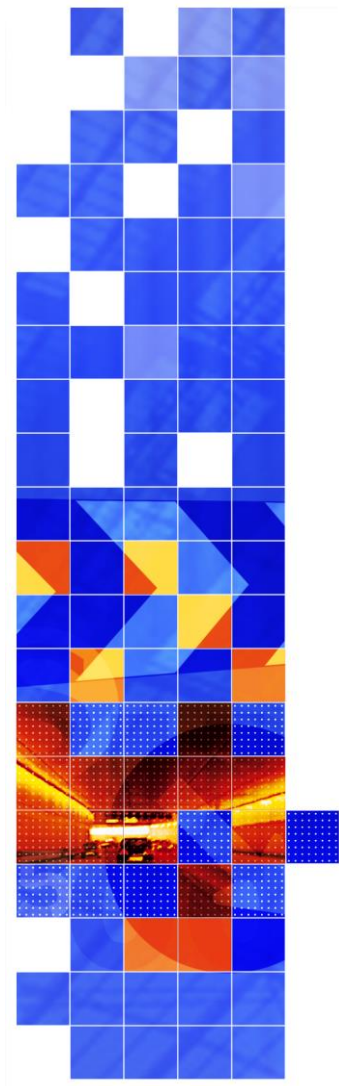




Radverkehrskonzept der Stadt Weißenfels



Finanziert von der
Europäischen Union

A U F T R A G G E B E R

Stadt Weißenfels
Markt 1
06667 Weißenfels

D A T U M

7. August 2025

Impressum

Titel: Radverkehrskonzept der Stadt Weißenfels

Auftraggeber: Stadt Weißenfels
Markt 1
06667 Weißenfels

Auftragnehmer: ISUP - Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH
Leipziger Straße 120
01127 Dresden

Stand: 7. August 2025

Für alle Bilder, Grafiken und Pläne, deren Urheberschaft nicht anderweitig genannt ist, liegt das Copyright beim Auftragnehmer.

Inhalt

1	Einleitung	6
1.1	Aufgabe und Ziele	6
1.2	Rahmenbedingungen	7
1.2.1	Gesetze und Richtlinien	8
1.2.2	Übergeordnete und benachbarte Planungen und Vorgaben	9
1.2.3	Räumliche Gliederung und gesellschaftliche Entwicklungen	11
1.3	Erarbeitungsprozess des Radverkehrskonzeptes	12
1.3.1	Daten	12
1.3.2	Beteiligungen	13
2	Bestandsaufnahme und Bewertung	14
2.1	Radverkehrsnetze	14
2.1.1	Vorhandene Netzplanungen in der Stadt Weißenfels und benachbarte Netze	14
2.1.2	Radverkehrsanlagen	18
2.2	Verknüpfung mit öffentlichen Verkehrsmitteln	20
2.3	Radservice	22
2.4	Wegweisung	23
2.5	Pendelerverflechtung	24
2.6	Schulbefragung	26
2.7	Unfalldatenanalyse	28
2.8	Potentiale des Radverkehrs	31
3	Radverkehrsnetz	36
3.1	Methodisches	36
3.2	Netz Alltagsradverkehr	38
3.3	Radtouristisches Netz	39
3.4	Anforderungen an übergeordnete Netze	41
3.5	Ausbaustandards	42
3.6	Maßnahmen am Netz und Prioritäten	46
3.6.1	Maßnahmen am Netz	46
3.6.2	Priorisierung der Maßnahmen am Netz	48
3.6.3	Weitere Maßnahmen am Radverkehrsnetz	50
4	Mobil mit dem Fahrrad	52
4.1	Verknüpfung mit dem ÖPNV	52
4.1.1	Bike+Ride-Anlagen	52
4.1.2	Fahrradmitnahme	54
4.2	Fahrradparken und Radservice	54
4.2.1	Fahrradparken	54
4.2.2	Radservice	56

4.3 Schulweg und schulische Mobilitätsbildung	58
5 Öffentlichkeitsarbeit und Wegweisung	60
5.1 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit	60
5.2 Wegweisung	62
6 Administrative Rahmenbedingungen	64
6.1 Organisation und Zuständigkeiten	64
6.2 Finanzierung	65
7 Fazit	68
Verzeichnisse und Quellen	70
7.1 Abbildungsverzeichnis	70
7.2 Tabellenverzeichnis	70
7.3 Abkürzungsverzeichnis	71
7.4 Quellenverzeichnis	72

Anlagen

Anlage 1	Unfalltypenkarte
Anlage 2	Potentialabschätzung Verlagerung zum Radverkehr
Anlage 3	Übersicht Zielnetz für den überörtlichen Alltagsradverkehr (A3-Karte)
Anlage 4	Übersicht radtouristisches Zielnetz (A3-Karte)
Anlage 5	Radverkehrsnetz und Maßnahmen (A0-Karte)
Anlage 6	Maßnahmenliste Netz (Tabelle)
Anlage 6a	Maßnahmen nach Gemarkung (Karte und Tabelle)
Anlage 7	Vereinfachte Vorplanung ausgewählter Maßnahmen

1 Einleitung

1.1 Aufgabe und Ziele

Die Förderung des Umweltverbundes ist ein wesentlicher Baustein zur langfristigen und nachhaltigen Reduzierung der durch den Kfz-Verkehr erzeugten negativen Externalitäten, wie Unfälle, Lärm- und Luftverschmutzung, Ressourcen- und Flächenverbrauch. Insbesondere der Radverkehr nimmt dabei eine wichtige und zukünftig weiterwachsende Bedeutung ein. Zur koordinierten und strategischen Förderung des Radverkehrs hatte die Stadt Weißenfels die Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes ausgeschrieben.

Das vorliegende Radverkehrskonzept für die Stadt Weißenfels wurde zwischen Dezember 2023 und Juli 2025 erarbeitet und am 4. September 2025 beschlossen. Es dient als Leitfaden, um eine strukturierte und koordinierte Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur zu ermöglichen.

Als übergreifende Ziele der Entwicklung des Radverkehrs verfolgt die Stadt Weißenfels die nachfolgend benannten Punkte:

- **Verbesserung der Sicherheit und des Komforts für Radfahrende**
Durch die Weiterentwicklung des Radnetzes und der radspezifischen Infrastruktur sowie deren Pflege und Instandhaltung soll eine sichere und ansprechende Radverkehrsführung geschaffen werden, die sowohl das Unfallrisiko senkt als auch die subjektive Verkehrssicherheit beim Radfahren verbessert. Die Sicherheit von Schulkindern soll dabei besondere Aufmerksamkeit erhalten.
- **Erleichterung der Erreichbarkeit**
Wichtige Ziele des täglichen Radverkehrs sollen besser erreichbar werden. Dabei ist auf die durchgängige Erkennbarkeit und Befahrbarkeit des Radverkehrsnetzes zu achten. Die Verbindungen der Radverkehrswege sollen möglichst direkt geführt werden. Auch hierbei steht die Erreichbarkeit der Schulen sowie die Nutzbarkeit der Radinfrastruktur durch Schulkinder im Fokus.
- **Festigung des radtouristischen Marktes**
Durch Qualitätsverbesserungen und eine bessere Verknüpfung der Netzangebote und entsprechendes Marketing sollen in Verbindung mit den durch Pedelecs und E-Bikes eröffneten neuen Möglichkeiten mehr Tages- und Übernachtungsgäste gewonnen und die Wettbewerbsfähigkeit der touristischen Unternehmen verbessert werden.
- **Verknüpfung mit Bus und Bahn**
Das Radverkehrsnetz soll sowohl im Sinne der Förderung des Umweltverbundes als auch der Gewährleistung der Daseinsvorsorge, Übergänge zu den Angeboten des öffentlichen Personenverkehrs ermöglichen.

Zentrale Punkte bei der Umsetzung des Konzeptes sind:

- **Prioritäre Realisierung von Hauptverbindungen für den Radverkehr**
Die Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur können nur schrittweise umgesetzt werden. Daher konzentriert sich die Stadt Weißenfels zu Beginn auf Maßnahmen entlang von Hauptverbindungen, die diese durchgängig für den Radverkehr nutzbar machen. Als Hauptverbindungen werden Verbindungen zwischen den großen Ortschaften und zur Kernstadt sowie die Verknüpfung mit benachbarten Mittel- und Grundzentren festgelegt.
- **Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt**
In der Innenstadt befinden sich viele zentrale Einrichtungen sowie mit dem Bahnhof und Busbahnhof wichtige Umsteigepunkte zum ÖPNV. Die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad ist bisher an einigen Stellen erschwert, beispielsweise durch die Friedrichsstraße, Langendorfer Straße und Große Saalebrücke. Darüber hinaus sollten an wichtigen Zielen innerhalb der Innenstadt in ausreichender Zahl geeignete Radabstellmöglichkeiten vorgesehen werden.
- **Verknüpfung der Ortschaften zur Kernstadt und untereinander**
Viele Verbindungen zwischen den Ortschaften und in die Kernstadt sind aufgrund der Entfernungen als Fahrradstrecken geeignet. Daher gilt es, diese Strecken so auszubauen, dass sie auch sicher und komfortabel mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können.
- **Ausbau geeigneter Radabstellmöglichkeiten**
Wichtiger Bestandteil der Radverkehrsinfrastruktur sind bedarfsgerechte Abstellanlagen an den Zielorten. Im Fokus stehen dabei Schulen, wichtige ÖPNV-Verknüpfungsstellen, öffentliche Einrichtungen und zentrale Einkaufsstraßen. Die Ausstattung orientiert sich insbesondere an der üblichen Parkdauer.
- **Sensibilisierung beim Thema Radverkehr insbesondere für Kinder**
Neben dem Infrastrukturausbau ist eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit ein wichtiger Aspekt der Radverkehrsförderung. Diese soll die Akzeptanz des Radverkehrs als gleichberechtigtes Verkehrsmittel fördern sowie zur häufigeren Nutzung des Fahrrads motivieren. Ein Schwerpunkt besteht darin, bereits Kinder bei der eigenständigen Mobilität zu unterstützen und ihnen die Fahrradnutzung im Alltag zu erleichtern.

Das vorliegende Radverkehrskonzept dient der strategischen Ausrichtung zur Umsetzung dieser Ziele. Mit dem Konzept soll der mittel- bis langfristig angestrebte Zustand der Komponenten des Systems Radverkehr (Infrastruktur, Service, Öffentlichkeitsarbeit) abgestimmt und festgelegt und damit eine Grundlage für den zielgerichteten Einsatz finanzieller Mittel bereitgestellt werden. Ein Schwerpunkt ist dabei die Infrastruktur. Die Maßnahmen der verschiedenen Baulastträger, insbesondere der Stadt, des Landkreises und des Landes Sachsen-Anhalt, sollen zu durchgängig nutzbaren Angeboten führen. Das Radverkehrskonzept soll daher gleichermaßen für die vorgenannten Baulastträger als strategische Grundlage zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur dienen.

1.2 Rahmenbedingungen

Radverkehrsplanung bewegt sich im Rahmen verschiedener rechtlicher und planerischen Vorgaben. Neben bindenden Vorgaben durch Gesetze und Verordnungen ist die Beachtung von relevanten Richtlinien sowie übergeordneter und benachbarter

Planungen entscheidend, um ein umsetzungsorientiertes Radverkehrskonzept zu entwickeln.

1.2.1 Gesetze und Richtlinien

Wichtige gesetzliche Rahmenbedingungen für die Radverkehrsplanung sind derzeit insbesondere:

- Straßenverkehrsordnung (StVO), zuletzt geändert am 15.07.2024 [1.]
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO), zuletzt geändert am 08.11.2021 [2.]¹
- Straßengesetz für das Land Sachsen-Anhalt (StrG LSA), zuletzt geändert am 06.07.2023 [3.]
- Bauordnung des Landes Sachsen-Anhalt (BauO LSA), bietet Regelungsmöglichkeit für Abstellplätze für Fahrräder (§ 48) [4.]

Für das Land Sachsen-Anhalt regelt das StrG LSA [3.] die Zuständigkeiten. Alle planerischen Aspekte mit einer notwendigen straßenverkehrsrechtlichen Anordnung (benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen, Einbahnstraßenöffnung für Radverkehr oder auch Geschwindigkeitsbegrenzungen) sind in der StVO/ VwV-StVO festgeschrieben. Der jeweils aktuelle Stand der Technik findet sich in der ERA, auf die wiederum in der VwV-StVO ausdrücklich verwiesen wird.

Im Jahr 2024 ist die überarbeitete StVO in Kraft getreten. Hierfür wurden unter anderem folgende Neuerungen eingeführt:

- Lückenschluss von 500 m zwischen zwei Tempo 30-Strecken
- Möglichkeit für Tempo 30 auch im Bereich von Fußgängerüberwegen, Spielplätzen, hochfrequentierten Schulwegen und Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen
- Bereitstellung „angemessener“ Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr
- Erleichterte Anordnung von Bewohnerparken

Für die Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes wird neben den oben genannten Rechtsgrundlagen der einschlägige Stand der Technik beachtet, unter anderem niedergelegt im Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Das betrifft insbesondere:

- Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012) [5.]
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) [6.]
- Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) [7.]
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) [8.]
- Hinweise zum Fahrradparken (H Fahrradparken 2012) [9.]
- Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 2023) [10.]
- Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV 2021) [11.]
- Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung (M Uko 2012) [12.]

¹ Im Bundesanzeiger wurde am 09.04.2025 die Änderung der VwV-StVO vom 03.04.2025 veröffentlicht. Für alle zukünftigen Planungen ist die neueste Veröffentlichung maßgeblich.

- Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr (M WBR 2024) [13.]
- E-Klima 2022 [14.]

Der Bereich der Radverkehrsplanung und -förderung bekommt einen immer höheren Stellenwert, der aktuell u.a. in der der E Klima zum Ausdruck kommt und sich voraussichtlich auch in der Fortschreibung der ERA niederschlagen wird.

1.2.2 Übergeordnete und benachbarte Planungen und Vorgaben

Der Bund hat mit dem **Nationalen Radverkehrsplan (NRVP 3.0)** [15.] seinen Willen zur Radverkehrsförderung im Jahr 2021 erneuert und Maßnahmen in seinem Handlungsbereich ergriffen. Der Nationale Radverkehrsplan geht vom Leitbild des Radverkehrs als System aus. Radverkehrsförderung umfasst danach nicht nur die Bereitstellung des Weges vom Start bis zum Ziel, sondern auch viele weitere Komponenten wie Wegweisung, Abstellanlagen, Fahrradmitnahmemöglichkeiten in öffentlichen Verkehrsmitteln und Ähnliches.

Der NRVP 3.0 setzt dafür bis 2030 konkrete Ziele:

- Die Anzahl der Wege nimmt von rund 120 auf 180 Wege je Person und Jahr zu, ohne dass dies zu Lasten der übrigen Verkehrsarten des Umweltverbundes geht.
- Die durchschnittliche Länge der mit dem Rad zurückgelegten Wege erhöht sich von 3,7 Kilometer auf sechs Kilometer.
- Gegenüber 2019 reduziert sich die Zahl der im Verkehr getöteten Radfahrenden um 40 % - trotz deutlich mehr Radverkehr
- Die finanzielle Förderung des Radverkehrs durch Bund, Länder und Kommunen soll sich perspektivisch an rund 30 Euro je Person und Jahr orientieren.

Der im Jahr 2021 fortgeschriebene **Landesradverkehrsplan für Sachsen-Anhalt 2030 (LRVP 2030)** [16.] definiert sieben strategische Grundsätze:

- *1. Zeithorizont 2030:* Der LRVP 2030 gilt für die nächsten 10 Jahre. Die darin festgeschriebenen Maßnahmen sollen bis zum Jahr 2030 umgesetzt werden.
- *2. Radverkehr systematisch fördern:* Damit der Radverkehrsanteil steigt, soll der Radverkehr systematisch gefördert und noch stärker mit dem ÖPNV verknüpft werden.
- *3. Sachsen-Anhalt wird Fahrradpendlerland:* Die Maßnahmen des LRVP 2030 sollen neben dem touristischen Radverkehr vor allem im Alltag auf den Berufs- und Freizeitradverkehr wirken.
- *4. Sicherer Radverkehr für alle:* Die Maßnahmen des LRVP 2030 sollen dazu beitragen, dass die Nutzung des Radverkehrs als sicherer und günstiger Verkehrsträger allen Bevölkerungsgruppen jederzeit und landesweit ermöglicht wird.
- *5. Fahrradtourismus stärken:* Der Fahrradtourismus soll als Wirtschaftsfaktor gestärkt und ausgebaut und die Angebote im Fahrradtourismus weiter verbessert werden.
- *6. Radverkehr gemeinsam fördern:* Die Vernetzung, Kooperation und aktive Zusammenarbeit aller beteiligten Ebenen ist die Voraussetzung für die Verbesserung der Rahmenbedingungen des Radverkehrs.

- *7. Finanzierung und Förderung:* Die vorhandenen Finanzmittel müssen bei allen Baulastträgern effektiver und gezielter eingesetzt und der Zugriff auf Fördermittel muss erleichtert werden.

Aufbauend auf die strategischen Grundsätze legt der LRVP 2030 sechs Handlungsfelder fest:

- Radverkehrsplanung und Konzeption
- Infrastruktur
- Fahrradtourismus
- Kommunikation, Zusammenarbeit und Information
- Verkehrssicherheit, Mobilitäts- und Verkehrserziehung
- Finanzierung und Förderung

Die sechs Handlungsfelder bestehen aus 106 Einzelmaßnahmen, deren Umsetzung bis zum Jahr 2030 erfolgen soll.

Der LRVP 2030 legt für seine touristischen Radrouten eine neue Klassifizierung fest. Zukünftig werden diese in überregionale (in besonderem Landesinteresse), regionale und sonstige touristische Radrouten klassifiziert.

Ergänzend zum LRVP 2030 wurden die „**Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen in Sachsen-Anhalt**“ [17.] entwickelt, die detailliert die empfohlene planerische und bauliche Umsetzung von Radverkehrsanlagen dokumentieren. Damit stellen sie ein wichtiges Arbeitsmittel für die Kommunen dar, die so einen einheitlichen Qualitätsstandard beim Neu-, Um-, und Ausbau von Radverkehrsanlagen sicherstellen können.

Mit dem **Landesradverkehrsnetz für Sachsen-Anhalt (LRVN 2020)** wurde im Zuge des LRVP 2030 erstmalig eine Netzplanung für den Alltags- und Freizeitverkehr erarbeitet.

Die Anwendung der **Touristisches Leitsystem in Sachsen-Anhalt - Wegweisung überregionale Radfernwege (TL-ST 2021)** sind als Grundlage für die Wegweisung an touristischen Radrouten auch zu berücksichtigen [18.]. Das Leitsystem weicht teilweise deutlich vom bundesweiten Standard im 2024 fortgeschriebenen Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr der FGSV ab.

Neben den übergeordneten Planungen finden sich auch auf kreislicher und städtischer Ebene Schnittstellen zwischen Radverkehrsplanung und benachbarten Verkehrs- und städtebaulichen Konzepten.

Mit dem **Nahverkehrsplan Burgenlandkreis 2019 - 2029** [19.] wird die zukünftige Ausrichtung und Entwicklung des ÖPNV im Landkreis festgelegt. Folgende Bezüge zum Radverkehr werden hergestellt:

- Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr (B+R)
- Fahrradmitnahme als Anforderung für Fahrzeuge des Buslinienverkehrs
- Erreichbarkeit wichtiger touristischer Ziele durch ausreichende Kapazitäten für die Fahrradmitnahme im SPNV

Das **Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (INSEK 2030)** [20.], beschlossen im April 2021, legt Ziele und Handlungsschwerpunkte der fachübergreifenden städtebaulichen Entwicklung für die Kernstadt und Ortschaften fest. Darin enthalten sind unter anderem folgende Handlungsempfehlungen:

- Erstellung eines Radwegekonzepts und schrittweiser Ausbau des Radwegenetzes
- Förderung der Stadt der kurzen Wege
- Radverkehrsanlagen bei der Gestaltung öffentlicher Straßenräume und neuer Verkehrsanlagen integrieren
- Installation von Ladestationen für E-Bikes und Pedelecs

Im **Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept Altstadt mit Teilgebiet Mitte (ISEK Altstadt-Mitte)** [21.] von 2022 werden in sechs Handlungsfeldern konkrete Entwicklungsziele und Maßnahmen vorgeschlagen. Im Handlungsfeld Mobilität und Klimaschutz wird der Schwerpunkt auf Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs gelegt. hierfür müssen Rad- und Fußverkehr gegenüber dem Pkw die attraktiveren Verkehrsmittel sein. Dafür werden u.a. folgende Ziele definiert:

- Verknüpfung bedeutsamer Orte über attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit (Sichere Schulwege, Vernetzung Rad- und Fußwege)
- Ausbau der Radverkehrsinfrastrukturen (z.B. Fahrradstraßen, Fahrradbügel, Fahrradboxen, Ladestationen etc.)

Das **Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept Neustadt (ISEK Neustadt)** [22.], beschlossen im September 2024, stellt ein Leitfadens zur Entwicklungsrichtung der Neustadt dar. Folgende Teile des Handlungsprogramms betreffen direkt die Radverkehrsplanung:

- Aufwertung des westlichen Bahnhofsplatzes einschließlich Verlagerung der Radabstellanlage östlich des Bahnhofsgebäudes (Maßnahme II.1)²
- Bau eines Radwegs auf ehemaliger Kohlebahntrasse zwischen Heuweg und Tagewerbener Straße (III.3)
- Rad- und Fußwegeachse Röntgenweg (IV.2)

1.2.3 Räumliche Gliederung und gesellschaftliche Entwicklungen

Neben den konzeptionellen Planungen und fachlichen Regelwerken waren bei der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes zudem folgende Entwicklungen und Tendenzen in der Gesellschaft zu beachten:

Die **Bevölkerungsentwicklung** wird in der Stadt Weißenfels leicht zurück gehen [23.]. Die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner beläuft sich aktuell auf 40.175 (Stand 31.12.2022). Damit ist Weißenfels die bevölkerungsreichste Stadt im Burgenlandkreis. Zwei Drittel der Bevölkerung wohnt in der Kernstadt, ein Drittel in den zwölf eingemeindeten Ortschaften. Aufgrund der guten Bahnanbindung der Stadt Weißenfels

² Anmerkung zur Maßnahme II.1 des ISEK Neustadt: Aus Sicht des Radverkehrs wird davon abgeraten die Radabstellanlagen in eine größere Entfernung zum Bahnhofseingang zu verlegen. Die Akzeptanz von Abstellanlagen hängt maßgeblich mit der Entfernung zum Zielort (hier Bahnhof) zusammen, vgl. dazu Abschnitt 4.1.1.

an die Großstädte Leipzig und Halle bietet der Radverkehr als Zubringer zu den Bahnhöfen und Haltepunkten ein großes Potential. Ebenso ist das Fahrrad als Verkehrsmittel geeignet, Verbindungen zwischen Ortsteilen herzustellen. Eine stärkere Ausrichtung der Verkehrsinfrastruktur auf die Bedürfnisse des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) bietet die Chance, die Mobilitätsbedürfnisse umwelt- und klimagerecht zu befriedigen.

Die Stadt Weißenfels besitzt gemäß Landesentwicklungsplan die zentralörtliche Funktion eines Mittelzentrums [24.]. Bezüglich der **Siedlungs- und Raumstruktur** wird Weißenfels als Mittelstadt in einer stadtreionsnahen ländlichen Region eingeordnet (BBSR, Regionalstatistischer Raumtyp RegioStar17).

1.3 Erarbeitungsprozess des Radverkehrskonzeptes

1.3.1 Daten

Im November 2023 hat die Stadt Weißenfels die ISUP GmbH mit der Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes beauftragt.

Die Bearbeitung basiert auf umfangreichen Daten, die durch die Stadt selbst oder durch beteiligte Institutionen zur Verfügung gestellt wurden. Freizugängliche Daten (z. B. Offene Geodaten des Landes Sachsen-Anhalt und des offenen Projekts OpenStreetMap) wurden ebenfalls genutzt. Dazu gehören u.a.

- Verläufe und Daten zu den klassifizierten Straßen,
- georeferenzierte Daten des Straßen- und Wegenetzes (Bezeichnung, Geschwindigkeit, Zustand) und für die Grundkarten (Höhenmodell, Landschaftsmodell, Topographische Karten, Gewässer- und Naturschutzgebiete),
- Luftbild des Stadtgebiets,
- Verkehrsmengen auf Bundes- und Landesstraßen sowie Zählraten der Stadt,
- Verkehrszeichendatenbank,
- Planungen zum Radwegeausbauprogramm,
- Bestand an Radverkehrsanlagen an Landes-, Gemeinde- und sonstigen öffentlichen Straßen
- Standorte und Typen der Schulen,
- Unfalldaten,
- Bevölkerungszahlen nach Ortsteilen,
- Standorte der SPNV-Haltestellen.

Diese Daten wurden durch bedarfsweise eigene Erhebungen der ISUP GmbH ergänzt, vorrangig für Strecken, bei denen Verlauf oder Zustand unklar waren. Die Ergebnisse flossen in die Konzeption der Maßnahmen mit ein.

Bereits vorhandene sowie laufende Planungen der Stadt Weißenfels, benachbarter Kommunen, des Burgenlandkreises, des Saalekreises sowie des Landes Sachsen-Anhalt wurden ebenfalls berücksichtigt.

1.3.2 Beteiligungen

Die Erstellung des Radverkehrskonzeptes wurde durch Erörterungen von Zwischenergebnissen unterstützt. Neben der regelmäßigen Beratung mit der städtischen Arbeitsgruppe wurden in mehreren Beteiligungsverfahren die Nachbarkommunen, der Burgenlandkreis, die Landesstraßenbaubehörde, der ADFC, sowie weitere Träger öffentlicher Belange mit einbezogen.

Im Januar 2024 fand eine Befragung aller Schulen in Weißenfels statt. Die Fragen bezogen sich auf die Qualität der Schulwege und des Gefährdungspotenzials, die vorhandenen Fahrrad-Abstellanlagen, vorhandene schulische Angebote zur Förderung der Fahrradmobilität sowie die Wünsche zur weiteren Radverkehrsentwicklung. Das Ergebnis wird in Abschnitt 2.6 dargestellt.

Im Mai und Juni 2025 wurden die Ortschaftsräte zum Entwurf des Radverkehrskonzeptes beteiligt. Die Anmerkungen und Hinweise bezogen sich insbesondere auf das Radverkehrsnetz und die zugehörigen Maßnahmen.

Die Hinweise und Erkenntnisse aus den Beteiligungen und der Arbeitsgruppe (Abbildung 1) flossen bei der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes mit ein und wurden insbesondere bei der Netz- und Maßnahmenplanung berücksichtigt.

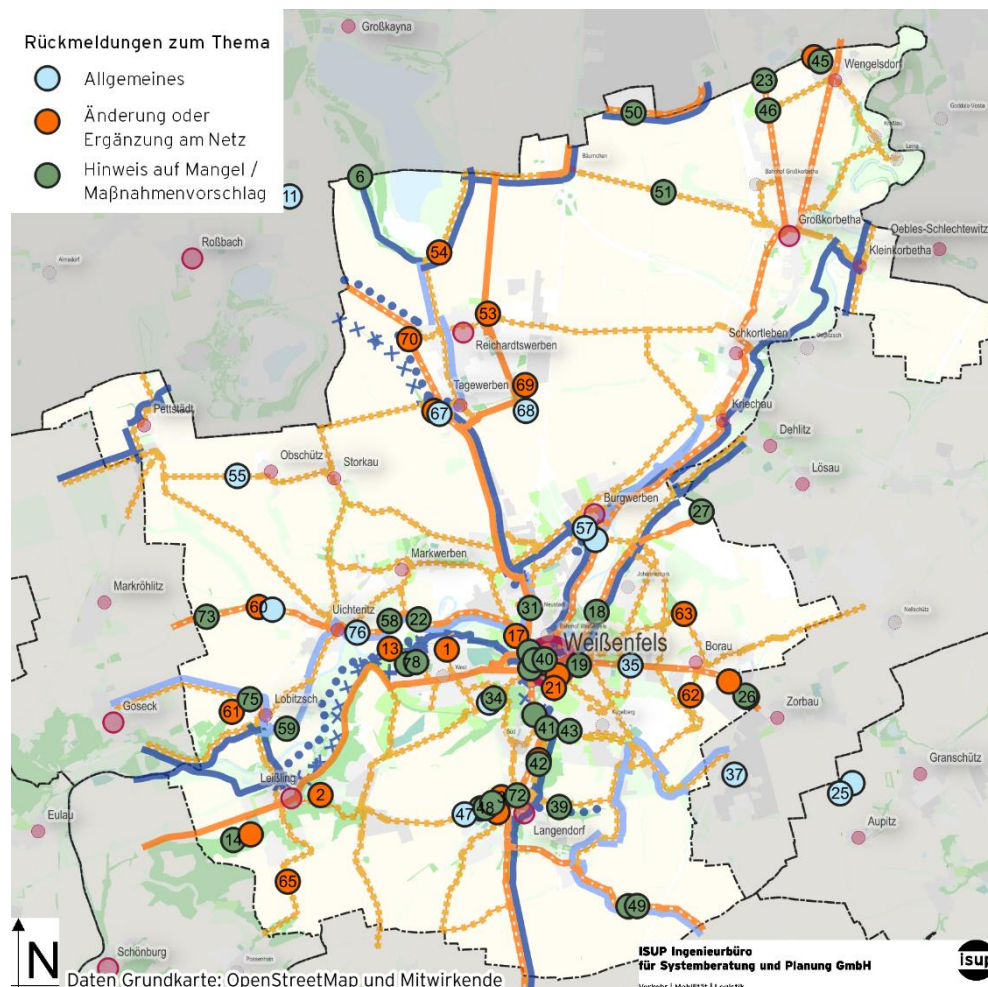


Abbildung 1: Übersicht über eingegangene Hinweise und Anmerkungen

2 Bestandsaufnahme und Bewertung

2.1 Radverkehrsnetze

2.1.1 Vorhandene Netzplanungen in der Stadt Weißenfels und benachbarte Netze

Durch die Stadt Weißenfels verlaufen bereits einige **touristische Radrouten** unterschiedlicher Qualität. Nach der Klassifizierung der touristischen Radrouten des LRVP 2030 [16.] gehört der Saaleradweg (identisch mit der D-Route 11) zu den überregionalen touristischen Radrouten. Darüber hinaus gibt es in Weißenfels regionale und sonstige (lokale) touristische Radrouten. (vgl. Abbildung 2). Die Einstufung in die Kategorie erfolgt durch die Landkreise. Da durch den Burgenlandkreis bisher keine Einstufung vorgenommen wurde, basiert die Einordnung in Tabelle 1 auf dem LRVP 2010.

Tabelle 1: Übersicht touristischer Radrouten in der Stadt Weißenfels

Radroute	Klassifizierung	Kürzel
D-Route 11 Ostsee-Oberbayern/ Saaleradweg	überregionale Route (Radfernweg)	D11, SRW
Dolmenweg	regionale Radroute	DLW
Sohle-Kohle-Geschichte (Geiseltal-Bad Dürrenberg-Lützen)	regionale Radroute	SKG (GDL)
Rad-Acht	regionale Radroute	RAT
Rippach-Radwanderweg	regionale Radroute	RRW
Weißenfels-Roszbach/Hasse	regionale Radroute	WRH
Nessaradweg	lokale Radroute	NSR
Rundweg Großkaynaer See (Rundwege Geiseltalsee)	lokale Radroute	RGT
Radwanderweg 3 (Nautschketal)	lokale Radroute	RWW3
Radwanderweg 4 (Leißling)	lokale Radroute	RWW4
Radwanderweg 5 (Weißenfels, Uichteritz, Lobitzsch, Goseck)	lokale Radroute	RWW5
Radwanderweg 6 (Roszbach/Hasse) identisch mit WRH	lokale Radroute	RWW6

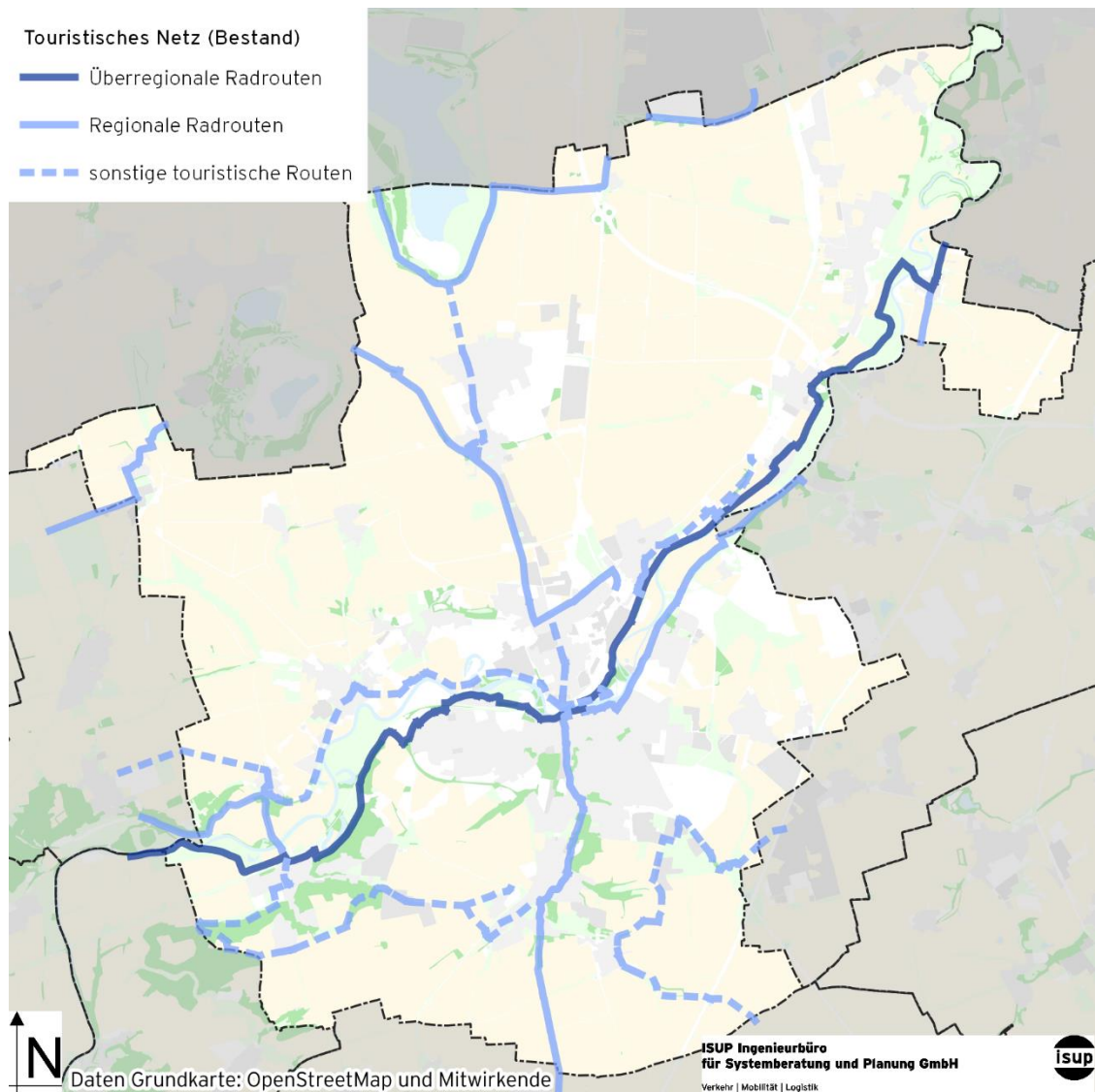


Abbildung 2: Bestand des touristischen Radroutennetzes in der Stadt Weißenfels.

Entsprechend dem LRVP 2030 weisen die überregionalen touristischen Radrouten einen festen Routenverlauf auf. Änderungen am Verlauf sind beim Landesverwaltungsamt zu beantragen. Für die Festlegung der regionalen touristischen Radrouten und deren Verläufe sind die Landkreise zuständig. Für die Einstufung als regionale touristische Radroute sind vom Land Sachsen-Anhalt Mindestkriterien definiert, (vgl. S.67 ff., LRVP 2030).

Eine flächendeckende Netzplanung speziell für den **Alltagsradverkehr** der Stadt Weißenfels gab es bislang nicht. Allerdings wurde 2019 eine **Radverkehrskonzeption für die LEADER-Region Montanregion** Sachsen-Anhalt Süd [25.] erstellt. Diese enthält die Netzplanung für Kommunen aus Saale- und Burgenlandkreis, davon auch Teile der Stadt Weißenfels (ohne Kernstadt, Leißling, Storkau und Uichteritz).

Ebenso wurde mit dem **Landesradverkehrsnetz 2020 (LRVN)** (vgl. Abbildung 3) im Juni 2021 eine Netzplanung für den Alltagsradverkehr im Land Sachsen-Anhalt und damit auch ein erstes Alltagsnetz für das Gebiet der Stadt Weißenfels erarbeitet.

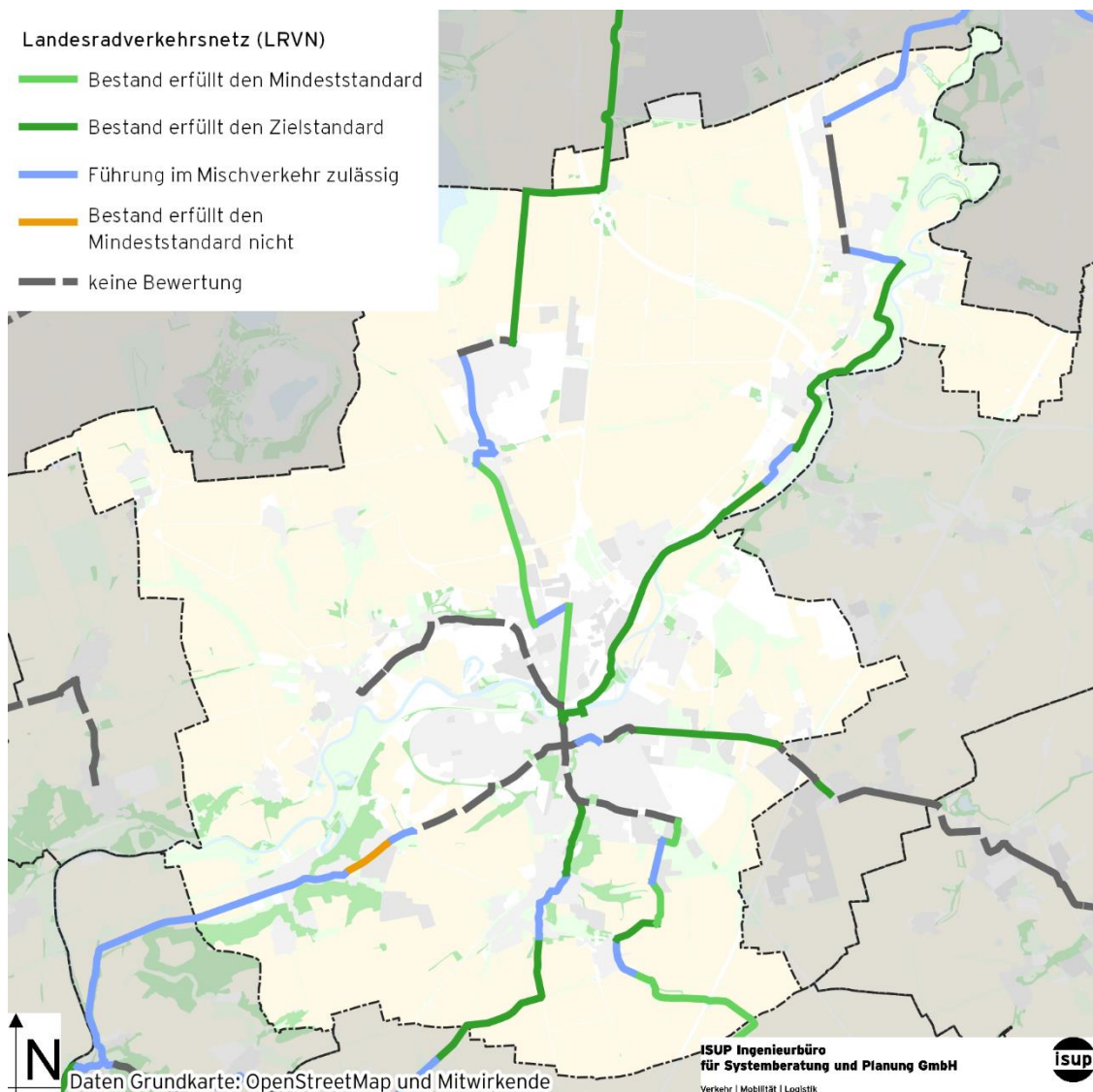


Abbildung 3: Verlauf des LRVN einschließlich Einschätzung zum Ausbaustandard (Quelle: LRVN 2020)

Das **Radwegeausbauprogramm** der Stadt Weißenfels aus dem Jahre 2010 beinhaltet 15 Straßen und Wegeabschnitte mit konkreten Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur. Diese beinhalten Markierungslösungen und den Bau neuer Radwege. Ein Teil der Maßnahmen ist bereits umgesetzt. Zwei weitere Maßnahmen dienen der Verbesserung des Fahrradparkens.

Der Geo-Naturpark Saale-Unstrut Triasland hat 2023 eine Untersuchung zu kreisübergreifenden **Radkorridoren zwischen Saale- und Burgenlandkreis** [26.] in Auftrag gegeben. Im Bereich Geiseltalsee / Saale / Unstrut / Querfurt wurden vier Korridore untersucht, um jeweils eine Vorzugsvariante herauszuarbeiten. Die Stadt Weißenfels ist von drei Korridoren betroffen:

- Grubenbahn - Vom Saaletal (Weißenfels) zum Geiseltal (Braunsbedra)
- Saale rechts links - Verbindungen zwischen Geiseltalsee, Bad Dürrenberg,
- Lützen, Hohenmölsen, Weißenfels

Im Januar 2022 hat der **Landkreis Saalekreis** ein Radverkehrskonzept samt Radverkehrsnetz verabschiedet, welches den Alltags-, Freizeit- und touristischen Radverkehr berücksichtigt [27.].

Die Anbindung des zu erarbeitenden Radverkehrsnetzes der Stadt Weißenfels an die benachbarten Gebietskörperschaften ist wichtig für die Weiterführung und Lenkung des Radverkehrs außerhalb des Planungsgebietes. Die benachbarten Konzepte und Planungen werden bei der Netzplanung über Anbindungspunkte an den Stadtgrenzen berücksichtigt.

2.1.2 Radverkehrsanlagen

In der Stadt Weißenfels sind bereits **Radverkehrsanlagen** mit einer Streckenlänge von ca. 20 km vorhanden (vgl. Abbildung 4). Darunter sind ca. 16 km Radwege, Radfahrstreifen und Fahrradstraßen sowie ca. 4 km Fahrbahnführung mit alternativem Angebot (Schutzstreifen, Gehweg „Rad frei“, nicht benutzungspflichtige Radwege). Darüber hinaus existieren asphaltierte (landwirtschaftliche) Multifunktionswege, die häufig für den Radverkehr frei gegeben sind (Abbildung 5).

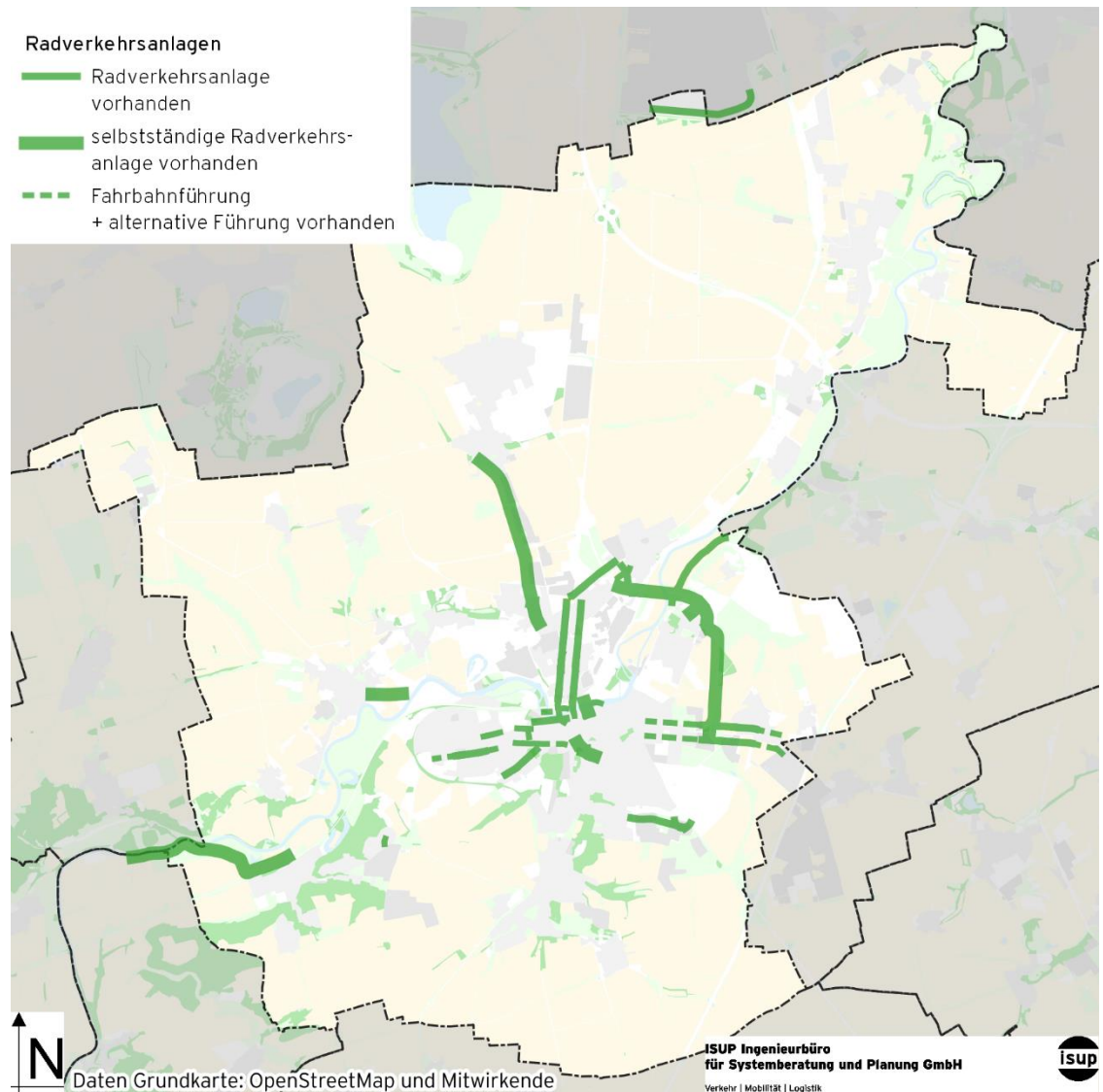


Abbildung 4: Bestand Radverkehrsanlagen in Weißenfels



Abbildung 5: Führungsformen des Radverkehrs in Weißenfels im Bestand

2.2 Verknüpfung mit öffentlichen Verkehrsmitteln

Fahrradmitnahme

Die Stadt Weißenfels ist Teil des Verbundraums des Mitteldeutschen Verkehrsverbunds (MDV).

Fahrräder können entsprechend den Tarifbestimmungen im gesamten Verbundraum in den Nahverkehrszügen und S-Bahnen kostenfrei mitgenommen werden. Im Burgenlandkreis ist zudem die Fahrradmitnahme in den Bussen kostenfrei möglich. Dies gilt, sofern es der Platz erlaubt (ggf. entscheidet darüber das Personal). Wenn wenig Platz vorhanden ist, haben Rollstühle und Kinderwagen Vorrang. Ein Anspruch auf Mitnahme des Rades besteht nicht.

Bike+Ride

Für Bike+Ride (B+R) sind die Handlungserfordernisse wie Notwendigkeit von Radabstellanlagen, Sicherheit, Schließfachbereitstellung oder Lademöglichkeit für Pedelecs und E-Bikes auf übergeordneter strategischer Ebene bereits definiert worden (NRVP 3.0 [15.], LRVP 2030 [16.]). Hierin wird präferiert, in einem ersten Schritt den barrierefreien Ausbau von Haltestellen und vorgesehene Bahnhofsumbauten mit der Schaffung von B+R-Anlagen zu koppeln sowie vorhandene P+R-Anlagen um B+R zu erweitern.



Abbildung 6: B+R-Anlagen (Auswahl) an den Bahnhöfen in Weißenfels

An den meisten Bahnhöfen und Haltepunkten des SPNV in Weißenfels sind B+R-Anlagen vorhanden (vgl. Abbildung 6). Die Anzahl der vorhandenen Stellplätze wurde vom MDV dokumentiert (Tabelle 2), über die Qualität und den Zustand liegen Daten aus eigenen Erhebungen vor.

Haltestelle	Reisende je Tag (2019) ¹	Anzahl Stellplätze B+R ²	Entfernung zum Bahnsteig	Qualität / Typ
Großkorbetha	301 - 1.000	24	50-100 m	Vorderradhalter, überdacht
Langendorf	< 100	14	ca. 20 m	Anlehnbügel, überdacht
Leisling	< 100	16	< 20 m	Anlehnbügel, überdacht
Weißenfels	1.001 - 3.000			
Süd		25	50-100 m	Hoch-Tief-Einsteller, nicht überdacht
Nord		12 (eigene Zählung)	>200 m	Anlehnbügel, überdacht
Weißenfels West	< 100	-	-	-

¹ Daten des Eisenbahnbundesamts (EBA): https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Finanzierung/ISK-V/42_ISK-V_2021_02.html?nn=3631178

² Daten des MDV: <https://www.mdv-verbundgebiet.de/>

Tabelle 2: Anzahl und Qualität von B+R-Anlagen an Bahnhöfen und Haltepunkten des SPNV

Nach den Kriterien des brandenburgischen Leitfadens Parken am Bahnhof ([28.], S. 5-6) wird von optimalen Abstellanlagen gesprochen, wenn diese überdacht sind, über eine Anschließmöglichkeit des Fahrradrahmens verfügen und sie in günstiger Entfernung zum Bahnhof liegen. Als günstige Entfernung wird für überdachte Anlagen bis zu 50 m zum Bahnsteig akzeptiert, bei zusätzlich gesicherten Anlagen (z.B. Sammelschließanlagen oder Fahrradboxen) bis zu 100 m.

Einzugsbereiche von B+R-Anlagen

Das höchste Potential für B+R-Anlagen stellen Entfernungen von bis zu 5 km zu einem SPNV-Haltepunkt dar, was einer Anfahrt mit dem Fahrrad von bis zu 20 Minuten entspricht (B+R Leitfaden [29.]) Vor dem Hintergrund der weiter zunehmenden Verbreitung von Pedelecs mit entsprechend höheren Geschwindigkeiten bis 25 km/h wird dem Einzugsbereich bis 10 km eine immer höhere Bedeutung zukommen. Die Fahrzeit liegt dann unter einer halben Stunde.

Für die Ermittlung des Einzugsbereiches wurde das vorhandene Straßennetz sowie durch den Radverkehr gut zu befahrene Wege zugrunde gelegt. In Abbildung 7 werden die Entfernungen auf allen nutzbaren Straßen und Wegen von den SPNV-Haltepunkten und somit die reale räumliche Erschließungswirkung dargestellt. Alle Ortschaften liegen weniger als 10 km von einem SPNV-Haltepunkt entfernt. Bei einem Großteil der Ortschaften sind SPNV-Haltepunkte sogar in weniger als 5 km erreichbar. Eine Ausnahme bilden Reichardtswerben, Obschütz und Pettstädt.

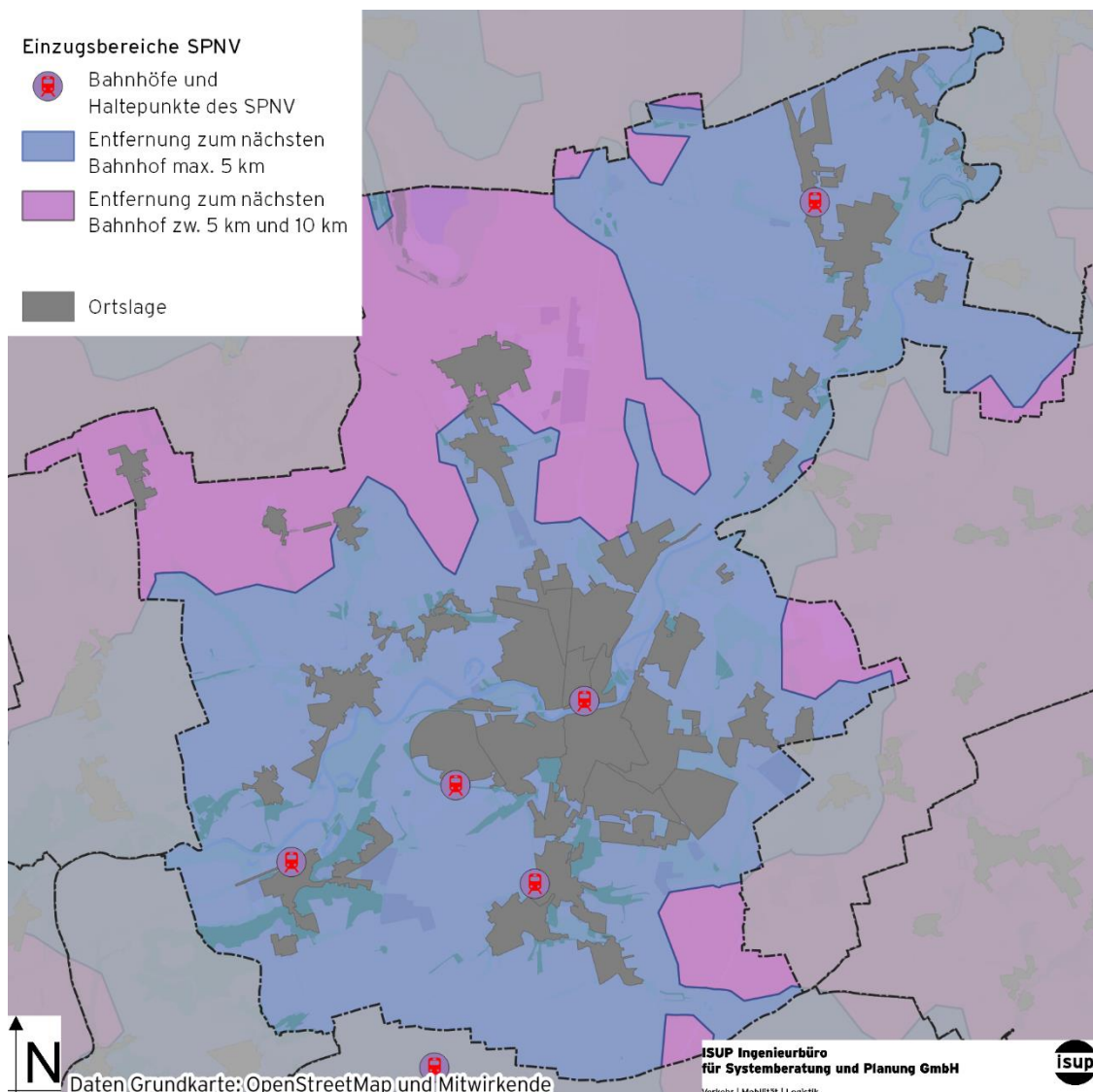


Abbildung 7: Einzugsbereiche der SPNV-Haltestellen in Weissenfels und angrenzender Kommunen

2.3 Radservice

Ladeinfrastruktur und Radservice

In Weissenfels ist eine Ladestationen zum Aufladen von E-Bikes und Pedelecs vorhanden. Diese befindet sich am Saaleradweg neben der Pfennigbrücke, die die Verbindung zwischen Bahnhof und Altstadt herstellt. In unmittelbarer Nachbarschaft zur Ladestation befinden sich Fahrrad- und Gepäckaufbewahrungsboxen.

Im Stadtgebiet Weissenfels gibt es drei Fahrradgeschäfte, die neben Verkauf von Fahrrädern auch Reparaturleistungen anbieten.



Abbildung 8: Ladestation, Fahrrad- und Gepäkaufbewahrungsboxen am Saaleradweg

Fahrradverleih

In der Stadt Weißenfels existiert kein Bike Sharing-System. Eine Möglichkeit Fahrräder zu leihen, gibt es am Saaleradweg in der Nähe der Pfennigbrücke und bei weiteren Fahrradfachgeschäften im Stadtgebiet. Hier liegt der Schwerpunkt im Bereich Freizeit und Tourismus.

2.4 Wegweisung

Für die Radverkehrswegweisung existiert ein bundesweiter FGSV Standard (M WBR 2024 [13.]). Das Land Sachsen-Anhalt hat im März 2021 das Touristische Leitsystem in Sachsen-Anhalt (TL-ST [18.]) herausgegeben, welches die bundesweiten Standards für Sachsen-Anhalt konkretisiert und Umsetzungshinweise gibt.

Die Radverkehrswegweisung besitzt sowohl eine Informations- als auch eine Marketingfunktion. Deshalb ist ein einheitliches Erscheinungsbild wichtig. In der Stadt Weißenfels werden die beiden Standards angewendet (vgl. Abbildung 9). Der Saaleradweg, die regionalen Radrouten (teilweise unvollständig) sowie die lokalen Routen RWW5 und RWW6 sind mit wegweisender Beschilderung ausgestattet. Die Wegweisung wird punktuell durch Radinformationstafeln ergänzt. Diese enthalten neben den beschilderten Radrouten weitere (unbeschilderte) lokale Radrouten.

Die Gestaltung der Wegweiser orientiert sich teilweise an dem bundesweiten Merkblatt der FGSV und teilweise an dem touristischen Leitsystem in Sachsen-Anhalt.

Da der Radtourismus, insbesondere durch den Saaleradweg, für die Stadt Weißenfels einen hohen Stellenwert besitzt, ist eine einheitliche Wegweisungsgestaltung zur Förderung des Radtourismus unabdingbar.



Zwischenwegweiser nach TL-ST



Zwischenwegweiser nach FGSV-Standard



Kombination Haupt- und Zwischenwegweiser verschiedener Standards



Hauptwegweiser nach TL-ST und Radinformationstafel

Abbildung 9: Radverkehrswegweisung in der Stadt Weißenfels

2.5 Pendelerverflechtung

Berufs- und ausbildungsbedingte Wege sind für ein Drittel des gesamten Wegaufkommens in Deutschland verantwortlich und stellen damit einen relevanten Faktor des Verkehrsaufkommens dar (MiD 2017 [30.], [31.]). Die darin enthaltenen Wege zwischen Wohn- und Arbeitsort werden für sozialversicherungspflichtige Beschäftigte erfasst.

Der Auswertung liegen die Daten der Bundesagentur für Arbeit zu sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten zum Stichtag 30.06.2022 zu Grunde. Die

Daten liegen für die Ebene der Städte und Gemeinden vor und lassen deshalb keine ortsteilfeine Auswertung zu. Dadurch lassen sich die Fahrbeziehung im Nahbereich (bis 10 km), der für den Radverkehr die größte Bedeutung besitzt, nur eingeschränkt ermitteln (ERA 2010, S. 8).

Die Abbildung 10 stellt die Pendlerströme (Summe der Ein- und Auspendelnden) der Stadt Weißenfels pro Tag dar. Die Verbindung mit der Stadt Naumburg hebt sich besonders hervor, da sie neben den höchsten Pendlerströmen eine Entfernung von unter 15 km aufweist. In diesem, für den Radverkehr besonders bedeutsamen Entfernungsbereich, weisen auch die Verbindungen nach Lützen, Hohenmölsen und Leuna Werte von mindestens 900 Pendelnden pro Tag auf. Die Stadt Leipzig als zweitwichtigstes Pendelziel bzw. -quelle ist aufgrund der größeren Entfernung nur für die Kombination von Fahrrad und ÖPNV von Bedeutung.

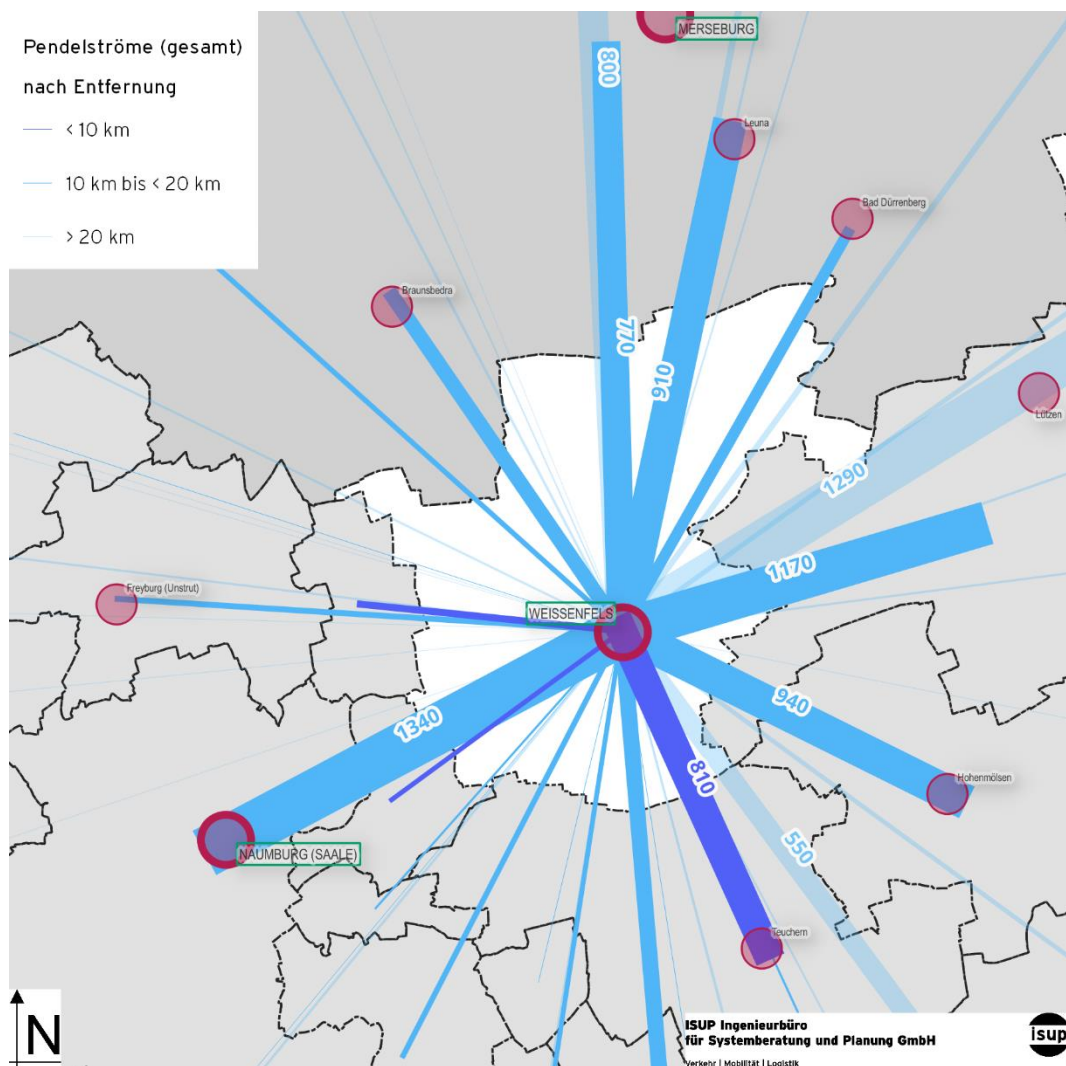


Abbildung 10: Pendlerströme (Summe aus Ein- und Auspendelnden pro Tag (Daten: Bundesagentur für Arbeit, 06/2022))

2.6 Schulbefragung

Um Schulkinder als schutzbedürftige Gruppe besonders bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes berücksichtigen zu können, wurde eine Befragung der Schulen in Weißenfels durchgeführt. Mit Hilfe eines Fragebogens wurde nach dem Anteil der Schülerinnen und Schüler, die das Rad auf dem Schulweg nutzen, eventuellen Verboten der Fahrradnutzung, Anzahl und Qualität der Fahrradabstellanlagen, der Qualität der Wege zur Schule sowie nach regelmäßigen Aktivitäten der Schule mit Fahrradbezug gefragt. Der Fragebogen wurde im Januar 2024 an alle Schulen versendet. Von den 19 angeschriebenen Schulen haben neun an der Befragung teilgenommen, was einer Rücklaufquote von ca. 47 % entspricht.

Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- In der Stadt Weißenfels liegen bei einer Schule Schulwegpläne aus nicht amtlichen Quellen komplett vor; der Rest der Schulen verfügt über keine Routenbeschreibungen.
- Eine Verbotsempfehlung für die Nutzung des Fahrrades auf dem Schulweg gibt es nur an einer Schule. Alle anderen Schulen haben keine Einschränkungen für die Radnutzung.
- Generell wird das Fahrrad in den Klassenstufen 7 - 10 am stärksten genutzt. Die höchste Radnutzung ist an Sekundarschulen und Grundschulen zu verzeichnen. Vom Gymnasium wurden keine Angaben zur Fahrradnutzung gemacht.
- Die Einschätzungen, bis zu welcher maximalen Entfernung die Schülerinnen und Schüler mit dem Fahrrad anreisen, variieren stark. Für die Grundstufe ergibt sich ein Mittelwert von 2 km, für die älteren Schülerinnen und Schüler (ab Klasse 5) je nach Schultyp ein Wert zwischen 4 und 10 km.
- Die Zufriedenheit der Schulen mit der Schulwegsicherheit und dem Komfort ist in Abbildung 11 dargestellt. Die beste Bewertung „sehr zufrieden“ wurde von keiner Schule vergeben. Zwei von neun beteiligten Schulen gaben an, dass sie „unzufrieden“ oder „sehr unzufrieden“ sind.

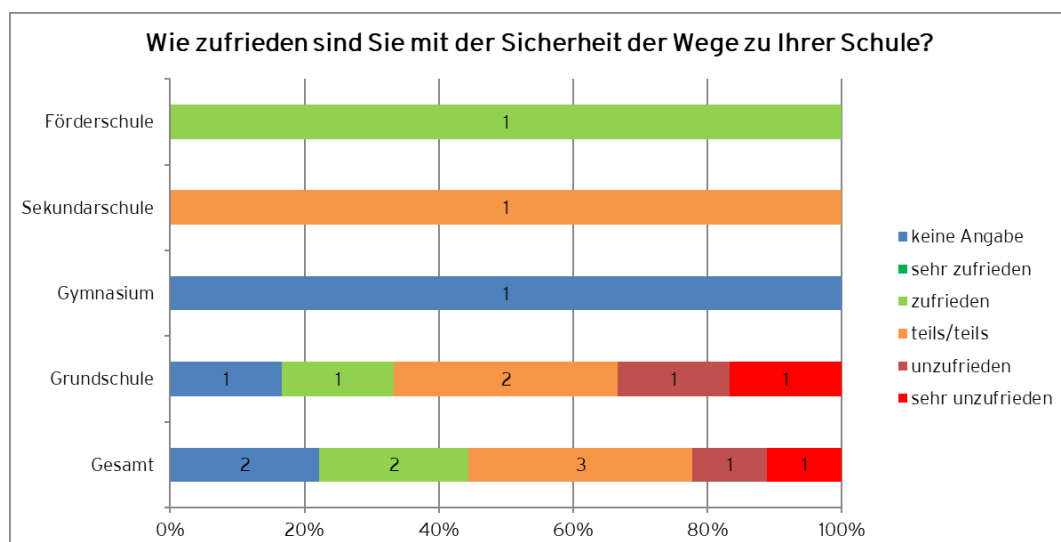


Abbildung 11: Zufriedenheit mit der Sicherheit der Wege für radfahrende Schülerinnen und Schüler

Als Verbesserungsvorschläge für die Schulwegsicherheit werden vor allem mehr Radwege (innerorts und außerorts), Querungshilfen bzw. Fußgängerüberwege und bessere Oberflächen genannt.

Neben den allgemeinen Verbesserungsvorschlägen wurden von den Schulen auch streckenkonkrete Hinweise zurückgemeldet. Diese sind in folgender Tabelle 3 für jede Ortschaft zusammenfassend aufgeführt:

Tabelle 3: Konkrete Hinweise der Schulen je Ortschaft

Ortschaft	Verbesserungsvorschläge
Weißenfels	▪ Kirchweg vor GS: kein Radweg, Kopfsteinpflaster, gefährliche Stelle durch Elterntaxi ▪ Karl-Liebnecht-Straße und Rosa-Luxemburg-Straße: unebene Gehwegoberfläche
Langendorf	▪ Einfahrt GS: Behinderung durch haltende Autos
Tagewerben	▪ Kreuzungsbereich Stadtweg/ Reichardtswerbener Straße: Fußweg zu schmal ▪ Reichardtswerbener Straße: hohe DTV, schwierige Querung ▪ Kreuzung Thomas-Müntzer-Straße/ Reichardtswerbener Straße: schlechte Einsehbarkeit, verschmutzte Verkehrsspiegel ▪ Straße An der Mühle: gefährliche Querung für Kinder durch parkende Autos und Elternhaltestelle
Reichardtswerben	▪ Kreuzungen Rudolph-Breitscheid-Straße/ Friedensstraße und Rudolph-Breitscheid-Straße/ Amselweg: schlechte Einsehbarkeit durch parkende Autos ▪ Friedhofsweg (Wachhügel-Friedensstraße): kein Gehweg, schmale Straße

Der Vergleich der zurückgemeldeten Anzahl von Radstellplätzen mit der geschätzten Zahl Rad fahrender Schülerinnen und Schüler zeigt, dass die Radabstellplätze in den Schulen teilweise nicht ausreichend sind. Defizite bestehen bei der Sekundarschule und auch an der Förderschule wird der Bedarf nur knapp gedeckt. Das bestätigte sich bei der Frage über Anzahl und Qualität der Radabstellplätze. Mehr als ein Drittel der beteiligten Schulen schätzen die Anzahl und/oder die Qualität als „nicht genügend“ ein. Als Gründe wurden zum einen unzureichende Anzahl an Plätzen und zum anderen veralteter und schlechter Zustand der Abstellanlagen genannt.

Überdachte Anlehnbügel sind komfortabler und wesentlich diebstahlsicherer als Vorderradhalter und bieten Schutz vor Niederschlägen. Diesen Radabstelltyp gibt es an keiner beteiligten Schule. Es existieren einige Anlehnbügel ohne Dach (13 % der Radabstellanlagen). Den größten Teil (ca. 87 %) aller Radabstelltypen machen Vorderradhalter ohne Dach aus.

In der **Mobilitäts- und Verkehrserziehung** werden Kinder befähigt, Gefahrenpotenziale zu erkennen und sicher am Verkehr teilzunehmen. Deshalb wurden die Schulen auch zu regelmäßigen Aktivitäten in der Verkehrs- und Mobilitätserziehung befragt. Da es sich bei den meisten teilnehmenden Schulen um Grundschulen handelt, ist nachvollziehbar, dass die Fahrradausbildung mit abschließender Prüfung die meist genannte Aktivität ist. Weiterhin sind Projekttag zum Thema Verkehr bei mehreren Schulen üblich. Klassenradtouren und Reparaturkurse werden hingegen seltener veranstaltet (vgl. Abbildung 12). Andere Angebote wie Fahrradtauschbörsen, Nachmittagsangebote zum Radfahren oder Selbsthilfewerkstatt wurden überhaupt nicht erwähnt. Als sonstige Aktivitäten werden Fahrten in den Verkehrsgarten und eine Zusammenarbeit mit dem Radsportverein genannt.

Jedes Jahr erhöht sich die Nutzung von Pedelecs und E-Bikes. Die teilweise anspruchsvolle Topographie in Weißenfels bietet ein hohes Nutzungspotential für diesen Radtyp. Um die Entwicklung im Kontext des Schulwegs zu evaluieren, wurden die Schulen

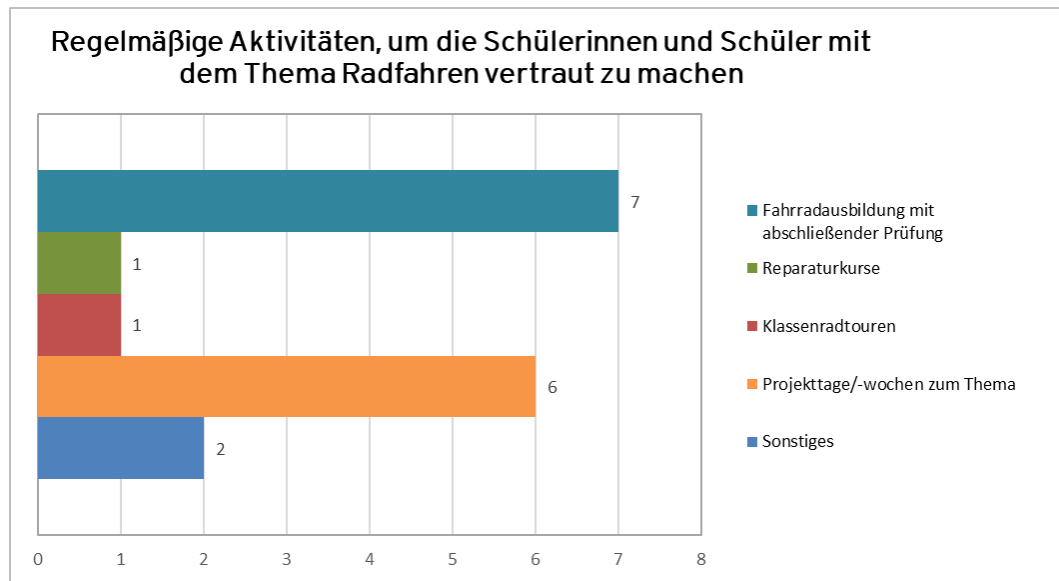


Abbildung 12: Regelmäßige Aktivitäten der Schulen mit Bezug zum Fahrradfahren

zur Anzahl und dem Bedarf von Ladesäulen befragt. Keine der befragten Schulen verfügt über eine **Lademöglichkeit für Pedelecs**, ein Bedarf wird nur an Grundschule Leißling gesehen.

Eine **Elternhaltestelle** bezeichnet einen ausgewiesenen Haltebereich in der Nähe von Schulgebäuden, an dem Eltern ihre Kinder schulnah absetzen können. Vier der antwortenden Schulen verfügen über eine Elternhaltestelle (Förderschule (Pestalozzischule, Adam-Ries-Grundschule Uichteritz, Bergschule und Grundschule Tagewerben/Reichardtswerben). Bei einer Schule ist eine Hol- und Bringe-Zone in Planung (Ökowegschule). Die genannten Gründe für nicht vorhandene Elternhaltestellen sind unterschiedlich. Teilweise gibt es die Straßensituation im Umfeld der Schulen nicht her. Eine andere Schule verweist auf die Missachtung der Halteregeleungen durch die Eltern.

Darüber hinaus gibt es konkrete Planungen zur Einrichtung von Elternhaltestellen im Kirschweg an der Herder-Grundschule und der Grundschule „Albert Einstein“.

2.7 Unfalldatenanalyse

Eine Unfalldatenanalyse ist ein gutes Hilfsmittel, um die Ursachen, Umstände und Auswirkungen von Unfällen zu verstehen und geeignete Maßnahmen zur Prävention und Verbesserung der Verkehrssicherheit zu entwickeln. Die Analyse von Unfällen ermöglicht es, Muster und Trends zu erkennen, Risikofaktoren zu identifizieren und gezielte Maßnahmen zu ergreifen, um Unfälle zu reduzieren.

Zur Identifikation von Sicherheitsdefiziten wurden die Unfalldaten der Jahre 2021 bis 2023 des Unfallatlas Deutschland (offene Geodaten der statistischen Ämter des Bundes und der Länder) ausgewertet. Die Daten des Unfallatlas beziehen sich nur auf Unfälle mit Personenschaden. Unfälle mit ausschließlichen Sachschaden sind darin nicht enthalten. Im Folgenden wird ein besonderer Fokus auf die Analyse des Unfallgeschehens mit Radfahrenden gesetzt.

Der Anteil an Unfällen mit Radbeteiligung im Jahr 2023 liegt bei 32 Ereignissen, das entspricht einem Anteil von 27 % bezogen auf das Gesamtunfallgeschehen mit Personenschaden. Im Jahr 2021 wurden 23 Verkehrsunfälle mit Radbeteiligung (21 % aller Unfälle) von der Polizei registriert, im Jahr 2022 18 (20 % aller Unfälle). Die Zahlen aus den Jahren 2021 und 2022 können allerdings durch ein verändertes Mobilitätsverhalten während der COVID-19-Pandemie beeinflusst sein.

Unfallkategorie

Die Unfallforschung unterscheidet generell die folgenden Unfallkategorien (UK), welche den größten entstandenen Schaden des Unfalls darstellen:

- UK 1: Verkehrsunfall mit mindestens einem getöteten Verkehrsteilnehmenden
- UK 2: Verkehrsunfall mit mindestens einem schwerverletzten Verkehrsteilnehmenden, aber keine Getöteten
- UK 3: Verkehrsunfall mit mindestens einem leichtverletzten Verkehrsteilnehmenden, aber keine Getöteten und keine Schwerverletzten

Für die Unfallkategorien 4-6 (Unfälle mit Sachschaden) liegen keine Daten vor.

Die Unfälle in der Stadt Weißenfels in den Jahren 2021 bis 2023 wurden für die Kategorien 1-3 zusammengefasst. Die große Mehrheit der Unfälle mit Radbeteiligten (72,6 %) ist der UK 3 (Unfall mit Leichtverletzten) zuzuordnen (vgl. Tabelle 4). Die Auswertung der Unfälle mit Radfahrenden, differenziert nach Jahr und der Schwere des Unfalls, fasst Tabelle 4 zusammen.

Tabelle 4: Unfallaufkommen in der Stadt Weißenfels von 2021 bis 2023 nach Unfallkategorie und Radbeteiligung

	Unfallkategorie			Gesamt
	UK 1	UK 2	UK 3	
	Verkehrsunfälle mit Radfahrenden			
2021	0	5	18	23
2022	1	5	12	18
2023	0	9	23	32
Zeitraum 2021 - 2023	1	19	53	73

Unfalltyp

Das zweite wesentliche Merkmal der Unfalluntersuchung ist der Unfalltyp. Dieser beschreibt die Konfliktsituation näher, aus der ein Verkehrsunfall entstanden ist. Gemäß dem Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung gibt es sieben Unfalltyp-Kategorien.

Tabelle 5 fasst das Unfallgeschehen nach dem auslösenden Grund mit Beteiligung von Radfahrenden in der Stadt Weißenfels zusammen. Die Auswertung der gemeldeten Unfälle hinsichtlich der auslösenden Konfliktsituation zeigt, dass die Konfliktsituationen beim *Einbiegen/Kreuzen (EK)* der häufigste Grund für Unfälle mit Radfahrenden in den Jahren von 2021 bis 2023 gewesen ist. Beim Einbiegen/Kreuzen wurde der Unfall durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem vorfahrtberechtigten Fahrzeug an Kreuzungen, Einmündungen oder Ausfahrten von Grundstücken und Parkplätzen ausgelöst.

Danach folgen *Fahr- (F)* und *Abbiege-Unfälle (AB)* mit jeweils 11 und 16 Unfällen mit Beteiligung von Radfahrenden. Bei einem Fahrnfall handelt es sich um einen Unfall, der durch den Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug (wegen nicht angepasster Geschwindigkeit oder falscher Einschätzung des Straßenverlaufs, des Straßenzustandes o. ä.) ausgelöst wurde, ohne dass andere Verkehrsteilnehmende dazu beigetragen haben. Die Abbiege-Unfälle wurden durch Konflikt zwischen einem Abbiegenden und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmenden (auch zu Fuß Gehende) an Kreuzungen, Einmündungen, Grundstücks- oder Parkplatzzufahrten verursacht.

Weitere Unfälle, unter anderem Überschreiten-Unfall (ÜS), Unfall durch ruhenden Verkehr (RV), Unfall im Längsverkehr (LV) und sonstiger Unfall (SO) kommen seltener in der Unfallstatistik mit Radfahrenden vor.

Tabelle 5: Unfallgeschehen nach Typ in der Stadt Weißenfels von 2021 bis 2023

	F	AB	EK	ÜS	RV	LV	SO
Verkehrsunfälle mit Radfahrenden							
2021	5	4	8	1	1	3	1
2022	2	5	7	0	0	3	1
2023	4	7	13	0	0	3	5
Zeitraum 2021 - 2023	11	16	28	1	1	9	7

Mit Hilfe der Unfalltypenkarte (Abbildung 13 und ANLAGE 1) können Streckenabschnitte oder Knotenpunkte mit Unfallhäufungen identifiziert werden. In der vorliegenden Untersuchung werden nur Unfälle mit Fahrradbeteiligung betrachtet, wodurch die Ergebnisse von der allgemeinen örtlichen Unfalluntersuchung abweichen. Für die Stadt Weißenfels können anhand der Unfalldaten der Jahre 2021 bis 2023 folgende Unfallschwerpunkte mit Radbeteiligung identifiziert werden (Tabelle 6).

Tabelle 6: Unfallschwerpunkte mit Fahrradbeteiligung in der Stadt Weißenfels 2021-2023

Lage	Unfallhäufungen mit Radbeteiligung 2021-2023
Kreisverkehr Niemöllerplatz	3x Abbiegeunfall und 1 Einbiegen/Kreuzen-Unfall
Merseburger / Markwerbener Straße	4x Einbiegen/Kreuzen-Unfall

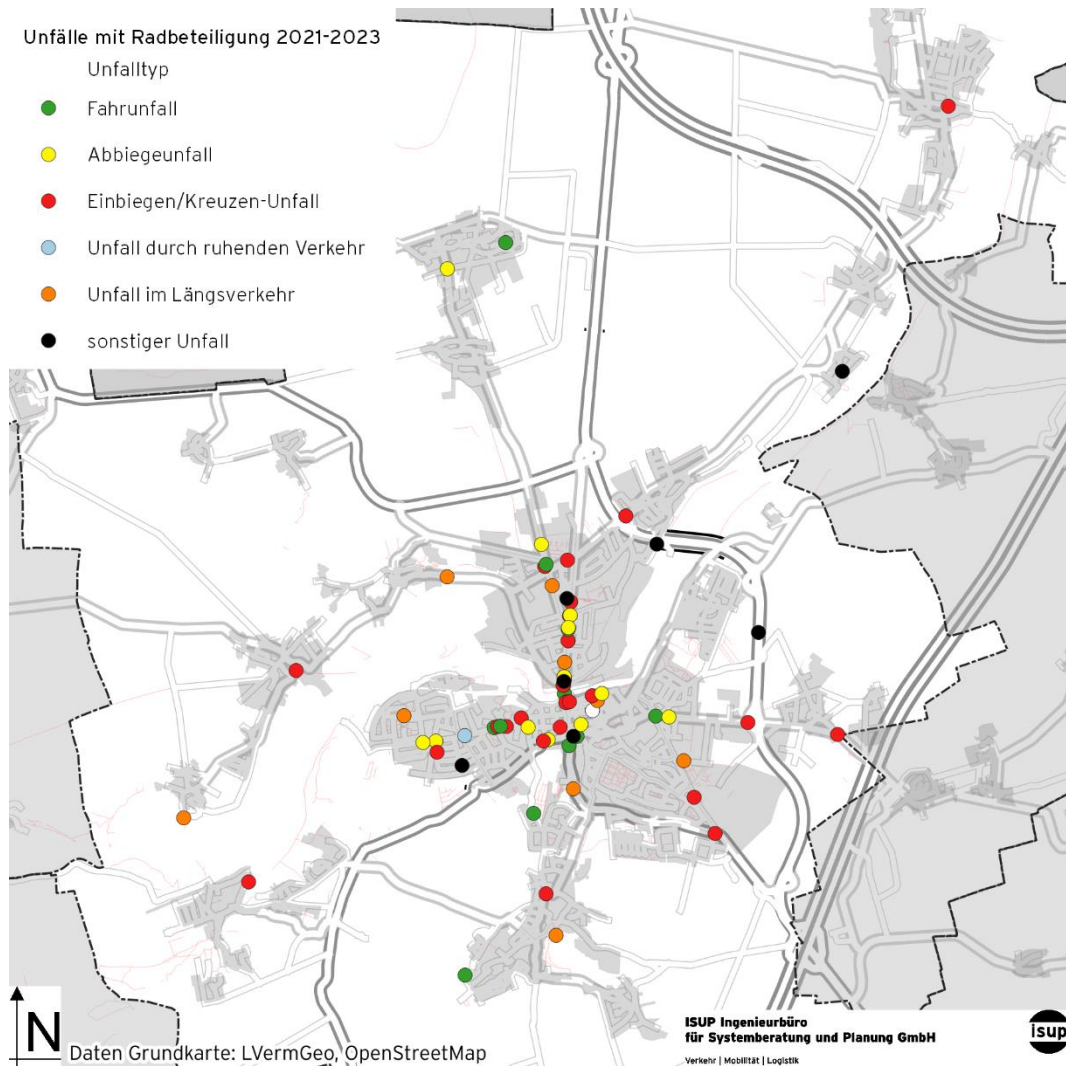


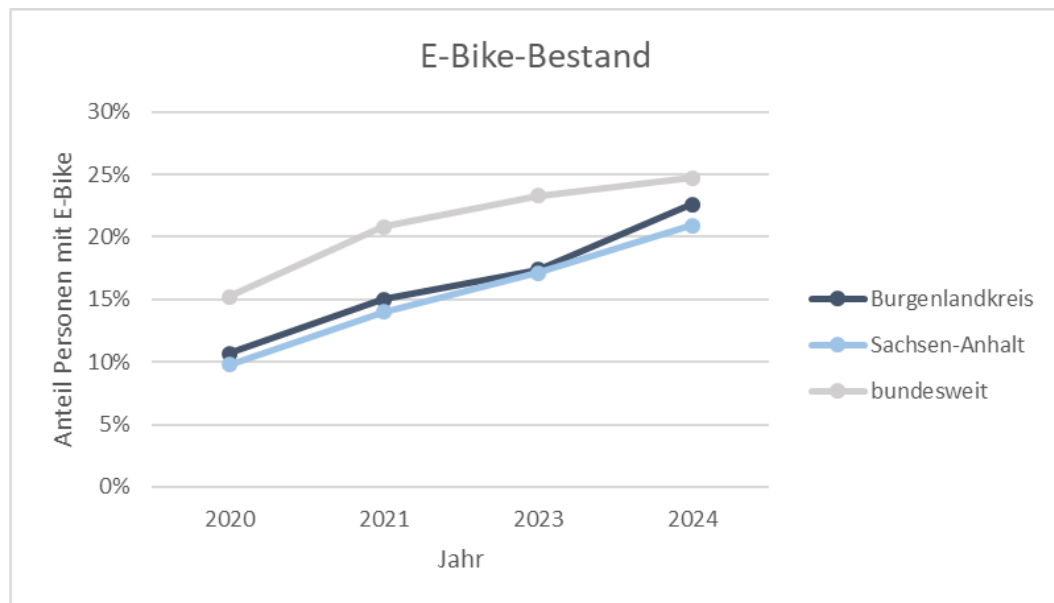
Abbildung 13: Unfälle mit Radbeteiligung in den Jahren 2021-2023 in Weißenfels nach Unfalltyp

2.8 Potentiale des Radverkehrs

Bundesweit steht in 78 % der Haushalte mindestens ein Fahrrad zur Verfügung³. Damit sind gute Voraussetzungen für die Steigerung der Fahrradnutzung gegeben. Aktuelle Entwicklungen im Radverkehr können weitere Potentiale aktivieren und den Einsatzbereich des Fahrrads als Verkehrsmittel erweitern.

³ Statistisches Bundesamt, Stand 2022, https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Einkommen-Konsum-Lebensbedingungen/Ausstattung-Gebrauchsgueter/_inhalt.html zuletzt abgerufen am 22.01.2025

Während die Ausstattung mit konventionellen Fahrrädern in den letzten Jahren stabil geblieben ist, steigt die Anzahl elektrounterstützter Fahrräder kontinuierlich an. Im Burgenlandkreis stieg der Anteil an Personen die ein Pedelec oder E-Bike besitzen von ca. 11 % im Jahr 2020 auf ca. 23 % im Jahr 2024 an (vgl. Abbildung 14).



Quelle: Civey-Umfrage im Auftrag von E.ON, <https://energieatlas.eon.de/e-mobility/e-bikes>; eigene Darstellung

Abbildung 14: Anteil E-Bike-Besitzenden an der Gesamtbevölkerung laut Umfragen im Auftrag von E.ON

Durch das Aufkommen der **Pedelecs und E-Bikes**, d.h. von Fahrrädern mit Unterstützung durch einen Elektroantrieb, wird das Radfahren für alle Altersgruppen leichter, sind Steigungen deutlich einfacher zu bewältigen und größere Entfernungen möglich. Älteren Menschen ist es damit länger möglich, Fahrrad zu fahren und ihren Aktionsradius mit diesem Verkehrsmittel beizubehalten oder gar auszuweiten. Im Fahrradtourismus wächst das Potential der Zielgruppen für größere Touren oder solche mit Steigungen. Für die Nutzung des Fahrrades als Verkehrs- und Transportmittel im Alltag (z. B. zur Bewältigung des Weges zum Arbeits- oder Ausbildungsort, als elektrounterstütztes Lastenrad oder in der Freizeit) kommen für das Pedelec längere Strecken in Betracht, was sich in der Netzplanung u. a. durch Berücksichtigung von Luftlinienentfernungen bis 20 km niederschlug.

Prinzipiell benötigen Pedelecs keine spezielle Infrastruktur, sie können die für herkömmliche Fahrräder mit nutzen. Ein besonderer Fokus bei der Schaffung Pedelec tauglicher Infrastruktur soll auf folgende Punkte gelegt werden [32.]:

- Breite Radverkehrsanlagen: Aufgrund größerer Geschwindigkeitsdifferenzen innerhalb des Radverkehrs muss vermehrt mit Überholvorgängen gerechnet werden. Auch Lasten-Pedelecs erfordern aufgrund ihrer Bemessung breitere Radverkehrsanlagen
- Führungsform: Aufgrund der konstant hohen Geschwindigkeiten von Pedelecs wird eine Fahrbahnnutzung mit Schutzstreifen oder auf Abschnitten mit Tempo 30 attraktiver
- Sichere Abstellmöglichkeiten: Insbesondere an Zielorten sind sichere Anlagen zum Abstellen von Pedelecs notwendig. Neben Ausbildungs-, Arbeits- und Umsteigeorten müssen auch die Abstellmöglichkeiten am Wohnort den Anforderungen gerecht werden.

Eine Radverkehrsinfrastruktur die nach dem aktuellen Stand der Technik ausgebaut ist (z. B. nach ERA 2010) erfüllt auch die Anforderungen von Pedelecs und E-Bikes.

Lasten- und Transportfahräder sind ein zunehmend wichtiger Teil der Fahrradflotte. Große Gepäckträger bzw. Stauflächen ermöglichen es, größere Lasten sicher und bequem zu transportieren. Im Jahr 2023 wurden rund 235.000 Stück verkauft, davon 189.000 mit elektrischem Antrieb⁴. Auf Bundesebene werden vom BAFA gewerblich und öffentlich genutzte Elektrolastenträder mit 25% bzw. maximal 3.500 Euro gefördert⁵. Auch das Land Sachsen-Anhalt unterstützt Kommunen und Gewerbetreibende bei der Anschaffung von Lastenrädern im Rahmen des EFRE-Programms (EFRE-RL Mobilität)⁶ mit bis zu 60 % der förderfähigen Anschaffungskosten. Kommunen des Landes Sachsen-Anhalt wird eine Förderquote von 90% ermöglicht.

Zum Ausbau einer geeigneten Infrastruktur fördert das BMDV unter anderem Projekte zur Untersuchung der speziellen Anforderungen von Lastenrädern bezüglich der Radverkehrsinfrastruktur (ENTLASTA - Entwurfs Elemente und Netze für Lastenräder im Stadtverkehr) und Abstellanlagen (ALADIN - Abstellanlagen für Lastenräder in Nachbarschaften). Diese und weitere Projekte werden auf der Internetseite⁷ des BMDV vorgestellt.

Neuere Geschäftsmodelle rund um das Fahrrad gewinnen an Bedeutung. Immer mehr Unternehmen und deren Beschäftigte nutzen Angebote des **Dienstfahrrad-Leasings**. Damit werden auch hochpreisige Pedelecs für eine sehr breite Nutzergruppe attraktiv, da die monatlichen Leasingraten mit rund 100€ relativ gering ausfallen.

Im Nationalen Radverkehrsplan 3.0 (NRVP) wird die **Digitalisierung im Radverkehr** als Ziel genannt. Ein Schwerpunkt stellt dabei die Erfassung und Pflege möglichst flächendeckender Daten als Grundlage und Erleichterung der Radverkehrsplanung dar. Dies umfasst sowohl die vorhandene Infrastruktur als auch Daten zum aktuellen Radverkehrsaufkommen bzw. dessen Entwicklung. Daneben spielt die Datenbereitstellung für Radfahrende eine wichtige Rolle. Frei verfügbare und hochwertige Daten bilden die Grundlage für digitale Angebote wie Routenplanung oder Fahrradverleihsysteme.

Abschätzung des Verlagerungspotentials durch Radverkehrsförderung

Das größte Potential einer Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf den Radverkehr liegt in der Nahmobilität auf Strecken bis 5 km. Laut der Untersuchung Mobilität in Deutschland (MiD 2017 [30.]) liegen 58 % aller täglichen Wege in diesem Entfernungsbereich. Etwa 43 % aller Pkw-Fahrten sind kürzer als 5 km [30.].

Da kurze Strecken nur einen relativ kleinen Anteil der Verkehrsleistung, d.h. der Gesamtlänge der zurückgelegten Wege, ausmachen, ist der CO₂-Einspareffekt durch eine Verlagerung nur der kurzen Fahrten jedoch überschaubar. Die Untersuchung „Potenziale

⁴ <https://www.cargobike.jetzt/ziv-marktdaten-2023/> (zuletzt aufgerufen am 22.01.2025)

⁵ <https://www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderprogramme/e-lastenfahrrad-richtlinie> (zuletzt aufgerufen am 22.01.2025)

⁶ <https://mid.sachsen-anhalt.de/infrastruktur/verkehr/radverkehr/radverkehrsfoerderung-in-sachsen-anhalt/foerderung-des-alltagsradverkehrs-mit-efre-mitteln> (zuletzt aufgerufen am 22.01.2025)

⁷ <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/lastenradverkehr.html> (zuletzt aufgerufen am 22.01.2025)

des Radverkehrs für den Klimaschutz“ der TU Dresden [33.] kommt zu der Einschätzung, dass eine Verlagerung der Hälfte der kurzen Pkw-Fahrten auf das Fahrrad lediglich zu einer CO₂-Einsparung von ca. 3 % führen wird. Unter der Annahme, dass durch die Förderung des Gesamtsystems Radverkehr auch weiter entfernte Ziele als gut erreichbar wahrgenommen werden, wird ein Reduktionspotenzial von 6 - 11 % angenommen. Die zunehmende Verbreitung und Nutzung von Pedelecs wird den Anteil der längeren, mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege bis 20 km deutlich vergrößern. Die Radverkehrsplanung sollte also in Zukunft verstärkt auch den Entfernungsbereich 5-20 km in den Fokus nehmen, da sich hier relevante CO₂-Einspareffekte erzielen lassen.

Zur konkreten Abschätzung der Verlagerungswirkung verschiedener Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen wurde durch das Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung (ISI) eine Analyse durchgeführt [34.]. Um die Klimaschutzwirkung von verschiedenen Infrastrukturmaßnahmen wie der Bau von Radwegen, Ingenieurbauwerken oder Radabstellanlagen zu quantifizieren, wurden verschiedene Faktoren recherchiert und auf folgende Szenarien angewandt:

- Basisszenario: gemäßigte Verlagerung der Verkehrsmittelnutzung auf das Fahrrad durch den Ausbau der Radinfrastruktur, d.h. es entspricht in etwa dem heutigen Verhalten bei der Verkehrsmittelwahl
- Optimistisches Szenario: mehr Verhaltensänderung bezüglich des Anteils verlagerter Wege und durchschnittlicher Wegelängen
- Fahrradland: flächendeckend sehr gute Infrastruktur und starke Fahrradkultur führt dazu, dass ein großer Teil der alltäglichen Wege mit dem Fahrrad (in Kombination mit dem ÖV) zurückgelegt werden, mit deutlich steigenden Wegelängen

Mit der dort erarbeiteten Methodik werden je Maßnahmenart Verlagerungswirkungen ermittelt. Beispielsweise wird für den Bau von 1 km Radweg eine Verlagerung im Basisszenario von 238.391 Pkw-km angenommen (vgl. Tabelle 13 [34.]). Mit der Annahme, dass 208,5 g CO₂ / Pkw-km emittiert werden⁸ lassen sich (für die Stadt Weißenfels folgende Einsparungen ermitteln:

- Basisszenario: 1.155 T CO₂ pro Jahr
- Optimistisches Szenario: 3.989 T CO₂ pro Jahr
- Fahrradland: 11.051 T CO₂ pro Jahr

Unter der Annahme, dass die Bevölkerung in Deutschland pro Person und Jahr 2,1 T CO₂ im Bereich Mobilität verursacht⁹, folgen daraus für die Stadt Weißenfels folgende relativen Einsparungen im Verkehrssektor:

- Basisszenario: 1 %
- Optimistisches Szenario: 5 %
- Fahrradland: 13 %

Die Zahlen des Fraunhofer-ISI sowie die darauf basierenden weiteren Berechnungen werden in Anlage 2 detaillierter dargestellt.

Neben der unmittelbaren positiven Klimaschutzwirkung des Radverkehrs durch die direkte Einsparung jeglicher Kohlendioxid-Emissionen bzw. sehr geringer Kohlendioxid-Emissionen bei Pedelec-Nutzung (Strom-Mix) gibt es eine Vielzahl weiterer positiver Effekte für Umwelt und Gesellschaft. Radverkehr benötigt deutlich weniger Platz als

⁸ Angaben aus „Klimaschutz durch Radverkehr – Hinweise und Beispiele zur Berechnung der Treibhausgasreduzierung“ des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz <https://www.klimaschutz.de/de>

⁹ <https://www.bmu.de/media/kohlenstoffdioxid-fussabdruck-pro-kopf-in-deutschland> zuletzt abgerufen am 27.01.2025

Autoverkehr, die Kosten für Bau und Unterhalt attraktiver Radverkehrsanlagen betragen ein Bruchteil der Kosten für die Verkehrsinfrastruktur für den motorisierten Individualverkehr (MIV), die negativen Umweltauswirkungen eines neuen Radweges sind deutlich geringer als die einer bestehenden oder neu errichteten Autostraße. Radverkehr ist im Gegensatz zu Autoverkehr einfach in Siedlungsstrukturen integrierbar, da er nahezu keine Geräuschemissionen verursacht. Die geringere Geschwindigkeit und direktere Interaktionsmöglichkeit untereinander und mit Fußgängern lässt die gemeinsame Nutzung von Flächen zu und führt zu lebenswerten Siedlungsräumen mit ausreichend Platz für Straßengrün und z.B. Spielflächen. Die regelmäßige Nutzung des Fahrrades für den Arbeitsweg oder zum Einkaufen hat sogar positive Auswirkungen auf die Gesundheit der Radfahrenden, da sie sich an der frischen Luft körperlich betätigen.

Somit ist Radfahren neben dem Fußverkehr die nachhaltigste Verkehrsform überhaupt. In Kombination mit einem gut ausgebautem ÖPNV lassen sich auch im ländlichen Raum die meisten Fahrten mit dem PKW vermeiden und nahezu klimaneutral und kostengünstig durch Nutzung des Umweltverbundes realisieren. Ebenso nachhaltig ist die Förderung des Radtourismus, da bei dieser Tourismusform im Vergleich zu vielen anderen Tourismusformen nur minimale Treibhausgasemissionen entstehen (An- und Abreise) und lokale Unternehmen direkt und langfristig von den Radtouristen profitieren können. Der Ausbau der touristischen Radrouten fördert darüber hinaus die Radnutzung im Freizeitbereich und vermeidet so klimaschutzrelevante Autofahrten zu Freizeitzielen. Gleichzeitig kann dies ein individueller Einstieg in die Rad-/ Pedelec-Nutzung im Alltag sein.

3 Radverkehrsnetz

3.1 Methodisches

Die Planung bzw. Überarbeitung der Netze in der Stadt Weißenfels erfolgte aus methodischen Gründen zunächst getrennt nach Alltags- und touristischem Radverkehr, um den unterschiedlichen Zielgruppen möglichst gut zu entsprechen.

Für den **Alltagsradverkehr**, bei dem das Fahrrad als Verkehrsmittel genutzt wird, ist eine möglichst direkte Verbindung zwischen Startpunkt und Ziel erforderlich. Dem Ansatz der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN, [7.]) folgend, wurden methodisch zunächst die Zentralen Orte und Schwerpunkte des Quell- und Zielverkehrs durch Zielpunkte repräsentiert, welche anschließend durch Luftlinien verbunden wurden (vgl.

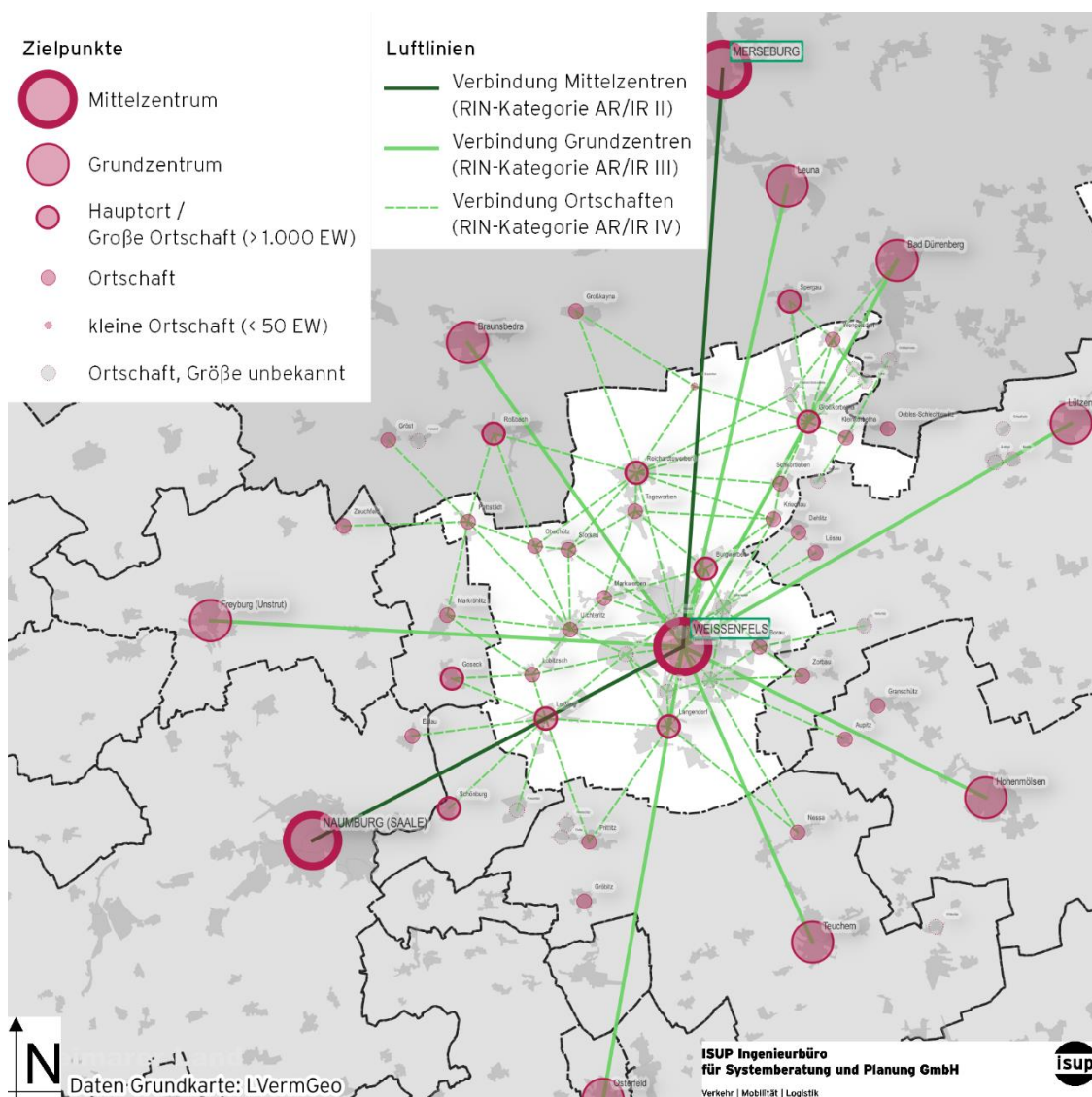


Abbildung 15: Luftlinienverbindung der zentralen Orte und Ortschaften

Abbildung 15). Neben den Ortschaften und Ortsteilen wurden auch die Bahnhöfe Weißenfels und Großkorbetha als wichtige Zielpunkte in das Luftliniennetz eingebunden.

Diese Luftlinienverbindungen wurden auf konkrete Straßen und Wege umgelegt (vgl. Abbildung 16). Gab es dabei zwischen Ausgangs- und Zielpunkten mehrere Möglichkeiten, so wurden diese anhand der heutigen Bedingungen, zukünftig möglicher Verbesserungen, der Entfernung, der Lage in Bezug auf öffentliche Straßen wegen der besseren sozialen Kontrolle und der Steigungsverhältnisse verglichen und ein möglichst optimaler Verlauf gesucht. Die Umlegung der Luftlinien ergab einen Entwurf des Netzes. Da auch unter Berücksichtigung von Pedelecs und E-Bikes die im Alltagsradverkehr zurücklegbaren Entfernungen (in der Regel Hin- und Rückfahrt) begrenzt sind, wurde ein Grenzwert von 20 km Luftlinie definiert. Wesentlich längere Verbindungen haben für den Alltagsradverkehr keine Bedeutung und wurden nicht umgelegt.

Anschließend wurde geprüft, ob weitere relevante Quell- und Zielpunkte (Arbeitsplatzschwerpunkte, weitere Bahnhöfe, Schulen und Freizeiteinrichtungen) bereits ausreichend in das Alltagsnetz eingebunden sind. Bei Bedarf wurde das Netz ergänzt. In einem weiteren Schritt wurde der Entwurf mit der Stadt Weißenfels abgestimmt. Darüber hinaus gab es für den Landkreis, Nachbarkommunen und weitere Akteure die Möglichkeit, das Entwurfsnetz zu prüfen und Ergänzungs- oder Änderungsvorschläge einzubringen. Nach einer fachlichen Prüfung und Abwägung fanden die Vorschläge Eingang in das Radverkehrsnetz.

Für den **touristischen Radverkehr** ist das entscheidende Kriterium dagegen die Attraktivität des Weges, der durchfahrenen Landschaft und der tangierten Zielpunkte. Die Weiterentwicklung des bereits vorhandenen radtouristischen Netzes musste daher vor allem diese Punkte und mögliche Potentiale für das radtouristische Aufkommen berücksichtigen.

Zwischen den Netzen für den Alltagsradverkehr und den Radtourismus sollte es aus Effizienzgründen möglichst große **Synergien** geben. Dies wurde erreicht, indem bei der Planung des Alltagsnetzes geeignete vorhandene touristische Wege einbezogen wurden und bei der Überplanung des radtouristischen Netzes der Entwurf des Alltagsnetzes berücksichtigt wurde. Nach Vorliegen beider Netze wurde eine Überlagerung und Prüfung auf mögliche Synergieeffekte durchgeführt. Getrennte Führungen können dann sinnvoll sein, wenn der thematische Bezug der radtouristischen Verbindung einen Umweg erfordert (z. B. Führung am Ufer eines Flusses) oder die Alltagsverbindung über längere Abschnitte an einer vielbefahrenen Straße verläuft (auch wenn Radverkehrsanlagen vorhanden sind). Das Alltagsnetz sollte aus Gründen der Ganzjahrestauglichkeit und Sicherheit nicht auf einer touristischen Route geführt werden, wenn diese nicht asphaltiert werden kann bzw. einsam im Wald ohne soziale Kontrolle, winklig oder umwegig verläuft. Eine gebündelte Führung ist dagegen gut möglich, wenn die direkte Ortsverbindung über ruhige Straßen und Wege außerhalb eines Waldes, die befestigt sind oder werden können, führt. Ist auf der geplanten Radverkehrsanlage Schülerverkehr zu erwarten, sollte aus Gründen der sozialen Sicherheit eine straßenbegleitende Routenführung umgesetzt und eine abgelegene Führung vermieden werden. Auf die sichere Ausgestaltung von Querungshilfen ist im Hinblick auf die schutzbedürftige Nutzergruppe besondere Sorgfalt zu verwenden.

*Lesehilfe: In den folgenden Abschnitten sind Festlegungen mit dem Buchstaben **F** gekennzeichnet und für die bessere Übersichtlichkeit nummeriert. Festlegungen stellen Grundsätze und Ziele für das zukünftige Handeln dar. Die jeweils nachgestellten Erläuterungen sollen zum vertieften Verständnis für die Zusammenhänge und Hintergründe beitragen.*

3.2 Netz Alltagsradverkehr

F 3.2.1 Grundlage der Maßnahmen zur Verbesserung des alltäglichen Radverkehrs ist das in Abbildung 16 und Anlage 3 als Übersicht sowie in Anlage 5 detailliert dargestellte Netz für den Alltagsradverkehr. Die allgemeine Nutzung der Straßen und Wege durch den Radverkehr bleibt davon unberührt.

Erläuterung: Das dargestellte Zielnetz für den Alltagsradverkehr ist in einem mehrstufigen Planungsprozess entstanden. Dabei werden in der Stadt Weißenfels sowohl innerörtliche als auch außerörtliche Bereiche des Straßennetzes im Zielnetz erfasst.

Aus der Hierarchie der miteinander verbundenen Zentren leitet sich auch die Netzhierarchie nach den RIN [7.] ab. Die höchste Stufe nach RIN (Kategorie AR/IR II) bilden, angelehnt an das System der zentralen Orte, die übergeordneten Hauptverbindungen zwischen den Mittelzentren. Verbindungen zwischen Grundzentren oder von diesen zu Mittelzentren vervollständigen das Hauptnetz in Weißenfels (Kategorie AR/IR III). Strecken des Alltagsnetzes zu allen Ortschaften und Ortsteilen ergänzen und verdichten dieses Hauptnetz (Kategorie AR/IR IV).

Das Zielnetz hat die Funktion, Prioritätensetzungen bei Maßnahmen für die Radverkehrsinfrastruktur zu ermöglichen und eine besondere Beachtung der Belange des Radverkehrs bei Maßnahmen und Veränderungen an den betroffenen Strecken und Knotenpunkten durchzusetzen. Es spielt damit für den wirtschaftlichen Einsatz der Finanzmittel eine wichtige Rolle.

Über das dargestellte Netz hinaus müssen alle Siedlungsgrundstücke und Einrichtungen mit dem Fahrrad erreichbar sein. Dies ist bei Maßnahmen an Straßen und Wegen zu berücksichtigen.

Das dargestellte Netz der Kategorie AR/IR II hat eine Länge von ca. 17 km, das der Kategorie AR/IR III von ca. 47 km und das der Stufe AR/IR IV von etwa 118 km (vgl. Anlage 3).

F 3.2.2 Bei allen baulichen und organisatorischen Maßnahmen von Straßenbaulastträgern und weiteren Akteuren ist zu überprüfen, ob das dargestellte Radverkehrsnetz davon direkt oder indirekt betroffen ist, um dessen bestehende Qualitäten nicht zu beeinträchtigen bzw. bestehende Mängel soweit möglich mit zu beheben. Dies betrifft z. B. allgemeine Verkehrsbaumaßnahmen, Oberflächenverbesserungen, Tiefbauarbeiten und die Ausstattung des Straßenraumes.

Erläuterung: Erfahrungsgemäß kann ein gewisser Teil von Verbesserungen für den Radverkehr im Zuge anderer, sowieso anstehender Maßnahmen mit erreicht werden, wenn dies von vornherein berücksichtigt wird. Daher kommt der guten planerischen Vorbereitung und Abstimmung dieser "Sowieso-Maßnahmen" im Sinne eines effektiven Mitteleinsatzes eine große Bedeutung zu.

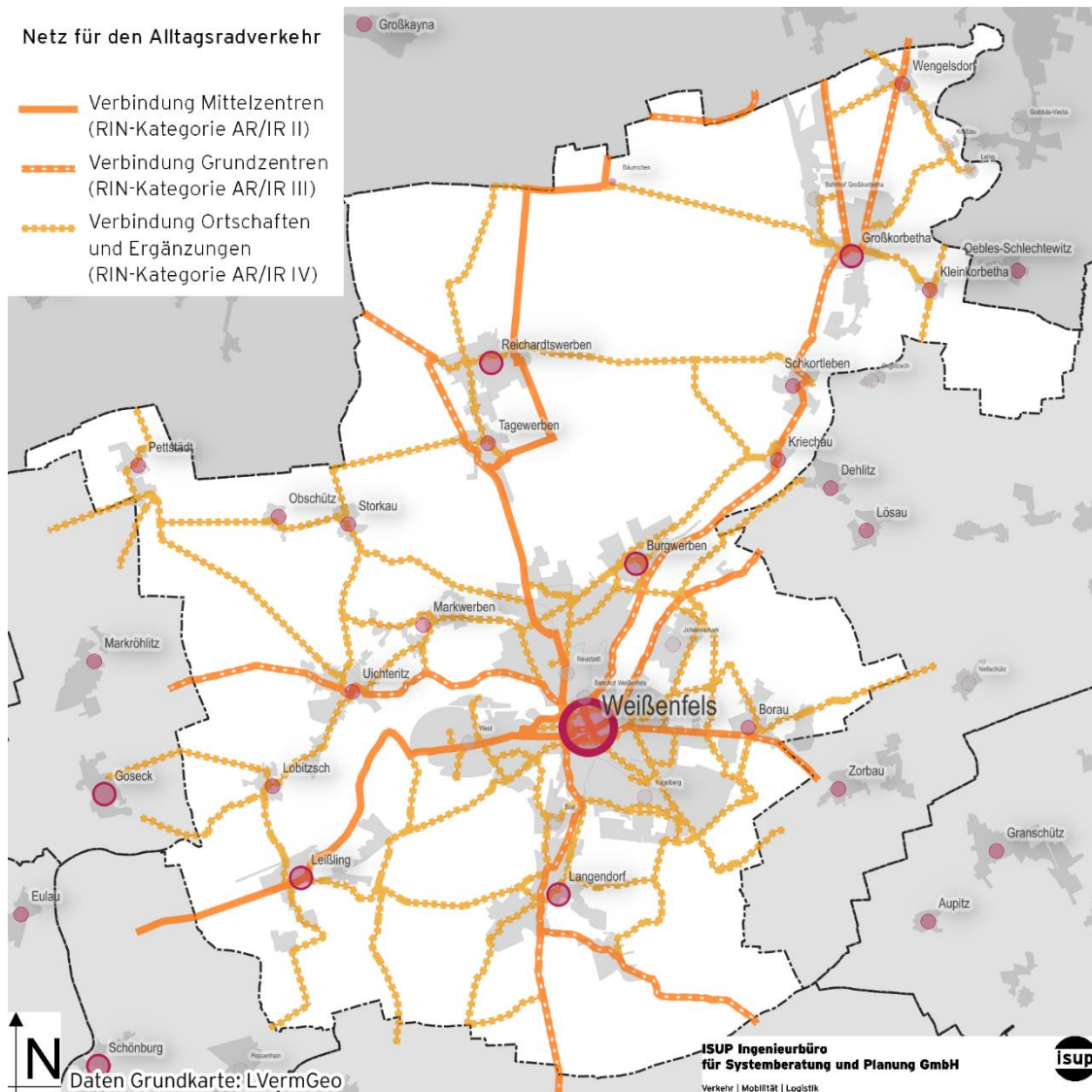


Abbildung 16: Netz für den Alltagsradverkehr nach Umlegung der Luftlinien auf das Straßen- und Wegenetz

3.3 Radtouristisches Netz

F 3.3.1 In der Stadt Weissenfels soll das in Anlage 4 in der Übersicht und in Anlage 5 detaillierter dargestellte radtouristische Zielnetz realisiert und unterhalten werden. Es besteht aus Radfernwegen, regionalen und lokalen touristischen Routen. Auf diesem Netz können einzelne Routen themenbezogen oder für die Bedürfnisse der jeweiligen Zielgruppen vermarktet werden.

Erläuterung: Statt einzelner Routen steht beim Angebot das Netz im Vordergrund, weil es die Möglichkeit der Neukombination der Streckenabschnitte entweder durch die Nutzenden selbst oder durch das Marketing bietet.

Der Vorschlag für das Zielnetz des Radtourismus in Weissenfels orientiert sich weitgehend am bereits vorhandenen Netz, welches punktuell verbessert und z.T. neu verknüpft wird. Mit dem Begriff Zielnetz wird

verdeutlicht, dass dieses Netz gegenwärtig noch nicht an allen Stellen nutzbar ist, sondern noch entsprechender Ausbau- und Verbesserungsmaßnahmen bedarf, die im vorliegenden Radverkehrskonzept konkret benannt werden.

F 3.3.2 Für die Weiterentwicklung des radtouristischen Netzes in Weißenfels sind die in Tabelle 7 genannten Ideen und Vorschläge für Anpassungen touristischer Routen zu prüfen, und ggf. mit den weiteren betroffenen Akteuren (z.B. Routenbetreiber) abzustimmen.

Tabelle 7: Vorschläge für die Anpassung radtouristischer Routen

ID	Route	Vorschlag / Idee	Verlauf	Erläuterung
1	Saaleradweg, Rad-Acht	Verlaufsänderungen zwischen Weißenfels und Leißling	Verlegung der Radrouten zwischen Bahnlinie und Saale	Verlauf ist flussnäher und landschaftlich attraktiver als bisheriger Verlauf; Vermeidung der Engstelle am Storchennest
2	Weißenfels -Roßbach / Hasse	Verlegung im Bereich Reichardtswerben	Verlegung zwischen Roßbacher Weg und K 2169 auf auszubauenden landwirtschaftlichen Weg und Fortführung über Wegeflurstück (bisher kein Weg vorhanden)	Verlauf über alte Bahntrasse ist nicht umsetzbar; Vermeidung Verlauf über K 2169
3	Weißenfels -Roßbach / Hasse	Anbindung an andere touristische Routen in Burgwerben	Anbindung über Weinstraße / Friedrich-List-Straße an RWW6 und SRW	Bisher fehlende Verknüpfung mit anderen Routen
4	RWW6	Verlegung in WSF-Neustadt	Weiterführung Radweg auf Bahntrasse bis Tagewerbener Straße	Vorschlag aus ISEK Neustadt
5	Rippach-Radweg, RWW3	Verlegung zwischen Langendorf und WSF-Zentrum prüfen	Neu über Am Stadtpark / Heinickestraße	Vermeidet Langendorfer Straße (B 87), führt jedoch zu zusätzlichen Steigungen
6	RWW4	Streichung der Route	-	Ausbau des Abschnitts im Wald bei Leißling nicht realistisch; Route mit geringem touristischem Potential

Erläuterung: Die benannten Änderungen und Ergänzungen an den touristischen Radrouten sind das Resultat des Planungsprozesses zur Optimierung des radtouristischen Netzes auf städtischer Ebene. Die Kurzbegründungen für die einzelnen Maßnahmen sind in der Tabelle dargestellt. Für Verlaufsänderungen am Saaleradweg (Nummer 1, Tabelle 7) muss ein Trassenänderungsverfahren beim Landesverwaltungsamt beantragt werden (LRVP 2030, HF III / M 1).

F 3.3.3 Für das radtouristische Zielnetz in der Stadt Weißenfels sollen die zu erarbeitenden Qualitätsstandards für überregionale touristische Radrouten in Sachsen-Anhalt (HF III/ M2, LRVP 2030 [16.]) die Grundlage sein. Bei regionalen und sonstigen Routen und Strecken, die keine Radfernwege sind, sind Unterschreitungen des Standards möglich, wenn räumliche Gegebenheiten keine sinnvolle andere Möglichkeit zulassen.

Erläuterung: In anderen Bundesländern (z.B. Sachsen) existieren bereits Standards für Radfernwege und überregionale Routen. Sie definieren eine bundesweit etablierte Übersicht zu angestrebten Zielgrößen hinsichtlich der tolerierbaren Umwege, der sicheren und komfortablen Befahrbarkeit, der sicheren Überquerbarkeit von Straßen, des alltagstauglichen Belages, der konsistenten Wegweisung, der ausreichenden Breite von Radverkehrsanlagen, der touristischen Infrastruktur und der attraktiven Routenführung. Auch für regionale und sonstige Routen sollten solche Standards mit der nötigen Flexibilität als Orientierung genutzt werden.

- F 3.3.4** Für alle touristischen Routen sollten stets die Zuständigkeiten für die allgemeine Routenbetreuung und die Vermarktung geklärt sein. Das Land sieht sich mitverantwortlich für die Vermarktung der überregionalen Routen, regionale und lokale Routen hingegen liegen bei den Kommunen.

Erläuterung: Für die touristischen Routen ist fortwährend sicherzustellen, dass ein Routenbetreiber, der den aktuellen Zustand der gesamten Route und der Wegweisung unterhält, vorhanden ist. Diese Funktion kann in bestimmtem Umfang für ausgewählte Routen durch einen Wegewart unterstützt werden. Die Vermarktung sollte für die touristischen Routen ebenfalls geklärt sein. Im LRVP 2030 (HF III / M 5,) wird eine zentrale Vermarktung der überregionalen touristischen Routen durch das Land festgelegt.

3.4 Anforderungen an übergeordnete Netze

- F 3.4.1** Die Stadt Weißenfels erwartet vom Land Sachsen-Anhalt eine zügige Abarbeitung der als notwendig erkannten Maßnahmen für Radverkehrsanlagen an Bundes- Landesstraßen. Sie wird ggf. weitere Bedarfe anmelden und für die Prioritätensetzung auf das vorliegende Netzkonzept verweisen.

Erläuterung: Das Land Sachsen-Anhalt hat mit seinem Landesradverkehrsplan von 2010 (LRVP 2010) [35.] die Bedarfsmeldungen der Kreise und anderer Akteure erstmalig registriert. Diese Radwegebedarfspläne wurden im Jahr 2015/16 fortgeschrieben. Bestandteil der Fortschreibung war eine Priorisierung der Bedarfe anhand einer Multikriterienanalyse. Die Gewichtung der Bedarfe erfolgte in vordringlichem Bedarf (Umsetzung 2015-2030) und weiterer Bedarf (Umsetzung nach 2030). Infolge der Erarbeitung des LRVN 2020 sollen die Radwegebedarfspläne überarbeitet und in die Umsetzungsstrategie des LRVN 2020 überführt werden, (vgl. LRVN 2020 [36.]). Die Umsetzung der Radwegebedarfsvorhaben wird voraussichtlich viele Ressourcen binden und deren Geschwindigkeit ist von zahlreichen Faktoren (Personal, Genehmigungsprozess und Mitwirkung Betroffener) abhängig. Die des vorliegenden Radverkehrskonzeptes zugrundeliegenden Untersuchungen zeigen zusätzlichen Bedarf für Radwege an Bundes- und Landesstraßen (vgl. Anlage 6). Für einen funktionierenden Radverkehr in der Stadt Weißenfels ist deren Realisierung im Verantwortungsbereich des Landes Sachsen-Anhalt sehr wichtig. Das Land bezieht das Vorliegen einer beschlossenen Alltagsradverkehrsnetzplanung bei der Bewertung der Bedarfe ein, was in der Stadt Weißenfels mit vorliegendem Konzept gegeben ist.

- F 3.4.2** Im Zuge der Erstellung des Radverkehrsnetz für die Stadt Weißenfels wurde Änderungsbedarf am Landesradverkehrsnetz (LRVN) festgestellt. Die Stadt Weißenfels erwartet die Übernahme der aufgezeigten Änderungen (Tabelle 8) am LRVN.

Erläuterung: Das LRVN stellt ein erstes flächendeckendes Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr in Sachsen-Anhalt dar. Das Ministerium für Infrastruktur und Digitales betont aber auch: „Das LRVN 2020 ist kein starres Netzkonzept. Neue Erkenntnisse und Informationen werden dazu beitragen, dass sich das Netzkonzept in Zusammenarbeit mit den Kommunen auch in den nächsten Jahren weiterentwickeln wird.“¹⁰ Die Netzerstellung für das Radverkehrskonzept der Stadt Weißenfels hat durch eine detailliertere Planung Anpassungsbedarf festgestellt. Verschiedene örtliche Begebenheit wurden im LRVN nicht berücksichtigt, daher beantragt die Stadt Weißenfels das LRVN wie in der folgenden Tabelle 8 dargestellt zu ändern. Teilweise werden im vorliegenden Konzept Verbindungen des LRVN in Ihrer Bedeutung anders bewertet und dem Grund- und nicht dem Hauptnetz zugeordnet. Für diese Verbindungen wird kein Änderungsbedarf am LRVN gesehen.

¹⁰ <https://mid.sachsen-anhalt.de/infrastruktur/verkehr/radverkehr/landesradverkehrsnetz-2020> zuletzt abgerufen am 16.12.2024

Tabelle 8: Anpassungsbedarf am LRVN

Abschnitt LRVN	bisheriger Verlauf	neuer Verlauf	Begründung
Weißenfels - Merseburg	Merseburger Straße / Heuweg / Tagewerben / Reichardtswerben / Bäumchen	Anpassungen im Bereich Neustadt / Tagewerben / Reichardtswerben	Im Abschnitt Neustadt wird die Strecke so optimiert, dass sie zukünftig direkt an den Radweg Richtung Tagewerben anschließt. Im Bereich Tagewerben / Reichardtswerben wurde der in Abstimmung mit den Ortschaften der Verlauf von der Kreisstraße auf das Nebenstraßennetz verlegt.
Weißenfels - Leißling	Am Marktwege / Kirchberg	Am Marktwege (Einkaufszentrum) / K 2583 bzw. Beuditzstraße / Am Birkenwäldchen / Saaleradweg (Bestand)	Steigung der Straße Kirchberg zu stark und damit als Hauptverbindung ungeeignet. Neuer Verlauf umgeht die Steigungsstrecke mit vertretbarem Umweg (um Faktor 1,1 länger). Verbindung über B 87 bleibt bestehen, zur Anbindung des Einkaufszentrums.

F 3.4.3 Für die Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes im Burgenlandkreis und im Land Sachsen-Anhalt stellt die Stadt Weißenfels für die nachrichtliche Darstellung in Karten das konzipierte Netz für den überörtlichen Alltagsradverkehr sowie den touristischen Radverkehr zur Verfügung.

Erläuterung: Das Land Sachsen-Anhalt unterstützt die Erstellung von Radverkehrsnetzen auf Ebene der Landkreise und Kommunen. Auf diese Weise kann das Landesradverkehrsnetz auf regionaler und lokaler Ebene weiter verdichtet und um wichtige Verbindungen des Radverkehrs ergänzt werden. (vgl. LRVP 2030 [16.]

3.5 Ausbaustandards

F 3.5.1 Die Qualität und Gestaltung des Netzes ist langfristig auf der Grundlage der in der Tabelle 2 der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA [8.]) enthaltenen Werte und Zusammenhänge in der jeweils aktuellen Fassung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen zu entwickeln.

Erläuterung: Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der FGSV (ERA), derzeit gilt noch die in Fortschreibung befindliche ERA 2010, stellen den aktuellen Stand der Technik dar. Die Regelungen zu § 2 Absatz 4 Satz 2 der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) weisen ausdrücklich auf die ERA hin. Die geforderten Qualitätsmerkmale beziehen sich auf langfristig zu erreichende Zielgrößen. Die wesentlichen Zielgrößen des Netzes für den zielorientierten Alltagsradverkehr sind:

- angestrebte Fahrgeschwindigkeiten inklusive der Zeitverluste an Knotenpunkten: 15 bis 30 km/h
- maximale Zeitverluste durch Anhalten und Warten je km: 15 bis 60 s (abhängig von Netzkategorie)
- Anbindung von 90 % der Einwohner im 200-m-Bereich der Hauptverbindungen¹¹ als Kriterium für die Netzdichte
- Umwegfaktoren max. 1,2 gegenüber der kürzestmöglichen Verbindung, max. 1,1 gegenüber parallelen Hauptstraßen und keine zusätzlichen Steigungen
- Einhaltung grundlegender Entwurfsanforderungen zu Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität nach ERA
- Winterdienst bei AR-II-Verbindungen (Verbindungen zwischen Mittelzentren)
- Gewährleistung sozialer Sicherheit durch Übersichtlichkeit, Einsehbarkeit und der Bevorzugung von Streckenführung entlang belebter Umgebung

Derzeit befindet sich die ERA in der Fortschreibung, mit der Veröffentlichung (geplant für 2026) werden sich neue Anforderungen ergeben. Gegebenenfalls entsteht daraus Anpassungsbedarf bei der Umsetzung der geplanten Maßnahmen. Die FGSV hat bereits angekündigt, dass zukünftig breitere Mindest- und Regelmaße

¹¹ „Die Kategorien IR II bis IR IV und AR II bis AR IV werden für den zielorientierten Alltagsradverkehr unter dem Begriff Hauptverbindungen des Radverkehrs zusammengefasst.“ ERA 2010, S. 8.

zum Einsatz kommen und generell „der Fuß- und Radverkehr künftig in den Entwurfsregelwerken für Stadtstraßen bevorzugt“ wird (vgl. FGSV 2022 [37.]). Bereits 2022 wurden die Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele (E Klima 2022) [14.] veröffentlicht. Hierin werden Ergänzungen und Modifizierungen der bestehenden Regelwerke beschrieben, um das Erreichen der Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu unterstützen. Unter anderem wird bei zukünftigen Planungen die Bevorzugung des Umweltverbunds (ÖPNV-, Rad- und Fußverkehr) gegenüber dem motorisierten Individualverkehr gefordert. Ergänzend zu den Regelwerken und Empfehlungen der FGSV hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr die Publikation „Einladende Radverkehrsnetze“ als Begleitbroschüre zum Sonderprogramm „Stadt und Land“ veröffentlicht. Die darin enthaltenen Best Practice-Beispiel zeigen Umsetzungsmöglichkeiten für eine attraktive Radverkehrsinfrastruktur auf und können als Orientierung für die Realisierung des Radverkehrsnetzes in der Stadt Weißenfels dienen.

F 3.5.2 Der Einsatzbereich von Radverkehrsanlagen (RVA) am Straßen- und Wegenetz in der Stadt Weißenfels orientiert sich an den Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen in Sachsen-Anhalt (MLV 2021, [17.] und den ERA 2010 [8.].

Eine Radverkehrsanlage außerorts ist erforderlich, sofern folgende Kriterien zutreffen:

- bis einschließlich 70 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit und einer Verkehrsbelastung (DTV) ab 4.000 Kfz/Tag; ab einer Verkehrsbelastung von 2.500 Kfz/Tag ist die Erfordernis einer RVA zu prüfen
- bis einschließlich 100 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit und einem DTV ab 2.500 Kfz/Tag; ab einer Verkehrsbelastung von 1.000 Kfz/Tag ist die Erfordernis einer RVA zu prüfen

Innerorts ist ab einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h

- und einem DTV von mind. 5.000 Kfz/Tag die Umsetzung einer Radverkehrsanlage erforderlich;
- ab einer Verkehrsbelastung von 3.000 Kfz/Tag ist die Erfordernis eines Zusatzangebots (Schutzstreifen, Gehweg „Rad frei“, nicht benutzungspflichtiger Radweg) zu prüfen.

Darüber hinaus können Radverkehrsanlagen bei niedriger Verkehrsbelastung erforderlich werden. Prüfkriterien sind dafür:

- Bedeutung als Schulweg
- Schwerverkehrsstärke ab 500 Kfz/24h
- Begründete Gefährdungslage durch Kommune, Öffentlichkeit oder weitere Akteure

Erläuterung: Das Erfordernis einer RVA hängt im Wesentlichen von der Lage (innerorts, außerorts), der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Verkehrsbelastung (DTV) ab. Die Führung des Radverkehr an Landstraßen ist in Tabelle 19 der ERA 2010 (S.66) definiert. Jedoch können dabei auch weitere Faktoren wie geringe Fahrbahnbreiten, hoher Schwerverkehrsanteil, Steigungen, hohes Radverkehrsaufkommen, Unübersichtlichkeit, hohes Aufkommen vulnerabler Personengruppen (bspw. Schulkinder) und Unfallhäufungen relevant sein (vgl. Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen in Sachsen-Anhalt 2021, S.11 [17.]). Speziell im außerörtlichen Radverkehr an Landstraßen sind die Grenzwerte der Verkehrsbelastung als Anhaltswerte zu verstehen. Bei Auftreten der obengenannten Faktoren sollten ggf. auch niedrigere Grenzwerte in Betracht gezogen werden. (vgl. ERA 2010, S.67 [8.]).

An Straßen, an denen eine Radverkehrsanlage (RVA) erforderlich ist, deren Realisierung aber nicht absehbar ist, kann außerorts eine Geschwindigkeitsreduktion auf 70 km/h bzw. innerorts auf 30 km/h als kurzfristige Maßnahme sinnvoll sein.

F 3.5.3 Um eine einheitliche Qualität der Radverkehrsanlagen sicherzustellen, sind bei der Umsetzung der in Abschnitt 3.6 aufgeführten Maßnahmen die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 (ERA [8.]) anzuwenden. Ergänzend sind ebenfalls die landesweiten Qualitätsstandards des Landes Sachsen-Anhalt (MLV 2021 [17.]), die allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV StVO 2021 [2.]) und Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis (2021 [38.]) zu berücksichtigen. Folgende Radverkehrsanlagen kommen in der Regel zum Einsatz (vgl. Tabelle 9):

Tabelle 9: Radverkehrsanlagen mit Breitenmaß

Führungsform	Regelmaß Radvorrangroute ²	Regelmaß Basisverbindung ¹	Mindestmaß ¹ (nur im Bestand)	Anwendungsbereich
Gehweg Radverkehr frei	-	min. 2,50 m	-	innerorts u. außerorts
Einrichtungsradschwergeweg	2,50 m	2,00 m	1,60 m	innerorts u. außerorts
Beidseitiger Zweirichtungsradschwergeweg	3,00 m	2,50 m	2,00 m	innerorts u. außerorts
Einseitiger Zweirichtungsradschwergeweg	3,00 m	3,00 m	2,50 m	innerorts (nur im Ausnahmefall) u. außerorts
Gemeinsamer Geh- und Radweg	3,50 m	2,50 m	-	innerorts (nur im Ausnahmefall) u. außerorts
Fahrradstraße	4,75 m	4,00 m ³ (Fahrgasse)	3,50 m ³ (Fahrgasse)	innerorts u. außerorts
Radfahrstreifen	2,75 m	1,85 m		innerorts
Schutzstreifen (Angebotsstreifen)	2,00 m	1,50 m	1,25 m	innerorts

¹vgl. ERA 2010, E Klima 2022; ²vgl. H RSV; ³vgl. Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis 2021

- Weitere Führungsformen außerorts:
 - Wirtschafts- und Forstwege mit einer Zielstandardbreite von min. 3,0 m, bei intensiver Nutzung von 3,5 m (MLV 2021 [17.]), bei Radvorrangrouten 4,5 m
- Weitere Führungsformen im innerörtlichen Bereich
 - Fahrradzone,
 - Tempo-30-Zone und
 - geöffnete Einbahnstraßen

Erläuterung: Die hier als Regelmaß (Basisverbindung) bezeichneten Vorgaben sind bei Neubau oder Grunderneuerung von Radverkehrsanlagen anzuwenden. Für jeden Einzelfall ist zu prüfen, ob das Regelmaß dem erwarteten Radverkehrsaufkommen gerecht wird oder ein höheres Breitenmaß (Regelmaß Radvorrangverbindung) erforderlich ist.

Für die Bestandsinfrastruktur und beengten Straßenräumen kann übergangsweise das Mindestmaß

angewendet werden. Längerfristig sollen vorhandene Radverkehrsanlagen mit Mindestmaß entsprechend dem Regelmaß ausgebaut werden. Die Planungen sind an den zum Umsetzungszeitpunkt aktuellen Stand der Technik auszurichten.

Nach Vorgabe der E Klima 2022 [14.] sind die in den Regelwerken angegebenen Mindestmaße nicht mehr anzuwenden. Stattdessen sind die Regelmaße oder in Abhängigkeit der Verkehrsfunktion größere Breiten zu verwenden.

Des Weiteren sind für die Oberflächengestaltung und Markierung ebenfalls die ERA 2010 [8.] und die Richtlinien für die Markierung von Straßen, Teil 1 (RMS-1 [39.]) anzuwenden.

Verschiedene Bundesländer haben in Anwendung der bundesweit einheitlichen Regelwerke (u.a. StVO, ERA) Musterlösungen veröffentlicht, die bei der Planung hilfreich sein können, u.a. Hessen¹² und Baden-Württemberg¹³.

F 3.5.4 Die empfohlene Bauweise von Radwegen orientiert sich an den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen von 2012 (RStO 12) [40.].

Erläuterung: Die Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt (LSBB) empfiehlt für die Bauweise von Radwegen eine Asphaltbauweise und verweist auch auf die RStO 12¹⁴. Auch die ERA und die Begleitbroschüre des BMDV zum Sonderprogramm Stadt und Land „Einladende Radverkehrsnetze“, empfehlen maschinell eingebaute Decken aus Asphalt, da diese die grundlegenden Anforderungen des Radverkehrs am besten erfüllen (vgl. Kap. 11.1.12 bzw. S. 28 und 34 Begleitbroschüre).

F 3.5.5 Beim Ausbau landwirtschaftlicher Wege können, abweichend zur empfohlenen Bauweise von Radwegen, diese als teilbefestigte Spurwege ausgebaut werden.

Erläuterung: Um die Auswirkungen des Wegebbaus auf die Umwelt möglichst gering zu halten und die notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu minimieren, kann die Instandsetzung bzw. Der Ausbau von landwirtschaftlichen Wegen (und anderen Wirtschaftswegen) als Spurweg erfolgen. Dabei ist darauf zu achten, dass für die befestigten Spuren geeignetes Material (z. B. Asphalt oder Verbundpflaster) zum Einsatz kommt. Spurwege sind nur für einspurige Fahrräder gut nutzbar. Um die Nutzung auch für mehrspurige Fahrräder wie Spezialfahrräder oder Fahrräder mit Kinderanhänger zu ermöglichen, wird empfohlen den Zwischenraum mit Rasengittersteinen zu befestigen.¹⁵

F 3.5.6 Für die dauerhafte Gewährleistung der Befahrbarkeit und des Fahrkomforts auf den Verbindungen des konzipierten Zielnetzes ist ein Erhaltungsmanagement zu entwickeln, welches die regelmäßige Kontrolle, Unterhaltung und Instandsetzung bzw. Erneuerung umfasst.

Erläuterung: Die fortwährende homogene Erhaltung der Befahrbarkeit und des Fahrkomforts führen zu einer Erhöhung bzw. Verstetigung der Akzeptanz und Verkehrssicherheit der Radverkehrsanlagen. Hierzu sind ein Monitoring des Zustandes der Anlagen sowie notwendige bauliche Erhaltungsmaßnahmen durchzuführen. Das Monitoring der Radverkehrsanlagen wird durch die Einrichtung einer Radverkehrsdatenbank erleichtert. Die Erfassung und Bewertung des Radwegezustandes kann durch die Nutzung eines Mängelmelders oder entsprechender zentraler Meldemöglichkeiten erleichtert werden.

¹² <https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/schneller-radfahren/musterloesungen-und-qualitaetsstandards/> (zuletzt abgerufen am 15.07.2025)

¹³ <https://www.aktivmobil-bw.de/regelungen-arbeitshilfen/standards-und-musterloesungen/baden-wuerttemberg> (zuletzt abgerufen am 15.07.2025)

¹⁴ Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Straßen- und Ingenieurbau (ZTV-StB LSBB ST), Kapitel 3, Teil 2, 1.1

¹⁵ Vgl. Fachgutachten: Perspektiven der Oberflächengestaltung von Radwegen im Land Brandenburg, <https://www.agfk-brandenburg.de/wp-content/uploads/2024/11/AGFK-BB-Fachgutachten-2024-plus-Anlagen.pdf>, (zuletzt abgerufen am 15.07.2025)

3.6 Maßnahmen am Netz und Prioritäten

3.6.1 Maßnahmen am Netz

F 3.6.1 Zur Verbesserung der Sicherheit an den konzipierten Netzen und der generellen Bedingungen für den Radverkehr sind die in Anlage 5 dargestellten und in Anlage 6 einzeln beschriebenen Mängel abzustellen und Maßnahmen umzusetzen, soweit diese in die Zuständigkeit der Stadt Weißenfels fallen. Die anderen Baulastträger (Land, Landkreis) sind mit vorliegendem Radverkehrskonzept aufgefordert, im Sinne eines durchgehenden Netzes für ihren Bereich ebenfalls für eine Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen zu sorgen.

Erläuterung: Die Darstellung der Maßnahmen in den Anlagen erfolgt zunächst baulastträgerunabhängig. Zu den die Stadt Weißenfels betreffenden Maßnahmen gehören insbesondere der Bau von straßenbegleitenden Radwegen, die Instandsetzung der Fahrbahnoberfläche bzw. von Wirtschaftswegen sowie Freigaben für den Radverkehr. Die im Folgenden in Tabelle 10 dargestellten Maßnahmentypen kommen im vorliegenden Konzept zur Anwendung.

Tabelle 10: Maßnahmentypen und Anzahl der Maßnahmen am Radverkehrsnetz

	Maßnahmentyp	an klassifizierten Straßen	an städtischen Straßen	Gesamt
1	Bau eines neuen Radweges	16	6	22
2	Bau eines neuen Radweges prüfen	2	0	2
3	Neuer Radweg bereits in Planung/Bau	1	1	2
4	Radverkehrsführung in Ortsdurchfahrt verbessern	3	5	8
5	Radverkehrsführung am Knoten verbessern	3	2	5
6	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen	0	23	23
7	Instandsetzung der Fahrbahnoberfläche	0	15	15
8	Instandsetzung des Radweges	2	1	3
9	Markierung eines Radfahrstreifens	1	0	1
10	Markierung eines Schutzstreifens (Angebotsstreifen)	0	1	1
11	Einrichtung einer Fahrradstraße	0	2	2
12	Bau einer Querungshilfe	2	0	2
13	Bau einer Brücke	1	0	1
14	Anordnung Tempo 70 bzw. Tempo 30	2	1	3
15	Freigabe für den Radverkehr	0	9	9
16	Sonstige Maßnahmen (siehe Beschreibung)	1	4	5
	Gesamt	34	70	104

Bei den Maßnahmen handelt es sich um folgende Gruppen:

- Bau einer Radverkehrsanlage
 - Bau eines neuen Radweges: Im Rahmen der Planung des Radverkehrskonzepts wurde festgestellt, dass der Bedarf eines straßenbegleitenden Radwegs besteht oder der Bau eines eigenständigen Radwegs notwendig ist.

- Bedarf eines Radwegs prüfen: Die Notwendigkeit einer Radverkehrsanlage konnte nicht abschließend ermittelt werden (i.d.R. Kfz-Verkehrsstärke liegt im Übergangsbereich). In diesen Netzabschnitten empfiehlt sich eine genauere Prüfung (Abstimmung mit Akteuren vor Ort, ...)
- Neuer Radweg bereits in Planung/Bau: Ein straßenbegleitender Radweg befindet sich bereits in Planung oder im Bau.
- Bau einer Querungshilfe: Zur sicheren Querung einer Straße mit hoher Verkehrsbelastung ist eine Querungshilfe (z.B. Mittelinsel, Lichtsignalanlage) erforderlich.
- Radverkehrsführung in Ortsdurchfahrt verbessern: Maßnahmen auf bestimmten innerörtlichen Netzverbindungen sind Teil einer komplexen Abwägung. Sie berühren eine größere Anzahl an betroffenen Belangen und können erst in der konkreten Umsetzungsplanung festgelegt werden.
- Radverkehrsführung am Knoten verbessern: Zur sicheren Führung des Radverkehrs in Knotenbereichen mit hoher Verkehrsbelastung sind detailliertere Planungen und umfangreiche Abstimmungen nötig.
- Bau einer Brücke: Zur Vervollständigung einer Verbindung ist der Bau einer Brücke notwendig
- Instandsetzung vorhandener Straßen und Wege
 - Instandsetzung der Fahrbahnoberfläche: Die Fahrbahnoberfläche weist Mängel auf und muss instandgesetzt werden.
 - Instandsetzung des Radweges: Vorhandener Radweg weist Mängel (bspw. schlechter Oberflächenzustand oder zu schmale Breite) auf. Eine Oberflächenanierung oder Verbreiterung des Radweges muss durchgeführt werden.
 - Feld-, Wald- oder Wirtschaftsweg instandsetzen: Der Weg befindet sich in einem nicht für den Radverkehr geeigneten Zustand. Oberflächentyp oder Zustand müssen ausgebaut werden.
- Maßnahmen anderen Typs
 - Freigabe für Radverkehr: Freigabe eines für den Radverkehr gesperrten Wegs (z.B. durch VZ 250 oder Freigabe einer Einbahnstraße in Gegenrichtung.
 - Einrichten einer Fahrradstraße: vgl. F 3.6.6
 - Sonstige Maßnahmen: sonstige bauliche Maßnahmen, s. Erläuterung

Die angegebenen Maßnahmentypen werden teilweise durch eine Erläuterung konkretisiert, sofern dies für das Verständnis der vorgeschlagenen Maßnahme notwendig ist.

Generell stellen für die Errichtung von Radverkehrsanlagen getätigte Flächeninanspruchnahmen ausgleichspflichtige Eingriffe in Natur und Landschaft dar. Bei der Vorbereitung und Umsetzung straßenbegleitender Radwege sollen Wald- und landwirtschaftlich genutzte Flächen sparsam in Anspruch genommen werden. Dazu sind u.a. auch die Möglichkeiten der Nutzung örtlicher Gegebenheiten wie in Straßennähe verlaufende Waldwege oder noch vorhandene Wundstreifen entlang von Hauptstraßen zu prüfen. Das individuelle Sicherheitsgefühl künftiger Nutzergruppen ist dabei als wichtiger sozialer Aspekt in die Betrachtungen einzubeziehen.

F 3.6.2 Bei allen Maßnahmen des Typs „Fahrbahnoberfläche instandsetzen“ sind geeignete Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbegrenzung zu ergreifen, um eine Zunahme des Kfz-Verkehrs auf diesen Streckenabschnitten zu vermeiden.

Erläuterung: Eine Verbesserung der Fahrbahnoberfläche führt in der Praxis insbesondere bei Wirtschaftswegen häufig zu einer Zunahme des Kfz-Verkehrs. Eine nicht vorgesehene Nutzung der Wege ist durch verkehrsrechtliche Anordnungen (z. B. Ausweisung als Fahrradstraße) und bei Bedarf durch bauliche Maßnahmen (z. B. durch Sperrpfosten mit Warnmarkierung) (Musterlösungen Baden-Württemberg [41.]) auszuschließen. Auf Straßen mit vorgesehener Mischnutzung von Rad- und Kfz-Verkehr sind verkehrsberuhigende Maßnahmen (z. B. durch Plateaupflasterung) zu prüfen.

Bei Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wie Plateaupflasterungen oder Verschwenkungsinseln sollte stets auf

eine seitliche Durchfahrmöglichkeit für den Radverkehr geachtet werden. So wird die Durchlässigkeit für den Radverkehr gewährleistet.

3.6.2 Priorisierung der Maßnahmen am Netz

F 3.6.3 Das Radverkehrsnetz wird, zur Unterstützung der Priorisierung, in Haupt- und Grundnetz unterteilt.

Erläuterung: Die Einordnung in die Netzkategorien Haupt- und Grundnetz orientiert sich für das Alltagsnetz an den Kategorien nach den RIN [13]. Dabei bilden die Verbindungen der Kategorien AR/IR II und AR/IR III, sowie die direkten Verbindungen der Kategorie AR/IR IV zwischen größeren Orten (ab 1.000 EW) und von diesen zu den zentralen Orten das Hauptnetz. Die weiteren Verbindungen der Kategorie AR/IR IV komplettieren als Grundnetz das Netz für den Alltagsradverkehr. Beim radtouristischen Netz wird der Radfernweg Saaleradweg, aufgrund seiner besonderen Bedeutung für den Radtourismus in der Stadt Weißenfels, dem Hauptnetz zugeordnet. Die weiteren regionalen und lokalen Routen fallen in die Netzkategorie Grundnetz (vgl. Abbildung 17).

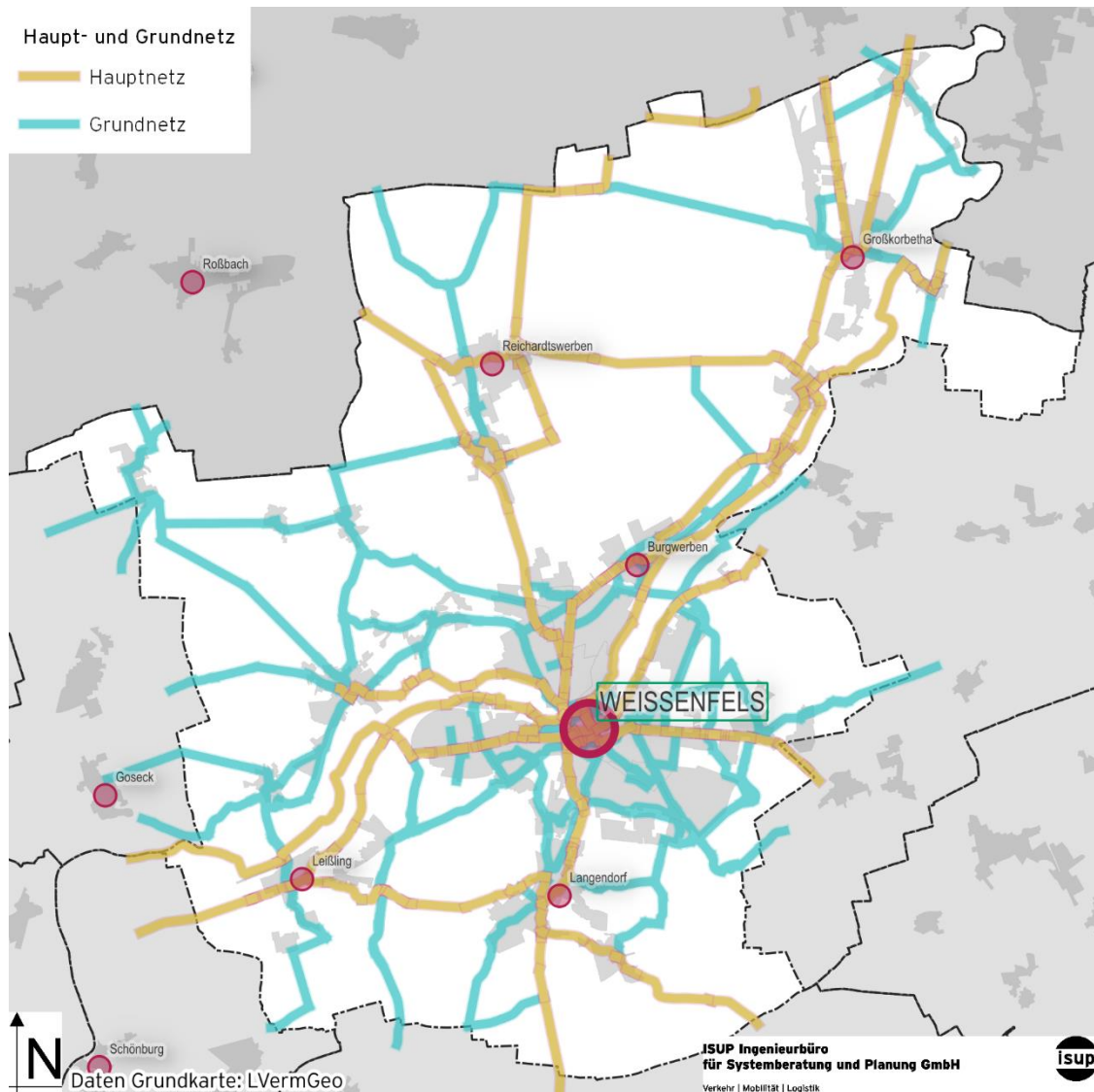


Abbildung 17: Radverkehrsnetz unterschieden nach Haupt- und Grundnetz

F 3.6.4 Zur Unterstützung der Prioritätensetzung für die Realisierung der Maßnahmen wurde eine Kategorisierung gemäß der Zuordnung zum Haupt- oder Grundnetz vorgenommen. Unabhängig davon werden kurzfristig umsetzbare Maßnahmen identifiziert.

Erläuterung: Für die Priorisierung der Maßnahmen dieses Radverkehrskonzeptes wird vom üblichen vorgehen nach ERA (2010 [14.], S. 11f) abgewichen. Im Vordergrund bei der Reihenfolge der Maßnahmenumsetzung steht die Herstellung von durchgehenden Verbindungen. Begonnen wird mit der Umsetzung der Verbindungen des Hauptnetzes. Aufgrund der bewegten Topographie sollen flache Verbindungen des Hauptnetzes primär umgesetzt werden, da in der Ebene eine höhere Nachfrage zu erwarten ist (vgl. Leitfaden zur Radverkehrsförderung in Städten mit Höhenunterschieden, S. 19). Aus diesen Prämissen wurde folgende Priorisierung abgeleitet:

- **Priorität A** (höchste Priorität): flache Verbindungen des Hauptnetzes (Alltagsradverkehr)
 - Weissenfels - Leißling - (Naumburg)
 - Weissenfels - Leuna - (Merseburg)
 - Weissenfels - Uichteritz
 - Weissenfels - Tagewerben - (Braunsbedra)
- **Priorität B:** weiteren Verbindungen des Hauptnetzes

- **Priorität C** (langfristige Umsetzung): Verbindungen des Grundnetzes

Unabhängig von dieser Priorisierung konnte eine Reihe von Maßnahmen identifiziert werden, die kurzfristig umgesetzt werden können (**Priorität K**). Dabei handelt es sich um Maßnahmen die sich bereits in Planung oder Umsetzung befinden, Maßnahmen mit geringem Planungs- und Mittelbedarf (z. B. verkehrsrechtliche Anpassungen), Sowi-Maßnahmen sowie Maßnahmen an Stellen mit dringendem Handlungsbedarf (Gefahrenstellen).

Entlang der Verbindungen mit der Priorität A sind folgende Maßnahmen (vgl. Anlage 5 und 6) umzusetzen:

- Weißenfels - Leißling: Zur Realisierung der Verbindung sind die Maßnahmen 21, 23, 39 (detailliert beschrieben in Anlage 7), 88 (Instandsetzung der Oberfläche Am Birkenwäldchen), sowie die kurzfristigen Maßnahmen 24 (Umbau Kreuzung Beuditzstraße / Kirschweg) und 25 (Aufhebung der Benutzungspflicht des Radwegs) umzusetzen.
- Weißenfels - Leuna/Merseburg: Die Maßnahmen fallen teilweise in Zuständigkeit des Landes und sind abhängig von laufenden Planungen wie dem Neubau der Großen Saalebrücke. Es handelt sich um die Maßnahmen 9, 22, 51, 52, 65, 66, 67, 68 und 83.
- Weißenfels - Uichteritz: Die Maßnahme 27 ist Teil des Radwegeausbauprogramms und befindet sich bereits in der Umsetzung, zur Vervollständigung dieses Abschnitts muss der Weg (Maßnahme 100) fortgeführt werden. Darüber hinaus ist die Maßnahme 28 (Instandsetzung der Oberfläche) relevant. Maßnahme 67 (Kreuzung Merseburger / Markwerbener Straße) ist auch betroffen, für diesen Bereich gibt es aber eine bereits nutzbare Alternative (paralleler Weg, der unter der Großen Brücke hindurchführt).
- Weißenfels - Tagewerben/Reichardtswerben: Zur Vervollständigung der Verbindung müssen nur zwei Lücken (zwischen Heuweg und Tagewerbener Straße sowie die Weiterführung des Radwegs am westlichen Ortsrand von Reichardtswerben (Maßnahmen 50 und 68)) geschlossen werden.

Darüber hinaus können Maßnahmen, die für die Gesamtstadt oder eine Ortschaft eine herausragende Bedeutung besitzen, unabhängig von ihrer Zuordnung zum Hauptnetz, der Priorität A zugeordnet werden. Ebenso können in Einzelfällen Abschnitte dem Grundnetz zugeordnet werden, auch wenn sie in der Einteilung nach RIN in die Kategorien AR/IR III fallen.

3.6.3 Weitere Maßnahmen am Radverkehrsnetz

- F 3.6.5** In Weißenfels sind bereits viele **Einbahnstraßen** für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet. In manchen Einbahnstraßen kommt es zu Gefahren- oder Konfliktsituationen, diesen ist mit geeigneten Maßnahmen zu begegnen.

Erläuterung: In der Regel können Einbahnstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und einer Fahrbahnbreite ab 3,00 m (bei ausreichend Ausweichmöglichkeiten) geöffnet werden, bei hohem Schwerverkehrsanteil oder Linienverkehr ab 3,50 m [8.]. Unfalluntersuchungen zeigen, dass die Öffnung von Einbahnstraßen keine negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit haben. Die meisten Unfälle finden an Knotenpunkten statt, hierbei handelt es sich häufig um den Typ Einbiegen / Kreuzen [42].

Neben den gemäß VwV-StVO vorgegebenen Verkehrszeichen ist zu gewährleisten, dass die Sicht- und Fahrbeziehungen durch die Einhaltung der Parkverbotsregelung im Knotenbereich möglich sind [8.]. Bei Bedarf kann an Einmündungen eine Fahrradpforte markiert oder Fahrbahnteiler errichtet werden. Kommt es in Einbahnstraßen regelmäßig zu Konflikten, z. B. aufgrund der Unkenntnis über die Freigabe der Gegenrichtung für den Radverkehr, können weitere Maßnahmen sinnvoll sein. Um im Verlauf der Einbahnstraße auf den gegengerichteten Radverkehr hinzuweisen, können Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen auf der Fahrbahn markiert werden oder an den Knotenpunkten mit zusätzlichen Verkehrszeichen (VZ 101 oder 102 mit ZZ 1000-32) ausgestattet werden [8.]. Diese zusätzlichen Maßnahmen sind beispielsweise in der Innenstadt u.a. für die Klosterstraße zu prüfen.

- F 3.6.6** Die Stadt Weißenfels prüft die Einrichtung von **Fahrradstraßen** entlang ausgewählter Verbindungen des Hauptnetzes, um eine durchgehend attraktive Radverkehrsführung herzustellen.

Erläuterung: Fahrradstraßen sind ein Instrument um mit relativ geringen Kosten und Aufwand den Komfort und die Sicherheit für den Radverkehr zu verbessern. Die Anordnung einer Fahrradstraße kommt nach VwV-StVO auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartend hohen Radverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder einer untergeordneten Bedeutung für den Kfz-Verkehr in Frage. Fahrradstraßen sind grundsätzlich dem Radverkehr vorbehalten, können jedoch durch Zusatzzeichen für weitere Verkehrsarten geöffnet werden. In der Praxis sind in fast allen Fahrradstraßen weitere Verkehrsarten zugelassen (in der Regel „Anlieger frei“ oder „Kfz frei“). Trotzdem hat der Radverkehr Vorrang und Nebeneinanderfahren ist explizit erlaubt. Darüber hinaus machen Fahrradstraßen Hauptverbindungen des Radverkehrs sichtbar und bündeln diesen auf diesen Strecken. Für die Wahrnehmung und Akzeptanz ist es wichtig, neue Fahrradstraßen nicht nur mit den erforderlichen Verkehrszeichen auszustatten, sondern auch mit Markierungen und gegebenenfalls baulichen Anpassungen (z.B. Fahrbahnverengungen oder gepflasterte Mittelstreifen) zu verdeutlichen. Bisher gibt es keine bundesweite Gestaltungsvorgaben, auch das Land Sachsen-Anhalt hat bisher nichts veröffentlicht. Daher wird empfohlen sich am Leitfaden Fahrradstraßen Sachsen [43.] und des Difu [38.] zu orientieren. Zusätzlich wird empfohlen, die Einführung von Fahrradstraßen im Stadtgebiet mit Öffentlichkeitsarbeit zu begleiten, um die Akzeptanz zu erhöhen und auf die geltenden Regelungen hinzuweisen.

Im Rahmen der Umsetzung der Alltagsverbindung Weißenfels - Leißling soll die Einrichtung einer Fahrradstraße auf dem Abschnitt **Große Deichstraße / Harnischstraße** geprüft werden. Damit kann der Radverkehr auf dem angedachten Hauptnetz (in Richtung Leißling) gebündelt werden, indem eine attraktive Radverkehrsinfrastruktur zur Verfügung gestellt wird. Auch für den Saaleradweg wird auf dem Abschnitt zwischen Bootshaus und Forsthaus die Attraktivität gesteigert. Zudem bietet sich die Einrichtung einer Zentrumsnahen Fahrradstraße an (z. B. Am Kloster), um diesen (in Weißenfels) wenig verbreiteten Straßentyp einzuführen.

Die vorgeschlagenen Fahrradstraßen sind Teil der prioritär umzusetzenden Hauptverbindung Zentrum - West - Leißling. Die Große Deichstraße bietet das Potential den Radverkehr aus dem Bereich nördliche Altstadt, Bahnhof und Neustadt in Richtung West und Leißling zu bündeln. Die Straße **Am Kloster** vervollständigt die Verbindung Beuditzstraße - Altstadt in stadteinwärtiger Richtung. Sie schließt an die in Anlage 7 vorgeschlagenen Anpassungen an der Kreuzung Friedrichsstraße / Beuditzstraße an.

Die Einbahnstraßenregelungen für den Kfz-Verkehr sollen auch innerhalb der Fahrradstraßen beibehalten werden. Für die Große Teichstraße wird empfohlen zu prüfen, ob die Fahrradstraße an den Kreuzungen mit der Hirsemann- und Zimmerstraße bevorrechtigt werden kann.

4 Mobil mit dem Fahrrad

4.1 Verknüpfung mit dem ÖPNV

Radverkehr und öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) können sich durch Verknüpfung sinnvoll ergänzen. Der Radverkehr hat eine relativ beschränkte Reichweite, insbesondere im Vergleich zum Auto. Bus- oder Bahnlinien, deren Fahrzeit und Bedienungshäufigkeit zum Autoverkehr konkurrenzfähig sind, erreichen im fußläufigen Einzugsbereich oft nur ein begrenztes Potenzial. Attraktive Angebote zur Kombination von Fahrrad und ÖPNV können daher beide Verkehrsmittel des Umweltverbundes stärken und somit einen Beitrag zum Umwelt-, Klima- und Gesundheitsschutz leisten (Umweltverbund bezeichnet die Gruppe der „umweltverträglichen“ Verkehrsmittel). Die Kombination kann auf verschiedene Weise realisiert werden.

- **Fahrradabstellanlagen an Haltepunkten und Bahnhöfen** ermöglichen B+R, d. h. die Benutzung des eigenen Fahrrads zwischen Wohnort und Startbahnhof/Startort. Wenn Ziele vom Zielbahnhof/Zielort aus gut fußläufig, mit einem Zweitfahrrad oder mit kommunalen Verkehrsmitteln zu erreichen sind, reicht diese Art der Verknüpfung bereits aus, ohne Raum für ein Fahrrad im Fahrzeug zu beanspruchen.
- Insbesondere zwischen Zielbahnhof und Zielort kommt außerdem die Nutzung eines **öffentlichen Fahrradverleihsystems** als Alternative zur Fahrradmitnahme in Frage. Ein solches System existiert in der Stadt Weißenfels bisher nicht.
- Im touristischen Bereich ist vor allem die **Fahrradmitnahme** wichtig. Sie dient der An- und Abreise von Radtouristen und kann während einer Tagestour helfen, topographische Unterschiede und längere Distanzen zu überwinden oder einen nicht vorgesehenen vorzeitigen Abbruch zu ermöglichen. Im Alltagsverkehr ermöglicht die Fahrradmitnahme die Benutzung des eigenen Fahrrads sowohl im Vor- als auch im Nachlauf zur Fahrt mit dem ÖPNV. Sie hat generell jedoch den Nachteil der relativ großen Beanspruchung des teilweise knappen Raumes im Fahrzeug.

4.1.1 Bike+Ride-Anlagen

Um das Mobilitätspotential aus der intermodalen Verknüpfung Fahrrad und ÖPNV abzuschöpfen, sollten die B+R-Anlagen bestimmten Anforderungen genügen. Zu den Grundanforderungen zählen Standsicherheit, Diebstahlschutz sowie ein ausreichendes Platzangebot. Vor dem Hintergrund der zunehmenden Verbreitung von Pedelecs werden gesicherte Abstellmöglichkeiten immer wichtiger. Bei der Gestaltung der Stellplatzanlagen sind die Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 2023) [10.] zu berücksichtigen. Darüber hinaus gelten nachfolgende Anforderungen und Empfehlungen ([28.], [29.]):

- Lage & Erreichbarkeit:
 - Zugang ebenerdig oder über Rampe (ohne Absteigen)
 - Kurze Wege zum Haltepunkt (näher als P+R)
 - Verkehrssichere Zuwegung, nach Möglichkeit ohne Kreuzung des Hauptzugangsweges für Fußverkehr

- Gute Sichtbarkeit, ggf. Ausschilderung, insbesondere bei unterschiedlichen Standards der Abstellanlagen
- Aufteilung der Abstellmöglichkeiten, wenn Haltestelle von mehreren Seiten zugänglich (insbesondere, falls keine fahrbare Verbindung besteht)
- Ausstattung:
 - Anlehnbügel als Mindeststandard, bei geringem Platz auch doppelstöckige Anlagen
 - Fahrradboxen, Sammelschließanlage, Fahrradparkhäuser, automatische Parksyste me oder Fahrradstationen (auch in Kombination) für eine gesicherte Abstellung
 - Witterungsschutz für einen Großteil der Stellplätze (bei Kleinanlagen ggf. mit Fahrgastunterstand kombinierbar)
 - Dynamisch, bedarfsgesteuerte Beleuchtung

Die Empfehlungen zu Größenklassen und Nutzergruppen sowie ein Verfahren zur Ermittlung des Bedarfs an Stellplätzen können dem Leitfaden Parken am Bahnhof Brandenburg [28.] oder dem Leitfaden B+R 2019 der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg [29.] entnommen werden. Für die bauliche Ausführung der Radabstellanlagen sind die Hinweise zum Fahrradparken der FGSV [9.] zu beachten.

F 4.1.1 Die Stadt Weißenfels prüft in Abstimmung mit dem Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) und dem MDV die Errichtung von neuen B+R-Anlagen an den Bahnhöfen und nimmt entsprechend des Bedarfs eine Erweiterung des bestehenden Angebots vor.

Erläuterung: Für eine Bedarfsabschätzung kann die detaillierte Bedarfsrechnung aus dem „Planungstool Radparken“¹⁶ angewendet werden.

SPNV-Zugangsstellen mit niedriger Nachfrage sowie PlusBus-Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion sollen jedoch mit einem Mindestangebot von vier standardgerechten Fahrradbügeln (möglichst überdacht) ausgestattet werden. Das Mindestangebot soll es ermöglichen, dass sich eine Nachfrage nach dieser Verkehrsmittelkombination entwickeln kann, z. B. auch für gelegentliche Nutzung.

Insbesondere die Lage ist ein wichtiger Faktor für die Akzeptanz durch die Nutzenden. Mit zunehmender Entfernung der Radabstellanlage vom Bahnsteigzugang sinkt die Bereitschaft, das Fahrrad in der Anlage abzustellen, stattdessen werden die Fahrräder „wild“ näher am Bahnsteig abgestellt. Der Leitfaden des Verkehrsverbund Berlin Brandenburg [28.] konkretisiert dies mit der Definition folgender Richtwerte hinsichtlich der maximalen Entfernung zum Bahnhofszugang in Abhängigkeit der Ausstattung der Radabstellanlage:

▪ nicht überdachte Anlagen	20 Meter
▪ überdachte Anlagen	50 Meter
▪ überdachte Anlage mit gesichertem Zugang	100 Meter

Aus der Bestandsanalyse (Abschnitt 2.2) ergibt sich für die Bahnhöfe Großkorbetha und Weißenfels Handlungsbedarf bezüglich der Qualität der B+R-Anlagen. In Großkorbetha entsprechen die Halterungen nicht den Anforderungen, am Bahnhof Weißenfels ist lediglich an der Anlage nördlich des Bahnhofs eine Überdachung vorhanden. Für beide Bahnhöfe wird darüber hinaus empfohlen, die Einrichtung von gesicherten Anlagen (Sammelschließanlagen oder Fahrradboxen) zu prüfen. Bei der Planung des neuen Haltepunkts (Ersatz für Hp. West) sind geeignete Radabstellanlagen vorzusehen.

Für den Busbahnhof Weißenfels ist, aufgrund der großen Bedeutung als Verknüpfungspunkt des ÖPNV, die Einrichtung einer überdachten Radabstellanlage anzustreben.

¹⁶ <https://radparken.info/fachinformationen/planungstool-radparken/> (zuletzt abgerufen am 12.12.2024)

- F 4.1.2** Bei der Ausstattung der B+R-Anlagen an den Bahnhöfen ist auf die oben angegebenen Anforderungen und Empfehlungen für B+R-Anlagen zu achten, insbesondere auf die Installation standardgerechter Fahrradbügel sowie eine Überdachung der Abstellanlagen.

Erläuterung: Die Kriterien für geeignete Radabstellanlagen werden in der DIN 79008 „Stationäre Fahrradparksysteme“ und den „Hinweisen zum Fahrradparken“ der FGSV [9.] sowie den „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs“ (EAR 2023) [10.] dargestellt. Hierin werden insbesondere Anforderungen hinsichtlich eines ausreichenden Abstandes geregelt, welcher den Nutzenden ermöglicht, bequem ein- und ausparken und das Fahrrad einfach anzuschließen und zu beladen. Um das Fahrrad sicher abstellen zu können, sollte der Fahrradrahmen an einem festen Gegenstand angeschlossen werden können. Der ADFC¹⁷ empfiehlt diesbezüglich fahrradgerechte Vorderradhalter oder Anlehnbügel, bei denen die Möglichkeit des Anschließens beider Räder und des Rahmens besteht. Weitere zentrale Erfolgsfaktoren für B+R-Stellplätze sind darüber hinaus ein Witterungsschutz sowie die Zugänglichkeit zum Bahnsteig. Aus Gründen des subjektiven Sicherheitsempfindens ist zudem eine Beleuchtung der Abstellanlage und der Zuwegung zum Bahnsteig empfehlenswert.

4.1.2 Fahrradmitnahme

- F 4.1.3** Die kostenlose Fahrradmitnahme im öffentlichen Personennahverkehr ist nach Möglichkeit beizubehalten.

Erläuterung: Zur Erhaltung der Flexibilität in der Verkehrsmittelwahl sowie zur Förderung des Umweltverbundes sollte die Möglichkeit zur Mitnahme eines Fahrrades im ÖPNV fester Bestandteil des Angebotes sein. Die kostenlose Fahrradmitnahme macht den Tarif für die Fahrgäste einfacher. Falls weder der Startpunkt noch der Zielpunkt einer Fahrt in fußläufiger Entfernung zur jeweiligen ÖPNV-Haltestelle liegt, kann sie gewährleisten, dass der Umweltverbund eine attraktive Option bleibt.

- F 4.1.4** Die barrierefreie Zugänglichkeit der Bahnsteige ist an allen SPNV-Haltestellen herzustellen, um eine Fahrradmitnahme zu ermöglichen.

Erläuterung: Voraussetzung für die Mitnahme von Fahrrädern ist die Erreichbarkeit der Bahnsteige. Aufgrund der Entwicklung zu schwereren und größeren Fahrrädern (Pedelects, Kinderanhänger, Lastenräder) ist ein Zugang nur über Treppen nicht zumutbar. Daher ist darauf hinzuwirken, dass an allen SPNV-Haltestellen die Zugänglichkeit hergestellt wird.

4.2 Fahrradparken und Radservice

4.2.1 Fahrradparken

Kriterien für geeignete Radabstellanlagen werden in den „Hinweisen zum Fahrradparken“ [9.] definiert. Eine wesentliche Voraussetzung für die Akzeptanz von Abstellanlagen ist demnach eine **benutzerfreundliche Handhabung**, die ein bequemes und unkompliziertes Abstellen des Fahrrades ermöglicht. Je weniger Handgriffe dabei erforderlich sind, desto komfortabler ist der Abstellvorgang.

Auch die besonderen Anforderungen hinsichtlich eines **ausreichenden Abstandes** zum bequemen Ein- und Ausparken, Abschließen und Beladen werden in der DIN 79008 2016

¹⁷ <https://www.adfc.de/artikel/adfc-empfohlene-abstellanlagen-gepruefte-modelle> , zuletzt abgerufen am 12.12.2024

[44.].¹⁸ und in den „Hinweisen zum Fahrradparken“ [9.] detailliert dargestellt. Um das Fahrrad **diebstahlsicher** abstellen zu können, sollte der Fahrradrahmen an einem festen Gegenstand angeschlossen werden können. Der ADFC¹⁹ empfiehlt diesbezüglich fahrradgerechte Vorderradhalter oder Anlehnbügel, die das Anschließen beider Räder und des Rahmens ermöglichen.

Eine **Überdachung der Abstellanlage** wird vom ADFC empfohlen, um das geparkte Fahrrad vor Witterungseinwirkungen zu schützen. Auch ist es komfortabler, auf einen trockenen Sattel zu steigen und das Be- und Entladen im Trockenen durchzuführen. Im Sommer bietet das Dach Schutz vor starker Sonneneinstrahlung.

Ein weiterer entscheidender Faktor für die Akzeptanz von Fahrradabstellanlagen ist die **Entfernung zum Zielort**. Je kürzer die Parkdauer (z.B. Einzelhandel) desto wichtiger ist die Nähe der Abstellmöglichkeit zum Eingang.

F 4.2.1 Generell wird der Bau zusätzlicher und der Ersatz bestehender Fahrradabstellanlagen mit einfachem Vorderradhalter an den Schulen und anderen öffentlichen Einrichtungen durch Anlehnbügel bzw. andere Abstellanlagen, die dem Stand der Technik entsprechen, empfohlen. Außerdem soll – an Orten mit längerer Parkdauer – der Anteil überdachter Stellplätze ausgebaut werden.

Erläuterung: Wie in Abschnitt 2.6 aufgezeigt, besteht an einigen Schulen ein Nachholbedarf bei Anzahl und Qualität von Fahrradabstellplätzen. Der Stand der Technik zum Fahrradparken ist in den „Hinweisen zum Fahrradparken“ [9.] dokumentiert. Wichtig ist, dass auf Fahrradständer, in denen lediglich das Vorderrad fixiert werden kann, verzichtet wird, weil dies die Felgen verbiegen und das Fahrrad nicht mit seinem Rahmen angeschlossen werden kann.

Die Qualität und Zahl der Fahrradabstellplätze stellt einen der wichtigen begrenzenden Faktoren für die Fahrradnutzung dar. Begrenzendes Kriterium ist hierbei die Flächenverfügbarkeit. Dabei ist einem möglichst kurzen und sicheren Fußweg zum Schulgelände hohe Priorität einzuräumen.

Für Abstellanlagen an Standorten, an denen eine mittlere oder längere Parkdauer zu erwarten ist (z.B. an Schulen, Arbeitsstätten, Bahnhöfen) sollte eine Überdachung vorgesehen werden.

An die Abstellung der Fahrräder werden infolge der steigenden Gebrauchswerte der Fahrräder erhöhte Sicherheitsanforderungen (verschießbare Fahrradboxen oder Sammelschließanlagen) gestellt. Abschließbare Anlagen sind vor allem dort vorzusehen, wo Fahrräder über eine längere Dauer, insbesondere auch nachts, abgestellt werden.

F 4.2.2 Bei der Errichtung neuer Abstellanlagen ist auf eine möglichst geringe Entfernung zum Zielort zu achten.

Erläuterung: Um eine hohe Akzeptanz der Radabstellanlagen zu erreichen, sollen folgende Entfernungen möglichst nicht überschritten werden. Diese sind abhängig von der erwarteten Parkdauer.

- | | |
|--|------|
| • Kurze Parkdauer (z.B. Einzelhandel) | 20 m |
| • Mittlere bis längere Parkdauer (z.B. Schulen, Arbeitsstätten, Freizeiteinrichtungen) | 50 m |

F 4.2.3 Beim Bau oder der Erneuerung von Fahrradabstellanlagen sind Abstellanlagen für Lastenfahrräder oder Fahrrädern mit Anhängern zu berücksichtigen. Hierfür sind

¹⁸ Der Mindestabstand, welcher zwischen den eingestellten Fahrrädern eingehalten werden muss, beträgt 70 Zentimeter. Bei abwechselnd hoch/tiefer Radeinstellung ist ein Seitenabstand von 50 Zentimeter möglich, wenn der Höhenunterschied zwischen den Abstellerebenen mindestens 20 Zentimeter beträgt. Bei Fahrradgaragen beträgt die zu passierende lichte Weite mindestens 75 Zentimeter [DIN 79008 2016].

¹⁹ Themenseite des ADFC zu Fahrradparken im öffentlichen Raum: <https://www.adfc.de/artikel/fahrraeder-abstellen-zu-hause-und-im-oeffentlichen-raum>. [zuletzt abgerufen am 29.01.2025]

entsprechende Zugangsmöglichkeiten sowie Abstell-, Bewegungs- und Rangierflächen einzuplanen.

Erläuterung: Lastenräder oder Fahrräder mit Anhänger erhöhen die Transportkapazität des Fahrrades und tragen damit wesentlich zu einer Flexibilisierung der Fahrradnutzung bei. Zusätzlich übernehmen Lastenräder zunehmend Transporte im gewerblichen Bereich und substituieren Fahrten mit motorisierten Fahrzeugen. Diese Entwicklung ist zu unterstützen und zu fördern. Gute Abstellanlagen, die ein unkompliziertes und sicheres Abstellen der Lastenräder unterstützen, sind dabei ein wesentlicher Baustein.

F 4.2.4 In Straßen mit einer großen Dichte an Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben werden Radabstellanlagen an geeigneten Standorten eingerichtet, um das Fahrradparken zu ordnen und die Erreichbarkeit der Geschäfte zu erleichtern.

Erläuterung: Insbesondere in Fußgängerzonen, in denen der Radverkehr zugelassen ist, werden Radabstellanlagen in kurzer Entfernung zu den Eingängen der Ladengeschäfte benötigt. Damit wird das „Wildparken“ eingedämmt und die Erreichbarkeit der Ladengeschäfte erleichtert.

Empfohlen wird im Bereich der Jüdenstraße, als zentrale Geschäftsstraße im Zentrum, Fahrradbügel zu installieren, die so anzuordnen sind, dass alle Geschäfte in maximal 20 m zu erreichen sind (vgl. Abbildung 18). Für die konkrete Standortwahl empfiehlt sich eine enge Abstimmung zwischen Stadtverwaltung und Gewerbetreibenden. Pro Standort werden mindestens zwei Bügel (d. h. vier Stellplätze) errichtet, bei Bedarf können diese größer dimensioniert werden (vgl. Tabelle A 1, [9.]).



Abbildung 18: Empfehlung für die Errichtung von dezentralen Fahrradabstellanlagen in der Jüdenstraße

F 4.2.5 Die Stadt Weißenfels als Arbeitgeber fördert mit der Einrichtung gesicherter Radabstellanlagen und weiteren Maßnahmen die Radnutzung ihrer Beschäftigten für den Arbeitsweg und wirkt damit auch als Vorbild für die Stadt und die Region.

Erläuterung: Die Stadt Weißenfels arbeitet daraufhin, an allen Standorten der Stadtverwaltung die entsprechende Infrastruktur (sichere Abstellräume, Ladestationen) einzurichten, um die Radnutzung ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu fördern. In einem ersten Schritt werden am Standort Rathaus sichere Abstellmöglichkeiten (innerhalb des Gebäudes oder in einer Sammelschließanlage) für die privaten Fahrräder der Beschäftigten und die stadt-eigenen Diensträder eingerichtet.

4.2.2 Radservice

F 4.2.6 Die Stadt Weißenfels fördert die Nutzung von Pedelecs und E-Bikes über die Einrichtung von geeigneter Ladeinfrastruktur, insbesondere in Kombination mit sicheren Radabstellanlagen.

Erläuterung: Derzeit gestalten sich die Reichweiten elektrounterstützter Fahrräder noch sehr unterschiedlich (50-200 km). Ladestationen vermindern die Unsicherheiten bei den Nutzenden und erhöhen damit auch die Attraktivität der Stadt als Tourismusziel. Die Ladestationen sind in der Regel mit zwei bis vier Schuko-Steckdosen ausgestattet und überwiegend kostenlos. Aktuell besteht die Problematik der fehlenden Standardisierung der Pedelec-Ladesysteme. Die Pedelec-Nutzenden müssen daher ihr spezifisches, großes und schweres Ladegerät mit Schuko-Stecker selbst mitführen. Bei der Errichtung neuer Ladestationen ist daher darauf zu achten, ein abschließbares Fach für das Ladegerät mit Kabeldurchführung zum Pedelec bzw. eine abschließbare Fahrradbox zur zusätzlichen Gepäcksicherung vorzusehen. Die Station am Saaleradweg (vgl. Abschnitt 2.3) entspricht diesen Anforderungen. Die Ladezeiten liegen in der Regel bei mehreren Stunden. Deshalb und aufgrund der nicht einheitlichen Standards kann keine generelle Empfehlung für den flächendeckenden Ausbau mit Ladestationen gegeben werden, es kommt auf den konkreten Einsatzort an. Sinnvoll können Ladestationen z. B. für Gaststätten und Beherbergungsbetriebe, aber auch öffentliche Einrichtungen wie Schwimmbäder, Museen, Bibliotheken und Bahnhöfe sein. Hier stellen lange Ladezeiten durch die langen Abstellzeiten kein großes Problem dar ([45.], S. 245). Zu beachten ist jedoch unbedingt, dass Ladestationen ohne gesichertes Abstellen der meist hochwertigen Fahrräder nicht sinnvoll und somit nicht empfehlenswert sind. In der Stadt Weißenfels ist durch die Ladestation an der Pfennigbrücke ein Angebot für den touristischen Radverkehr vorhanden. Perspektivisch kann der Bedarf für Lademöglichkeiten an den Bahnhöfen Weißenfels und Großkorbetha, im Zusammenhang mit gesicherten Abstellanlagen, geprüft werden.

F 4.2.7 Die Stadt Weißenfels informiert die Öffentlichkeit über die vorhandene Ladeinfrastruktur, insbesondere im Zusammenhang mit der Vermarktung touristischer Routen.

Erläuterung: Die Suche von öffentlichen und halb-öffentlichen Lademöglichkeiten gestaltet sich noch recht aufwendig, da die Standortinformationen über verschiedene Portale und Apps verteilt sind. Diese komplizierte Datenlage stellt für die Nutzenden eine unnötige Hürde dar ([45.], S. 245). Hier sollte die Stadt regelmäßig das Vorhandensein und die Funktionsfähigkeit der Ladestationen überprüfen und diese Daten mit den einschlägigen Apps („E-Station“, „bike-energy“), aktuell gängigen Übersichtsseiten im Internet und touristischen Portalen abgleichen. Darüber hinaus sollen diese Informationen Teil der Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Radverkehr sein (vgl. Abschnitt 5).

F 4.2.8 Angebote zum Fahrradverleih und Radservice werden von der Stadt Weißenfels unterstützt und bekannt gemacht.

Erläuterung: In der Stadt Weißenfels gibt es verschiedene Fahrradfachgeschäfte, die Reparatur, Verleih und Verkauf von Fahrrädern anbieten. Es wird empfohlen, auf diese Radserviceinfrastruktur im Zuge der Öffentlichkeitsarbeit im Themenbereich Radverkehr zu verweisen, wie es beispielsweise auf der Seite des Tourismusvereins aufgezeigt wird.²⁰

Darüber hinaus gibt es in der Stadt Weißenfels kein Bike-Sharing-Angebot. Außerhalb von Großstädten und ländlichen Regionen findet sich häufig kein kommerzieller Anbieter, der ein solches System betreibt.

Im Landkreis Wolfenbüttel wurde im Jahr 2021 das Projekt „LANDRADL“²¹ in zwei Dorfregionen umgesetzt. Dort können Pedelecs, Lasten- und Falträder zu sehr günstigen Tarifen per App ausgeliehen werden. Betrieben wird das System von Ehrenamtlichen vor Ort und über die Vereine ELMO und BUMO²² organisiert.

²⁰ <http://www.weissenfelstourist.de/seite/346548/servicestationen-am-weg.html> zuletzt abgerufen am 13.01.2025

²¹ <https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/landradl-fahrradverleih-system-im-landkreis-wolfenbuettel> und <https://www.landradl.de/> zuletzt abgerufen am 13.01.2025

²² <https://elm-mobil.de/mobilitaetsangebote/fahrradverleih/> und <https://www.burgdorf-mobil.info/landradl/> zuletzt abgerufen am 05.02.2024

4.3 Schulweg und schulische Mobilitätsbildung

In der **Mobilitäts- und Verkehrserziehung** werden Kinder befähigt, den zunehmenden Mobilitätsbedarf zu bewältigen sowie Gefahrenpotenziale zu erkennen und sicher am Verkehr teilzunehmen.

Dabei geht Mobilitätsbildung über die klassische Verkehrserziehung hinaus und vermittelt nicht nur Wissen und Kompetenzen zur Unfallvermeidung, sondern befähigt Kinder mit Rollenspielen und Übungen dazu, ihre Rolle im Straßenverkehr zu erkennen, zu reflektieren und somit selbstbestimmte Entscheidungen zu treffen. Weiterhin sollten sich die Kinder mit Fragen einer zukunftsfähigen Mobilität als Teil einer Bildung für nachhaltige Entwicklung auseinandersetzen. Eine schulische Mobilitätsbildung kann somit auch das Mobilitäts- und Verkehrsverhalten von Kindern und Jugendlichen sowie auch deren Erziehungsberechtigten beeinflussen.

In der Empfehlung der Kultusministerkonferenz vom 07. Juli 1972 in der Fassung vom 10. Mai 2012 zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule werden klare Themenstellungen differenziert nach Klassenstufen genannt.

Die Mobilitäts- und Verkehrserziehung ist nach dem Runderlass des Ministeriums für Kultus vom 01.06.2013²³ Bestandteil des „Erziehungs- und Bildungsauftrags aller Schulformen“ und eine fächerübergreifende Aufgabe der Schule.

Die schulische Mobilitätserziehung stellt dabei eine Querschnittsaufgabe dar, bei welcher neben den Schulen eine Vielzahl weiterer Akteure einzubinden sind, zum Beispiel das Elternhaus, die Kommunen, die Polizei oder die Verkehrswacht sowie weitere themenbezogene Verbände oder Unternehmen (ADFC, VCD, ÖPNV-Unternehmen etc.).

Sichere Schulwege sind die Voraussetzung, um eine selbstständige Mobilität zu erlernen und einzuüben. Die Rahmenbedingungen sollten so beschaffen sein, dass ein möglichst großer Teil des Schulwegs selbstständig (in Abhängigkeit des Alters in Begleitung) zurückgelegt werden kann. Das bedeutet, dass neben der Mobilitätsbildung die infrastrukturelle Gestaltung des Schulwegs von besonderer Bedeutung ist.

Abhängig von den örtlichen Begebenheiten sind verschiedene Maßnahmen im Schulumfeld möglich, um die Sicherheit zu erhöhen. Dazu zählen eine Reduktion der maximal zulässigen Geschwindigkeit; Verminderung des Kfz-Verkehrs durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen; Schaffung besserer Sichtverhältnisse an Querungsstellen (z. B. durch vorgezogene Seitenbereiche) und die Bereitstellung ausreichender Flächen für den Fuß- und Radverkehr [46].

F 4.3.1 Zur Organisation eines gleichwertigen Angebotes an den Schulen, unterstützt die Stadt die Schulen bei der Entwicklung und Organisation geeigneter Angebote zur Mobilitätsbildung.

Erläuterung: Ergänzend zu den bereits vorhandenen Angeboten zur Mobilitätsbildung kann auch auf eine Vielzahl von Konzepten und Praxisbeispielen, auch aus anderen Regionen, zurückgegriffen werden.

Das Projekt „VeloKids“²⁴ des BUND Berlin und der Landesverkehrswacht Berlin untersucht die Möglichkeiten, bei der Radfahrausbildung das Fahren im realen Straßenverkehr einzubeziehen. Im Rahmen des Projekts wurden Konzepte entwickelt und diese 2022/23 mit Lehrkräften erprobt. Anfang 2024 ist eine Broschüre erschienen, die Lehrkräfte unterstützen soll, die Radfahrausbildung zumindest teilweise auch im realen Straßenverkehr durchzuführen.

²³ https://mb.sachsen-anhalt.de/fileadmin/Bibliothek/Landesjournal/Bildung_und_Wissenschaft/Erlasse/Verkehrserziehung.pdf zuletzt abgerufen am 09.12.2024

²⁴ https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Themen/Wissenspool/Projekte/NRVP/NRVP_20-22/21959_velokids.html#vt-sprg-1 zuletzt abgerufen am 29.01.2025

Beim Projekt „RADerFAHREN“²⁵ steht im Fokus, das Fahrrad als Mobilitätsoption für den Schulweg und für andere Wege der Schülerinnen und Schüler im Alltag und der Freizeit aufzuzeigen. Das in Chemnitz durchgeführte Projekt konzentriert sich auf Kinder im Alter von 10 Jahren, da mit dem elften Lebensjahr die Kinder auf dem Radweg oder der Fahrbahn fahren müssen und in der Regel ein Wechsel der Schule ansteht und damit neue Wegebeziehungen erschlossen werden. Unter anderem werden kinderfreundliche Fahrradkarten und Comics erstellt, die niedrigschwellig verschiedene Verkehrssituationen vermitteln.

Das Land Baden-Württemberg bietet mit dem „Schulwegplaner BW“²⁶ ein Web-Tool, mit dem Schülerinnen und Schüler im Rahmen des Unterrichts Schulwege und Problemstellen erfassen können. Das Projekt hat das Ziel, die Schulkinder mit aktiver Schulwegmobilität vertraut zu machen sowie den Kommunen eine Grundlage für Schulwegpläne zu liefern und damit auf Problemstellen aufmerksam zu machen.

Die AGFK Sachsen-Anhalt stellt eine Lernbroschüre „Die Radfahrausbildung“²⁷ zur Verfügung, die dazu beitragen soll, die Radfahrkompetenz der Kinder zu verbessern.

F 4.3.2 Die Stadt Weißenfels unterstützt interessierte Schulen bei der Einrichtung von Hol- und Bringezonen (Elternhaltestellen) im Schulumfeld zur Verbesserung der Schulwegsicherheit und bei der Mobilitätsbildung.

Erläuterung: Immer mehr Schülerinnen und Schüler werden von Ihren Eltern mit dem Auto direkt zur Schule gefahren. Das dadurch erzeugte erhöhte Verkehrsaufkommen vor Schulbeginn und nach Schulschluss führt zu einer Belastung des Schulumfelds und kann zu vermehrten Gefahrensituationen für Schulkinder führen, die mit Bus, Fahrrad oder zu Fuß anreisen. Um den Kfz-Verkehr im direkten Schulumfeld zu reduzieren, können Hol- und Bringezonen eingerichtet werden.

Bei Hol- und Bringezonen handelt es sich um klar definierte „Elternhaltestellen“, bis zu denen Eltern ihre Kinder mit dem Auto bringen und abholen dürfen. Diese Haltestellen sollen mindestens 250 m von der Schule entfernt liegen, den restlichen Weg gehen die Kinder zu Fuß. Eine kompakte Übersicht mit Hinweisen zur Umsetzung solcher Hol- und Bringezonen bietet ein Faktenblatt der AGFK Baden-Württemberg²⁸. Einen ausführlichen Leitfaden zur Einrichtung von Hol- und Bringezonen hat die Stadt Bonn veröffentlicht.²⁹

F 4.3.3 Die Stadt Weißenfels prüft, ob die Einrichtung von „Schulstraßen“ an ausgewählten Schulen im Rahmen eines Verkehrsversuchs erprobt werden kann.

Erläuterung: Schulstraßen sollen Kindern im Umfeld von Schulen oder auch Kitas eine sichere bewegungsaktive Mobilität ermöglichen. Dazu wird die Straße im direkten Schulumfeld, zeitlich begrenzt zu Schulbeginn und -ende, für den Kfz-Verkehr gesperrt.

In einigen Städten in Deutschland wurde dieses Konzept bereits im Rahmen von Verkehrsversuchen erprobt. In Nordrhein-Westfalen hat das zuständige Ministerium in einem Erlass dargelegt, wie Schulstraßen rechtssicher angeordnet werden können³⁰. Im Auftrag des Verkehrsclub Deutschlands wurde ein Leitfaden erarbeitet, der anschaulich die rechtlichen Grundlagen und Verfahrensschritte darlegt³¹.

Außerhalb Nordrhein-Westfalens wird das Konzept Schulstraße z. B. von der Stadt Dresden erprobt³².

²⁵ <https://plan-f.info/wissensspeicher/bildung-und-trainings/radverkehr-in-schulen-kinder-und-jugendclubs-und-kindergaerten/ra-der-fahren/> zuletzt abgerufen am 29.01.2025

²⁶ <https://www.movers-bw.de/bausteine-mit-aktionsfokus/schulwegplanung> zuletzt abgerufen am 29.01.2025

²⁷ <https://www.agfk-lsa.de/project/gemeinschaftsprojekt-lernbroschueren/> zuletzt abgerufen am 29.01.2025

²⁸ https://www.agfk-bw.de/fileadmin/user_upload/AGFK-Faktenblatt_Hol-_und_Bringzonen_Download.pdf zuletzt abgerufen am 29.01.2025

²⁹ <https://www.bonn.de/themen-entdecken/bildung-lernen/sicherer-schulweg.php> zuletzt abgerufen am 29.01.2025

³⁰ <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/aktuelles/news/schulstrassen-in-nrw> zuletzt abgerufen am 30.01.2025

³¹ <https://www.vcd.org/artikel/schulstrassen-mehr-sicherheit-und-selbstbestimmte-mobilitaet-fuer-kinder> zuletzt abgerufen am 30.01.2025

³² https://www.dresden.de/de/rathaus/aktuelles/pressemitteilungen/2023/11/pm_004.php zuletzt abgerufen am 30.01.2025

5 Öffentlichkeitsarbeit und Wegweisung

5.1 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

F 5.1.1 Die Stadt Weißenfels strebt eine regelmäßige Information der Öffentlichkeit über infrastrukturelle und sonstige Angebote für den Radverkehr und über aktuelle Maßnahmen zu dessen Verbesserung an. Auf der Internetpräsenz der Stadt wird eine Unterseite eingerichtet, die Informationen zum Thema Radverkehr bündelt.

Erläuterung: Gute Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit spielen erfahrungsgemäß eine wesentliche Rolle für das Erreichen der Ziele des vorliegenden Radverkehrskonzeptes und für die verbesserte Wahrnehmung von Maßnahmen. Daher sollen sie ein regelmäßiger Bestandteil der Aktivitäten sein. In einigen Fällen ist die Stadt jedoch nicht alleiniger Akteur, z. B. bei touristischen Routen. Hier stimmt sich die Stadt eng mit den Kooperationspartnern ab.

Um eine möglichst breite Öffentlichkeit anzusprechen sind verschiedene Kommunikationsinstrumente sinnvoll. Dafür finden sich bereits eine Vielzahl beispielhafter Projekte in anderen Regionen. Diese reichen von Aktionen, wie beispielsweise „Stadtradeln“, mit denen die Bevölkerung zum Rad fahren motiviert werden sollen, über Kampagnen mit Postkarten oder Plakaten, bis zu Informationen über den Ausbau der Fahrradinfrastruktur. Die Landesarbeitsgemeinschaft „Rad.SH“ hat Ideen und Anregungen für die Öffentlichkeitsarbeit aus verschiedenen Regionen zusammengestellt³³. Ebenso ist eine informative und ansprechende Internetpräsenz der Stadt zum Themenkomplex Radverkehr sinnvoll, ein gutes Beispiel stellt die Seite der Stadt Saarbrücken dar³⁴.

F 5.1.2 Die Stadt sorgt für einen kontinuierlichen Informationsfluss bezüglich der Umsetzung der Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes. Die Informationen sollen dabei immer zielgruppenspezifisch aufbereitet und übermittelt werden. Verschiedene Zielgruppen nutzen unterschiedliche Medien, über welche ihnen die Informationen zugetragen werden können.

Erläuterung: Das Radverkehrskonzept der Stadt Weißenfels hat u. a. das Ziel, den Radverkehrsanteil zu erhöhen. Um dies zu erreichen, müssen die unterschiedlichen Akteure der Verwaltung, aber vor allem auch die Bevölkerung, aktiv die Umsetzung unterstützen. Ein kontinuierlicher Informationsfluss schafft Transparenz und Vertrauen.

Als Beispiel für eine geeignete digitale Darstellung des Umsetzungsstandes des Radverkehrskonzeptes kann die Seite „Radwatch Dresden“³⁵ dienen. Diese wurde vom ADFC Dresden entwickelt und gepflegt. Darin enthalten sind alle Maßnahmen am Radverkehrsnetz einschließlich des Stands der Umsetzung. Auch im Themenstadtplan³⁶ der Stadt Dresden können diese Informationen, ergänzt um eine Einschätzung der Stadtverwaltung bezüglich der Realisierbarkeit, eingeblendet werden.

Darüber hinaus wird empfohlen, die Umsetzung der Hauptverbindungen mit der Priorität A (vgl. Abschnitt 3.6.2) als „Leuchtturmprojekte“ zu kommunizieren. Dabei können sowohl die einzelnen Umsetzungsschritte erläutert,

³³ <https://rad.sh/oeffentlichkeitsarbeit/> zuletzt abgerufen am 29.01.2025

³⁴ <https://vep.saarbruecken.de/umsetzung/radverkehr> zuletzt abgerufen am 29.01.2025

³⁵ <https://www.radwatch-dresden.de/> zuletzt abgerufen am 29.01.2025

³⁶ https://stadtplan.dresden.de/?bm=VECTOR&th=RVK_MASSNAHMEN zuletzt abgerufen am 29.01.2025

wie auch der erfolgreiche Abschluss kommuniziert werden. Ein Beispiel dafür bieten die Radroute Dresden Ost³⁷ oder die Premiumrouten Bremen³⁸.

F 5.1.3 Die Stadt Weißenfels setzt sich beim Land Sachsen-Anhalt für die Entwicklung einer landesweiten digitalen Meldeplattform ein, bei der Radfahrende auf Mängel an der Radverkehrsinfrastruktur hinweisen können.

Erläuterung: Die Erfassung und Bewertung des Wegezustandes des Radverkehrsnetzes, sowie der sonstigen Radverkehrsinfrastruktur in der Stadt Weißenfels, kann über die Einführung eines digitalen Mängelmelders erleichtert werden. Darüber können Schwach- und Gefahrenstellen im Wegenetz frühzeitig identifiziert und behoben werden. Eine ideale Lösung zur Umsetzung stellt eine webbasierte Kartenanwendung dar, die auch für Mobilgeräte optimiert ist.

Im LRVP 2030 des Landes Sachsen-Anhalt wird der Aufbau eines landesweiten Mängelmeldesystems für den Radverkehr angekündigt (HF II / M 3 [16.]). Übergangsweise ermöglicht die Stadt Weißenfels Mängelmeldungen über ihre Internetpräsenz abzugeben (per Webformular oder E-Mail). Die Meldemöglichkeit sollte in die zentrale Unterseite „Radverkehr“ integriert werden (vgl. F 5.1.1). Alternativ kann im Zuge der Aktion „STADTRADELN“ das darin integrierte Tool „RADar!“³⁹ genutzt werden. Teilnehmende Kommunen können während des Aktionszeitraums kostenlos die Meldeplattform nutzen und die gemeldeten Inhalte bearbeiten.

F 5.1.4 Wesentliche Informationen und Kartenmaterialien zum Radfahren im Landkreis sollen bedarfsgerecht im Internet präsentiert werden. Wünschenswert sind Downloadmöglichkeit von Routenverläufen und die Verfügbarkeit der Daten für übergreifende Routenplaner. Die Stadt soll die ihr vorliegenden Informationen nach gegebenen Möglichkeiten dem Land für das Amtliche Landes-Radverkehrsinfrastruktur-Informationssystem (ALRIS) bereitstellen.

Erläuterung: Damit die Informationen aktuell sind, ist es wichtig, dass möglichst alle Akteure auf eine zentrale Datenbasis zugreifen und ihre Informationen dafür zur Verfügung stellen. Mit der vom Land Sachsen-Anhalt entwickelte Informationssystem ALRIS ist es möglich, über eine einheitliche Schnittstelle und Datenstruktur Geodaten mit Radverkehrsbezug auszutauschen und zu verwalten.

F 5.1.5 Neben der Information über die Plattformen der Stadt und anderer öffentlicher Institutionen, können die Radverkehrsdaten, insbesondere für touristische Routen, in open-source-basierte Plattformen eingepflegt werden.

Erläuterung: Häufig werden für die Planung von Freizeit- oder touristischen Radtouren weitverbreitete privat oder gemeinschaftlich betriebene Plattformen verwendet. Viele dieser Plattformen nutzen Daten des open-source-Projekts „OpenStreetMap“. Die darin enthaltenen Informationen über Routenverläufe oder Streckenzustand beeinflussen damit die Ziel- und Routenwahl der Radfahrenden. Daher ist es empfehlenswert, aktiv die Aktualität dieser Datenbasis zu unterstützen.

³⁷ <https://www.dresden.de/de/stadtraum/zentrale-projekte/radroute-dresden-ost.php> zuletzt abgerufen am 29.01.2025

³⁸ <https://bau.bremen.de/mobilitaet/radverkehr/fahrrad-premiumrouten-343973> zuletzt abgerufen am 29.01.2025

³⁹ <https://www.radar-online.net/informationen-kommunen> zuletzt abgerufen am 29.01.2025

5.2 Wegweisung

- F 5.2.1** Für die Planung, Realisierung und Ausführung der Radverkehrswegweisung der Stadt Weißenfels sind der FGSV-Standard (M WBR [13.]) sowie das touristische Leitsystem in Sachsen-Anhalt für die Wegweisung überregionaler Radfernwege (TL-ST [18.]) zugrunde zu legen. Sofern sich konkretisierende Festlegungen aus der Fortschreibung des FGSV-Merkblatts oder des TL-ST ergeben, sind diese zu berücksichtigen.

Erläuterung: Für die Radverkehrswegweisung liegt mit dem entsprechenden Merkblatt der FGSV ein bundesweit Standard vor, der 2024 aktualisiert wurde. An Entscheidungspunkten werden Zielwegweiser in Form von Pfeil- oder Tabellenwegweisern gesetzt. Die Logos von (touristischen) Routen werden auf Einschüben mitgeführt. Die Wegweisung entspricht damit den Anforderungen sowohl zielorientiert als auch routenorientiert fahrender Nutzenden. Zwischenwegweiser ohne Zielangabe werden nur außerhalb von Entscheidungspunkten zur Verdeutlichung des Routenverlaufes eingesetzt.

Das Land Sachsen-Anhalt hat 2021 das touristische Leitsystem für die Wegweisung überregionaler Radfernwege (TL-ST [18.]) herausgegeben, welches den bundesweiten Standard für Sachsen-Anhalt konkretisiert und Umsetzungshinweise gibt. Diese Richtlinien sind zugleich die Grundlage für Fördermaßnahmen durch das Land.

Radverkehrswegweisung hat sowohl Informations- als auch Marketingfunktion. Daher sind ein einheitlicher Standard und eine einheitliche Erscheinungsweise wichtig. Die Standardisierung ermöglicht zugleich Kosteneinsparungen. In der Stadt Weißenfels wird teilweise der FGSV-Standard und teilweise der Standard nach TL-ST angewandt. Es wird empfohlen, alle beschilderten Radrouten einheitlich auszustatten. Das TL-ST weicht stärker als vergleichbare Vorgaben anderer Bundesländer vom FGSV-Standard ab (z.B. Gestaltung der Zwischenwegweiser, Darstellung touristischer Ziele auf Hauptwegweisern). Es wird empfohlen, langfristig den bundesweit einheitlichen Standard anzustreben. Dazu sind bei überregionalen und regionalen Radrouten, insbesondere dem Saaleradweg, Abstimmungen mit den betroffenen Kommunen und Landkreisen notwendig. Ebenso ist auf eine Angleichung des TL-ST an die bundesweiten Standards hinzuwirken.

- F 5.2.2** Die Routen des radtouristischen Zielnetzes und die Verbindungen des Hauptnetzes sollen schrittweise mit Radverkehrswegweisung ausgestattet werden.

Erläuterung: Im Sinne eines Gesamtnetzes sollen ausgewählte Strecken für den alltäglichen Radverkehr das bereits beschilderte touristische Radverkehrsnetz ergänzen und nach einheitlichen Gesichtspunkten gestaltet werden. Erste Priorität bei der Umsetzung der Radverkehrswegweisung haben die touristischen Routen. Nach und nach kann die Umsetzung der Wegweisung auf den entsprechenden Strecken des Alltagsnetzes erfolgen. Dabei erfolgt die wegweisende Beschilderung der Verbindungen des Hauptnetzes erst nach der Umsetzung der Maßnahmen (vgl. Abschnitt 3.6.1), die erst eine durchgängige Befahrbarkeit der Verbindungen ermöglichen.

- F 5.2.3** Die Auswahl der Fernziele der Radverkehrswegweisung in Weißenfels richtet sich nach den Vorgaben des TL-ST (2021 [18.]). Als Nahziele⁴⁰ werden, wie im Regelwerk (TL-ST) vorgesehen, jeweils größere Orte mit einem Angebot (z.B. Bahnhof, Gastronomie, Beherbergung, Sehenswürdigkeit) ausgewiesen. Touristische Sehenswürdigkeiten und gastgewerbliche Einrichtungen können ebenfalls als Nahziele ausgewiesen werden

Erläuterung: Ein grundlegendes Merkmal einer funktionierenden Wegweisung ist die Zielkontinuität, d. h., ein einmal gezeigtes Ziel wird bis zu seinem Erreichen beibehalten. Daher bedarf es einer gemeinsamen Abstimmung der Beteiligten über die Zielauswahl. Diese muss auch kommuneübergreifend beachtet werden, da die Radverkehrsverbindungen nicht an der Stadtgrenze abbrechen.

Die angestrebte Erweiterung des Wegweisungsnetzes um wichtige Verbindungen des Alltagsnetzes macht eine größere Zahl an Fernzielen notwendig. Aufgrund Ihrer zentralörtlichen Bedeutung empfiehlt es sich, die benachbarten Grundzentren als Fernziele mitaufzunehmen.

⁴⁰ Die Bezeichnung „Nahziel“ im TL-ST entspricht einem „Unterziel“ im FGSV Merkblatt, ebenso wird dort der Begriff „Hauptziel“ statt „Fernziel“ verwendet.

F 5.2.4 Für das mit Wegweisung versehene touristische Radnetz sind die Radinformationskarten weiter zu entwickeln, die für die Tourenplanung geeignet sind. Diese sind in geeigneter Weise bereit zu stellen.

Erläuterung: Neben den stationären Radinformationstafeln kann der Netzplan als Faltblatt oder digital veröffentlicht werden. Die Veröffentlichung kann zugleich dazu genutzt werden, weitere Informationen (z.B. zu Verkehrsregeln, touristischen Zielen) zu publizieren.

F 5.2.5 Hinsichtlich notwendiger, länger andauernder Umleitungen sind geeignete Strukturen zur Informationserfassung und -weiterleitung zu schaffen. Durch die für die Unterhaltung bzw. örtlich Zuständigen ist eine entsprechende Umleitung für den Radverkehr auszuschildern.

Erläuterung: Damit soll die Planungsmöglichkeit für Radtouren verbessert werden, weil z.B. eine größere Streckenlänge der Umleitung eingerechnet werden kann. Die Information ist bei Sperrungen von über zwei Wochen Dauer unbedingt erforderlich.

Die Umleitungsbeschilderung ist gemäß VwV-StVO anzuordnen und richtet sich nach dem FGSV-Standard der im M WBR [13.] beschrieben ist.

F 5.2.6 Die Radverkehrswegweisung soll regelmäßig kontrolliert werden, um Mängel zeitnah erkennen und beseitigen zu können. Als Grundlage wird dafür ein digitales, georeferenziertes Wegweisungskataster erstellt und gepflegt.

Erläuterung: Wenn Wegweisung nicht regelmäßig unterhalten wird, tritt rasch ein Werteverlust der Investition ein. Schon ein einzelner fehlender Wegweiser kann die Informationskette unterbrechen. Wünschenswert wären mehrere unterjährige Kontrollen (März, Juni und September). Es ist ein abgestimmtes Optimum für geeignete Kontrollfristen zu finden, wobei fachplanerische und üblicherweise anzuwendende sonstige Normen zu beachten sind. Dabei sind aus wirtschaftlichen und tatsächlichen Erfordernissen erwachsende Anforderungen zu berücksichtigen (beispielsweise jahreszeitlich bedingte Gegebenheiten). Es empfiehlt sich eine Inventur aller fünf Jahre. Punktuell sind bei Bedarf anlassbezogene Kontrollen in kürzeren Abständen zusätzlich möglich. Ein digitales Wegweisungskataster ermöglicht einen Gesamtüberblick und erleichtert die Pflege der Wegweisung, da schnell der Ist- mit dem Soll-Zustand abgeglichen werden kann und die Daten aktuell gehalten werden können.

6 Administrative Rahmenbedingungen

6.1 Organisation und Zuständigkeiten

F 6.1.1 Die Stadt Weißenfels übernimmt bei der Radverkehrsplanung die Aufgaben der Koordination, Vermittlung und Förderung im Prozess der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes.

Erläuterung: Die Stadt Weißenfels ist in der Regel der Baulastträger für den Bereich des kommunalen Straßenbaus. Weitere Akteure sind die Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt für die Bundes- und Landesstraßen und der Burgenlandkreis für den Radwegebau an den Kreisstraßen

F 6.1.2 Für die Koordination der radverkehrsbezogenen Aktivitäten der Stadt Weißenfels wird die Gründung einer Arbeitsgruppe Radverkehr mit regelmäßiger Beteiligung weiterer Akteure empfohlen. Eine wichtige Aufgabe ist dabei der Austausch zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes und zu sonstigen Themen der Radverkehrsförderung.

Erläuterung: Erfahrungen zeigen, dass eine Koordination der vielfältigen Akteure für die Radverkehrsförderung notwendig ist. Eine Arbeitsgruppe soll die Umsetzung des vorliegenden Radverkehrskonzeptes koordinieren und dazu regelmäßig zusammenkommen. Insbesondere ist eine enge Einbindung zuständiger Ämter der Stadt Weißenfels wichtig, damit diese in ihrem Zuständigkeitsbereich für eine erfolgreiche Umsetzung des vorliegenden Radverkehrskonzeptes sorgen und Umsetzungsprobleme, die einer politischen Nachsteuerung bedürfen, rechtzeitig an die Verwaltungsspitze kommuniziert werden.

F 6.1.3 Maßnahmen auf dem Gebiet des Radverkehrs sind nach dem sich ständig fortentwickelnden Stand der Technik zum Radverkehr auszurichten. Um den jeweils aktuellsten Stand der Technik für die Stadt Weißenfels nutzbar machen zu können, sollten die mit Radverkehr befassten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter regelmäßig an Schulungen, Konferenzen und Fortbildungen teilnehmen.

Erläuterung: Die Erschließung des jeweils aktuellsten Standes des Wissens ist eine wesentliche Grundlage für eine effektive Arbeit. In absehbarer Zeit werden viele Regelwerke der FGSV fortgeschrieben, u.a. die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Die Veröffentlichung der E Klima 2022 vermittelt bereits einen Eindruck, wie sich die Regelwerke zukünftig entwickeln werden. Daher wird empfohlen, die darin enthaltenen Hinweise bereits jetzt in die Planungen einfließen zu lassen. Dafür müssen alle in diesen Arbeitsfeldern Tätigen geschult werden. Über die Mitarbeit in überregionalen Gremien, wie der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Sachsen-Anhalt (AGFK), kann viel vom Erfahrungsaustausch profitiert werden.

F 6.1.4 Die Stadt Weißenfels arbeitet die Verläufe des Radverkehrsnetzes, sowie sich im Zeitverlauf ergebende Änderungen, dem Burgenlandkreis und dem Land Sachsen-Anhalt zu, damit diese nach Möglichkeit in ALRIS eingepflegt werden können.

Erläuterung: Das Land Sachsen-Anhalt stellt mit dem Amtlichen Landes-Radverkehrsinfrastruktur-Informationssystem (ALRIS) eine Struktur für Geodaten zum Radverkehr zur Verfügung. Die Stadt Weißenfels arbeitet die Daten des Radverkehrskonzeptes zu und aktualisiert diese regelmäßig. Die Anforderungen hinsichtlich Koordinierung, Planung, Unterhaltung und Vermarktung von Radrouten kann dieses System nur erfüllen, wenn alle Wegeverläufe stets aktuell und in der erforderlichen Genauigkeit vorgehalten werden.

F 6.1.5 Verbindungen des Alltagsradverkehrs sollten ganzjährig befahrbar sein. Die Stadt Weißenfels erarbeitet in Abstimmung mit anderen Baulastträgern, insbesondere dem Land Sachsen-Anhalt und dem Burgenlandkreis, ein Winterdienstnetz mit Priorisierung der Netzabschnitte.

Erläuterung: Die Priorisierung der Netzabschnitte für das Räumen und Streuen soll sich an der Bedeutung für den Alltagsradverkehr orientieren. Insbesondere Schulverbindungen sollten eine hohe Priorität genießen. In der Abstimmung mit anderen Baulastträgern sind die Fragen der Zuständigkeiten, Kostenübernahme und Haftung zu klären. Es ist darauf zu achten, dass die Radverkehrsanlagen ausreichende Breiten aufweisen und frei von Hindernissen (z. B. Poller) sind, um von Räumfahrzeugen befahren werden zu können. (vgl. ERA 2010, Kap. 11.2.2)

F 6.1.6 Es wird empfohlen die Verkehrsnachfrage auf den wichtigen touristischen und alltäglichen Routen des Radverkehrs regelmäßig zu erheben, um Erkenntnisse über Erfolge und Handlungsbedarfe zu gewinnen. Sie sind Teil des Radverkehrs-Monitorings in der Stadt Weißenfels.

Erläuterung: Daten der Verkehrsnachfrage sind grundlegend für die Planung des Angebots und die Ermittlung von Effekten. Die Einrichtung von Dauerzählstellen ist dazu eine Möglichkeit. Ein fünfjähriger Zählzeitraum entspricht der für Straßenverkehrserhebungen üblichen Zeitspanne.

Kurzzeitzählungen können zum Einsatz kommen um die konkreten Verkehrsmengen auf einem Streckenabschnitt zu ermitteln oder die Wirkung einer Maßnahme mit einer Vorher- und Nachher-Messung zu evaluieren.

Da die Messgeräte nur für kurze Zeiträume im Einsatz sind, lohnt sich eine Beschaffung für einzelne Kommunen häufig nicht. Die AGFK Sachsen-Anhalt stellt daher sechs Zählgeräte ihren Mitgliedskommunen kostenfrei zur Verfügung⁴¹. Zum Einsatz kommen Verformungssensoren (Druckschläuche) und Radarmessgeräte.

6.2 Finanzierung

F 6.2.1 Der für die Umsetzung der Maßnahmen am Netz notwendige und durch die Haushaltsplanung abzusichernde Finanzbedarf kann Anlage 6 entnommen werden. Enthalten sind auch Maßnahmen anderer Baulastträger.

Erläuterung: Die dargestellten Kosten stellen den planerischen Bedarf dar und können für die politische Entscheidung über die zur Verfügung zu stellenden Haushaltsmittel zugrunde gelegt werden. Es handelt sich hierbei um eine grobe Kostenschätzung, die auf Erfahrungswerten sowie auf Angaben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur [47.] sowie dem VBB-Leitfaden „Parken am Bahnhof“ [28.] beruhen. Die angesetzten Kostensätze können Tabelle 11 entnommen werden. In der Maßnahmentabelle in Anlage 6 werden die einzelnen Maßnahmen samt Kostenschätzung aufgelistet. Liegen seitens der Baulastträger bereits konkretere Kostenschätzungen vor, so sind diese gesondert gekennzeichnet.

Tabelle 11: Kostensätze für die Maßnahmenplanung am Radverkehrsnetz

Maßnahmentyp	Kostensatz
Bau eines neuen Radweges	500 € / lfdm (1)
Neuer Radweg bereits in Planung/Bau	k. A.
Radverkehrsführung in Ortsdurchfahrt verbessern	k. A.
Radverkehrsführung am Knoten verbessern	k. A.
Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen	180 € / lfdm bei grundhaftem Ausbau: 480 € / lfdm (2)
Instandsetzung der Fahrbahnoberfläche	180 € / lfdm (3)
Instandsetzung des Radweges	150 € / lfdm (4)
Markierung eines Radfahrstreifens	50 € / lfdm
Markierung eines Schutzstreifens (Angebotsstreifen)	50 € / lfdm

⁴¹ <https://www.agfk-lsa.de/project/radzaehlanlagen/> zuletzt abgerufen am 29.01.2025

Maßnahmentyp	Kostensatz
Bau einer Querungshilfe	30.000 €
Bau einer Brücke	k. A.
Anordnung Tempo 70 bzw. Tempo 30	k. A.
Freigabe für den Radverkehr	k. A.
Sonstige Maßnahmen (siehe Beschreibung)	k. A.
(1) Annahme: 200 €/m ² , bei 2,5m Breite folgen 500 € pro laufendem Meter (lfdm) (2) Annahme: 60 €/m ² , bei 3m Breite folgen 180 €/lfdm; bei grundhaftem Ausbau: 160 €/m ² → 480 €/lfdm (3) Annahme: 30 €/m ² , bei 6m Breite folgen 180 €/lfdm (4) Annahme: 60 €/m ² , bei 2,5m Breite folgen 150 €/lfdm	

Nach Angaben des Nationalen Radverkehrsplans ([15.][5.], S. 25) sollen in etwa 30 Euro pro Einwohner und Jahr durch Bund, Länder und Kommunen in den Radverkehr investiert werden. Für eine Reihe von Maßnahmen ist die Nutzung von Fördermitteln möglich.

F 6.2.2 Zur Abschätzung des Mittelbedarfs für die Errichtung von Fahrradabstellanlagen werden in Tabelle 12 die Grobkosten dargestellt. Die Kosten zur Planung und Errichtung von Fahrradabstellanlagen sind abhängig vom jeweiligen Anlagentyp.

Erläuterung: In Die Kosten für Fahrradabstellanlagen setzen sich im Wesentlichen aus den nachfolgenden Positionen zusammen:

- Planungskosten (ca. 10 bis 20 % der Baukosten)
- ggf. Grunderwerbskosten für die Anlage, sofern der Träger nicht Eigentümer der Fläche ist oder mögliche Kosten, die aus einem Gestattungsvertrag (hier ist im Hinblick auf die Förderung auf Laufzeiten zu achten) für die Nutzung der Fläche resultieren
- Baukosten, die sich aus der Anzahl der Abstellplätze, dem Anlagentyp, der Überdachung, dem Erschließungsaufwand sowie dem Aufwand für Tiefbau und Montage ergeben
- Betriebskosten (Anlagen und Zuwegung) für Reinigung und Winterdienst
- Wartung/Reparatur, Energieversorgung sowie ggf. die Vorhaltung eines Buchungs- und Abrechnungsportals
- Personalkosten bei Fahrradstationen oder bei anderen zugangsgesicherten Abstellanlagen; gegebenenfalls ist hier eine Beschäftigungsförderungsmaßnahme oder ein gemeinnütziges Integrationsprojekt möglich und sinnvoll

Die folgende Tabelle gibt eine Grobkostenschätzung für Bau von Radabstellanlagen.

Tabelle 12: Grobkosten für die Errichtung von Radabstellanlagen

Anlagentyp	Baubeschreibung	Kosten je Stellplatz	maßgebliche Kostenfaktoren
Fahrradbügel	- Fahrradbügel - ohne Überdachung	ca. 150 € bis ca. 300 € ⁽¹⁾	
frei zugänglicher Radabstellplatz	- Bodenbefestigung - Klassische Fahrradhalter (Anlehnbügel, Einzel- bzw. Hoch-Tief-Einsteller, Doppelaufstellung) oder Doppelstockparker (2 Ebenen) - Überdachung	ca. 1.100 € ⁽²⁾ (Doppelstockparker: zzgl. ca. 300 €)	- Stellplatzanzahl - Überdachung
Radabstellplatz in Sammelschließanlage	- Bodenbefestigung - Klassische Fahrradhalter (Anlehnbügel, Einzel- bzw. Hoch-Tief-Einsteller, Doppelaufstellung) oder Doppelstockparker (2 Ebenen)	ca. 1.800 € ⁽²⁾	- Anlagengröße - Überdachung

	• Überdachung • abschließbare Umzäunung • Schließsystem (Sammelschloss via Schlüsselkarte, PIN, etc.)		
Fahrradbox / Fahrradgaragen	Klassisch: • Bodenbefestigung • Radabstellplatz mit kompletter Einhausung • Schließsystem (Einzelschlüssel) Fahrradbox mit Netzanbindung: • Lademöglichkeit • App-Steuerung innovative Fahrradgaragen-Module: • ein- oder zweigeschossig • Basis- oder gehobene Ausstattung	ca. 1.800 € ⁽²⁾ ca. 3.200 € ⁽³⁾ ca. 1.700 € bis 4.700 €	• Anlagengröße • Konstruktionsprinzip • Ausstattung
⁽¹⁾ PROGNOSE / BMDV (Hrsg.): Endbericht Finanzierung des Radverkehrs bis 2030, Seite 89, Ausgabe 2019 und Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum: Leitfaden Fahrradabstellanlagen, 2024 https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2024/11/241107_AGNH_Leitfaden_Fahrradabstellanlagen_web.pdf ⁽²⁾ VBB/ MIL (Hrsg.): Leitfaden Parken am Bahnhof 2023, Seite 12, Ausgabe 2023 ⁽³⁾ https://www.saechsische.de/dresden/lokales/dresden-karrierestart-fahrradgarage-velodepot-5809997.html aufgerufen am 04.06.2025			

F 6.2.3 Einen Überblick über aktuelle Finanzierungen und Förderungen zum Radverkehr gibt die Förderfibel Radverkehr des "Mobilitätsforums Bund".

Erläuterung: In der bundesweiten Förderfibel Radverkehr⁴² sind die aktuellen Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten des Bundes und der Länder zum Radverkehr zu finden. Dies betrifft u.a. Radwege an Bundes- und Landesstraßen, die Städtebauförderung, Landesbauordnungen, EFRE-Mittel und Fördermöglichkeiten im Rahmen der ländlichen Entwicklung. Die Förderfibel stellt für jedes Bundesland und entsprechende Situation die vorhandenen Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten sowie deren Rahmenbedingungen dar. Im LRVP 2030 (HF VI / M 5,[16.]) wird festgelegt, dass das Land Sachsen-Anhalt eine „Beratungskultur“ zu Förderprogrammen auf Landesebene etabliert, die von den Kommunen in Anspruch genommen werden können.

⁴² www.mobilitaetsforum.bund.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Foerderfibel_Formular.html zuletzt abgerufen am 30.01.2025

7 Fazit

Das Radverkehrskonzept Weißenfels hat zum Ziel, das Radfahren in der Stadt Weißenfels sicherer und komfortabler zu gestalten. Die Kernstadt und Ortschaften sind teilweise von großen Höhenunterschieden geprägt, dies stellt für den Radverkehr eine besondere Herausforderung dar. Neben der Topographie erzeugen die Hauptverkehrsstraßen, besonders in der Kernstadt, eine Barrierewirkung.

Die geographische Nähe zu den Großstädten Halle (Saale) und Leipzig sowie die gute Schienenanbindung bieten ein großes Potential bei der Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr. Im Bereich des touristischen Radverkehrs existiert mit dem Saaleradweg bereits ein überregional bekannter und gut ausgebauter Radfernweg, daneben gibt es weitere regionale und lokale Routen unterschiedlicher Qualität.

Auf Grundlage dieser Ausgangssituation und weiterer Rahmenbedingungen wurde im vorliegenden Konzept ein umfangreiches Bündel an Maßnahmen erarbeitet. Aufgrund begrenzter finanzieller und personeller Mittel müssen diese Maßnahmen schrittweise umgesetzt werden. Daher ist es notwendig, eine Auswahl zu treffen und sich zu Beginn auf Projekte zu konzentrieren, die schnell ihre Wirkung entfalten und den Wandel sichtbar machen.

Als konkrete erste Schritte hin zu einem fahrradfreundlichen Weißenfels wird Folgendes empfohlen:

- **Schaffung durchgängiger Radverbindungen für den alltäglichen Verkehr, beginnend mit den „flachen“ Hauptachsen und kurzfristig umsetzbarer Maßnahmen.**

Empfohlen wird, mit den Verbindungen Innenstadt - West - Leißling und Neustadt / Innenstadt - Uichteritz zu beginnen. Ebenso zeitnah sollen die Planungen für die Umsetzung der Verbindungen Innenstadt / Neustadt - Tagewerben - Braunsbedra und Innenstadt / Neustadt - Leuna / Merseburg starten. Bei letzterer liegt die Zuständigkeit der meisten Maßnahmen bei der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt (LSBB). (Abschnitt 3.6.2)

Die größte Herausforderung für alle genannten Verbindungen stellt der Abschnitt Große Brücke - Friedrichsstraße (bis Beuditzstraße) dar. Der Umbau der Großen Brücke befindet sich bereits in Planung. Hier ist von Seiten der Stadt Weißenfels darauf hinzuwirken, dass der Radverkehr angemessen berücksichtigt wird. Es sind insbesondere an den Brückenden im Norden ein sicherer Anschluss zum Bahnhof und im Süden der Übergang zum Kreisverkehr (Niemöllerplatz) zu gewährleisten. Auf der Brücke sind ausreichend breite Radverkehrsanlagen vorzusehen.

Für die Querung der Friedrichsstraße zwischen Innenstadt und Stadtgebiet West liegen konkrete Maßnahmenvorschläge in Anlage 7 vor.

- **Ausbau von geeigneten Anlagen für das Fahrradparken an wichtigen Zielorten im Stadtgebiet, mit dem Schwerpunkt auf Schulen, Bahnhöfen und der Innenstadt.**

Ein wichtiger Baustein in der Radverkehrsinfrastruktur sind Abstellmöglichkeiten, die es ermöglichen, das Fahrrad in der Nähe des Zielorts abzustellen. Die Ausstattung hängt maßgeblich von der üblichen Parkdauer ab. So sollen an Schulen und Bahnhöfen überdachte Anlehnbügel (oder andere geeignete Abstellanlagen) vorhanden sein. Vor Geschäften des täglichen Bedarfs genügen einfache Anlehnbügel. Als erster Ausbauschritt ist anzustreben, alle Schulen und die Bahnhöfe Weißenfels und Großkorbetha mit überdachten Anlehnbügeln auszustatten (vgl. Abschnitte 4.1.1 und 4.2.1). Im Innenstadtbereich soll mit der Installation von Anlehnbügeln in der

Jüdenstraße begonnen werden (vgl. Abschnitt 4.2.1).

Aufgrund der verstärkten E-Bike- und Pedelec-Nutzung und damit steigender Zahl höherwertiger Fahrräder, sind auch gesicherte Abstellanlagen (Fahrradboxen oder Sammelschließanlagen) vorzusehen. Es wird geprüft, wie und in welcher Form eine gesicherte Abstellanlage am Bahnhof Weißenfels, als wichtigsten Verknüpfungspunkt zum Schienenverkehr, eingerichtet werden kann.

▪ **Sensibilisierung der Bevölkerung für den Radverkehr als Mobilitätsoption und als gleichberechtigter Teil des alltäglichen Verkehrs.**

Die Weiterentwicklung der Infrastruktur muss auch in der Bevölkerung wahrgenommen werden, um das Fahrrad als alltägliches Verkehrsmittel in Betracht zu ziehen. Dabei kann die Einführung und die Erprobung bisher wenig verbreiteter Straßenklassen wie Fahrrad- oder Schulstraßen (vgl. Abschnitt 3.6.3 und 4.3) die notwendige Aufmerksamkeit erzeugen. Als weiterer Aspekt dient eine bessere Wahrnehmbarkeit des Radverkehrs zur Erhöhung der Sicherheit im Verkehr. Der Schutz vulnerabler Gruppen wie Schulkinder muss dabei Priorität genießen.

Neben Maßnahmen an der Infrastruktur, die die eigenständige Mobilität von Schulkindern erst ermöglichen, bedarf es der Mobilitätsbildung, um Kinder zur aktiven Mobilität zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu befähigen.

Die in diesem Konzept vorgeschlagenen Maßnahmen basieren auf der aktuellen Situation. Da sich die rechtlichen, gesellschaftlichen und städtebaulichen Rahmenbedingungen laufend ändern, sind diese bei der konkreten Umsetzung zu bedenken und die Maßnahmen sowie Schwerpunktsetzung gegebenenfalls anzupassen. Nach spätestens 15 Jahren ist die Umsetzung des Radverkehrskonzepts zu evaluieren und bei Bedarf fortzuschreiben.

Radverkehr ist eine alltägliche Mobilitätsoption und muss dementsprechend bei stadt- und verkehrsplanerischen Belangen Teil der Betrachtung sein. Über die konkreten Maßnahmen für den Radverkehr hinaus, ist der Radverkehr bei der zukünftigen städtebaulichen Entwicklung der Stadt Weißenfels immer angemessen zu berücksichtigen.

Verzeichnisse und Quellen

7.1 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht über eingegangene Hinweise und Anmerkungen	13
Abbildung 2: Bestand des touristischen Radroutennetzes in der Stadt Weißenfels.	15
Abbildung 3: Verlauf des LRVN einschließlich Einschätzung zum Ausbaustandard (Quelle: LRVN 2020)	16
Abbildung 4: Bestand Radverkehrsanlagen in Weißenfels	18
Abbildung 5: Führungsformen des Radverkehrs in Weißenfels im Bestand	19
Abbildung 6: B+R-Anlagen (Auswahl) an den Bahnhöfen in Weißenfels	20
Abbildung 7: Einzugsbereiche der SPNV-Haltestellen in Weißenfels und angrenzender Kommunen	22
Abbildung 8: Ladestation, Fahrrad- und Gepäckaufbewahrungsboxen am Saaleradweg	23
Abbildung 9: Radverkehrswegweisung in der Stadt Weißenfels	24
Abbildung 10: Pendelströme (Summe aus Ein- und Auspendelnden pro Tag (Daten: Bundesagentur für Arbeit, 06/2022)	25
Abbildung 11: Zufriedenheit mit der Sicherheit der Wege für radfahrende Schülerinnen und Schüler	26
Abbildung 12: Regelmäßige Aktivitäten der Schulen mit Bezug zum Fahrradfahren	28
Abbildung 13: Unfälle mit Radbeteiligung in den Jahren 2021-2023 in Weißenfels nach Unfalltyp	31
Abbildung 14: Anteil E-Bike-Besitzenden an der Gesamtbevölkerung laut Umfragen im Auftrag von E.ON	32
Abbildung 15: Luftlinienverbindung der zentralen Orte und Ortschaften	36
Abbildung 16: Netz für den Alltagsradverkehr nach Umlegung der Luftlinien auf das Straßen- und Wegenetz	39
Abbildung 17: Radverkehrsnetz unterschieden nach Haupt- und Grundnetz	49
Abbildung 18: Empfehlung für die Errichtung von dezentralen Fahrradabstellanlagen in der Judenstraße	56

7.2 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht touristischer Radrouten in der Stadt Weißenfels	14
Tabelle 2: Anzahl und Qualität von B+R-Anlagen an Bahnhöfen und Haltepunkten des SPNV	21
Tabelle 3: Konkrete Hinweise der Schulen je Ortschaft	27

Tabelle 4: Unfallsaufkommen in der Stadt Weißenfels von 2021 bis 2023 nach Unfallkategorie und Radbeteiligung	29
Tabelle 5: Unfallgeschehen nach Typ in der Stadt Weißenfels von 2021 bis 2023	30
Tabelle 6: Unfallschwerpunkte mit Fahrradbeteiligung in der Stadt Weißenfels 2021-2023	30
Tabelle 7: Vorschläge für die Anpassung radtouristischer Routen	40
Tabelle 8: Anpassungsbedarf am LRVN	42
Tabelle 9: Radverkehrsanlagen mit Breitenmaß	44
Tabelle 10: Maßnahmentypen und Anzahl der Maßnahmen am Radverkehrsnetz	46
Tabelle 11: Kostensätze für die Maßnahmenplanung am Radverkehrsnetz	65

7.3 Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
AGFK	Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen
ALRIS	Amtliche Landes-Radverkehrsinfrastruktur-Informationssystem
AR	außerhalb bebauter Gebiete (Kategoriegruppe nach RIN)
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
B+R	Bike and Ride
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
Difu	Deutsches Institut für Urbanistik
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
g/Pkw-km	Gramm pro Pkw-Kilometer
INSEK/ ISEK	Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept
IR	Innerhalb bebauter Gebiete (Kategoriegruppe nach RIN)
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
LSBB	Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt
MiD	Mobilität in Deutschland

MIV	Motorisierter Individualverkehr
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P+R	Park and Ride
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TL-ST	Touristisches Leitsystem Sachsen-Anhalt
UK	Unfallkategorie
VCD	Verkehrsclub Deutschland e.V.
z. B.	zum Beispiel

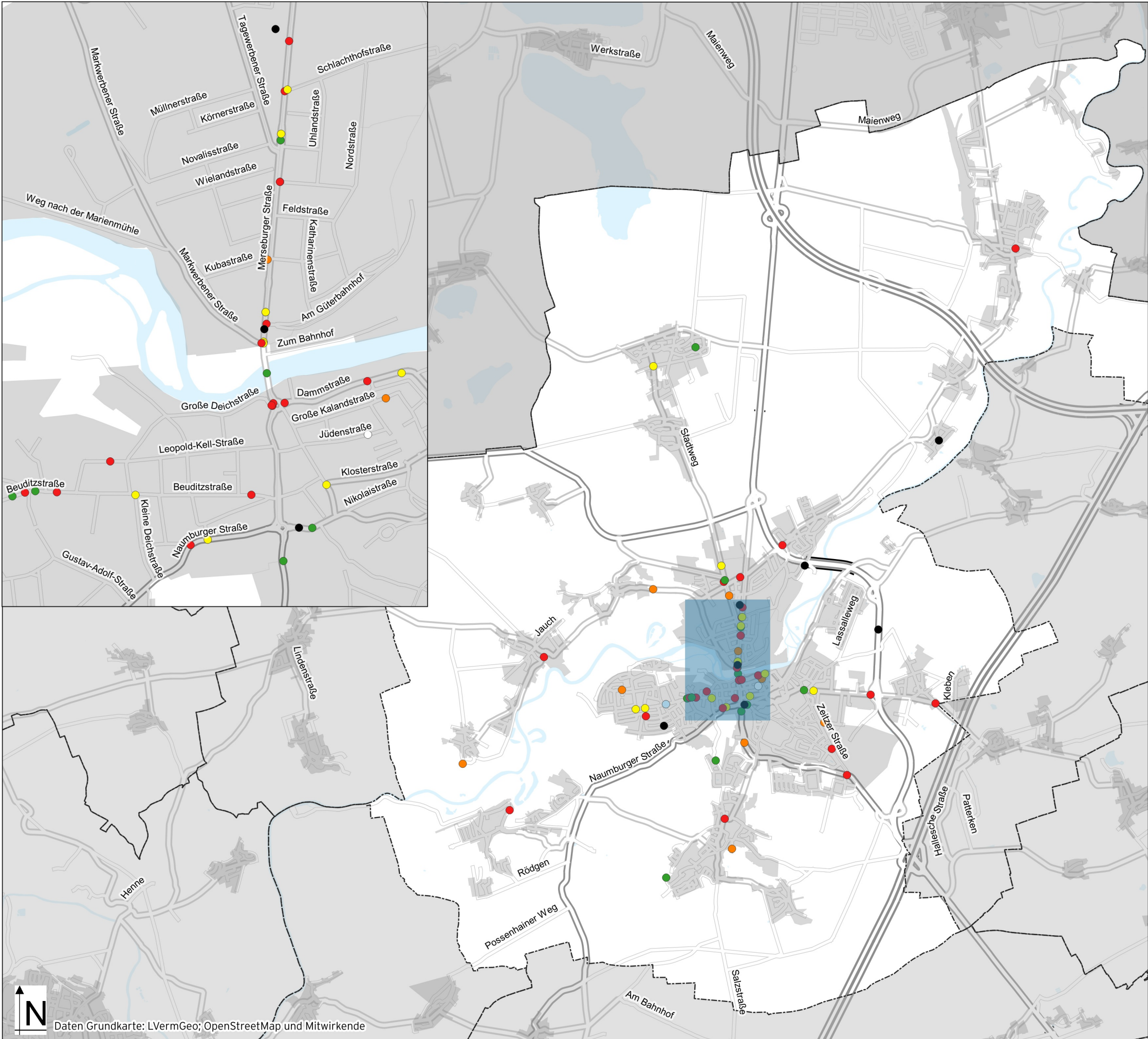
7.4 Quellenverzeichnis

- [1.] Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom 06.03.2013 (BGBl. I, S. 367) zuletzt geändert am 11.12.2024
- [2.] Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO), Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Berlin, zuletzt geändert am 08.11.2021
- [3.] Straßengesetz für das Land Sachsen-Anhalt (StrG LSA) vom 6. Juli 1993, zuletzt geändert am 21. März 2023 (GVBl. LSA S. 178)
- [4.] Bauordnung des Landes Sachsen-Anhalt (BauO LSA), GVBl. I/18 Nr. 39 vom 10. September 2013, zuletzt geändert am 13. Juni 2024 (GVBl. LSA S. 150)
- [5.] Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2012
- [6.] Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2006
- [7.] Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN, Ausgabe 2008), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2008
- [8.] Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2010
- [9.] Hinweise zum Fahrradparken, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2012
- [10.] Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2023
- [11.] Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV 2021), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2021
- [12.] Merkblatt zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2012
- [13.] Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2024

- [14.] Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen (E Klima 2022), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2022
- [15.] Fahrradland Deutschland 2030 - Nationaler Radverkehrsplan 3.0, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Berlin 2021
- [16.] Landesradverkehrsplan für Sachsen-Anhalt 2030 (LRVP 2030), Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr Sachsen Anhalt, Magdeburg 2021
- [17.] Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen in Sachsen-Anhalt, Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt 2021
- [18.] Touristisches Leitsystem in Sachsen-Anhalt, Wegweisung überregionale Radfernwege (2005/ Aktualisierung 2021) abgerufen
- [19.] Nahverkehrsplan Burgenlandkreis - Planungszeitraum 2019 - 2029, Burgenlandkreis / Mitteldeutscher Verkehrsverbund, Naumburg (Saale) / Leipzig 2017 - 2018
- [20.] Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept für die Stadt Weißenfels (INSEK 2030), Stadtverwaltung Weißenfels, Weißenfels 2021
- [21.] Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept für den Stadtteil Altstadt in Weißenfels mit Teilgebiet Mitte (ISEK Altstadt) Weißenfels, 2022
- [22.] ISEK Weißenfels Neustadt - Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept, Weißenfels 2024
- [23.] 7. Regionalisierte Bevölkerungsprognose Sachsen-Anhalt - Annahmen und Ergebnisse Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt, Halle (Saale) Juni 2021
- [24.] Landesentwicklungsplan 2010 des Landes Sachsen-Anhalt (LEP), Landesregierung Sachsen-Anhalt, 2010
- [25.] Radverkehrskonzeption für die LEADER-Region Montanregion Sachsen-Anhalt Süd, Stadt Hohenmölsen, Hohenmölsen 2018
- [26.] Kreisübergreifende Radkorridore zwischen Saale- und Burgenlandkreis, Geo-Naturpark Saale-Unstrut Triasland, Nebra 2023
- [27.] Radverkehrskonzept Saalekreis, Landkreis Saalekreis, Merseburg 2022
- [28.] Leitfaden Parken am Bahnhof, Errichtung von Bike+Ride- / Park+Ride-Anlagen im Land Brandenburg, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, 2020,
- [29.] Leitfaden Bike+Ride (Stand: November 2019), NVBW - Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH
- [30.] Mobilität in Deutschland - MID Ergebnisbericht 2017, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bonn 2019
- [31.] Mobilität in Deutschland - MID Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bonn 2019
- [32.] Elektromobilität --- Entwicklungen bei Pedelecs, Arbeitsberichte der ARL 18, Klein, Ralf, Hannover 2016
- [33.] Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz, TU Dresden, UBA-Texte 19/2013
- [34.] Wirkung von Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen - AP1: Empirische Grundlage und Ansätze für die Berechnung von Verlagerungs- und Klimawirkungen verschiedener Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen Fraunhofer-Institut für System und Innovationsforschung (ISI), Karlsruhe 2024
- [35.] Radverkehrsplan des Landes Sachsen-Anhalt, 2010 - Fortschreibung der Radwegebedarfspläne „Multikriterienanalyse zur Maßnahmenreihung“ 2016
- [36.] LRVN 2020 - Landesradverkehrsnetz Sachsen-Anhalt- Kurzdokumentation, Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt 2021

- [37.] Neue Entwurfsregelwerke bevorzugen Fuß- und Radverkehr, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2022 (<https://www.fgsv.de/aktuelles/news-details/neue-entwurfsregelwerke-bevorzugen-fuss-und-radverkehr>, letztmalig abgerufen am 30.01.2025)
- [38.] Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis, Bergische Universität Wuppertal, Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH, Wuppertal und Berlin 2021
- [39.] Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS 1980, Berichtigter Nachdruck 1995), Teil 2: Anwendung von Fahrbahnmarkierungen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 1980/1995
- [40.] Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen (RStO 12), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2012
- [41.] Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, 2016
- [42.] Sicherheitsbewertung von Fahrradstraßen und der Öffnung von Einbahnstraßen, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. Unfallforschung der Versicherer, Berlin 2016
- [43.] Leitfaden Fahrradstr - Planungshinweise für die Praxis, Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr / wegebund - Arbeitsgemeinschaft sächsischer Kommunen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs e. V, Dresden 2024
- [44.] DIN 79008-1 | 2016-05 - Stationäre Fahrradparksysteme
- [45.] Pedelecation: Verlagerungs- und Klimaeffekte durch Pedelec-Nutzung im Individualverkehr, 2015, Institut für Transportation Design der HfBK Braunschweig und Institut für Umweltforschung Heidelberg GmbH
- [46.] Unfallforschung kommunal Nr. 1 - Schulwegsicherung, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. Unfallforschung der Versicherer, 2022
- [47.] Finanzierung des Radverkehrs bis 2030. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur / Prognos, Berlin 2019

Anlage 1: Unfalltypenkarte





Stadt Weißenfels
Radverkehrskonzept

Unfalldatenanalyse: Unfalltypenkarte

Unfälle mit Fahrradbeteiligung und Personenschaden
in den Jahren 2021, 2022 und 2023

Unfallorte 2021-2023

Unfalltyp

- Fahrerunfall
- Abbiegeunfall
- Einbiegen/Kreuzen-Unfall
- Überschreiten-Unfall
- Unfall durch ruhenden Verkehr
- Unfall im Längsverkehr
- sonstiger Unfall

0 1 2 3 km

Anlage 1

Stand: 07.08.2025

**ISUP Ingenieurbüro
für Systemberatung und Planung GmbH**
Verkehr | Mobilität | Logistik



Anlage 2: Potentialabschätzung Verlagerung zum Radverkehr

Wirkung von Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen, Tabelle 13, S.45 [34.]					
Szenarien					
Maßnahmen		Basis	Optimistisch	Fahrradland	Einheit
Radwege	Neubau/Grundhafte Sanierung	238.391	822.961	2.280.109	Pkw-km / km
	Einfache Sanierung	23.839	82.296	228.011	Pkw-km / km
Ingenieurbauwerke	Brücken	595.977	2.057.402	5.700.273	Pkw-km / Bauwerk
Fahrradabstellanlagen	an ÖPV-Schnittstellen, abschließbar	647	1.066	3.262	Pkw-km / Stellplatz
	an ÖPV-Schnittstellen, nicht abschließbar	518	746	1.957	Pkw-km / Stellplatz
	an sonstigen Orten, abschließbar	288	604	1.316	Pkw-km / Stellplatz
	an sonstigen Orten, nicht abschließbar	231	423	789	Pkw-km / Stellplatz
	Fahrradparkhäuser	4.024	5.551	7.393	Pkw-km / Stellplatz
Knotenpunkte	Knotenpunkte	47.678	164.592	456.022	Pkw-km / KP
Weitere begleitende Maßnahmen	Beschilderung	596	2.057	5.700	Pkw-km / km Beschilderung
	Beleuchtung	1.192	4.115	11.401	Pkw-km / Mast
	Markierung / Einfärbung	27.415	94.641	262.213	Pkw-km / Maßnahme
	Errichtung einer Servicestation o.ä.	2.384	8.230	22.801	Pkw-km / Errichtung

Maßnahmen im Radverkehrskonzept					
Maßnahmen Typ (Tabelle 10, Abschnitt 3.6)		Maßnahmen im RVK		Verlagerung Pkw-km nach Szenarien	
		Einheit	Basis	Optimistisch	Fahrradland Einheit
Bau eines neuen Radweges					
Bau eines neuen Radweges prüfen					
Neuer Radweg bereits in Planung/Bau		16 km	3.814.256	13.167.376	36.481.744 Pkw-km
Instandsetzung des Radweges					
Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen					
Instandsetzung der Fahrbahnoberfläche		30 km	715.170	2.468.880	6.840.330 Pkw-km
Bau einer Brücke		1 Stück	595.977	2.057.402	5.700.273 Pkw-km
im Rahmen des Radverkehrskonzepts nicht quantifizierbar			-	-	Pkw-km
			-	-	Pkw-km
			-	-	Pkw-km
			-	-	Pkw-km
			-	-	Pkw-km
			-	-	Pkw-km
Radverkehrsführung am Knoten verbessern					
Bau einer Querungshilfe		7 Stück	333.746	1.152.144	3.192.154 Pkw-km
im Rahmen des Radverkehrskonzepts nicht quantifizierbar			-	-	Pkw-km
-			-	-	Pkw-km
Markierung eines Radfahrstreifens					
Markierung eines Schutzstreifens		3 km	82.245	283.923	786.639 Pkw-km
-			-	-	Pkw-km

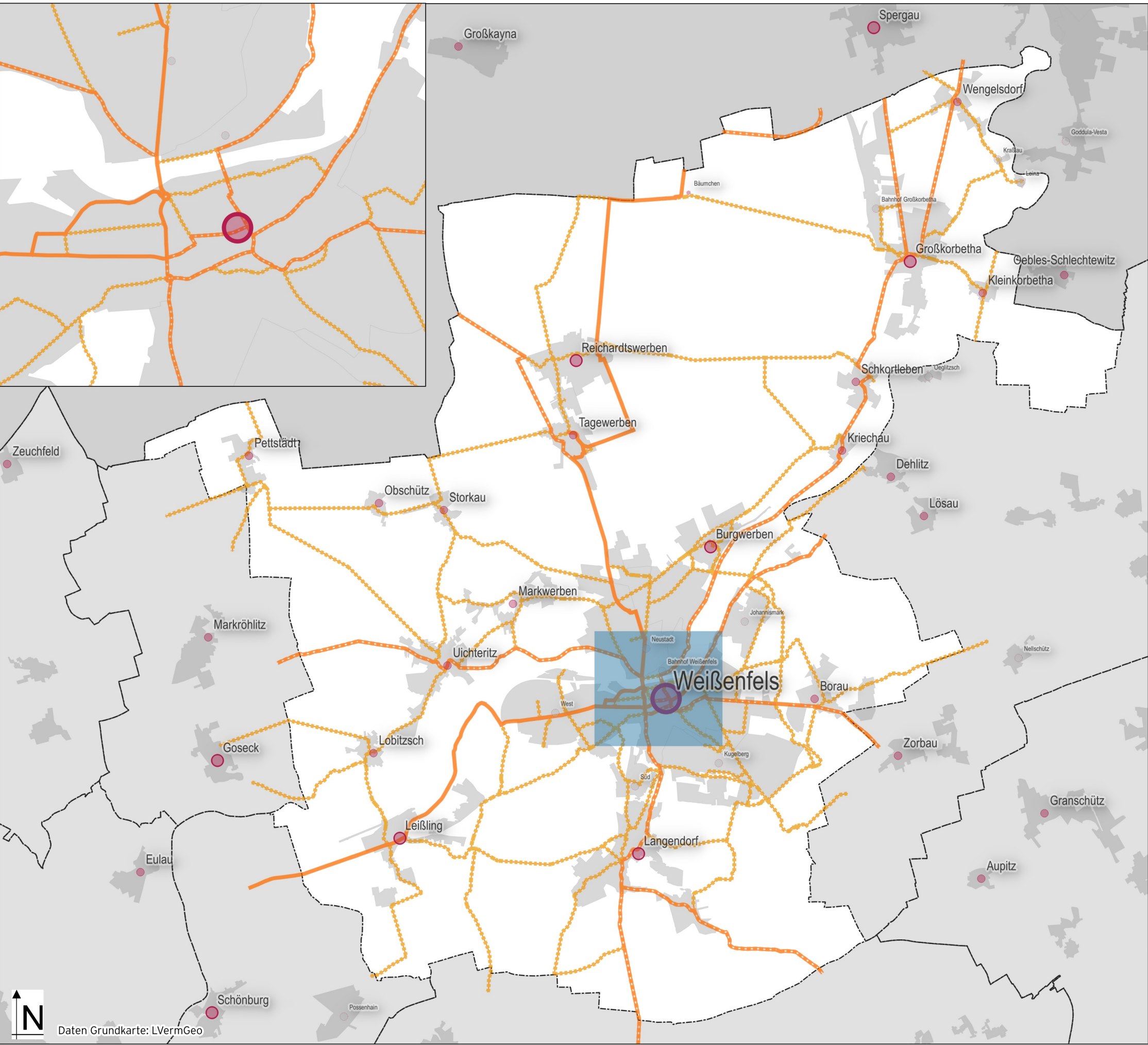
Einsparung CO2-Emissionen nach Szenarien			
Basis	Optimistisch	Fahrradland	Einheit
795,3	2.745,4	7.606,4	T CO ₂
149,1	514,8	1.426,2	T CO ₂
124,3	429,0	1.188,5	T CO ₂
-	-	-	T CO ₂
-	-	-	T CO ₂
-	-	-	T CO ₂
-	-	-	T CO ₂
-	-	-	T CO ₂
69,6	240,2	665,6	T CO ₂
-	-	-	T CO ₂
-	-	-	T CO ₂
17,1	59,2	164,0	T CO ₂
-	-	-	T CO ₂
1.155,4	3.988,5	11.050,7	T CO ₂
1%	5%	13%	

Summe Einsparungen
rel. Einsparung WSF (Sektor Verkehr)

Grunddaten	
	g CO ₂ /
Austoß Pkw (1)	208,5 Pkw-km
Emissionen Verkehr pro Person (Durchschnitt Deutschland) (2)	2,1 T CO ₂
EW Weißenfels	40.175
geschätzter CO ₂ -Austoß Sektor Verkehr in WSF	84367,5 T CO ₂

(1) Quelle: https://www.klimaschutz.de/sites/default/files/mediathek/dokumente/Hinweise_Berechnung_THG-Minderung_Radverkehr_2202_V1.pdf
(2) Quelle: <https://www.bmvf.de/media/kohlenstoffdioxid-fussabdruck-pro-kopf-in-deutschland>

Anlage 3: Übersicht Zielnetz für den überörtlichen Alltagsradverkehr (A3-Karte)



**Übersicht Zielnetz für den
überörtlichen Alltagsradverkehr**

Zielnetz für den Alltagsradverkehr

- Verbindung Mittelzentren
(RIN-Kategorie AR/IR II)
- Verbindung Grundzentren
(RIN-Kategorie AR/IR III)
- Verbindung Ortschaften
(RIN-Kategorie AR/IR IV)

Zielpunkte

- Mittelzentrum
- Grundzentrum
- Hauptort / Große Ortschaft (> 1.000 EW)
- Ortschaft
- kleine Ortschaft (< 50 EW)
- Ortschaft, Größe unbekannt



Anlage 3

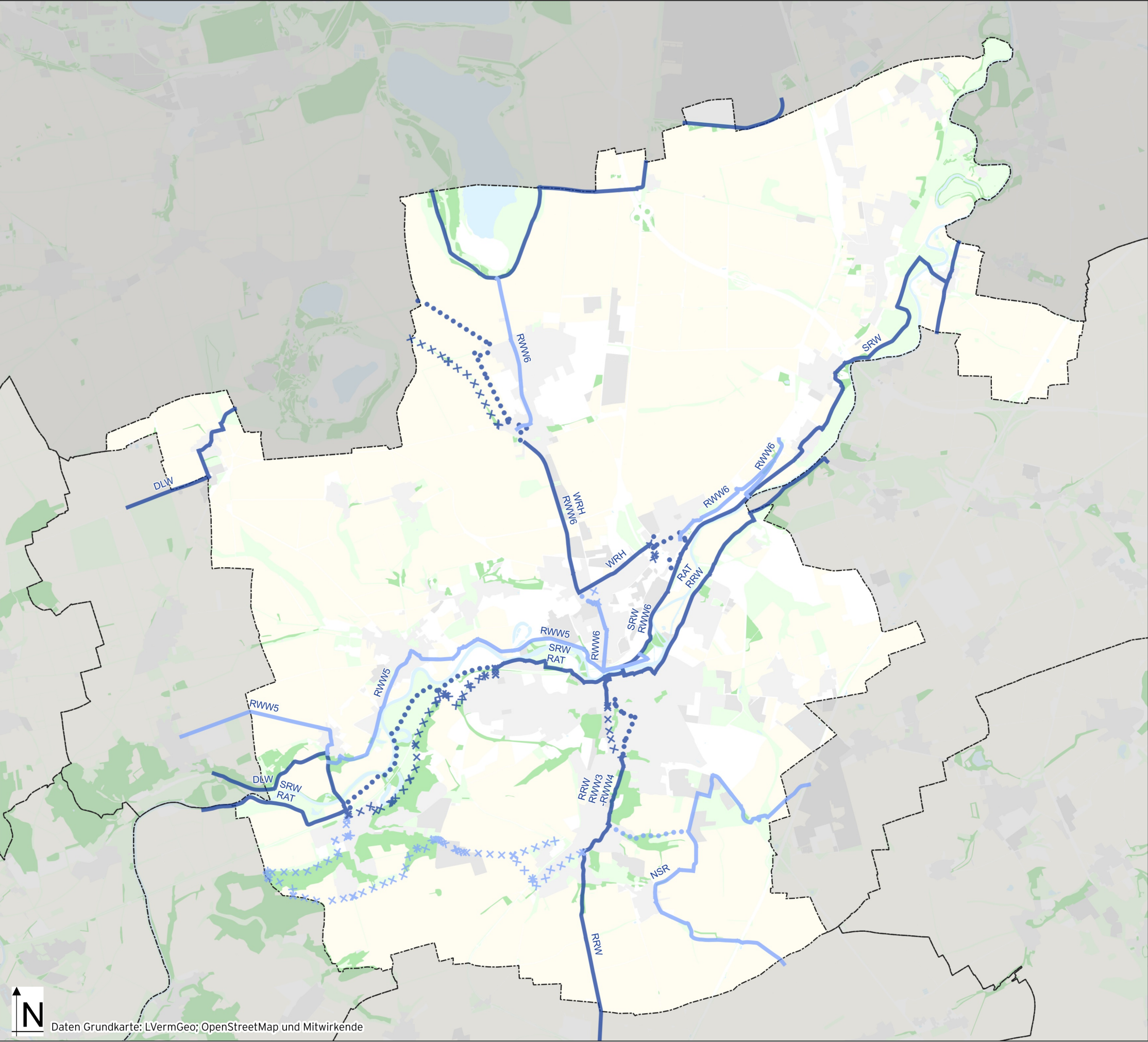
Stand: 07.08.2025

Anlage 4:

Übersicht radtouristisches Zielnetz (A3-Karte)

Touristische Routen im radtouristischen Zielnetz

Rotenkürzel	Routenbezeichnung	Kategorie
SRW	Saaleradweg	überregionale Radroute (Radfernweg)
RAT	Saale-Unstrut-Elster Rad-Acht	regionale Radroute
RRW	Rippach-Radweg	regionale Radroute
WRH	Weißenfels-Roszbach/Hasse	regionale Radroute
SKG	Sohle-Kohle-Geschichte	regionale Radroute
DLW	Dolmenweg	regionale Radroute
RGT	Rundweg Großkaynaer See	regionale Radroute
NSR	Nessa-Radweg	lokale Radroute
RWW3	RWW 3 Nautschketal	lokale Radroute
RWW5	RWW 5 Weißenfels, Uichteritz, Lobitzsch, Goseck	lokale Radroute
RWW6	RWW 6 Roszbach/Hasse	lokale Radroute



Übersicht radtouristisches Zielnetz

Radtouristisches Netz

- Überregionale und regionale Radrouten (Bestand)
- sonstige touristische Routen
- Überregionale und regionale Bestandsstrecke entfällt
- sonstige Bestandsstrecke entfällt
- neue Touristische Routen
- neue Touristische Routen

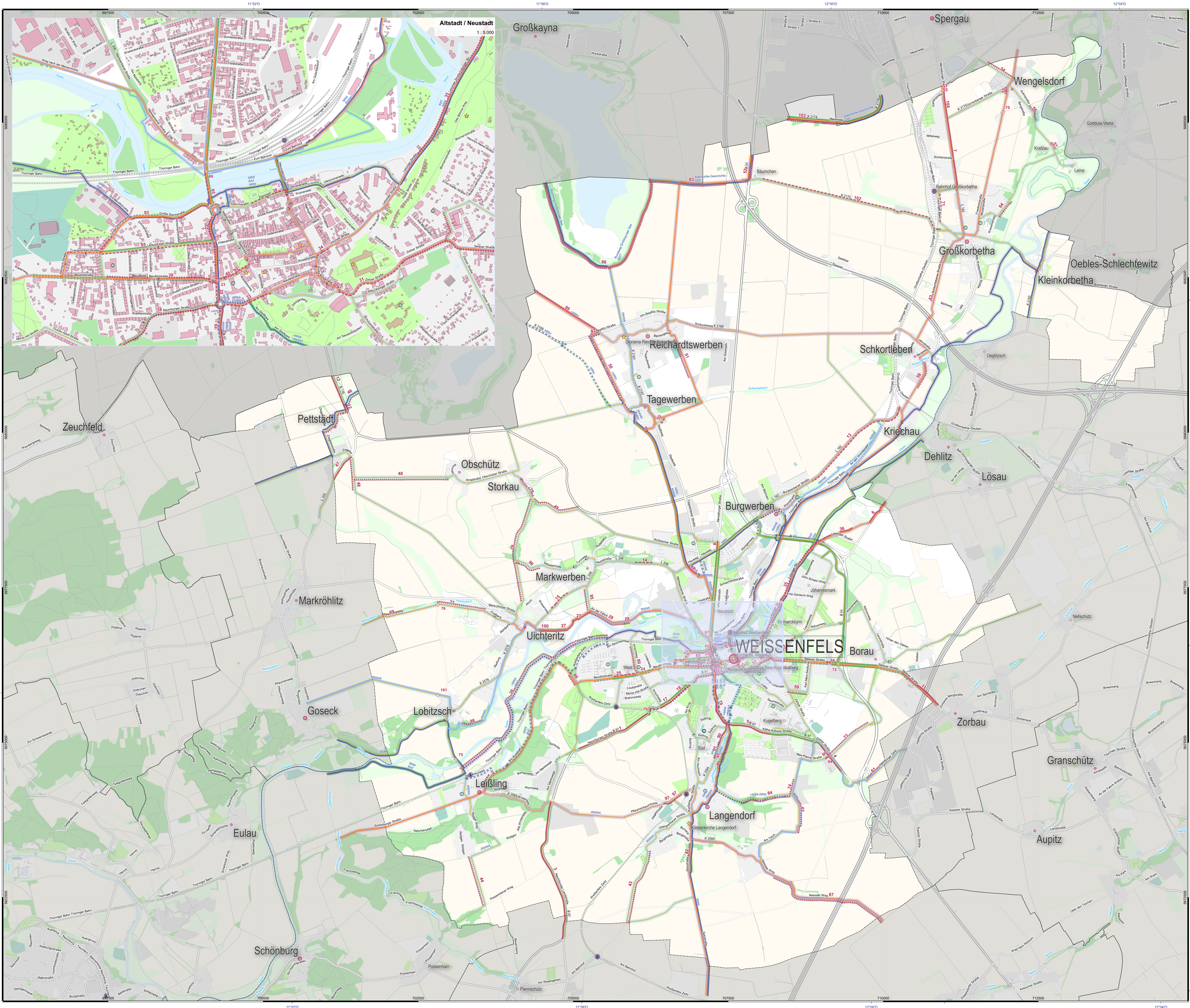
Am Netz sind die Kürzel der dort verlaufenden touristischen Radrouten angegeben.
Ein + vor einem Routenkürzel bedeutet, dass die Route auf dem Abschnitt im Zielnetz neu hinzu kommt.
Ein - vor einem Routenkürzel bedeutet, dass die Route auf dem Abschnitt im Zielnetz entfällt.

0 1 2 3 km

Anlage 4

Stand: 07.08.2025

Anlage 5: Radverkehrsnetz und Maßnahmen (AO-Karte)



- Legende**
- Zielpunkte (Auswahl)**
- Mittelzentrum
 - Grundzentrum
 - grundzentraler Verbund
 - Hauptort / Große Ortschaft (> 1.000 EW)
 - Ortschaft
 - Kleine Ortschaft (< 100 EW)
 - Kleine Ortschaft (< 50 EW)
 - Ortschaft, Größe unbekannt
 - Touristisches Ziel
 - Schulstandorte
 - SPNV / Bahnhof

- Radverkehrsnetz**
- Radverkehrsnetz: Alltagsverkehr nach Richtlinien für Integrierte Netzgestaltung (RIN)
- Alttagnetz Kategorie AR/IR II
 - Alttagnetz Kategorie AR/IR III
 - Alttagnetz Kategorie AR/IR IV
 - Alttagnetz Kategorie AR/IR IV (Ergänzungen)

- Radtouristisches Netz**
- Überregionale und regionale Radrouten (Bestand)
 - Touristische Routen (sonstige)
 - neue Touristische Routen
 - mögliche Variante neuer Touristischer Routen
 - Touristische Route erfüllt
- Am Netz sind die Bezeichnungen der dort verlaufenden touristischen Radrouten angegeben.
Ein + vor einer Routenbezeichnung bedeutet, dass die Route auf dem Abschnitt im Zielnetz neu hinzu kommt. Ein - vor einer Routenbezeichnung bedeutet, dass die Route auf dem Abschnitt im Zielnetz entfällt.

- Haupt- und Basisnetz**
- Hauptnetz
 - Basisnetz
- Radverkehrsanlage / Führungsform**
- Radverkehrsanlage vorhanden
 - Radverkehrsanlage vorhanden
 - selbstständige Radverkehrsanlage vorhanden
 - Radverkehrsanlage unbekannter Art
 - Fahrtführung = alternative Führung vorhanden
 - Fahrtführung = alternative Führung vorhanden
 - Einrichtungsführung
 - Einbahnstraße Gegenrichtung frei

- Maßnahme an Streckenabschnitt**
- Bau eines Radwegs (außerorts)
 - AAAAA Oberfläche instandsetzen
 - Radverkehrsführung in Ortsdurchfahrt verbessern
 - Bau eines Radwegs prüfen oder sonstige Maßnahme
 - Partielle Radfahrspur (mit Nummer)
 - Maßnahmen-Punkte

- Grundkarte**
- Wald
 - Wohnen
 - Gewerbe+Industrie
 - Gewässer
 - sonstige Grünland
 - Park, Kleingarten
 - Landwirtschaft
 - Friedhof
 - Strassen
 - Nebenstraßen
 - Hauptstraßen
 - Bundesautobahn
 - Bundes- oder Landesstraßen
 - Kreisstraßen
 - Bahnstrecke

710000 Koordinaten nach UTM Zone 33N
5685000
11°52' O Geographische Koordinaten
51°15' N WGS84-Datum

N

0 0,5 1 1,5 2 km

Daten Grundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende, LVermGeo

ISUP Ingenieurbüro
für Systemberatung und Planung GmbH

Verkehr | Mobilität | Logistik

Anlage 5

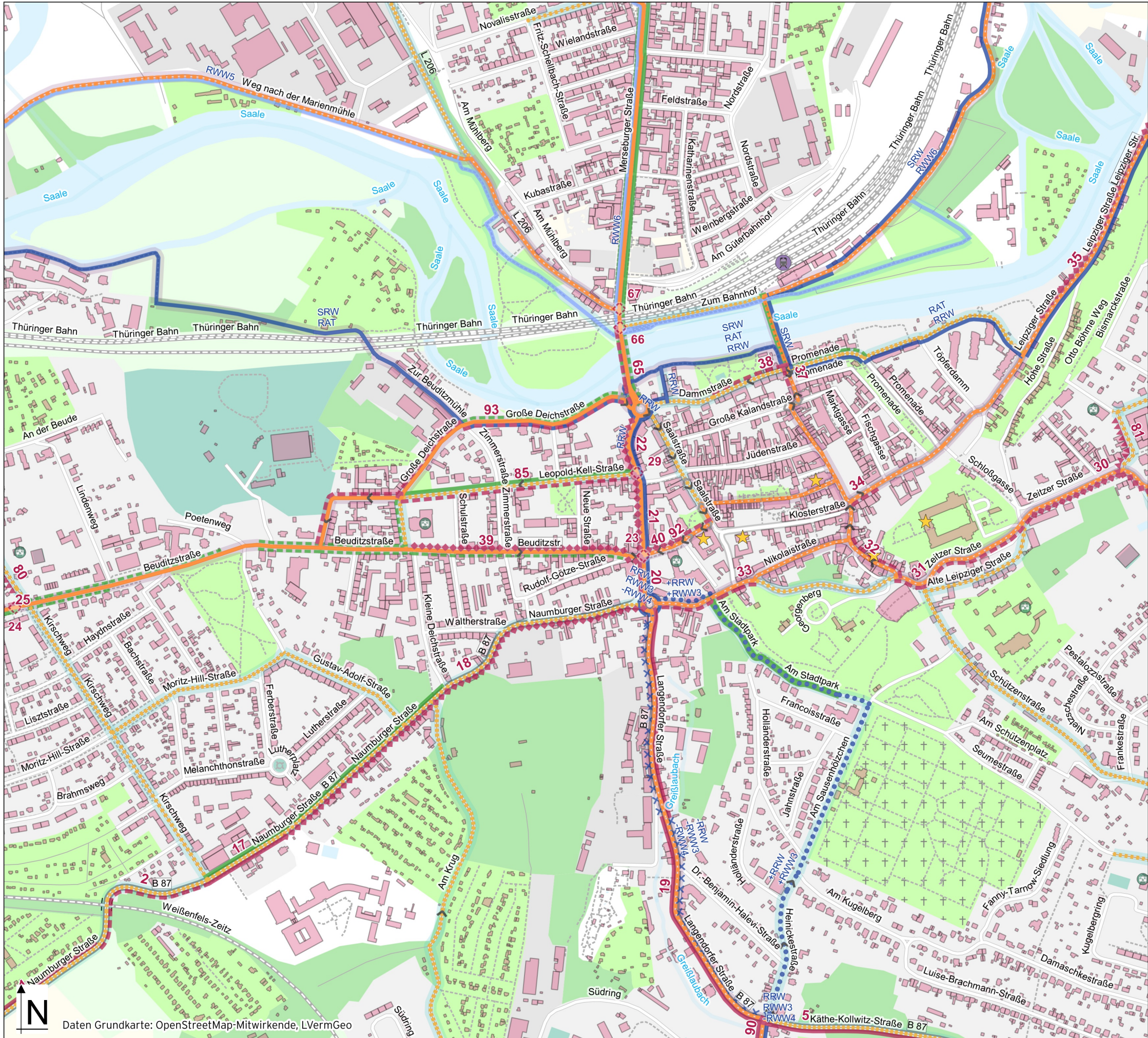
Radverkehrsnetz

Maßstab 1:20.000

Stand: 07.08.2025

Stadt Weißenfels

Radverkehrskonzept





Stadt Weißenfels

Radverkehrskonzept

Radverkehrsnetz

Ausschnitt Kernstadt

Zielnetz für den Alltagsradverkehr

Radverkehrsnetz Alltagsradverkehr nach Richtlinien für Integrierte Netzgestaltung (RIN)

— Alltagsnetz Kategorie AR/IR II

- - - Alltagsnetz Kategorie AR/IR III

••••• Alltagsnetz Kategorie AR/IR IV

-••••• Alltagsnetz Kategorie AR/IR IV (Ergänzungen)

Radtouristisches Netz

— Überregionale und regionale Radrouten (Bestand)

- - - Touristische Routen (sonstige)

••••• neue Touristische Routen

-x-x- Touristische Route entfällt

Haupt- und Basisnetz

— Hauptnetz

- - - Basisnetz

Radverkehrsanlage / Führungsform

— Radverkehrsanlage vorhanden

- - - Radverkehrsanlage vorhanden

-••••• selbstständige Radverkehrsanlage vorhanden

- - - Fahrbahnführung + alternative Führung vorhanden

-••••• Fahrbahnführung + alternative Führung vorhanden

> Einrichtungsführung

<> Einbahnstraße Gegenrichtung frei

Maßnahme an Streckenabschnitt

— Bau eines Radwegs (außerorts)

▲▲▲▲ Oberfläche instandsetzen

◆◆◆◆ Radverkehrsführung in Ortsdurchfahrt verbessern

- - - Bau eines Radwegs prüfen oder sonstige Maßnahme

0200400600 m

Anlage 5a

Stand: 07.08.2025

ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH

Verkehr | Mobilität | Logistik



Daten Grundkarte: OpenStreetMap-Mitwirkende, LVermGeo

Anlage 6: Maßnahmenliste Netz (Tabelle)

Anlage 6 Maßnahmenliste (Tabelle)

Anlage 6a Maßnahmen nach Gemarkung (Karte und Tabelle)

Anlage 6 - Maßnahmenliste

Hinweise zur Spalte Priorität

Die Zuordnung erfolgt wie in Abschnitt 3.6.2 beschrieben und ist wie folgt unterteilt:

A - Maßnahme an Hauptnetz, höchste Priorität (Planung/Umsetzung zeitnah beginnen)

B - Maßnahme an Hauptnetz, mittlere Priorität (mittelfristige Umsetzung)

C - Maßnahme am Grundnetz (langfristige Umsetzung)

K - Maßnahmen mit geringem Planungs- bzw. Umsetzungsaufwand oder Maßnahmen mit bereits begonnener Planung

Maßnahme Nummer	Ortschaft / Stadtteil	Straße	Lage	Beschreibung Maßnahmentyp	Erläuterung	Priorität	Länge der Maßnahme [m]	Grobkosten [€]
1	WSF-West	B 87	Weißenfels - Leißling	Bau eines neuen Radweges		C	1.244	622.000
2	WSF-West, WSF-Süd	B 87	Querung Bahnstrecke	Bau einer Brücke	Im Zuge des Neubaus des Haltepunkts WSF-West Bau einer Geh- und Radwegbrücke prüfen	C	306	
3	Leißling	B 87	Leißling (Abzweig K 2583) Richtung Plennschütz	Bau eines neuen Radweges		C	2.324	1.162.000
4	WSF-Süd	B 87	Kaserne Richtung Auffahrt B 91 WSF-Süd	Bau eines neuen Radweges		C	517	258.500
5	WSF-Süd, WSF-Kugelberg	B 87	zw. Langendorfer Straße und Paul-Rosenkranz-Straße	Neuer Radweg bereits in Planung/Bau	Radweg bereits in Planung	K	699	
6	WSF-Ost/Kugelberg	L 188	zw. Am Tschirnhügel Richtung Lützen	Bau eines neuen Radweges		B	426	213.000
7	Großkorbetha, Wengelsdorf	L 182	zw. Ortsausgang Großkorbetha und Abzweig K 2175	Bau eines neuen Radweges		B	1.088	544.000
8	WSF-Neustadt	L 182	zw. Burgwerbener Straße und Heuweg Center	Bau eines neuen Radweges		C	113	56.500
9	Tagewerben	B 176	zw. Weg zum Wasserturm und Bahnradweg	Bau eines neuen Radweges		A	39	19.500
10	Tagewerben	Hinter den Wiesen	zw. Stadtweg und Weg zum Steinbergsanger	Freigabe für Radverkehr	Prüfen, ob Öffnung des privaten Weges für Radverkehr möglich; zur Optimierung der Hauptverbindung Richtung Leuna/Merseburg	C	96	
11	Borau	L 189	Ortsausgang Borau Richtung Zorbau	Bau eines neuen Radweges	Maßnahme liegt auf Stadtgrenze und betrifft die Stadt Lützen; stellt einen Lückenschluss dar; prüfen ob noch bestehender Damm der alten Brücke genutzt werden kann	B	755	377.500
12	Storkau	B 176	Pettstätt Richtung Braunsbedra	Bau eines neuen Radweges		C	602	301.000
13	Burgwerben, Schkortleben	L 182	Burgwerben - Kriechau	Bau eines neuen Radweges prüfen		B	1.903	951.500
14	Markwerben	L 206	Markwerben - WSF	Anordnung Tempo 70		K	289	
15	Markwerben, Uichteritz	L 206	Markwerben - Uichteritz	Anordnung Tempo 70		K	341	
16	Borau	Selauer Straße	Abschnitt bei Autowaschpark	Radverkehrsführung in Ortsdurchfahrt verbessern	Lückenschluss durch Verlängerung Radweg durch Verbreiterung des Gehwegs auf Grünfläche	B	78	
17	WSF-West, WSF-Süd	B 87	zw. Kirschweg und Zufahrt Klinik	Bau eines neuen Radweges	Bau eines Radweg auf Grünstreifen (Klinikseite) als Anknüpfung an Maßnahme 2	C	172	86.000
18	WSF-West, WSF-Süd, WSF-Innenstadt	B 87	zw. Klinik und Kreisverkehr Friedrichstraße/Langendorfer Straße	Radverkehrsführung in Ortsdurchfahrt verbessern	Schutzstreifen markieren, ab Ende Radfahrstreifen beidseitig, an Engstellen Piktogrammspur, durchgehend Tempo 30; langfristig Bau eines Geh- und Radwegs prüfen	C	861	
19	WSF-Innenstadt	B 87	zw. Heinickestraße und Kreisverkehr Friedrichstraße/Naumburger Straße	Bau eines neuen Radweges	Trassenferner Verlauf Nahe Greißlaufbach und hinter Gewerbegebiet prüfen (Details s. Anlage 7)	B	871	435.500

Anlage 6 - Maßnahmenliste

Maßnahme Nummer	Ortschaft / Stadtteil	Straße	Lage	Beschreibung Maßnahmentyp	Erläuterung	Priorität	Länge der Maßnahme [m]	Grobkosten [€]
20	WSF-Innenstadt	L 206	zw. Beuditzstraße und Kreisverkehr B 87	Markierung eines Radfahrstreifens	Entfernung Rechtsabbiegespur Kreisverkehr und Grünstreifen in Mittellage; Markierung eines beidseitigen Radfahrstreifens (ggf. geschützt)	B	84	4.200
21	WSF-Innenstadt	L 206	zw. Beuditzstraße und Leopold-Kell-Straße	Radverkehrsführung in Ortsdurchfahrt verbessern	Details vgl. Anlage 7	A	162	
22	WSF-Innenstadt	L 206	zw. Leopold-Kell-Straße und Kreisverkehr Niemöllerplatz	Radverkehrsführung in Ortsdurchfahrt verbessern		A	117	
23	WSF-Innenstadt	L 206	Knoten L 206 / Beuditzstraße	Radverkehrsführung am Knoten verbessern	Details s. Anlage 7	A	-	
24	WSF-West	Beuditzstraße	Knoten Beuditzstraße / Kirschweg	Radverkehrsführung am Knoten verbessern	Umbau des Knotens bereits in Planung	K	-	
25	WSF-West	Beuditzstraße	zw. Kirschweg und Johannes-R.-Becher-Straße	Sonstige Maßnahmen (siehe Beschreibung)	Benutzungspflicht des Radwegs aufheben, stattdessen mit Sinnbild Fahrrad markieren	K	409	
26	Leißling, Uichteritz, WSF-West		zw. Fährbrücke und Beuditz-Vorstadt	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen		B	3.607	649.260
27	Markwerben, Uichteritz	Weg zur Marienmühle	zw. An der Fähre und Uichteritz	Neuer Radweg bereits in Planung/Bau	bituminöser Ausbau zu Radweg /landwirtschaftl. Weg bereits in Planung	K	771	
28	Markwerben	Weg zur Marienmühle	zw. Weißenfels und An der Fähre	Rekonstruktion der Fahrbahnoberfläche		A	690	124.200
29	WSF-Innenstadt	L 206	Knoten L 206 / Leopold-Kell-Straße	Radverkehrsführung am Knoten verbessern	Details s. Anlage 7	A	-	
30	WSF-Innenstadt, WSF-Ost/Kugelberg	Zeitzer Straße	zw. Schloßgasse und Walter-Schade-Straße	Radverkehrsführung in Ortsdurchfahrt verbessern	Fahrbahn auf Fläche südlich erweitern; bergauf Radfahrstreifen, bergab Schutzstreifen markieren	B	424	
31	WSF-Innenstadt	Zeitzer Straße	zw. Schloßgasse und Große Burgstraße	Markierung eines Schutzstreifens	Einseitiger Schutzstreifen bergauf	B	303	15.150
32	WSF-Innenstadt	Große Burgstraße	zw. Zeitzer Straße und Nikolaistraße	Freigabe für Radverkehr	Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr freigeben, dazu Parkplätze entfernen	B	121	
33	WSF-Innenstadt	Nikolaistraße	zw. Kreisverkehr B 87 und Georgenbergstraße	Anordnung Tempo 30		K	200	
34	WSF-Innenstadt	Leipziger Straße	Bereich Markt	Freigabe für Radverkehr	Einbahnstraße in Gegenrichtung freigeben oder Führung im Seitenraum verbessern, um eine Verbindung zur Marienstraße herzustellen	B	58	
35	WSF-Innenstadt, WSF-Ost/Kugelberg	Leipziger Straße	Ortseingang bis Hohe Straße / Altenheim	Radverkehrsführung in Ortsdurchfahrt verbessern	Bau eines Radwegs prüfen (Details s. Anlage 7)	B	1.902	
36	WSF-Ost/Kugelberg	Leipziger Straße	Ortseingang bis Am Tschirnhügel	Bau eines neuen Radweges	teilweise als straßenbegleitend, teilweise Ausbau unbefestigter Weg	B	526	263.000
37	WSF-Innenstadt	An der Pforte	Bereich Busbahnhof	Freigabe für Radverkehr	Gehweg für Radverkehr freigeben, um durchgängige Verbindung Bahnhof - Markt zu ermöglichen	K	33	
38	WSF-Innenstadt	Dammstraße	zw. Parkplatz / Park und Pfennigbrücke	Freigabe für Radverkehr	Gegenrichtung mit Schutzstreifen markieren	K	155	
39	WSF-Innenstadt	Beuditzstraße	zw. Friedrichsstraße und Kleine Deichstraße	Radverkehrsführung in Ortsdurchfahrt verbessern	Engstelle (Eckhaus am südlichen Fahrbahnrand) im Bereich Zimmerstraße entfernen, Bau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs prüfen (Details vgl. Anlage 7)	A	446	

Anlage 6 - Maßnahmenliste

Maßnahme Nummer	Ortschaft / Stadtteil	Straße	Lage	Beschreibung Maßnahmentyp	Erläuterung	Priorität	Länge der Maßnahme [m]	Grobkosten [€]
40	WSF-Innenstadt	Am Kloster	zw. Friedrichsstraße und Einfahrt Goethegymnasium	Radverkehrsführung in Ortsdurchfahrt verbessern	Gegenrichtung Radweg im Seitenraum einrichten (Details s. Anlage 7)	A	58	
41	WSF-Süd	Kastanienweg	zw. Freibad und Langendorfer Straße	Rekonstruktion der Fahrbahnoberfläche	Oberfläche naturschutzverträglich instandsetzen (wassergebundene Deckschicht)	B	621	111.780
42	Langendorf	Salzstraße	ab Ortsausgang Langendorf	Rekonstruktion der Fahrbahnoberfläche		B	457	82.260
43	Langendorf		Feldweg Langendorf Richtung Prittitz	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen		C	1.238	222.840
44	Leißling		Feldweg zw. Rödgen und Possenhainer Weg	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen		C	820	147.600
45	Storkau	Leihaer Straße, Am Jakobsweg	Ortsdurchfahrt Pettstädt	Rekonstruktion der Fahrbahnoberfläche		C	576	103.680
46	Storkau	Dolmenradweg	zw. B 176 und Kreisgrenze	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen	Ausbau des Weges bereits in Planung (B-Plan Nr. 42 Anbindung B 176 Roßbach)	K	325	58.500
47	Storkau	L 205	zw. Ziegelei und Stadtgrenze	Bau eines neuen Radweges		C	459	229.500
48	Storkau		Feldwege zw. Obschütz und Pettstädt	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen		C	2.072	372.960
49	Markwerben, Storkau		Feldweg zw. Storkau und B 176	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen		C	808	145.440
50	Reichardtswerben		zw. Thomas-Müntzer-Weg und von- Seydlitz-Straße (K 2169)	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen		A	1.158	208.440
51	Tagewerken, Reichardtswerben		Weg am Sportplatz Reichardtswerben	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen		A	655	117.900
52	Reichardtswerben		Feldweg parallel zu B 91 zw. Bäumchen und Leuna	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen		A	491	88.380
53	Wengelsdorf	L 182	Ortsausgang Großkorbetha Richtung Leuna	Bau eines neuen Radweges	Umsetzung langfristig anstreben	B	102	51.000
54	Wengelsdorf	Wengelsdorfer Straße	Wengelsdorf Richtung Spergau	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen		C	481	86.580
55	Wengelsdorf	Mühlweg	Wengelsdorf Richtung Großkorbetha	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen		B	110	19.800
56	Wengelsdorf	Auenstraße	Wengelsdorf Bereich Sportplatz	Rekonstruktion der Fahrbahnoberfläche		C	253	45.540
57	Wengelsdorf	Kraßlau	Ortsdurchfahrt Kraßlau	Rekonstruktion der Fahrbahnoberfläche		C	102	18.360
58	Schkortleben	Schulstraße	zw. L 182 (Weißenfelser Straße) und Ortsausgang	Rekonstruktion der Fahrbahnoberfläche		B	434	78.120
59	WSF-Ost/Kugelberg	Zeitzer Gärten	zw. Zeitzer Straße und Karl-Marx- Siedlung	Rekonstruktion der Fahrbahnoberfläche		C	310	55.800
60	WSF-Süd		Max-Planck-Straße bis Zeitzer Straße	Bau eines neuen Radweges		C	99	49.500
61	WSF-Süd	Hamburger Zeile	zw. B 91 und A 9	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen		C	417	75.060
62	Langendorf		zw. Johann-Reis-Straße und Aupitzer Weg	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen		C	658	118.440

Anlage 6 - Maßnahmenliste

Maßnahme Nummer	Ortschaft / Stadtteil	Straße	Lage	Beschreibung Maßnahmentyp	Erläuterung	Priorität	Länge der Maßnahme [m]	Grobkosten [€]
63	Großkorbetha		zw. Schkortleben (Autobahnbrücke) und Friedhof	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen		B	794	142.920
64	Großkorbetha	Wiesenstraße	Bereich Ortsausgang Großkorbetha	Rekonstruktion der Fahrbahnoberfläche		C	323	58.140
65	WSF-Innenstadt, WSF-Neustadt	Merseburger Straße	Große Brücke	Sonstige Maßnahmen (siehe Beschreibung)	Um-/Neubau der Brücke bereits in Planung	A	151	
66	WSF-Neustadt	Merseburger Straße	Kreuzung Merseburger Straße / Zum Bahnhof	Radverkehrsführung am Knoten verbessern	Querungsmöglichkeit schaffen, in Abhängigkeit von Brückenumbau	A	-	
67	WSF-Neustadt	Merseburger Straße	Kreuzung Merseburger Straße / Markwerbener Straße (L 206)	Radverkehrsführung am Knoten verbessern	Querungsmöglichkeit schaffen, Bordabsenkung oder Führung auf Fahrbahn in Unterführung verbessern	A	-	
68	WSF-Neustadt		zw. Tagewerbener Straße und Heuweg	Bau eines neuen Radweges		A	195	97.500
69	Uichteritz	Weg am Röhlitzbach	zw. Uichteritz und Markröhlitz	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen	Ausbau des Weges nur bei Fortführung auf Markröhlitzer Gemarkung, Abstimmung mit Gemeinde Goseck erforderlich	C	315	56.700
70	Wengelsdorf	Mühlweg	Abzweig Windmühle Wengelsdorf	Freigabe für Radverkehr	von Süden kommend Weg bereits für Radverkehr freigegeben	K	-	
71	Großkorbetha	Am Bahnhof	Bf Großkorbetha bis Doktor-Scheele-Straße	Freigabe für Radverkehr		K	445	
72	Borau	Selauer Straße	Auffahrt B 91 / L 189	Bau einer Querungshilfe		C	-	30.000
73	Borau, WSF-Süd		Feldweg östlich Bundeswehrgelände	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen		C	801	144.180
74	WSF-Süd	Johann-Reis-Straße	Abschnitt Kompostwerk	Rekonstruktion der Fahrbahnoberfläche		C	249	44.820
75	Uichteritz		Weg Lobitzsch - Leißling, nördlich der Fährbrücke	Freigabe für Radverkehr		K	-	
76	Uichteritz		Weg am Rohlitzbach zw. Uichteritz und Markröhlitz	Freigabe für Radverkehr		K	-	
77	Uichteritz		Weg am Rohlitzbach ab OD Uichteritz Richtung Markröhlitz	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen		C	752	135.360
78	Markwerben, Storkau, Uichteritz		zw. Uichteritz und Storkau	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen		C	1.686	303.480
79	Storkau	Am Gut	OD Storkau	Rekonstruktion der Fahrbahnoberfläche		C	358	64.440
80	WSF-West	Kirschweg	zw. Beuditzstraße und (mindestens) bis Grundschule	Rekonstruktion der Fahrbahnoberfläche	Teilasphaltierung am Fahrbahnrand	C	448	80.640
81	WSF-Innenstadt	Karl-Lieb knecht-Straße	zw. Zeitzer Straße bis Bergschule	Rekonstruktion der Fahrbahnoberfläche	Teilasphaltierung am Fahrbahnrand und Instandsetzung der Gehwegoberfläche	C	137	24.660
82	Reichardtswerben	K 2169	Nord-Westlicher Ortseingang Reichardtswerben	Bau eines neuen Radweges		B	138	69.000
83	Reichardtswerben		Landwirtschaftlicher Weg zw. Bäumchen (aus Ri. Autohof) bis Großkayaner See	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen		C	1.253	225.540
84	Langendorf		zw. Christoph-Buchen-Straße und Johann-Reis-Straße	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen	Ende der Christoph-Buchen-Straße (Schränke) umgestalten um Durchlässigkeit für den Radverkehr herzustellen	C	826	148.680

Anlage 6 - Maßnahmenliste

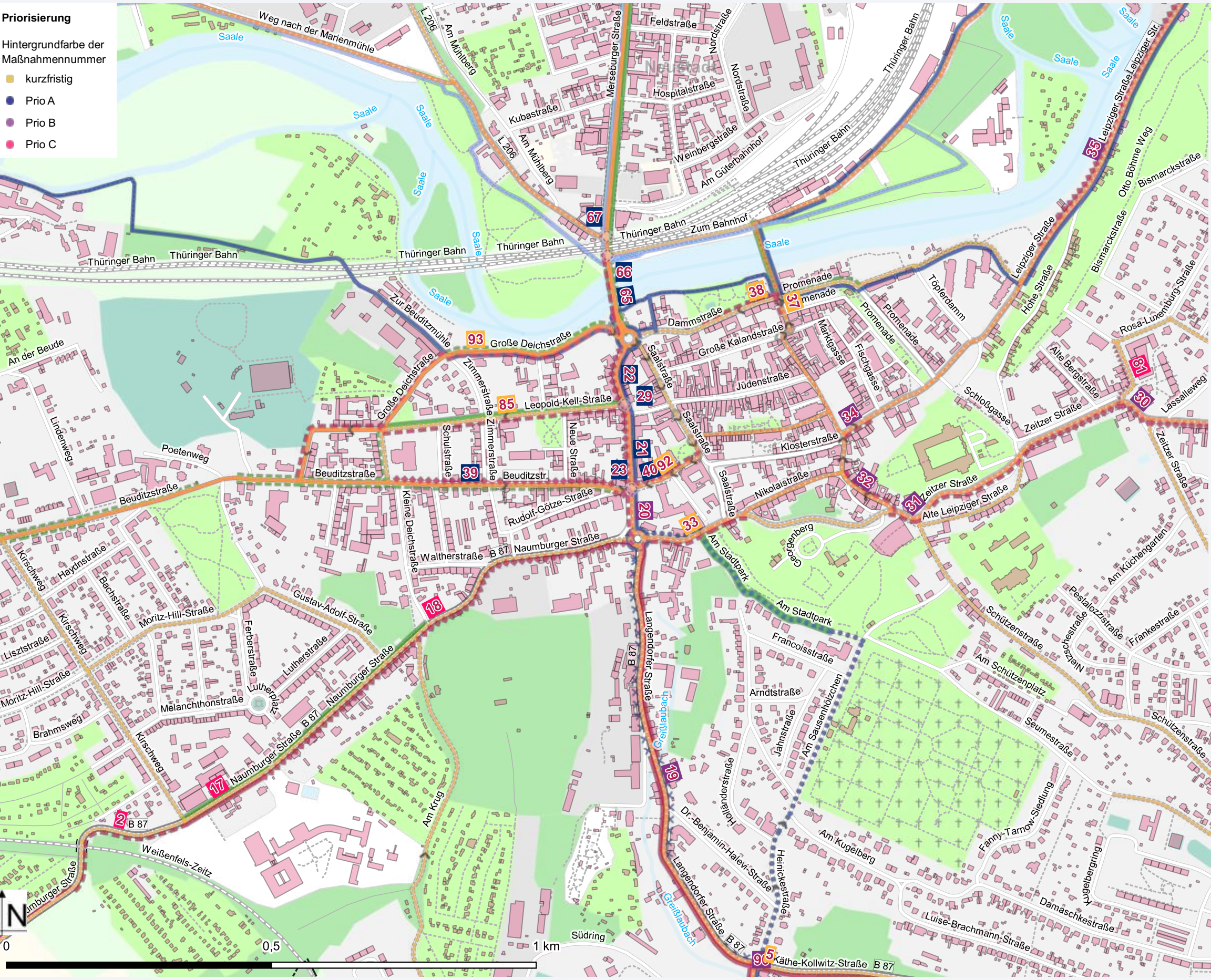
Maßnahme Nummer	Ortschaft / Stadtteil	Straße	Lage	Beschreibung Maßnahmentyp	Erläuterung	Priorität	Länge der Maßnahme [m]	Grobkosten [€]
85	WSF-Innenstadt	Leopold-Kell- Straße	zw. Friedrichsstraße und Große Deichstraße	Sonstige Maßnahmen (siehe Beschreibung)	Benutzungspflicht des getrennten bzw. gemeinsamen Geh- und Radwegs entfernen	K	458	
86	Reichardtswerben		Rundweg Großkaynaer See	Rekonstruktion des Radweges	Die Zuständigkeit für den gesamten Rundweg um den See liegt bei der Stadt Braunsbedra	C	3.467	520.050
87	Langendorf	Nessaer Weg	Kößlitz-Wiedebach - Nessa	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen	Ausbau im Zuge des geplanten interkommunalen Gewerbegebiets	B	2.054	369.720
88	WSF-West	Am Birkenwäldchen	zw. Beuditzstraße und Saaleradweg	Rekonstruktion der Fahrbahnoberfläche		A	190	34.200
89	WSF-Innenstadt	Lassalleweg	zw. Erich-Lattermann-Straße und Ernst- Kletter-Straße	Sonstige Maßnahmen (siehe Beschreibung)	westseitig Gehweg (ggf. Geh- und Radweg) errichten, um Grundschulkindern einen durchgängig sicheren Schulweg zu ermöglichen	C	301	
90	WSF-Süd	K 2584	zw. Käthe-Kollwitz-Straße und Südring	Bau eines neuen Radweges		C	321	
91	WSF-Süd	K 2584	zw. Südring und Ortseingang Langendorf	Rekonstruktion des Radweges	vorhandener straßenbegleitender Weg verbreitern und für den Radverkehr freigeben, Ende des Radwegs gesichert in Mischverkehr überführen	C	285	42.750
93	WSF-Innenstadt	Am Kloster	zw. Eingang Goethegymnasium und Saalstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße		K	89	
93	WSF-Innenstadt	Große Deichstraße	zw. Niemöllerplatz und Beuditzstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße		K	743	
94	WSF-Süd	B 87	Zeitzer Straße (B 87) Höhe Feldweg an Kaserne und Max-Planck-Straße	Bau einer Querungshilfe		C	-	30.000
95	Markwerben	An der Fähre	zw. Uichteritzer Straße und Saale	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen		C	345	62.100
96	Markwerben	Salpeterhütte	zw. Markwerben und Weg nach Storkau	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen		C	418	75.240
97	Langendorf		zwischen Pflaumenbaumhohle und Bahnhofsweg	Bau eines neuen Radweges	vorhandenen Gehweg ausbauen und stadtauswärts bis zur Pflaumenbaumhohle verlängern	A	300	150.000
98	Uichteritz	Uichteritzer Weg	zw. Uichteritz und Lobitzsch	Rekonstruktion der Fahrbahnoberfläche		C	384	69.120
99	Reichardtswerben		Verlängerung Ernst-Thälmann-Straße Richtung Roßbach	Bau eines neuen Radweges	Vorhandenes Wegeflurstück (42/2) nutzen	B	1.166	583.000
100	Markwerben, Uichteritz		Verbindung zum neuen Radweg in der Saaleaue	Bau eines neuen Radweges	Vervollständigung des Radwegs nach Entscheidung über Hochwasserschutzdeich	A	181	90.500
101	Uichteritz	Gosecker Straße	westlicher Ortseingang Lobitzsch	Sonstige Maßnahmen (siehe Beschreibung)	Bau eines Pollers	K	-	
102	Großkorbetha	K 2170	zw. Großkorbetha und Bäumchen	Bau eines neuen Radweges prüfen		C	3.046	1.523.000
103	Großkorbetha	K 2174	südl. Chemiestandort Leuna	Rekonstruktion des Radweges		C	786	117.900
104	Wengelsdorf	L 182	zw. Dürrenberger Straße und nördl. Ortseingang	Bau eines neuen Radweges	Schließung der Lücke zw. den geplanten Maßnahmen Nr. 7 und 53	B	432	216.000

Innenstadt

Priorisierung

Hintergrundfarbe der
Maßnahmennummer

- kurzfristig
- Prio A
- Prio B
- Prio C



Legende

- Radverkehrsnetz
- Radverkehrsnetz Alltagsradverkehr
 - Alltagsnetz Kategorie AR/IR II
 - Alltagsnetz Kategorie AR/IR III
 - Alltagsnetz Kategorie AR/IR IV
- Radtouristisches Netz
- Überregionale und regionale Radroute (Bestand)
 - Touristische Route (sonstige)
 - neue touristische Route oder neuer Verlauf bestehender Route
 - Verlegung der touristischen Route geplant
- Radverkehrsanlage / Führungsform
- Radverkehrsanlage vorhanden
 - Radverkehrsanlage vorhanden
 - selbstständige Radverkehrsanlage vorhanden
 - Fahrbahnführung + alternative Führung vorhanden
 - Fahrbahnführung + alternative Führung vorhanden
 - Einrichtungsführung
 - Einbahnstraße Gegenrichtung frei
- Maßnahme an Streckenabschnitt
- Bau eines Radwegs (außerorts)
 - Oberfläche instandsetzen
 - Radverkehrsführung in Ortsdurchfahrt verbessern
 - Bau eines Radwegs prüfen oder sonstige Maßnahme
- Maßnahmen-Punkte
- Maßnahmen-Punkte

Innenstadt

Nr.	Maßnahmentyp	Lage	Beschreibung	Priorität
18	Radverkehrsführung in Ortsdurchfahrt verbessern	zw. Klinik und Kreisverkehr Friedrichstraße/Langendorfer Straße	Schutzstreifen markieren, ab Ende Radfahrstreifen beidseitig, an Engstellen Piktogrammspur, durchgehend Tempo 30; langfristig Bau eines Geh- und Radwegs prüfen	C
19	Bau eines neuen Radweges	zw. Heinickestraße und Kreisverkehr Friedrichstraße/Naumburger Straße	Trassenferner Verlauf Nahe Greißlaufbach und hinter Gewerbegebiet prüfen (Details s. Anlage 7)	B
20	Markierung eines Radfahrstreifens	zw. Beuditzstraße und Kreisverkehr B 87	Entfernung Rechtsabbiegespur Kreisverkehr und Grünstreifen in Mittellage; Markierung eines beidseitigen Radfahrstreifen (ggf. geschützt)	B
21	Radverkehrsführung in Ortsdurchfahrt verbessern	zw. Beuditzstraße und Leopold-Kell-Straße	Details vgl. Anlage 7	A
22	Radverkehrsführung in Ortsdurchfahrt verbessern	zw. Leopold-Kell-Straße und Kreisverkehr Niemöllerplatz		A
23	Radverkehrsführung am Knoten verbessern	Knoten L 206 / Beuditzstraße	Details s. Anlage 7	A
29	Radverkehrsführung am Knoten verbessern	Knoten L 206 / Leopold-Kell-Straße	Details s. Anlage 7	A
30	Radverkehrsführung in Ortsdurchfahrt verbessern	zw. Schloßgasse und Walter-Schade-Straße	Fahrbahn auf Fläche südlich erweitern; bergauf Radfahrstreifen, bergab Schutzstreifen markieren	B
31	Markierung eines Schutzstreifens	zw. Schloßgasse und Große Burgstraße	Einseitiger Schutzstreifen bergauf	B
32	Freigabe für Radverkehr	zw. Zeitzer Straße und Nikolaistraße	Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr freigeben, dazu Parkplätze entfernen	B
33	Anordnung Tempo 30	zw. Kreisverkehr B 87 und Georgenbergstraße		K
34	Freigabe für Radverkehr	Bereich Markt	Einbahnstraße in Gegenrichtung freigeben oder Führung im Seitenraum verbessern, um eine Verbindung zur Marienstraße herzustellen	B
35	Radverkehrsführung in Ortsdurchfahrt verbessern	Ortseingang bis Hohe Straße / Altenheim	Bau eines Radwegs prüfen (Details s. Anlage 7)	B
37	Freigabe für Radverkehr	Bereich Busbahnhof	Gehweg für Radverkehr freigeben, um durchgängige Verbindung Bahnhof - Markt zu ermöglichen	K
38	Freigabe für Radverkehr	zw. Parkplatz / Park und Pfennigbrücke	Gegenrichtung mit Schutzstreifen markieren	K
39	Radverkehrsführung in Ortsdurchfahrt verbessern	zw. Friedrichsstraße und Kleine Deichstraße	Engstelle (Eckhaus am südlichen Fahrbahnrand) im Bereich Zimmerstraße entfernen, Bau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs prüfen (Details vgl. Anlage 7)	A
40	Radverkehrsführung in Ortsdurchfahrt verbessern	zw. Friedrichsstraße und Einfahrt Goethegymnasium	Gegenrichtung Radweg im Seitenraum einrichten (Details s. Anlage 7)	A
65	Sonstige Maßnahmen (siehe Beschreibung)	Große Brücke	Um-/Neubau der Brücke bereits in Planung	A
81	Rekonstruktion der Fahrbahnoberfläche	zw. Zeitzer Straße bis Bergschule	Teilasphaltierung am Fahrbahnrand und Instandsetzung der Gehwegoberfläche	C
85	Sonstige Maßnahmen (siehe Beschreibung)	zw. Friedrichsstraße und Große Deichstraße	Benutzungspflicht des getrennten bzw. gemeinsamen Geh- und Radwegs entfernen	K
89	Sonstige Maßnahmen (siehe Beschreibung)	zw. Erich-Lattermann-Straße und Ernst-Kletter-Straße	westseitig Gehweg (ggf. Geh- und Radweg) errichten, um Grundschulkindern einen durchgängig sicheren Schulweg zu ermöglichen	C
92	Einrichtung einer Fahrradstraße	zw. Eingang Goethegymnasium und Saalstraße		K
93	Einrichtung einer Fahrradstraße	zw. Niemöllerplatz und Beuditzstraße		K

Neustadt / Ost / Kugelberg

Priorisierung

Hintergrundfarbe der
Maßnahmennummer

- kurzfristig
- Prio A
- Prio B
- Prio C

Legende

Radverkehrsnetz

- Radverkehrsnetz Alltagsradverkehr
- Alltagsnetz Kategorie AR/IR II
- Alltagsnetz Kategorie AR/IR III
- Alltagsnetz Kategorie AR/IR IV

Radtouristisches Netz

- Überregionale und regionale Radroute (Bestand)
- Touristische Route (sonstige)
- neue touristische Route oder neuer Verlauf bestehender Route
- Verlegung der touristischen Route geplant

Radverkehrsanlage / Führungsform

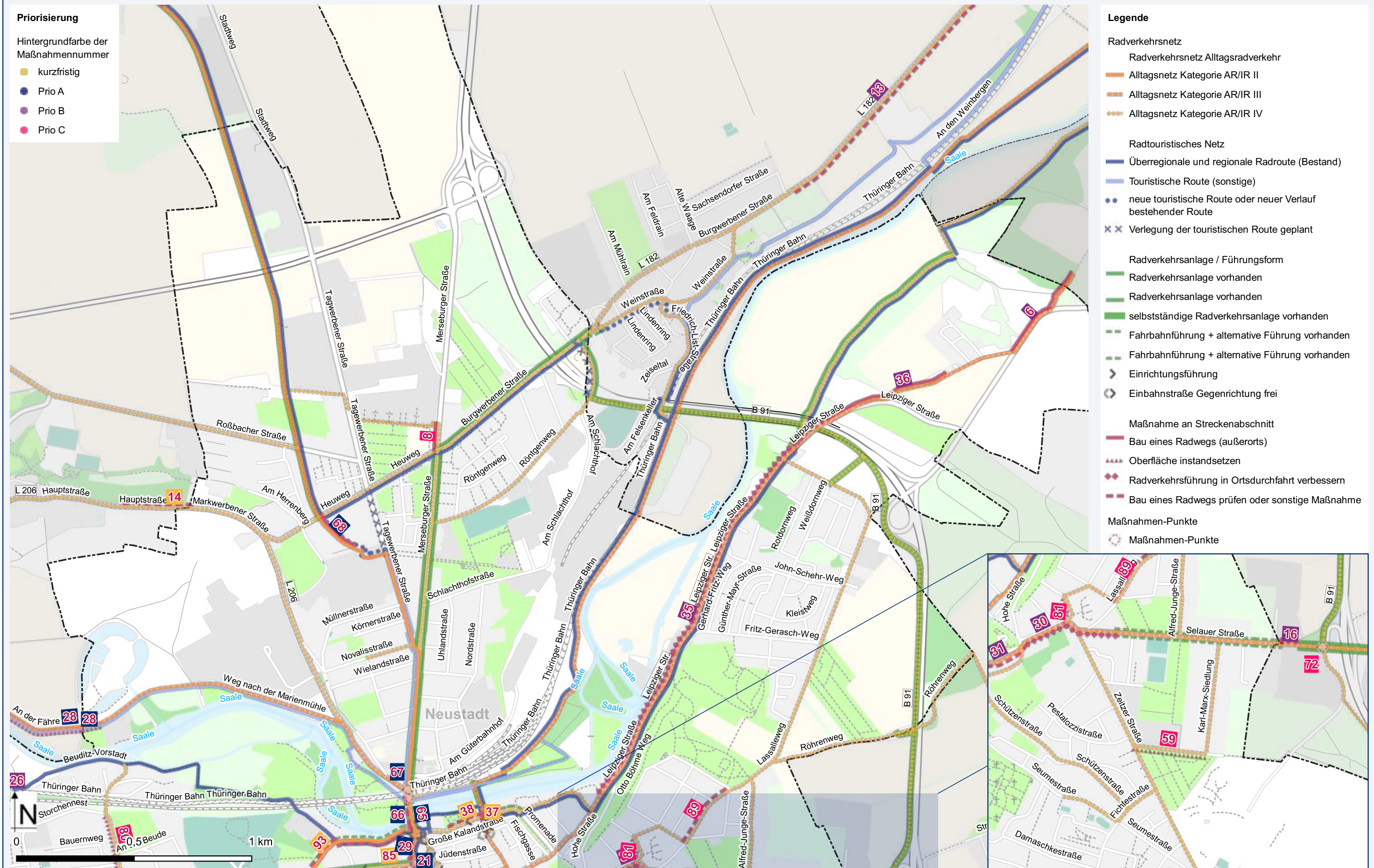
- Radverkehrsanlage vorhanden
- Radverkehrsanlage vorhanden
- selbstständige Radverkehrsanlage vorhanden
- Fahrbahnführung + alternative Führung vorhanden
- Fahrbahnführung + alternative Führung vorhanden
- Einrichtungsführung
- Einbahnstraße Gegenrichtung frei

Maßnahme an Streckenabschnitt

- Bau eines Radwegs (außerorts)
- Oberfläche instandsetzen
- Radverkehrsführung in Ortsdurchfahrt verbessern
- Bau eines Radwegs prüfen oder sonstige Maßnahme

Maßnahmen-Punkte

- Maßnahmen-Punkte



Neustadt / Ost / Kugelberg

Nr.	Maßnahmentyp	Lage	Beschreibung	Priorität
6	Bau eines neuen Radweges	zw. Am Tschirnhügel Richtung Lützen		B
8	Bau eines neuen Radweges	zw. Burgwerbener Straße und Heuweg Center		C
30	Radverkehrsführung in Ortsdurchfahrt verbessern	zw. Schloßgasse und Walter-Schade-Straße	Fahrbahn auf Fläche südlich erweitern; bergauf Radfahrstreifen, bergab Schutzstreifen markieren	B
35	Radverkehrsführung in Ortsdurchfahrt verbessern	Ortseingang bis Hohe Straße / Altenheim	Bau eines Radwegs prüfen (Details s. Anlage 7)	B
36	Bau eines neuen Radweges	Ortseingang bis Am Tschirnhügel	teilweise als straßenbegleitend, teilweise Ausbau unbefestigter Weg	B
59	Rekonstruktion der Fahrbahnoberfläche	zw. Zeitzer Straße und Karl-Marx-Siedlung		C
65	Sonstige Maßnahmen (siehe Beschreibung)	Große Brücke	Um-/Neubau der Brücke bereits in Planung	A
66	Radverkehrsführung am Knoten verbessern	Kreuzung Merseburger Straße / Zum Bahnhof	Querungsmöglichkeit schaffen, in Abhängigkeit von Brückenumbau	A
67	Radverkehrsführung am Knoten verbessern	Kreuzung Merseburger Straße / Markwerbener Straße (L 206)	Querungsmöglichkeit schaffen, Bordabsenkung oder Führung auf Fahrbahn in Unterführung verbessern	A
68	Bau eines neuen Radweges	zw. Tagewerbener Straße und Heuweg		A

West / Süd

Priorisierung

Hintergrundfarbe der
Maßnahmennummer

- kurzfristig
- Prio A
- Prio B
- Prio C

Legende

Radverkehrsnetz

- Radverkehrsnetz Alltagsradverkehr
- Alltagsnetz Kategorie AR/IR II
- Alltagsnetz Kategorie AR/IR III
- Alltagsnetz Kategorie AR/IR IV

Radtouristisches Netz

- Überregionale und regionale Radroute (Bestand)
- Touristische Route (sonstige)
- neue touristische Route oder neuer Verlauf bestehender Route
- Verlegung der touristischen Route geplant

Radverkehrsanlage / Führungsform

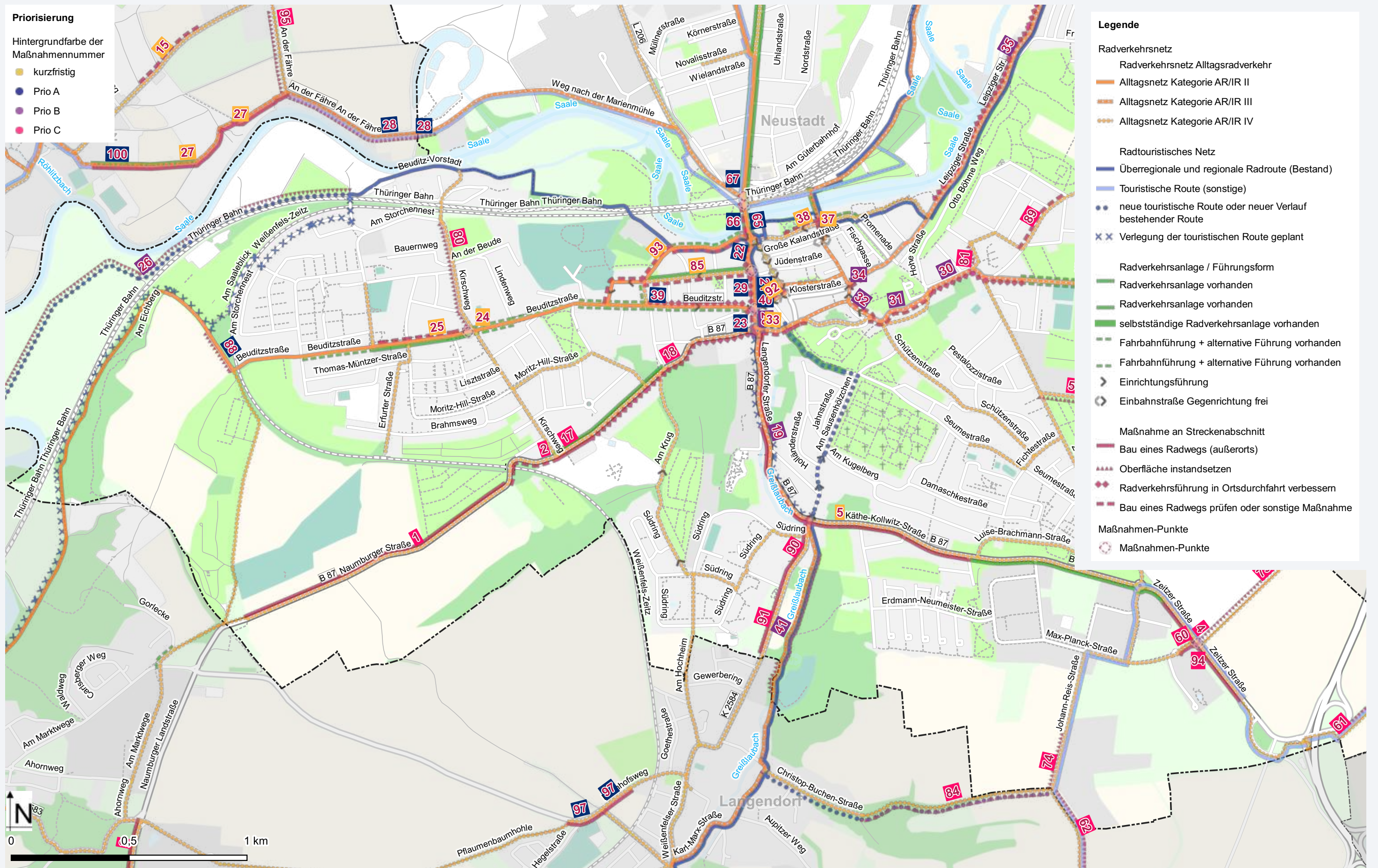
- Radverkehrsanlage vorhanden
- Radverkehrsanlage vorhanden
- selbstständige Radverkehrsanlage vorhanden
- Fahrbahnführung + alternative Führung vorhanden
- Fahrbahnführung + alternative Führung vorhanden
- Einrichtungsführung
- Einbahnstraße Gegenrichtung frei

Maßnahme an Streckenabschnitt

- Bau eines Radwegs (außerorts)
- Oberfläche instandsetzen
- Radverkehrsführung in Ortsdurchfahrt verbessern
- Bau eines Radwegs prüfen oder sonstige Maßnahme

Maßnahmen-Punkte

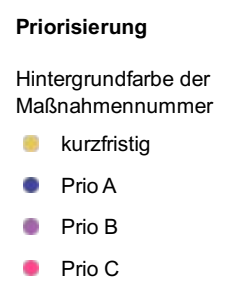
- Maßnahmen-Punkte



West / Süd

Nr.	Maßnahmentyp	Lage	Beschreibung	Priorität
1	Bau eines neuen Radweges	Weißenfels - Leißling		C
2	Bau einer Brücke	Querung Bahnstrecke	Im Zuge des Neubaus des Haltepunkts WSF-West Bau einer Geh- und Radwegbrücke prüfen	C
4	Bau eines neuen Radweges	Kaserne Richtung Auffahrt B 91 WSF-Süd		C
5	Neuer Radweg bereits in Planung/Bau	zw. Langendorfer Straße und Paul-Rosenkranz-Straße	Radweg bereits in Planung	K
17	Bau eines neuen Radweges	zw. Kirschweg und Zufahrt Klinik	Bau eines Radweg auf Grünstreifen (Klinikseite) als Anknüpfung an Maßnahme 2	C
18	Radverkehrsführung in Ortsdurchfahrt verbessern	zw. Klinik und Kreisverkehr Friedrichstraße/Langendorfer Straße	Schutzstreifen markieren, ab Ende Radfahrstreifen beidseitig, an Engstellen Piktogrammspur, durchgehend Tempo 30; langfristig Bau eines Geh- und Radwegs prüfen	C
24	Radverkehrsführung am Knoten verbessern	Knoten Beuditzstraße / Kirschweg	Umbau des Knotens bereits in Planung	K
25	Sonstige Maßnahmen (siehe Beschreibung)	zw. Kirschweg und Johannes-R.-Becher-Straße	Benutzungspflicht des Radwegs aufheben, stattdessen mit Sinnbild Fahrrad markieren	K
26	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen	zw. Fährbrücke und Beuditz-Vorstadt		B
41	Rekonstruktion der Fahrbahnoberfläche	zw. Freibad und Langendorfer Straße	Oberfläche naturschutzverträglich instandsetzen (wassergebundene Deckschicht)	B
60	Bau eines neuen Radweges	Max-Planck-Straße bis Zeitzer Straße		C
61	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen	zw. B 91 und A 9		C
73	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen	Feldweg östlich Bundeswehrgelände		C
74	Rekonstruktion der Fahrbahnoberfläche	Abschnitt Kompostwerk		C
80	Rekonstruktion der Fahrbahnoberfläche	zw. Beuditzstraße und (mindestens) bis Grundschule	Teilasphaltierung am Fahrbahnrand	C
88	Rekonstruktion der Fahrbahnoberfläche	zw. Beuditzstraße und Saaleradweg		A
90	Bau eines neuen Radweges	zw. Käthe-Kollwitz-Straße und Südring		B
91	Rekonstruktion des Radweges	zw. Südring und Ortseingang Langendorf	vorhandener straßenbegleitender Weg verbreitern und für den Radverkehr freigeben, Ende des Radwegs gesichert in Mischverkehr überführen	C
94	Bau einer Querungshilfe	Zeitzer Straße (B 87) Höhe Feldweg an Kaserne und Max-Planck-Straße		C

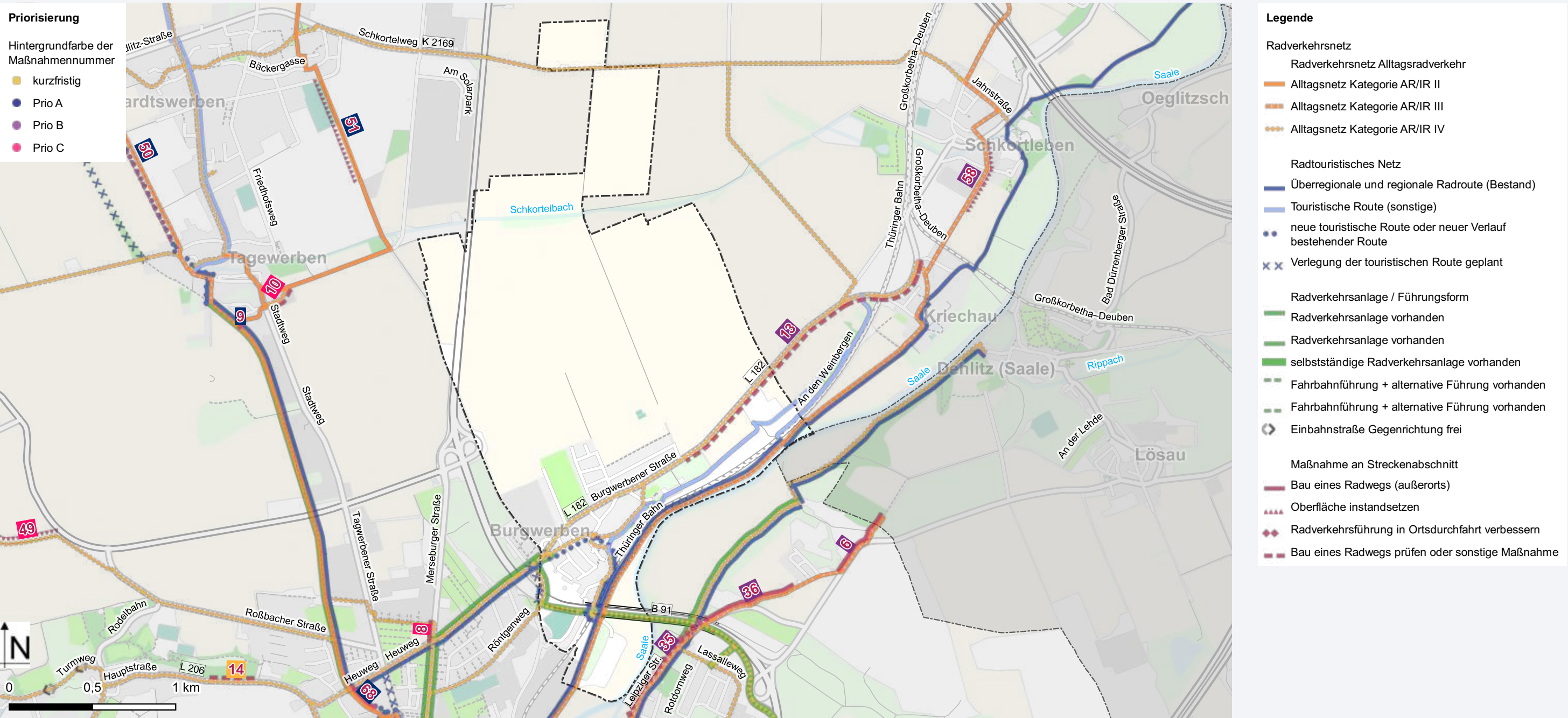
Borau



- ### Legende

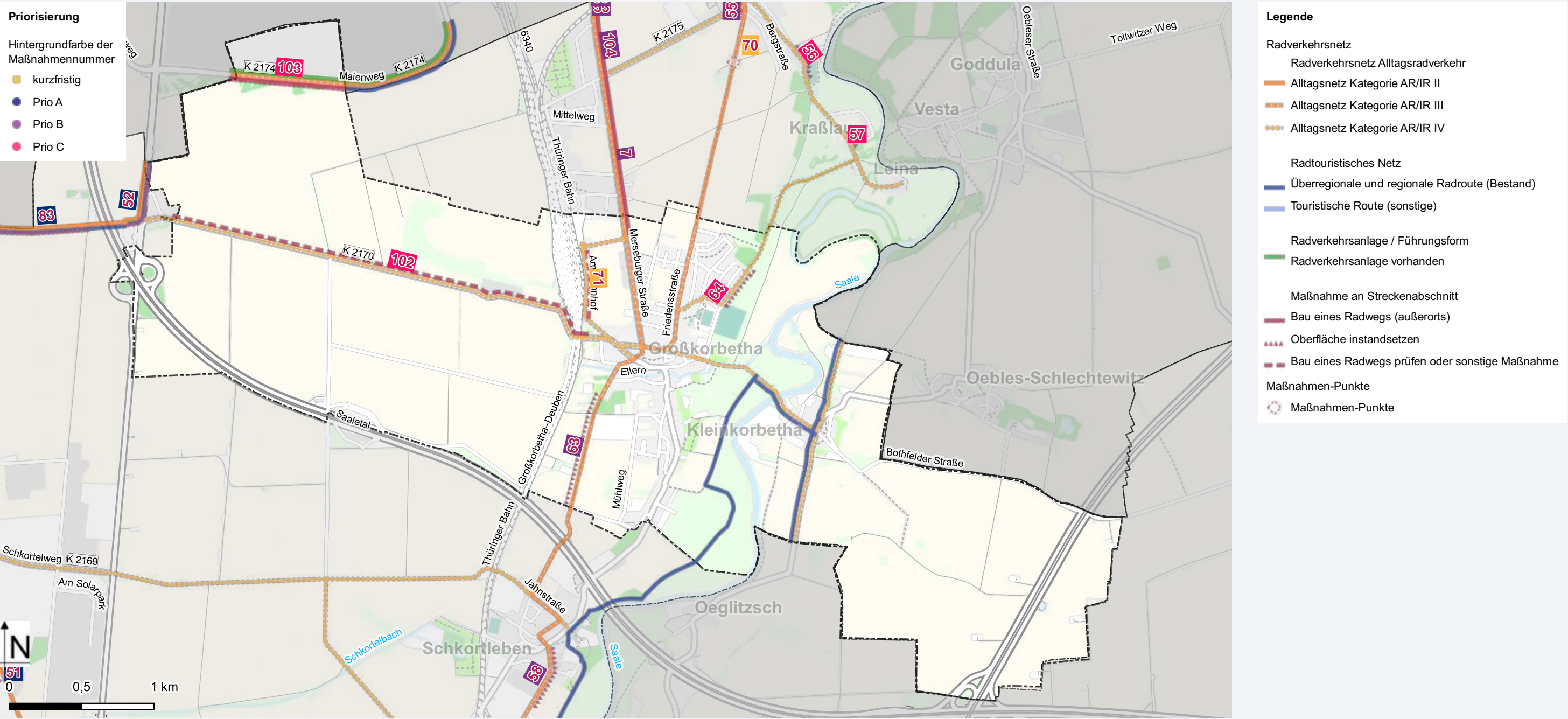
Nr.	Maßnahmentyp	Lage	Beschreibung	Priorität
11	Bau eines neuen Radweges	Ortsausgang Borau Richtung Zorbau	Maßnahme liegt auf Stadtgrenze und betrifft die Stadt Lützen; stellt einen Lückenschluss dar; prüfen ob noch bestehender Damm der alten Brücke genutzt werden kann	B
16	Radverkehrsführung in Ortsdurchfahrt verbessern	Abschnitt bei Autowaschpark	Lückenschluss durch Verlängerung Radweg durch Verbreiterung des Gehwegs auf Grünfläche	B
72	Bau einer Querungshilfe	Auffahrt B 91 / L 189		C
73	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen	Feldweg östlich Bundeswehrgelände		C

Burgwerben



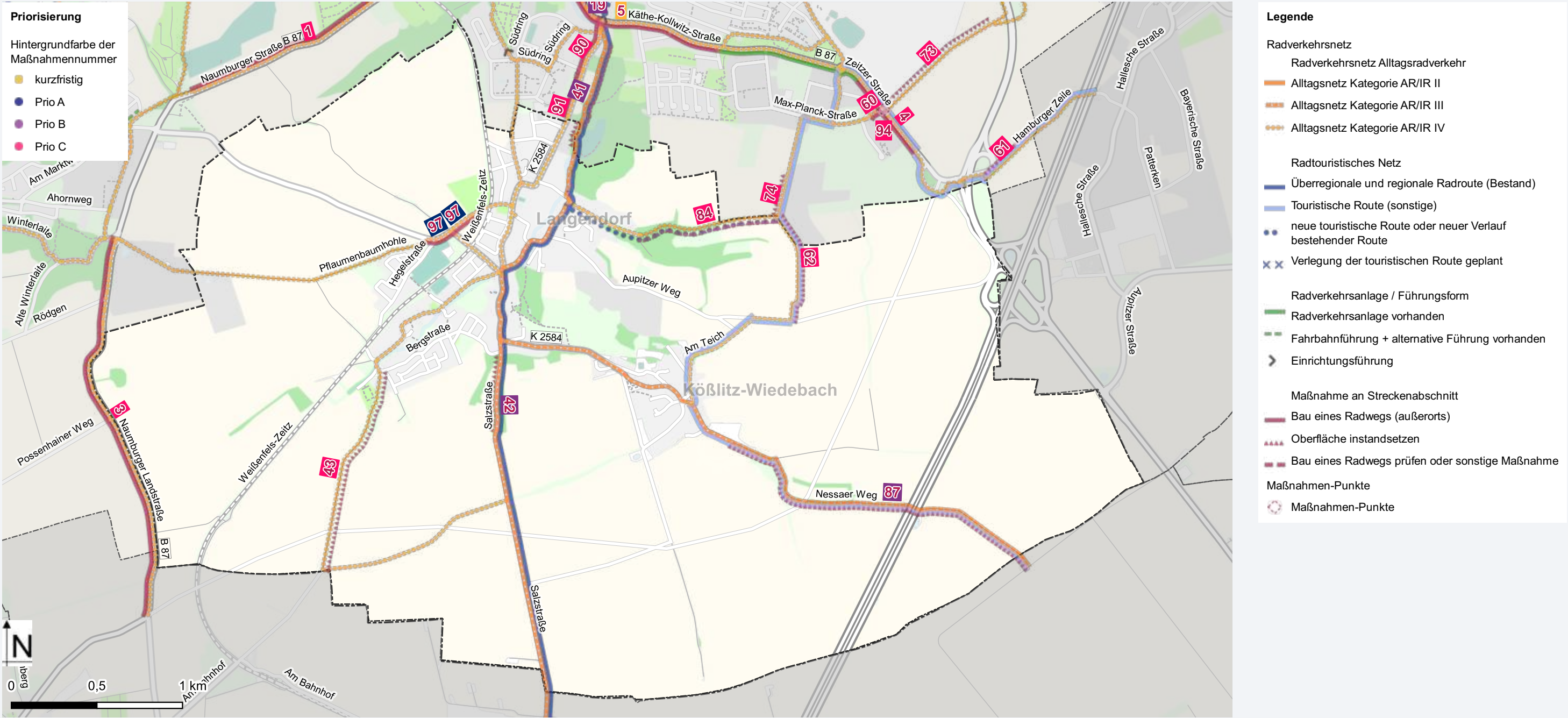
Nr.	Maßnahmentyp	Lage	Beschreibung	Priorität
13	Bau eines neuen Radwegs prüfen	Burgwerben - Kriechau		B

Großkorbetha



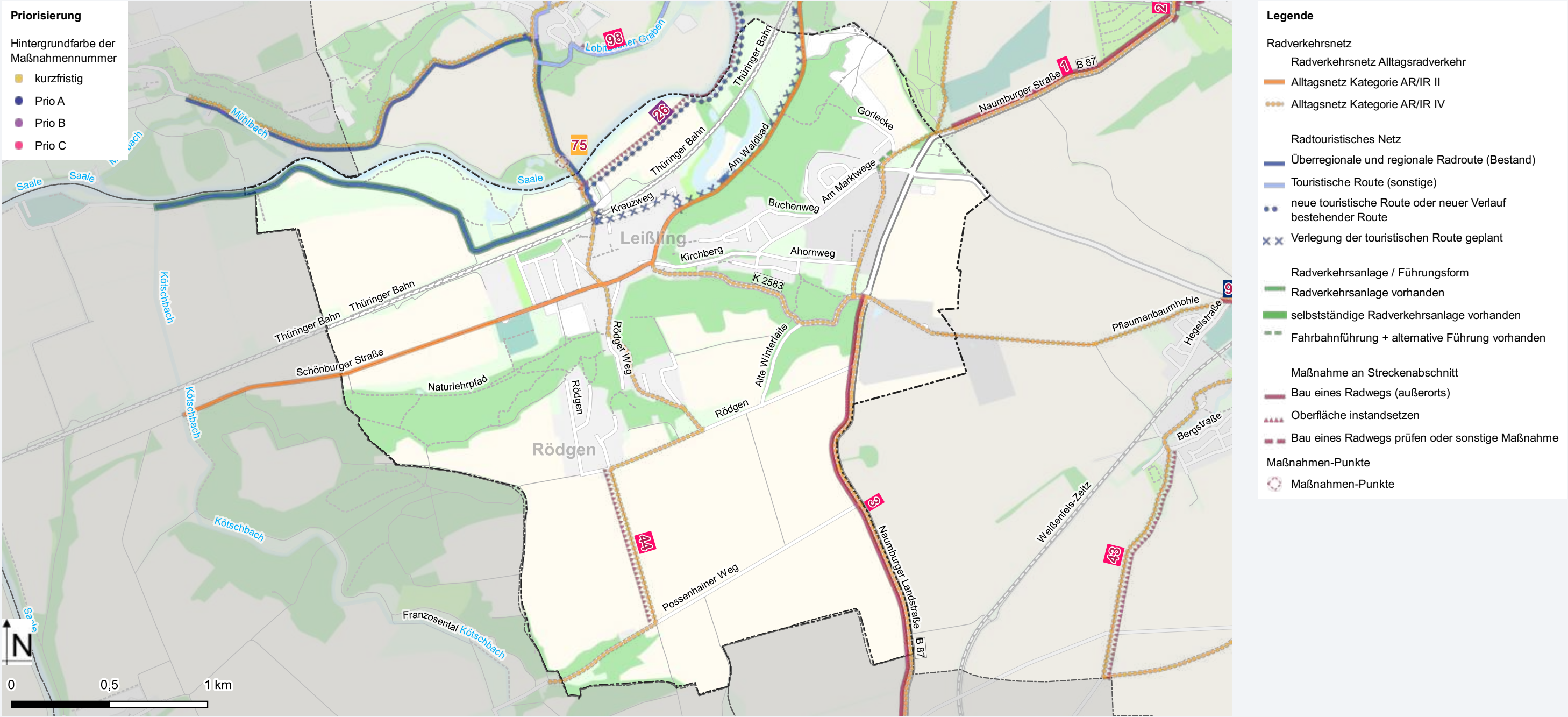
Nr.	Maßnahmentyp	Lage	Beschreibung	Priorität
7	Bau eines neuen Radweges	zw. Ortsausgang Großkorbetha und Abzweig K 2175		B
63	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen	zw. Schkortleben (Autobahnbrücke) und Friedhof		B
64	Rekonstruktion der Fahrbahnoberfläche	Bereich Ortsausgang Großkorbetha		C
71	Freigabe für Radverkehr	Bf Großkorbetha bis Doktor-Scheele-Straße		K
102	Bau eines neuen Radweges prüfen	zw. Großkorbetha und Bäumchen		C
103	Rekonstruktion des Radweges	südl. Chemiestandort Leuna		C

Langendorf

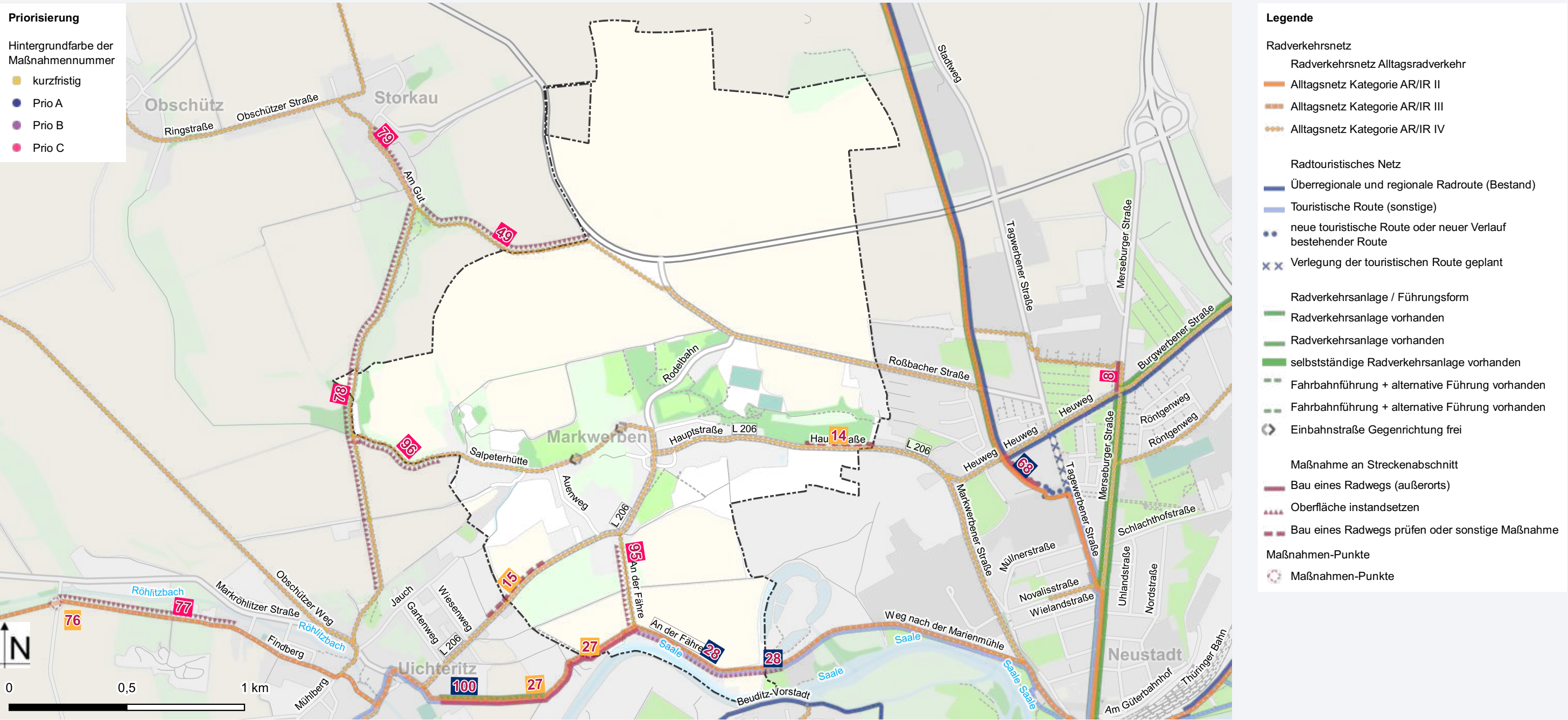


Nr.	Maßnahmentyp	Lage	Beschreibung	Priorität
42	Rekonstruktion der Fahrbahnoberfläche	ab Ortsausgang Langendorf		B
43	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen	Feldweg Langendorf Richtung Prititz		C
62	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen	zw. Johann-Reis-Straße und Aupitzer Weg		C
84	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen	zw. Christoph-Buchen-Straße und Johann-Reis-Straße	Ende der Christoph-Buchen-Straße (Schranke) umgestalten um Durchlässigkeit für den Radverkehr herzustellen	C
87	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen	Kößlitz-Wiedebach - Nessa	Ausbau im Zuge des geplanten interkommunalen Gewerbegebiets	B
97	Bau eines neuen Radweges	zwischen Pflaumenbaumhohle und Bahnhofsweg	vorhandenen Gehweg ausbauen und stadtauswärts bis zur Pflaumenbaumhohle verlängern	A

Leißling



Markwerben



Nr.	Maßnahmentyp	Lage	Beschreibung	Priorität
14	Anordnung Tempo 70	Markwerben - WSF		K
15	Anordnung Tempo 70	Markwerben - Uichteritz		K
27	Neuer Radweg bereits in Planung/Bau	zw. An der Fährre und Uichteritz	bituminöser Ausbau zu Radweg /landwirtschaftl. Weg bereits in Planung	K
28	Rekonstruktion der Fahrbahnoberfläche	zw. Weißenfels und An der Fährre		A
49	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen	Feldweg zw. Storkau und B 176		C
78	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen	zw. Uichteritz und Storkau		C
95	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen	zw. Uichteritzer Straße und Saale		C
96	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen	zw. Markwerben und Weg nach Storkau		C

Reichardtswerben

Priorisierung

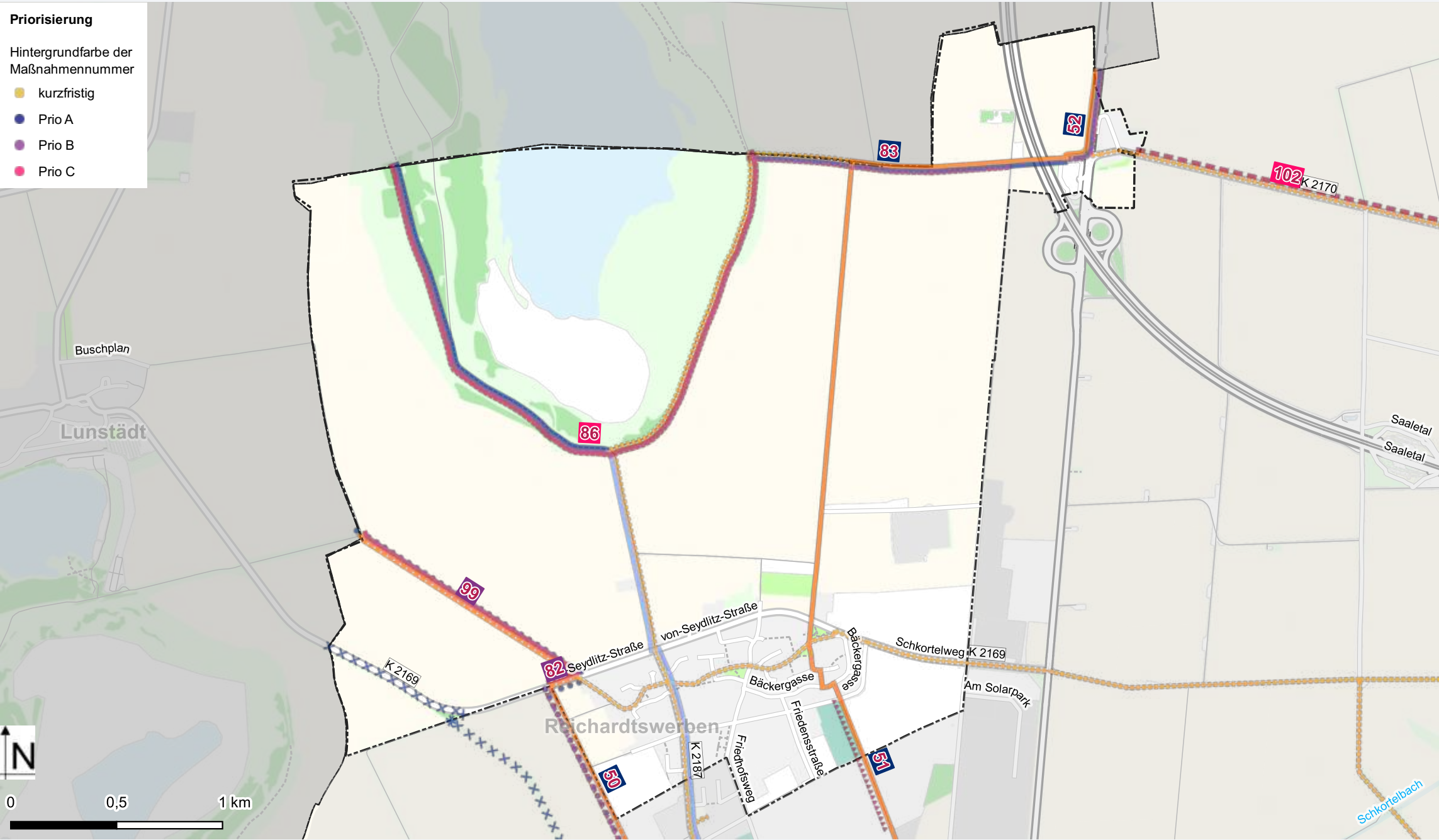
Hintergrundfarbe der Maßnahmennummer

kurzfristig

Prio A

Prio B

Prio C



Legende

Radverkehrsnetz

Radverkehrsnetz Alltagsradverkehr

Alltagsnetz Kategorie AR/IR II

Alltagsnetz Kategorie AR/IR III

Alltagsnetz Kategorie AR/IR IV

Radtouristisches Netz

Überregionale und regionale Radroute (Bestand)

Touristische Route (sonstige)

neue touristische Route oder neuer Verlauf bestehender Route

Verlegung der touristischen Route geplant

Radverkehrsanlage / Führungsform

Radverkehrsanlage vorhanden

Maßnahme an Streckenabschnitt

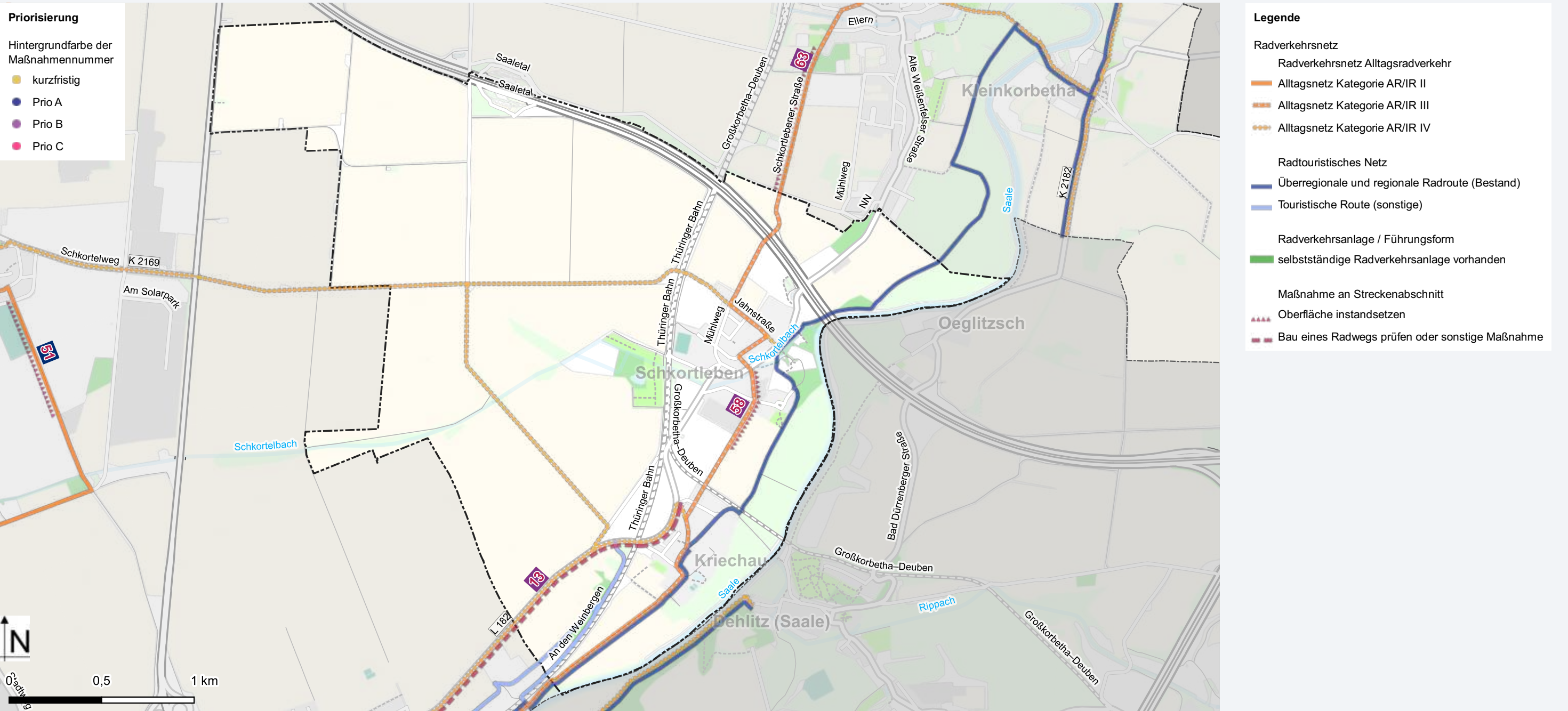
Bau eines Radwegs (außerorts)

Oberfläche instandsetzen

Bau eines Radwegs prüfen oder sonstige Maßnahme

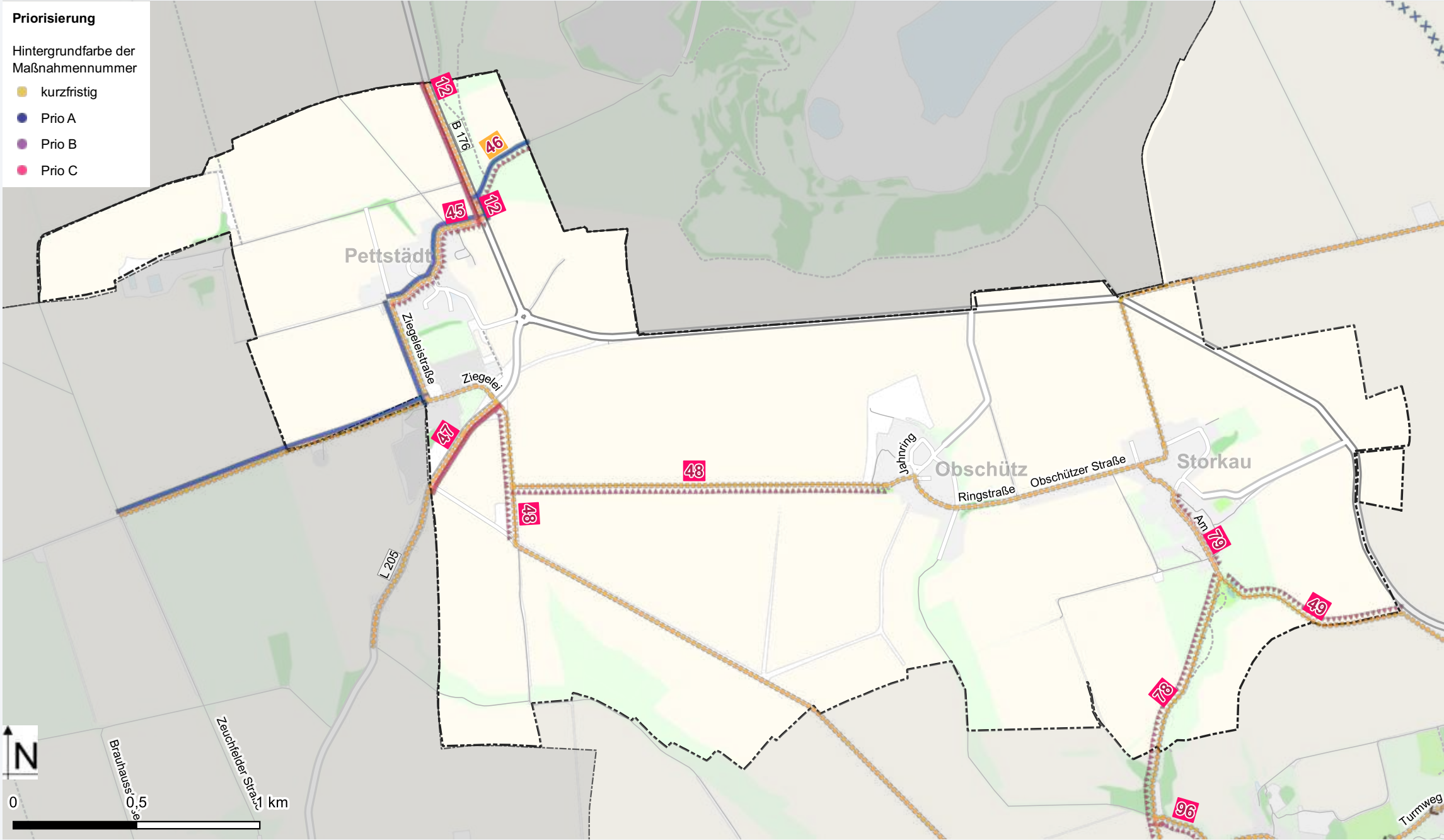
Nr.	Maßnahmentyp	Lage	Beschreibung	Priorität
50	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen	zw. Thomas-Müntzer-Weg und von-Seydlitz-Straße (K 2169)		A
51	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen	Weg am Sportplatz Reichardtswerben		A
52	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen	Feldweg parallel zu B 91 zw. Bäumchen und Leuna		A
82	Bau eines neuen Radweges	Nord-Westlicher Ortseingang Reichardtswerben		B
83	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen	Landwirtschaftlicher Weg zw. Bäumchen (aus Ri. Autohof) bis Großkaynaer See		C
86	Rekonstruktion des Radweges	Rundweg Großkaynaer See	Die Zuständigkeit für den gesamten Rundweg um den See liegt bei der Stadt Braunsbedra	C
99	Bau eines neuen Radweges	Verlängerung Ernst-Thälmann-Straße Richtung Roßbach	Vorhandenes Wegeflurstück (42/2) nutzen	B

Schkortleben



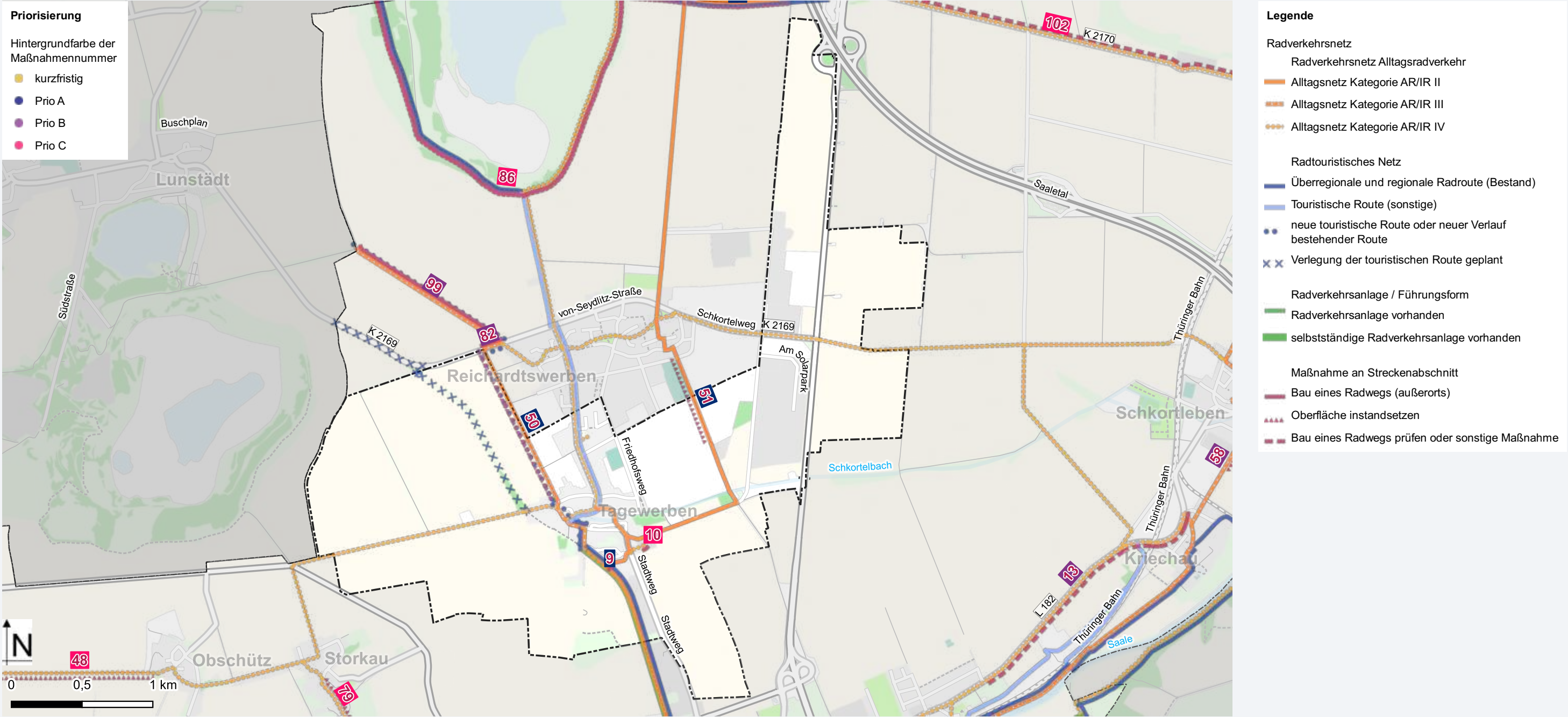
Nr.	Maßnahmentyp	Lage	Beschreibung	Priorität
13	Bau eines neuen Radweges prüfen	Burgwerben - Kriechau		B
58	Rekonstruktion der Fahrbahnoberfläche	zw. L 182 (Weißenfelser Straße) und Ortsausgang		B

Storkau



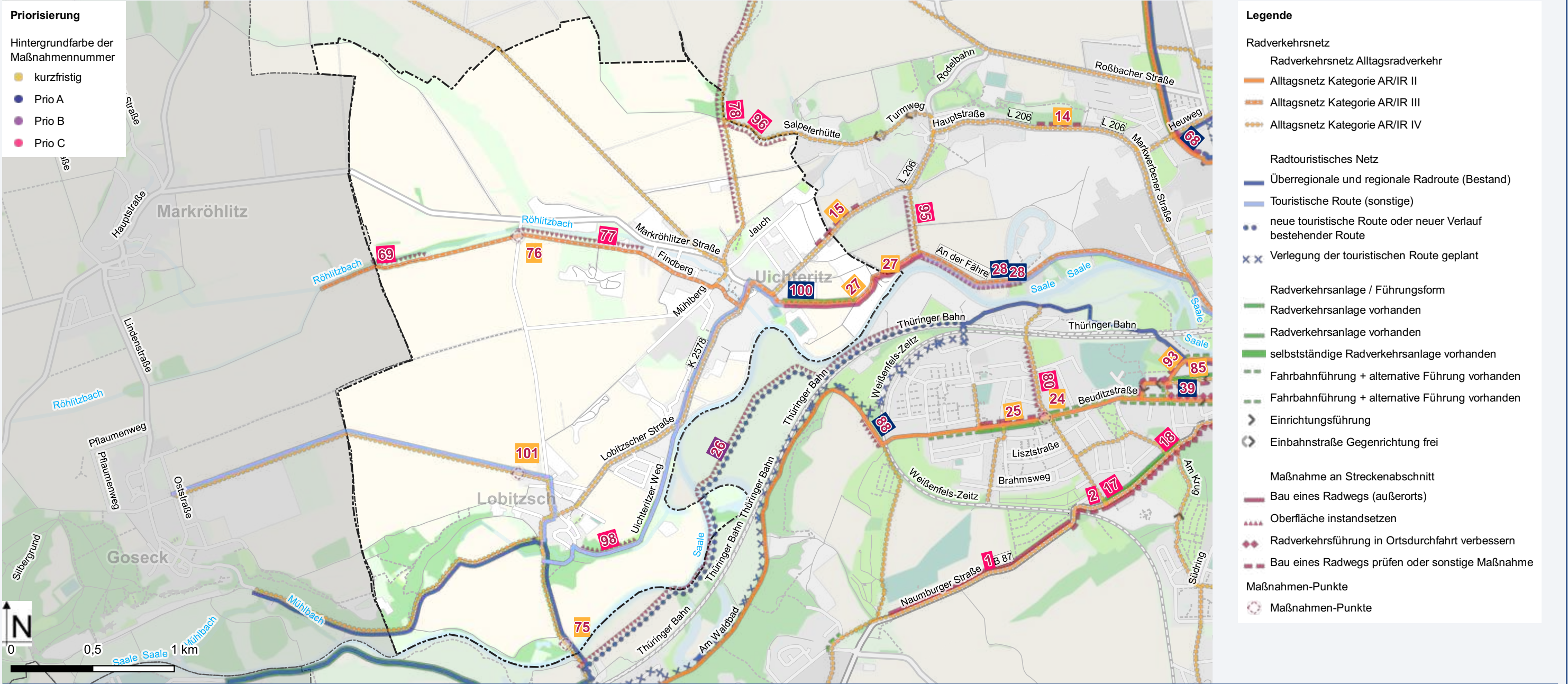
Nr.	Maßnahmentyp	Lage	Beschreibung	Priorität
12	Bau eines neuen Radweges	Pettstätt Richtung Braunsbedra		C
45	Rekonstruktion der Fahrbahnoberfläche	Ortsdurchfahrt Pettstätt		C
46	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen	zw. B 176 und Kreisgrenze	Ausbau des Weges bereits in Planung (B-Plan Nr. 42 Anbindung B 176 Roßbach)	K
47	Bau eines neuen Radweges	zw. Ziegelei und Stadtgrenze		C
48	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen	Feldwege zw. Obschütz und Pettstätt		C
49	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen	Feldweg zw. Storkau und B 176		C
78	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen	zw. Uichteritz und Storkau		C
79	Rekonstruktion der Fahrbahnoberfläche	OD Storkau		C

Tagewerben



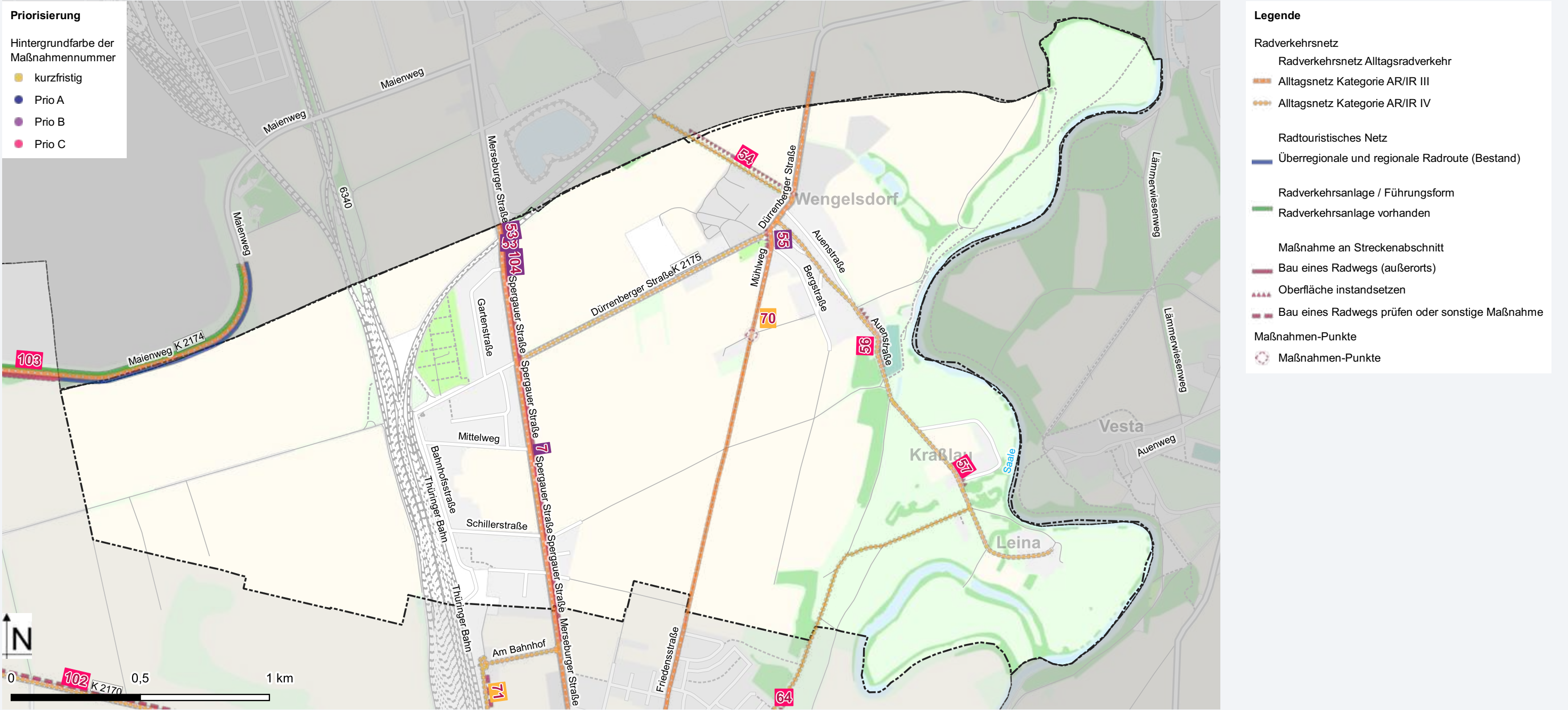
Nr.	Maßnahmentyp	Lage	Beschreibung	Priorität
9	Bau eines neuen Radweges	zw. Weg zum Wasserturm und Bahnradweg		A
10	Freigabe für Radverkehr	zw. Stadtweg und Weg zum Steinbergsanger	Prüfen, ob Öffnung des privaten Weges für Radverkehr möglich; zur Optimierung der Hauptverbindung Richtung Leuna/Merseburg	C
51	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen	Weg am Sportplatz Reichardtswerben		A

Uichteritz



Nr.	Maßnahmentyp	Lage	Beschreibung	Priorität
15	Anordnung Tempo 70	Markwerben - Uichteritz		K
26	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen	zw. Fährbrücke und Beuditz-Vorstadt		B
27	Neuer Radweg bereits in Planung/Bau	zw. An der Fähre und Uichteritz	bituminöser Ausbau zu Radweg /landwirtschaftl. Weg bereits in Planung	K
69	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen	zw. Uichteritz und Markröhlitz	Ausbau des Weges nur bei Fortführung auf Markröhlitzer Gemarkung, Abstimmung mit Gemeinde Goseck erforderlich	C
75	Freigabe für Radverkehr	Weg Lobitzsch - Leißling, nördlich der Fährbrücke		K
76	Freigabe für Radverkehr	Weg am Rohlitzbach zw. Uichteritz und Markröhlitz		K
77	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen	Weg am Rohlitzbach ab OD Uichteritz Richtung Markröhlitz		C
78	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen	zw. Uichteritz und Storkau		C
98	Rekonstruktion der Fahrbahnoberfläche	zw. Uichteritz und Lobitzsch		C
100	Bau eines neuen Radweges	Verbindung zum neuen Radweg in der Saaleaue	Vervollständigung des Radwegs nach Entscheidung über Hochwasserschutzdeich	A
101	Sonstige Maßnahmen (siehe Beschreibung)	westlicher Ortseingang Lobitzsch	Bau eines Pollers	K

Wengelsdorf



Nr.	Maßnahmentyp	Lage	Beschreibung	Priorität
7	Bau eines neuen Radweges	zw. Ortsausgang Großkorbetha und Abzweig K 2175		B
53	Bau eines neuen Radweges	Ortsausgang Großkorbetha Richtung Leuna	Umsetzung langfristig anstreben	B
54	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen	Wengelsdorf Richtung Spergau		C
55	Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg instandsetzen	Wengelsdorf Richtung Großkorbetha		B
56	Rekonstruktion der Fahrbahnoberfläche	Wengelsdorf Bereich Sportplatz		C
57	Rekonstruktion der Fahrbahnoberfläche	Ortsdurchfahrt Kraßlau		C
70	Freigabe für Radverkehr	Abzweig Windmühle Wengelsdorf	von Süden kommend Weg bereits für Radverkehr freigegeben	K
104	Bau eines neuen Radweges	zw. Dürrenberger Straße und nördl. Ortseingang	Schließung der Lücke zw. den geplanten Maßnahmen Nr. 7 und 53	B

Anlage 7: Vereinfachte Vorplanung ausgewählter Maßnahmen

Erläuterungen zur vereinfachten Vorplanung

Aus dem erarbeiteten Maßnahmenkatalog wurden Maßnahmen entlang von 4 Streckenabschnitten und 5 Knoten ausgewählt, um deren Umsetzung mittels einer vereinfachten Vorplanung zu prüfen. Im Folgenden werden für die bearbeiteten Knoten oder Streckenabschnitte mögliche Lösungsansätze abgewogen und das Ergebnis in Form eines Lageplans und Querschnittszeichnungen dargestellt.

1. Knoten Beuditzstraße / Friedrichsstraße / Am Kloster (Maßnahme 23, 40)

Mit der aktuellen Gestaltung der Kreuzung ist es nicht möglich mit dem Fahrrad von der Beuditzstraße kommend regelgerecht in die Straße Am Kloster zu fahren. Damit können das Goethe-Gymnasium und die Innenstadt nicht auf direktem Weg erreicht werden.

Vorgeschlagen wird eine fahrbahnahe Führung (Empfehlung in ERA 2010, Abschnitt 4.4) über den Knoten wie folgt:

- Schutzstreifen in der Beuditzstraße bis in den Knotenbereich verlängern, mit vorgezogener Haltelinie
- Radverkehrsfurt über Friedrichsstraße markieren, möglichst mit Roteinfärbung
- Gemeinsamer Geh- und Radweg Am Kloster bis Einfahrt Schulhof
- Ab Schulhof Führung auf Fahrbahn, Beginn einer Fahrradstraße

Alternativ kann der Radverkehr bereits am Ende der Beuditzstraße in den Seitenraum geführt und gemeinsam mit dem Fußverkehr abgesetzt über eine gemeinsame Furt geführt werden. Diese Variante wird insbesondere auf Grund von zu erwartenden Konflikten mit kreuzendem Fußverkehr (Bushaltestelle, Querungsstellen) nicht empfohlen.

In Gegenrichtung soll der Radverkehr über die Friedrichsstraße in die Leopold-Kell-Straße geführt werden (vgl. 2. und 3.).

Die Einrichtung einer Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr im südlichen Knotenarm wird in jedem Fall empfohlen. Bisher muss für die Verbindung Bushaltestelle - Schule (Am Kloster) drei Mal die Straße gequert werden.

2. Friedrichsstraße zw. Beuditzstraße und Leopold-Kell-Straße (Maßnahme 21)

In der Friedrichsstraße ist derzeit keine Radverkehrsanlage vorhanden. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Der Fokus der Betrachtung lag auf der Fahrtrichtung Nord um eine geeignete Radverkehrsverbindung zwischen Am Kloster und Leopold-Kell-Straße herzustellen. Geprüft wurde, ob eine Freigabe des westlichen Gehwegs für den Radverkehr in nördliche Fahrtrichtung möglich ist. Diese Variante hat den Vorteil, dass sie ohne Umbaumaßnahmen (bei Mitnutzung der vorhandenen Fußgängerfurten) umsetzbar wäre. Die gesamte Gehwegbreite liegt überwiegend im Bereich zwischen 2,50 und 2,90 m. Auf Höhe der Judenstraße ist eine Engstelle mit 2,00 m Breite vorhanden. Die tatsächlich nutzbare Gehwegbreite wird durch Sperrpfosten mit Kette um ca. 0,70 m verringert. Darüber hinaus wird eine linksseitige Radverkehrsführung innerorts nicht empfohlen, da sie eine häufige Unfallursache darstellen (vgl. ERA 2010, Abschnitt 3.5). Insgesamt wird diese Variante als nicht geeignet eingeschätzt.

Alternativ wurde eine Führung auf dem östlichen Gehweg geprüft. Dieser besitzt durchgängig eine Breite von 4,50 - 4,90 m (abzüglich Sperrpfosten 3,80 - 4,20 m). Daher kann dieser Weg als gemeinsamer Geh- und Radweg genutzt werden. Die Herausforderung liegt darin eine gesicherte Linksabbiegen in die Leopold-Kell-Straße zu ermöglichen, das wird unter Punkt 3 betrachtet.

3. Knoten Friedrichsstraße / Leopold-Kell-Straße (Maßnahme 29)

Sollte der Radverkehr in der Friedrichsstraße wie in Punkt 2 beschrieben im Seitenraum geführt werden, muss eine Linksabbiegemöglichkeit in die Leopold-Kell-Straße geschaffen werden.

Vorgeschlagen wird die Einrichtung einer Radverkehrsfurt über die Judenstraße. Dazu müssen auf der südlichen Seite Pfosten mit Kette entfernt und der Bord abgesenkt werden. Nördlich muss ebenfalls der Bord abgesenkt und Teile der Grünfläche befestigt werden. Es wird empfohlen für den linksabbiegenden Radverkehr eine Fahrradschleuse einzurichten. Der linksabbiegende Radverkehr erhält gemeinsam mit dem linksabbiegenden Kfz-Verkehr grün. Dazu muss die Haltelinie für den geradeausfahrenden Kfz-Verkehr (Fahrtrichtung Nord) hinter die Aufstellfläche für den linksabbiegenden Radverkehr verlegt werden. Falls diese Maßnahme eine aufwändige Anpassung in die Schaltung der Lichtsignalanlage erfordert, kann geprüft werden, ob übergangsweise der Gehwegabschnitt zwischen Judenstraße und Fußgängerfurt für den Radverkehr freigegeben werden kann. Die Gehwegbreite ist durch die vorhandenen Einbauten eingeschränkt, aufgrund der kurzen Strecke als Übergangslösung aber vertretbar. Die Querung erfolgt dann an der Fußgängerfurt.

Für die Weiterführung in der Leopold-Kell-Straße wird empfohlen die Benutzungspflicht des Radwegs aufzuheben. Der getrennte Geh- und Radweg entspricht zwar die Mindestanforderungen, die Breite erfüllt aber nicht die Zielstandards nach ERA und die Qualitätsstandards des LRVN. Zukünftig soll verdeutlicht werden, dass der Radverkehr sowohl den nicht-benutzungspflichtigen Radweg im Seitenraum wie auch die Fahrbahn im Mischverkehr nutzen darf. Dazu können zu Beginn des nicht-benutzungspflichtigen Radwegs die Sinnbilder „Fußgänger“ und „Radverkehr“ als Markierung aufgebracht werden (VwV StVO, Zu Absatz 4 Satz 3 und Satz 4, III.). Um einen sicheren Übergang in den Mischverkehr zu ermöglichen soll am Anfang der Leopold-Kell-Straße ein Schutzstreifen markiert werden, der nach ca. 20 m wieder aufgelöst wird.

Im nördlichen Abschnitt zwischen Kreisverkehr und Werner-Klebb-Weg lässt die geringe Breite des Straßenraums keine getrennte Radverkehrsführung zu. Hier ist nur eine Führung im Mischverkehr oder ein Verlauf abseits der Straße möglich. In Lageplan 6c werden mögliche Verläufe eines straßenfernen Geh- und Radweg grob skizziert. Beide Varianten müssen noch detailliert geprüft werden, insbesondere was die betroffenen privaten Grundstücke betrifft. Zudem ist davon auszugehen, dass weitere Belange (z. B. im Bereich des Bachlaufs) betroffen sind.

Generell ist zu prüfen wie sich der Bau der Südtangente (B 87) auf die Verkehrsströme auswirken wird und welche neuen Möglichkeiten sich dadurch für die Straßenraumaufteilung der Langendorfer Straße ergeben.

Lagepläne und Querschnitte

Im Folgenden werden ausgewählte Bereiche der oben beschriebenen Untersuchungsgebiete in Lageplänen und Querschnitten detailliert dargestellt.

Vorangestellt wird eine Übersichtskarte in der die Verortung der Lagepläne ersichtlich wird.

1. Knoten Beuditzstraße / Friedrichsstraße / Am Kloster
Lageplan 1 und Querschnitte A-A und B-B
2. Friedrichsstraße zw. Beuditzstraße und Leopold-Kell-Straße
Lageplan 2 und Querschnitt C-C
3. Knoten Friedrichsstraße / Leopold-Kell-Straße
Lageplan 3 und Querschnitte D-D und E-E
4. Beuditzstraße
Lageplan 4a, 4b und Querschnitt F-F
5. Leipziger Straße zw. Fritz-Gerasch-Weg und Lassalleweg einschließlich Knoten
Lagepläne 5a, 5b, 5c und Querschnitte G-G, H-H und I-I
6. Langendorfer Straße
Lagepläne 6a, 6b, 6c und Querschnitte J-J und K-K

4. Beuditzstraße (Maßnahme 39)

In der Beuditzstraße ist ein Schutzstreifen (Angebotsstreifen) für den Radverkehr vorhanden. Der südliche Gehweg weist Engstellen auf, insbesondere im Bereich der Zimmerstraße. Dadurch weichen zu Fußgehende an den Engstellen auf die Fahrbahn und damit in den Bereich des Schutzstreifens aus. Um diese Gefahrensituation zu beheben, soll geprüft werden, ob eine Verbreiterung des Seitenraums möglich ist und ein getrennter oder gemeinsamer Geh- und Radweg eingerichtet werden kann.

Betrachtet wurde der Abschnitt zwischen Beuditzschule und Friedrichsstraße. Die Breite des Straßenraums ist ausreichend groß, um einen einseitigen gemeinsamen Geh- und Radweg mit min. 2,50 m (und zusätzlichen 0,50 m Sicherheitsraum) sowie eine Fahrbahnbreite von 3,50 bis zu 4,25 m zu ermöglichen. Die genannte Engstelle an der Zimmerstraße kann durch eine größere Verschwenkung des Geh- und Radwegs aufgelöst werden (dargestellt in Lageplan 4b). Alternativ kann der Seitenraum zu Lasten des leerstehenden Eckhauses aufgeweitet werden.

5. Leipziger Straße zw. Fritz-Gerasch-Weg und Lassalleweg einschließlich Knoten (Maßnahme 35)

Auf diesem Abschnitt der Leipziger Straße wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt.

Da die Fahrbahnbreite auf dem überwiegenden Teil der Strecke keine beidseitige Markierungslösung zulässt⁴³, wurde geprüft, ob ein einseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr möglich ist.

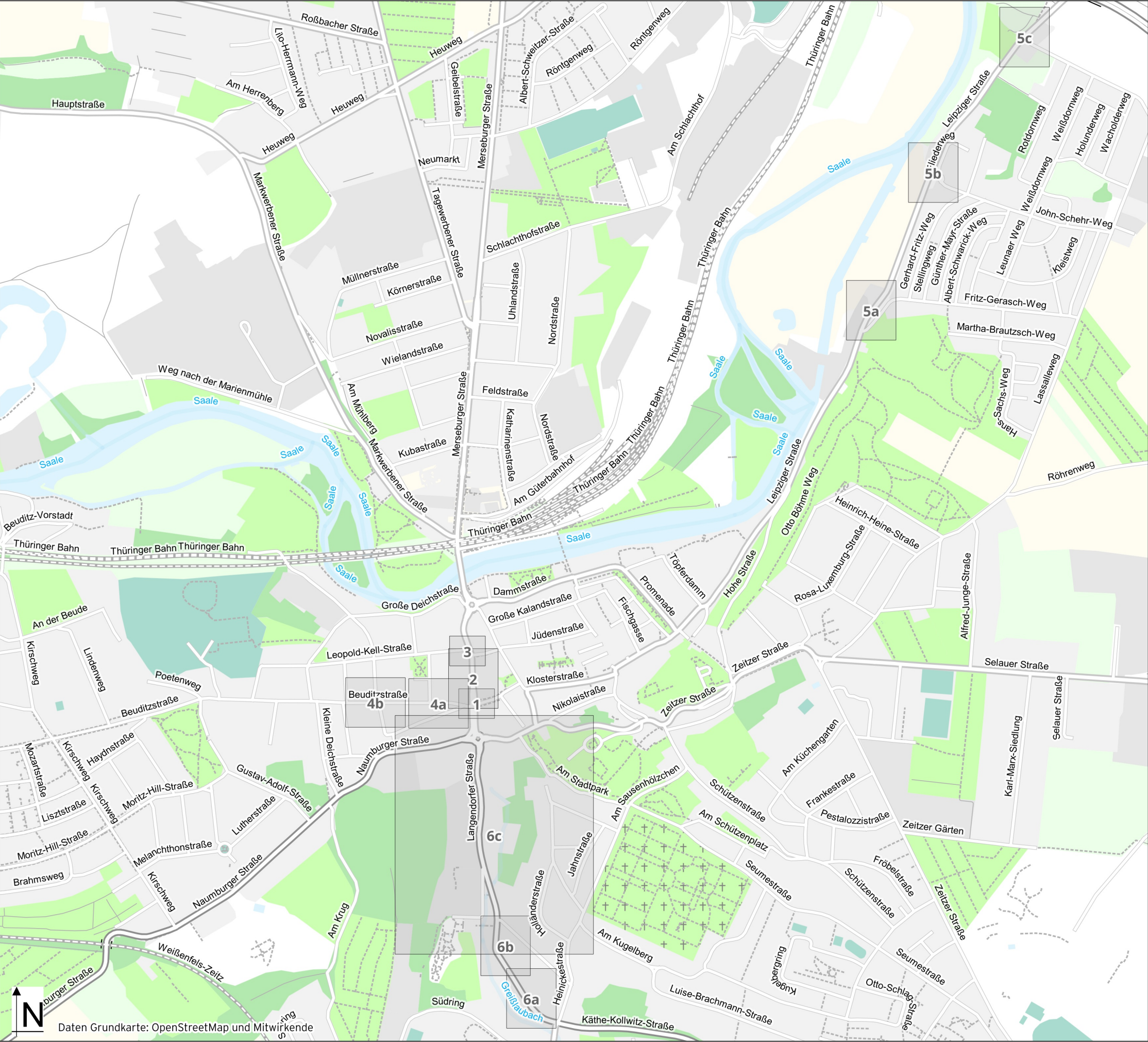
Der Abschnitt befindet sich innerorts, weshalb ein einseitiger Zweirichtungsradweg grundsätzlich nicht empfohlen wird. Da der Gehweg auf der Seite der Straße liegt, die nur vereinzelt bebaut ist, wird das Konfliktpotential als gering und ein Zweirichtungsverkehr als vertretbar eingeschätzt. Im südlichen Abschnitt zwischen Fritz-Gerasch-Weg und John-Schehr-Weg ist der vorhandene Gehweg mit 2,70 - 3,00 m ausreichend breit bzw. sollte eine geringe Verbreiterung einfach möglich sein. Im nördlichen Abschnitt verengt sich der Gehweg im Bereich der Gewerbegebäude auf 1,50 m. Hier ist zu prüfen, ob eine Verbreiterung zu Lasten des Gewerbegrundstücks möglich ist. Sollte das nicht möglich sein, wird empfohlen zwischen den Querungsstellen im nördlichen Abschnitt einen einseitigen Schutzstreifen einzurichten.

6. Langendorfer Straße (Maßnahme 19)

Um den Stadtteil Weißenfels-Süd und die Ortschaft Langendorf an das Zentrum anzubinden, wird eine geeignete Radverkehrsführung entlang der Langendorfer Straße (B 87) benötigt. Da der Straßenraum durch die Bebauung teilweise zu eng ist, um eine Radverkehrsanlage zu ergänzen, müssen Abschnittsweise auch Varianten abseits der Straße gesucht werden.

Der südliche Abschnitt (Abzweig nach Langendorf bis Werner-Klebb-Weg) ist die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens möglich. Auf der Gegenseite kann der Gehweg zu Lasten des Grünstreifens verbreitert und für den Radverkehr freigegeben werden. Um die notwendigen Eingriffe in den Baumbestand möglichst gering zu halten wird ein Wechsel der Führungsform auf Höhe des Haus Nummer 68 vorgeschlagen.

⁴³ Die Fahrbahnbreite beträgt auf längeren Abschnitten nur ca. 6,60 m, damit wären beidseitige Schutzstreifen nur mit Mindestmaß und schmaler Kernfahrbahn möglich.





Stadt Weißenfels
Radverkehrskonzept

Übersicht Lagepläne für die vereinfachte Vorplanung

Verortung der Lagepläne mit den Maßstäben 1:2.000, 1:500 oder 1:300

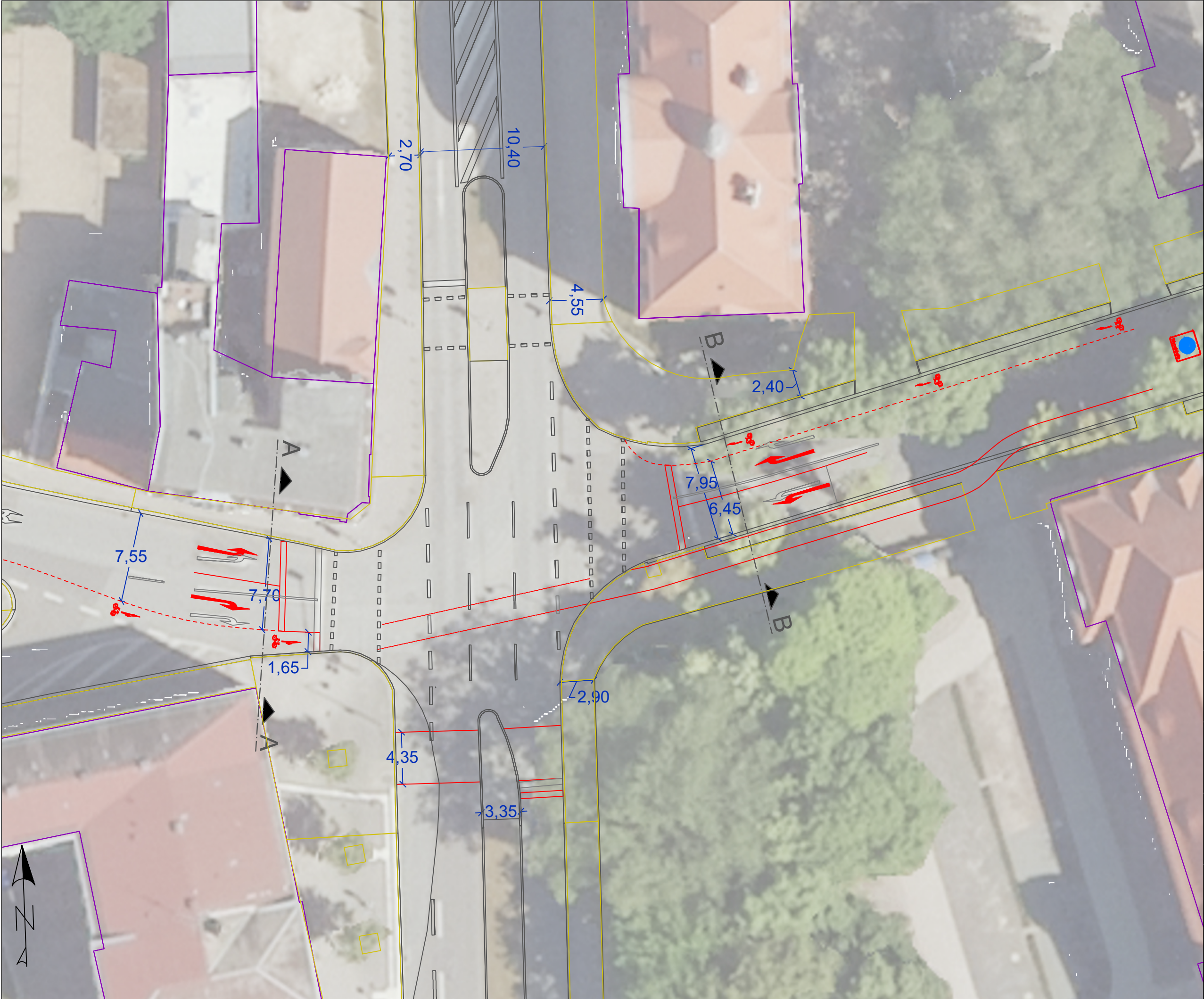
Anlage 7

Stand: 07.08.2025

ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH

Verkehr | Mobilität | Logistik





Knoten Beuditzstraße/
Friedrichsstraße/
Am Kloster

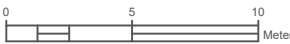
Legende

- Gehweg (Bestand)
- Hausumring

Markierung und
Fahrbahnbegrenzung

- Bestand
- Bestand - entfernen
- Plan

- mögliche Radverkehrsführung
(grober Verlauf)



VORHABEN

Radverkehrskonzept Stadt Weißenfels

PLANINHALT

vereinfachte Vorplanung
- 1 -

PLANUNGSBÜRO

ISUP Ingenieurbüro
für Systemberatung und Planung GmbH



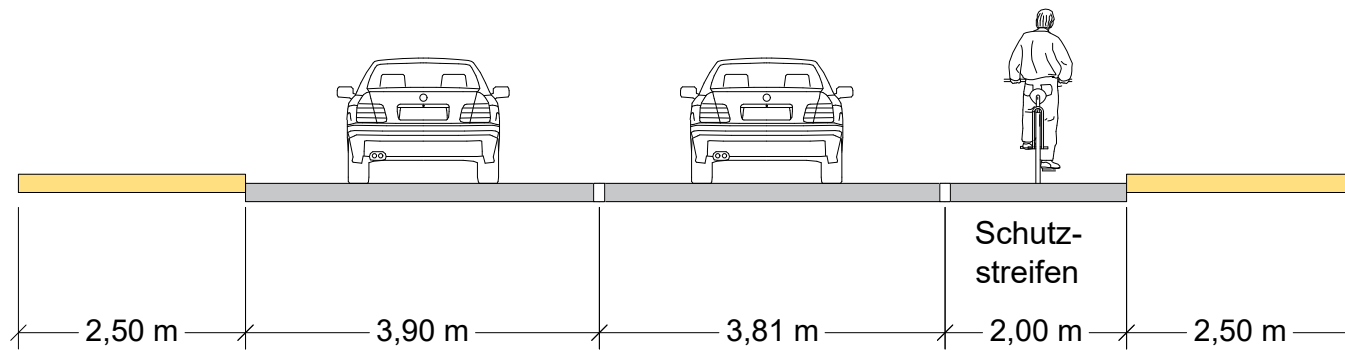
AUFTRAGGEBER



Stadt Weißenfels

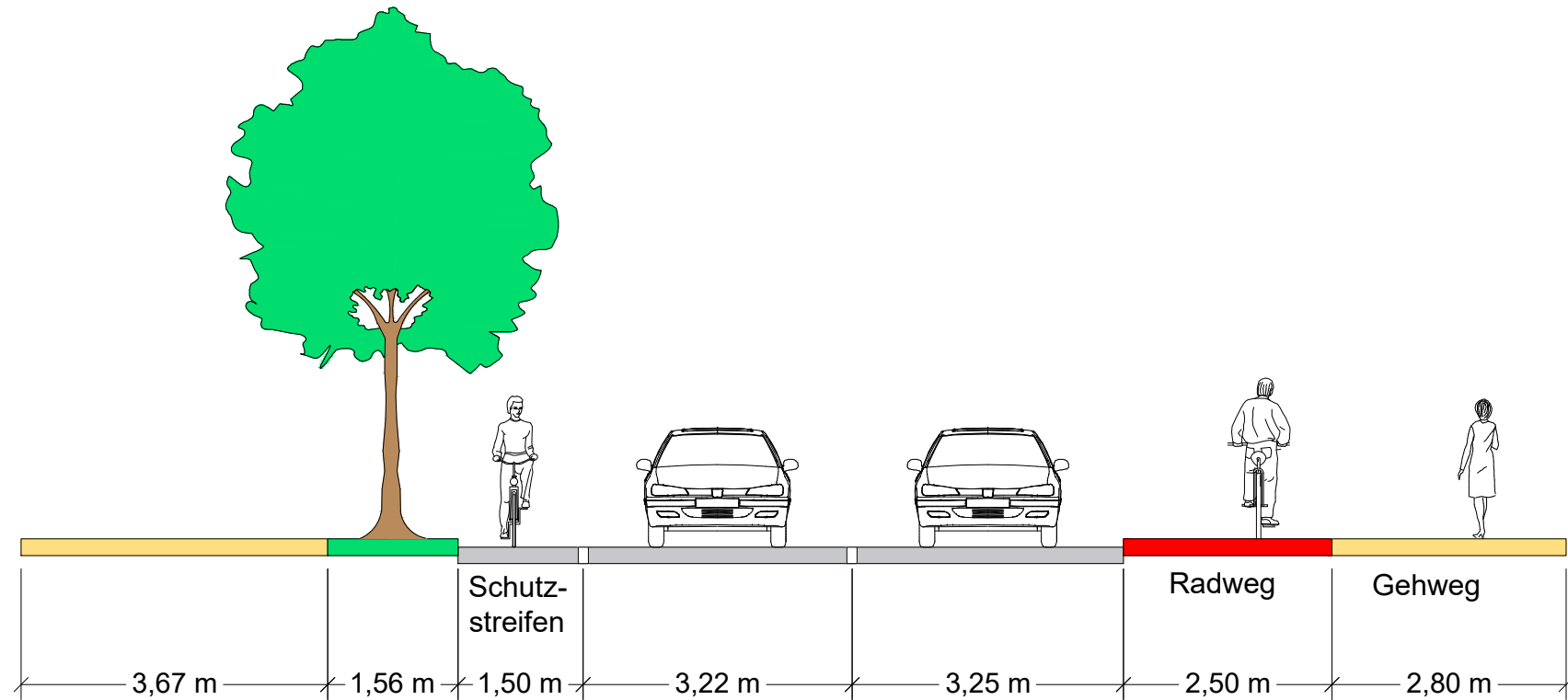
Knoten Beuditzstraße/
Friedrichsstraße/
Am Kloster

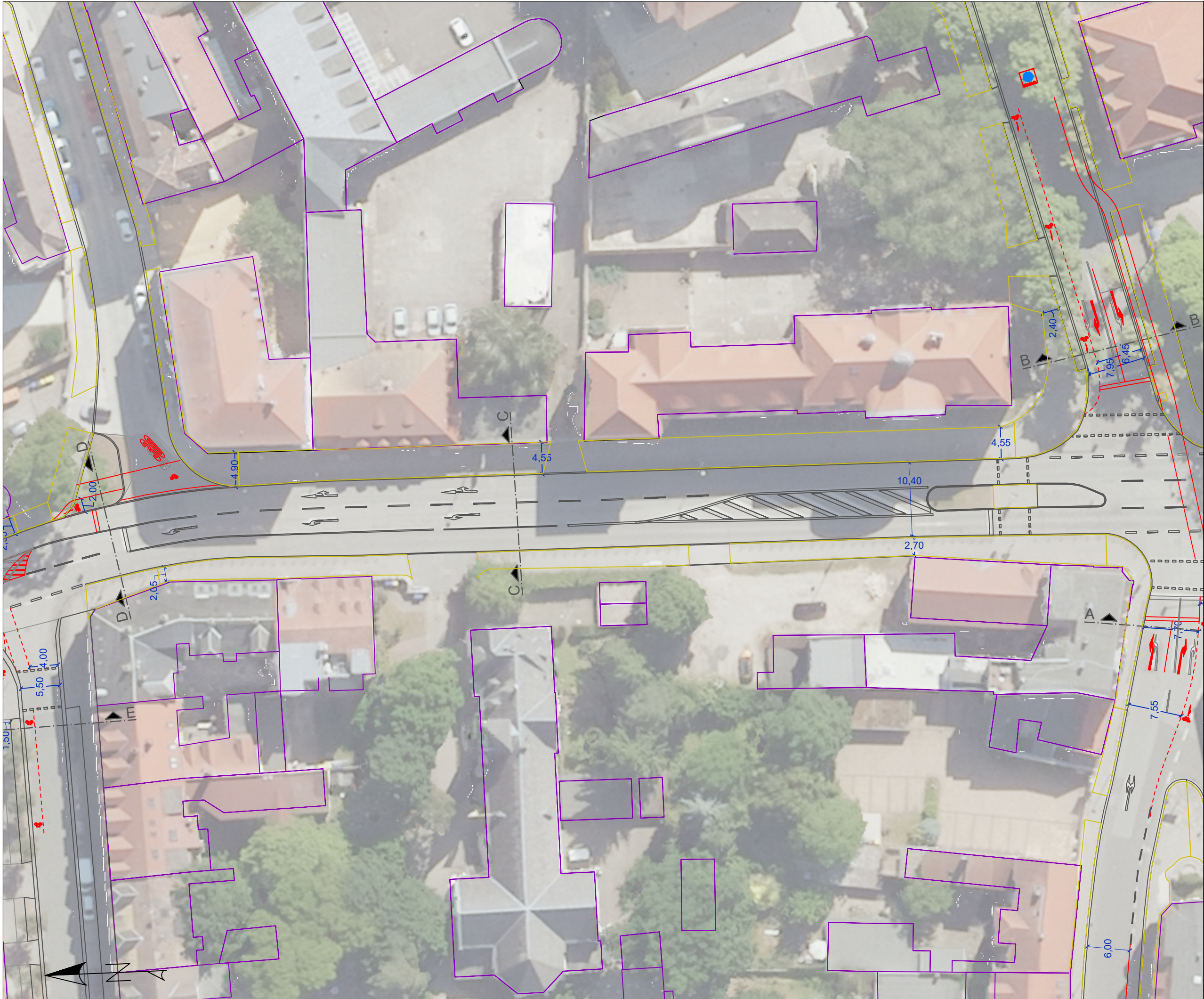
Querschnitt A-A



Knoten Beuditzstraße/
Friedrichsstraße/
Am Kloster

Querschnitt B-B





Friedrichsstraße zwischen
Beuditzstraße und
Leopold-Kell-Straße

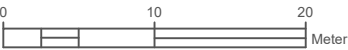
Legende

- Gehweg (Bestand)
- Hausumring

Markierung und
Fahrbahnbegrenzung

- Bestand
- Bestand - entfernen
- Plan

- mögliche Radverkehrsführung
(grober Verlauf)



VORHABEN
Radverkehrskonzept Stadt Weißenfels

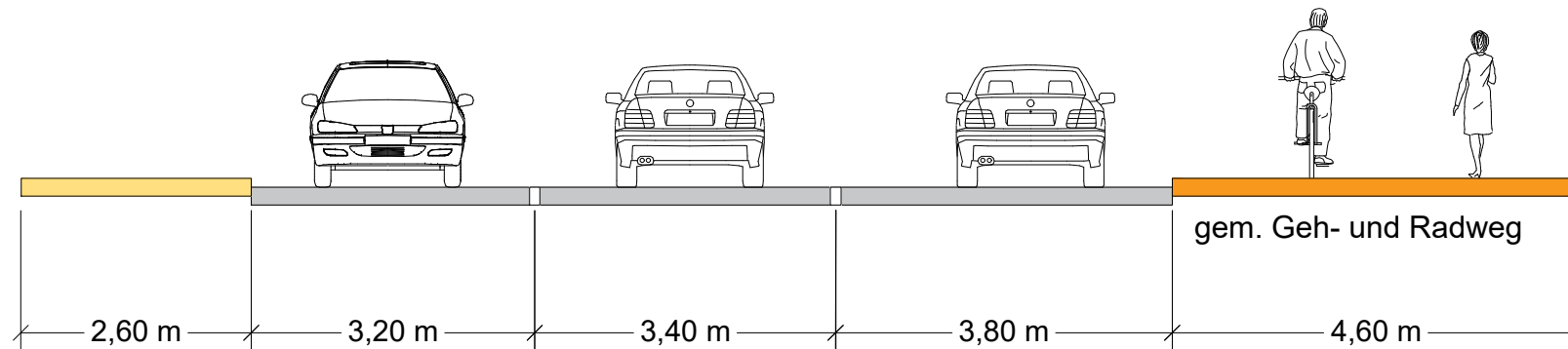
PLANINHALT
vereinfachte Vorplanung
- 2 -

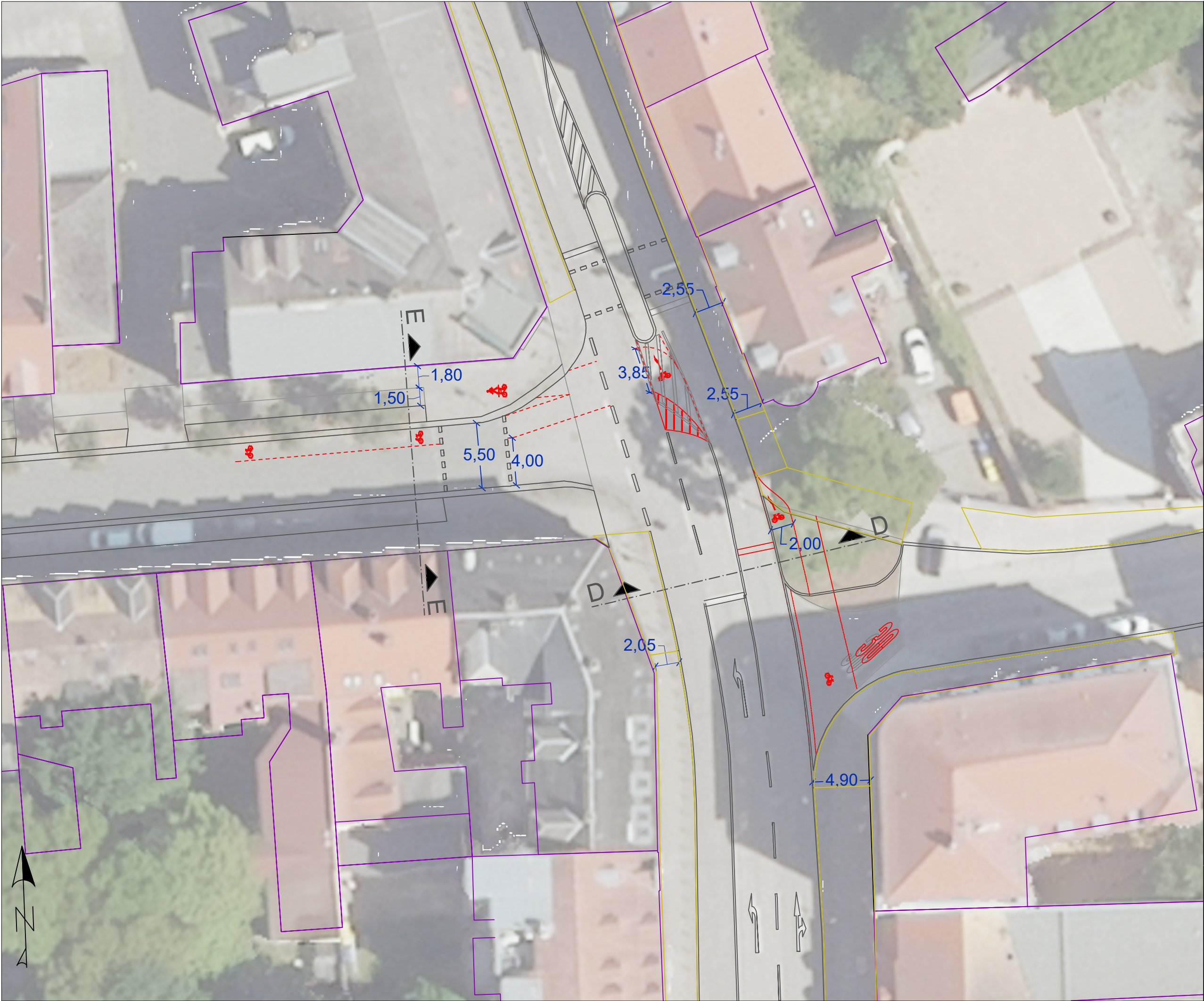
PLANUNGSBÜRO
ISUP Ingenieurbüro
für Systemberatung und Planung GmbH

AUFTRAGGEBER
Saalestadt
WEIßENFELS
Stadt Weißenfels

Friedrichsstraße zwischen
Beuditzstraße und
Leopold-Kell-Straße

Querschnitt C-C





Knoten Friedrichsstraße/
Leopold-Kell-Straße

Legende

- Gehweg (Bestand)
- Hausumring

Markierung und
Fahrbahnbegrenzung

- Bestand
- Bestand - entfernen
- Plan

- mögliche Radverkehrsführung
(grober Verlauf)



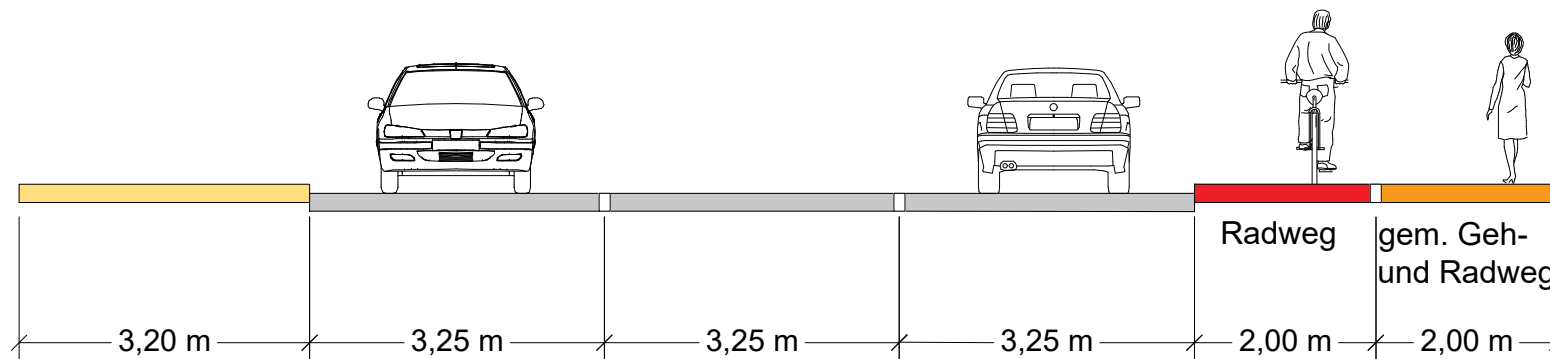
VORHABEN
Radverkehrskonzept Stadt Weißenfels

PLANINHALT
vereinfachte Vorplanung
- 3 -

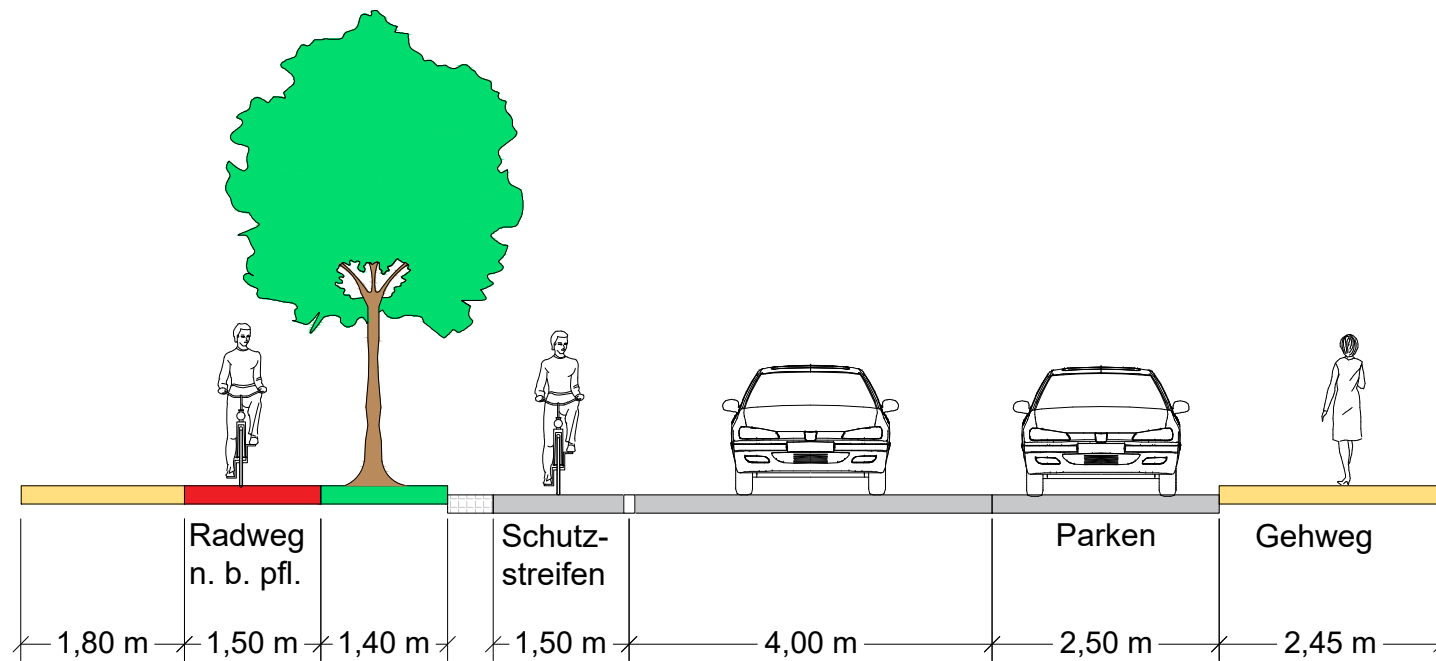
PLANUNGSBÜRO
ISUP Ingenieurbüro
für Systemberatung und Planung GmbH

AUFTRAGGEBER
Saalestadt
WEIßENFELS
Stadt Weißenfels

Querschnitt D-D



Querschnitt E-E





Beuditzstraße

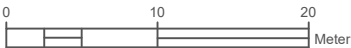
Legende

- Gehweg (Bestand)
- Hausumring

Markierung und Fahrbahnbegrenzung

- Bestand
- Bestand - entfernen
- Plan

- mögliche Radverkehrsführung (grober Verlauf)

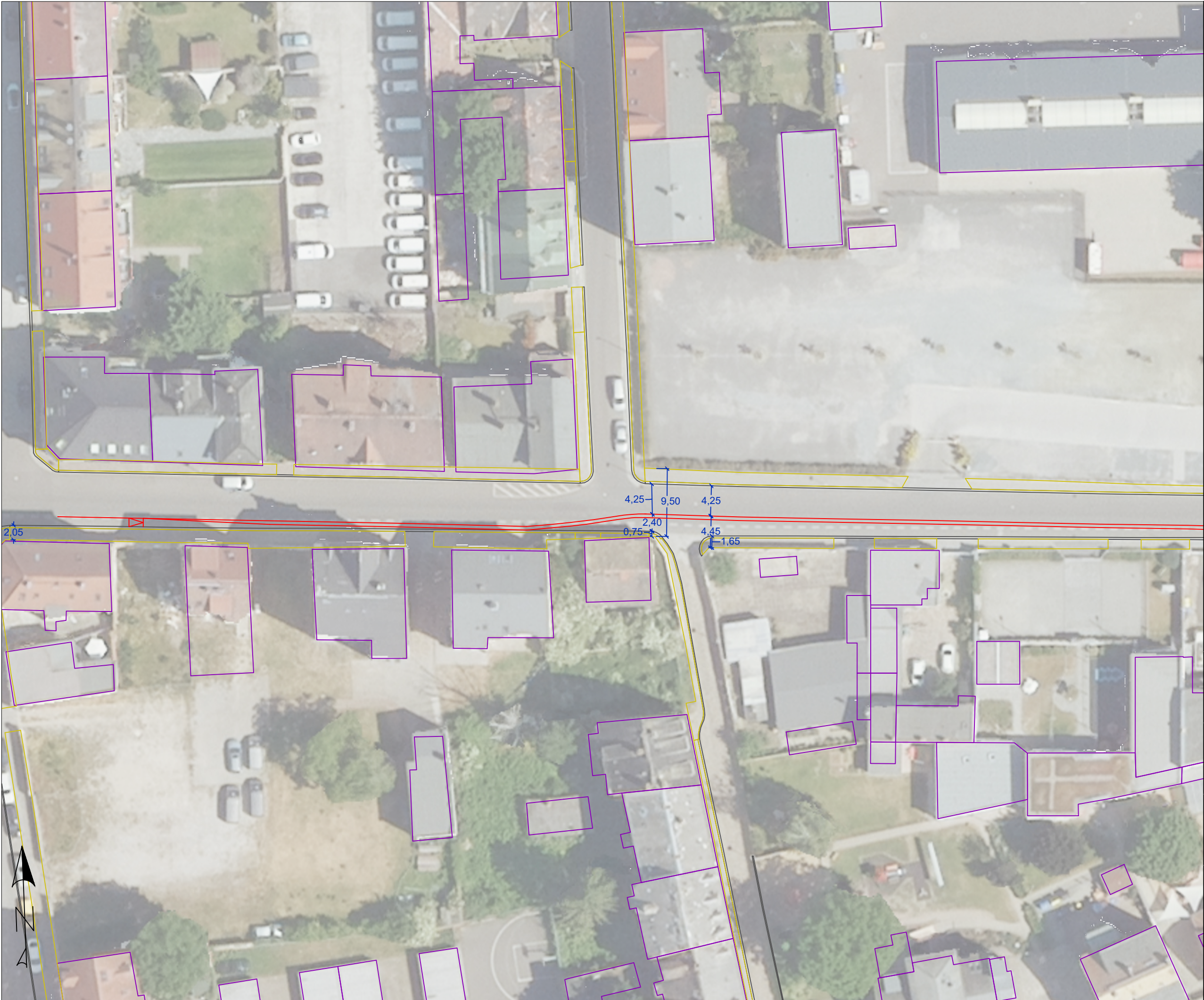


VORHABEN
Radverkehrskonzept Stadt Weißenfels

PLANINHALT
vereinfachte Vorplanung
- 4a -

PLANUNGSBÜRO
ISUP Ingenieurbüro
für Systemberatung und Planung GmbH

AUFTRAGGEBER
Saalestadt
WEIßENFELS
Stadt Weißenfels



Beuditzstraße

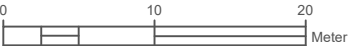
Legende

- Gehweg (Bestand)
- Hausumring

Markierung und Fahrbahnbegrenzung

- Bestand
- Bestand - entfernen
- Plan

- mögliche Radverkehrsführung (grober Verlauf)



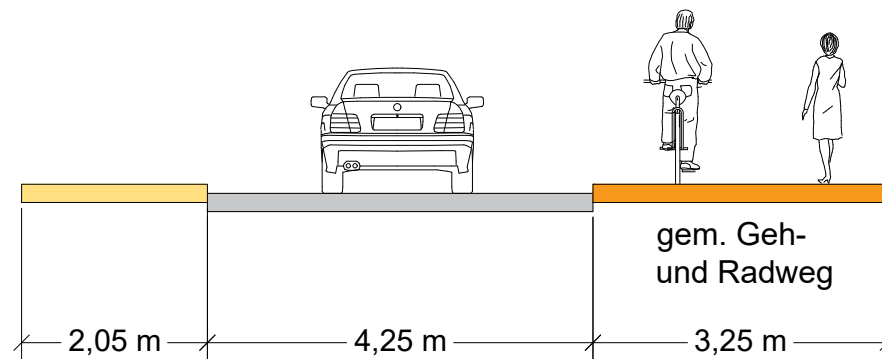
VORHABEN
Radverkehrskonzept Stadt Weißenfels

PLANINHALT
vereinfachte Vorplanung
- 4b -

PLANUNGSBÜRO
ISUP Ingenieurbüro
für Systemberatung und Planung GmbH

AUFTRAGGEBER
Saalestadt
WEIßENFELS
Stadt Weißenfels

Querschnitt F-F





Leipziger Straße zwischen Fritz-Gerasch-Weg und Lassalleweg einschließlich Knoten

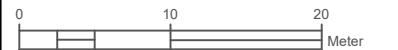
Legende

- Gehweg (Bestand)
- Hausumring

Markierung und Fahrbahnbegrenzung

- Bestand
- Bestand - entfernen
- Plan

- mögliche Radverkehrsführung
(grober Verlauf)



VORHABEN

Radverkehrskonzept Stadt Weißenfels

PLANINHALT

vereinfachte Vorplanung
- 5a -

PLANUNGSBÜRO

**ISUP Ingenieurbüro
für Systemberatung und Planung GmbH** 

AUFTRAGGEBER

 **Saalestadt
WEIßENFELS**

Stadt Weißenfels



Leipziger Straße zwischen
Fritz-Gerasch-Weg und
Lassalleweg
einschließlich Knoten

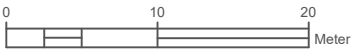
Legende

- Gehweg (Bestand)
- Hausumring

Markierung und
Fahrbahnbegrenzung

- Bestand
- Bestand - entfernen
- Plan

- mögliche Radverkehrsführung
(grober Verlauf)



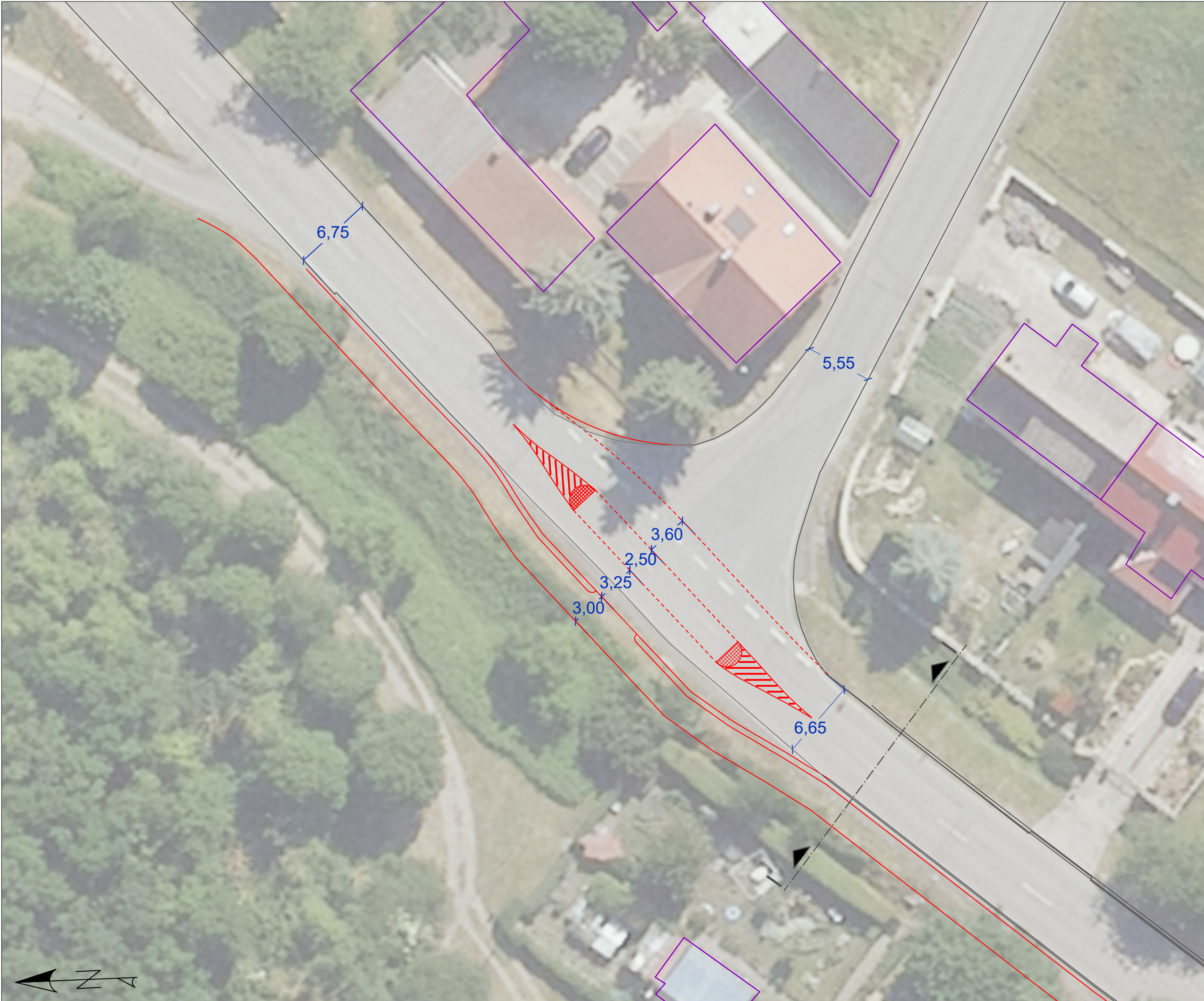
VORHABEN
Radverkehrskonzept Stadt Weißenfels

PLANINHALT
vereinfachte Vorplanung
- 5b -

PLANUNGSBÜRO
ISUP Ingenieurbüro
für Systemberatung und Planung GmbH

AUFTRAGGEBER
Saalestadt
WEIßENFELS

Stadt Weißenfels



Leipziger Straße zwischen
Fritz-Gerasch-Weg und
Lassalleweg
einschließlich Knoten

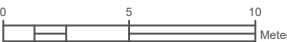
Legende

- Gehweg (Bestand)
- Hausumring

Markierung und
Fahrbahnbegrenzung

- Bestand
- Bestand - entfernen
- Plan

- mögliche Radverkehrsführung
(grober Verlauf)



VORHABEN

Radverkehrskonzept Stadt Weißenfels

PLANINHALT

vereinfachte Vorplanung
- 5c -

PLANUNGSBÜRO

ISUP Ingenieurbüro
für Systemberatung und Planung GmbH



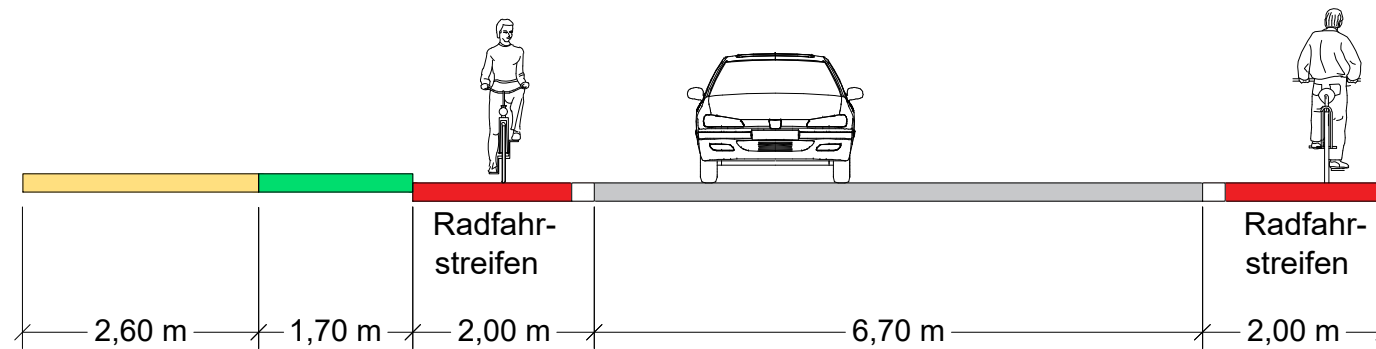
AUFTRAGGEBER



Stadt Weißenfels

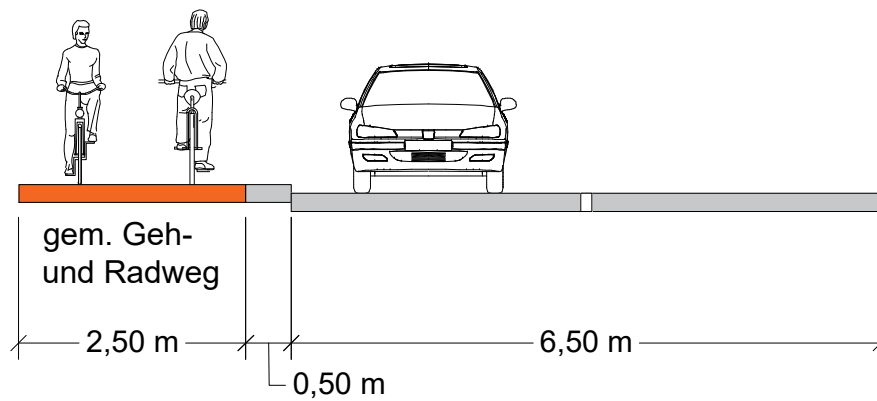
Querschnitt G-G

Leipziger Straße zwischen
Fritz-Gerasch-Weg und
Lassalleweg
einschließlich Knoten



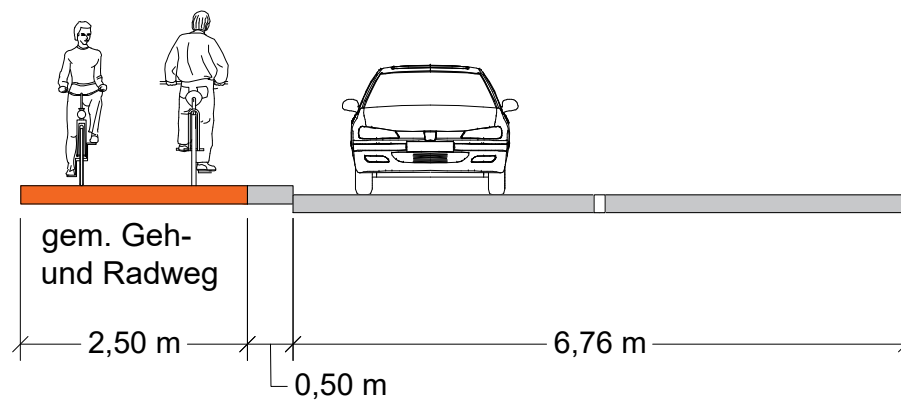
Leipziger Straße zwischen
Fritz-Gerasch-Weg und
Lassalleweg
einschließlich Knoten

Querschnitt H-H



Querschnitt I-I

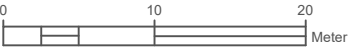
Leipziger Straße zwischen
Fritz-Gerasch-Weg und
Lassalleweg
einschließlich Knoten





Langendorfer Straße

- Legende**
- Gehweg (Bestand)
 - Hausumring
- Markierung und Fahrbahnbegrenzung**
- Bestand
 - Bestand - entfernen
 - Plan
- mögliche Radverkehrsführung (grober Verlauf)



VORHABEN

Radverkehrskonzept Stadt Weißenfels

PLANINHALT

vereinfachte Vorplanung
- 6a -

PLANUNGSBÜRO

ISUP Ingenieurbüro
für Systemberatung und Planung GmbH

AUFTRAGGEBER

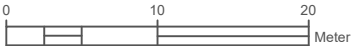
Saalestadt
WEIßENFELS

Stadt Weißenfels



Langendorfer Straße

- Legende**
- Gehweg (Bestand)
 - Hausumring
- Markierung und Fahrbahnbegrenzung**
- Bestand
 - Bestand - entfernen
 - Plan
- mögliche Radverkehrsführung (grober Verlauf)



VORHABEN

Radverkehrskonzept Stadt Weißenfels

PLANINHALT

vereinfachte Vorplanung
- 6b -

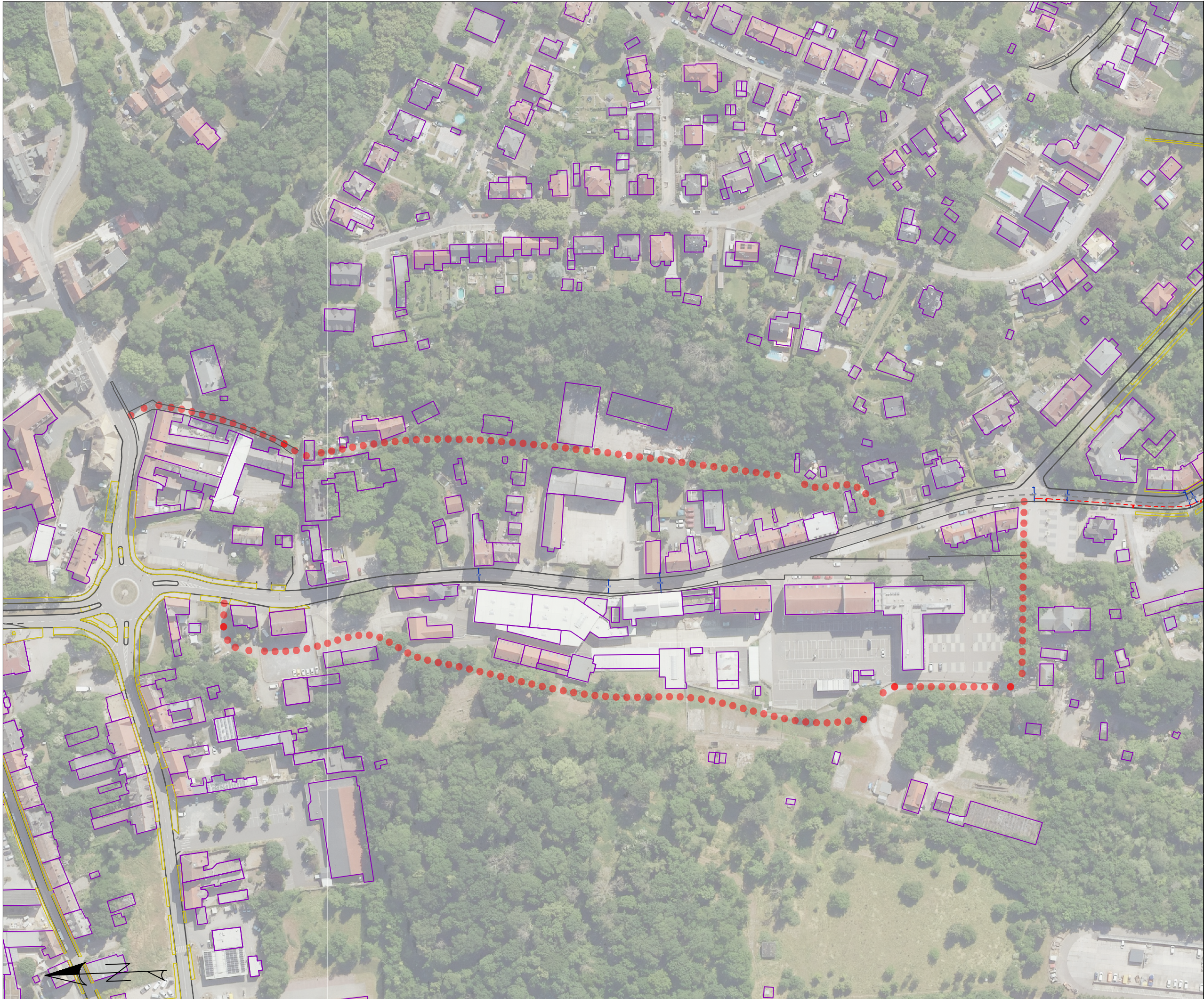
PLANUNGSBÜRO

ISUP Ingenieurbüro
für Systemberatung und Planung GmbH

AUFTRAGGEBER

Saalestadt
WEIßENFELS

Stadt Weißenfels



Langendorfer Straße

- Legende**
- Gehweg (Bestand)
 - Hausumring
- Markierung und Fahrbahnbegrenzung**
- Bestand
 - Bestand - entfernen
 - Plan
 - mögliche Radverkehrsführung (grober Verlauf)



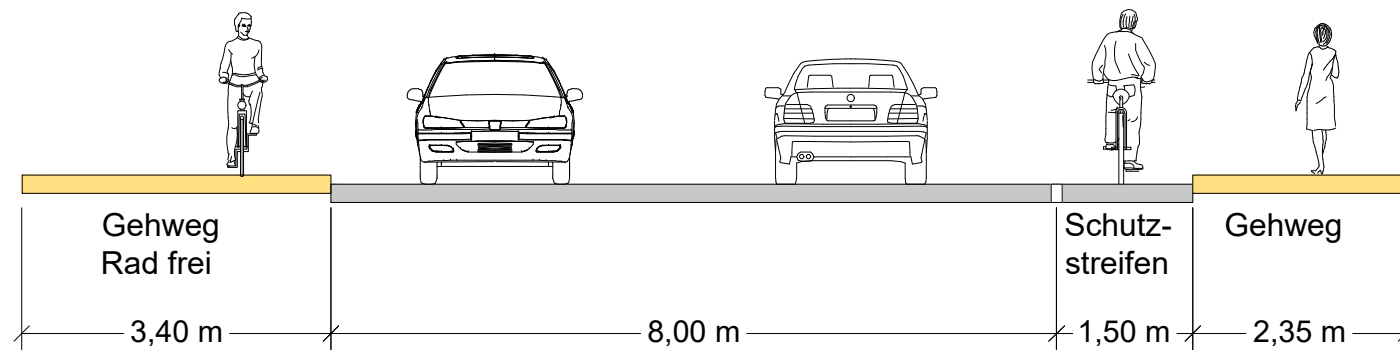
VORHABEN
Radverkehrskonzept Stadt Weißenfels

PLANINHALT
vereinfachte Vorplanung
- 6c -

PLANUNGSBÜRO
**ISUP Ingenieurbüro
für Systemberatung und Planung GmbH** 

AUFTRAGGEBER
 **Saalestadt
WEIßENFELS**
Stadt Weißenfels

Querschnitt J-J



Querschnitt K-K

