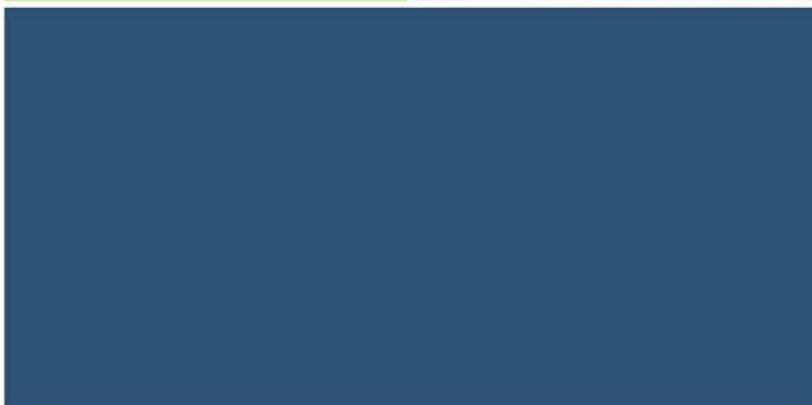
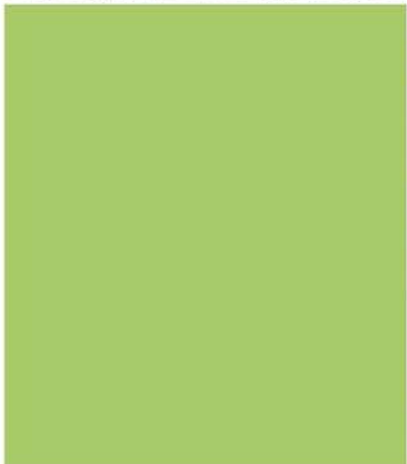


2000

F
O
R
T
S
C
H
R
E
I
B
U
N
G

2011



Radwegekonzept

Landkreis Eichsfeld



Stand: 11/2011



Inhalt

1.	Einleitung	3
2.	Grundsätzliche Anmerkungen zum Radfahren	4
3.	Allgemeine Akzeptanz von Radwegen	4
4.	Zuständigkeiten und Handlungsebenen für Radwege	6
5.	Zielgruppe – Fahrradtourist	7
6.	Wegweisung und Beschilderung	14
7.	Anforderungen an den Radwegebau	20
8.	Allgemeine Vorschriften, Richtlinien, Empfehlungen, Hinweise zu Radwegen	24
9.	Radweg-Veröffentlichungen	30
10.	Trends, Entwicklungen, Risiken des Radverkehrs	36
11.	Planungs- und Gestaltungsempfehlungen für sichere Radwege	38
12.	Weitere Handlungsempfehlungen	39
13.	Netzgliederung und Zielvernetzung	42
	Literatur	44
Anhang 1	„Bett & Bike“-Einrichtungen im Landkreis Eichsfeld	
Anhang 2	Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten Radwegebau	
Anhang 3	Das ADFC-Gütesiegel für Radfernwege	
Anhang 4	Verkehrszeichen in Verbindung mit Rad und Radwegen	
Anhang 5	Handlungsempfehlung zum Ausbau des Radwegenetzes im Landkreis Eichsfeld – dringender Bedarf	
Anhang 6	Steckbriefe	
Anhang 7	Übersichtskarten Radwegenetz und Radwegenetzparameter	

Auftraggeber:

Landkreis Eichsfeld
Wirtschaftsreferat/Kreisplanung
Friedensplatz 8
37308 Heilbad Heiligenstadt

Planung:

AIG Uder GmbH
Herr Kobold/Herr Vogler
Straße der Einheit 85
37318 Uder
Tel.: 036083-472-0

1. Einleitung

Dem Landkreis Eichsfeld lag für den Aufbau des regionalen Radwegenetzes ein Konzept mit Stand September 2000 vor.

Primär erfolgte damit die Erfassung des Bestandes mit Hinweischarakter auf den weiteren Ausbau, Förderung und Fahrradtourismus einschl. planungstechnischer Empfehlungen.



Die vorliegende Fortschreibung baut weitestgehend inhaltlich auf diesem Konzept auf.

Eine Überarbeitung bzw. Fortschreibung nach ca. 10 Jahren wurde aus folgenden Gründen erforderlich:

1. Kontinuierlicher Ausbau des Radwegenetzes im Landkreis Eichsfeld durch kommunale Maßnahmen vor allem den landwirtschaftlichen Wegebau einschl. Vorhaben an Bundes- und Landesstraßen.
2. Veränderung von geplanten Streckenbereichen sowie Optimierung bestehender Radwegführungen infolge erhöhter Ansprüche an Wegqualität, touristischer Zielpunkte und Verkehrssicherheit.
3. Im Rahmen des Thüringer Radroutenplaners Anpassung der vorhandenen regionalen Radwegstrukturen an bestehende Ortsverwaltungs- und Kreisgrenzen.
4. Entwicklung von touristisch wirksamen Verbindungen und adäquaten thematisierten regionalen Routen, gegebenenfalls auch mit angrenzenden Regionen als gemeinsames Produkt.
5. Einbindung in das europaweite geplante Radwegenetz, wie z. B. „Eiserner Vorhang“ entlang der ehemaligen deutsch-deutschen Grenze.
6. Übernahme von Rahmenbedingungen aus dem Radverkehrskonzept des Freistaates Thüringen.

2. Grundsätzliche Anmerkungen zum Radfahren

Fahrten mit dem Fahrrad dienen unterschiedlichen Zwecken. Allgemein unterscheidet man zwischen dem Alltagsradfahrer mit der Fahrt z.B. zum Arbeitsplatz, Schule oder Einkauf sowie dem Freizeitfahrer.

Letzterer wird nochmal hinsichtlich der zeitlichen Verweildauer in Tagestourist und Fahrradtouristen unterschieden. Erst ab einer Reisedauer von zwei Tagen handelt es sich um einen Fahrradtouristen.

Trotz dieser einheitlichen Bezeichnung ist die Gruppe in sich nicht homogen. Ihre Anforderungen an Infrastruktur, Ausschilderung, Touren und Gastronomie variieren sehr stark.

Die Mehrheit der touristischen Radler möchte jedoch die Bewegung in der Natur genießen, eine schöne Landschaft erleben sowie Land und Leute der bereisten Region kennenlernen.

Weiterhin schenkt ihnen das Radfahren ein Gefühl von Ruhe, Entspannung und Freiheit.

Die sportliche Betätigung über das Rad wird durch Mountainbiker und Radrennfahrer abgedeckt. Diese unterscheiden sich vom normalen Radfahrer im Wesentlichen durch ihr Outfit, Fahrradtyp, Geschwindigkeit und andersartige Streckennutzung.

3. Allgemeine Akzeptanz von Radwegen

Radweg ist nicht gleich Radweg, die Akzeptanz durch die Nutzer hängt von unterschiedlichen Faktoren, wie z. B.

- Fahrbahnbeschaffenheit
- Fahrbahnbreite
- Steigungsverhältnisse
- Direktverbindung (ohne Umwege)
- Durchgängigkeit einer Verbindung
- Verkehrssicherheit
- Umfeld und Topographie der Wegeführung

ab.

Die **Fahrbahnoberfläche** ist eines der wichtigsten Kriterien, davon kann die ganzjährige und wetterunabhängige Befahrbarkeit besonders für den Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr abhängen.

Auch der Rollwiderstand und die Ebenheit wirken sich über den erforderlichen Kraftaufwand maßgebend auf die Attraktivität eines Radweges aus.

Innerhalb der touristischen Nutzung bildet das komfortable und sichere Fahren ein wesentliches Merkmal mit hohem Wiedererkennungswert.

Steigungsstrecken oder Bereiche mit einem stetigen Auf und Ab (Waschbrett-Trassen) werden vor allem von körperlich schwachen Verkehrsteilnehmern, insbesondere von Kindern und Senioren gemieden.

Neu geschaffene Radwege als Ersatz bestehender Teilstrecken, die sich als „**Umweg-Anbindungen**“ etablieren und gegenüber der bisherigen Verkehrsstraße schwieriger zu befahren sind, finden kaum Akzeptanz. In der Regel werden immer die kürzeren, gegebenenfalls auch die etwas risikobehafteteren Strecken bevorzugt.

Sind Radwege nur auf kurzen Strecken vorhanden und mit häufigem Wechsel auf Verkehrsstraßen sowie Straßenkreuzungen verbunden, schwindet ebenfalls die Akzeptanz.

Ein weiteres wichtiges Kriterium ist die **Verkehrssicherheit**.

Unfallschwerpunkte sind vor allem Kreuzungen von Fahrbahnen, Grundstücksausfahrten, geringe Ausbaubreiten, schlechte Wegqualität, Abbiegevorgänge und schlecht positionierte Absperr- sowie Leiteinrichtungen.



Geschädigte sind vorwiegend die Radfahrer!
Deshalb ist es bei der Konzeption von Fahrradwegen und der Vernetzung untereinander wichtig, eine Abwägung aller Interessenslagen vorzunehmen, um die Qualität auf einen hohen Standard zu führen.

4. Zuständigkeiten und Handlungsebenen für Radwege

Für den Bau, die bauliche Unterhaltung und die Verkehrssicherheit von Radwegen in Thüringen sind verschiedene Baulastträger zuständig.

Die nachfolgende Tabelle 2 - Literaturhinweis gibt einen Überblick:

Akteur	Zuständigkeiten
Bund	<ul style="list-style-type: none"> • Bundesstraßen (z.B. Mittel für Radwege an Bundesstraßen) • Straßenverkehrsrecht (Straßenverkehrsordnung (StVO), zugehörige Verwaltungsvorschriften, Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) • Eisenbahnfernverkehr • Verkehrsforschung und technische Richtlinien • steuerliche Rahmenbedingungen der Verkehrsmittel • Koordinierungsfunktion
Freistaat Thüringen	<ul style="list-style-type: none"> • Landesstraßen inklusive begleitender Radwege • Auftragsverwaltung Bundesstraßen • zum Teil ländliche Wege und Forstwege • Umsetzung des Straßenverkehrsrechts • Vergabe von Fördermitteln (insbesondere Infrastruktur) • Landesbauordnung (Abstellplätze für Fahrräder) • schulische Mobilitätserziehung • polizeiliche Maßnahmen zur Verkehrssicherheit • Fahrradmitnahme im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) • Koordinierungsfunktion Landesradverkehrsnetz und kommunale Aktivitäten • Wissenstransfer / Bildung für nachhaltige Entwicklung • grenzüberschreitende Vermarktung des radtouristischen Angebots
Landkreises / kreisfreie Städte	<ul style="list-style-type: none"> • Kreisstraßen inklusive begleitender Radwege • touristische Radverkehrskonzepte auf Ebene der Landkreise und kreisfreien Städte • Bau und Unterhaltung der in eigener Baulastträgerschaft liegenden Netzelemente • Fahrradmitnahme im Straßenpersonennahverkehr • Koordinierung der gemeindlichen Aktivitäten bei grenzüberschreitenden Netzen
Städte und Gemeinden	<ul style="list-style-type: none"> • kommunale Verkehrseinrichtungen und Verkehrsentwicklungsplanung und Radverkehrsnetzplanung • Bau und Unterhaltung der in eigener Baulastträgerschaft liegenden Netzelemente • Abstellanlagen im öffentlichen Bereich • Verknüpfungspunkte zum ÖPNV • Beeinflussung des Verkehrsklimas

Die **Verkehrssicherungspflichten** auf den ausgewiesenen Radwegen obliegen primär dem jeweiligen Eigentümer. Es sei denn, man hat spezielle Regelungen zwischen z. B. Gemeinde und Straßenbaulastträger über die Verteilung der Lasten getroffen.

Da die Nutzung land- und forstwirtschaftlicher Wege ein wesentlicher Bestandteil des Radwegenetzes ist, bedarf es besonderer Anforderungen und Vorkehrungen.

Grundsätzlich sollten alle Rad-Hauptwege in öffentlicher Hand liegen. Dadurch ist ein besserer Erhaltungszustand, die Ausschilderung und die Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht zu erwarten.

Für die Wegweisung an touristischen Radwegen sollte die Zuständigkeit sinnvollerweise beim Landkreis liegen.

Sonstige aktuelle Zuständigkeiten

Thüringer Radverkehrsbeauftragte	-	Frau Domin (TMBLM)
Touristisches Marketing	-	Frau Grönegres (TTG)
Radroutenplaner Thüringen	-	Frau Helbing (TLBV)
Thüringer Landeswegewart	-	Herr Unbehaun (LEG Thüringen)

5. Zielgruppe - Fahrradtourist

Allgemeine Beschreibung

Auf Grundlage verschiedener Studien bleibt der deutsche Radurlauber vorwiegend in den heimischen Gefilden.

Bei der Planung einer Radtour orientiert sich der Tourist hauptsächlich an der Region oder einer durchgängigen Route. Sehr beliebt sind dabei Flussrouten oder Regionen, wie z. B. der Bodensee mit einem gut ausgebauten regionalen Netz.

Den Fahrradtouristen kennzeichnet ein eher kompromissbereites und eigentümliches Verhalten bezüglich der Wahl seiner Unterkunft. Demnach können sie die eine Nacht in einem 4-Sterne-Hotel verbringen, und die andere Nacht schlafen sie dann in einer Pension oder einem Gasthof. Eher selten wird die Jugendherberge oder der Campingplatz als Übernachtungsmöglichkeit gewählt. Aber vielleicht ist es gerade auch diese Vielfältigkeit, warum sich so viele Menschen Jahr für Jahr für das Fahrradfahren als Urlaubsform entscheiden.

Grundsätzlich sind für den Aufbau radtouristischer Angebote in einer Region verschiedene Hauptzielgruppen relevant, deren differierende Anforderungen zu berücksichtigen sind. Eine Unterscheidung nach Radfernfahrer, Radurlauber und Tagestourist soll Auskunft über die verschiedenen Ansprüche liefern. Folgende Tabelle soll dies verdeutlichen.

Hauptzielgruppen für radtouristische Angebote:

	Fahrradtourist		Tagestourist
	Radfernfahrer	Radurlauber	Ausflugsradler
Quartierwahl	nahezu jeden Tag ein neues Quartier	festes Quartier über mehrere Tage	-
Aktivitäten	Tagesetappen bis zu 100 km Länge zwischen den Quartieren	Tagestouren in Quartiernähe mit dem Rad, aber auch andere Aktivitäten (Attraktion der Region insgesamt ist wichtig)	Tagestour mit dem Rad
Ortskenntnis	gering	gering, mit der Aufenthaltsdauer zunehmend	relativ hoch
Informationsmedium	Regionalkarten bzw. spezielle Radroutenführer	lokale Radwanderkarten	Tageszeitungen, Faltblätter, lokale Radwanderkarten
Anforderungen auf Netzebene	lange, interessante Strecken mit Rücktransport (z.B. mit der Bahn)	Rundtouren, Touren mit Rücktransport (z.B. mit der Bahn)	Rundtouren, Touren mit Rücktransport (z.B. mit der Bahn)
weitere Unterscheidungen	Individualreisende/ geführte Reisegruppen; Sportler/ Genussradler	Paare, Familien, Senioren, Mountainbiker,...	Paare, Familien, Senioren, Mountainbiker,....
Tagesausgaben	relativ hoch	mittel	relativ gering
Größe der Zielgruppe	relativ klein	mittel	relativ groß

Quelle: In Anlehnung an das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit, Radverkehrs-konzeption für den Freistaat Sachsen 2005, S. 33.

Fahrradtouristen verfügen über eine hohe Bildung und befinden sich entsprechend auch in mittleren und höheren Einkommensgruppen. Nach Angaben einer ADFC-Radreiseanalyse 2007 wurden im Jahr 2006 im Durchschnitt 1.169,- Euro für eine Radreise ausgegeben. Rund 80% der vom ADFC Befragten haben für ihre Radreise oder einen Kurzurlaub über 500,- Euro ausgegeben und bei 51,3% waren es sogar mehr als 1.000,-Euro.

Der Anteil der Pauschalreisen im Fahrradtourismus liegt in Deutschland unter zehn Prozent. Ein Großteil der Fahrradtouristen sind demnach Individualisten, die ihre Reise selbst planen und organisieren. Dieser Individualismus spiegelt sich auch oftmals im Buchungsverhalten der Unterkunft wieder. Die Buchung hierfür kann bereits vor Beginn der Radtour, während des Tages oder aber erst bei Ankunft am Tagesziel erfolgen. Mit den Planungen für eine Radreise beginnen die meisten Radtouristen jedoch schon fast ein Jahr vor dem eigentlichen Reisebeginn.

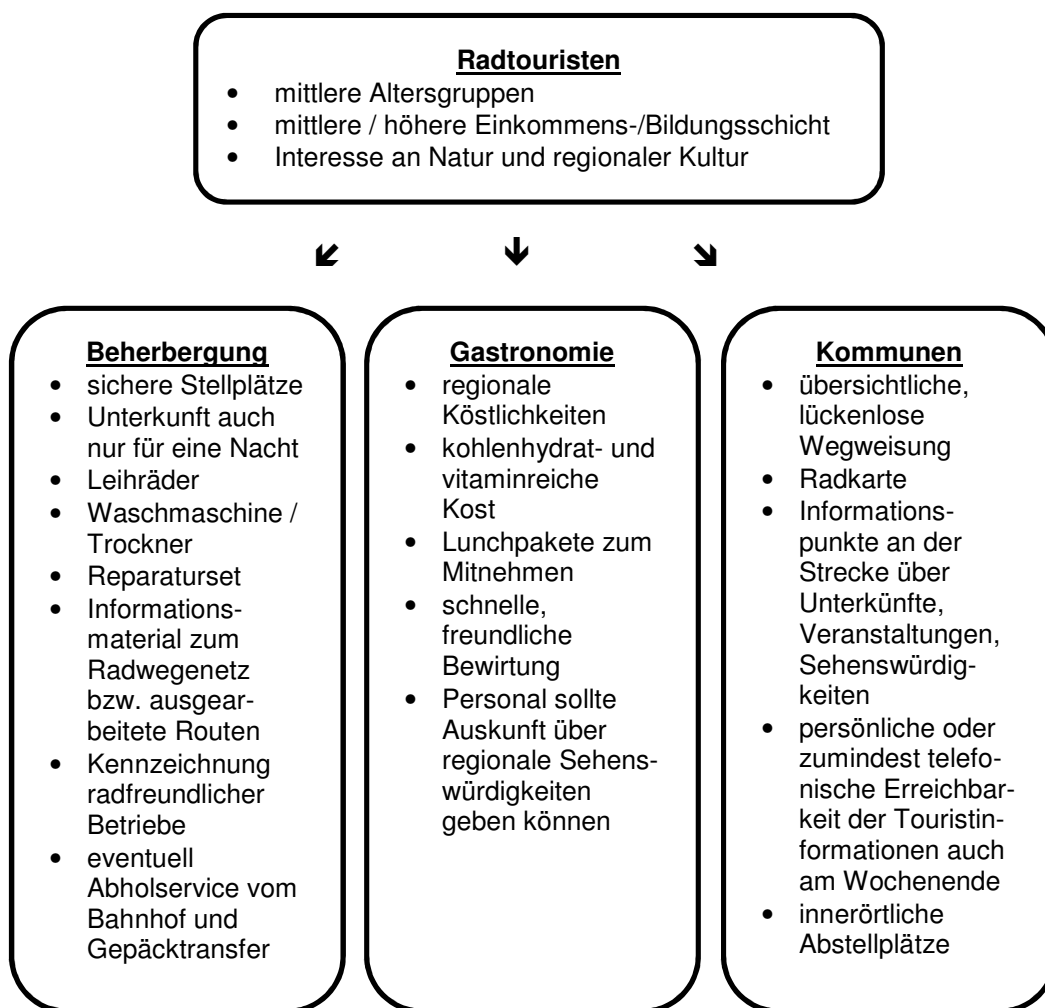
Weiterhin ist festzustellen, dass die Radtouristen in den seltensten Fällen alleine reisen. Sie radeln zu zweit als (Ehe)Paar, in der Familie mit Kindern sowie in kleinen oder größeren Gruppen. Meist sind dies Personen im Alter von 40 bis 59 Jahren oder die Altersgruppe 60+. Die Altersgruppe der 16- bis 30-jährigen ist dabei eher selten vertreten.

Radurlauber möchten die befahrene Region und teilweise auch die dortigen Attraktionen oder Sehenswürdigkeiten und die regionaltypische Küche kennen lernen. Für die Radfernfahrer dagegen, die jeweils Tagesetappen zurücklegen, zählt vielmehr ein schönes intaktes Landschaftsbild mit Sehenswürdigkeiten am Rande. Fahrradtouristen sind auf der Suche nach individuellen Erlebnissen, möchten dabei jedoch nicht auf gute Unterkünfte und gastronomische Angebote verzichten.

Anforderungskriterien an den fahrradtouristischen Leistungsträger

Dass das Fahrrad ein pflegeleichtes Fortbewegungsmittel ist, dürfte allseits bekannt sein. Dass der Fahrradnutzer als Tourist mehr Pflege und Aufmerksamkeit bedarf als das Sportgerät, eher nicht.

Die folgende Abbildung gibt einen ersten Überblick über die Erwartungen der Radfahrer an fahrradtouristische Leistungsträger:



Quelle: In Anlehnung an Roland Johst, Referent für Tourismus, Bäder und Kurwesen im Rahmen einer Info-Veranstaltung des Landesbetriebes Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz in Emmelshausen am 10. 04. 2003

Anforderungen an fahrradfreundliche Beherbergungs- und Gastronomiebetriebe

Radtouristen benötigen bei ihren Fahrten entlang der geplanten Routen in ausreichenden Abständen Gastronomie- und Beherbergungsbetriebe. Sie sind für das Gelingen eines Tagesausfluges, einer mehrtägigen Radwanderung oder eines ganzen Fahrradurlaubs von ausschlaggebender Bedeutung und unverzichtbar.

Um die Rad fahrenden Gäste zu gewinnen, bedarf es kaum Änderungen im Betriebsablauf und größerer Investitionen. Lediglich auf die Bedürfnisse dieses Kundenkreises müssen sich Gastgeber und Gastronomen einstellen. Viele Radtouristen entscheiden sich für einen Radfernweg oder eine Region, weil sie durch Empfehlungen von Freunden, Bekannten oder Verwandten darauf aufmerksam gemacht wurden. Damit immer wieder neue Radler gewonnen werden können, müssen positive Erfahrung an Qualität und Service an Beherbergungen und Gaststätten gemacht worden sein.

Weiterhin bedarf es einer guten Ausschilderung. Diese sollte klar und deutlich in der Landschaft erkennbar sein.

Zusätzlich sind einheitlich in der Region angebrachte Informationstafeln am Ortseingang, gekoppelt mit einer Karte, wirkungsvoll.

Radlerquartiere sollten möglichst nahe an der befahrenen Radroute liegen. Bei von der Route abweichenden Beherbergungseinrichtungen müssten diese in angemessener Entfernung liegen, denn die Radler haben bereits tagsüber eine entsprechende Kilometeranzahl zurückgelegt. Radtouristen stellen, wie bereits oben erwähnt, keine homogene Gruppe dar und wählen dementsprechend auch unterschiedliche Unterkunftsarten; vom Campingplatz über die Pension bis hin zum Hotel. Optimale Radlerunterkünfte sollten Zimmer unterschiedlicher Preis- und Komfortstufen bieten. Viele Radtouristen buchen ihr Übernachtungsquartier meist erst am selben Tag direkt vor Ort oder telefonisch. Bei saisonalbedingten Engpässen muss dem Radler bezüglich einer Ersatzunterkunft geholfen werden.

Wichtig für die Region ist, dass z. B. in einem solchen Fall einheimische Gastbetriebe sich gegenseitig weiterempfehlen.

Vielfach sind die „Nur-eine-Nacht-Gäste“ nicht überall herzlich willkommen, ein Umstand der meistens aus weiter fehlenden Verpflegungsleistungen resultiert.

Prinzipiell suchen vor allem Radler gerne Übernachtungsmöglichkeiten mit angeschlossener Gastronomie und regionaltypischer Küche auf.

Ein weiteres wichtiges Kriterium bei der Übernachtung ist die Unterbringung der Fahrräder. Von Vorteil sind hier abschließbare Räume, wo der Gast sein Rad sicher aufgehoben weiß.

Radtouristen reisen nur mit sehr wenig Gepäck. Daher sollte ihnen die Möglichkeit geboten werden, ihre schmutzigen oder nassen Sachen zu waschen bzw. zu trocknen.

Im Fall von notwendigen Reparaturen bedarf es der Bereitstellung eines Fahrrad-Reparatursets mit Werkzeug, Luftpumpe, Flickzeug, Ersatzschläuche sowie Pflege- und Schmiermittel oder der Nähe einer Fahrradwerkstatt.

Einen Service von besonderer Art können Gastgeber ihren Radtouristen in Form eines Gepäcktransfers anbieten. Bei einer Anreise mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erleichtert dieser Transportdienst den anreisenden Gästen den Weg zur Unterkunft. Für viele Radtouristen entlastend wäre auch ein Gepäcktransport zwischen den einzelnen Radlerunterkünften.

Das gastronomische Personal sollte in der Lage sein, dem Radler Tipps und Informationen zur Region, lokalen Veranstaltungen sowie Routenverläufen zu geben.

Das Zur-Verfügung-Stellen von Informationsmaterial, Karten etc. bildet dabei eine gute Ergänzung.

Radtouristen versorgen sich täglich neu, da sie über eine nur geringe Transportkapazität verfügen. Verkaufseinrichtungen, die an gut frequentierten Radwegen liegen, profitieren in der Regel ebenfalls von dem notwendigen Versorgungsbedarf.

„Bett & Bike“

Fahrradfreundliche Gastbetriebe können sich im deutschlandweiten ADFC-Übernachtungsverzeichnis „Bett & Bike“ gegen eine einmalige Aufnahmegebühr und einen jährlichen Beitrag registrieren lassen. In dem bundesweiten Verzeichnis sind mittlerweile über 4.800 Hotels, Pensionen, Jugendherbergen oder Campingplätze geführt.

Gastbetriebe müssen jedoch den nachfolgenden Kriterienkatalog erfüllen und noch zwei weitere zusätzliche Angebote anbieten.

ADFC-Kriterien für Beherbergungsbetriebe

Mindestanforderungen

- Aufnahme von radfahrenden Gästen auch für nur eine Nacht!
- Abschließbarer Raum zur unentgeltlichen Aufbewahrung der Fahrräder über Nacht (möglichst ebenerdig, z. B. Garage)
- Trockenmöglichkeit für Kleidung und Ausrüstung (z. B. Trockenraum, Heizungskeller, Boden, Trockner etc.)
- Angebot eines reichhaltigen (vitamin- und kohlehydratreichen) Frühstücks oder einer Kochgelegenheit
- Aushang, Verleih oder Verkauf von regionalen Radwanderkarten und Radwanderführern, Bahn- und Busfahrplänen sowie Schiffs- und Fährangeboten
- Bereitstellung eines Fahrrad-Reparatursets mit den wichtigsten Werkzeugen für einfache Reparatur- und Wartungsarbeiten
- Information über Lage, Öffnungszeiten und Telefonnummern der nächsten Fahrradreparaturwerkstätten für größere Reparaturen

Zusätzliche Angebote für Beherbergungsbetriebe

- Beratung bei der Anmeldung hinsichtlich einer umweltfreundlichen An- und Abreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln (insbesondere zur Fahrradmitnahme)
- Hol- und Bringdienst für radelnde Gäste
- Hauseigenes Mietangebot von qualitativ guten Fahrrädern
- Angebot von ausgearbeiteten Tagesradtouren
- Gepäcktransfer von der letzten und/oder zur nächsten Unterkunft
- Reservierungsservice für die nächste Übernachtung in fahrradfreundlichen Betrieben
- Bereitstellung wichtiger Ersatzteile ggf. in Absprache mit der nächsten Werkstatt

- Liste weiterer fahrradfreundlicher Betriebe in der Region
- Lunchpaket zum Mitnehmen
- Gästebuch für Radwanderer

Bei Aufnahme in die Registrierung als fahrradfreundlicher Gastbetrieb in das ADFC-Verzeichnis erhalten die Betriebe eine Plakette und ein Zertifikat.

Weiterhin werden sie in die Internetdatenbank, in das einmal jährlich erscheinende Gastgeberverzeichnis „Bett & Bike“ und in das Begleitheft zur ADFC-Radtourenkarte aufgenommen.

Mittlerweile hat sich das Übernachtungsverzeichnis „Bett & Bike“ als wichtiger Bestandteil der Urlaubs- und Reisevorbereitung etabliert.

Im Landkreis Eichsfeld sind leider bisher nur 5 Einrichtungen (siehe Anhang) registriert, davon nur einer direkt an einem Hauptweg und zwei weitere mehr als 10 km entfernt.

Hier könnte es durchaus in den Städten wie Heiligenstadt, Leinefelde, Dingelstädt Nachholebedarf geben.

6. Wegweisung und Beschilderung

Allgemeines

Vor allem im Bereich des Radfahrens ist die Wegweisung ein wichtiges Orientierungsmittel. Viele befragte Radler erachten die Wegweisung und Beschilderung als wichtigstes Element einer Route. Ständiges Anhalten, Nachfragen oder Studieren der Karte führt bei Radlern schnell zu Unmut. Grundsätzlich sollte eine Wegweisung einheitlich, durchgängig und selbsterklärend sein.

Vorschriften zur Gestaltung und Ausführung einer Wegweisung gibt es leider bundesweit einheitlich nicht. So kommt es bei touristischen Routen, die kreis- und länderübergreifend sind, öfters vor, dass sich der Radler auf immer wieder neue Systeme einstellen muss.



improvisierte und veraltete Wegweisung am Leine-Heide-Radweg



Ausschilderung nach Thüringer Standard



Ausschilderung nach niedersächsischem Standard

Seit Juli 2008 liegt in Thüringen mit der „Richtlinie zur Radverkehrswegweisung“ Anlage 1 des Radverkehrskonzeptes ein einheitlicher Standard vor.

Sind Radwege mit dem Fuß- oder motorisierten Verkehr kombiniert, bedarf es je nach verkehrstechnischem Erfordernis der Ergänzung nach StVO.



Beispiel bei Radwegen



Beispiel bei land- und forstwirtschaftlichen Wegen



Beispiel Vorfahrt mit Hinweis auf Radverkehr

Aus Untersuchungsergebnissen geht hervor, dass die häufigsten Probleme einer Beschilderung die Klärung der Zuständigkeit, Bepanung und Finanzierung sind.

Im Rahmen der Umsetzung des radtouristischen Landesnetzes sind die Beschilderungen meist Bestandteil der Vorhaben. Darüber hinaus wird die Wartung oder Vervollständigung auf Landesebene koordiniert.

Problematischer ist die Situation in den kreislichen Bereichen.

Mit dem stetigen Ausbau und der angestrebten Vernetzung bilden sich nach und nach erst Möglichkeiten der regionalen Routenbildung.

Um hier eine Koordinierung und fachgerechte Ausführung zu erhalten, sollte entsprechend dem Radverkehrskonzept die Zuständigkeit der Wegweisung bei den Landkreisen und kreisfreien Städten liegen.

Standards für die Radverkehrswegweisung

Mit der neuen Richtlinie in Thüringen gibt es einen einheitlichen Standard, der sowohl im alltäglichen Radverkehr, wie auch in der Wegweisung entlang von radtouristischen Routen, gleichermaßen zur Anwendung kommen kann.

Grundsätzlich wird dabei in zwei Systemkomponenten unterschieden:

- Die zielorientierte Wegweisung mit Angaben von Ziel und Entfernung auf den Schildern mit Anwendung vorwiegend in der Vernetzung von Radwegen.
- Die routenorientierte Wegweisung gleichfalls mit Angaben von Ziel und Entfernungsdaten jedoch zusätzlich mit Routenangaben. Hierbei handelt es sich um Routenpiktogramme mit markanten Logos.

Beide Systemkomponenten sind, wie im nachfolgenden Bild dargestellt, nicht losgelöst voneinander zu etablieren, sondern bieten nur in der Kombination eine optimale Lösung sowohl in der Radverkehrsausweisung als auch in der Wahrnehmung für alle Zielgruppen.



routenorientierte Wegweisung mit Logo vom Leine-Heide-Radweg (nicht ganz aktuell, aber mit hohem Wiedererkennungswert)

zielorientierte Wegweisung mit Hinweisen zum nächsten Ort und Hauptziel

Gibt es bereits ausgeschilderte Routen oder Strecken, die dem neuen Standard nicht entsprechen, sollten bei einer Erneuerung grundsätzlich Schilder verwendet werden. ³⁾

Es ist weiterhin zu vermeiden, alte und neue Wegweiser an einem Standort zu verwenden und alte Routenwegweiser mit neuen Zwischenwegweisern zu mischen.

Wird eine Neuausschilderung vorgenommen, muss man sich auf drei Schildertypen beschränken.

- a) Pfeilwegweiser
- b) Tabellenwegweiser
- c) Zwischenwegweiser

Darüber hinaus werden touristische Routen mit Einschubplaketten (Routenpiktogramm) an Pfeil- und Tabellenwegweiser versehen.

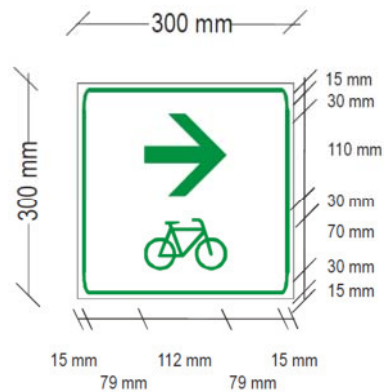
Pfeilwegweiser sollten dort aufgestellt werden, wo der Wegweiser aus allen Richtungen sichtbar ist, z. B. an land- und forstwirtschaftlichen Wegen, Wohnstraßen und kleineren Straßenkreuzungen außerorts.



Tabellenwegweiser sind dagegen an größeren Verkehrsknoten notwendig, wo an jeder Zufahrt ein Wegweiser stehen muss. Der hauptsächliche Einsatz erfolgt somit im städtebaulichen Bereich.



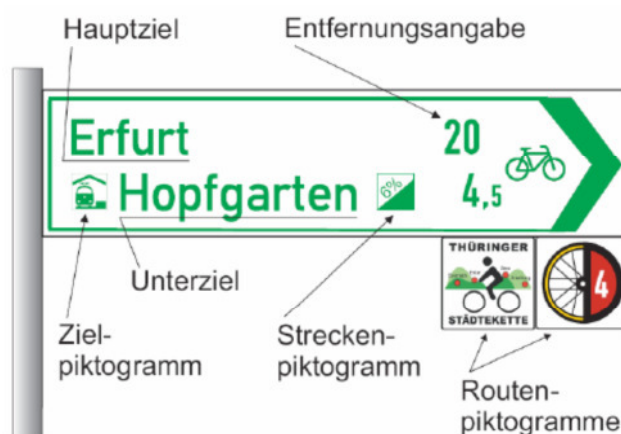
Zwischenwegweiser werden nur dort eingesetzt, wo an einem Standpunkt nicht zwischen verschiedenen Zielen entschieden werden muss, sondern nur einem Versatz gefolgt wird oder bei längeren Abschnitten ohne Wegweisung die Bestätigung des richtigen Weges erfolgen soll.



Sind im Verlauf von touristischen Routen wenige Standorte von Tabellen- oder Pfeilwegweisern vorhanden, so sollten im Interesse der Wegweisungsqualität **Sonderzwischenwegweiser** mit Logos ausgestattet werden.

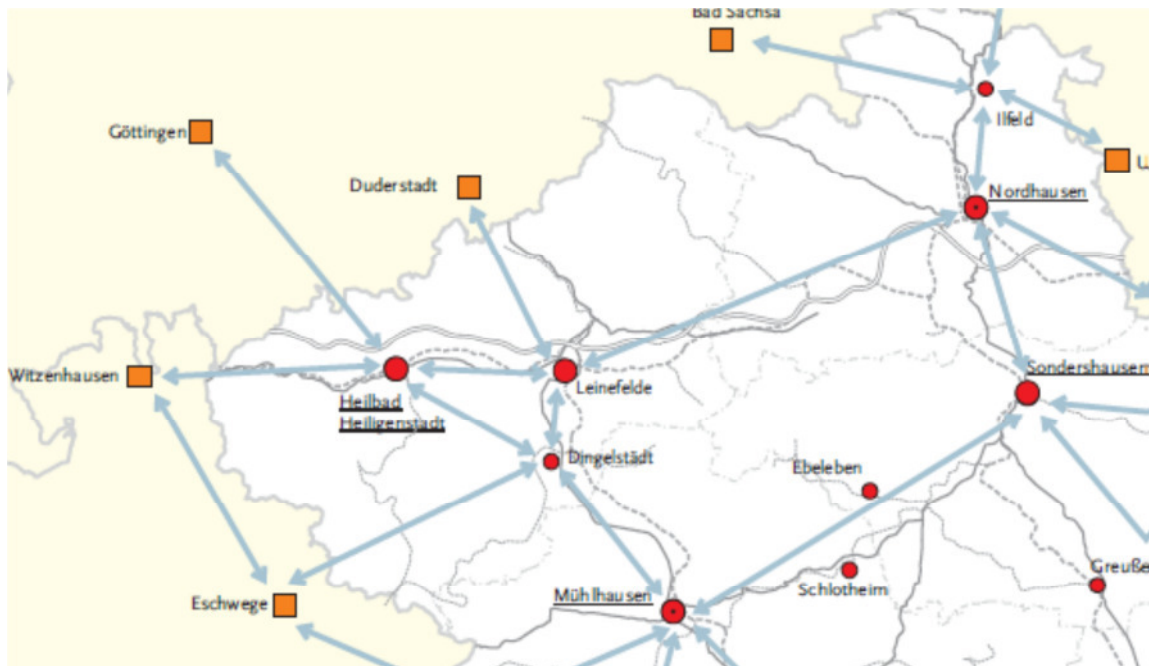


Die nachfolgende Abbildung eines Pfeilwegweisers gibt Hinweise auf die Gestaltung sowie weitere zu verwendende Informationen und Symbolik.



Das Landesnetz von Thüringen weist verschiedene Hauptziele mit Kategorisierung entsprechende Zentren aus. In der Ausschilderung sind diese Hauptziele zu berücksichtigen.

Für den Bereich des Eichsfeldes mit unmittelbarer Nachbarschaftsangrenzung sind folgende Zielangaben zu beachten:



Auszug aus Radverkehrskonzept (Hauptziele)

- Hauptziele außerhalb des Freistaates Thüringen
- ⊙ Mittelzentren (in das fahrradtouristische Netz eingebunden)
- Mittelzentren (in das fahrradtouristische Netz eingebunden)
- zusätzliche Hauptziele (in das fahrradtouristische Netz eingebunden)

Ergänzende Orientierungshilfen

Die Orientierungshilfen, wie

- Ortseingangsschilder
- Radtouristische Hinweisschilder
- Objektschilder
- Informationstafeln

dienen der weiteren Orientierung und Vermittlung touristischer Angebote.

Häufig verlaufen Radrouten abseits des allgemeinen Straßenverkehrsnetzes, so dass dem Radfahrer vielfach nicht bewusst ist, welche Ortschaft er gerade befährt. In diesem Fall bedarf es der Aufstellung eines **Ortseingangsschildes**, auf dem der Ortsname und das internationale übliche Symbol für Ortschaft steht.

Radtouristische Hinweisschilder sollen außerhalb von Ortschaften auf die entsprechenden Sehenswürdigkeiten im Nahbereich hinweisen.

Objektschilder sind nur für Einrichtungen und Gebäude zu verwenden, die Teil einer Themenroute sind sowie sich auch in anderen Informationsmedien wiederfinden.

Informationstafeln dienen an ausgewählten Standorten als Übersicht und plakative Orientierungshilfe. Innerhalb der Radfernwege sollte an Hand der Richtlinie ebenfalls ein einheitliches Design verwendet werden.



Ortseingangsschild und Hinweistafel entsprechen zwar nicht der neuen Richtlinie, erfüllen ihren Zweck jedoch besser als fehlende Orientierungshilfen.

7. Anforderungen an den Radwegebau ¹⁾

Allgemeine Oberflächenproblematik

Fahrräder reagieren empfindlicher auf Fahrbahnunebenheiten als motorisierte Fahrzeuge. Erschütterungen können zu unsicherem Fahrverhalten und im schlimmsten Falle zu Stürzen führen, so dass die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird. Besonders gefährlich sind Spurrillen, Querrinnen oder Längskanten im Verlauf des Radwegs.

Eine weitere Gefahr sind spitze Steine, wie sie oft für grobe Schotterwege Verwendung finden. Sie senken nicht nur den Fahrkomfort, sondern beeinträchtigen auch das Fahrverhalten. Feinsplitt hat diesen Nachteil nicht, kann aber dafür punktuell gefährlich werden, wenn dünne Splittaufgaben auf hartem Untergrund (Asphalt) in Kurven oder beim Bremsen die Rutschgefahr erhöhen.

Völlig ungeeignet für einen Radweg sind folgende Beläge:

Nachteile

- lockerer Sand - starkes Einsinken
- Mutterboden - holprig und bei Nässe schlammig
- Natursteinpflaster - breite Fugen, starke Erschütterungen und bei Nässe rutschig
- Mosaik- oder Kleinsteinpflaster - nicht eben genug

Radwege müssen einen geringen Rollwiderstand, eine hohe Griffigkeit und eine Ebenheit aufweisen.

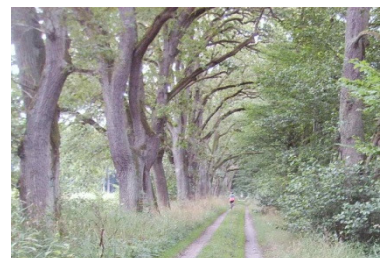
Mangelnde Oberflächenqualität mindert den Fahrkomfort für den Radfahrer und ist eine der wichtigsten Gründe für die Nichtbenutzung von angelegten Radwegen sowie den damit verbundenen Ausweich auf öffentliche Straßen.



*Schieben aus
Sicherheitsgründen*



*schlecht ausgebaute Wege
mindern die Akzeptanz*



*Spurrinnen sind sehr
problematisch*

Vor- und Nachteile geeigneter Radwegbeläge

Bituminöse Beläge

Asphalt ist nach wie vor der bewährteste Baustoff für den Radwegebau. Bei fachgerechtem Einbau lassen sich damit optimal ebene Oberflächen herstellen. In der Regel sind Asphaltbeläge auch griffiger und preiswerter als andere Beläge.

Betonpflaster und Gehwegplatten aus Beton

Der Fahrkomfort bei Pflaster oder Platten hängt ganz entscheidend von der Breite der Fugen, der Verlegeart und Qualität ab.

Nicht verwendet werden sollten gefaste Materialien, um zusätzliche Vibrationen zu vermeiden.

Werden Pflastersteine in Kombination Radweg/landwirtschaftlicher Wegebau verwendet, ist auf den verstärkten Unterbau, eine möglichst innige Steinverzahnung und eine beidseitige Randeinfassung zu achten, um die Gefahr der Spurrinnenbildung weitestgehend auszuschließen.

Beton und große Betonplatten

Ortbetondecken sind meist ebener als Betonpflaster, bieten aber wegen der notwendigen Fugen und aus der Einbautechnik resultierenden geringen Längsebenheit geringen Fahrkomfort. Wesentlich schlechter sind Wege aus großen Betonplatten, da sich die Platten unterschiedlich setzen, so dass in Folge unangenehme Stöße auftreten. Platten sollten im Anwendungsfall Verzahnungen aufweisen.



Die Verlegeart des Pflasters längs zum Gehweg führt zur unsicheren Fahrweise. Die eigentliche Fahrbahnnutzung ist eine Zumutung.



Verzahnte Platten als gute Fahrspurvariante

Wassergebundene Decke

Sehr wichtig für einen akzeptablen Fahrkomfort ist die richtige Auswahl von Materialien, eine fachgerechte Ausführung und eine alljährliche Überarbeitung der Oberfläche. Bewährt hat sich ein mehrschichtiger Aufbau mit grobkörniger Tragschicht, Zwischenschicht und einer feinkörnigen Deckschicht mit hohem bindigen Anteil. Ungeeignet als Oberfläche sind grober Schotter, reiner Feinkies, Splitt oder Materialien mit hohen Sandanteilen.



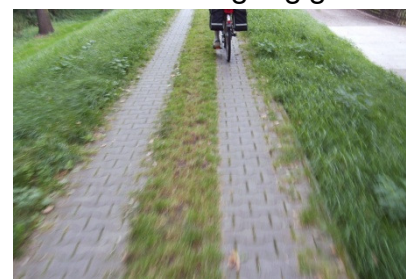
Sehr problematisch: aufgeweichte Sandoberfläche mit tiefen Fahrspuren

Auch wenn wassergebundene Decken nur durch Rad- und Fußverkehr abgenutzt werden, erreichen sie nicht die Lebensdauer bituminöser Befestigungen. Es entstehen hohe Unterhaltungskosten, die beim Bau der Wege meist nicht berücksichtigt werden und die dann oft zur Vernachlässigung der Wege führen. Sollen Radwege aus Naturschutzgründen (Schutz von Baumwurzeln, günstigerer Temperatur- und Feuchtigkeitsausgleich) oder im Interesse der Fußgänger (höhere Bodenelastizität) ausnahmsweise mit wassergebundenen Decken befestigt werden, ist unbedingt dafür zu sorgen, dass die regelmäßige Unterhaltung der Wege finanziell abgesichert ist.

Kombinierte Decken

Kombinierte Decken (verschiedene Belagsarten nebeneinander, z. B. Spurwege) sind immer nur Notlösungen. Für Fahrräder mit Anhänger sind sie meist gar nicht geeignet. Ihr Einsatz ist in der Regel nur sinnvoll, um Radwege über kurze Problemstrecken hinweg miteinander zu verknüpfen und so die Durchgängigkeit einer Radverkehrsverbindung zu gewährleisten.

In den meisten Fällen erfordern kombinierte Decken einen sehr hohen Unterhaltungsaufwand, um das Entstehen von Gefahrenstellen (Rillen, Schlaglöcher usw.) zu verhindern. Ist die intensive Unterhaltung der Wege nicht gewährleistet, müssen andere Bauweisen (in der Regel vollständige bituminöse Befestigung) eingesetzt werden.



negatives Beispiel für Fahrspurausbildung

Als Kompromiss zwischen den Belangen von Natur- bzw. Denkmalschutz und jenen des Radverkehrs ist es möglich, die naturnahen unbefestigten Wege bzw. die erhaltenswerten Pflasterwege auf kurzen Strecken nur teilweise mit den besser befahrbaren Belägen zu versehen: Feldwege können durch Anlage zweier schmaler Asphaltstreifen (im Abstand der Spurweite des landwirtschaftlichen Verkehrs) für den Radverkehr attraktiver gemacht werden; der Mittelstreifen kann dann wieder begrünt werden.

Bei kombinierten Geh- und Radwegen lässt sich der Eingriff in die Natur dadurch vermindern, dass nur ein 1-2 m breiter Streifen für den Radverkehr asphaltiert wird. Sollen Pflasterwege erhalten bleiben, können sie nur teilweise asphaltiert oder durch schmale Asphaltstreifen eingefasst werden. Soll dort ganz auf Asphalt verzichtet werden, können überbreite Bankette angelegt werden; diese müssen dann allerdings in der Regel durch Baumstämme oder Holzspalier gegen missbräuchliches Befahren mit Kfz gesichert werden, um die Zerstörung der wassergebundenen Oberfläche zu verhindern. Bei allen kombinierten Lösungen ist darauf zu achten, dass an den Übergängen zwischen den Belägen keine Sturzgefahr besteht. Gefällestrecken, Kurven und Kreuzungsbereiche müssen daher meist vollständig asphaltiert werden.

Fazit

Bituminöse Befestigungen bieten nach wie vor den besten Fahrkomfort, verursachen die geringsten Kosten und sollten daher für den Radwegbau im Außenbereich vorzugsweise verwendet werden. Soll der Belag offenporig sein, kann unter Umständen einer der neuartigen Spezialbeläge eingesetzt werden (Nachweis der dauerhaften Haltbarkeit erforderlich). Schlechter geeignet als Asphalt, aber dennoch bedingt einsetzbar sind ungefastes Betonsteinpflaster und wassergebundene Decken; die angegebenen Einsatzbeschränkungen sind allerdings strikt einzuhalten.

Wassergebundene Decken sind außerdem wegen des hohen Unterhaltungsaufwands sehr teuer; sie sollten nur verwendet werden, wenn die jährliche Instandsetzung der Wege langfristig gesichert ist.

Ortbeton und Betonplatten haben gegenüber Asphalt keine Vor-, aber zahlreiche Nachteile und sollten daher im Radwegneubau nur in Ausnahmefällen eingesetzt werden. Alle Formen von Natursteinpflaster sind ebenso wie Sand und unbefestigter Mutterboden als Radwegbelag ungeeignet. Wo eine vollständige bituminöse Befestigung der Wege aus Natur- bzw. Denkmalschutzgründen nicht möglich ist, können Kombinationen aus ungeeigneten Belägen und schmalen Asphaltstreifen einen Kompromiss darstellen. Solche Notlösungen sollten jedoch nur für kurze Teilstrecken Verwendung finden.

8. Allgemeine Vorschriften, Richtlinien, Empfehlungen, Hinweise zu Radwegen⁵⁾

Für Verkehrsplanungen im öffentlichen Raum ist die Verwaltungsvorschrift (VwV) zur Straßenverkehrsordnung (StVO) bindend. Darin werden u. a. für Radwege die Soll- und Mindestbreiten definiert.

In diesem Zusammenhang weiterhin planungsrechtlich relevant sind auch die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) betreuten Regelwerke, wie z. B.

1. Stufe

- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)
- Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL)

2. Stufe

- Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen (ERA)
- Empfehlungen für die Anlage von Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)

3. Stufe

- Hinweise zum Fahrradparken
- Hinweise für den Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRAS 02)
- Hinweise zur Signalisierung des Radverkehrs (HSRa 05)

die im eigentlichen Sinn den Stand der Technik widerspiegeln.

In den letzten 10 Jahren hat das Radfahren in ganz Deutschland eine rasante Entwicklung erfahren. Der Begriff Fahrrad und die damit verbundene Nutzung auf dem Radweg sind immer weniger zu spezifizieren.

Mittlerweile nehmen am Radverkehr viele Spezialräder teil, wie z. B.

- Liegeräder
- Fahrräder mit Anhänger (für Kinder oder Lasten)
- Tandems (für sehgeschädigte Menschen)
- dreirädrige Fahrräder (oft ältere Menschen)
- Rikschas
- Velomobile (stromlinienförmig verkleidetes und mit Muskelkraft betriebenes Dreirad, meist in liegender Form)
- Handbikes (oft querschnittsgelähmte Menschen)
- Pedelecs (mit elektromotorisierter Unterstützung)



Alle diese Räder haben unterschiedliche Abmessungen, fahrdynamische Eigenschaften und Anforderungen. Auch fahren Radfahrer heutzutage deutlich schneller. Die Durchschnittsgeschwindigkeit von normalen Alltagsradlern auf ebener Strecke liegt mittlerweile zwischen 18 – 25 km/h.

Mit der motorisierten Unterstützung (S-Pedelecs) können weitere Entwicklungen im Bereich der Geschwindigkeit, Abmessungen und Lasten erwartet werden.

Das bei dem überwiegenden Teil an Radwegen vorherrschende Defizit an seitlichen Sicherheitsabständen könnte sich somit immer negativer auf die Verkehrssicherheit niederschlagen.

Planungstechnisch sind die Kommunen grundsätzlich an die Verwaltungsvorschrift zur StVO gebunden.

Mit der Novellierung der StVO wurde bzw. ist beabsichtigt, die planerischen Festlegungen weitestgehend aus der Vorschrift zu entfernen und gleichfalls auf das zusätzliche Regelwerk hinzuweisen. Diese sind bekanntlich schneller auf sich veränderte Bedingungen anzupassen, als Verwaltungsvorschriften oder Verordnungen.

Die neue Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) stellt somit die Hauptgrundlage für die Planung und den Betrieb von Radwegen/Anlagen dar.



Idealzustand innerorts mit strikter Trennung von Rad- und Fußweg sowie Richtungsverkehr



gut gedachte Planung, aber schlechte bauliche Umsetzung mit nicht gewollten Folgen

verkehrstechnisch sehr problematische Lösung aufgrund der geringen Breite des Weges



gute bauliche Lösung außerorts mit gemeinsamer Nutzung Geh- und Radweg



Sie gibt einerseits den Kommunen zukünftig mehr Spielraum für örtlich angepasste und kostengünstige Lösungen, aber andererseits auch konkrete Einhaltungen von Radwegbreiten sowie Sicherheitsabständen anhand eines „Prüfverfahrens“ vor.

Im Folgenden soll noch auf weitere Grundsätze und Veränderungen hingewiesen werden:

- Besser keine als eine schlechte Radverkehrsanlage.
- Radwege ohne Benutzerpflicht sind keine Radwege.
- Bei Radwegen mit Benutzerpflicht sind die Mindestanforderungen einzuhalten.
- Eine Kombination von vielen Minimalelementen an einen Radweg ist auszuschließen.
- Die Anlage gemeinsamer Geh- und Radwege in Ortsdurchfahrten sollte nur in Ausnahmefällen vorgenommen werden.
- Der Straßenverkehr (Kfz, Rad, Fußgänger) ist besser zu trennen als zu mischen.
- Ein **Schutzstreifen** für Radfahrer auf der Straße ist demzufolge sicherer als ein z. B. zu eng bemessener kombinierter Rad-Gehweg.



- Verstärkte Einbindung von **Einbahnstraßen** mit gegengerichtetem Radverkehr.
- Die Kostenteilung für Bau und Unterhaltung von Radwegen erfolgt neu, jeweils zur Hälfte zwischen Straßenbaulastträger und Gemeinde.
- Verstärkte Ausweisung von **Fahrradstraßen**.



Das Fahrrad hat Vorrang, anderer zugelassener Verkehr muss sich unterordnen



- Verstärkte Errichtung, Änderung von Verkehrsanlagen (Knotenpunkte, Verkehrsinseln, Randstreifen etc.) zur Verbesserung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer.



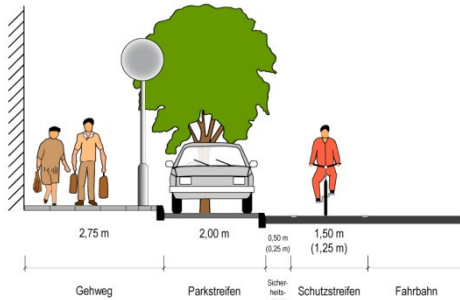
kombinierte Möglichkeit Gehweg/Radweg und zusätzlich Schutzstreifen



entspricht der Radweg nicht den Anforderungen, wird immer wieder verkehrswidrig ausgewichen

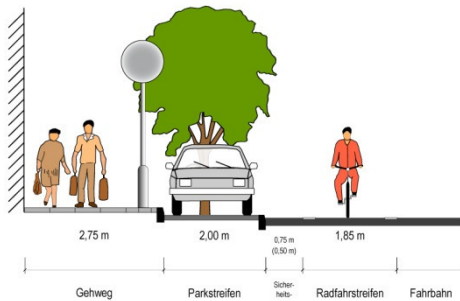
Wegbreiten für Radwegenutzung

Auf Grundlage des zentralen Regelwerkes der ERA 2010 gibt es nachfolgende Empfehlungen ⁴⁾ für die Radwegbreiten und deren Ausbildung:



Ausführung mit Schutzstreifen

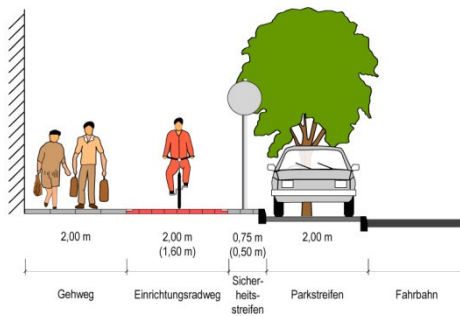
Der Radweg ist ein Teil der Straße bzw. Fahrbahn und darf im gegebenen Fall vom KFZ überfahren werden.



Ausführung mit Randstreifen

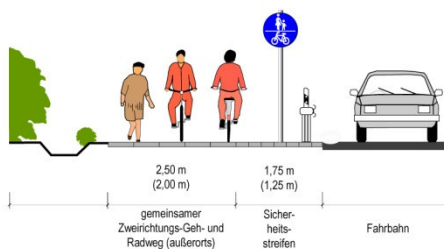
Der Radfahrstreifen ist ein von der Fahrbahn abgetrennter und markierter Sonderfahrstreifen (Zeichen 295 StVO mit Beistrich), der für den Radfahrer immer benutzungspflichtig ist. „Einrichtungsrادweg“.

Der KfZ-Verkehr darf den Streifen überqueren, aber nicht in Längsrichtung befahren.



Getrennter Geh- und Radweg

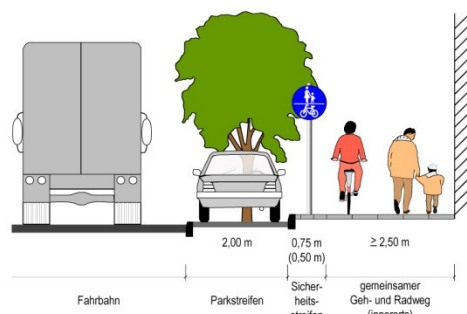
Der Radfahrer fährt in eine Richtung. Radweg und Gehweg sind optisch voneinander zu trennen. Bei einem Zweirichtungsrادweg sollte dieser eine Regelbreite von 3,0 m (2,50 m) haben. Nur bei geringen Radverkehrsstärken darf vom Regemaß abgewichen werden. Gleiches gilt für den Sicherheitstrennstreifen, wenn Längsparkplätze und feste Einbauten fehlen.



Gemeinsamer

Zweirichtungsrادweg - u. -radweg - außerorts

Hierbei handelt es sich in der Regel um fahrbahnbegleitende Radwege an Verkehrsstraßen, die einseitig angelegt und in Zweirichtungsführung geplant sind.



Gemeinsamer Geh- und Radweg – innerorts

Diese Form des Weges ist nur innerorts dort vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion von Fußgänger sowie Radfahrer gering sind. Auszuschließen sind an den Wegen vorwiegend:

- intensive Geschäftsnutzung
- hohe Anzahl von schutzbedürftigen Fußgängern
- zahlreich untergeordnete Knotenpunkte
- Grundstückszufahrten.

Kombinierter Rad-Wirtschaftsweg

Ausgebaut werden diese Wege hauptsächlich für die Belange der landwirtschaftlichen Nutzung. Primär erfüllen sie jedoch Mehrfachfunktionen und können so zur Vernetzung des gesamtheitlichen Wegenetzes beitragen. Die Richtlinie für den Ländlichen Wegebau (RLW 99) geht dabei von einer Regelbreite von 3,0 m und beidseitigen Randstreifen von 0,75 m (0,5 m) aus.



Einbahnstraßen

mit gegengerichtetem Radverkehr

Voraussetzungen

- Öffnung der Straße in Tempo 30-Straße
- ausreichende Begegnungsbreite
- übersichtliche Streckenführung
- Bei Frequentierung Linienbus und stärkerem LKW-Verkehr **Mindestbreite der Straße von 3,50 m**



Forstwege

Je nach der zu erwartenden Nutzung werden Wege einstreifig (3,0 m) oder zweistreifig (5,0 m) ausgeführt.

Aufgrund der relativ hohen Querneigung von ca. 7,0 % und der geschotterten Bauweise ist eine Befahrung immer mit erhöhtem Risiko behaftet.

Bei Bauweisen mit asphaltierter Oberfläche handelt es sich hauptsächlich um Hauptwege.



Zusammenfassung

Die nachfolgend aufgeführte Zusammenfassung in Tabellenform gibt noch einmal die wichtigsten Breitenmaße entsprechend der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) wieder.

Diese basieren auf neuesten Erkenntnissen in der Fortentwicklung des Radverkehrs.

Bei allen Neukonzipierungen, sei es im Bestand oder Neubau sollte darauf zurückgegriffen werden.

Anlagentyp	Breite der Radverkehrs-anlage (jeweils einschl. Markierung)		Breite des Sicherheitsstreifens		
			zur Fahrbahn	zu Längspark-buchten (Breite 2,0 m)	zu Schräg- u. Senkrecht-parkbuchten
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m	-	Sicherheitsraum 0,25m bis 0,5 m	Sicherheitsraum 0,75 m
	Mindestmaß	1,25 m			
Radfahrstreifen	Regelmaß einschl. Markierung)	1,85 m	-	0,75 m (0,50 m)	0,75 m
getrennter Geh- u. Radweg -„Einrichtungsradweg“	Regelmaß	2,00 m	0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrsstärke) (0,50 m)	0,75 m (0,50 m)	1,10 m (Überhangstreifen kann darauf angerechnet werden)
	Maß bei geringer Radverkehrsstärke	1,60 m			
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von der Fuß- und Radverkehrsstärke	≥ 2,5 m		0,75 m	
gemeinsamer Zweirichtungsg- u. Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m	1,75 m (1,25 m)	-	-
	Maß bei geringer Fuß- und Radverkehrsstärke	2,00 m			



Bei zu eng bemessenen Radwegen führt der Begegnungsfall häufig zu Verunsicherungen und Unfällen.



Geringe Radwegbreiten und ein schlecht ausgebauter Zustand bilden ebenfalls Unfallgefahren.

9. Radweg-Veröffentlichungen

Flyer



Flyer sind kleine kostenlose Handzettel, in denen speziell auf Radwege, Veranstaltungen, Besonderheiten in der Region aufmerksam gemacht wird, wichtige Unterstützung für Kommunen, Gastronomie und Tourismuswirtschaft.

Radwegekarten



Radtouristen planen oft frühzeitig ihren Urlaub oder Tagesausflug. Neben dem Internet informieren sie sich hauptsächlich anhand von Radtourenkarten oder Radwanderkarten, um eine nach ihren eigenen Wünschen angepasste Planung vorzunehmen.

Eine Radkarte dient im Allgemeinen der Kommunikation mit dem Nutzer. Zum einen soll sie Wegweiser sein und praktische Reisetipps erteilen, aber zum anderen auch Hilfestellung für z. B. Radreise-Neulinge geben.

Der ADFC unterscheidet zwischen Radtourenkarten, Radwanderkarten und Radfahrerstadtplänen. Radtourenkarten zeigen überregionale großräumige Verbindungen auf (z. B. Radfernwege) und richten sich eher an Fernradler und Mehrtagestouristen. Radwanderkarten, auch Regionalkarten genannt, sind für den lokalen Bedarf gedacht und beinhalten Routenvorschläge für Tagestouristen oder Wochenendausflügler.

Durchgesetzt haben sich beim Radtouristen spiralgebundene Karten mit einer praktikablen Handhabung auf dem Rad.

Gute Karten stellen weiterhin Steigungen, Sehenswürdigkeiten, Infoadressen und Insidertipps mit dar.

Wichtig ist, dass immer aktuelles Kartenmaterial vorrätig ist oder vertrieben wird. Wichtig ist auch, dass Änderungen im Radwegeverlauf, Adressen, Freizeiterlebnissen und neuen radfahrfreundlichen Unterkünften den jeweiligen Verlagen mitgeteilt werden, so dass im Fall von Neuauflagen die Aktualität immer sichergestellt ist.

DVD/CD



Eine Besonderheit sind DVD/CD-Veröffentlichungen. Diese bilden eine gute Voraussetzung für die Vorbereitung von Radtouren oder Radreisen.

Radroutenplaner



www.radroutenplaner.thueringen.de

Seit Juli 2007 besitzt der Freistaat Thüringen einen kostenlosen Radroutenplaner im Internet. Dieser beinhaltet das komplette Radwegenetz von Thüringen. Damit kann man selber Routen planen oder individuell neben Kriterien, wie Steigung, kürzeste Verbindung, Vermeidung von verkehrsbelasteten Straßen, etc. zusammenstellen.

Weiterhin gibt es ausreichende Infos zu bestehenden Haupt- oder touristisch geprägten Routen, Sehenswürdigkeiten, Möglichkeiten der Übernachtung sowie Bus, Bahn und Veranstaltungen.

Grundsätzlich besteht auch die Möglichkeit GPS-Tracks von im Routenplaner befindlichen oder selbst zusammengestellten Routen herunterzuladen.

Der Radroutenplaner wird immer von Zeit zu Zeit aktualisiert, zur Verbesserung in der Handhabung oder weiteren Vernetzung von angrenzenden Landesbereichen.

Geplant ist auch die Hereinnahme von kleineren örtlichen Tages- oder Themenrouten. Hierzu bedarf es der Zuarbeit von Bürgern, Gemeinden und Städten an das Wirtschaftsreferat als koordinierende Stelle des Landkreises.

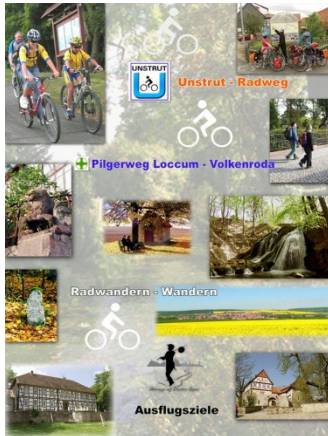
GPS-fähiger Fahrrad-Computer mit Touchscreen



Fahrradcomputer bieten je nach Preislage vielfältige Funktionen für Navigation und Leistungsüberwachung an und sind dadurch hervorragend für Touren, die Fahrt zur Arbeit, den professionellen Rennsport und Mountainbiken geeignet.

Sie können Distanz, Geschwindigkeit, Position sowie Auf- und Abstieg festhalten. Gute Geräte sind mit Karten ausgestattet bzw. lassen sich vervollständigen und können Tracks übernehmen oder weiterleiten.

Internetseiten von Kommunen und regionalen Tourismuseinrichtungen



Wanderrouten
⇒ [Kloster Anrode](#)
⇒ [Burg Gleichenstein](#)
⇒ [Burg Scharfenstein](#)
⇒ [Reifenstein](#)

Radtouren
⇒ [Unstrut - Radweg](#)
⇒ [Radtour Dingelstädt - Rondell](#)
⇒ [Radtour Dingelstädt - Kloster Anrode](#)
⇒ [Radtour Dingelstädt - Burg Scharfenstein](#)
⇒ [Radtour Dingelstädt - Mühlhausen](#)
⇒ [Radtour Dingelstädt - Gut Breitenbich](#)

Sehr wichtig ist es für die Kommunen in der Region mit dem Internetauftritt auch auf Radwege hinzuweisen. Ob das durch Links auf bestehende touristische Routen, auf Themenrouten oder durch eigene Seiten auf regionale Rundwege ist. Die Qualität und Quantität obliegt dabei dem eigenen Anspruch.

Den positiven Ausnahmefall im Landkreis findet man auf der Internetseite der VG Dingelstädt unter der Rubrik Tourismus vor. Hier kann sich jeder Radfahrer, ob Tourist oder Alltagsfahrer über Möglichkeiten der Radwege informieren.

Auszug aus Internetauftritt der VG Dingelstädt zum Thema Tourismus Rad- und Wanderwege

Grundanforderungen an eine Radwegkarte und Empfehlungen für die Erstellung⁶⁾

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass eine Radwanderkarte als Orientierungshilfe nur das zweitbeste Hilfsmittel nach einer guten Wegweisung vor Ort für Radfahrer darstellt.

Als dennoch wichtiges Marketinginstrument für den Fahrradtourismus sollte eine Radwanderkarte selbsterklärend, eindeutig, ansprechend, haltbar, praktisch und einfach zu verwenden sowie aktuell sein.

Innerhalb der Zielgruppe der Fahrradtouristen lassen sich verschiedene Typen mit ganz unterschiedlichen Ansprüchen und Informationsbedürfnissen ausmachen.

Daher ist es eine anspruchsvolle Herausforderung, eine einzelne Radkarte zu erstellen, die den differierenden Typen innerhalb der Gruppe der Fahrradtouristen gerecht wird.

Familien mit Kindern bevorzugen möglichst autofreie, befestigte Wege mit wenigen Steigungen. Lokale touristische Sehenswürdigkeiten und Freizeiteinrichtungen werden von ihnen während den Touren gern besucht. Mountainbiker hingegen sind dankbar für Strecken mit schlechter Oberflächenbefestigung, Steigungen und Gefällen. Rennradler favorisieren wiederum die gut befestigten Straßenoberflächen und nehmen dafür auch teilweise Autoverkehr in Kauf.

Deshalb ist es umso schwieriger, in einer Radkarte den unterschiedlichen Bedürfnissen und den Grundanforderungen nach Übersichtlichkeit und Selbsterklärung gerecht zu werden.

Für jede Nutzergruppe eine eigene Radkarte zu erstellen, würde sicherlich das Budget eines Landkreises, einer Stadt oder Gemeinde sprengen, die oftmals auch Herausgeber solcher Kartenwerke sind. Deshalb ist es am sinnvollsten, eine Radkarte herzustellen, aus der die verschiedenen Nutzer die für sie geeigneten Routen entnehmen können.

Eine der wichtigsten Informationen für Fahrradfahrer ist eine umfassende Darstellung des Geländes, damit Steigungen und Gefälle ersichtlich werden. Ein plastisches Bild der Geländebeziehungen kann durch eine Flächentönung erreicht werden. In Verbindung mit Höhenangaben auf den Routen und Steigungspfeilen kann dem Radfahrer auf diese Weise die Interpretation der Geländebeziehungen um einiges erleichtert werden. Ideal sind auch Angaben zur Oberflächenbeschaffenheit (z. B. Asphalt, Kopfsteinpflaster, Schotter) oder Verkehrsbelastung.

Damit Radfahrer ihre Touren zeitlich optimal einschätzen können, empfiehlt der ADFC auch die Angabe von Kilometern in einer dezenten Farbgebung. Um nicht geplante Umwege zu vermeiden, ist es ebenfalls empfehlenswert, für Radfahrer verbotene Strecken in der Karte aufzunehmen.

Bei Verwendung von radfahrerrelevanten Freizeitsignaturen gilt es, das Kartenbild nicht durch Größe und Anzahl unleserlich zu machen. Aufgenommen werden sollten z. B. Freizeitbäder, Kinderspielplätze, Freizeitparks, Rastmöglichkeiten, fahrradfreundliche Gastronomie- und Beherbergungsbetriebe, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Grillplätze, Minigolfanlagen sowie übergeordnete Sehenswürdigkeiten.

Radfahrer machen nicht zwangsläufig an einer Bundesland- oder Landkreisgrenze halt. Daher ist es umso wichtiger, mit den „Nachbarn“ im Kontakt zu stehen, um die Verknüpfungspunkte abzustimmen. In einer Radwanderkarte sollte nicht nur das „eigene Gebiet“ (z. B. Landkreis) dargestellt werden, sondern die Routen sollten auch über die eigenen Grenzen hinaus weiterführend, im besten Fall bis zum Kartenrand, angegeben werden. Das Radwegeangebot im Landkreis Eichsfeld existiert nicht isoliert, sondern ist an die Radwege der angrenzenden Landkreise (Landkreis Osterode/Harz, Landkreis Göttingen, Werra-Meißner-Kreis, Unstrut-Hainich-Kreis, Landkreis Nordhausen) angebunden.

Um ein variables Angebot für möglichst viele Nutzertypen zu verwirklichen, ist es am sinnvollsten, wenn die Radwanderkarte auf einer Netzkonzeption mit variabler Streckenführung und Streckenlänge basiert. Besondere Routen können dann optisch hervorgehoben und textlich beschrieben werden. Allerdings wird empfohlen, sich auf bestimmte, besonders interessante Routen zu beschränken, damit die Karte nicht zu überfüllt wirkt und das Kriterium der Übersichtlichkeit erfüllt wird. Nur sicher existente Routen, die auch von den Radlern befahren werden können, sollten in einer Radwanderkarte aufgenommen bzw. näher erläutert werden. Nicht selten kommt es vor, dass noch die in Planung befindlichen Radwege oder Rundrouten mit dargestellt werden.

Das Titelblatt, als erster Anreiz der Radwanderkarte, sollte werbewirksam, thematisch ansprechend gestaltet sein und zum Kauf anregen. Daher wäre es sinnvoll, für die Gestaltung der Titelseite eine Werbeagentur zu beauftragen.

Gemäß der Grundanforderung nach Haltbarkeit einer Radkarte, ist es notwendig, eine gute Papierqualität zu wählen. Auch nach kleineren Regenschauern sollte die Karte noch verwendbar sein. Praktisch wäre es, die Radwanderkarte zusätzlich in einer durchsichtigen, wiederverschließbaren Schutzhülle verpackt auf dem Markt anzubieten.

Auf der Kartenrückseite empfiehlt es sich, wichtige Informationen für die Radtouristen zu geben. Öffnungszeiten und Telefonnummern der dargestellten Freizeiteinrichtungen sowie ein Übernachtungsverzeichnis dürfen nicht fehlen. Auch Informationen zu den öffentlichen Verkehrsmitteln und Touristikinformationen in den Städten und Gemeinden werden von Radlern geschätzt.

Nur mit dem Fahrrad abgefahren und überprüfte Routen sollten in einer Radwanderkarte dargestellt werden.

Als Kartengrundlage eignen sich amtlich topographische Karten der jeweiligen Landesvermessungsämter. Diese Karten sind relativ detailgenau und bei einer lückenhaften Wegweisung kann diese Genauigkeit dem Radfahrer enorm weiterhelfen. Mit guten Radkarten in den Maßstäben 1 : 50.000 bis 1 : 150.000 wissen die Radler stets, wohin die Reise führt.

Es lässt sich jedoch keine pauschale Aussage darüber treffen, welcher Maßstab ideal ist. Der zu wählende Maßstab sollte von der Beschaffenheit des darzustellenden Raumes abhängig gemacht werden. Steigungen und Gefälle sollten in der Karte deutlich zu erkennen sein. Daher empfiehlt es sich, für einen topographisch bewegten Raum einen kleineren Maßstab zu verwenden (z. B. 1 : 50.000). In einem flacheren Gebiet reicht der Maßstab 1 : 75.000 aus.

10. Trends, Entwicklungen, Risiken des Radverkehrs

7) **Fahrradfahren** dient schon lange nicht mehr nur der Überwindung von Entfernungen, sondern ist als Freizeitaktivität zunehmend zum Ausdruck **spezifischen Lifestyles** geworden. Dies wird nicht zuletzt durch die Bereitstellung immer individuellerer Fahrräder mit

- unterschiedlichen Freizeitanforderungen,
- individuellerem Equipment,
- spezieller Ausrüstung

dokumentiert.

Fahrradfahren ist heute zum **Ganzjahressport** geworden.

Elektronisch unterstützte Fahrräder und Elektro-Roller oder S-Pedelec tragen ganz erheblich dazu bei. Zirka 600.000 dieser E-Bikes sind deutschlandweit seit diesem Jahr unterwegs. Die Generation 50+ hat dabei die Räder für sich entdeckt.

Somit lassen sich unangenehme Steigungen, wie auch große Entfernungen und zusätzliche Lasten leichter bewältigen. Die Elektrobikes bieten sich somit als „Einkaufsrads“ hervorragend an.

Die Hersteller reagieren mittlerweile mit immer besseren Entwicklungen auf ihr Branchenzugpferd, so dass man den Unterschied zwischen den Rädern kaum noch wahrnehmen kann.



Problematisch wird es auf den Radwegen mit der Geschwindigkeit, dem zunehmenden Verkehr und dem steigenden Altersdurchschnitt.

In den Städten müssen Stellplätze verstärkt hergerichtet oder PKW-Parkplätze umgewandelt werden.

8) Aber auch die normale Zweirad-Industrie verbuchte steigende Absatzzahlen in den zurückliegenden Jahren. Man geht mittlerweile von 69 Mio Fahrrädern in Deutschland aus, so dass nunmehr über 80% der Privathaushalte mindestens 1 Fahrrad besitzen.

Der Anteil des Radverkehrs an allen Wegen liegt bei über 10 % und damit in etwa auf gleichem Niveau wie der ÖPV.

In Fahrradhochburgen, wie z. B. Potsdam, Göttingen und Freiburg liegt der Wegeanteil des Radverkehrs deutlich über 20 %. Münster mit 38 % nimmt dabei den Spitzenplatz ein.

60 % aller Fahrradfahrten sind kürzer als 2 km. Damit liegt man in einer Entfernungsklasse, in der immer noch zu viele Wege mit dem Auto zurückgelegt werden. Für das Fahrrad ergeben sich damit noch größere Entwicklungspotentiale im Nahbereich. Dafür müssen jedoch die notwendigen Rahmenbedingungen durch Bund, Länder und Kommunen geschaffen werden. Dazu zählen vor allem eine sichere und attraktive Infrastruktur.

Hohe Radverkehrsanteile schlagen sich auch in der Unfallstatistik nieder. Im Jahr 2010 verunglückten in Deutschland ca. 65.480 Radfahrer, davon 381 tödlich. Damit stellen Radfahrer mehr als etwa jeden 6. Verunglückten und etwa jeden 10. Getöteten im Straßenverkehr.

Aufgrund ihrer körperlichen Konstitution nimmt die Unfallschwere bei älteren Menschen deutlich zu. So machen die über 60jährigen 58% aller getöteten Radfahrer aus.

Zu den Hauptunfalltypen im Radverkehr zählen:

- Abbiegen, Einbiegen, Kreuzen
- Fahren auf benutzerpflichtigen Radwegen und Radfahrstreifen
- regelwidrig links fahrend

Schutzstreifen haben nach verschiedenen Studien im Mittel ein gutes Sicherheitsniveau, das sogar besser sein kann als von benutzerpflichtigen Radwegen und von Radfahrstreifen.

Lediglich bei den Unfällen mit dem ruhenden Verkehr sind sie auffällig häufig vertreten. Das resultiert weitestgehend aus einem fehlenden Sicherheitsabstand zu angrenzenden Parknischen.

Da Radfahrer zu 90 % innerhalb von Ortschaften verunglücken, muss der verkehrssicheren Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur höhere Priorität als bisher eingeräumt werden.

Insbesondere gilt es:

- gute Sichtbeziehungen an den Knotenpunkten und Einmündungen herzustellen,
- nicht mit Mindestmaßen zu trassieren,
- Radfahrer grundsätzlich eher auf der Fahrbahn führen, als auf schlechten Radwegen.

11. Planungs- und Gestaltungsempfehlungen für sichere Radwege ⁹⁾

- | | | |
|----------|--|--|
| Lösung 1 | Jede Stadt und Region benötigt ein Radverkehrskonzept | <ul style="list-style-type: none">• Planung eines Zielnetzes• keine Straßenbaumaßnahme ohne Berücksichtigung des Konzeptes |
| Lösung 2 | Radfahrachsen durch die Städte bauen | <ul style="list-style-type: none">• durchgängige und gut ausgebaute Radwege mit hoher Fahrgeschwindigkeit in wichtige Hauptrichtungen• bei Tempo 30-Zonen und geringer Verkehrsstärke keine separaten Verkehrsanlagen notwendig |
| Lösung 3 | Einbahn- oder reine Radwegestraßen schaffen oder nutzen | <ul style="list-style-type: none">• beide Straßen bieten Platz und Raum für Radwege.• Parken möglichst ausschließen• auch gegenläufige Befahrungen von Einbahnstraßen zulassen, wenn Kriterien erfüllt sind |
| Lösung 4 | Der Radweg innerorts gehört auf die Straße | <ul style="list-style-type: none">• Gefahr durch einbiegende PKW mindern durch farbliche Radwegmarkierung in Kreuzungsbereichen• Gefahr durch parkende PKW ausschließen• Sichtachsen freilegen• Gefahr durch überholende PKW's ausschließen• keine Mischung mit Fußgängern |
| Lösung 5 | Keine Billig- oder Schnellreparaturen; besser Teilabschnitte richtig ausbauen und sanieren | <ul style="list-style-type: none">• langfristige Maßnahmen für Radfahrer schaffen• geeignetes Material verwenden |
| Lösung 6 | Shared Space in die Innenstädte, statt reiner Fußgängerzonen | <ul style="list-style-type: none">• Zugänglichkeit für langsamen Radfahrer (Touristen)• geteilter Raum für Fußgänger und Radfahrer• gegebenenfalls auch zeitliche Trennung |

12. Weitere Handlungsempfehlungen

Fahrrad und Bahn

Die Fahrradmitnahme im Schienenverkehr ist Deutschlandweit fast flächendeckend möglich, jedoch weitestgehend auf den Nahverkehr reduziert.

Damit sind die Kapazitäten begrenzt und im Berufsverkehr teilweise nur erschwert möglich.

Radtouristen sind für die An- und Abreise zu ihren Touren auf andere Verkehrsmittel angewiesen, sofern die Route nicht in ihrer Nähe liegt.

Bahnhöfe in der Nähe von Radfernwegen oder solche, die z.B. am Beginn oder Ende einer Route oder eines wesentlichen Routenabschnittes liegen, sollten fahrradfreundlich gestaltet sein. Dazu gehört eine gute Erreichbarkeit der Bahnsteige mit dem Fahrrad. Um ein einfaches Einsteigen zu ermöglichen, sollte die Bahnsteighöhe der Zugbodenhöhe angepasst werden. Für Rolltreppen oder zumindest Treppen mit Schieberillen ist jeder Radler dankbar.

Beim Vorhandensein von Aufzügen sollten diese mindestens eine Breite von zweieinhalb Metern haben, damit sowohl das Fahrrad als auch das Gepäck des Radlers Platz hat.

An den Bahnhöfen sollten Hinweisschilder auf die radtouristischen Angebote und ihre Erreichbarkeit aufmerksam machen. Weiterhin sollte die Strecke zwischen Bahnhof und touristischer Radroute in beiden Richtungen mit einer Wegweisung versehen sein.

Für das Abstellen des Fahrrades an Bahnhöfen sind Fahrradhalterungen mit Anschlussmöglichkeiten für Rahmen und einem Laufrad die Basisversion.

Zusätzliche Fahrradstationen an Bahnhöfen bieten eine bewachte Aufbewahrung der Räder, einen Service in den Bereichen Pannenhilfe, Wartung und Reparatur, den Verkauf von Zubehör, Ersatzteilen und Fahrrädern.



*überfülltes Regionalbahn-
Abteil*



*Fahrradmitnahme an
Abteilen dargestellt*



*überdachte
Abstellflächen für
Fahrräder*

Für den Tourismus sehr attraktiv sind das Angebot der Fahrradvermietung, der Verkauf von Karten und Literatur und bei Bedarf auch die persönliche Betreuung zu Fragen nach Verkehrsanbindungen oder Routen. Die Bahnhöfe werden schöner, sicherer und attraktiver, und dies kann letztendlich auch zu einer Nachfragesteigerung führen.

In diesem Zusammenhang bietet sich für die Bahnhöfe Heiligenstadt und Leinefelde viel Entwicklungspotential.

Nutzung ehemaliger Eisenbahnstrecken

Trassen, die vom Eisenbahnverkehr nicht mehr genutzt werden, stellen wegen ihrer günstigen Steigungsverhältnisse und der oft attraktiven Führung eine gute Grundlage für die Nachnutzung als Radweg dar. Oft vermitteln sie durch noch vorhandene Bahnhofsgebäude oder Betriebseinrichtungen und zur Strecke gehörende Tunnel und Brücken interessante verkehrshistorische Zusammenhänge, die zum Teil als Thema touristischer Radwege aufgegriffen werden.

Im Landkreis Eichsfeld bieten sich dafür folgende Strecken an:

- Silberhausen Trennungsbahnhof – Dingelstädt – Geismar – Schwebda (Kanonenbahn)
- Heiligenstadt Süd – Dieterode – Großtöpfer – Frieda (HE)
- Silberhausen – Hüpstedt
- Leinefelde – Teistungen – Duderstadt (NI)



Nutzung zweites Gleisbett ohne größere Aufwendung möglich



Draisinennutzung als gemeinsame touristische Nutzung



Das Ende kann auch der Anfang werden

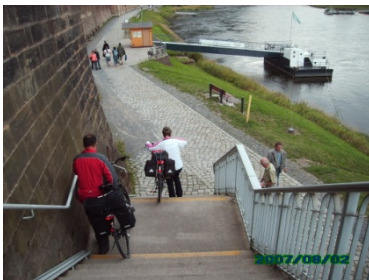
Sicherheit

Sichere Radwege sollten Ziel aller am Entstehen oder in der Unterhaltung beteiligter Personen sein. Dazu zählen die

- Einhaltung von Regelmaßen
- glatten und ebenen Oberflächen
- Vermeidung von Steigungen
- gute Ausschilderung, um ungewollte Wegeführungen ausschließen zu können
- Vermeidung von Trenn- und Absperrpfosten



Letzteres ist nicht nur lästig für Radfahrer, führt häufig zu ungewollten Unfällen mit schweren Schäden.



schlechte Ausschilderung führt zu ungewollter Radwegführung



13. Netzgliederung und Zielvernetzung

Das Thüringer Landesnetz geht prinzipiell von 2 Netzebenen aus.

1. Das **Radfernnetz** in die die Abschnitte (46 km) des
 - Leine-Heide-Radweges
 - Unstrutradweg und
 - Werratalradwegim Eichsfeld integriert sind.

Bei allen 3 Radwegen handelt es sich aus touristischer Sicht auch noch um überregional bedeutsame Themenrouten bzw. Erlebnis.

2. Das **Radhauptnetz** verdichtet im eigentlichen Sinn das Radfernnetz mit den jeweiligen lokalen Netzen der Kreise.

Damit soll die Bindung verschiedener Zentren, wichtiger Sehenswürdigkeiten und Naturräume erreicht werden.

Das Netz bindet gleichzeitig regionale Themen bzw. Erlebnisrouten in sich ein. Neben der touristischen Funktion übernimmt das Hauptnetz wichtige Aufgaben im Radalltagsverkehr.

Mit der Initialisierung des Thüringer Radroutenplaners wurde das kreisliche Radwegenetz grundhaft aufgearbeitet und in das Netz gestellt. Dies bildet die Grundlage für die Fortschreibung. Laut Radroutenplaner besteht das kreisliche Radwegenetz aus

46 km	überregional bedeutsamer Routen	}	Radhauptnetz
26 km	regional bedeutsamer Routen		
<u>669 km</u>	lokales Netz		
741 km	ausgewiesene Radwege	}	

Primär wurde dabei versucht, Netzstrukturen herzustellen und verkehrsproblematische Straßen und Steigungsstrecken weitestgehend auszuschließen. Das konnte zur Herstellung wichtiger Querverbindungen nicht immer berücksichtigt werden.

Diese Problembereiche wurden deshalb in die Liste Handlungsempfehlungen aufgenommen.

Als sehr wichtige **Empfehlung** sollten unter dem Aspekt der Vernetzung folgende Strecken vom Landkreis konzeptionell weiter verfolgt bzw. bearbeitet werden:

- „Kanonenbahn“-Radweg
einschl. Weiterführungen nach Geismar/Großtöpfer als Verbindung zwischen Unstrutradweg und Werratalradweg (bei Frieda)
- „Südeichsfeldroute“
Verbindung Leine-Heide-Radweg von Heiligenstadt (Pferdebachtal) auf der ehemaligen Eisenbahnstrecke über Kalteneber, Fürstenhagen bis Krombach mit Weiterführung über den ländlichen Wegebau bis Martinfeld/Ershausen und Anbindung Geismar/Großtöpfer
- „Kesselroute“
Radweg zwischen Leinefelde, Breitenbach, Worbis, Kirchworbis, Breitenworbis, Bernterode, Gerterode, Deuna, Niederorschel, Birkungen, Beinrode, Beuren. Notwendig ist der ergänzende Ausbau sowie die fachgerechte Beschilderung.
- Verbindungsradweg Unstrut-Leine
Ausbau Rasenweg bei Kefferhausen und Vervollständigung der Beschilderung

Auch kleinere kommunale

- Rundwege
- Themenrouten

sind wichtiger Bestandteil der kreislichen Vernetzung und Nutzung.

Unter anderem haben folgende Städte/Gemeinden im Radwegekonzept dies wahrgenommen:

Stadt Leinefelde/Worbis	- „Rund um Leinefelde“ <i>Strecke:</i> Leinefelde – Beuren – Birkungen – Hausen – Breitenholz – Breitenbach – Leinefelde
VG Eichsfelder Kessel	- „Rundweg“ <i>Strecke:</i> Niederorschel – Ahlenbach Stausee – Deuna – „Mühlenweg“ – Hausen – Niederorschel
VG Lindenberg/Eichsfeld	- Radrundweg „Lindenberg“ <i>Strecke:</i> Teistungen – Stausee Glockengraben – Tastungen – Wehnder Warte – Wehnde West – Östliches Tor – Gerblingerode – Teistungen
Landgemeinden „Sonnenstein“ und „Am Ohmberg“	- „Harzblick“ <i>Strecke:</i> Weißenborn-Lüderode – Weilrode – Bockeln- hagen – Zwinge – Weißenborn-Lüderode

Im Radroutenplaner können seit einiger Zeit auch private Routen oder „Hausstrecken“ bekannt gemacht werden. Über das Wirtschaftsreferat beim Landratsamt des Landkreises Eichsfeld sind diese Informationen bei Bedarf abzugeben.

Literatur

- | | <u>Herausgeber</u> |
|---|---|
| 1) Radwegebau in Wald und Flur | ADFC Bundesverband und SRL |
| 2) Radverkehrskonzept für den Freistaat Thüringen – Stand: Juni 2008 | Thür. Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Medien |
| 3) Richtlinie zur Radverkehrswegweisung im Freistaat Thüringen | Thür. Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Medien |
| 4) Fachwissen für den Fahrradalltag
Stand: 04/2010 | Fachausschuss Radverkehr von ADFC und SRL |
| 5) ERA-Empfehlungen für Radverkehrsanlagen | fgsv-Verlag |
| 6) Diplomarbeit
Grundlagen zur Förderung des Fahrradtourismus – dargestellt am Beispiel des LK Eichsfeld | B. Kobold
Pfüthenrasen 4
37318 Uder |
| 7) Grundlagenuntersuchung
Fahrradtourismus in Deutschland
Stand: 2009 | Deutscher Tourismusverband e.V. |
| 8) Rad-fahren-auf-sicheren-Wegen
Stand: 2009 | ADAC e.V.
Ressort Verkehr |
| 9) Gestaltungsempfehlungen für sichere Radwege
Stand: 11/2011 | Vortrag Prof. Dr.-Ing.
Chr. Große
Fachhochschule Erfurt |

Anhang 1

„Bett & Bike“-Einrichtungen im Landkreis Eichsfeld

Name und Anschrift

„Restaurant & Pension Kruse“
 Lessingstraße 1
 37308 Heilbad Heiligenstadt/Thür.
 (Thüringen)

Telefon: 03606 / 612575
Telefax: 03606 / 607684
E-Mail: info@pension-kruse.de
Internet: www.pension-kruse.de
UTM: UTM-Zone: 32U
 UTM-Rechtswert: 578807
 UTM-Hochwert: 5691818

Angebote

Unterkunftsart: Pension
Gastronomie: Restaurant, vegetarische Küche
Ausstattung: 5 Zimmer, 11 Betten, 4 DZ, 1 MBZ
Sanitäre Ausstattung: DU/WC, Etagen-DU/WC
Serviceangebot im Haus: Aufenthaltsraum, Waschmaschine & Trockner, Fön

Radfernweg(e) und Entfernung zum Haus

- Leine-Heide-Radweg, 1 km

Name und Anschrift

Hotel Reifenstein
 Am Sonder 1
 37355 Kleinbartloff - Reifenstein
 (Thüringen)

Telefon: 036076 / 470
Telefax: 036076 / 47202
E-Mail: info@hotel-reifenstein.de
Internet: www.hotel-reifenstein.de
UTM: UTM-Zone: 32U
 UTM-Rechtswert: 594678
 UTM-Hochwert: 5689374

Angebote

Unterkunftsart: Hotel
Gastronomie: Café, Restaurant, vegetarische Küche
Sterne: **** (Deutsche Hotelklassifizierung)
Ausstattung: 43 Zimmer, 74 Betten, 12 EZ, 27 DZ, 2 MBZ, 2 Suiten
Sanitäre Ausstattung: DU/WC
Serviceangebot im Zimmer: Tel., Radio, TV, Internet, Fön, Minibar, Safe, NR
Serviceangebot im Haus: Waschmaschine, Trockner, Sauna, Biergarten, Bowling, Billard, TT

Radfernweg(e) und Entfernung zum Haus

- Leine-Heide-Radweg, 5 km
- Unstrut-Radweg, 6 km

Anhang 1

„Bett & Bike“-Einrichtungen im Landkreis Eichsfeld

Name und Anschrift

Landhaus „Am Westerwald“
Ershäuser Straße 10
37308 Schimberg - Martinfeld
 (Thüringen)

Telefon: 036082 / 89213
Handy: 01522 / 2599090
Telefax: 036082 / 89186
E-Mail: information@landhaus-westerwald-martinfeld.de
Internet: www.landhaus-westerwald-martinfeld.de
UTM: UTM-Zone: 32U
 UTM-Rechtswert: 582286
 UTM-Hochwert: 5682186

Angebote

Unterkunftsart: Hotel, Ferienwohnung
Gastronomie: Gaststätte, Restaurant
Sterne: *** (Deutsche Hotelklassifizierung)
Ausstattung: 14 Zimmer, 27 Betten, 1 EZ, 13 DZ
Sanitäre Ausstattung: DU/WC, DU/Bad/WC
Serviceangebot im Zimmer: Tel., Radio, TV, Fön, NR
Serviceangebot im Haus: Sauna, Waschmaschine, Trockner, Wildgehege

Radfernweg(e) und Entfernung zum Haus

- Unstrut-Radweg, 9 km
- Werratal-Radweg, 12 km
- Leine-Heide-Radweg, 14 km

Name und Anschrift

Waldhotel Klostermühle
Klostermühle 1
37359 Effelder
 (Thüringen)

Telefon: 036075 / 3900
Telefax: 036075 / 39075
E-Mail: waldhotel-klostermuehle@t-online.de
Internet: www.waldhotel-klostermuehle.de
UTM: UTM-Zone: 32U
 UTM-Rechtswert: 586211
 UTM-Hochwert: 5678586

Angebote

Unterkunftsart: Hotel
Betriebsferien: Januar
Gastronomie: Restaurant, Café
Ruhetag / Gastronomie: Montag
Ausstattung: 27 Zimmer, 54 Betten, 3 EZ, 23 DZ, 1 MBZ
Sanitäre Ausstattung: DU/WC
Serviceangebot im Zimmer: Tel., Radio, TV, Fön, Balkon, NR
Serviceangebot im Haus: Waschmaschine, Trockner, Hallenbad, Sauna, Spielplatz, Kegelbahn

Radfernweg(e) und Entfernung zum Haus

- Unstrut-Radweg, 11 km
- Werratal-Radweg, 15 km

Anhang 1

„Bett & Bike“-Einrichtungen im Landkreis Eichsfeld

Name und Anschrift

Klausenhof – Das alte Wirtshaus
Unterhalb Burg Hanstein
37318 Bornhagen / Eichsfeld
(Thüringen)

Telefon: 036081 / 61422
Telefax: 036081 / 67721
E-Mail: info@klausenhof.de
Internet: www.klausenhof.de
UTM: UTM-Zone: 32U
UTM-Rechtswert: 565694
UTM-Hochwert: 5688367

Angebote

Unterkunftsart: Heu-Hotel, Gasthof
Gastronomie: Gaststätte
Ausstattung: 6 Zimmer, 49 Betten, 4 EZ, 3 MBZ
Sanitäre Ausstattung: DU/Bad/WC, Etagen-DU/WC
Serviceangebot im Zimmer: histor. Herberge, Schlafen im Stroh
Serviceangebot im Haus: Remise f. Räder & Gepäck, Fürstensaal, Rittersaal, Mittelalterschänke, histor. Tafeleyen, Ritteressen

Radfernweg(e) und Entfernung zum Haus

- Werratal-Radweg, 4 km
- Leine-Heide-Radweg, 4 km

Anhang 2**Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten Radwegebau**

Auf Grundlage der Angaben in der „Förderfibel Radverkehr“ bestehen in Thüringen nachfolgende Möglichkeiten:

Bezeichnung	Rechtsgrundlage	Typ
Radwege an Landesstraßen	Thüringer Straßengesetz (ThürStrG) vom 07. Mai 1993 (ThürGVBl. 14 1993 S. 273), Stand 01.10.2004	Finanzierung
Förderung der Regionalentwicklung	Thüringer Richtlinie für die Förderung der Regionalentwicklung (ThürStAnz Nr. 1/2007, S. 7–9)	Förderung
Tourismus	Richtlinie zur Verbesserung der touristischen Infrastruktur in Thüringen (Landesprogramm Tourismus) vom 18.12.2006, ThürStAnz Nr. 3/2007, S. 76–78	Förderung
Kommunaler Straßenbau	Richtlinie des Freistaates Thüringen zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (RL-KSB) vom 02.05.2011 (ThürStAnz Nr. 21/2011 S. 722ff.)	Förderung
Forstwirtschaftlicher Wegebau (spätere Mitnutzung durch Radverkehr)	Förderung forstwirtschaftlicher Maßnahmen, Richtlinie des Ministeriums für Landwirtschaft, Naturschutz und Umwelt (ThürStAnz Nr. 16/2008, S. 572 – 586), Teil D	Förderung
Radwege an Bundesfernstraßen	Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes (Schreiben des BMVBS vom 17.10.2008)	Finanzierung
Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“	Richtlinie des Freistaates Thüringen für die Gewährung von Zuwendungen aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW-Richtlinie), Teil II: Förderung des Ausbaus der wirtschaftsnahen Infrastruktur, Punkt 2.1.7 (ThürStAnz Nr. 11/2009, S. 525, geändert durch Änderung der Richtlinie vom 16.09.2009 (ThürStAnz Nr. 40/2009, S. 1644)	Förderung

Die Förderung stellt im Wesentlichen die Möglichkeit der Kommunen dar, Zuwendung des Staates für eigene Vorhaben zu erhalten.

Die Finanzierung trifft ausschließlich für Radwegvorhaben an Bundes- oder Landesstraßen in Verantwortung des Baulastträgers bzw. Nordthüringer Straßenbauamtes Leinefelde zu.

Anhang 3

Das ADFC-Gütesiegel für Radfernwege

In Deutschland existieren über 200 Radfernwege. Seit einigen Jahren können Radfernwege eine Qualitätszertifizierung (ein bis fünf Sterne) vom ADFC-Fachausschuss Tourismus erhalten. Mit dieser neuen Auszeichnung werden erstmals deutschlandweite Standards für Radfernwege gesetzt.



Profitieren können davon die Radfahrer, die für ihre Reiseplanung eine unabhängige Reiseentscheidung benötigen. Veranstalter und Tourismusregionen können dieses Qualitätszeichen als Wettbewerbsvorteil nutzen, und Länder und Kommunen, die die Infrastruktur für den Radtourismus optimieren wollen, haben durch dieses Gütesiegel eine gute Richtlinie.

Auf festgelegten Tagesetappen von 50 Kilometern Länge werden gute und schlechte Streckenanteile nach acht Kriterien mit einem differenzierten Punktesystem bewertet. Geprüft werden dabei Befahrbarkeit, Oberfläche, Wegweisung, Routenführung, Sicherheit, die touristische Infrastruktur, die Anbindung der Route an öffentliche Verkehrsmittel und das Marketing. Der Name des Radfernweges sowie der Bekanntheitsgrad sind zwei weitere Kriterien für die Zertifizierung.

Bewerben können sich Träger der Routen. Die Routen selbst sollten gut ausgeschildert, mindestens 100 Kilometer lang sein und bereits professionell vermarktet werden. Kosten entstehen für die Befahrung der Strecke durch den ADFC und die Nutzung des Qualitätssiegels für drei Jahre.

Inwieweit der Leine-Heide-Radweg oder Unstrutradweg mit ihren Teilabschnitten im Eichsfeld in eine solche Bewertung einbezogen werden, ist offen.

Perspektivisch sollte jedoch mit jeder zusätzlichen Maßnahme an den beiden Haupt-Radwegen darauf hin orientiert werden.

Anhang 4

Verkehrszeichen in Verbindung mit Rad und Radwegen



Radfahrer kreuzen
Zeichen 138-10



Sonderweg Radfahrer
Zeichen 237



Verbot für Fahrräder
Zeichen 254



Radfahrer und Anlieger frei
Zusatzzeichen 1020-12



Verbot für Fahrzeuge alle Art
Zeichen 250



Radfahrer Freitag
Zusatzzeichen 1022-10



Land- und forstwirtschaftlicher
Verkehr frei
Zusatzzeichen 1026-38



Auch Fahrräder und Mofas
Zusatzzeichen 1060-11



Beginn einer Fahrradstraße
Zeichen 244



durchlässige Sackgasse
Zeichen 357.1



Ende einer Fahrradstraße
Zeichen 244a



Vorwegweiser für bestimmte
Verkehrsarten
Zeichen 442-20

Anhang 5**Handlungsempfehlung zum Ausbau des Radwegenetzes im Landkreis Eichsfeld – dringender Bedarf**

Lfd. Nr.	Stadt / Gemeinde	Streckenabschnitt/ Bereich	Länge (zirka)	Maßnahme	Begründung	Hinweise
1	Dingelstädt Küllstedt Büttstedt Großbartloff Effelder (Lengenfeld u. Stein)	„Kanonenbahn“	20 km	Errichtung eines durchgehenden Radweges auf dem zweiten Schienenbett, 2,50 m breit, durchgängig in Asphaltoberfläche einschl. notwendiger Entwässerungssicherungs-, Ausbau- u. Ökomaßnahmen	Der Streckenabschnitt ist Bestandteil der Verbindungen <ul style="list-style-type: none"> • Werratalradweg – Unstrutradweg mit Weiterführung zum Leine-Heide-Radweg über <ul style="list-style-type: none"> ○ Kefferhausen – Heiligenstadt oder ○ Dingelstädt – Leinefelde. Weiterhin bieten sich damit Möglichkeiten der Anbindung an Ershausen mit Weiterführung über die geplante „Südeichsfeldroute“ nach Fürstehagen, Kalteneber bis Heiligenstadt.	Der Streckenabschnitt ist Bestandteil des Zielkonzeptes für das radtouristische Landesnetz.
2	Geismar	Geismar- (Lengenfeld/u. Stein)	2,2 km (3,7km)	Errichtung eines straßenbegleitenden Radweges, 2,50 m breit in durchgängiger Asphaltoberfläche	Der Streckenabschnitt ist Bestandteil der Verbindungen <ul style="list-style-type: none"> • Werratalradweg – Unstrutradweg mit Weiterführung zum Leine-Heide-Radweg über <ul style="list-style-type: none"> ○ Kefferhausen – Heiligenstadt oder ○ Dingelstädt – Leinefelde. Weiterhin bieten sich damit Möglichkeiten der Anbindung an Ershausen mit Weiterführung über die geplante „Südeichsfeldroute“ nach Fürstehagen, Kalteneber bis Heiligenstadt. Weiterhin dient dieser Radweg der Verbindung beider Orte. Die Verkehrssicherheit muss für die Schüler oder den sehr lebhaften Alltagsverkehr (Einkaufen, Arbeit) verbessert werden.	Der Streckenabschnitt ist Bestandteil des Zielkonzeptes für das radtouristische Landesnetz.
3	Geismar	Geismar – OT Großtöpfer	0,9 km	Errichtung eines straßenbegleitenden Radweges, 2,50 m breit in durchgängiger Asphaltoberfläche	Der Streckenabschnitt ist Bestandteil der Verbindung Werratalradweg – Unstrutradweg. Aufgrund des Ortsteiles spielt sich der Radverkehr auf der schlecht ausgebauten Verkehrsstraße ab.	Der Streckenabschnitt ist Bestandteil des Zielkonzeptes für das radtouristische Landesnetz.

Anhang 5**Handlungsempfehlung zum Ausbau des Radwegenetzes im Landkreis Eichsfeld – dringender Bedarf**

Lfd. Nr.	Stadt / Gemeinde	Streckenabschnitt/ Bereich	Länge (zirka)	Maßnahme	Begründung	Hinweise
4	Geismar OT Großtöpfer	OT Großtöpfer – Landesgrenze Hessen	1,1 km	Ausbau des landwirtschaftlichen Weges, 3,0 m breit in durchgängiger Asphaltoberfläche	Der Streckenabschnitt ist Bestandteil der Verbindung Werratalradweg – Unstrutradweg. Derzeit ist der Ausbauzustand verkehrssicherheitstechnisch sehr problematisch. Da der Radweg auf hessischer Seite gut ausgebaut ist, wird die Verbindung auch auf Großtöpfer Seite genutzt.	Der Streckenabschnitt ist Bestandteil des Zielkonzeptes für das radtouristische Landesnetz.
5	Geismar	Abzweig Misserode - Ershausen	0,8 km	Errichtung eines straßenbegleitenden Radweges, 2,50 m breit in durchgängiger Asphaltoberfläche	Der verkehrsbegleitende Radweg von der geismarschen Kreuzung endet am Abzweig Misserode nach ca. 1,0 km. Danach muss die stark befahrene Verkehrsstraße als Radfahrer genutzt werden.	Dieses Teilstück ist Bestandteil der „Südeichsfeldroute“. Damit könnte mittelfristig eine Verdichtung des Radwegenetzes im LK erfolgen und Verbindungen zum Leine-Heide-Radweg über Heiligenstadt, Pferdebachtal) oder Verbindungsspanne Leine-Unstrut über Geisleden, Heuthen, Kefferhausen hergestellt werden.
6	Schimberg OT Ershausen	OT Ershausen – Martinfeld	2,5 km	Errichtung eines straßenbegleitenden Radweges, 2,50 m breit in durchgängiger Asphaltoberfläche	Der OT Ershausen stellt im Gemeindeverband Schimberg mit den vorhandenen Einrichtungen, wie VG-Verwaltung, Schule, Arzt, etc eine zentrale Funktion dar. Verstärkt werden diese Einrichtungen mit dem Fahrrad besucht. Die schlecht ausgebaute und sehr stark befahrene Ortsverbindungsstraße stellt in diesem Zusammenhang ein Verkehrssicherheitsproblem dar.	Dieses Teilstück ist Bestandteil der „Südeichsfeldroute“. Damit könnte mittelfristig eine Verdichtung des Radwegenetzes im LK erfolgen und Verbindungen zum Leine-Heide-Radweg über Heiligenstadt, Pferdebachtal) oder Verbindungsspanne Leine-Unstrut über Geisleden, Heuthen, Kefferhausen hergestellt werden.

Anhang 5**Handlungsempfehlung zum Ausbau des Radwegenetzes im Landkreis Eichsfeld – dringender Bedarf**

Lfd. Nr.	Stadt / Gemeinde	Streckenabschnitt/ Bereich	Länge (zirka)	Maßnahme	Begründung	Hinweise
7	Leinefelde Beuren Wingerode Bodenrode Westhausen Heiligenstadt Uder Birkenfelde Marth Arenshausen Kirchgandern	Leinefelde – Kirchgandern	31 km	Neu-Beschilderung Leine-Heide-Radweg	<p>Im Wesentlichen sind folgende Gründe maßgebend:</p> <p>a) Die Umbenennung Leineradfernweg in Leine-Heide-Radweg erfolgte 2009 in Niedersachsen mit Zustimmung des LK Eichsfeld. Die Strecke verläuft nunmehr weiter über die Lüneburger Heide bis Hamburg. In Thüringen war der Leine-radweg bis März 2011 unter dem Namen Leineradfernweg registriert.</p> <p>b) Das Logo wurde entsprechend ergänzt, somit entspricht die vorhandene Ausschilderung auch nicht mehr dem aktuellen Stand.</p> <p>c) Es gibt entlang des Radweges keine durchgängige Ausschilderung (vor allem im Bereich von Leinefelde und Beuren).</p> <p>d) Die vorhandenen Schilder entsprechen nicht den geltenden Richtlinien zur Radverkehrswegweisung im Freistaat Thüringen.</p> <p>e) Im Ergebnis der Befahrung des Landesradwegewartes Herrn Unbehaun wurde festgestellt, dass die Beschilderung nicht durchgängig, nicht vollständig und teil-weise nicht auf der offiziellen im Routenplaner ausgewiesenen Strecke ist, was zu Irritationen ortsfremder Radtouristen führt.</p>	Der Leine-Heide-Radweg ist Bestandteil des radtouristischen Landesnetzes.

Anhang 5**Handlungsempfehlung zum Ausbau des Radwegenetzes im Landkreis Eichsfeld – dringender Bedarf**

Lfd. Nr.	Stadt / Gemeinde	Streckenabschnitt/ Bereich	Länge (zirka)	Maßnahme	Begründung	Hinweise
8	Dingelstädt Kallmerode	Kallmerode – Dingelstädt	3,0 km	Errichtung einer Rad- Verbindungsspanne zwischen den beiden Ortschaften	Die Unstrutquelle in Kefferhausen ist sehr häufig Beginn oder Ende einer Radtour. In solchen Fällen dient der nächstgelegene Bahnhof als Ausgangs- oder Zielpunkt. Der Leinefelder Bahnhof wird von vielen Radtouristen dafür ausgewählt. Die Befahrung der kürzesten Differenzstrecke zwischen Leinefelde u. Quelle erfolgt dann über Kallmerode + Dingelstädt. Dabei wird ein Teilstück der Bundesstraße 247, eine vom LKW- und PKW-Verkehr sehr stark frequentierte Strecke, genutzt. Bisher kam es immer nur zu verkehrssicherheitstechnisch heiklen Situationen, die schnell auch in schweren Unfällen enden können.	Der Streckenabschnitt ist Bestandteil des Zielkonzeptes für das radtouristische Landesnetz.
9	Kefferhausen	Kefferhausen	0,75km	Ausbau eines Rasen- weges als Radweg, Mindestbreite 2,50 m, in durchgängiger Asphaltoberfläche	Der Streckenabschnitt ist aufgrund seines Ausbauszustandes nicht als Radweg zu nutzen. Tiefe Löcher und Mulden verhindern ein gefahrloses Befahren. Die Strecke ist jedoch wichtig, da sie das letzte unbefestigte Teilstück des Verbindungsradweges Leine-Unstrut darstellt und somit die Durchgängigkeit nicht gewährleistet.	Der Streckenabschnitt ist Bestandteil des Zielkonzeptes für das radtouristische Landesnetz.
10	Worbis Winzingerode Ferna	Worbis – Ferna	4,5 km	Errichtung eines Radweges zwischen den Ortschaften von mind. 2,5 m Breite und einer durchgängigen Asphaltoberfläche	Der Radweg ist Bindeglied nach Niedersachsen in den Duderstädter Raum mit einem sehr gut ausgebauten Radwegenetz. Von dort aus kann die Weiterführung über Radwege entlang der Hahle Northeim und der Leine-Heide-Radweg oder der Harz erreicht werden.	Der Streckenabschnitt ist Bestandteil des Zielkonzeptes für das radtouristische Landesnetz.
11	Breitenbach Worbis	Breitenbach – Worbis	1,5 km	Errichtung eines straßen- begleitenden Radweges mit mind. 2,5 m Breite und durchgängigen Asphaltbelages	Neben der Schließung einer Lücke im Radwegenetz ist die Verbindung die kürzeste und topographisch günstigste Strecke zwischen Leinefelde und Worbis. Sie hat einen hohen Stellenwert in der alltäglichen und touristischen Radwegenutzung. Ein Todesfall im Jahr 2010 weist zusätzlich auf die Notwendigkeit des Ausbaues der Wegstrecke hin.	Der Streckenabschnitt ist Bestandteil des Zielkonzeptes für das radtouristische Landesnetz.

Anhang 5**Handlungsempfehlung zum Ausbau des Radwegenetzes im Landkreis Eichsfeld – dringender Bedarf**

Lfd. Nr.	Stadt / Gemeinde	Streckenabschnitt/ Bereich	Länge (zirka)	Maßnahme	Begründung	Hinweise
12	Gernrode Kirchworbis	Gernrode – Kirchworbis	0,65km	Ausbau eines landwirtschaftlichen Weges entlang der Wipper 3,0 m breit in Asphaltbauweise	kürzeste und verkehrstechnisch einfachste Lösung zwischen beiden Gemeinden mit wesentlicher Verbesserung der Verkehrssicherheit	Netzverbindung bzw. Verdichtung
13	Gernrode Breitenworbis	Gernrode – Breitenworbis	1,3 km	Errichtung eines straßenbegleitenden Radweges mit mind. 2,5 m Breite und durchgängigen Asphaltbelages	Lückenschluss eines zusammenhängenden Radwegenetzes. Weiterhin Verbesserung der Verkehrssicherheit in Bezug auf Alltagsverkehr, insbesondere Schulweg.	Netzverbindung bzw. Verdichtung
14	Hundeshagen	Hundeshagen bis Straße Etzelsbach	2,0 km	Errichtung eines durchgehenden Radweges	Lückenschluss zwischen Leinetal und Hahletal	Netzverbindung bzw. Verdichtung
15	Wahlhausen Dietzenrode Vatterode Wüstheuterode	Wahlhausen – Wüstheuterode	7,1 km	Findung einer Radwegetrasse zwecks späteren Ausbaues	Gut frequentierter Abschnitt infolge direkter Anbindung an den Werratalradweg	Netzverbindung bzw. Verdichtung
16	Wahlhausen Lindewerra	Wahlhausen – Lindewerra	4,2 km	Errichtung eines durchgehenden Radweges in Flusslaufnähe der Werra, mind. 2,5 m breit, in Asphaltaußführung	Bei dem Werratalradweg handelt es sich um einen Hauptweg im radtouristischen Netz Deutschlands. Er genießt eine sehr hohe Priorität und Akzeptanz. Durch die Streckenführung auf der K 118 im Landkreis Eichsfeld treten immer wieder Probleme mit der Verkehrssicherheit auf, die es gilt kurzfristig abzustellen.	Der Werratalradweg ist Bestandteil des radtouristischen Landesnetzes.
17	Kirchgandern	Kirchgandern bis Verkehrinsel Richtung Besenhausen	0,25km	Errichtung eines verkehrsbegleitenden Radweges von mind. 2,5 m Breite in Asphaltaußführung	Die Überquerung der Verkehrsinsel in Richtung Kirchgandern mit dem Rad ist nicht für alle Verkehrsteilnehmer übersichtlich. Das kann durch eine Erweiterung des Radweges wesentlich verbessert werden.	Der Leine-Heide-Radweg ist Bestandteil des radtouristischen Landesnetzes.

Anhang 5**Handlungsempfehlung zum Ausbau des Radwegenetzes im Landkreis Eichsfeld – dringender Bedarf**

Lfd. Nr.	Stadt / Gemeinde	Streckenabschnitt/ Bereich	Länge (zirka)	Maßnahme	Begründung	Hinweise
18	Wingerode Westhausen	Wingerode – Westhausen	0,94km	Errichtung eines durchgehenden Radweges in Flusslaufnähe der Leine, Breite \geq 2,5 m in Asphaltausführung	Zwischen den beiden Orten verläuft der Leine-Heide-Radweg auf der Landesstraße (L 2021), ein Teilstück mit einem durchschnittlichen Verkehrsaufkommen. Durch die relativ kurvenreiche Strecke mit einigen engen Passagen in Bodenrode treten immer brenzligere Verkehrssituationen mit Radfahrern auf. Im Zusammenhang mit der Zunahme des Radverkehrs, nicht nur im touristischen Sektor, häufen sich diese Situationen zwischen den beiden Orten.	Der Leine-Heide-Radweg ist Bestandteil des radtouristischen Landesnetzes.
19	Heiligenstadt OT Günterode	Kreuzung Günteröder Straße – Sportplatzbereich (L 1009)	2,5 km	Errichtung eines verkehrsbegleitenden Radweges mit einer Mindestbreite von 2,50m in Asphaltbauweise	Der Straßenabschnitt hat bisher viele Verkehrstote verursacht. Ein sicheres Radfahren kann nur über einen eigenständigen Radweg erreicht werden. Mit dem Wegeausbau und dem Zuspruch der Etzelsbachkapelle wird sich der Radverkehr in diesem Bereich verstärken.	Netzverbindung und Verdichtung

Anmerkung:

Die Tabellenummerierung entspricht nicht der Wertigkeitsbestimmung der einzelnen Maßnahme.

Die Tabelle hat nicht den Anspruch auf Vollständigkeit.

Anhang 6**Steckbrief**Leine-Heide-Radfernweg

Von den 281 km dieses Radweges entlang der Leine verlaufen 38 km im thüringischen Eichsfeld. Weiträumige Misch- und Buchenwälder prägen den Charakter dieser Landschaft. Von Leinefelde aus, wo einer der schönsten barocken Hochaltäre des Eichsfeldes steht, kommen Sie über Beuren mit dem Zisterzienser-Nonnenkloster in die Geburtsstadt Tilmann Riemenschneiders, nach Heiligenstadt. Planen Sie hier etwas Zeit ein, um das Vitalbad zu besuchen. Der thüringische Teil des Radweges ist für Tourenradler und Naturliebhaber geeignet.

Kreise und Städte entlang der Strecke	Arenshausen, Beuren, Heiligenstadt, Leinefelde, Uder, Westhausen, Wingerode	
Streckenlänge in Thüringen	32 km	
Oberflächen-beschaffenheit	Asphalt	83,9 %
	Pflaster glatt	10,0 %
	wassergebundene Decke	5,2 %
	unbekannt	0,9 %
Routenlogo		
Infoadresse	HVE Eichsfeld Touristik e.V. Rossmarkt 3 37339 Leinefelde-Worbis Tel.: 036074 - 621650 Fax: 036074 - 6216519 E-Mail: info@eichsfeld.de	
Internet	www.eichsfeld.de/index.php?id=549 www.leineheideradweg.de/ www.thueringen-tourismus.de	
GPS-Download	Hier können Sie sich den GPS-Track für die Themenroute herunterladen. Leine-Heide-Radfernweg.gpx Sie können sich einfach Teilbereiche der Themenroute als GPS-Track erzeugen, indem Sie im Routenplaner Start- und Zielfähnchen setzen und unter dem Menüpunkt „Kriterien Routensuche“ die Option „Eine bestimmte Themenroute bevorzugen“ einstellen. Dann Route berechnen und GPS-Track herunterladen.	

(Quelle: www.radroutenplaner.thueringen.de)

Anhang 6**Steckbrief**Leine-Werra-Radweg

Der ca. 15 km lange Radweg stellt eine landschaftlich reizvolle Verbindung zwischen dem Leine-Heide-Radfernweg im thüringischen Eichsfeld und dem Werratalradweg im hessischen Land her. Rundherum im Mittelpunkt der Strecke liegt auf einem Buntsandsteinfelsen die frühmittelalterliche Burgruine 'Hanstein'. Sie gilt als größte und schönste Burgruine Mitteleuropas. Die unverkennbare Silhouette ist schon von weitem her kommend vom Radweg aus gut sichtbar. Durchaus weiter zu besichtigende Sehenswürdigkeiten auf der Strecke befinden sich in Birkenfelde mit dem 'Karlshof' (Fachwerkgebäude und Teil eines Alten- und Pflegeheimes), der Wehrkirche St. Leonhard, in Bornhagen mit dem 'Klausenhof' (Erlebnisastronomie) sowie dem 'Fachwerkdorf Werleshausen'. Grundsätzlich kann entlang von kleinteiligen Tälern, Erhebungen und ehemaligen Gutshöfen Zeitgeschichte in Kombination mit der Natur optisch wahrgenommen werden.

Kreise und Städte entlang der Strecke	Landkreis Eichsfeld: Birkenfelde, Bornhagen, Arenshausen mit OT Oberstein Werra-Meißner-Kreis: Werleshausen, Neuseesen
---------------------------------------	---

Streckenlänge in Thüringen	11 km
----------------------------	-------

Routenlogo	
------------	---



Infoadresse	HVE Eichsfeld Touristik e.V. Rossmarkt 3 37339 Leinefelde-Worbis Tel.: 036074 - 621650 Fax: 036074 - 6216519 E-Mail: info@eichsfeld.de
-------------	--

Internet	www.eichsfeld.de/index.php?id=380 www.leineradweg.de www.thueringen-tourismus.de
----------	--

GPS-Download	Hier können Sie sich den GPS-Track für die Themenroute herunterladen. Leine-Werra-Radweg.gpx Sie können sich einfach Teilbereiche der Themenroute als GPS-Track erzeugen, indem Sie im Routenplaner Start- und Zielfähnchen setzen und unter dem Menüpunkt „Kriterien Routensuche“ die Option „Eine bestimmte Themenroute bevorzugen“ einstellen. Dann Route berechnen und GPS-Track herunterladen.
--------------	---

(Quelle: www.radroutenplaner.thueringen.de)

Anhang 6**Steckbrief****Unstrut-Radweg**

Der knapp 200 km lange Unstrut-Radweg beginnt im Eichsfeld an der Unstrutquelle in der Nähe von Kefferhausen. Über Dingelstädt, Horsmar und Dachrieden kommen Sie durch das Reisersche Tal in die alte Reichsstadt Mühlhausen mit historischer Stadtmauer, sehenswerten Kirchen und Museen. Weiter geht's über Bollstedt, Altengottern und Thamsbrück nach Bad Langensalza (Friederiken Therme, Japanischer und Rosengarten).

Kreise und Städte entlang der Strecke Artern, Bad Langensalza, Bad Tennstedt, Dingelstädt, Heldrungen, Herbsleben, Kannawurf, Leubingen, Mühlhausen, Oldisleben, Rossleben, Sachsenburg, Sömmerda, Weißensee, Wiehe

Streckenlänge in Thüringen 146 km

Oberflächen-beschaffenheit	Asphalt	81,7 %
	Betonplatten	2,9 %
	Pflaster glatt	3,5 %
	Pflaster grob	2,4 %
	wassergebundene Decke	8,5 %
	unbekannt	1,0 %

Routenlogo



Internet

www.unstrutradweg.de/
www.thueringen-tourismus.de

Radwanderkarte

Unstrut-Radwanderweg
Maßstab 1 : 50.000
ISBN 978-3-935621-85-4
Herausgeber Verlag grünes Herz
Bezugsquelle Buchhandel www.gruenes-herz.de

GPS-Download

Hier können Sie sich den GPS-Track für die Themenroute herunterladen.
[Unstrut-Radweg.gpx](#)
Sie können sich einfach Teilbereiche der Themenroute als GPS-Track erzeugen, indem Sie im Routenplaner Start- und Zielfähnchen setzen und unter dem Menüpunkt „Kriterien Routensuche“ die Option „Eine bestimmte Themenroute bevorzugen“ einstellen. Dann Route berechnen und GPS-Track herunterladen.

(Quelle: www.radroutenplaner.thueringen.de)

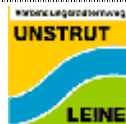
Anhang 6**Steckbrief**Unstrut-Leine-Verbindungsradfernweg

Der Radweg von Kefferhausen bis Heilbad Heiligenstadt stellt die Verbindung zwischen dem Leine-Heide-Radfernweg und Unstrut-Radweg im Eichsfeldkreis dar. Von der Unstrutquelle (Hauptwasserader Nordthüringens) über die Werdingshäuser Kirche (Wallfahrtsort) gelangt man auf die Wasserscheide Elbe-Weser mit 480 m (NN). Ein reizvoller Rundumblick auf die umliegende Landschaft entschädigt für den kurzen Aufstieg. Über die Ortschaften Heuthen und Geisleden kann der Radweg im Leinetal in Heiligenstadt mit vielen Sehens- sowie Erlebnismöglichkeiten erreicht werden. Von hier aus kann wahlweise in Richtung Leinequelle bei Leinefelde oder Leine abwärts Göttingen mit dem Rad angefahren werden. Es bieten sich in westlicher Richtung weiterhin Möglichkeiten, die Flussradwege Werra oder Weser zu erreichen.

Kreise und Städte entlang der Strecke Kefferhausen, Heuthen, Geisleden, Heiligenstadt

Streckenlänge in Thüringen 15 km

Routenlogo



Infoadresse HVE Eichsfeld Touristik e.V.
Rossmarkt 3
37339 Leinefelde-Worbis
Tel.: 036074 - 621650
Fax: 036074 - 6216519
E-Mail: info@eichsfeld.de

Tourist-Information
Wilhelmstraße 50
37308 Heilbad Heiligenstadt
Tel.: 03606/677141
Fax: 03606-677140

Internet www.eichsfeld.de/index.php?id=550
www.unstrutradweg.de

GPS-Download Hier können Sie sich den GPS-Track für die Themenroute herunterladen.
[Unstrut-Leine-Verbindungsradfernweg.gpx](#)
Sie können sich einfach Teilbereiche der Themenroute als GPS-Track erzeugen, indem Sie im Routenplaner Start- und Zielfähnchen setzen und unter dem Menüpunkt „Kriterien Routensuche“ die Option „Eine bestimmte Themenroute bevorzugen“ einstellen. Dann Route berechnen und GPS-Track herunterladen.

(Quelle: www.radroutenplaner.thuringen.de)

Anhang 6**Steckbrief**Werratal-Radweg

200 km des Werratal-Radweges führen durch Thüringen. Von den beiden Quellen am Rennsteig geht es über Hildburghausen nach Kloster Veßra. Sehenswert sind die Fachwerkhäuser des Hennebergischen Museums. Über die Theaterstadt Meiningen und Walldorf führt die Tour nach Bad Salzungen. Besuchen Sie dort das Gradierwerk und das Keltenbad mit seiner weitläufigen Saunalandschaft. Im Werra-Kalirevier können Sie nach Voranmeldung 750 m tief unter Tage fahren und das Erlebnisbergwerk Merkers besichtigen. Unberührte Natur macht Ihre nächste Etappe bis zum Rennsteigbeginn in Hirschfeld zum Erlebnis. Von hier aus lohnt sich ein Abstecher nach Eisenach. Auf Sichtweite: Die Creuzburg über dem gleichnamigen Fachwerkstädtchen. Von der historischen Sandsteinbrücke aus führt eine neue Radroute von Creuzburg durch den Nationalpark Hainich. Hier beginnt das wildromantische Durchbruchstal der Werra mit seinem ungewöhnlichen Orchideenreichtum. Über Treffurt ragt die imposante Burg Normannstein auf. Hier besteht Anschluss an die Unstrut-Werra-Radroute. Der Radweg eignet sich für Familien, Sport- und Naturbegeisterte sowie Tourenradler.

Kreise und Städte entlang der Strecke	Bad Liebenstein, Bad Salzungen, Creuzburg, Eisenach, Eisfeld, Hildburghausen, Kloster Veßra, Meiningen, Merkers, Schmalkalden, Themar, Treffurt, Walldorf, Wasungen
---------------------------------------	---

Streckenlänge in Thüringen	195 km
----------------------------	--------

Oberflächenbeschaffenheit	Asphalt	77,6 %
	Pflaster glatt	4,9 %
	wassergebundene Decke	17,5 %

Routenlogo	
------------	---

Infoadresse	Werratal Touristik e.V. Am Flößrasen 1 36433 Bad Salzungen Tel.: 03695-693429 Fax: 03695-861457 E-Mail: info@werratal.de
-------------	---











Internet	www.werratal.de/radweg.shtml www.thueringen-tourismus.de
----------	--








Radwanderkarte	Werra-Radwanderweg Maßstab 1 : 50.000 ISBN 978-3-86636-123-2 Herausgeber Verlag grünes Herz Bezugsquelle Buchhandel www.gruenes-herz.de
----------------	--

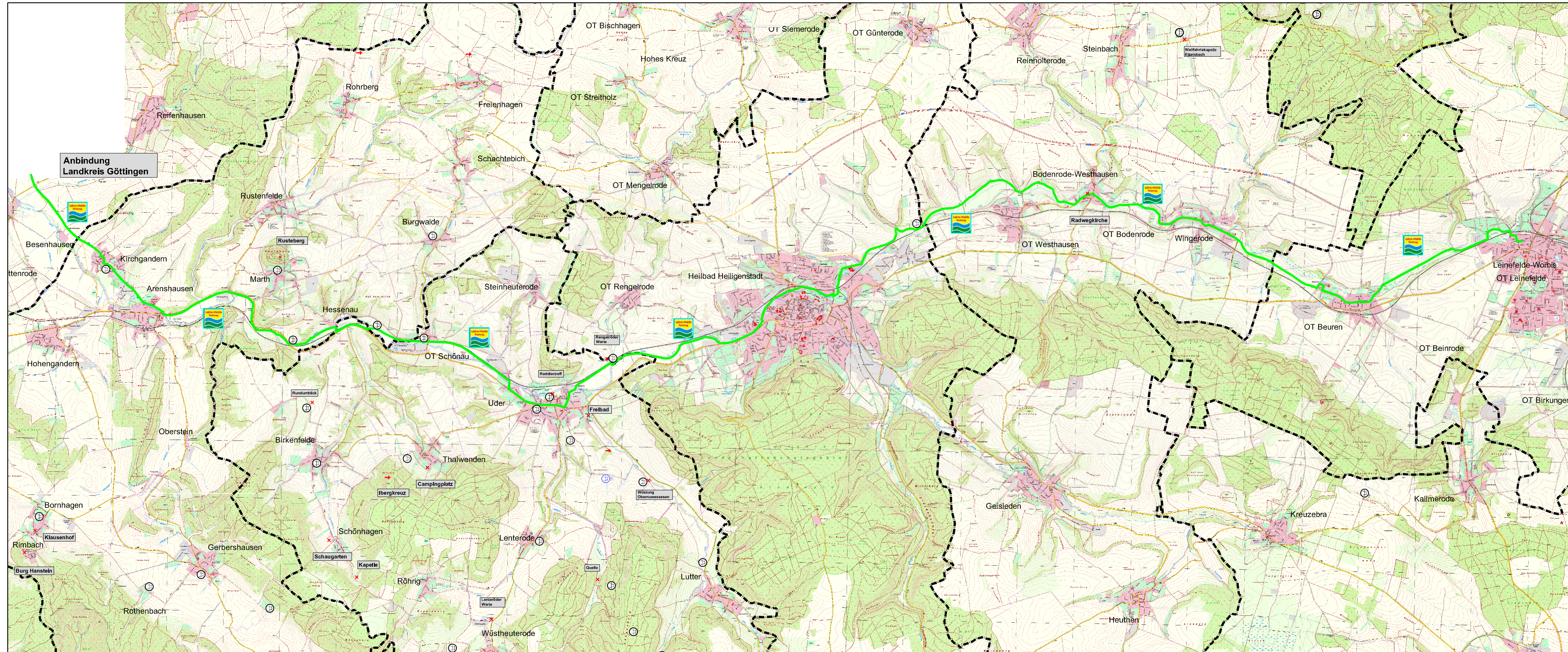
GPS-Download	Hier können Sie sich den GPS-Track für die Themenroute herunterladen. Werratalradweg.gpx Sie können sich einfach Teilbereiche der Themenroute als GPS-Track erzeugen, indem Sie im Routenplaner Start- und Zielfähnchen setzen und unter dem Menüpunkt „Kriterien Routensuche“ die Option „Eine bestimmte Themenroute bevorzugen“ einstellen. Dann Route berechnen und GPS-Track herunterladen.
--------------	---

(Quelle: www.radroutenplaner.thueringen.de)

Anhang 6															Radwegeparameter														
Leine Heide Radweg																													
Streckenabschnitt		Routen		Streckenlänge (km)		Klassifizierung (km)				Oberfläche (km)				Geländebe- schreibung	Breite (m)	Ausschil-	Bemerkungen												
von	bis	Routenbestand	Routenplanung	Bestand	Erweiterung	öffentl. Straße	land- u. forstw. Weg	Radweg	Sonstiges	Asphalt	sandgeschl. Schotter	Pflaster	Sonstiges																
Knotenpunkt	Gemarkungsgrenze													Landesgrenze															
Kirchgandern/Arenshausen																													
5.14	5.17			2,10		1,30		0,80		2,10				relativ eben															
5.17	5.19			1,70				1,70		1,70				eben	2,0-2,5														
5.19	5.18			2,15			0,60	1,55		2,15				relativ eben	2,5-3,0														
5.35	GG Uder OT Schönau			0,60			0,60			0,60				relativ eben	3,0														
Uder mit OT Schönau																													
6.08	GG Hessenau/ Marth			0,35		0,15		0,20		0,35				relativ eben	2,5		Radweg												
GG Marth	6.07			0,60			0,60			0,60				relativ eben	2,5														
6.07	6.05			2,43		0,10	1,53	0,80		1,63		0,80		Der Radweg führt durch die Ortslage Uder.	2,0-3,0														
6.05	6.06			0,43				0,43				0,43		Der Radweg führt durch die Ortslage Uder.	2,0-2,5		kombinierter Rad- Gehweg												
6.06	6.04			0,45		0,31			0,14	0,31		0,14		Der Radweg führt durch die Ortslage Uder.															
6.04	GG Heiligenstadt			0,86			0,72	0,14		0,86				relativ eben	3,0														




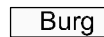




Anhang 6															Radwegeparameter														
Leine Heide Radweg																													
Streckenabschnitt		Routen		Streckenlänge (km)		Klassifizierung (km)				Oberfläche (km)				Geländebe- schreibung	Breite (m)	Ausschil-	Bemerkungen												
von	bis	Routenbestand	Routenplanung	Bestand	Erweiterung	öffentl. Straße	land- u. forstw. Weg	Radweg	Sonstiges	Asphalt	sandgeschl. Schotter	Pflaster	Sonstiges																
Knotenpunkt	Gemarkungsgrenze																	Landesgrenze											
Heiligenstadt																													
GG Uder	7.11			1,35			1,35			1,35				relativ eben	3,0														
7.11	7.10			1,70				1,70		0,94		0,76		relativ eben	1,5-2,0														
7.10	7.08			0,85		0,85				0,85				relativ eben															
7.08	7.06			1,39		0,69	0,48	0,22		1,34		0,02	0,03	relativ eben	1,5-3,0														
7.06	7.05			0,53			0,53			0,53				relativ eben	3,0														
7.05	GG Westhausen			0,56				0,56		0,56				relativ eben	2,5														
Westhausen/Bodenrode/Wingerode																													
GG Heiligenstadt	8.11			0,37				0,37		0,37				relativ eben	2,5														
8.11	8.12			1,60			1,60			1,60				relativ eben	3,0														
8.12	8.16			4,58		3,41	1,17			4,58				relativ eben	3,0		Wirtschaftsweg												
8.16	8.17			0,18			0,18			0,18				relativ eben	3,0														
8.17	GG Beuren			0,61			0,61			0,61				relativ eben	3,0														

Anhang 6															Radwegeparameter														
Leine Heide Radweg																													
Streckenabschnitt		Routen		Streckenlänge (km)		Klassifizierung (km)				Oberfläche (km)				Geländebe- schreibung	Breite (m)	Ausschil-	Bemerkungen												
von	bis	Routenbestand	Routenplanung	Bestand	Erweiterung	öffentl. Straße	land- u. forstw. Weg	Radweg	Sonstiges	Asphalt	sandgeschl. Schotter	Pflaster	Sonstiges																
Knotenpunkt	Gemarkungsgrenze													Landesgrenze															
Beuren/Leinefelde																													
GG Wingerode	3,37			0,88			0,88			0,88				relativ ebene Strecke	3,0														
3,37	3,36			1,05		1,05				1,05				relativ ebene Strecke															
3,36	3,35			0,14		0,14				0,14				leichtes Gefälle															
3,35	3,34			0,36		0,36				0,36				relativ ebene Strecke															
3,34	3,32			2,00			2,00			1,70	0,30			Strecke mit leichten Steigungen + Abfahrten	3,0														
3,32	3,25			0,60		0,60				0,60				relativ ebene Strecke															
3,25	3,31			0,50		0,50				0,50				relativ ebene Strecke															
Summe Bestand				30,92	0,00	9,46	12,85	8,47	0,14	28,44	0,30	2,15	0,03																



**Gesamtübersicht Verlauf
Leine-Heide-Radweg
Landkreis Eichsfeld**

Legende:

-  Überregional bedeutsame Radwege
-  Leine-Heide-Radweg
-  Grenze VG/ Stadt
-  Burg
-  markante Punkte
-  Rastplatz vorhanden
-  Rastplatz geplant
-  Wegekreuz
- Maßstab: 1:40.000

