanlagen, 7. sonstige Einzelbauwerke ausgenommen Gebäude und Freileitungsmaste	Entwurf (überarbeitet)	Einarbeitung in Entwurf (Grundlage für die Vorplanung der Ingenieurbauwerke)	IB FP (Ingenieurbauwerke, Statiker, Tiefbau/ Wasserwirtschaft)

Pos.	LPH	Leistungsphase	Leistungen	Grund- leistungen G oder besondere Leistungen B	Rad- wegform	Planungsschritt	Grundlagen	Ergebnis	Anzusprechende Institution/ Beteiligte
35	3	Entwurfsplanung	i) Ermitteln der Schallimmissionen von der Verkehrsanlage nach Tabellenwerten, Festlegen der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen an der Verkehrsanlage, gegebenenfalls unter Einarbeitung der Ergebnisse detaillierter schalltechnischer Untersuchungen und Feststellen der Notwendigkeit von Schallschutzmaßnahmen an betroffenen Gebäuden	G	Radweg- formen entlang der Fahrbahn	Bedarf feststellen Abstimmung mit Fachplaner Zuarbeit Fachplaner	Entwurf (überarbeitet)	Einarbeitung in Entwurf	IB FP (Lärmschutz, Statiker) FA (Immissionsschutz etc.) AG
36	3	Entwurfsplanung	j) Rechnerische Festlegung des Objekts	G	alle	Nachweise	Entwurf (überarbeitet)	im Erläuterungsbericht ggfs. zusätzliche Anlage	IB
37	3	Entwurfsplanung	k) Darlegen der Auswirkungen auf Zwangspunkte	G	alle	Darlegung	Entwurf (überarbeitet)	im Erläuterungsbericht ggfs. zusätzliche Anlage	IB
38	3	Entwurfsplanung	l) Nachweis der Lichtraumprofile	G	alle	resultiert aus der grundsätzlichen Festlegung des Querschnittes (siehe Grundlagenermittlung und Vorplanung)	Entwurf (überarbeitet)	im Erläuterungsbericht ggfs. zusätzliche Anlage	IB
39	3	Entwurfsplanung	m) Ermitteln der wesentlichen Bauphasen unter Berücksichtigung der Verkehrslenkung und der Aufrechterhaltung des Betriebs während der Bauzeit	G	alle	Bedarf ermitteln Abstimmung mit Fachamt - Abwägung Umleitungsführung, Baustraßen, bauzeitliche Einschränkungen (Sperrungen, LSA etc.)	Entwurf (überarbeitet)	im Erläuterungsbericht ggfs. zusätzliche Anlage	IB AG FA (Verkehrsamt etc.)
40	3	Entwurfsplanung	n) Bauzeiten- und Kostenplan	G	alle		Entwurf (überarbeitet)	Bauzeitenplan Kostenplan	IB
41	3	Entwurfsplanung	o) Zusammenfassen, Erläutern und Dokumentieren der Ergebnisse	G	alle	Zusammenfassung der gesamten Unterlage	Entwurf (überarbeitet)	Entwurfsunterlage (nach RE 2012 Vorentwurf)	IB AG
42	3	Entwurfsplanung	– Fortschreiben von Nutzen- Kosten-Untersuchungen	B	alle		Stellungnahmen 3. TöB- Beteiligung		IB
43	3	Entwurfsplanung	– Detaillierte signaltechnische Berechnung	B	alle (wenn Knotenpunkt mit LSA- Regelung)	Zuarbeit an Fachplaner	Entwurf (überarbeitet)		IB
44	3	Entwurfsplanung	– Mitwirken bei Verwaltungsvereinbarungen	B	alle	Zuarbeit an AG	Entwurf (überarbeitet)		AG IB Tiefbauamt, falls nicht AG

Pos.	LPH	Leistungsphase	Leistungen	Grund- leistungen G oder besondere Leistungen B	Rad- wegform	Planungsschritt	Grundlagen	Ergebnis	Anzusprechende Institution/ Beteiligte
45	3	Entwurfsplanung	– Nachweis der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses der Notwendigkeit der Maßnahme (zum Beispiel Gebiets- und Artenschutz gemäß der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (ABl. L 206 vom 22.7.1992, S. 7) – Fiktivkostenberechnungen (Kostenteilung)	B	alle (insbeson- dere bei Neubau)	Zuarbeit an Fachplaner	Entwurf (überarbeitet)	im Erläuterungsbericht ggfs. Fachbeitrag	IB FP und FA (Umwelt) AG
46	3	Entwurfsplanung	– Fiktivkostenberechnungen (Kostenteilung)	B	alle (wenn Überschnei- dung von Zuständig- keiten)	Zuarbeit an AG Kostensplittung - Kostenberechnung nach AKVS 2014	Entwurfsunterlage (nach RE 2012 Vorentwurf) Kostenberechnung	Fiktivkostenberechnung	AG IB ggfs. EU (Landesamt für Verkehr/Straßenbau) ggfs. Bund (Landesamt für Verkehr/Straßenbau) ggfs. Land (Landesamt für Verkehr/Straßenbau) ggfs. Kreis (Kreisverwaltung - Tief- und Straßenbau) ggfs. Kommune (Gemeinde- und Kreisverwaltung Sachgebiet Tief- und Straßenbau)
47	4	Genehmigungsplanung	a) Erarbeiten und Zusammenstellen der Unterlagen für die erforderlichen öffentlich-rechtlichen Verfahren oder Genehmigungsverfahren einschließlich der Anträge auf Ausnahmen und Befreiungen, Aufstellen des Bauwerksverzeichnisses unter Verwendung der Beiträge anderer an der Planung fachlich Beteiligter	G	alle	Bestätigung der Entwurfsunterlage durch AG Zusammenstellung Entwurfsunterlage Erarbeitung Bauwerksverzeichnis Zusammenstellung Fachbeiträge Dritter	Entwurfsunterlage (nach RE 2012 Vorentwurf) - bestätigt von AG Stellungnahmen TöB Fachbeiträge	vorläufige Genehmigungsunterlage (nach RE 2012 Feststellungsentwurf)	IB FP AG TöB
48	4	Genehmigungsplanung	b) Erstellen des Grunderwerbsplans und des Grunderwerbsverzeichnisses unter Verwendung der Beiträge anderer an der Planung fachlich Beteiligter	G	alle	Grunderwerbspläne Grunderwerbsverzeichnis	Entwurfsunterlage (nach RE 2012 Vorentwurf) - bestätigt von AG	Grunderwerbsunterlage	IB AG
49	4	Genehmigungsplanung	c) Vervollständigen und Anpassen der Planungsunterlagen, Beschreibungen und Berechnungen unter Verwendung der Beiträge anderer an der Planung fachlich Beteiligter	G	alle	Anpassung Planung Abstimmung AG	Entwurfsunterlage (nach RE 2012 Vorentwurf) - bestätigt von AG Stellungnahmen TöB Fachbeiträge	Genehmigungsunterlage (nach RE 2012 Feststellungsentwurf)	IB AG

Pos.	LPH	Leistungsphase	Leistungen	Grund- leistungen G oder besondere Leistungen B	Rad- wegform	Planungsschritt	Grundlagen	Ergebnis	Anzusprechende Institution/ Beteiligte
50	4	Genehmigungsplanung	d) Abstimmen mit Behörden	G	alle	Einreichen der Unterlagen bei Behörden bzw. öffentlich-rechtliches Verfahren, wenn Neubau oder Nutzungsänderungen (Prüfung erforderlich)	Genehmigungsunterlage (nach RE 2012 Feststellungsentwurf)	Beschluss des Baurechts ggfs. durch öffentlich-rechtliches Verfahren	AG IB FA (alle)
51	4	Genehmigungsplanung	e) Mitwirken in Genehmigungsverfahren einschließlich der Teilnahme an bis zu vier Erläuterungs-, Erörterungsterminen	G	alle	Zuarbeiten und Abstimmungen	Genehmigungsunterlage (nach RE 2012 Feststellungsentwurf)		AG IB
52	4	Genehmigungsplanung	f) Mitwirken beim Abfassen von Stellungnahmen zu Bedenken und Anregungen in bis zu 10 Kategorien	G	alle	Zuarbeiten und Abstimmungen	Genehmigungsunterlage (nach RE 2012 Feststellungsentwurf) Einwendungen und Anregungen		AG IB
53	4	Genehmigungsplanung	– Mitwirken bei der Beschaffung der Zustimmung von Betroffenen	B	alle	Zuarbeiten und Abstimmungen	Genehmigungsunterlage (nach RE 2012 Feststellungsentwurf) Einwendungen und Anregungen		AG IB
54	5	Ausführungsplanung	a) Erarbeiten der Ausführungsplanung auf Grundlage der Ergebnisse der Leistungsphasen 3 und 4 unter Berücksichtigung aller fachspezifischen Anforderungen und Verwendung der Beiträge anderer an der Planung fachlich Beteiligter bis zur ausführungsreifen Lösung	G	alle	Überarbeitung Genehmigungsunterlage Einarbeitung von Beschlüssen und Fachplanungen Abstimmung AG	Genehmigungsunterlage (nach RE 2012 Feststellungsentwurf) Stellungnahmen des AG Beschluss Baurecht	vorläufige Ausführungsplanung	IB AG
55	5	Ausführungsplanung	b) Zeichnerische Darstellung, Erläuterungen und zur Objektplanung gehörige Berechnungen mit allen für die Ausführung notwendigen Einzelangaben einschließlich Detailzeichnungen in den erforderlichen Maßstäben	G	alle	Pläne erstellen (höchster Detaillierungsgrad) Berechnungen Detailzeichnungen erstellen	Genehmigungsunterlage (nach RE 2012 Feststellungsentwurf) Stellungnahmen des AG Beschluss Baurecht	vorläufige Ausführungsplanung	IB AG
56	5	Ausführungsplanung	c) Bereitstellen der Arbeitsergebnisse als Grundlage für die anderen an der Planung fachlich Beteiligten und integrieren ihrer Beiträge bis zur ausführungsreifen Lösung	G	alle	vorläufige Ausführungsplanung mit Fachplanern abstimmen und anpassen	vorläufige Ausführungsplanung	Ausführungsplanung	IB AG FP
57	5	Ausführungsplanung	d) Vervollständigen der Ausführungsplanung während der Objektausführung	G	alle	Ergänzung erforderlicher Angaben	Ausführungsplanung		IB Baubetrieb AG
58	5	Ausführungsplanung	– Objektübergreifende, integrierte Bauablaufplanung	B	alle	Ergänzung erforderlicher Angaben		Ausführungsplanung	IB AG
59	5	Ausführungsplanung	– Koordination des Gesamtprojekts	B	alle	Ergänzung erforderlicher Angaben		Ausführungsplanung	IB FP AG

Pos.	LPH	Leistungsphase	Leistungen	Grund- leistungen G oder besondere Leistungen B	Rad- wegform	Planungsschritt	Grundlagen	Ergebnis	Anzusprechende Institution/ Beteiligte
60	5	Ausführungsplanung	– Aufstellen von Ablauf- und Netzplänen	B	alle	Ergänzung erforderlicher Angaben		Ausführungsplanung	IB AG
61	6	Vorbereitung der Vergabe	a) Ermitteln von Mengen nach Einzelpositionen unter Verwendung der Beiträge anderer an der Planung fachlich Beteiligter	G	alle	Mengenermittlung inkl. Zuarbeiten	Ausführungsplanung		IB FP AG
62	6	Vorbereitung der Vergabe	b) Aufstellen der Vergabeunterlagen, insbesondere Anfertigen der Leistungsbeschreibungen mit Leistungsverzeichnissen sowie der Besonderen Vertragsbedingungen	G	alle	Baubeschreibung Leistungsverzeichnis LV besondere Vertragsbedingungen sonstige Vergabeunterlagen	Ausführungsplanung Zuarbeit AG	Vergabeunterlagen	IB AG
63	6	Vorbereitung der Vergabe	c) Abstimmen und Koordinieren der Schnittstellen zu den Leistungsbeschreibungen der anderen an der Planung fachlich Beteiligten	G	alle	Koordinierung fachliche LV mit Haupt-LV	Ausführungsplanung Zuarbeit Fachplaner	Vergabeunterlagen	IB FP AG
64	6	Vorbereitung der Vergabe	d) Festlegen der wesentlichen Ausführungsphasen	G	alle	Bauphasen	Ausführungsplanung	Vergabeunterlagen	IB ggfs. FP AG
65	6	Vorbereitung der Vergabe	e) Ermitteln der Kosten auf Grundlage der vom Planer (Entwurfsverfasser) bepreisten Leistungsverzeichnisse	G	alle	bepreistes LV	Ausführungsplanung Zuarbeit Fachplaner		IB AG
66	6	Vorbereitung der Vergabe	f) Kostenkontrolle durch Vergleich der vom Planer (Entwurfsverfasser) bepreisten Leistungsverzeichnisse mit der Kostenberechnung	G	alle	Kostenvergleich (LV LPH 5/ Kostenberechnung LPH4)			IB
67	6	Vorbereitung der Vergabe	g) Zusammenstellen der Vergabeunterlagen	G	alle			Vergabeunterlagen	IB AG
68	6	Vorbereitung der Vergabe	– detaillierte Planung von Bauphasen bei besonderen Anforderungen	B	alle	Bauphasen, detailliert			IB AG
69	7	Mitwirkung bei der Vergabe	a) Einholen von Angeboten	G	alle	Ausschreibung	Ausschreibung	Angebote	IB AG
70	7	Mitwirkung bei der Vergabe	b) Prüfen und Werten der Angebote, Aufstellen der Preisspiegel	G	alle	Prüfung Wertung Preisspiegel	Ausschreibung Angebote		IB AG Baubetriebe /Bieter
71	7	Mitwirkung bei der Vergabe	c) Abstimmen und Zusammenstellen der Leistungen der fachlich Beteiligten, die an der Vergabe mitwirken	G	alle	Koordinierung fachliche Leistungen mit Haupt-Leistungen	Ausschreibung Angebote		IB FP AG

Pos.	LPH	Leistungsphase	Leistungen	Grundleistungen G oder besondere Leistungen B	Radwegform	Planungsschritt	Grundlagen	Ergebnis	Anzusprechende Institution/ Beteiligte
72	7	Mitwirkung bei der Vergabe	d) Führen von Bietergesprächen	G	alle	Bietergespräche	Ausschreibung Angebote		IB FP AG
73	7	Mitwirkung bei der Vergabe	e) Erstellen der Vergabevorschläge, Dokumentation des Vergabeverfahrens	G	alle	Vergabevorschlag	Ausschreibung Angebote Protokolle Bietergespräche	Vergabevorschlag	IB FP AG
74	7	Mitwirkung bei der Vergabe	f) Zusammenstellen der Vertragsunterlagen	G	alle			Vertragsunterlagen	IB FP AG
75	7	Mitwirkung bei der Vergabe	g) Vergleichen der Ausschreibungsergebnisse mit den vom Planer bepreisten Leistungsverzeichnissen und der Kostenberechnung	G	alle	Vergleich Angebote/ bepreistes LV / Kostenberechnung			IB AG
76	7	Mitwirkung bei der Vergabe	h) Mitwirken bei der Auftragserteilung	G	alle			Vergabe	AG
77	7	Mitwirkung bei der Vergabe	– Prüfen und Werten von Nebenangeboten	B	alle	Prüfung und Wertung Nebenangebote	Ausschreibung Angebote Protokolle Bietergespräche	Zuarbeit zur Vergabe	IB FP AG
78	8	Baubearbeitung	a) Aufsicht über die örtliche Bauüberwachung, Koordinierung der an der Objektüberwachung fachlich Beteiligten, einmaliges Prüfen von Plänen auf Übereinstimmung mit dem auszuführenden Objekt und Mitwirken bei deren Freigabe	G	alle		Ausführungsunterlagen Verträge Protokolle		IB AG
79	8	Baubearbeitung	b) Aufstellen, Fortschreiben und Überwachen eines Terminplans (Balkendiagramm)	G	alle		Bauzeitenplan	Fortschreibung Bauzeitenplan	IB AG Baubetrieb
80	8	Baubearbeitung	c) Veranlassen und Mitwirken daran, die ausführenden Unternehmen in Verzug zu setzen	G	alle		Ausführungsunterlagen Verträge		IB AG Baubetrieb
81	8	Baubearbeitung	d) Kostenfeststellung, Vergleich der Kostenfeststellung mit der Auftragssumme	G	alle		Ausführungsunterlagen Verträge	SOLL-IST-Vergleich	IB AG Baubetrieb
82	8	Baubearbeitung	e) Abnahme von Bauleistungen, Leistungen und Lieferungen unter Mitwirkung der örtlichen Bauüberwachung und anderer an der Planung und Objektüberwachung fachlich Beteiligter, Feststellen von Mängeln, Fertigen einer Niederschrift über das Ergebnis der Abnahme	G	alle		Ausführungsunterlagen Verträge Protokolle	Abnahme	IB AG Baubetrieb ggfs. FP ggfs. Fachbehörden

Pos.	LPH	Leistungsphase	Leistungen	Grund- leistungen G oder besondere Leistungen B	Rad- wegform	Planungsschritt	Grundlagen	Ergebnis	Anzusprechende Institution/ Beteiligte
83		8 Bauberleitung	f) Antrag auf behördliche Abnahmen und Teilnahme daran	G	alle		Ausführungsunterlagen Verträge Protokolle	Abnahme	IB AG Baubetrieb ggfs. FP ggfs. Fachbehörden
84		8 Bauberleitung	g) Überwachen der Prüfungen der Funktionsfähigkeit der Anlagenteile und der Gesamtanlage	G	alle		Ausführungsunterlagen Verträge Protokolle		IB Baubetrieb AG
85		8 Bauberleitung	h) Übergabe des Objekts	G	alle		Ausführungsunterlagen Verträge Protokolle Abnahme		AG Baubetrieb IB
86		8 Bauberleitung	i) Auflisten der Verjährungsfristen der Mängelansprüche	G	alle		Ausführungsunterlagen Verträge Protokolle Abnahme	Mängelliste	IB AG Baubetrieb
87		8 Bauberleitung	j) Zusammenstellen und Übergeben der Dokumentation des Bauablaufs, der Bestandsunterlagen und der Wartungsvorschriften	G	alle		Ausführungsunterlagen Verträge Protokolle Abnahme	Dokumentation	IB Baubetrieb AG
88		8 Bauberleitung	– Kostenkontrolle	B	alle		Ausführungsunterlagen Verträge Protokolle	SOLL-IST-Vergleich	IB Baubetrieb AG
89		8 Bauberleitung	– Prüfen von Nachträgen	B	alle		Ausführungsunterlagen Verträge Protokolle	Nachtragsmanagement	IB Baubetrieb AG
90		8 Bauberleitung	– Erstellen eines Bauwerksbuchs	B	alle		Ausführungsunterlagen Verträge Protokolle neue Bestandsunterlagen und Lieferscheine Fotos Abnahmeprotokoll	Bauwerksbuch (BIM)	IB Baubetrieb AG
91		8 Bauberleitung	– Erstellen von Bestandsplänen	B	alle		Bestandsvermessung, neu (Leitungen und Oberflächen)	Bestandspläne	IB Baubetrieb AG
92		8 Bauberleitung	– Örtliche Bauüberwachung:	B	alle		Ausführungsunterlagen Verträge Protokolle		IB Baubetrieb AG
93		8 Bauberleitung	– Plausibilitätsprüfung der Absteckung	B	alle		Ausführungsunterlagen Verträge Protokolle		IB
94		8 Bauberleitung	– Überwachen der Ausführung der Bauleistungen	B	alle		Ausführungsunterlagen Verträge Protokolle		IB Baubetrieb AG
95		8 Bauberleitung	– Mitwirken beim Einweisen des Auftragnehmers in die Baumaßnahme (Bauanlaufbesprechung)	B	alle		Ausführungsunterlagen Verträge Protokolle		IB Baubetrieb AG

Pos.	LPH	Leistungsphase	Leistungen	Grund- leistungen G oder besondere Leistungen B	Rad- wegform	Planungsschritt	Grundlagen	Ergebnis	Anzusprechende Institution/ Beteiligte
96	8	Bauberarbeitung	– Überwachen der Ausführung des Objekts auf Übereinstimmung mit den zur Ausführung freigegebenen Unterlagen, dem Bauvertrag und den Vorgaben des Auftraggebers – Prüfen und Bewerten der Berechtigung von Nachträgen	B	alle		Ausführungsunterlagen Verträge Protokolle		IB Baubetrieb AG
97	8	Bauberarbeitung		B	alle		Ausführungsunterlagen Verträge Protokolle Nachträge	Bewertung von Nachträgen	IB Baubetrieb AG
98	8	Bauberarbeitung	– Durchführen oder Veranlassen von Kontrollprüfungen	B	alle		Ausführungsunterlagen Verträge Protokolle	Kontrollprüfungen	IB Baubetrieb AG
99	8	Bauberarbeitung	– Überwachen der Beseitigung der bei der Abnahme der Leistungen festgestellten Mängel	B	alle		Ausführungsunterlagen Verträge Protokolle Abnahme Mängelprotokoll	Mängelbeseitigung	IB Baubetrieb AG
100	8	Bauberarbeitung	– Dokumentation des Bauablaufs	B	alle		Ausführungsunterlagen Verträge Protokolle	Dokumentation (Fotos, Schriftverkehr)	IB
101	8	Bauberarbeitung	– Mitwirken beim Aufmaß mit den ausführenden Unternehmen und Prüfen der Aufmaße	B	alle		Ausführungsunterlagen Verträge Protokolle	Aufmaß	IB Baubetrieb AG
102	8	Bauberarbeitung	– Mitwirken bei behördlichen Abnahmen	B	alle		Ausführungsunterlagen Verträge Protokolle	behördliche Abnahmen	IB Baubetrieb FA AG
103	8	Bauberarbeitung	– Mitwirken bei der Abnahme von Leistungen und Lieferungen	B	alle		Ausführungsunterlagen Verträge Protokolle	Abnahmen	IB Baubetrieb AG
104	8	Bauberarbeitung	– Rechnungsprüfung, Vergleich der Ergebnisse der Rechnungsprüfungen mit der Auftragssumme	B	alle		Ausführungsunterlagen Verträge Protokolle Aufmasse Rechnungen	geprüfte Rechnungen	IB Baubetrieb AG
105	8	Bauberarbeitung	– Mitwirken beim Überwachen der Prüfung der Funktionsfähigkeit der Anlagenteile und der Gesamtanlage	B	alle		Ausführungsunterlagen Verträge Protokolle	Funktionsprüfungen	IB Baubetrieb FA AG
106	8	Bauberarbeitung	– Überwachen der Ausführung von Tragwerken nach Anlage 14.2 Honorarzone I und II mit sehr geringen und geringen Planungsanforderungen auf Übereinstimmung mit dem Standsicherheitsnachweis	B	alle		Ausführungsunterlagen Verträge Protokolle		IB Baubetrieb FP AG

Pos.	LPH	Leistungsphase	Leistungen	Grund- leistungen G oder besondere Leistungen B	Rad- wegform	Planungsschritt	Grundlagen	Ergebnis	Anzusprechende Institution/ Beteiligte
107		9 Objektbetreuung	a) Fachliche Bewertung der innerhalb der Verjährungsfristen für Gewährleistungsansprüche festgestellten Mängel, längstens jedoch bis zum Ablauf von fünf Jahren seit Abnahme der Leistung, einschließlich notwendiger Begehungen b) Objektbegehung zur Mängelfeststellung vor Ablauf der Verjährungsfristen für Mängelansprüche gegenüber den ausführenden Unternehmen c) Mitwirken bei der Freigabe von Sicherheitsleistungen	G	alle		Ausführungsunterlagen Verträge Protokolle Abnahme Mängelprotokoll		IB Baubetrieb FP AG
108		9 Objektbetreuung		G	alle		Ausführungsunterlagen Verträge Protokolle Abnahme Mängelprotokoll		IB Baubetrieb FA AG
109		9 Objektbetreuung		G	alle		Ausführungsunterlagen Verträge Protokolle Rechnungen		IB Baubetrieb FA AG
110		9 Objektbetreuung	– Überwachen der Mängelbeseitigung innerhalb der Verjährungsfrist	B	alle		Ausführungsunterlagen Verträge Protokolle Abnahme Mängelprotokoll		IB Baubetrieb AG

10 ZUSAMMENFASSUNG

Das Radverkehrskonzept des Kyffhäuserkreises wurde zur Förderung des Radverkehrs, als integraler Bestandteil von Verkehrsverbindungen, entwickelt. Das Kernziel ist die Entwicklung eines Radverkehrsnetzes für den Alltagsverkehr. Es soll erreicht werden, dass Radfahrende auf kurzen, sicheren und schnellen Wegen ihre Alltagsgeschäfte erledigen können. Gleichzeitig wird damit das Ziel verfolgt, das Fahrradfahren mehr in den Alltag zu integrieren und die grundsätzliche Akzeptanz des Fahrrads als intelligentes Verkehrsmittel für die täglichen Wege zu etablieren, denn es ist umweltschonend, platzsparend, gesundheitsfördernd und kostengünstig.

Gleichzeitig entwickelt sich der Kreis mit seinem Umland hin zu einer Tourismusregion, welche vor allem Wanderer und Radfahrer begeistert und anzieht. Die Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur mit vollständiger Anbindung an überregionale Radverkehrsrouten ist dabei von besonderer Bedeutung.

Als Ausgangsbasis diente eine vollständige Analyse des bestehenden und im Thüringer Radroutenplaner ausgewiesenen Radverkehrsnetzes des Kyffhäuserkreises. Ergänzt wurde diese Analyse durch eine Betrachtung dringender Bedarfe, welche in das Konzept mit einfließen.

Auch wenn der Kreis durch zahlreiche Höhenzüge topografische Herausforderungen bereit hält, ist dies mit der modernen Fahrradtechnik und Elektrounterstützung mittlerweile kein Hinderungsgrund mehr, um neue wichtige Verbindungen zu schaffen.

Die Analyse der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur hat ergeben, dass viele Orte bereits über eine gute Radverkehrsanbindung verfügen. Hierzu gehören die Städte Artern, Bad Frankenhausen und die Gemeinde Kyffhäuserland. Gleichzeitig besteht an bereits bestehender Radverkehrsinfrastruktur dringender Sanierungsbedarf, was beispielsweise auf wesentliche Teile des überregionalen Unstrutradweges zutrifft.

Es gibt jedoch, mit der Gemeinde Helbedündorf und der Region Greußen (VG und Landgemeinde), Kommunen, die derzeit noch über keinerlei Anbindung an das überregionale Radverkehrsnetz verfügen. Dieser Nachholbedarf sollte bei zukünftiger Infrastrukturplanung eine Rolle spielen.

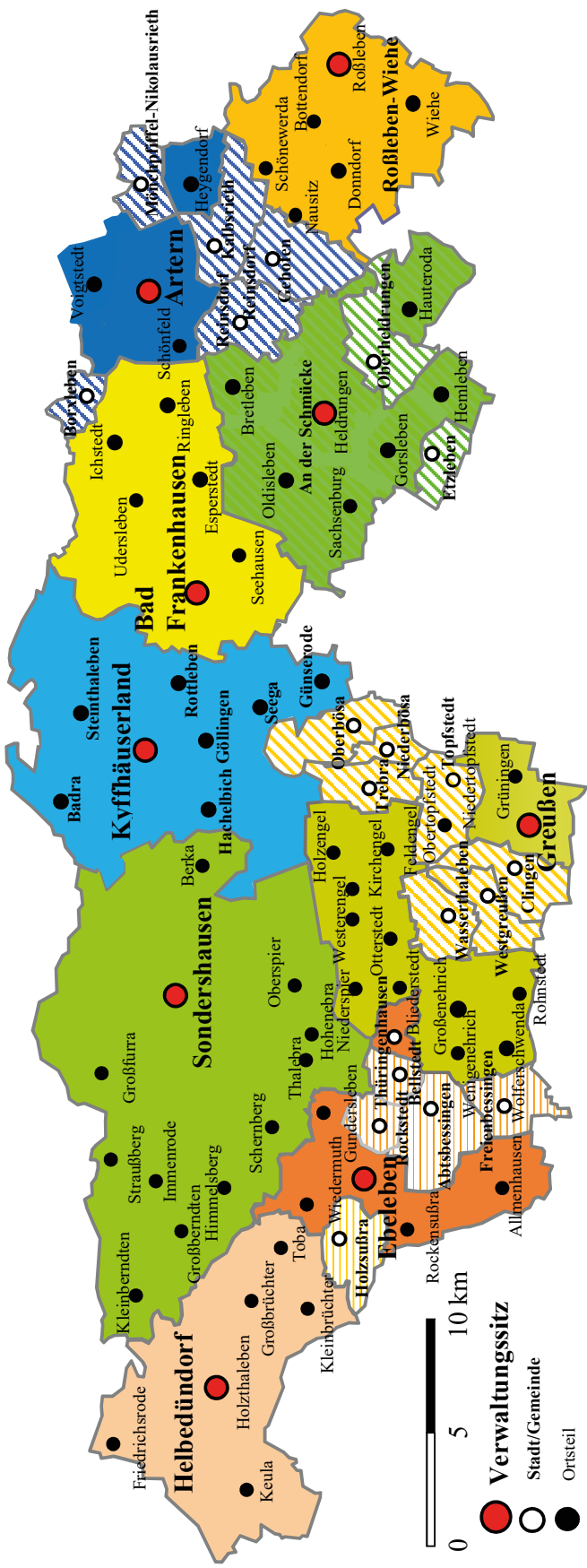
Mit diesem Konzept werden die langfristigen Entwicklungsmöglichkeiten und Hauptachsen im Radverkehr dargestellt. Es soll ein alltagstaugliches Netz an Radwegen oder für den Radfahrer geeigneter Streckenverbindungen entstehen, welches auf die geänderten Rahmenbedingungen aus der gesellschaftlichen Wertschätzung des Radfahrens, der Verwendung von E-Bikes oder Pedelecs und dem Ziel der Reduzierung von Treibhausgasen reagiert.

11 QUELLENVERZEICHNIS

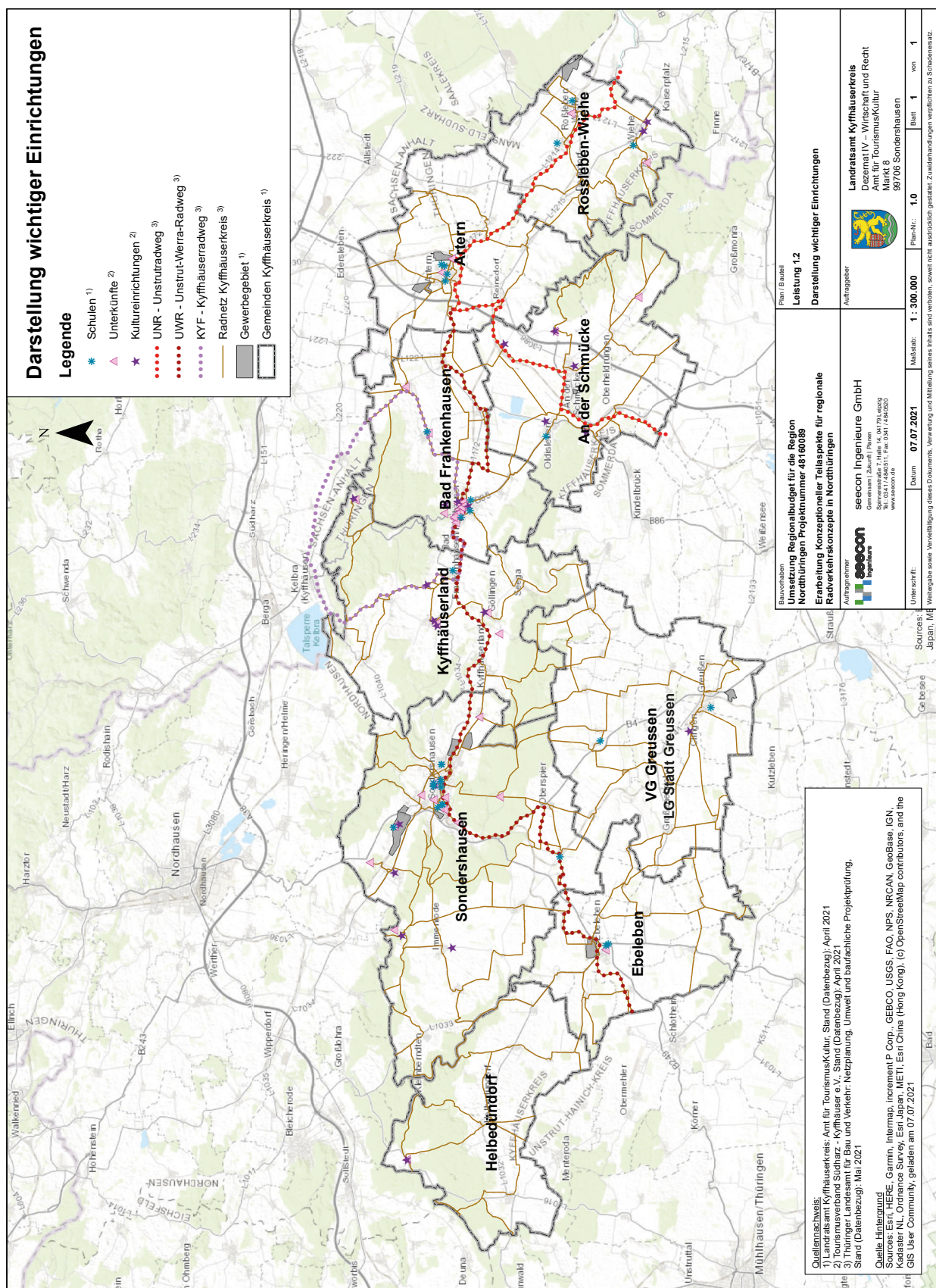
- Radverkehrskonzept 2.0 für den Freistaat Thüringen
- E-Mobilitätsstudie für den Kyffhäuserkreis
- Richtlinie zur Radverkehrswegweisung im Freistaat Thüringen (ThürRadWW-RL)
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen „ERA“
- Thüringer Radroutenplaner
- Daten des TLUG zu Geographie, Verwaltungsstruktur, Bevölkerung und Verkehr
- Gewerbeflächenentwicklungskonzept Nordthüringen
- Richtlinie für integrale Netzgestaltung „RIN“
- Radverkehrskonzept der Stadt Falkensee
- Radverkehrskonzept der Stadt Pforzheim 2013
- http://www.tlug-jena.de/uw_raum/umweltregional/kyf/kyf05.html
- <http://karteplan.com/deutschland/land/thuringen/physische-landkarte-von-thuringen.jpg>
- Erarbeitung konzeptioneller Teilaspekte für regionale Radverkehrskonzepte in Nordthüringen des Ingenieurbüros seecon aus Leipzig

Anhang 1

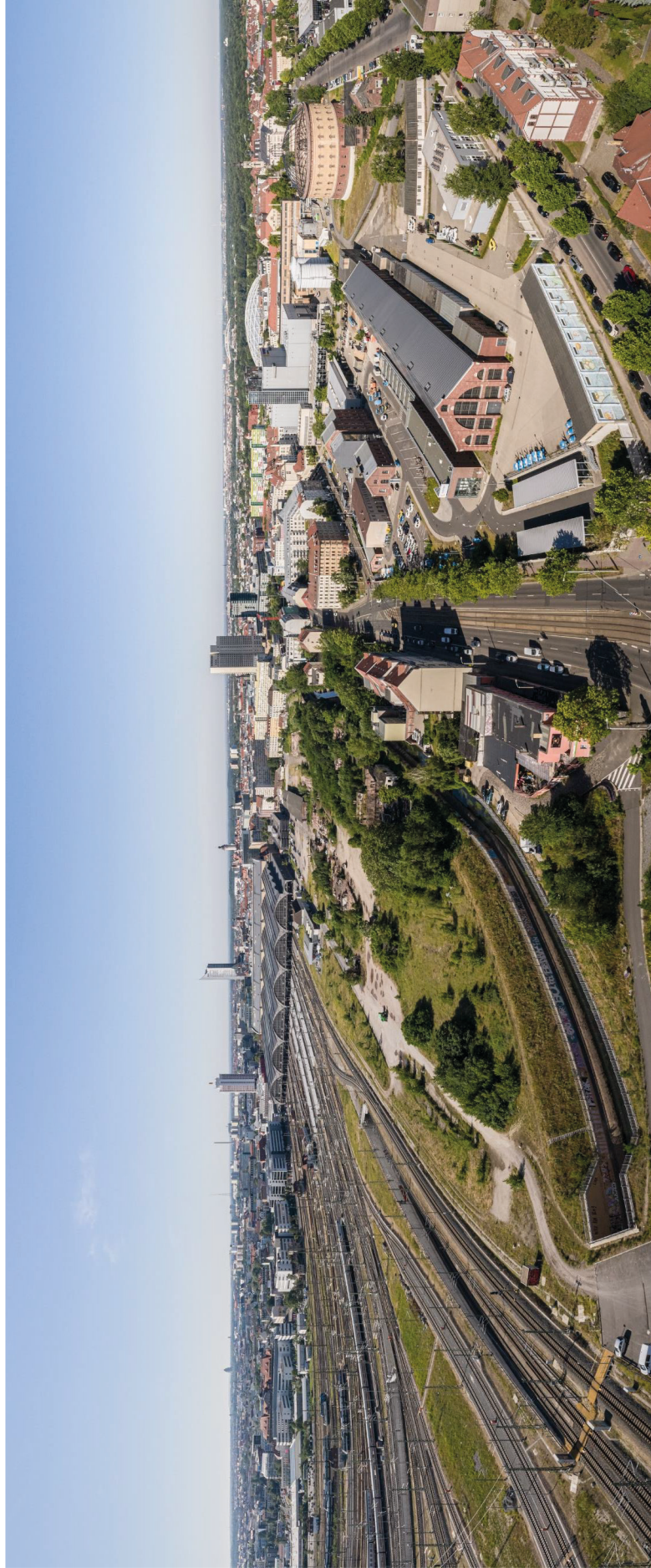
Gemeindestrukturen und Verwaltungsübersicht im Kyffhäuserkreis 2021



Helbedündorf	Sondershausen	Arttern	An der Schmücke
Ebeleben	Kyffhäuserland	erfüllende Gemeinde Arttern	Erfüllende Gemeinde An der Schmücke
erfüllende Gemeinde Ebeleben	Bad Frankenhausen	Roßleben-Wiehe	Verwaltungsgemeinschaft Greußen
Greußen			



STANDARDLÖSUNGEN RADWEGEBAU



FÜHRUNGSFORMEN



Prinzipien der Radverkehrsführung

- Mischprinzip Rad- und Kfz-Verkehr
- Mischprinzip Rad- und Fußgängerverkehr
- Trennprinzip

Angabe hinsichtlich Aufbau, Breiten und sonstiger Vorgabe der Radverkehrsführungsformen finden Sie in folgender Datei:

[5062.01 \(3\) Verlinkung Anlage 210708](#)

1.	Mischverkehr auf der Fahrbahn		
2.	Schutzstreifen		
3.	Radfahrstreifen		
4.	Einrichtungsradschulter		
5.	Zweirichtungsradschulter		
6.	Eigenständig geführter Radweg (frei trassiert)		
7.	Gemeinsamer Geh- und Radweg (straßenbegleitend)		
8.	Führung gegen Einbahnstraßen		
9.	Fahrradstraße		

INNERORTS  AUSSERORTS 

1. MISCHVERKEHR AUF DER FAHRBAHN



- Hauptsächlich in Straßen mit Erschließungsfunktion (geringer DTV, geringe Geschwindigkeit), Tempo 30 Zonen, Verkehrsberuhigte Bereiche
- Bei Tempo 30 (Belastungsbereich I) sind Radverkehrsanlagen grundsätzlich verzichtbar
- Fahrbahnbreiten: unter 6,00 m bis 700 Kfz/h (Radfahrer kann nicht überholt werden)
- Fahrbahnbreiten von 7,00 m – 7,50 m (Radfahrer kann überholt werden, > 7,50 m Schutzstreifen prüfen)
- Fahrbahnbreiten zwischen 6,00 m und 7,00 m (bis 400 Kfz/h verträglich; Problem: Radfahrer kann nicht mit ausreichend Sicherheitsabstand überholt werden)
- Parkstände am Fahrbahnrand so anlegen, dass der Sicherheitsabstand eingehalten werden kann



Quelle: adfc-nienburg.de



Quelle: wien.gv.at



Quelle: adfc.de

2. SCHUTZSTREIFEN



- Schutzstreifen ist Teil der Fahrbahn
- Darf vom Kfz-Verkehr nur im Bedarfsfall befahren werden (Begegnung mit LKW)
- Nur bis 1.000 Fahrzeuge des Schwerverkehrs am Tag
- Fahrzeuge dürfen auf Schutzstreifen nicht halten
- Werden nicht beschildert
- Markierung durch Leitlinie (Zeichen 340 StVO) mit Schmalstrichen von 1,00 m Länge und 1,00 m Lücke, sind in dieser Form im Zuge vorfahrtsberechtigter Straßen an Kreuzungen und Einmündungen fortzusetzen
- Zweckbestimmung soll durch Fahrbahnmarkierung mit Sinnbild „Fahrrad“ verdeutlicht werden



Quelle: bast.de



Quelle: stvo2Go.de



Quelle: swity.de

3. RADFAHRSTREIFEN



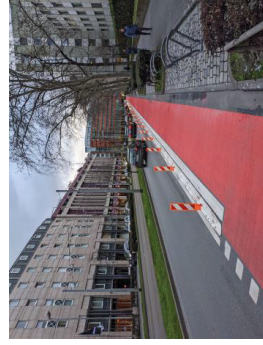
- Sind für Radverkehr immer Benutzungspflichtig
- Werden mit Zeichen 237 StVO gekennzeichnet und durch Zeichen 295 StVO (Breitstrich) abgetrennt
- In Problemgebieten empfiehlt es sich, Radfahrstreifen rot einzufärben
- Darf vom Kfz-Verkehr nicht im Längsverkehr befahren werden, jedoch zum Ein- und Abbiegen befahren werden
- Andere Verkehrsteilnehmer dürfen Radfahrstreifen nicht benutzen
- Grundsätzlich im Einrichtungsverkehr
- Protected Bike Lane (in hoch belasteten Bereichen anzuwenden)



Quelle: udv.de



Quelle: zukunfts-mobilitaet.eudv.de



Quelle: adfc-frankfurt.de

4. EINRICHTUNGSRADWEG



- Baulich angelegte Radwege befinden sich im Seitenraum und sind durch Borde, Park- oder Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt
- Wenn Radwege Benutzungspflichtig sein sollen, sind sie mit Zeichen 237 StVO „Radweg“ oder Zeichen 241 StVO „getrennter Rad- und Gehweg“ zu kennzeichnen
- Radwege sollen innerhalb einer Kommune nach Möglichkeit immer die gleiche Materialwahl und Farbgebung aufweisen
- In Problemereichen empfiehlt es sich, die Radverkehrsfurten oder Radwegüberfahrten zusätzlich zu verdeutlichen
- Baulich angelegte Radwege dürfen nur nach sorgfältiger Prüfung und nach Sicherung der Konfliktpunkte in Gegenrichtung freigegeben werden (entsprechende Beschilderung)



Quelle: museum-trier.de



Quelle: buxtehude.de



Quelle: rtp.vcd.org

5. ZWEIRICHTUNGSRADWEG



- Baulich angelegter Radwege befindet sich im Seitenraum und ist durch Borde, Park- oder Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt
- Auf Straßen mit Mittelstreifen, Stadtbahntrassen, dichter seitlicher Nutzung sowie schlechten Überquerungsmöglichkeiten
- Als Überlandverbindung im Seitenraum untergebracht, Nutzung entlang von Landstraßen
- Wenn Radwege benutzungspflichtig sein sollen, sind sie mit Zeichen 237 StVO „Radweg“, Zeichen 240 StVO „gemeinsamer Geh- und Radweg“ oder Zeichen 241 StVO „getrennter Rad- und Gehweg“ zu kennzeichnen, zusätzlich ist je nach Lage im Seitenraum (rechts oder links) das Zusatzzeichen 1022-10 StVO oder das Zusatzzeichen 1000-31 StVO aufzustellen



Quelle: dubisthalle.de



Quelle: radfahrerzone.de



Quelle: radverkehrsforum.de

6. EIGENSTÄNDIG GEFÜHRTE RADWEGE



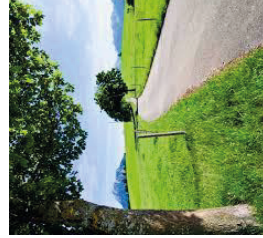
- Selbstständig geführte Radwege sind Radwege und gemeinsame Geh- und Radwege, die nicht im Zuge von Straßen verlaufen
 - Wege entlang von Gewässern oder Bahntrassen
 - Wege in Grünanlagen und Erholungsgebieten
 - Wege in Wohngebieten
 - Kurze Verbindungswege zwischen Straßen oder nichtöffentliche Wege (z.B. durch Kleingartenanlagen oder über Privatgelände)
- Frei trassiert



Quelle: landsberg2035.de



Quelle: licht.de



Quelle: touristik-marktoberdorf.de

7. GEMEINSAME FÜHRUNG MIT DEM FUSSVERKEHR



- Straßenbegleitend
- Seitenraum muss geringe Beanspruchung aufweisen, andernfalls Nutzungskonflikt
- Ansprüche des Fuß- und Radverkehrs wird die gemeinsame Nutzung oft nicht gerecht
- Mögliche Beschilderungen sind Zeichen 240 StVO „gemeinsamer Geh- und Radweg“, Zeichen 239 StVO mit dem Zusatz „Radfahrer frei“; Zeichen 241 StVO „getrennter Geh- und Radweg“
- Überland wird meistens ein „gemeinsamer Geh- und Radweg“ geplant, welcher auch als Zweirichtungsradweg angelegt wird



Quelle: bayreuth.de



Quelle: bayreuth.de



Quelle: dschneble.tssd.de

8. FÜHRUNG GEGEN EINBAHNSTRASSE



- In Einbahnstraßen mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h kann Radverkehr in beide Richtungen auf der Fahrbahn mit Zusatzzeichen zugelassen werden
- Fahrgassen ab 3,00 m (kleiner ggf. bei Ausweichmöglichkeiten)
- Bei Linienbusverkehr mindestens 3,50 m
- Ab 400 Kfz/h 3,75 m (ggf. Schutzstreifen)



Quelle: museum-trier.de



Quelle: adfc-schwalmstadt.de



Quelle: extratipp.com

9. FAHRRADSTRASSE



- „Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist“ VwV-StVO §42
- Beschilderung erfolgt mit Zeichen 244 StVO „Fahrradstraße“
- Höchstgeschwindigkeit maximal 30 km/h



Quelle: bayreuth.de



Quelle: leipzig.de



Quelle: ndr.de

BESCHILDERÜBERSICHT

