



Rahmenplan für die gesamtstädtische Verkehrsentwicklung Ilmenau

2. Planungswerkstatt



Tagesordnung für 2. Planungswerkstatt

1. Einordnung des Rahmenplans
2. Inhalt des Rahmenplans und Zeitachse
3. Empfehlung Kfz-Verkehr
4. Empfehlung Öffentlicher Verkehr
5. Empfehlung Radverkehr
6. Empfehlung Fußgängerverkehr



1. Einordnung des Rahmenplans

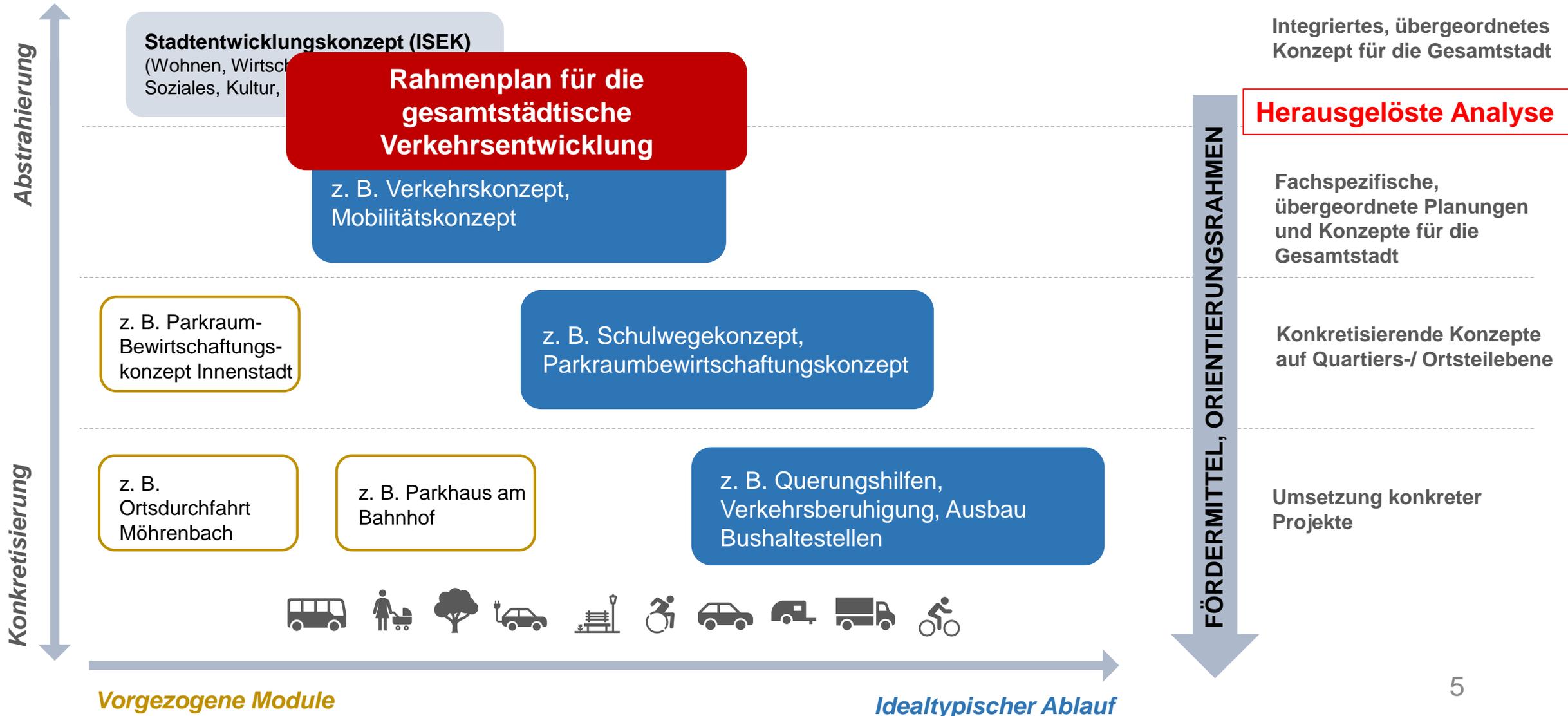
- Historie
- Abstufung der Planungsebenen / Modularer Ablaufplan
- Inhalte



Historie

- 2008 Beschluss Verkehrskonzept der Stadt Ilmenau (Fortschreibung Verkehrskonzept 2006)
- 2018 Auftrag zur Fortschreibung Verkehrskonzept der Stadt Ilmenau (Verkehrskonzept Ilmenau 2020)
- 2018/2019 Gebietsreform
- 2018 Ruhestellung des Auftrags zur Fortschreibung des Verkehrskonzepts
- 3. Quartal 2020 Entschluss zur Untersuchung der Verkehrssituation für die neue Stadt Ilmenau mit allen Ortsteilen; Entwicklung eines Rahmenplans als Analyse für die weitere Bearbeitung des Verkehrskonzeptes
- 1. Quartal 2021 Auftragserteilung für den Rahmenplan gesamtstädtische Verkehrsentwicklung Ilmenau

Abstufung der Planungsebenen / Modularer Ablaufplan





Inhalte

- Bewertung der gegenwärtigen Verkehrssituation in der Gesamtstadt (unter Berücksichtigung der Gemeindeneugliederung, gesamtgesellschaftlicher Trends)
- Formulierung von Leitlinien für die gesamtstädtische Verkehrsentwicklung (Verkehrs- und Mobilitätsaspekte)
- Empfehlungen zu den einzelnen Verkehrssystemen
- Einbeziehung von Beispielprojekten
- Orientierungsrahmen + Möglichkeit, Fördermittel zu eruieren
- Einzelne Module werden jetzt schon gelöst – parallele Planung



Tagesordnung für 2. Planungswerkstatt

1. Einordnung des Rahmenplans
- 2. Inhalt des Rahmenplans und Zeitachse**
3. Empfehlung Kfz-Verkehr
4. Empfehlung Öffentlicher Verkehr
5. Empfehlung Radverkehr
6. Empfehlung Fußgängerverkehr



2. Inhalt des Rahmenplans und Zeitachse

Teil A **Rahmenplan**

A1 Grundlagen der Konzeptentwicklung

A2 Leitlinien der Verkehrsentwicklung

A3 Empfehlung

Verkehrsentwicklungsplanung

- Kfz-Verkehr
- Öffentlicher Verkehr
- Radverkehr
- Fußgängerverkehr

Teil B **Beispielprojekte**

Schulwegesicherheit (WG Am Stollen)

Umgestaltung Strecken/Querschnitte (Brücke Tannewehr)

Umgestaltung Knotenpunkte (Vogelherd - Kopernikusstr.)

Querungsstellen Hauptverkehrsstraßen (Erfurter Str. ...)

Parkraumsituation in Stadtgebieten (FW Möhrenbach)

Verkehrsberuhigung (OD Bücheloh)

Beteiligungsprozess

Arbeitsgruppe Verkehr

Bürgerbeteiligung über Fraktion/Bürgerhaushalt

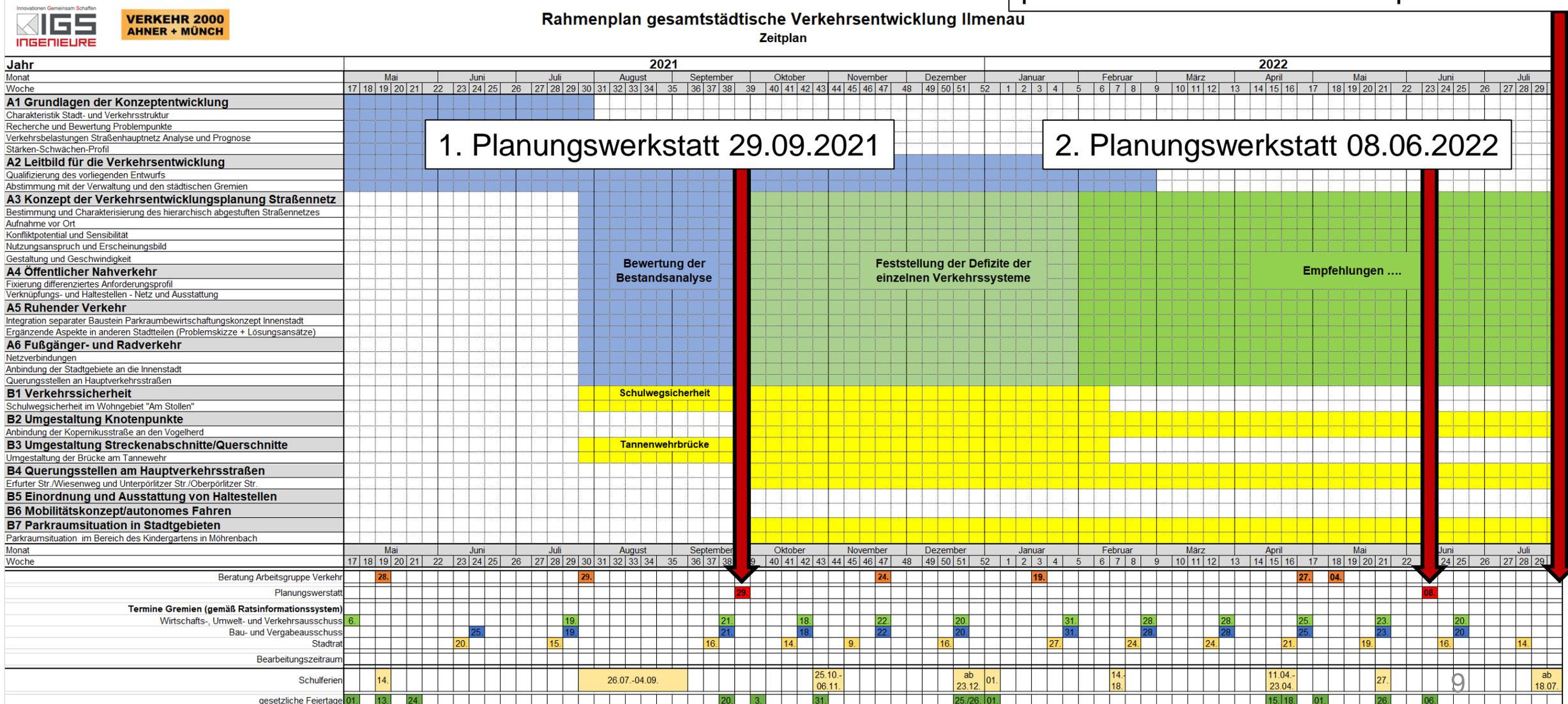
Planungswerkstatt

Ergebnisdokumentation



2. Inhalt des Rahmenplans und Zeitachse

Fertigstellung vor dem Ende der parlamentarischen Sommerpause 2022





Rückblick 1. Planungswerkstatt

- Vorstellung Leitlinien → In der letzten Abstimmungsphase
- Vorstellung Grundlagen/Bestandsanalyse:
 - Motorisierter Individualverkehr → allgemeine Grundlagen in separater Präsentation
 - Radverkehr → Heute: Fortschreibung der Bestandsanalyse, Grundsätze, Festlegung von Defiziten und Empfehlungen
 - Fußgängerverkehr → In separater Präsentation
 - Öffentlicher Verkehr → wurden nach Möglichkeit eingearbeitet
- Vorstellung Beispielprojekte „Am Stollen“ und „Brücke Tannewehr“
- Rückmeldungen



Tagesordnung für 2. Planungswerkstatt

1. Einordnung des Rahmenplans
2. Inhalt des Rahmenplans und Zeitachse
- 3. Empfehlung Kfz-Verkehr**
4. Empfehlung Öffentlicher Verkehr
5. Empfehlung Radverkehr
6. Empfehlung Fußgängerverkehr

3. Empfehlung Kfz-Verkehr

- **Grundsätze und Defizite**
- **Klassifiziertes Straßennetz und Schienenwege**
- **Empfehlung zum erforderlichen Geschwindigkeitskonzept**
- Verkehrsberuhigung – Beispiel Bücheloh
- Ortsdurchfahrten – Beispiel Ortsdurchfahrt Möhrenbach
- Knotenpunktgestaltung – Beispiel Anbindung Kopernikusstraße an den Vogelherd
- Ruhender Verkehr
- Parkraumsituation – Beispiel Möhrenbach

Grundsätze und Defizite

- keine Systematik bei der Geschwindigkeitsregelung
 - Geschwindigkeitskonzept erforderlich
- Viele Unfälle auch in Wohngebieten
 - gezielte Unfallanalyse ist zu empfehlen
 - organisatorische und gestalterische Maßnahmen
 - keine Unfallhäufungsstellen
- Knotenpunkte haben keine Standardformen
 - Vogelherd/Kopernikusstr.
- Knotenpunkte sind unübersichtlich und nicht begreifbar
 - Tannewehr
- Problematik der Ortsdurchfahrten und Engstellen
 - Möhrenbach

Grundsätze und Defizite

Hierarchisches Straßennetz →
Knotenausbildung

- Abweichende Knotenpunkte anpassen → bspw. Am Vogelherd
- Knotenpunktkomplexe unübersichtlich und schwer begreifbar → bspw. Brücke am Tannewehr



Vogelherd - Bestand



Umgestaltungsvorschlag



Tannewehr - Bestand

Grundsätzlich haben
Verkehrsanlagen „Bestandsschutz“
und werden „erst/nur“ bei
Sanierungsmaßnahmen angepasst
(Ausnahmen bei bspw. Defiziten
der Verkehrssicherheit)

Grundsätze und Defizite

Problematik der
Ortsdurchfahrten und
Engstellen

→ Fuß/Radverkehr darauf
abgestimmt (RASt, RAL, ...),
ggf. „Benachteiligung“ Kfz-
Verkehr zweckdienlich

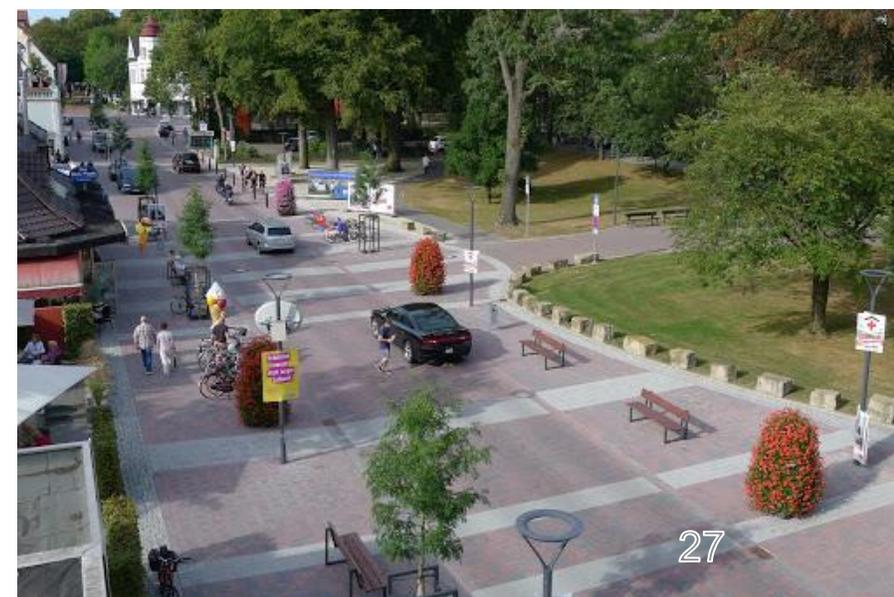


Grundsätzlich haben
Verkehrsanlagen „Bestandsschutz“
und werden „erst/nur“ bei
Sanierungsmaßnahmen angepasst
(Ausnahmen bei bspw. Defiziten
der Verkehrssicherheit)

Grundsätze und Defizite

Verkehrsberuhigung/Geschwindigkeitsdämpfung

- Maßnahmen zur **Begrenzung** oder **Dämpfung** des Geschwindigkeitsniveaus gemäß Umfeldanforderungen:
 - Tempo-30-Zonen (Best Practice-Beispiel: WG Am Hüttenholz)
 - Tempo-20-Zonen (Best Practice-Beispiel: Stadt Langewiesen)
 - Fahrbahnversätze (vor allem an Ortseinfahrten)
 - Verkehrsberuhigte Bereiche (Best Practice-Beispiel: WG Am Stollen)
 - Engstellen
 - Shared Space
 - ...



Zur Umsetzung der einzelnen Maßnahmen ist eine **Abwägung** zwischen Aufenthalts- und Verbindungsbedeutung der Straße notwendig

Grundsätze und Defizite

Citylogistik, Paketzustellung

Die niederländische Stadt Utrecht

**CARGOHOPPER: DAS FAHRZEUG FÜR EINE
STADTVERTRÄGLICHE, FLÄCHENEFFIZIENTE UND
SCHADSTOFFFREIE INNENSTADTLOGISTIK**

Verfasst von Martin Randelhoff | 22. Juni 2015 | Konzepte, Logistik, urbane Mobilität | 3 ● |

The Urban Freight Platform (UFP)

University of Gothenburg, Sweden

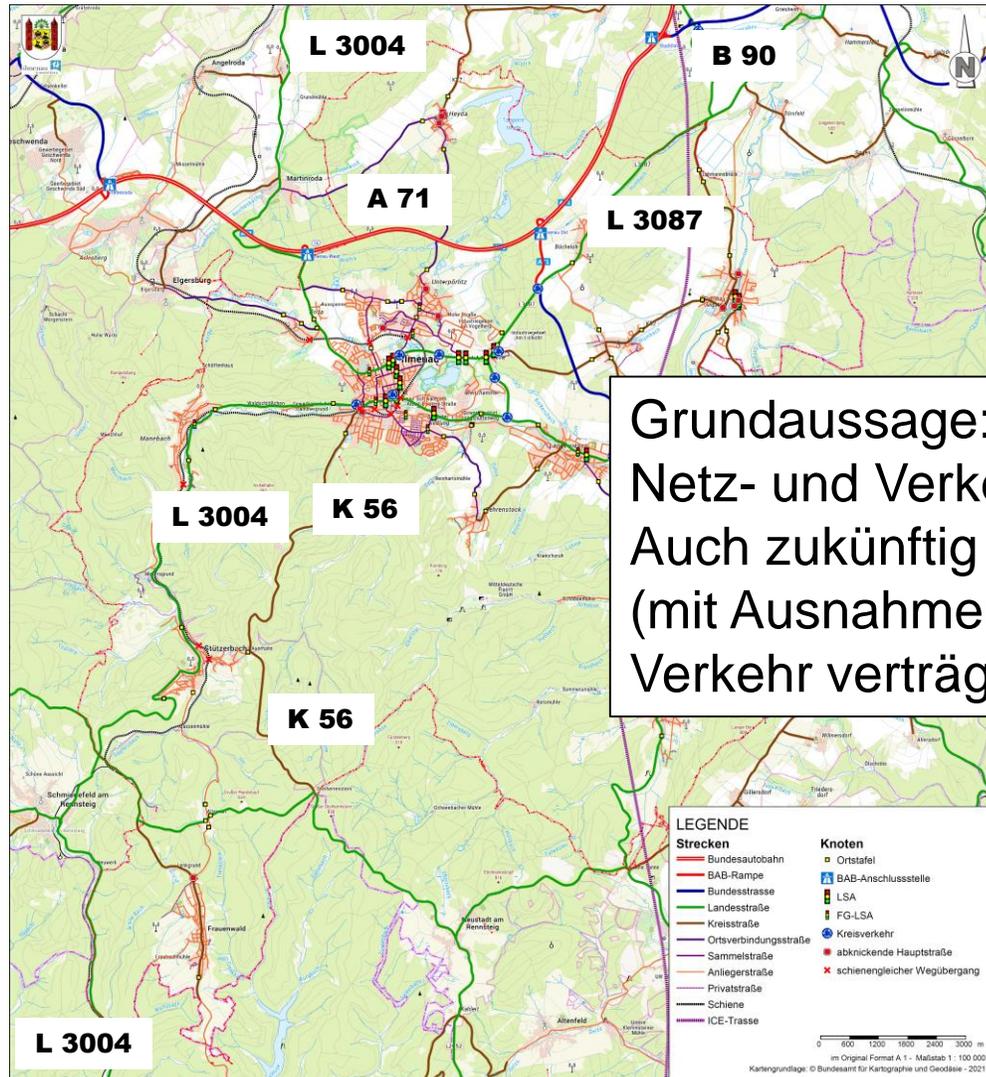
Empfehlungen:

- Durchgängiges Monitoring der derzeitigen Situation (Notwendigkeit spezieller Innenstadtlogistik)
- Offene Kommunikation mit beteiligten
→ ggf. Eingreifen zur Konfliktlösung

- Maßnahmen für die „letzte Meile“
- Schadstofffreie Innenstadtlogistik
- Ansprüche unterschiedlicher Lieferanten



Klassifiziertes Straßennetz und Schienenwege



Straßenklasse	Streckenlänge [km]	Anteil
Autobahn	8,4	2,6%
Bundesstraße	13,6	4,2%
Landesstraße	51,6	15,8%
Kreisstraße	39,2	12,0%
Ortsverbindungsstraße	10,1	3,1%
Gemeindestraße	203,0	62,3%
Summe	326,0	100,0%

Grundaussage:
Netz- und Verkehrsanlagen sind langlebig.
Auch zukünftig muss mit den bestehenden
(mit Ausnahmen) Verkehrsanlagen der
Verkehr verträglich abgewickelt werden.

- Bundesautobahn
- BAB-Rampe
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Ortsverbindungsstraße
- Sammelstraße
- Anliegerstraße
- Privatstraße
- Schiene
- ICE-Trasse
- Ortstafel
- BAB-Anschlussstelle
- LSA
- FG-LSA
- Kreisverkehr
- abknickende Hauptstraße
- schienengleicher Wegübergang



Empfehlung zum erforderlichen **Geschwindigkeitskonzept**

Grundprinzip: abgestuftes Geschwindigkeitsniveau entsprechend Hierarchie des Straßennetzes

Außerorts (zuständig Verkehrsbehörde, Baulastträger, Polizei):

Autobahn: 130 km/h
(Richtgeschwindigkeit)

Sonstige Straßen: 100 km/h

Kurvige Strecken: 60 km/h (bzw. je nach Situation)

Kreuzung, Einmündung: 70 km/h
(Geschwindigkeitstrichter)

Ortseingangsbereiche: 70 km/h
(Geschwindigkeitstrichter)

Innerorts:

Generell max.: 50 km/h

Vorfahrtstraßen: 50 km/h

Sensible Straßenabschnitte: 30 km/h

Straßen mit Busverkehr: 50 km/h

nachgeordnete Straßen max.: 30 km/h

Industrie-/Gewerbegebiete max.: 50 km/h

Wohn- und Mischgebiete

Zonengeschwindigkeit: T30 oder T20

Ortsteile grundsätzlich: Tempo 30-Zone

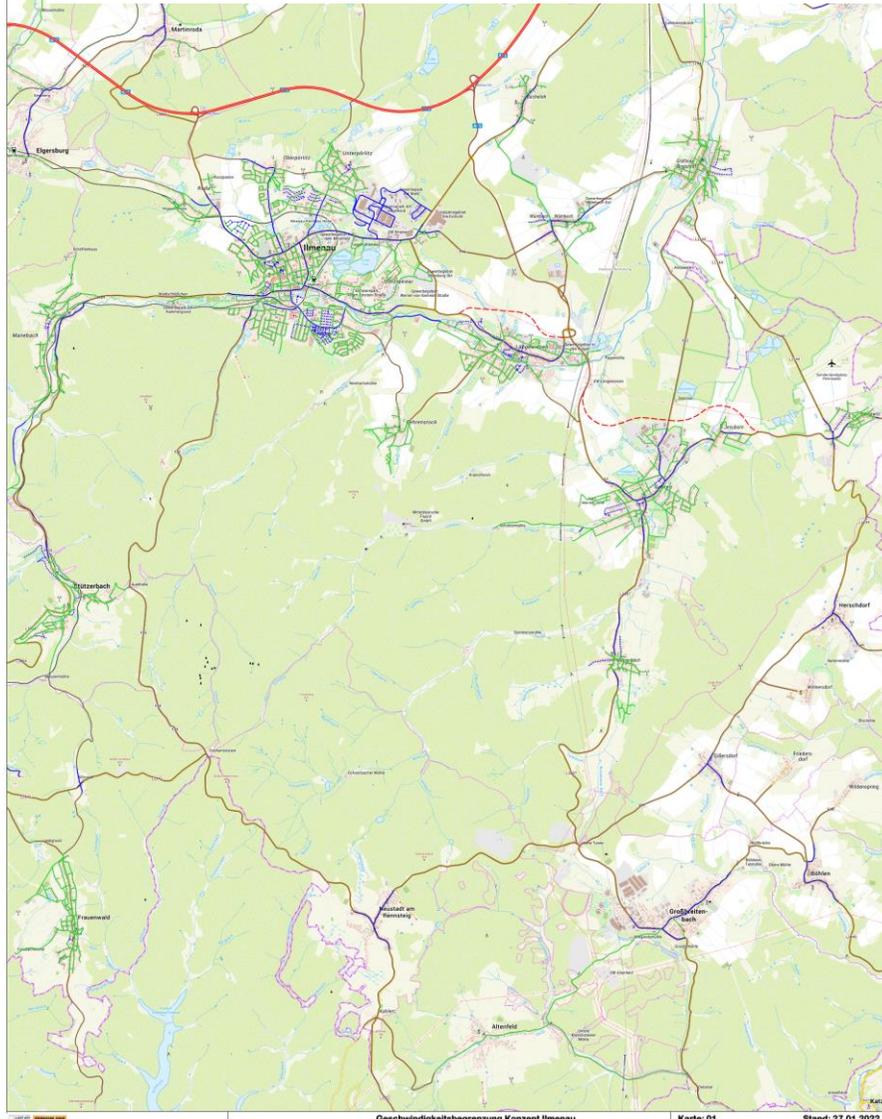
Wohnstraßen Vorzug: Tempo 20-Zone

Wohnwege: verkehrsberuhigter

Bereich 30

Rahmenplan für die gesamtstädtische Verkehrsentwicklung Ilmenau

Empfehlung zum erforderlichen Geschwindigkeitskonzept

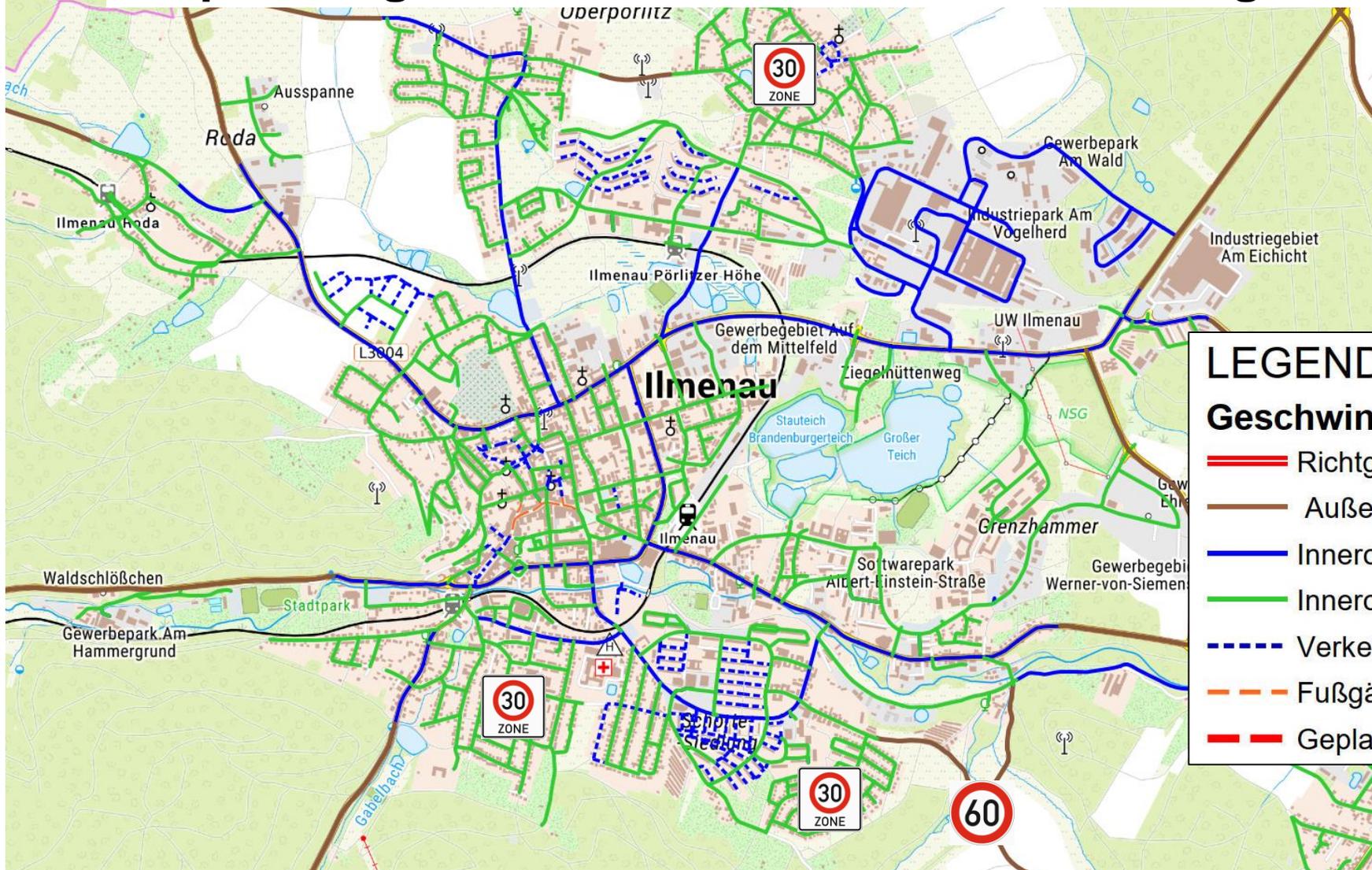


LEGENDE

Geschwindigkeitsbegrenzung Empfehlung

- Richtgeschwindigkeit 130 km/h
- Außerorts zw. 60 und 100 km/h
- Innerorts Hauptnetz max. 50 km/h
- Innerorts Nebennetz max. 30 km/h
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Fußgänger-Zone
- Geplante Maßnahme

Empfehlungen zum erforderlichen Geschwindigkeitskonzept



LEGENDE

Geschwindigkeitsbegrenzung Empfehlung

- Red line** Richtgeschwindigkeit 130 km/h
- Brown line** Außerorts zw. 60 und 100 km/h
- Blue line** Innerorts Hauptnetz max. 50 km/h
- Green line** Innerorts Nebennetz max. 30 km/h
- Dashed blue line** Verkehrsberuhigter Bereich
- Dashed orange line** Fußgänger-Zone
- Red dashed line** Geplante Maßnahme

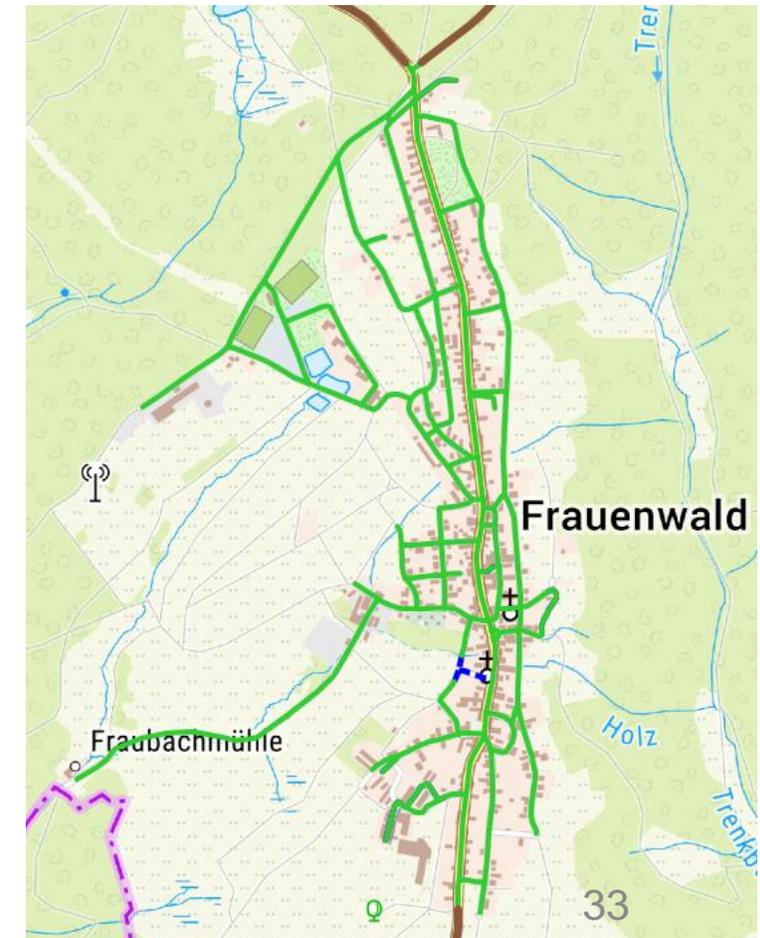
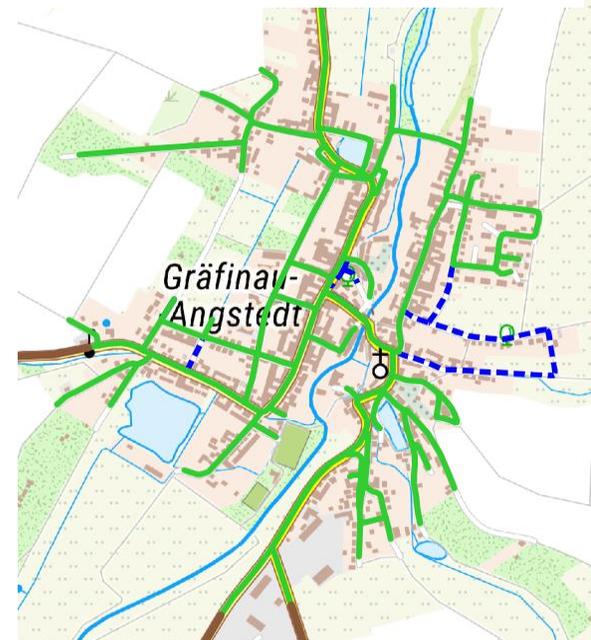
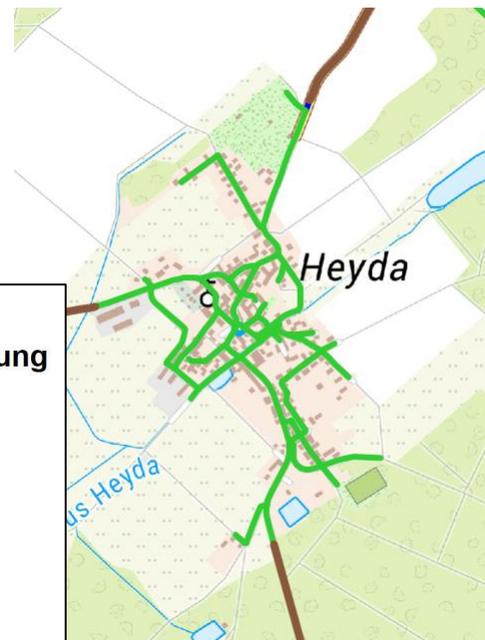
Empfehlungen zum erforderlichen Geschwindigkeitskonzept

Sonderkonzepte Tempo-30 (Auswahl):

- Heyda → unbedeutende Verbindungsfunktion, Kurvigkeit, ...
- Gräfinau-Angstedt → Verhindern von Maut Umfahrungen, schützen von Radfahrern (Ilmtal-Radweg), ...
- Frauenwald → unbedeutende Verbindungsfunktion, Steigerung Aufenthaltsqualität (Tourismus), ...

LEGENDE Geschwindigkeitsbegrenzung Empfehlung

- Richtgeschwindigkeit 130 km/h
- Außerorts zw. 60 und 100 km/h
- Innerorts Hauptnetz max. 50 km/h
- Innerorts Nebennetz max. 30 km/h
- - - Verkehrsberuhigter Bereich
- - - Fußgänger-Zone
- - - Geplante Maßnahme



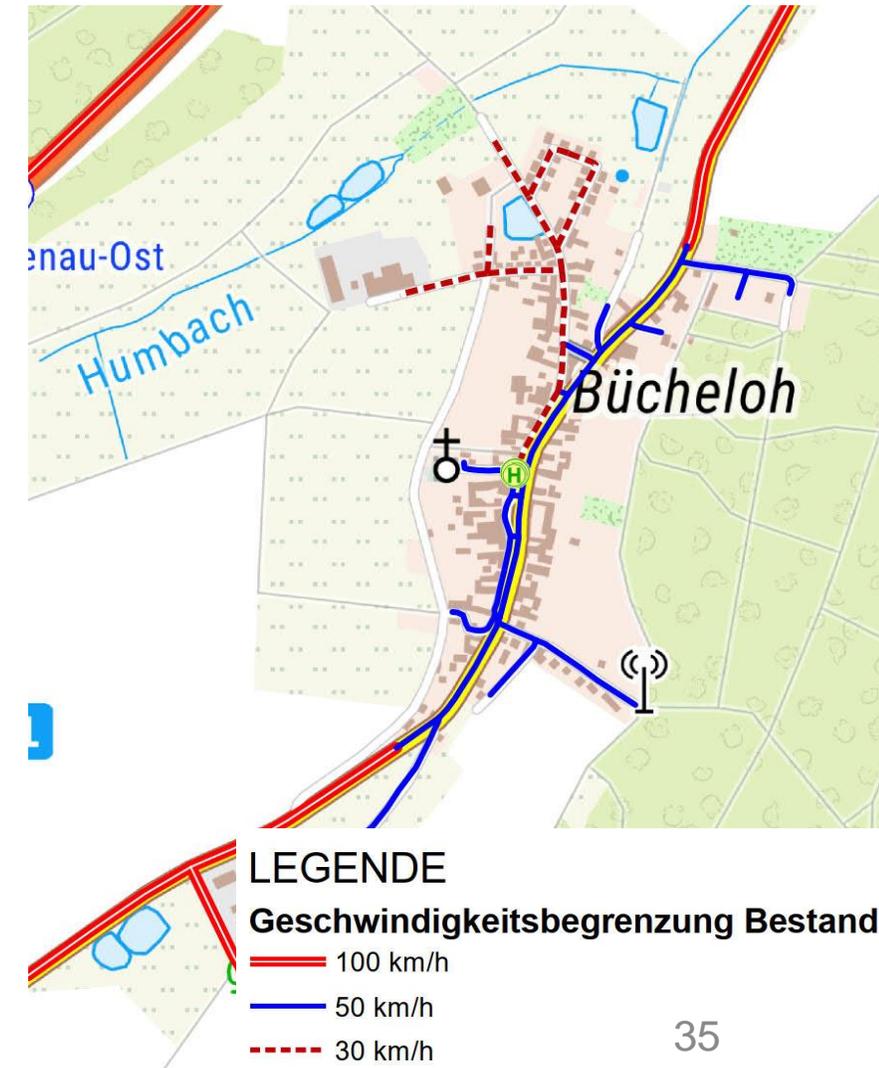


3. Empfehlung Kfz-Verkehr

- Grundsätze und Defizite
- Klassifiziertes Straßennetz und Schienenwege
- Empfehlung zum erforderlichen Geschwindigkeitskonzept
- **Verkehrsberuhigung – Beispiel Bücheloh**
- **Ortsdurchfahrten – Beispiel Ortsdurchfahrt Möhrenbach**
- **Knotenpunktgestaltung – Beispiel Anbindung Kopernikusstraße an den Vogelherd**
- Ruhender Verkehr
- Parkraumsituation – Beispiel Möhrenbach

Verkehrsberuhigung Bücheloh - Problemstellung

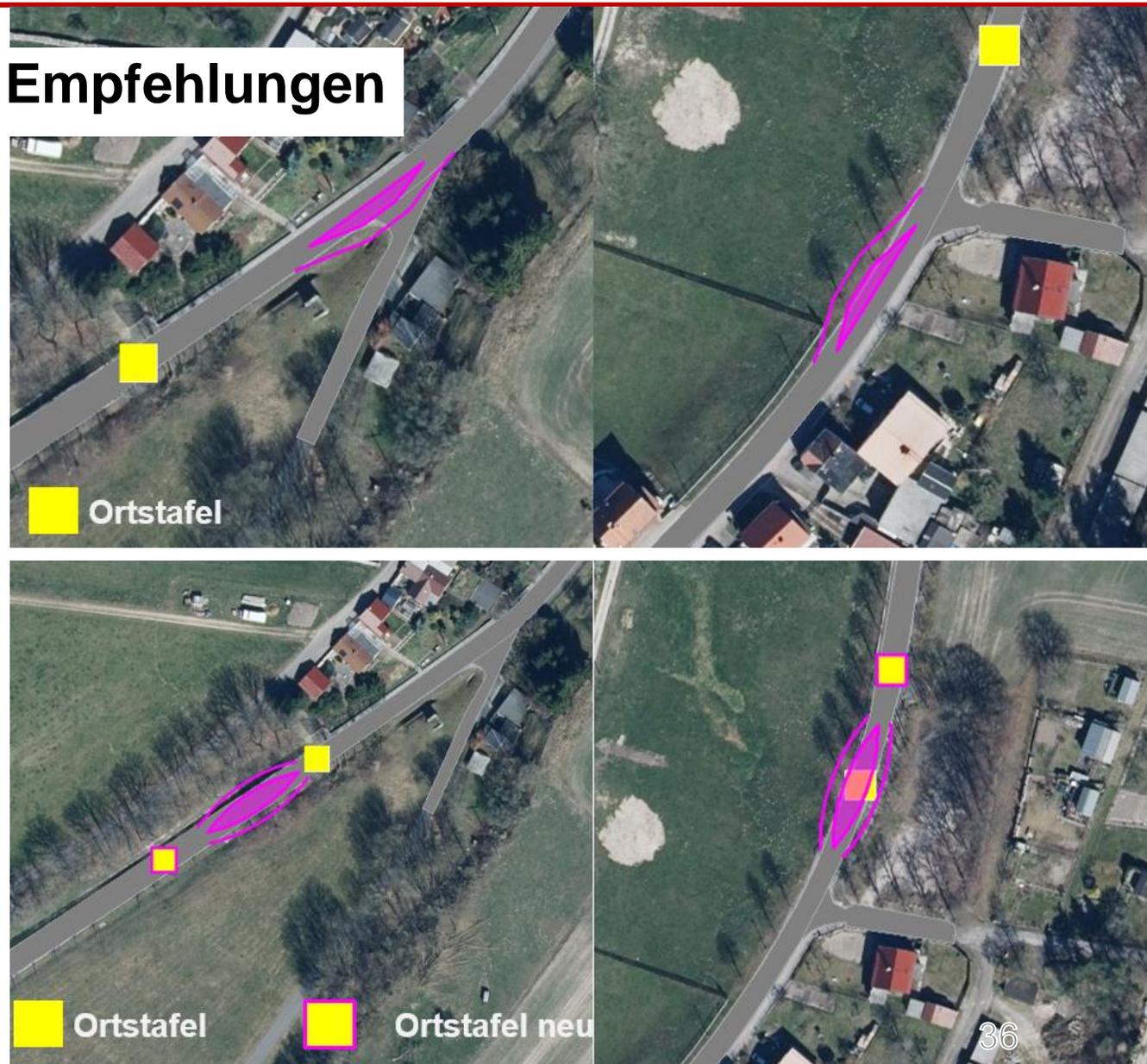
- Ortsdurchfahrt ca. 900 m lang
 - kein dauerhafter Begegnungsverkehr
 - relativ geradlinig → überhöhte Geschwindigkeiten
 - Bebauung beginnt aus Ri. Ilmenau deutlich nach dem Ortseingang
 - Aus Ri. Stadtilm Bebauung zunächst einseitig
- Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sind zu entwickeln



Verkehrsberuhigung Bücheloh - Empfehlungen

Verschwenkungen an den Orteingängen

- Reduktion der Geschwindigkeit an den Ortstafeln
- Aus Platz- und Kostengründen können die Verschwenkungen einseitig (einfahren) ausgeführt werden
- Für beidseitige Verschwenkungen wäre Verlegung der Ortstafeln notwendig



Oben: einseitig
Unten: beidseitig

Verkehrsberuhigung Bücheloh - Empfehlungen

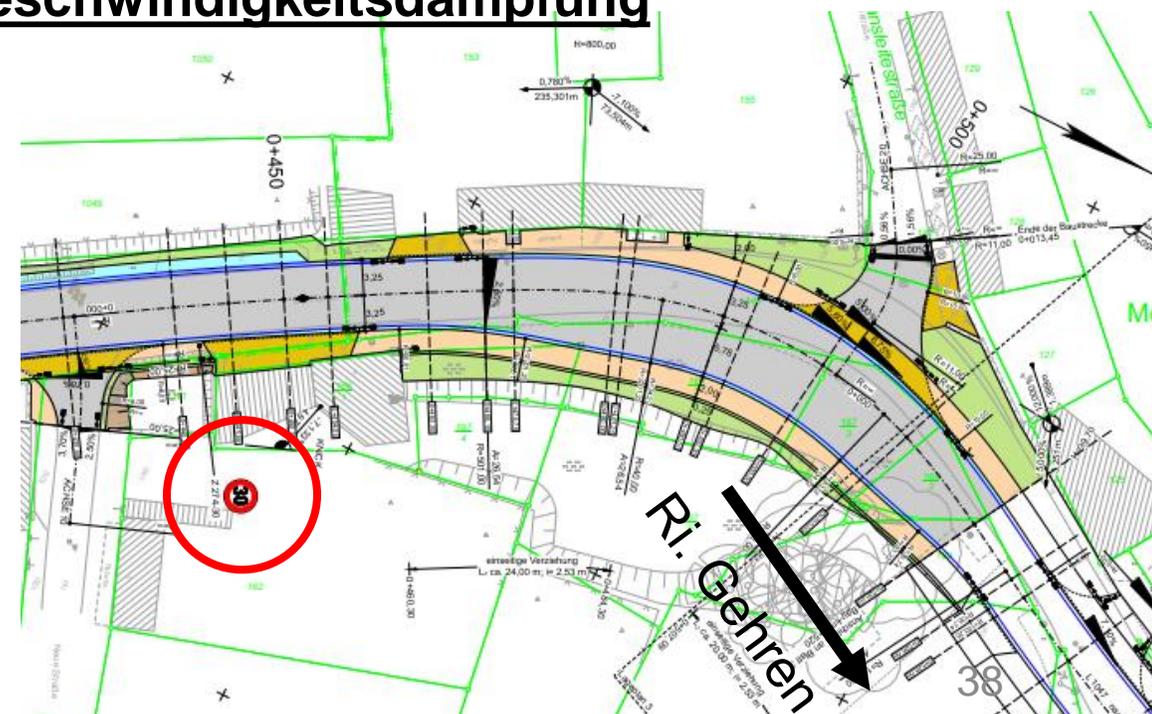
Weitere Maßnahmen

- Geschwindigkeitstrichter auf 70 km/h vor den Ortseingängen
- Wechselseitige Einengungen im Verlauf der Ortsdurchfahrt
- Geschwindigkeitsanzeigetafeln
- Verringerung der Fahrbahnbreite



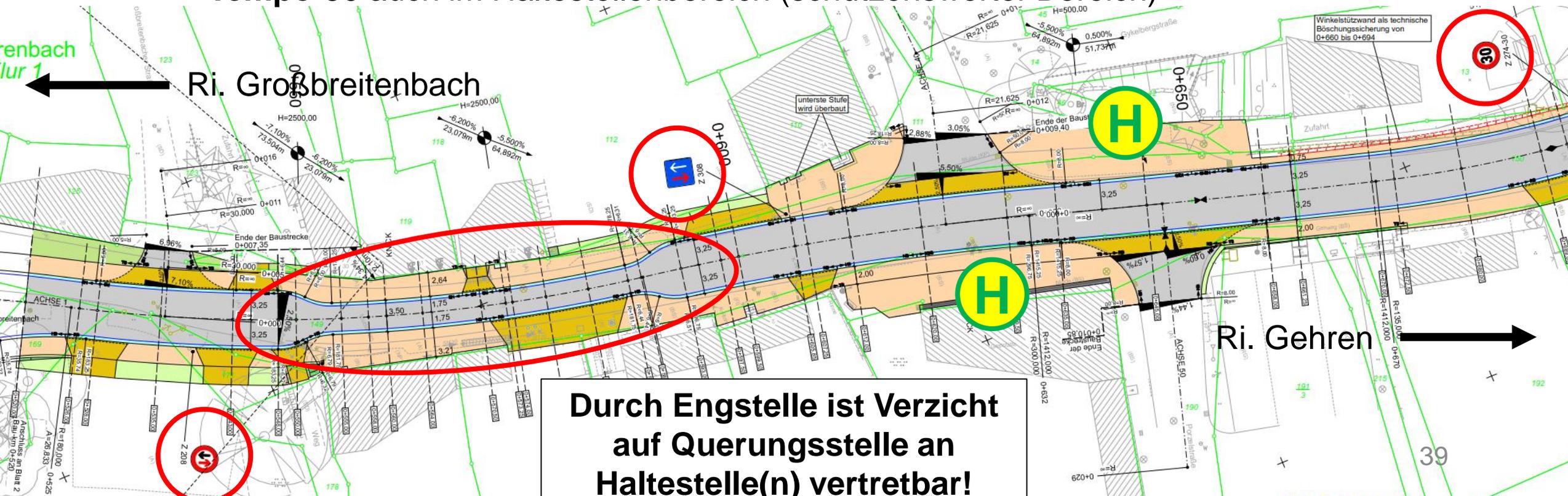
Ortsdurchfahrt Möhrenbach

- Ausgangssituation: keine Gehwege, schlechter Zustand der OD → Erneuerung → Planung fortgeschritten
- In Planung (unabhängig) enthaltene Empfehlungsgrundsätze des Rahmenplans:
 - 1. **Fahrbahnversätze** (einseitig, beide Ortseingänge) → **Geschwindigkeitsdämpfung**
 - 2. **Geschwindigkeitsbegrenzungen** → **Geschwindigkeitsdämpfung**



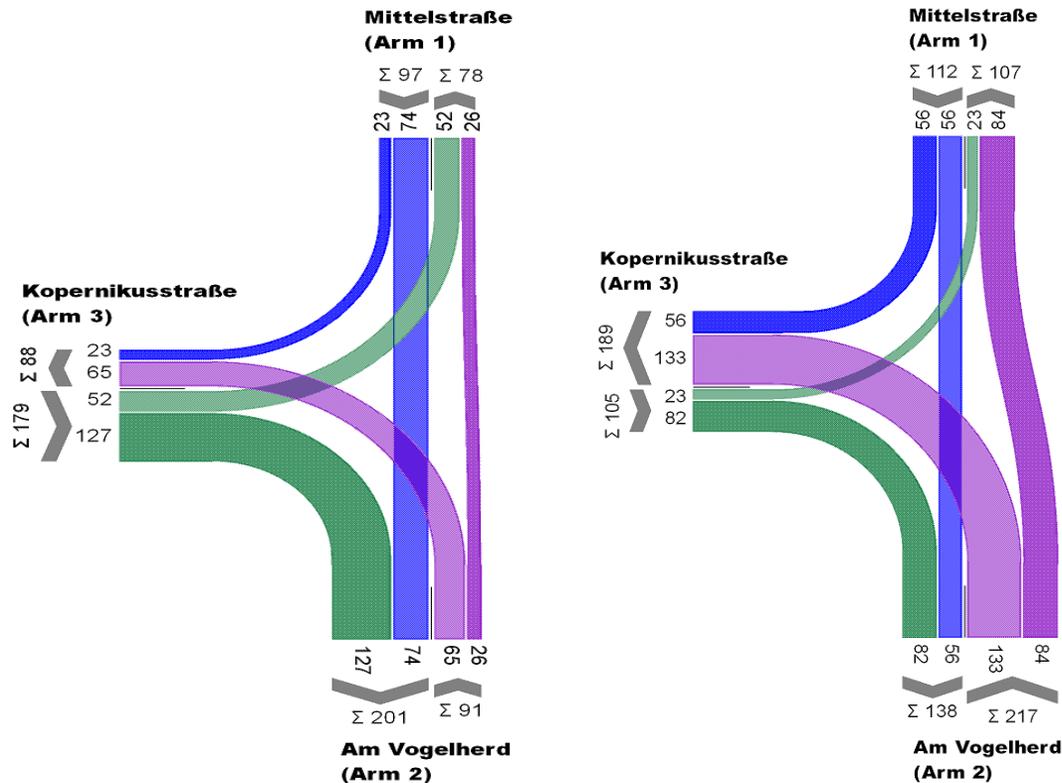
Ortsdurchfahrt Möhrenbach

- **3. Engstelle** → ausreichend breite Gehwege, Geschwindigkeitsdämpfung
 - Ca. 45m lang, 3,5m breit → klar als Engstelle erkennbar (kein Begegnungsverkehr)
 - Ri. Großbreitenbach **bevorrechtigt**
 - **Tempo-30** auch im Haltestellenbereich (schützenswerter Bereich)



Anbindung Kopernikusstraße an den Vogelherd - Problemstellung

- Durch die Knotenpunktgestaltung (Linkseinbiegestreifen, Spitzwinkligkeit) und die Topografie ist die **Übersichtlichkeit** am Knotenpunkt unbefriedigend



Anbindung Kopernikusstraße an den Vogelherd - Empfehlungen

Abkröpfung Kopernikusstraße

- Vorschlag aus der VTU 2020
- Vereinfachung und Standardisierung der Knotenpunktsform
- Schaffung einer attraktiveren Querungshilfe in der Kopernikusstraße



Anbindung Kopernikusstraße an den Vogelherd - Empfehlungen

Verbot Linkseinbiegen aus Kopernikusstraße

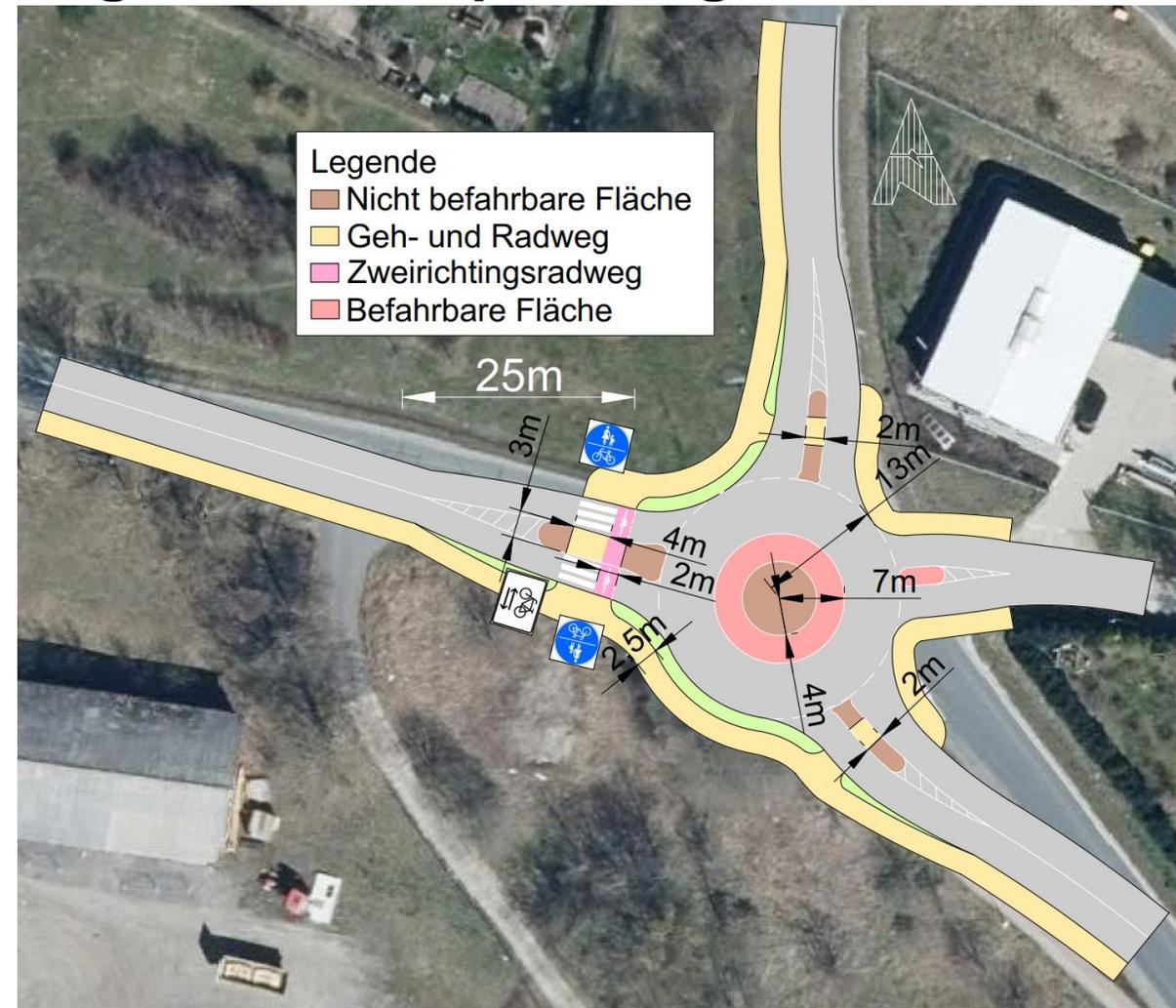
- Wegfall des Linkseinbiegestreifens in der Kopernikusstraße
- Verlängerung der bestehenden Mittelinsel
- Geringerer Investitionsbedarf als bei Abkröpfung



Anbindung Kopernikusstraße an den Vogelherd - Empfehlungen

Kleiner Kreisverkehr

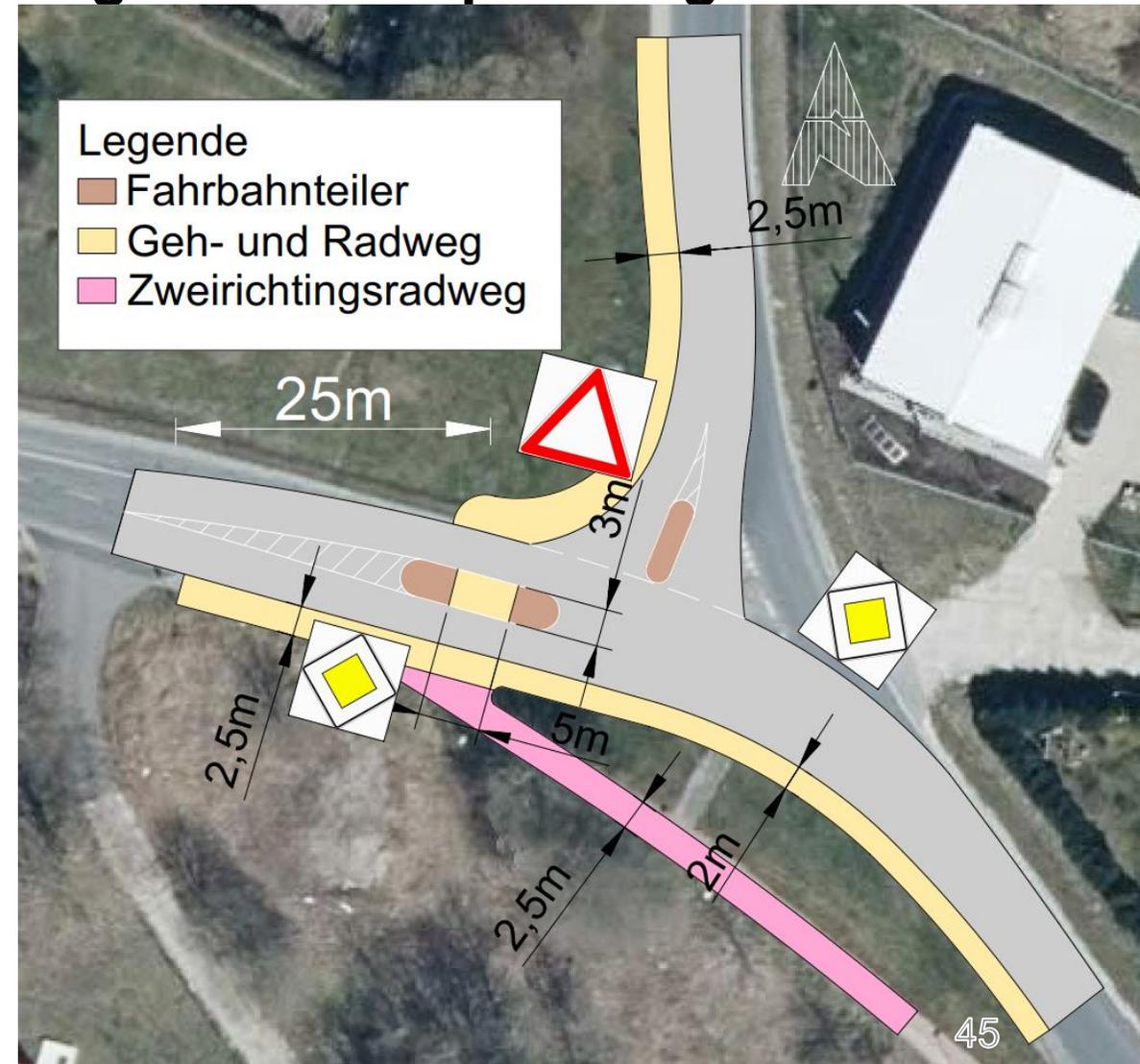
- Schaffung eines Kleinen Kreisverkehrs mit Außendurchmesser 26m
- **Querungsstelle** für Fußgänger und Radfahrer
- Durch bewegte **Topografie** ist Bauausführung erschwert



Anbindung Kopernikusstraße an den Vogelherd - Empfehlungen

Änderung der Vorfahrt

- Verkehrsstärken lassen eine Änderung der Vorfahrtssituation plausibel erscheinen
- Verdeutlichung der Änderung durch bauliche Maßnahmen
 - Abkröpfung der Mittelstraße
- Schaffung einer Querungshilfe in der Kopernikusstraße





3. Empfehlung Kfz-Verkehr

- Grundsätze und Defizite
- Klassifiziertes Straßennetz und Schienenwege
- Empfehlung zum erforderlichen Geschwindigkeitskonzept
- Verkehrsberuhigung – Beispiel Bücheloh
- Ortsdurchfahrten – Beispiel Ortsdurchfahrt Möhrenbach
- Knotenpunktgestaltung – Beispiel Anbindung Kopernikusstraße an den Vogelherd
- **Ruhender Verkehr**
- **Parkraumsituation – Beispiel Möhrenbach**

Ruhender Verkehr

Grundlegendes:

- Regelung des ruhenden Verkehrs notwendig (bspw. Freihalten von Fahrgassen für Rettungsdienste, ...)
- Nutzeransprüche von **Anwohnern, Kunden** und **Besuchern** sowie **Beschäftigten** konzentriert sich im verdichteten Siedlungsraum → Freihalten von „lebenswerten“ Bereichen (bspw. Marktplatz, ...)
- Öffentlicher Raum ist begrenzt
 - **Prioritätenfolge:**
 - Bewohner und Menschen mit Behinderungen,
 - Wirtschaftsverkehr,
 - Kunden bzw. Besucher,
 - Berufspendler

Ausnahmegenehmigungen für Bewohner, Pflegedienste, ...

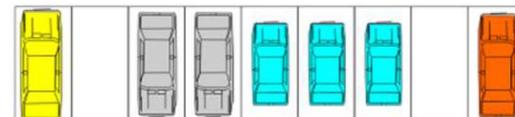
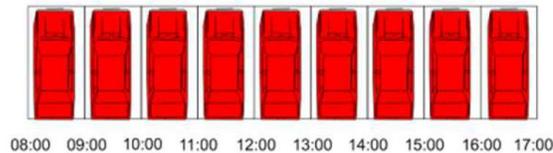
Ruhender Verkehr

Parkraumbewirtschaftung:

- Dient dem Interessenausgleich
- Klare Zonierung der Bewirtschaftung, um Mehrfachbelegungen der Parkstände zu forcieren

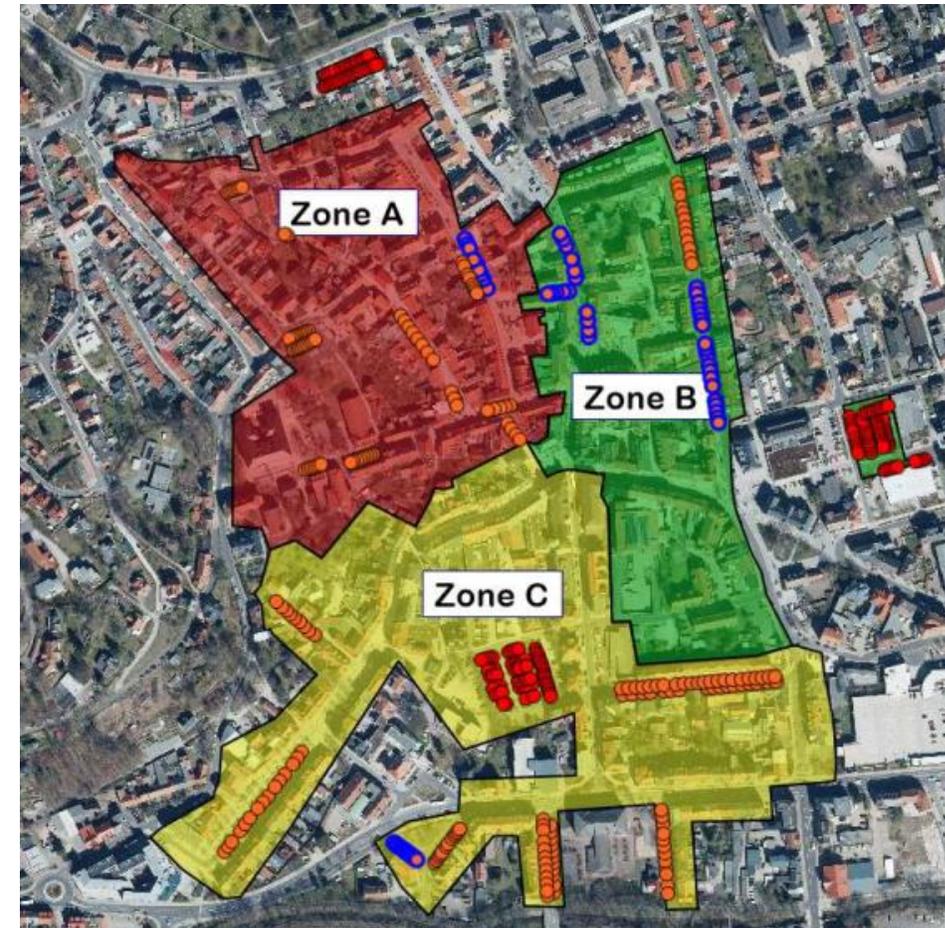
9 Stunden eines Tages

1 Pkw - Langparker - Beschäftigter



4 Pkw - Kurzparker - Kunden/Besucher

→ Aufgrund der Stadtgröße (fast) nur für Innenstadt relevant



Parkraumsituation Möhrenbach - Problemstellung

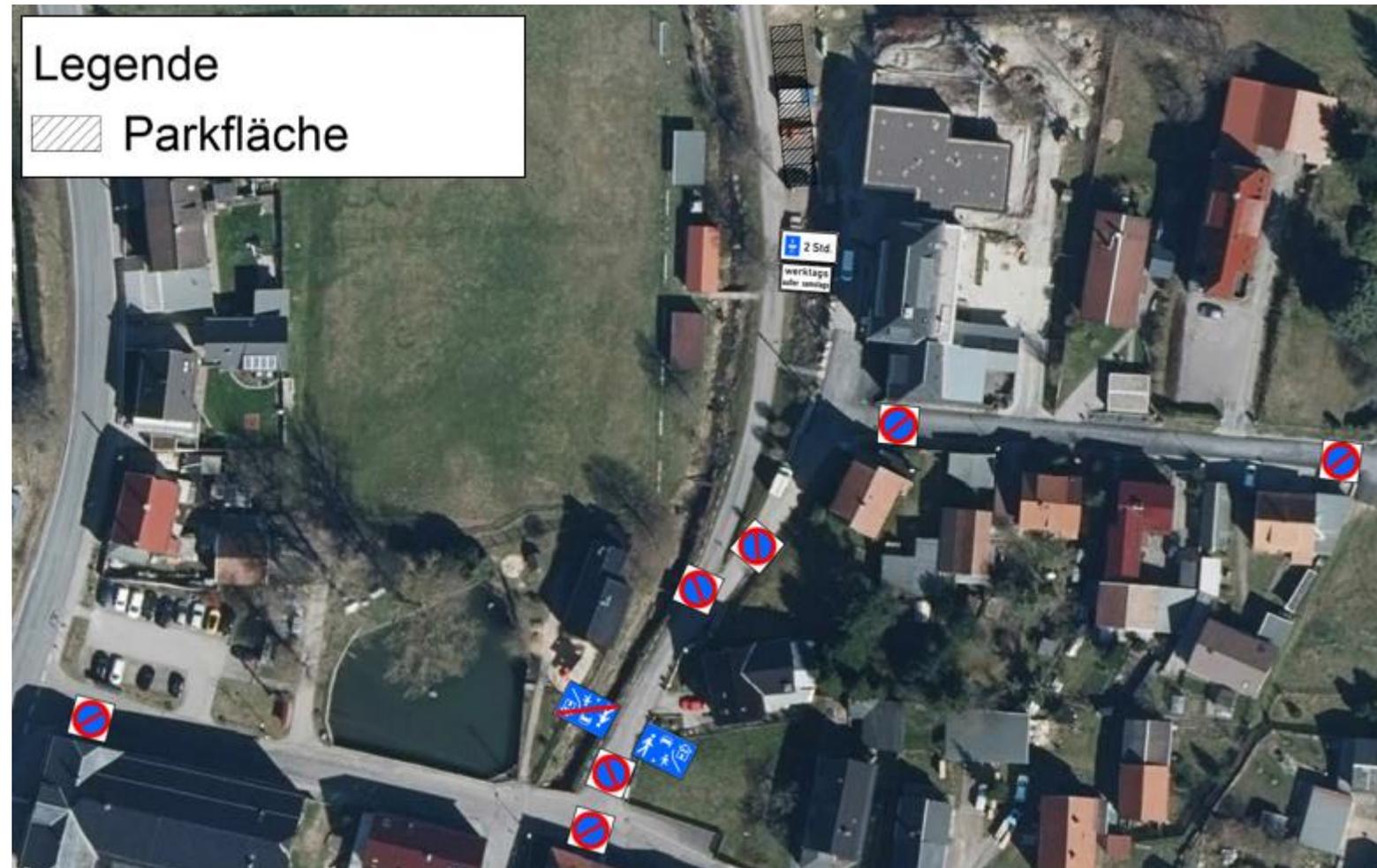
- **Neubau des Kindergartens** → Wegfall von Parkflächen
- **Nutzungskonflikte**
- Hauptproblem ist der **Hol- und Bringverkehr** → Behinderungen
- „An der Leihde“ und Grundstraße sind schmal → Begegnungen problematisch



Parkraumsituation Möhrenbach - Empfehlungen

Eingeschränkte Halteverbote

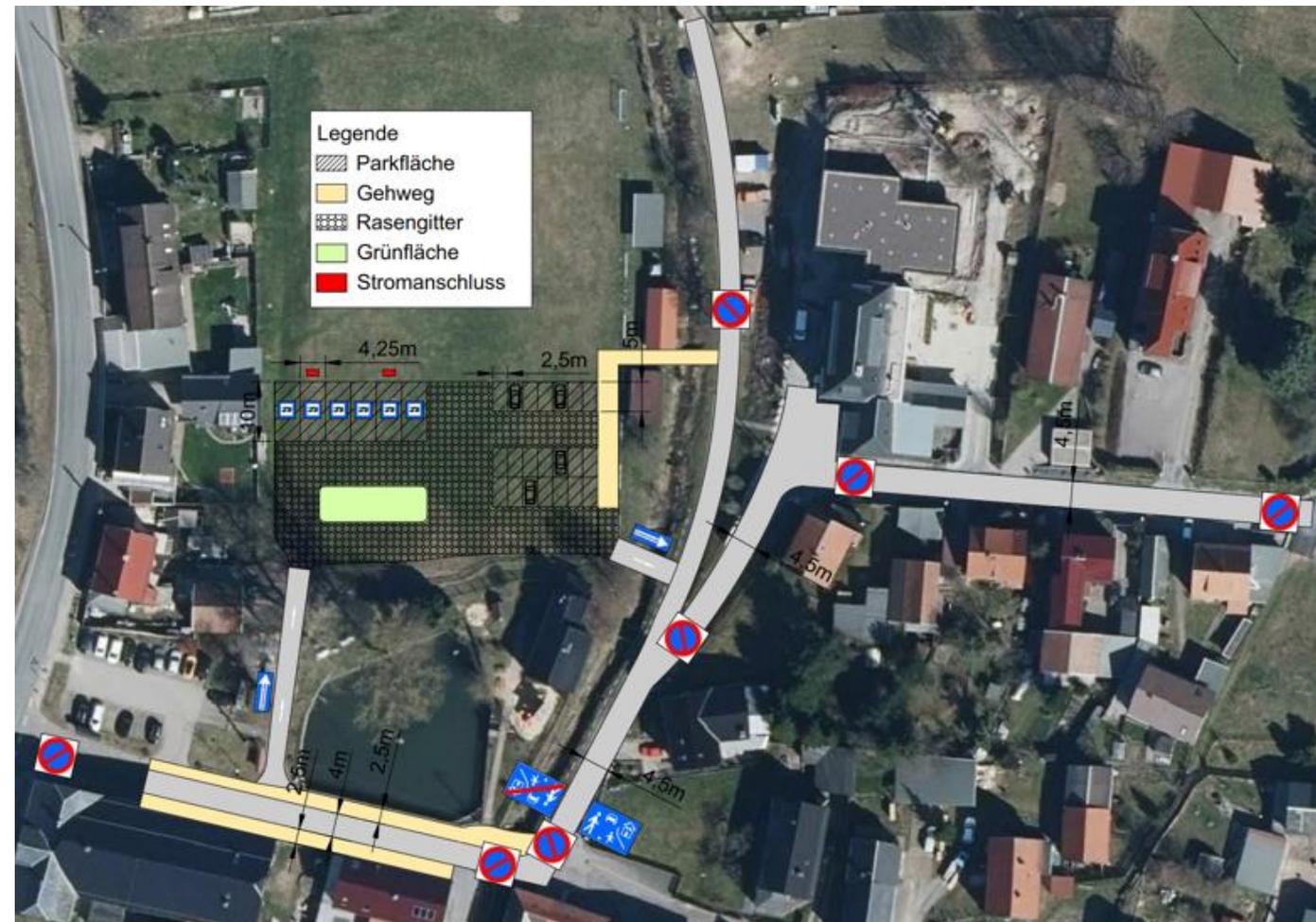
- Befreiung der Grundstraße und An der Leihde vom Ruhenden Verkehr
- Ausbau der bestehenden Parkflächen



Parkraumsituation Möhrenbach - Empfehlungen

Ausbau des ehemaligen Sportplatzes

- Umnutzung des südlichen ehemaligen Sportplatzes
- In Verbindung mit Schaffung von Wohnmobilstellplätzen (mit Serviceeinrichtungen)
- Verschiedene Erschließungsvarianten denkbar





Diskussion



Tagesordnung für 2. Planungswerkstatt

1. Einordnung des Rahmenplans
2. Inhalt des Rahmenplans und Zeitachse
3. Empfehlung Kfz-Verkehr
- 4. Empfehlung Öffentlicher Verkehr**
5. Empfehlung Radverkehr
6. Empfehlung Fußgängerverkehr



4. Öffentlicher Verkehr

- Grundlagen
- Bedienungshäufigkeit
- Erreichbarkeit: Zuwegung + Reisezeit
- Verkehrszeiten + Tarife
- Haltestellen
- Zeitabhängiges nachfrageorientiertes dynamisches Angebot

Grundlagen



Freistaat Thüringen Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft

Nahverkehrsplan
für den Schienenpersonennahverkehr
im Freistaat Thüringen 2018–2022

IKPV
Ilm-Kreis Personenverkehrsgesellschaft mbH

Nahverkehrsplan
für den Zeitraum
von 2019 bis 2024

Kreistag des Ilm-Kreises
Beschluss-Nr. 355/19
(Drucksache-Nr. 354)

Personenbeförderungsgesetz

- Aufgabenträger definieren
ausreichende Verkehrsbedienug
Daseinsvorsorge

VDV-Schrift

4
01/2019

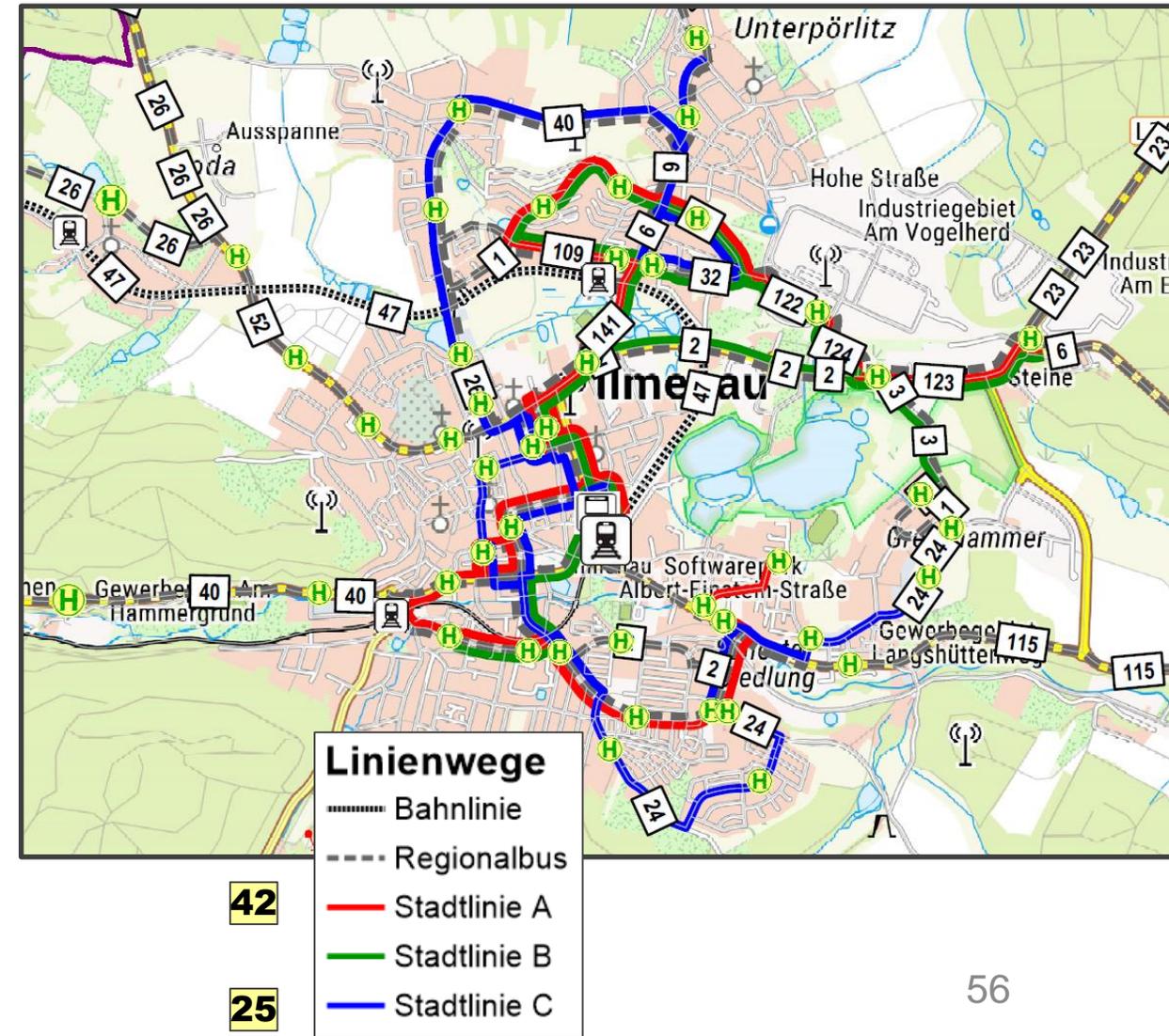
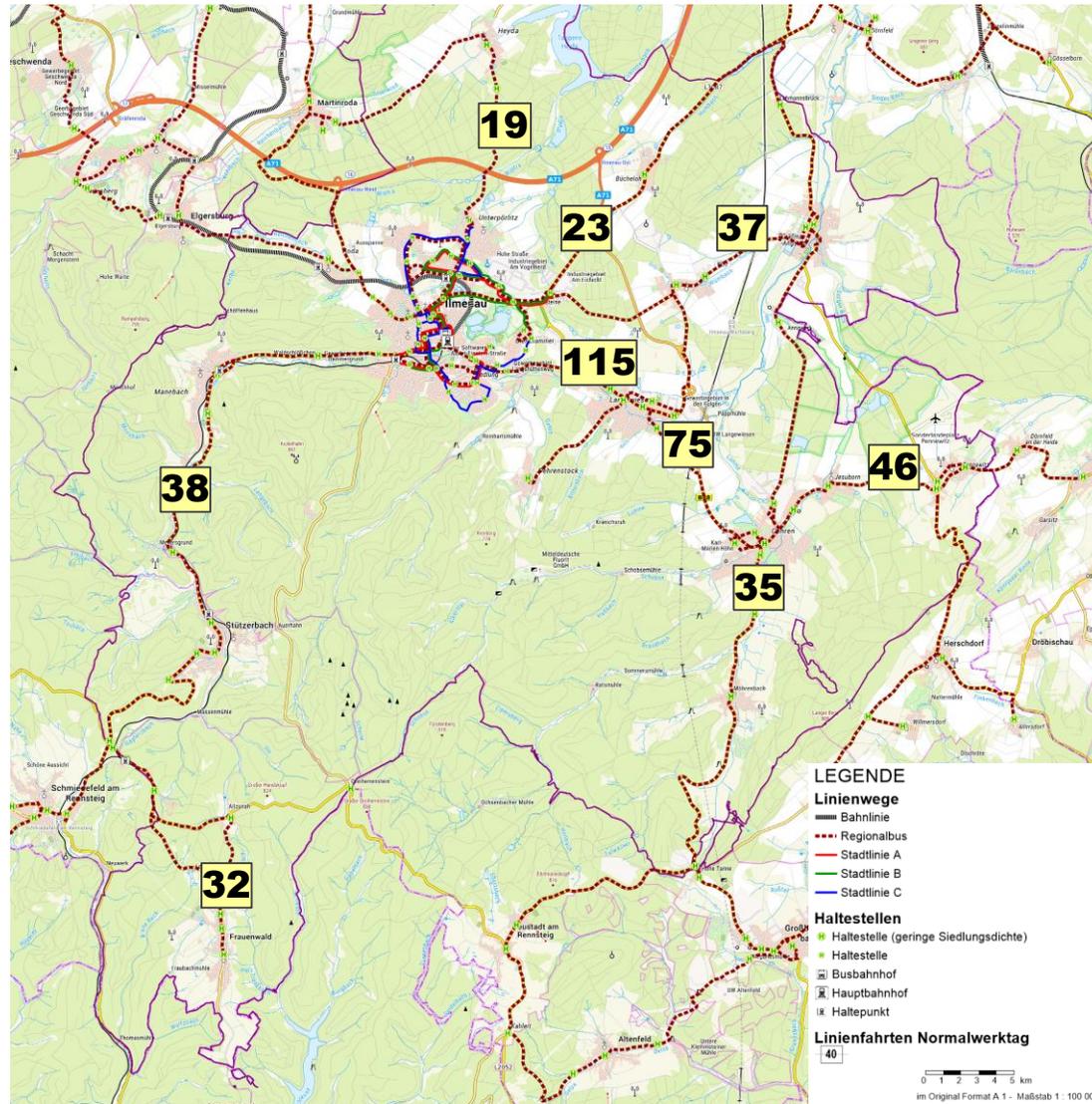
Verkehrerschließung, Verkehrsangebot
und Netzqualität im ÖPNV

Bedienungshäufigkeit
Fahrtenpaare

Erreichbarkeit
Zuwegung + Reisezeit

Verkehrszeiten

Bedienungshäufigkeit



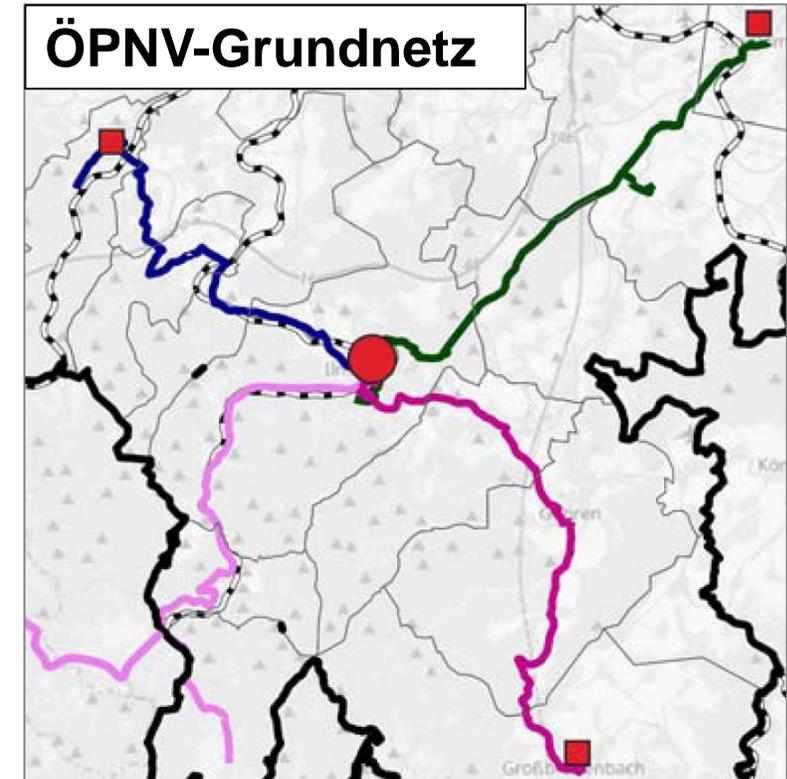
Bedienungshäufigkeit

StPNV – Mindestangebot der Fahrtenpaare (Grundnetz)

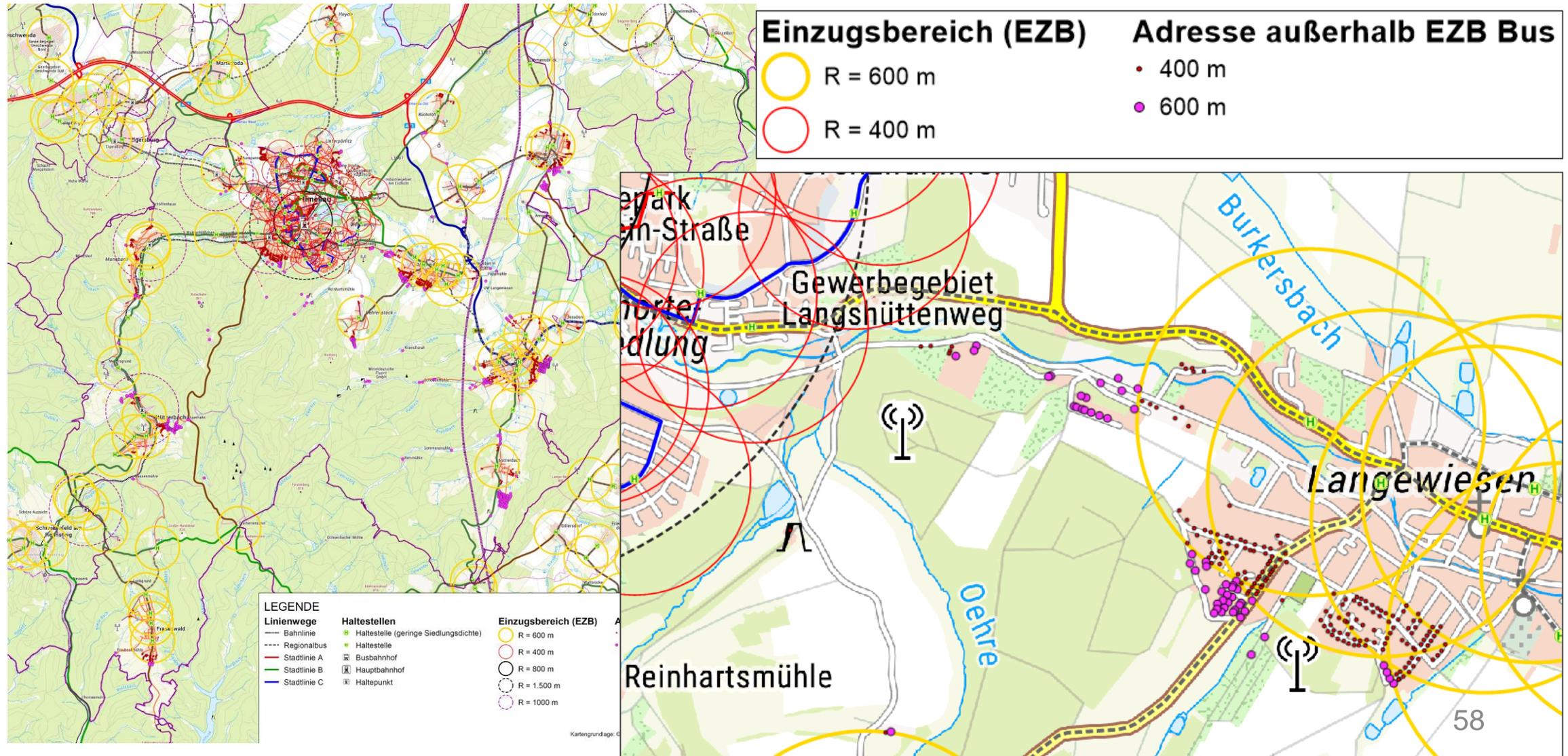
SVZ Mo-Fr 4 – 6 Uhr	HVZ Mo-Fr 6 – 8 Uhr	NVZ Mo-Fr 8 – 12 Uhr	HVZ Mo-Fr 12 – 17 Uhr	NVZ Mo-Fr 17 – 20 Uhr	SVZ Mo-Fr 20 – 24 Uhr	SVZ Sa+So+Ft 4 – 24 Uhr
1	2	2	5	2	1	2

Mo-Fr
13

Einwohner je Orts- teil/Stadteil	Anzahl Ortsteile im Ilm-Kreis	Mindestanzahl Fahrtenpaare je Schultag (Montag – Freitag)	Mindestanzahl Fahrtenpaare je Ferientag (Montag – Freitag)
< 200*	38	bedarfsgerecht	bedarfsgerecht
200 – 500	34	3	1
501 – 1.000	19	5	2
1.001 – 3.000	15	8	3
3.001 – 5.000	3	10	4



Erreichbarkeit – Zuwegung



Erreichbarkeit – Zuwegung

VDV-Erschließungsgrundsätze

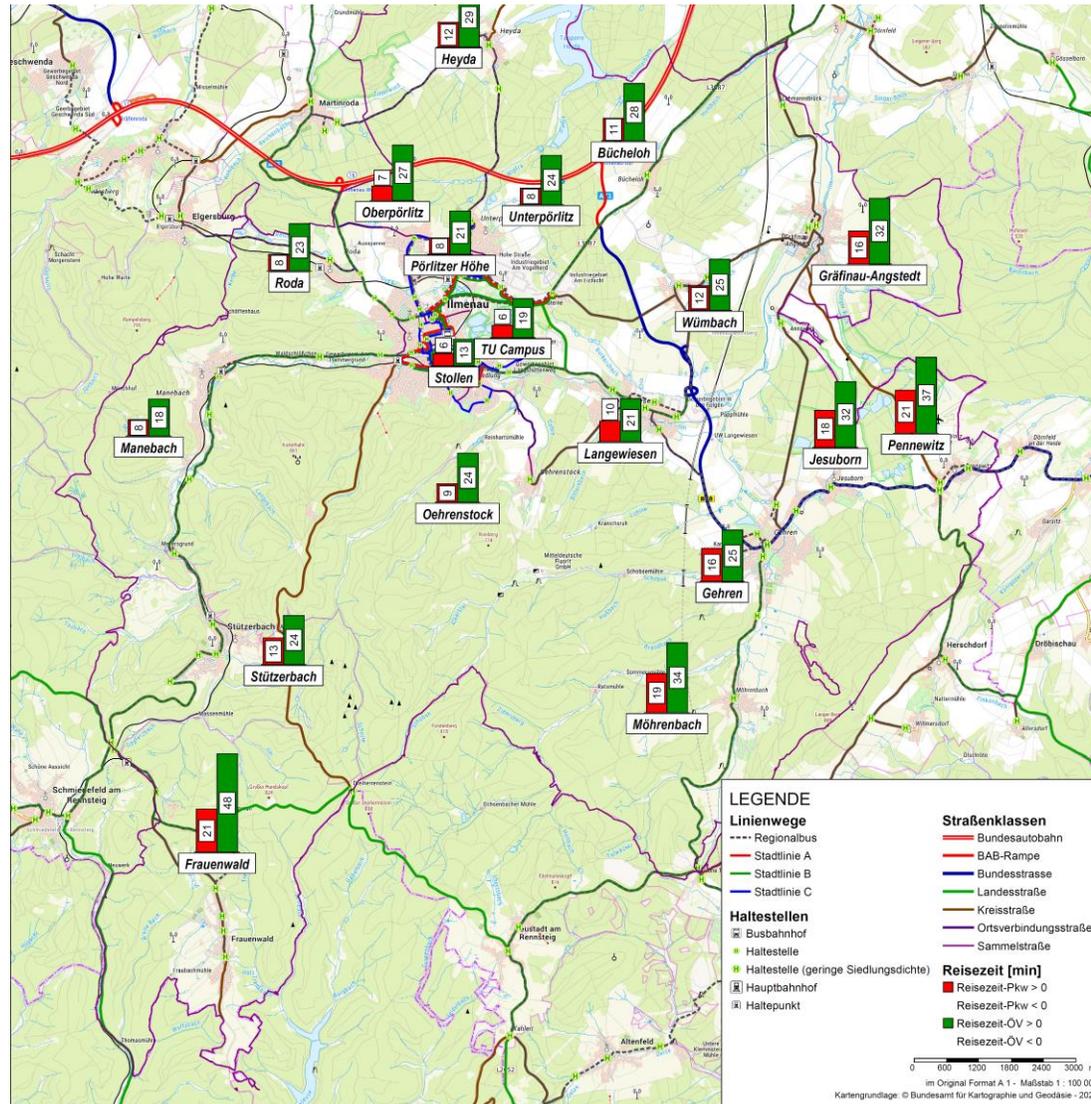
OT ab 200 Einwohner werden erschlossen

OT erschlossen, wenn **80%** der Personen im EZB

Daseinsvorsorge ?

Verkehrsgebiet	StPNV (Bus)	SPNV
Mittelzentrum (Arnstadt, Ilmenau)	400 m (7 min)	1.000 m (17 min)
Grundzentrum (Gräfenroda, Großbreitenbach, Stadtilm)	500 m (9 min)	1.000 m (17 min)
Sonstiger Ortsteil/Stadtteil	600 m (10 min)	1.000 m (17 min)

Erreichbarkeit – Reisezeit



Reisezeiten ab Ilmenau (min.)

Ortsteile	Pkw	ÖV	Faktor
Frauenwald	21	48	2,3
Pennewitz	21	37	1,8
Möhrenbach	19	34	1,8
Jesuborn	18	32	1,8
Gehren	16	25	1,6
Gräfinau-Angstedt	16	32	2,0
Stützerbach	13	24	1,8
Heyda	12	29	2,4
Wümbach	12	25	2,1
Bücheloh	11	28	2,5
Langewiesen	10	21	2,1
Oehrenstock	9	24	2,7
Manebach	8	18	2,3
Unterpörlitz	8	23	2,9
Roda	8	24	3,0
Oberpörlitz	7	17	2,4

VDV-Empfehlung
max. 30 min.

Stadtumbauegebiete

Pörlitzer Höhe	8	21	2,6
Stollen	6	13	2,2

TU Campus

TU Campus	6	19	3,2
-----------	---	----	-----

Haltestellen

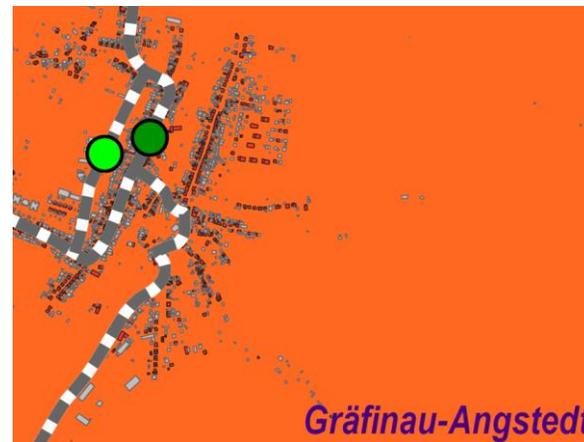
Bushaltestellen behindertengerechter Ausbau (mit Fördermitteln)	Anzahl	Anteil
bereits beide Haltestellen ausgebaut	54	63%
Ausbau möglich	11	13%
Ausbau nicht möglich	13	15%
eine Haltestelle ausgebaut, zweite nicht möglich	5	6%
eine Haltestelle möglich, eine nicht möglich	1	1%
nicht ausgebaut	1	1%
nicht möglich, wird verlegt	1	1%
	86	



Heyda, Brauhausgasse



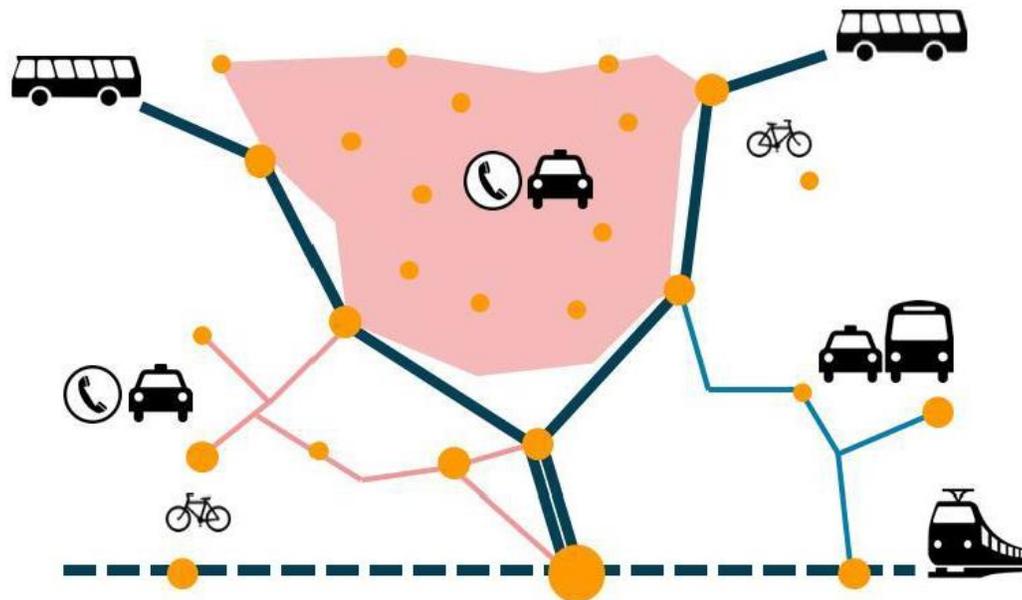
Gräfinau, Schule



Gräfinau-Angstedt

Zeitabhängiges nachfrageorientiertes dynamisches Angebot

Mehrstufiges Modell der differenzierten Bedienung



→ **Erweiterbar und kombinierbar** durch passende ergänzende Mobilitätsangebote (E-Bikes, Mitnahmeservice)

Quelle: Eigene Darstellung | VDV

Haltestellen Mobilitätsstationen Expressbuslinie Rufbus

Elektro-Nachtbus für mehrere Weimarer Ortsteile

Michael Baar
Aktualisiert: 06.07.2021, 18:31 | Lesedauer: 3 Minuten



Stephan Krause steuert Dienstag den eVito auf den Herderplatz zu OB Peter Kleine und Frank Harz. Wer am 5. September die Jungfernfahrt macht, entscheidet der Dienstplan.

Foto: Michael Baar



Diskussion

- **Zusätzliche Haltestellen** (z. B. Ilmenau-Südviertel, Langewiesen Oehrenstöcker Chaussee)
- **Expresslinie** (z. B. Frauenwald)
- **Abendverkehr** (z. B. Rufbus)
- **Touristische Erschließung** (z. B. RennsteigShuttle)



Diskussion



Tagesordnung für 2. Planungswerkstatt

1. Einordnung des Rahmenplans
2. Inhalt des Rahmenplans und Zeitachse
3. Empfehlung Kfz-Verkehr
4. Empfehlung Öffentlicher Verkehr
- 5. Empfehlung Radverkehr**
6. Empfehlung Fußgängerverkehr



5. Empfehlung Radverkehr

- Historie der Radrouten Ilmenau/Ilm-Kreis
- RV-K Konzept Radnetzentwicklung Ilm-Kreis 2021
- Empfehlungen Radroutennetz Ilmenau
- Bestehende Radverkehrsanlagen
- Überlagerung Radrouten – Radanlagen
- Grundsätze und Analyse
- Empfehlung zur Angebotserweiterung

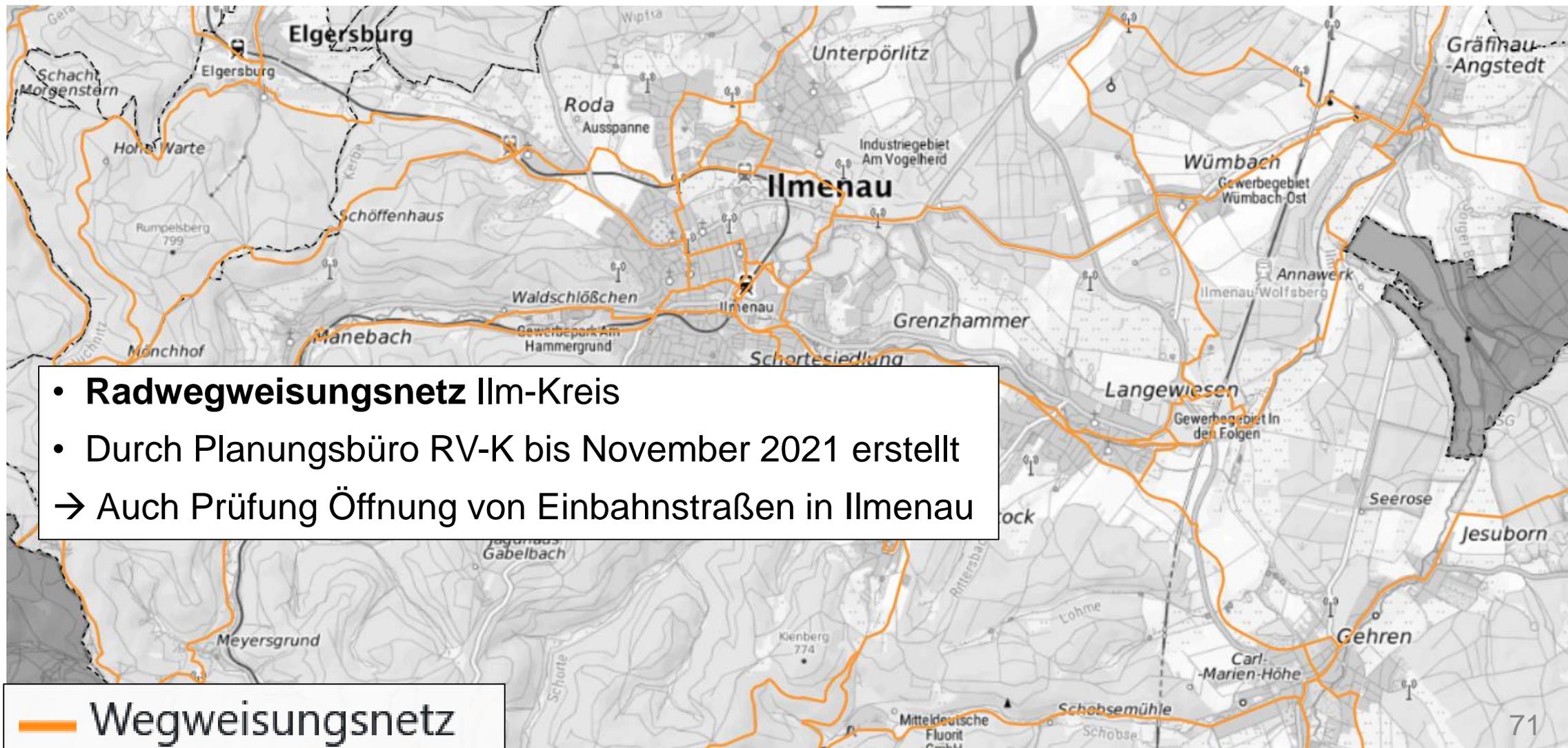
Historie Radrouten Ilmenau/Ilm-Kreis

Überlagerung der vorherigen Konzepte/Radrouten :

- Ilmtal-Radweg, Waldrandroute
- RVK Ilmenau **2008**
- Fortschreibung RVK Ilmenau **2014**
- RVK Ilm-Kreis **2016**



RV-K Konzept Radnetzentwicklung Ilm-Kreis 2021



Empfehlungen Radroutennetz Ilmenau

Auf Grundlage des RV-K Konzeptes (2021)

unter Berücksichtigung:

- RVK Ilmenau 2008
- Fortschreibung RVK Ilmenau 2014
- RVK Ilm-Kreis 2016
- Planung „Raderschließung Wolfsberg“



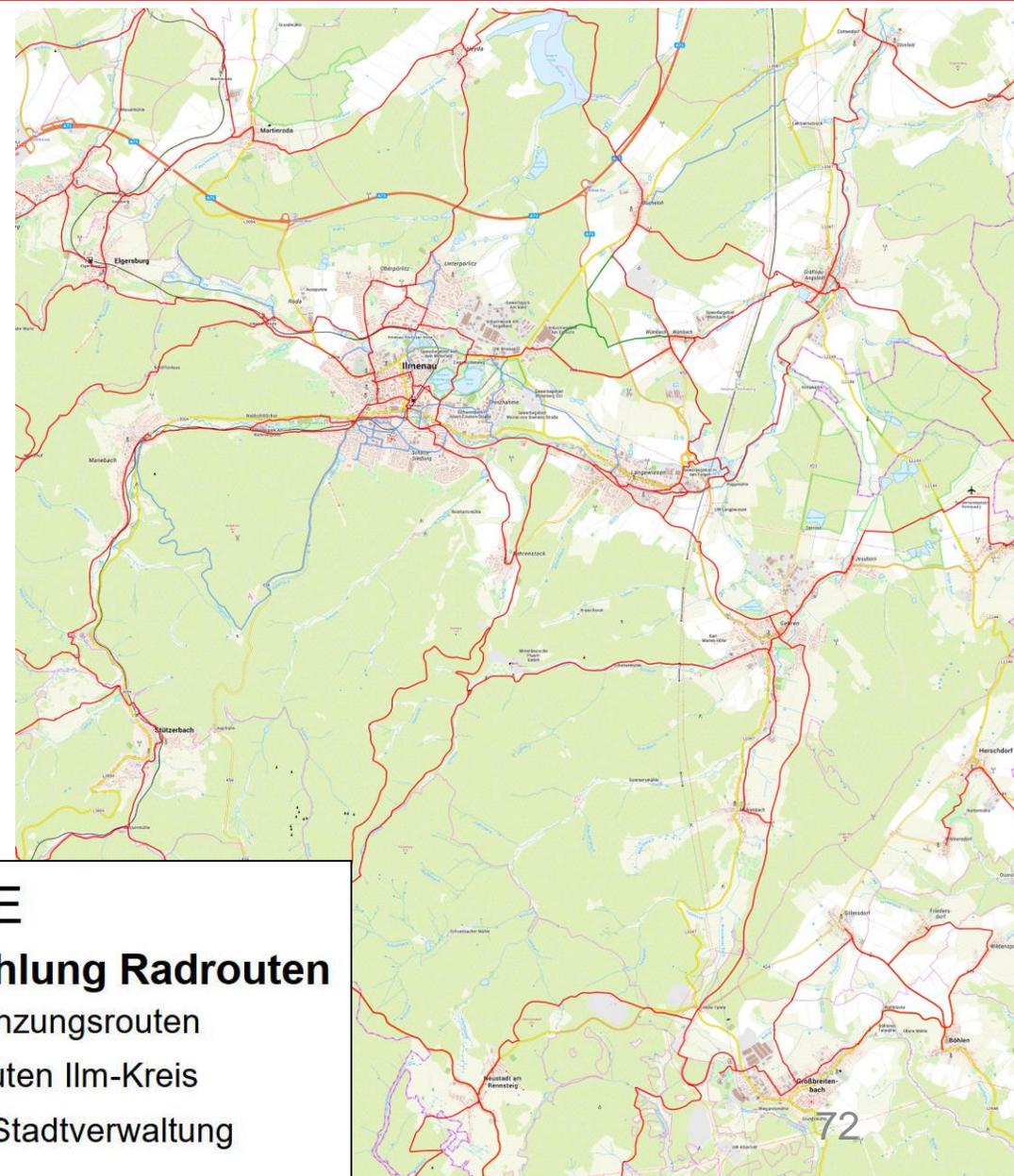
LEGENDE

IGS Empfehlung Radrouten

— IGS Ergänzungsrouten

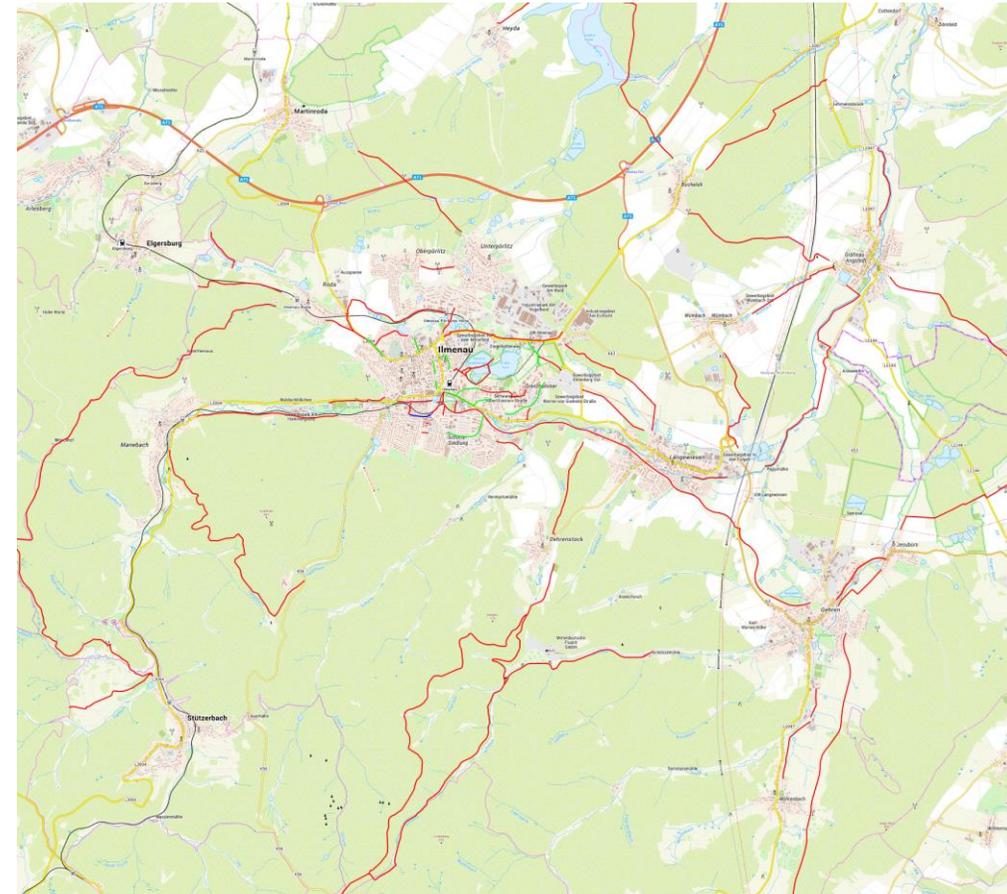
— RV-K Routen Ilm-Kreis

— Planung Stadtverwaltung



Bestehende Radverkehrsanlagen

- Erfassung aller **bekannt** Radverkehrsanlagen in der Kernstadt
→ Identifikation von Netzlücken
- Erfassung aller **Verbindungsstrecken** zwischen der **Kernstadt** und den **Ortsteilen**
- **Ilmtal-Radweg** und **Waldrandroute** bieten gute Grundvoraussetzungen
- Auch Waldwege als getrennte Radanlagen berücksichtigt (Ausbauzustand nicht näher geprüft)
→ Überblick über (zusammenhängende) Netzabschnitte



Legende

Radverkehrsanlagen

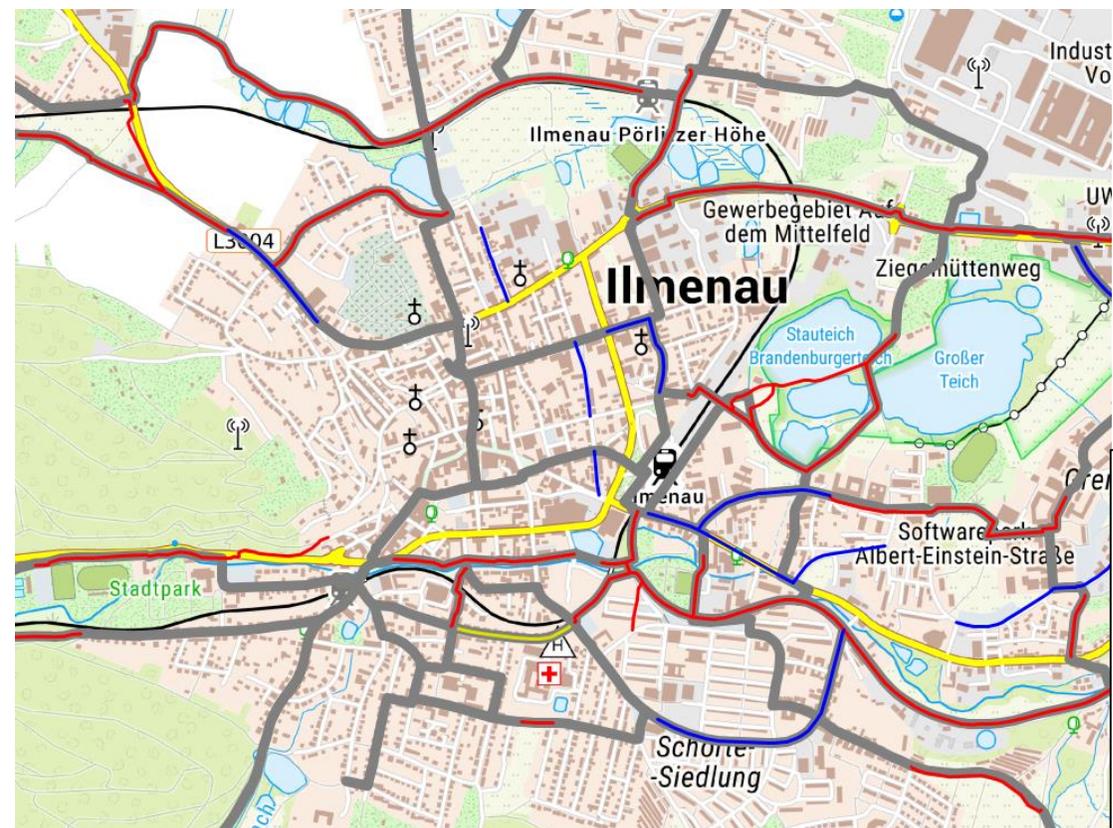
— Radfahrstreifen

— Schutzstreifen

— Baulich getrennte Radanlagen

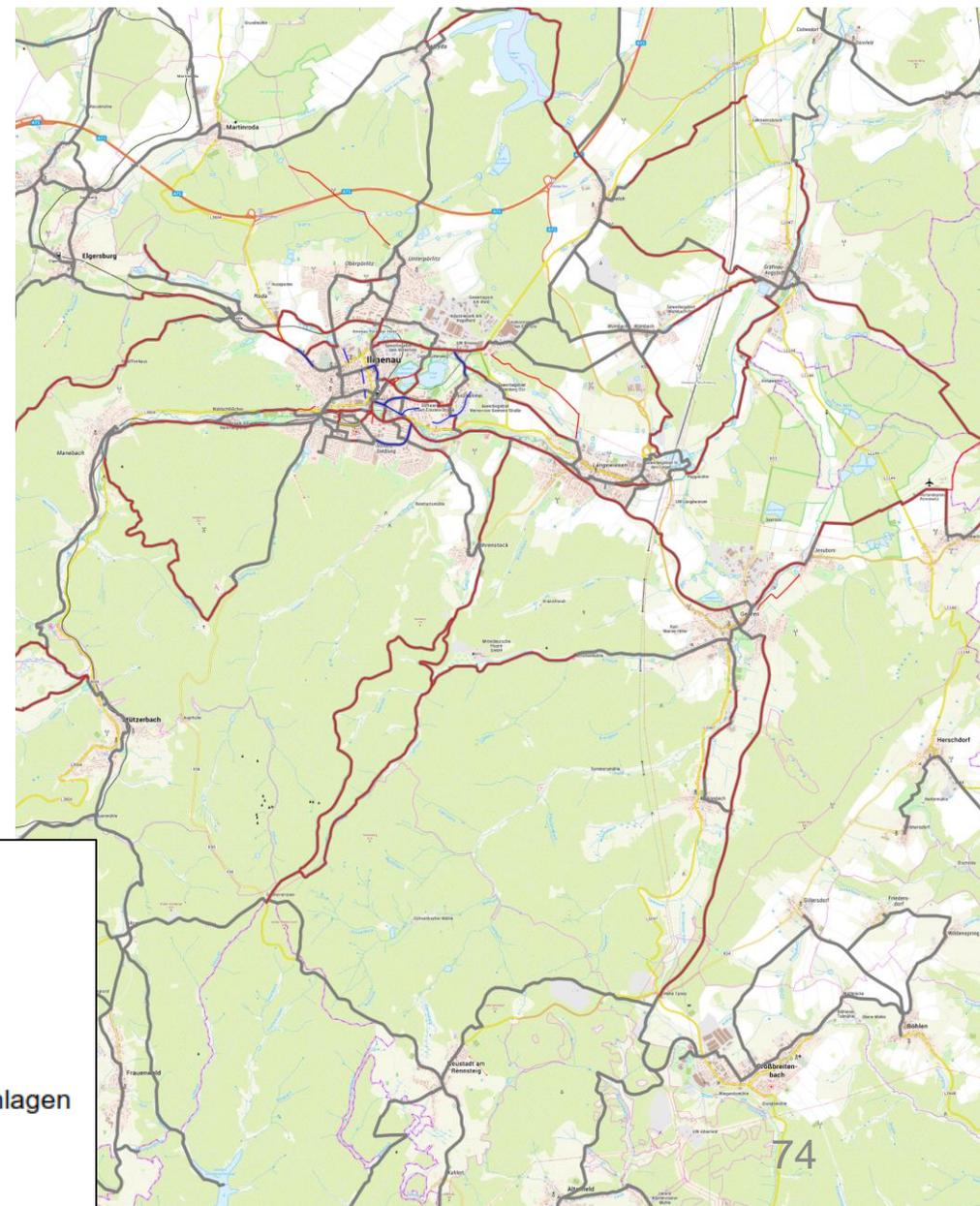
Überlagerung Radrouten - Radanlagen

- Nicht an jeder „Lücke“ ist zwingend eine Maßnahme notwendig



LEGENDE

- IGS Ergänzungsrouten
- RV-K Routen IIm-Kreis
- Planung Stadtverwaltung
- Baulich getrennte Randanlagen
- Radfahrstreifen
- Schutzstreifen



Grundsätze und Analyse

Grundsätzlich:

- Verträglichkeit mit vorhandenem Verkehr ist zu prüfen
- Es sind zusammenhängende Netze zu schaffen
- Die Radverkehrsführung ist möglichst umwegefrei zu gestalten
- Unnötige Wartezeiten sind zu vermeiden (bspw. an Lichtsignalanlagen)
- Anlagen sind regelwerkskonform zu dimensionieren (auch Abstellanlagen)



Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)	
	Schutzstreifen	Regelmaß
Mindestmaß		1,25 m
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschließlich Markierung)	1,85 m
Einrichtungsradweg	Regelmaß	2,00 m
	(bei geringer Radverkehrsstärke)	(1,60 m)
beidseitiger Zweirichtungsradweg	Regelmaß	2,50 m
	(bei geringer Radverkehrsstärke)	(2,00 m)
einseitiger Zweirichtungsradweg	Regelmaß	3,00 m
	(bei geringer Radverkehrsstärke)	(2,50 m)
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von Fußgänger- und Radverkehrsstärke, vgl. Abschnitt 3.6	≥ 2,50 m
gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m ⁷⁵

Grundsätze und Analyse

- In diesen Straßen (-abschnitten) ist die **Radverkehrsführung im reinen Mischverkehr unzuweckmäßig**

Innerorts - Ortsteile

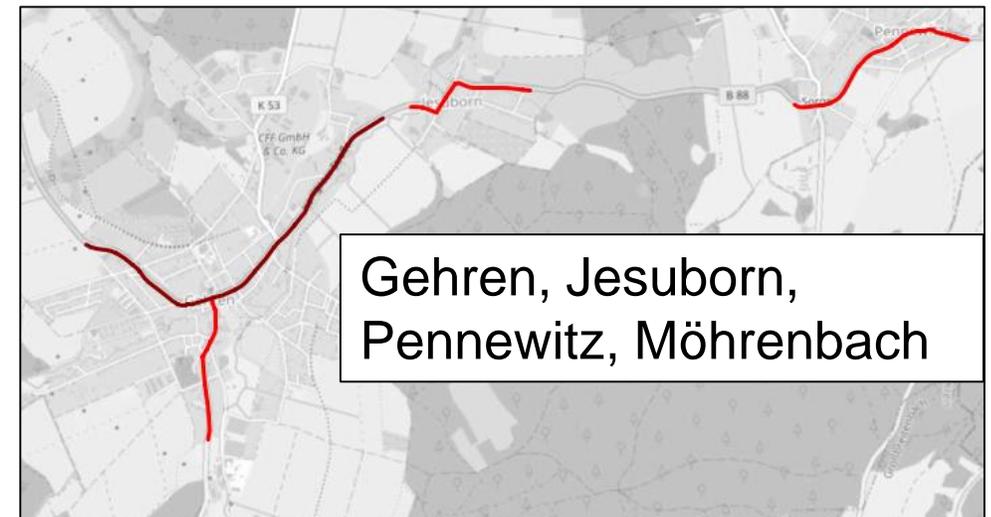
Straße	Gerundete Verkehrsdaten DTV _{W5} / Spitzenstunde	Zulässige Geschwindigkeiten	Belastungsbereich/ Führungsform
B88 - Gehren	13.000 Kfz/24h 1.300 Kfz/h	50 km/h	Belastungsbereich III
B88 - Jesuborn	4.000 Kfz/24h 400 Kfz/h	50 km/h	Belastungsbereich II
B88 - Pennewitz	4.000 Kfz/24h 400 Kfz/h	50 km/h	Belastungsbereich II
L1047 - Gehren	5.500 Kfz/24h 550 Kfz/h	50 km/h	Belastungsbereich II
L1047 - Möhrenbach	3.500 Kfz/24h 350 Kfz/h	30 km/h (derzeit); 50 km/h (Planung)	Belastungsbereich II
L1140 - Langewiesen	6.500 Kfz/24h 650 Kfz/h	50 km/h	Belastungsbereich II

Innerorts - Kernstadt

Straße	Gerundete Verkehrsdaten DTV _{W5} / Spitzenstunde	Zulässige Geschwindigkeiten	Belastungsbereich/ Führungsform
Erfurter Straße (Innerorts)	11.000 Kfz/24h 1.100 Kfz/h	50 km/h	Belastungsbereich II
Unterpörlitzer Straße	Nicht bekannt	50 km/h	Belastungsbereich II
Friesenstraße	14.000 Kfz/24h 1.400 Kfz/h	50 km/h	Belastungsbereich III
Friedrich-Ebert-Straße	11.500 Kfz/24h 1.500 Kfz/h	50 km/h	Belastungsbereich II
Karl-Liebknecht-Straße	Nicht bekannt	50 km/h	Belastungsbereich II
Schleusinger Allee (Innerorts)	8.000 Kfz/24h 800 Kfz/h	50 km/h	Belastungsbereich II
Langewiesener Straße	8.000 Kfz/24h 800 Kfz/h	50 km/h	Belastungsbereich II
Oehrenstöcker Straße	11.000 Kfz/24h 1.100 Kfz/h	50 km/h	Belastungsbereich II
Johann Friedrich-Böttger-Straße	7.500 Kfz/24h 750 Kfz/h	50 km/h	Belastungsbereich II
Trieselsrand	8.000 Kfz/24h 800 Kfz/h	50 km/h	Belastungsbereich II
Ilmenauer Allee	7.500 Kfz/24h 750 Kfz/h	50 km/h	Belastungsbereich II
Bücheloher Straße	11.500 Kfz/24h 1.150 Kfz/h	50 km/h	Belastungsbereich III

Grundsätze und Analyse

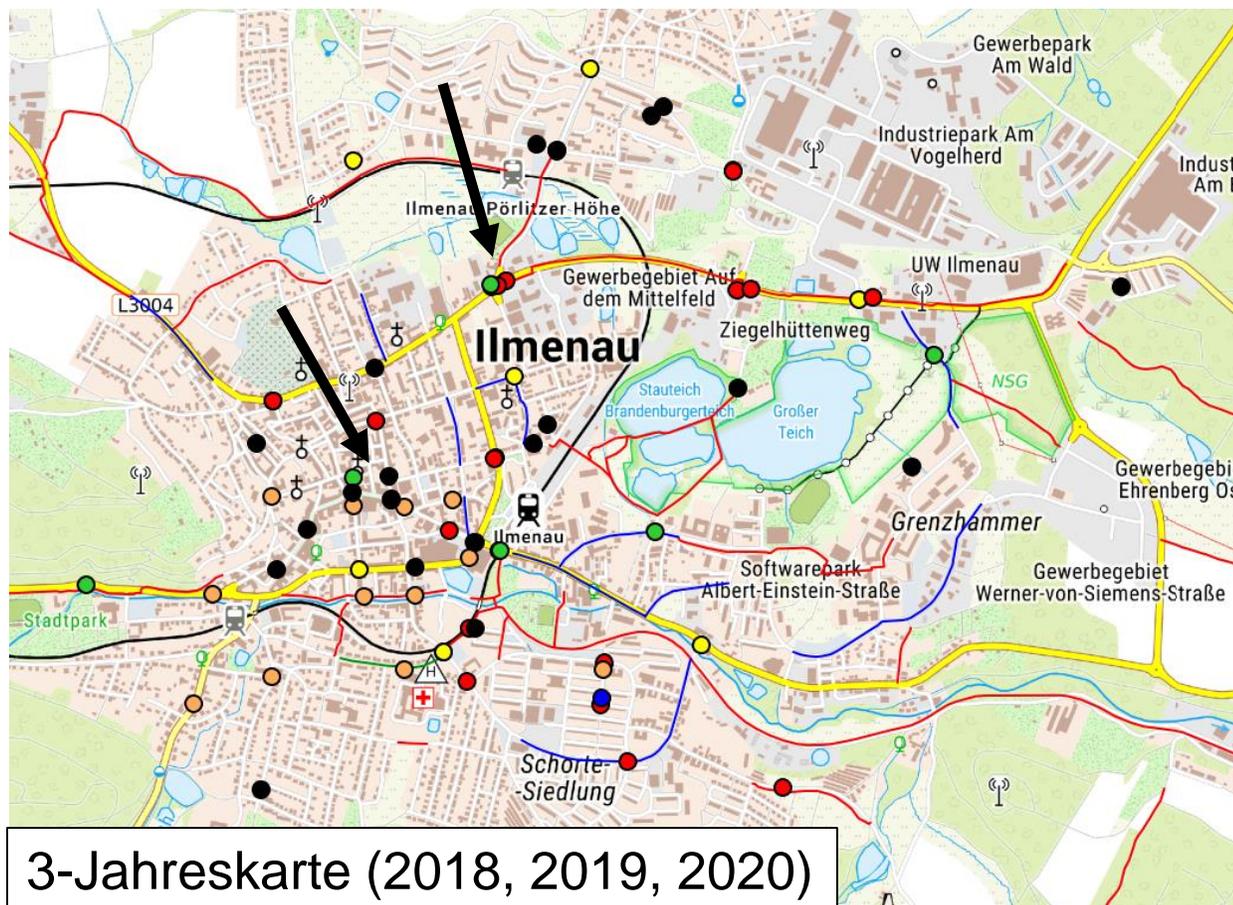
- **Reiner** Mischverkehr unzweckmäßig anhand Verkehrsstärke, Geschwindigkeit → kann auch aufgrund der Fahrbahnbreite unzweckmäßig sein



Grundsätze und Analyse

Auswertung - Kernstadt

- Verkehrssicherheit - **Unfälle mit Radbeteiligung mit Radverkehrsanlagen**



3-Jahreskarte (2018, 2019, 2020)

LEGENDE

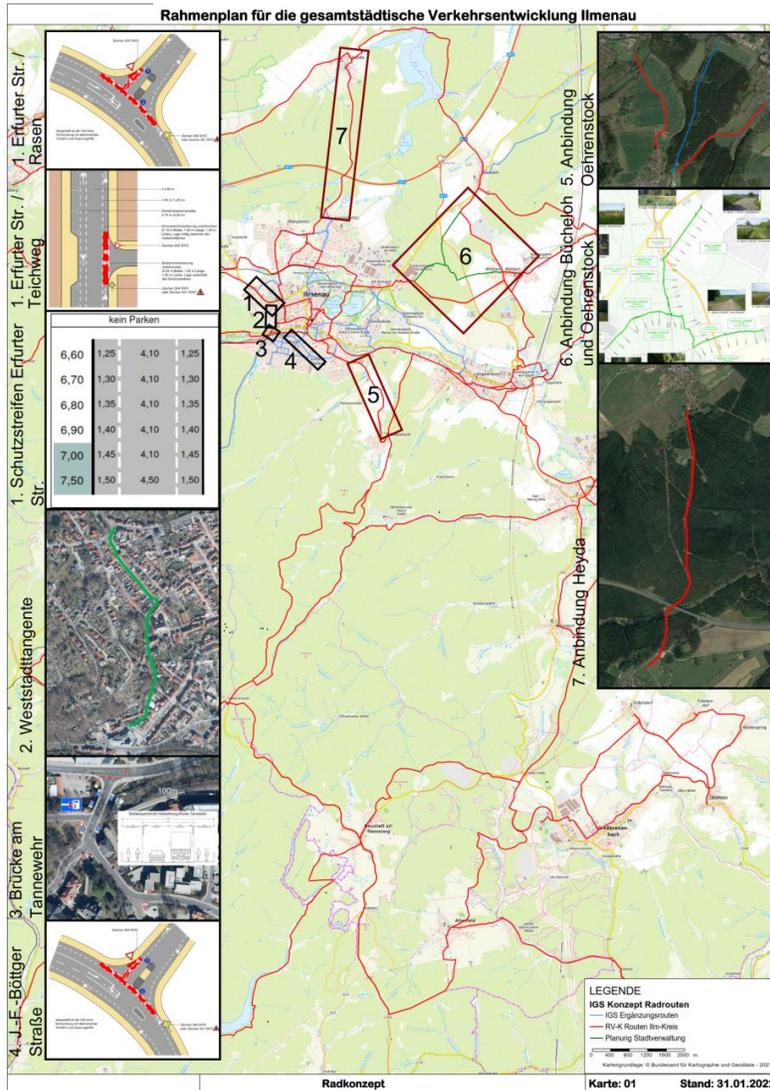
Radverkehrsanlage

- Baulich getrennte Randanlagen
- Radfahrstreifen
- Schutzstreifen

Unfalltyp

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

Empfehlungen zur Angebotserweiterung



- **Routen** und **vorgeschlagene** baulich umzusetzende **Maßnahmen** sind Empfehlungen für den Radverkehr

- Zwei Teilbereiche:

- Radanlagen in der **Kernstadt** (1 - 4)
- Radverbindungen **zwischen** der **Kernstadt** und den **Ortsteilen** (5 – 7)

1. Erfurter Straße: Schutzstreifen + Umgestaltung Knotenpunkte
2. Schaffung einer „Westtangente“
3. Umgestaltung Bereich Brücke Tannewehr
4. Böttger Straße: Schutzstreifen + Umgestaltung Knotenpunkte
5. Anbindung Oehrenstock anpassen
6. „Raderschließung Wolfsberg“
7. Anbindung Heyda anpassen

Empfehlungen zur Angebotserweiterung

1

Erfurter Straße



Erfurter Straße

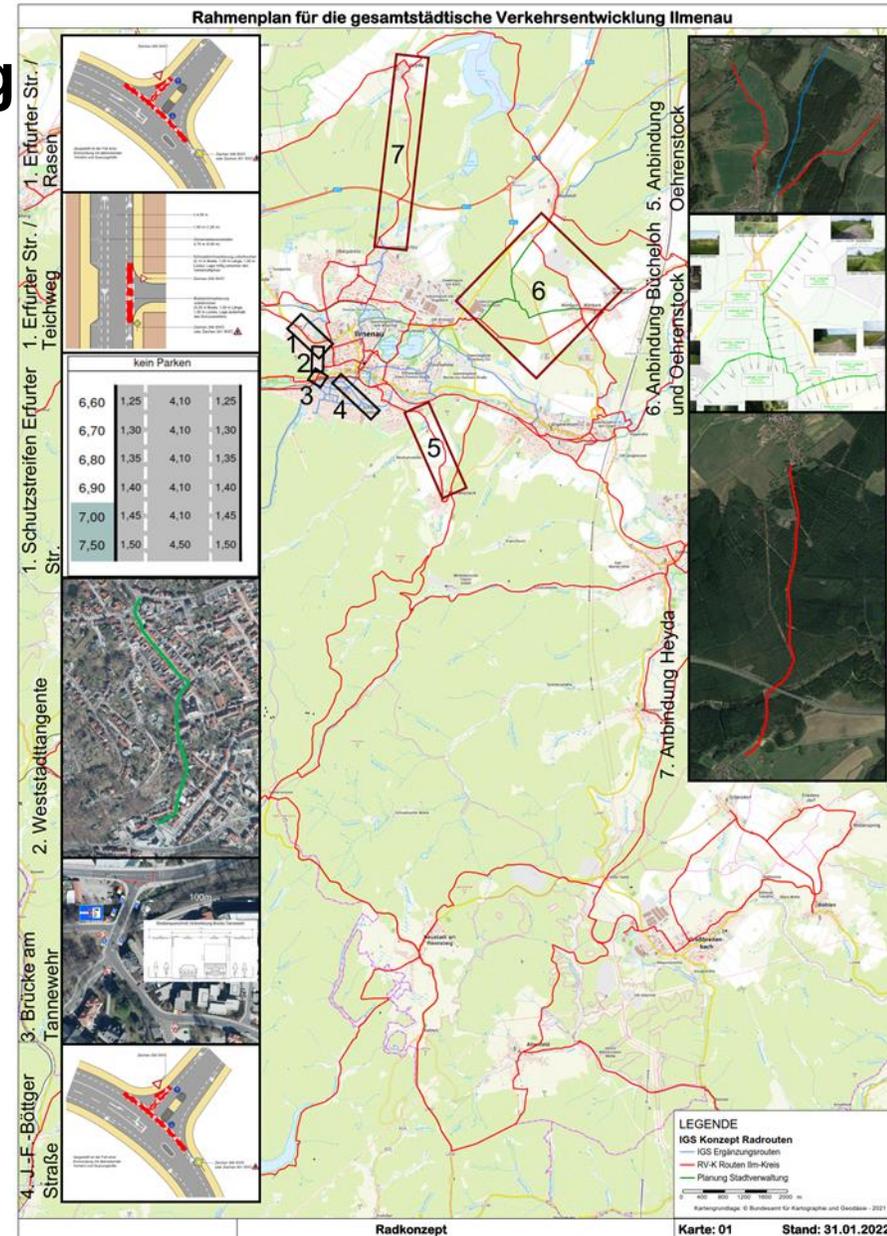
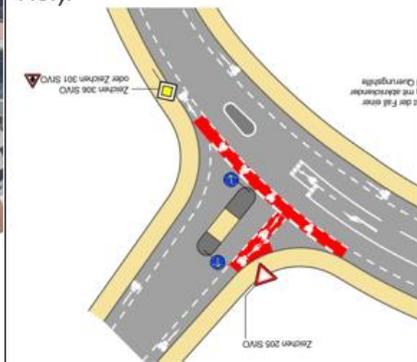


Bereich Hotel Erfurter Hof, Einmündung Rasen

In der Erfurter Straße sollte das Anlegen von beidseitigen Schutzstreifen gemäß den nachfolgend dargestellten Maßen geprüft werden. Diese sollten nach Möglichkeit bis zur Einmündung der Obertorstraße geführt werden.

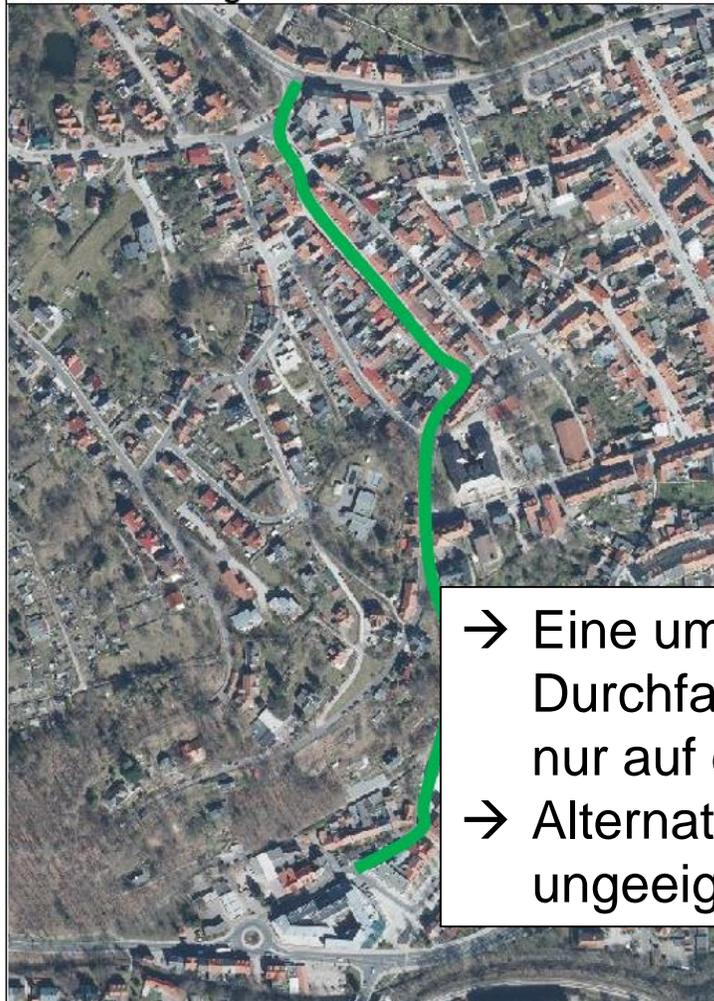
kein Parken				
6,60	1,25	4,10	1,25	
6,70	1,30	4,10	1,30	
6,80	1,35	4,10	1,35	
6,90	1,40	4,10	1,40	
7,00	1,45	4,10	1,45	
7,50	1,50	4,50	1,50	

Die Einmündung des Rasens sollte möglichst gemäß der nachfolgenden schematischen Prinzipdarstellung ausgebildet werden (auf die derzeit bestehende Querungshilfe über die Erfurter Str. ist evtl. zu verzichten → FG-LSA Hotel Erfurter Hof).



Empfehlungen zur Angebotserweiterung

2 Weststadttangente

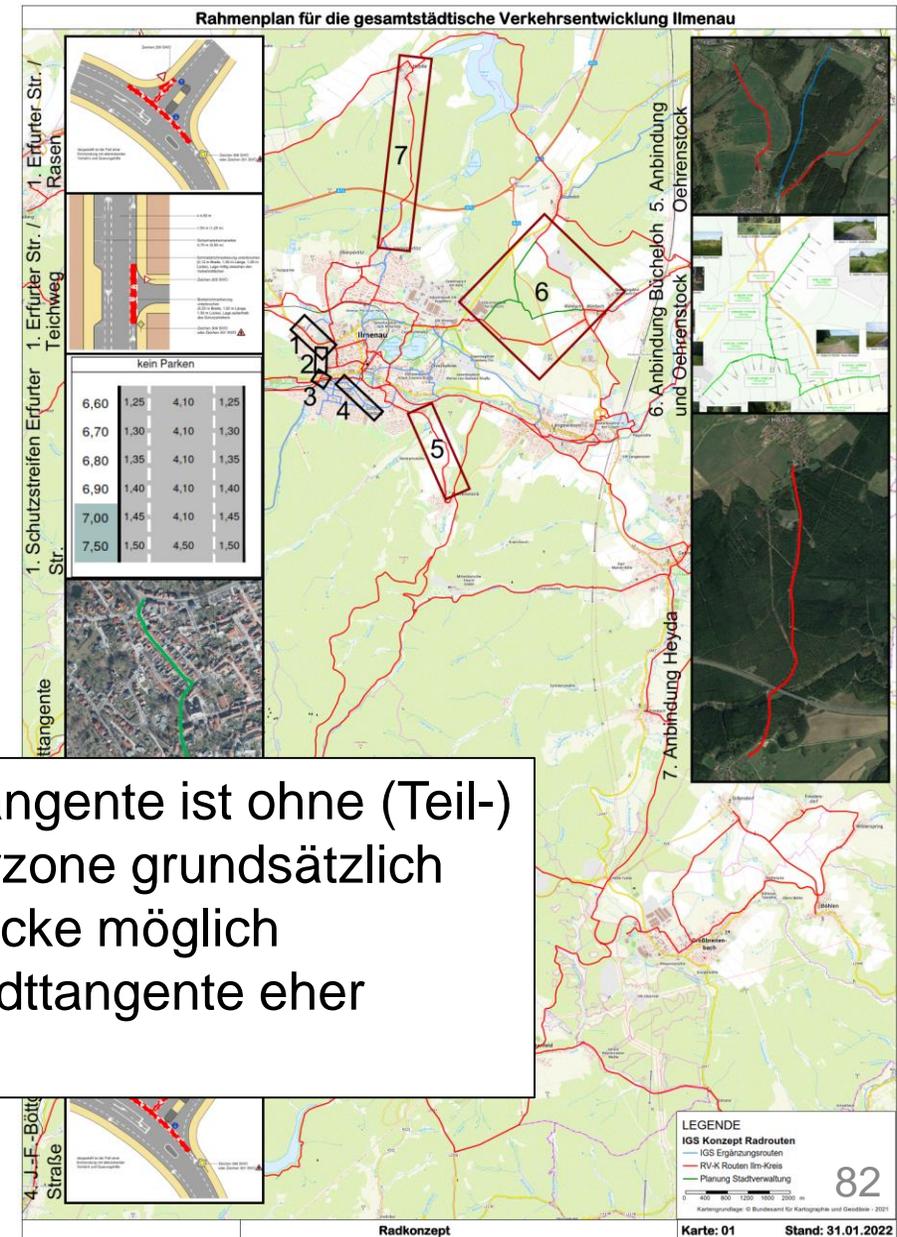


Bereich Rasen, Wenzelsberg, ...

Schaffung einer in beide Richtungen befahrbaren Radverkehrsachse.

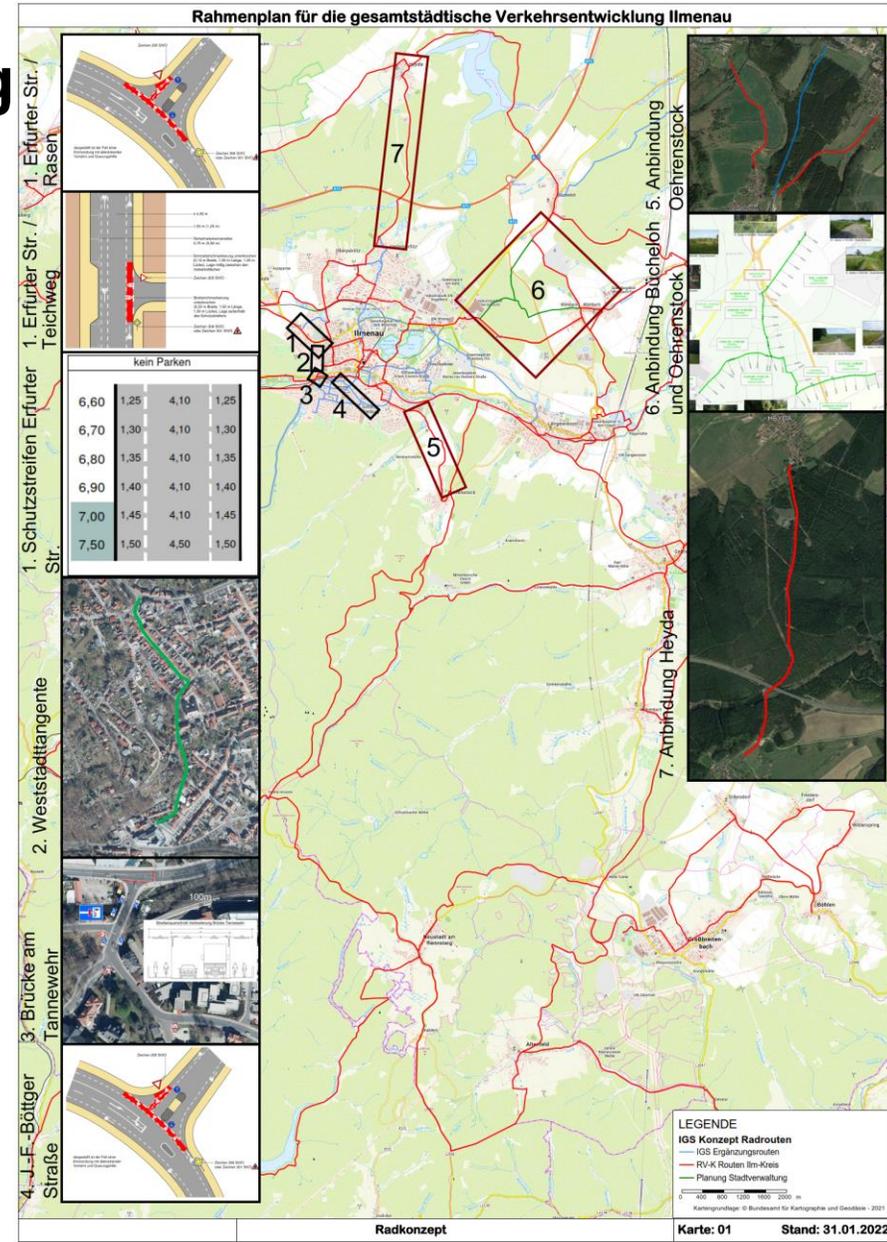
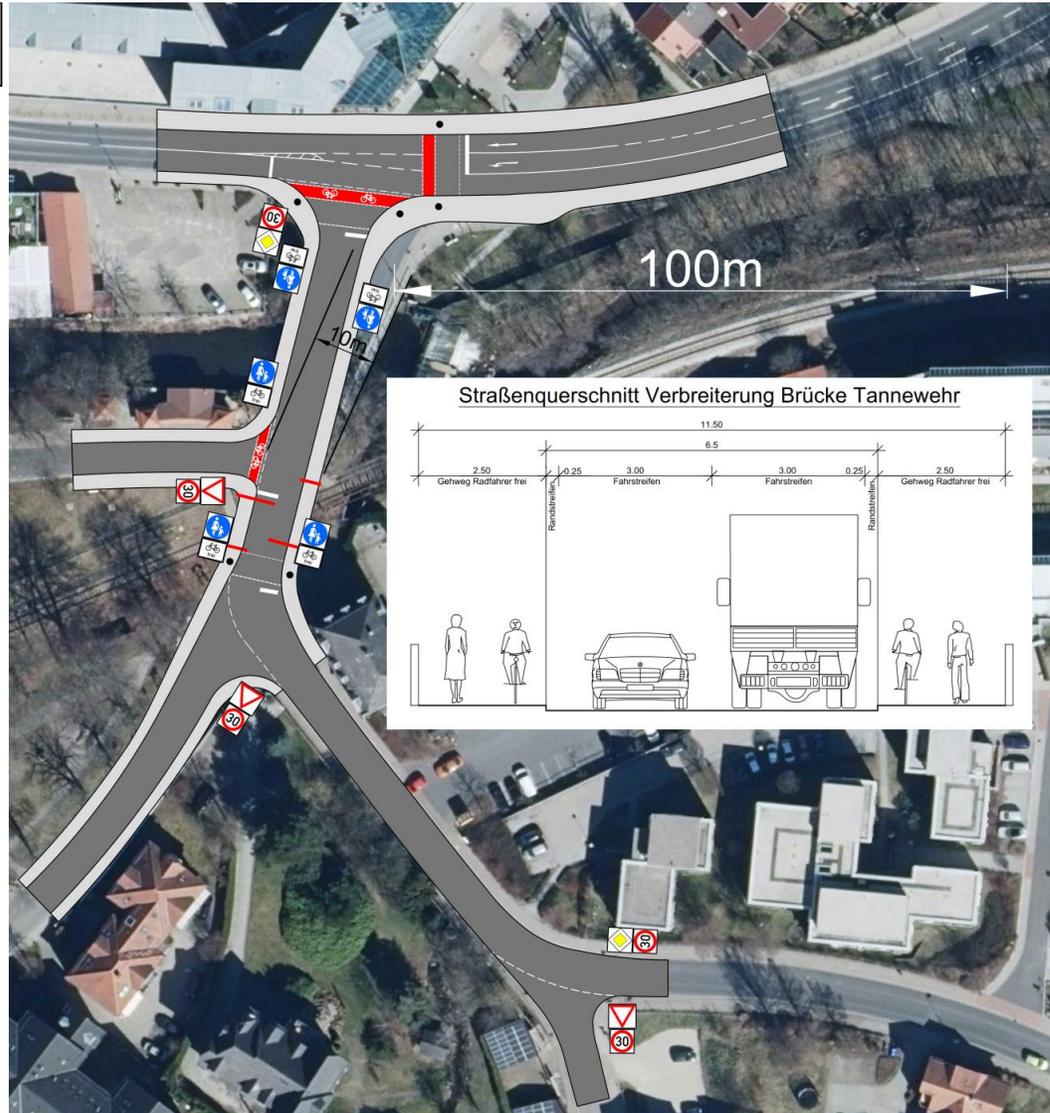
■ Möglicher Verlauf RV-K Ilm-Kreis Nord → Süd:
Rasen → (Porzellanstraße, Hinterm Rasen) → Zwetschenberg → Wenzelsberg → So-phienstraße

- Eine umwegfreie Weststadttangente ist ohne (Teil-) Durchfahrung der Fußgängerzone grundsätzlich nur auf der dargestellten Strecke möglich
- Alternativen sind als Weststadttangente eher ungeeignet



Empfehlungen zur Angebotserweiterung

3



Empfehlungen zur Angebotserweiterung

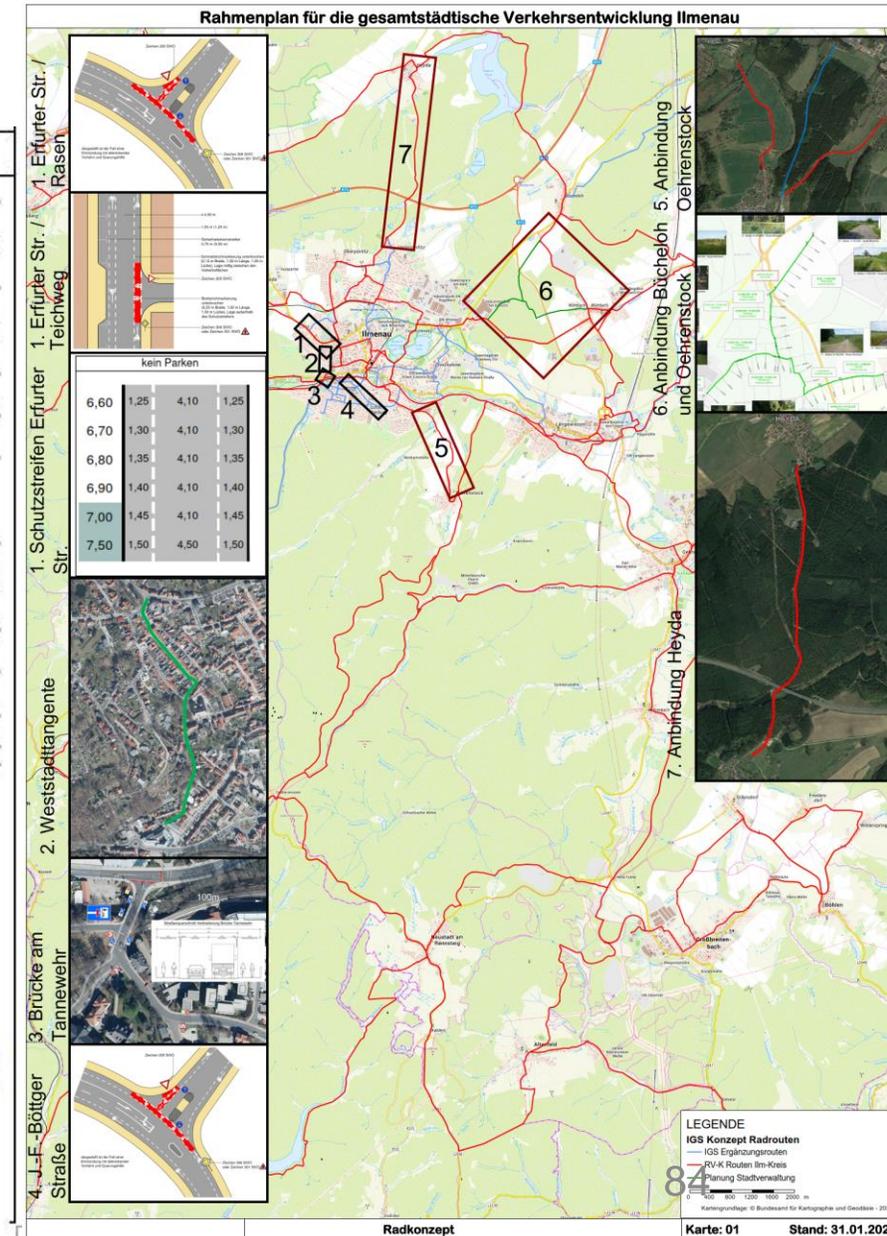
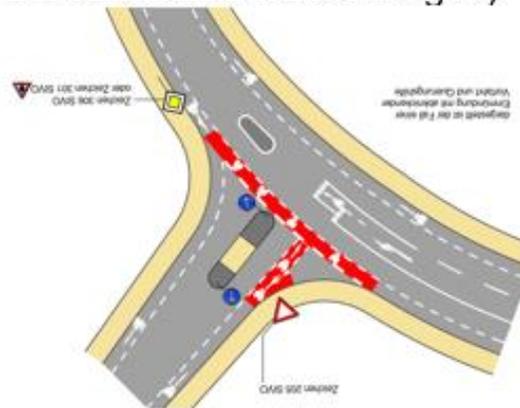
4

Johann-Friedrich-Böttger-Straße



Johann-Friedrich-Böttger-Straße

Im Bereich zwischen der Bärenkreuzung und dem Beginn des Schutzstreifens in der Johann-Friedrich-Böttger-Straße sollte zumindest bergaufwärts (Ri. Süden) die Anlage einer Radverkehrsanlage (Schutzstreifen) geprüft werden.
Der Knotenpunkt Krankenhausstraße / J.-F.-Böttger-Str. sollte möglichst gemäß der nachfolgenden schematischen Prinzipdarstellung ausgebildet werden (Einfahrt zum Parkplatz ist zusätzlich zu berücksichtigen).



Empfehlungen zur Angebotserw

- 5** Erneuerung der **Oehrenstöcker Landstraße** wird derzeit geplant
→ Radverkehr ist zu berücksichtigen
→ Fahrbahnbegleitend
→ Schutzstreifen außerorts = Pilotprojekt (Randbedingungen beachten)

Schutzstreifen außerorts

Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern

Strecken des Clusters „niedrig/schmal“

Untersuchungsstrecke LWL2, K 41 (LK Ludwigslust-Parchim)

Vorher



Nachher



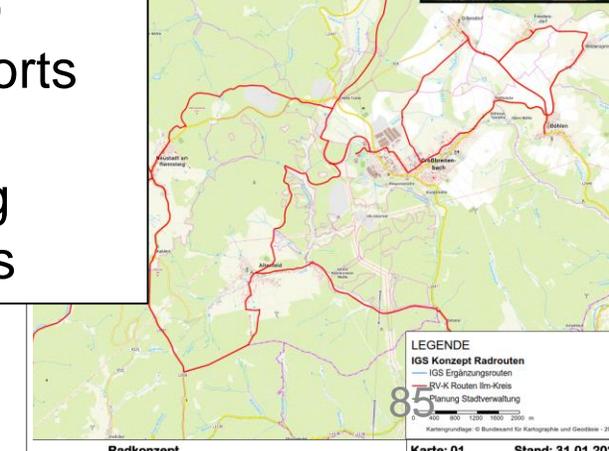
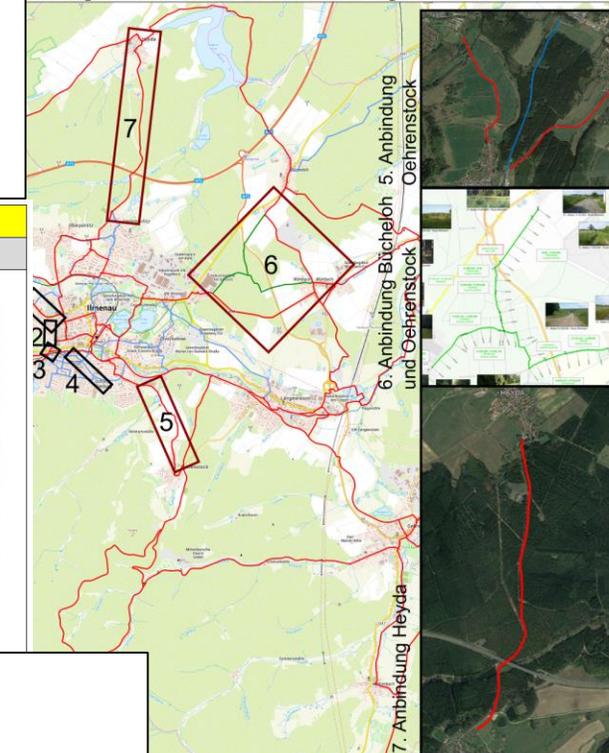
DTV: 479 Kfz/d_w
Fahrbahnbreite: 5,00 m
Tempolimit (vorher/nachher): 70/70

Schutzstreifen außerorts:

- In Novellen StVO (2020), VwV-StVO (2021) wurde das Verbot der Schutzstreifen außerorts nicht aufgehoben!
- Wohlwollende Aussage im Koalitionsvertrag CDU-CSU/SPD (2016) änderte daran nichts

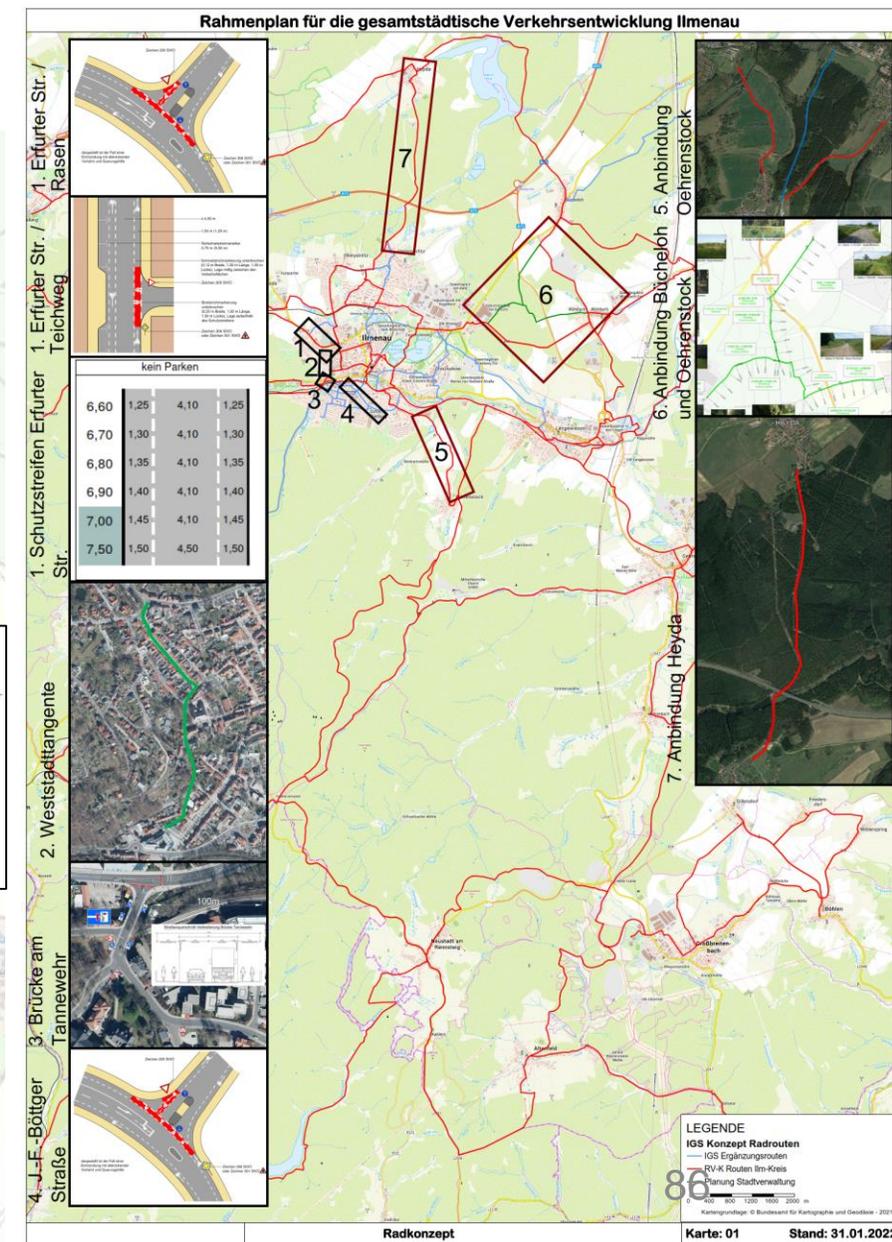
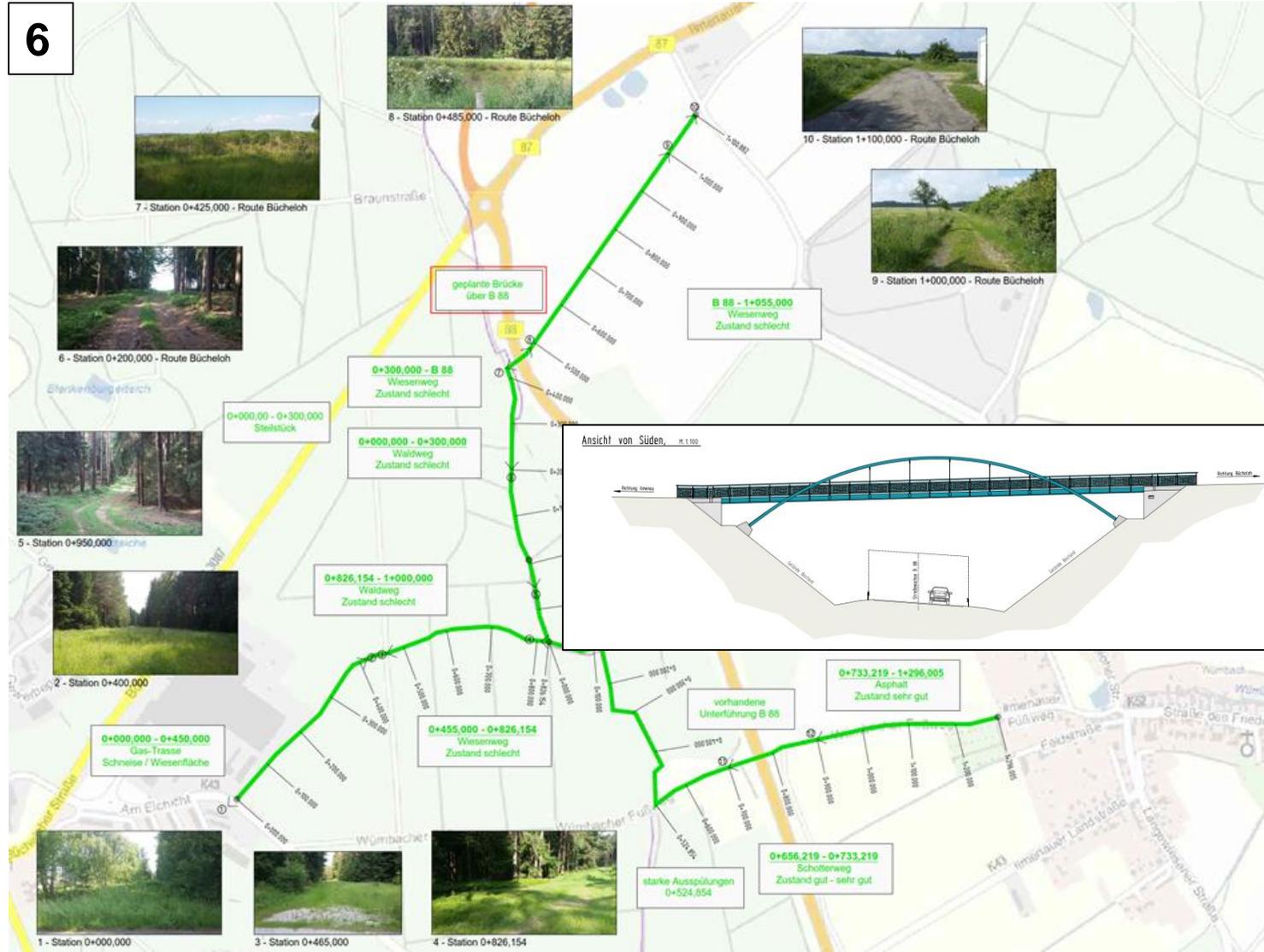
DTV: 1.011 Kfz/d_w
Fahrbahnbreite: 5,25 m
Tempolimit (vorher/nachher): 100/70
mehrere Kurven, leicht wellig
Datum der Markierung: 08.07.2013
Fotos: AB Stadtverkehr

für die gesamtstädtische Verkehrsentwicklung Ilmenau



Oehrenstock

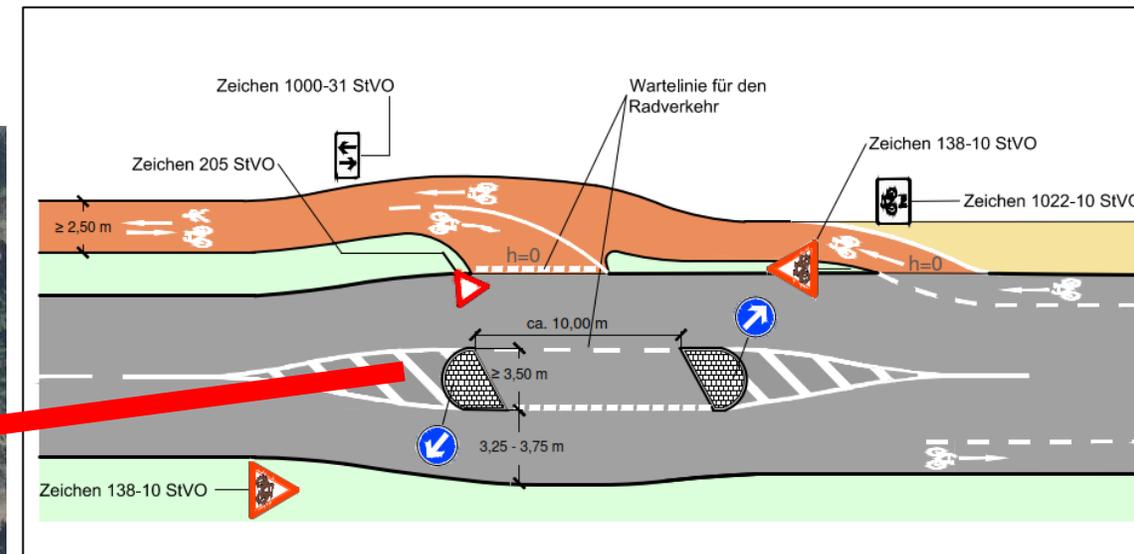
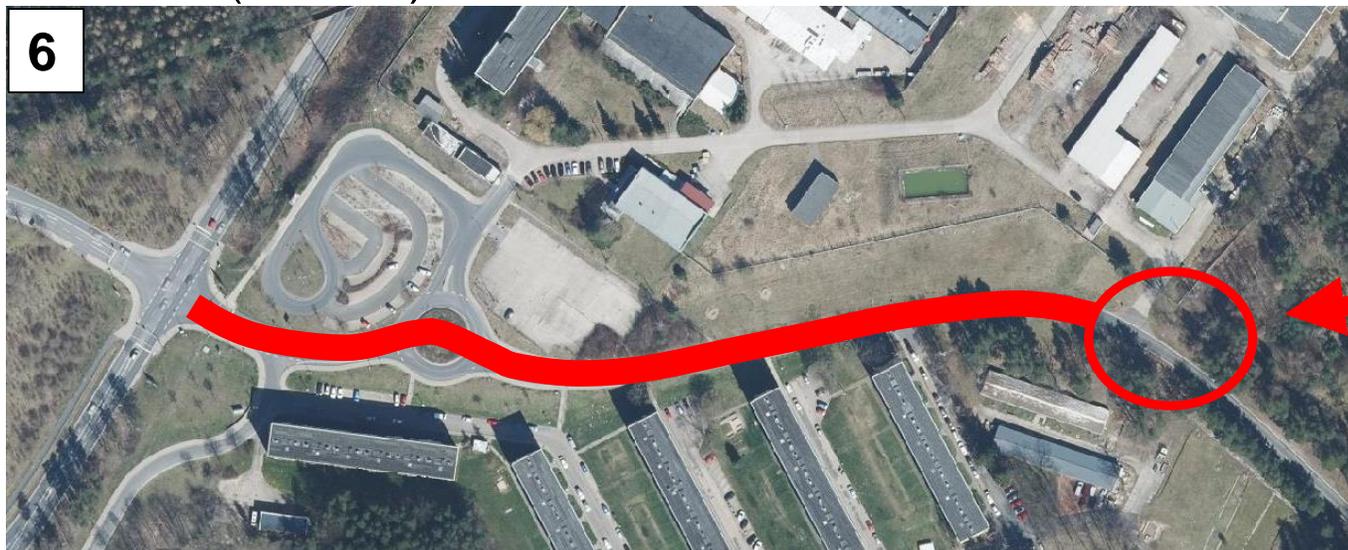
Empfehlungen zur Angebotserweiterung



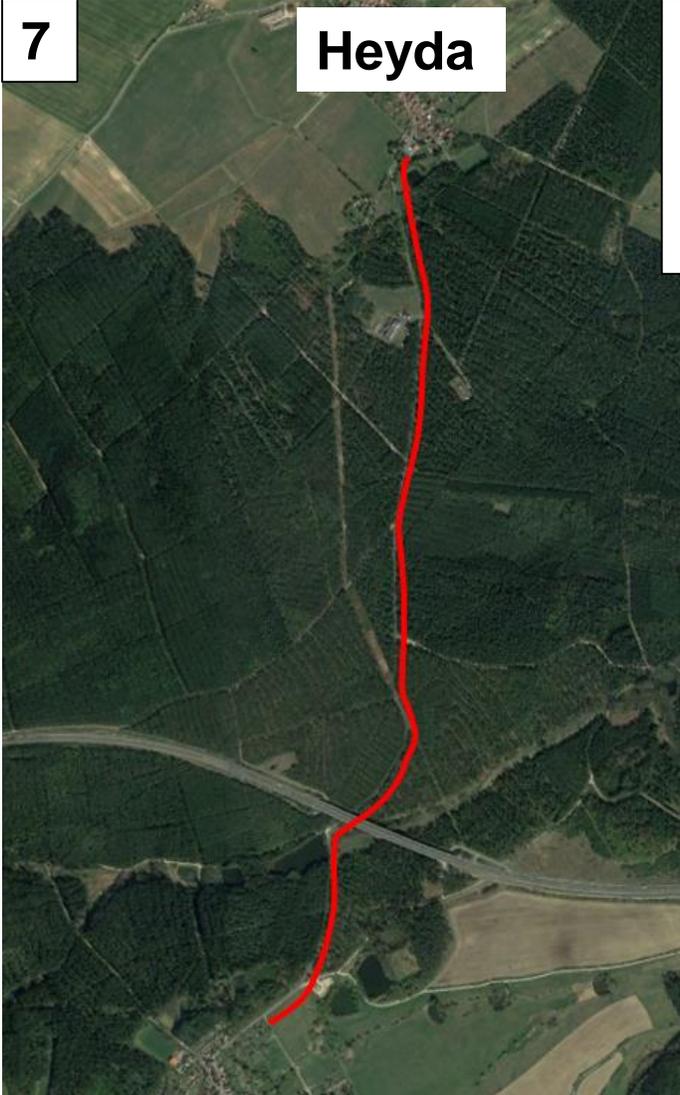
Empfehlungen zur Angebotserweiterung

- **Anschluss** der Radwege nach Bücheloh, Wümbach an **bestehendes Radwegenetz**
- **Querung** der K43 am Ortseingang Ilmenau („Am Eichicht“)
- Mittelinsel → **Geschwindigkeitsdämpfung** Ortseingang
- Schutzstreifen evtl. entbehrlich
- Auch einseitige Führung im Seitenraum (südlich) vorstellbar

6



Empfehlungen zur Angebotserweiterung



7

Heyda

Anbindung derzeit vorrangig über Waldwege
 → Fahrbahnbegleitend
 → Schutzstreifen außerorts = Pilotprojekt
 (Randbedingungen beachten)

Schutzstreifen außerorts
 Ministerium für Energie, Infrastruktur und
 Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern

Untersuchungsstrecke OPR1, Neumühler Weg (Neuruppin)

Vorher	Nachher

DTV: 680 Kfz/d_w
 Fahrbahnbreite: 5,50 m
 Tempolimit (vorher/nachher): 70/70
 eine Kurve, sonst gestreckt, Sichteinschränkung vereinzelt im Biegungs- und Kuppenbereich
 Datum der Markierung: 19.07.2013
 Fotos: PGV-Alrutz

Empfehlung zur Angebotserweiterung für Fahrradabstellanlagen

Potentialanalyse Fahrradabstellanlagen (AGFK Thüringen)

Bahnhof

- Bedarf von **15 - 30 höherwertigen** Stellplätzen → Flächenbedarf rd. 75 bis 90 m²
- Serviceeinrichtungen → Gepäckaufbewehrungsstationen, ...
- Überdachung bestehender Anlagen → höhere Attraktivität

Pörlitzer Höhe

- Stellplatzbedarf **erfüllt**
- Serviceeinrichtungen → Schließfächer, Ladestationen für E-Bike-Akkus, ...

→ An Orten mit starken Verkehren (Kunden, Touristen, Mitarbeiter, Schüler, ...) ist ein bedarfsgerechtes Abstellangebot zu schaffen. Zur Bedarfsermittlung sind Abstellanalysen (Belegung, Qualität, ...) während der relevanten Jahreszeiten durchzuführen.





Diskussion



Tagesordnung für 2. Planungswerkstatt

1. Einordnung des Rahmenplans
2. Inhalt des Rahmenplans und Zeitachse
3. Empfehlung Kfz-Verkehr
4. Empfehlung Öffentlicher Verkehr
5. Empfehlung Radverkehr
- 6. Empfehlung Fußgängerverkehr**



6. Empfehlung Fußgängerverkehr

- Querungsstellen und Defizite
- Grundsätze
- Empfehlung zur Angebotserweiterung Querungsstellen
 - Kernstadt
 - Erfurter Straße / Wiesenweg / Unterpörlitzer Straße / Münzstraße
 - Stadt Gehren
 - Stadt Langewiesen
 - Oberpörlitz, Pörlitzer Höhe, Unterpörlitz
 - Weitere Ortsteile

Querungsstellen und Defizite

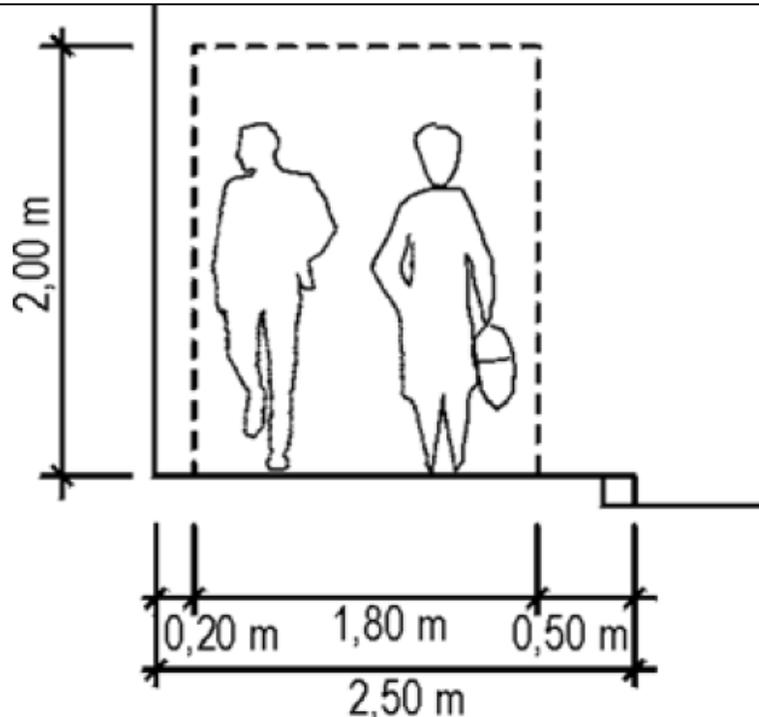
- **Gesicherte Querungsstellen** in Ilmenau und z.T. auch in den Ortsteilen vorhanden
- **Potenzial** dennoch vorhanden
- **Probleme** z.B.:
 - **Große Abstände** zwischen Querungsstellen
 - **Fehlende** Querungsstellen in Ortsteilen



Grundsätze

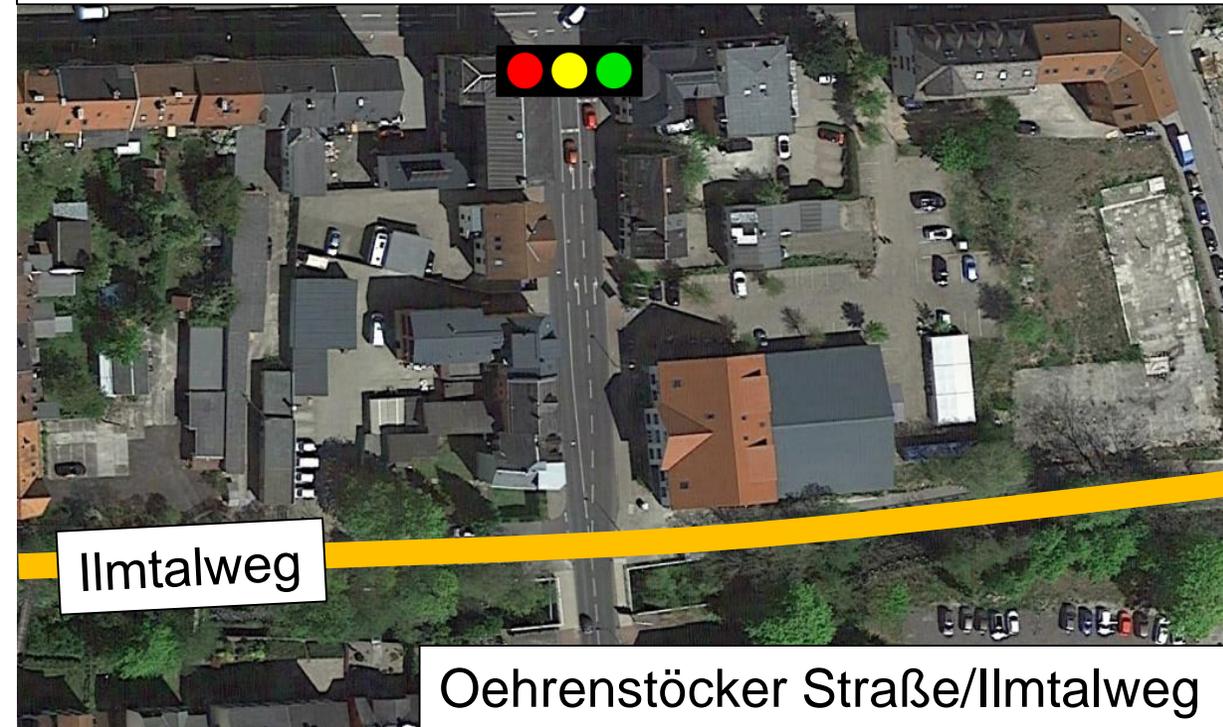
Grundsatz:

- Gehwege sind mindestens 2,5m breit anzulegen

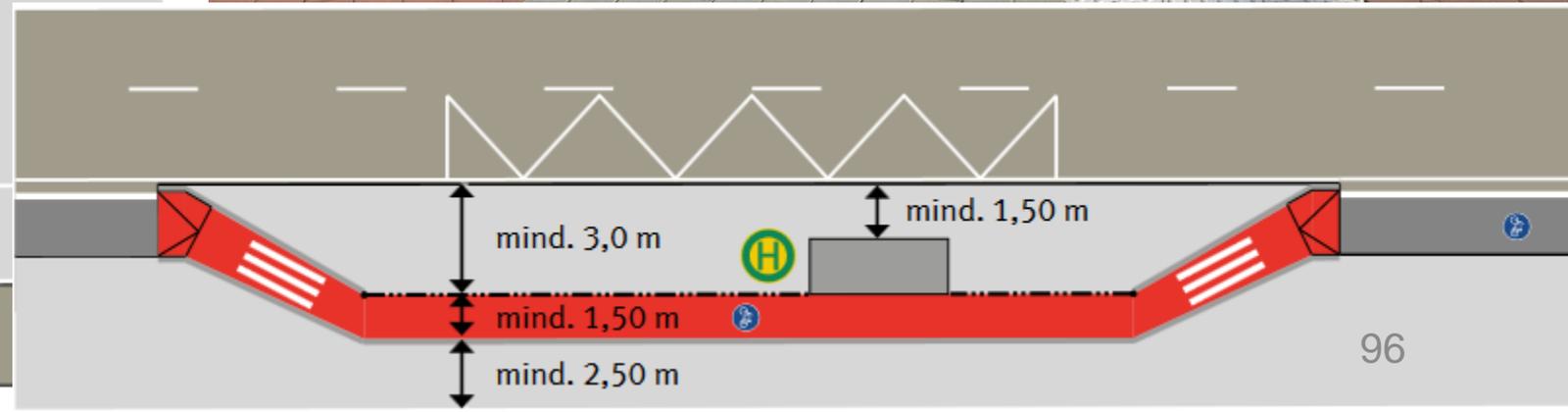
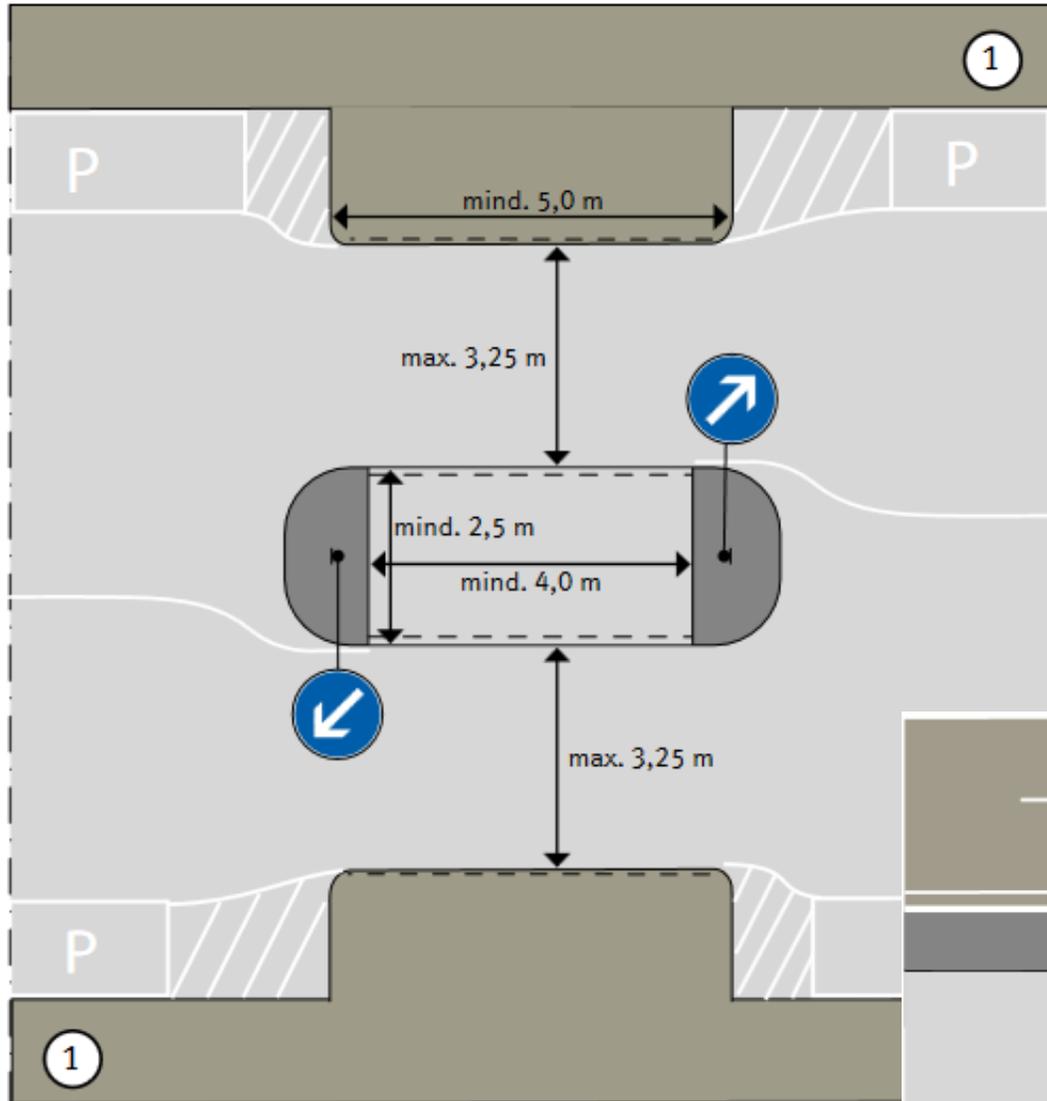


Grundsatz:

- Verbindungen sind möglichst umwegfrei herzustellen



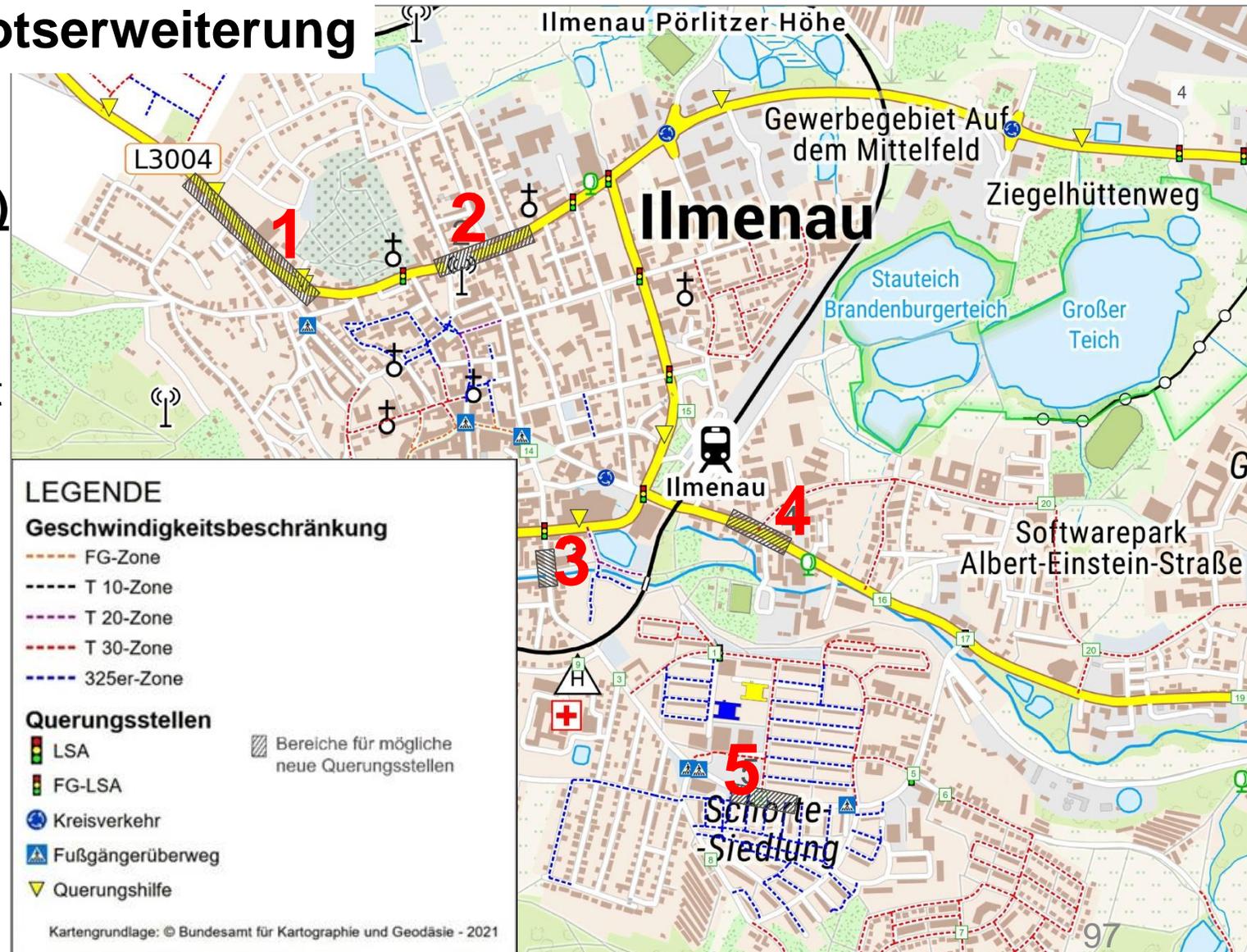
Grundsätze



Empfehlungen zur Angebotserweiterung

Kernstadt (ohne Oberpörlitz, Pörlitzer Höhe und Unterpörlitz)

- 5 Bereiche für Querungsstellen identifiziert
- Über gesamtes Kernstadtgebiet verteilt



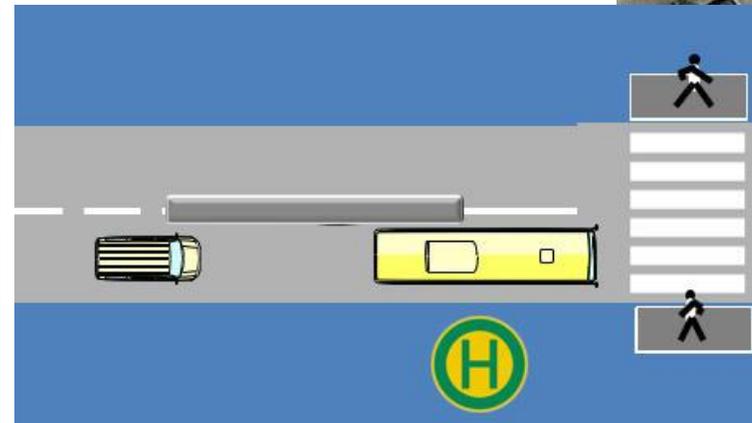
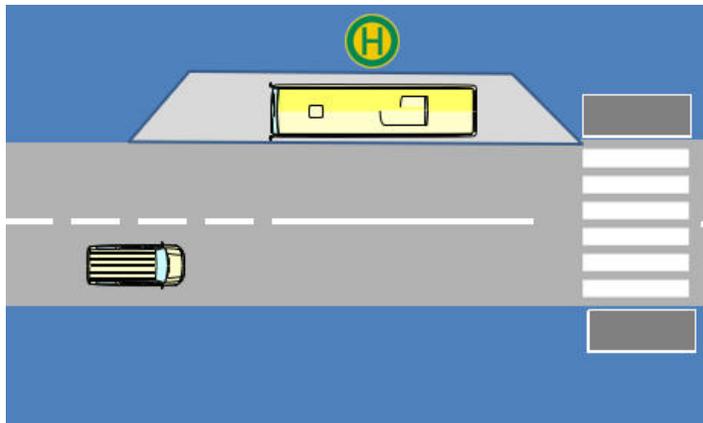
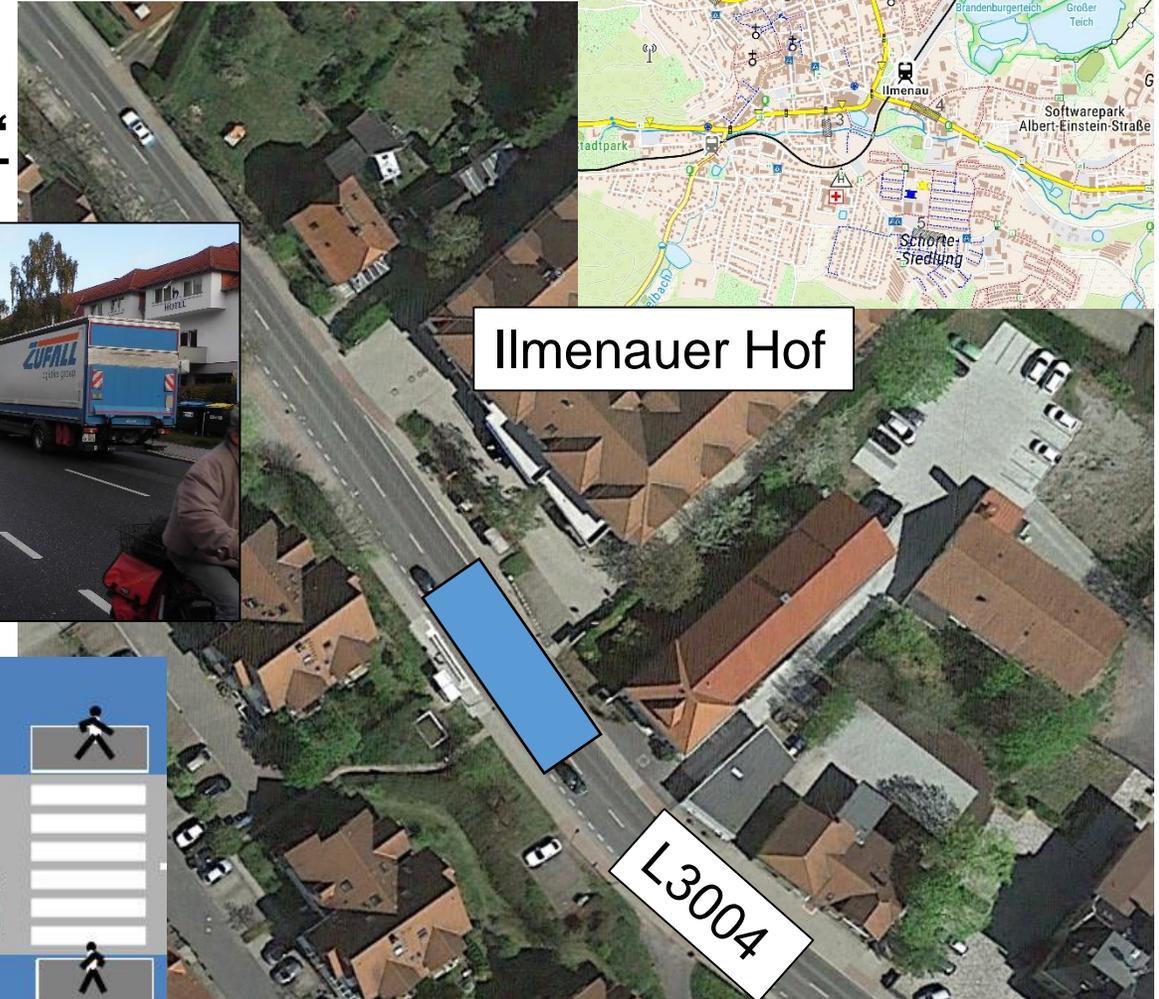
Empfehlungen zur Angebotserweiterung

Kernstadt

1. Erfurter Straße, Höhe „Hotel Ilmenauer Hof“

Vorschlag: FG-LSA oder FGÜ

- **Schulwegsicherheit**
- **Hohes Verkehrsaufkommen**



Empfehlungen zur Angebotserweiterung

Kernstadt

2. Unterpörlitzer Straße, Bereich Einmündung Wiesenweg bzw. Münzstraße

Vorschlag: Querungshilfe

- Großer **Abstand**
- **Schulwegsicherheit**



Ackermannstraße
(Bereich Polizei-
inspektion Ilmenau)



Einmündung
Oberpörlitzer
Straße/Münzstraße



Einmündung
Oberpörlitzer Straße

Empfehlungen zur Angebotserweiterung

Kernstadt

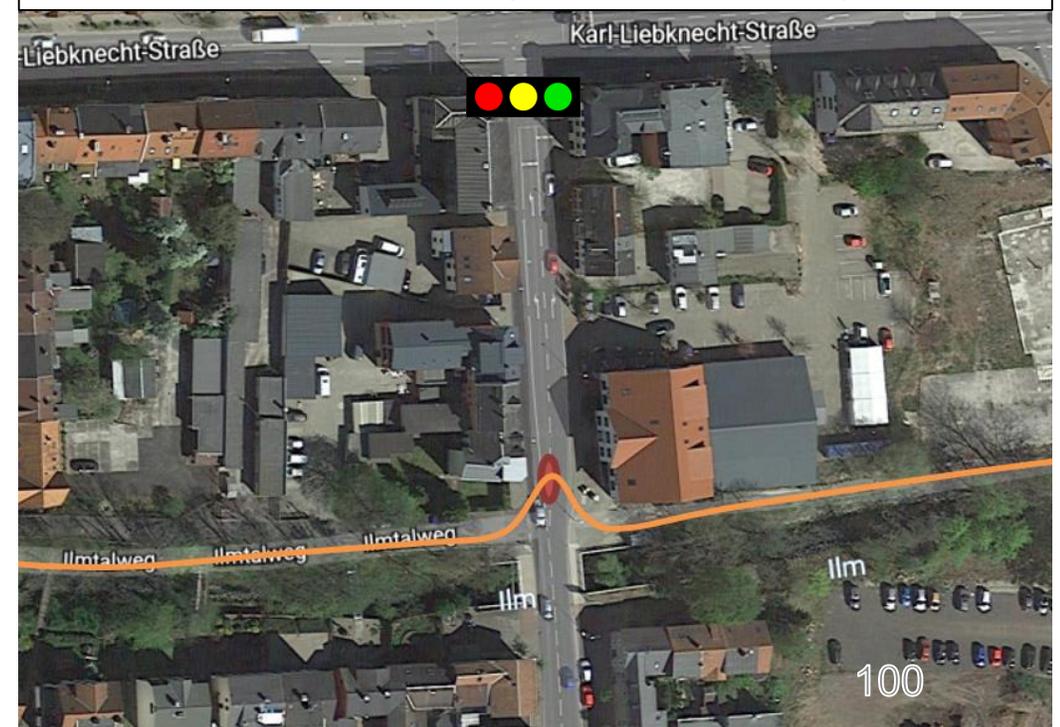
3. Oehrenstöcker Straße, Bereich Querung Ilmtal-Radweg

Vorschlag: Querungshilfe oder FGÜ

- Ilmtal-Radweg **kreuzt** Oehrenstöcker Straße
 - Querungsstelle Abstand ca. 70m → **Umweg**
 - **Schulwegsicherheit**
 - **Verkehrsversuch** nicht erfolgreich
- Perspektivisch **Aufweitung** Brücke



Bereich für eine mögliche Querungshilfe



Oehrenstöcker Straße

Empfehlungen zur Angebotserweiterung

Kernstadt

3. Oehrenstöcker Straße, Bereich Querung Ilmtal-Radweg

Weitere Möglichkeit **Verkehrsberuhigung**, da eine gesicherte Querungsstelle hier leicht versetzt angeordnet werden müsste:

- Geschwindigkeitsreduzierung 30km/h
- Geschwindigkeitsanzeigetafeln
- Geschwindigkeitskontrollen, ggf. stationärer Blitzer



Oehrenstöcker Straße



Empfehlungen zur Angebotserweiterung

Kernstadt

4. Langwiesener Straße, Bereich Einmündung Ehrenbergstraße

Vorschlag: FGÜ oder FG-LSA

- **Sehr großer Abstand** Querungsstellen (ca. 800m)
- Angrenzende **WG** und **Universität** mit WG "Am Stollen" (Schulen) verbinden → **Schulwegsicherheit**



Langwiesener Straße/Ehrenbergstraße



Langwiesener Straße

Empfehlungen zur Angebotserweiterung

Kernstadt

5. Johann-Friedrich-Böttger-Straße, Bushaltestellenbereich

Vorschlag: Querungshilfe oder FGÜ

- **Schulwegsicherheit, Zuwegung Edeka, direkte Querungsmöglichkeit ÖPNV-Nutzer**
- Probleme: **Umwegempfindlichkeit, Sichtbeziehungen, Haltestelle bereits barrierefrei ausgebaut**



Johann-Friedrich-Böttger-Straße/Bergrat-Voigt-Straße



Südhaltestelle Johann-Friedrich-Böttger-Straße
103

Erfurter Straße / Wiesenweg / Unterpörlitzer Straße / Münzstraße - Problemstellung

- **Bestehende Lichtsignalanlagen** an der Erfurter Straße – Obertorstraße und Unterpörlitzer Straße – Am Technikum sind ca. **450 m** voneinander entfernt
- Hohe Verkehrsstärken auf der L3004 (= starke Trennwirkung)
- Querungsbedarf zw. Innenstadt und Nordstadt vorhanden



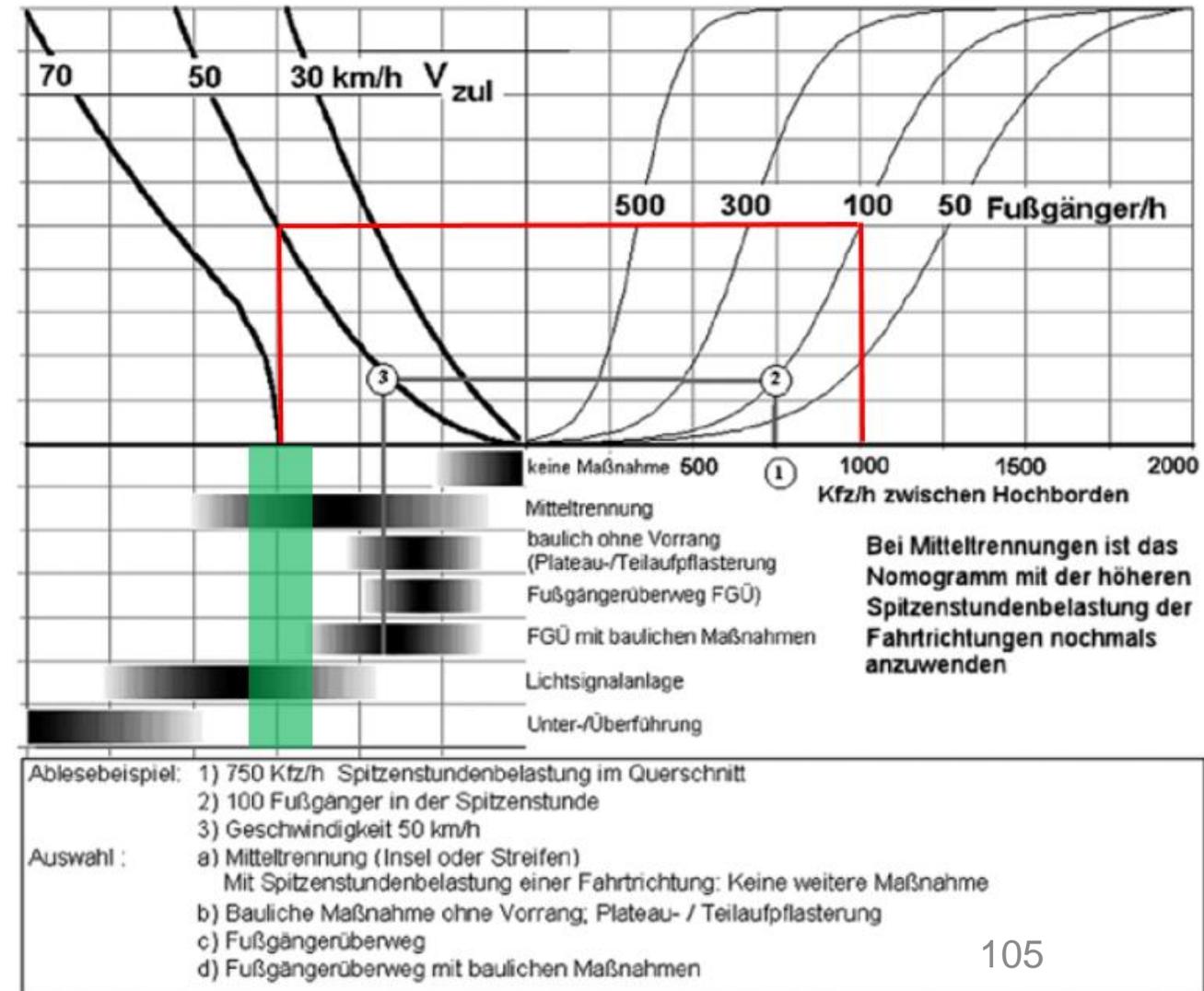
Erfurter Straße / Wiesenweg / Unterpörlitzer Straße / Münzstraße - Empfehlungen

Grundlagen für die Planung einer Querungsanlage:

- 1000 Kfz/h Spitzenstundenbelastung im Querschnitt (geschätzt)
- mindestens 100 Fußgänger in der Spitzenstunde (geschätzt)
- Geschwindigkeit innerorts 50 km/h

Bestimmung der möglichen Querungsanlagen:

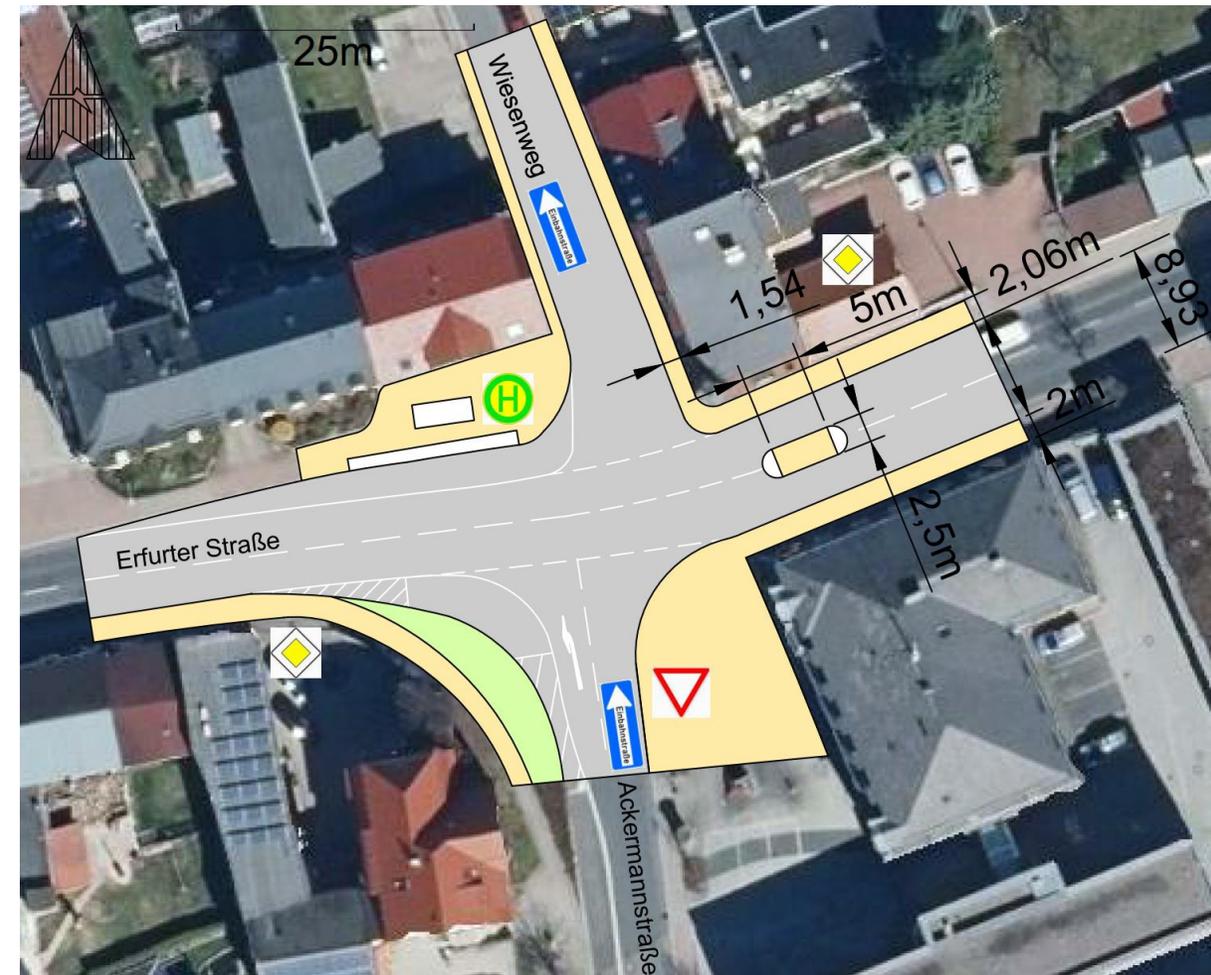
- Mitteltrennung
- FGÜ mit Mitteltrennung
- F-LSA



Erfurter Straße / Wiesenweg / Unterpörlitzer Straße / Münzstraße - Empfehlungen

FGÜ mit Mitteltrennung östlich des Wiesenwegs

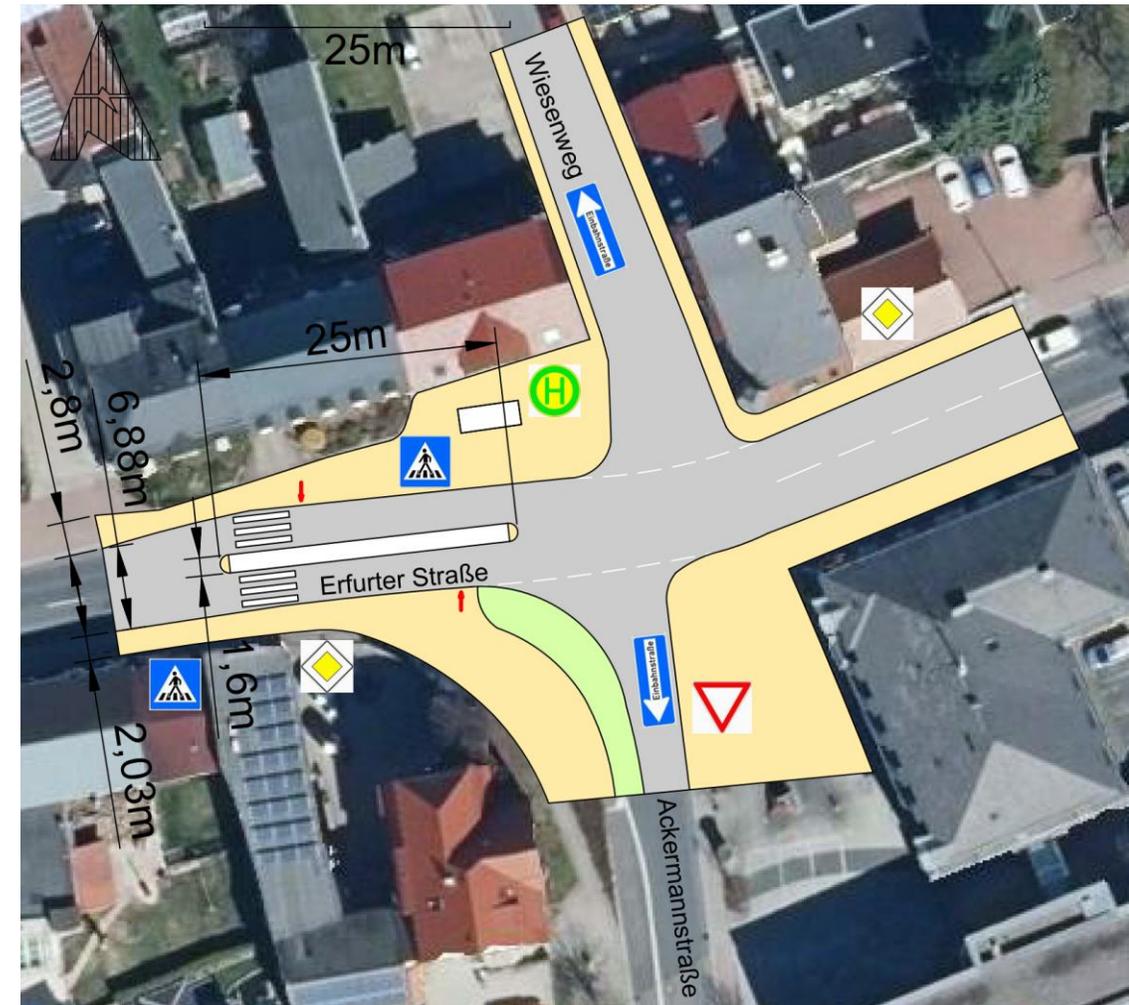
- Gehwegbreiten (westlich Wiesenweg) müssen voraussichtlich **eingeenigt** werden
- Alternativ auch Mitteltrennung mit FGÜ oder F-LSA an selbiger Stelle



Erfurter Straße / Wiesenweg / Unterpörlitzer Straße / Münzstraße - Empfehlungen

FGÜ mit Mitteltrennung westlich des Wiesenwegs

- Klarere „Fassung“ des Knotenpunkts (Verzicht auf Busbucht, ...)
- FGÜ um Querung an Haltestelle zu ermöglichen
- Schmale Mittelinsel (1,60 m), um Überholen des haltenden Busses zu verhindern
- Bestehende Problemstellung Zufahrt Computer System GmbH
- Auch Variante umgekehrter Einbahnstraße denkbar



Erfurter Straße / Wiesenweg / Unterpörlitzer Straße / Münzstraße - Empfehlungen

FGÜ mit Mitteltrennung östlich der Oberpörlitzer Straße

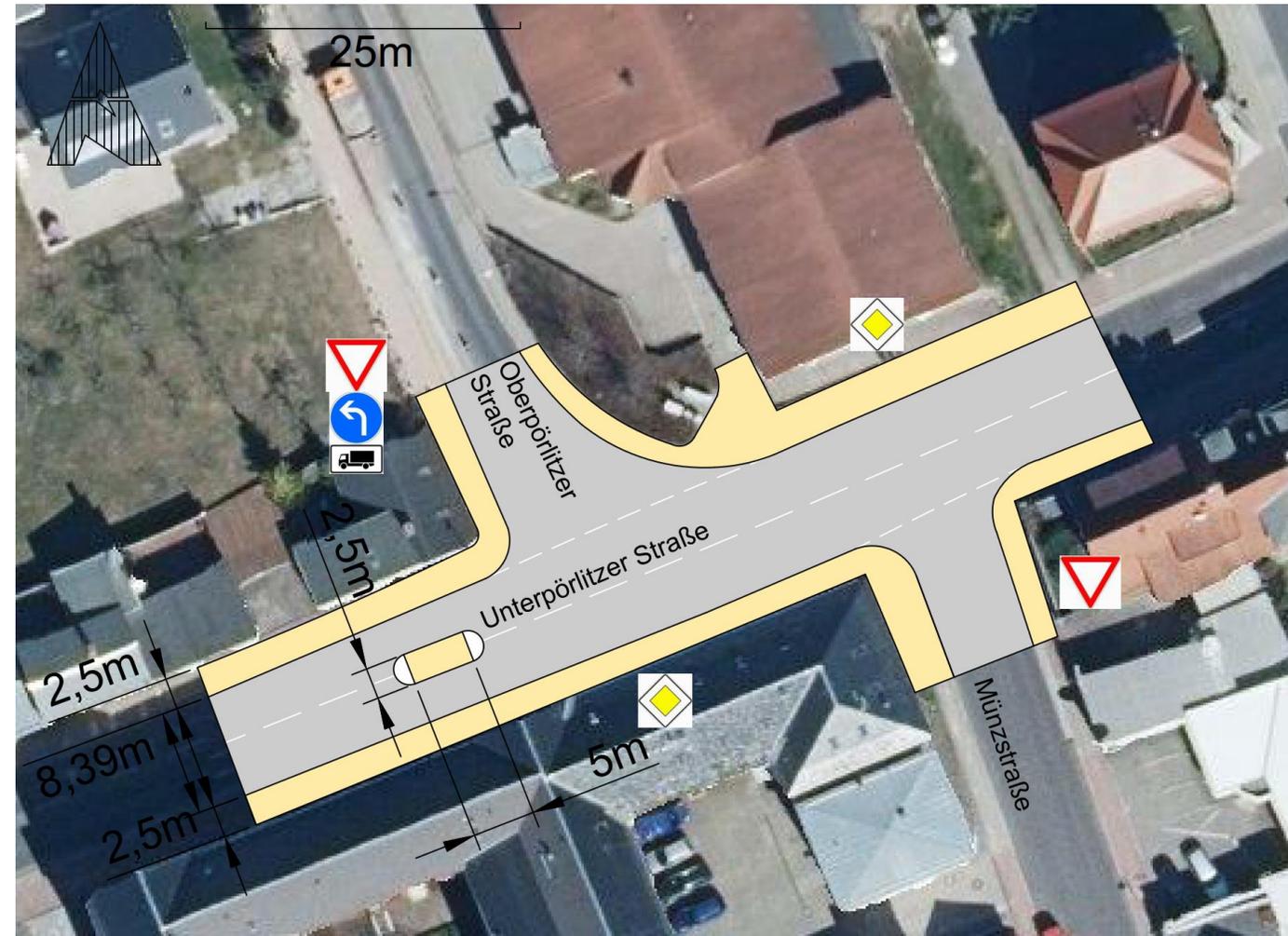
- Gehwegbreiten müssen **eingeeengt** werden
- Alternativ auch Mitteltrennung mit FGÜ oder F-LSA an selbiger Stelle



Erfurter Straße / Wiesenweg / Unterpörlitzer Straße / Münzstraße - Empfehlungen

FGÜ mit Mitteltrennung westlich der Oberpörlitzer Straße

- Wegfall des Linksabbiegestreifens
- Deklarierung der Oberpörlitzer Straße als Einbahnstraße
- Alternativ auch Mitteltrennung mit FGÜ oder F-LSA an selbiger Stelle



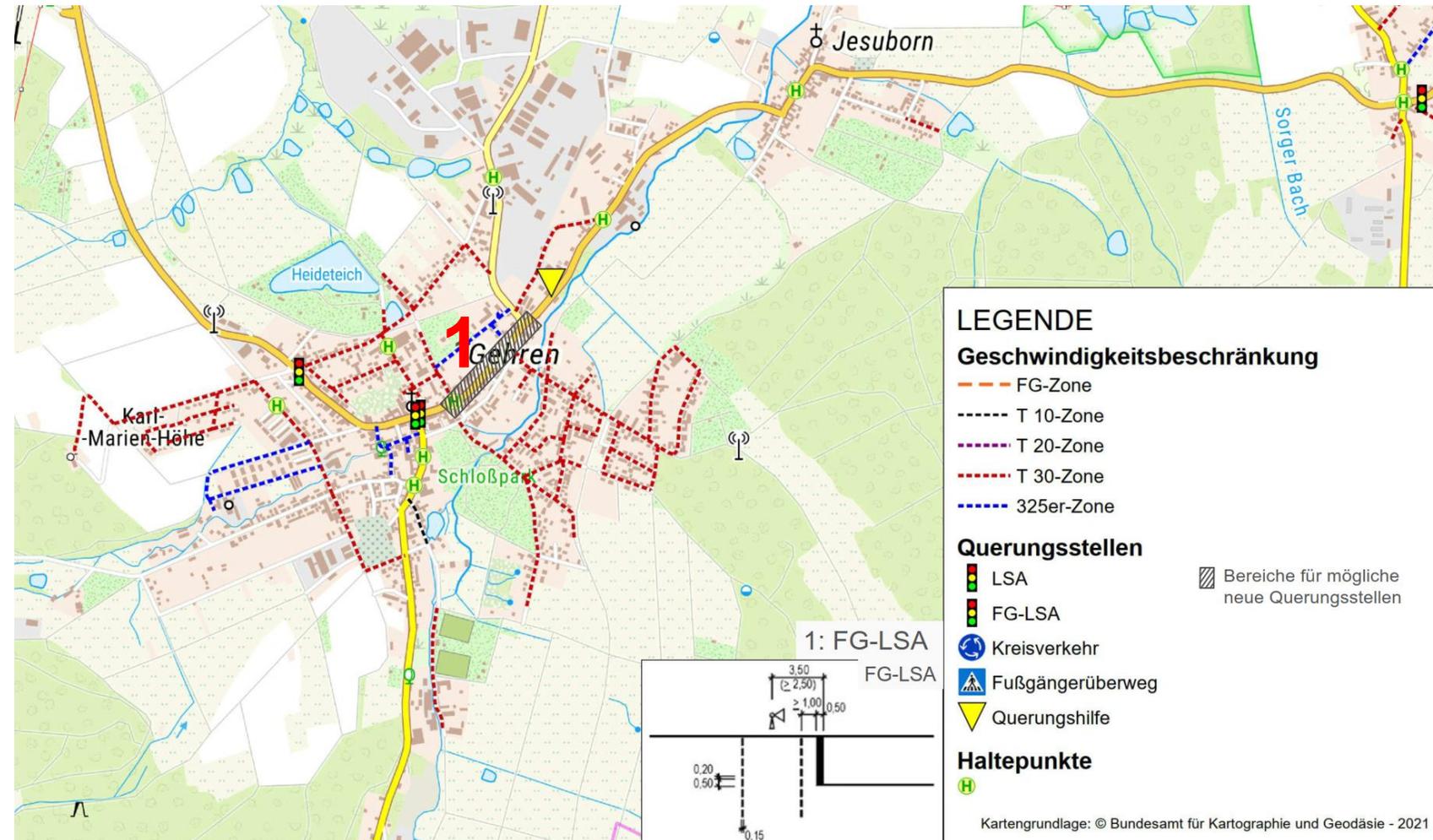
Angebotsenerweiterung

Stadt Gehren

Bereich Untere Marktstraße

Vorschlag: FG-LSA

- Stark befahrene **Bundesstraße**
- **Großer Abstand** Querungsstellen



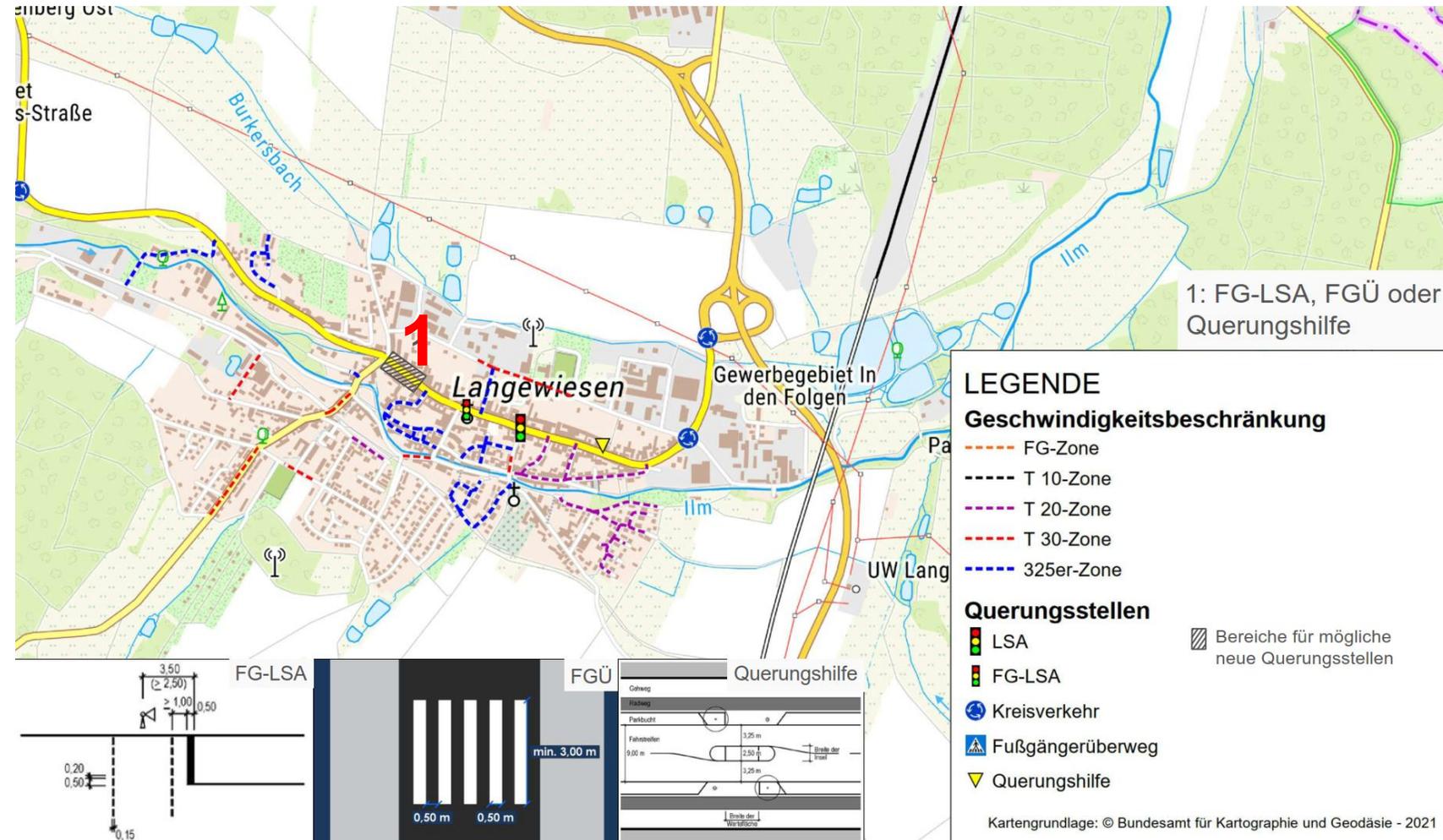
Angebotsenerweiterung

Stadt Langewiesen

Bereich Einmündung Obermühle „Süße Ecke“

Vorschlag: FG-LSA, FGÜ
oder Querungshilfe

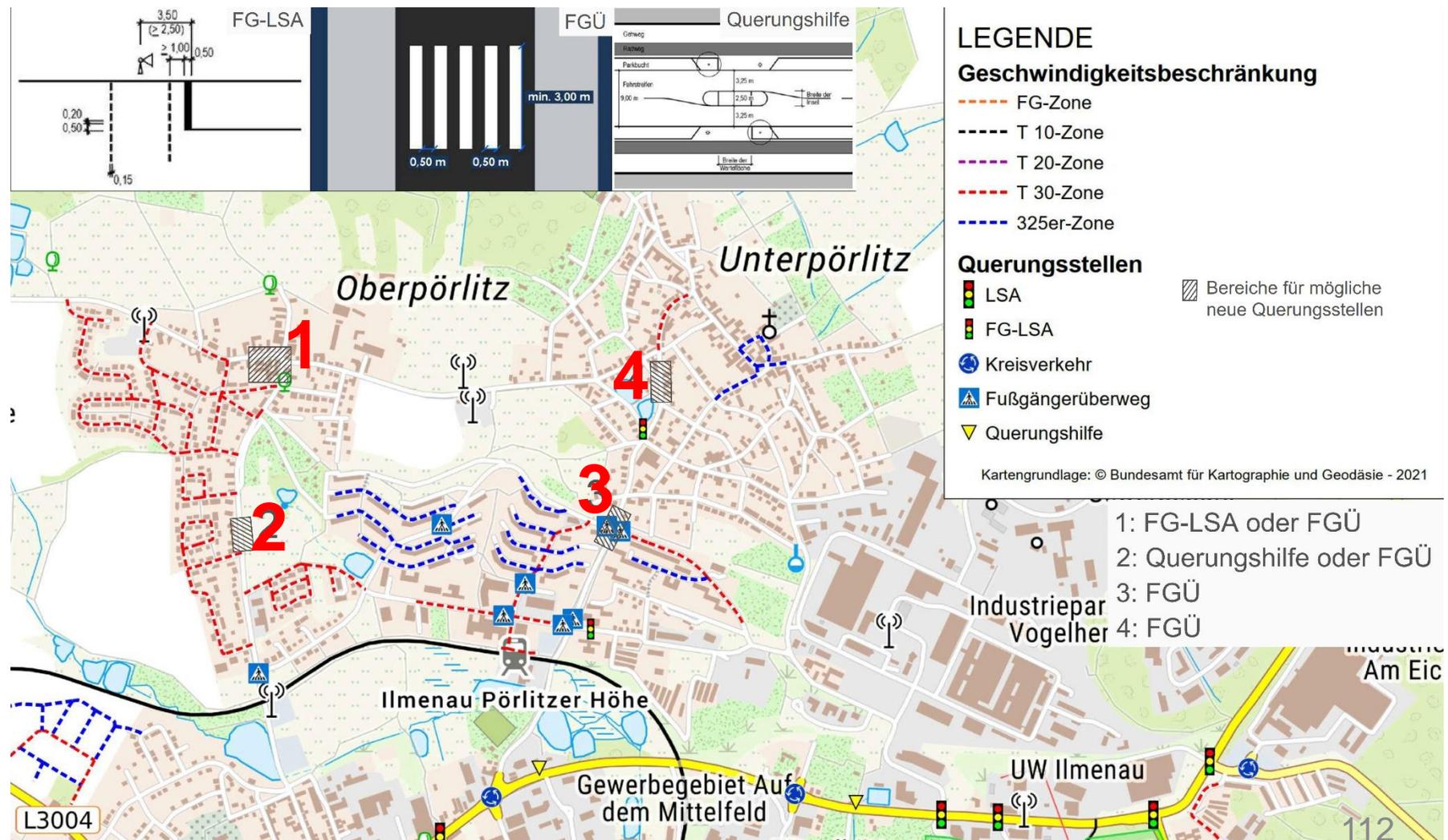
- **Großer Abstand zu Querungsstellen**



Angebotsenerweiterung

Oberpörlitz, Pörlitzer Höhe, Unterpörlitz

- 4 Bereiche für Querungsstellen identifiziert
- 2 Oberpörlitz
- 1 Pörlitzer Höhe
- 1 Unterpörlitz



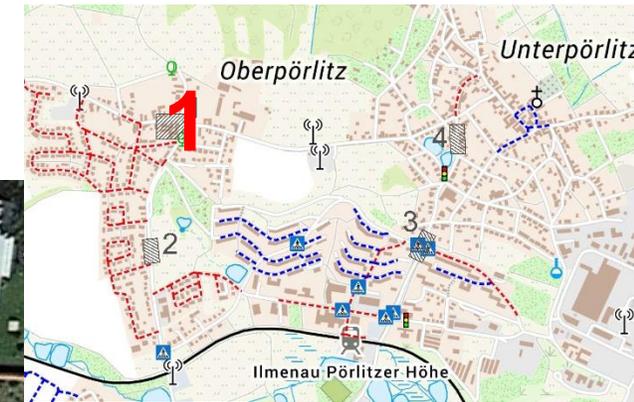
Angebotsenerweiterung

Oberpörlitz

1. Bushaltestellenbereich „Oberpörlitz“

Vorschlag: FG-LSA oder FGÜ

- Bereich **Bushaltestelle**
- Keine gesicherte Querung im Norden von Oberpörlitz
- Querung z.T. gefährlich aufgrund eingeschränkter **Sichtbeziehungen** im Kurvenbereich



Ilmenauer Allee/Unterpörlitzer Landstraße

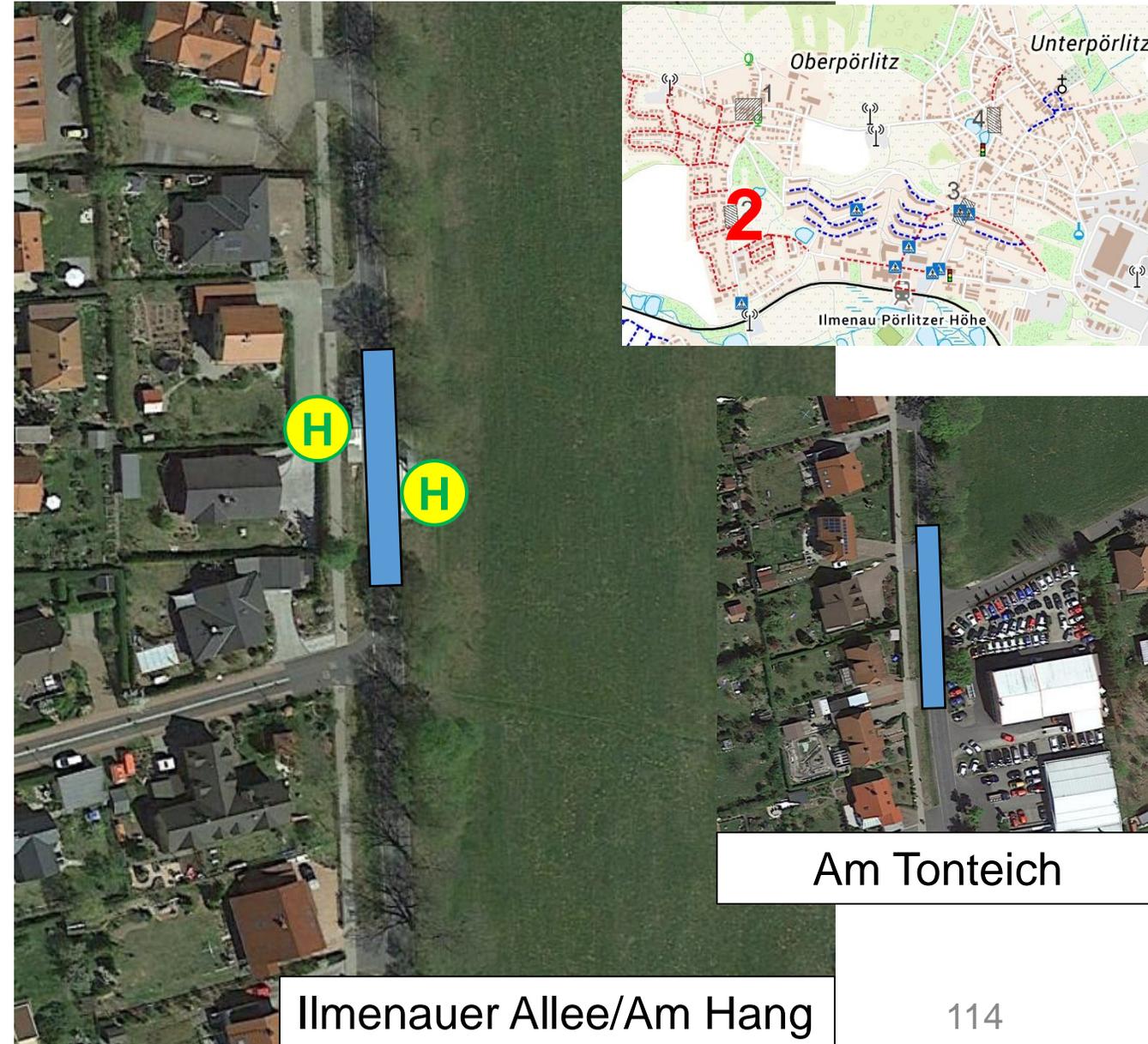
Angebotsenerweiterung

Oberpörlitz

2. Oberpörlitz, Bushaltestellenbereich „Am Hang“

Vorschlag: Querungshilfe oder FGÜ

- Bereich **Bushaltestelle**, evtl. auch Bereich Am Tonteich sinnvoll
- Langgezogene, nur einseitig bebaute Straße, welche evtl. zu höheren **Geschwindigkeiten** anregt
- Größere **Entfernung** zum FGÜ im Süden



Angebotserweiterung

Pörlitzer Höhe

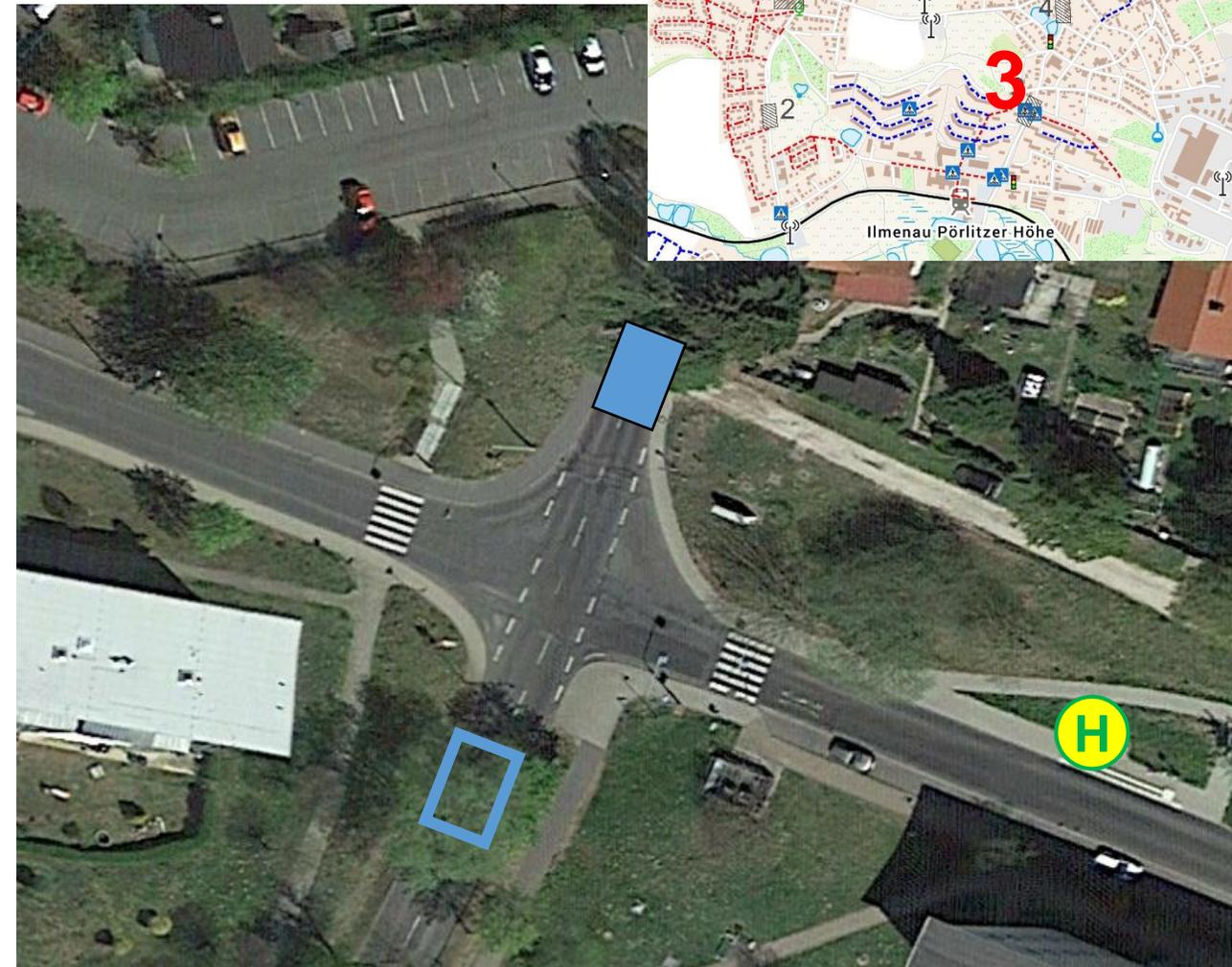
3. Pörlitzer Höhe, Bereich Einmündung Kopernikusstraße

Vorschlag: FGÜ

- Erweiterung der bestehenden FGÜs im Kreuzungsbereich
- **Ost-West-Querung** Stadtweg
- Querung nahe Lichtblickhaus sinnvoll



Unterpörlitzer Straße



Unterpörlitzer Straße/Kopernikusstraße

Angebotsenerweiterung

Unterpörlitz

4. Bushaltestellenbereich „Unterpörlitz“

Vorschlag: FGÜ

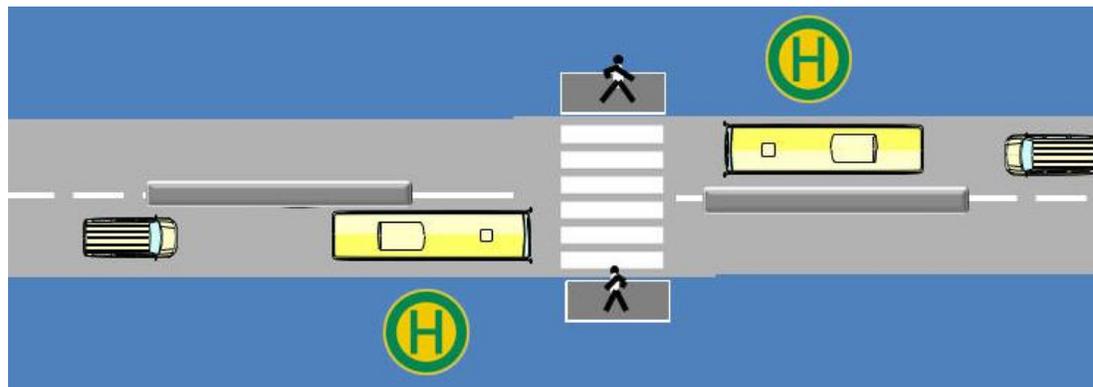
- **Bushaltestelle** im Bereich
- Nächste gesicherte Querung führt nicht über **Hauptachse** in Unterpörlitz
- Gesicherte Querung zwischen **Ost-West** fehlt



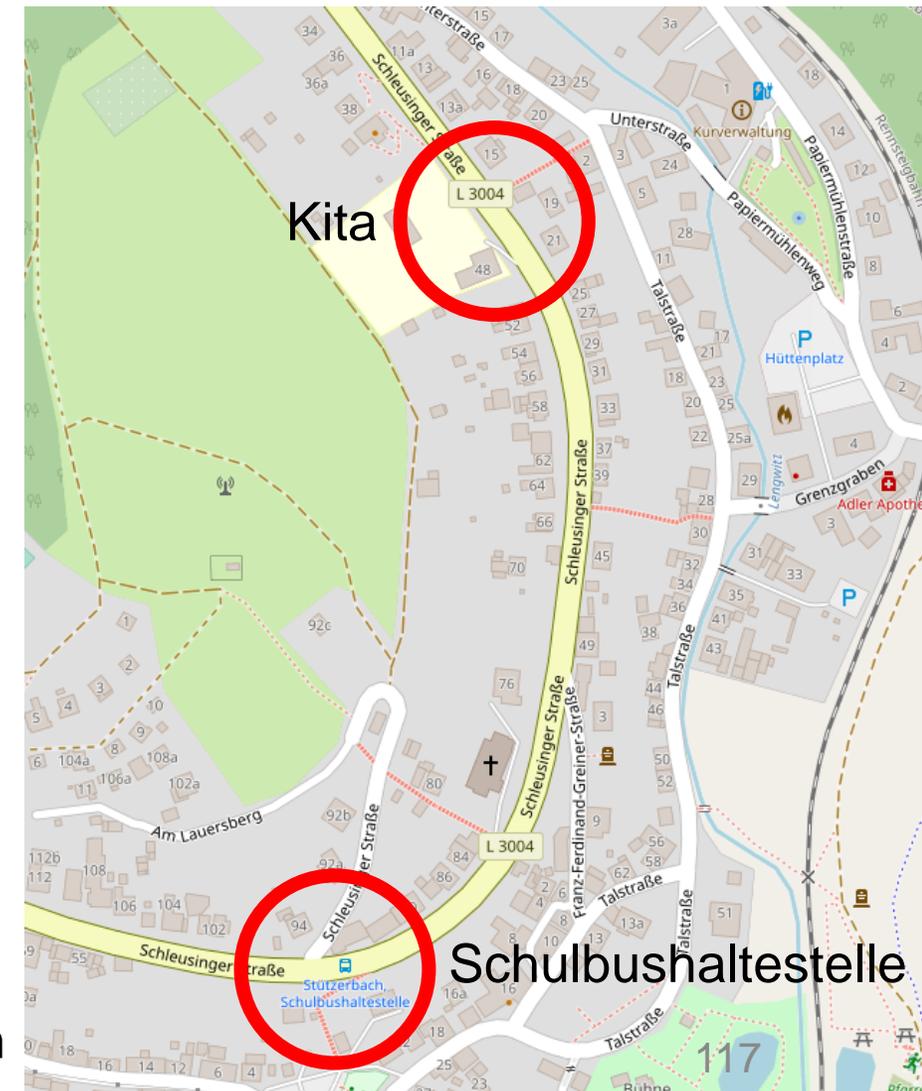
Angebotsenerweiterung

Weitere Ortsteile

- Möglichst Querungsstelle an einer Bushaltestelle je OT, sofern **Verzicht nicht begründet werden kann** (niedrige Verkehrsstärken, keine schutzbedürftigen Gruppen, ...)



Beispiel: Stützerbach





Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.