

Radverkehrskonzeption für den Landkreis Hildburghausen

IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9 - 01099 Dresden
Tel.: 0351 21114-0 - Fax: 0351 21114-11
dresden@ivas-ingenieure.de - www.ivas-ingenieure.de

Impressum

Titel: Radverkehrskonzeption für den Landkreis Hildburghausen

Auftraggeber: Landratsamt Hildburghausen
Wiesenstraße 18, 99646 Hildburghausen

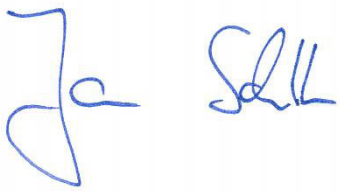
Auftragnehmer: Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9, 01099 Dresden
Tel.: (0351) 21114-0, E-Mail: dresden@ivas-ingenieure.de

Bearbeitungsstand: Juli 2024

Status: Abschlussbericht

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme





Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Inhaber

i.A. Dipl.-Ing. Jan Schubert

Inhaltsverzeichnis

1. Aufgabenstellung 1
2. Grundlagen der Radverkehrskonzeption 3
2.1 Demografische Entwicklung des Landkreises 3
2.2 Bestehende Konzepte auf Bundes-, Landes und Kommunalebene 4
2.3 Zielstellungen des Landkreises 8
2.4 Radverkehr als System 10
2.5 Richtlinien der Radverkehrsplanung 11
3. Bestandsanalyse des Radverkehrs im Landkreis 15
3.1 Gemeindebefragung 15
3.2 Online-Bürgerbefragung 16
3.3 Netz der Radverkehrsanlagen 24
3.4 Touristisches Radroutennetz 25
3.5 Verknüpfungsstellen zum ÖPNV 26
3.6 Wegweisung 27
3.7 Öffentlichkeitsarbeit 28
4. Landkreisrelevante Radverkehrsnetze 30
4.1 Vorbemerkungen 30
4.2 Standards der Radverkehrsführung 30
4.2.1 Radtouristische Netze 30
4.2.2 Netz des Alltagsradverkehrs 30
4.3 Ableitung eines Netzes für den Alltagsverkehr 34
4.3.1 Projekt Alltagsroutennetz Thüringen 34
4.3.2 Alltagsroutennetz des Landkreises 34
5. Defizitermittlung 37
6. Maßnahmenkonzept 38
6.1 Maßnahmen im Radwegenetz 38
6.1.1 Maßnahmenkategorisierung 38
6.1.2 Maßnahmen an Bundes- und Landesstraßen 39
6.1.3 Maßnahmen an Kreisstraßen 40
6.1.4 Maßnahmen an Gemeindestraßen und sonstigen Wegen 41
6.1.5 Verbindungen des Landkreises Hildburghausen zu den Nachbarregionen 42
6.1.6 Maßnahmen an touristischen Routen 44
6.2 Maßnahmen ÖPNV-Verknüpfung 46

6.2.1 Bike&Ride 46
6.2.2 Fahrradmitnahme 49

6.3 Elektromobilität und Radverkehr 49
6.4 Hinweise zum Wegweisungskonzept 51
6.5 Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit....52

7. Realisierungskonzept....56

7.1 Grundlagen der Maßnahmenpriorisierung....56
7.2 Prioritätenreihung, Umsetzungshorizonte und Investitionsbedarf 57
7.3 Regionale und nationale Fördermöglichkeiten 60
7.4 Konzept Evaluierung und Monitoring....63

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Untersuchungsgebiet mit klassifizierten Straßen
Abbildung 2 Quellen und Ziele des Radverkehrs
Abbildung 3 Zentrale Orte im Landkreis
Abbildung 4 Touristische Radrouten
Abbildung 5 Radverkehrsanlagen im Bestand
Abbildung 6 ÖPNV-Verknüpfungspunkte
Abbildung 7 Zielnetz - Alltagsverkehr
Abbildung 8 Handlungsbedarf – Prioritäten im Alltagsnetz
Abbildung 9 Auswertung Radfahrerkonfliktpunkte

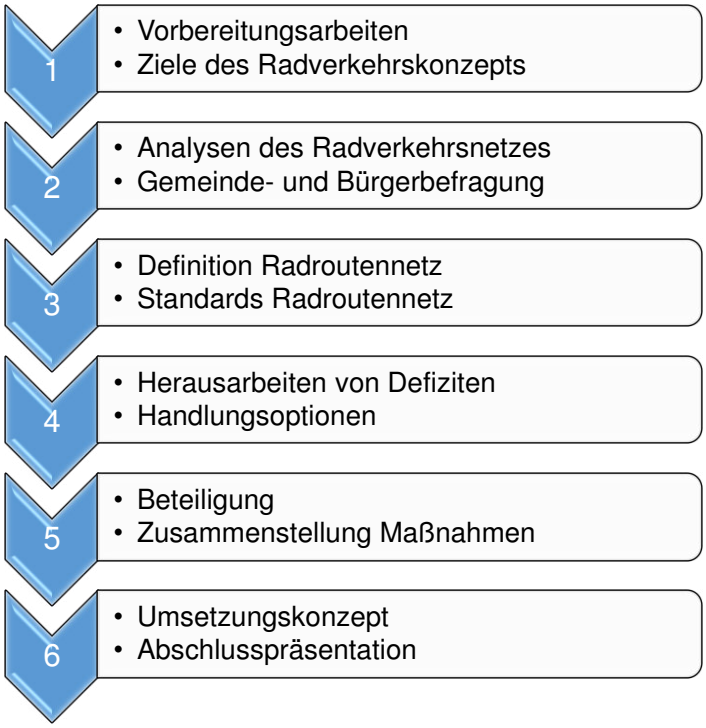
Anlagenverzeichnis

Anlage 1 Defizit- und Maßnahmentabelle mit Aussagen aus dem Realisierungskonzept
Anlage 2 Detaillierte Routen- und Maßnahmenkarte je Gemeinde

1. Aufgabenstellung

Der Landkreis Hildburghausen will das Radfahren in seinen Kommunen im Alltag, in der Freizeit und im Tourismus unterstützen. Ziel dabei ist es, ausgehend vom Radverkehrskonzept 2.0 für den Freistaat Thüringen die Entwicklungen der letzten Jahre weiter fortzuführen, die Attraktivität der Wege/ des Radverkehrs allgemein weiter zu erhöhen, die Vernetzung/ Kombination des Radverkehrs mit anderen Verkehrsmitteln weiter auszubauen aber auch wichtige touristische Radrouten zu entwickeln.

Das vorliegende Radverkehrskonzept soll die planerische Grundlage für die Netzentwicklung der kommenden Jahre bilden. Es ist Ergebnis eines etwa einjährigen Prozesses, der durch die in der folgenden Grafik dargestellten Arbeitsschritte gegliedert war.



Grafik 1: Arbeitsschritte der Radverkehrskonzeption

Die Konzeptbearbeitung enthielt eine Reihe öffentlicher und verwaltungsinterner Beteiligungsmöglichkeiten:

- öffentlich zugängliche Online-Befragung zu Defiziten und Verbesserungswünschen im Radwegenetz
- Workshop für alle Gemeinden, Nachbarlandkreise, Ämter und Träger öffentlicher Belange zu den entwickelten Maßnahmen des Radverkehrskonzepts

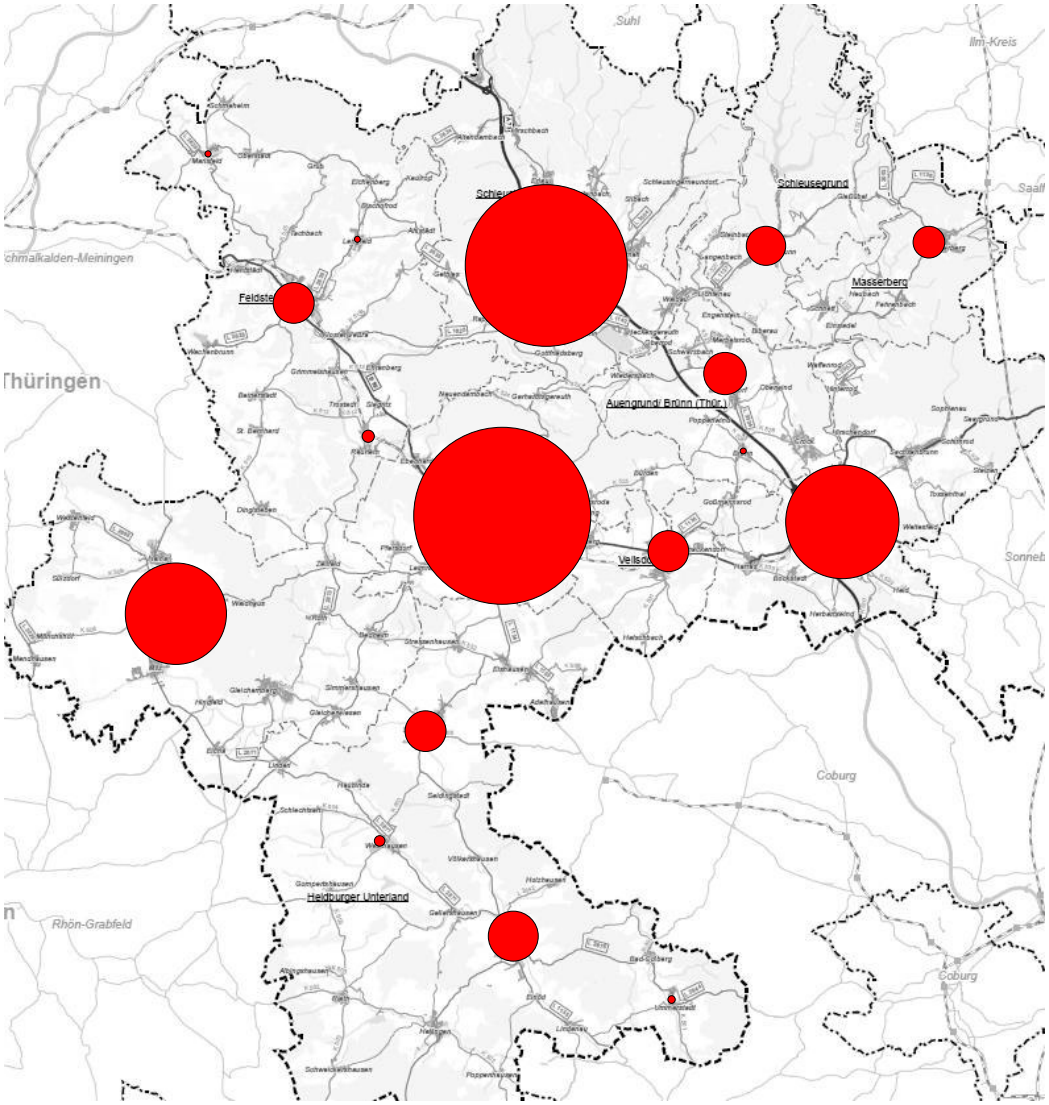
Das Radverkehrskonzept soll ein für alle Gemeinden gültiges abgestimmtes Gesamtkonzept bilden, welches besonders die alltagsrelevanten und landkreisbedeutsamen Radverkehrsverbindungen betrachtet. Das Konzept enthält Hinweise für Handlungsbedarfe auf allen Ebenen der Baulastträgerschaft. Den Gemeinden dient es als Hinweis für die aus Landkreissicht relevantesten Maßnahmen sowie als Grundlage zur Entwicklung eigener differenzierterer Netze. Für die Landes- und Bundesstraßen dient es dem Landkreis als Handreichung, um die dringendsten Ausbaumaßnahmen gemeinsam voranzutreiben. Auch entlang der Kreisstraßen sind Handlungsbedarfe erkannt worden, die in der Folge durch den Landkreis selbst planerisch vertieft werden können.

Das Untersuchungsgebiet nebst der wichtigsten klassifizierten Straßen sowie wichtiger Orte ist in ***Abbildung 1*** dargestellt.

2. Grundlagen der Radverkehrskonzeption

2.1 Demografische Entwicklung des Landkreises

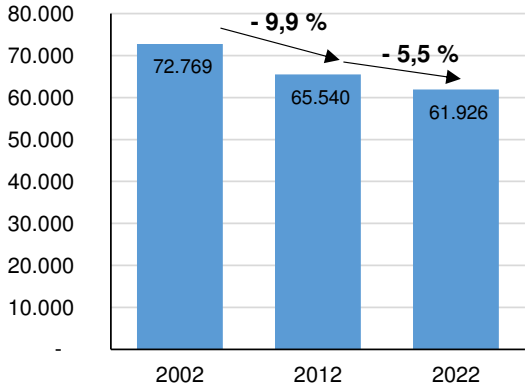
Der Landkreis Hildburghausen befindet sich im Süden des Freistaates Thüringen an Grenze zu Bayern. Topografisch wird der Landkreis durch den Thüringer Wald im Norden, das Werratal in der Mitte und die etwas flacheren Hügelgebiete um Römhild und Heldburg geprägt. Insgesamt wohnen heute etwa 62.000 Menschen im Landkreis Hildburghausen, davon etwa 12.000 in der namensgebenden Kreisstadt Hildburghausen. Weitere Bevölkerungsschwerpunkte sind Schleusingen und Eisfeld.



Grafik 2: Bevölkerungsverteilung im Landkreis (Kreisgröße korrespondiert mit Einwohnerzahl, dargestellt sind nur Städte und Gemeinden über 400 Einwohner)

In den letzten 20 Jahren ist die Bevölkerung im Landkreis deutlich zurückgegangen. So lebten 2002 noch fast 73.000 Menschen im Landkreis, also etwa 17,5 % mehr als heute. Der Bevölkerungsrückgang ist stark von einer Übersterblichkeit geprägt. Durch die anhaltende Migration nach

Deutschland konnten der Bevölkerungsrückgang durch Wanderungsverluste in den letzten Jahren deutlich reduziert werden, wodurch sich der Bevölkerungsrückgang zuletzt auch abgeschwächt hat.



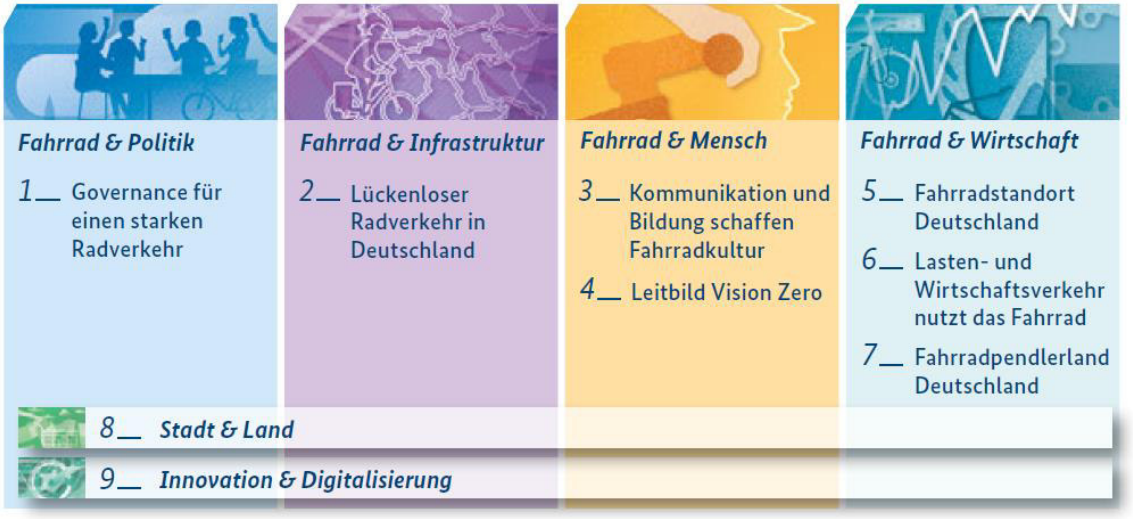
Grafik 3: Entwicklung der Bevölkerungszahl im Landkreis 2002 - 2022

2.2 Bestehende Konzepte auf Bundes-, Landes und Kommunalebene

Das Radverkehrskonzept für den Landkreis Hildburghausen fügt sich in eine Reihe bestehender Radverkehrskonzeptionen mit unterschiedlichem räumlichem Fokus ein. Im Folgenden Sollen wesentliche Ansätze der bestehenden Konzepte und v.a. Wechselwirkungen zum Radverkehrskonzept des Landkreises dargestellt werden.

Nationaler Radverkehrsplan 3.0

Der Nationale Radverkehrsplan 3.0 (NRVP) ist 2021 beschlossen worden und soll den organisatorischen Rahmen der Radverkehrsförderung in Deutschland bilden. Der Plan wurde in Zusammenarbeit vieler Akteure in einem breiten Beteiligungsprozess entwickelt. Er legt die folgenden Leitziele für den Radverkehr in Deutschland fest:



Grafik 4: Leitziele des NRVP 3.0[1]

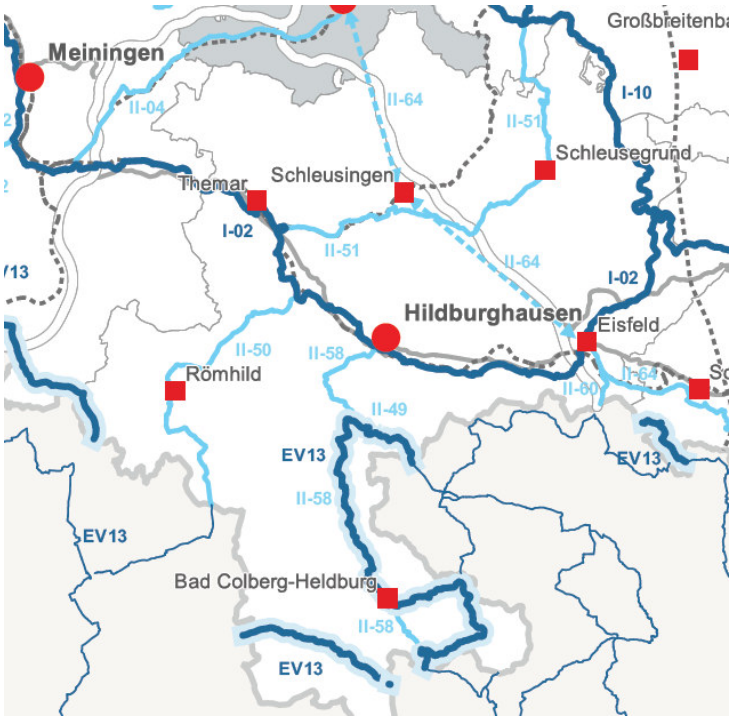
Kernthemen auf Bundesebene sind dabei u.a. die Modernisierung von Rechtsgrundlagen, lückenlose Radnetze an Bundesstraßen, Ausbildung von Radverkehrsexperten sowie eine Imagesteigerung des Radverkehrs bei Bürgern und Entscheidern. Ein Netz bundeswichtiger Radrouten liegt dem NRVP 3.0 nicht zugrunde, die Erarbeitung solcher Netze hat der Bund an die Länder, Landkreise und Kommunen verwiesen.

Radverkehrskonzept 2.0 Thüringen

Mit dem Radverkehrskonzept 2.0 hat der Freistaat Thüringen die planerische und strategische Grundlage für die Entwicklung von Alltags- und touristischen Radverkehrsnetzen geschaffen. Das Konzept benennt zahlreiche Maßnahmen, wobei dabei v.a. Strategien anstelle konkreter Ausbauvorhaben im Vordergrund stehen. So bekennt sich die Landesregierung z.B. zur Gültigkeit der aktuellen Richtlinien zum Entwurf von Radverkehrsanlagen (siehe Kapitel 2.4). Dies beinhaltet die regelkonforme Ergänzung von Radwegen an Bestandsstraßen und Neubauabschnitten genauso wie die Verbesserung der Radverkehrsbedingungen im Zuge von Ortsdurchfahrten beim Straßenausbau. Zur Sicherstellung adäquater Anlagen im Fuß- und Radverkehr ist ein Fuß- und Radverkehrscheck bei allen Neu- und Ausbaumaßnahmen verpflichtend eingeführt worden. Der Freistatt unterstützt Kommunen und Landkreise bei der Aufstellung eigener Radverkehrskonzepte. Die in diesem Rahmen identifizierten Bedarfe an Bundes- und Landesstraßen werden vom Land übernommen, sofern ein Bedarf gemäß der aktuellen Richtlinien nachweisbar ist. Andernfalls unterstützt das Land die Kommunen mit 50 % der Baukosten. Voraussetzung ist eine Prüfung auf Netzplausibilität.

[1] *Nationaler Radverkehrsplan 3.0*
im Auftrag des Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)
PTV Group, ifok GmbH, Fraunhofer ISI, 2022

Das Radverkehrskonzept 2.0 enthält ein Radroutennetz Thüringen, in dem die wichtigsten touristischen Routen sowie ergänzende Wege mit landesweiter Netzbedeutung zusammengestellt sind. Diese Routen sollen aus Landessicht vordergründig in hoher Qualität erhalten oder hergestellt werden.



Grafik 5: Ausschnitt des Radroutennetzes Thüringen für den Landkreis Hildburghausen[2]

Ergänzend zu diesem touristisch geprägten Netz hat das Land Thüringen als Folgeprojekt zum Radverkehrskonzept die Erarbeitung eines landesweiten Alltagsroutennetzes in Auftrag gegeben. Dieses Projekt ist in der Laufzeit des vorliegenden Radverkehrskonzepts des Landkreises abgeschlossen und die Ergebnisse sind berücksichtigt worden.

Das Alltagsroutennetz des Landes betrachtet sämtliche Verbindungen zwischen den zentralen Orten des Landes (Ober,- Mittel- und Grundzentren). Für den Landkreis Hildburghausen umfasst dies wesentliche Teile des Netzes. Die Alltagsrouten des Landes sind im Routennetz des Landkreises als höchste Kategorie berücksichtigt worden. Die Bedarfe, welche im Landesprojekt identifiziert worden sind, sind mit den tatsächlichen Bedingungen vor Ort abgeglichen worden und ggf. in die Maßnahmenlisten des vorliegenden Projektes übernommen worden.

[2] *Radverkehrskonzept 2.0 Thüringen*
im Auftrag des Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL)
team red, 2018

Radverkehrskonzepte Römhild und Schleusingen

Die Gemeinden Römhild und Schleusingen haben unabhängig vom Landkreis eine Radverkehrskonzeption einschließlich differenzierter Defizite und Maßnahmen erarbeitet. Diese Unterlagen sind vom Gutachter ausgewertet worden und bzgl. Relevanz für das landkreisrelevante Netz bewertet und übernommen worden. Entsprechende Hinweise finden sich in der abschließenden Maßnahmentabelle. Es konnten nicht alle Maßnahmen und betrachteten Strecken der beiden Gemeinden übernommen werden, da diese die Radverkehrsnetze nachvollziehbarerweise noch einmal deutlich differenzierter betrachtet haben als dies auf Landkreisebene möglich ist. Es wurden daher nur die landkreisrelevanten Ortsverbindungen übernommen. Auch innerörtliche Defizite können bei Betrachtung eines landkreisweiten Netzes nur eingeschränkt berücksichtigt werden, da diese oftmals sehr kleinteilig sind.



Grafik 6: Ausschnitt der Maßnahmenkarte Radverkehrskonzept Römhild

2.3 Zielstellungen des Landkreises

Die Beauftragung des vorliegenden Radverkehrskonzeptes durch den Landkreis zeigt dessen Streben, sich für eine Förderung des Radverkehrs in der Region stark machen zu wollen. Die dem Radverkehrskonzept zugrundeliegende Aufgabenstellung verdeutlicht maßgebliche Ziele, die seitens des Landkreises verfolgt werden.

Präambel:

Das Fahrrad ist ein zentraler Baustein für die Verkehrswende und das Radfahren ist eine attraktive und sinnvolle Freizeitgestaltung, die sich zunehmender Beliebtheit erfreut. Das Fahrrad hat sich als Verkehrsmittel im Alltag und in der Freizeit einen festen Platz erobert. Radfahren sorgt für besseres Klima, für mehr Gesundheit, überwindet Mobilitätsdefizite des öffentlichen Personenverkehrs im ländlichen Raum, ist ein eigenes Event in Freizeit und Urlaub. Mit Elektrorädern sind selbst längere Wege und Steigungen kein Hindernis mehr. Das Rad hat deshalb sein Potential noch nicht ausgereizt.

1. Mehr Radfahrende im Alltagsverkehr

Klimaschutz und Verkehrswende geben die Richtung vor: weniger motorisierter Individualverkehr, mehr Radverkehr in Kombination mit dem ÖPNV. Mit der Radverkehrskonzeption strebt der Landkreis an, das Radfahren im Alltag attraktiver zu machen und noch mehr Menschen von einer regelmäßigen Nutzung des Rades auf Alltagswegen zu überzeugen. Dazu braucht es vor allem bessere Infrastruktur, um den Umstieg für die Unentschlossenen zu erleichtern.

2. Bessere Vernetzung des Radverkehrs mit dem SPNV/ ÖPNV

Alltägliche Wege im Landkreis Hildburghausen zeichnen sich im Gegensatz zu verdichteten Stadtbereichen durch vergleichsweise lange Wegstrecken aus. Nicht selten sind regelmäßige Wege länger als die Strecke, die ein Radfahrer üblicherweise in einer Stunde zurücklegen kann (15-20 km). Hier erscheint es sinnvoll, den Radverkehr als Teil einer intermodalen Wegekette mit dem ÖPNV zu fördern. Vor diesem Hintergrund ist es anzustreben, das bestehende Netz des öffentlichen Verkehrs als Rückgrat für längere Wege zu stärken. Es sind die Voraussetzungen zu schaffen, dass mehr Wege im Vor- und Nachlauf zu den Haltestellen mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können. Dabei ist der Ausbau von Abstellmöglichkeiten ein wesentlicher Ansatz.

3. Steigerung der Sicherheit Rad fahrender Verkehrsteilnehmer

Die Steigerung der Verkehrssicherheit trägt nicht nur zum Schutz der körperlichen und seelischen Unversehrtheit der Verkehrsteilnehmer bei. Die gefühlte – also subjektiv wahrgenommene Unsicherheit – ist oftmals ein Grund, auf das Fahrrad als Verkehrsmittel generell zu

verzichten. So tragen sichere Verkehrsanlagen auch zu einer Förderung des Radfahrens im Allgemeinen bei. Radverkehrsanlagen sollen auch künftig den Anforderungen des aktuell gültigen Regelwerkes genügen, derzeit sind dies die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

4. Schaffung attraktiver Bedingungen für den Radtourismus

Der Fahrradtourismus hat bereits einen erheblichen Anteil am touristischen Aufkommen im Landkreis. Aktivurlauber gelten auch im Landkreis Hildburghausen als eine der Kernzielgruppen, für die ein gut ausgebautes und beschildertes sowie vielfältiges Netz an touristischen Radrouten zur Verfügung gestellt werden soll. Die wichtigsten touristischen Ziele sollen in Radrouten eingebunden oder zumindest gut mit dem Fahrrad erreichbar sein. Im Rahmen der Radverkehrskonzeption soll daher berücksichtigt werden, dass Ausbaumaßnahmen im Idealfall dem Alltags- und touristischen Radverkehr gleichermaßen nutzen. Wo touristische Radrouten mit Bedeutung im Alltagsverkehr bereits bestehen, sollen diese weiter gestärkt werden.

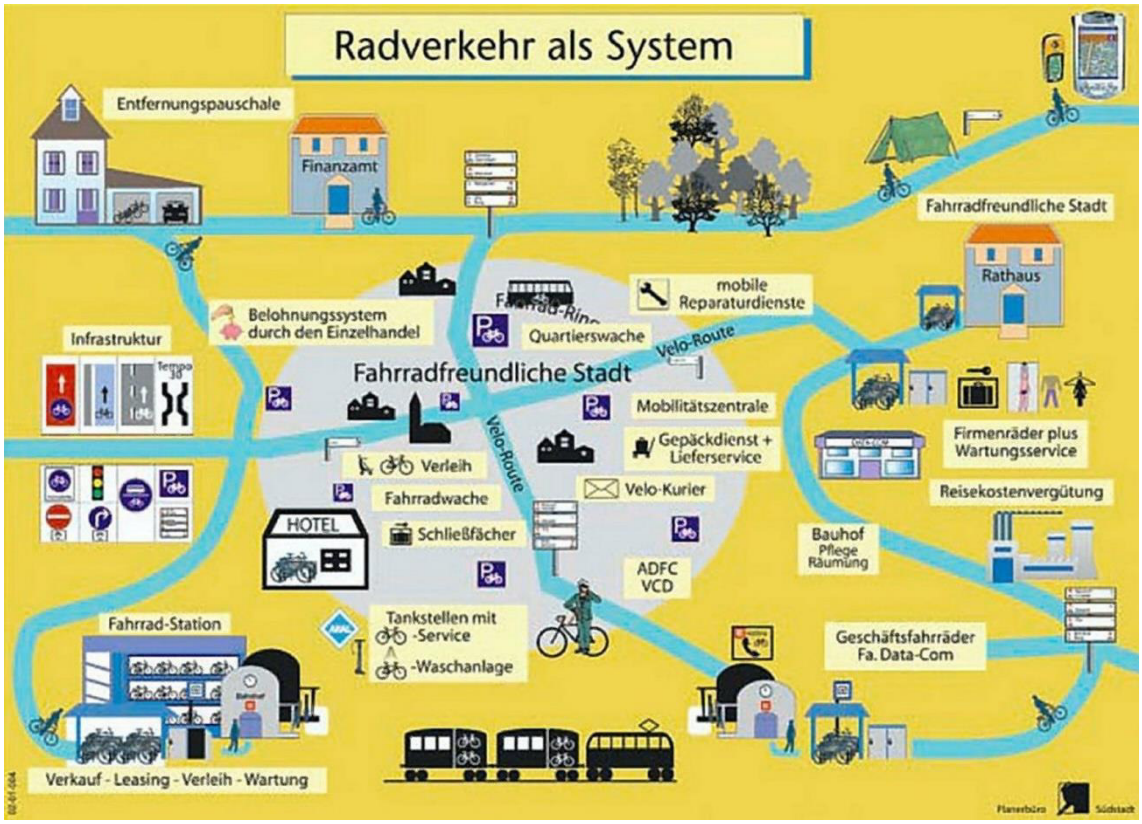
5. Bündelung und Koordinierung der Aktivitäten zur Radverkehrsförderung

Die Landkreise sind als Baulastträger zunächst vordergründig für den Radverkehr entlang der Kreisstraßen zuständig. Der Landkreis Hildburghausen nimmt für sich zudem in Anspruch eine wichtige Koordinierungsfunktion bei gemeindeübergreifenden Maßnahmen wahrzunehmen. Dies betrifft insbesondere touristische Radrouten, zukünftig aber auch verstärkt den Alltagsradverkehr. Die Radverkehrskonzeption soll die kommunal und landesseitig bestehenden Konzepte zusammenführen und als abgestimmtes Gesamtkonzept die Handlungsgrundlage für die kommenden Jahre bilden. Durch Priorisierungen im Realisierungskonzept können zielgerichteter Planungen angestoßen werden und Fördermittel akquiriert werden. Bereits bei der Erarbeitung war der Aspekt der Bürger- und Akteursbeteiligung wichtig. Dies soll zukünftig fortgeführt werden.

Die oben benannten Ziele bilden die Grundlage der Erarbeitung der Radverkehrskonzeption und sind über die Benennung konkreter Maßnahmen hinaus als Handlungsleitfäden für die zukünftige Radverkehrsförderung zu verstehen.

2.4 Radverkehr als System

Die Förderung des Radverkehrs soll sich im Rahmen dieser Konzeption nicht ausschließlich auf den Bau von Radwegen und damit die Erweiterung des Netzes von Radverkehrsanlagen beschränken. Schon im Nationalen Radverkehrsplan von 2002 der Bundesrepublik Deutschland wurde erkannt, dass Radverkehr als komplexes System zu verstehen ist. Neben der Infrastruktur für den fließenden Radverkehr sind zugleich Anlagen zum Abstellen der Fahrräder, Serviceangebote im Straßenumfeld und im Internet sowie eine intensive Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit erforderlich.



Grafik 7: Bestandteile des Systems Radverkehr aus dem Nationalen Radverkehrsplan 2002

Die oben genannten Handlungsfelder gilt es bei Planungen und Programmen zur Radverkehrsförderung auf allen Handlungsebenen gleichwertig zu berücksichtigen. In der vorliegenden Radverkehrskonzeption liegt der Fokus zunächst auf der Entwicklung eines Netzes für den Alltagsverkehr mit unterschiedlichen Standards, bedarfsgerechten Radverkehrsanlagen und einer gelungenen Verknüpfung zum ÖPNV.

Wichtig für das Verständnis der Konzeption ist die Abgrenzung des Alltagsradverkehrs vom touristisch geprägten Radverkehr. Alltagsverkehr unterscheidet sich demnach maßgeblich von touristisch geprägten Radverkehr durch die folgenden Punkte:

- Direktheit der Route maßgeblich noch vor landschaftlicher Attraktivität

- Steigungen können mit zunehmender Verbreitung elektrisch unterstützter Räder leichter überwunden werden und stellen kaum noch ein Hindernis dar
- Entfernungen von bis zu 15-20 km (eine Richtung) können im Alltagsradverkehr bei sehr guten Bedingungen innerhalb einer Stunde bewältigt werden. Solche Wege werden von einigen Nutzern dann auch täglich bewältigt. (z.B. Schleusingen – Hildburghausen, Schleusingen – Suhl, Eisfeld – Hildburghausen)
- Alltagsrouten orientieren sich stark an der Lage alltäglicher Ziele, wie Arbeitsplätze, Wohnorte, Schulen, Einkaufseinrichtung und Freizeiteinrichtungen

Touristische Radrouten können aufgrund der genussorientierten Nutzungsweise auch längere Umwege zwischen zentralen Orten aufweisen, um landschaftlich attraktivere Bereiche durchfahren und erleben zu können.

2.5 Richtlinien der Radverkehrsplanung

Im Zusammenhang mit dem Radverkehr sollten als Orientierungsrahmen für Planung, Bau und Betrieb der Radverkehrsinfrastruktur insbesondere die „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ (RIN), die „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL), die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt), die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) und das Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr beachtet werden. All diese Regelwerke wurden durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) erarbeitet. Sie sind durch das Bundesverkehrsministerium offiziell eingeführt und für die Anwendung auf kommunaler, Kreis- und Landesebene empfohlen worden.

Dies gilt, soweit das technische Regelwerk nicht im Widerspruch zur StVO und der VwV-StVO sowie – für den Bereich der Bundesfernstraßen – nicht im Widerspruch zu den Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten und die Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes steht. So gelten beispielsweise die Mindestbreiten für Radverkehrsanlagen in der VwV-StVO (neben weiteren Kriterien) als Voraussetzung für die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht. Das technische Regelwerk (z. B. die ERA) beschreibt als Orientierungsrahmen davon unabhängig die planerisch erstrebenswerten Maße.



Grafik 8: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der FGSV

Die ERA beschreiben im Wesentlichen, wie Radverkehrsanlagen innerorts und außerorts baulich gestaltet werden sollen und welche Kriterien für die Auswahl der geeigneten Führungsform zu berücksichtigen sind. Während innerorts zahlreiche verschiedene Führungsformen infrage kommen, sind es im Außerortsbereich (der Kerngegenstand der vorliegenden Konzeption sein soll) vor allem zwei Anlagenformen:

Grundsätzlich ist das Radfahren im **Mischverkehr mit den Kfz** auf allen Straßen zugelassen, außer es wird explizit ausgeschlossen oder es existiert eine parallel verlaufende benutzungspflichtige Radverkehrsanlage.



Foto: Straße mit Radverkehr im Mischverkehr (Themar – Lengfeld)

Das Fahren im Mischverkehr ist auf schwach belasteten Straßen grundsätzlich als unproblematisch einzuschätzen (bis 100 km/h und 2.500 Kfz/24h oder 70 km/h und 4.000 Kfz/24h). Nehmen Verkehrsmengen, der Anteil von Schwerlastfahrzeugen oder gefahrene Geschwindigkeiten zu, entsteht jedoch ein Gefährdungspotential, welches den Bau einer baulich getrennten Radverkehrsanlage anzeigt. Das zusätzlich entstehende Unsicherheitsgefühl hält nicht selten potentielle Radfahrer davon ab, häufiger aufs Fahrrad zu steigen.

Zu Sonderformen des Mischverkehrs gehören für den Radverkehr freigegebene Forst- und Wirtschaftswege. Hier sind in der Regel nur sehr wenige Fahrzeuge unterwegs und der Straßenausbau erlaubt nur moderate Geschwindigkeiten. Diese Wege sind folglich sehr gut für den Radverkehr nutzbar.

Baulich getrennte und straßenbegleitend oder **unabhängig von einer Straße geführte Radverkehrsanlagen** sind der Regelfall eigenständiger Radverkehrsanlagen im Außerortsbereich.



Foto: baulich getrennter Geh- und Radweg (Abschnitt des Werratal-Radwegs in der Nähe von Bockstadt)

Üblicherweise werden diese Radwege zur gemeinsamen Nutzung für Radfahrer und Fußgänger freigegeben. Die bauliche Trennung zur Fahrbahn erhöht die Sicherheit sowie das subjektive Sicherheitsgefühl und ermöglicht ein entspanntes Fahrerlebnis.

Als weitere Sonderformen der Radverkehrsführung außerorts existieren seit wenigen Jahren noch die folgenden Anlagen:

Schutzstreifen außerorts: Mit einer unterbrochenen Längsmarkierung werden hier Bereich von einer Kernfahrbahn abgetrennt, die im Regelfall nur durch den Radverkehr genutzt werden dürfen. In Begegnungsfällen können Pkw von der Kernfahrbahn auf die Schutzstreifen ausweichen, wenn sie den Radverkehr nicht gefährden. Schutzstreifen sind außerorts vor einigen Jahren testweise umgesetzt worden, haben sich letztlich jedoch nicht als Zugewinn für Attraktivität und Sicherheit herausgestellt. Da sie zudem gestalterisch kaum von der neuen Regelmarkierung für Straßen der Entwurfsklasse 4 (EKL 4) zu unterscheiden sind, wird auf einen Einsatz verzichtet.

Fahrradstraße: Fahrradstraßen sind Straßen, die ausschließlich dem Radverkehr vorbehalten sind, der Pkw-Verkehr muss durch Zusatzbeschilderung zugelassen werden, darf dann die Straße mit höchstens 30 km/h befahren. Radfahrende dürfen die Straße auch im Nebeneinanderfahren nutzen. In einigen Teilen Deutschlands kommen Fahrradstraßen auch auf Ortsverbindungen mit sehr geringer Kfz-Bedeutung zum Einsatz, um die Qualität für den Radverkehr deutlich zu erhöhen.

Radschnellverbindungen: Radschnellverbindungen (RSV) sind eigentlich nicht direkt an eine bestimmte Führungsform gekoppelt, sondern bezeichnen Netzelemente der höchsten Bedeutung im Alltagsnetz, auf denen sehr hohe Entwurfsstandards umgesetzt werden sollen. Damit diese gerechtfertigt sind (z.B. teils niveaufreie Kreuzungen über Bundesstraße, 4 m Breite als eigenständige Zwei-Richtungs-Radwege) sind nur dort umzusetzen, wo im Alltagsverkehr mit mehr als 2.000 Radfahrenden am Tag zu rechnen ist. Das betrifft folglich nur z.B. Verbindungen von Vorstädten zu Oberzentren in Ballungsräumen. Für den Landkreis Hildburghausen kommt keine Strecke als Radschnellverbindung in Frage.

3. Bestandsanalyse des Radverkehrs im Landkreis

3.1 Gemeindebefragung

Ein wichtiges Anliegen der Radverkehrskonzeption ist die Zusammenführung kommunaler Ansätze und Bedarfe in einem Planwerk. Zu diesem Zweck ist im Herbst 2023 eine Gemeindebefragung durchgeführt worden, bei der alle 8 Gemeinden und 2 Verwaltungsgemeinschaften im Landkreis angeschrieben und um Teilnahme gebeten wurden. Die Befragung umfasste sechs Fragen (siehe unten) und vorbereitetes Kartenmaterial, damit ortskonkrete Hinweise entsprechend übermittelt werden konnten.

Alle 10 Kommunen haben sich an der Befragung beteiligt, und dabei die folgenden für die Bearbeitung der Konzeption wesentlichen Antworten geliefert:

- Sind in Ihrer Gemeinde in den letzten Jahren Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur umgesetzt worden?
    - 6 von 10 Gemeinden antworteten mit ja
    - im Fokus standen Lückenschlüsse und Oberflächenverbesserungen
    - z.B. Asphaltierung zwischen Stressenhausen und Streufdorf, Streckenneubau zwischen Eisfeld und Sachsenbrunn, Ausbau zwischen Eisfeld und Bockstädt, Ausbau nördlich Haina, Asphaltierung südlich Lindenau
    - in Schleusingen gab in Form von Neubau Fahrradabstellanlagen es als einziger Gemeinde Aktivitäten außerhalb des Ausbaus des Wegenetzes



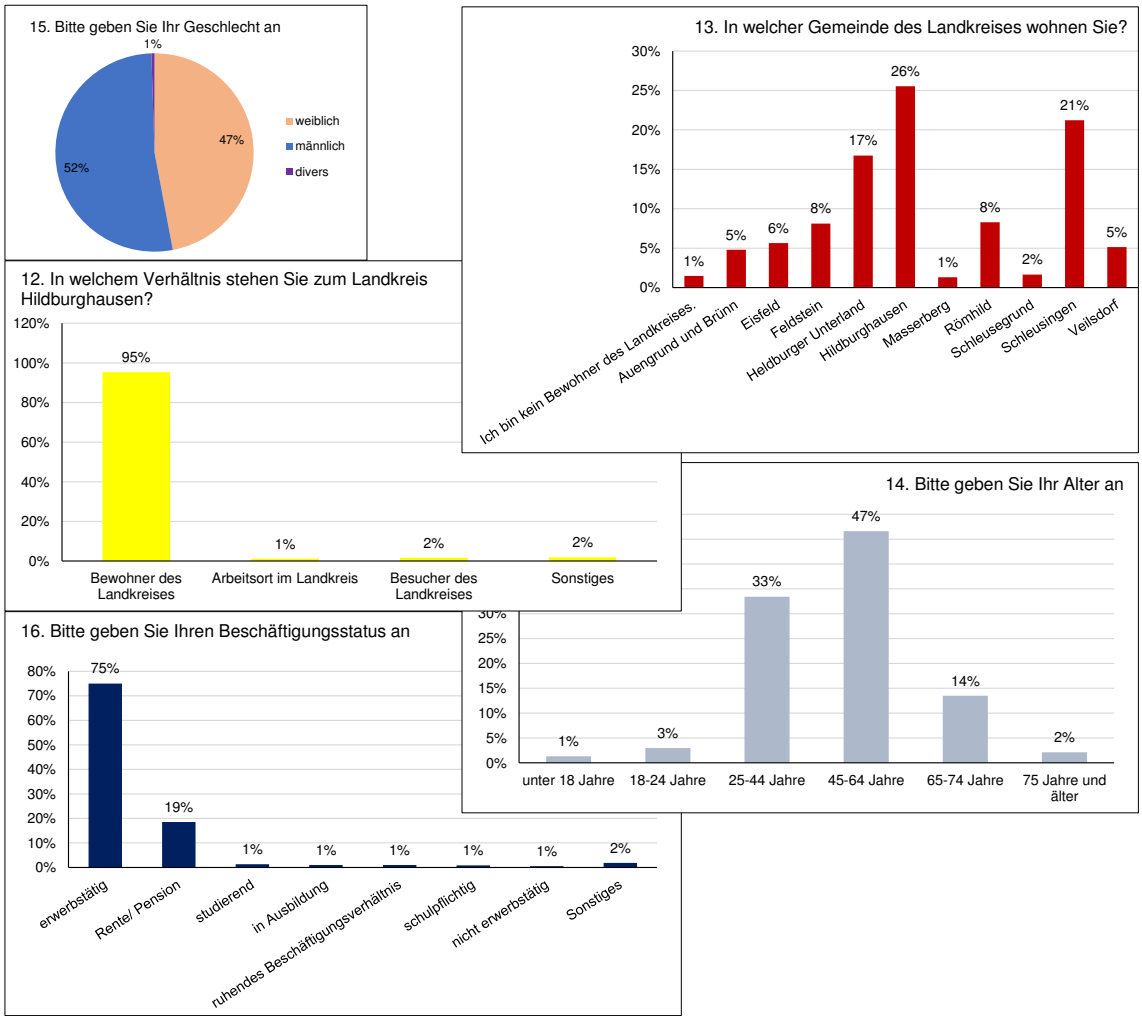
Grafik 9: Überblick erfolgter Ausbaumaßnahmen im nördlichen Teil des Landkreises

- Sind in Ihrer Gemeinde in den letzten Jahren weitere Maßnahmen zur Radverkehrsförderung (nicht-investive Maßnahmen) umgesetzt worden?
    - in keiner Gemeinde gab es entsprechende Aktivitäten

- Liegen in Ihrer Gemeinde bereits Konzepte für die Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur vor?
    - Radverkehrskonzepte mit einem Fokus auf den Alltagsverkehr existieren in Römhild und Schleusingen (in Kooperation mit Suhl)
    - in Masserberg gibt es ein Mountainbike-Konzept, welches sich jedoch auf den Freizeitverkehr fokussiert und daher für die vorliegende Konzeption von untergeordneter Bedeutung ist
- Liegen bei Ihnen bereits konkrete Planungen für den Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur in der Gemeinde vor?
    - 3 von 10 verfolgen aktuell Ausbauplanungen im Radwegenetz: Eisfeld, Römhild und Veilsdorf (gemeinsam mit Hildburghausen, da gemeindeübergreifende Strecke)
    - Geplant werden:
        - Abschnitt an der B 89 in Eisfeld unter der A 73
        - Eicha-Trappstadt
        - Roth-Zeilfeld
        - Radweg an der B 89 zwischen Hildburghausen und Hessberg
- Sind in Ihrer Gemeinde in den kommenden Jahren maßgebliche Änderungen an wichtigen Zielpunkten des Alltagsverkehrs?
    - in 3 von 10 Gemeinden ist mit Änderungen zu rechnen
    - neue Gewerbegebiete sind geplant in Eisfeld (südlicher Gutsweg), Schleusingen (Ratschner Höhe) und Auengrund
- Gibt es außerhalb des vom Landesverkehrsministerium betrachteten Alltagsradroutennetzes Bedarfe im Straßen- und Wegenetz ihrer Gemeinde, die für bessere Verbindungen im Radverkehr sorgen würden?
    - alle Gemeinden außer einer haben Bedarfsmeldungen bezüglich Ausbaumaßnahmen im Radwegenetz aus kommunaler Sicht benannt
    - Aufbereitung erfolgte unterschiedlich: beiliegendes Kartenmaterial wurde genutzt, auf bereits bestehende Konzepte wurde verwiesen, eigene Konzeptskizze wurde erstellt
    - gemeldeten Bedarfe sind durch den Gutachter geprüft und ins Maßnahmenportfolio übernommen worden. Die Meldung als kommunaler Bedarf kann im Einzelfall die Priorisierung hochgestuft haben.

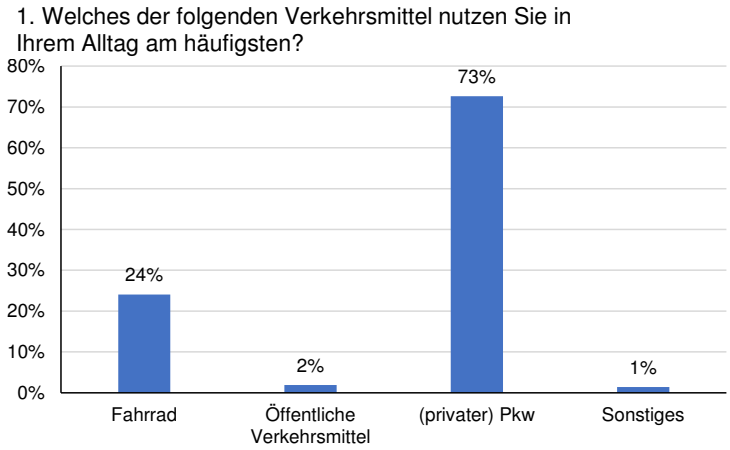
3.2 Online-Bürgerbefragung

Im Zeitraum 25.10.-28.11.2023 hatten interessierte Bürger und Besucher des Landkreises die Möglichkeit, online Fragen zur Situation des Radverkehrs und ihren Wünschen zu beantworten. Die Befragung stieß auf große Resonanz, sodass über 950 Teilnehmende akquiriert werden konnten. Die folgenden Grafiken verdeutlichen, dass ein breiter Querschnitt der Bevölkerung teilgenommen hat und die Repräsentativität damit als sehr gut eingeschätzt werden kann.



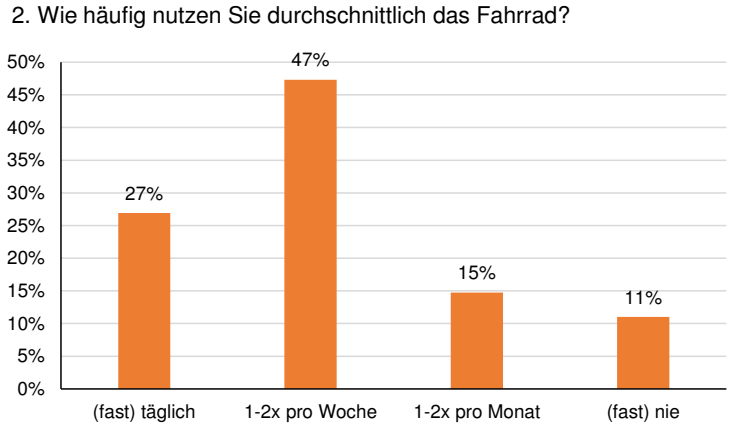
Grafik 10: Auswertung soziodemografischer Daten der Teilnehmenden

Etwa ein Viertel der Befragten nutzt das Fahrrad auch im Alltag am häufigsten. Dies dürfte – angesichts der topografischen Voraussetzungen des Landkreises – ein höherer Anteil als im Durchschnitt der Gesamtbevölkerung sein. Naturgemäß ziehen Befragungen zum Thema Radverkehr überdurchschnittlich oft regelmäßig Radfahrende an, weshalb die Ergebnisse eher als Spiegelbild der Radfahrinteressierten zu werten ist.

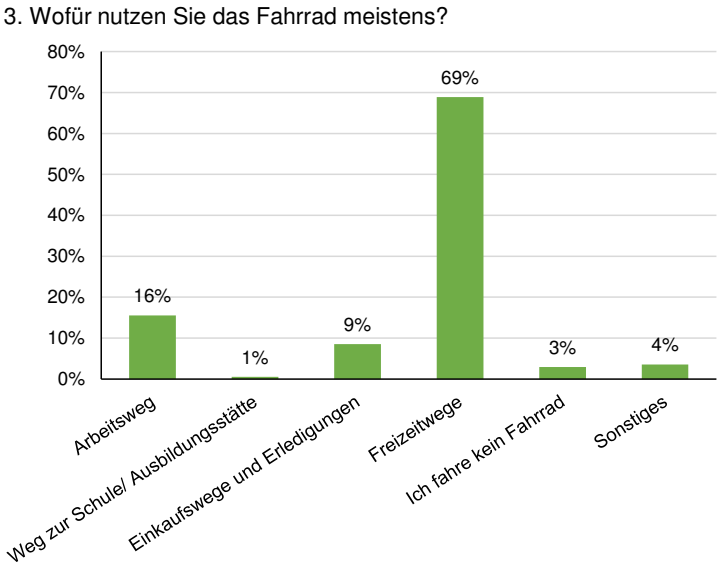


Grafik 11: Übliche Verkehrsmittelnutzung der Teilnehmenden

Der hohe Anteil überwiegend den Pkw-Nutzender und gleichzeitig Rad-Interessierter erklärt sich auch dadurch, dass viele Teilnehmende das Fahrrad nur zu vereinzelten Fahrten, z.B. Freizeitwege am Wochenende nutzen. Dies verdeutlichen auch die Antworten auf die beiden folgenden Fragen.

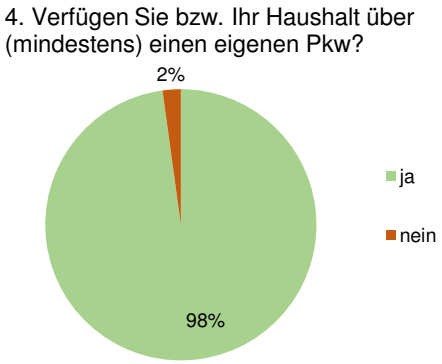


Grafik 12: Häufigkeit der Fahrradnutzung der Teilnehmenden



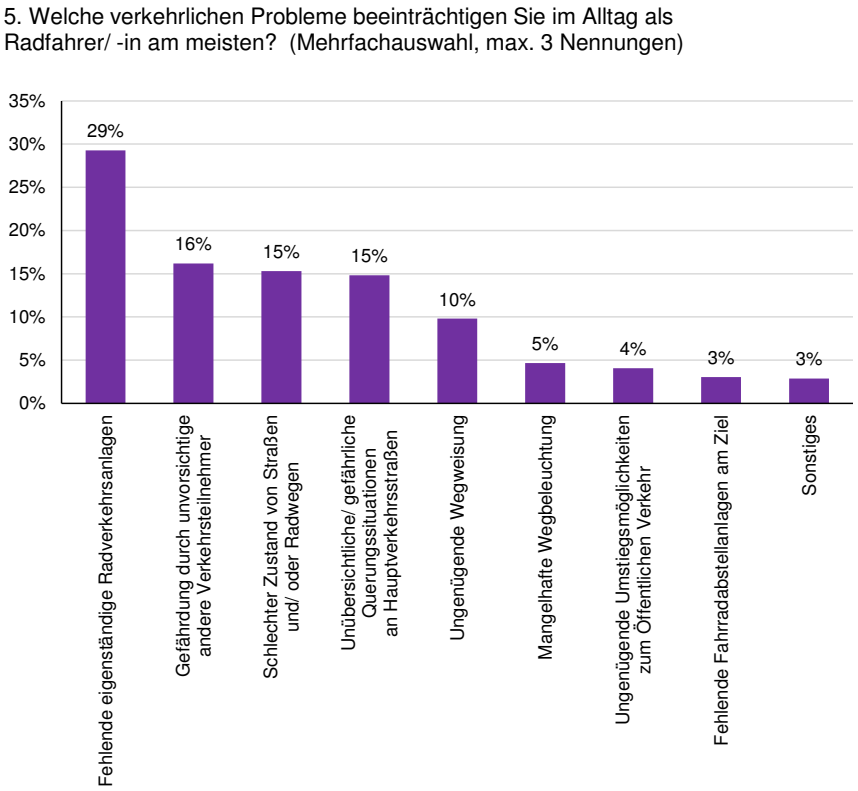
Grafik 13: Zwecke der Fahrten mit dem Fahrrad der Teilnehmenden

Demnach nutzen die meisten Teilnehmenden das Fahrrad 1-2-mal pro Woche und meistens zu Freizeitzwecken. Es wird aber auch deutlich, dass etwas mehr als ein Viertel aller Teilnehmenden das Fahrrad (fast) täglich und viele auch für alltägliche Zwecke wie den Weg zur Arbeit oder zum Einkaufen nutzen. Die hohe Pkw-Affinität zeigt sich auch in der sehr hohen Ausstattung der Haushalte mit einem privaten Pkw.



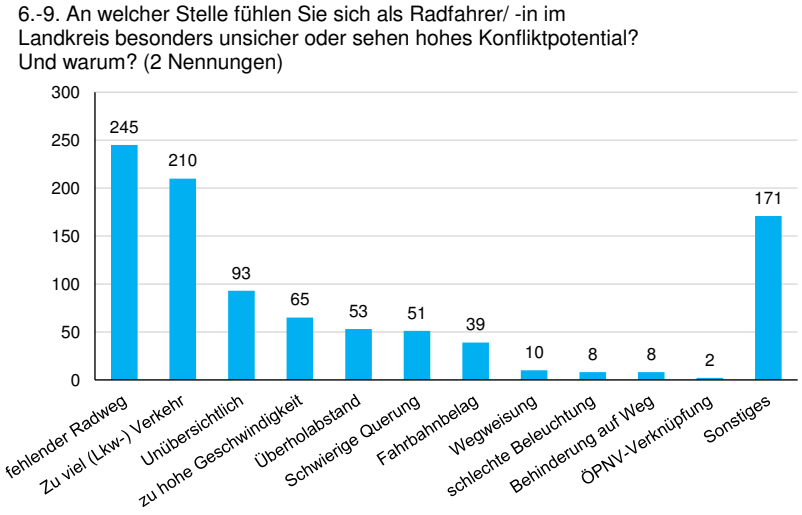
Grafik 14: Pkw-Verfügbarkeit in den Haushalten

Zentraler Inhalt der Bürgerbefragung war die Identifikation von generellen Problemen der Radfahrenden und speziellen räumlichen Defizit-Schwerpunkten. Die Befragung zeigte dabei deutlich, dass sich die meisten Befragten durch fehlende Radwege und damit verbundene (wahrgenommene) Gefahren beeinträchtigt fühlen.



Grafik 15: Generelle Probleme der Radfahrenden im Landkreis

Zu den wahrgenommenen Gefahren zählen dabei insbesondere die fehlende Vorsicht oder Rücksicht anderer Verkehrsteilnehmer, zu hohe Geschwindigkeiten, zu geringe Überholabstände und generell unübersichtliche Strecken. Viele Befragte bemängelten auch, dass grundsätzlich oft Probleme an Querungsstellen, mit der Oberflächenqualität und der Wegweisung bestehen. Diese Aspekte sind in der Beschreibung der Problemlagen bei den (von den Befragten so eingeschätzten) zwei kritischsten Stellen im Landkreisgebiet weit weniger häufig vertreten.

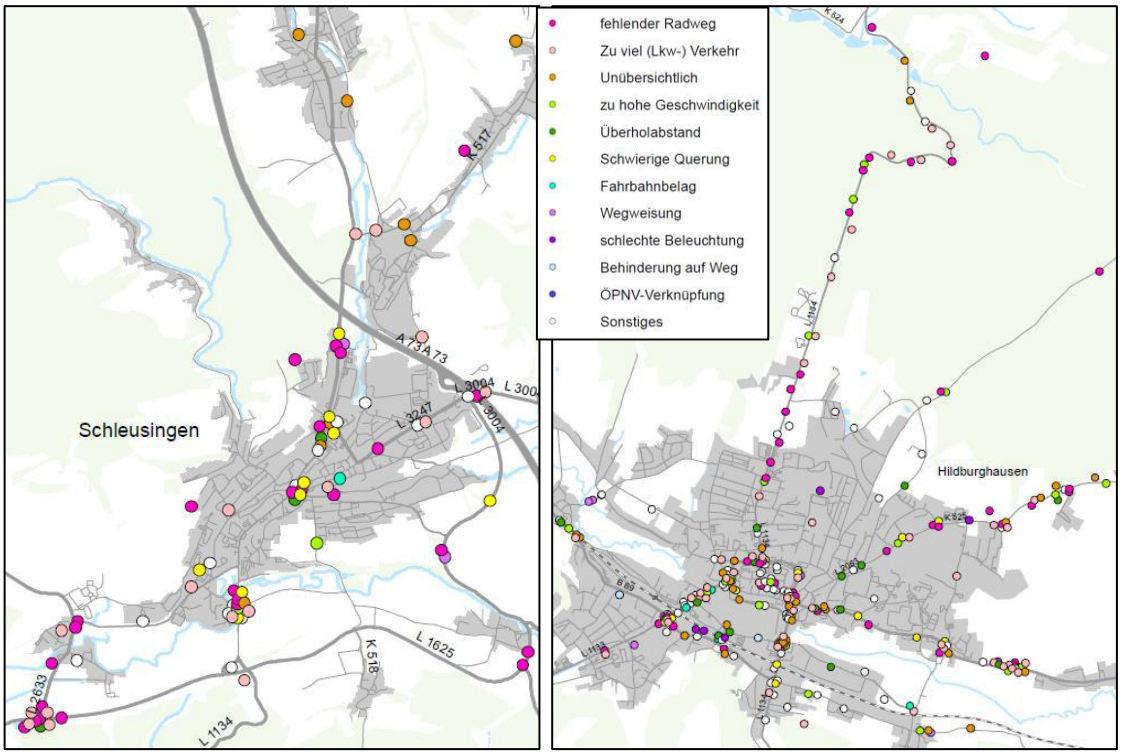


Grafik 16: Defizite an den beiden kritischsten Stellen im Radwegenetz des Landkreises

Bei der konkreten Verortung von Defizitstellen zeigt sich, dass zahlreiche Punkte als Probleme wahrgenommen werden, die mit einer eigenständigen Radverkehrsanlage unkritisch wären, wie z.B. zu viel Verkehr, zu hohe Geschwindigkeiten, unübersichtliche Streckenführung, zu geringe Überholabstände. Aspekte wie Probleme mit der Wegweisung, der Beleuchtung, Behinderungen auf dem Weg und Verknüpfung mit dem ÖPNV werden kaum genannt. Die hohe Zahl „sonstiger Gründe“ ergibt sich durch Befragte, die eine Problemstelle ohne Erläuterung des Grundes eingetragen haben.

Die Befragten hatten die Möglichkeit, die zwei aus ihrer Sicht kritischsten Stellen im Landkreisgebiet zu benennen. Durch die breite Streuung der Herkunft der Teilnehmenden sind auch die räumlichen Angaben glücklicherweise über das gesamte Landkreisgebiet verteilt. ***Abbildung 9*** zeigt die räumliche Verteilung der von den Bürgern benannten Problemstellen und die Kategorisierung der wesentlichen Problemlage.

Es wird deutlich, dass v.a. innerhalb der größeren Städte des Landkreises, Hildburghausen und Schleusingen, Problemstellen benannt werden. Dies hängt damit zusammen, dass der Radverkehr trotz aller Bemühungen in den Regionen zunächst verstärkt ein städtisches Thema mit kürzeren Reiseweiten ist. Das Landkreis-Radverkehrskonzept kommt hier an Grenzen der Detailliertheit, weswegen empfohlen wird, den betroffenen Gemeinden die Befragungsdaten zukommen zu lassen, um dies in der eigenen Arbeit berücksichtigen zu können.



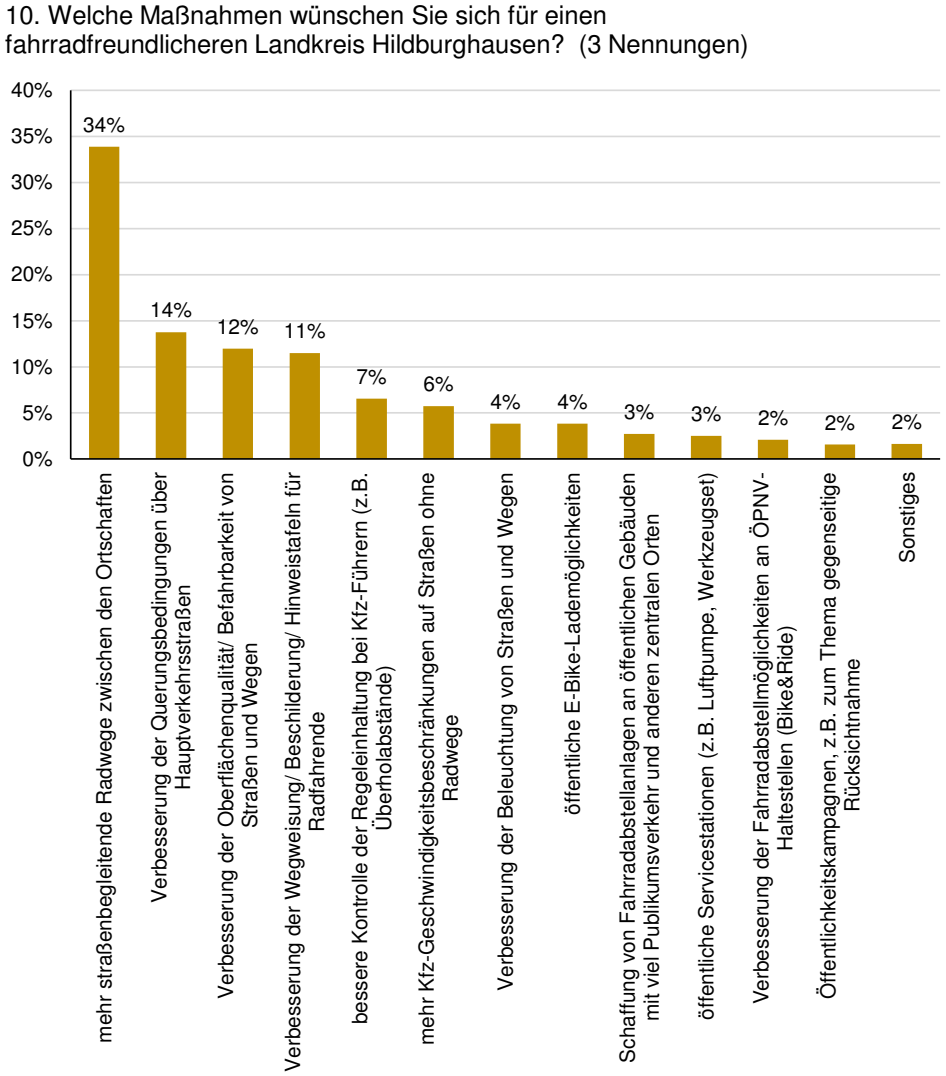
Grafik 17: Kartenausschnitte Schleusingen und Hildburghausen: benannte Problemstellen

Auch abseits der größeren Städte haben die Teilnehmenden zahlreiche Defizitstellen markiert. Dabei sind insbesondere die folgenden Strecken mit überdurchschnittlich vielen Nennungen aufgefallen. Im Regelfall bemängeln die Bürger hier fehlende Radwege wegen zu viel Verkehr oder zu hoher Geschwindigkeiten, Ausnahmen werden genauer erläutert.

- L 1625 Rappelsdorf – Kloster Vestra (fehlender Abschnitt Schleusetalradweg) ist die mit Abstand am häufigsten markierte Strecke
- L 3247 Hirschbach – Suhl
- L 3004 Schleusingerneudorf – Schmiedefeld
- K 526 Crock – Brünn
- K 526 Crock - Hirschendorf
- K 525 Hildburghausen – Weitersroda (besonders unübersichtliche Strecke)
- B 89 Hildburghausen – Hessberg
- L 1134 Hildburghausen – Gerhardtsgereuth
- K 505 Streufdorf – Bad Rodach
- K 505 Streufdorf – Simmershausen
- L 1133 Simmershausen – Bedheim
- L 1133 Gleicherwiesen – Linden
- L 1133 Linden - Trappstadt
- L 2673 Zeilfeld – Roth (besonders unübersichtliche Strecke)
- L 1132 Zeilfeld – Waldhaus (besonders unübersichtliche Strecke)
- L 2642 Heldburg – Holzhausen
- L 1134 Heldburg – Hellingen (besonders unübersichtliche Strecke)
- Werra-Obermain-Radweg zwischen Heldburg und Gellershausen (besonders schlechter Fahrbahnzustand)

Die zahlreichen von den Bürgern benannten Schwerpunkte flossen in die Maßnahmenfindung und -priorisierung ein.

Zum Abschluss der Befragung sind noch die durch die Bürger gewünschten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs im Landkreis abgefragt worden.



Grafik 18: Durch die Bürger gewünschte Maßnahmen der Radverkehrsförderung

Die Antworten auf die Abschlussfrage haben deutlich gemacht, dass der Fokus der Bürger deutlich auf dem Ausbau des Netzes straßenbegleitender Radwege liegt (34 % aller Nennungen). Dies deckt sich mit den Defiziten, die durch die Bürger benannt wurden und die größtenteils bei eigenständigen Radverkehrsanlagen nicht bestehen würden. Ebenfalls bei mehr als jeder zehnten Nennung vertreten waren Verbesserungen bei den Querungsbedingungen, Verbesserung der Oberflächenqualität und Verbesserungen bei der wegweisenden Beschilderung. Letzteres lässt sich jedoch kaum durch die kommunizierten Defizite erklären, da hier die Wegweisung vergleichsweise selten genannt wurde. Weniger Nennungen erhielten Themen im Zusammenhang mit der Regulierung der Kfz-Geschwindigkeiten (niedrigere zulässige Geschwindigkeiten und bessere Kontrollen). Im Freitextfeld zu dieser Frage sind z.B. die folgenden Themen benannt worden:

- Oberflächenqualität nach forstwirtschaftlichen Eingriffen
- Fahrradmitnahme ÖPNV, Fahrradanhänger
- Barrierefreiheit wichtiger ÖPNV-Verknüpfungsstellen

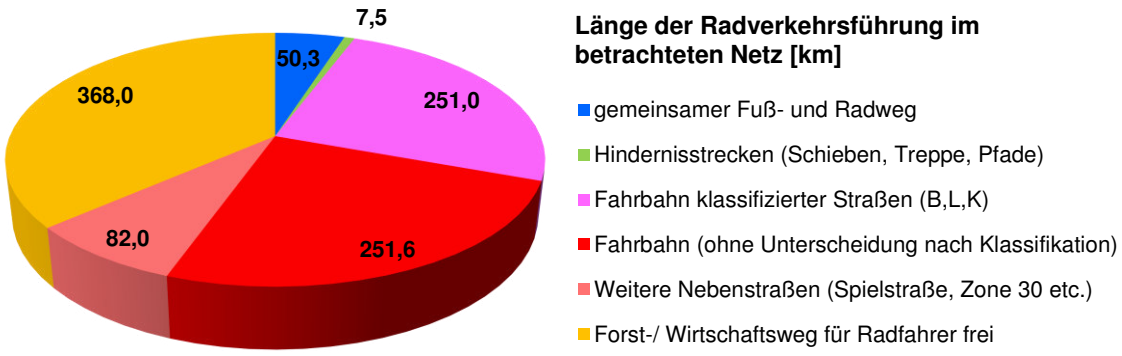
- Kampagnen, z.B. Stadtradeln
- Kontrolle Benutzung Wirtschaftswege durch Pkw
- Fahrradkarte Alltagsverkehr

3.3 Netz der Radverkehrsanlagen

Die nachstehenden Auswertungen erfolgte auf Basis der im Radroutenplaner des Landes Thüringen für den Landkreis Hildburghausen hinterlegten Informationen zu den Radverkehrsanlagen und Radrouten. Ergänzt wurde diese Datenbank punktuell durch den Gutachter, wenn Straßen oder Wege eine besondere Alltagsrelevanz aufwiesen, aber noch nicht in diesem Radroutenplaner enthalten waren. Insgesamt sind etwa 1.000 km Streckennetz analysiert worden.

Im Landkreis Hildburghausen bestehen derzeit auf etwa 50 km separate Radverkehrsanlagen, wobei es sich hierbei ausschließlich um gemeinsame Geh- und Radwege handelt. Gemäß den zugrundeliegenden Daten teilen sich Radfahrer und der Kfz-Verkehr auf Strecken mit einer Gesamtlänge von etwa 585 km die Fahrbahn. Hierunter fallen gleichermaßen hochbelastete Bundesstraßen wie ruhige Nebenstraße. Bei 368 km handelt es sich um landwirtschaftliche Wege und Forstwege, die grundsätzlich sehr gut vom Radverkehr mit genutzt werden können.

Die folgende Grafik fasst die Führungsformen des Radverkehrs im Landkreis Hildburghausen zusammen. Abbildung 5 im Anhang des Berichts veranschaulicht die Führungsformen im Landkreis in Form einer Karte.



Grafik 19: Führungsformen des Radverkehrs im Landkreis Hildburghausen

Im Bereich der Außerortsstraßen sind im Landkreis Hildburghausen derzeit nur die Führungsformen Mischverkehr und gemeinsamer Geh- und Radweg vorhanden. Andere Formen, wie beispielweise Schutzstreifen, sind derzeit außerorts noch nicht angelegt worden.

Die 50 km gemeinsame Geh- und Radwege im Landkreis sind überwiegend in Asphaltbauweise ausgeführt. Weitere verbreitete Bauweisen sind Betonverbundsteine und sandgeschlämmte Bauweise. Die Befahrbarkeit der Geh- und Radwege ist größtenteils als einwandfrei einzuschätzen,

wobei genauere Daten zur Beschaffenheit der einzelnen Wege nicht vorlagen und im Projektumfang auch nicht erhoben werden konnten. Durch Bürgerhinweise sind jedoch Strecken aufgefallen, bei denen offensichtlich Verbesserungsbedarf besteht, z.B. zwischen Heldburg und Gellershausen.

3.4 Touristisches Radroutennetz

Der Landkreis Hildburghausen verfügt über ein dichtes radtouristisches Netz. Große Teile dieses Netzes sind Bestandteil des landesbedeutsamen Radverkehrsnetzes welches im Radverkehrskonzept 2.0 Thüringen beschlossen wurde. Die folgende Tabelle führt die einzelnen radtouristischen Routen des Landkreises auf.

	Route	ggf. Nr. im Radnetz Thüringen	Länge
Überregionale Themenroute			
RENNSTEIG	Rennsteig-Radwanderweg	I-10	195 km, davon 53 km im Landkreis
Werratal Erlebnis Werratal	Werratal-Radweg	I-02	276 km, davon 61 km im Landkreis
13	Iron-Curtain-Trail	EV-13	9950 km, davon 45 km im Landkreis
Regionale Themenroute			
KELTENRADWEG	Keltenradweg	II-50	36 km, davon 22 km im Landkreis
WOM	Werra-Obermain-Radweg	II-49 und II-58	52 km, davon 23 km im Landkreis
Schleusetal Radweg	Schleusetal-Radweg	II-51	33 km, davon 27 km im Landkreis
Waldrandroute	Waldrandroute, Route Süd	II-64	37 km, davon bislang 5 km im Landkreis, Verlängerung Eisfeld – Schleusingen – Suhl in Planung

Tabelle 1: Radfernwege und regionale Hauptradrouten im radtouristischen Netz des Landkreises

Hervorzuheben ist aus der Auflistung der Werratal-Radweg, der als einer der schönsten und beliebtesten in Mitteldeutschland zählt. Als Verbindung zahlreicher Städte entlang der Werra hat der Weg auch eine sehr hohe Bedeutung im Alltagsverkehr. Er ist zudem einer dem am besten

ausgebauten Wege im Landkreis, der kaum Mischverkehr mit Fahrzeugen außer auf innerörtlichen oder sehr schwach belasteten Straßenabschnitten auszeichnet.

Auch der Werra-Obermain-Radweg erfüllt als Verbindung von Hildburghausen in Richtung Heldburg wichtige Aufgaben im Alltagsverkehr. Die Waldrandroute soll nach ihrer Fertigstellung eine ähnliche Funktion auf der Achse Eisfeld – Schleusingen – Suhl übernehmen.

Eine Übersicht der radtouristischen Routen im Landkreis kann ***Abbildung 4*** am Ende des Berichts entnommen werden.

3.5 Verknüpfungsstellen zum ÖPNV

Die Bedeutung einer funktionierenden Verknüpfung zwischen Radverkehr und dem ÖPNV/ SPNV ist in den Zielen zur Radverkehrskonzeption erläutert worden. Für die Bewertung der Qualität der Verknüpfung sind vordergründig das Angebot und die Gestaltung der Fahrradabstellanlagen an den Haltestellen maßgeblich. Für den Landkreis Hildburghausen lagen hierzu nur wenige Informationen aus dem Haltestellenkataster des Nahverkehrsplans vor. Daraus und aus den durchgeführten Vor-Ort-Begehungen konnte festgestellt werden, dass es an keiner maßgeblichen Haltestelle im Landkreis bedarfsgerechte Fahrradabstellmöglichkeiten gibt. Teilweise gibt es vereinzelte Fahrradbügel im Haltestellenumfeld, die jedoch nicht den Anforderungen an Bike&Ride-Anlagen genügen (z.B. Steinfeld, Schlechtsart, Bedheim, Fischbach). In Eisfeld und Hildburghausen gibt es überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten, die jedoch hinsichtlich Qualität (Vorderradhalter in Eisfeld) und Quantität (Hildburghausen) ebenfalls nicht den Anforderungen genügen.



Foto: Bahnhof Themar ohne Fahrradabstellmöglichkeiten



Foto: vereinzelte Fahrradbügel am Bahnhof Hildburghausen, mit Wetterschutz

Am Bahnhof Eisfeld ist eine überdachte Abstellmöglichkeit für etwa 10-15 Fahrräder geschaffen worden, jedoch nicht mit anforderungsgerechten Fahrradbügeln sondern mit einem Vorderradhalter, bei dem Beschädigungen am Fahrrad sehr viel häufiger vorkommen.

3.6 Wegweisung

Im Landkreis Hildburghausen gibt es eine Radverkehrswegweisung, die hinsichtlich Gestaltung dem bundesweiten Standard der FGSV entspricht. Dieser sieht an Entscheidungspunkten zwischen mehreren Routen Zielwegweiser mit Entfernungsangabe vor, in welche die Logos der touristischen Routen eingeschoben werden. Ansonsten sind einfache Zwischenwegweiser mit Pfeil und Fahrradpiktogramm verwendet worden. Mit dem Radverkehrskonzept 2.0 Thüringen ist auch eine „Richtlinie zur Radverkehrswegweisung im Freistaat Thüringen (ThürRadWW-RL)“ erarbeitet und eingeführt worden. Diese gibt die erforderlichen Wegweisungsstandards für das Land Thüringen an, entspricht jedoch in maßgeblichen Punkten dem bundesweiten Standard der FGSV.



Fotos: Beispiele für Radwegweisung im Landkreis Hildburghausen

Mit Wegweisung versehen sind im Landkreis vordergründig die Strecken des Radnetzes des Radverkehrskonzepts 2.0 sowie ergänzende Zubringerstrecken. Einzelne Strecken sind mit einer Wegweisung ausgestattet die hinsichtlich Gestaltung und Zielauswahl nicht dem FGSV-Standard entspricht. Die Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflicht obliegt den Gemeinden.

Ein Teil der Wegweisung besitzt auch eine große Relevanz im Alltagsverkehr, da die betroffenen Routen ebenfalls im Alltagsverkehr relevant sind. Teilweise wird jedoch auf wenige alltagstaugliche Strecken verwiesen, die gegenüber dem direktesten und gleichfalls tauglichen Weg für den Radverkehr über touristisch attraktive aber längere Strecken verweisen.

3.7 Öffentlichkeitsarbeit

Eine systematische Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr existiert derzeit vor allem im Bereich des Fahrradtourismus. Das Radfahren wird dabei als Teil des reichhaltigen Freizeit- und Aktivangebotes im Landkreis vermarktet. Dazu informiert der Landkreis auf seiner eigenen Homepage über die wichtigsten touristischen Themenradrouten und verweist auf weitergehende Materialien. Die großen Radfernwege sind dazu auch Teil einer Freizeit- und Erlebniskarte, die für den Landkreis herausgegeben wird.



Grafik 20: Freizeit- und Erlebniskarte des Landkreises Hildburghausen

Weitere Aktionen der Öffentlichkeitsarbeit, wie z.B. Plakatkampagnen oder die Teilnahme an Mitmachaktionen (wie z.B. Stadtradeln) haben zuletzt keine im Landkreis stattgefunden. Der ADFC Südthüringen, der auch im Landkreis Hildburghausen aktiv ist organisiert stellenweise Vor-Ort-Aktionen, z.B. bei Fahrradcodierungen bei Volksfesten. Die Initiative Rodachtal e.V. führt jedes Jahr in Kooperation mit den Mitgliedskommunen die Events "Anradeln" und "Abradeln" durch.

4. Landkreisrelevante Radverkehrsnetze

4.1 Vorbemerkungen

Die Analysen haben gezeigt, dass das Straßen- und Wegenetz im Landkreis Hildburghausen sehr umfangreich ist. Es ist daher erforderlich, wichtige Elemente des Radverkehrsnetzes zu identifizieren. Der Fokus der vorliegenden Konzeption lag auf der Entwicklung eines durchgängigen Netzes für den Alltagsradverkehr. Daher wurde zunächst ein Netz entwickelt, das vordergründig die Anforderungen dieser Nutzergruppe im Blick hatte. Gleichwohl wurde bei der Zusammenstellung des Alltagsnetzes darauf geachtet, ob bereits parallel verlaufende Optionen im touristischen Netz bestehen, welche die Alltagsnachfrage abdecken könnten. Dies stellt eine hohe Effizienz des Radwegenetzes im Landkreis sicher.

Die Unterschiede der Anforderungen im touristischen sowie im Alltagsradroutennetz ist bereits in Kapitel 2.4 erläutert worden. Im Folgenden soll noch einmal differenzierter auf diese Aspekte eingegangen werden.

4.2 Standards der Radverkehrsführung

4.2.1 Radtouristische Netze

Grundsätzlich bestehen aus Sicht von Radtouristen insbesondere die folgenden Anforderungen an touristische Routen:

- Führung unter Berücksichtigung von Sehenswürdigkeiten und der Thematik der Route,
- erlebnisorientierte, naturnahe Führung ist wünschenswert,
- sichere Befahrbarkeit und sichere Querungsstellen, Ausführung gemäß ERA,
- allwettertauglicher Wegbelag (Asphaltbauweise ist in Abhängigkeit der örtlichen Rahmenbedingungen (z.B. Naturschutz) als Standardlösung),
- konsistente Wegweisung,
- ausreichende Breite gemäß ERA,
- touristische Infrastruktur entlang des Weges (Gaststätten, Herbergen, Rastplätze etc.).

4.2.2 Netz des Alltagsradverkehrs

Im Gegensatz zum touristischen Netz konnte bei der Festlegung des Alltagsnetzes für den Radverkehr nicht auf ein bereits bestehendes Netz zurückgegriffen werden. Es war daher ein neues Netz abzuleiten, welches den Anforderungen des Alltagsradverkehrs genügt. Die im Folgenden vorgestellten Punkte entstammen im Wesentlichen den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der FGSV (ERA)[3]:

[3] *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen*
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2010

- Verknüpfung von (Wohn-) bzw. Siedlungsschwerpunkten, Gewerbeansiedlungen, Bildungseinrichtungen und Übergangspunkten zum ÖPNV
- direkte, umwegarme Führung, das heißt der Umwegfaktor gegenüber der kürzest möglichen Route zwischen zwei Orten sollte unter 1,2 liegen
- auf Hauptrouten sollen gemäß der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung Reisegeschwindigkeiten (inkl. Verzögerungen an Querungen) von etwa 20-30 km/h erreicht werden
- Alltagsrouten binden an Übergängen zu benachbarten Landkreisen oder Bundesländern an
- sichere Befahrbarkeit und sichere Querungsstellen, Ausführung gemäß ERA
- allwettertauglicher Wegbelag (Asphaltbauweise als Standardlösung)
- ausreichende Breite gemäß ERA
- ganzjährige Befahrbarkeit (Winterdienst mindestens auf Hauptstrecken)
- Wegweisung entlang von Hauptstrecken und
- unnötige Steigungen sollten vermieden werden, wobei dies angesichts einer zunehmenden Marktdurchdringung der Pedelecs perspektivisch weniger relevant sein wird.

Im Rahmen des Projektes Alltagsroutennetz Thüringen sind die Standards für die Führung des Radverkehrs weiter spezifiziert worden[4]. Die folgende Tabelle fasst wesentliche Parameter zur Entscheidung zur Führung des Radverkehrs auf Außerortsstraßen zusammen.

Entwurfsklasse	Zul. Höchst-geschwindigkeit	Mischverkehr möglich	Einzelfallprüfung	Radverkehrsanlage empfohlen
Alle	> 100 km/h	nie	nie	straßenunabhängige Führung
EKL 1	alle	nie	nie	straßenunabhängige Führung
EKL 2	alle	nie	nie	straßenunabhängig / fahrbahnbegleitend
EKL 3	≤ 70 km/h	< 2.500 Kfz/24h	2.500 - 4.000 Kfz/24h	> 4.000 Kfz/24h
	> 70 km/h	< 2.500 Kfz/24h	2.500 Kfz/24h	> 2.500 Kfz/24h
EKL 4	alle	Regelführung	bei hoher Nachfrage im Radverkehr oder hoher Kfz-Belastung	bei hoher Nachfrage im Radverkehr oder hoher Kfz-Belastung und bei besonderer Netzbedeutung

Tabelle 2: Einsatzbereiche von Führungen im Mischverkehr – außerorts[5]

Weiter wird in dem Hinweispapier des Landes ausgeführt: Bei der Führung des Radverkehrs im Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen sind neben den vorherrschenden Verkehrsbelastungen auch die verfügbaren Fahrbahnbreiten zu beachten. Die erforderlichen Fahrbahnbreiten richten sich

[4] *Radroutennetz Thüringen, Qualitätsstandards für die Führung des Radverkehrs in Thüringen im Auftrag des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft Ingenieurgruppe IVV GmbH, 2023*

[5] *ebenda*

nach den maßgebenden Begegnungsfällen (z. B. Begegnungsfall Lkw - Radfahrende bzw. Überholfall Pkw - Radfahrende). Bei Berücksichtigung des Mindestüberholabstands 2,00 m außerorts ergeben sich Mindestfahrbahnbreiten auf Straßen von ca. 6,00 m außerorts.



Foto: Straßenbegleitende Zwei-Richtungs-Radwege sind die üblichste Radverkehrsführung außerorts



Foto: Fahrradfahren auf schwach belasteten Straßen ist zumeist als unproblematisch einzustufen

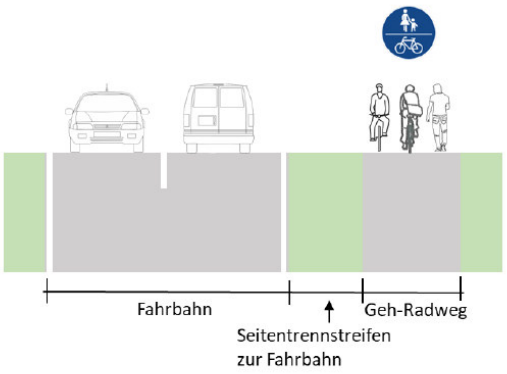
Außerorts bietet es sich häufig an, den Radverkehr im Mischverkehr im land- und forstwirtschaftlichen Wegenetz zu führen. Die Mindestbreite sollte dabei unter der Voraussetzung von geringer Fahrzeugnutzung und wenig Fußverkehr 3,00 m betragen. Straßenbegleitende Wirtschaftswege benötigen einen Sicherheitstrennstreifen zur Straße von mindestens 1,75 m. Im Zuge der Nutzung für (mit wegweisender Beschilderung versehene) Radverkehrsverbindungen müssen Vereinbarungen mit den Eigentümern hinsichtlich der Verkehrssicherungspflicht und der Reinigung getroffen werden. Bei der verkehrsrechtlichen Beschilderung von landwirtschaftlich genutzten Wegen ist darauf zu achten, dass die Wege explizit mit dem Zusatz 'Radfahrer frei' versehen werden.



Foto: schwach belastete Wirtschaftswege sind gut zum Fahrradfahren geeignet

Straßenbegleitende Geh- und Radwege im Zweirichtungsverkehr sind gemäß dem Hinweispapier des Landes und der ERA die Regellösung für Radverkehrsanlagen außerorts. Sie sind mit einer Mindestbreite von 2,50 m auszuführen. Die folgende Grafik entstammt dem Hinweispapier des Landes und fasst wesentliche Merkmale dieser Anlagenart zusammen.

Straßenbegleitender gemeinsamer Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)



Außerorts ist der Zweirichtungsradweg die Regellösung

Innerorts i.d.R. keine Anwendung

Beschilderung mit Zeichen 240

Regelwerte gemäß ERA	Mindestwerte (Bestand)
Innerorts: keine Anwendung	**Innerorts:** keine Anwendung
Außerorts: Breite: ≥ 2,50 m (abhängig vom Fußgängeraufkommen siehe Bild 15 ERA 2010) + ≥ 1,75 m Seitentrennstreifen zur Fahrbahn	**Außerorts:** Breite: ≥ 2,00 m (abhängig vom Fußgängeraufkommen siehe Bild 15 ERA 2010) + ≥ 1,75 m Seitentrennstreifen zur Fahrbahn

Grafik 21: Kennwerte Bau und Betrieb zu straßenbegleitenden Geh- und Radwegen

Straßenunabhängige Geh- und Radwege können gemäß der gleichen Kennwerte entwickelt werden. Schutzstreifen außerorts sollen nicht eingesetzt werden. Wenn eine Fahrradstraße außerorts infrage kommt, sollte diese eine Mindestbreite von 3,50 m aufweisen.

4.3 Ableitung eines Netzes für den Alltagsverkehr

4.3.1 Projekt Alltagsroutennetz Thüringen

Der Landkreis Hildburghausen profitiert bei der Erstellung seines Netzes für den Alltagsverkehr von Vorarbeiten, die im Rahmen des Projektes Alltagsroutennetz Thüringen (durchgeführt vom Freistaat Thüringen) erfolgten. Als Folgeprojekt des Radverkehrskonzepts 2.0 wurden hier für die Verbindungen der zentralen Orte (***Abbildung 3***) im gesamten Freistaat unterschiedliche Routenoptionen gesucht, mit den lokalen Akteuren diskutiert und letztlich die Vorzugsachsen in einem Alltagsroutennetz zusammengefasst. Auf Grundlage öffentlich verfügbarer Daten wurden zudem für die Routen potentielle Maßnahmenansätze zusammengestellt.

Im Landkreis Hildburghausen und angrenzenden Gebieten sind die folgenden zentralen Orte (***Abbildung 3***) und die meisten Verbindung dieser Orte untereinander betrachtet worden:

- Hildburghausen
- Schleusingen
- Eisfeld
- Themar
- Römhild
- Heldburg
- Schleusegrund
- Großbreitenbach (Ilmkreis)
- Schalkau (Kreis Sonneberg)
- Suhl
- Meiningen (Kreis Meinigen-Schmalkalden)
- Bad Königshofen (Bayern)
- Bad Rodach (Bayern)
- Coburg (Bayern)

Bei der Zusammenstellung des aus Landessicht relevanten Alltagsroutennetzes wurde ein Entfernungsansatz gewählt, der beispielweise eine Verbindung zweier Grundzentren, die über 12 km auseinander liegen nicht berücksichtigt hat. In der Folge sind im Landkreis Hildburghausen einzelne Relationen zwischen zentralen Orten nicht durch das Land betrachtet worden, wie z.B. Heldburg – Römhild, Heldburg – Bad Königshofen.

Für die betrachteten Wunschlinien zwischen den zentralen Orten sind teilweise mehrere mögliche Routen im Straßen- und Wegenetz identifiziert worden, die dann durch die Akteure in den Landkreises und Kommunen bewertet werden konnten. Aus den Rückmeldungen wurden letztlich Vorzugsrouten für die Alltagsverbindungen herausgearbeitet und vertiefter bzgl. Maßnahmen untersucht. ***Abbildung 7*** zeigt als „Hauptnetz“ die durch das Land letztlich betrachteten Strecken.

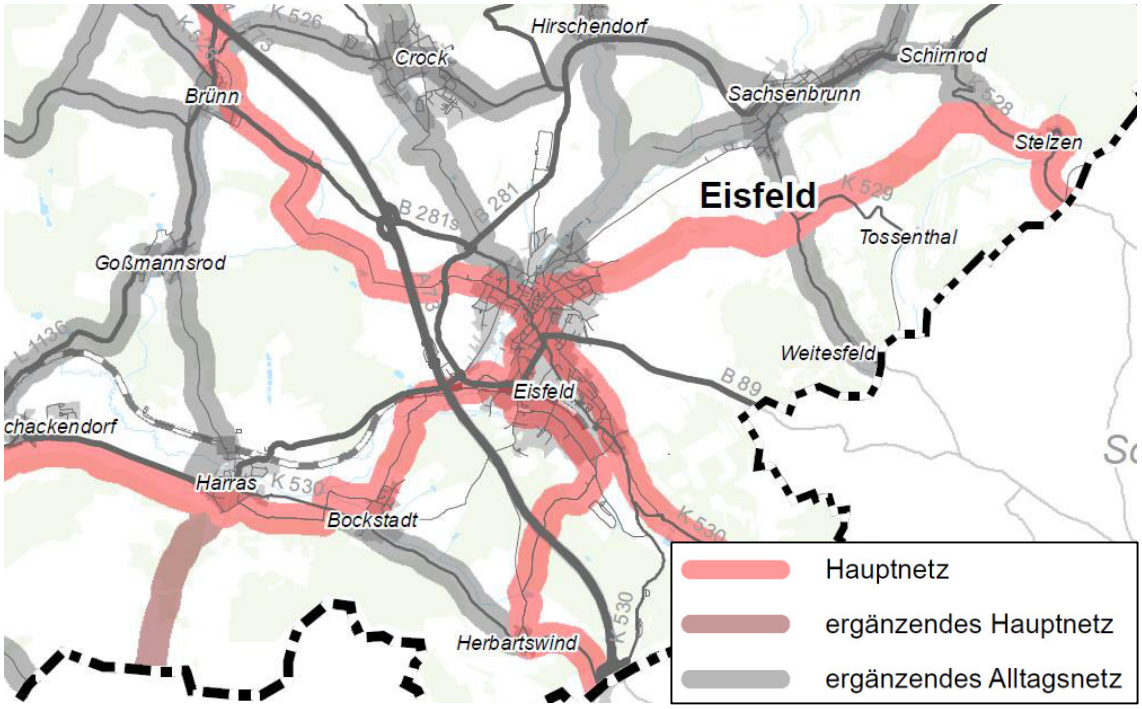
4.3.2 Alltagsroutennetz des Landkreises

Für das vorliegende Radverkehrskonzept des Landkreises war das vom Land betrachtete Alltagsroutennetz nicht ausreichend dicht, sodass zahlreiche wichtige Alltagsverbindungen und die Anbindung aller Ortschaften unberücksichtigt geblieben sind. Daher wurde der gesamte Landkreis noch einmal hinsichtlich wichtiger Quellen und Ziele untersucht. Diese sind in ***Abbildung 2***

zusammengestellt. Es wird deutlich, dass die meisten Ziele des Alltagsverkehrs erwartungsgemäß in den zentralen Orten des Landkreises zu finden sind. Darüber hinaus sind aber auch noch andere Ortschaften von größerer Bedeutung für die Nahversorgung mit alltäglichen Zielen, wie z.B. Streufdorf, Hinternah, Masserberg und Erlau. Ergänzend zu den Alltagszielen sind bei der Netzfindung die wichtigsten Verknüpfungsstellen zum ÖPNV bzw. SPNV gesondert berücksichtigt worden. Diese sind in ***Abbildung 6*** zusammenstellt und umfassen alle Bahnhöfe, wichtige Umsteigehaltestellen gemäß dem Nahverkehrsplan sowie ergänzende Haltestellen mit regelmäßigem Busverkehr zur besseren räumlichen Erschließung.

Für den Landkreis Hildburghausen wurde mit dem Wissen um die oben genannten alltäglichen Ziele und den bereits durch das Land betrachteten Hauptrouten ein gesamtheitliche Alltagsroutennetz entwickelt, welche die folgenden Netzkategorien unterscheidet. Das Netz ist in ***Abbildung 7*** in Gänze dargestellt.

- **Hauptnetz**: Verbindungen zentraler Orte, die bereits vom Land betrachtet wurden. Das Netz umfasst die Verbindung der größten Städte und Gemeinden im Landkreis untereinander und stellt das Rückgrat des Alltagsradverkehrs im Landkreis dar.
- **ergänzendes Hauptnetz**: In Ergänzung zu dem vom Land betrachteten Relationen umfasst dieses Netz die fehlenden Verbindungen zwischen den zentralen Orten im Landkreis:
    - Hildburghausen – Streufdorf – Heldburg (Werra-Obermain-Radweg)
    - Heldburg – Maroldsweisach (Grundzentrum in Bayern)
    - Heldburg – Bad Königshofen
    - Heldburg – Seßlach
    - Römhild – Bad Königshofen
    - Römhild – Heldburg
    - Eisfeld – Bad Rodach
- **ergänzendes Alltagsnetz**: Diese Netzkategorie umfasst alle übrigen Gemeindeverbindungen im Landkreis, sodass im Ergebnis jeder Ortsteil ins Netz eingebunden ist.



Grafik 22: Ausschnitt Bereich Eisfeld des Alltagsroutennetzes des Landkreises Hildburghausen

Zum besseren Verständnis der Netzerstellung muss an dieser Stelle erläutert werden, dass die Zugehörigkeit einer Strecke zum Alltagsnetz nicht zwangsläufig mit dem Erfordernis einer Radverkehrsanlage einhergeht. Für jede Einzelstrecke ist das Erfordernis einer solchen Anlage im Einzelfall anhand der in Kapitel 4.2.2 erläuterten Punkte zu prüfen. Dies erfolgt in den unten erläuterten Arbeitsschritten der Radverkehrskonzeption.

5. Defizitermittlung

Aus den oben vorgestellten Informationen zur Führung des Radverkehrs konnten entlang der Strecken des Alltagsnetzes Abweichungen zwischen der Führung des Radverkehrs im Bestand und der – gemäß der gültigen Richtlinien und der festgelegten Standards (Kapitel 4) – angestrebten Führung abgeleitet werden. Wo Abweichungen bestehen, wird von einem Defizit gesprochen.

Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) gilt, dass an Straßen der Entwurfsklassen 1 und 2 eigenständige bauliche Radverkehrsanlagen vorzusehen sind. Dies umfasst alle Bundesstraßen und einige Staatsstraßen im Landkreis. Die folgenden Kriterien sprechen dafür, auch an einer Straße mit einer höheren Entwurfsklasse, also einer geringeren Bedeutung, eine straßenbegleitende bauliche Radverkehrsanlage vorzusehen:

- die Verkehrsbelastung liegt über 4.000 Kfz/ Tag,
- beträgt die zulässige Geschwindigkeit 100 km/h, sind Radverkehrsanlagen bereits ab 2.500 Kfz/ Tag empfohlen,
- besitzt eine Strecke besondere Bedeutung im Alltags-, touristischen oder Schülerverkehr werden Radverkehrsanlagen auch bei noch geringeren Verkehrsmengen empfohlen und
- erhebliche Schwerverkehrsmengen oder sehr enge Querschnitte (mit viel Verkehr) sprechen ebenfalls für die Einrichtung einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage.

Neben fehlenden Radverkehrsanlagen können auch ein schlechter baulicher Zustand einer Strecke oder punktuelle Mängel, die erkannt wurden, Grundlagen für die Einschätzung als Defizit sein. Alltagsstrecken, auf denen eine sandgeschlämmte Bauweise (egal ob mangelhaft oder nicht) vorzufinden ist, wurden grundsätzlich als defizitär eingeschätzt, da gemäß der in Kapitel 4.2 beschriebenen Standards eine Asphaltbauweise anzustreben ist. Den Autoren ist bewusst, dass oft naturschutz- und/ oder denkmalschutzrechtliche Gründe gegen die Asphaltierung von Strecken sprechen, jedoch sollte bei Sanierungen die Möglichkeit einer Asphaltierung stets geprüft werden.

Eine Dokumentation der festgestellten Defizite in Form einer Abbildung erfolgte nicht. Anlage 1 im Anhang zum vorliegenden Bericht gibt jedoch zu jeder Strecke mit Maßnahme Informationen darüber, welches Defizit zugrunde liegt.

Von 100 Streckenabschnitten, für die Maßnahmen abgeleitet wurden, ist bei 18 Abschnitten festgestellt worden, dass die oben benannten Grenzen der täglichen Verkehrsmengen überschritten werden und so eigenständige Radverkehrsanlagen empfohlen sind. Bei 20 weiteren Strecken ist festgestellt worden, dass die Oberfläche nicht den angestrebten Standards entspricht. Bei 14 Relationen ist festgestellt worden, dass bislang noch gar keine im Radverkehr nutzbare Verbindung besteht, diese also erst hergestellt werden müsste.

6. Maßnahmenkonzept

6.1 Maßnahmen im Radwegenetz

6.1.1 Maßnahmenkategorisierung

Der Ausbau des Netzes attraktiver Radverkehrsanlagen ist der wichtigste Beitrag zur Stärkung des Radverkehrs im Landkreis. Unter Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen im Bundes-, Staats- und Kreisstraßennetz wurden im Rahmen der Erstellung der Radverkehrskonzeption für das Alltagsnetz Maßnahmen zur Behebung festgestellter Defizite erarbeitet. Die Liste der Einzelmaßnahmen ist ***Anlage 1*** und ***Abbildung 8*** am Ende des Berichts zu entnehmen. ***Anlage 2*** zeigt ergänzend dazu die Handlungsbedarfe für jede Gemeinde auf einer detaillierteren Karte. Es wurden hierbei vier Maßnahmenkategorien unterschieden:

- Bau Radverkehrsanlage: Dies beinhaltet den Neubau von straßenbegleitenden Radwegen (im Regelfall als Zwei-Richtungs-Geh- und Radwege ausgeführt).
- Ausbau/ Neubau straßenunabhängiger Weg: Dies beinhaltet den Neubau von Wegen unabhängig des umliegenden Straßennetzes. Zumeist handelt es sich nicht um einen kompletten Neubau, da bei der Netzkonzeption auf das Bestehen von Pfaden oder Wanderwegen Rücksicht genommen wurde. Diese wären entsprechend der Anforderungen für den Radverkehr tauglich zu gestalten.
- Oberflächenverbesserung: Bereits nutzbare Wege oder Straßen, deren Zustand ungenügend ist, sind dieser Kategorie zugeordnet. Oft sind hier Ansätze verankert, welche die Asphaltierung eines Weges zum Ziel haben. Grundsätzlich verfolgt der Landkreis das Ziel, Radverbindungen auf asphaltierten Strecken zu führen. Bei der konkreten lokalen Umsetzung sind hierbei jedoch Aspekte des Umweltschutzes zu berücksichtigen, die dazu führen können, dass eine Asphaltierung langfristig eher unwahrscheinlich ist. In dem Fall sollen Fahrbahnoberflächen angestrebt werden, die mit den Anforderungen des Umweltschutzes besser vereinbar sind, für Radfahrer jedoch auch bei schlechten Witterungsverhältnissen und über einen langen Nutzungszeitraum ein angenehmes und sicheres Fahren erlauben.
- Geschwindigkeitssenkung MIV prüfen: Wie in den Standards beschrieben, kann durch eine Herabsenkung der Geschwindigkeit die Attraktivität einer Strecke im Radverkehr und deren Verkehrssicherheit deutlich erhöht werden.
- diverse punktuelle Verbesserungen: Kleinräumige Maßnahmen, wie z.B. die Verbesserung von Querungssituationen oder von Bahnquerungen, sind dieser Kategorie zugeordnet.

Bei den in ***Abbildung 8*** dargestellten Streckenverläufen – insbesondere von Neubauvorhaben – handelt es sich um beispielhafte Linienführungen, die im konkreten Planungsprozess genauer festzulegen sind.

6.1.2 Maßnahmen an Bundes- und Landesstraßen

Bundes- und Landesstraßen bilden das Grundgerüst des Straßennetzes im Kfz-Verkehr des Landkreises. Da der Alltagsradverkehr vergleichbare Anforderungen an Routen wie Pkw-Nutzer hat, überlagern sich Alltagsrouten im Radverkehr oftmals auch mit dem Grundnetz des Kfz-Verkehrs. Angesichts der jedoch meist höheren Verkehrsbelastungen an diesen Straßen sind straßenbegleitende Radverkehrsanlagen entlang von Bundesstraßen künftig weiter als Regelfall zu implementieren. Die Verkehrsbelegungen einiger Landesstraßen rechtfertigt den Bau von straßenbegleitenden Radwegen nicht, weshalb hier teilweise auch die Herabsetzung zulässiger Geschwindigkeiten zu prüfen ist. Dabei ist die erhöhte Verbindungsfunktion der Landesstraßen zu berücksichtigen.

Die Maßnahmenliste der Konzeption gibt Hinweise darauf, an welchen Stellen Radverkehrsanlagen künftig als besonders wichtig eingeschätzt werden. Hierbei sind insbesondere Zugangsstrecken zu den Grund- und Mittelzentren des Landkreises von den umliegenden Ortschaften zu nennen. Auf diesen Strecken ist mit regelmäßigem Schülerverkehr zu rechnen, der gemäß den gültigen Richtlinien nicht sicher im Mischverkehr geführt werden kann. Auch besitzen diese Strecken aufgrund der Vielzahl alltäglicher Ziele in den zentralen Orten im allgemeinen Alltagsverkehr eine durchschnittlich höhere Bedeutung.

Insgesamt beinhaltet die Radverkehrskonzeption 42 Maßnahmen an Bundes- und Landesstraßen. Bei den Bundesstraßen handelt es sich bei allen 9 Maßnahmen um Empfehlungen zum Bau neuer straßenbegleitender Radwege. An den Landesstraßen entfallen 25 von 33 Maßnahmen auf diese Maßnahmenkategorie.

Der Bau von Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen erfolgt grundsätzlich im Auftrag der Straßenbauverwaltung des Freistaates Thüringen und liegt damit außerhalb der Zuständigkeit der Kreisverwaltung. Mit der vorliegenden Radverkehrskonzeption wird der Landkreis in die Lage versetzt, seine identifizierten Bedarfe bezüglich der Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen gegenüber dem Freistaat fachlich fundiert zu vertreten und diese Bedarfe entsprechend ihrer Bedeutung für den Landkreis anzumelden.

Die folgenden Maßnahmen sind infolge der Maßnahmenpriorisierung (siehe Kapitel 7) an den Bundes- und Landesstraßen besonders hervorzuheben:

- Bau eines straßenbegleitenden Radweges entlang der B 89 zwischen Hildburghausen und Hessberg: Anbindung der Ortschaft an die Kreisstadt und das Gewerbegebiet. Beide betroffene Gemeinden planen bereits daran.
- Bau eines straßenbegleitenden Radweges entlang der L 1134 zwischen Heldburg um dem Abzweig der K 534 als Lückenschluss

- Bau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges entlang der L 3247 zwischen Hirschbach und Suhl als Verbindung ins Oberzentrum entlang einer stark belasteten Straße (Bedarf im Alltagsroutennetz des Landes)
- Bau des Schleusetal-Radweges als straßenbegleitender Geh- und Radweg entlang der L 1625 zwischen Rappelsdorf und Kloster Veßra (Bedarf im Alltagsroutennetz des Landes)
- Bau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges entlang der L 1134 zwischen Heldburg und Hellingen oder Herabsetzung der dort zulässigen Geschwindigkeiten
- Bau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges entlang der L 1134 zwischen Hellingen und Maroldsweisach oder Herabsetzung der dort zulässigen Geschwindigkeiten
- Bau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges entlang der L 1131 zwischen Eicha und Trappstadt oder Herabsetzung der dort zulässigen Geschwindigkeiten (Lückenschluss zum bestehenden Radweg in Bayern)
- Herabsetzung der zulässigen Geschwindigkeiten entlang der L 2633 zwischen Rappelsdorf und Gethles
- Bau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges an der L 1625 zwischen Rappelsdorf und Neuendambach (Lückenschluss zwischen Abzweig L 2633 und Waldweg nach Neuendambach, Bedarf im Alltagsroutennetz des Landes)
- Bau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges entlang der L 3247 zwischen Schleusingen und Erlau im Innerortsabschnitt nördlich des Bahnübergangs Suhler Straße

6.1.3 Maßnahmen an Kreisstraßen

An Kreisstraßen, also Strecken, die in Baulast des Landkreises liegen, sind insgesamt 17 Maßnahmen identifiziert worden. Aufgrund der zumeist (sehr) geringen Verkehrsstärken ist der Neubau straßenbegleitender Geh- und Radwege zumeist nicht erforderlich. Vielmehr sollte geprüft werden, ob eine deutlich weiter verbreitete Senkung der zulässigen Geschwindigkeiten im Netz der Kreisstraßen umgesetzt werden kann. Flankiert durch eine entsprechende Regelüberwachung könnte das Miteinander von Kfz-Verkehr und Radverkehr damit auf vielen Kreisstraßen deutlich verbessert werden, ohne intensive Investitionen tätigen zu müssen.

Unter den Maßnahmen sind vor allem die Folgenden aufgrund ihrer Bedeutung im Netz hervorzuheben:

- K 525: Umsetzung von Tempo 70 auf dem gesamten Abschnitt zwischen Hildburghausen und Weitersroda und Etablieren einer regelmäßigen Überwachung (der Abschnitt ist in den Beteiligungsformaten häufig als Problembereich mit überhöhten Geschwindigkeiten benannt worden) oder eine alternative Wegeführung über bzw. um Hessberg herum
- K 505: Bau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges zwischen Hindfeld und Gleichamberg (bereits in Umsetzung)

- K 523: zwischen Lichtenau und Biberau ist abschnittsweise ein gemeinsamer Geh- und Radweg neu herzustellen (v.a. außerorts zwischen Engenstein und Biberschlag)



Foto: Kreisstraße zwischen Weitersroda und Hildburghausen

Es wird des Weiteren empfohlen, den Bestandserhalt der Radverkehrsanlagen an Kreisstraßen zu verstetigen. Von Seiten des Landkreises sind jährlich (Eigen-)Mittel für Instandsetzungsmaßnahmen eingestellt bzw. einzustellen. Diese sind in der Haushaltsplanung zu berücksichtigen und können variieren.

Die Kreisverwaltung sollte sich einem Ziel verpflichten, jährlich einen bestimmten Umfang bestehender Radverkehrsanlagen in Baulast des Kreises zu sanieren und somit langfristig zu erhalten.

6.1.4 Maßnahmen an Gemeindestraßen und sonstigen Wegen

Das Alltagsnetz beinhaltet an vielen Stellen auch Straßen, die in kommunaler Baulast liegen. Hier ist meist nur mit geringen Verkehrsmengen zu rechnen, daher kann eine Führung der Radfahrer im Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn vorgesehen werden. Gleichwohl sind an diesen Strecken insgesamt 41 Maßnahmen identifiziert worden. Dies konzentriert sich vor allem auf Sanierungsbedarfe (51 %) und betrifft oftmals Feld- und Waldwege, die für eine regelmäßigere Nutzung durch Radfahrer zu ertüchtigen sind. Hierbei sind jedoch im besonderen Maße rechtliche Themen, wie Widmung, beschränkt öffentliche Befahrbarkeit und Verkehrssicherungspflichten Dritter gegenüber Radfahrenden zu beachten.

Ebenfalls von hoher Bedeutung – und zunächst den Gemeindestraßen zugeordnet – ist der Neubau straßenunabhängiger Verbindungen zwischen Gemeinden (9 Abschnitte). Da diese Teil des landkreisbedeutsamen Radroutennetzes sind, ist zu empfehlen, dass eine Beteiligung des Landkreises an Planung und/oder Finanzierung erfolgt.

Die folgenden Maßnahmen an Gemeindestraßen sind hinsichtlich ihrer Priorität besonders hoch eingeschätzt worden:

- Oberflächenverbesserung auf dem Verbindungsweg zwischen Hildburghausen und Eishausen
- Oberflächenverbesserung auf dem Wirtschaftsweg/Radweg zwischen Heldburg und Gellershausen
- Oberflächenverbesserung auf straßenunabhängigen Weg zwischen Eisfeld und Bockstadt (Abschnitt unter der Werrabrücke der A 73, Bedarf im Alltagsroutennetz des Landes)
- Oberflächenverbesserung auf verschiedenen Wegabschnitten zwischen Hildburghausen und Neuendambach (Bedarf im Alltagsroutennetz des Landes)
- Oberflächenverbesserung auf einem kurzen Wegabschnitt zwischen Heldburg und Einöd
- Neubau eines straßenunabhängigen Weges zwischen Mendhausen und Milz als Alternative zur K 508
- Oberflächenverbesserung zwischen Waldau und Lichtenau zwischen An der Schleuse und Sportplatz (Bedarf im Alltagsroutennetz des Landes)

6.1.5 Verbindungen des Landkreises Hildburghausen zu den Nachbarregionen

Radverkehr endet nicht an den Grenzen des Landkreises, sodass eine gesicherte Fortführung der Radrouten auch außerhalb des Landkreises Hildburghausen zu gewährleisten ist. Die Zuständigkeiten liegen hier bei den jeweiligen Baulastträgern. Maßgebliche Anschlusspunkte des landkreisrelevanten Radverkehrsnetzes sind dabei grenzüberschreitend zu betrachten. Die benachbarten Landkreise sind im Rahmen der Arbeitsgruppensitzung beteiligt worden und hatten dabei die Möglichkeit, wichtige Übergangsstellen mit dem Landkreis Hildburghausen abzustimmen. Beispielsweise wurde dabei besprochen, dass zwischen Eisfeld und Neuhaus am Rennweg die Hauptradroute eher über Stelzen geführt werden sollte, als über die unübersichtliche B 281, bei der zudem kein Potential besteht einen Radweg zu ergänzen. Die vorliegenden Radverkehrskonzepte der benachbarten Landkreise wurden bei der Konzepterstellung berücksichtigt, sodass eine größtmögliche Passfähigkeit der Konzepte besteht.

Als wichtigste Übergangspunkte des Landkreises Hildburghausen im grenzüberschreitenden Alltagsradverkehr werden die folgenden Strecken definiert:

Stadt Suhl:

- L 3247 Hirschbach – Suhl (Route Schleusingen – Suhl)

Ilm-Kreis:

- L 3004 Schleusingerneudorf – Schmiedefeld am Rennsteig (Route Schleusingen – Schmiedefeld am Rennsteig)
- Weg zwischen Schönbrunn und Frauenwald (Schleusetal-Radweg)
- K 521 Gießübel – Neustadt am Rennsteig (Route Schleusegrund - Neustadt am Rennsteig)
- L 2052 Masserberg – Neustadt am Rennsteig (Rennsteig-Radweg)

Kreis Sonneberg:

- K 528 Stelzen – Neundorf (Route Eisfeld - Neuhaus am Rennweg)
- K 530 Heid – Katzberg (Route Eisfeld – Schalkau)

Landkreis Coburg

- K 530 Herbartswind – Rottenbach (Route Eisfeld – Coburg)
- Weg zwischen Harras und Grattstadt (Route Eisfeld – Bad Rodach)
- L 1153 Adelhausen – Bad Rodach (Route Hildburghausen – Bad Rodach)
- K 505 Streufdorf – Roßfeld (Route Streufdorf – Bad Rodach)
- L 2642 Holzhausen - Bad Rodach (Route Heldburg – Bad Rodach)
- L 2644 Ummerstadt – Weitramsdorf (Route Heldburg – Coburg)
- Weg zwischen Lindenau und Merlach (Iron Curtain Trail)

Landkreis Haßberge

- L 1134 Hellingen – Allertshausen (Route Heldburg – Maroldsweisach)

Landkreis Rhön-Grabfeld

- K 502 Rieth – Zimmerau (Iron Curtain Trail)
- K 503 Gompertshausen – Alsleben (Route Heldburg – Bad Königshofen)
- L 1131 Eicha – Trappstadt (Route Römhild – Trappstadt)
- Weg zwischen Milz und Herbstadt (Route Römhild – Bad Königshofen)

Landkreis Schmalkalden-Meiningen

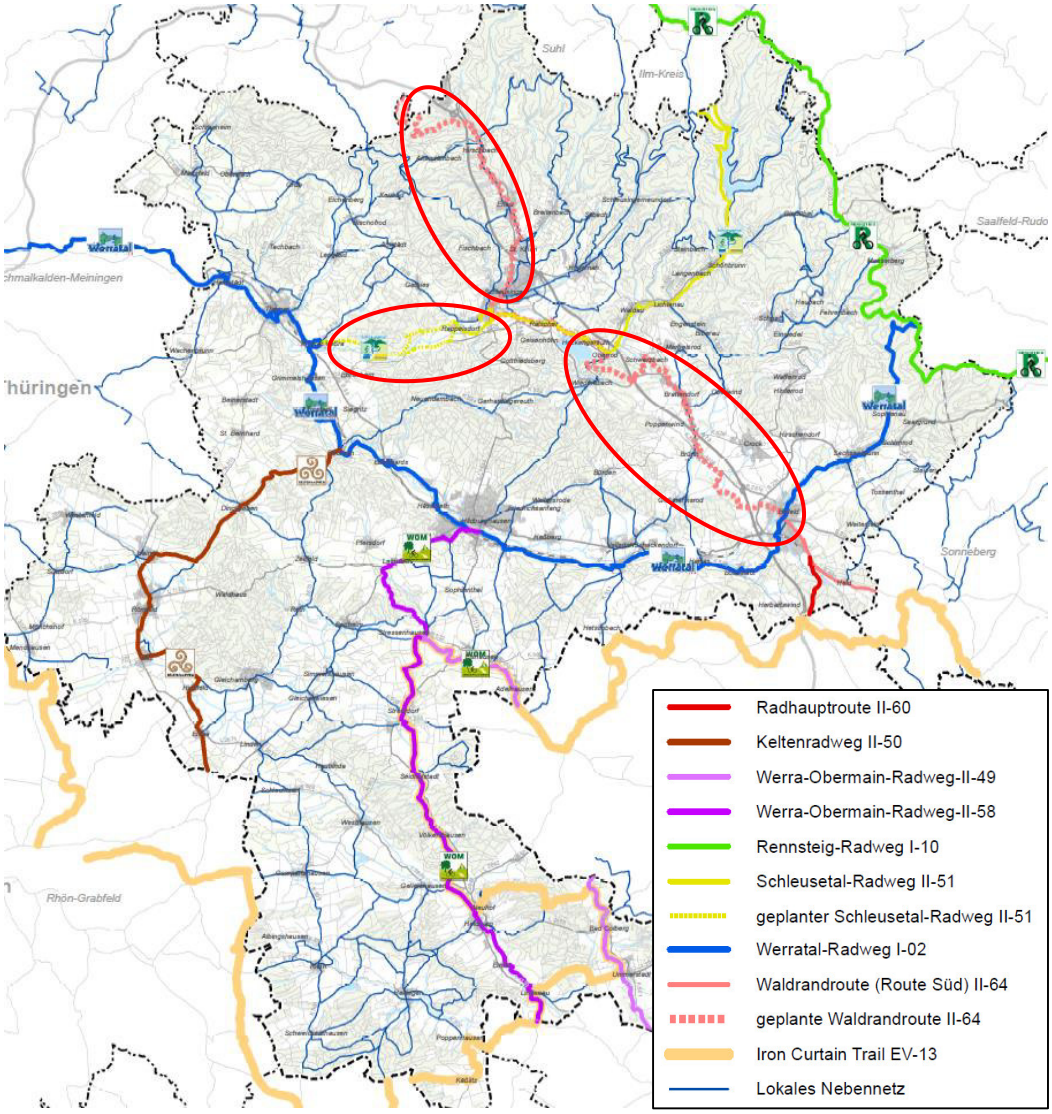
- Weg zwischen Westenfeld und Queienfeld (Route Römhild – Meiningen)
- Weg zwischen Henfstädt und Leutersdorf (Werratal-Radweg und Route Themar – Meiningen)

6.1.6 Maßnahmen an touristischen Routen

Im Gegensatz zum Alltagsnetz ist das Netz radtouristischer Routen bereits deutlich besser ausgebaut, sodass hier künftig der Fokus auf einen Bestandserhalt gelegt werden sollte. Dabei genießen die überregionalen und regionalen Themenrouten eine besondere Bedeutung.

Das touristische Radroutennetz wird auch zukünftig von den bereits bestehenden Radrouten geprägt sein. Die wichtigsten sind in Kapitel 3.4 zusammengestellt. Es wird wichtig sein, die heutigen Routen bedarfsgerecht in hoher Qualität zu erhalten und ggf. punktuell weiterzuentwickeln. Drei wesentliche Lückenschlüssen im radtouristischen Netz sollen jedoch hervorgehoben werden:

- Schleusetal-Radweg zwischen Kloster Veßra und Rappelsdorf: Auf dem Abschnitt fehlt ein eigenständiger Radweg parallel zur viel befahrenen Landesstraße. Der Abschnitt ist der mit Abstand am häufigsten genannte Problembereich im Landkreis bei der Bürgerbefragung. Der Abschnitt ist auch ein Defizitbereich aus Sicht des Alltagsradverkehrs.
- Route Süd/ Waldrandroute zwischen Eisfeld und Schleusingen: Die Strecke ist bereits im Radverkehrskonzept 2.0 des Landes Thüringen als Lücke erkannt worden. Die bestehende Route zwischen Schalkau und Eisfeld soll fortgeführt werden. Die vorliegende Radverkehrskonzeption berücksichtigt die Planungen, da die Verbindung beider Städte auch im Alltagsverkehr Potential birgt.
- Route Süd/ Waldrandroute zwischen Schleusingen und Suhl: Die Route Süd soll gemäß Radverkehrskonzept 2.0 über Schleusingen hinaus bis Suhl führen. Auch diese Planungen berücksichtigt die Radverkehrskonzeption aufgrund der engen Verknüpfung der beiden Städte, auch im Alltagsverkehr.



Grafik 23: Überblick maßgeblicher Lücken im touristischen Radroutennetz des Landkreises

Zur kleinräumigen Optimierung der touristischen Routen wird der Landkreis auch weiterhin Routenänderungen der touristischen Routen beim Land anzeigen und umsetzen wenn erforderlich. Solche Änderungen ergeben sich beispielweise aus der Freigabe neu gebauter Wege, der Beseitigung von Schäden (z. B. Hochwasser), Umleitungsführungen bei langfristigen Baustellen oder der Umfahrung von Gefährdungsbereichen.

Zur Stärkung der radtouristischen Routen kommt der Einsatz von kleinen Servicestationen infrage. Diese bieten mit geringem anfänglichem Investitionsaufwand zahlreiche Möglichkeiten für Radfahrende, kleinere Reparaturen am Fahrrad selbst zu erledigen. Es ist jedoch sicherzustellen, dass eine regelmäßige Wartung und Kontrolle der Stationen stattfindet, damit diese nicht beschädigt und funktionslos das Landschaftsbild beeinträchtigen.



Foto: Fahrrad-Servicestation, hier im Lautertal (Baden-Württemberg)

6.2 Maßnahmen ÖPNV-Verknüpfung

6.2.1 Bike&Ride

Eine Förderung des Radverkehrs sollte sich nicht ausschließlich auf den Aufbau eines Netzes von Radwegen und -routen beschränken. Oftmals sind die geplanten Strecken hinsichtlich ihrer Länge außerhalb des Bereichs, der – vor allem im Alltagsverkehr – sinnvoll mit dem Fahrrad zurückgelegt werden kann. Auch für diese längeren Strecken eine attraktive Mobilitätsalternative neben dem privaten Pkw bereitzustellen, ist das Anliegen der Förderung von Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Verknüpfungspunkten.

Über einen Vor- und Nachlauf mit dem Fahrrad können Verkehrsteilnehmer dort in den öffentlichen Verkehr umsteigen. Im Rahmen der Konzeption sind daher wichtige Verknüpfungspunkte zwischen Radverkehr und ÖPNV identifiziert und untersucht worden (siehe Analyseteil). ***Abbildung 6*** zeigt die wichtigsten Verknüpfungspunkte im Landkreis. Neben den Haltestellen des SPNV sind Umsteigehaltestellen gemäß dem Nahverkehrsplan und ergänzende Bushaltestellen ausgewählt worden. Dies sind:

SPNV-Haltepunkte:

- Vachdorf (LK Schmalkalden-Meiningen, aber mit Erschließungsfunktion für Marisfeld)
- Themar
- Reurieth
- Hildburghausen
- Veilsdorf
- Harras
- Eisfeld

- Bachfeld (LK Sonneberg, aber mit Erschließungsfunktion in den LK Hildburghausen hinein)

Umstiegshaltestellen Busnetz (NVP):

- Schleusingen, Zentrale Haltestelle
- Waldau, Wendeschleife
- Lichtenau (b. Schleusingen)
- Heubach, Zentrale Haltestelle
- Masserberg
- Römhild, Zentrale Haltestelle
- Gleichamberg
- Westhausen
- Heldburg, Wendeschleife

Weitere Haltestelle mit regelmäßigem Busverkehr zur besseren räumlichen Erschließung

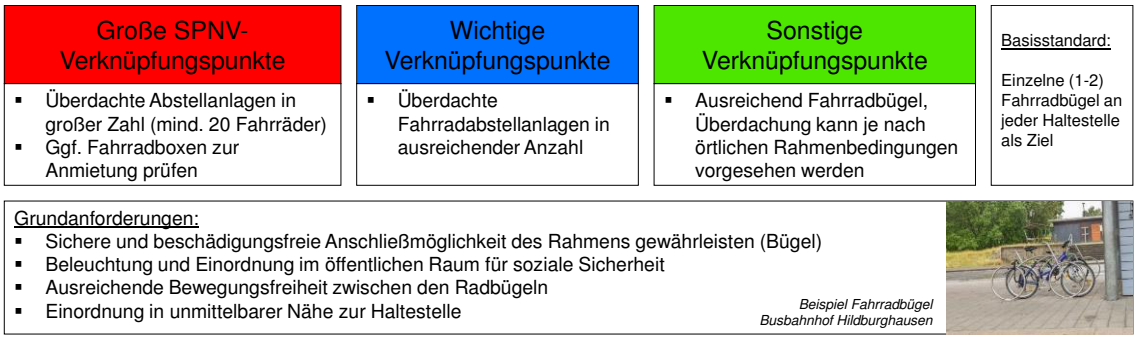
- Bischofrod
- Brünn
- Zeilfeld
- Steinfeld
- Streufdorf
- Ummerstadt
- Hellingen

Im Rahmen der Analysen ist festgestellt worden, dass bislang nur an sehr wenigen Haltestellen Fahrradabstellanlagen vorhanden und diese im Regelfall nicht bedarfsgerecht gestaltet sind. V.a. an Haltestellen abseits der SPNV-Strecken sind kaum Fahrradabstellanlagen zu finden, sodass hier ein wesentlicher Handlungsansatz der Radverkehrskonzeption gesehen wird. Handlungsbedarfs besteht daher an fast allen Haltestellen des Landkreises. Im Rahmen der Radverkehrskonzeption wird hierfür eine generelle Empfehlung zur Umsetzung definierter Standards erstellt. Grundsätzlich wird empfohlen, an allen betrachteten wichtigen Verknüpfungspunkten (v.a. SPNV-Halte und Umstiegshaltestellen, siehe oben) überdachte Radabstellanlagen vorzusehen, welche den folgenden Anforderungen genügen:

- sichere Anschließmöglichkeit des Fahrradrahmens und eines Rades,
- Vermeidung von Beschädigungen am Fahrrad,
- Witterungsschutz durch Überdachung,
- ausreichende Beleuchtung,

- ausreichende Kapazität: im Standardfall sollen an den Anlagen mindestens 12 Fahrräder abgestellt werden können (entspricht 6 Fahrradbügeln), bei Bedarf sind größere Anlagen vorzusehen,
- ausreichende Bewegungsfreiheit zwischen den Radbügeln,
- Einordnung in unmittelbarer Nähe zur Haltestelle und
- Einordnung im öffentlichen Raum für höhere soziale Sicherheit.

Je nach Bedeutung der Haltestelle sollte ein adäquater Standard der Abstellanlagen hergestellt werden. Für die „weiteren Bushaltestellen mit regelmäßigem Busverkehr zur besseren räumlichen Erschließung“ soll der Standard für „Sonstige Verknüpfungspunkte“ angestrebt werden. Die folgende Grafik verdeutlicht die sinnvollen Abstufungen:



Grafik 24: Abgestufte Standards des Fahrradparkens an Haltestellen

An den Bahnhöfen der größeren Städte im Landkreis, wie Eisfeld, Hildburghausen und Themar, ist zusätzlich zu prüfen, ob das Angebot abschließbarer Fahrradboxen etabliert werden kann. Diese Boxen können durch einzelne Nutzer (z.B. auch über Online-Plattformen) gebucht werden und bieten einen deutlich erhöhten Schutz vor Diebstahl und Beschädigung. Dies ist v.a. vor dem Hintergrund stetig hochwertiger werdender Fahrräder für immer mehr Nutzer relevant.

Grundsätzlich sind auch, abseits der im Konzept vertieft behandelten Haltestellen, Fahrradabstellmöglichkeiten an Haltestellen in einer einfacheren Form sinnvoll. Es soll jedoch auch hier mit Fahrradbügeln gearbeitet werden, um ein sicheres Abstellen der Fahrräder zu gewährleisten. Die Kapazität ist dem Bedarf anzupassen. Witterungsschutz ist nicht notwendigerweise als Standardfall vorzusehen. Durch Fahrradabstellanlagen an vielen Bushaltestellen kann ein Beitrag zur Effizienzsteigerung des ÖPNV geleistet werden, da mit dem Fahrrad in der gleichen Zeit deutlich weitere Strecken zurückgelegt werden können als zu Fuß. Die Einzugsbereiche der Haltestellen erhöhen sich dadurch erheblich.

Bei der Planung und Umsetzung der oben beschriebenen Standards der Abstellmöglichkeiten sind die örtlichen Randbedingungen zu beachten. Dabei kann es z.B. erforderlich sein, auf eine

Überdachung der Abstellanlage zu verzichten, wenn die städtebaulich nicht vertretbar ist. Abstellmöglichkeiten an denen nur die Vorderräder von Fahrrädern angeschlossen werden können („Felgenklemmer“) sind aber unter allen Umständen zu vermeiden.

6.2.2 Fahrradmitnahme

Neben Bike&Ride ist auch die Mitnahme des Fahrrades im ÖPNV eine verbreitete Form zur Verknüpfung beider Verkehrsmittel. Der Landkreis soll sich weiterhin im Rahmen seiner Rolle als Aufgabenträger und Besteller des ÖPNV für ausreichende Kapazitäten zur Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV einsetzen. Für die Fahrradmitnahme ist auch weiterhin der Kauf eines Zusatztickets erforderlich. Dies betrifft zunächst die Regionalbahn sowie wichtige Busachsen gemäß Zielkonzept Nahverkehrsplan 2024-2028:

- Eisfeld – Neuhaus am Rennweg
- Hildburghausen – Bad Rodach – Heldburg (– Ebern)
- Schleusingen – Schleusegrund – Masserberg
- Bf. Rennsteig – Masserberg (– Katzhütte)
- Eisfeld – Masserberg (– Neustadt am Rennsteig)
- Hildburghausen – Streufdorf – Heldburg (– Seßlach)

Weiter heißt es im Nahverkehrsplan: Aufgrund der Vielzahl der im Landkreis tätigen Unternehmen und der vorherrschenden, stark linienübergreifenden Umlaufbildung sind auf einer Linie häufig mehrere Unternehmen und zahlreiche verschiedene Fahrzeuge im Einsatz. Somit ist es kaum möglich, Fahrzeuge für touristisch geprägte Linien mit Fahrradtransportsystemen auszustatten. Langfristig ist daher die Ausstattung der gesamten Busflotte mit Fahrrad-Heckträgern zu prüfen. Realistisch ist dies erst im Zuge der Neuvergabe 2030, da einerseits mit der Beschaffung erhebliche Investitionskosten verbunden sind, welche auf Basis des Verkehrsvertrages durch den Landkreis zu tragen sind, zum anderen, da die derzeit eingesetzten Fahrzeuge zum Teil nicht die konstruktiven Voraussetzungen zur Montage von Fahrradträgern erfüllen.

6.3 Elektromobilität und Radverkehr

Elektrisch unterstützte Fahrräder gewinnen mit ihrer zunehmenden Verbreitung verstärkt an Bedeutung im Alltagsverkehr und touristischen Radverkehr. Pedelecs und Co. haben sich – bislang im Gegensatz zu elektrisch betriebenen Pkw – weitgehend ohne staatliche Unterstützung durchgesetzt und stellten zuletzt bereits 50 % aller neu verkauften Fahrräder. Fast alle elektrisch unterstützten Fahrräder gelten als sogenannte Pedelecs, also Fahrräder, deren Motorunterstützung beim Erreichen von 25 km/h automatisch zurückgefahren wird. Diese Räder gelten nach StVZO daher als klassische Räder und unterliegen keiner Versicherungs- oder Helmpflicht.

Käufer von Elektrofahrrädern waren anfangs vor allem ältere Personen, denen es schwergefallen ist, ihre Wege mit einem klassischen Rad zurückzulegen. Inzwischen sind moderne Pedelecs aber auch eine Art Statussymbol, wodurch zunehmend auch junge, berufstätige Käufer zum Pedelec greifen, um längere Pendelstrecken mit dem Fahrrad zurücklegen zu können.

Die übliche tägliche Wegstrecke erreicht bei weitem nicht die Reichweite des Elektrofahrrades, sodass das Nachladen der Akkus vor allem über Nacht zu Hause erfolgt. Dafür sind im Unterschied zum Elektro-Pkw auch keine besonderen Anlagen erforderlich. Es hat sich daher die Einschätzung durchgesetzt, dass öffentlich zugängliche Nachlademöglichkeiten für Elektrofahrräder kein zentraler Bestandteil einer Strategie zur Förderung der Elektromobilität sein müssen. Vielmehr gilt es, durch sichere Abstellmöglichkeiten die Nutzung dieser Fahrräder zu stärken.

An den Bahnhöfen im Landkreis sollten daher mittelfristig Fahrradboxen vorgesehen werden, in denen Fahrräder besonders sicher verstaut werden können. Hier könnten als zusätzlicher Service dann auch Lademöglichkeiten angeboten werden. Aus radtouristischer Sicht haben Nachlademöglichkeiten an den Radrouten eine höhere Bedeutung. Es ist davon auszugehen, dass die meisten Ladevorgänge in den Herbergen des Landkreises und damit im Verantwortungsbereich der Herbergsbetreiber stattfinden. Als Standorte für öffentliche Ladesäulen bieten sich vor allem die Punkte an, von denen aus Sehenswürdigkeiten oder Städte „erlaufen“ werden können. Also die Übergangspunkte der Radtouren zum Stadtgebiet. Hier könnten die Fahrräder über den Tag abgestellt und gleichzeitig nachgeladen werden. Entsprechende Standorte sind durch die jeweiligen Gemeinden zu identifizieren und die Umsetzung – möglicherweise unter Zuhilfenahme von Fördergeldern – voranzutreiben.

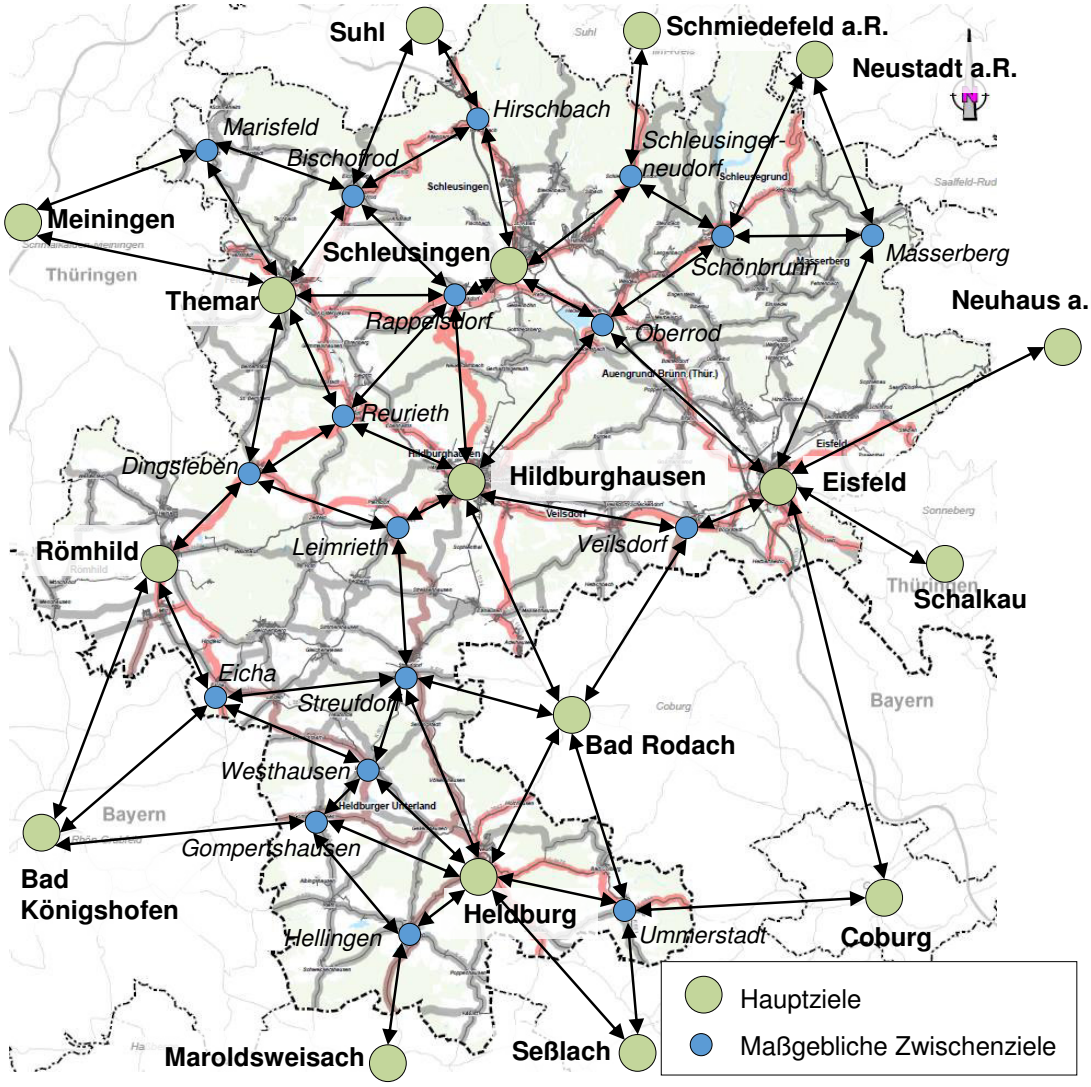


Foto: Ladestation für Pedelecs in Brandenburg an der Havel am Sitz der Stadtwerke, unweit der Fußgängerzone und des Havelradweges

6.4 Hinweise zum Wegweisungskonzept

Bislang erfolgte eine Wegweisung im Radverkehr im Landkreis Hildburghausen vordergründig für die touristisch geprägten Routen. Die Wegweisung touristischer Wege wird auch weiterhin ein wesentlicher Bestandteil des Wegweisungskonzeptes im Landkreis sein und ist entsprechend zu pflegen und zu unterhalten.

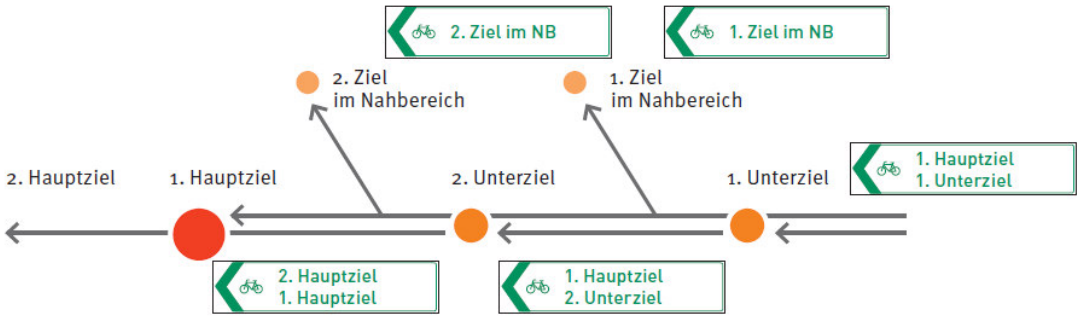
Darüber hinaus gilt es künftig jedoch, auch das Alltagsnetz besser wahrnehmbar zu gestalten, wobei eine konsistente Wegweisung ein wichtiges Mittel ist. Grundsätzlich sollen im Landkreis Hildburghausen die Hauptziele gemäß Radverkehrskonzept 2.0 sowie weitere wichtige Grundzentren und Zielorte von Hauptrouten ausgeschildert werden. Ergänzt wird die Wegweisung durch wichtige Zwischenziele an den Achsen, an denen sich Routen aufsplitten, wo sich Hauptrouten zwischen Zentralen Orten treffen oder gute Übergangsmöglichkeiten zum ÖPNV bestehen. Das gesamte Netz der Hauptziele in der Wegweisung ist in der folgenden Grafik zusammengefasst.



Grafik 25: Hauptziele der Wegweisung im Landkreis Hildburghausen

Dieses Netz stellt gegenüber den Vorgaben des Radverkehrskonzepts 2.0 Thüringen eine Verdichtung der Wegweisung dar, kommt den tatsächlich nachgefragten Routen jedoch näher. Das Wegweisungsnetz umfasst alle Hauptrouten des Alltagsnetzes und wichtige Nebenrouten.

Entlang der Wegweisungsrouten sind Neben- und Zwischenziele auszuweisen, wobei auf die Angabe von mehr als zwei Zielorten auf einem Wegweiser verzichtet werden soll. Die Wegweisung soll sich hinsichtlich Gestaltung an den Vorgaben der Richtlinie zur Radverkehrswegweisung im Freistaat Thüringen (ThürRadWW-RL) orientieren. Damit werden auch die Gestaltungsempfehlungen der FGSV und damit bundeseinheitliche Standards beachtet.



Grafik 26: Systematik der Wegweisung und Standarddesign Wegweiser gemäß ThürRadWW-RL

Es wird als Anschlussprojekt der Radverkehrskonzeption die Erstellung eines differenzierten Wegweisungskonzeptes empfohlen. Dabei ist auch zu prüfen, ob beispielsweise Hauptrouten mit durchgehenden Nummern versehen werden sollten und dann – wie z.B. Bundesstraßen – kontinuierlich mit diesen Nummern ausgewiesen werden. Grundsätzlich wird empfohlen, an der bestehenden Zielwegweisung festzuhalten und nicht auf eine Knotenpunktwegweisung umzustellen.

Bei der Umsetzung der Wegweisung für das Alltagsnetz ist die bestehende Wegweisung für die touristischen Routen weiterzuentwickeln und möglichst viele bestehende Elemente fortzuführen. Auch heute schon werden entlang der touristischen Routen v.a. Orte als Ziele angegeben, sodass eine große Wiederverwendbarkeit erwartet wird. Die künftige Wegweisung wird verstärkt auf die alltagsrelevanten Strecken hinweisen, auf touristische Themenrouten ist jedoch durchgängig zumindest mit Zusatzschildern mit dem Routenlogo hinzuweisen.

6.5 Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit

Parallel zu den Bemühungen um eine Verbesserung des Angebotes an Radwegen und Abstellanlagen im Landkreis gilt es, das Image des Radfahrens weiter zu verbessern und die bestehenden Möglichkeiten noch stärker in den öffentlichen Fokus zu rücken. Für den Fahrradtourismus

ist in den vergangenen Jahren bereits intensiv geworben worden. Diese Bemühungen sind fortzusetzen und zu verstärken, um die fahrradtouristischen Regionen des Landkreises deutschlandweit noch bekannter zu machen.

Künftig soll darüber hinaus auch die öffentliche Wahrnehmung der Möglichkeiten des Fahrrades im alltäglichen Verkehr stärker beworben werden. Dazu bietet sich eine Verzahnung der Öffentlichkeitsarbeit für touristischen und alltäglichen Radverkehr an, da hierbei Synergien genutzt werden können und sollen (insbesondere bzgl. personeller Strukturen).

Als Ansätze einer Öffentlichkeitsarbeit mit Fokus auf den alltäglichen Verkehr kommen aus Sicht des Gutachters vor allem die folgenden Themen infrage:

- Bike&Ride: Die kombinierte Nutzung des Fahrrades und des ÖPNV stellt für viele längere Pendelstrecken eine adäquate Alternative zum Pkw dar. Mit dem fortschreitenden Ausbau des Angebotes an Fahrradabstellanlagen an Haltestellen sollte künftig stärker auf diese Option hingewiesen werden.
- Hauptrouten im Alltagsverkehr: Die Hauptrouten decken wesentliche Verkehrsnachfragen im Landkreis ab. Mit dem fortschreitenden Ausbau dieser Routen sollte auf die neu entstehenden und schnellen Verbindungen im Landkreis hingewiesen werden. Sind letzte Netzlücken einer Hauptroute geschlossen, könnte diese beispielsweise öffentlichkeitswirksam eröffnet werden. Grundsätzlich tragen auch eine einheitliche und vereinfachte Nummerierung und die erkennbare Wegweisung mit dieser Nummerierung zu einem einfacheren Zugang zu den Hauptrouten bei.



Fotos: Unterstützende Wegweisung wichtiger Radrouten (links: Graz, rechts: Mannheim)

- Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit tragen sichere und richtlinienkonforme Verkehrsanlagen einerseits und Programme zum verkehrssicheren Verhalten im Straßenverkehr andererseits bei. Die Verkehrsschulen für Grundschüler als unerfahrene Verkehrsteilnehmer und die Verkehrswacht tragen hierzu wesentlich bei. Daher ist es wichtig, die Förderung dieser Institutionen auch in den kommenden Jahren abzusichern. Zusätzlich ist zu empfehlen, z.B. durch Plakatkampagnen das Miteinander der Verkehrsteilnehmer zu verbessern. Es hat sich gezeigt, dass viele Straßen im Landkreis durch Kfz und Radfahrende auch künftig gemeinsam zu nutzen sein werden. Eine Verbesserung der gegenseitigen Rücksichtnahme kann hierbei Unfallzahlen senken und das Sicherheitsgefühl der Radfahrenden verbessern. Themen sind v.a. ordnungsgemäße Überholabstände und angemessene Geschwindigkeiten.

Als wichtiges Instrument der Öffentlichkeitsarbeit wird auch die Verwendung von konkreten Daten zu Radfahrermengen gesehen. Es wird daher empfohlen, derartige Zählungen – insbesondere an den Hauptachsen des Fahrradtourismus, aber auch auf wichtigen Alltagsstrecken – regelmäßig durchzuführen. Dafür empfiehlt sich auch die Anschaffung entsprechender Zählgeräte. Die so gesammelten Informationen bieten wertvolle Ausgangsdaten für einen Vorher-Nachher-Vergleich und zur Überwachung des Fortschrittes der Umsetzung der Radfahrinfrastruktur und bestimmter Förderprogramme.

Die Analysen haben gezeigt, dass im Landkreis bisher kaum öffentlichkeitswirksame Aktivitäten hinsichtlich regelmäßiger Veranstaltungen zur Werbung für den Radverkehr unternommen werden. Es wird empfohlen, hierzu bereits bestehende Plattformen auch im Landkreis zu etablieren, wie z.B. das Stadtradeln. Hier treten Einzelradfahrer und Teams einer Region über einen dreiwöchigen Zeitraum gegeneinander an, um zu messen, wer die meisten Kilometer mit dem Rad zurückgelegt hat. Die Veranstaltung eignet sich gut, um Gelegenheitsradfahrer zu ermuntern, wieder häufiger aufs Fahrrad zu steigen. In einigen Kommunen wird der Aktionszeitraum durch eine Siegerehrung öffentlichkeitswirksam abgeschlossen. Weitere Ansätze von Öffentlichkeitsarbeit sind Informationsstände, Fahrrad-Checks oder Fahrrad-Kodierungen auf Volksfesten. Hier ist der ADFC bereits aktiv, was seitens des Landkreises gefördert werden könnte.



Grafik 27: Logo der Aktion Stadtradeln

Für die schrittweise Umsetzung der Radverkehrskonzeption ist eine kontinuierliche Beteiligung vieler Akteure wichtig. Dazu zählen neben den betroffenen Ämtern der Kreisverwaltung auch

Vertreter der Forstbehörden, der Nahverkehrsunternehmen, des Landesamtes für Bau und Verkehr, der Gemeinden, des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) und externer Dienstleister. Diese Akteure haben sich im Rahmen der Erstellung der Radverkehrskonzeption bereits zu Arbeitsberatungen getroffen. Es wird daher empfohlen, dass sich die projektbegleitende Arbeitsgruppe nach Beschluss der Radverkehrskonzeption jährlich zusammenfindet und über die Umsetzungsfortschritte diskutiert. In diesem Gremium können dann auch neue Anforderungen der einzelnen Akteure in die Diskussion eingebracht werden.

7. Realisierungskonzept

7.1 Grundlagen der Maßnahmenpriorisierung

Das Maßnahmenkonzept der Radverkehrskonzeption enthält eine Priorisierung von Maßnahmen aus Sicht des Landkreises. Die Prioritäten sind zunächst mit Fokus auf verkehrsplanerische Aspekte entwickelt worden. Im Rahmen einer Multi-Kriterien-Bewertung wurden mehrere Umstände bewertet und aus der Summe der je Strecke gewonnenen Punkte schließlich die Priorität abgeleitet. In Einzelfällen gab es noch Auf- oder Abstufungen in den Prioritätseinschätzungen, wenn Maßnahmen bereits mit konkreteren Planungen untersetzt waren oder im Beteiligungsprozess als sehr schwierig eingeschätzt wurden. Die folgenden Kriterien wurden bei der Prioritätsfindung bewertet:

- Liegt der betrachtete Abschnitt im 5 km Umkreis um eine weiterführende Schule? (Hinweis: das umfasst Bildungseinrichtungen außer Kindertagesstätten und Grundschulen, da im Landkreis die Einschätzung besteht, dass Kinder zu diesen Einrichtungen im Außerortsbereich ohnehin kaum mit dem Fahrrad fahren bzw. gebracht werden)
- Liegt der betrachtete Abschnitt im 5 km Umkreis um einen Zentrale Ort (Grundzentrum, Mittelzentrum, Oberzentrum)?
- Liegt der betrachtete Abschnitt im 3 km Umkreis um eine größere Gewerbeansiedlung?
- Liegt der betrachtete Abschnitt im 3 km Umkreis um eine Einkaufseinrichtung (v.a. Supermärkte)?
- Ist die Strecke in der Bürgerbefragung mehrfach als Handlungsschwerpunkt benannt worden?
- Ist der Abschnitt Teil des Alltagsroutennetzes des Landes?
- Ist der Abschnitt Teil einer radtouristischen Route?
- Sieht der Freistaat Thüringen einen Handlungsbedarf auf der Strecke?
- Hat die betroffene Gemeinde Handlungsbedarf für die Strecke angemeldet?

Es konnten demnach insgesamt 9 Punkte gesammelt werden, wobei maximal 7 Punkte erreicht wurden. Je nach erreichter Punktzahl ist die Priorität der betrachteten Strecke einer der folgenden Stufen zugeordnet worden:

- **Nachrangige Priorität:** Maßnahmen, deren Umsetzung für ein hervorragendes Radverkehrsnetz im Landkreis grundsätzlich anzustreben wären, kurz und mittelfristig aufgrund geringer Nachfrage und Netzbedeutung nicht anzugehen sind
- **Geringe Priorität:** Maßnahmen, deren Umsetzung grundsätzlich sinnvoll ist, die aufgrund geringerer Bedeutung jedoch nicht prioritär zu beginnen sind
- **Mittlere Priorität:** Maßnahmen an Strecken mit hoher (potentieller) Alltagsrelevanz, deren Umsetzung je nach Verfügbarkeit von Ressourcen einzuordnen ist

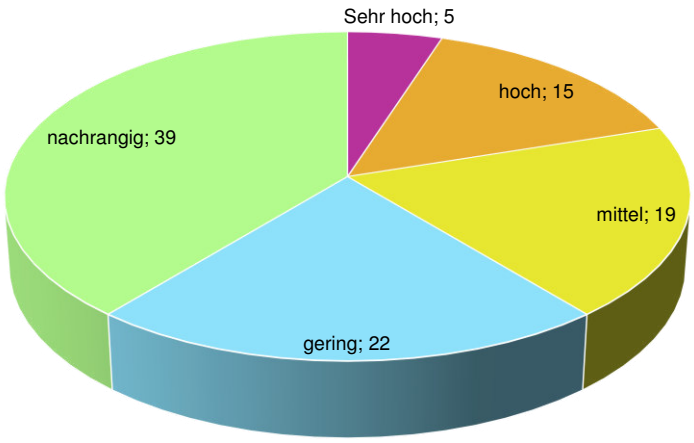
- **Hohe Priorität:** Maßnahmen an Strecken mit sehr hoher (potentieller) Relevanz im Alltagsverkehr
- **Sehr hohe Priorität:** Maßnahmen an Strecken des Hauptnetzes mit herausragender Relevanz für den Alltagsverkehr

Beispielbewertung: Die Strecke zwischen Hirschbach und Suhl (Sng.1) weist eine sehr hohe Verkehrsstärke auf. Gleichzeitig ist sie Teil des Hauptnetzes, im 5 km Umfeld eines zentralen Ortes, im 3 km Umfeld zu einem wichtigen Gewerbegebiet, von den Bürgern als Defizitschwerpunkt benannt worden sowie von Land und Gemeinde als Bedarf gemeldet. Die Strecke erreicht dadurch 6 von maximal 9 Punkten und wird mit sehr hoher Priorität eingeschätzt.
Auf der anderen Seite ist beispielsweise für die Strecke Westenfeld – Exdorf nur eine nachrangige Priorität festgestellt worden, da diese Strecke zwar von der Gemeinde Römhild als Bedarf genannt wurde, hier aber nur geringe Verkehrsstärken auftreten und auch sonst keines der oben genannten Kriterien zutrifft. Die Strecke erreicht demnach nur 1 von 9 Punkten.

Die Prioritäteneinschätzung durch die Gutachter ist im Rahmen eines Arbeitsgruppentreffens mit den unterschiedlichen Akteuren des Landkreises besprochen worden. Grundsätzlich ist hierbei viel Verständnis und Bestätigung für die entwickelten Prioritäten angezeigt worden. Nur in Einzelfällen wurde die Priorität auf- oder abgestuft, ohne jedoch in Widerspruch zu den über die Multi-Kriterien-Bewertung gewonnen Einschätzungen zu stehen.

7.2 Prioritätenreihung, Umsetzungshorizonte und Investitionsbedarf

Im Ergebnis des Priorisierungsprozesses der 100 Maßnahmen der Radverkehrskonzeption sind 5 Maßnahmen mit sehr hoher Umsetzungspriorität erkannt worden. Weitere 15 Maßnahmen entfallen auf die hohe Priorität und 19 Maßnahmen weisen noch mittlere Priorität auf. Insgesamt 61 Maßnahmen (61 %) weisen nur eine geringe oder nachrangige Umsetzungspriorität auf, sodass deren Umsetzung in den nächsten Jahren nicht mit Nachdruck anzugehen ist.



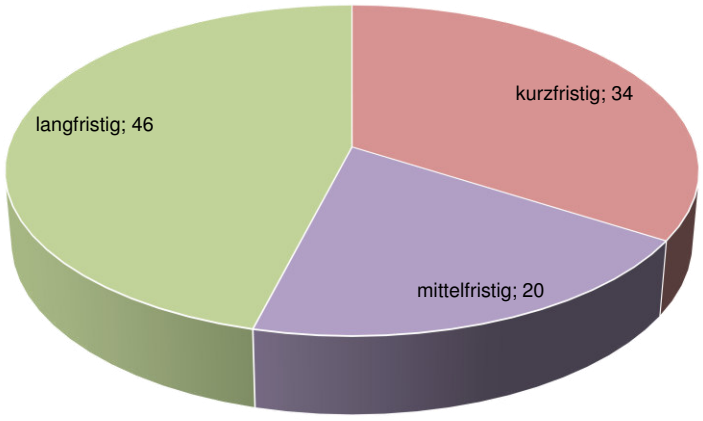
Grafik 28: Priorisierung der Maßnahmen des Radverkehrskonzepts

Die Einstufung jeder einzelnen Maßnahme kann ***Anlage 1*** entnommen werden. Es ist grundsätzlich anzustreben zunächst die Maßnahmen des Prioritäten Sehr hoch, Hoch und Mittel umzusetzen, bevor Abschnitte mit geringer oder nachrangiger Priorität angegangen werden. Diese Schwerpunktsetzung hilft den Entscheidungsträgern der Region die zur Verfügung stehenden Mittel zielgerichteter einzusetzen.

Die wichtigsten Maßnahmen sind in den Kapiteln 6.1.2 bis 6.1.4 bereits benannt worden und sollen daher an dieser Stelle nicht noch einmal wiederholt werden.

In engem Zusammenhang zu den Prioritäten stehen die Umsetzungshorizonte. Grundsätzlich sollten die Maßnahmen der höchsten Prioritäten auch möglichst zeitnah umgesetzt werden. Besonders bei baulich und planerisch aufwändigen Vorhaben wird dies jedoch kaum möglich sein, sodass im Rahmen des Realisierungskonzeptes anzustrebende Umsetzungshorizonte für jede Maßnahme angegeben wurden. Die folgenden Stufen wurden dabei unterschieden:

- Kurzfristig: bis 5 Jahre
- Mittelfristig: 5 bis 10 Jahre
- Langfristig: 10 bis 15 Jahre



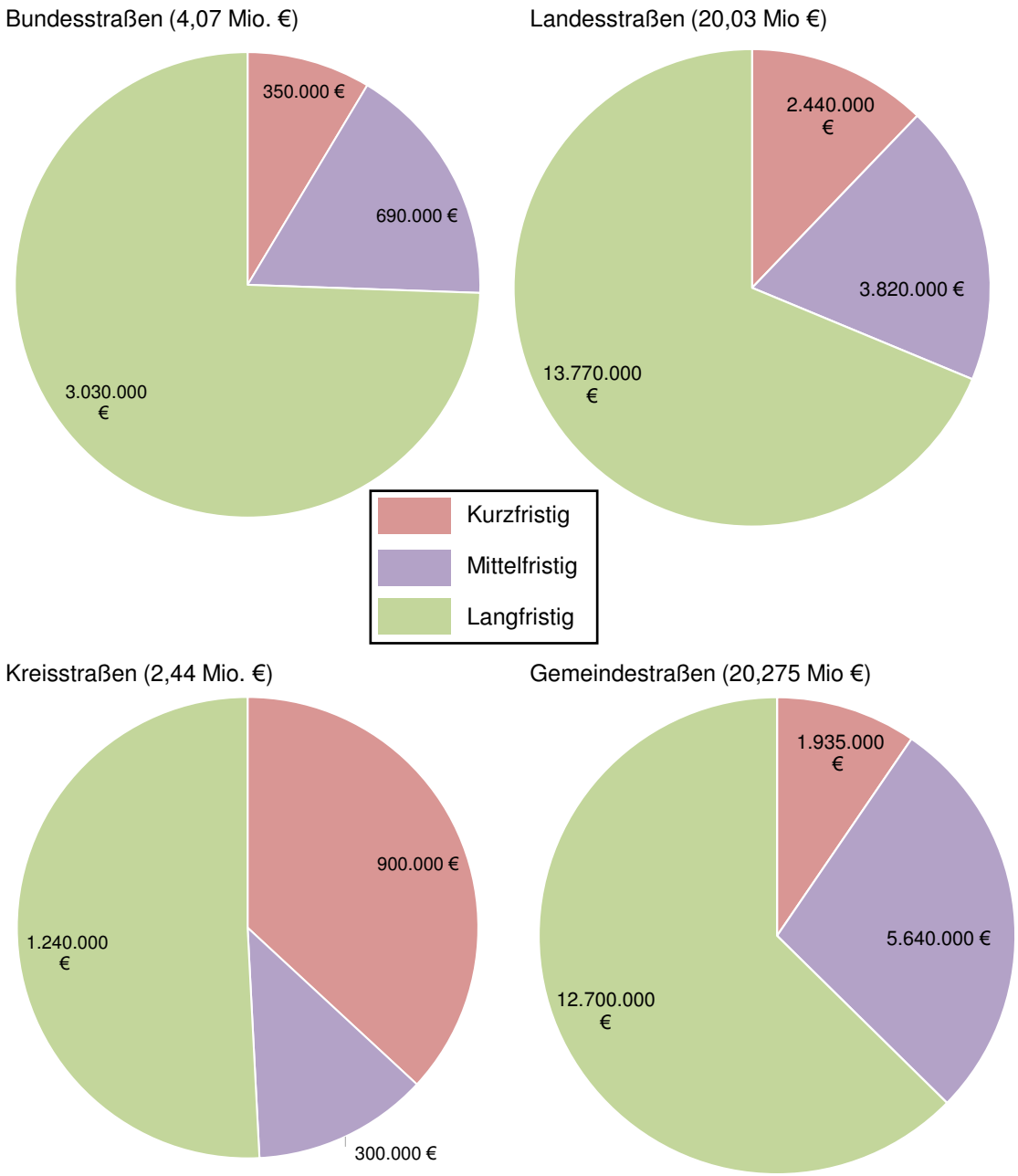
Grafik 29: Aufteilung aller Maßnahmen nach Umsetzungshorizonten

Etwa ein Drittel aller Maßnahmen sollte innerhalb der nächsten 5 Jahre umgesetzt werden. Dies umfasst v.a. kleinere bauliche Anpassungen, Oberflächenverbesserungen und Anpassung zulässiger Geschwindigkeiten. Die große Zahl langfristiger Maßnahmen (fast jede zweite) erklärt sich durch die große Zahl von Maßnahmen mit geringer oder nachrangiger Priorität, deren Umsetzung nicht prioritär anzugehen ist.

Ergänzend wurde eine erste grobe Kostenschätzung für die Maßnahmen erstellt. Dafür wurde bei linienhaften Maßnahmen die betroffene Strecke abgemessen, mit einer Regelbreite überlagert

und mit einem flächenhaften Kostenfaktor zur Abschätzung multipliziert. Je nach Umfang der erforderlichen Maßnahmen sind dabei Kosten zwischen 50-750 € je Quadratmeter angesetzt wurden. Gleichbleibenden Grundkosten wurde mit tendenziell höheren Quadratmeterpreisen bei kürzeren Streckenabschnitten begegnet. Die Ergebnisse der Kostenschätzung kann ***Anlage 1*** entnommen werden.

Aufgeteilt nach den vier Straßenkategorien ergeben sich die folgenden Kosten nach Umsetzungshorizont:



Grafik 30: Kostenschätzung nach Umsetzungshorizonten für die vier Straßenkategorien

Aus der Kostenschätzung ist deutlich geworden, dass mit jeweils über 20 Mio. € der größte Handlungsbedarf an den Landes- und Gemeindestraßen besteht. Grundsätzlich entfallen überdurchschnittlich große Anteile der Kosten in den langfristigen Umsetzungshorizont, da vor allem kostenintensive und baulich aufwendige Maßnahmen längere Planungs- und Vorlaufzeiten benötigen und daher teilweise erst in über 10 Jahren angegangen werden können.

Für den Landkreis Hildburghausen verbleibt in seinem Zuständigkeitsbereich der Kreisstraßen ein Investitionsvolumen von etwa 2,5 Mio. €. der vergleichsweise große Anteil im kurzfristigen Bereich erklärt sich durch den bereits im Bau befindlichen Radweg zwischen Hindfeld und Gleichamberg. Aus Sicht des Radverkehrskonzeptes besteht ein großes Interesse des Landkreises, dass die Gemeinden, die in ihrer Zuständigkeit befindlichen Maßnahmen im Radverkehrsnetz umsetzen. Es sollten daher Möglichkeiten entwickelt werden, wie der Landkreis die Gemeinden finanziell und planerisch in die Lage versetzt, diese Projekte angehen zu können.

7.3 Regionale und nationale Fördermöglichkeiten

Die Kreisverwaltung sowie die Gemeinden des Landkreises sind bei der Umsetzung der Maßnahmen auf externe Förderung angewiesen. Im Land Thüringen stehen zur Unterstützung radverkehrsbezogener Maßnahmen eine Reihe von Fördermöglichkeiten zur Verfügung, die im Folgenden kurz vorgestellt werden sollen:

Sonderprogramm Stadt und Land

Als Bestandteil des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung gilt das Förderprogramm aktuell bis 2028. Gefördert werden Neu-, Aus- und Umbaumaßnahmen an allen Formen von Radverkehrsanlagen sowie Anlagen fürs Fahrradparken und Querungshilfen. Auch Planungsleistungen, Grunderwerb, betriebliche Maßnahmen z.B. an Lichtsignalanlagen und Wegweisung sind förderfähig.

Antragsberechtigt sind das Land Thüringen und die Kommunen im Landkreis. In der Regel werden 75 % der zuwendungsfähigen Kosten gefördert, wobei für finanzschwache Kommunen dieser Anteil auf 90 % gesteigert werden kann. Anträge müssen in Thüringen beim Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr (TLBV) in Anlehnung an die Richtlinie zur Förderung von kommunaler Verkehrsinfrastruktur in Thüringen (RL-KVI) gestellt werden.

Weitere Informationen zum Sonderprogramm können der folgenden Webseite entnommen werden: https://bau-verkehr.thueringen.de/verkehr/foerderprogramme.

Richtlinie zur Förderung von kommunaler Verkehrsinfrastruktur in Thüringen (RL-KVI)

Im Rahmen dieses Förderprogramms werden durch den Freistaat Thüringen Maßnahmen im Bereich Straßenbauvorhaben, Vorhaben des Rad-und Fußgängerverkehrs und Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs gefördert. Bezogen auf den Radverkehr kommen vor allem die folgenden Ansätze für eine Förderung infrage:

- Neubau, Um-und Ausbau, Erweiterung sowie die bauliche Erhaltung von straßenbegleitenden Radwegen, Gehwegen und Rad-/Gehwegen,
- selbständige Radwege oder Rad-/Gehwege die dem Alltagsverkehr dienen,
- Erstmarkierung / Beschilderung von Radfahrstreifen/ Schutzstreifen, Fahrradstraßen,
- Radverkehrswegweisung,
- Fahrradabstellanlagen bei nachgewiesenem Bedarf,
- Konzepte/Untersuchungen,
- Zählsysteme,
- Bike&Ride-Anlagen bei nachgewiesenem Bedarf.

Antragsberechtigt beim Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr sind Kommunen und der Landkreis selbst. Die Höhe des Zuschusses beträgt bis zu 75 Prozent der förderfähigen Kosten. Es gelten Mindestbeträge von bis zu 25.000 € (Bagatellgrenze abhängig vom Fördergegenstand) wobei kleinere Einzelmaßnahmen als Komplex beantragt werden können. Das Förderprogramm ist zunächst noch bis zum 31.12.2025 begrenzt.

Richtlinie des Freistaates Thüringen für die Gewährung von Zuwendungen aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" (GRW)

Mit dem Ziel öffentliche Einrichtungen des Tourismus zu fördern können über dieses Programm v.a. Abschnitte überregional bedeutsamer touristischer Radwege gefördert werden. Auch Rastplätze und Wegweisung können über diesen Topf gefördert werden. Antragsberechtigt bei der Thüringer Aufbaubank sind der Landkreis selbst sowie Kommunen. Grundsätzlich können bis zu 60 % der förderfähigen Kosten übernommen werden. Für Maßnahmen in interkommunaler Kooperation oder die in dieser Radverkehrskonzeption beschrieben sind besteht jedoch die Möglichkeit auch höhere Förderquoten zu beantragen. Dazu müsste zusätzlich der Maßnahmenträger Mitglied in einer regionalen Tourismusorganisation sein, die geförderte Maßnahme z.B. durch den ADFC zertifiziert sein oder das Vorhaben einen Beitrag zur Tourismusstrategie 2025 des Landes leisten. Das Förderprogramm ist zunächst noch bis zum 31.12.2024 begrenzt.

Richtlinie zur Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung und der Revitalisierung von Brachflächen ab 2023 (FR ILE/REVIT ab 2023)

Im Rahmen dieses Förderprogramms bestehen mehrere Fördermöglichkeiten:

- Ländlicher Wegebau:
  - erlaubt die Förderung multifunktionaler ländlicher Wege zur Mitbenutzung durch den Radverkehr
  - Antragsberechtigt beim Thüringer Landesamt für Landwirtschaft und Ländlichen Raum sind Gemeinden und Gemeindeverbände
  - für finanzschwache Gemeinde besteht ein maximaler Fördersatz von 85 % der zuwendungsfähigen Kosten, sonst 65 %
  - Keine Förderung selbständiger Radwege oder eigenständiger Wege in Ortslage
- Flurneuordnung:
  - erlaubt die Förderung multifunktionaler ländlicher Wege zur Mitbenutzung durch den Radverkehr
  - Antragsberechtigt beim Thüringer Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformation sind Teilnehmergemeinschaften nach dem FlurbG
  - maximaler Fördersatz von 75 % der zuwendungsfähigen Kosten
  - Förderung nur innerhalb von Verfahren nach dem FlurbG
- LEADER
  - erlaubt die Förderung investiver und nicht investiver Radverkehrsmaßnahmen
  - Antragsberechtigt beim Thüringer Landesamt für Landwirtschaft und Ländlichen Raum über oder durch die regionale LEADER-Aktionsgruppe Hildburghausen-Sonneberg sind Anerkannte Regionale Aktionsgruppen, natürliche Personen und Personengesellschaften sowie juristische Personen des öffentlichen und des privaten Rechts
  - maximaler Fördersatz von 65 % der zuwendungsfähigen Kosten bei investiven Maßnahmen, bei nicht investiven Maßnahmen bis zu 80 %
  - muss sich das Leitbild der regionalen Entwicklungsstrategie einfügen

Thüringer Richtlinie zur Förderung forstwirtschaftlicher Maßnahmen

Förderfähig im Rahmen dieser Richtlinie sind Neubau forstwirtschaftlicher Wege, Befestigung bisher nicht oder nicht ausreichend befestigter forstwirtschaftlicher Wege sowie Instandsetzung (mindestens Materialeinbringung in Trag-oder Deckschicht) forstwirtschaftlicher Wege. Für die Radverkehrskonzeption sind v.a. solche Wege interessant, die später für den Radverkehr mitgenutzt werden können. Die Förderung von ausschließlich als Radweg genutzten Wegen ist nicht möglich sowie auch keine Förderung von Schwarz-bzw. Bitumendecken.

Antragsberechtigt sind Natürliche Personen, juristische Personen des privaten und öffentlichen Rechts als Besitzer forstwirtschaftlicher Flächen sowie anerkannte forstwirtschaftlicher Zusammenschlüsse. Der Antrag muss beim zuständigen Forstamt der Landesforstanstalt erfolgen. Es besteht die Möglichkeit 70 % der förderfähigen Kosten, in Ausnahmefällen bis zu 90 % dieser Kosten erstattet zu bekommen. Das Förderprogramm ist zunächst noch bis zum 31.12.2024 begrenzt.

Richtlinien zur Förderung städtebaulicher Maßnahmen (Thüringer Städtebauförderungsrichtlinien -ThStBauFR)

Für innerörtliche Maßnahmen des Radwegenetzes ist dieses Förderprogramm von besonderem Interesse. Es können v.a. Parkplätze und Wege des Radverkehrs im Rahmen städtebaulicher Neuordnungen (Sanierungen, von Wegen, Straßen und Plätzen) gefördert werden. Als Fördervoraussetzung ist festgelegt worden, dass die Maßnahme einem integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept dienen muss.

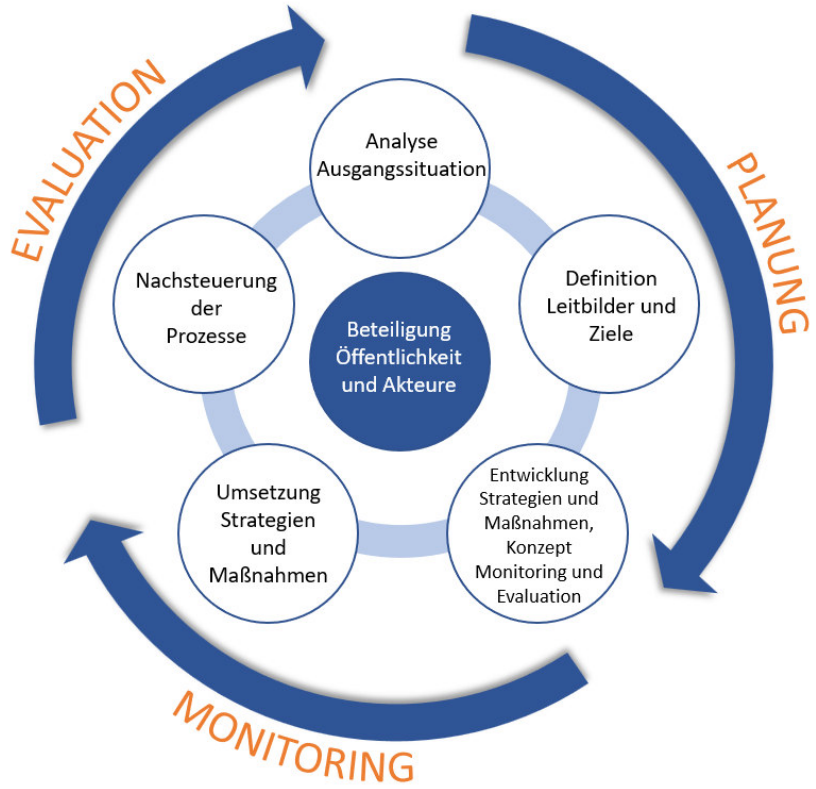
Antragsberechtigt sind ausschließlich Städte und Gemeinden und die Förderung muss beim Thüringer Landesverwaltungsamt erfolgen. Die Fördersätze werden grundsätzlich jährlich neu festgelegt, aktuell betragen sie 66,67 % bis zu 90 % der zuwendungsfähigen Kosten. Es existiert eine Bagatellgrenze von 10.000 €. Das Programm läuft zunächst noch bis Ende 2027.

Innovative Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) fördert im Rahmen dieses Förderprogramms investive und nicht investive Maßnahmen, welche die Verhältnisse für den Radverkehr verbessern. Anträge können nach einzelnen Förderaufrufen beim Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) eingereicht werden. Die Förderhöhe variiert zwischen 75 und 90 % der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben.

7.4 Konzept Evaluierung und Monitoring

Ein bilanzierendes Monitoring zum Umsetzungsstand sowie ein kontinuierliches Wirkungsmonitoring anhand von ausgewählten Indikatoren sind die geeigneten Instrumente, um zu erkennen, ob man bezüglich der Umsetzung der Radverkehrskonzeption im Landkreis entsprechende Fortschritte erzielt. Auch kann hiermit erkannt werden, ob die mit der sukzessiven Umsetzung einsetzenden Wirkungen den Zielstellungen entsprechen und die zugrunde gelegten Rahmenbedingungen nach wie vor zutreffend sind. Ziel ist es, frühzeitig korrigieren und gegensteuern zu können, erforderliche Fortschreibungen anstoßen zu können bzw. die Gewissheit zu erlangen, dass nach wie vor die richtigen Strategien und Maßnahmen verfolgt werden. Systematisches Monitoring versetzt die Verwaltung zudem in die Lage, den Bürgern und der Kommunalpolitik jederzeit qualifiziert Auskunft zu den Prozessen geben zu können.



Grafik 31: Einordnung von Monitoring und Evaluierung

Folgende Fragestellungen spielen eine zentrale Rolle im Monitoring- und Evaluierungsprozess:

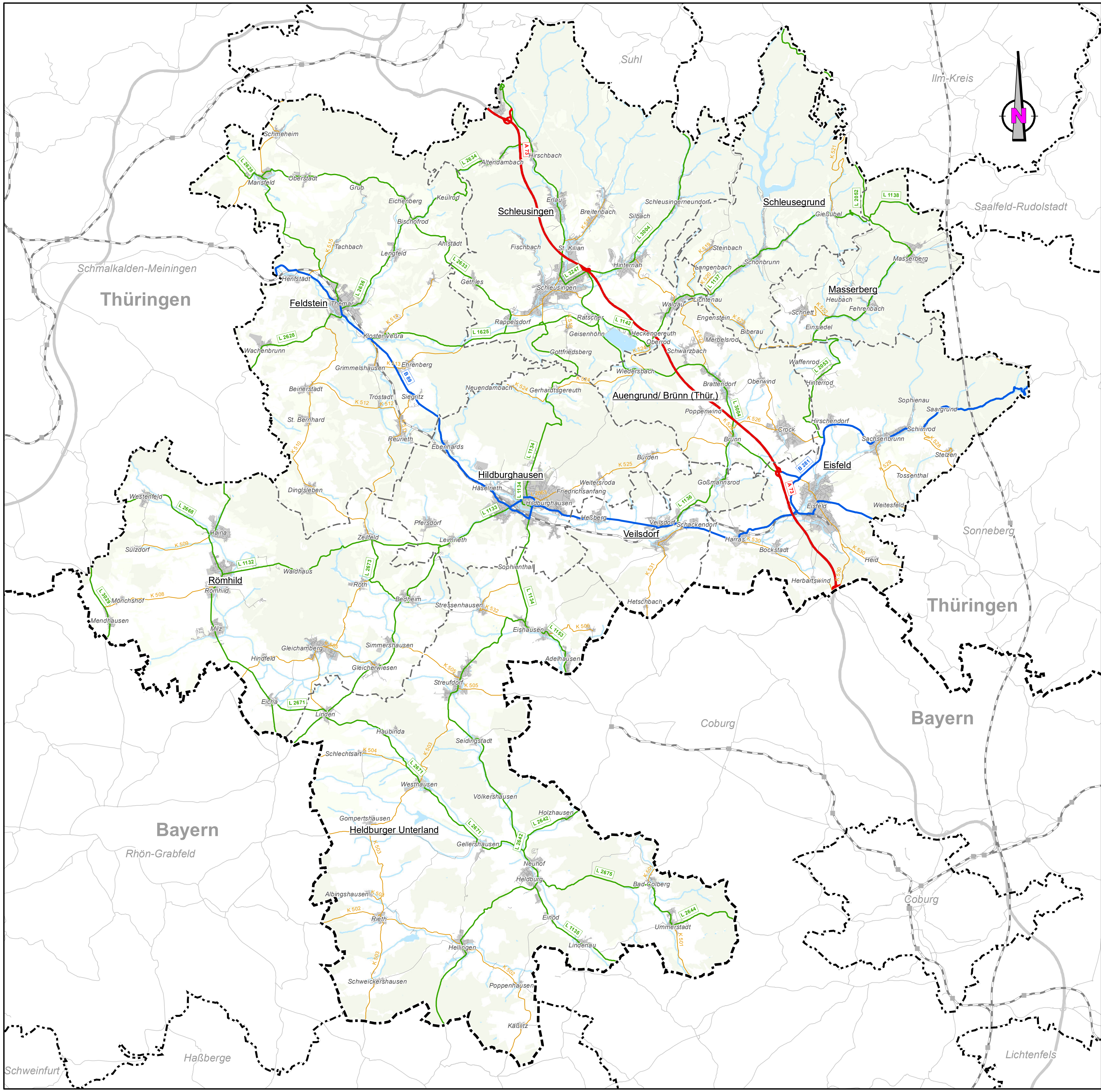
1. Entsprechen die Rahmenbedingungen (insbesondere zur Entwicklung von Bevölkerung, Arbeitsplätzen und Mobilität) noch denen, die bei der Erarbeitung der Radverkehrskonzeption zugrunde gelegt wurden?
2. Wie ist der aktuelle Umsetzungsstand der Maßnahmen (bilanzierendes Monitoring)?
3. Welche Wirkungen sind bisher zu verzeichnen?
4. Welche Umsetzungshemmnisse sind zu erkennen und wie kann gegengesteuert werden? Hiermit sind nicht nur „äußere“ Umsetzungshemmnisse gemeint, es können ebenso unzureichende interne Ressourcen (finanziell, personell) oder sonstige Faktoren auftreten.

Es wird empfohlen, die im Bearbeitungsprozess gebildete Arbeitsgruppe auch über den Beschluss hinaus fortzuführen, und dort einmal jährlich über die aktuellen Prozesse und Fortschritte bei der Umsetzung der Radverkehrskonzeption zu berichten. In diesem Rahmen sind dann auch erkannte Umsetzungshemmnisse zu besprechen und – wenn möglich – Lösungen für deren Überwindung zu entwickeln.

Für die Bewertung der Umsetzung der Radverkehrskonzeption sollte die Erhebung der folgenden Kennwerte auf Landkreisebene eingeführt oder systematisiert werden:

- Umfang neu errichteter Radverkehrsanlagen (in km, unterschieden nach Anlagenart)
- Anteil wichtiger ÖPNV-Verknüpfungspunkte mit einem bedarfsgerechten Angebot für Bike&Ride
- Fortschritte bei der verbreiteten Einführung von Tempo 70 auf schmalen und radverkehrsrelevanten Landstraßen
- Fortschritte bei der sukzessiven Implementierung der Wegweisung auf Alltags-Hauptradrouten
- Daten zum Mobilitätsverhalten im Landkreis (es ist zu prüfen, ob der Landkreis Hildburghausen oder wichtige Städte sich regelmäßig an bundesweit durchgeführten Mobilitätserhebungen beteiligen (z.B. MiD, SrV)
- jährlich im Haushalt eingestellte Mittel für Investitionen in Radverkehrsinfrastruktur
- Umsetzung von Maßnahmen und/oder Entwicklung von Konzepten auf kommunaler Ebene

Abbildungen



Radverkehrskonzept
Landkreis Hildburghausen

Untersuchungsgebiet mit klassifizierten Straßen

Legende

Grenzen

- Bundesland
- Landkreis
- Gemeinde

Straßennetz - Wegenetz

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraßen - sonstige Wege

Bahnverkehr

- Bahnlinie

Kartengrundlage: ATKIS Basis-DLM - geoportal-th.de, 2023;
GIS Daten - OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL/2023

0 1 2 4 6 8 10 km

Abbildung 1

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr

Bearbeitungsstand: Juli 2024 | 1350_Abb1_Übersichtskarte

Landkreis Hildburghausen

Radverkehrskonzept Landkreis Hildburghausen

Quellen und Ziele des Radverkehrs

Legende

Quellen und Ziele

- Grundschule
- weiterführende Schule
- Kindergarten
- Einkauf
- Ärztliche Versorgung
- Behörde
- Freizeit
- Gewerbegebiete

Straßennetz - Wegenetz

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraßen - sonstige Straßen/ Wege

Grenzen

- Bundesland
- Landkreis

Bahnverkehr

- Bahnlinie

Kartengrundlage: ATKIS Basis-DLM - geoportal-th.de, 2023;
GIS Daten - OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL/2023

0 1 2 4 6 8 10 km

Abbildung 2

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr

Bearbeitungsstand: Juli 2024
1350_Abb2_Quellen-Ziele-Radverkehr

Landkreis Hildburghausen

Radverkehrskonzept Landkreis Hildburghausen

Zentrale Orte im Landkreis

Legende

- Oberzentrum/ oberzentraler Verbund
- Mittelzentrum
- Grundzentrum
- Ortschaften

Grenzen

- Bundesland
- Landkreis

Straßennetz - Wegenetz

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraßen - sonstige Wege

Bahnverkehr

- Bahnlinie

Kartengrundlage: ATKIS Basis-DLM - geoportal-th.de, 2023;
GIS Daten - OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL/2023

0 1 2 4 6 8 10 km

Abbildung 3

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr

Bearbeitungsstand: Juli 2024
1350_Abb3_Zentrale_Orte

Landkreis Hildburghausen

Radverkehrskonzept Landkreis Hildburghausen

Touristische Radrouten

Legende

- Radhauptroute II-60
- Keltenradweg II-50
- Werra-Obermain-Radweg-II-49
- Werra-Obermain-Radweg-II-58
- Rennsteig-Radweg I-10
- Schleusetal-Radweg II-51
- geplanter Schleusetal-Radweg II-51
- Werratal-Radweg I-02
- Waldrandroute (Route Süd) II-64
- geplante Waldrandroute II-64
- Iron Curtain Trail EV-13
- Lokales Nebennetz

Grenzen

- Bundesland
- Landkreis

Straßennetz - Wegenetz

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraßen - sonstige Straßen/ Wege

Bahnverkehr

- Bahnlinie

Kartengrundlage: ATKIS Basis-DLM - geoportal-th.de, 2023;
GIS Daten - OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL/2023

0 1 2 4 6 8 10 km

Abbildung 4

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr

Bearbeitungsstand: Juli 2024
1350_Abb4_Touristische_Radrouten

Radverkehrskonzept Landkreis Hildburghausen

Radverkehrsanlagen im Bestand



Legende

Führungsformen des Radverkehrs

- Radverkehrsanlage
- Radweg
- getrennter Rad- und Fußweg
- gemeinsamer Fuß- und Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Schiebestrecke (Fußgängerbereich)
- Treppe
- Fahrbahn klassifizierter Straßen (B,L,K)
- Fahrbahn (ohne Unterscheidung nach Klassifikation)
- Spielstraße
- Zone-30
- Anliegerstraße
- Forst-/ Wirtschaftsweg für Radfahrer frei
- Sonstige
- keine Angabe

Grenzen

- Bundesland
- Landkreis

Bahnverkehr

- Bahnverkehr

Kartengrundlage: ATKIS Basis-DLM - geoportal-th.de, 2023;
GIS Daten - OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL/2023

0 1 2 4 6 8 10 km

Abbildung 5

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr

Landkreis Hildburghausen

Radverkehrskonzept Landkreis Hildburghausen

ÖPNV-Verknüpfungspunkte

Suhl, Bahnhof
Vachdorf
Bischofsrod
Themar
Siegritz
Reurieth
Schleusingen, Zentrale Haltestelle
Waldau, Wendeschleife
Lichtenau (b. Schleusingen)
Heubach, Zentrale
Masserberg
Brünn
Eisfeld
Bachfeld
Veilsdorf
Harras (Thür)
Hildburghausen
Zeilfeld
Römhild, Zentrale Haltestelle
Gleichamberg
Steinfeld
Streufdorf
Bad Rodach
Westhausen
Heldburg, Wendeschleife
Hellingen
Ummerstadt
Coburg

Suhl
Ilm-Kreis
Saalfeld-Rudolstadt
Schmalkalden-Meiningen
Thüringen
Sonneberg
Bayern
Rhön-Grabfeld
Haßberge
Schweinfurt
Lichtenfels

- Bahnhof (SPNV)
- Wichtiger Verknüpfungspunkt im Busnetz (Nahverkehrsplan)
- Weitere Haltestelle mit regelmäßigem Busverkehr zur besseren räumlichen Erschließung

Grenzen

- Bundesland
- Landkreis

Straßennetz - Wegenetz

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraßen - sonstige Wege

Bahnverkehr

- Bahnlinie
- touristisches Bahnnebennetz

Kartengrundlage: ATKIS Basis-DLM - geoportal-th.de, 2023;
GIS Daten - OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL/2023

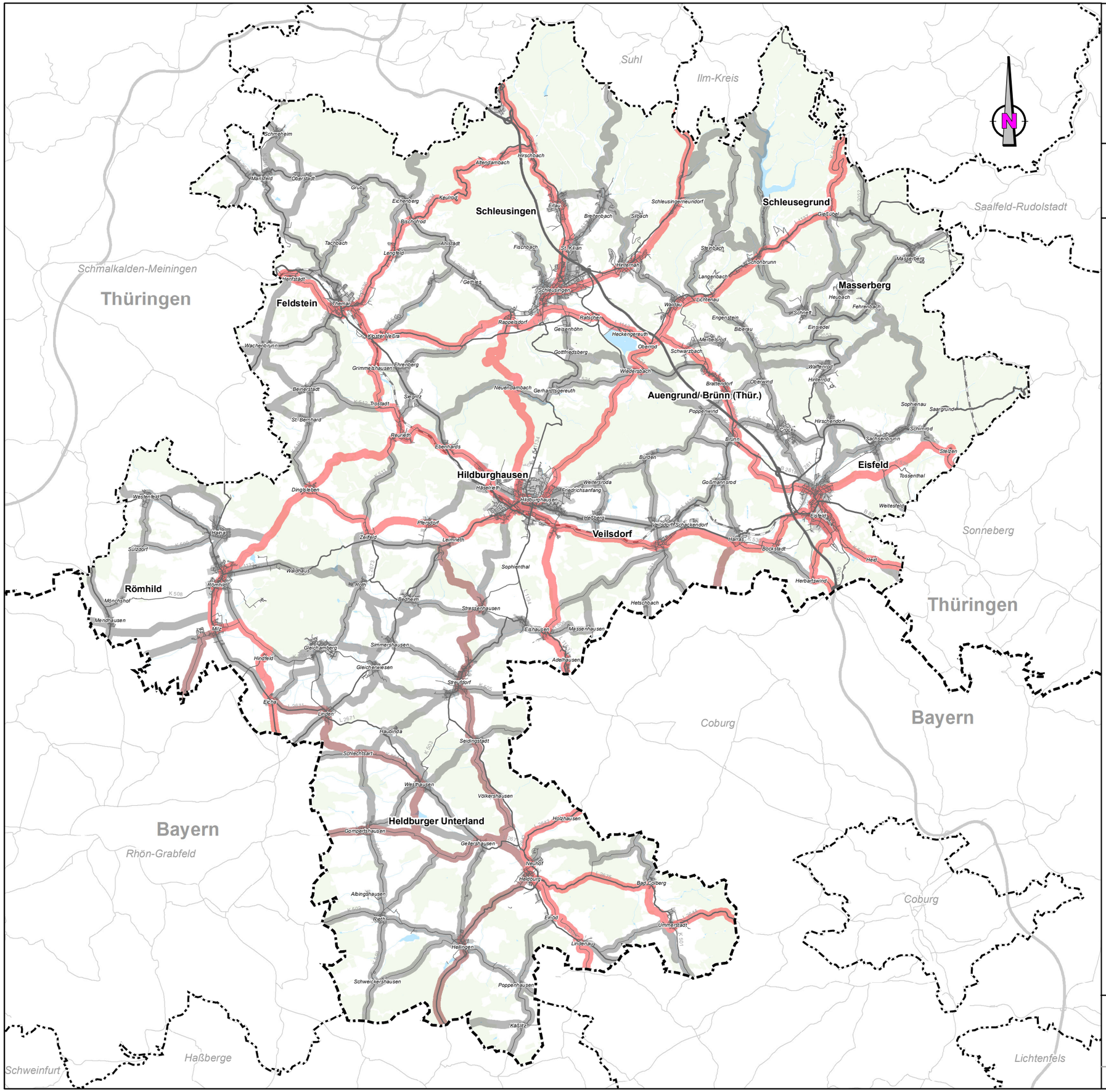
0 1 2 4 6 8 10 km

Abbildung 6

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr

Radverkehrskonzept Landkreis Hildburghausen

Zielnetz - Alltagsverkehr



Legende

Alltagsnetz

- Hauptnetz
- ergänzendes Hauptnetz
- ergänzendes Alltagsnetz

Grenzen

- Bundesland
- Landkreis

Straßennetz - Wegenetz

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraßen - sonstige Straßen/ Wege

Bahnverkehr

- Bahnlinie

Kartengrundlage: ATKIS Basis-DLM - geoportal-th.de, 2023;
GIS Daten - OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL/2023

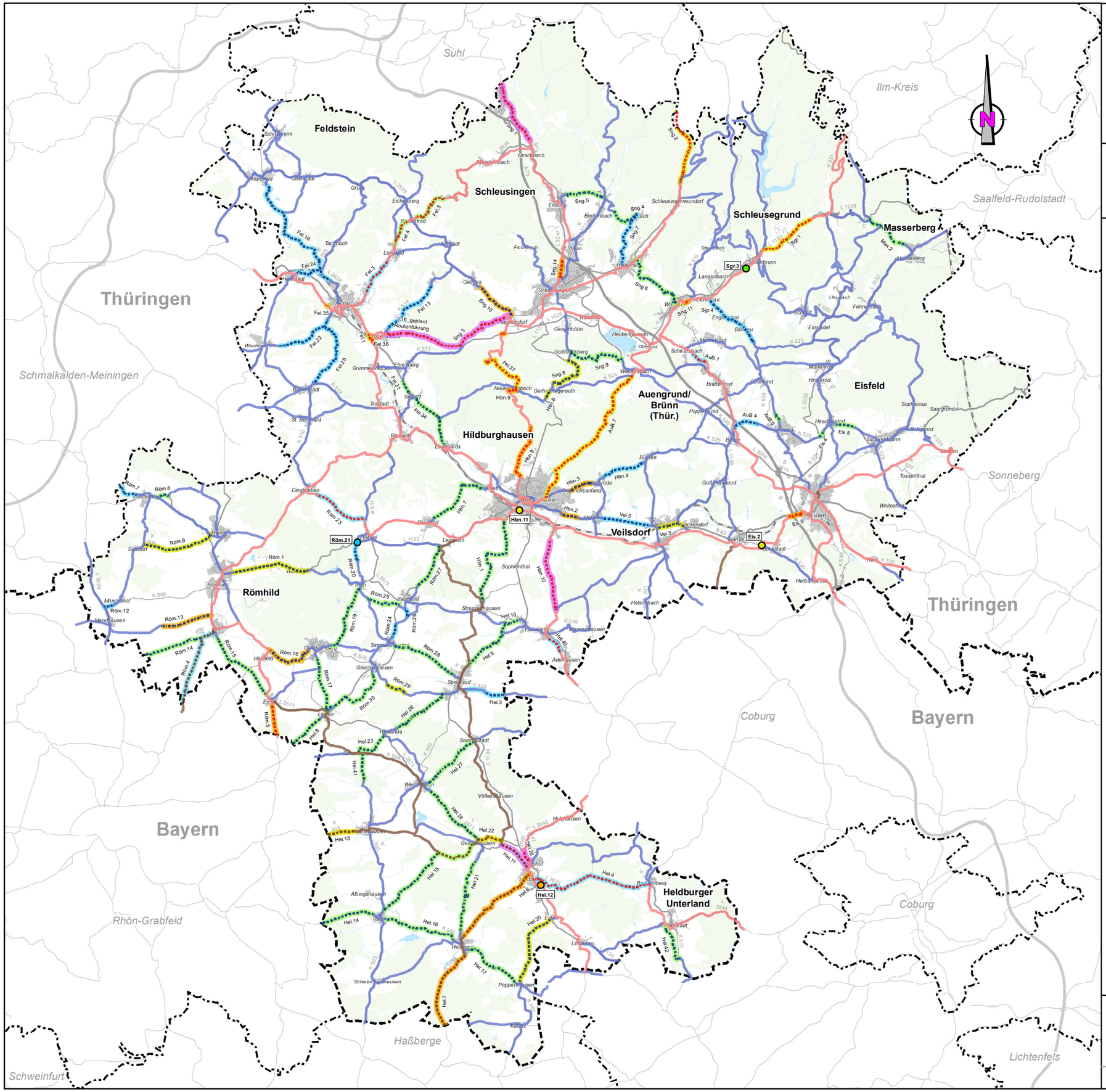
0 1 2 4 6 8 10 km

Abbildung 7

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr

Radverkehrskonzept Landkreis Hildburghausen

Handlungsbedarf - Prioritäten im Alltagsnetz



Legende

- Hauptnetz ohne Handlungsbedarf
- Hauptnetz mit Handlungsbedarf
- ergänzendes Hauptnetz ohne Handlungsbedarf
- ergänzendes Hauptnetz mit Handlungsbedarf
- ergänzendes Alltagsnetz des Landkreises ohne Handlungsbedarf
- ergänzendes Alltagsnetz des Landkreises mit Handlungsbedarf

Prioritäten

- Sehr hoch
- hoch
- mittel
- gering
- nachrangig

Grenzen

- Bundesland
- Landkreis

Straßennetz - Wegenetz

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraßen - sonstige Straßen/ Wege

Bahnverkehr

- Bahnlinie

Kartengrundlage: ATKIS Basis-DLM - geoportal-th.de, 2023;
GIS Daten - OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL/2023

0 1 2 4 6 8 10 km

Abbildung 8

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr

Landkreis Hildburghausen

Radverkehrskonzept Landkreis Hildburghausen

Auswertung Radfahrerkonfliktpunkte

Legende

- fehlender Radweg
- Zu viel (Lkw-) Verkehr
- Unübersichtlich
- zu hohe Geschwindigkeit
- Überholabstand
- Schwierige Querung
- Fahrbahnbelag
- Wegweisung
- schlechte Beleuchtung
- Behinderung auf Weg
- ÖPNV-Verknüpfung
- Sonstiges

Grenzen

- Bundesland
- Landkreis

Kartengrundlage: ATKIS Basis-DLM - geoportal-th.de, 2023;
GIS Daten - OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL/2023

Abbildung 9

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr

Bearbeitungsstand: Juli 2024
1350_Abb9_Verortung_Befragung

Anlagen

Anlage 1

Defizit- und Maßnahmentabelle mit Aussagen aus dem Realisierungskonzept

Bedarfe an Bundesstraßen

Code	Gemeinde	Straßen-klasse	Straße	von Ortschaft	nach Ortschaft	Mangel	Handlungsbedarf	Bemerkung	Priorität	Abschnittslänge (ca.) [m]	längenabh. Investitionskosten (ohne Grunderwerb)	anzustrebende Umsetzungsfrist	Hinweise zur Umsetzung
Hbn.2	Hildburghausen	B	B 89	Hildburghausen	Heßberg	über 4.000 Kfz/ 24h	Bau Radverkehrsanlage	Planung mit Gemeinde Veilsdorf	**hoch**	930	350.000 €	kurzfristig	
Fel.1	Feldstein	B	B 89	Kloster Veßra	Themar	fehlende direkte Verbindung	Bau Radverkehrsanlage	Lückenschluss bei Kloster Veßra, Werratal-Radweg	**mittel**	200	200.000 €	mittelfristig	Querung alter Bahndamm
Fel.36	Feldstein	B	B 89	Kloster Veßra	Grimmelshausen	2.500-4.000 Kfz/24h	Bau Radverkehrsanlage	Werratal-Radweg, Bedarf des Landes (Hbn_0004)	**mittel**	160	300.000 €	mittelfristig	Brückenstandort
Vei.5	Veilsdorf	B	B 89	Veilsdorf	Heßberg	über 4.000 Kfz/ 24h	Bau Radverkehrsanlage	Werratal-Radweg als Alternative vorhanden, für direkte zwischengemeindliche Verbindung langfristig ggf. trotzdem relevant	**mittel**	2.250	840.000 €	langfristig	
Fel.24	Feldstein	B	B 89	Tachbach	Henfstädt	über 4.000 Kfz/ 24h	Bau Radverkehrsanlage	Ausbau Wirtschaftsweg südlich der Bundesstraße als Alternative berücksichtigen	**gering**	510	190.000 €	mittelfristig	
Eis.5	Eisfeld	B	B 281	Hirschendorf	Sachsenbrunn	2.500-4.000 Kfz/24h	Bau Radverkehrsanlage		**nachrangig**	1.250	470.000 €	langfristig	
Fel.31	Feldstein	B	B 89	Siegritz	Ehrenberg	2.500-4.000 Kfz/24h	Bau Radverkehrsanlage		**nachrangig**	550	210.000 €	langfristig	
Fel.34	Feldstein	B	B 89	Siegritz	Ebenhards	2.500-4.000 Kfz/24h	Bau Radverkehrsanlage		**nachrangig**	2.300	860.000 €	langfristig	
Vei.3	Veilsdorf	B	B 89	Veilsdorf	Schackendorf	über 4.000 Kfz/ 24h	Bau Radverkehrsanlage		**nachrangig**	650	650.000 €	langfristig	Brückenstandort

Bedarfe an Landesstraßen

Code	Gemeinde	Straßen-klasse	Straße	von Ortschaft	nach Ortschaft	Mangel	Handlungsbedarf	Bemerkung	Priorität	Abschnittslänge (ca.) [m]	längenabh. Investitionskosten (ohne Grunderwerb)	anzustrebende Umsetzungsfrist	Hinweise zur Umsetzung
Hel.25	Heldburger Unterland	L	L 1134	Neuhof	Holzhausen	unter 2.500 Kfz/24h	Bau Radverkehrsanlage	Neuhof - Abzw. K 534, Bedarf des Landes (HBN_0042)	**Sehr hoch**	550	210.000 €	kurzfristig	
Sng.1	Schleusingen	L	L 3247	Hirschbach	Suhl	über 4.000 Kfz/ 24h	Bau Radverkehrsanlage	Bedarf des Landes (HBN_0020, HBN_0021, HBN_0022, HBN_0024, HBN_0026, HBN_0034, HBN_0045, HBN_0047)	**Sehr hoch**	2.900	1.090.000 €	mittelfristig	
Sng.3	Schleusingen	L	L 1625	Rappelsdorf	Kloster Vestra	2.500-4.000 Kfz/24h	Bau Radverkehrsanlage	Schleusetal-Radweg, Bedarf des Landes (HBN_0009, HBN_0011, HBN_0013, HBN_0014)	**Sehr hoch**	5.700	2.140.000 €	kurzfristig	
Hel.6	Heldburger Unterland	L	L 1134	Heldburg	Hellingen	unter 2.500 Kfz/24h	Bau Radverkehrsanlage	Alternativ: Geschwindigkeitssenkung prüfen	**hoch**	3.600	1.800.000 €	mittelfristig	Geschwindigkeitssenkung mit Kosten unter 5.000 €
Hel.7	Heldburger Unterland	L	L 1134	Hellingen	Maroldsweisach	unter 2.500 Kfz/24h	Bau Radverkehrsanlage	Alternativ: Geschwindigkeitssenkung prüfen	**hoch**	3.600	1.800.000 €	langfristig	bis Landesgrenze, Geschwindigkeitssenkung mit Kosten unter 5.000 €
Röm.5	Römhild	L	L 1131	Eicha	Trappstadt	unter 2.500 Kfz/24h	Bau Radverkehrsanlage	Bedarf der Gemeinde (Prioritär, 1.2), Land sieht keinen Bedarf, Keltenradweg, in Bayern gibt es schon Radweg	**hoch**	1.300	490.000 €	langfristig	bis Landesgrenze
Sng.10	Schleusingen	L	L 2633	Rappelsdorf	Gethles	unter 2.500 Kfz/24h	Geschwindigkeitssenkung MIV prüfen	Bedarf der Gemeinde	**hoch**	2.000	5.000 €	kurzfristig	Kosten pauschal
Sng.13	Schleusingen	L	L 1625	Rappelsdorf	Neuendambach	2.500-4.000 Kfz/24h	Bau Radverkehrsanlage	Bedarf des Landes (HBN_0023), kurzer Abschnitt zwischen L 2633 und Abzweig nach Neuendambach	**hoch**	160	60.000 €	kurzfristig	
Sng.14	Schleusingen	L	L 3247	Schleusingen	Erlau	2.500-4.000 Kfz/24h	Bau Radverkehrsanlage	Bedarf der Gemeinde, innerörtlicher Abschnitt	**hoch**	800	300.000 €	mittelfristig	
Röm.1	Römhild	L	L 1132	Römhild	Waldhaus	unter 2.500 Kfz/24h	Bau Radverkehrsanlage	Bedarf der Gemeinde (Prioritär, 1.6), Alternativ: Geschwindigkeitssenkung prüfen	**mittel**	3.200	1.200.000 €	langfristig	Geschwindigkeitssenkung mit Kosten unter 5.000 €
AuB.7	Auengrund/Brünn	L	L 2063	Wiedersbach	Hildburghausen	2.500-4.000 Kfz/24h	Erhalt Tempo 50	Bedarf des Landes (HBN_0058), bei Erhalt von Tempo 50 kein Bedarf Radverkehrsanlage, ggf. Geschwindigkeitsüberwachung	**mittel**	6.800	0 €	kurzfristig	Kosten pauschal
Hbn.6	Hildburghausen	L	L 1134	Hildburghausen	Gerhardtsgereuth	2.500-4.000 Kfz/24h	Bau Radverkehrsanlage	Abschnitt Gerhardtsgereuth - Abz. Neuendambach	**mittel**	350	180.000 €	mittelfristig	
Sgr.1	Schleusegrund	L	L 1137	Schönbrunn	Gießhübel	2.500-4.000 Kfz/24h	Bau Radverkehrsanlage	Bedarf des Landes (HBN_0069 und HBN_0071)	**mittel**	800	400.000 €	mittelfristig	
Sng.8	Schleusingen	L	L 1134	Gerhardsgereuth	Gottfriedsberg	2.500-4.000 Kfz/24h	Bau Radverkehrsanlage	Bedarf der Gemeinde	**mittel**	2.200	1.100.000 €	langfristig	
Fel.3	Feldstein	L	L 2636	Themar	Lengfeld	unter 2.500 Kfz/24h	Bau Radverkehrsanlage	Land sieht keinen Bedarf, Alternativ: Geschwindigkeitssenkung prüfen oder Ausbau des Wirtschaftsweges im Grund	**gering**	2.400	900.000 €	langfristig	
Fel.16	Feldstein	L	L 2628	Themar	Marisfeld	unter 2.500 Kfz/24h	Geschwindigkeitssenkung MIV prüfen		**gering**	6.000	5.000 €	kurzfristig	Kosten pauschal
Fel.22	Feldstein	L	L 2628	Themar	Wachenbrunn	unter 2.500 Kfz/24h	Geschwindigkeitssenkung MIV prüfen		**gering**	3.100	5.000 €	kurzfristig	Kosten pauschal
Hel.4	Heldburger Unterland	L	L 2675	Heldburg	Bad Colberg	unter 2.500 Kfz/24h	Geschwindigkeitssenkung MIV prüfen	Land sieht keinen Bedarf	**gering**	5.500	5.000 €	kurzfristig	Kosten pauschal
Röm.2	Römhild	L	L 1132	Waldhaus	Zeilfeld	unter 2.500 Kfz/24h	Geschwindigkeitssenkung MIV prüfen	Bedarf der Gemeinde (16)	**gering**	3.400	5.000 €	kurzfristig	Kosten pauschal
Röm.21	Römhild	L	L 1132	Roth	Zeilfeld	unter 2.500 Kfz/24h	Bau Querungshilfe	Bedarf der Gemeinde (Prioritär, 1.4)	**gering**	-	50.000 €	mittelfristig	Kosten pauschal
Röm.24	Römhild	L	L 1133	Simmershausen	Bedheim	2.500-4.000 Kfz/24h	Bau Radverkehrsanlage	Bedarf der Gemeinde (Prioritär, 1.3), gemeinsam mit Röm.26	**gering**	600	230.000 €	langfristig	
Eis.4	Eisfeld	L	L 2053	Crock	Hirschendorf	fehlende direkte Verbindung	Ausbau/ Neubau straßenunabhängiger Weg	direkt südlich von Hirschendorf	**nachrangig**	300	150.000 €	langfristig	
Fel.4	Feldstein	L	L 2636	Lengfeld	Bischofrod	unter 2.500 Kfz/24h	Bau Radverkehrsanlage	Land sieht keinen Bedarf, Alternativ: Geschwindigkeitssenkung prüfen	**nachrangig**	1.500	750.000 €	langfristig	Geschwindigkeitssenkung mit Kosten unter 5.000 €
Fel.5	Feldstein	L	L 2636	Bischofrod	Keulrod	unter 2.500 Kfz/24h	Bau Radverkehrsanlage	Land sieht keinen Bedarf, Alternativ: Geschwindigkeitssenkung prüfen	**nachrangig**	1.800	900.000 €	langfristig	Geschwindigkeitssenkung mit Kosten unter 5.000 €
Hel.8	Heldburger Unterland	L	L 1133	Linden	Trappstadt	unter 2.500 Kfz/24h	Bau Radverkehrsanlage	Bedarf der Gemeinde, Alternativ: Geschwindigkeitssenkung prüfen	**nachrangig**	1.700	640.000 €	langfristig	bis Landesgrenze, Geschwindigkeitssenkung mit Kosten unter 5.000 €
Hel.9	Heldburger Unterland	L	L 1134	Streufdorf	Steinfeld	unter 2.500 Kfz/24h	Bau Radverkehrsanlage	Bedarf der Gemeinde, Alternativ: Geschwindigkeitssenkung prüfen	**nachrangig**	2.650	990.000 €	langfristig	Geschwindigkeitssenkung mit Kosten unter 5.000 €
Hel.10	Heldburger Unterland	L	L 1134	Stressenhausen	Steinfeld	unter 2.500 Kfz/24h	Ausbau/ Neubau straßenunabhängiger Weg		**nachrangig**	400	150.000 €	langfristig	
Hel.24	Heldburger Unterland	L	L 2671	Westhausen	Gellershausen	unter 2.500 Kfz/24h	Bau Radverkehrsanlage	Bedarf der Gemeinde, Alternativ: Geschwindigkeitssenkung prüfen	**nachrangig**	3.000	1.130.000 €	langfristig	Geschwindigkeitssenkung mit Kosten unter 5.000 €
Mas.2	Masserberg	L	L 2052	Masserberg	Neustadt am Rennsteig	unter 2.500 Kfz/24h	Geschwindigkeitssenkung MIV prüfen	Rennsteig-Radweg	**nachrangig**	2.200	5.000 €	kurzfristig	
Röm.8	Römhild	L	L 2668	Westenfeld	Exdorf	unter 2.500 Kfz/24h	Bau Radverkehrsanlage	Bedarf der Gemeinde, nur Abschnitt östlich von Westenfeld bis Abzweig nach Exdorf	**nachrangig**	550	210.000 €	langfristig	
Röm.15	Römhild	L	L 1131	Eicha	Milz	unter 2.500 Kfz/24h	Bau Radverkehrsanlage	Bedarf der Gemeinde (8), Alternative: Geschwindigkeitsreduktion	**nachrangig**	3.650	1.370.000 €	langfristig	Geschwindigkeitssenkung mit Kosten unter 5.000 €
Röm.27	Römhild	L	L 1133	Leimrieth	Bedheim	unter 2.500 Kfz/24h	Bau Radverkehrsanlage	Bedarf der Gemeinde (11), Alternative: Geschwindigkeitsreduktion	**nachrangig**	2.200	830.000 €	langfristig	Geschwindigkeitssenkung mit Kosten unter 5.000 €
Röm.30	Römhild	L	L 1133	Gleicherwiesen	Linden	unter 2.500 Kfz/24h	Bau Radverkehrsanlage	Bedarf der Gemeinde (6), Ausbau landwirtschaftliche Wege parallel zur Landesstraße	**nachrangig**	3.100	930.000 €	langfristig	

Bedarfe an Kreisstraßen

Code	Gemeinde	Straßen-klasse	Straße	von Ortschaft	nach Ortschaft	Mangel	Handlungsbedarf	Bemerkung	Priorität	Abschnittslänge (ca.) [m]	längenabh. Investitionskosten (ohne Grunderwerb)	anzustrebende Umsetzungsfrist	Hinweise zur Umsetzung
Hbn.3	Hildburghausen	K	K 525	Hildburghausen	Weitersroda	unter 2.500 Kfz/24h	Geschwindigkeitssenkung MIV prüfen		**hoch**	2.200	5.000 €	kurzfristig	Kosten pauschal
Röm.16	Römhild	K	K 505	Hindfeld	Gleichamberg	fehlende direkte Verbindung	Bau Radverkehrsanlage	Bedarf der Gemeinde (Prioritär, 1.1)	**hoch**	2.100	790.000 €	kurzfristig	befindet sich bereits im Bau
Eis.2	Eisfeld	K	K 530	Bockstadt	Harras		Bedarf Drängelgitter prüfen, ggf. Querungshilfe	Werratal-Radweg	**mittel**	-	50.000 €	kurzfristig	Kosten pauschal
Röm.9	Römhild	K	K 509	Sülzdorf	Haina	unter 2.500 Kfz/24h	Geschwindigkeitssenkung MIV prüfen	Bedarf der Gemeinde	**mittel**	3.100	5.000 €	kurzfristig	Kosten pauschal
Sgr.4	Schleusegrund	K	K 523	Lichtenau	Biberau	unter 2.500 Kfz/24h	Bau Radverkehrsanlage	gemeinsamer Geh- und Radweg neu herzustellen abschnittsweise innerhalb von Engenstein, v.a. außerorts zwischen Engenstein und Biberau	**mittel**	800	300.000 €	mittelfristig	
Hel.13	Heldburger Unterland	K	K 503	Gompertshausen	Alsleben	unter 2.500 Kfz/24h	Geschwindigkeitssenkung MIV prüfen	Bedarf der Gemeinde, Alternative: Bau eines Radweges	**mittel**	1.300	5.000 €	kurzfristig	bis Landesgrenze, Kosten pauschal
AuB.4	Auengrund/Brünn	K	K 526	Crock	Brünn	unter 2.500 Kfz/24h	Geschwindigkeitssenkung MIV prüfen	Alternative: Bau eines Radweges	**gering**	2.100	5.000 €	kurzfristig	Kosten pauschal
Fel.13	Feldstein	K	K 514	Neuhof	Kloster Veßra	unter 2.500 Kfz/24h	Geschwindigkeitssenkung MIV prüfen		**gering**	3.000	5.000 €	kurzfristig	Kosten pauschal
Fel.25	Feldstein	K	K 510	Themar	Beinerstadt	unter 2.500 Kfz/24h	Geschwindigkeitssenkung MIV prüfen		**gering**	3.400	5.000 €	kurzfristig	Kosten pauschal
Hbn.4	Hildburghausen	K	K 525	Weitersroda	Bürden	unter 2.500 Kfz/24h	Geschwindigkeitssenkung MIV prüfen		**gering**	2.000	5.000 €	kurzfristig	Kosten pauschal
Hel.3	Heldburger Unterland	K	K 505	Streufdorf	Bad Rodach	unter 2.500 Kfz/24h	Bau Radverkehrsanlage	Bedarf der Gemeinde, Fortsetzung der bestehenden Parallelfahrbahn	**gering**	300	110.000 €	langfristig	bis Landesgrenze
Röm.12	Römhild	K	K 508	Mendhausen	Mönchshof	unter 2.500 Kfz/24h	Geschwindigkeitssenkung MIV prüfen	Bedarf der Gemeinde	**gering**	500	5.000 €	kurzfristig	Kosten pauschal
Röm.23	Römhild	K	K 510	Zeilfeld	Dingsleben	unter 2.500 Kfz/24h	Geschwindigkeitssenkung MIV prüfen	Gemeinde sieht Bedarf zum Ausbau von Wegen südlich der Kreisstraße --> keine direkte Verbindung nach Dingsleben	**gering**	2.800	5.000 €	kurzfristig	Kosten pauschal
Hel.14	Heldburger Unterland	K	K 502	Rieth	Zimmerau	unter 2.500 Kfz/24h	Geschwindigkeitssenkung MIV prüfen	Iron-Curtain-Trail, Bedarf der Gemeinde, Alternative: Bau eines Radweges	**nachrangig**	2.700	5.000 €	kurzfristig	bis Landesgrenze, Kosten pauschal
Hel.16	Heldburger Unterland	K	K 502	Rieth	Hellingen	unter 2.500 Kfz/24h	Geschwindigkeitssenkung MIV prüfen	Bedarf der Gemeinde, Alternative: Bau eines Radweges	**nachrangig**	3.400	5.000 €	kurzfristig	Kosten pauschal
Hel.17	Heldburger Unterland	K	K 502	Hellingen	Poppenhausen	unter 2.500 Kfz/24h	Geschwindigkeitssenkung MIV prüfen	Bedarf der Gemeinde, Alternative: Bau eines Radweges	**nachrangig**	2.800	5.000 €	kurzfristig	Kosten pauschal
Röm.28	Römhild	K	K 505	Simmershausen	Streufdorf	unter 2.500 Kfz/24h	Bau Radverkehrsanlage	Bedarf der Gemeinde (14), Alternative: Geschwindigkeitsreduktion	**nachrangig**	3.000	1.130.000 €	langfristig	Geschwindigkeitssenkung mit Kosten unter 5.000 €

Bedarfe an Gemeindestraßen

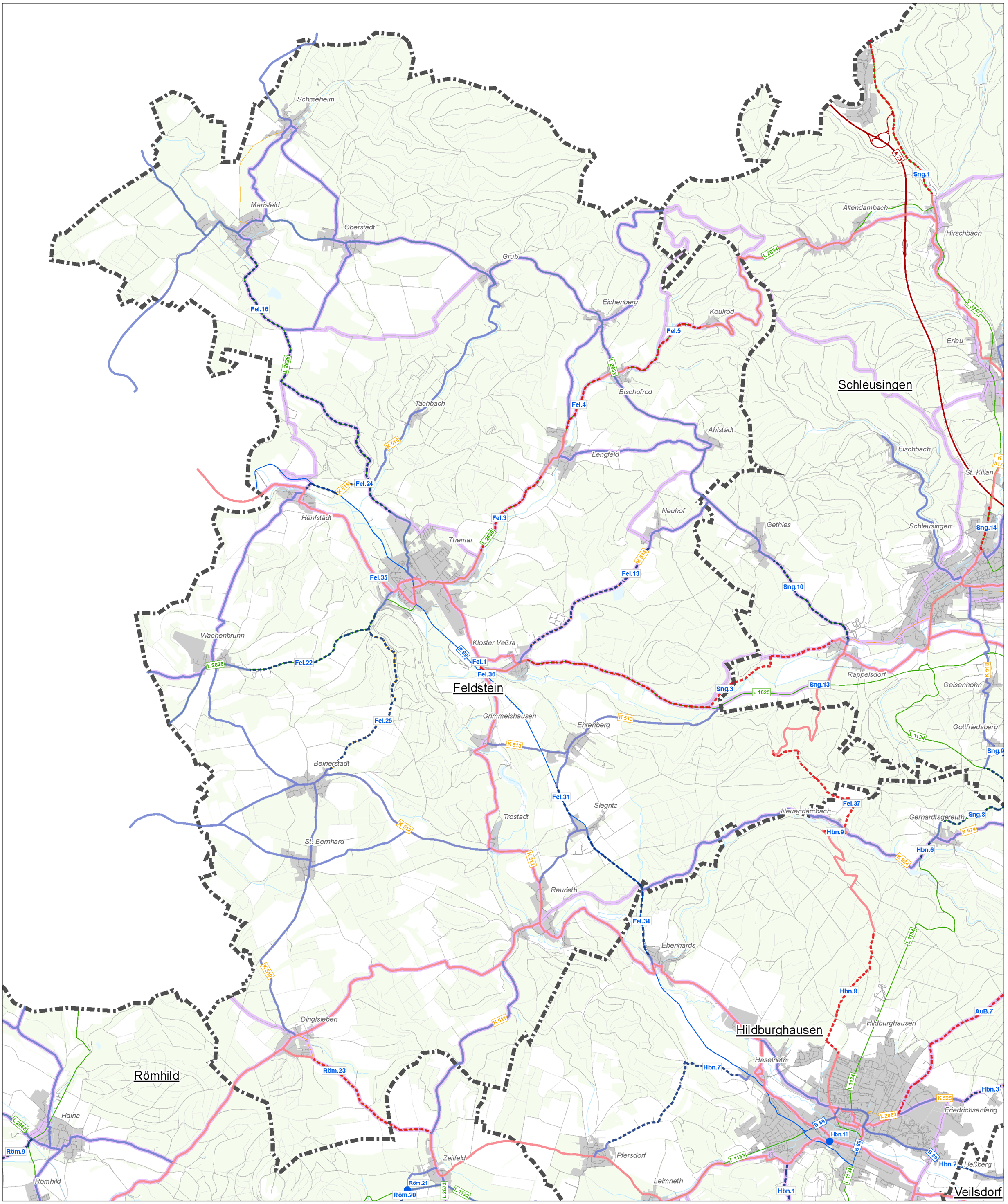
Code	Gemeinde	Straßen-klasse	Straße	von Ortschaft	nach Ortschaft	Mangel	Handlungsbedarf	Bemerkung	Priorität	Abschnittslänge (ca.) [m]	längenabh. Investitionskosten (ohne Grunderwerb)	anzustrebende Umsetzungsfrist	Hinweise zur Umsetzung
Hbn.10	Hildburghausen	G	Gemeindestr.	Hildburghausen	Eishausen	unbefestiger Weg	Oberflächenverbesserung	Bedarfs des Landes (HBN_0053)	**Sehr hoch**	3.500	880.000 €	kurzfristig	
Hel.11	Heldburger Unterland	G	Gemeindestr.	Heldburg	Gellershausen	unter 2.500 Kfz/24h	Oberflächenverbesserung	Bedarf der Gemeinde, Land sieht keinen Bedarf, Werra-Obermain-Radweg	**Sehr hoch**	1.500	380.000 €	kurzfristig	
Eis.9	Eisfeld	G	Gemeindestr.	Eisfeld	Bockstadt	unbefestiger Weg	Oberflächenverbesserung	Bedarf des Landes (HBN_0067 und HBN_0068), Gemeinde plant unweit Lückenschluss an B 89, welcher für die kleinräumige Verknüpfung sinnvoll ist	**hoch**	1.100	410.000 €	kurzfristig	
Hbn.8	Hildburghausen	G	Gemeindestr.	Hildburghausen	Neuendambach	unbefestiger Weg	Oberflächenverbesserung	Bedarfs des Landes (HBN_0043)	**hoch**	2.600	650.000 €	mittelfristig	
Hbn.9	Hildburghausen	G	Gemeindestr.	Hildburghausen	Neuendambach	unbefestiger Weg	Oberflächenverbesserung	Bedarfs des Landes (HBN_0028)	**hoch**	500	130.000 €	mittelfristig	
Hel.12	Heldburger Unterland	G	Gemeindestr.	Heldburg	Einöd	unter 2.500 Kfz/24h	Oberflächenverbesserung	Bedarf der Gemeinde, Land sieht keinen Bedarf	**hoch**	300	150.000 €	kurzfristig	
Röm.13	Römhild	G	Gemeindestr.	Mendhausen	Milz	fehlende direkte Verbindung	Ausbau/ Neubau straßenunabhängiger Weg	Bedarf der Gemeinde (Prioritär, 2.1), Alternative zu K 508	**hoch**	2.200	830.000 €	mittelfristig	
Sng.11	Schleusingen	G	Gemeindestr.	Waldau	Lichtenau	unbefestiger Weg	Oberflächenverbesserung	Bedarf des Landes (HBN_0066), Weg entlang der Schleuse zwischen An der Schleuse und Sportplatz	**hoch**	250	60.000 €	kurzfristig	
Fel.35	Feldstein	G	Gemeindestr.	Themar	Henfstädt	unbefestiger Weg	Oberflächenverbesserung	Werratalradweg, Bedarf des Landes (Hbn_0004)	**mittel**	80	40.000 €	kurzfristig	
Fel.37	Feldstein	G	Gemeindestr.	Rappelsdorf	Neuendambach	unbefestiger Weg	Oberflächenverbesserung	Bedarf des Landes (HBN_0015, HBN_0019, HBN_0029)	**mittel**	4.000	1.000.000 €	mittelfristig	
Hbn.11	Hildburghausen	G	Gemeindestr.	Hildburghausen	Leimrieth	mangelhafte Bahnquerung	Ausbau Bahnquerung	zu niedrige Bahnquerung, Schiebestrecke	**mittel**	100	250.000 €	mittelfristig	
Hel.20	Heldburger Unterland	G	Gemeindestr.	Poppenhausen	Einöd	unter 2.500 Kfz/24h	Geschwindigkeitssenkung MIV prüfen	Bedarf der Gemeinde	**mittel**	3.400	5.000 €	kurzfristig	Kosten pauschal
Hel.22	Heldburger Unterland	G	Gemeindestr.	Gellershausen	Heldburg	fehlende direkte Verbindung	Bau Radverkehrsanlage	Weg nördlich des Gellershäuser Kreck, Alternative zu L 2671	**mittel**	1.000	380.000 €	mittelfristig	
Röm.29	Römhild	G	Gemeindestr.	Gleicherwiesen	Streufdorf	fehlende direkte Verbindung	Ausbau/ Neubau straßenunabhängiger Weg	Bedarf der Gemeinde (Prioritär, 2.3)	**mittel**	900	450.000 €	langfristig	
Sng.2	Schleusingen	G	Gemeindestr.	Schleusingerneudorf	Schmiedefeld am Rennsteig	unbefestiger Weg	Ausbau/ Neubau straßenunabhängiger Weg	Bedarf der Gemeinde, Bedarf des Landes (HBN_0062, IK_0006, HBN_0064 und HBN_0065), Ausbau Wirtschaftswege parallel zu L 3004, Abschnitt Neuwerk - Schmiedefeld a.R. entlang der L 3004 beantragt und bestätigt	**mittel**	2.500	940.000 €	mittelfristig	bis Landkreisgrenze
AuB.1	Auengrund/Brünn	G	Gemeindestr.	Brattendorf	Schwarzbach	unbefestiger Weg	Oberflächenverbesserung		**gering**	500	130.000 €	mittelfristig	
Hel.40	Heldburger Unterland	G	Gemeindestr.	Eishausen	Adelshausen	unbefestiger Weg	Oberflächenverbesserung	Bedarfs des Landes (HBN_0054)	**gering**	1.400	350.000 €	langfristig	
Röm.4	Römhild	G	Gemeindestr.	Milz	Herbstadt	unbefestiger Weg	Oberflächenverbesserung	Bedarf der Gemeinde (Prioritär, 2.2)	**gering**	3.400	850.000 €	langfristig	bis Landesgrenze
Röm.7	Römhild	G	Gemeindestr.	Westenfeld	Wolfmannshausen	unbefestiger Weg	Ausbau/ Neubau straßenunabhängiger Weg	Bedarf der Gemeinde (Prioritär, 3.1)	**gering**	1.400	530.000 €	langfristig	bis Kreisgrenze
Röm.20	Römhild	G	Gemeindestr.	Roth	Zeilfeld	fehlende direkte Verbindung	Ausbau/ Neubau straßenunabhängiger Weg	Bedarf der Gemeinde (Prioritär, 1.4)	**gering**	800	400.000 €	langfristig	
Röm.26	Römhild	G	Gemeindestr.	Simmershausen	Bedheim	fehlende direkte Verbindung	Ausbau/ Neubau straßenunabhängiger Weg	Bedarf der Gemeinde, gemeinsam mit Röm.24	**gering**	400	200.000 €	langfristig	
Sng.7	Schleusingen	G	Gemeindestr.	Silbach	Hinternah	unbefestiger Weg	Oberflächenverbesserung	im Silbachtal, Bedarf der Gemeinde	**gering**	1.900	710.000 €	langfristig	
AuB.5	Auengrund/Brünn	G	Gemeindestr.	Crock	Oberwind	unbefestiger Weg	Oberflächenverbesserung	Bereich Pfarrkirche St.Veit	**nachrangig**	400	150.000 €	langfristig	
Hbn.1	Hildburghausen	G	Gemeindestr.	Hildburghausen	Stressenhausen	unter 2.500 Kfz/24h	Oberflächenverbesserung	Bedarf der Gemeinde, Alternative zu L 1134	**nachrangig**	4.300	1.080.000 €	mittelfristig	
Hbn.7	Hildburghausen	G	Gemeindestr.	Pfersdorf	Häselrieth	unter 2.500 Kfz/24h	Oberflächenverbesserung	Bedarf der Gemeinde	**nachrangig**	3.200	800.000 €	langfristig	
Hel.15	Heldburger Unterland	G	Gemeindestr.	Rieth	Gellershausen	unter 2.500 Kfz/24h	Geschwindigkeitssenkung MIV prüfen	Bedarf der Gemeinde	**nachrangig**	5.500	5.000 €	kurzfristig	Kosten pauschal
Hel.21	Heldburger Unterland	G	Gemeindestr.	Hellingen	Gellershausen	unter 2.500 Kfz/24h	Geschwindigkeitssenkung MIV prüfen, Oberflächenverbesserung	Bedarf der Gemeinde	**nachrangig**	3.700	930.000 €	langfristig	
Hel.23	Heldburger Unterland	G	Gemeindestr.	Schlechtsart	Haubinda	fehlende direkte Verbindung	Bau Radverkehrsanlage	Bedarf der Gemeinde	**nachrangig**	1.250	470.000 €	langfristig	
Hel.27	Heldburger Unterland	G	Gemeindestr.	Westhausen	Seidingstadt	unbefestiger Weg	Oberflächenverbesserung		**nachrangig**	2.800	700.000 €	langfristig	
Hel.28	Heldburger Unterland	G	Gemeindestr.	Haubinda	Streufdorf	fehlende direkte Verbindung	Bau Radverkehrsanlage		**nachrangig**	2.700	1.010.000 €	langfristig	
Hel.41	Heldburger Unterland	G	Gemeindestr.	Schlechtsart	Gompertshausen	unbefestiger Weg	Oberflächenverbesserung		**nachrangig**	1.100	410.000 €	langfristig	
Hel.42	Heldburger Unterland	G	Gemeindestr.	Ummerstadt	Gemünda in Oberfranken	mangelhafte Oberfläche	Oberflächenverbesserung		**nachrangig**	2.000	250.000 €	mittelfristig	
Röm.14	Römhild	G	Gemeindestr.	Milz	Irmelshausen	unbefestiger Weg	Oberflächenverbesserung	Bedarf der Gemeinde (1)	**nachrangig**	4.100	1.030.000 €	langfristig	
Röm.17	Römhild	G	Gemeindestr.	Gleichamberg	Linden	fehlende direkte Verbindung	Bau Radverkehrsanlage	Bedarf der Gemeinde (10)	**nachrangig**	1.500	560.000 €	langfristig	
Röm.19	Römhild	G	Gemeindestr.	Gleichamberg	Roth	unter 2.500 Kfz/24h	Geschwindigkeitssenkung MIV prüfen	Bedarf der Gemeinde (4)	**nachrangig**	3.100	5.000 €	kurzfristig	Kosten pauschal
Röm.25	Römhild	G	Gemeindestr.	Roth	Bedheim	fehlende direkte Verbindung	Bau Radverkehrsanlage	Bedarf der Gemeinde (2)	**nachrangig**	1.500	560.000 €	langfristig	
Sgr.3	Schleusegrund	G	Gemeindestr.	Schönbrunn	Schönbrunn	fehlende direkte Verbindung	Ausbau/ Neubau straßenunabhängiger Weg	Anbindung Schönbrunn Süd an Schleusetal-Radweg mittels Brücke	**nachrangig**	80	150.000 €	langfristig	Brückenstandort
Sng.4	Schleusingen	G	Gemeindestr.	Silbach	Breitenbach	unbefestiger Weg	Oberflächenverbesserung	westlich Silbach bis Wilke	**nachrangig**	1.400	350.000 €	langfristig	
Sng.5	Schleusingen	G	Gemeindestr.	Breitenbach	Erlau	fehlende direkte Verbindung	Ausbau/ Neubau straßenunabhängiger Weg	Breitenbach Sandweg bis Erlau Am Wolfsgrund	**nachrangig**	1.500	560.000 €	langfristig	
Sng.6	Schleusingen	G	Gemeindestr.	Hinternah	Waldau	2.500-4.000 Kfz/24h	Bau Radverkehrsanlage	ehem. L 2638	**nachrangig**	2.200	830.000 €	langfristig	
Sng.9	Schleusingen	G	Gemeindestr.	Gottfriedsberg	Wiedersbach	unbefestiger Weg	Oberflächenverbesserung		**nachrangig**	2.800	700.000 €	langfristig	

Anlage 2

Detaillierte Routen- und Maßnahmenkarte je Gemeinde

Radverkehrskonzept für den Landkreis Hildburghausen

Landkreis Hildburghausen



Feldstein

Karte
Alltagsnetz - Zielnetz

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme

Mobilität - Umwelt - Verkehr

Handlungsbedarf

Alltagsnetz

- Hauptnetz ohne Handlungsbedarf
- Hauptnetz mit Handlungsbedarf
- ergänzendes Hauptnetz ohne Handlungsbedarf
- ergänzendes Hauptnetz mit Handlungsbedarf
- ergänzendes Alltagsnetz des Landkreises ohne Handlungsbedarf
- ergänzendes Alltagsnetz des Landkreises mit Handlungsbedarf
- punktueller_Handlungsbedarf
- Routen im Radroutenplaner

N

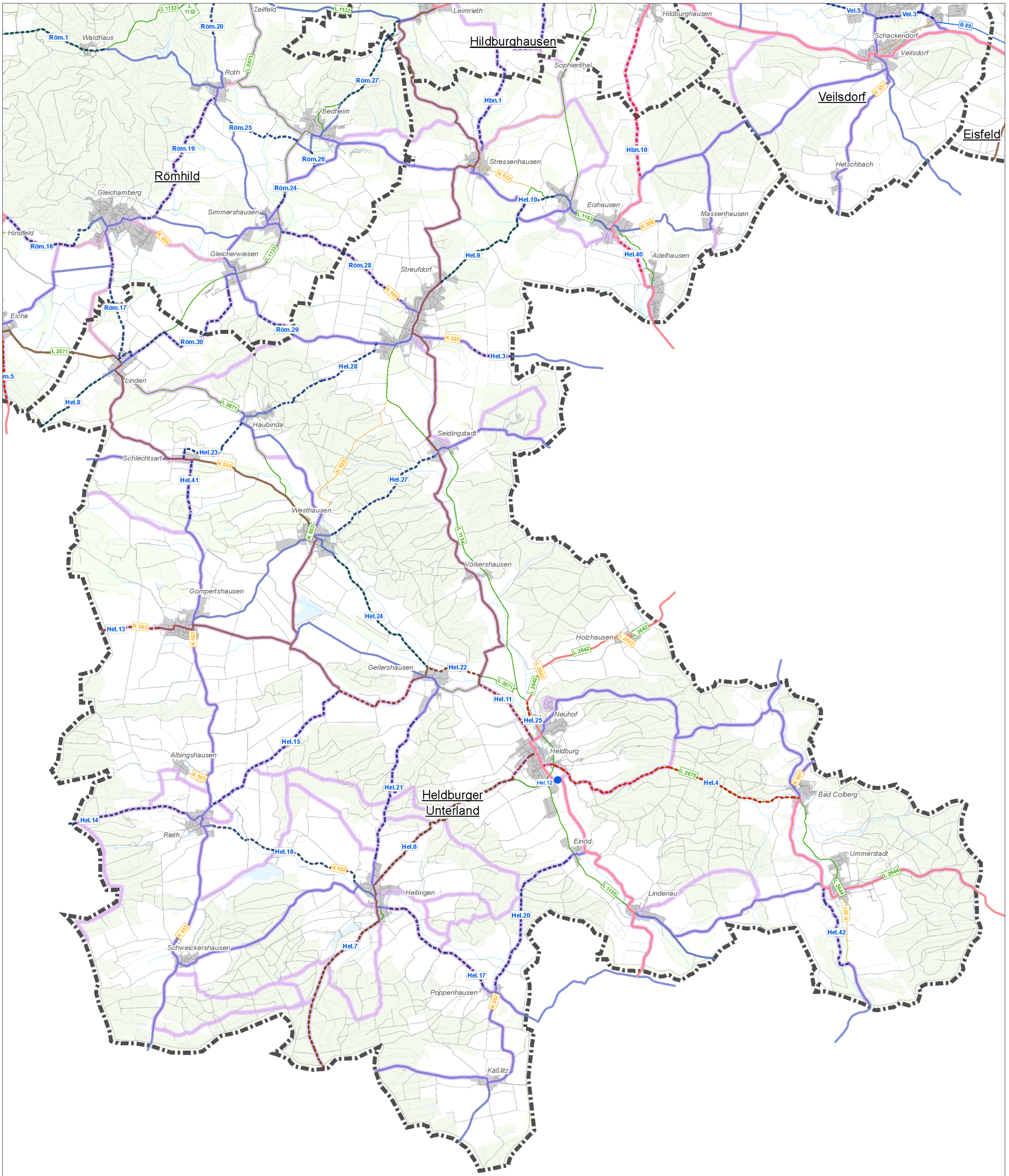
Kartengrundlage: GIS Daten - OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL/2023
ATKIS Basis-DLM - geoportal-th.de, 2023

Bearbeitungsstand: 11.06.2024

1350_AbbX_Karten-Alltagsnetz-Gemeinden

Radverkehrskonzept für den Landkreis Hildburghausen

Landkreis Hildburghausen – mittendrin



Heldburger Unterland

Karte
Alltagsnetz - Zielnetz

Handlungsbedarf
Alltagsnetz

- Hauptnetz ohne Handlungsbedarf
- Hauptnetz mit Handlungsbedarf
- ergänzendes Hauptnetz ohne Handlungsbedarf
- ergänzendes Hauptnetz mit Handlungsbedarf
- ergänzendes Alltagsnetz des Landkreises ohne Handlungsbedarf
- ergänzendes Alltagsnetz des Landkreises mit Handlungsbedarf
- punktueller_Handlungsbedarf
- Routen im Radroutenplaner

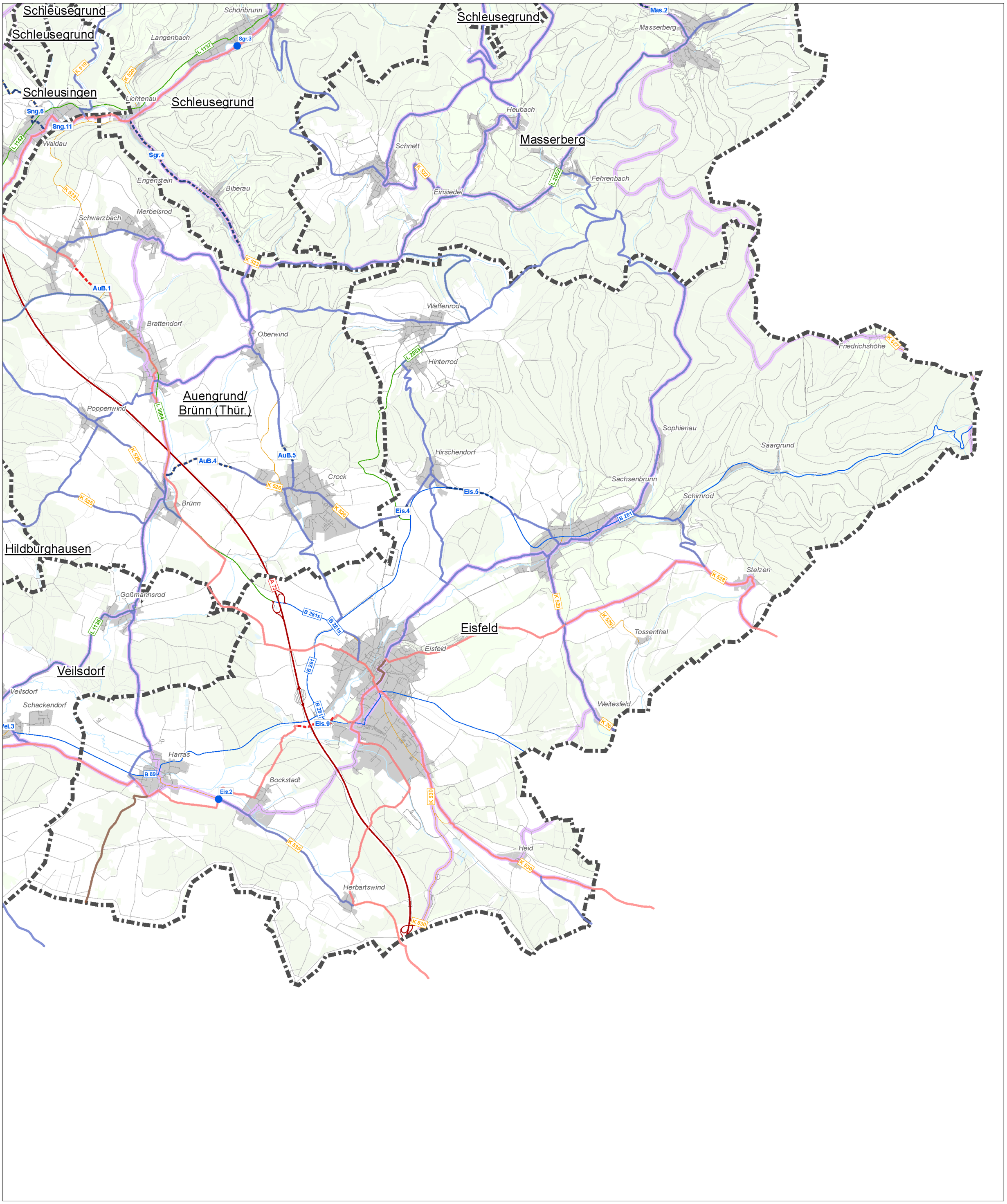
Kartengrundlage: GIS Daten - OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL/2023
ATKIS Basis-DLM - geoportal-th.de, 2023

IVAS
Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr

Bearbeitungsstand: 11.06.2024
1350_AbbX_Karten-Alltagsnetz-Gemeinden

Radverkehrskonzept für den Landkreis Hildburghausen

Landkreis Hildburghausen



Eisfeld

Karte
Alltagsnetz - Zielnetz

IVAS

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme

Mobilität - Umwelt - Verkehr

Handlungsbedarf

Alltagsnetz

- Hauptnetz ohne Handlungsbedarf
- Hauptnetz mit Handlungsbedarf
- ergänzendes Hauptnetz ohne Handlungsbedarf
- ergänzendes Hauptnetz mit Handlungsbedarf
- ergänzendes Alltagsnetz des Landkreises ohne Handlungsbedarf
- ergänzendes Alltagsnetz des Landkreises mit Handlungsbedarf
- punktueller_Handlungsbedarf
- Routen im Radroutenplaner

N

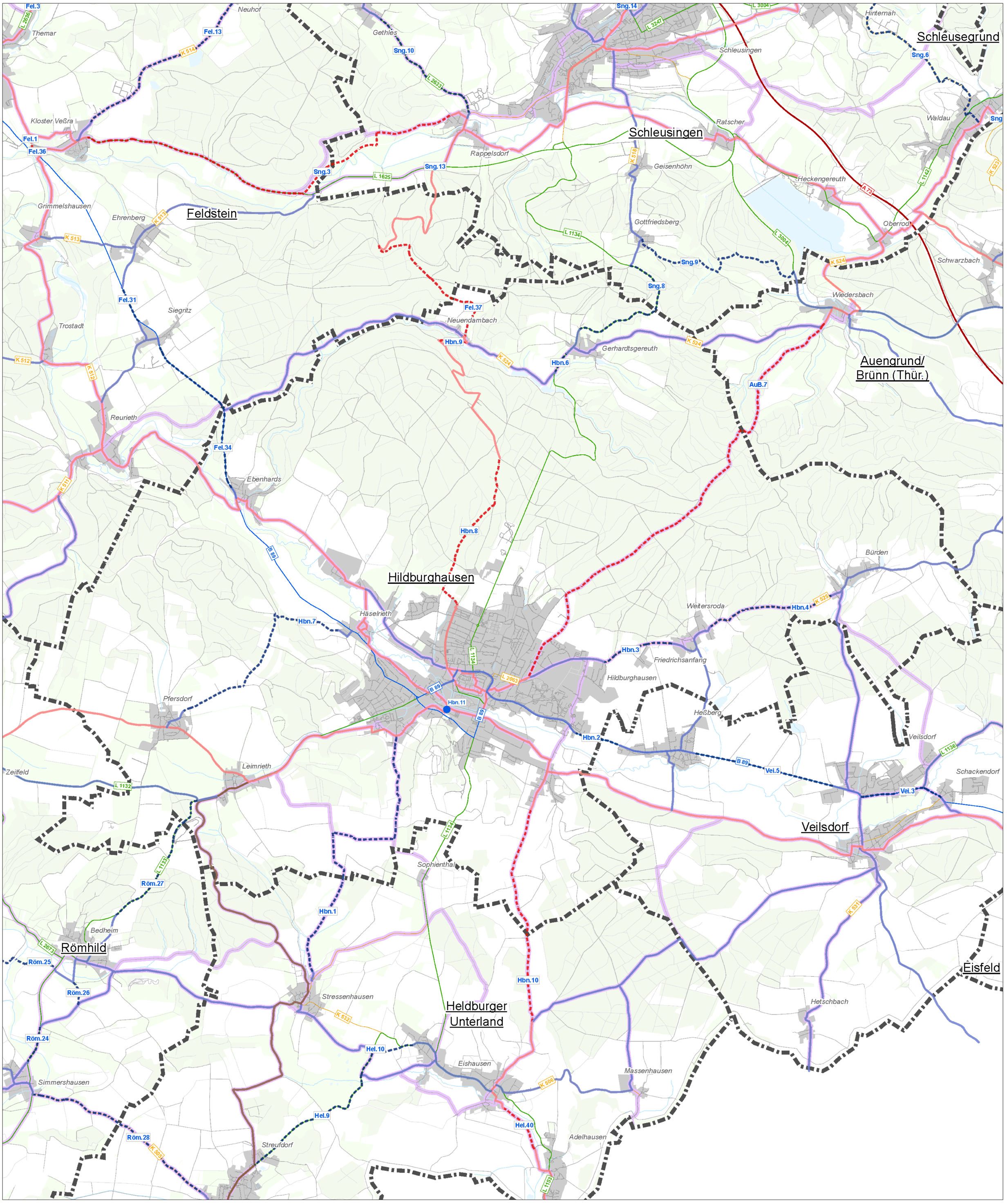
Kartengrundlage: GIS Daten -
OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL/2023
ATKIS Basis-DLM - geoportal-th.de, 2023

Bearbeitungsstand: 11.06.2024

1350_AbbX_Karten-Alltagsnetz-Gemeinden

Radverkehrskonzept für den Landkreis Hildburghausen

Landkreis Hildburghausen



Hildburghausen

Karte
Alltagsnetz - Zielnetz

Handlungsbedarf
Alltagsnetz

- Hauptnetz ohne Handlungsbedarf
- Hauptnetz mit Handlungsbedarf
- ergänzendes Hauptnetz ohne Handlungsbedarf
- ergänzendes Hauptnetz mit Handlungsbedarf
- ergänzendes Alltagsnetz des Landkreises ohne Handlungsbedarf
- ergänzendes Alltagsnetz des Landkreises mit Handlungsbedarf
- punktueller_Handlungsbedarf
- Routen im Radroutenplaner

N

Kartengrundlage: GIS Daten - OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL/2023
ATKIS Basis-DLM - geoportal-th.de, 2023

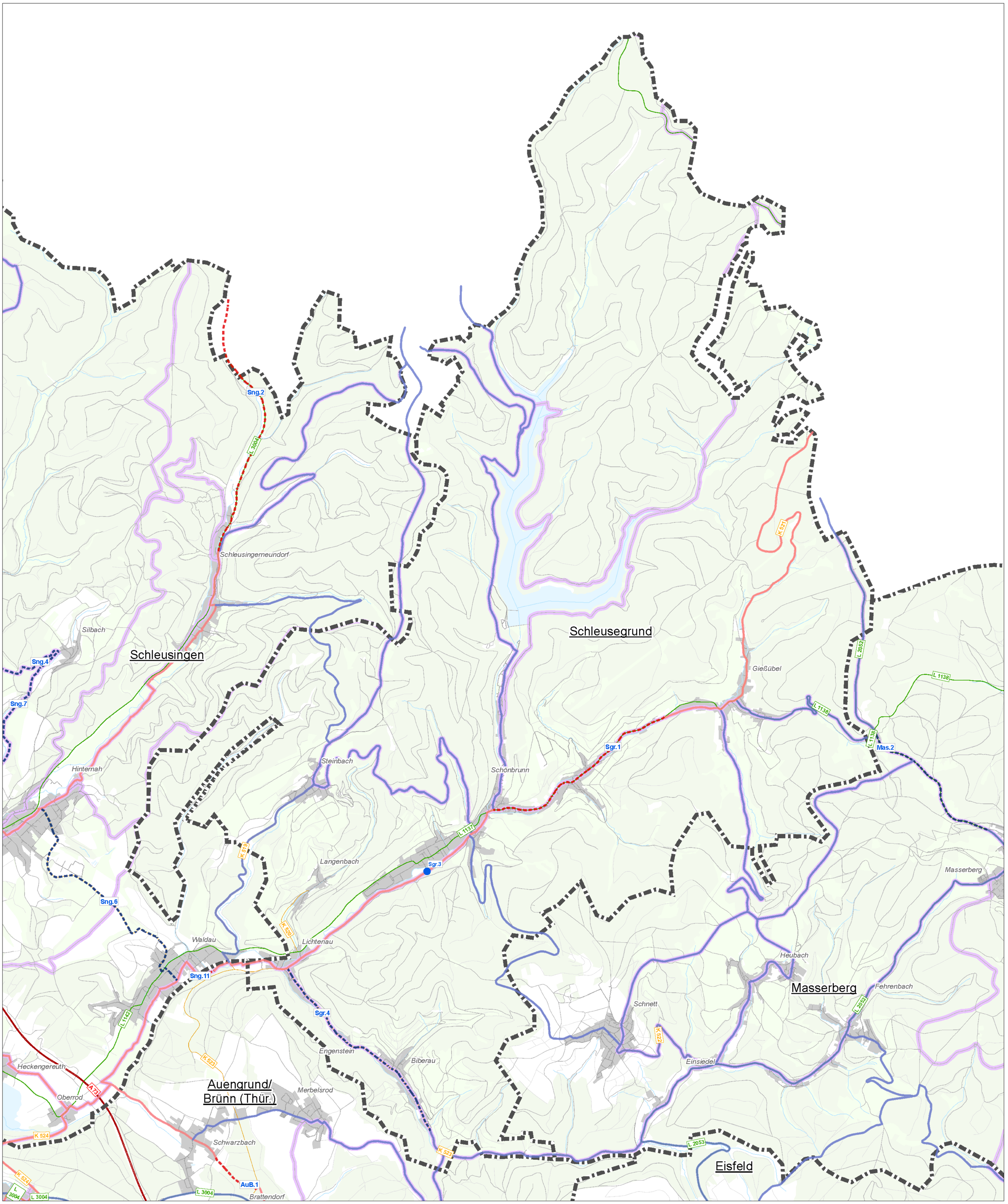
Bearbeitungsstand: 11.06.2024

1350_AbbX_Karten-Alltagsnetz-Gemeinden

IVAS
Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr

Radverkehrskonzept für den Landkreis Hildburghausen

Landkreis Hildburghausen



Schleusegrund

Karte
Alltagsnetz - Zielnetz

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme

Mobilität - Umwelt - Verkehr

Handlungsbedarf

Alltagsnetz

- Hauptnetz ohne Handlungsbedarf
- Hauptnetz mit Handlungsbedarf
- ergänzendes Hauptnetz ohne Handlungsbedarf
- ergänzendes Hauptnetz mit Handlungsbedarf
- ergänzendes Alltagsnetz des Landkreises ohne Handlungsbedarf
- ergänzendes Alltagsnetz des Landkreises mit Handlungsbedarf
- punktueller_Handlungsbedarf
- Routen im Radroutenplaner

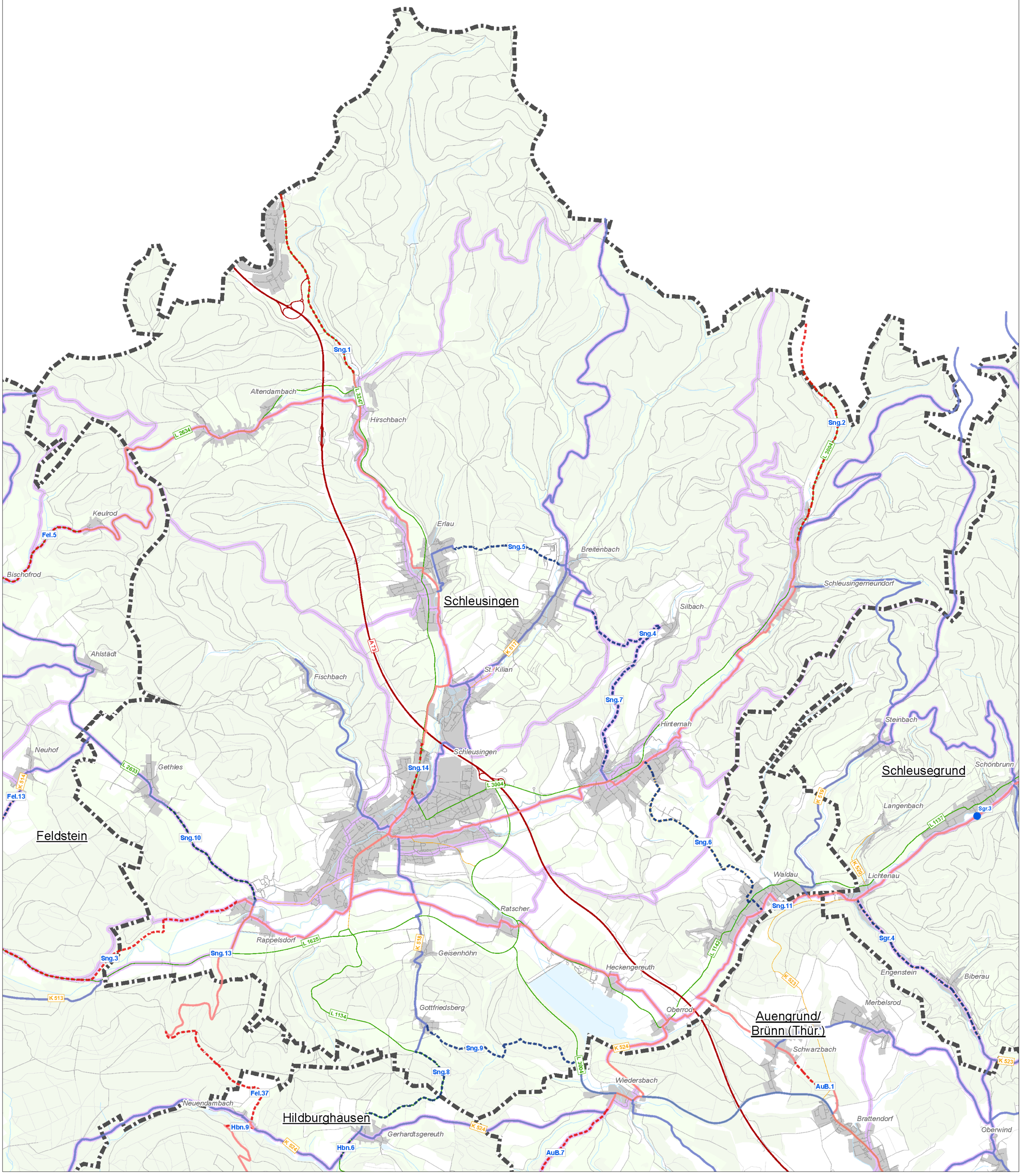
N

Kartengrundlage: GIS Daten -
OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL/2023
ATKIS Basis-DLM - geoportal-th.de, 2023

Bearbeitungsstand: 11.06.2024

1350_AbbX_Karten-Alltagsnetz-Gemeinden

Radverkehrskonzept für den Landkreis Hildburghausen



Schleusingen

Karte
Alltagsnetz - Zielnetz

IVAS

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme

Mobilität - Umwelt - Verkehr

Handlungsbedarf

Alltagsnetz

- Hauptnetz ohne Handlungsbedarf
- Hauptnetz mit Handlungsbedarf
- ergänzendes Hauptnetz ohne Handlungsbedarf
- ergänzendes Hauptnetz mit Handlungsbedarf
- ergänzendes Alltagsnetz des Landkreises ohne Handlungsbedarf
- ergänzendes Alltagsnetz des Landkreises mit Handlungsbedarf
- punktueller_Handlungsbedarf
- Routen im Radroutenplaner

N

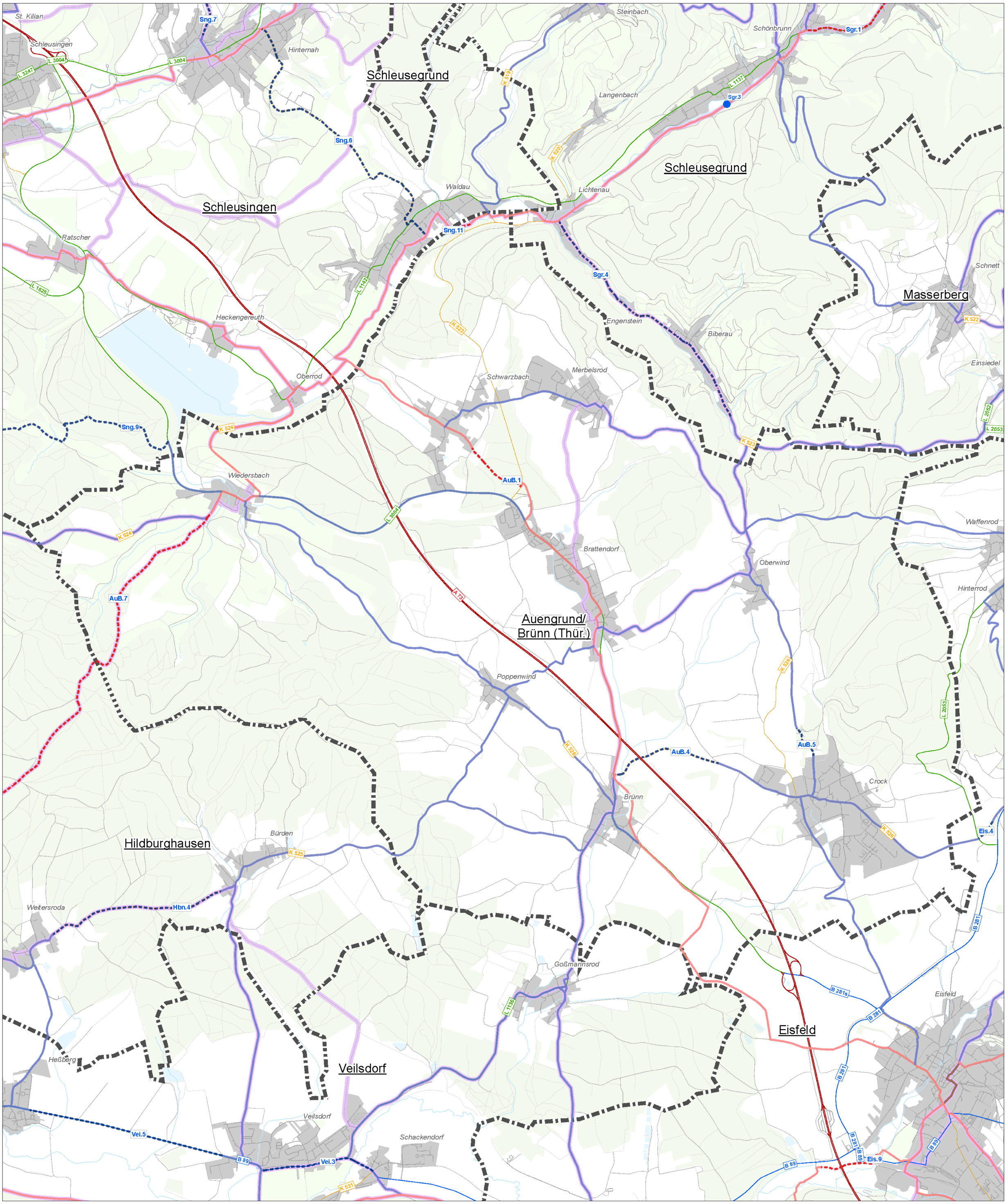
Kartengrundlage: GIS Daten -
OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL/2023
ATKIS Basis-DLM - geoportal-th.de, 2023

Bearbeitungsstand: 11.06.2024

1350_AbbX_Karten-Alltagsnetz-Gemeinden

Radverkehrskonzept für den Landkreis Hildburghausen

Landkreis Hildburghausen



Auengrund/ Brünn (Thür.)

Karte
Alltagsnetz - Zielnetz

Handlungsbedarf

Alltagsnetz

- Hauptnetz ohne Handlungsbedarf
- Hauptnetz mit Handlungsbedarf
- ergänzendes Hauptnetz ohne Handlungsbedarf
- ergänzendes Hauptnetz mit Handlungsbedarf
- ergänzendes Alltagsnetz des Landkreises ohne Handlungsbedarf
- ergänzendes Alltagsnetz des Landkreises mit Handlungsbedarf
- punktueller_Handlungsbedarf
- Routen im Radroutenplaner

N

Kartengrundlage: GIS Daten - OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL/2023
ATKIS Basis-DLM - geoportal-th.de, 2023

Bearbeitungsstand: 11.06.2024

1350_AbbX_Karten-Alltagsnetz-Gemeinden

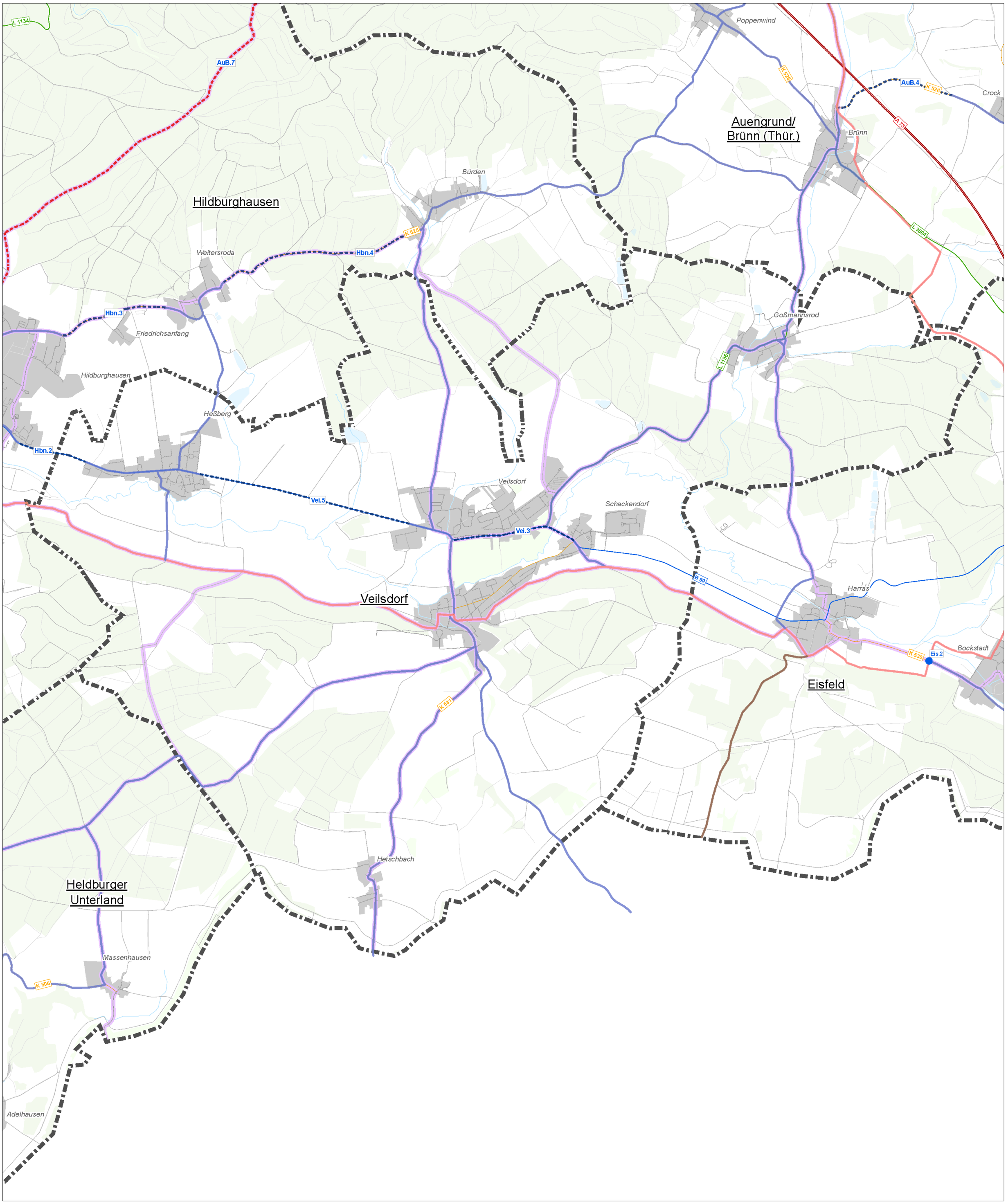
IVAS

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme

Mobilität - Umwelt - Verkehr

Radverkehrskonzept für den Landkreis Hildburghausen

Landkreis Hildburghausen – mittendrin



Veilsdorf

Karte
Alltagsnetz - Zielnetz

IVAS

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme

Mobilität - Umwelt - Verkehr

Handlungsbedarf
Alltagsnetz

- Hauptnetz ohne Handlungsbedarf
- Hauptnetz mit Handlungsbedarf
- ergänzendes Hauptnetz ohne Handlungsbedarf
- ergänzendes Hauptnetz mit Handlungsbedarf
- ergänzendes Alltagsnetz des Landkreises ohne Handlungsbedarf
- ergänzendes Alltagsnetz des Landkreises mit Handlungsbedarf
- punktueller_Handlungsbedarf
- Routen im Radroutenplaner

N

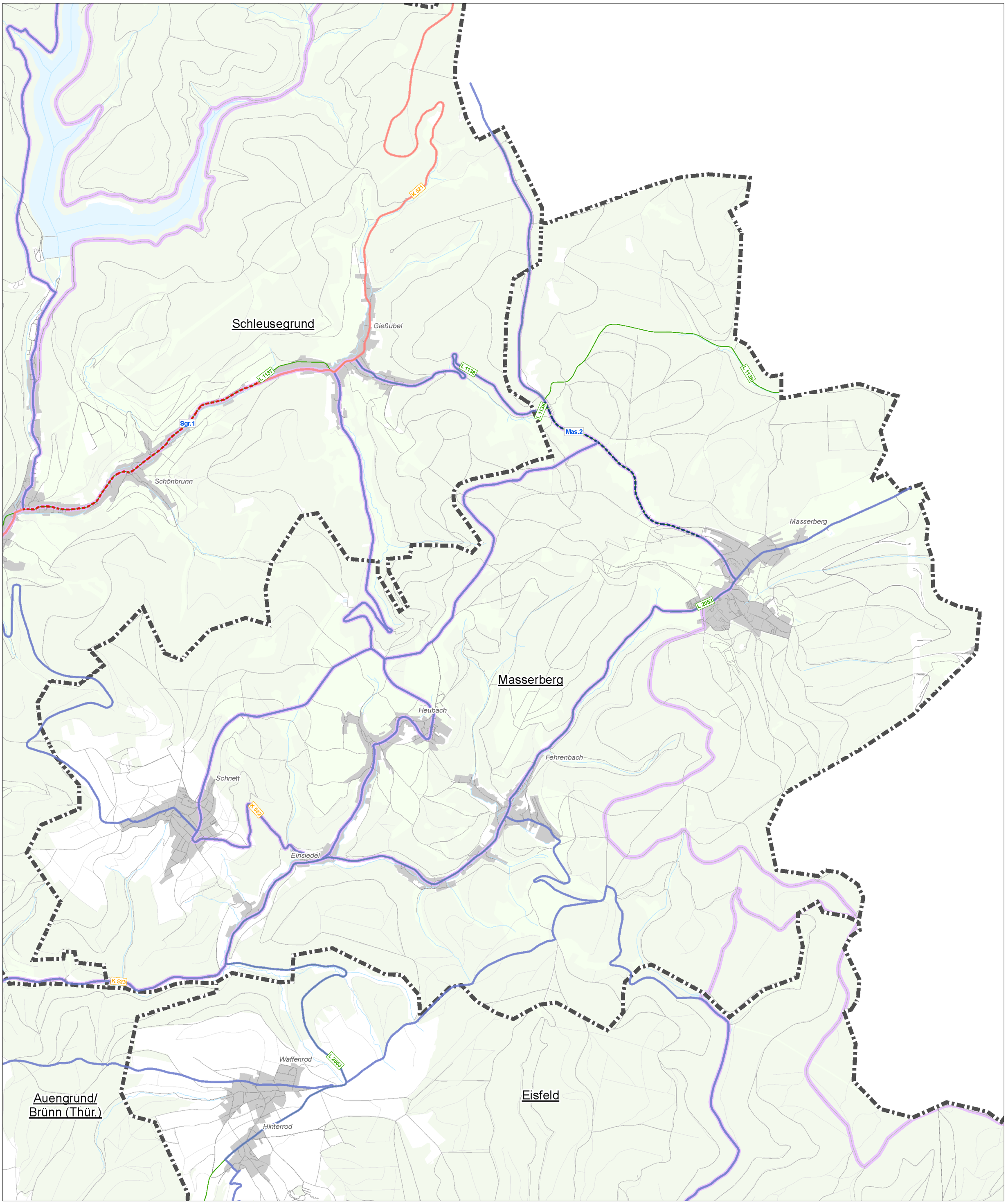
Kartengrundlage: GIS Daten -
OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL/2023
ATKIS Basis-DLM - geoportal-th.de, 2023

Bearbeitungsstand: 11.06.2024

1350_AbbX_Karten-Alltagsnetz-Gemeinden

Radverkehrskonzept für den Landkreis Hildburghausen

Landkreis Hildburghausen



Masserberg

Karte
Alltagsnetz - Zielnetz

Handlungsbedarf

Alltagsnetz

- Hauptnetz ohne Handlungsbedarf
- Hauptnetz mit Handlungsbedarf
- ergänzendes Hauptnetz ohne Handlungsbedarf
- ergänzendes Hauptnetz mit Handlungsbedarf
- ergänzendes Alltagsnetz des Landkreises ohne Handlungsbedarf
- ergänzendes Alltagsnetz des Landkreises mit Handlungsbedarf
- punktueller_Handlungsbedarf
- Routen im Radroutenplaner

N

Kartengrundlage: GIS Daten - OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL/2023
ATKIS Basis-DLM - geoportal-th.de, 2023

IVAS

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme

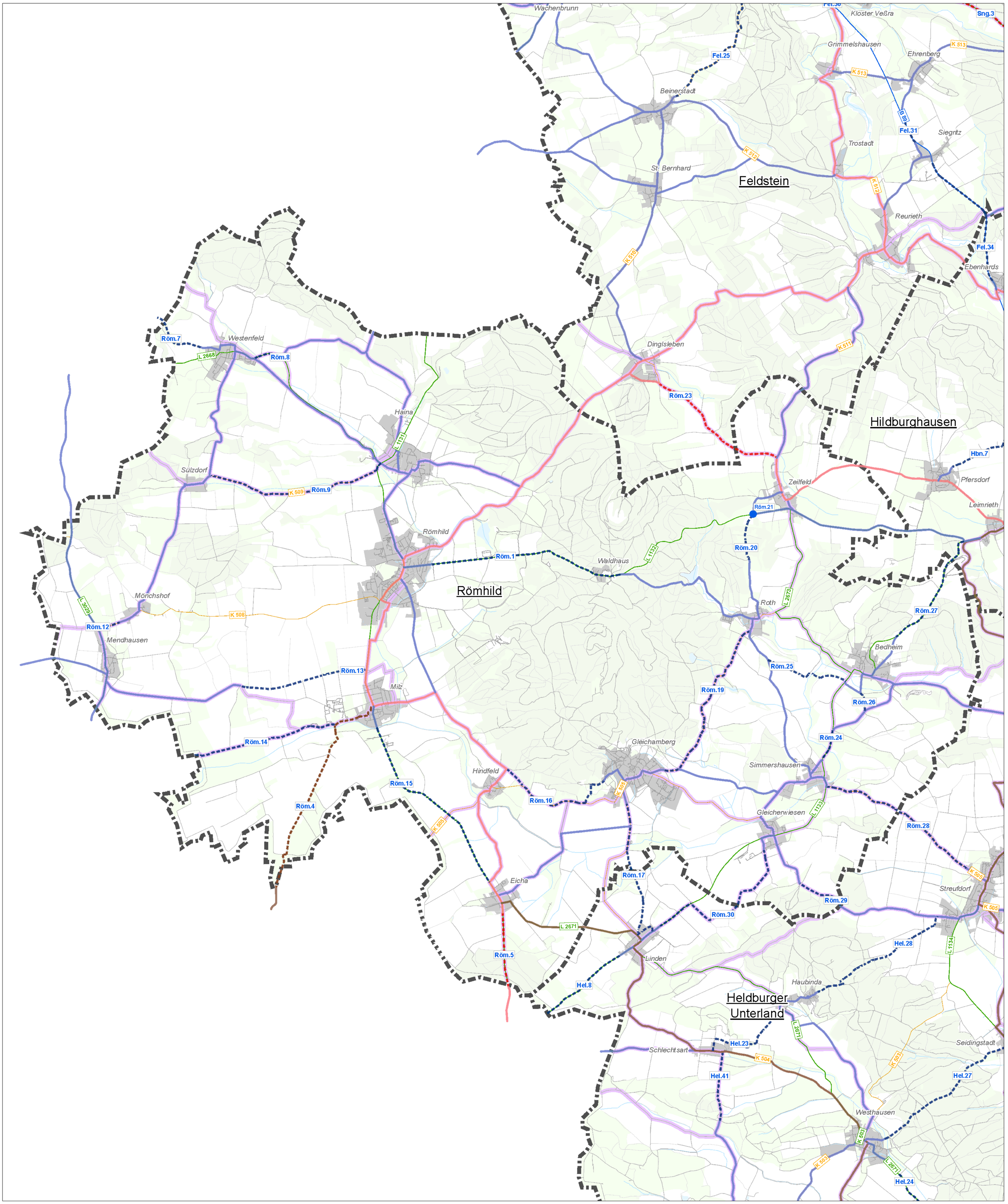
Mobilität - Umwelt - Verkehr

Bearbeitungsstand: 11.06.2024

1350_AbbX_Karten-Alltagsnetz-Gemeinden

Radverkehrskonzept für den Landkreis Hildburghausen

Landkreis Hildburghausen – mittendrin



Römhild

Karte
Alltagsnetz - Zielnetz

IVAS

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme

Mobilität - Umwelt - Verkehr

Handlungsbedarf

Alltagsnetz

- Hauptnetz ohne Handlungsbedarf
- Hauptnetz mit Handlungsbedarf
- ergänzendes Hauptnetz ohne Handlungsbedarf
- ergänzendes Hauptnetz mit Handlungsbedarf
- ergänzendes Alltagsnetz des Landkreises ohne Handlungsbedarf
- ergänzendes Alltagsnetz des Landkreises mit Handlungsbedarf
- punktueller_Handlungsbedarf
- Routen im Radroutenplaner

N

Kartengrundlage: GIS Daten -
OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL/2023
ATKIS Basis-DLM - geoportal-th.de, 2023

Bearbeitungsstand: 11.06.2024

1350_AbbX_Karten-Alltagsnetz-Gemeinden