

2014



# [FORTSCHREIBUNG DES RADVERKEHRSKONZEPTS DER STADT ILMENAU]



## Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	3
2. Zielstellung .....	5
3. Ausgangssituation .....	6
3.1. Radverkehr in der Stadt .....	6
3.2. Radverkehr außerhalb der Stadt .....	8
4. Konzeption und Änderung .....	9
4.1. innerhalb der Stadt.....	9
4.1.1. kurzfristige Maßnahmen .....	12
4.1.2. langfristige Maßnahmen .....	16
4.2. außerhalb der Stadt .....	21
5. Fazit.....	22

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Schutzstreifen, Radspur und geöffnete Einbahnstraßen für Radfahrer ..	7
Abbildung 2 Radnetzplan Ilmenau .....	10
Abbildung 3 Anbindung Ilmtal-Radweg in Richtung Innenstadt .....	12
Abbildung 4 Ideale Streckenführung zur Lindenstraße .....	13
Abbildung 5 Lindenstraße Richtung Innenstadt .....	13
Abbildung 6 Kartenausschnitt Wetzlarer Platz .....	14
Abbildung 7 Wetzlarer Platz Süd / Nord .....	14
Abbildung 8 aus Richtung Fußgängerbrücke .....	15
Abbildung 9 Fußgängerbrücke Blick nach links / rechts .....	15
Abbildung 10 unpassende Abstellanlage .....	17
Abbildung 11 BETA-XXL Abstellanlage .....	17
Abbildung 12 Abstellbügel am Bahnhof / Busbahnhof .....	18
Abbildung 13 überdachte Abstellanlagen .....	18
Abbildung 14 Brücke in der Waldstraße .....	19
Abbildung 15 Einordnung an der Kreuzung Richtung Stollen .....	20

## 1. Einleitung

Die Studierende, Anja Babe, ist Verfasserin dieses Entwurfs. Sie studiert an der Fachhochschule Erfurt in dem Fachbereich Verkehrs- und Transportwesen. Im Rahmen ihrer Bachelorarbeit mit dem Thema „Radverkehrsförderung in Mittelstädten“ hat sie sich intensiv mit der Radverkehrsförderung in Ilmenau und dem bestehenden Radverkehrskonzept von 2008 beschäftigt. Die Fortschreibung des Konzeptes stützt sich auf folgende Untersuchungen:

- Verinnerlichen des Konzeptes von 2008
- Untersuchung der festgelegten Maßnahmen und Umsetzung derer
- Wirksamkeitsanalyse
- Analyse der stadtstrukturellen Bedingungen für den Radverkehr
- Entwurf eines Radverkehrsnetzes
- Aufzeigen von Mängeln und Konflikten
- Unterbreiten von Maßnahmevorschlägen
- Untersuchung ausgewählter Details

Die vorliegende Fortschreibung wird nach entsprechender Abstimmung mit der Stadtverwaltung und den zuständigen Fachausschuss des Ilmenauer Stadtrates durch den Stadtratsbeschluss zum Radverkehrskonzept für kommende ca. 8-10 Jahre erhoben.

Mit der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes für Ilmenau soll ein Handlungsleitfaden für die weiteren Verbesserungen der Bedingungen für den Radverkehr im gesamten Stadtgebiet entwickelt werden.

Dabei sind die unterschiedlichen Nutzungsarten im Radverkehr gleichermaßen zu berücksichtigen, wie Freizeitverkehr, Berufs- und Gelegenheitsverkehr, aber auch Tourismus. Zudem gibt es in den einzelnen Arten des Radverkehrs noch verschiedene Benutzergruppen, wie Kinder und Fahranfänger, bepäckte Radtouristen, Rennradler und die gemütlichen Radler.

Vor dem Hintergrund der stadtstrukturellen Rahmenbedingungen werden die wesentlichen Quellen und Ziele des Radverkehrsaufkommens zu einem Wunschlinienkonzept verknüpft.

Ausgehend vom Zustand des Radverkehrsangebotes werden zum Teil schon bekannte Mängel und Konflikte dargelegt. Für das Radwegenetz sind Maßnahmen zusammenzustellen und hinsichtlich Dringlichkeit sowie Umsetzbarkeit einzuordnen.

Grundsätze zur Wegweisung und zu den Abstellanlagen werden formuliert.

## 2. Zielstellung

Der Freistaat Thüringen, sowie die Stadt Ilmenau sind bestrebt, künftig den Anteil der Radfahrer zu steigern und die Sicherheit in den Vordergrund zu stellen. Auch im Alltag und in dem Bereich Tourismus soll diese umweltfreundliche Art der Fortbewegung attraktiver gestaltet werden. Diese Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes basiert auf dem Radverkehrskonzept von 2008, ist neu strukturiert. Es soll als Leitfaden für die nächsten 8-10 Jahre dienen und bei der Umsetzung der generellen Ziele helfen:

- Steigerung des Radverkehrsanteils
- Förderung des Radverkehrs als Bestandteil einer nachhaltigen integrierten Verkehrspolitik
- Förderung einer modernen, sozial- und umweltverträglichen Nahmobilität nach dem Leitbild „Stadt der kurzen Wege“
- Verbesserung der Verkehrssicherheit

Eine große Rolle spielt der Alltagsverkehr. Dabei soll die Stellung des Radverkehrs im Gesamtsystem der Stadt- und Verkehrsplanung berücksichtigt werden. Eine fahrradfreundliche Infrastruktur im Straßen- und Wegenetz ist Voraussetzung für Attraktivität des Radverkehrs und Sicherheit der Radfahrer. Serviceangebote rund um das Fahrrad sollten geschaffen werden, um die Nutzung zu erleichtern. Ein weiterer Punkt könnte die Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV zur Stärkung der Nahmobilität sein. Wichtig ist es, die verschiedenen Benutzergruppen und deren Bedürfnisse zu berücksichtigen.

### 3. Ausgangssituation

Ilmenau bietet im Prinzip gute Voraussetzungen für das Radfahren. Der Stadtkern ermöglicht eine Reihe von Hauptachsen mit gleichmäßigem Profil und für ambitionierte Radfahrer gibt es rundherum in den Bergen anspruchsvolle Routen. Durch viele für Radfahrer geöffnete Einbahnstraßen in der Stadt bringt das Fahrradfahren zeitliche Vorteile und ist zu dem noch umweltschonender.

Der Freistaat Thüringen empfiehlt im Thüringer Radverkehrskonzept die Benennung eines Fahrradbeauftragten für Städte und Landkreise. Gemäß Festlegungen des Radverkehrskonzeptes 2008 wurde in der Stadt ein Fahrradbeauftragter benannt sowie eine Arbeitsgruppe Rad gegründet, die mehrmals im Jahr tagt.

Weiterhin ist die Stadt Mitglied in der „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Thüringen“ (AGFK).

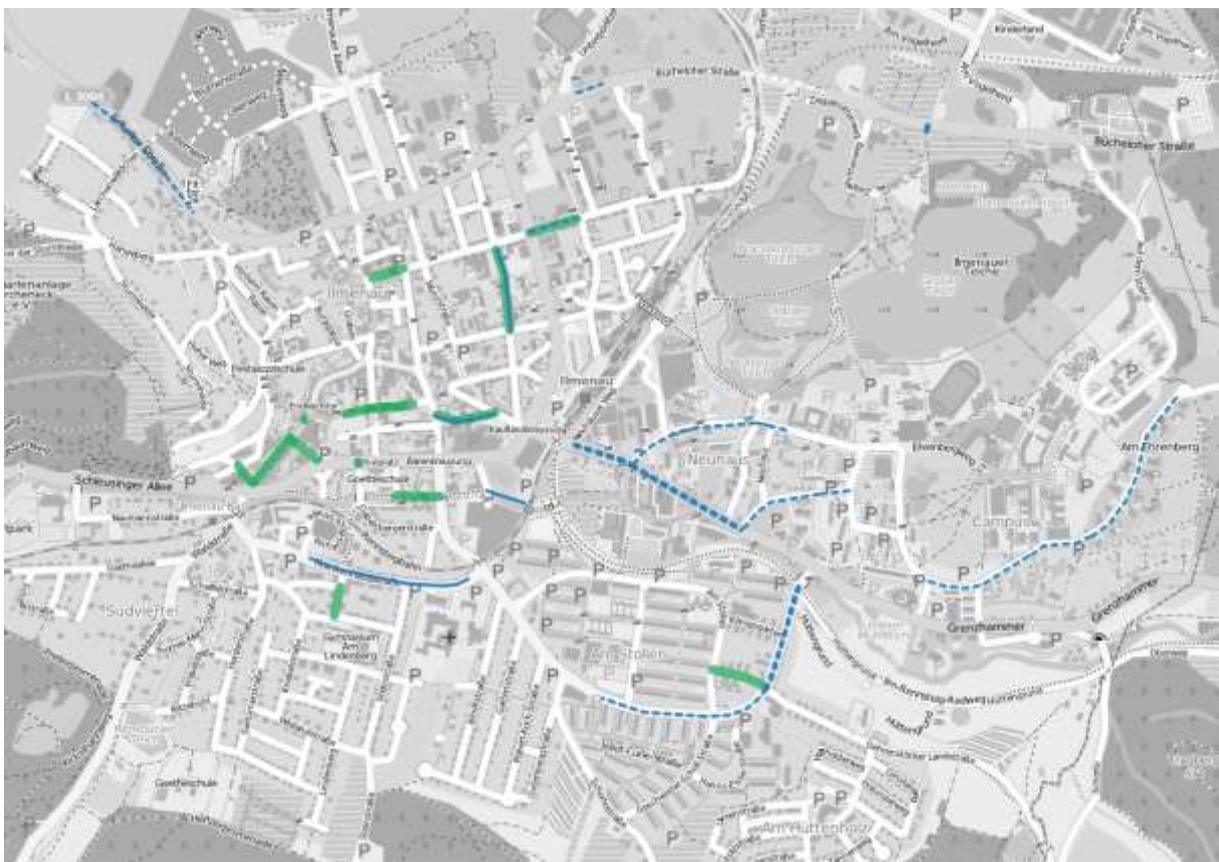
#### ***3.1. Radverkehr in der Stadt***

In der Stadt Ilmenau hat sich seit 2008 auch über den Rahmen des Radverkehrskonzeptes hinaus viel für die Radfahrer getan. Es wurde eine neue Fahrrad- und Fußgängerbrücke gebaut, welche als Hauptverbindung zwischen Universität und Stadtkern dient. Das Nadelöhr am Bahnübergang Langwiesener Straße wurde somit entschärft.

Die Stadt verfügt über mehrere Schutzstreifen an vielbefahrenen Straßen. Diese sind in der Karte blau gestrichelt gekennzeichnet und bei beidseitigem Schutzstreifen doppelt markiert. Der Radfahrer fährt dabei mit auf der Fahrbahn ist aber durch unterbrochene Kennzeichnungen auf der Fahrbahn separiert vom motorisierten Verkehr. Er soll als Schutzraum für den Radfahrer dienen. Kraftfahrzeuge dürfen ihn im Begegnungsverkehr mit benutzen solange sie keinen Radfahrer gefährden. Auf den Erhalt dieser Streifen ist zu achten und ein Ausbau weiterer Schutzstreifen anzustreben. Weiterhin hat die Stadt Ilmenau mehrere Radfahrstreifen, welche

ebenfalls auf der Fahrbahn verlaufen. Radfahrstreifen haben eine Breite von 1,85 m und dürfen von Kraftfahrzeugen nicht befahren werden. Nur zum Erreichen von Grundstücken ist dies erlaubt. Weiterhin besteht durch das Zeichen 237 der StVO Benutzerpflicht für Radfahrer.

Eine Vielzahl von Einbahnstraßen wurden für die Radfahrer in Ilmenau freigegeben. Die grünen Streifen stehen für die geöffneten Einbahnstraßen in der Karte. Das bedeutet, der Radfahrer darf entgegengesetzt dem Verkehr in die Einbahnstraßen hineinfahren.



**Abbildung 1 Schutzstreifen, Radspur und geöffnete Einbahnstraßen für Radfahrer**

Für die Fußgängerzone gibt es eine Umfahrung über den Mühlegraben. Diese Route reicht bis zum Bahnhof. Seit 01. April 2014 ist die Fußgängerzone zeitweise für den Radverkehr geöffnet, Entsprechende Schilder weisen auf die Öffnungszeiten für den Radverkehr hin.

Die Radnetzplanung des Konzeptes von 2008 stellte sich durch Unübersichtlichkeit, Qualitäts- und Sicherheitsdefizite als überarbeitungsbedürftig heraus.

Hinsichtlich der verschiedenen Benutzergruppen ist ein neues Netz zu planen. Sie reichen von Fahrradanfänger über Gelegenheitsradfahrer, Alltagsradfahrer, Tourenradler bis hin zum Rennradler. Die Nutzergruppen haben unterschiedlichste Anforderungen.

Radnetzplanung ist eine Angebotsplanung und orientiert sich an vorhandenen und zukünftigen Quell- und Zielpunkten. Solche Quellen und Ziele sind Wohngebiete, Bildungseinrichtungen, Einkaufszentren, Sportstätten sowie Anschlusspunkte an zu übergeordneten Radverkehrsnetzen.

### ***3.2. Radverkehr außerhalb der Stadt***

Der Fernradweg Ilmtal-Radweg zählt zu den beliebtesten Radwegen Deutschlands. Mit 123 km Länge verläuft er über Allzunah, Ilmenau, Stadtilm, Kranichfeld, Bad Berka, Weimar bis nach Großheringen. Diese Streckenführung des Ilmtal-Radweges hat im Stadtgebiet von Ilmenau mit Umsetzung der Aufgaben aus den Radverkehrskonzept 2008 diverse Änderungen und Umbauten erfahren. So erfolgte mit Fertigstellung des entsprechenden Abschnittes des Ilmtal-Radweges auf der alten Bahntrasse eine Verlegung in diesem Bereich. Es ist darüber hinaus mittelfristig geplant, die sogenannte Waldrandroute als Fernradweg über den Ilmtal-Radweg im oben genannten Abschnitt Ilm-Rennsteig-Radweg anzubinden.

Ilmenau verfügt über 15 Fahrradboxen. Davon befinden sich 7 am Bahnhof und 8 stehen in der Stadtmitte am Wetzlarer Platz. Diese Boxen sind in erster Linie für Radfahrtouristen bestimmt. Dabei soll das voll bepackte Fahrrad in einer Fahrradbox gesichert werden, damit man zu Fuß die Stadt erkunden kann. Die Fahrräder sind in dieser Zeit vor Witterung und Diebstahl geschützt. Es gibt die Möglichkeit am Bahnhof das Rad mittels eines Euros Pfand abzuschließen. Am Wetzlarer Platz muss das Fahrrad mit dem eigenen Schloss gesichert werden.

Im Tourismusangebot der Stadt werden Fahrradtouren geplant. Diese starten in Ilmenau und führen zum Teil entlang des Ilmtal-Radweges, des Gera-Radweges und

des Rennsteigs. Der Bahnhof ist Start- und Zielpunkt und als zentraler Ort gekennzeichnet.

## 4. Konzeption und Änderung

### 4.1. *innerhalb der Stadt*

Basierend auf die Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes ergeben sich eine Reihe von neuen, sowie ergänzend zu den bestehenden Verhältnissen, Maßnahmen. Für die Sicherheit der Radfahrer in der Stadt erscheint es sinnvoll, in Siedlungsgebieten Straßen mit 30er Zonen einzurichten. Das dient nicht nur der Sicherheit der Radfahrer, sondern auch der Sicherheit von Kindern und Schülern. Dies ist aber in jedem Falle verkehrsrechtlich, baulich und finanziell zu prüfen.

Im Detail sind ein paar Schwachstellen zu diskutieren. Die Lösung der dort anstehenden Probleme machen sowohl kurzfristige als auch langfristige Maßnahmen erforderlich. Nachstehend wird auf die kritischen Verkehrspunkte näher eingegangen. Auf Seite 10 befindet sich eine Karte des neuen Radnetzplanes für Ilmenau. Das Quell- und Zielaufkommen im Radverkehr ist Grundvoraussetzung für einen Radnetzplan. Mittels der geschätzten Verkehrsströme wurden folgende Routen festgelegt. Diese verlaufen entweder

- straßenbegleitend an stark befahrenen Hauptstraßen bzw. mit Hilfe von Schutzstreifen
- in Straßen mit begrenztem Kfz-Verkehrsaufkommen und/oder gedämpften Geschwindigkeitsniveau
- im sonstigen Wegenetz

Gerade für den straßenbegleitenden Radverkehr sind Querungsstellen an Hauptverkehrsstraßen mit besonderer Wichtigkeit und Beachtung zu sehen.

## Radnetzplan

Der Radnetzplan der Stadt Ilmenau besteht aus überregionalen, regionalen Routen und kurzen Stadtrouten. Die überregionalen Routen, rot gekennzeichnet, sind der Ilmtal-Radweg und die Waldrandroute. Diese verlaufen einmal im südlichen Teil der Stadt und durch den Stadtkern als Fernradwege.

Die Anbindung vom Geratal-Radweg auf den Ilmtal-Radweg verläuft auf der Waldrandroute über Roda, stadteinwärts auf der Erfurter Straße über die Obertorstraße auf die Weimarer Straße. Weiterführend auf die Ludwig-Jahn-Straße zur Rad- und Fußgängerbrücke Richtung Eishalle auf den Fernradweg. Der Richtungsverlauf der zukünftigen Waldrandroute zwischen Geratal und Ilmtal-Radweg ist in der Karte durch kleine schwarze Pfeile kenntlich gemacht. Die entgegengesetzte Anbindung stadtauswärts verläuft ab der Weimarer Straße zum

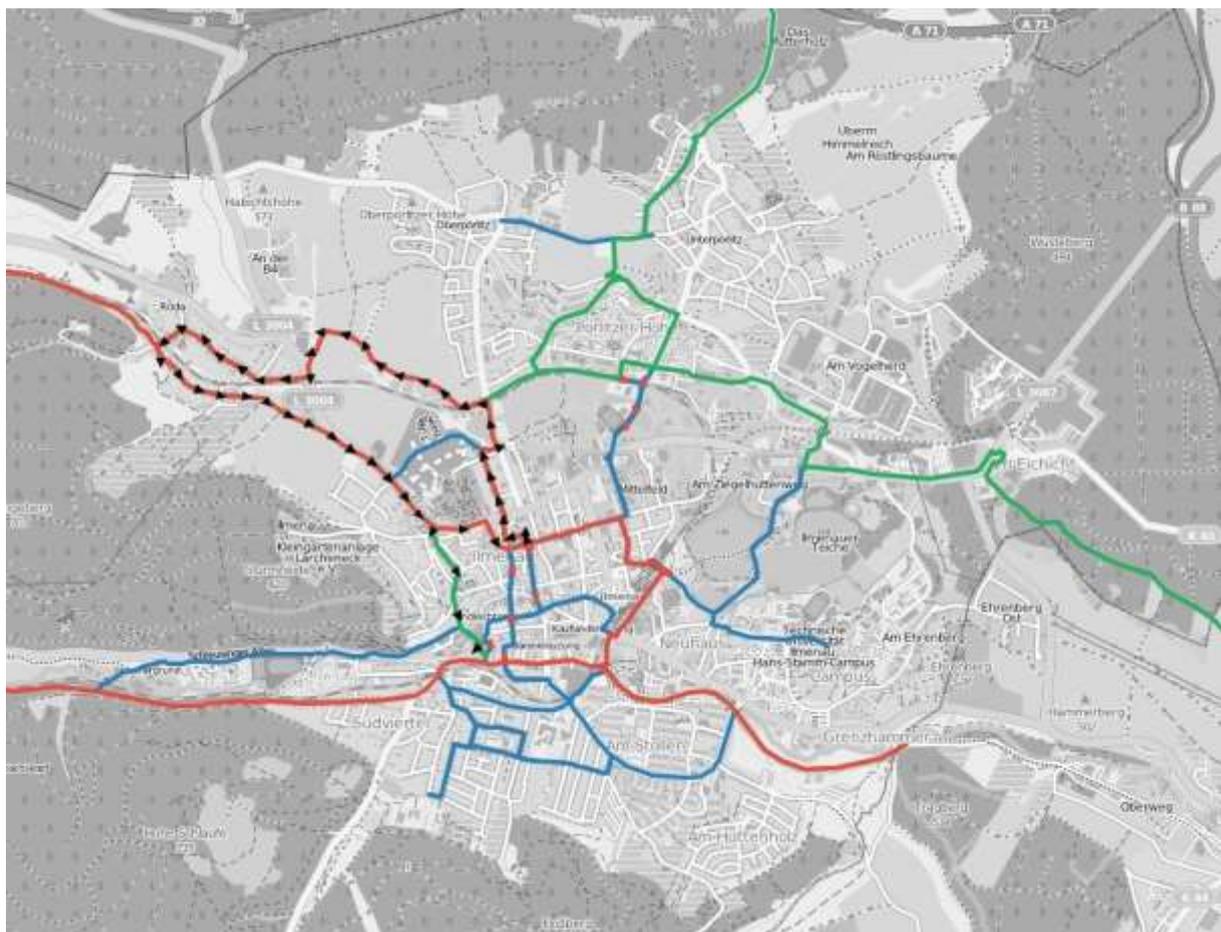


Abbildung 2 Radnetzplan Ilmenau

Wallgraben auf die Amtsstraße. Danach führt die Strecke über den Wiesenweg und hinter den Bahngleisen nach links auf einen Feldweg, welcher vor Roda wieder beidspurig auf die Anbindungsstrecke führt.

Die regionalen Routen, grün gekennzeichnet, dienen zur Anbindung der umliegenden Gemeinden und Stadtteile. Darunter zählen Strecken nach Roda, Heyda, Wümbach und Bücheloh.

Die Stadtrouten sind blau gekennzeichnet und wurden nach Quell-Ziel-Aufkommen und nach fahrradfreundlichen Wegen ausgewählt. Die zentralen Punkte sind Innenstadt bzw. die Fußgängerzone, Ilmenau Information und der Bahnhof.

Es gibt eine Verbindungsstrecke zwischen Ober- und Unterpörlitz, eine Schulroute, eine Stollentangente (betrifft Wohngebiet am Stollen), eine Teichtangente (betrifft Teichgebiet), eine Innenstadturnfahung, eine Verknüpfung vom Südviertel zur Stadtmitte, eine Campus-Campus Verbindung, eine Innenstadtrundfahrt, sowie eine Hammergrundanbindung. Die Stadtrouten sind ausgelegt für Schüler auf dem Weg zur Schule oder Studenten, welche vom Campus der TU Ilmenau in die Weimarer Straße pendeln müssen. Auch für Touristen sollen die Cityrouten von Vorteil sein, z.B. bei der Erkundung der Stadt Ilmenau oder zur Anbindung an den Ilmtal-Radweg. Weiterhin bieten die Cityrouten Anschluss zum Bahnhof und somit auch Zugang zum Netz der Deutschen Bahn.

Der Radnetzplan ist auch online verfügbar unter:

**<http://stadtplan-ilmenau.de/radkonzept/>**

Es gibt zwei Karten bei denen man entweder verschiedene Fahrradkennzeichnungen zuschalten kann, wie freigegebene Einbahnstraßen, Schutzstreifen und Radspuren oder die verschiedenen Radrouten der Stadt mit zusätzlichen Informationen über Fahrradläden, Fahrradständer und –boxen, Wegweiser und E-Bike Ladestationen.

Bei der Schwachstellenanalyse dieses Radwegenetzes sind teilweise schon bekannte, aber auch neue kritische Verkehrspunkte deutlich geworden. Diese Kreuzungspunkte und Problembereiche wurden dokumentiert und ausgewertet. Die Analyse derer und die Maßnahmen zur Beseitigung sind in den Punkten 4.1.1. und 4.1.2. eingegliedert. Die genannten kurzfristigen Maßnahmen sollte in einem

Zeitraum von 1-4 Jahren umgesetzt werden. Dagegen können für die langfristigen Maßnahmen einen Zeitraum von 5-10 Jahren eingeräumt werden.

#### 4.1.1. kurzfristige Maßnahmen

##### Geländer entlang des Ilmtal-Radweges

Für die Sicherheit entlang des Ilmtal-Radweges besteht ein Bedarf das Geländer Richtung der Ilm zu erneuern. Dieses ist verrostet, verbogen und der Lack ist witterungsbedingt abgenutzt. Aus Richtung Schleusinger Allee verläuft der Weg mit Gefälle auf den Ilmtal-Radweg. Gerade dort ist das Geländer nur maximal 30cm hoch. Der Abhang zur Ilm ist ca. 2m tief.



**Abbildung 3 Anbindung Ilmtal-Radweg in Richtung  
Innenstadt**

Es wird empfohlen das Geländer teilweise zu erneuern und mit einem neuen, gut sichtbarem Anstrich zu versehen.

### Anbindung Lindenstraße

Von der Waldstraße kommend Richtung Innenstadt, Einfahrt Lindenstraße. Hierbei kommen die Radfahrer über die Ampel und fahren auf der Fußgängerfurt in Richtung



Fußgängerzone. Anwohner fühlen sich nicht sicher, wenn sie vor die Haustür treten.

Ideal wäre eine Streckenführung dieser Gestalt, wie in Abbildung 4 zu sehen ist.

Da die Lindenstraße eine für Radfahrer freie Einbahnstraße ist, gäbe es die Möglichkeit den Radverkehr nach der Grünanlage links auf die Lindenstraße zu führen.

**Abbildung 4 Ideale Streckenführung zur Lindenstraße**

Es wird empfohlen 1-2 Poller am Ende der Lindenstraße dauerhaft abzusenken, um den Radfahrer die Auffahrt zu erleichtern. Weiterhin soll eine Fahrbahnmarkierung vor der Häuserzeile angebracht werden, damit die Radfahrer die Anbindung der Route einsehen können.

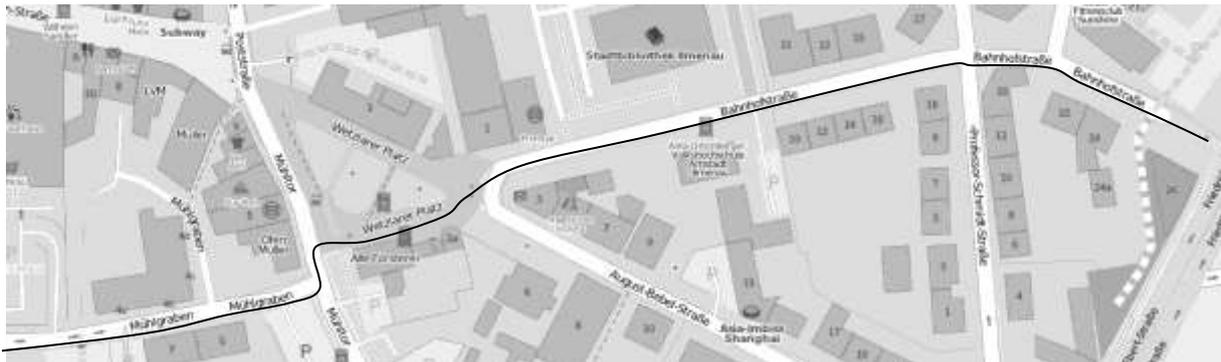
Zusätzlich wäre eine Veränderung der linken Grünanlage vorteilhaft für den Radverkehr. Diese könnte abgerundet werden, damit die starke Linkskurve vor der Lindenstraße entschärft wird. Die Umsetzung ist verkehrsrechtlich, baulich und finanziell abzuprüfen.



**Abbildung 5 Lindenstraße Richtung Innenstadt**

## Wetzlarer Platz

Für die Anbindung vom Ilmtal-Radweg zum Bahnhof bzw. die Umfahrung der Fußgängerzone wurde eine Stadtroute festgelegt. Diese verläuft vom Mühlgraben über den südlichen Wetzlarer Platz auf die Bahnhofstraße in Richtung Bahnhof, wie in der Abbildung 6 zu sehen.



**Abbildung 6 Kartenausschnitt Wetzlarer Platz**

Der nördliche Teil des Platzes wird vorwiegend als Fußgängerfurt genutzt, da diese direkt zur Fußgängerzone führt. Der südliche Teil dagegen wird weniger von Fußgängern betreten.



**Abbildung 7 Wetzlarer Platz Süd / Nord**

Wünschenswert wäre es den südlichen Teil des Wetzlarer Platzes mehr für den Radverkehr kenntlich zu machen und den nördlichen Teil für die Fußgänger zu bewahren. Durch verschiedene Untergrundmusterungen kann eine bauliche Trennung bereits wahrgenommen werden. Durch die Versetzung vom Mühlgraben

zum Wetzlarer Platz wird empfohlen ein Hinweisschild, passend zur innerstädtischen Wegweisung, mit dem Ziel (Bahnhof) anzubringen.

#### Aus Richtung Fußgängerbrücke

Ein weiterer Kritikpunkt liegt an der Fußgängerbrücke, welche über die Bahnschienen führt. Die Westseite der Brücke bietet Treppen für die Fußgänger und ein Gefälle für



Abbildung 8 aus Richtung Fußgängerbrücke

Radfahrer. An der Ostseite läuft die Brücke über einen teilweise geschotterten Weg oder einen asphaltierten Fuß- und Radweg. Radfahrer, die von der Brücke in Richtung Stadt fahren, lassen sich auf der Schlachthofstraße bis an die Kreuzung rollen. Manche beachten dabei nicht die Gleichrangigkeit der Straße.

Zudem ist die Kreuzung bzw. der Rechtsverkehr schwer einzusehen. Um das Gefahrenpotential für Radfahrer zu entschärfen, wäre ein Schutzstreifen in der Ludwig-Jahn-Straße von Vorteil. Dieser sollte bis zur Weimarer Straße reichen, damit die Radfahrer den vorhandenen Schutzstreifen der Weimarer Straße Richtung Stadt nutzen könnten.



Abbildung 9 Fußgängerbrücke Blick nach links / rechts

weitere Veränderungen

Als weitere Änderung wäre zu empfehlen weitere Schutzstreifen für die Stadt Ilmenau anzulegen. Im Verlauf des Ilmtal-Radweges durch Manebach führt dieser ca. 300 m an der Hauptstraße entlang. Dort wäre ein Schutzstreifen stadtauswärts wünschenswert.

Im Radnetzplan wurde die Anbindung der Ortsteile Unter- und Oberpörlitz auf die Heinrich-Hertzstraße umgelegt. Dabei sollten in den Bereichen der Steigung Schutzstreifen entstehen.

Zusätzlich sollte eine weitere Einbahnstraße für den Radverkehr freigegeben werden. Im Südviertel der Stadt sollte die Gerhart-Hauptmann-Straße in Richtung Knebelstraße für den Radverkehr geöffnet werden.

#### 4.1.2. langfristige Maßnahmen

##### Abstellanlagen

Es gibt eine Vielzahl von Abstellanlagen für Fahrräder im Stadtmobiliar von Ilmenau. Diese Modelle sind zum Teil recht unterschiedlich und mitunter unvorteilhaft für Reifen und Rahmen. Auch die Benutzung der Abstellanlage in Abbildung 10 ist nicht ganz eindeutig. Diese Winkel sind in der Innenstadt paarweise verteilt. Sie nehmen wenig Fläche in Anspruch. Dennoch wird diese Form der Abstellanlagen für den Radfahrer nicht als solche wahrgenommen. Vielmehr werden die Fahrräder an Bäumen oder Leuchtmitteln der Stadt gesichert. Durch die Vielfalt an Fahrradrahmen und Fahrradtypen kann kaum ein Fahrrad ordnungsgemäß gesichert werden.



**Abbildung 10 unpassende  
Abstellanlage**



**Abbildung 11 BETA-XXL Abstellanlage**

Es befindet sich ein weiteres Modell von Abstellanlagen in Ilmenau. Der BETA-XXL. Dieser wurde speziell an den veränderten Fahrradrahmengenometrien angepasst und

ist eine vom ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) empfohlene Fahrradabstellanlage.

Weiterhin soll der Bedarf an Abstellanlagen in regelmäßigen Abständen ermittelt und geprüft werden. Im Falle eines unzureichenden Bestandes sollen Ergänzungen erfolgen. Dies betrifft vorwiegend die Innenstadt, aber auch Zielpunkte, wie Sportstätten sowie das Schwimm- und Freibad.

Da eine komplette Erneuerung der Straße des Friedens in den nächsten Jahren geplant ist, sollen im Zuge dessen einheitliche Abstellanlagen gebaut werden. Es wird empfohlen optisch ähnliche Bügel zu verwenden, wie sie bereits am Bahnhofsvorplatz installiert wurden.



Abbildung 12 Abstellbügel am Bahnhof / Busbahnhof

Erfahrungen zeigen, dass aufgrund der intensiven Nutzung auch in der witterungsstärkeren Zeit eine Überdachung der Abstellanlagen am Bahnhof wünschenswert ist. Da die Fahrräder für eine längere Zeit dort stehen, sollen sie vor Witterung geschützt sein. Effektiv wäre eine Radstation, wie in Abb. 13 zu sehen.

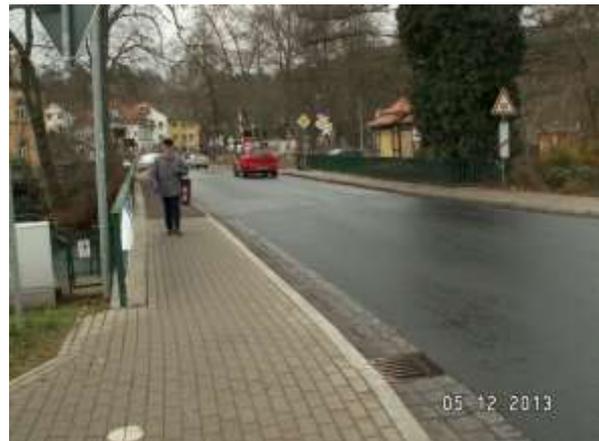


Abbildung 13 überdachte Abstellanlagen

### Brücke in der Waldstraße

Ein großes Problem, welches auch Bestandteil im Konzept von 2008 war, ist die Brücke in der Waldstraße südwestlich der Stadt. Dort konnte bis dato keine Lösung für den Radverkehr gefunden werden. Die Wegführung des Ilmtal-Radweges ist nicht eindeutig erkennbar und nachvollziehbar.

Diese Brücke ist nicht nur für Radfahrer sondern auch für Fußgänger ein sehr kritischer Verkehrspunkt. Der Querschnitt der Brücke ist 9,65 m breit. Davon sind 6,65 m Fahrbahn für Öffentlichen Personen Nahverkehr (ÖPNV) und Kraftfahrzeugen im Begegnungsverkehr.



**Abbildung 14 Brücke in der Waldstraße**

Durch die Begegnung des ÖPNV ist es nicht möglich den Radverkehr

straßenbegleitend zu führen. Es verbleiben für den Bürgersteig pro Seite nur 1,65 m. Die ERA 2010 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) sieht für die Fahrbahn der Radfahrer eine Breite von 1,00 m und eine Mindestbreite von 0,80 m vor. Da dieser Bürgersteig von Fußgängern und Radfahrern genutzt wird, ist der Platz nicht ausreichend für beide Benutzergruppen.

Ein Neubau dieser Brücke wäre eine Musterlösung. Da es sich um eine Kreisstraße handelt, kann nur in der Zusammenarbeit mit dem IIm-Kreis über einen Neubau diskutiert werden.

Eine Alternative könnte die Änderung der Verkehrsführung für Radfahrer mit der Umnutzung des Fußgängerweges sein. Dabei würde der rechte Fußgängerweg wegfallen und durch einen Schutzstreifen für Radfahrer ersetzt werden. Auf der linken Seite würde der Fußgängerweg breiter gestaltet werden. Zu dem sollte eine Radwegfurt auf der Straße gekennzeichnet werden. Für den Radverkehr wäre eine Radwegfurt und ein Schutzstreifen auf der Straße eine gute Lösung. Dieser würde nur in Richtung Südviertel verlaufen. Radfahrer, die aus Richtung Südviertel kommen

müssten im Mischverkehr auf der Straße fahren. Für Fußgänger wäre die Umnutzung mit mehrmaligen Straßenwechseln verbunden. Nach der bisherigen Prüfung dieser Alternative durch das Verkehrsamt der Stadt, gibt es kaum Perspektiven der Umsetzung. Denn weitere Faktoren, wie der anschließende Bahnübergang und die vielbefahrene Kreuzung zuvor sind mit zu berücksichtigen.

### Kreuzung Oehrenstöcker Straße – Karl-Liebknecht-Straße

Aus Richtung Stadtmitte kreuzt die Einbahnstraße Oehrenstöcker Straße mit der Karl-Liebknecht-Straße, die sogenannte Bärenkreuzung. Es gibt zwei Aufstellspuren für Autofahrer. Eine eigene in Richtung rechts und eine gemeinsame, die geradeaus und in Richtungen links verlaufen. Diese Richtungen sind auf der Fahrbahn abgebildet. Für Radfahrer wird es an dieser Kreuzung erschwert, sich in die gewünschte Spur einzuordnen. Durch die hohe Frequenz an Kraftfahrzeugen sinkt das Sicherheitsgefühl der Radfahrer, die sich zwischen den an der Ampel aufgereihten Autos platzieren müssen.



**Abbildung 15 Einordnung an der Kreuzung Richtung Stollen**

Es wird empfohlen einen Aufstellbereich vor den Autofahrern, für die geradeaus fahrenden Radfahrer, einzurichten und durch Ampelschaltung einen zeitlichen Vorsprung zu gewähren. Ein Schutzstreifen sollte zum sicheren Erreichen des Aufstellbereiches führen. Dies ist baulich und verkehrsrechtlich abzu prüfen.

### Erhebung eines Modal Splits<sup>1</sup>

Für die Stadt Ilmenau und den weiteren Ausbau des Radwegenetzes ist es notwendig, den Anteil der Radfahrer in Ilmenau zu kennen. Dazu müsste eine Haushaltsbefragung durchgeführt werden. Um ein aussagekräftiges Ergebnis zu erzielen, müssten mindestens 1200-1500 Haushalte dazu befragt und ausgewertet werden. Dies könnte in Zusammenarbeit mit der FH Erfurt über ein Studienprojekt ausgeführt werden.

### ***4.2. außerhalb der Stadt***

Rund um Ilmenau sind Radrouten geplant. Dabei ist der Bahnhof der Dreh- und Angelpunkt für Einwohner und Studenten aber auch für touristische Gäste der Stadt. Ziel ist es, den Radtourismus in Ilmenau zu stärken und die angebotenen Radrouten in den Radroutenplaner Thüringen aufzunehmen.

Der Beitritt des IIm-Kreises in den AGFK ist geplant. Mit dieser Mitgliedschaft bietet sich eine Basis des gemeinsamen Marketings. Wünschenswert wäre für die Zukunft eine Verbindung zum Rennsteig mit der Rennsteigbahn. Der IIm-Kreis ist bestrebt eine Fahrradmitnahme im ÖPNV zu fördern. Eine gesicherte Mitnahme von Fahrrädern muss jedoch gewährleistet werden. In der Zusammenarbeit mit der AGFK wird dies zukünftig geprüft. Im Tourismuskonzept der Stadt können die weiteren Vorhaben eingesehen werden. Das Konzept ist verfügbar auf der Internetseite der Stadt unter: [www.ilmenau.de](http://www.ilmenau.de)

---

<sup>1</sup> Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel

## 5. Fazit

Ilmenau bietet gute Voraussetzungen für eine Stadt der kurzen Wege. Zudem wurden schon einige Maßnahmen aus dem vorherigen Radverkehrskonzept umgesetzt. Das vorliegende Konzept gibt neue Impulse und bietet Lösungsvorschläge für bestehende Verkehrskonfliktpunkte an.

Ungeachtet der genannten baulichen und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen zur Entwicklung des Radverkehrsnetzes, müssen deckende Maßnahmen die Attraktivität des Radverkehrs in seiner Gesamtheit fördern. Hierzu zählen:

- Öffentlichkeitsarbeiten für den Radverkehr in Abstimmung mit Tourismusverband, ADFC, Verkehrswacht, Schulverwaltungsamt, Bahn und Verkehrsbetrieben sowie ausgewählten Betrieben im Stadtgebiet
- Serviceangebote rund ums Radfahren durch private Händler und Beherberger, wie ein mobiler Reparaturservice, Ladestationen für Akkus von Pedelecs, öffentliche Luftpumpen und Waschanlagen für Fahrräder, Fahrradleihsysteme, sowie eine kontinuierliche Fahrradmitnahme im ÖPNV (Fahrradbusse) würden für eine attraktive Wegekette sorgen.
- Für das zukünftige Schulwegekonzept wäre eine gesonderte Betrachtung auf den Schulradverkehr erforderlich, insbesondere auf Verkehrsströme und Unterstellmöglichkeiten vor Ort.