



Inhalt des Rahmenplans

Teil A **Rahmenplan**

A1 Grundlagen der Konzeptentwicklung

A2 Leitlinien der Verkehrsentwicklung

A3 Empfehlung
Verkehrsentwicklungsplanung

- Kfz-Verkehr
- Öffentlicher Verkehr
- Radverkehr
- Fußgängerverkehr

Beteiligungsprozess

Arbeitsgruppe Verkehr

Bürgerbeteiligung über Fraktion/Bürgerhaushalt

Planungswerkstatt

Teil B **Beispielprojekte**

Schulwegesicherheit (WG Am Stollen)

Umgestaltung Knotenpunkte (Vogelherd - Kopernikusstr.)

Umgestaltung Strecken/Querschnitte (Brücke Tanneweher)

Querungsstellen Hauptverkehrsstraßen (Erfurter Str. ...)

Parkraumsituation in Stadtgebieten (FW Möhrenbach)

Verkehrsberuhigung (OD Bücheloh)

Ergebnisdokumentation



Gliederung

1. Schulwegsicherheit am Stollen
2. Anbindung Kopernikusstraße an den Vogelherd
3. Umgestaltung Brücke am Tannewehr
4. Querungsstelle Erfurter Straße / Wiesenweg / Unterpörlitzer Straße / Münzstraße
5. Parkraumsituation Möhrenbach
6. Verkehrsberuhigung Bücheloh



1. Schulwegsicherheit am Stollen

1. Bestand
2. Problemstellung
3. Empfehlungen
 1. Anpassung der verkehrlichen Gegebenheiten
 2. Ausbau der Querungsstellen
 3. Elternhaltestellen im erweiterten Schulumfeld
 4. Schulwegpläne
 5. Walking Bus

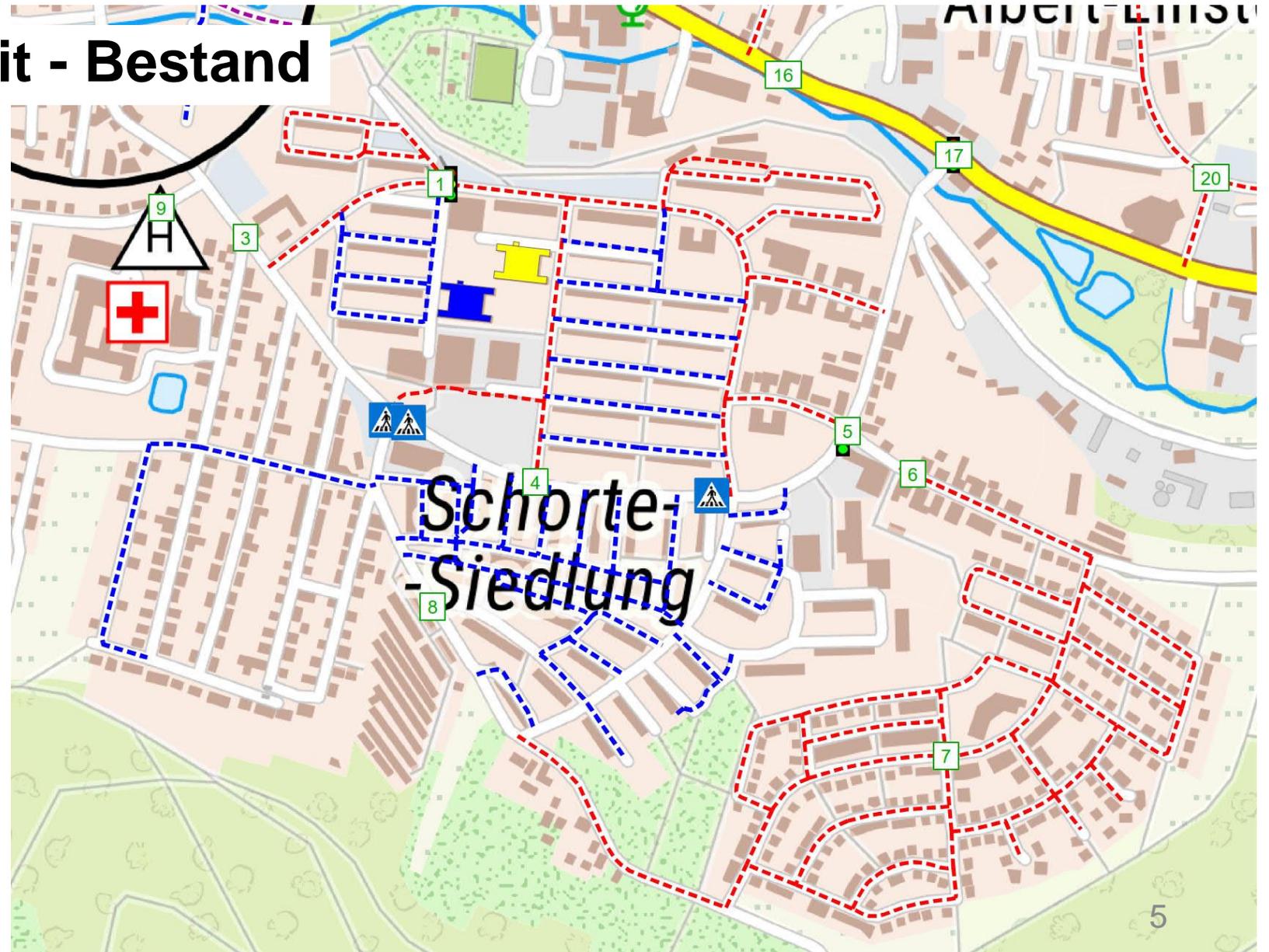
Schulwegsicherheit - Bestand

- **WG** im **Südosten** Ilmenaus
- Einkaufsmöglichkeiten
- Kita
- Jugendherberge
- **Grundschule „Am Stollen“**
- **Regelschule „Geschwister-Scholl“**
- Krankenhaus angrenzend



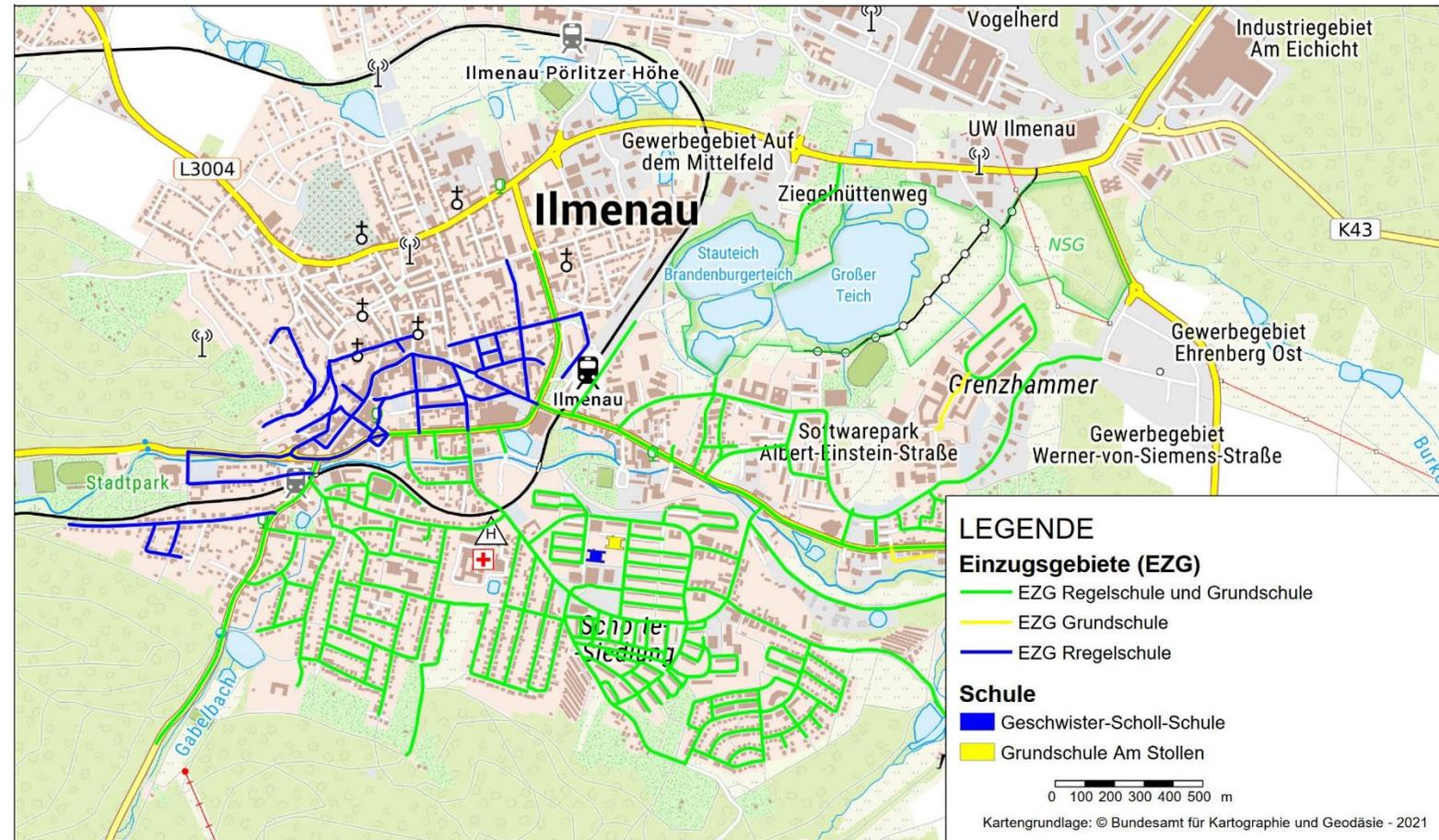
Schulwegsicherheit - Bestand

- **Fußgängerführung nicht immer durchgängig** → Querungsbedarf
- **Anzahl Schüler** (beide Schulen)
 - 20/21: **520** Schüler
 - Ab 26: **550** Schüler
- **Busnutzung:** unter 2km GS bzw. 3km RS → keinen Anspruch Schülerbeförderung → Fuß, Rad, Elterntaxi



Schulwegsicherheit - Problemstellung

- **Großes Schuleinzugsgebiet**
→ viele Schulwege
- Unsicherheit → **Hol- und Bringverkehr** → erhöhtes Verkehrsaufkommen
- Bus → Kosten
- **Nicht jede Querungsmöglichkeit kann gesichert werden**



Schulwegsicherheit - Empfehlungen

Anpassung der verkehrlichen Gegebenheiten

- **Flächendeckende** Einrichtung **Tempo-30-Zonen** in Anliegerstraßen
- **verkehrsberuhigte Bereiche** → Sicherheitsanstieg bei ungesicherten Querungen
- Querungsstellen durch **Markierungen** oder **Aufpflasterungen** hervorheben → **Aufmerksamkeitssteigerung, Geschwindigkeitsreduzierung**



Mögliche Stelle für eine Fahrbahnanhebung Zufahrt Edeka

Schulwegsicherheit - Empfehlungen

Ausbau der Querungsstellen

Innerhalb WG Am Stollen:

- Ende straßenbegleitender Fußweg „Am Stollen“ → **FGÜ** mit **Geschwindigkeitsdämpfungsmaßnahmen** (z.B. Aufpflasterung)
- Bergrat-Voigt-Straße Höhe Zuwegung Edeka → **FGÜ** mit **Geschwindigkeitsdämpfungsmaßnahmen** (z.B. Aufpflasterung)

→ FGÜ in Tempo-30-Zonen sind laut R-FGÜ (2001) in der Regel entbehrlich



Am Stollen



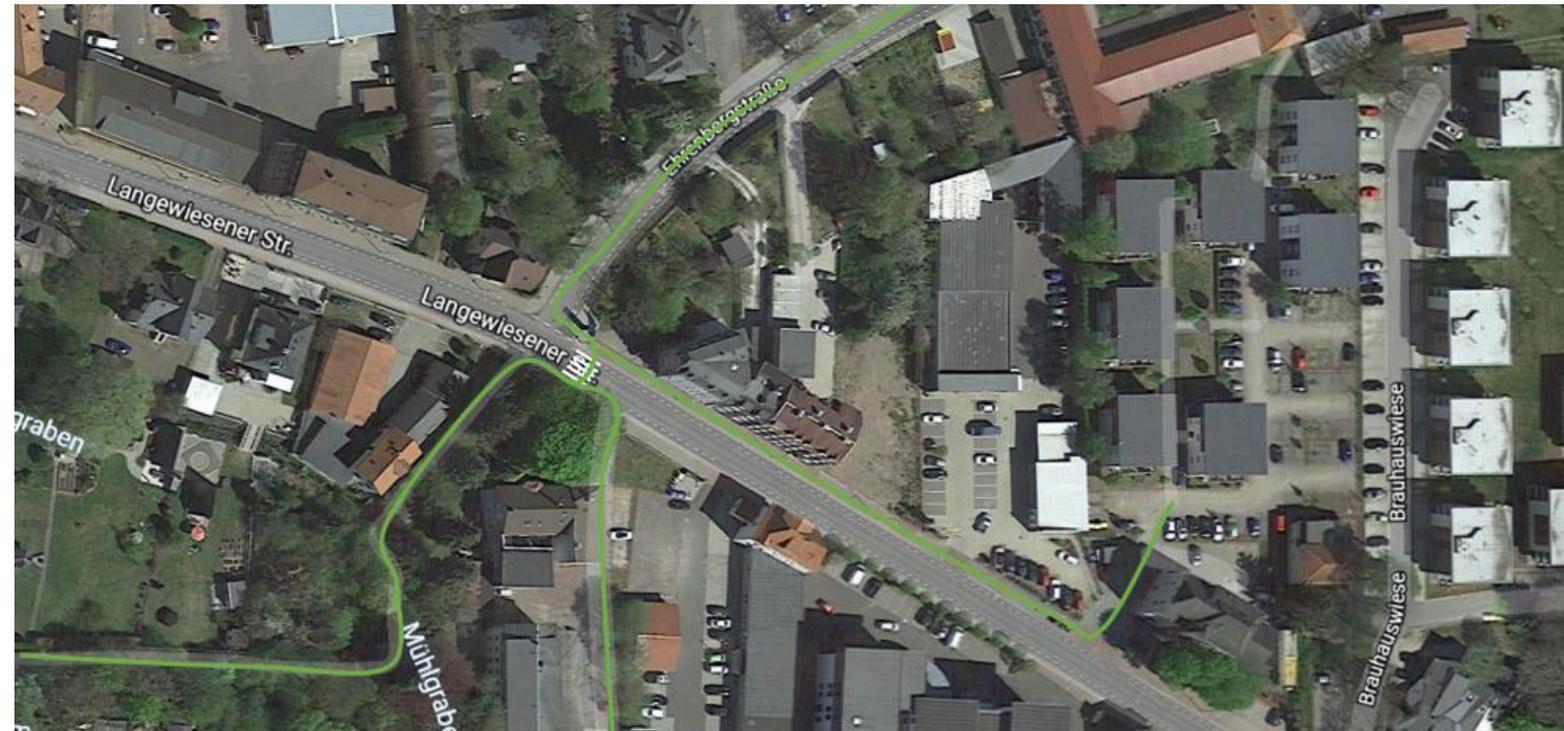
Bergrat-Voigt-Str.

Schulwegsicherheit - Empfehlungen

Ausbau der Querungsstellen

Außerhalb WG Am Stollen:

- Langewiesener Straße
- Oehrenstöcker Straße
- Johann-Friedrich-Böttger-Straße



Langewiesener Straße Einmündung **Ehrenbergstraße**

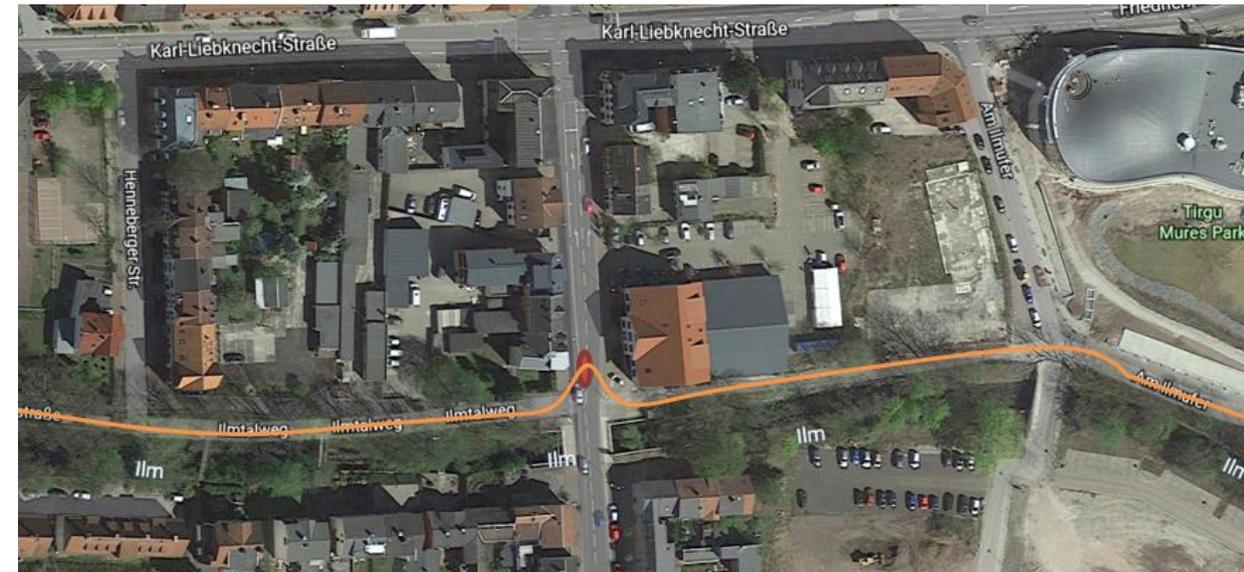
- Abstand vorhandener Querungsstellen **800m** → Umweg → ungesicherte Querung → FGÜ oder FG-LSA

Schulwegsicherheit - Empfehlungen

Ausbau der Querungsstellen

Oehrenstöcker Straße

- Kreuzung Ilmtalweg
- **Mittelinsel** (2,5m Tiefe, evtl. Fahrbahnverbreiterung notwendig)
- **FGÜ**
- **Abstand** Querung 70m → **Umweg 150m**
- **Direkte Verbindung** der Fuß- und Radwege



Bereich für mögliche Querungsstelle

Schulwegsicherheit - Empfehlungen

Ausbau der Querungsstellen

Johann-Friedrich-Böttger-Straße

- Quermöglichkeiten: 200m (Ri. Westen) bzw. 170m (Ri. Osten)
- **Umwegeakzeptanz?**
- Möglichkeiten:
 - **FGÜ mit Mittelinsel**
Haltestellenbereich J.-F.-Böttger-Straße
 - **Querungshilfe** Bereich ehemalige Nordhaltestelle J.-F.-Böttger-Straße



Schulwegsicherheit - Empfehlungen

Elternhaltestellen im erweiterten Schulumfeld

- Autos im direkten Schulumfeld vermeiden
- ca. 250 m von Schule entfernt
- 3 bis 5 Stellplätze pro Standort (max. 15 Stellplätze insgesamt)

Vorschläge:

1. Nahe Hochhaus am Stollen
2. Parkplatz Schortestraße
3. Johann-Friedrich-Böttger-Straße



Schulwegsicherheit - Empfehlungen

Elternhaltestellen im erweiterten Schulumfeld

- Mögliche Hol- und Bringzone nahe **Hochhaus am Stollen**
- Ausweisung zeitlich beschränken
- Prüfung Auslastung Parkplatz



Schulwegsicherheit - Empfehlungen

Elternhaltestellen im erweiterten Schulumfeld

- Mögliche Hol- und Bringzone **Parkplatz Schortestraße**



Schulwegsicherheit - Empfehlungen

Elternhaltestellen im erweiterten Schulumfeld

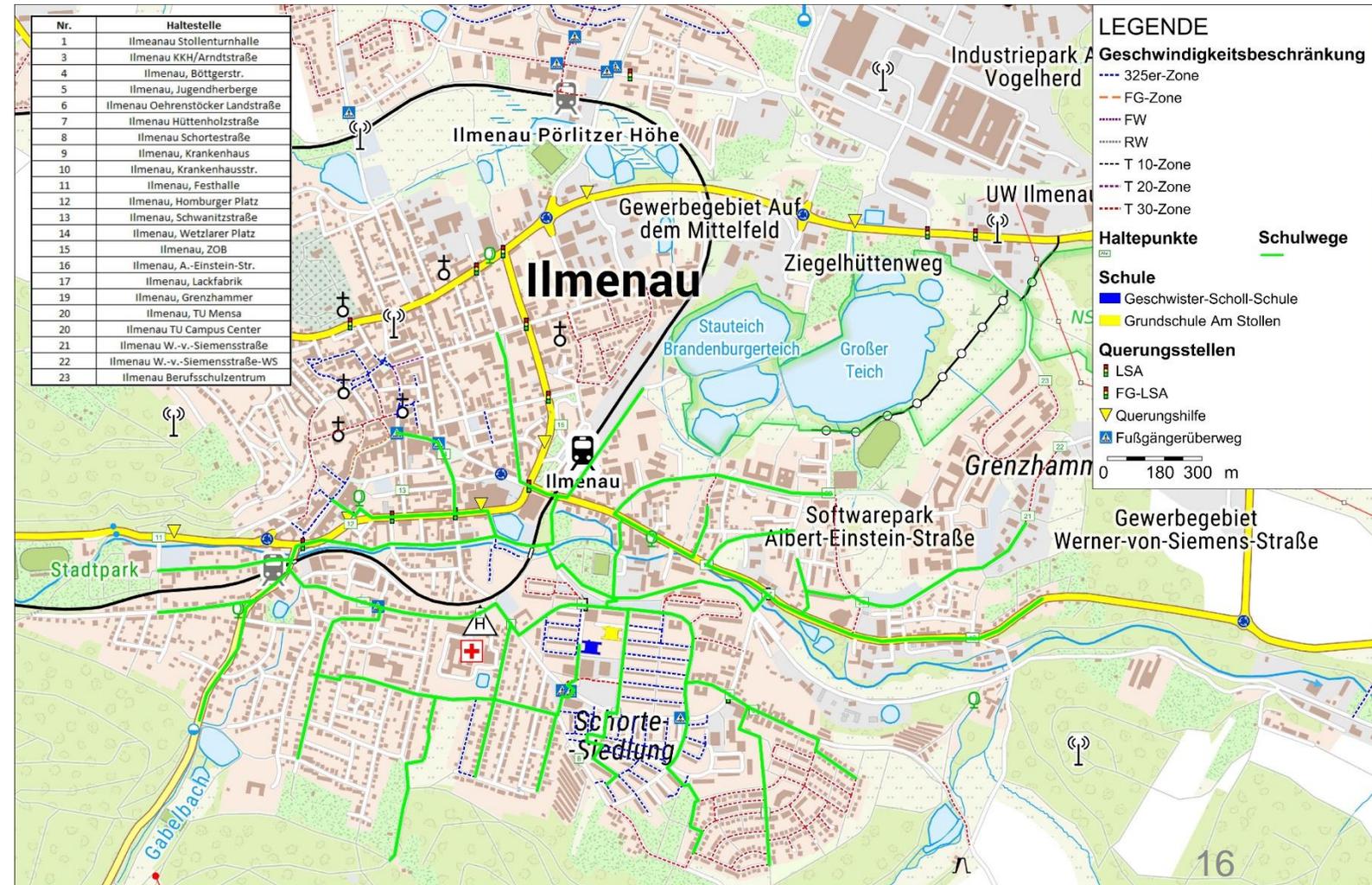
- Mögliche Hol- und Bringzone **Johann-Friedrich-Böttger-Straße**



Schulwegsicherheit - Empfehlungen

Schulwegpläne

- Sichere Routen im Schuleinzugsbereich
- Fußwegrouten (GS), Fahrradrouten (RS)
- Routen prüfen → Verbesserungsmaßnahmen
- Umwegempfindlichkeit → sicherster Weg ≠ kürzester Weg
- Auch in Verbindung mit Walking Bus



Schulwegsicherheit - Empfehlungen

Walking Bus

- **Grundschulklassen**
- Schüler laufen in Gruppen in **Begleitung** → **erhöhte Sichtbarkeit** einer Gruppe
- **Sichere Routen** werden abgelaufen, sodass die Kinder nach einer gewissen Zeit auch ohne Begleitperson die Strecke laufen können
- Begleitperson kann ein immer wechselndes Elternteil oder z.B. ein älterer Schüler (RS) mit dem gleichen Schulweg sein
- Muss gut **organisiert** werden
- Keine direkten **Kosten**
- Größe des Schuleinzugsbereichs → viele **Routen** → steigender **Organisationsaufwand**



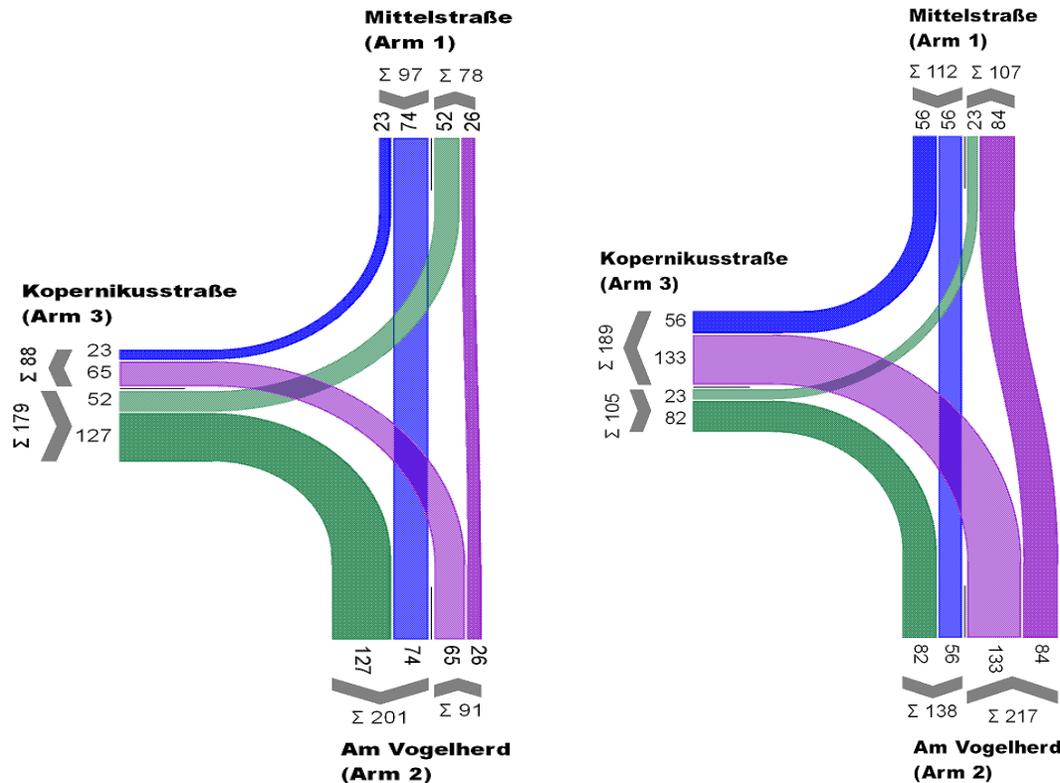


2. Anbindung Kopernikusstraße an den Vogelherd

1. Problemstellung
2. Empfehlungen
 1. Abkröpfung Kopernikusstraße
 2. Rückbau Linkseinbiegestreifen
 3. Verbot Linkseinbiegen aus Kopernikusstraße
 4. Kleiner Kreisverkehr
 5. Änderung der Vorfahrt

Vogelherd - Problemstellung

- Durch die Knotenpunktgestaltung (Linkseinbiegestreifen, Spitzwinkligkeit) und die Topografie ist die **Übersichtlichkeit** am Knotenpunkt unbefriedigend



Vogelherd - Empfehlungen

Abkröpfung Kopernikusstraße

- Vorschlag aus der VTU 2020
- Vereinfachung und Standardisierung der Knotenpunktsform
- Schaffung einer attraktiveren Querungshilfe in der Kopernikusstraße



Vogelherd - Empfehlungen

Rückbau Linkseinbiegestreifen

- Wegfall des Linkseinbiegestreifens in der Kopernikusstraße
- Umbau der bestehenden Mittelinsel
- Schaffung überfahrbarer Flächen für den Schwerverkehr
- Geringerer Investitionsbedarf als bei Abkröpfung



Vogelherd - Empfehlungen

Verbot Linkseinbiegen aus Kopernikusstraße

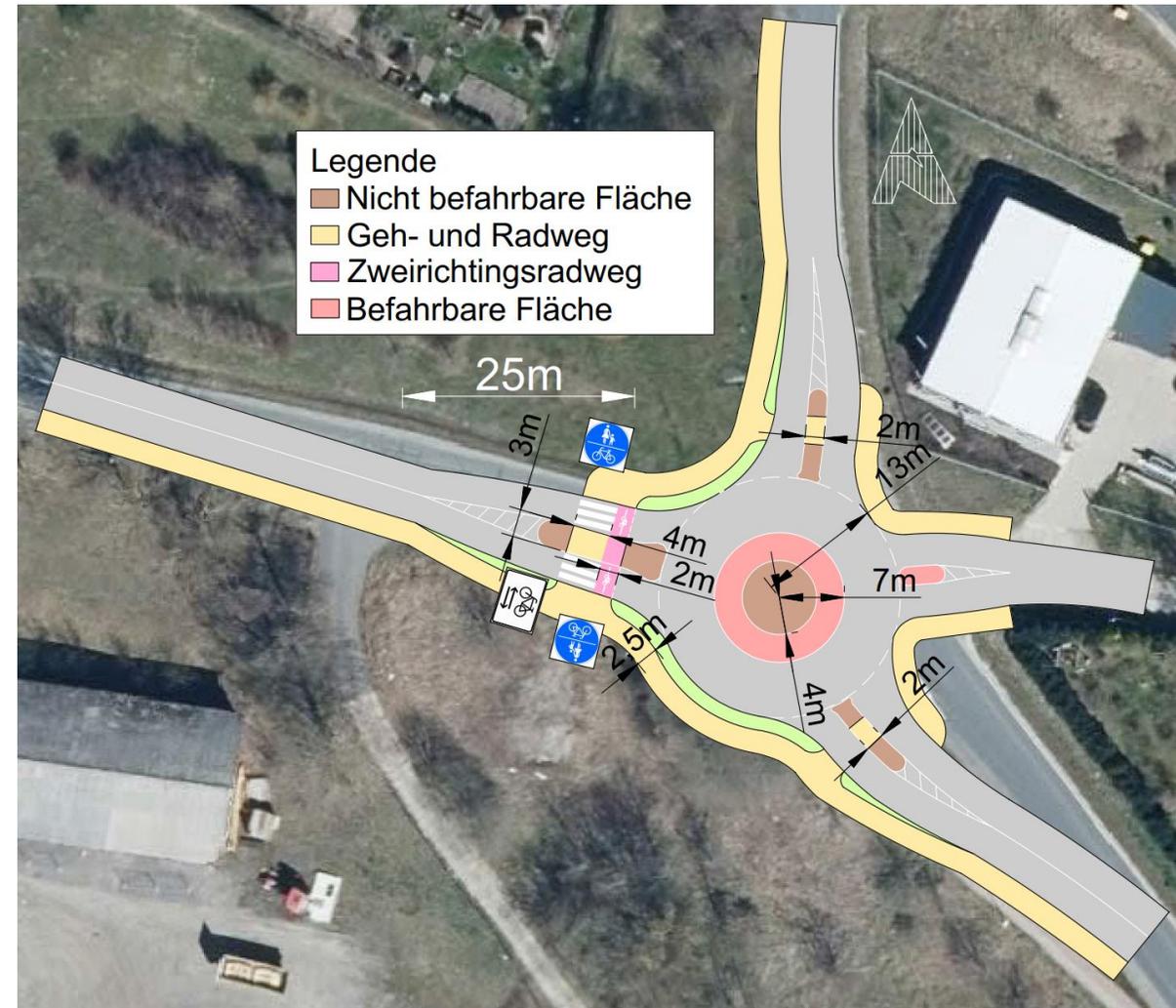
- Wegfall des Linkseinbiegestreifens in der Kopernikusstraße
- Verlängerung der bestehenden Mittelinsel
- Geringerer Investitionsbedarf als bei Abkröpfung



Vogelherd - Empfehlungen

Kleiner Kreisverkehr

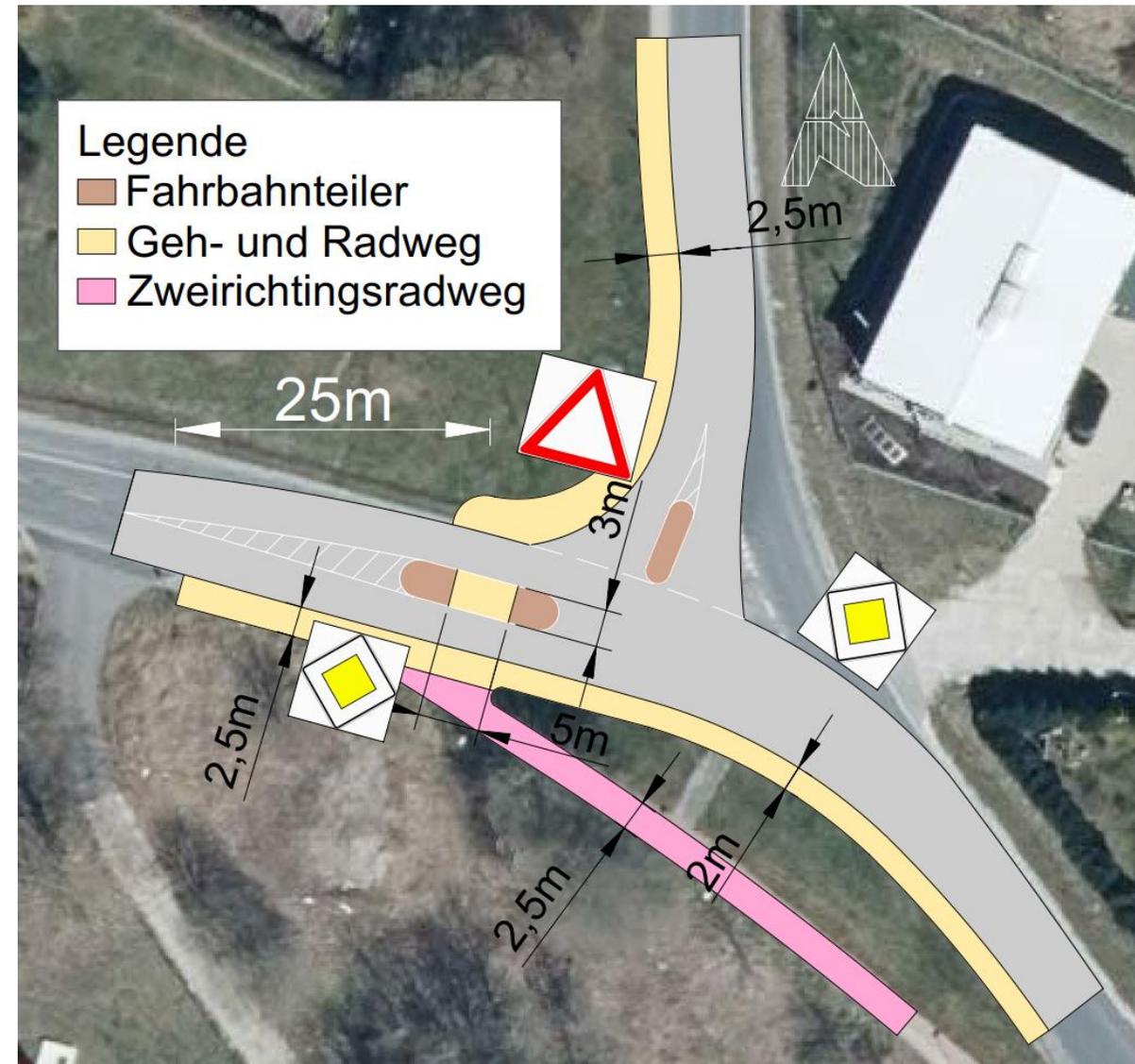
- Schaffung eines Kleinen Kreisverkehrs mit Außendurchmesser 26m
- **Querungsstelle** für Fußgänger und Radfahrer
- Durch bewegte **Topografie** ist Bauausführung erschwert



Vogelherd - Empfehlungen

Änderung der Vorfahrt

- Verkehrsstärken lassen eine Änderung der Vorfahrtssituation plausibel erscheinen
- Verdeutlichung der Änderung durch bauliche Maßnahmen
 - Abkröpfung der Mittelstraße
- Schaffung einer Querungshilfe in der Kopernikusstraße





3. Umgestaltung Brücke am Tannewehr

1. Problemstellung
2. Empfehlungen
 1. Fahrradstraße
 2. Fußgänger- und Radverkehrsbrücke
 3. Fußgänger- und Radverkehrsführung auf Ebene +1
 4. Signalisierung Schleusinger Allee - Waldstraße
 1. Ohne Einbahnstraße Waldstraße
 2. Mit Einbahnstraße Waldstraße

Tannewehr - Problemstellung

- **MIV, Fußgänger, Radverkehrsachse** (Ilmtal-Radweg) zw. Innenstadt und Südstadt
- vorhandene **Straßenraumbreite** nicht den **Anforderungen** entsprechend
- Begrenzte Möglichkeiten durch: **Flusslauf, Bahntrasse, Bebauung, Eigentumsverhältnisse**



Tannewehr - Empfehlungen

Fahrradstraße

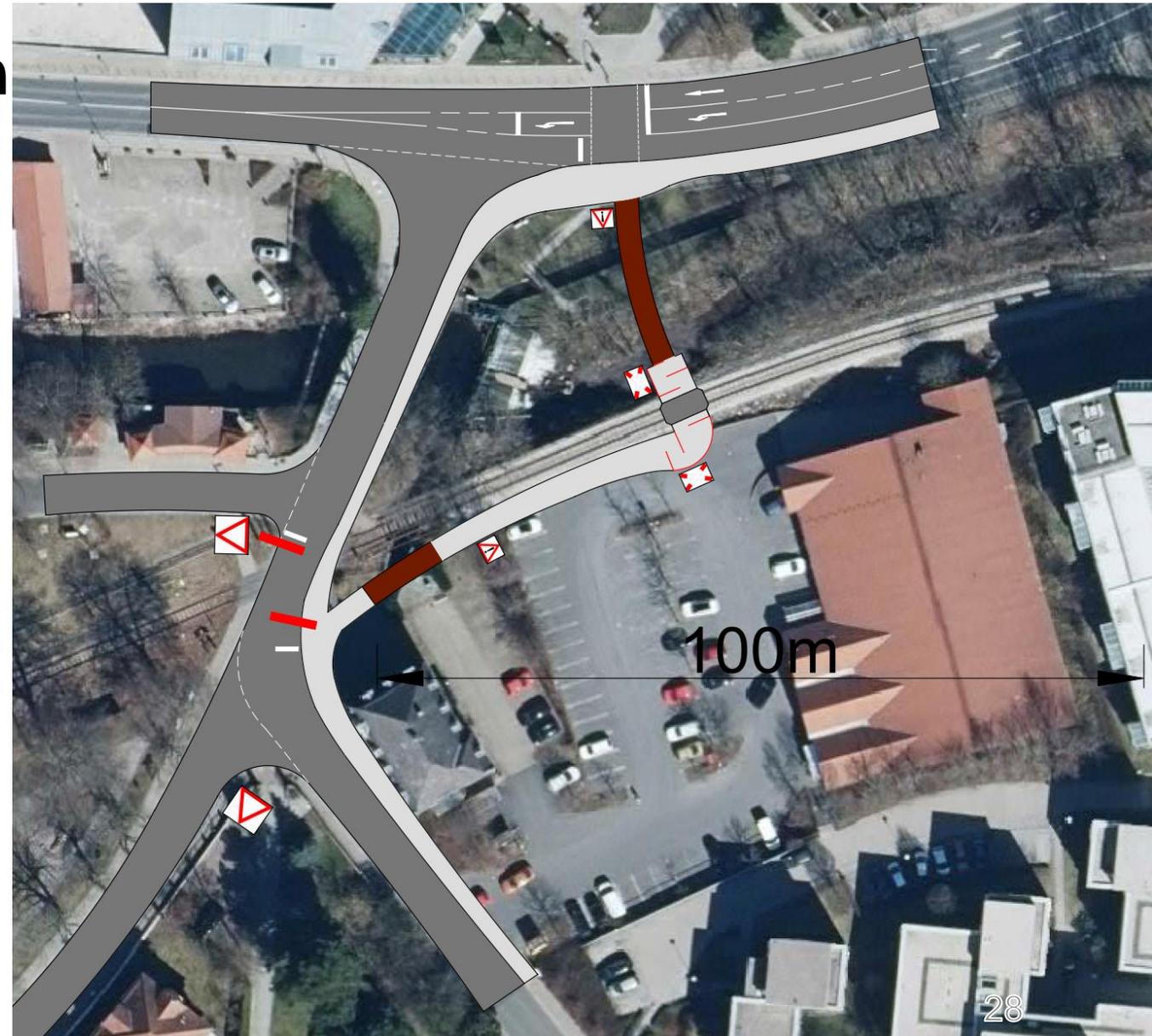
- **Verkehrsrechtliche** Anordnung
- Zulässig **max. 400 Kfz/h** in **Erschließungsstraßen**
- Geschwindigkeitsbegrenzung auf **30 km/h**
- Radverkehr sollte **dominierend** sein (es werden)
- Andere Verkehrsarten nur durch **Ausnahmeregelungen** zugelassen
- Krankenhausverkehr, ÖPNV ungünstig



Tannewehr - Empfehlungen

Fußgänger- und Radverkehrsbrücke

- Schaffung Ergänzungsquerschnitt
→ Reduzierung Konfliktpotenzial
- **Kostenintensive** Maßnahme
- Zwingend **Flächen** benötigt
- **Abstimmungsbedarf** (bspw. DB)



Tannewehr - Empfehlungen

Fußgänger- und Radverkehrsführung auf Ebene +1

Variante 1:

- Schaffung unabhängiger Ergänzungsquerschnitt
- **Überquerungshöhe** voraussichtlich min. 4 m → sehr hohe Kosten
- Flächen benötigt
- Zusätzliche Maßnahme für Verbindung in Krankenhausstraße



Tannewehr - Empfehlungen

Fußgänger- und Radverkehrsführung auf Ebene +1

Variante 2:

- Kürzere Verbindung
- Flächen benötigt
- Anschluss am Bahnübergang nicht ideal



Tannewehr - Empfehlungen

Fußgänger- und Radverkehrsführung auf Ebene +1

- Alternative Formen für die Überwindung des Höhenunterschieds

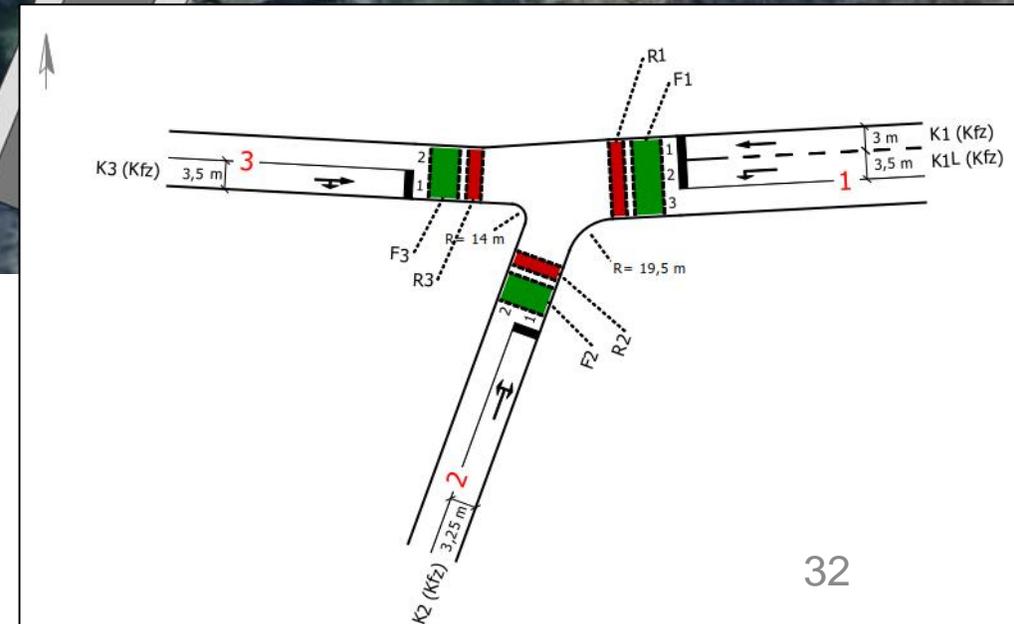
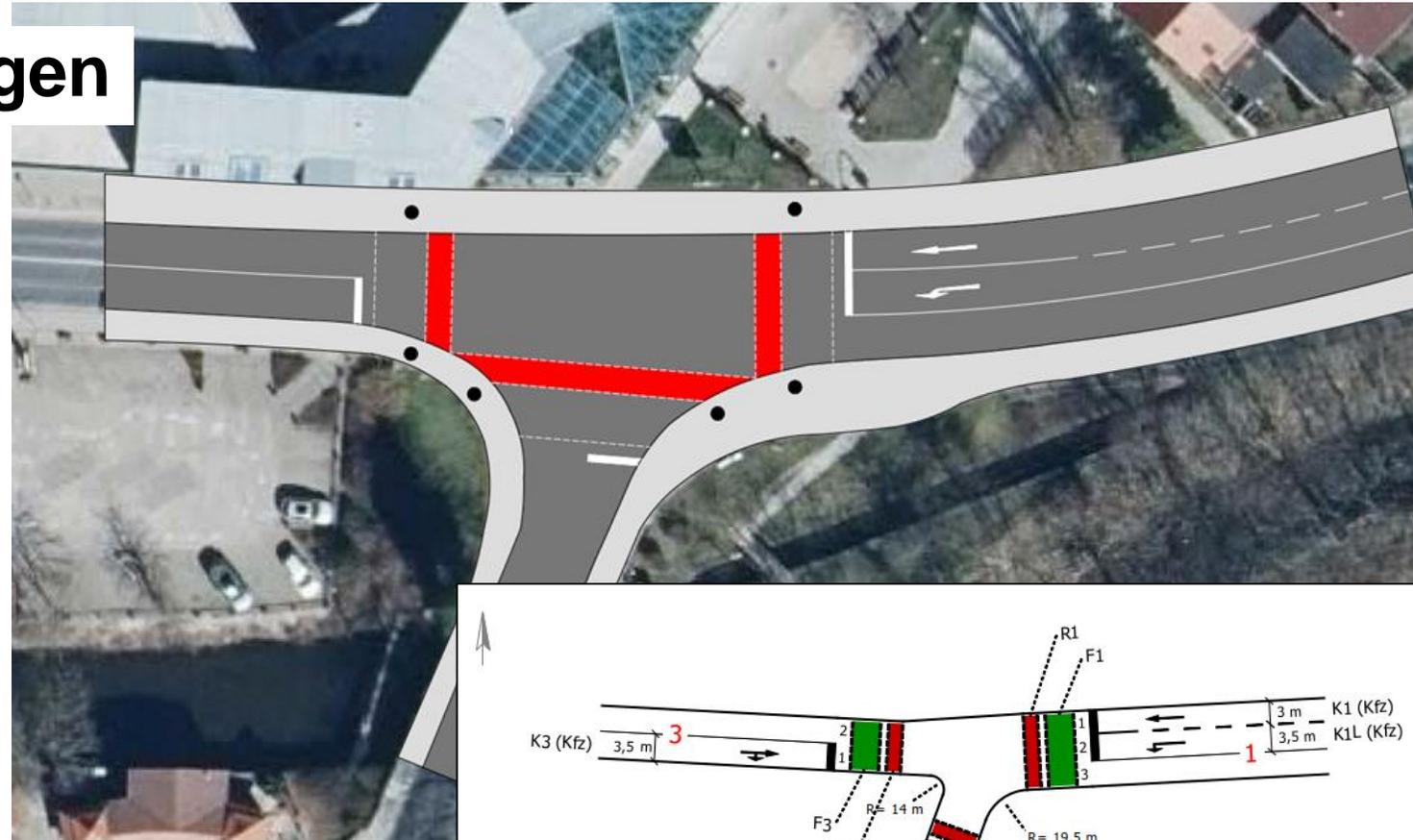


Tannewehr - Empfehlungen

Signalisierung Schleusinger Allee – Waldstraße

Basisschema Signalisierung

- Lage/Anzahl **Furten** Bedarf anpassen
- **gesicherte Fußgängerquerung** Waldstraße
- **Leistungsfähigkeit, Rückstaulängen** beachten
- **BÜSTRA** (Kosten)

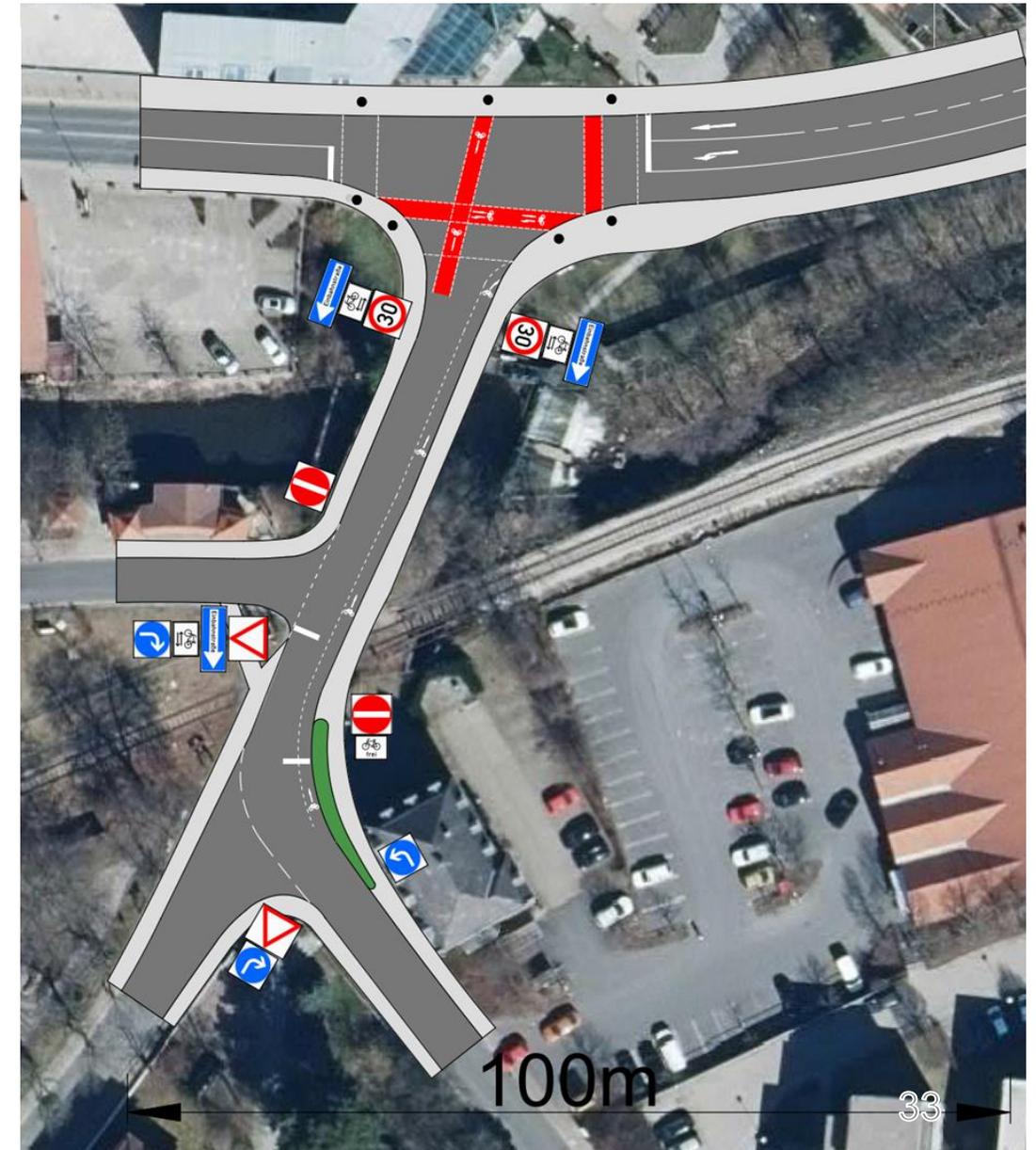


Tannewehr - Empfehlungen

Signalisierung Schleusinger Allee – Waldstraße Einbahnstraße

Signalisierung in Verbindung mit Einbahnstraße
in Waldstraße

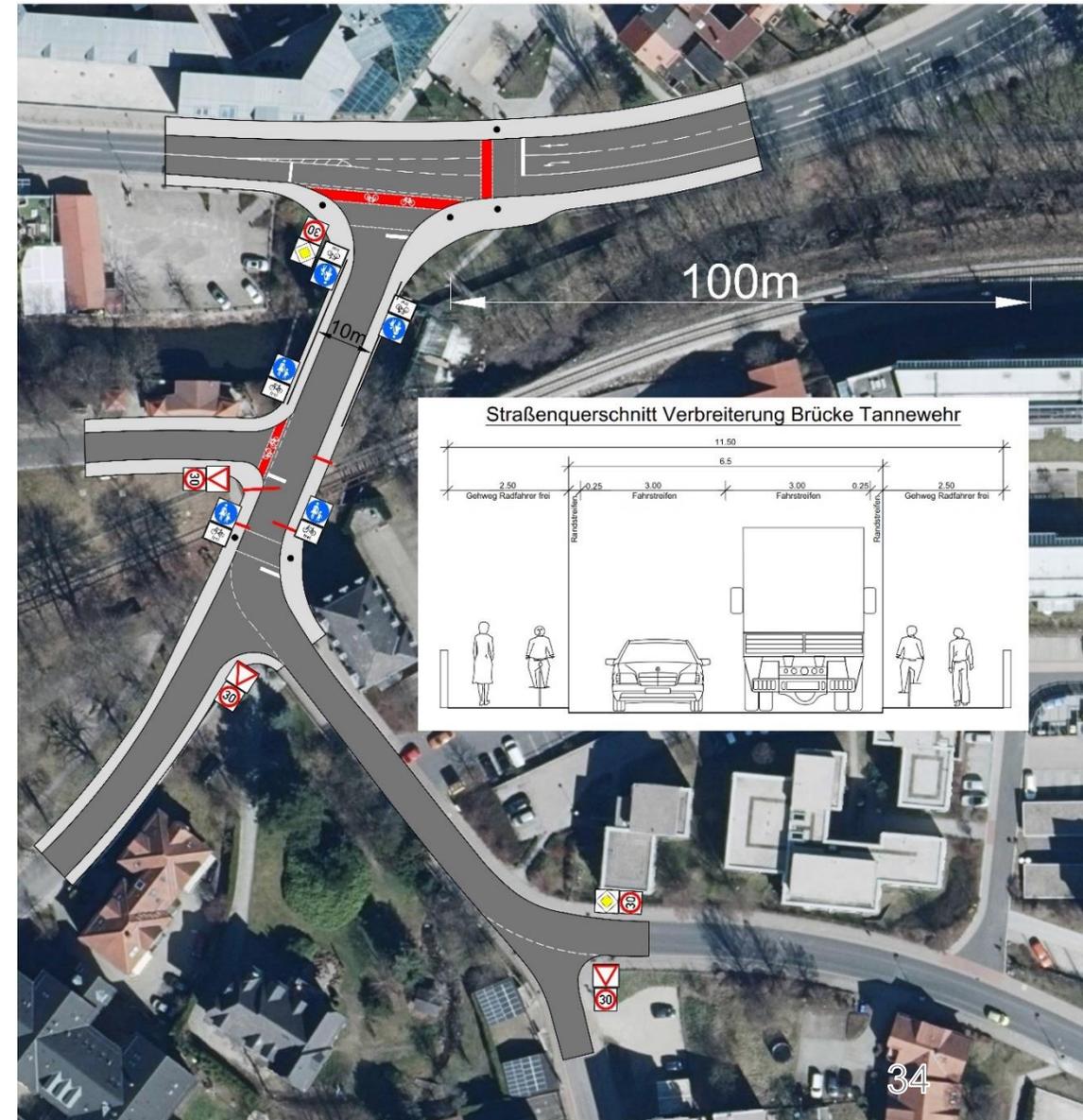
- Lage/Anzahl **Furten** Bedarf anpassen
- **gesicherte Fußgängerquerung** Waldstraße
- **Leistungsfähigkeit, Rückstaulängen** beachten
- **Öffnung** Einbahnstraße für Radfahrer in **Gegenrichtung**
- Krankenhausverkehr, ÖPNV ungünstig
- **BÜSTRA** (Kosten)



Tannewehr - Empfehlungen

Verbreiterung der Brücke Tannewehr

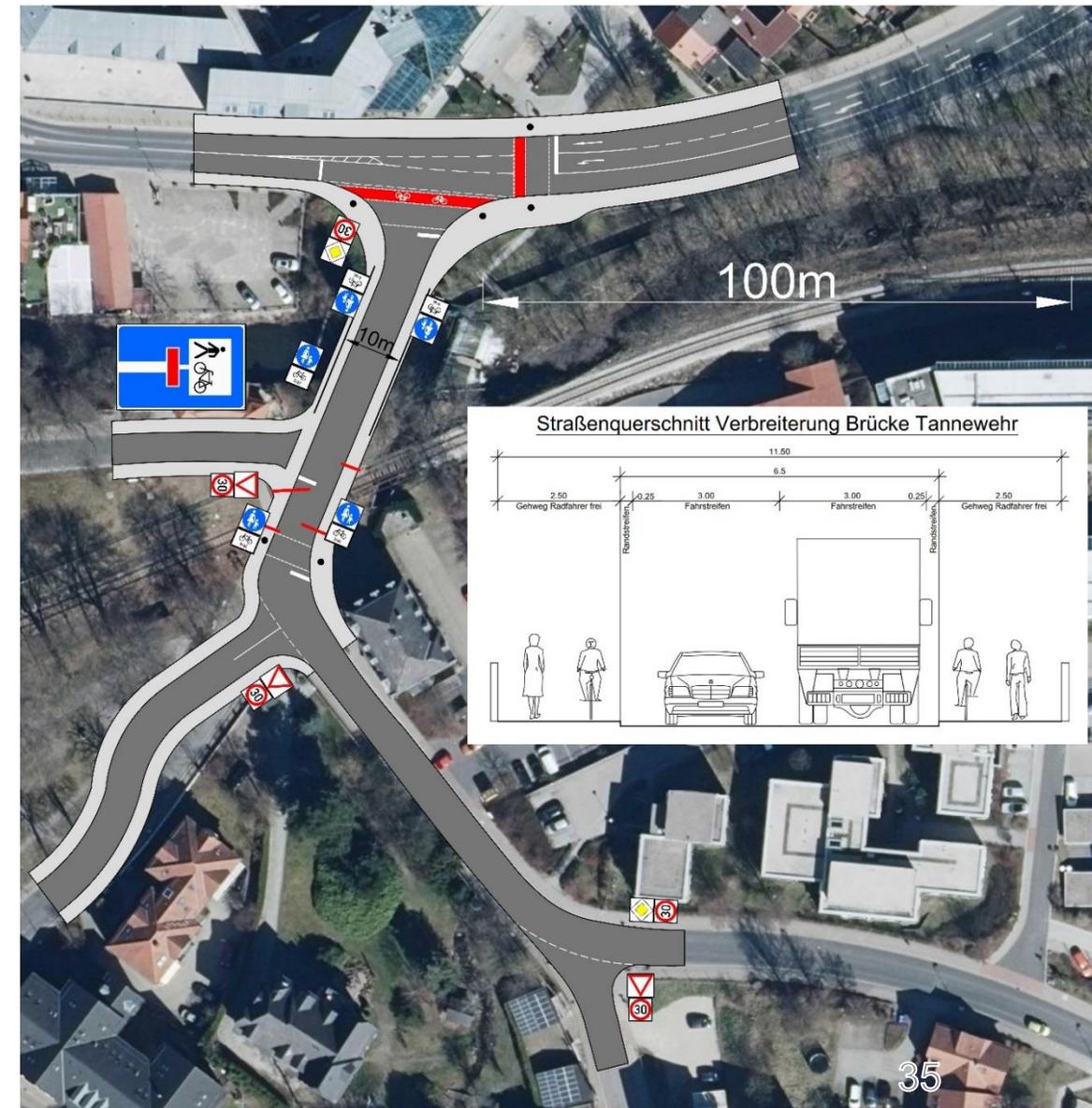
- Anhebung der Geh- und Radwegbreiten auf das Mindestmaß 2,5 m
- Zusätzliche Maßnahmen:
 - Signalisierung Schleusinger Allee / Waldstraße
 - F-LSA südlich des Bahnübergangs über die Waldstraße
 - Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h
 - Andere Querschnitte für die Brücke möglich (nachfolgend dargestellt)



Tannewehr - Empfehlungen

Verbreiterung der Brücke Tannewehr

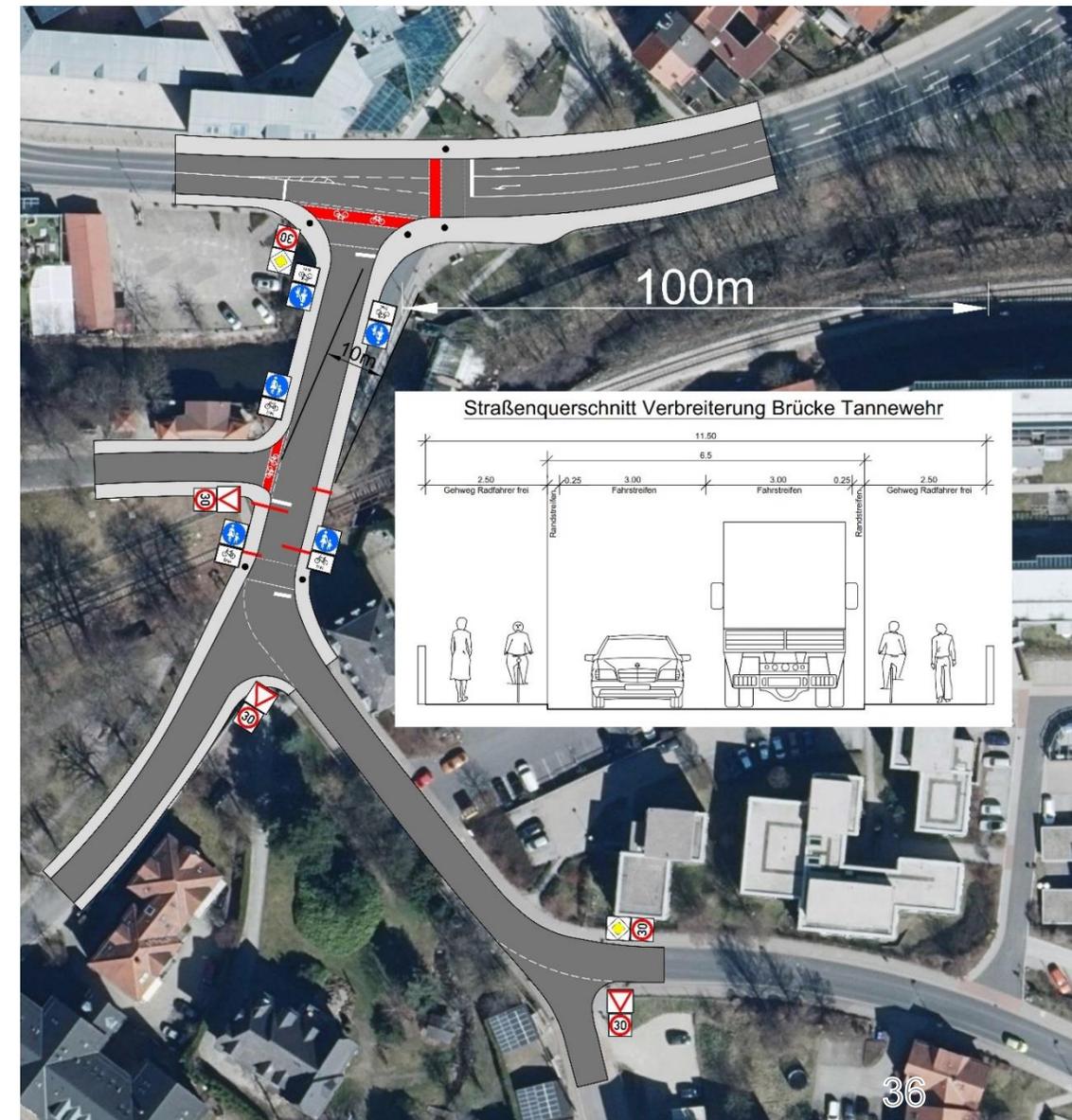
- Anhebung der Geh- und Radwegbreiten auf das Mindestmaß 2,5 m
- Sackgasse Naumannstraße
- Abkröpfung der Waldstraße (Bereich Herderstraße)
- Zusätzliche Maßnahmen:
 - Signalisierung Schleusinger Allee / Waldstraße
 - F-LSA südlich des Bahnübergangs über die Waldstraße
 - Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h
 - Andere Querschnitte für die Brücke möglich (nachfolgend dargestellt)



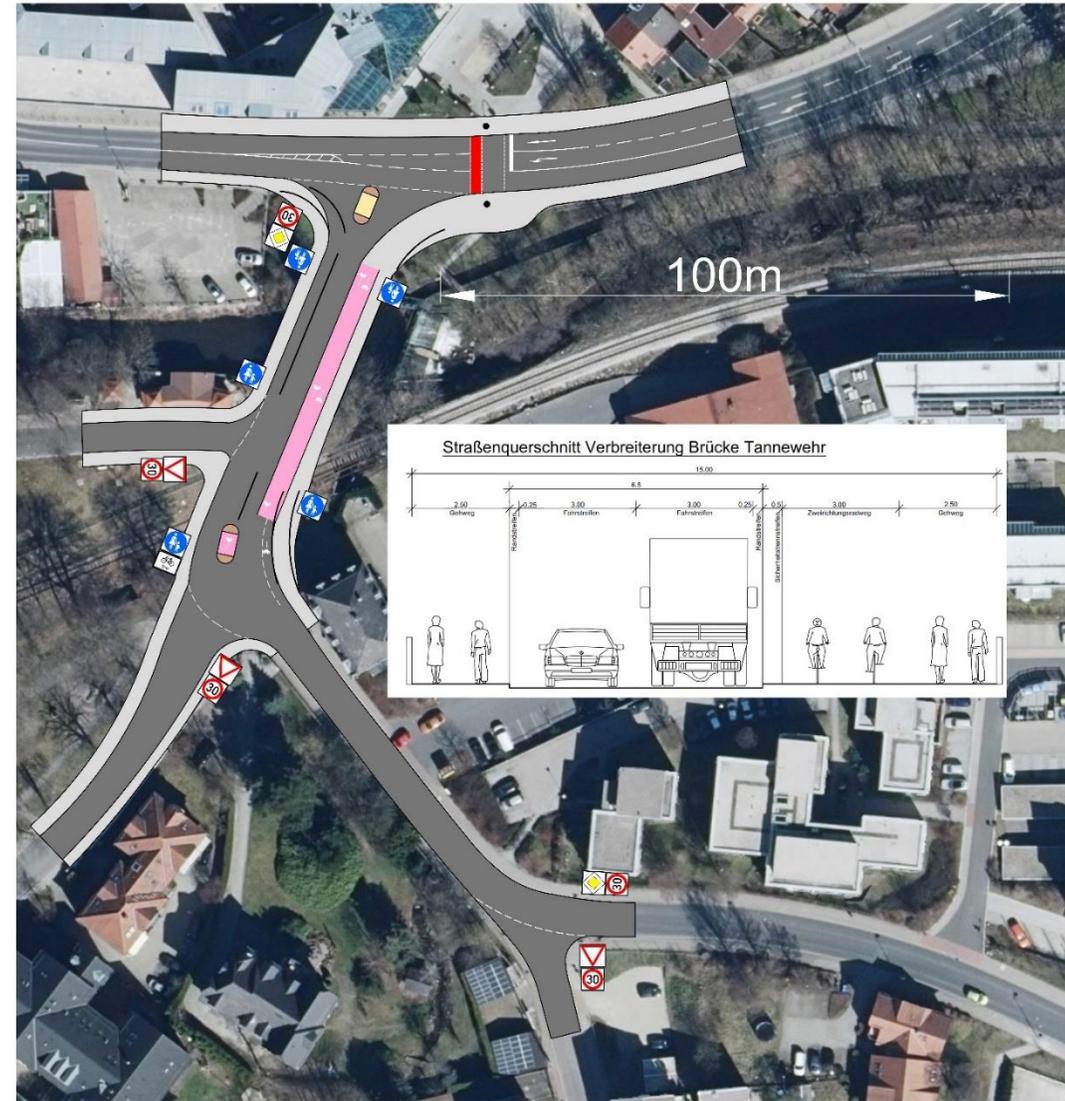
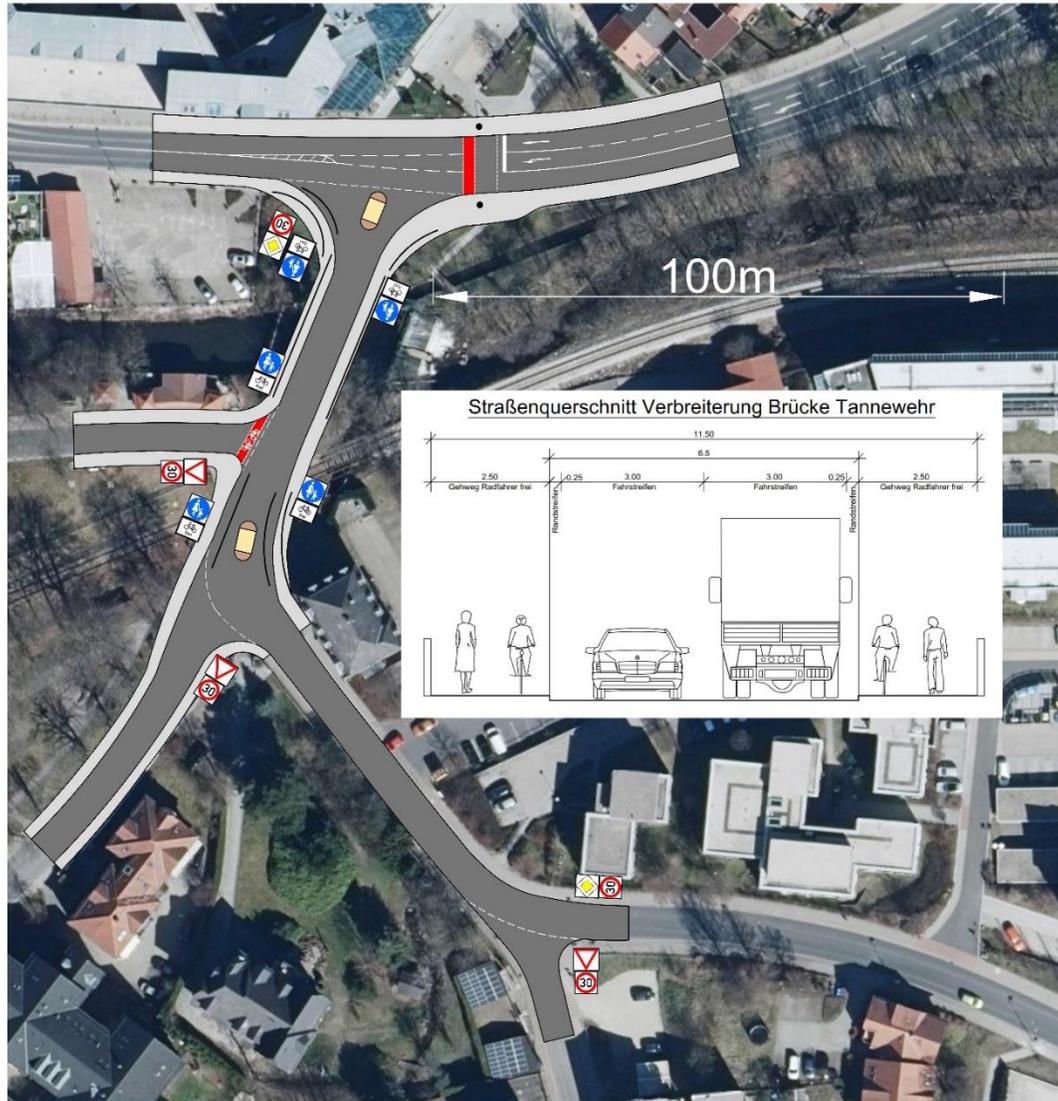
Tannewehr - Empfehlungen

Verbreiterung der Brücke Tannewehr

- Anhebung der Geh- und Radwegbreiten auf das Mindestmaß 2,5 m
- Abkröpfung der Waldstraße (Bereich Schleusinger Allee)
- Zusätzliche Maßnahmen:
 - Signalisierung Schleusinger Allee / Waldstraße
 - F-LSA südlich des Bahnübergangs über die Waldstraße
 - Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h
 - Andere Querschnitte für die Brücke möglich (nachfolgend dargestellt)



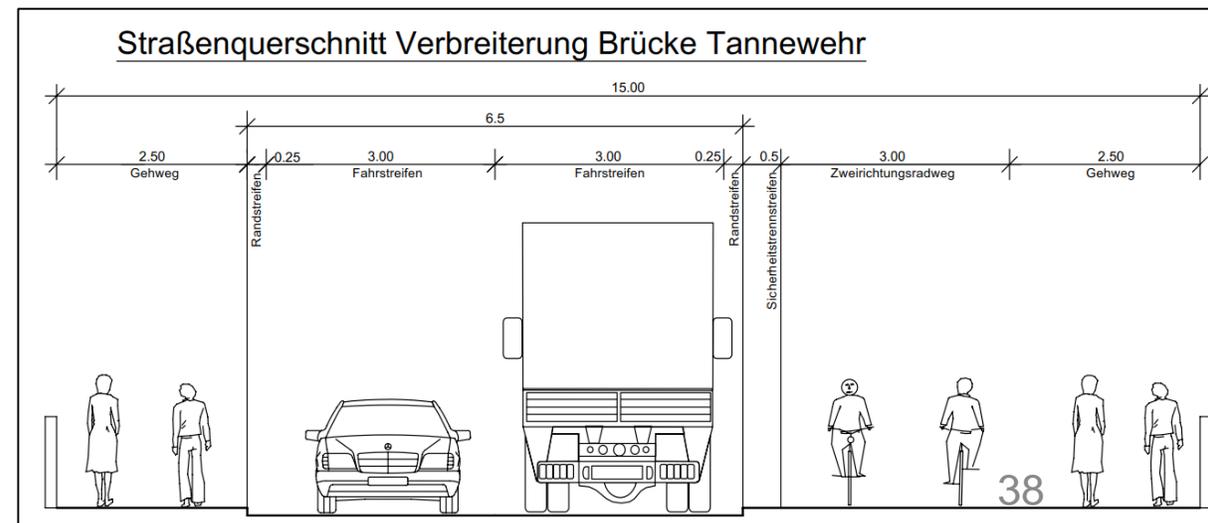
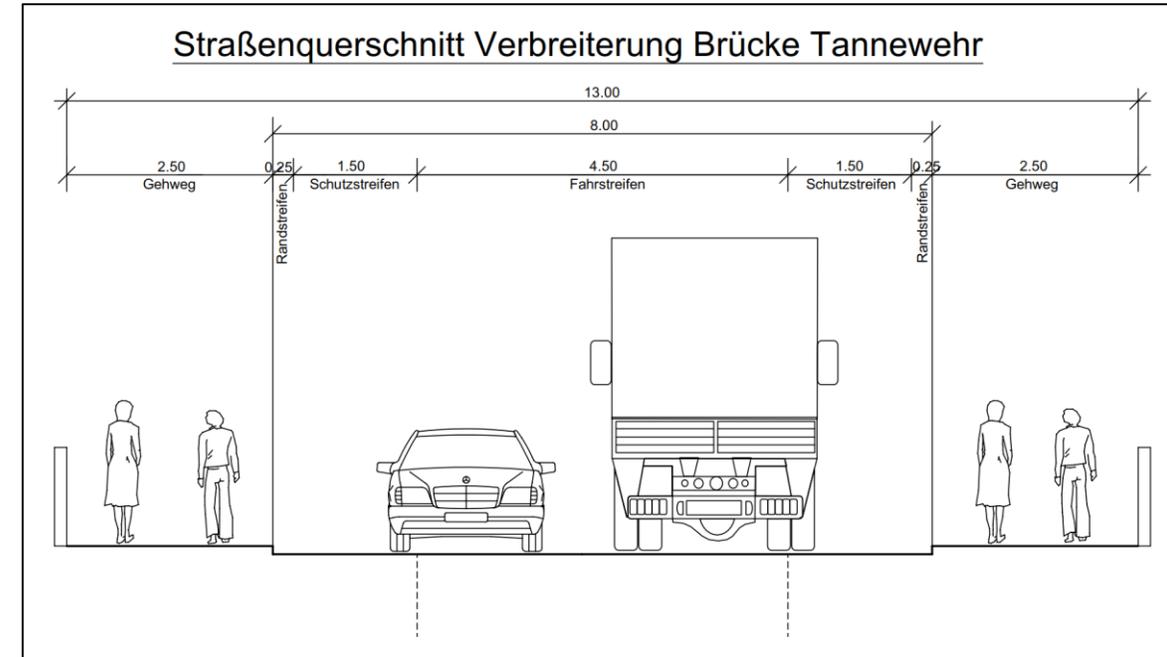
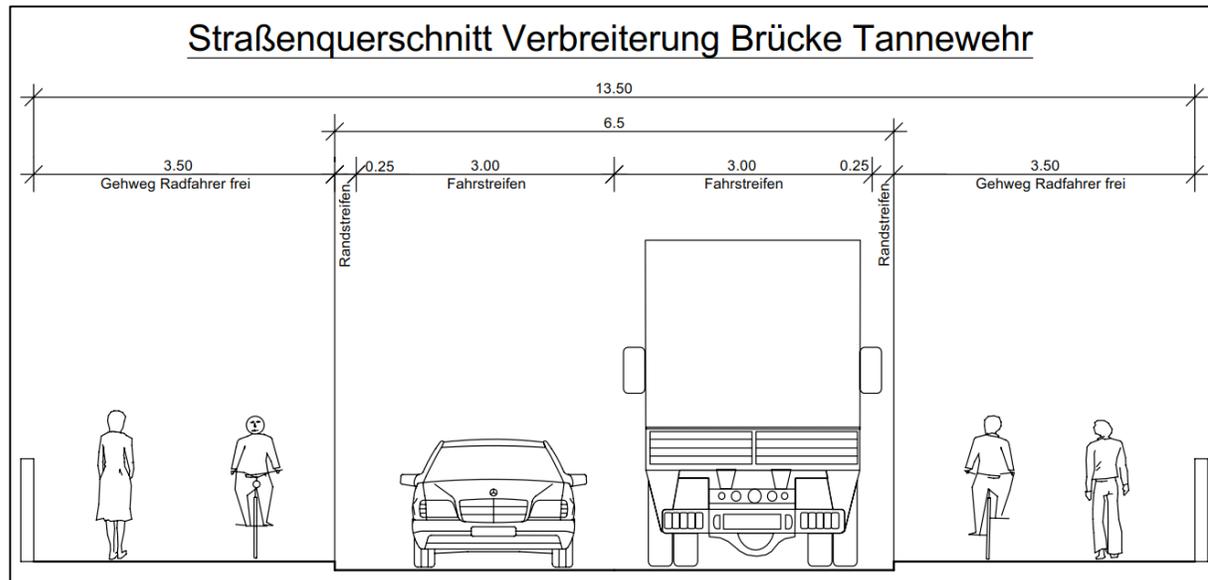
Tannewehr - Empfehlungen



Tannewehr - Empfehlungen

Verbreiterung der Brücke Tannewehr

- Alternative vorstellbare Querschnitte
 - Abhängig vom Straßenquerschnitt ändert sich die Form der Anbindung nördlich und südlich der Brücke





4. Querungsstelle Erfurter Straße / Wiesenweg / Unterpörlitzer Straße / Münzstraße

1. Problemstellung
2. Empfehlungen
 1. FGÜ mit Mitteltrennung westlich des Wiesenwegs
 2. FGÜ mit Mitteltrennung westlich der Oberpörlitzer Straße
 3. FGÜ mit Mitteltrennung östlich der Oberpörlitzer Straße

Erfurter Straße / Wiesenweg / Unterpörlitzer Straße / Münzstraße - Problemstellung

- **Bestehende Lichtsignalanlagen** an der Erfurter Straße – Obertorstraße und Unterpörlitzer Straße – Am Technikum sind ca. **450 m** voneinander entfernt
- Hohe Verkehrsstärken auf der L3004 (= starke Trennwirkung)
- Querungsbedarf zw. Innenstadt und Nordstadt vorhanden



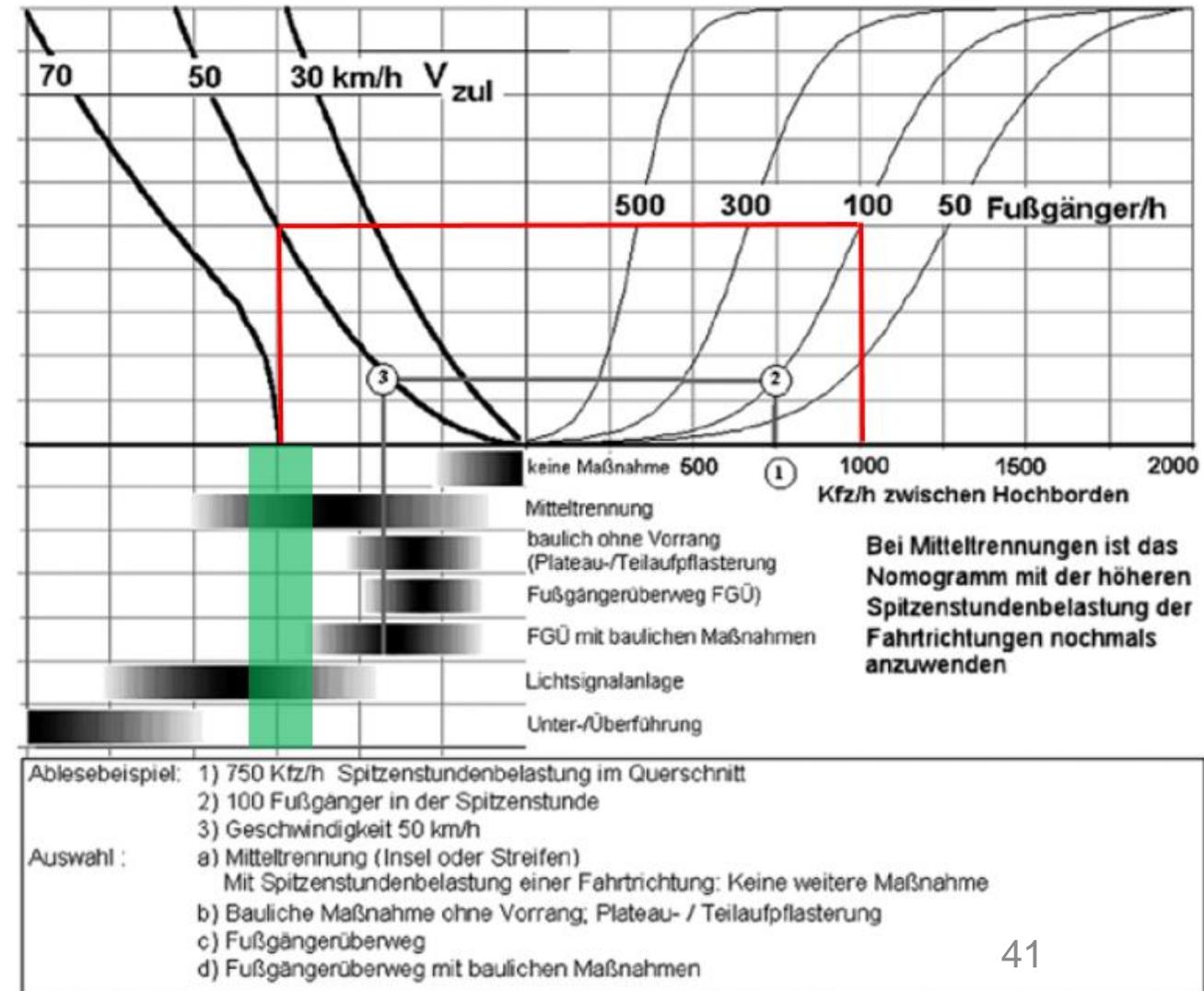
Erfurter Straße / Wiesenweg / Unterpörlitzer Straße / Münzstraße - Empfehlungen

Grundlagen für die Planung einer Querungsanlage:

- 1000 Kfz/h Spitzenstundenbelastung im Querschnitt (geschätzt)
- mindestens 100 Fußgänger in der Spitzenstunde (geschätzt)
- Geschwindigkeit innerorts 50 km/h

Bestimmung der möglichen Querungsanlagen:

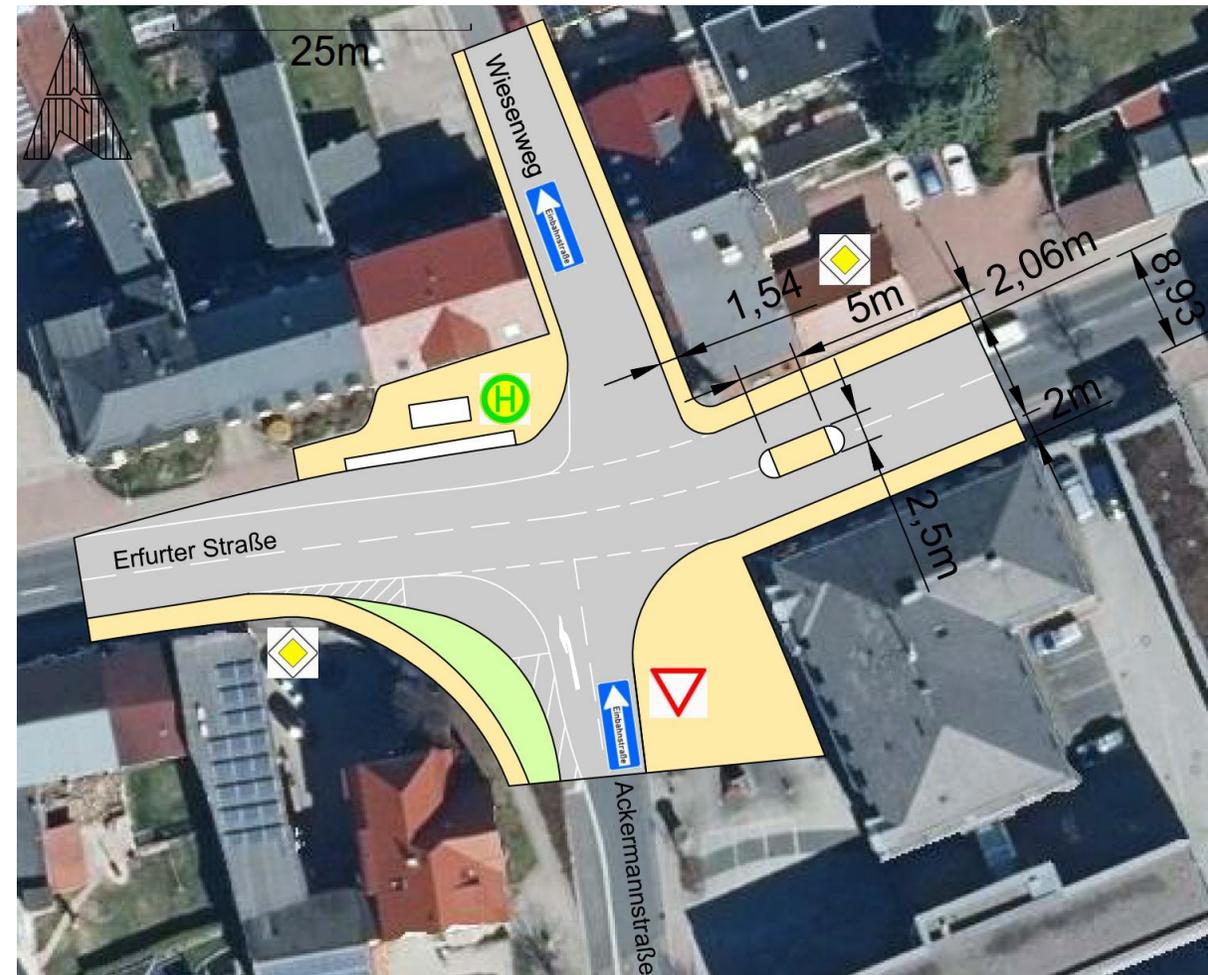
- Mitteltrennung
- FGÜ mit Mitteltrennung
- F-LSA



Erfurter Straße / Wiesenweg / Unterpörlitzer Straße / Münzstraße - Empfehlungen

FGÜ mit Mitteltrennung östlich des Wiesenwegs

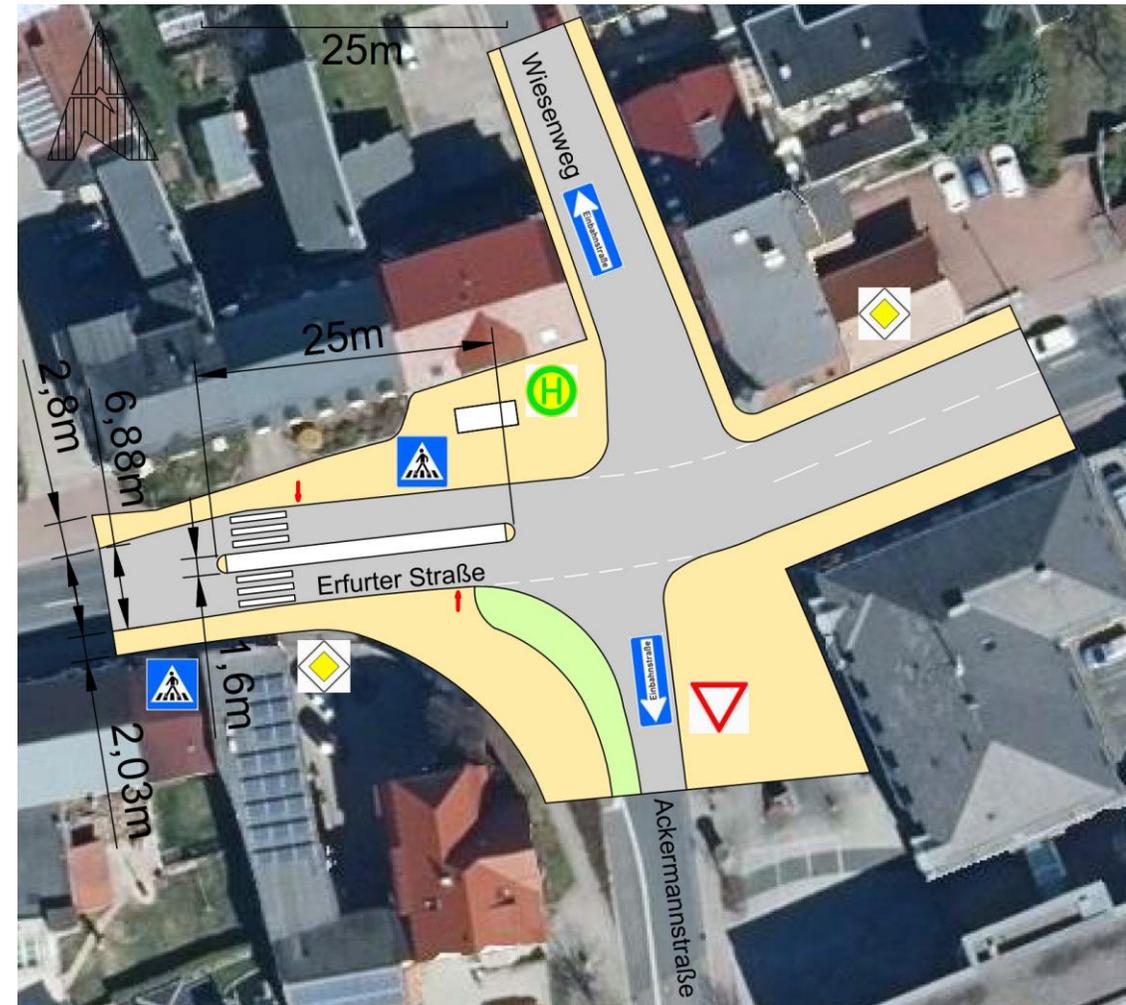
- Gehwegbreiten (westlich Wiesenweg) müssen voraussichtlich **eingeeengt** werden
- Alternativ auch Mitteltrennung mit FGÜ oder F-LSA an selbiger Stelle



Erfurter Straße / Wiesenweg / Unterpörlitzer Straße / Münzstraße - Empfehlungen

FGÜ mit Mitteltrennung westlich des Wiesenwegs

- Klarere „Fassung“ des Knotenpunkts (Verzicht auf Busbucht, ...)
- FGÜ um Querung an Haltestelle zu ermöglichen
- Schmale Mittelinsel (1,60 m), um Überholen des haltenden Busses zu verhindern
- Bestehende Problemstellung Zufahrt Computer System GmbH
- Auch Variante umgekehrter Einbahnstraße denkbar



Erfurter Straße / Wiesenweg / Unterpörlitzer Straße / Münzstraße - Empfehlungen

FGÜ mit Mitteltrennung östlich der Oberpörlitzer Straße

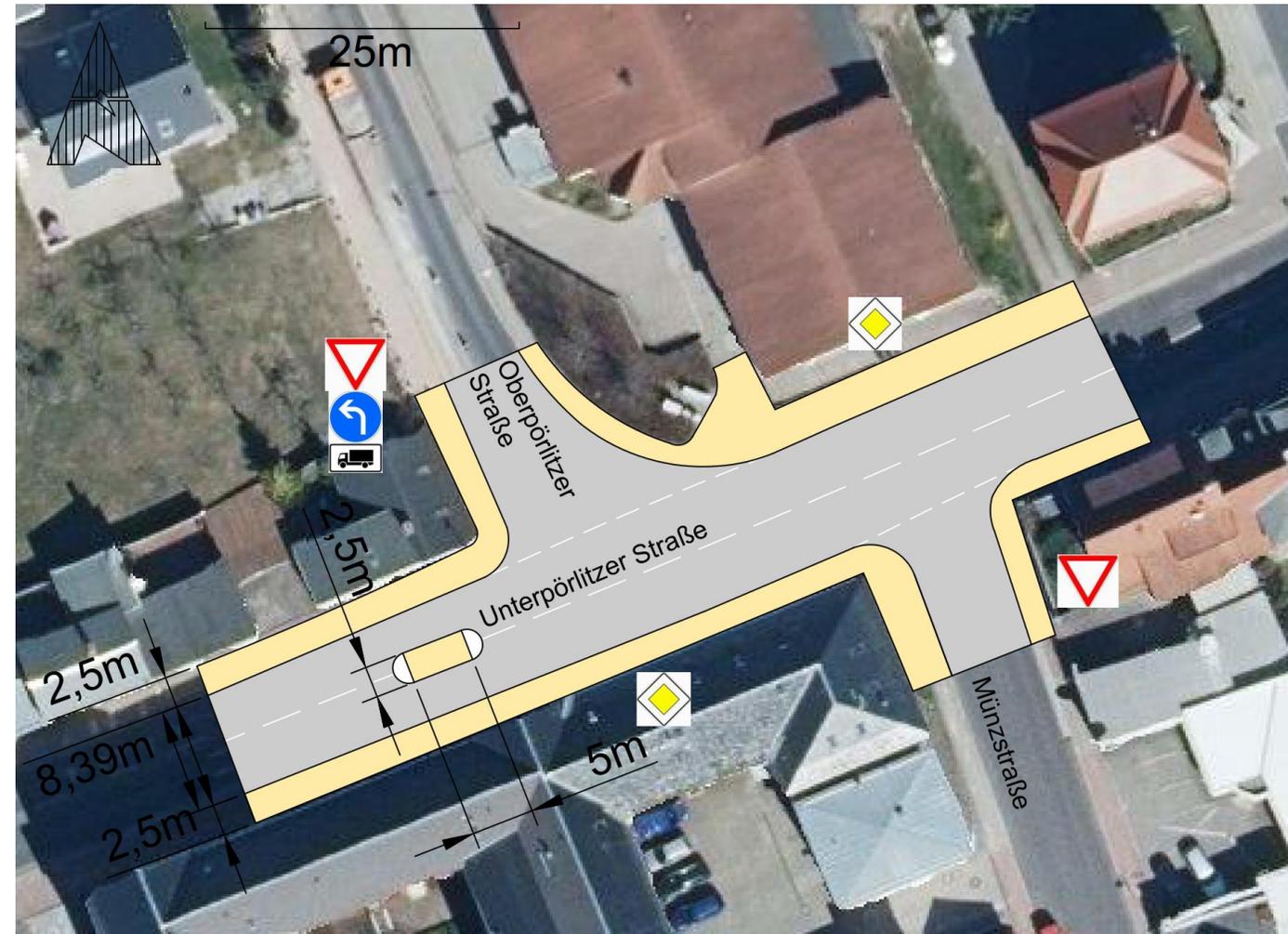
- Gehwegbreiten müssen **eingeeengt** werden
- Alternativ auch Mitteltrennung mit FGÜ oder F-LSA an selbiger Stelle



Erfurter Straße / Wiesenweg / Unterpörlitzer Straße / Münzstraße - Empfehlungen

FGÜ mit Mitteltrennung westlich der Oberpörlitzer Straße

- Wegfall des Linksabbiegestreifens
- Deklarierung der Oberpörlitzer Straße als Einbahnstraße
- Alternativ auch Mitteltrennung mit FGÜ oder F-LSA an selbiger Stelle





5. Parkraumsituation Möhrenbach

1. Problemstellung
2. Empfehlungen
 1. Eingeschränkte Halteverbote
 2. Ausbau der Parkflächen
 3. Ausbau des ehemaligen Sportplatzes

Parkraumsituation Möhrenbach - Problemstellung

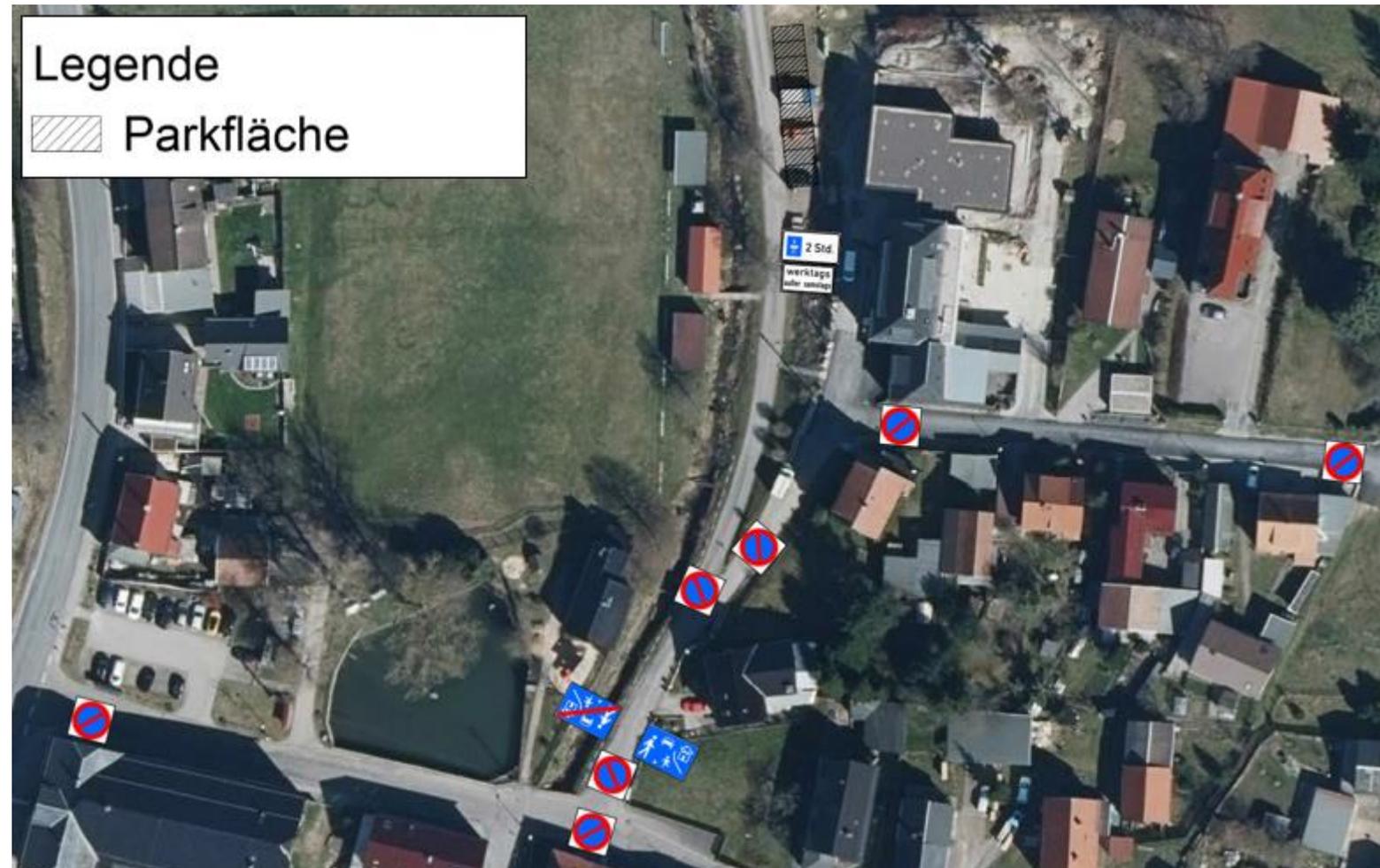
- **Neubau des Kindergartens** → Wegfall von Parkflächen
- **Nutzungskonflikte**
- Hauptproblem ist der **Hol- und Bringverkehr** → Behinderungen
- „An der Leihde“ und Grundstraße sind schmal → Begegnungen problematisch



Parkraumsituation Möhrenbach - Empfehlungen

Eingeschränkte Halteverbote

- Befreiung der Grundstraße und An der Leihde vom Ruhenden Verkehr
- Ausbau der bestehenden Parkflächen



Parkraumsituation Möhrenbach - Empfehlungen

Ausbau des ehemaligen Sportplatzes

- Umnutzung des südlichen ehemaligen Sportplatzes
- In Verbindung mit Schaffung von Wohnmobilstellplätzen (mit Serviceeinrichtungen)
- Verschiedene Erschließungsvarianten denkbar



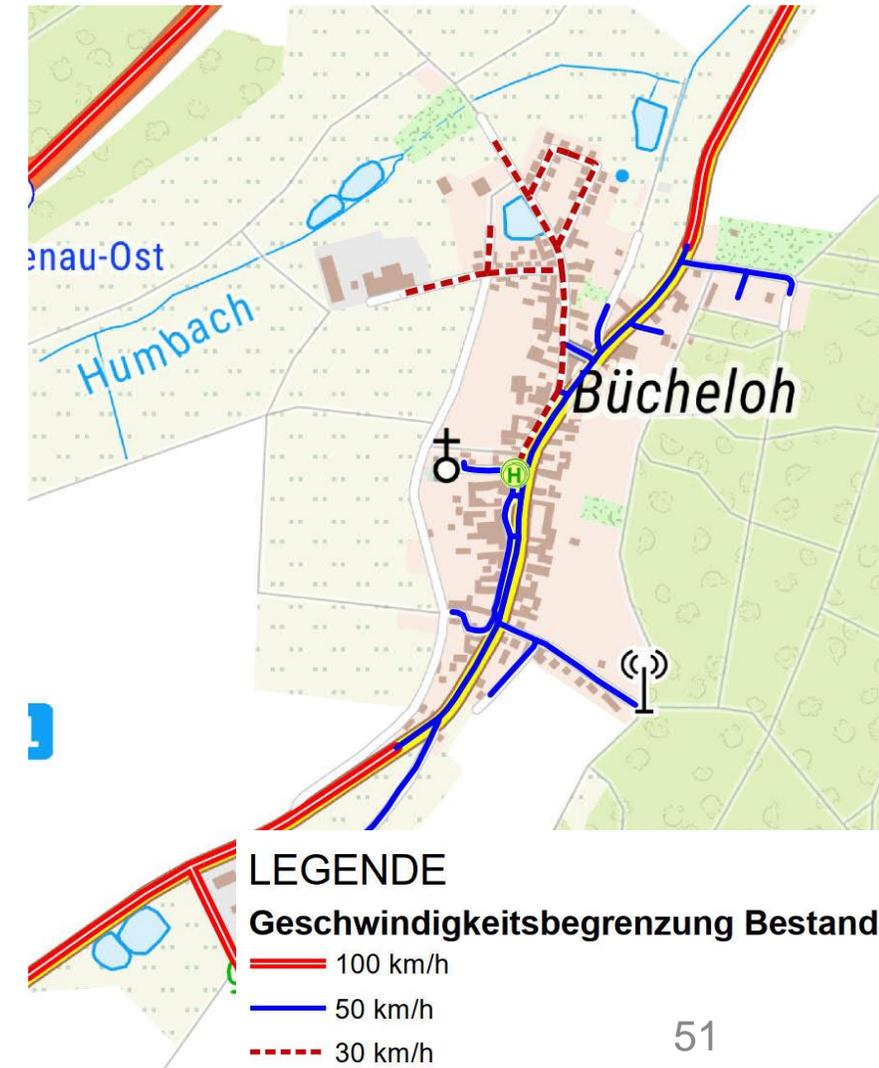


6. Verkehrsberuhigung Bücheloh

1. Problemstellung
2. Empfehlungen
 1. Verschwenkungen an den Ortseingängen
 2. Verlagerung Bushaltestelle
 3. Weitere Maßnahmen

Verkehrsberuhigung Bücheloh - Problemstellung

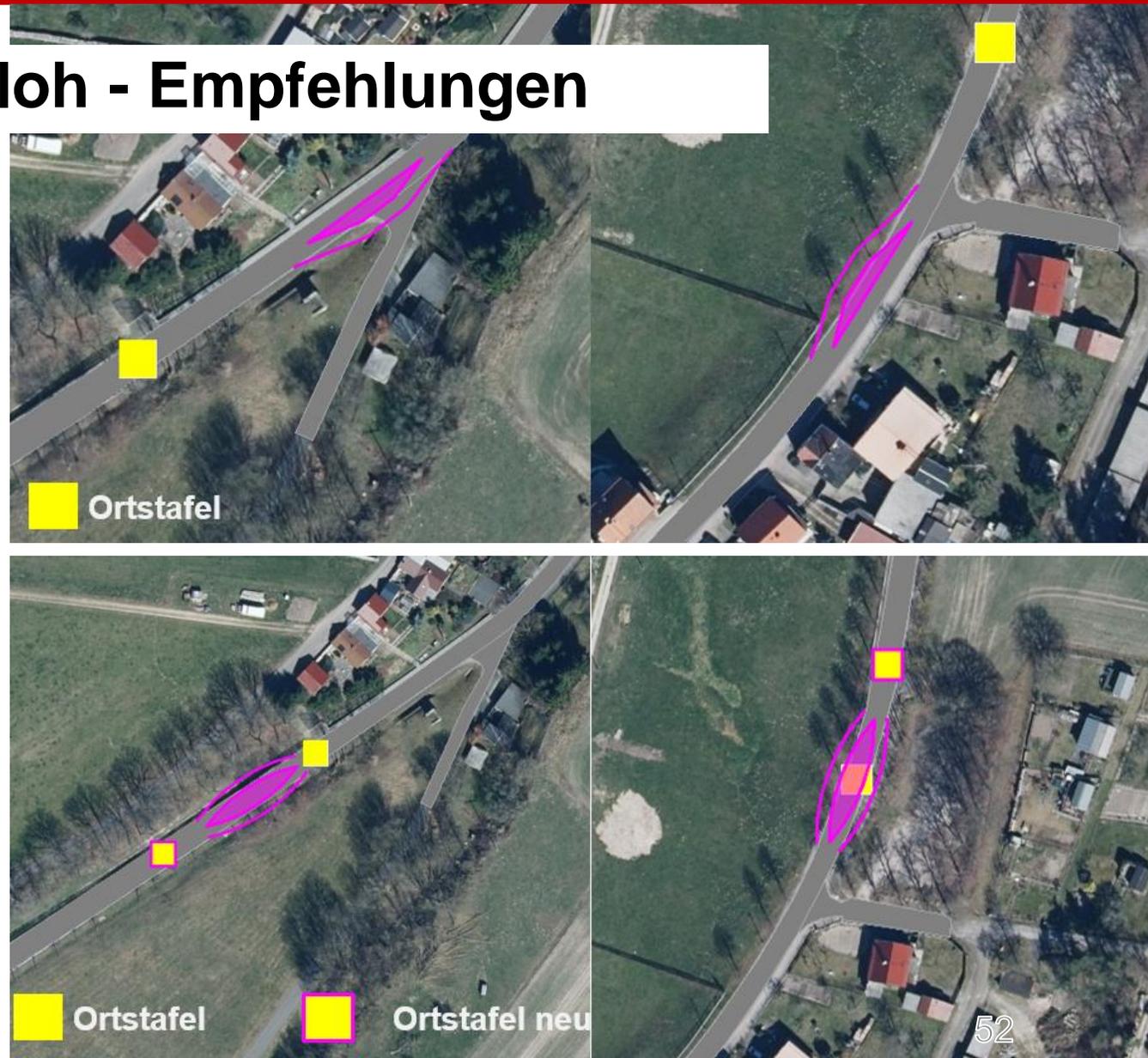
- Ortsdurchfahrt ca. 900 m lang
 - kein dauerhafter Begegnungsverkehr
 - relativ geradlinig → überhöhte Geschwindigkeiten
 - Bebauung beginnt aus Ri. Ilmenau deutlich nach dem Ortseingang
 - Aus Ri. Stadtilm Bebauung zunächst einseitig
- Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sind zu entwickeln



Verkehrsberuhigung Bücheloh - Empfehlungen

Verschwenkungen an den Orteingängen

- Reduktion der Geschwindigkeit an den Ortstafeln
- Aus Platz- und Kostengründen können die Verschwenkungen einseitig (einfahren) ausgeführt werden
- Für beidseitige Verschwenkungen wäre Verlegung der Ortstafeln notwendig



Oben: einseitig
Unten: beidseitig

Verkehrsberuhigung Bücheloh - Empfehlungen

Weitere Maßnahmen

- Geschwindigkeitstrichter auf 70 km/h vor den Ortseingängen
- Wechselseitige Einengungen im Verlauf der Ortsdurchfahrt
- Geschwindigkeitsanzeigetafeln
- Verringerung der Fahrbahnbreite





Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.