



Maßnahmenkonzept Radschnellverbindung

Merseburg Innenstadt – Geiseltalsee

- Entwurf -

Stadt Merseburg
Stadtentwicklungsamt
Lauchstädter Straße 1-3
06217 Merseburg

D A T U M

12. August 2022

Stadt Braunsbedra
Bauamt
Markt 1
06242 Braunsbedra

Inhalt

1	Anlass und Ziel.....	3
2	Vorstellung des Projektgebietes	5
3	Motivation.....	7
3.1	Mobilitätsumfrage – Hochschule Merseburg	7
3.2	Unfallstatistik.....	8
4	Vorgehen.....	9
4.1	Ausbaustandards	9
4.2	Maßnahmenpriorisierung	9
5	Vorzugsvarianten anspruchsvoller Knotenpunkte und Streckenabschnitte....	12
6	Grobkostenschätzung	16
7	Hinweise, Empfehlungen und Best-Practice-Beispiele.....	18
8	Fazit	22

Anlagen

Anlage 1	Übersichtskarte
Anlage 2	Maßnahmenkataster
Anlage 3	Knotenpunkte
Anlage 4	Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen
Anlage 5	Grobkostenschätzung

Obwohl dieser Text unter der Verwendung des generischen Maskulinums geschrieben wird, werden sämtliche Geschlechter angesprochen und mitgemeint. Dabei wollen wir keineswegs Personen diskriminieren oder ausgrenzen.

1 Anlass und Ziel

Leistungsfähige Radverkehrsinfrastrukturen stellen zusehends einen wichtigen harten Standortfaktor für Städte und Regionen dar, da sich sowohl die Ansprüche als auch die Bedürfnisse der Bevölkerung sukzessive zu mehr Nachhaltigkeit, Klimaschutz, Naturverbundenheit, Entschleunigung und Kostenreduktion in der persönlichen Mobilität verschieben. Spätestens seit der technischen Innovation des E-biking steigt in allen Alters- und Bevölkerungsgruppen das Potential zur partiellen oder vollständigen Radverkehrsmobilität. Aus diesem Grund müssen die infrastrukturellen Rahmenbedingungen für den Alltags-, Freizeit- und touristischen Radverkehr gleichfalls angepasst und ausgebaut werden.

Radschnellverbindungen, in Deutschland auch bekannt als Radschnellwege, und Radvorrangrouten sind die leistungsfähigsten Radverkehrsinfrastruktureinrichtungen im Radverkehrsnetz, welche aufkommensstarke Quell- und Zielverkehre über größere Entfernungen Verknüpfen sollen. Sie sind durchgängig und sollen ein sicheres und attraktives Zurücklegen einer Strecke, v.a. in der Erschließung der Stadt-Umland-Region, ermöglichen.

In den vergangenen Jahren entwickelte sich die Geiseltal Region durch stetige Renaturierung und Restrukturierung des ehemaligen Braunkohletagbaus zu einer der wichtigsten touristischen Standorte der Metropolregion Mitteldeutschlands. In Spitzenzeiten weist der Geiseltalrundweg ein äußerst hohes Radverkehrsaufkommen auf. Aufgrund der mangelhaften Radverkehrsinfrastruktur im Umland, sind die Radler gezwungen Ihre Anreise per motorisierten Individualverkehr zu bestreiten, was wiederum zu erhöhten Verkehrsaufkommen mit überfüllten Parkplätzen und unerwünschten Lärm-, Staub-, und Erschütterungsemissionen führt. Auch durch die kompakte und bandartige Siedlungsstruktur mit einer hohen Siedlungsdichte am Süden und Südosten des Sees besteht ein hohes Arbeitskräftepotential, welches den täglichen Arbeitsweg gen Nord-Osten in das Mittelzentrum Merseburg und die Oberzentren Halle und Leipzig auf sich nimmt.

Dieses Potenzial gilt es nun sowohl auf lokaler, als auch auf regionaler Ebene aufzunehmen. Die Gemeinde Braunsbedra konnte dies mit ihrem breiten Angebot an Freizeitmöglichkeiten in den Bereichen Natur, Wasser und Kultur bereits umsetzen. Im nächsten Schritt ist es nun soweit mit Hilfe einer Radschnellverbindung die räumliche Nähe zur Dom- und Hochschulstadt Merseburg zu nutzen und die Nord-Ost Erschließung des Geiseltalsees voranzubringen und die touristischen Synergien zu erschließen.

Die Verbindung der Merseburger Innenstadt mit dem Geiseltalsee ist ein wichtiges Projekt mit regionaler Bedeutung. Neben der touristischen Erschließung des derzeit größten künstlichen Sees Deutschlands, soll die geplante Radschnellverbindung ebenfalls die Hochschule Merseburg vorteilhafter anbinden und gemäß dem Ziel des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes 2030 die Innenstadt-Hochschul-Achse stärken. Des Weiteren ermöglicht das Vorhaben eine bessere Verknüpfung der angrenzenden Wohnlagen mit dem Naturraum und hat somit einen positiven Einfluss auf den Standortfaktor für potenzielle Wirtschaftsunternehmen und die Stadt Merseburg. Weiterhin soll die Radschnellverbindung als attraktive Pendleroute den mittel-

zentralen Arbeitsplatzschwerpunkt Merseburg mit den attraktiven Wohnlagen verbinden und somit zur Verkehrsverlagerung zum Radverkehr und damit zum Lärm- und Klimaschutz beitragen. Hinsichtlich sozialer und kultureller Gesichtspunkte bietet die Radschnellverbindung den Bewohnern die Möglichkeit die Region auch unabhängig vom Auto zu erleben und die Identifikation mit der Region zu stärken.

Da sich aufgrund der begrenzten finanziellen Spielräume der kommunalen Haushalte Investitionen in die Infrastruktur nur noch bedingt ausschließlich durch Eigenmittel finanzieren lassen, ist die Einwerbung von Radverkehrsfördermitteln eine hinreichende Bedingung zur Umsetzung der Maßnahmen. Für die Einwerbung von Fördermitteln Bedarf es regelmäßig einer konzeptionellen Vorbereitung der Maßnahmen. Die Voraussetzung soll dieses Konzept erfüllen.

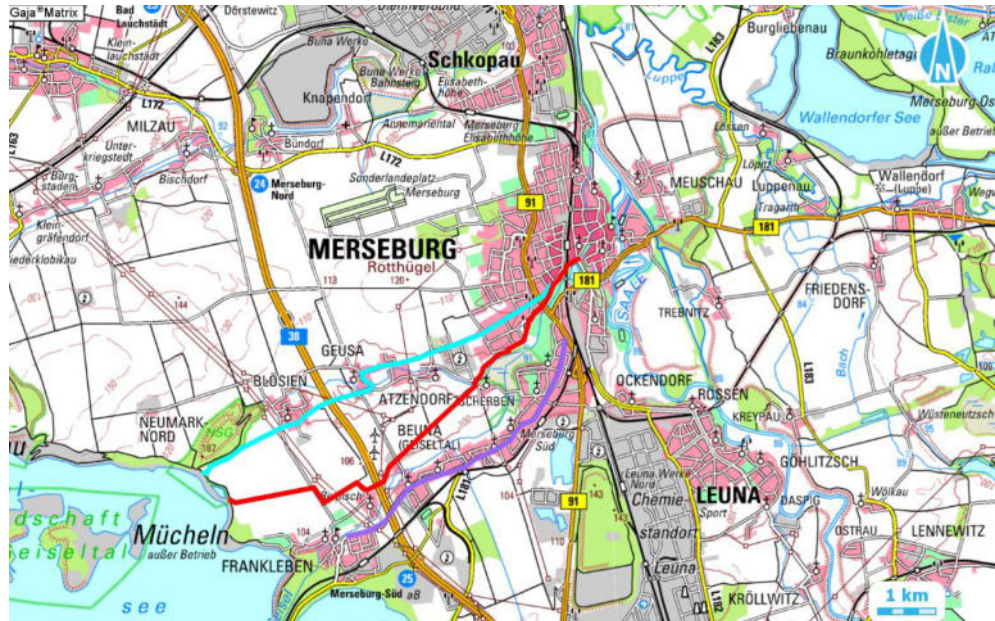


Abb. 1: Übersichtskarte Merseburg – Geiseltalsee (Quelle: eigene Darstellung)

2 Vorstellung des Projektgebietes



Abb. 2: Merseburger Dom (Quelle: Fotoarchiv Wolfgang Kubak)

Merseburg kann mit einer Vielzahl an Sehenswürdigkeiten werben, wie beispielsweise dem geschichtsträchtigen Gebäudeensemble der Stadtkrone. Die facettenreiche Kunstszene kann in Galerien erlebt werden. Für geschichtsaffine Menschen können die Museen aufschlussreiche Informationen über die wechselvolle Historie der Stadt liefern. Des Weiteren bietet die Dom- und Hochschulstadt ebenfalls ein breites Spektrum an Freizeitangeboten. Neben der Möglichkeit im Domstadtkino die neuesten Filme zu schauen, kann man ebenfalls im städtischen Schwimmbad ein paar Bahnen schwimmen, oder auf der Bowlingbahn die eigenen Fertigkeiten mit der Bowlingkugel verbessern. Der Luftsport am Sonderlandeplatz lädt zu Rundflügen oder Fallschirmsprüngen ein. Das deutsche Chemie-Museum lässt das Herz sämtlicher Chemiker höherschlagen und auch für die Pferdefreunde ist der hiesige Reitverein „Sankt-Hubertus“ ein Besuch wert.

Aber auch begeisterte Radfahrer kommen auf ihre Kosten, da die Stadt an vier überregionale Radwege angeschlossen ist. Neben dem Saale-Radwanderweg, gibt es ebenfalls den Radwanderweg „Salzstraße“, den Radweg „Tor zur Unstrut“ und den Radweg „3-Städte-Tour“. Die bestehenden Radwege sind von hohem touristischem Wert und beeinflussen das Image der Stadt Merseburg und der Region Geiseltalsee nachhaltig.

Der Geiseltalsee umfasst eine Fläche von insgesamt 19 Quadratkilometern und liegt zehn Kilometer westlich von Merseburg. Die Wasserfläche des ehemaligen Tagebaus wird von einer Vielzahl an Siedlungskörpern umschlossen. Diese konzentrieren sich vor allem entlang des Südufers. Neben den Kleinstädten Braunsbedra und Mücheln findet man im Westen ebenfalls das Dorf Stöbnitz. Der Norden des Sees besitzt keine unmittelbar angrenzenden Siedlungen. Bad Lauchstädt und Merseburg

sind die nächsten Agglomerationsräume mit einem höheren Einfluss auf die Naturlandschaft. Im Osten des Geiseltalsees kann man die Dörfer Frankleben, Großkayna und Blösien vorfinden.

Braunsbedra bietet mit der Marina und dem anschließenden Rundkurs um den gesamten Geiseltalsee einen Magneten für alle Naturliebhaber. Die Kombination aus dem asphaltierten Rad- und Wanderweg und dem See bietet ideale Voraussetzungen für sämtliche Aktivitäten im Freien. Der Weinberg auf der Nordseite des Sees ist der einzige in der mitteldeutschen Gewässerlandschaft und stellt damit ein Alleinstellungsmerkmal dar.

Der Radwanderweg umfasst eine Gesamtlänge von 25 Kilometern und erschließt damit sämtliche angrenzende Siedlungsbereiche sowie die Marina Mücheln, den Badestrand in Stöbnitz, den Weinberg und die Freizeitanlage in Frankleben. Des Weiteren gibt es eine Verbindung zu zwei weiteren Seen im Geiseltal. Der Runstädter und Großkaynaer See liegen Süd-Westlich des Geiseltalsees und sind ebenfalls durch einen asphaltierten Rundweg erschlossen.

Aus dem Masterplan Geiseltalsee, welcher vom Landkreis Saalekreis aufgestellt und im Jahr 2014 fortgeschrieben wurde, geht vor allem hervor, dass der Geiseltalsee strukturelle Defizite bei der Infrastruktur vorweist. Die verkehrliche Situation zwischen den bestehenden Siedlungskörpern und den Entwicklungsbereichen am Wasser müssen weiterentwickelt und gesichert werden. Dies betrifft vor allem den nördlichen Teil des Sees, welcher Stand jetzt nur marginal an die umliegenden stadt-räumlichen Strukturen angeschlossen ist.



Abb. 3: Seebrücke Braunsbedra (Quelle: Panorama Galerie)

3 Motivation

Die Stadt Braunsbedra plant laut Entwurf des IGEK (August 2022) nördlich der Ortschaft Frankleben einen Standort für Surf- und Kitespot aufzubauen. Der Badestrand in Frankleben erfährt durch die Nähe zu Merseburg, Halle und Leipzig eine hohe Auslastung. Mit der Entwicklung des nördlich gelegenen Surfspots soll dieser entlastet werden. Im Konzept wird auch der weitere Ausbau des Radweges angedacht und diskutiert. Aufgrund des frühen Standes des Projektes „Entwicklung Nordufer“ haben sich für die Stadt Braunsbedra zwei Vorzugsvarianten für den Verlauf der Radschnellverbindung ergeben. Eine Variante führt durch die Ortschaft Frankleben, wohingegen die zweite Variante das Konzept des Nordufers aufgreift und damit eine direkte Verknüpfung mit dem Surf- und Kitespot vorsieht.

Das Radwegenetz muss dennoch an die neuen Ansprüche der jetzigen und der zukünftigen Nutzer angepasst und weiter ausgebaut werden. Wobei die Betrachtungen der einzelnen Zielgruppen eine besondere Rolle spielen.

3.1 Mobilitätsumfrage – Hochschule Merseburg

Die Hochschule Merseburg hat zum Thema Mobilitätsverhalten eine Umfrage im Jahr 2022 durchgeführt. Im Ergebnis nutzen Studierende und Mitarbeiter die bestehende Route vom Hauptbahnhof über die Geusaer Straße bis zur Hochschule als Alltagsstrecke. Diese Beobachtungen bzw. Hinweise der Befragung geben klare Rückmeldungen, welche Änderung bzw. Ansprüche für die Weiterentwicklung des Radweges in diesem Bereich mit beachtet werden müssen. Alltags- sowie touristische Radwege sollen auf eine schnelle, sichere sowie zeitverlustfreie Route aufgebaut sein.

Aus diesem Grund ist neben der direkten Verbindung der Hauptziele auch die Verkehrssicherheit, wie Unfallschwerpunkte sowie Verkehrsaufkommen zu berücksichtigen. Entlang der geplanten Radschnellverbindung zeigt die Unfallstatistik, dass sich Unfälle mit Fahrradbeteiligung entlang der geplanten Verbindung an den Knotenpunkten (Kreisverkehr Rudolf-Breitscheid-Platz, Kreuzung Teich-/Zille-/Klobikauer und Geusaer Straße; Kreuzung B91/Geusaer Straße) innerorts in Merseburg häufen.

Aussagen aus der Mobilitätsumfrage:

„Mit dem Rad zur Hochschule fühle ich mich recht oft unsicher. Die Autofahrer drängeln/hupen oft (auf der Straße mit dem Netto [Geusaer Straße, Anm. d. R.]). Auch der Fahrradweg an den Parkplätzen vorbei fühlt sich mit dem Rad nicht sehr sicher an, besonders wenn morgens viele Autos kommen.“

„Ausbau der Radwege (für Räder tatsächlich befahrbare Straßenbeläge schaffen, ausreichend Raum bzw. Breite für Radwege, ausreichende (bauliche) Trennung vom Kfz Verkehr, bevorzugte Wegführung/Ampelschaltung für Fahrradstreifen z.B.)“

„Leider kann die Hochschule nichts gegen die teilweise sehr schlechte bzw. nicht vorhandene Radwegestruktur in Merseburg sowie zwischen Merseburg und Halle tun...“

3.2 Unfallstatistik

Dort wo Verkehrsteilnehmer aufeinandertreffen (sog. Knotenpunkte), kann es zu Unfällen kommen. Infrastrukturelle Rahmenbedingungen und Ausstattungen können zu einem erhöhten Unfallgeschehen führen, es minimieren oder weitestgehend determinieren. Auf der Verbindungsachse Merseburg Innenstadt und Merseburg Hochschule sind gemäß Polizeistatistik insbesondere drei Knotenpunkte als Unfallschwerpunkte zu identifizieren.

An Knoten A (Kreuzung Geusaer Straße / Teichstraße / Klobikauer Straße) gab es in den Jahren 2017 bis 2021 10 (von insgesamt 16) Unfälle mit Fahrradbeteiligung. Die häufigsten Ursachen sind die Nichtbeachtung von vorfahrtsregelnden Verkehrszeichen (10) und die Fahrbahnbenutzung entgegen der vorgegebenen Fahrtrichtung (3). Gründe stellen vor allem die Einmündung der Radwege der Geusaer Straße und Klobikauer Straße auf die Fahrbahn aufgrund der mangelhaften Durchfahrtsbreite der Bahnunterführung dar. Ein weiterer Grund stellen die teilweise Uneinsichtigkeit und relativ hohe Verkehrsbelastung der Kreuzung dar. Auch das abschüssige Relief der Klobikauer Straße führt zu höheren und damit von anderen Verkehrsteilnehmern unerwarteten Geschwindigkeiten der Radfahrer. Die hohe Anzahl an bevorrechtigten querenden Fußgängern überstrapaziert gelegentlich die Aufnahmefähigkeit von motorisierten Verkehrsteilnehmern.

Im Bereich der Kreuzung Geusaer Straße / B91 wurden im gleichen Zeitraum 5 (von insg. 58) Unfälle mit Fahrradbeteiligung erfasst. Laut Unfallkarte handelt es sich dabei vor allem um Abbiegeunfällen mit Fahrrädern die entlang der B 91 unterwegs sind. Die Überquerung einer stark befahrenen vierspurigen Bundesstraße stellt grundsätzlich ein erhöhtes Anforderungsniveau an das Sicherheitsempfinden der meisten Radfahrer. Die kurze Grünphase und fehlende Bodenmarkierungen sind der Querrungsmotivation abträglich. Gerade für vulnerable Nutzergruppen (ungeübte Radfahrer, Kinder, körperlich eingeschränkte Radfahrer) stellt die Kreuzung eine unüberwindbare Barriere dar, die zum Ausschluss der Radverkehrsnutzung(-option) führen kann. Als Alternative verbleibt hier die Querung als Fußgänger.

Im Bereich des Rudolf-Breitscheid-Platzes gab es im gleichen Zeitraum 28 Unfälle, wobei insgesamt 8 davon mit Radfahrerbeteiligungen dokumentiert wurden. Der Kreisverkehr agiert als wichtiger Verteiler innerhalb des Innenstadtbereiches und wird daher hoch frequentiert genutzt. Neben der Straßenbahn, welche im halbstündlichen Takt fährt, stellt ebenfalls der abrupt endende Radweg eine Gefahrenquelle dar. Radfahrer müssen sich vom gesonderten Radweg in den fließenden Straßenverkehr eingliedern, was vor allem für jüngere und ältere Menschen eine große Problematik darstellt.

4 Vorgehen

Auf Grundlage des abgestimmten Trassenverlaufs (Anhang 1) wurde die Gesamtverbindung in 19 Teilabschnitte mit vergleichbarer Streckencharakteristik festgelegt. Die Teilabschnitte wurden bezüglich der erforderlichen baulichen und organisatorischen Maßnahmen untersucht und ein Vorschlag je Teilabschnitt erarbeitet. Die erforderlichen Maßnahmen werden in einem Datenblatt beschrieben und im Querschnitt (Ist- und Soll-Zustand) dargestellt (Anlage 2).

Zudem wurden größere Knotenpunkte bzw. Querungsstellen von Hauptverkehrsstraßen identifiziert. Für diese Knoten werden mögliche Führungen und Regelungen des Radverkehrs bewertet und vorgeschlagen.

Weiterhin ist die Auswirkung entlang der Strecke und an den Knoten auf andere Verkehrsträger zu berücksichtigen. Es erfolgte eine Einschätzung wie ihre Entwicklung von der Planung beeinflusst wird.

Die erarbeiteten Ergebnisse werden in Datenblättern zusammengefasst die alle relevanten Informationen je Abschnitt beinhalten (Anlage 2).

4.1 Ausbaustandards

Die angestrebten Ausbaustandards orientieren sich an den Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV) der Forschungsgesellschaft für Straßenbau und Verkehr (FGSV).

In Abstimmung mit den Städten Merseburg und Braunsbedra wurde abschnittsweise der geplante Ausbauzustand festgelegt. Neben den Erfordernissen für eine zügige und durchgehende Befahrbarkeit für den Radverkehr wurden auch andere Belange und mögliche Konflikte betrachtet und abgewogen.

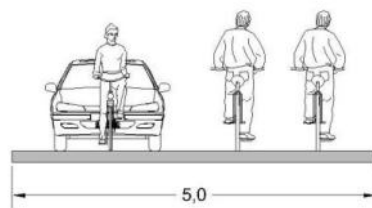


Abb. 5: Ausbaustandard RSV

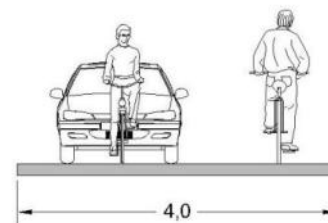


Abb. 4: Ausbaustandard RSV

4.2 Maßnahmenpriorisierung

Es ist davon auszugehen, dass die Umsetzung in Teilabschnitten erfolgen muss und nicht in einem Zug realisiert werden kann. Für die Reihenfolge der Umsetzung bietet es sich an zuerst die Maßnahmen zu realisieren die eine durchgängige Befahrbarkeit von Teilabschnitten herstellen und in den weiteren Schritten die Aufwertung der bereits vorhandenen Abschnitte vorzusehen. Im Folgenden wird ein schematischer Ablaufplan vorgeschlagen, getrennt für Merseburg und Braunsbedra.

Stadt Merseburg	
	<p>Priorität 1 – vordringlicher Bedarf</p> <p><u>Innenstadt – Hochschule</u> (Abschnitte 1 – 5, Knoten A-E)</p> <p>1. Teilabschnitt der RSV.</p>
	<p>1.1 Knoten C</p> <p>Bau Unterführung unter B 91</p>
	<p>1.2 Abschnitt 5 und Knoten D + E</p> <p>Wegebau zwischen Ulmenweg und Rudolf-Bahro-Straße</p>
	<p>1.3 Abschnitt 1 – 4 und Knoten A + B</p> <p>Herstellen Fahrradstraße Teichstraße und Ausbau Rad-Gehweg entlang hinteren Gotthardteich</p>
<i>Zwischen- ergebnis</i>	Merseburg Innenstadt bis Hochschule als Radschnellverbindung nutzbar. Bei vollständiger Realisierung des Teilabschnitts kann von einer RSV gesprochen werden.
	<p>Priorität 2 – Bedarf</p> <p><u>Hochschule – Zscherben</u> (Abschnitte 6-8, Knoten F + G).</p> <p>2. Teilabschnitt.</p>
	<p>2.1 Abschnitte 7 + 8 und Knoten F + G</p> <p>Wegebau zwischen Rudolf-Bahro-Straße und Abzweig Zscherben</p>
	<p>2.2 Abschnitt 6:</p> <p>Herstellen des angestrebten Zielstandards</p>
<i>Zwischen- ergebnis</i>	Merseburg Innenstadt bis Zscherben als Radschnellverbindung nutzbar. Nach der Realisierung besteht eine durchgehende Befahrbarkeit zum See; Radroute Salzstraße kann verlegt werden.
	<p>Priorität 3 – weiterer Bedarf</p> <p><u>Zscherben – Stadtgrenze</u> (Abschnitte 9-12, Knoten H + I)</p> <p>Herstellen des angestrebten Zielstandards 2. Teilabschnitt.</p>
<i>Endergeb- nis</i>	Merseburg Innenstadt – Stadtgrenze als Radschnellverbindung nutzbar.

Stadt Braunsbedra	
	<p>Priorität 1 – vordringlicher Bedarf</p> <p><u>Kreisstraße – Geiseltalsee</u> (Abschnitte 15 – 19, Knoten M – O)</p> <p>Größter Handlungsbedarf auf diesen Abschnitten.</p>
	<p>1.1 Abschnitte 17 – 19 und Knoten M - O</p> <p>Wegebau zwischen Pelzberg und Geiseltalsee; Anpassungen Querung K 2174</p>
	<p>1.2 Abschnitte 15 + 16</p> <p>Herstellen des angestrebten Zielstandards</p>
<i>Zwischen- ergebnis</i>	Durchgängige Befahrbarkeit im Bereich der Stadt Braunsbedra auf geplanter Trasse
	<p>Priorität 2 – weiterer Bedarf</p> <p><u>Stadtgrenze – Kreisstraße</u> (Abschnitte 12 – 14, Knoten J – L)</p> <p>bereits befahrbar, Herstellen des angestrebten Zielstandards</p>
<i>Endergebnis</i>	Strecke im Bereich der Stadt Braunsbedra als Radschnellverbindung nutzbar.

Tab. 1: Maßnahmenpriorisierung Radschnellverbindung

5 Vorzugsvarianten anspruchsvoller Knotenpunkte und Streckenabschnitte

Abschnitt 1 und Knoten A: Zwischen Teichstraße Teichstraße und Geusaer Straße (bis Rosengarten)

Für die Förderung des Radverkehrs in der Teichstraße ist die Einrichtung der ersten Fahrradstraße in Merseburg geplant. Das Befahren mit Kraftfahrzeugen wäre zwar noch gestattet, diese dürfen jedoch nur noch 30 km/h Maximalgeschwindigkeit fahren und müssen den nichtmotorisierten Verkehr (Radfahrer und Fußgänger) Vorrang gewähren. Kraftfahrer müssen ihre Geschwindigkeit dementsprechend verringern, damit eine Behinderung von Fahrradfahrern ausgeschlossen wird. Das Fahrradfahren nebeneinander wäre in der Fahrradstraße erlaubt. Damit ist Drängeln und Überholen von Radfahrern durch PKW weitestgehend verboten. Die Fahrradstraße soll mit Piktogrammen und farblicher Asphaltierung eine besondere farbliche Markierung erfahren. Damit der (Unfall-)Knoten A (Kreuzung Teichstraße/ Zillestraße/ Klobikauer Straße/ Geusaer Straße) für alle Verkehrsteilnehmer sicherer wird, wird die Fahrradstraße bis zur Einmündung des Radverkehrs in den Rosengarten verlängert. Dazu ist die Vorfahrtsregelung anzupassen. Im Einmündungsbereich ist in der Ausführungsplanung durch geeignete Maßnahmen die Geschwindigkeitsreduzierung der MIV zu erwirken und die Sichtbarkeit der Radfahrer zu verbessern.

Als Entscheidungsgrundlage für die Fahrradstraße diene eine Verkehrsuntersuchung vom Büro VSC Halle (Juli 2022), welche verschiedene Verkehrsführungsvarianten betrachtet. Im Ergebnis stellt die Fahrradstraße die bestmögliche Variante zur Förderung des Radverkehrs bei gleichzeitigem minimalem Eingriff in das Verkehrsnetz dar.

Abschnitt 4: Ulmenweg

Im Abschnitt 4 bietet sich aufgrund des geringen motorisierten Individualverkehrsaufkommens eine Fahrradstraße mit dem Zusatz „Anlieger frei“ an. Somit können alle Anwohner weiterhin Ihre Grundstücke erreichen. Der Ulmenweg ist zu befestigen. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse ist im Rahmen der Ausführungsplanung zu klären, ob eine getrennte Führung des Fußverkehrs möglich ist und wo der ruhende Verkehr eingeordnet werden kann.

Eine weitere Herausforderung stellt die für die Unterführung der B 91 notwendige Rampe dar. Um bewältigbare Steigungen zu schaffen ist laut H RSV (S. 50) eine Rampenlänge von 90 m auf beiden Seiten der Unterführung notwendig. Damit wird die Nullhöhe im Ulmenweg auf Höhe des Hauses Nummer 18 erreicht. Im Rahmen der Ausführungsplanung ist zu prüfen, inwiefern eine Verschwenkung der Unterführung vorteilhafter ist.

Knoten D: Ulmenweg / Eberhard-Leibnitz-Straße

An Knoten D wird die Führung auf möglichst direktem Weg über den Parkplatz des Stadions empfohlen (s. Abb. 6). Der Parkplatzbereich muss entsprechend neu geordnet werden. Auf Wunsch der Hochschule muss die Anbindung an die Parkplätze (zwischen Ulmenweg und Geusaer Straße) gewährleistet sein und bei der Planung des Knotenbereichs D berücksichtigt werden.



Abb. 6: Skizze empfohlener Verlauf an Knoten D

Abschnitt 6: Rudolf-Bahro-Straße (Hochschule Merseburg)

Die Parkplätze entlang der Rudolf-Bahro-Straße können nicht entfallen. Um die Umsetzung einer Fahrradstraße mit einer Breite von 5 m zu ermöglichen ist die Einrichtung von Parkbuchten in Schräg- oder Senkrechtaufstellung ausnahmsweise zu prüfen.

Parkbuchten in Senkrechtaufstellung sind flächensparsamer als in Schrägaufstellung, benötigen aber mehr Platz im Fahrbahnbereich zum Ein- und Ausparken. Laut RASt (Tabelle 22) wird für Senkrechtparkbuchten eine Fahrbahnbreite von 6 m benötigt, der Flächenbedarf für 100 Stellplätze beträgt ca. 1.075 qm. Parkbuchten im Aufstellwinkel von 70 gon (63°) benötigen eine Fahrbahnbreite von 4 m und einen Flächenbedarf von ca. 1.292 qm. Aufgrund der geplanten Fahrbahnbreite und der geringeren Einschränkung des fließenden Verkehrs auf der Fahrradstraße werden Parkbuchten in Schrägaufstellung empfohlen. Bei einer Anordnung mit 70 gon wird eine Straßenfrontlänge von ca. 281 m benötigt, in Abb. 7 ist der benötigte Flächenbedarf skizziert. Um den Flächenbedarf zu verringern kann der Vorschlag der Hochschule aufgegriffen werden, die Rudolf-Bahro-Straße für den Kfz-Verkehr nur in eine Fahrtrichtung zuzulassen. Damit kann die Fahrbahnbreite auf 4 m reduziert werden, was der Regelbreite für Radvorrandrouten entspricht.



Abb. 7: Skizze Platzbedarf für 100 Parkstände in Schrägaufstellung entlang der Rudolf-Bahro-Straße

Knoten M: Querung K 2174 (Pelzberg)

Im aktuellen Verlauf muss die Kreisstraße mit einem Versatz von ca. 40 m gequert werden. Die Führungsform erschließt sich dem Radfahrer nicht. Derzeit ist ein zweimaliges Abbiegen zur Querung der Straße erforderlich. Es empfiehlt sich für den Radverkehr eine direkte Verbindung zwischen Salzhole und der Straße Richtung Geiseltalsee herzustellen (s. Abb. 8) um eine direkte Querung der K 2174 zu ermöglichen.



Abb. 8: Querung der K 2174 nördl. Frankleben (Braunsbedra)

Abschnitt 15 und 16: Pelzberg

Die Straße Pelzberg wird bisher als Zufahrt zum See von Kfz genutzt. Zu prüfen ist, ob die Abschnitte als Fahrradstraße umsetzbar sind oder ein straßenbegleitender getrennter Radweg mit der notwendigen Breite möglich ist.

Abschnitt 17 und 18: Direktverbindung Pelzberg-Naundorfer Straße

Bisher sind die beiden Abschnitte baulich für den Verkehr gesperrt (s. Abb. 9 und 10). Zu prüfen ist, ob eine Öffnung möglich ist und die Abschnitte zu einem selbstständigen Zweirichtungsradweg mit getrennter Fußverkehrsführung ausgebaut werden können.



Abb. 10: Abschnitt 17 (Blick Richtung Westen)



Abb. 9: Abschnitt 18 (Blick Richtung Westen)

Abschnitt 19

Für diesen Abschnitt ist noch zu klären, ob er für den Radverkehr genutzt werden kann und damit eine direkte Verbindung an den See hergestellt werden kann. Abhängig von der sonstigen Nutzung des Abschnitts kann er als Fahrradstraße mit „Anlieger frei“ oder als selbstständiger Zweirichtungsradweg mit getrennter Fußverkehrsführung ausgebaut werden.

6 Grobkostenschätzung

Die Preisentwicklung für Baumaßnahmen ist sehr dynamisch und von Faktoren abhängig die sich erst im Zuge der detaillierteren Planung ergeben. Daher kann für die geplanten Maßnahmen nur eine grobe Kostenschätzung abgegeben werden. Die Zahlen basieren auf den Erfahrungswerten vergleichbarer Projekte und Studien zu diesem Thema.

	Abschnitt	Bezeichnung	Ca. Kosten in €	Länge [m]
MERSEBURG	1	Teichstraße	203.500	220
	2	Geusaer Straße	45.500	70
	3	Rosengarten	291.600	729
	4	Ulmenweg	0	347
	5	Weg im Hochschulgelände	244.180	421
	6	Rudolf-Bahro-Straße	389.900	557
	7	Sackgasse an dem Chemie-Museum	108.000	270
	8	Klia-Aue-Jakobspilgerweg	152.400	381
	9	Stangenweg	1.740	29
	10	Alte Salzstraße	0	1427
	11	Alte Salzstraße	0	389
		SUMME:	1.436.820	4.840
	12	Alte Salzstraße	47.880	798
BRAUNSBEDRA	13	Straße in Reipisch	22.440	374
	14	Salzhole	30.360	506
	15	Pelzberg	0	298
	16	Pelzberg	0	219
	17	Pelzberg	0	174
	18	Pelzberg	0	92
	19	Weg zum Geiseltalsee	0	235
		SUMME:	100.680	2.696

Tab. 2: Grobkostenschätzung Abschnitte

	Knoten	Bezeichnung	Ca. Kosten in €
MERSEBURG	A	Zwischen Teichstraße und Geusaer Straße	38.000
	B	Zwischen Geusaer Straße und dem Rosengarten	14.000
	C	B 91, zwischen Rosengarten und Ulmenweg	2.800.000
	D	Zwischen Ulmenweg und Hochschulgelände	207.000
	E	Zwischen Hochschulgelände und Rudolf-Bahro-Straße	5.000
	F	Zwischen Rudolf-Bahro-Straße und Straße entlang des Chemie Museums	13.000
	G	Zwischen Klia- Aus-Jakobspilgerweg	5.000
	H	Zwischen Zscherbener Straße und alte Salzstraße	17.000
	I	Kreuzung Geusaer Weg – alte Salzstraße	22.000
		SUMME:	3.121.000
BRAUNSBEDRA	J	Zwischen alte Salzstraße und Reipisch	14.000
	K	Kreuzung Reipisch	13.000
	L	Kreuzung Reipisch	14.000
	M	Kreuzung K2174 und Salzhohe	0
	N	Kreuzung Pelzberg	24.000
	O	Zwischen Pelzberg und Weg zum Geiseltalsee	19.000
		SUMME:	84.000

Tab. 3: Grobkostenschätzung Knoten

7 Hinweise, Empfehlungen und Best-Practice-Beispiele

Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind ein bedeutendes Element beim Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und können auch eine geeignete Führungsform innerhalb einer Radschnellverbindung sein. Abhängig von den verkehrlichen Rahmenbedingungen kann auch Kfz-Verkehr zugelassen werden.

Eine ausführliche Handreichung zu Einsatzkriterien und Gestaltungsempfehlungen bietet der Leitfaden „Fahrradstraßen“ des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu).

In der Region gibt es in den Städten Halle und Leipzig bereits jetzt Fahrradstraßen. In Leipzig wurden die Fahrradstraßen ursprünglich nur mit dem Verkehrszeichen „Fahrradstraße“ gekennzeichnet. Ab 2020 wurden zusätzlich Piktogrammmarkierungen (im eigenen Design) auf der Fahrbahn angebracht (s. Abb. 11)¹. In der Stadt Halle wurde 2018 die Mansfelder Straße als Fahrradstraße mit dem Zusatz „Linienverkehr frei“ ausgewiesen².



Abb. 11: Fahrradstraßen-Piktogramm in Leipzig (Quelle: Stadt Leipzig)

¹ <https://www.leipzig.de/news/news/fahrradstra%C3%9Fen%20erhalten%20fahrbahn-piktogramme>

² <https://dubisthalle.de/neue-fahrradstrassen-fuer-halle>



Abb. 12: Fahrradstraße Bremen (Quelle: C. Suthorn/cc-by-sa-4.0 / commons.wikimedia.org)

Für die geplanten Fahrradstraßen im Zuge der Radschnellverbindung Merseburg-Geiseltalsee werden folgende Empfehlungen gegeben:

- Zusätzlich zur Beschilderung mit Verkehrszeichen nach StVO ist die Fahrradstraße mit Fahrbahnmarkierungen kenntlich zu machen. Dazu sollte zusätzlich zur Kennzeichnung als Radschnellverbindung das Zeichen 244.1 als Fahrbahnmarkierung aufgebracht werden.
- Der ruhende Verkehr sollte entlang einer Fahrradstraße möglichst reduziert werden, falls dieser nicht ganz ausgeschlossen werden kann sind markierte Sicherheitstrennstreifen (s. H RSV, S.28) vorzusehen.
- Die Fahrbahnbreite muss mindestens die Regelbreiten nach H RSV (S.28) erfüllen, diese aber nicht deutlich überschreiten. Sollten Breiten von mehr als 6 m notwendig sein (z.B. in der Teichstraße (Merseburg)) wird ein gepflasterter Mittelstreifen, zur Reduktion der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs, empfohlen. Dieser wird bspw. in Senftenberg bei einer Fahrradstraße (mit Linienverkehr) verwendet (s. Abb. 12).



Abb. 13: Ernst-Thälmann-Straße in Senftenberg (Quelle: Tobias Klein, Difu)

Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion des Kfz-Verkehrs

Zur Reduktion der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs wurden zwischen Reipisch und Frankleben (Salzhole, Braunsbedra, s. Abb. 13) Bodenschwellen angebracht. Durch ihre Ausgestaltung wird auch der Radverkehr beeinträchtigt.



Abb. 14: Bodenschwelle Salzhole (Quelle: ISUP)

Als Alternative bietet sich eine Teilplateaufpflasterung (nach RAS 2006, S.100f) wie sie beispielsweise in der Dorfstraße von Korbetha (Schkopau) umgesetzt wurde (s. Abb. 15). Eine andere Möglichkeit bietet der Einbau von geschwindigkeitsdämpfenden Sinuswellen (s. Abb. 14) wie sie im Leitfaden „Radschnellverbindungen in NRW“ (3.3.5.1) empfohlen werden.



Abb. 16: Teilplateauaufpflasterung in der Dorfstraße Schkopau OT Korbetha (Quelle: ISUP)

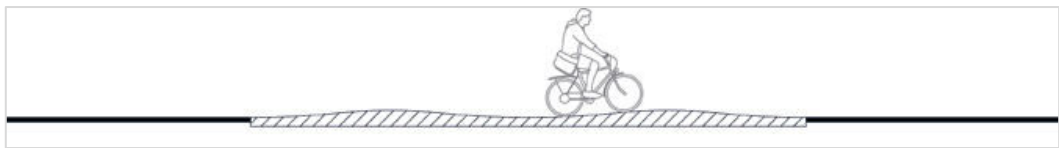


Abb. 15: Querschnitt einer Sinuswelle (Quelle: Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen)

8 Fazit

Infolge einer Abwägung, hinsichtlich welche Routenführung die optimalste ist, entschied man sich für die vorliegende Strecke. Dabei ist es von großer Bedeutsamkeit, dass die Radschnellverbindung sowohl direkt als auch leistungsfähig ist und somit eine effiziente Verbindung zwischen der Merseburger Innenstadt und dem Geiseltalseeradweg darstellt. Des Weiteren ermöglicht diese Route durch ihre Streckenführung eine bessere Anbindung der Hochschule Merseburg. Neben der touristischen und naturräumlichen Attraktivität der Route, ist sie außerdem eine weitestgehend kreuzungsfreie Verbindung. Dies hat zur Folge, dass es sich um eine verkehrssichere Verbindung handelt und für sämtliche Nutzergruppen zur Verfügung steht.

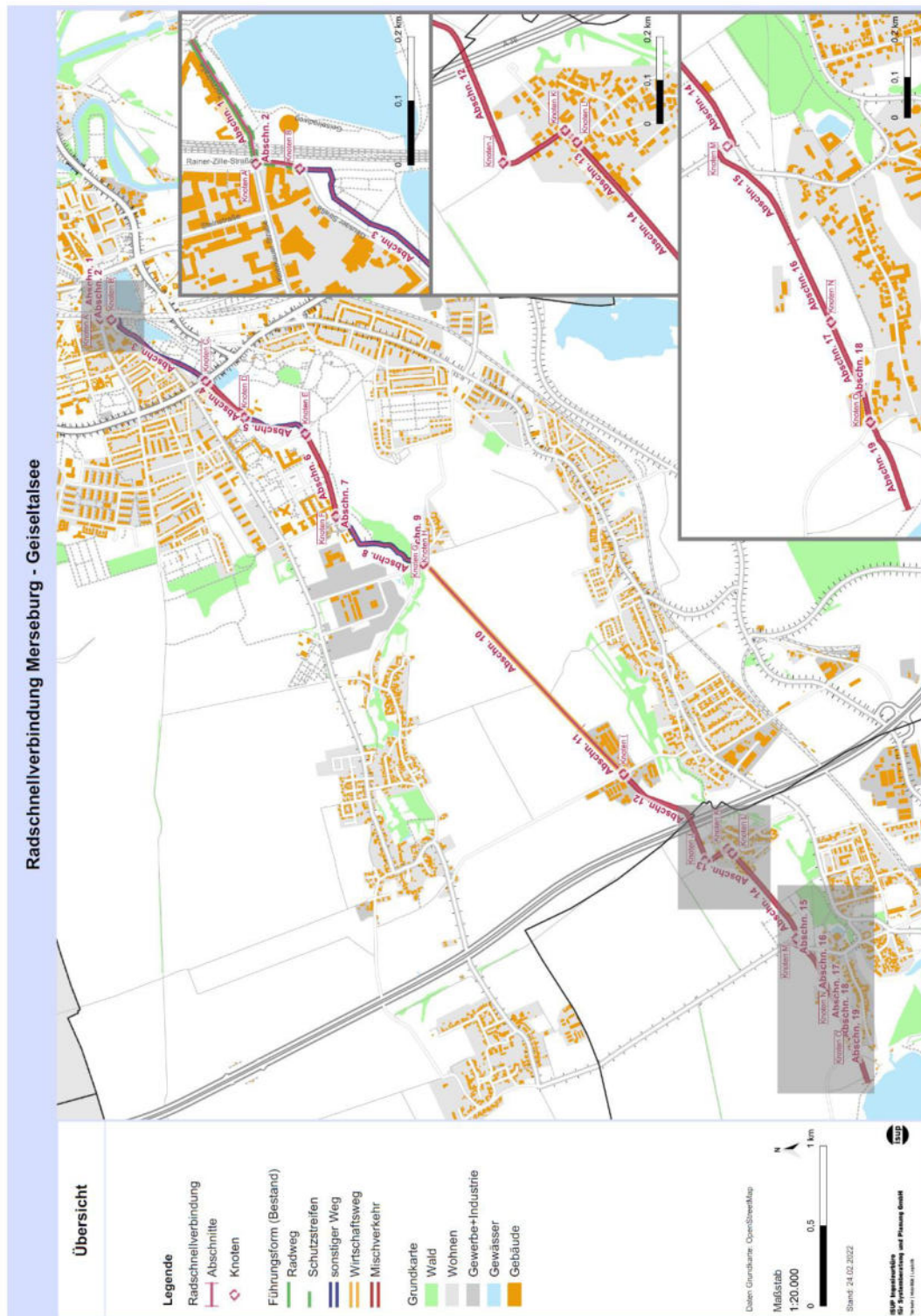
Die Radschnellverbindung setzt das langjährige Ziel um, die städtebaulichen Barrieren (Bahndamm und B 91) zwischen der Innenstadt Merseburgs und der Hochschule Merseburgs zu durchbrechen. Mit der Verbindung steigt die Attraktivität für Studierende, Beschäftigte, Wissenschaftliches Personal und Professoren sich in Merseburg zu bewegen, die Innenstadt zu erkunden und bestenfalls sich Niederklassen. Auch die Bürger können durch die Radschnellverbindung sicher und erholsam den Südpark und den Geiseltalsee erreichen.

Durch die Verknüpfung mit dem Geiseltalsee wird das Verflechtungsnetz des regionalen Tourismus weiter vorangetrieben und auf lokaler Ebene gestärkt. Die Potenziale beider Standorte können somit gebündelt und mitunter zu einer der wichtigsten touristischen Destinationen in Sachsen-Anhalt werden. Des Weiteren geht der Trend seit der Covid-19 Pandemie in Richtung: „Urlaub im eigenen Land“. Es ist also damit zu rechnen, dass auch in Zukunft die Menschen vermehrt auf das bundesweite, regionale und auch lokale Tourismusnetz zurückgreifen werden.

Neben dem touristischen Aspekt gibt es allerdings noch weitere Gesichtspunkte, die nicht außer Acht gelassen werden dürfen. Das Fahrrad gewann in den vergangenen Jahren immer mehr an Beliebtheit. Neben den ökologischen Vorteilen die das Velo mit sich bringt, stellt es ebenfalls eine effiziente und wirtschaftliche Alternative zum PKW dar. Die gegenwärtige Situation bedingt ein Umdenken hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens und erfordert Maßnahmen, um einen konsistenten Übergang von konservativen Formen der Fortbewegung zu zukunftsorientierten und nachhaltigen Ansätzen zu etablieren. Neben der Verringerung diverser Schadstoffe, wie beispielsweise Kohlenstoffdioxide, unterstützt der Radverkehr den Abbau der Lärmbelastung, sowie die Entlastung des städtischen Straßennetzes.

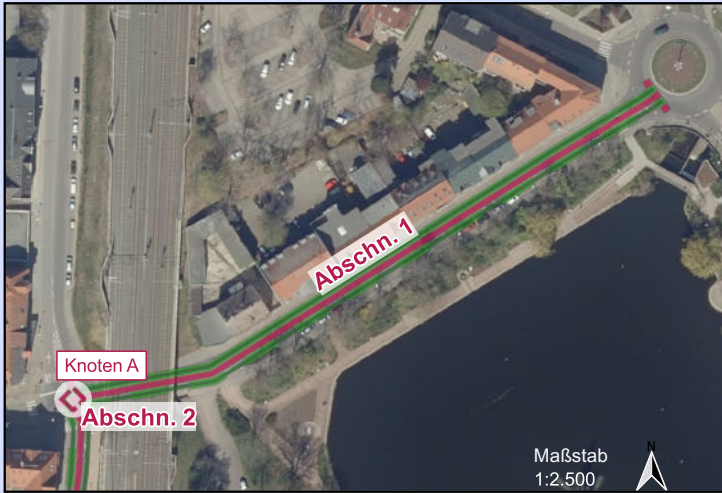
Um eine Verkehrsverlagerung zu ermöglichen und zu befördern ist ein Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur notwendig. Als Rückgrat eines leistungsfähigen Radverkehrsnetzes wird somit die Schaffung eines Radschnellverbindungsnetzes in der Metropolregion Mitteldeutschland angestrebt.

ANLAGE 1: Übersichtskarte



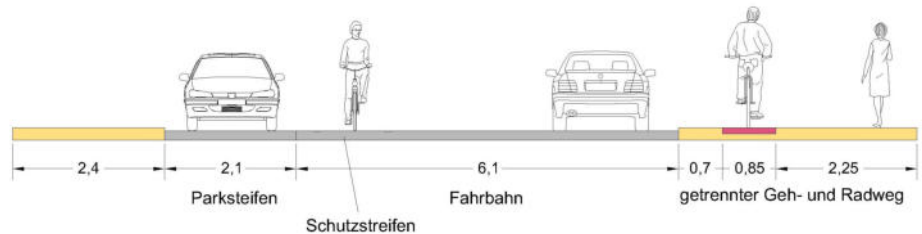
ANLAGE 2: Maßnahmenkataster

Abschnitt 1



Bestand

Straßenname	Teichstraße
Kommune	Merseburg
Straßenklasse	Gemeindestraße
Länge	220 m
Umfeld	innerorts
von Knoten	-
nach Knoten	A
Zustand	gut
Oberfläche	Asphalt
zul. Geschwindigkeit	30 km/h
Führungsform (R. Geiseltalsee)	Radweg
Führungsform (R. Merseburg)	Schutzstreifen

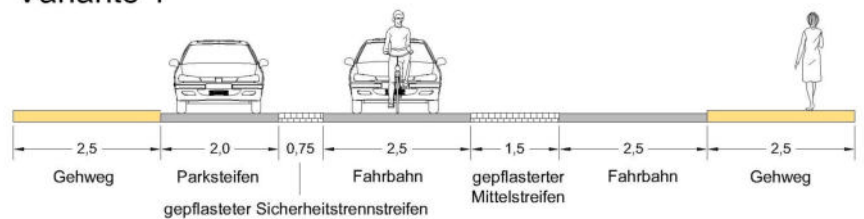


Blickrichtung Querschnitte in Fahrtrichtung Geiseltalsee

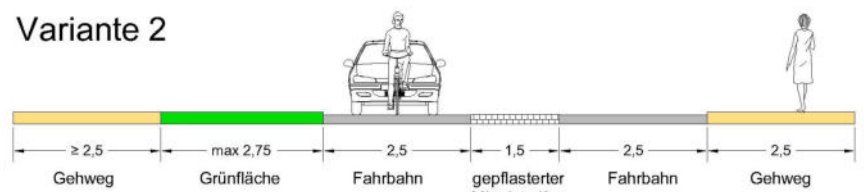
Planung

Ausbaustandard	RSV
Führungsform (R. Geiseltalsee)	Fahrradstraße mit gepflasterten Mittelstreifen
Führungsform (R. Merseburg)	Fahrradstraße mit gepflasterten Mittelstreifen
Oberfläche	Asphalt und Pflaster
zul. Geschwindigkeit	30 km/h
Grobkostenschätzung	203.500 €

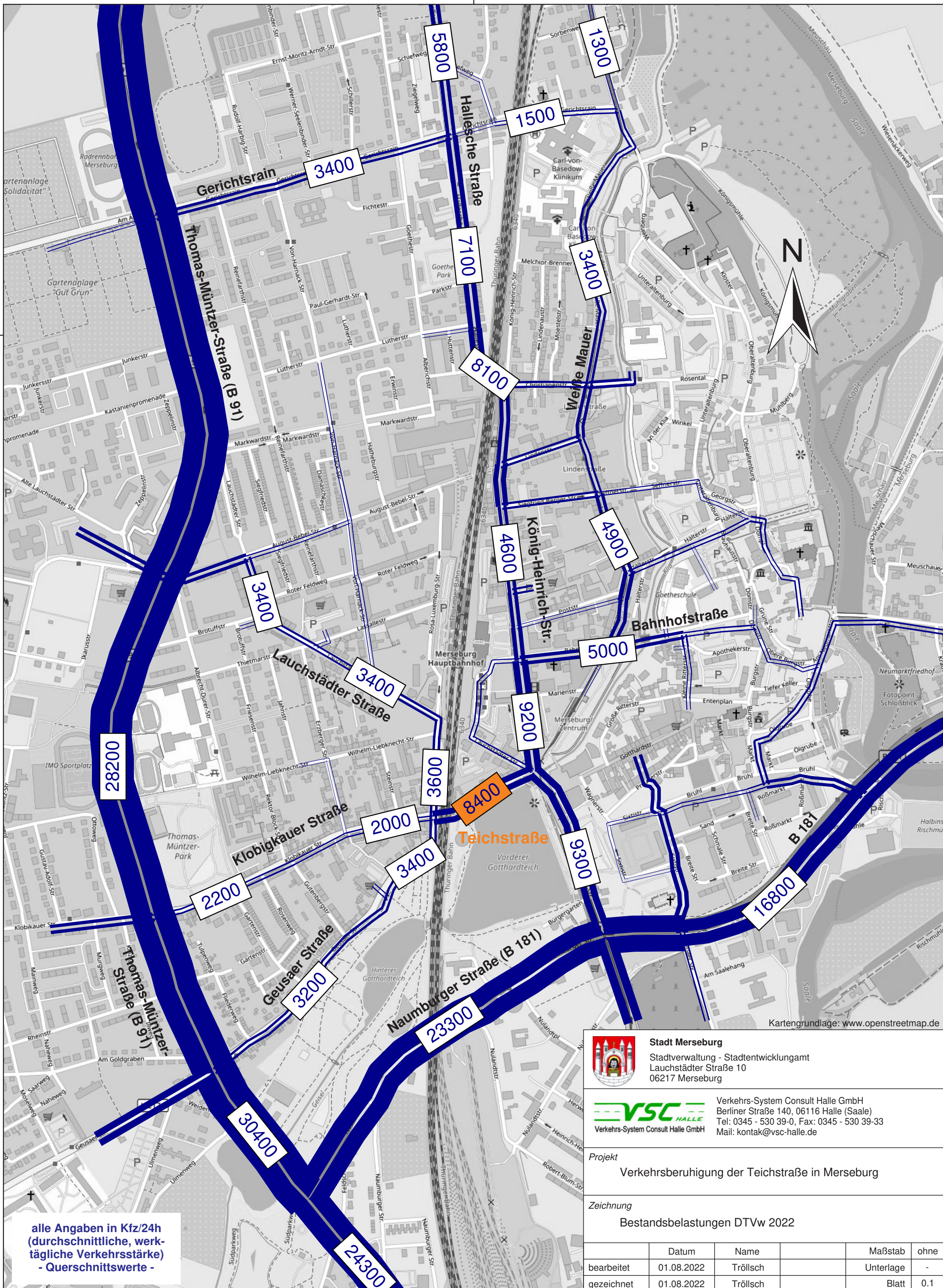
Variante 1



Variante 2




Konflikte mit anderen Belangen	Parkmöglichkeiten für Anlieger; Geschwindigkeit Linienbusverkehr
Auswirkung auf andere Verkehrsarten	Einschränkung Parken, Überholen des Radverkehrs eingeschränkt, zul. Geschwindigkeit bereits bei 30 km/h
Erschließung / Synergien	Bahnhof, Merseburg Zentrum



alle Angaben in Kfz/24h
(durchschnittliche, werk-
tägliche Verkehrsstärke)
- Querschnittswerte -

Kartengrundlage: www.openstreetmap.de

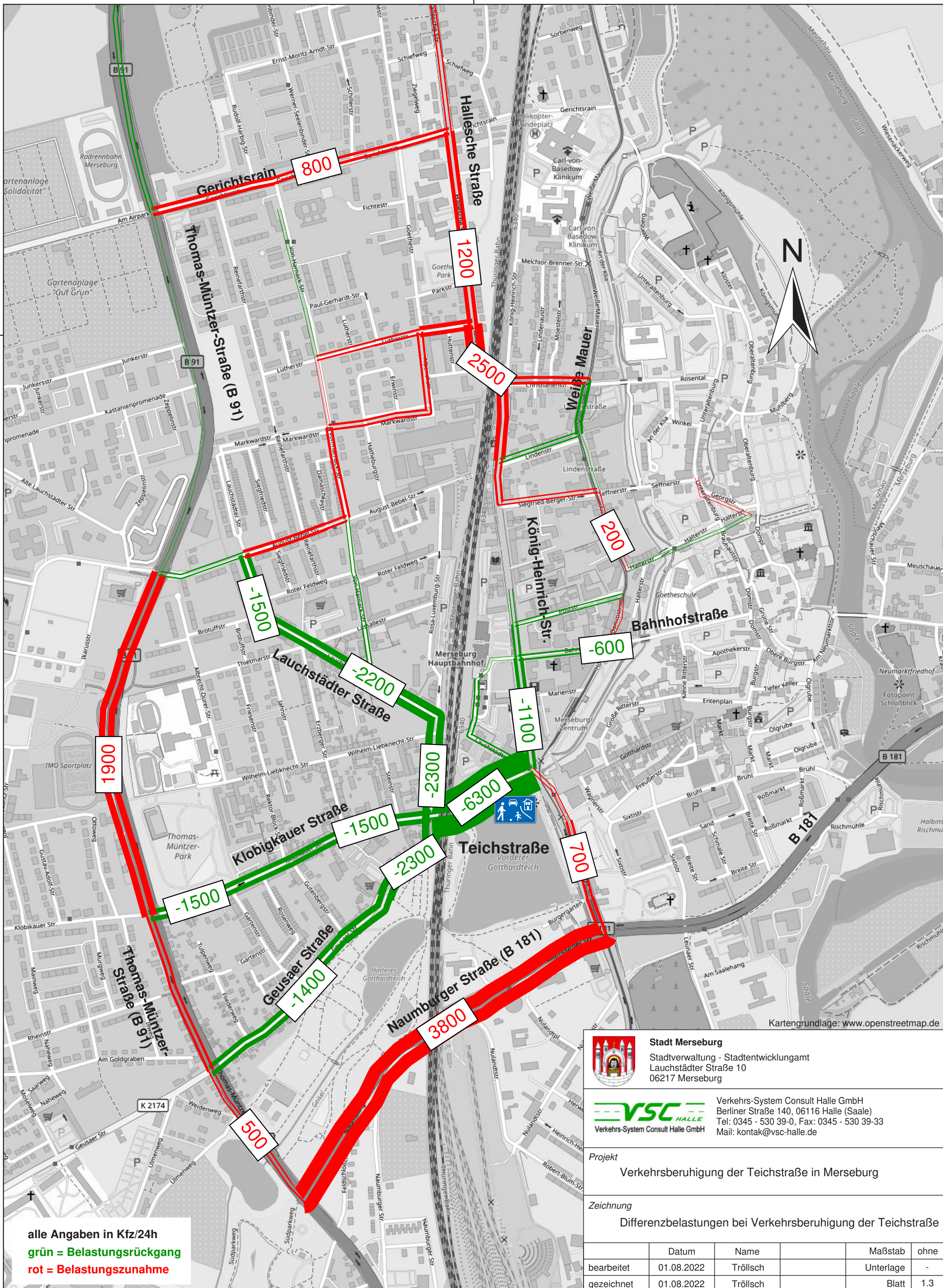
 **Stadt Merseburg**
Stadtverwaltung - Stadtentwicklungamt
Lauchstädter Straße 10
06217 Merseburg

 **Verkehrs-System Consult Halle GmbH**
Berliner Straße 140, 06116 Halle (Saale)
Tel: 0345 - 530 39-0, Fax: 0345 - 530 39-33
Mail: kontakt@vsc-halle.de

Projekt
Verkehrsberuhigung der Teichstraße in Merseburg

Zeichnung
Bestandsbelastungen DTVw 2022

	Datum	Name	Maßstab	ohne
bearbeitet	01.08.2022	Tröllsch	Unterlage	-
gezeichnet	01.08.2022	Tröllsch	Blatt	0.1



alle Angaben in Kfz/24h
 grün = Belastungsrückgang
 rot = Belastungszunahme

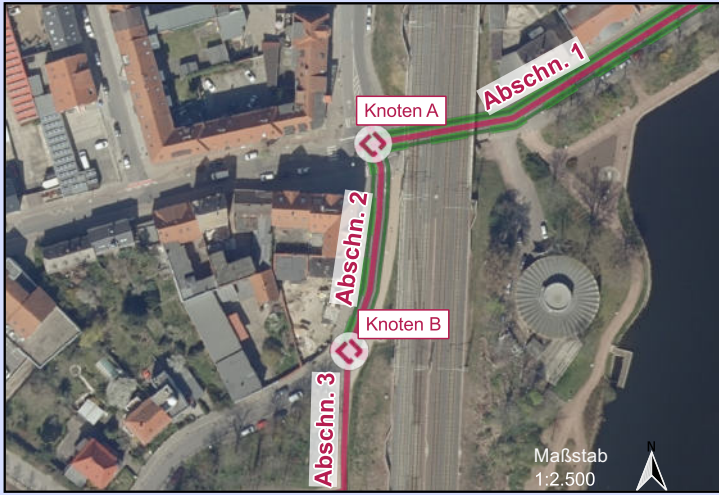
Kartengrundlage: www.openstreetmap.de

Stadt Merseburg
 Stadtverwaltung - Stadtentwicklungamt
 Lauchstädter Straße 10
 06217 Merseburg

Verkehrs-System Consult Halle GmbH
 Berliner Straße 140, 06116 Halle (Saale)
 Tel: 0345 - 530 39-0, Fax: 0345 - 530 39-33
 Mail: kontakt@vsc-halle.de

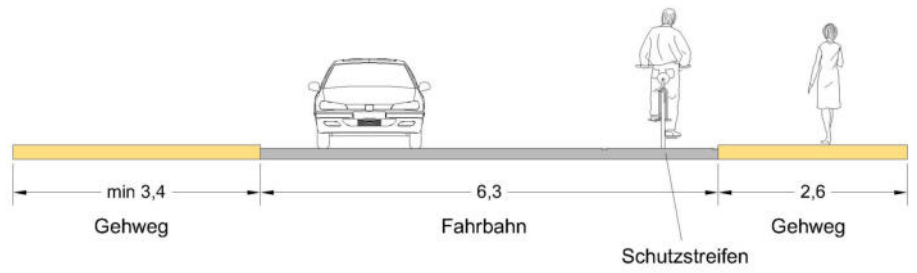
Projekt	Verkehrsberuhigung der Teichstraße in Merseburg			
Zeichnung	Differenzbelastungen bei Verkehrsberuhigung der Teichstraße			
	Datum	Name	Maßstab	ohne
bearbeitet	01.08.2022	Tröllsch	Unterlage	-
gezeichnet	01.08.2022	Tröllsch	Blatt	1.3

Abschnitt 2



Bestand

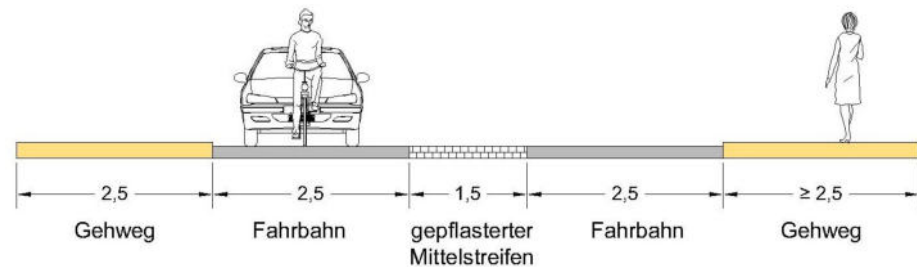
Straßenname	Geusaer Straße
Kommune	Merseburg
Straßenklasse	Gemeindestraße
Länge	70 m
Umfeld	innerorts
von Knoten	A
nach Knoten	B
Zustand	gut
Oberfläche	Asphalt
zul. Geschwindigkeit	30 km/h
Führungsform (R. Geiseltalsee)	Schutzstreifen
Führungsform (R. Merseburg)	Fahrbahn



Blickrichtung Querschnitte in Fahrtrichtung Geiseltalsee

Planung

Ausbaustandard	RSV
Führungsform (R. Geiseltalsee)	Fahrradstraße mit gepflasterten Mittelstreifen
Führungsform (R. Merseburg)	Fahrradstraße mit gepflasterten Mittelstreifen
Oberfläche	Asphalt und Pflaster
zul. Geschwindigkeit	30 km/h
Grobkostenschätzung	45.500 €



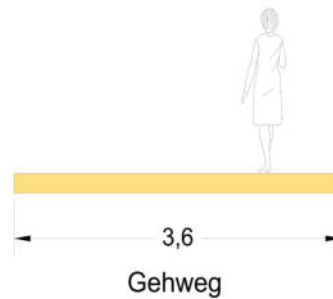
Konflikte mit anderen Belangen	Geschwindigkeit Linienbusverkehr
Auswirkung auf andere Verkehrsarten	Überholen des Radverkehrs eingeschränkt, zul. Geschwindigkeit bereits bei 30 km/h
Erschließung / Synergien	Bahnhof, Merseburg Zentrum, Rosengarten

Abschnitt 3



Bestand

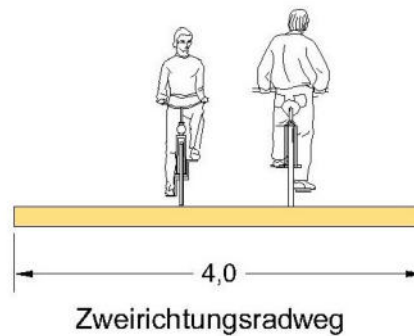
Straßenname	Rosengarten
Kommune	Merseburg
Straßenklasse	besondere Zweckbestimmung
Länge	729 m
Umfeld	innerorts
von Knoten	B
nach Knoten	C
Zustand	mittel
Oberfläche	unbefestigte Wege
zul. Geschwindigkeit	- km/h
Führungsform (R. Geiseltalsee)	selbständiger Weg
Führungsform (R. Merseburg)	selbständiger Weg



Blickrichtung Querschnitte in Fahrrichtung Geiseltalsee

Planung

Ausbaustandard	RSV
Führungsform (R. Geiseltalsee)	Zweirichtungsradweg
Führungsform (R. Merseburg)	Zweirichtungsradweg
Oberfläche	Asphalt
zul. Geschwindigkeit	
Grobkostenschätzung	291.600 €



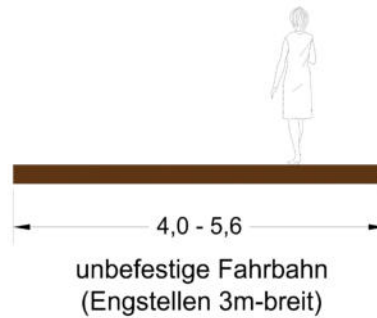
Konflikte mit anderen Belangen	Versiegelung von Grünflächen; Rampe zur Unterführung
Auswirkung auf andere Verkehrsarten	Fußverkehr muss auf vorhandene parallel verlaufende Wege verlegt werden; Trennung Rad- und Kfz-Verkehr
Erschließung / Synergien	Rosengarten, Hochschule, Bahnhof

Abschnitt 4



Bestand

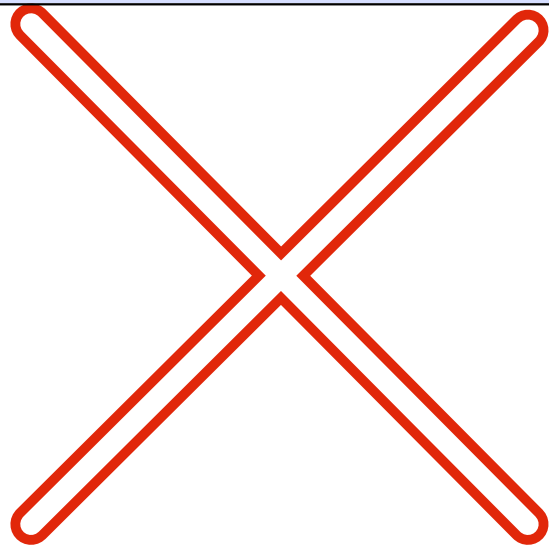
Straßenname	Ulmenweg
Kommune	Merseburg
Straßenklasse	Anliegerstraße
Länge	347 m
Umfeld	innerorts
von Knoten	C
nach Knoten	D
Zustand	mittel
Oberfläche	Sand-/Schotterdecke
zul. Geschwindigkeit	10 km/h
Führungsform (R. Geiseltalsee)	Fahrbahn
Führungsform (R. Merseburg)	Fahrbahn



Blickrichtung Querschnitte in Fahrtrichtung Geiseltalsee

Planung

Ausbaustandard	
Führungsform (R. Geiseltalsee)	
Führungsform (R. Merseburg)	
Oberfläche	
zul. Geschwindigkeit	
Grobkostenschätzung	0 €



Konflikte mit anderen Belangen	Einschränkungen für Anlieger; Rampe zur Unterführung
Auswirkung auf andere Verkehrsarten	Wegfall von Parkmöglichkeiten
Erschließung / Synergien	Hochschule, Stadion

Abschnitt 5



Bestand

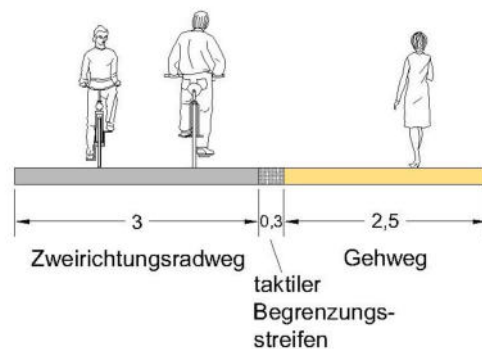
Straßenname	Weg im Hochschulgelände
Kommune	Merseburg
Straßenklasse	besondere Zweckbestimmung
Länge	421 m
Umfeld	innerorts
von Knoten	D
nach Knoten	E
Zustand	schlecht
Oberfläche	unbefestigte Wege
zul. Geschwindigkeit	km/h
Führungsform (R. Geiseltalsee)	selbständiger Weg
Führungsform (R. Merseburg)	selbständiger Weg



Blickrichtung Querschnitte in Fahrrichtung Geiseltalsee

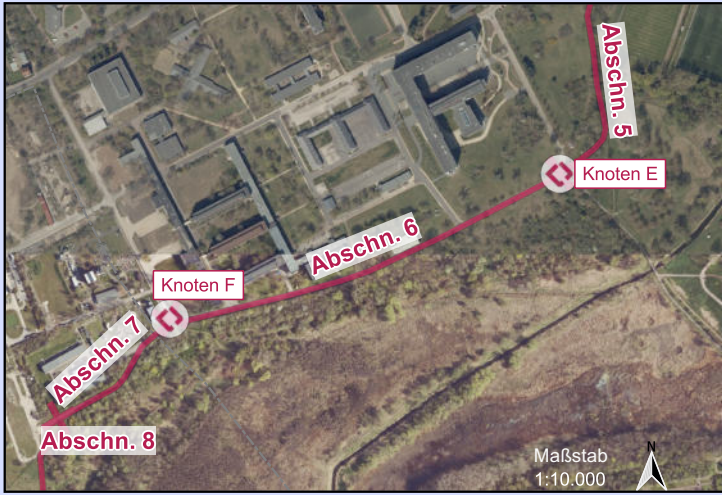
Planung

Ausbaustandard	RVR
Führungsform (R. Geiseltalsee)	getrennter Geh- und Zweirichtungsradweg
Führungsform (R. Merseburg)	getrennter Geh- und Zweirichtungsradweg
Oberfläche	Asphalt
zul. Geschwindigkeit	
Grobkostenschätzung	244.180 €



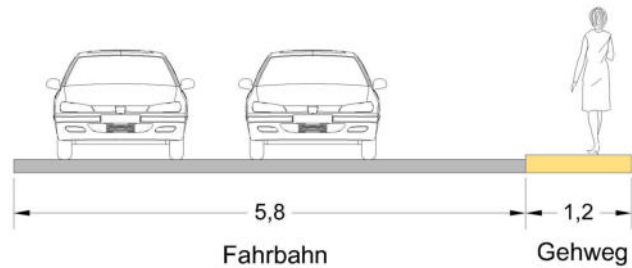
Konflikte mit anderen Belangen	Versiegelung von Grünflächen
Auswirkung auf andere Verkehrsarten	getrennte Führung, keine Konflikte; Ausbau auch für Fußverkehr
Erschließung / Synergien	Hochschule, Stadion

Abschnitt 6



Bestand

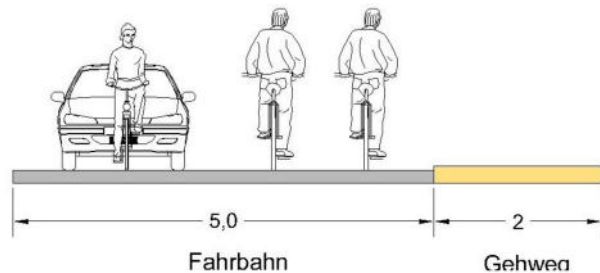
Straßenname	Rudolf-Bahro-Straße
Kommune	Merseburg
Straßenklasse	Gemeindestraße
Länge	557 m
Umfeld	innerorts
von Knoten	E
nach Knoten	F
Zustand	mittel
Oberfläche	Ortbeton
zul. Geschwindigkeit	30 km/h
Führungsform (R. Geiseltalsee)	Fahrbahn
Führungsform (R. Merseburg)	Fahrbahn



Blickrichtung Querschnitte in Fahrtrichtung Geiseltalsee

Planung

Ausbaustandard	RSV
Führungsform (R. Geiseltalsee)	Fahrradstraße
Führungsform (R. Merseburg)	Fahrradstraße
Oberfläche	Asphalt
zul. Geschwindigkeit	30 km/h
Grobkostenschätzung	389.900 €



Konflikte mit anderen Belangen	Einschränkung Parken
Auswirkung auf andere Verkehrsarten	Lieferverkehr der Hochschule; Parken; Verbreiterung des Gehwegs
Erschließung / Synergien	Hochschule, Chemie-Museum

Abschnitt 7



Bestand

Straßenname	Sackgasse an dem Chemie-Museum
Kommune	Merseburg
Straßenklasse	besondere Zweckbestimmung
Länge	203 m
Umfeld	außerorts
von Knoten	F
nach Knoten	-
Zustand	mittel
Oberfläche	Ortbeton
zul. Geschwindigkeit	km/h
Führungsform (R. Geiseltalsee)	selbständiger Weg
Führungsform (R. Merseburg)	selbständiger Weg



Blickrichtung Querschnitte in Fahrtrichtung Geiseltalsee

Planung

Ausbaustandard	RVR
Führungsform (R. Geiseltalsee)	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg
Führungsform (R. Merseburg)	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg
Oberfläche	Asphalt
zul. Geschwindigkeit	
Grobkostenschätzung	108.000 €



Konflikte mit anderen Belangen	tlw. im LSG
Auswirkung auf andere Verkehrsarten	keine Trennung aber wenig Fußverkehr erwartet
Erschließung / Synergien	Chemie-Museum

Abschnitt 8



Bestand

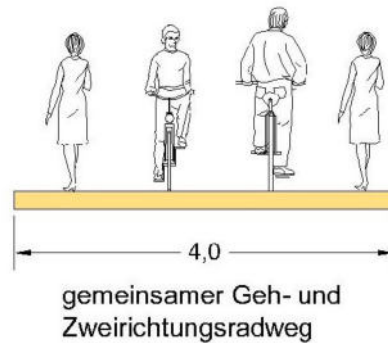
Straßenname	Klia-Aue-Jakobspilgerweg
Kommune	Merseburg
Straßenklasse	besondere Zweckbestimmung
Länge	447 m
Umfeld	außerorts
von Knoten	-
nach Knoten	G
Zustand	schlecht
Oberfläche	unbefestigte Wege
zul. Geschwindigkeit	km/h
Führungsform (R. Geiseltalsee)	selbständiger Weg
Führungsform (R. Merseburg)	selbständiger Weg



Blickrichtung Querschnitte in Fahrrichtung Geiseltalsee

Planung

Ausbaustandard	RVR
Führungsform (R. Geiseltalsee)	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg
Führungsform (R. Merseburg)	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg
Oberfläche	Asphalt
zul. Geschwindigkeit	
Grobkostenschätzung	152.400 €



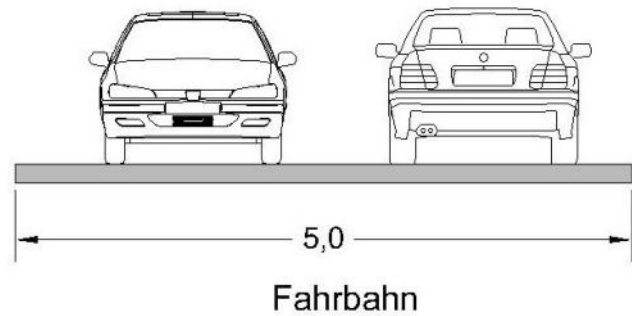
Konflikte mit anderen Belangen	LSG, tlw. FFH-Gebiet, tlw. NSG
Auswirkung auf andere Verkehrsarten	keine Trennung, aber wenig Fußverkehr ist erwartet
Erschließung / Synergien	Hochschule, Chemie-Museum

Abschnitt 9



Bestand

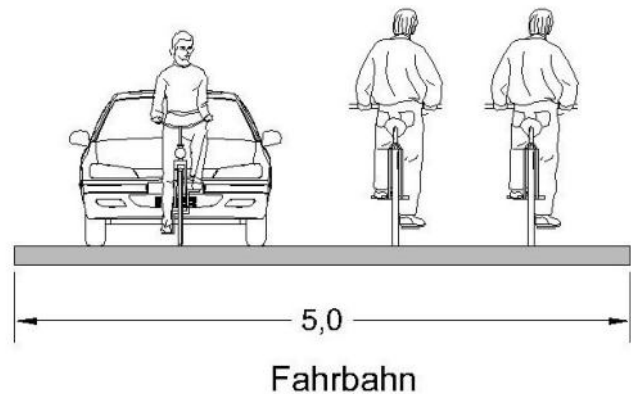
Straßenname	Stangenweg
Kommune	Merseburg
Straßenklasse	Gemeindestraße
Länge	29 m
Umfeld	außerorts
von Knoten	G
nach Knoten	H
Zustand	gut
Oberfläche	Asphalt
zul. Geschwindigkeit	50 km/h
Führungsform (R. Geiseltalsee)	Fahrbahn
Führungsform (R. Merseburg)	Fahrbahn



Blickrichtung Querschnitte in Fahrtrichtung Geiseltalsee

Planung

Ausbaustandard	RSV
Führungsform (R. Geiseltalsee)	Fahrradstraße
Führungsform (R. Merseburg)	Fahrradstraße
Oberfläche	Asphalt
zul. Geschwindigkeit	30 km/h
Grobkostenschätzung	1.740 €



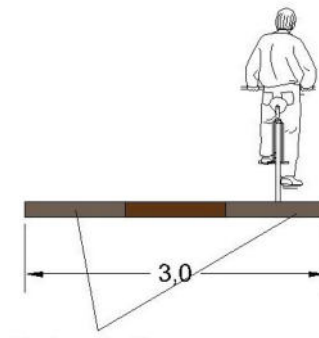
Konflikte mit anderen Belangen	LSG
Auswirkung auf andere Verkehrsarten	Geschwindigkeit reduziert, allerdings geringes Verkehrsaufkommen
Erschließung / Synergien	Zscherben

Abschnitt 10



Bestand

Straßenname	Alte Salzstraße
Kommune	Merseburg
Straßenklasse	besondere Zweckbestimmung
Länge	1427 m
Umfeld	außerorts
von Knoten	H
nach Knoten	-
Zustand	gut
Oberfläche	Betonverbundpflaster
zul. Geschwindigkeit	km/h
Führungsform (R. Geiseltalsee)	Wirtschaftsweg
Führungsform (R. Merseburg)	Wirtschaftsweg

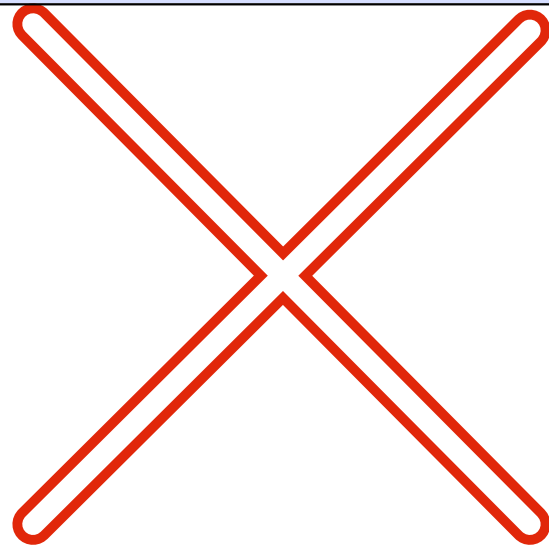


Betonstreifen

Blickrichtung Querschnitte in Fahrtrichtung Geiseltalsee

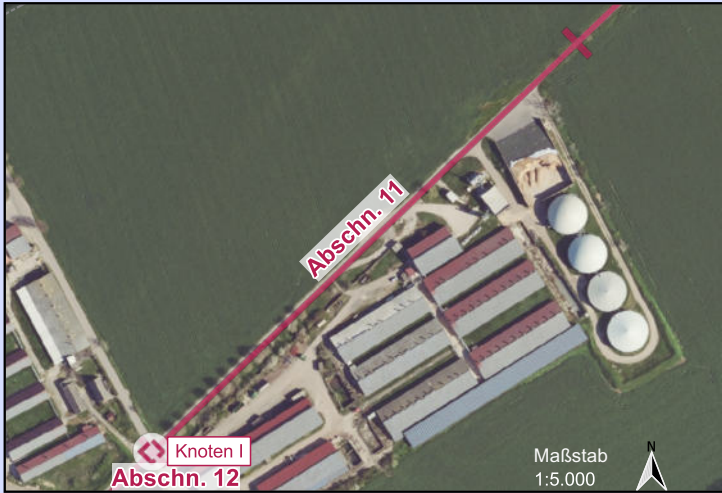
Planung

Ausbaustandard	
Führungsform (R. Geiseltalsee)	Fahrradstraße, landwirtschaftlicher Verkehr frei
Führungsform (R. Merseburg)	Fahrradstraße, landwirtschaftlicher Verkehr frei
Oberfläche	Asphalt
zul. Geschwindigkeit	30 km/h
Grobkostenschätzung	0 €



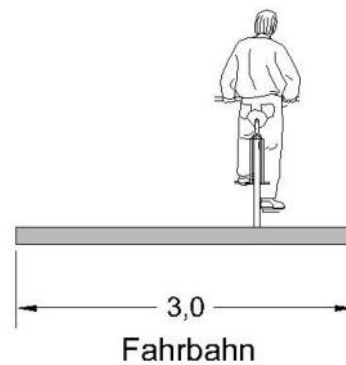
Konflikte mit anderen Belangen	-
Auswirkung auf andere Verkehrsarten	landwirtschaftlicher Verkehr wird dem Radverkehr untergeordnet
Erschließung / Synergien	Beuna

Abschnitt 11



Bestand

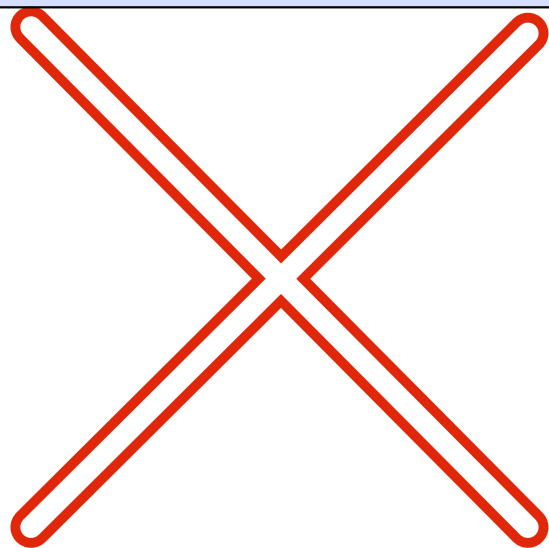
Straßenname	Alte Salzstraße
Kommune	Merseburg
Straßenklasse	besondere Zweckbestimmung
Länge	389 m
Umfeld	außerorts
von Knoten	-
nach Knoten	I
Zustand	gut
Oberfläche	Asphalt
zul. Geschwindigkeit	- km/h
Führungsform (R. Geiseltalsee)	Wirtschaftsweg
Führungsform (R. Merseburg)	Wirtschaftsweg



Blickrichtung Querschnitte in Fahrtrichtung Geiseltalsee

Planung

Ausbaustandard	
Führungsform (R. Geiseltalsee)	Fahrradstraße, landwirtschaftlicher Verkehr frei
Führungsform (R. Merseburg)	Fahrradstraße, landwirtschaftlicher Verkehr frei
Oberfläche	Asphalt
zul. Geschwindigkeit	30 km/h
Grobkostenschätzung	0 €



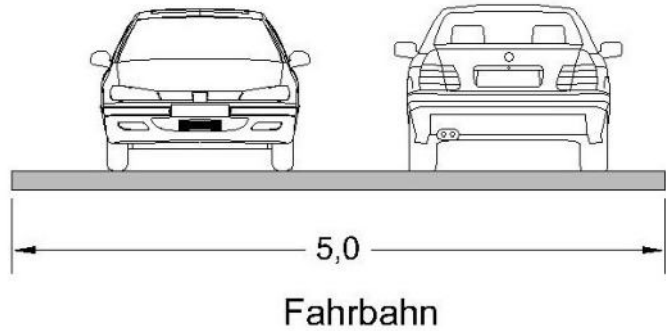
Konflikte mit anderen Belangen	-
Auswirkung auf andere Verkehrsarten	landwirtschaftlicher Verkehr wird dem Radverkehr untergeordnet
Erschließung / Synergien	Beuna

Abschnitt 12



Bestand

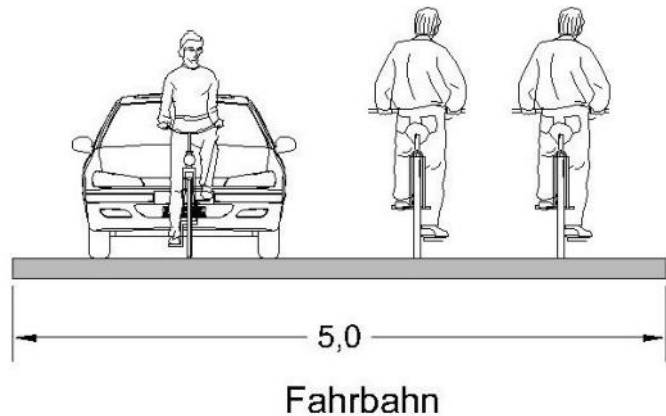
Straßenname	Alte Salzstraße
Kommune	Merseburg u. Braunsbedra
Straßenklasse	Gemeindeverbindungsstraße
Länge	798 m
Umfeld	außerorts
von Knoten	I
nach Knoten	J
Zustand	gut
Oberfläche	Asphalt
zul. Geschwindigkeit	100 km/h
Führungsform (R. Geiseltalsee)	Fahrbahn
Führungsform (R. Merseburg)	Fahrbahn



Blickrichtung Querschnitte in Fahrtrichtung Geiseltalsee

Planung

Ausbaustandard	RSV
Führungsform (R. Geiseltalsee)	Fahrradstraße
Führungsform (R. Merseburg)	Fahrradstraße
Oberfläche	Asphalt
zul. Geschwindigkeit	30 km/h
Grobkostenschätzung	47.880 €



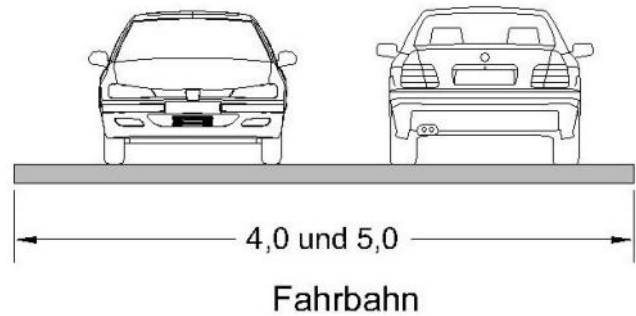
Konflikte mit anderen Belangen	-
Auswirkung auf andere Verkehrsarten	max. zul. Geschwindigkeit wird reduziert
Erschließung / Synergien	Reipisch, Beuna

Abschnitt 13



Bestand

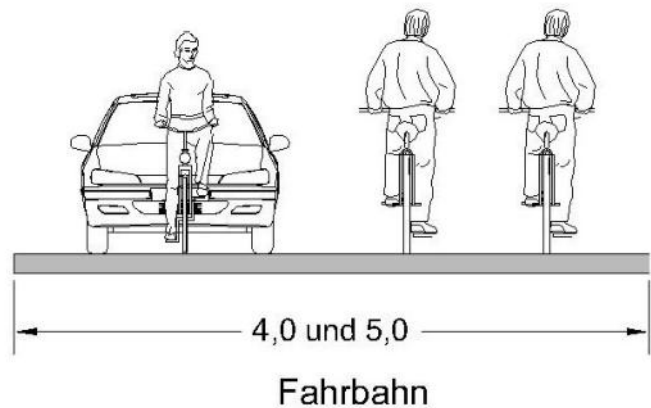
Straßenname	Straße in Reipisch
Kommune	Braunsbedra
Straßenklasse	Ortsstraße
Länge	374 m
Umfeld	innerorts
von Knoten	J
nach Knoten	-
Zustand	gut
Oberfläche	Asphalt
zul. Geschwindigkeit	30 km/h
Führungsform (R. Geiseltalsee)	Fahrbahn
Führungsform (R. Merseburg)	Fahrbahn



Blickrichtung Querschnitte in Fahrtrichtung Geiseltalsee

Planung

Ausbaustandard	RSV
Führungsform (R. Geiseltalsee)	Fahrradstraße
Führungsform (R. Merseburg)	Fahrradstraße
Oberfläche	Asphalt
zul. Geschwindigkeit	30 km/h
Grobkostenschätzung	22.440 €



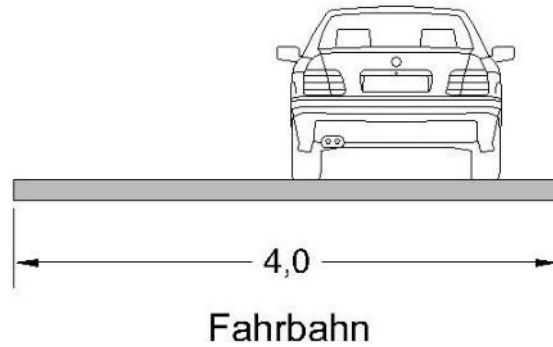
Konflikte mit anderen Belangen	Anlieger
Auswirkung auf andere Verkehrsarten	Überholen des Radverkehrs eingeschränkt, max. zul. Gesch. unverändert
Erschließung / Synergien	Reipisch

Abschnitt 14



Bestand

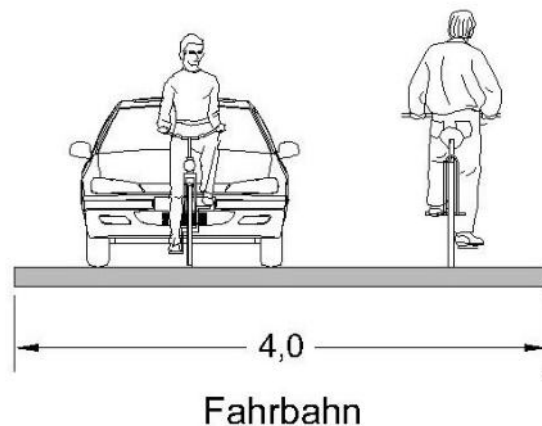
Straßenname	Salzhole
Kommune	Braunsbedra
Straßenklasse	Gemeindeverbindungsstraße
Länge	506 m
Umfeld	außerorts
von Knoten	-
nach Knoten	M
Zustand	gut
Oberfläche	Asphalt
zul. Geschwindigkeit	30 km/h
Führungsform (R. Geiseltalsee)	Fahrbahn
Führungsform (R. Merseburg)	Fahrbahn



Blickrichtung Querschnitte in Fahrtrichtung Geiseltalsee

Planung

Ausbaustandard	RVR
Führungsform (R. Geiseltalsee)	Fahrradstraße
Führungsform (R. Merseburg)	Fahrradstraße
Oberfläche	Asphalt
zul. Geschwindigkeit	30 km/h
Grobkostenschätzung	30.360 €



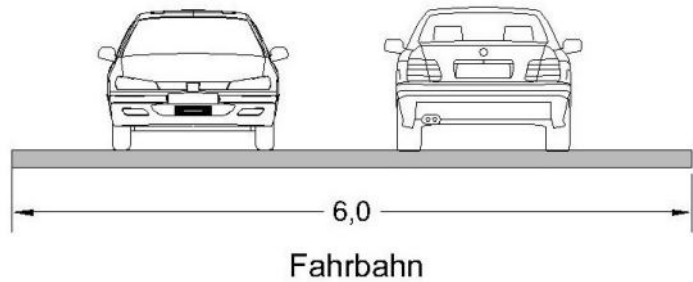
Konflikte mit anderen Belangen	Anlieger
Auswirkung auf andere Verkehrsarten	Überholen des Radverkehrs eingeschränkt, max. zul. Gesch. unverändert
Erschließung / Synergien	Reipisch, Frankleben

Abschnitt 15



Bestand

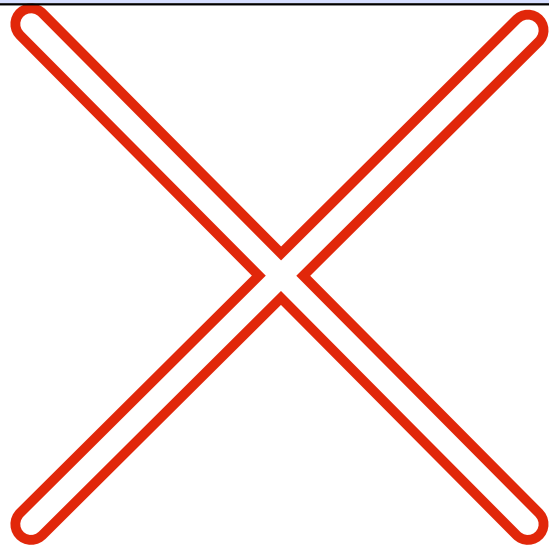
Straßenname	Pelzberg
Kommune	Braunsbedra
Straßenklasse	Gemeindeverbindungsstraße
Länge	298 m
Umfeld	außerorts
von Knoten	M
nach Knoten	-
Zustand	mittel
Oberfläche	Asphalt
zul. Geschwindigkeit	100 km/h
Führungsform (R. Geiseltalsee)	Fahrbahn
Führungsform (R. Merseburg)	Fahrbahn



Blickrichtung Querschnitte in Fahrtrichtung Geiseltalsee

Planung

Ausbaustandard	RSV
Führungsform (R. Geiseltalsee)	Fahrradstraße
Führungsform (R. Merseburg)	Fahrradstraße
Oberfläche	Asphalt
zul. Geschwindigkeit	30 km/h
Grobkostenschätzung	0 €



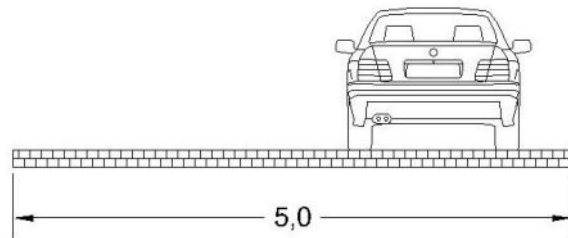
Konflikte mit anderen Belangen	
Auswirkung auf andere Verkehrsarten	
Erschließung / Synergien	

Abschnitt 16



Bestand

Straßenname	Pelzberg
Kommune	Braunsbedra
Straßenklasse	Gemeindeverbindungsstraße
Länge	219 m
Umfeld	außerorts
von Knoten	-
nach Knoten	N
Zustand	schlecht
Oberfläche	Naturstein-Großpflaster
zul. Geschwindigkeit	100 km/h
Führungsform (R. Geiseltalsee)	Fahrbahn
Führungsform (R. Merseburg)	Fahrbahn

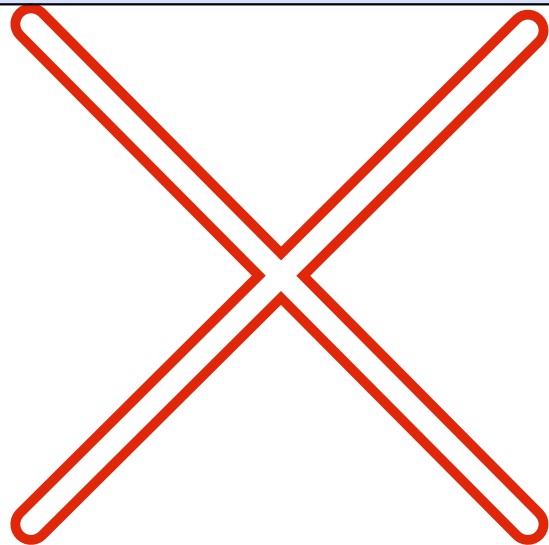


gepflasterte Fahrbahn

Blickrichtung Querschnitte in Fahrtrichtung Geiseltalsee

Planung

Ausbaustandard	RSV
Führungsform (R. Geiseltalsee)	Fahrradstraße
Führungsform (R. Merseburg)	Fahrradstraße
Oberfläche	Asphalt
zul. Geschwindigkeit	30 km/h
Grobkostenschätzung	0 €



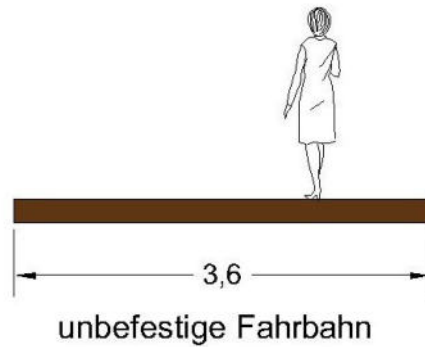
Konflikte mit anderen Belangen	
Auswirkung auf andere Verkehrsarten	
Erschließung / Synergien	

Abschnitt 17



Bestand

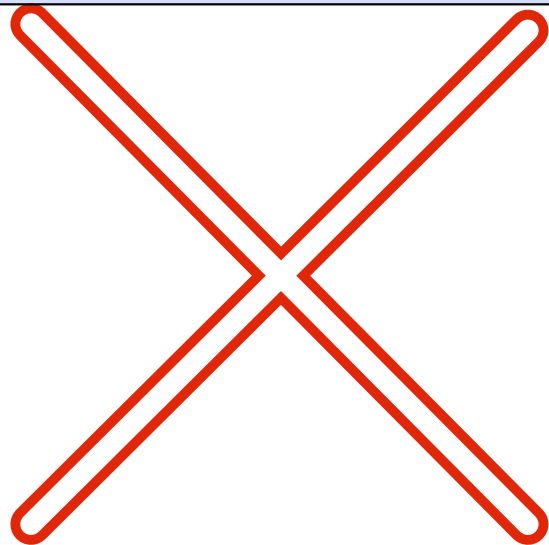
Straßenname	Pelzberg
Kommune	Braunsbedra
Straßenklasse	Feld- oder Waldweg
Länge	174 m
Umfeld	außerorts
von Knoten	N
nach Knoten	-
Zustand	schlecht
Oberfläche	unbefestigte Wege
zul. Geschwindigkeit	km/h
Führungsform (R. Geiseltalsee)	Fahrbahn
Führungsform (R. Merseburg)	Fahrbahn



Blickrichtung Querschnitte in Fahrtrichtung Geiseltalsee

Planung

Ausbaustandard	
Führungsform (R. Geiseltalsee)	
Führungsform (R. Merseburg)	
Oberfläche	
zul. Geschwindigkeit	
Grobkostenschätzung	0 €



Konflikte mit anderen Belangen	
Auswirkung auf andere Verkehrsarten	
Erschließung / Synergien	

Abschnitt 18



Bestand

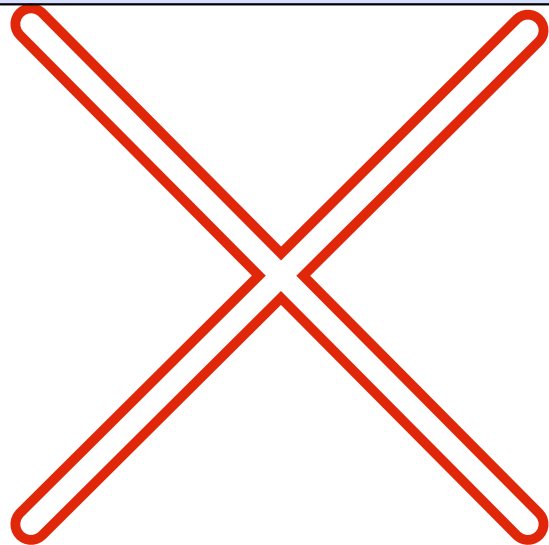
Straßenname	Pelzberg
Kommune	Braunsbedra
Straßenklasse	Feld- oder Waldweg
Länge	92 m
Umfeld	außerorts
von Knoten	-
nach Knoten	O
Zustand	schlecht
Oberfläche	unbefestigte Wege
zul. Geschwindigkeit	km/h
Führungsform (R. Geiseltalsee)	Fahrbahn
Führungsform (R. Merseburg)	Fahrbahn



Blickrichtung Querschnitte in Fahrtrichtung Geiseltalsee

Planung

Ausbaustandard	
Führungsform (R. Geiseltalsee)	
Führungsform (R. Merseburg)	
Oberfläche	
zul. Geschwindigkeit	
Grobkostenschätzung	0 €



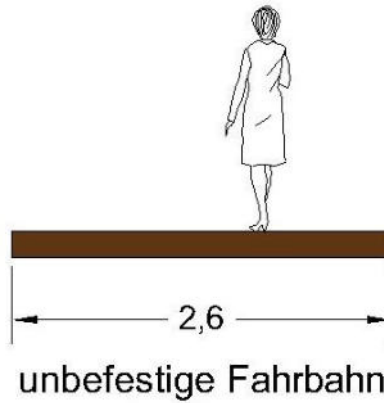
Konflikte mit anderen Belangen	
Auswirkung auf andere Verkehrsarten	
Erschließung / Synergien	

Abschnitt 19



Bestand

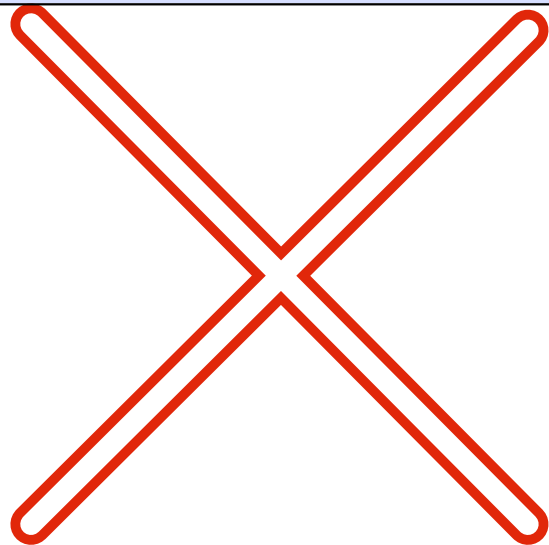
Straßenname	Weg zum Geiseltalsee
Kommune	Braunsbedra
Straßenklasse	Feld- oder Waldweg
Länge	235 m
Umfeld	außerorts
von Knoten	O
nach Knoten	-
Zustand	schlecht
Oberfläche	Sand-/Schotterdecke
zul. Geschwindigkeit	km/h
Führungsform (R. Geiseltalsee)	Fahrbahn
Führungsform (R. Merseburg)	Fahrbahn



Blickrichtung Querschnitte in Fahrtrichtung Geiseltalsee

Planung

Ausbaustandard	
Führungsform (R. Geiseltalsee)	
Führungsform (R. Merseburg)	
Oberfläche	
zul. Geschwindigkeit	
Grobkostenschätzung	0 €



Konflikte mit anderen Belangen	
Auswirkung auf andere Verkehrsarten	
Erschließung / Synergien	

ANLAGE 3: Knotenpunkte

Knoten A



Bestand

Lage	zwischen Teichstraße und Geusaer Straße
Kommune	Merseburg
Art der gekreuzten Straße	Hauptverkehrsstraße
Knotenpunktart	Knotenpunkt mit Vorfahrtregelung durch Verkehrszeichen
Umfeld	innerorts

Planung

Radverkehrsführung	Kreuzung mit Vorfahrtregelung durch Verkehrszeichen, die Radschnellverbindung hat Vorrang.
Zeitverlust	0 s
Grobkostenschätzung	38.000 €
Konflikte mit anderen Belangen	
Auswirkung auf andere Verkehrsarten	Vorfahrt hat Einfluss auf Kfz-Verkehr
Erschließung / Synergien	Merseburg Zentrum, Bahnhof

Knoten B



Bestand

Lage	Zwischen Geusaer Straße und dem Rosengarten
Kommune	Merseburg
Art der gekreuzten Straße	Hauptverkehrsstraße
Knotenpunktart	kein Knotenpunkt
Umfeld	innerorts

Planung

Radverkehrsführung	Kreuzung mit Vorfahrtregelung durch Verkehrszeichen Fahrbahnanhebung bzw. -markierung, die Radschnellverbindung hat Vorrang.
Zeitverlust	0 s
Grobkostenschätzung	14.000 €
Konflikte mit anderen Belangen	Linienbusverkehr muss Vorfahrt gewähren
Auswirkung auf andere Verkehrsarten	geänderte Vorfahrtsregelung hat Einfluss auf Kfz-Verkehr
Erschließung / Synergien	Rosengarten

Knoten C



Bestand

Lage	B91, zwischen Rosengarten und Ulmenweg
Kommune	Merseburg
Art der gekreuzten Straße	Bundesstraße
Knotenpunktart	kein Knotenpunkt
Umfeld	innerorts

Planung

Radverkehrsführung	Unterführung
Zeitverlust	0 s
Grobkostenschätzung	2.800.000 €
Konflikte mit anderen Belangen	hohe Baukosten, Eingriff in Park durch Rampen
Auswirkung auf andere Verkehrsarten	Entflechtung der Verkehrsarten an Kreuzung Geusaer Straße / B91, Unterführung schafft eine sichere Querung der Bundesstraße für Fuß- und Radverkehr ohne Zeitverluste
Erschließung / Synergien	Hochschule, Rosengarten

Knoten D



Bestand

Lage	zwischen Ulmenweg und Hochschulgelände
Kommune	Merseburg
Art der gekreuzten Straße	Nebenstraße/Erschließungsstraße
Knotenpunktart	Knotenpunkt mit Rechts-vor-links Regelung
Umfeld	innerorts

Planung

Radverkehrsführung	Kreuzung mit Vorfahrtregelung durch Verkehrszeichen, die Radschnellverbindung hat Vorrang, Verlaufsänderung.
Zeitverlust	0 s
Grobkostenschätzung	207.000 €
Konflikte mit anderen Belangen	Parkplatz Stadion
Auswirkung auf andere Verkehrsarten	Umstrukturierung des ruhenden Kfz-Verkehrs
Erschließung / Synergien	Hochschule Merseburg

Knoten E



Bestand

Lage	zwischen Hochulgelände und Rudolf-Bahro-Straße
Kommune	Merseburg
Art der gekreuzten Straße	Nebenstraße/Erschließungsstraße
Knotenpunktart	kein Knotenpunkt
Umfeld	innerorts

Planung

Radverkehrsführung	Kreuzung mit Vorfahrtregelung durch Verkehrszeichen, die Radschnellverbindung hat Vorrang.
Zeitverlust	0 s
Grobkostenschätzung	5.000 €
Konflikte mit anderen Belangen	Eingriff in Grünfläche, an der Grenze mit LSG
Auswirkung auf andere Verkehrsarten	wenig Einfluss auf Kfz-Verkehr
Erschließung / Synergien	Hochschule Merseburg

Knoten F



Bestand

Lage	Zwischen Rudolf-Bahro-Straße und Straße entlang des Chemie Museums
Kommune	Merseburg
Art der gekreuzten Straße	Nebenstraße/Erschließungsstraße
Knotenpunktart	Knotenpunkt mit Rechts-vor-links Regelung
Umfeld	innerorts

Planung

Radverkehrsführung	Kreuzung mit Vorfahrtregelung durch Verkehrszeichen, die Radschnellverbindung hat Vorrang.
Zeitverlust	0 s
Grobkostenschätzung	13.000 €
Konflikte mit anderen Belangen	an der Grenze des LSG
Auswirkung auf andere Verkehrsarten	wenig Einfluss auf Kfz-Verkehr
Erschließung / Synergien	Hochschule Merseburg, Chemie-Museum

Knoten G



Bestand

Lage	zwischen Klia-Aue-Jakobspilgerweg
Kommune	Merseburg
Art der gekreuzten Straße	Nebenstraße/Erschließungsstraße
Knotenpunktart	kein Knotenpunkt
Umfeld	außerorts

Planung

Radverkehrsführung	Kreuzung mit Vorfahrtregelung durch Verkehrszeichen Fahrbahnanhebung bzw. -markierung, die Radschnellverbindung hat Vorrang.
Zeitverlust	0 s
Grobkostenschätzung	5.000 €
Konflikte mit anderen Belangen	im LSG, an der Grenze mit FFH- und Naturschutzgebiet
Auswirkung auf andere Verkehrsarten	Vorfahrt hat Einfluss auf Kfz-Verkehr
Erschließung / Synergien	Hochschule, Chemie-Museum

Knoten H



Bestand

Lage	zwischen Zscherbener Straße und alte Salzstraße
Kommune	Merseburg
Art der gekreuzten Straße	Nebenstraße/Erschließungsstraße
Knotenpunktart	Knotenpunkt mit Rechts-vor-links Regelung
Umfeld	außerorts

Planung

Radverkehrsführung	Kreuzung mit Vorfahrtregelung durch Verkehrszeichen Fahrbahnanhebung bzw. -markierung, die Radschnellverbindung hat Vorrang.
Zeitverlust	0 s
Grobkostenschätzung	17.000 €
Konflikte mit anderen Belangen	im LSG, an der Grenze mit FFH- und Naturschutzgebiet
Auswirkung auf andere Verkehrsarten	Vorfahrt hat Einfluss auf Kfz-Verkehr
Erschließung / Synergien	Zscherben

Knoten I



Bestand

Lage	Kreuzung Geusaer Weg - Alte Salzstraße
Kommune	Merseburg
Art der gekreuzten Straße	Nebenstraße/Erschließungsstraße
Knotenpunktart	Knotenpunkt mit Vorfahrtregelung durch Verkehrszeichen
Umfeld	außerorts

Planung

Radverkehrsführung	Kreuzung mit Vorfahrtregelung durch Verkehrszeichen, die Radschnellverbindung hat Vorrang.
Zeitverlust	0 s
Grobkostenschätzung	22.000 €
Konflikte mit anderen Belangen	kein
Auswirkung auf andere Verkehrsarten	Vorfahrt hat Einfluss auf Kfz- und landwirtschaftlichen Verkehr
Erschließung / Synergien	Reipisch, Beuna

Knoten J



Bestand

Lage	zwischen Alte Salzstraße und Reipisch
Kommune	Braunsbedra
Art der gekreuzten Straße	Nebenstraße/Erschließungsstraße
Knotenpunktart	Knotenpunkt mit Rechts-vor-links Regelung
Umfeld	außerorts

Planung

Radverkehrsführung	Kreuzung mit Vorfahrtregelung durch Verkehrszeichen, die Radschnellverbindung hat Vorrang.
Zeitverlust	0 s
Grobkostenschätzung	14.000 €
Konflikte mit anderen Belangen	kein
Auswirkung auf andere Verkehrsarten	Vorfahrt hat Einfluss auf kfz- und landwirtschaftlichen Verkehr
Erschließung / Synergien	Reipisch

Knoten K



Bestand

Lage	Kreuzung in Reipisch
Kommune	Braunsbedra
Art der gekreuzten Straße	Nebenstraße/Erschließungsstraße
Knotenpunktart	Knotenpunkt mit Rechts-vor-links Regelung
Umfeld	innerorts

Planung

Radverkehrsführung	Kreuzung mit Vorfahrtregelung durch Verkehrszeichen, die Radschnellverbindung hat Vorrang.
Zeitverlust	0 s
Grobkostenschätzung	13.000 €
Konflikte mit anderen Belangen	
Auswirkung auf andere Verkehrsarten	
Erschließung / Synergien	

Knoten L



Bestand

Lage	Kreuzung in Reipisch
Kommune	Braunsbedra
Art der gekreuzten Straße	Nebenstraße/Erschließungsstraße
Knotenpunktart	Knotenpunkt mit Rechts-vor-links Regelung
Umfeld	innerorts

Planung

Radverkehrsführung	Kreuzung mit Vorfahrtregelung durch Verkehrszeichen, die Radschnellverbindung hat Vorrang, Verlaufsänderung.
Zeitverlust	0 s
Grobkostenschätzung	14.000 €
Konflikte mit anderen Belangen	
Auswirkung auf andere Verkehrsarten	
Erschließung / Synergien	

Knoten M



Bestand

Lage	Kreuzung K2174 und Salzhohe
Kommune	Braunsbedra
Art der gekreuzten Straße	Kreisstraße
Knotenpunktart	Knotenpunkt mit Vorfahrtregelung durch Verkehrszeichen
Umfeld	außerorts

Planung

Radverkehrsführung	Kreuzung mit Vorfahrtregelung durch Verkehrszeichen, die K 2174 hat Vorrang, Änderung des Verlaufs im Kreuzungsbereich zur direkteren Querung.
Zeitverlust	25 s
Grobkostenschätzung	0 €
Konflikte mit anderen Belangen	Kreis? Verlaufsänderung
Auswirkung auf andere Verkehrsarten	wenig Einfluss auf Kfz-Verkehr weil Vorrang für Kreisstraße
Erschließung / Synergien	Frankleben

Knoten N



Bestand

Lage	Kreuzung an Pelzberg
Kommune	Braunsbedra
Art der gekreuzten Straße	Nebenstraße/Erschließungsstraße
Knotenpunktart	kein Knotenpunkt
Umfeld	außerorts

Planung

Radverkehrsführung	Kreuzung mit Vorfahrtregelung durch Verkehrszeichen, die Radschnellverbindung hat Vorrang.
Zeitverlust	0 s
Grobkostenschätzung	24.000 €
Konflikte mit anderen Belangen	
Auswirkung auf andere Verkehrsarten	
Erschließung / Synergien	

Knoten O



Bestand

Lage	zwischen Pelzberg und Weg zum Geiseltalsee
Kommune	Braunsbedra
Art der gekreuzten Straße	Nebenstraße/Erschließungsstraße
Knotenpunktart	Knotenpunkt mit Rechts-vor-links Regelung
Umfeld	innerorts

Planung

Radverkehrsführung	Kreuzung mit Vorfahrtregelung durch Verkehrszeichen, die Radschnellverbindung hat Vorrang.
Zeitverlust	0 s
Grobkostenschätzung	19.000 €
Konflikte mit anderen Belangen	
Auswirkung auf andere Verkehrsarten	
Erschließung / Synergien	

ANLAGE 4: Überprüfung der Einhaltung der Anforderung

Zur Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen wurden die Abschnitte anhand ihres angestrebten Ausbaus (Breite, Führungsform) den Kategorien Radschnellverbindung (RSV) oder Radvorrangroute (RVR) zugeordnet. Die geplanten Knotentypen werden anhand einer geschätzten Verlustzeit beurteilt.

	Abschnitt / Knoten	Führungsform / Knotenpunktart	Verlustzeit	Standard	Länge [m]
MERSEBURG	1	Fahrradstraße		RSV	220
	A	Bevorrechtigung im Verlauf einer Fahrradstraße	0 s		
	2	Fahrradstraße		RSV	70
	B	Bevorrechtigung im Übergang Fahrradstraße selbstständig geführte RSV/RVR	0 s		
	3	Selbstständig geführter Radweg		RSV	729
	C	Planfreie Querung	0 s		
	4	Fahrradstraße			347
	D	Bevorrechtigung im Übergang Fahrradstraße selbstständig geführte RSV/RVR	0 s		
	5	Selbstständig geführter Radweg		RVR	421
	E	Bevorrechtigung im Übergang Fahrradstraße selbstständig geführte RSV/RVR	0 s		
	6	Fahrradstraße		RSV	557
	F	Bevorrechtigung im Übergang Fahrradstraße selbstständig geführte RSV/RVR	0 s		
	7	Gemeinsamer Geh- und Radweg		RVR	270
	8	Gemeinsamer Geh- und Radweg		RVR	381
	G	Bevorrechtigung im Übergang Fahrradstraße selbstständig geführte RSV/RVR	0 s		
9	Fahrradstraße		RSV	29	

	Abschnitt / Knoten	Führungsform / Knotenpunktart	Verlustzeit	Standard	Länge [m]
	H	Bevorrechtigung im Verlauf einer Fahrradstraße	0 s		
	10	Fahrradstraße		RSV	1427
	11	Fahrradstraße		RSV	389
	I	Bevorrechtigung im Verlauf einer Fahrradstraße	0 s		
	12	Fahrradstraße		RSV	798
BRAUNSBEDRA	J	Bevorrechtigung im Verlauf einer Fahrradstraße	0 s		
	13	Fahrradstraße		RVR	374
	K	Bevorrechtigung im Verlauf einer Fahrradstraße	0 s		
	L	Bevorrechtigung im Verlauf einer Fahrradstraße	0 s		
	14	Fahrradstraße		RVR	506
	M	Wartepflicht ohne Mittelinsel	12-25 s		
	15	Fahrradstraße		RSV	298
	16	Fahrradstraße		RSV	219
	N	Bevorrechtigung im Verlauf einer Fahrradstraße	0 s		
	17	??		??	174
	18	??		??	92
	O	Bevorrechtigung im Verlauf einer Fahrradstraße	0 s		
19	??		??	235	

RSV	Standard Radschnellverbindung erfüllt
RVR	Standard Radvorrangroute erfüllt
RVR	Standard Radvorrangroute mit Einschränkungen erfüllt

ANLAGE 5: Grobkostenschätzung nach Maßnahmentyp

Die Preisentwicklung für Baumaßnahmen ist sehr dynamisch und von Faktoren abhängig die sich erst im Zuge der detaillierteren Planung ergeben. Daher kann für die geplanten Maßnahmen nur eine grobe Kostenschätzung abgegeben werden. Die Zahlen basieren auf den Erfahrungswerten vergleichbarer Projekte und Studien zu diesem Thema. In **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** sind die Annahmen die die Grundlage der Schätzung bilden aufgeführt.

Maßnahme	Einheitspreis	Einheit
Abschnitte		
Bau eines neuen Geh-/Radweges	100 €	m ²
Verbreiterung des Geh-/Radweg um 1 m	100 €	m ²
Rekonstruktion der Fahrbahnoberfläche	100 €	m ²
Markierung und Beschilderung einer Fahrradstraße	60 €	m
Errichtung einer Fahrradstraße mit Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen und Umbau der Fahrbahn	100 €	m ²
Knoten		
Anpassung Beschilderung und Markierung Knoten	100 €	m ²
Bau einer Unterführung	<25m 2.800.000 € >25m 5.600.000 €	Stück