

# Fortschreibung

## Radverkehrskonzept der Stadt Schmölln

### Projekterläuterung

Auftraggeber:



Stadt Schmölln  
Markt 1  
04626 Schmölln

---

Auftragnehmer:



Stoll Bauplanung GmbH & Co. KG  
Nikolaus-Otto-Straße 1  
08371 Glauchau

---

## Inhalt

1	Veranlassung .....	3
2	Darstellung des Untersuchungsgebietes .....	3
3	Bestehende übergeordnete Radverkehrskonzeptionen .....	3
3.1	Nationaler Radverkehrsplan 3.0 (NRVP 3.0) .....	3
3.2	Thüringen steigt auf - Radverkehrskonzept 2.0 für den Freistaat Thüringen.....	8
4	Fortschreibung Radverkehrskonzept der Stadt Schmölln .....	16
4.1	Einleitung .....	16
4.2	Grundsätzliche Ziele.....	16
4.3	Vorgehensweise.....	16
4.4	Touristische Radrouten .....	17
4.4.1	Übergeordnete Touristische Radrouten.....	17
4.4.2	Touristische Radrouten Schmölln.....	17
4.5	Zustandsanalyse / Kategorisierung .....	18
4.6	Maßnahmen Stadtgebiet .....	19
4.7	Radverkehrskonzept der Stadt Schmölln – RVK 2016 (Stand: 28.11.2016) .....	19
4.7.1	Allgemeines / Einleitung (RVK 2016, Auszüge aus Punkt 1) .....	19
4.7.2	Fahrradabstellanlagen (RVK 2016, Auszug aus Punkt 2.4 und 3.6) .....	20
4.7.3	Innerstädtisches Radverkehrsnetz (RVK 2016, Auszüge aus Punkt 3.3).....	21
4.7.4	Befahrbarkeit von Einbahnstraßen (RVK 2016, Auszüge aus Punkt 3.4).....	21
4.7.5	Wegweisung (RVK 2016, Punkt 3.5) .....	22
4.7.6	Öffentlichkeitsarbeit (RVK 2016, Punkt 3.7).....	22
4.7.7	Einzelmaßnahmen außerhalb des Radverkehrsnetzes (RVK 2016, Punkt 3.8) .....	23
4.7.8	Instandhaltung und Service (RVK 2016, Punkt 3.9).....	23

## Anlagen

Anlage 1	Übersichtskarte	M 1:20.000
Anlage 2	Stadtkarte	M 1:5.000

## **1 Veranlassung**

Die Stadt Schmölln beabsichtigt das bestehende „Radverkehrskonzept der Stadt Schmölln“, erstellt von der Stadtverwaltung Schmölln in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Stadt Schmölln vom November 2016, fortschreiben zu lassen.

Das Ingenieurbüro Stoll Bauplanung GmbH & Co. KG wurde mit der Fortschreibung des Radverkehrskonzepts beauftragt.

Das vorhandene Radverkehrskonzept stellt daher die Basis dieser Unterlage dar. Aus dem Konzept übernommene Passagen werden in kursiv geschrieben und damit zitiert.

## **2 Darstellung des Untersuchungsgebietes**

Das Untersuchungsgebiet umfasst den gesamten Bereich der Stadt Schmölln mit seinen 44 Ortsteilen einschließlich der Gemeinde Dobitschen.

Des Weiteren befindet sich das Untersuchungsgebiet in Nord-Süd-Richtung westlich der Achse zwischen den Städten Zwickau und Altenburg und in West-Ost-Richtung nördlich der Achse zwischen Gera und Zwickau.

Wesentliche Straßenzüge sind im Süden die Bundesautobahn A 4, im Westen bzw. im Zentrum des Untersuchungsgebietes die Bundesstraße B 7, im Norden die L 1362 und im Osten die Bundesstraße B 93 bzw. im Südosten die L 1359, welche insgesamt das Untersuchungsgebiet begrenzen.

## **3 Bestehende übergeordnete Radverkehrskonzeptionen**

### **3.1 Nationaler Radverkehrsplan 3.0 (NRVP 3.0)**

Der nationale Radverkehrsplan beschreibt das übergeordnete Ziel „Fahrradland Deutschland 2030“. Dabei ist der Radverkehrsplan ein Produkt von Erfahrungen und Meinungen von Expertinnen und Experten aus Wissenschaft, Wirtschaft, Verbänden, Verwaltung und Zivilgesellschaft sowie Bürgerinnen und Bürger.

Dabei wurde ein lückenloser Radverkehr als wichtigstes Leitziel bewertet.

Es wurden alle wichtigen Themen rund um den Radverkehr und die durch den Bund formuliertem Leitziele des NRVP 3.0 diskutiert und Ansätze für die weitere Radverkehrsförderung in Deutschland festgelegt.

Die Inhalte des NRVP 3.0 als höchste bestehende übergeordnete Radverkehrskonzeption nachfolgend im Überblick dargestellt.



Quelle: Nationaler Radverkehrsplan 3.0, S.7

Die Potenziale des Radverkehrs für Mensch, Wirtschaft und Umwelt wurden wie folgt benannt:

1. Radfahren ist gesund, günstig und schnell
2. Nachhaltige Mobilität für attraktivere Städte und Gemeinden
3. Unternehmen profitieren von aktiv mobilen Beschäftigten und hochwertiger Radverkehrsinfrastruktur
4. Radtourismus stärkt ländliche und strukturschwache Regionen
5. Die Fahrradwirtschaft trägt zum Wachstum bei
6. Radverkehr ist Klima- und Umweltschutz

Die Förderung des Radverkehrs und damit das Nutzen der Potentiale erfolgt mittels der nachfolgend formulierten Leitprojekte des NRVO 2020:

- **Nationaler-Radverkehrskongress (NRVK)** alle 2 Jahre
- **Fahrrad-Monitor** als regelmäßige Auskunft zu radverkehrsbezogenen Themen
- **Fahrradklima-Test** – Messung der Stimmung in den Kommunen im Hinblick auf den Radverkehr
- **Fahrradakademie** - organisiert Seminare und Fortbildungen insbesondere für Beschäftigte in Kommunen
- Mit dem **Deutschen Fahrradpreis** werden Vorzeigeprojekte der Radverkehrs-förderung ausgezeichnet und bekannt gemacht.



Quelle: Die vier Säulen der Radverkehrsförderung, Nationaler Radverkehrsplan 3.0, S.17

Für das Radverkehrskonzept der Stadt Schmölln wurden die wichtigsten Ziele und Maßnahmen übernommen.

Ziel der Säule „**Fahrrad & Politik**“ ist es, die Handlungsspielräume der Kommunen und Länder zu erweitern. Der Bund ermöglicht dabei Anordnungen zur Förderung des Radverkehrs mit dem Ziel, den Kommunen die Flexibilität zu verschaffen, die sie für die Förderung des Radverkehrs benötigen.

Dem Leitziel „**Fahrrad & Infrastruktur**“ ist zu entnehmen, dass beim Neu- und Ausbau von Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen grundsätzlich begleitende Radverkehrsinfrastrukturen umgesetzt werden.

*„...Im bestehenden Straßennetz wird der Ausbau von separater Radverkehrsinfrastruktur überall dort stark vorangebracht, wo dies aufgrund der Einsatzgrenzen notwendig ist. Radrouten, die in den Radverkehrsnetzen der Länder und Kommunen definiert sind, werden priorisiert ausgebaut...“*

Quelle: Nationaler Radverkehrsplan 3.0, S.35

Für Innerorts-Bereiche ist das Ziel Platz für gute Radverkehrsinfrastruktur zu schaffen.

*„...Flächen für den Radverkehr durch Neuverteilung des fließenden und ruhenden Verkehrs ermöglichen es, stadtverträgliche Konzepte umzusetzen sowie hochwertige und ausreichend breite Radverkehrsinfrastruktur an Hauptverkehrsstraßen zu bauen. Im Nebennetz setzen die Kommunen Fahrradstraßen als selbstverständliches Infrastrukturelement ein...“*

Quelle: Nationaler Radverkehrsplan 3.0, S.35

Das Schaffen lückenloser Netze sollen unter anderem mit dem Nutzen von Wirtschaftswegen (land- und forstwirtschaftliche Wege) als Infrastrukturelemente in Radverkehrsnetzen erreicht werden.

Ein weiterer Punkt zur Schaffung lückenloser Netze soll mit neuen Lösungen für sicheres Radfahren innerorts erreicht werden. Eine Lösung davon ist mit Fahrradstraßen Radrouten im Nebennetz mit wenig Kfz-Verkehr zu schaffen. Dadurch wird ein sicheres und schnelles Vorankommen für Radfahrende ermöglicht.

Beim Themenkomplex „**Fahrrad & Mensch**“ soll Fahrradkultur durch Kommunikation und Bildung geschaffen werden.

*„...Fahrradkultur beginnt bei Kindern und Jugendlichen:  
Eine umfassende Mobilitätsbildung einschließlich Aufklärung zum gesundheitlichen Nutzen des Radfahrens sowie fahrradfreundliche und sicher gestaltete Schul- und Freizeitwege führen junge Menschen an ein regelmäßiges und verantwortungsvolles Radfahren heran. Das ist die Grundlage dafür, auch in den folgenden Lebensphasen das Fahrrad in den Lebensalltag zu integrieren...“*

Quelle: Nationaler Radverkehrsplan 3.0, S.45

Dies soll unter anderem durch Einführung eines umfassenden Mobilitätsmanagements an Schulen, in dem das Radfahren eine zentrale Rolle erhält, erreicht werden. Des Weiteren wird eine Mobilitätsbildung für Erwachsene die Verkehrssicherheit von Radfahrenden erhöhen und einen Beitrag für eine lebendige Fahrradkultur leisten.

Zusammenfassend für den Komplex gilt zu sagen, dass ein gutes Sicherheitsmanagement Priorität hat. Dazu gehört, dass Bund und Länder geeignete Daten und Erkenntnisse in die amtliche Straßenverkehrs-Unfallstatistik aufnehmen. Nach intensiver Datenauswertung der zur Verfügung stehenden Tools können Erkenntnisse bei der Planung, Betrieb und beim Unterhalt berücksichtigt werden. Die Straßenverkehrsbehörden sind angehalten unfallbelastete Knotenpunkte noch zügiger als bisher zu überprüfen, Maßnahmen aufzustellen und diese umzusetzen.

Die Säule „**Fahrrad und Wirtschaft**“ bzw. der Begriff Fahrradwirtschaft umfasst Industrie, Handel und Dienstleistungen. Durch innovative und attraktive Produkte werden wichtige Impulse für eine vermehrte Fahrradnutzung gesetzt. Im Gegenzug profitiert die Wirtschaft natürlich von einer umfassenden Förderung des Radverkehrs.

*„...Radverkehr sorgt für höhere Umsätze und steigende Beschäftigtenzahlen. Die Fahrradwirtschaft profitiert davon, dass die Fahrradnutzung vielfältiger wird und die Nachfrage nach unterschiedlichen Fahrradtypen – vom Faltrad bis zum Lastenrad – für private und gewerbliche Zwecke steigt. Eine veränderte Nachfrage führt auch zu neuen Geschäftsmodellen wie Dienstadleasing, verschiedenen Formen von Fahrradverleihsystemen und Sharing-Diensten...“*

Quelle: Nationaler Radverkehrsplan 3.0, S.53

In ländlichen und strukturschwachen Regionen wird der Radtourismus als wichtiger Teil der regionalen Wirtschaftsförderung vorangebracht. In den Städten wird der Radtourismus weiterhin als zentrales Element eines nachhaltigen Städtetourismus gefördert.

Das Aktionsfeld **„Stadt & Land“** umfasst die Eroberung des Radverkehrs von Städten und ländlichen Räumen. Dabei soll in den Städten Platz für hochwertige Radverkehrsinfrastruktur geschaffen und der öffentliche Raum so gestaltet werden, dass sich die Menschen dort gern aufhalten.

## **Aktionsfeld: Stadt & Land**

### **Radverkehr erobert die Städte**

→ In den **Städten** wird Platz für hochwertige Radverkehrsinfrastruktur geschaffen. Der öffentliche Raum wird so gestaltet, dass sich Menschen dort gern aufhalten. Dafür werden die Flächen – auch zulasten des Kfz-Verkehrs – neu verteilt. Damit werden zentrale Ziele der Stadtentwicklungspolitik umgesetzt, so z. B. die in der Neuen Leipzig-Charta geforderte Zieldimension der grünen Stadt.

### **Radverkehr erobert die ländlichen Räume**

→ Auch die **ländlichen Räume** profitieren vom Aufschwung des Radverkehrs. Das Fahrrad wird in Alltag und Freizeit signifikant mehr genutzt: Mobilität sowie Siedlungsentwicklung und (Nah-)Versorgung werden integriert gedacht und geplant. Lückenlose Radverkehrsnetze werden geschaffen. Geeignete Kooperations- und Organisationsstrukturen werden etabliert.

Quelle: Nationaler Radverkehrsplan 3.0, S.21

Als Handlungsschwerpunkte wurden dabei festgelegt:

- Rolle der Kreise stärken
- Förderung ausweiten und anpassen
- Von anderen lernen! ([www.mobilikon.de](http://www.mobilikon.de))
- Fahrrad und öffentlichen Verkehr verknüpfen
- Separate Fahrradinfrastruktur ausbauen
- Netzlücken schließen
- Platz fürs Rad an Ortsdurchfahrten

Quelle: Nationaler Radverkehrsplan 3.0, S.67

Das Aktionsfeld „**Innovation & Digitalisierung**“ beschreibt eine umfassende Datenermittlung als Basis für Planung und Innovationen.

Handlungsschwerpunkte sind dabei Innovationen in der Breite umzusetzen und Entwicklungen zu fördern. Dabei sollen Bund und Länder die Kommunen durch finanzielle Förderung unterstützen und somit die Neu- und Weiterentwicklung sowie Erprobung von innovativen technischen Lösungen verstärkt vorantreiben.

### **3.2 Thüringen steigt auf - Radverkehrskonzept 2.0 für den Freistaat Thüringen**

Ziel und Grundsatz des Radverkehrskonzeptes 2.0 für den Freistaat Thüringen ist es, die bundesweite und thüringische Verkehrspolitik zur weiteren Stärkung des Alltagsradverkehrs und des Radtourismus in den Gemeinden und Landkreisen umzusetzen. Im Einzelnen sind dies:

- A.1 Mehr Radfahrende und mehr Verkehrssicherheit
- A.2 Radverkehrsförderung für Mensch und Umwelt
- A.3 Radfahren für alle
- A.4 Radfahren in Thüringen

Um die Grundsätze und Ziele erreichen bzw. umsetzen zu können wurden Handlungsfelder erstellt, die nachfolgend kurz bezeichnet und erläutert werden.

#### B.1 Sichere und attraktive Infrastruktur zum Radfahren

Zur Radfahrinfrastruktur gehören grundsätzlich alle Wege und Straßen, die Quellen und Ziele des Radverkehrs erschließen und Verbindungen herstellen. Das für den Radverkehr relevante Straßennetz besteht dabei aus allen klassifizierten Straßen (Kommunale Straßen, Landes- und Bundesstraßen), land- und forstwirtschaftliche Wege und wenn vorhanden separate touristische Radwege.

Der Freistaat Thüringen kann auf die Kommunen als Baulastträger für kommunale Straßen und ländliche Wege im Rahmen der Förderung unterstützend Einfluss nehmen. Für die Landesstraßen obliegt dem Freistaat als Straßenbaulastträger die Zuständigkeit. Städte mit mehr als 30.000 Einwohner sind selbst Straßenbaulastträger für ihre Ortsdurchfahrten.

Der Freistaat Thüringen nimmt die Auftragsverwaltung für die in Straßenbaulast des Bundes befindlichen Bundesstraßen wahr. Bei Städten mit mehr als 80.000 Einwohnern (Erfurt, Jena, Gera) sind selbst Straßenbaulastträger für die Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen auf ihrem Gebiet.

Ziele zur Gestaltung einer sicheren und attraktiven Infrastruktur zum Radfahren sind:

- *Radfahrende finden auf allen für den Radverkehr wichtigen Straßen eine sichere Führungsform vor und nutzen diese.*
- *Das Radfahren ist auf einem definierten Radroutennetz besonders komfortabel und auch für bisher nicht oder wenig Radfahrende attraktiv.*
- *Die Infrastruktur zum Radfahren entspricht dem Stand der Technik. Sie ist durch eine selbsterklärende Gestaltung oder Fahrbahnmarkierungen, Beschilderung und Fahrradpiktogramme sowie Wegweisung sowohl für Radfahrende als auch nicht Radfahrende gut sichtbar.*

Quelle: Thüringen steigt auf - Radverkehrskonzept 2.0 für den Freistaat Thüringen, S.19

Das Erreichen der Ziele soll durch folgende Maßnahmen erreicht werden:

- Anwendung der einschlägigen technischen Regelwerke RAL, RASt und EAR
- Bekanntmachen dieser Regelwerke bei anderen Baulastträgern (u.a. Kommunen) und Forderung der Einhaltung als Voraussetzung für die Förderung
- Einführung eines „Handlungsleitfaden Ortsdurchfahrten Thüringen“ durch das Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr (TLBV)
- Verpflichtende Fuß- und Radverkehrs-Checks mittels Checklisten für vom Freistaat geplante, gebaute oder geförderte Straßenbaumaßnahmen
- Unterstützung der Kommunen bei der Organisation von Bürgerbeteiligungen
- Unterstützung der Kommunen bei der Erstellung und Umsetzung kommunaler Radverkehrskonzepte

Die kommunalen Radverkehrskonzepte behandeln dabei u.a. die Themen „Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in der Gegenrichtung“, „Einrichtung von Fahrradstraßen“ und „Durchfahrbarkeit von Sackgassen für den Radverkehr“.

Im Außerortsbereich richtet der Freistaat Thüringen seine Anstrengungen zur Schaffung von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen neu aus. Dabei wird sich aufgrund begrenzter Ressourcen auf Strecken mit einem nachweisbaren Bedarf konzentriert.

Der höchste Bedarf wird dabei in den nachfolgenden Bereichen erwartet:

- A. Verbesserung der Anbindung von Gemeinden/ Ortsteilen an Zentrale Orte
- B. Durchgehende Radwege an hoch belasteten Bundes- und Landesstraßen
- C. Schaffung von Lückenschlüssen entlang von Bundes- und Landesstraßen

Radverkehrsverbindungen zwischen Zentralen Orten und umliegenden Gemeinden oder Ortsteile mit einer Entfernung von etwa fünf Kilometern haben dabei die höchste Priorität.

Mit dem Radverkehrskonzept legt der Freistaat Thüringen kein neues Bauprogramm vor, sondern ermutigt die Kommunen Maßnahmen zum Bau von straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- und Landesstraßen vorzuschlagen, für die ein nachweisbarer Bedarf besteht. u

*„...Soweit nicht nach der RAL eine grundsätzliche Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr vorzusehen ist, soll der Radwegebau als Gemeinschaftsmaßnahme von Land und Gemeinden durchgeführt werden. Im Sinne einer geteilten Baulast beteiligt sich der Freistaat daran mit 50 Prozent. Dieser Anteil ist begründet durch die Funktion als sicheres Radwegeangebot abseits des fließenden Kfz-Verkehrs. Der Anteil der Gemeinde ist durch die gleichzeitige Nutzung als Gehweg begründet...“*

Quelle: Thüringen steigt auf - Radverkehrskonzept 2.0 für den Freistaat Thüringen, S.22

## B.2 Radroutennetz Thüringen

*„...Radverkehrsinfrastruktur fördert das Radfahren nur, wenn sie durchgängig befahrbar ist. Radverkehrsnetze beinhalten nicht nur einzelne Abschnitte von Radverkehrsanlagen, sondern durchgängige Verbindungen, die gut miteinander verknüpft sind. Die Betrachtung von Netzstrukturen ermöglicht eine systematische Identifikation von Schwachstellen, die als Netzlücken einer durchgängigen Befahrbarkeit entgegenstehen...“*

Quelle: Thüringen steigt auf - Radverkehrskonzept 2.0 für den Freistaat Thüringen, S.24

Die Radverkehrsnetze stellen gleichzeitig einen Orientierungsrahmen für die Planung dar. Mit der Netzplanung werden die Zuordnung von Zuständigkeiten, die Abstimmung und Priorisierung von Maßnahmen erleichtert.

*„...Ein landesweites Radverkehrsnetz bindet alle Landkreise und kreisfreien Städte sowie weitere Zentrale Orte höherer Stufe, durch die Strecken des Landesnetzes verlaufen, in die Aktivitäten zur Radverkehrsförderung aktiv ein...“*

*„...Das im Radverkehrskonzept von 2008 definierte „radtouristische Landesnetz“ ist vor allem für Fahrradtouristen konzipiert. Als Zielgruppen wurden bisher neben Radfernwanderern, Radurlaubern und Tagestouristen auch Einheimische genannt...“*

Quelle: Thüringen steigt auf - Radverkehrskonzept 2.0 für den Freistaat Thüringen, S.24

Ziele für das Radroutennetz Thüringen sind:

- Verbindung aller Ober- und Mittelzentren in Thüringen durch Radfernwege und Radhaupttrouten miteinander als Grundstruktur für die Förderung des Radfahrens im Land
- An- bzw. Einbindung von Grundzentren durch alltagstaugliche Radhaupttrouten entlang von Bundes- und Landstraßen
- Integration der Schwerpunkträume Tourismus in das Radfernwegenetz
- Optimierung der Routenführungen für die Zielgruppen der Alltagsradfahrenden und Fahrradtouristen

*„...Innerorts sind Radrouten in der Regel sowohl für den Alltagsradverkehr als auch den Fahrradtourismus gut nutzbar. Außerorts werden touristisch vermarktete Radrouten erlebnisorientiert geführt und verlaufen möglichst wenig auf oder an stark befahrenen Straßen. Bei alltagsorientierten Radrouten haben außerorts dagegen die Einsparung von Umwegen und Steigungen, die Allwettertauglichkeit und das Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum eine höhere Priorität...“*

Quelle: Thüringen steigt auf - Radverkehrskonzept 2.0 für den Freistaat Thüringen, S.24

- Verdichten des Radroutennetz Thüringen durch kommunale Routen oder Netze der Kreise und Gemeinden
- Anbindung umgebender Gemeinden und Ortsteile im Umkreis von 5 Kilometern durch radiale Routen aus Zentralen Orten entlang von Bundes- und Landesstraßen und damit auch Förderung des Alltagsradverkehrs

Das Erreichen der Ziele soll durch folgende Maßnahmen erreicht werden:

- Umbenennung radtouristischen Landesnetz in „Radroutennetz Thüringen“ und Einführung von 3 Netzebenen – Netzebene I Radfernnetz, Netzebene II Radhaupttrouten, Netzebene III – Lokale Radrouten
- Radfernwege bilden Grundgerüst der touristischen Radrouten - D-Netz-Routen und EuroVelo-Routen sind gleichzeitig Teil des nationalen bzw. internationalen Radroutennetzes.
- Alltagsstaugliche Verdichtung des vorhanden, weitestgehend touristisch orientierten Netzes in Sternenform und Erweiterung über touristische Radrouten, z.B. Radfernwege zu einem landesweiten Netze
- Aufnahme von alltagsstauglichen Radhaupttrouten, die von Kommunen gemeinsam mit dem Freistaat entwickelt wurden, in die Netzebene II
- Unterstützung der Kommunen durch Freistaat bei der Entwicklung des Radroutennetzes Thüringen durch Koordinierung und Förderung

„...Die Zuständigkeit des Freistaats für das Radroutennetz Thüringen betrifft an erster Stelle die Definition der Netz-ebenen, die keine Hierarchie darstellen, und der Kriterien für die Zuordnung zu den Ebenen:

#### Netzebenen und Bestandteile im Radroutennetz Thüringen

##### Netzebene I = Radfernetz

Das Radfernetz bildet die Basis für qualitäts- und erlebnisorientierte Radfernwege, die sich besonders an Radfernwandernde richten. Das Radfernetz dient gleichzeitig als Grundgerüst zur Anbindung aller Landkreise und kreisfreien Städte sowie der im LEP definierten Schwerpunkträume Tourismus an das Radroutennetz Thüringen. In Abhängigkeit von der Einbindung in länderübergreifende Netze erfolgt die Nummerierung der Radfernwege:

##### Radfernwege mit nationaler und internationaler Bedeutung

- D4: D-Netz Route 4 – Mittellandroute
- D11: D-Netz Route 11 – Ostsee – Oberbayern
- EV13: EuroVelo 13 – Iron Curtain Trail

##### Weitere Radfernwege im Freistaat Thüringen

- I-01 Harzrundweg
- I-02 Werratal-Radweg
- I-03 Saaleradweg (= D-Netz Route 11)
- I-04 Leine-Heide-Radweg
- I-05 Unstrutradweg
- I-06 Gera-Radweg/  
Erweiterung zur Thüringen-Transversale
- I-07 Ilmtal-Radweg
- I-08 Elster-Radweg
- I-09 Rhönradweg
- I-10 Rennsteig-Radweg
- I-11 Radfernweg Thüringer Städtekette  
(weitgehend identisch mit D-Netz Route 4)
- I-12 Unstrut-Werra-Radweg
- I-13 Euregio-Eggenis-Radfernweg

##### Netzebene II = Radhaupttrouten

Die Radhaupttrouten verdichten das Radfernetz und bilden kein eigenständiges Netz

##### a) Touristische Radhaupttrouten

Diese Radhaupttrouten sind erlebnisorientiert konzipiert und erfüllen zusätzlich mindestens eine der folgenden Funktionen:

- Verbindung von Radfernwegen untereinander
- Verbindung von Ober- und Mittelzentren mit Radfernwegen
- Anbindung eines Schwerpunktraumes Tourismus an Radfernwege
- Anbindung von Radfernwegen an Bahnhaltepunkte

Die touristischen Radhaupttrouten richten sich an Radurlauber ebenso wie Einheimische für Radtouren. Regionen, die sich als Fahrradregionen profilieren und für Radurlauber ein interessantes Angebot vorhalten wollen, müssen diese touristischen Radhaupttrouten durch weitere regionale Routen ergänzen und damit eine Auswahl an passenden Tagestouren für die avisierte Zielgruppe ermöglichen. Touristische Radhaupttrouten können gemeinsam mit Abschnitten von verschiedenen Radfernwegen auch gut für individuell zusammengestellte Radfernwanderungen kombiniert werden.

##### b) Alltagsaugliche Radhaupttrouten

Alltagsaugliche Radhaupttrouten dienen vor allem dem Alltagsverkehr und umfassen auch Radschnellverbindungen. Der Aspekt der sozialen Sicherheit durch sichere Führung entlang befahrener bzw. belebter Straßen überwiegt den Anspruch einer Kfz-armen oder emissionsfreien Strecke. Alltagsaugliche Radhaupttrouten erfüllen eine der folgenden Funktionen:

- Verbindung Zentraler Orte höherer Stufe in einem per Fahrrad überwindbaren Abstand (15 km) der Ortsdurchfahrten
- Verbindung Zentraler Orte (höherer Stufe) entlang hoch belasteter Bundes- und Landesstraßen (DTV > 7000)

### Netzebene III = Lokale Radrouten

Lokale Routen verdichten das Radroutennetz Thüringen soweit, dass alle wichtigen Quellen und Ziele (Ortsteile, Wohngebiete, Schulen, Einkaufszentren, Gewerbegebiete usw.) für den Radverkehr erschlossen werden.

#### a) Radialrouten zur Erreichbarkeit von Zentralen Orten

Radialrouten verbinden die Zentralen Orte mit ihrem unmittelbaren Umfeld und dienen primär dem Alltagsradverkehr. Die Entfernung zwischen Ortsausgang des Zentralen Ortes und der Ortsdurchfahrt der anzubindenden Orte soll nicht größer als fünf Kilometer sein. Abschnitte von Bundes- und Landesstraßen, die als Radialrouten dienen können, sollen mit Priorität auf einen Bedarf für straßenbegleitende Radwege geprüft werden und bei positivem Ergebnis damit ausgestattet werden.

#### b) Sonstiges lokales Radnetz

Sonstige lokale Radrouten verdichten das Radroutennetz Thüringen so weit, dass alle Gemeinden und Ortsteile untereinander angebunden sind.

Die Karte „Zielkonzept Radroutennetz Thüringen – touristische Radrouten“ stellt das überarbeitete Netz aus Radfernwegen und Radhauptrouten mit touristischem Schwerpunkt dar, die bisher als „Zielkonzept für das radtouristische Landesnetz“ abgebildet waren. Alltags taugliche Radhauptrouten werden nicht dargestellt, da sie erst gemeinsam mit den Gemeinden entwickelt werden sollen. Die Karte findet sich innen auf der hinteren Umschlagseite.

Für touristische und alltagstaugliche Radhauptrouten gelten unterschiedliche Qualitätsstandards, die der Ausrichtung auf den touristischen bzw. den Alltagsradverkehr und den jeweiligen Zielgruppen entsprechen. Die folgende Tabelle gibt Qualitätsstandards für die unterschiedlichen Netzebenen an:

Qualitätsstandards	Radfernnetz I	Radhauptrouten II	
		touristisch	alltagstauglich
Sichere Befahrbarkeit: Führungsform entspricht ERA (Strecke und Knoten) bzw. RAL, keine Hindernisse	x	x	x
Sicheres Queren von Fahrbahnen: Querungshilfen gemäß ERA	x	x	x
Breite der Radverkehrsanlagen gemäß ERA	x	x	x
Durchgängige Befahrbarkeit mit Anhänger usw.	x	x	x
Oberfläche allwettertauglich (siehe hierzu das Merkblatt „Berücksichtigung von Naturschutz und Landschaftspflege bei der Planung touristischer Radwege und der Genehmigung ihres Neu oder Ausbaus)	x	x	x
Oberfläche im Sommerhalbjahr gut befahrbar	x	x	x
Wegweisung einheitlich und durchgängig gemäß Richtlinie	x	x	x
Touristische Infrastruktur	x	x	
Umweg- und steigungsarme Routenführung	x	x	x
Erlebnisorientierte Routenführung	x	x	
Kfz-Verkehrsbelastung gering	x	x	
Soziale Sicherheit durch Mindestfrequentierung			x

Qualitätsstandards für die verschiedenen Netzebenen

Quelle: Thüringen steigt auf - Radverkehrskonzept 2.0 für den Freistaat Thüringen, S.26-27

### B.3 Wegweisung und Orientierung

*„...Radverkehrswegweisung macht Radrouten und Radverkehrsnetze erst sichtbar und erleichtert die Orientierung. Sie leitet den Radverkehr über geeignete Strecken, die oft-mals abseits der bekannten Hauptverkehrsstraßen liegen, und dient dem Fahrradtourismus genauso wie dem Alltagsradverkehr.*

*Zudem verdeutlicht die Radverkehrswegweisung, dass Radfahren nicht nur auf Radwegen möglich und erwünscht ist. Sie zeigt, dass viele Ziele in geringer Distanz liegen und gut mit dem Fahrrad erreichbar sind. Eine hochwertige und gepflegte Wegweisung vermittelt eine hohe Wertschätzung gegenüber dem Radverkehr. Damit ist Radverkehrswegweisung eine gute Werbung für das Radfahren...“*

Quelle: Thüringen steigt auf - Radverkehrskonzept 2.0 für den Freistaat Thüringen, S.28

Aktuell wird die Wegweisung über die Richtlinie zur Radverkehrswegweisung im Freistaat Thüringen (ThürRadWW-RL) geregelt und hat zu einer einheitlichen und qualitativ hochwertigen Fahrradwegweisung in fast allen Bereichen Thüringens geführt und sich damit in der Praxis bewährt. Die Richtlinie gewährleistet die Einhaltung der bundeseinheitlichen Standards, wie sie im „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der FGSV niedergelegt sind.

Zusätzlich ist mit dem Radroutenplaner Thüringen ein attraktives Angebot an Radfahrende für die Planung von Radtouren geschaffen worden. Als schwierig stellt sich dabei die Abhängigkeit von der Datenlieferung und Aktualisierung durch die Kommunen dar, die sich durch die unterschiedliche Dichte des eingetragenen lokalen Netzes zeigt.

#### Ziele Wegweisung und Orientierung:

- Richtlinie zur Radverkehrswegweisung durch Freistaat Thüringen
- Unterstützung der Kommunen bei der Umsetzung durch Förderung und Hilfestellung, wobei die Zuständigkeit für das Wegweisungsmanagement für jeden Landkreis und jede kreisfreie Stadt klar geregelt sein soll
- Prüfung zur Einführung eines einheitlichen Wegweisungskatasters als Teil eines Radwegedatenmanagements zur Erleichterung der dauerhaften Unterhaltung und damit zum Reduzieren von Kosten
- Unterhaltung eines Radroutenplaner – kontinuierliche Aktualisierung und Qualifizierung und Einbindung des Radroutenplaners Thüringen in den Radroutenplaner Deutschland

An dieser Stelle verweisen wir auf die Inhalte des Radverkehrskonzeptes **Thüringen steigt auf - Radverkehrskonzept 2.0 für den Freistaat Thüringen** mit den weiteren Handlungsfeldern B.4 Fahrradparken und Verknüpfung mit dem ÖV, B.5 Fahrradtourismus, B.6 Nahmobilität für eine nachhaltige Stadt- und Dorfentwicklung, B.7 Kommunikation und Verhalten, B.8 Bildung und B.9 Elektromobilität.

Mit den nachfolgenden Instrumenten und Ressourcen soll die Umsetzung der Inhalte des Radverkehrskonzeptes **Thüringen steigt auf - Radverkehrskonzept 2.0 für den Freistaat Thüringen** erreicht werden.

- gute Organisationsstrukturen sowohl intern in der Landesverwaltung als auch bei der Zusammenarbeit der Kommunen unter Einbindung von Verbänden und mit Kooperation mit Wirtschaft oder anderen Partnern
- transparente Planungsabläufe zum Erreichen einer größtmöglichen Akzeptanz und Erstellung einer gemeinsamen Datenbasis als Voraussetzung für eine effiziente Qualitätssicherung
- kontinuierliche Erfolgskontrolle mittels Einführung von Monitoring- und Evaluationsmaßnahmen
- Koordination und Schaffung ausreichender personeller und finanzieller Kapazitäten und Ergänzung des Förderinstrumentarium zur finanziellen Unterstützung der Kommunen bei der Gestaltung der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur sowohl bei der Planung als auch bei Bau und Ausstattung

In der Anlage „Daten und Fakten zum Radverkehr in Ober- und Mittelzentren sowie Landkreisen in Thüringen“ des Radverkehrskonzeptes **Thüringen steigt auf - Radverkehrskonzept 2.0 für den Freistaat Thüringen** als Erhebung aus dem Jahr 2017 wurden die Ober- und Mittelzentren hinsichtlich der Punkte

- Konzeption
- Organisation und Monitoring
- Verkehrssicherheit und Fahrraddiebstahl
- Infrastruktur und Netz
- Mobilitätsmanagement und Nutzerbefragungen
- Öffentlichkeitsarbeit#

untersucht und die Ergebnisse tabellarisch dargestellt.

Dabei wurde im Ergebnis das Ober- und Mittelzentrum Schmölln mit besonders vielen fahrradfreundlichen Aktivitäten bei Gesamtbetrachtung aller Themen bzw. Tabellen eingestuft.

Des Weiteren ist die Stadt Schmölln Mitglied im 2019 gegründeten Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Thüringen (AGFK - TH) e.V..

## 4 Fortschreibung Radverkehrskonzept der Stadt Schmölln

### 4.1 Einleitung

#### Grundlagen

Grundlage für die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes der Stadt Schmölln ist das bereits bestehende Radverkehrskonzept der Stadt Schmölln vom 28.11.2016.

Aufgrund der Aktualisierung des **Nationalen Radverkehrsplans 3.0** des Bundes und des Radverkehrskonzeptes des Freistaat Thüringens „**Thüringen steigt auf - Radverkehrskonzept 2.0 für den Freistaat Thüringen**“ erfolgt eine inhaltliche Anpassung.

Des Weiteren haben sich seit dem Jahr 2016 die Stadtgrenzen der Stadt Schmölln geändert und sich das Einzugsgebiet wesentlich vergrößert.

### 4.2 Grundsätzliche Ziele

Grundsätzlich soll das Radverkehrskonzept die Ziele der übergeordneten Radverkehrskonzeptionen des Bundes und Landes präzisieren bzw. umsetzen und als Leitfaden für sämtliche den Radverkehr betreffende Maßnahmen gelten.

Für die Stadt Schmölln bzw. die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes haben sich die folgenden Ziele heraus kristallisiert:

- Erhöhung des Radverkehrsanteils an sich
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrende
- Schaffung von zusätzlichen touristischen Radrouten und Integration dieser in übergeordnete Netzebenen
- Anbindung von umgebenden Ortsteilen entlang der Landesstraßen

### 4.3 Vorgehensweise

In Zusammenarbeit mit der Stadt Schmölln, der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Stadt Schmölln (AGFS-SLN) und dem Wegewart des Tourismusverband Altenburger Land e.V. wurden die wichtigsten Verbindungen im Netz der Stadt Schmölln analysiert und in die Übersichtskarte (Anlage 1 zu dieser Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes) übernommen.

Zur Ermittlung der wichtigsten Verbindung wurden im ersten Schritt markante Ziele festgelegt.

Diese markanten Ziele sind:

- Gewerbegebiete
- Schulen
- Spiel- und Sportplätze
- Bade- und Erholungsorte
- Erlebnisziele an sich.

Mit Hilfe der markanten Ziele wurde eine Netzspinne erstellt, die die Verbindungen zu und zwischen den Zielen im Einzelnen betrachtet.

Infolge dessen wurden zum einen die neuen kommunalen touristischen Radrouten „Rund um Schmölln“ ins Leben gerufen, und zum anderen die wichtigsten Verbindungen für den Alltagsradverkehr ermittelt.

Nach Darstellung und Festlegung der Radrouten, sowohl touristisch als auch alltagstauglich bzw. alltagserfordernd, wurden diese Verbindungen explizit untersucht.

#### **4.4 Touristische Radrouten**

##### **4.4.1 Übergeordnete Touristische Radrouten**

Auf Netzebene I, dem Radfernnetz, befindet sich im Untersuchungsgebiet der Radfernweg I-11 „Radfernweg Thüringer Städtekette“.

Das Untersuchungsgebiet wird östlich durch die touristische Radhaupttroute, und damit auf Netzebene II, II-02 Pleiße-Radweg tangiert.

Zusätzlich durchlaufen das Gebiet der Stadt Schmölln die nachfolgend aufgelisteten Touristischen Radrouten des Landkreis Altenburger Land:

- Radweg/Rundtour „Altenburger Obstland“
- Radweg/Rundtour „Vom Sprottetal ins Wieratal“
- Radweg/Rundtour „Zwischen Sprotte und Pleiße“

In Abstimmungen mit der Stadt Schmölln und der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Stadt Schmölln (AGFS – Schmölln) wurden für das Untersuchungsgebiet der Stadtgrenze Schmölln, wie in 4.3 beschrieben, 2 touristische Radrouten entwickelt.

##### **4.4.2 Touristische Radrouten Schmölln**

Der Touristische Radweg „Rund um Schmölln 1“ verkörpert dabei den inneren Radweg und verläuft ab dem Knotenpunkt mit der Thüringer Städtekette beim Übergang der Straße Am Lehmgrund zur Weststraße auf der Route der Thüringer Städtekette bis nach Großstöbnitz, von dort über den Altkirchner Weg und südlich von Kleintauschwitz in Richtung Westen nach Bohra bis südlich Nödenitzsch, durch die Ortslage Nödenitzsch Richtung Nord-Westen bzw. Westen über landwirtschaftliche Wege, dann Richtung Süden durch die Ortslage Burkersdorf und über die Ortschaften Selka und Sommeritz wieder zum Ausgangspunkt bei der Bahnquerung Am Lehmgrund/Weststraße.

Der Touristische Radweg „Rund um Schmölln 2“ verläuft ab Großstöbnitz weiter Richtung Norden über die Ortschaften Kleintauschwitz und Illsitz, ab da Richtung Westen über Röthenitz, Altkirchen, Gimmel südlich passierend, Drogen, Mohlis, Wildenbörten, Großstechau, Kleinstechau, Lohma, Nöbdenitz und Weißbach bis zum inneren Radweg südlich der Ortslage Sommeritz.

Die genaue Bezeichnung bzw. die Namensgebung der beiden Touristischen Radrouten einschließlich der erforderlichen Beschilderungen ist derzeit noch nicht abschließend geplant.

#### **4.5 Zustandsanalyse / Kategorisierung**

Wie unter 4.3 beschrieben, wurde das Netz sowohl der vorhandenen und geplanten Touristischen Routen als auch der wichtigen Alltagsrouten bezüglich des Zustandes bzw. eines möglichen Ausbaustandards bzw. Ausbauziels untersucht.

Dabei wurden insgesamt 3 Kategorisierungen festgelegt:

- Straßenbegleitende Radwege / Radwege (geplant und vorhanden)
- Landwirtschaftliche Wege
- Sanierung vorhandener Straßen / Wege

##### Geplante Maßnahmen Radverkehr

Unter anderem wurden bereits durch das Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr, Region Ost, bei verschiedenen Planungen die Erfordernisse des Radverkehrs berücksichtigt. Diese sind im Einzelnen die folgenden Maßnahmen:

*A - Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges entlang der L 1361 zwischen Bohra und Altkirchen*

*B - Errichtung eines straßenbegleitenden Radweges entlang der L 1358 zwischen Schmölln und Nitzschka und evtl. Umbau der Kreuzung Am Kellerberg (L1358) mit Weidengrund/Kummerscher Weg mit Versatzlösung*

*C - Ausbau L 1361 zwischen den Straßen "Zum Wasserturm" und "Lohsenstraße" mit straßenbegleitendem Radweg und Kreisverkehr.*

*D - Radweg von Schmölln bis Kummer bzw. Grünberg mit geplanter Fortführung über die Stadt bzw. Landesgrenze in Richtung Crimmitschau-Frankenhausen*

Die Maßnahmen A, B, C und D befinden sich dabei in frühen Planungsphasen und es ist noch nicht klar, wann die bauliche Umsetzung erfolgen soll.

Gerade für den Alltagsverkehr und die Erreichbarkeit des Gewerbegebietes „Thomas-Müntzer-Siedlung“, und der Ortslagen Kummer und Nitzschka einschließlich der Anbindung dieser an das Stadtzentrum haben Straßenbegleitende Radwege bzw. Radwege oberste Priorität. Das Gleiche gilt für die Verbindung zwischen Bohra und Altkirchen und im weiteren Verlauf von Altkirchen Richtung Norden.

### Landwirtschaftliche Wege / Sanierung vorhandener Straßen / Wege

In der Planunterlage „Übersichtskarte“ sind sämtliche zu ertüchtigende Straßen/Wege und landwirtschaftliche Wegeverbindungen dargestellt. Alle anderen Wegeverbindungen im äußeren Stadtgebiet sind zum jetzigen Planungsstand in für den Radverkehr vernünftig nutzbarem Zustand.

In weiteren Fortschreibungen des Radverkehrskonzepts wird das Straßennetz der Stadt Schmölln erneut analysiert und es werden weitere Festlegungen/Maßnahmen getroffen.

## **4.6 Maßnahmen Stadtgebiet**

In den Zielen und Maßnahmen der übergeordneten Radverkehrskonzepte wird u.a. die Einführung und Gestaltung von Radverkehrskonzepten favorisiert.

Speziell sollen dabei für kommunalen Radverkehrskonzepte u.a. die Themen „Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in der Gegenrichtung“, „Einrichtung von Fahrradstraßen“ und „Durchfahrbarkeit von Sackgassen für den Radverkehr“ Beachtung finden.

Die Stadt Schmölln plant die Einrichtung einer Fahrradstraße ab der Straße „Zum Bahndamm“ südlich von Schloßig in Richtung Osten bis zur Straße „Am Wehr“ Höhe Haus-Nr. 77 im Ortsteil Zschernitzsch. Diese Fahrradstraße stellt dabei eine durchgehende Verbindung für den Radverkehr in West-Ost-Richtung dar.

Des Weiteren sind in Verlängerung der geforderten und zum Teil geplanten Straßenbegleitenden Radwege aus Richtung Nitzschka bzw. dem Gewerbegebiet „Thomas-Müntzer-Siedlung“ die Führungen des Radverkehrs entsprechend der Darstellung in der Planunterlage "Stadtkarte Schmölln" zu untersuchen.

***Da es sich um die Fortschreibung eines bestehenden Radverkehrskonzeptes handelt, werden nachfolgend die in dieser Unterlage nicht gesondert bzw. neu behandelten Themen aus dem bestehenden Radverkehrskonzept, die dennoch ihre Gültigkeit besitzen, aufgenommen und zitiert.***

## **4.7 Radverkehrskonzept der Stadt Schmölln – RVK 2016 (Stand: 28.11.2016)**

### **4.7.1 Allgemeines / Einleitung (RVK 2016, Auszüge aus Punkt 1)**

*Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes der Stadt Schmölln (RVK) soll im Jahr 2020 ein Radverkehrsanteil von 12 % bezogen auf den gesamten Verkehr erzielt werden. Mit dem Radverkehrskonzept sollen im Rahmen der Radverkehrsförderung folgende Grundsätze die Basis bilden:*

- *Erreichbarkeit der Kernstadt von allen Ortsteilen aus,*
- *bedarfsgerechte Überquerbarkeit der Hauptverkehrsstrassen für Radfahrer und Fußgänger*
- *Erschließung der Gewerbe- und Industriegebiete,*

- *Einbindung des innerstädtischen Radverkehrsnetzes an überregionale Radwegeverbindungen*
- *Ausreichende und geeignete Abstellmöglichkeiten an den Zielpunkten des Radverkehrs (Stadtzentrum, ÖPNV-Knotenpunkte, Gewerbe- und Industriegebiete).*

Quelle: Radverkehrskonzept der Stadt Schmölln (Stand: 28.11.2016, S.3)

*Bereits aufgestellte Konzepte der Stadt Schmölln, wie das integrierte Klimaschutzkonzept 2015 und die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes für die Stadt Schmölln – Stufe 3, Abschlussbericht vom 01.April 2019, sowie die Einzelhandelskonzeption werden in die Radverkehrsplanung eingebunden.*

*Zur Gewährleistung der Umsetzung der Radverkehrsvorhaben wäre die Festlegung eines Anteils von 10% der Investitions- und Instandhaltungsbudgets der Straßenbaumaßnahmen wünschenswert.*

#### Mobilitätsmanagement

*Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Stadt Schmölln (AGFS-SLN) ist als ein wichtiges Beratungs- und Diskussionsforum für den Radverkehr in Schmölln weiter zu entwickeln und in der Öffentlichkeitsarbeit zu stärken. Sie soll ein Bindeglied zwischen den Akteuren des Radverkehrs werden.*

*In der Betrachtung des Gesamtfahrradverkehrs ist dem immer größer werdenden Anteil von E-Bikes Rechnung zu tragen und Beachtung zu schenken.*

Quelle: Radverkehrskonzept der Stadt Schmölln (Stand: 28.11.2016, S.3)

### **4.7.2 Fahrradabstellanlagen (RVK 2016, Auszug aus Punkt 2.4 und 3.6)**

#### Bestand

*In Schmölln sind einige Fahrradabstellanlagen vorhanden. Die Fahrradabstellanlagen sind ausschließlich als Vorderradständer und Spiralständer ausgeführt. Sie erfüllen zum Teil nicht die Qualitätsanforderungen hinsichtlich Stabilität und Sicherheit (Felgenkiller, nicht verankerte, umsturzgefährdete Anlagen). Im Marktbereich, insbesondere zwischen Marktstraße und Brauhof reicht die derzeitige vorhandene Abstellkapazität nicht aus.*

*Vorhandene Abstellanlagen: im öffentlichen Straßenraum:*

- *Bahnhof (überdachte Anlage)*
- *P+R-Anlage (überdachte Anlage)*
- *Markt 43, Markt 40, Markt 29, Markt 21, Markt 16, Markt 9, Markt 6 sowie Amtsplatz 8 (LRA), Amtsplatz 5 (Sparkasse und Ordnungsamt)*

*Einzelne nicht öffentliche Dienstleister bieten privat einzelne Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Bereich an:*

- Sparkasse Altenburger Land
- Wohnungsverwaltung Schmölln
- Einzelhandelsgeschäfte im Marktbereich

Quelle: Radverkehrskonzept der Stadt Schmölln (Stand: 28.11.2016, S.7)

### Planung

Im Marktbereich wurde eine Neugestaltung der Abstellanlage in Verbindung mit der barrierefreien Gestaltung der Bushaltestelle geplant. Neben 5 Stellplätzen wurde dabei eine Fahrradreparaturstation vorgesehen. Die Planung ist abgeschlossen, der Bau soll voraussichtlich im Jahr 2023 erfolgen.

*In den Gewerbe- und Industriegebieten ist in Zusammenarbeit mit den Unternehmen für ausreichende Fahrradabstellplätze zu sorgen (ca. 10 % der Belegschaft).*

Quelle: Radverkehrskonzept der Stadt Schmölln (Stand: 28.11.2016, S.10)

#### **4.7.3 Innerstädtisches Radverkehrsnetz (RVK 2016, Auszüge aus Punkt 3.3)**

*In Verbindung mit der touristischen Radverkehrsrouten „Thüringer Städtekette“ ist die Ausweisung der Eisenbahnstraße als „Fahrradstraße“ zu prüfen. (siehe 4.6)*

Eine Abtrennung von Fahrradspuren durch Markierung wurde für das gesamte innerstädtische Gebiet geprüft. Ergebnis dieser Untersuchung ist, dass bei derzeitiger Verkehrsführung und dazugehöriger Verkehrsbelastung zum jetzigen Zeitpunkt keine Umsetzungen in dieser Form geplant sind.

*Prüfung ausgewiesener Fußwege auf Fahrradmitbenutzung (Mittelstraße).*

*Prüfung der Radwegverbindungen auf Eignung für E-Bikes. Insbesondere ist hierbei das Gefährdungspotential durch bzw. für langsam fahrende Radfahrer und Fußgänger zu beachten.*

*Standorte von Pollern sind hinsichtlich der Verkehrssicherheit zu prüfen, ggf. durch seitliche Einengungen zu ersetzen (z.B. seitlich angeordnete herausnehmbare Sperrbügel in Verbindung mit dem Vz 605 (Pfeilbake)).*

Quelle: Radverkehrskonzept der Stadt Schmölln (Stand: 28.11.2016, S.9)

#### **4.7.4 Befahrbarkeit von Einbahnstraßen (RVK 2016, Auszüge aus Punkt 3.4)**

*Ein erklärtes Ziel ist es, bei ausreichender Verkehrssicherheit Einbahnstraßen für den Radverkehr zu öffnen:*

*Das betrifft insbesondere folgende Straßen:*

- *Gößnitzer Straße*
- *Schulstraße zwischen Nr.22 und 42*
- *Alfred-Nitzsche-Straße*
- *Rosa-Luxemburg-Straße zwischen Bahnhofplatz und Karl-Liebknechtstraße - Walter-Kluge-Straße*
- *Kirchplatz / Goetheplatz*
- *Alexander-Puschkin-Straße*
- *Lohsenstraße (zwischen Lohsendamm und Grüntal)*
- *Helmholtzstraße*

Quelle: Radverkehrskonzept der Stadt Schmölln (Stand: 28.11.2016, S.9/10)

Für die Marktstraße wurde bereits eine Untersuchung zur Öffnung durchgeführt. Im Ergebnis dazu wurde die Einbahnstraße „Marktstraße“ für die Nutzung des Radverkehrs in Gegenrichtung bereits geöffnet.

#### **4.7.5 Wegweisung (RVK 2016, Punkt 3.5)**

*Die innerörtlichen Haupt-Radverkehrswege sind ausreichend auszuweisen. Hier liegt ein Augenmerk auf der Ausschilderung des Stadtzentrums und der Industrie- und Gewerbegebieten sowie der Ortsteile.*

*Einrichtung von Informations- und Wegorientierungstafeln an den Ortszufahrten bzw. zentralen Punkten:*

- *Dorffestplatz Zschernitzsch*
- *Ernst-Agnes-Turm mit Rastplatz*
- *Industriegebiet Nitzschka mit Rastplatz*

Quelle: Radverkehrskonzept der Stadt Schmölln (Stand: 28.11.2016, S.10)

#### **4.7.6 Öffentlichkeitsarbeit (RVK 2016, Punkt 3.7)**

- *Erweitern der Homepage der Stadt Schmölln mit Information zum Radverkehr im Stadtgebiet Schmölln,*
- *Zusammenarbeit mit der PI Altenburger Land in der Fahrradschulung für die Kinder*

- *Zusammenarbeit mit dem Kreiswegewart des Landkreises Altenburger Land*

Quelle: Radverkehrskonzept der Stadt Schmölln (Stand: 28.11.2016, S.10)

#### **4.7.7 Einzelmaßnahmen außerhalb des Radverkehrsnetzes (RVK 2016, Punkt 3.8)**

Die Sprottenbrücke R.-Breitscheid-Straße war auf die Fahrradmitbenutzung zu prüfen.

Die Brücke wurde bereits neu gebaut und dabei als kombinierte Fuß- und Radwegbrücke ausgebildet.

#### **4.7.8 Instandhaltung und Service (RVK 2016, Punkt 3.9)**

*Von großer Bedeutung für die Qualität des Radverkehrsnetzes ist die regelmäßige Instandhaltung und Instandsetzung der Infrastruktur.*

*Für diese Aufgabe wird ein Management zu entwickeln sein.*

*Für E-Bikes sind die Aufstellung von Ladestationen an zentralen Punkten (Markt/Amtsplatz und P+R-Anlage am Bahnhof) zu prüfen.*

Quelle: Radverkehrskonzept der Stadt Schmölln (Stand: 28.11.2016, S.10)