



## **Anlage 1      Verkehrliches Leitbild**

## 1. Vorbemerkungen

Im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans für Eisenach soll ein verkehrliches Leitbild erarbeitet werden. Das Leitbild soll dabei die bereits bestehenden und etablierten Zielstellungen des Verkehrskonzepts von 1994 aufgreifen und entsprechend der aktuellen Randbedingungen aktualisieren und erweitern. Den lokalen Besonderheiten soll ebenfalls Rechnung getragen werden.

Im verkehrlichen Leitbild werden die grundsätzlichen Handlungsrichtungen unter den konkreten Bedingungen Eisenachs auf handhabbare Ziele und Prämissen heruntergebrochen. Durch diesen Schritt wird es möglich, die noch zu entwickelnden Konzepte und Maßnahmen hinsichtlich ihrer Konformität mit den Zielen der Stadtentwicklung zu prüfen und die zu erwartenden Diskussionen in Öffentlichkeit und Kommunalpolitik immer wieder an den Zielen auszurichten.

Verkehrsentwicklungsplanung soll sich stets als ein Teil der Stadtentwicklung verstehen, für die das Integrierte Stadtentwicklungskonzept die strategische Grundlage ist. Die letzte Fortschreibung dieses Dokumentes erfolgte 2006, sodass man sich entschied eine erneute Fortschreibung des Stadtentwicklungskonzeptes parallel zum Verkehrsentwicklungsplan vorzunehmen. Eisenach versteht sich selbst als eine Stadt, die durch ihre zentrale Lage ein verbindendes Element zwischen dem Osten und Westen der Bundesrepublik darstellt. Als Geburtsort von Johann Sebastian Bach und dem Ort, an dem Martin Luther das Neue Testament ins Deutsche übersetzte, betont die Stadt auch ihre große Bedeutung für die deutsche Kulturgeschichte. Darüber hinaus berücksichtigen die Zielstellungen Erkenntnisse aus der Verkehrsanalyse. Zu den wesentlichsten gehören:

- Die derzeitigen Bevölkerungsprognosen bescheinigen Eisenach eine weitgehend konstante Einwohnerzahl bis 2030. Der demografische Wandel wird jedoch dafür sorgen, dass der Anteil der Senioren und Hochbetagten zunehmen wird, wohingegen die Bevölkerung im Erwerbstätigenalter eher zurückgeht. Die Stadt bildet hierbei einen stabilen Kern in der Region Südwestthüringen, die bis 2030 voraussichtlich einen Einwohnerrückgang um etwa ein Sechstel zu verzeichnen hat.
- Durch die Lage der Stadt an der wichtigen Ost-West-Autobahn A 4 und mit ihrem ICE-Halt ist die Stadt sehr gut in nationale und internationale Verkehrsnetze eingebunden.
- Innerhalb der Stadtlage ist das Straßennetz als weitgehend anforderungsgerecht ausgebaut zu bezeichnen. Defizite im Sinne regelmäßig auftretender Stauereignisse, die sich auch über einen längeren Zeitraum nicht abbauen, sind im Stadtbild selten.

- In einigen sensiblen Stadtbereichen bestehen Konflikte aufgrund hoher Verkehrsmengen hinsichtlich Lärm, Luftqualität, Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität. Dies betrifft insbesondere die Altstadt, in der zahlreiche Straßen derzeit sowohl eine hohe verkehrliche Bedeutung als auch eine intensive Seitenraumnutzung aufweisen.
- Auswertungen der Erhebungen im Ruhenden Verkehr haben gezeigt, dass es in Eisenach kein generelles Stellplatzdefizit gibt. In den beiden großen städtischen Parkhäusern waren stets noch zahlreiche Stellplätze frei, sodass eine Erreichbarkeit der Innenstadt grundsätzlich gesichert war.
- Das Netz des ÖPNV ist ebenfalls als weitgehend anforderungsgerecht einzuschätzen. Die Erschließungsqualität einiger peripher gelegener Ortslagen ist unzureichend.
- Anlagen für den Radverkehr sind im Hauptstraßennetz Eisenachs nur wenige zu finden, obwohl entsprechend der gültigen Richtlinien deutlich mehr vorgesehen werden sollten. Bestehende Anlagen weisen zudem teilweise Defizite auf. Abstellanlagen existieren im öffentlichen Raum teilweise bereits, an wichtigen Umstiegspunkten zum ÖPNV (v.a. am Bahnhof) sind die Kapazitäten jedoch erschöpft.
- Zahlreiche bedeutende Straßenräume im historischen Zentrum sind geometrisch und gestalterisch von Anlagen für den Kfz-Verkehr dominiert, sodass die Aufenthaltsqualität hier als nicht optimal einzuschätzen ist.

## 2. Präambel des verkehrlichen Leitbildes

Dem verkehrlichen Leitbild der Stadt Eisenach wird folgende Präambel vorangestellt:

**Zweckbindung:** Verkehr und Mobilität sind kein Selbstzweck, sondern dienendes und unterstützendes Element unseres arbeitsteilig organisierten Gemeinwesens. Individuelle Mobilität als eines der Grundbedürfnisse der Menschen und wirtschaftliche Austauschprozesse sind durch die Vorhaltung geeigneter verkehrlicher Infrastrukturen und deren stadtverträglichen Betrieb sicherzustellen. Dabei sind die Anforderungen der unterschiedlichen Nutzgruppen zu berücksichtigen, um allen Bürgern Eisenachs gleichwertige Chancen zur gesellschaftlichen Teilhabe einzuräumen.

**Sicherheit:** Der Schutz und die Unterstützung nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer – besonders der Fußgänger und Radfahrer sowie Älterer, Mobilitätseingeschränkter, Kinder und Jugendlicher – ist Voraussetzung für ein funktionierendes Gemeinwesen. Die demografischen Entwicklungen gebieten es in besonderem Maße, attraktiv für nicht motorisierte Kinder und Jugendliche sowie für Senioren und hoch Betagte zu sein. Dafür ist Verkehrssicherheit ein maßgeblicher Faktor.

**Verträglichkeit:** Die störenden und insbesondere die gesundheitsgefährdenden Auswirkungen des Verkehrs müssen durch Maßnahmen der Verkehrsvermeidung aber auch der Bündelung,

Vernetzung, Verlagerung und effizienten, umweltschonenden Abwicklung minimiert werden, damit die wesentlichen städtischen Qualitätsmerkmale und die Ziele der Stadtentwicklung und Stadtsanierung erreicht bzw. erhalten werden können. Dazu sind die Ziele der Lärminderung, der Luftreinhaltung und des Klima- und Ressourcenschutzes in die Verkehrsentwicklungsplanung einzubeziehen.

**Gleichberechtigung:** Die jeweiligen Stärken der Verkehrsträger (Fuß, Rad, ÖPNV, Kfz-Verkehr) sollen für die Gesamtentwicklung der Stadt nutzbar sein. Zu berücksichtigen sind stets die Verträglichkeiten im sozialen, wirtschaftlichen sowie ökologischen Bereich. Eine Abwägung gegenüber den Notwendigkeiten und Bedürfnissen für Wirtschafts-, Ausbildungs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr ist geboten und muss insbesondere die ökonomischen Anforderungen und Perspektiven sowie die Qualitäten als Wohn- und Touristikstandort berücksichtigen.

**Wirtschaftlichkeit:** Berücksichtigung finden sollte bei allen Verkehrsmaßnahmen die gesamtstädtische Nutzen-Kosten-Relation. Kostenwirkungen sind im räumlichen Kontext aber auch vor dem Hintergrund langfristiger Finanzierbarkeit zu betrachten. Sie müssen dabei gegenüber gesamtstädtischen Zielstellungen, externen Anforderungen und auch ökologischen Aspekten bewertet werden. Ein wesentlicher Beitrag zur Wirtschaftlichkeit des Verkehrs sind kurze Wege, die durch eine integrierte Standortpolitik für die Funktionen Wohnen, Arbeiten, Bildung und Versorgung und die Nutzung vorhandener Infrastrukturen und ÖPNV-Angebote verkehrsvermeidend wirken können.

**Beteiligung:** Um einen weitgehend gerechten und dauerhaften Interessen- und Lastenausgleich bei der Entwicklung der Konzepte, der Planung von Einzelmaßnahmen und dem dauerhaften Betrieb der Infrastrukturen herbeizuführen, sind Mitwirkung und Partizipation von Bevölkerung, Akteuren und Interessenverbänden unverzichtbare Planungsinstrumente. Aus diesem Grund sind Mitwirkung und Beteiligung der Öffentlichkeit als Grundlage aller Planungen zu verstehen und in diese zu integrieren.

### 3. Verkehrliches Leitbild

Ausgehend vom Leitbild des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes, den Vorgaben der Präambel und den in der Analyse festgestellten Defiziten sind mit den Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans Eisenach die folgenden Teilzielstellungen zu verfolgen:

**Ziel 1: Eisenach priorisiert die Förderung des emissionsarmen Verkehrs im Stadtgebiet.**

Neben dem ÖPNV sind der Rad- und Fußverkehr als individuelle Verkehrsmittel im Umweltverbund besonders zu fördern. Insbesondere die Anforderungen aus Klimaschutz, Luftreinhaltung, Lärminderung und der Endlichkeit fossiler Brennstoffe auf der einen Seite – aber auch ein sich änderndes Gesundheitsbewusstsein sind Gründe dafür, dass die Nachfrage nach attraktiven Angeboten im Rad- und Fußverkehr sehr hoch ist. Die Stadt bietet aufgrund ihrer kompakten Größe gute Voraussetzungen für die Förderung emissionsarmer Verkehre. Dabei ist der Fußgängerverkehr als besonders gesunde und umweltschonende Fortbewegungsart weiter zu stärken. Erforderlich sind insbesondere

- ein gutes Angebot an Einrichtungen der Nahversorgung in unmittelbarer Nähe der Schwerpunkte des Wohnens (Stadt der kurzen Wege)
- intakte Fußwege in der Kernstadt und den Ortsteilen sowie ausreichend dichte Querungsstellen des Straßennetzes (und sonstiger trennender Barrieren)
- möglichst geringe Wartezeiten an Lichtsignalanlagen und ausreichend lange Grünphasen
- eine hohe Aufenthaltsqualität, die das „Erleben des Stadtraumes“ ermöglicht,
- eine ausreichend hohe Dichte an Sitzmöglichkeiten, Grünanlagen, öffentlichen Toiletten und kleinen Stadtplätzen, um nicht zuletzt der alternden Bevölkerung viele Fußwege bis ins hohe Alter zu ermöglichen.

Die weiter voranschreitende Marktdurchdringung elektrisch unterstützter Fahrräder trägt wesentlich dazu bei, dass topografische Hindernisse im Radverkehr zunehmend an Bedeutung verlieren. Bei der Förderung des Radverkehrs stehen die folgenden Punkte im Mittelpunkt:

- Weitere Verdichtung des Angebotes an Radverkehrselementen im Hauptverkehrsstraßennetz bei Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes (Lückenschlüsse, Querungsstellen)
- Entwicklung eines besonderen Angebotes für Radverkehr über längere Distanzen mit Einbindung der Ortsteile und Umlandgemeinden
- Gewährleistung kurzer Wartezeiten an LSA gemäß den Qualitätskriterien des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehr

- Weitere Systematisierung und Ergänzung des Netzes an Abstellanlagen des Radverkehrs
- Weitere Stärkung der saisonalen Unabhängigkeit des Radverkehrs
- Noch stärkere Einbindung des Radverkehrs in den Umweltverbund, u.a. durch Entwicklung intermodaler Schnittstellen, Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV und ggf. Etablierung eines Leihradsystems
- Sukzessive Verbesserung des Radverkehrsklimas durch Image- und Bildungsmaßnahmen

**Ziel 2: Die Stadt Eisenach stärkt den öffentlichen Nahverkehr.**

Ein leistungsfähiger ÖPNV ist das Rückgrat des Umweltverbundes und eine wesentliche Voraussetzung für die dauerhafte Sicherstellung der Teilhabe aller Bürger. Gleichzeitig sichern Investitionen in den ÖPNV dessen Attraktivität und tragen damit zu einem möglichst effizienten Betrieb des Nahverkehrssystems bei. Die eigentliche Förderung des ÖPNV soll vor allem über folgende Ansätze erfolgen:

- ÖPNV-affine Siedlungsentwicklung, das bedeutet gezielte Entwicklung von durch den ÖPNV bereits erschlossenen Stadtgebieten durch Nachverdichtung der Bebauung und Erschließung neuer Stadtareale durch neue Haltestellen/ Haltepunkte an bereits bestehenden ÖPNV-Achsen
- Neue Stadtareale außerhalb der Erschließung durch bestehende ÖPNV-Achsen sind vorrangig nur dann zu entwickeln, wenn eine qualitätsgerechte und wirtschaftliche Einbindung in das bestehende ÖPNV-System durch neue Angebote gewährleistet ist.
- Weiterer Abbau von Behinderungen des ÖPNV an Strecken und Knotenpunkten und sukzessive Erhöhung der mittleren Reisegeschwindigkeit sowie durchgehende Anschlusssicherung
- Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung eines qualitätsgerechten Fahrtenangebotes in der Kernstadt und den Ortsteilen
- Dauerhafte Sicherstellung der Verfügbarkeit eines modernen Fuhrparks mit hohem Komfort für die Fahrgäste

**Ziel 3: Die Stadt Eisenach misst der hohen Qualität des öffentlichen Raumes eine entscheidende Bedeutung als weicher Standortfaktor zu.**

Die touristische Erlebbarkeit Eisenachs, die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und nicht zuletzt dadurch die Wohnqualität werden maßgeblich durch die Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raums beeinflusst. Zielstellung ist es daher, durch eine weitergehende hochwertige Gestaltung der öffentlichen Räume einen nachhaltigen Beitrag zur Baukultur, zum Leben und Wohnen und zur Gastlichkeit in Eisenach zu leisten. Dies bedeutet insbesondere, einen hohen und modernen Planungsgrundsätzen gerecht werdenden Anspruch bei der Neuplanung von auch dem Ver-

kehr dienenden öffentlichen Räumen (Straßen und Plätze) durchzusetzen, auf überzogene verkehrliche/ verkehrstechnische Gestaltungen wo möglich zu verzichten und im Einzelfall auch verkehrliche Überformungen zu Gunsten höherer stadträumlicher Qualitäten zurückzunehmen.

**Ziel 4: Durch Barrierefreiheit, sichere Verkehrsanlagen und kindgerechte Infrastruktur sichert die Stadt Eisenach eine umfassende Mobilitätsteilhabe.**

Zielstellung im VEP ist es, eine sozial gerechte Teilhabe an Mobilität und damit am gesellschaftlichen Leben für alle Personen in den verschiedenen Lebenslagen zu ermöglichen, also die Chancengleichheit zu wahren. Die Palette dementsprechender Ansätze ist sehr vielfältig und reicht von der grundsätzlichen Erreichbarkeit aller Stadtareale mit dem ÖPNV und nichtmotorisierten Verkehrsmitteln über Sozialtickets bis hin zur Barrierefreiheit. Barrierefreie Verkehrsanlagen in Eisenach sollen dabei so geplant und gebaut werden, dass Bürger mit allen Formen von Mobilitätseinschränkungen diese sicher und bequem nutzen können.

Eisenach soll jedoch ausdrücklich nicht nur besser auf eine alternde Bevölkerung vorbereitet sein. Vielmehr gilt es durch weiche Standortfaktoren, zu denen z. B. auch ein kindergerechtes Wohnumfeld gehört, junge Familien zum Bleiben oder zu einem Umzug nach Eisenach zu bewegen um der positiven Entwicklung der Stadt auch eine mittel- und langfristige Perspektive zu geben.

Die Steigerung der Verkehrssicherheit und damit die Absicherung der körperlichen Unversehrtheit von Verkehrsteilnehmern soll auch künftig der zentrale Maßstab beim Entwurf und Betrieb von Verkehrsanlagen sein. Dabei sind sowohl objektiv messbare Unsicherheitsfaktoren, wie Unfallstatistiken, als auch das subjektive Sicherheitsempfinden der Nutzer für die Identifikation von Handlungsschwerpunkten maßgebend.

**Ziel 5: Die Stadt Eisenach bemüht sich um eine größtmögliche Umweltverträglichkeit des Verkehrs zur Erreichung von Zielen des Klimaschutzes, der Luftreinhaltung und der Lärminderung.**

Die Stadt Eisenach setzt sich zum Ziel, eine größtmögliche Umweltverträglichkeit des Verkehrs zu erreichen. Dies bedeutet insbesondere, die Vorgaben aus der Luftreinhaltung, dem Lärmaktionsplan sowie den Klimaschutzzielen in die Strategien und Konzepte zur Entwicklung des Gesamtverkehrssystems einfließen zu lassen und mit entsprechenden Maßnahmen zu untersetzen. Dabei sind die in den anderen Zielen benannten Querbezüge zur Sozialverträglichkeit sowie zu weiteren Fragen der Stadtentwicklung ausreichend zu beachten. Bestandteil der Zielstellung zur Umweltverträglichkeit ist die Erreichung eines maximalen Anteils der Verkehrsmittel des Umweltverbundes und damit eine Vermeidung und Reduktion von Fahrten im Kfz-Verkehr.

**Ziel 6: Die Stadt Eisenach fördert zukunftsorientiertes Mobilitäts- und Parkraummanagement, moderne Mobilitätsformen und auf eine ganzheitliche Mobilitätswende ausgerichtete Innovationen.**

Gemäß dem planerischen Anspruch ist der Verkehrsentwicklungsplan ein weit in die Zukunft reichendes Planwerk. Umso wichtiger erscheint es, den Anspruch an Innovation und moderne Mobilität in jeder Phase der Aufstellung sowie in der Umsetzung zu verdeutlichen. Gegenwärtige Ansatzpunkte sind u.a. die Förderung von Elektromobilität, moderne City-Logistik-Konzepte und die weitere Etablierung des Prinzips „Nutzen statt Besitzen“, die sich im VEP widerspiegeln sollen. Dazu gehören im Weiteren auch technische Systeme auf höchstem Niveau (z.B. Verkehrsmanagement unter Zuhilfenahme von Verkehrstelematik, E-Ticketing im ÖPNV). Auch in klassischen verkehrsplanerischen Feldern, wie Parkraummanagement, Verkehrsorganisation und Verkehrsraumgestaltung können die vielfältigen Anforderungen zunehmend nur noch durch innovative Lösungen abgebildet werden (z.B. Begegnungszonen, zeitlich beschränkte Befahrbarkeit von Straßen, Handytickets fürs Parken). Es wird weiterhin erforderlich sein, aktuelle Entwicklungen auf nationaler und internationaler Ebene zu verfolgen und wenn notwendig die Rahmenbedingungen dafür zu schaffen (z.B. autonome ÖPNV-Systeme).

Die Ausgestaltung der individuellen Mobilität durch die Verkehrsteilnehmer ist eine Schlüsselgröße nicht nur für die Erreichung von Zielen der Umweltverträglichkeit. Deshalb ist es gleichermaßen legitim und erforderlich, über die bloße Information hinaus Anreize für die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu setzen. Dazu sollen einerseits Ansätze des Mobilitätsmanagements unter Einbeziehung maßgeblicher Akteure (z.B. Unternehmen) gezielt genutzt werden. Andererseits sollen auch angebots- bzw. nachfragesteuernde Elemente betont werden, um räumlich differenzierte Wirkungen zu erzielen. Dazu gehören beispielsweise Parkraummanagement bzw. Parkraumbewirtschaftung. Auch wenn sich öffentliche Fahrradverleihsysteme und Car-Sharing Angebote bisher vornehmlich in Großstädten durchgesetzt haben, sollten diese Instrumentarien als potenzielle Ergänzung des Mobilitätsangebots auch in Eisenach als Mittelstadt für die Gestaltung einer erfolgreichen Mobilitätswende implementiert werden.

**Ziel 7: Als Teil einer Nachhaltigkeitsstrategie strebt die Stadt Eisenach einen optimalen Betrieb des Straßennetzes an.**

In den vergangenen Jahren wurde das Straßennetz in Eisenach ertüchtigt und leistungsfähiger ausgebaut. Es entspricht heute überwiegend den aktuellen Anforderungen und gesellschaftlich anerkannten Qualitätsmaßstäben. Wesentliche Optionen zur Erweiterung der Kapazitäten werden nicht gesehen. Darüber hinaus lassen sich aus der Entwicklung der Bevölkerungszahlen in Stadt und Umgebung auch keine Anhaltspunkte für wesentliche flächenhafte Zunahmen im Kfz-Verkehr ableiten. Es resultiert hieraus die Zielstellung, das Straßennetz stets

- leistungsfähig,
- funktionstüchtig,
- auf modernen technischen und technologischen Standard und
- in tadellosem Ausbausezustand

zu erhalten. Große Verkehrsmengen sollten auf leistungsstarken Achsen gebündelt werden, bei denen eine größtmöglich verträgliche Abwicklung des Verkehrs gewährleistet ist. Straßen abseits dieses Kernnetzes sollen weitestgehend von Durchgangsverkehren befreit werden. Auf die weitgehende Vermeidung von Durchgangsverkehren in sensiblen Bereichen, wie z. B. der Altstadt, ist hierbei ein besonderes Augenmerk zu richten.

Die finanzielle Nachhaltigkeit erhält auch im Verkehrssystem eine immer höhere Bedeutung. Infrastrukturen sind nur dann zu ergänzen, wenn auch ihre dauerhafte Unterhaltung und Instandhaltung gewährleistet werden kann. Daher sind Überlegungen zur Wirtschaftlichkeit von Maßnahmen und eine klare Prioritätensetzung integraler Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplanes.

**Ziel 8: Eine leistungsfähige Verkehrsanbindung soll eine komfortable Erreichbarkeit aller Stadt- und Ortsteile von Eisenach gewährleisten.**

Alle Stadtteile, Ortsteile und Strukturschwerpunkte sind in die Netze der verschiedenen Verkehrsmittel einzubinden. Dazu gehört die leistungsfähige Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz ebenso wie eine gute Erreichbarkeit mit dem ÖPNV sowie die Anbindung an die Netze des Radverkehrs und des Fußverkehrs. Eine wohlgewichtete Förderung aller Verkehrsmodi soll zur größtmöglichen Wahlfreiheit der Bürger und damit zur bestmöglichen Mobilität und gesellschaftlicher Teilhabemöglichkeiten beitragen.

Bei der Anbindung der großen Gewerbestandorte sind die Erreichbarkeit durch den ÖPNV, straßengebundenen Lkw-Verkehr sowie die Sicherung von Gleisanschlüssen von besonderer Relevanz. Dafür notwendige Verkehre sollen möglichst ohne Beeinträchtigung von Anwohnern abgewickelt werden. Die Erreichbarkeit des Zentrums mit dem Pkw wird im Wesentlichen durch Abstellmöglichkeiten für das Fahrzeug bestimmt. Ein angemessenes Parkraumangebot ist hier insbesondere vor dem Hintergrund einer beabsichtigten Innenstadtberuhigung und der Auswirkungen von Kfz-Verkehr auf Umfeld und Umwelt herzuleiten.

**Ziel 9: Die Stadt Eisenach sichert und stärkt ihre Verkehrsgunst als bestimmenden Entwicklungsfaktor (ICE-Haltepunkt, BAB 4-Anbindung, B 19-Umverlegung).**

Eisenach ist bereits gut in nationale und internationale Verkehrsnetze eingebunden. Diese günstigen Voraussetzungen für eine positive Entwicklung von Wirtschaft und Tourismus in der Stadt sind auch künftig abzusichern. Die Stadt ist auf diese hervorragende Erreichbarkeit als wichtiger Standort des Automobilbaus und der Zuliefererindustrie angewiesen. Der Ausbau der Bundesstraße B 19 (Umfahrung über Mosbach als B 19n) ist ab 2030 durch Aufnahme in den Bundesfernstraßenplan wieder zu forcieren.

Als Mittelzentrum im Westen Thüringens erfüllt Eisenach viele wichtige, teils auch oberzentrale, Funktionen für die Region. Daher ist es wichtig, dass die Stadt mit ihren Ortsteilen von der Region aus stets gut erreichbar ist. Dazu gehören ein bedarfsgerecht ausgebautes ÖPNV-Angebot im Regionalverkehr, Radverkehrsverbindungen in die Umgebung und Parkplätze für Pendler und Besucher der Stadt.

**Ziel 10: Der Prozesscharakter der Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Eisenach soll durch Monitoring, Evaluation und Partizipation verstärkt werden.**

Verkehrs- und Mobilitätskonzepte sind in Zeiten dynamischer Entwicklungsprozesse ständig auf neue Rahmenbedingungen und Anforderungen hin zu prüfen und anzupassen. Dafür sind Instrumente des Monitorings und der Evaluierung in den VEP zu integrieren, um frühzeitig auf Herausforderungen reagieren zu können. Dazu zählen beispielsweise die Gewinnung aktueller Daten zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung Eisenachs sowie regelmäßig wiederholte Verkehrszählungen an ausgewählten Referenzquerschnitten im Stadtgebiet.

Darüber hinaus ist bei der Entwicklung verkehrsbezogener Maßnahmen künftig noch stärker eine Planungskultur zu etablieren, die auf Dialog und gemeinschaftliches Erarbeiten von Lösungen setzt. Auch die personelle Verankerung nachhaltiger Verkehrsplanung soll in Eisenach künftig noch weiter gestärkt werden. Dazu zählen insbesondere Arbeitsgruppen innerhalb der Verwaltung und zwischen Verwaltung und Kommunalpolitik, die Maßnahmen ganzheitlich vorbereiten und vorab diskutieren, um so den Planungsprozess effizienter zu gestalten. Die Benennung und Beteiligung bestimmter Auftraggeber (z. B. für Radverkehr, Fußverkehr, Senioren, Schüler etc.) ist eine erprobte Maßnahme. Die in diese Richtung bestehenden Strukturen sind in Eisenach zu stärken und ggf. auszubauen.

## **Anlage 2: Maßnahmenbewertung und Darstellung der Ergebnisse im Text**

## Maßnahmenbewertung und Darstellung der Ergebnisse im Text

Die Bewertungskriterien entsprachen dabei den 10 Zielen des verkehrlichen Leitbildes. Die Bewertung erfolgte auf einer Skala von +2 (hoher Zielerreichungsbeitrag) bis -2 (steht der Zielstellung deutlich entgegen). Zur Berücksichtigung der räumlichen Wirkung einer Maßnahme wurde ein Betroffenheitsfaktor eingeführt:

- Gering: kleinräumige Wirkung (Faktor 1)
- Mittel: Wirkung auf ein Stadtquartier oder flächenhaft auf bestimmte Personengruppe (Faktor 2)
- Groß: Ganzstädtische Wirkung oder Wirkung auf viele Personengruppen (Faktor 3)

Aus der Summe aller Einzelbewertungen wurden – in Überlagerung mit dem Betroffenheitsfaktor – Nutzenpunkte ermittelt, die letztlich Grundlage für die Priorisierung der Maßnahmen waren.

Die Priorisierung erfolgte abschließend in vier Klassen:

- Schlüsselmaßnahme: Die Umsetzung dieser Maßnahmen bis 2035 wird als sehr wichtig eingeschätzt, da sie wesentliche Defizite beseitigt und gleichzeitig Voraussetzung für die Umsetzung anderer wichtiger Maßnahmen ist.
- Hoch: Die Umsetzung dieser Maßnahme bis 2035 wird als sehr wichtig eingeschätzt, da wesentliche Defizite beseitigt oder erheblich bessere Bedingungen im Sinne des verkehrlichen Leitbildes geschaffen werden können.
- Mittel: Die Umsetzung dieser Maßnahme ist bis 2035 anzustreben, da wichtige Defizite beseitigt werden können. Teilweise sind mit der Umsetzung jedoch hohe Hürden verbunden. Gegenüber höher bewerteten Maßnahmen sind auch die Zahlen der „Nutznieser“ geringer einzuschätzen.
- Gering: Die Umsetzung dieser Maßnahmen ist grundsätzlich zu empfehlen und sollte in Abhängigkeit der finanziellen Möglichkeiten erfolgen.

Eine Zusammenfassung aller Maßnahmen sowie deren Priorisierung ist als **Anlage 4** Teil dieses Berichts. Hier sind ebenfalls die Hinweise aus dem Realisierungskonzept bezüglich der erwarteten Kosten sowie der zeitlichen Einordnung der Maßnahme dargestellt. Die Kosten sind dabei grob geschätzt worden und werden in fünf Klassen angegeben:

- unter 20.000 €
- 20.000 – 100.000 €
- 100.000 – 400.000 €
- 400.000 – 1.000.000 €
- über 1.000.000 €

Beim Umsetzungshorizont wird in vier Klassen unterschieden:

- Kurzfristig: Umsetzung der Maßnahme in den nächsten 5 Jahren angestrebt
- Mittelfristig: Umsetzung der Maßnahme in 5 – 10 Jahren angestrebt (für komplexere Maßnahmen sind jedoch ggf. auch kurzfristig schon Planungen anzustoßen)
- Langfristig: Umsetzung der Maßnahme voraussichtlich erst in 10 oder mehr Jahren (möglich)
- Daueraufgabe: die Umsetzung der Maßnahme sollte kontinuierlich erfolgen, bzw. die Maßnahme gehört zum wiederkehrenden Verwaltungshandeln

Die Ergebnisse der Maßnahmenbewertung sind innerhalb der Erläuterungstexte der einzelnen Maßnahmen in Tabellenform zusammengefasst. Die folgende Beispieltabelle beschreibt die einzelnen Bestandteile dieser Tabellen.

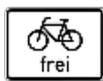
Titel der Maßnahme		
<b>Kurzbeschreibung:</b> Kurzzusammenfassung der Maßnahmenbeschreibung, der verfolgten Ziele und Wirkungen		
<b>Wechselwirkungen:</b> Beschreibung möglicher Wechselwirkungen der Maßnahme mit anderen Maßnahmen des VEP		
<b>Akteure:</b> beteiligte bzw. zu beteiligende Akteure		
Zeithorizont	Kostenrahmen	Priorität
kurzfristig 	unter 20.000 € 	gering 
mittelfristig 	20.000 – 100.000 € 	mittel 
langfristig 	100.000 – 400.000 € 	hoch 
Daueraufgabe 	über 1.000.000 € 	Schlüsselaufgabe 

## **Anlage 3      Arten von Radverkehrsanlagen**

### Gehweg/ Fußgängerzone, Radfahrer frei



VZ 239 StVO



VZ 1022-10 StVO

#### Verkehrsrecht:

- Benutzungsrecht für Radfahrer, d.h. immer kombiniert mit Mischverkehr auf Fahrbahn
- Schrittgeschwindigkeit als Höchstgeschwindigkeit für Radfahrer
- besondere Vorsicht gegenüber Fußgängern

#### Planung:

- Nutzungsrecht des Gehweges für Radfahrer, die sich auf der Fahrbahn im Mischverkehr unsicher fühlen
- innerorts eher zu vermeiden
- Freigabe von Fußgängerzonen zur besseren Erreichbarkeit der anliegenden Geschäfte

#### Straßenentwurf:

- Mindestbreite Gehweg 2,50m, breiter bei mehr Aufkommen an Fußgängern und Radfahrern

### Piktogramme auf Fahrbahn



Symbol Radfahrer StVO

#### Verkehrsrecht:

- in Deutschland verkehrsrechtlich noch nicht verankert
- wird in Einzelfällen testweise ausgeführt

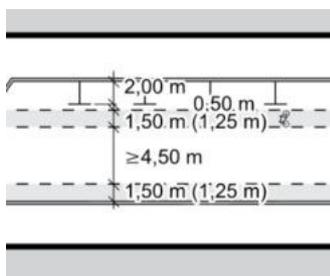
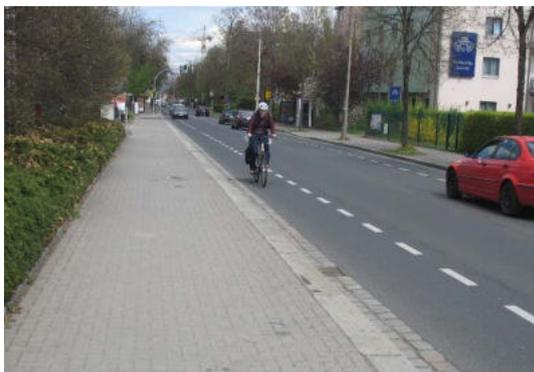
#### Planung:

- Verdeutlichung der Mischnutzung von Fahrbahnen durch Radfahrer und Autos, wo der Platz für einen Schutzstreifen nicht ausreicht
- bislang noch zu wenige Erfahrungen zu Verkehrssicherheit und Einsatzgrenzen, mglw. ähnlich Schutzstreifen

#### Straßenentwurf:

- unterschiedliche Ausführungsmöglichkeiten (Markierung nur seitlich in dichter oder weniger dichter Abfolge oder als einzelne große Piktogramme in Fahrbahnmitte)
- bislang noch wenige Erfahrungen zum Entwurf in Deutschland

### Schutzstreifen



Z 340 StVO als Schmalstrich, Strich-Lücke: 1m-1m  
(Quelle: ERA)

#### Verkehrsrecht:

- Teil der Fahrbahn, darf von Kfz im Begegnungsfall überfahren werden, wenn Gefährdung von Radfahrern ausgeschlossen ist
- Parken verboten, Halten erlaubt, deshalb Halten durch Zusatzschild ggf. zu untersagen
- keine Benutzungspflicht, z.B. Spurwechsel auf LA-Spur zum direkten Linksabbiegen möglich

#### Planung:

- Einsetzbar bis etwa 18.000 Kfz/24h und bis 1.000 Schwerverkehrsfahrzeuge je Tag
- Zweckmäßige Radverkehrsanlage bei schmalen Straßen innerorts

#### Straßenentwurf:

- Regelbreite 1,50 m (mind. 1,25 m), zzgl. 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zu Parkbuchten (mind. 0,5 m)
- Kernfahrbahn zwischen Markierungen mind. 4,5 m
- Radfahr-Piktogramme vorsehen

### Radfahrstreifen



VZ 237 StVO mit durchgehendem Breitstrich

#### Verkehrsrecht:

- Benutzungspflicht für Radfahrer
- Befahren, Parken und Halten für Kfz verboten, überfahren zulässig

#### Planung:

- Einsatz ab 10.000 Kfz/24h innerorts sinnvoll
- hochwertige eigenständige Radverkehrsanlage mit guten Sichtbeziehungen zwischen Radfahrern und Kfz-Fahrern und dadurch relativ sicher

#### Straßenentwurf:

- Breite 2,00 m (mind. 1,85 m, inkl. 0,25 cm Markierung) zzgl. 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zu Parkbuchten (mind. 0,5 m)
- Breite angrenzender Fahrstreifen mind. 2,75 m

### „Protected Bike Lane“



#### Verkehrsrecht:

- in Deutschland verkehrsrechtlich noch nicht verankert
- wird in Einzelfällen testweise ausgeführt
- ähnlich zum Radfahrstreifen oder eigenständigem Radweg

#### Planung:

- ähnlich Radfahrstreifen aber mit höherer subjektiver Sicherheit und weniger Konflikten mit regelwidrig parkenden Kfz
- sehr hochwertige eigenständige Radverkehrsanlage
- In Straßen ohne ruh. Verkehr und mit wenig Einfahrten sinnvoll

#### Straßenentwurf:

- bislang noch wenige Erfahrungen zum Entwurf in Deutschland
- ähnlich Radfahrstreifen mit baulicher Trennung zum Fahrstreifen (unterschiedliche Ausführungen)

### Gemeinsamer Geh-/ Radweg



VZ 240 StVO

#### Verkehrsrecht:

- Benutzungspflicht für Radfahrer
- Gegenseitige Rücksichtnahme mit Fußgängern

#### Planung:

- bauliche Trennung zum Kfz-Verkehr führt zu hohem subjektiven Sicherheitsgefühl, auf gute Sichtbeziehungen zwischen Radfahrern und Kfz achten, v.a. an Kreuzungen Sichthindernisse vermeiden
- nur wo Verbindungs- und Aufenthaltsfunktion untergeordnet sind (für Fußgänger und Radfahrer)
- innerorts aufgrund der Konflikte Rad-/Fußverkehr eher zu vermeiden

#### Straßenentwurf:

- Mindestbreite 2,50m, breiter bei mehr Aufkommen an Fußgängern und Radfahrern

### Getrennter Geh-/ Radweg



VZ 241 StVO

#### Verkehrsrecht:

- Benutzungspflicht für Radfahrer
- Befahren, Parken und Halten für Kfz verboten, überfahren zulässig

#### Planung:

- Einsatz ab 10.000 Kfz/24h innerorts sinnvoll
- hochwertige eigenständige Radverkehrsanlage
- bauliche Trennung führt zu hohem subjektiven Sicherheitsgefühl, auf gute Sichtbeziehungen zwischen Radfahrern und Kfz achten, v.a. an Kreuzungen Sichthindernisse vermeiden
- An Kreuzungen Führung auf Fahrbahnniveau sinnvoll

#### Straßenentwurf:

- Breite 2,00 m (mind. 1,60 m) zzgl. mind. 0,5 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn/ Parkbuchten
- bauliche Trennung zur Fahrbahn (z.B. Bord)
- Trennung zum Gehwegbereich

### Freigabe von Busspuren



VZ 245 StVO



VZ 1022-10 StVO

#### Verkehrsrecht:

- Benutzungsrecht für Radfahrer, d.h. kombiniert mit Mischverkehr auf nebenliegender Fahrbahn

#### Planung:

- bei relativ wenig Busverkehr eine hochwertige Radverkehrsanlage, bei zunehmendem Busverkehr behindern sich beide ungewollt gegenseitig
- Abstimmung/ Zustimmung Nahverkehrsunternehmen notwendig
- Vermeidung von Konflikten mit Radfahrern und Fahrgästen an Haltestellen

#### Straßenentwurf:

- Breite der Sonderspur entweder 4,75 m und breiter oder 3,50 m und schamler, dazwischen besteht die Gefahr, dass Radfahrer regelmäßig mit zu geringem Abstand überholt werden

## Fahrradstraße



VZ 244 StVO

### Verkehrsrecht:

- Straßen ausschließlich für Radverkehr zugelassen, diese dürfen auch nebeneinander fahren
- Kfz-Verkehr kann durch Zusatzschild zugelassen werden, muss dem Radverkehr Vorrang einräumen
- Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

### Planung:

- hochwertige Radverkehrsanlage zur Konzentration von Radverkehr im Nebennetz
- Zulässig wenn Bedeutung der Straße für den Radverkehr (künftig) über dem Kfz-Verkehr liegt

### Straßenentwurf:

- Fahrbahnbreite 4,00 m (mind. 3,50 m) notwendig
- bei Bedarf kann das Verkehrszeichen als Piktogramm wiederholt werden
- Fahrradstraße kann bevorrechtigt werden, dann bauliche Hervorhebung (z.B. Fahrbahnanhebung)

## Radverkehr in geschwindigkeitsreduzierten Zonen



VZ 274-30 oder 274-20 StVO

### Verkehrsrecht:

- keine Radverkehrsanlage in geschwindigkeitsreduzierten Zonen vorzusehen → Mischverkehr
- gegenseitige Rücksichtnahme zwischen Radfahren und Kfz
- Begegnungszonen (nicht in StVO) ähnlich zu bewerten

### Planung:

- Mischverkehr in geschwindigkeitsreduzierten Bereichen als Standardfall im Nebennetz des Radverkehrs
- Tempo 20 Zonen und Begegnungszonen bei erhöhter Seitenraumnutzung oder hohem Querungsbedarf

### Straßenentwurf:

- keine besonderen Anforderungen an den Straßenentwurf
- gestalterische Abtrennung der Seitenbereiche für Fußgänger

## Radverkehr auf Mischverkehrsflächen



VZ 325 StVO

### Verkehrsrecht:

- Schrittgeschwindigkeit als Höchstgeschwindigkeit für Radfahrer
- Besondere Rücksicht auf Fußgänger
- Shared-Space Bereiche (nicht in StVO) ähnlich zu bewerten

### Planung:

- sinnvoll im Nebennetz des Radverkehrs oder in zentralen Bereichen, in denen der Fußverkehr Vorrang haben soll
- möglichst keine Überlagerung mit Hauptroute des Radverkehrs

### Straßenentwurf:

- keine bauliche Trennung der verschiedenen Straßenbereiche vorzusehen

## Radschnellverbindung



### Verkehrsrecht:

- verkehrsrechtlich als eigenständige Radverkehrsanlage zu beschildern, dabei verschiedene Optionen möglich (Radweg, Radfahrstreifen, Fahrradstraße...)
- Mischnutzung mit Fußverkehr zu vermeiden

### Planung:

- sehr hochwertige Radverkehrsverbindung, auf der lange Distanzen mit hohen Geschwindigkeiten zurückgelegt werden sollen
- sollten die Hauptachsen des Radverkehrs einer Region bilden

### Straßenentwurf:

- verschiedene oben beschriebene Optionen denkbar, Radschnellwege sollen dabei stets breiter als Regelmäße ausgeführt werden, z.B. Radfahrstreifen mind. 3m, Zwei-Richtungs-Radweg mind. 4m

## **Anlage 4 Zusammenfassende Maßnahmentabelle zum VEP**

## Zusammenfassende Maßnahmentabelle zum VEP

Maßnahme Nr	Bezeichnung	Beschreibung	Priorität	Zeithorizont						
					unter 20.000€	20.000 - 100.000 €	100.000 - 400.000 €	400.000 - 1.000.000	über 1.000.000 €	
<b>Innenstadt</b>										
i.1	Halbseitige Sperrung des Nikolaitores	- Umsetzung der halbseitigen Sperrung des Nikolaitores (inkl. Drehung Einbahnstraße Nicolaistraße und weiteren Anpassungen im Straßennetz) --> erhebliche Entlastung des Karlsplatzes, der Johannisstraße und der Nicolaistraße (Sowieso-Maßnahme)	Schlüsselmaßnahme	Kurzfristig	●					
i.2	Umgestaltung des Karlsplatzes mit Verringerung der MIV-Frequenz auf der südlichen Platzhälfte	- Umgestaltung des südlichen Karlsplatzes mit dem Ziel einer deutlichen Verkehrsberuhigung --> Konzentration von Durchgangsverkehr auf der Wartburgallee und Entlastung Altstadt - Erhalt Erreichbarkeit auch für Kfz	Hoch	Kurzfristig				●		
i.3	gestrichen									
i.4	Anpassung der Einbahnstraßenregelung Marienstraße	- Anpassung der Marienstraße als gegenläufige Einbahnstraße verlagert Verkehre aus der Altstadt auf die Wartburgallee	Mittel	Kurzfristig	●					
i.5	gestrichen									
i.6	Umgestaltung des Platzes vorm Nikolaitor (Kaiserhof)	- Mit halbseitiger Sperrung des Nikolaitores werden hier weniger Flächen für den Kfz-Verkehr benötigt - Durch EKZ "Tor zur Stadt" erhöhter Fußgängerquerungsbedarf	Mittel	Mittelfristig				●		
i.7	Fortschreibung des Parkraumkonzepts	- Prüfung der Auswirkungen des Parkhauses "Tor zur Stadt" - Pendlerparken - Berücksichtigung der Belange von mobilitätseingeschränkten Personen - Gebührgestaltung und Zahlmodi - Reisebusparken - Prüfung der Erfordernis konzeptioneller Ansätze außerhalb der Innenstadt	Hoch	Kurzfristig		●				
<b>Fußverkehr</b>										
F.1	Aufwertung von Fußwegen im Stadtgebiet	- Herstellung anforderungsgerechter Oberflächen und Breiten - z.B. Michelsbach östli. Kasseler Straße	Mittel	Daueraufgabe				●		
F.2	Bedarfsgerechte Überquerungsanlagen an Straßen	- z.B. Kasseler Straße (3x KGV Eliasperle, Zeppelinstraße, Hörssel, Spickenstraße), Wartburgallee (Stadtspark, Prinzenteich, Drachenschlucht), Rennsteig über B19 und B84, Gothaer Straße (Schützenstraße, Austraße), Mühlhäuser Straße (Am Siebenborn, Trebeniusstraße, ...), L1021 Dürrerhof, K505 Berteroda, K2a nordwestlich Stockhausen, Langensalzaer Straße (Hörsselbrücke, Trenkelhofer Straße), Clemensstraße (Bahnhof Nordausgang), Bahnhofstraße (Bahnhof Südausgang, Nicolaiplatz), im Zuge der Alexanderstraße	Schlüsselmaßnahme	Mittelfristig				●		
F.3	Schließen von Lücken im Fußwegenetz	- z.B. Fischweide - Uferstraße, Ernst-Thälmann-Straße - Nord (2x), Stregda - Nord, Karlskuppe - Nord, Hofferbertaue - August-Rudloff-Straße, Hötzelsroda - Bosch, Neuenhof - Hörssel, Kasseler Straße (vor allem Zeppelinstraße-Wartburgschule), Wartha - Neuenhof, Mühlgraben, Gothaer Straße - Eichrodter Weg (Hörsselbrücke)	Hoch	Mittelfristig					●	
F.4	Prüfung von Möglichkeiten zur Optimierung für Fußgänger an Knotenpunkten	- künftig bessere Ausschöpfung der Bewertungsmöglichkeiten für Fußgängerquerungen im Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) --> Anstreben einer guten Verkehrsqualität für Fußgänger durch längere Grünzeiten - Ergänzen von Furten auf Knotenarmen für die es derzeit keine Querungsmöglichkeit gibt - Prüfung von Einsatzmöglichkeiten von Fußgängerüberwegen am Kreisverkehrsplatz Ernst-Thälmann-Straße - z.B. am Knotenpunkt Bahnhofstraße/ Wartburgallee, Hinter der Mauer/ Hospitalstraße	Mittel	Kurzfristig		●				
F.5	Schaffung von Aufenthalts- und Ruhebereichen		Mittel	Kurzfristig	●					

## Zusammenfassende Maßnahmentabelle zum VEP

Maßnahme Nr	Bezeichnung	Beschreibung	Priorität	Zeithorizont					
					unter 20.000 €	20.000 - 100.000 €	100.000 - 400.000 €	400.000 - 1.000.000 €	über 1.000.000 €
<b>Radverkehr</b>									
R.1	Hauptradrouennetz etablieren und wegweisen, Ganzjahresnetz	- Aufstellen eines Radhauptnetzes für den Alltags- und touristischen Radverkehr sowie ergänzender Erschließungsrouten - Sukzessives Durcharbeiten von Radhaupttrouten zur Beseitigung sämtlicher Netzlücken entlang dieser Routen - Wegweisung von Radhaupttrouten für den Alltagsverkehr mit einem einprägsamen System (z.B. Routenfarbe, Routennummer o.ä.) - Definition eines Radrouennetzes auf dem durch Winterdienst ganzjährig Rad gefahren werden kann	Schlüsselmaßnahme	Kurzfristig		●			
R.2	Verbesserung der Radwegeverbindungen am Stadtrand und in die Region	- als Daueraufgabe der Verwaltung zu betreiben - qualifizieren nach aktuellem Regelwerk - z.B. Fahrradstraße nach Stedtfeld, nach Hörschel/Neuenhof/ Wartha/ Göringen, Bahnhof-Bosch-Hötzelsroda (mit sicherer Querung der K2a), an L1016 nördlich Neukirchen, L 1021 Stregda-Hötzelsroda, Karlskuppe-Ramsborn	Schlüsselmaßnahme	Mittelfristig					●
R.3	Radverkehrsanlagen entlang von Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet	- als Daueraufgabe der Verwaltung zu betreiben - z.B. Mühlhäuser Straße (Neuanlage nördlich Hörsel und Aufwertung des Schutzstreifens zum Radfahrstreifen), Langensalzaer Straße, Kasseler Straße, Rennbahn, Wartburgallee, Clemensstraße, Weimarische Straße, Gothaer Straße	Hoch	Mittelfristig				●	
R.4	Attraktive Querungen/ Unterführungen des Bahndamms	- Umzusetzen/ zu planen mit K.9 und F.2	Schlüsselmaßnahme	Langfristig					●
R.5	Sukzessive Prüfung der Freigabe von Einbahnstraßen		Hoch	Kurzfristig	●				
R.6	Ausbau des Angebotes an Fahrradabstellanlagen	- z.B. Bahnhof West, wichtige Haltestellen des Stadtverkehrs	Hoch	Kurzfristig	●				
R.7	Zentrale, gesicherte Fahrradabstellanlage am Hauptbahnhof	- Neubau einer attraktiven, sicheren und überdachten Fahrradabstellmöglichkeit, ggf. ergänzt um Services wie Fahrradwerkstatt, ÖPNV-Service-Center etc.	Hoch	Mittelfristig			●		
R.8	Öffentlichkeitsarbeit zur Verbesserung von Fahrradklima und Verkehrssicherheit	- als Daueraufgabe der Verwaltung zu betreiben - Mitarbeit in AGFK Thüringen + ADFC + Stadtradeln - weiteres Thema: Verkehrssicherheit und gegenseitige Rücksichtnahme	Hoch	Daueraufgabe	●				
<b>ÖPNV</b>									
Ö.1	Verbesserung der Barrierefreiheit von Haltestellen und Fahrzeugen	- als Daueraufgabe der Verwaltung und des ÖPNV-Unternehmens zu betreiben	Schlüsselmaßnahme	Daueraufgabe			●		
Ö.2	Neubau von Haltestellen zum Abbau räumlicher Erschließungsdefizite	- im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans umzusetzen - z.B. Luthergymnasium, Duale Hochschule, Kasseler Straße/ Zeppelinstraße	Mittel	Kurzfristig		●			
Ö.3	Prüfung möglicher künftiger ÖPNV-Führungen bei Fortschreibung des Nahverkehrsplans	- Prüfung künftiger ÖPNV-Führungen zum Abbau flächenhafter Erschließungsdefizite z.B. Anschluss Wartenberg via Fr.-Naumann-Straße oder Karolinenstraße, Anschluss GW Eichrodter Weg in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans	Mittel	Mittelfristig		●			
Ö.4	Stärkung des SPNV zur Verknüpfung von Eisenach mit der Region	- v.a. schnellere Zugverbindungen nach Bad Salzungen als RE nach Meinigen/ Schweinfurt - Neubau Bahnsteig auf der Strecke nach Bad Salzungen am Bahnhof EA-West	Mittel	Mittelfristig	●				
Ö.5	Bessere ÖPNV-Anbindung der Ortsteile	- Prüfung von Möglichkeiten zur Verbesserung der Anbindung der Ortschaften (insb. zu Tagesrandzeiten, stärkere Fahrtenregelmäßigkeit) in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans - Prüfung alternativer Angebote (Rufbus, Mitnahmebank etc.)	Mittel	Mittelfristig			●		
Ö.6	Prüfung zur Einrichtung von P&R-Plätzen an angebotstarken Buslinien der Stadt und am Hauptbahnhof	- z.B. Hautbahnhof, Bahnhof-West, Mühlhäuser Straße, Raststätte Ramsborn (bei Großveranstaltungen)	Gering	Mittelfristig		●			
Ö.7	Fahrradmitnahmemöglichkeiten in Stadt- und Regionalbussen beibehalten	- Beibehaltung und perspektivische Ausweitung des bereits auf touristisch relevanten Linien von April bis Oktober umgesetzten Systems auf Routen mit zusätzlicher Berufspendlerrelevanz (z.B. in Richtung Mühlhausen, Bad Langensalza)	Gering	Daueraufgabe	●				
Ö.8	gestrichen								
Ö.9	Fortsetzung des Busvorrechtigungsprogramms	- Fortsetzung des Busbeschleunigungsprogramms zur Beschleunigung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen und Haltestellen	Mittel	Daueraufgabe	●				
Ö.10	Sukzessive Umrüstung der Fahrzeugflotte im ÖPNV auf emissionsfreie Fahrzeuge	- als Daueraufgabe des ÖPNV-Unternehmens zu betreiben	Mittel	Daueraufgabe					

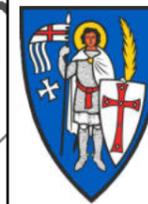
## Zusammenfassende Maßnahmentabelle zum VEP

Maßnahme Nr	Bezeichnung	Beschreibung	Priorität	Zeithorizont						
					unter 20.000€	20.000 - 100.000 €	100.000 - 400.000 €	400.000 - 1.000.000	über 1.000.000 €	
<b>Straßennetz und Kfz-Verkehr</b>										
K.1	OU Eisenach und Stockhausen gemäß BVWP	- Eisenach sollte sich weiter für den Bau beider Ortsumgehungen gegenüber Land und Bund einsetzen - Verkehrsmodell weist Entlastungseffekte insbesondere entlang der B 19 und der K2a aus --> innerstädtische dicht angebaute Straßen werden entlastet und es ergeben sich Kapazitäten zur Entlastung der Altstadt	Hoch	Langfristig						●
K.2	Ausbau der Langensalzaer Straße für den Zweirichtungsverkehr	- Führung der B 19 in beiden Richtungen durch die Langensalzaer Straße - möglichst weitgehende Verkehrsberuhigung der östlichen Clemensstraße - Errichtung Kreisverkehr am KP Langensalzaer Straße/ Altstadtstraße	Schlüsselmaßnahme	Kurzfristig						●
K.3	Durchbindung Eichrodter Weg zur Gothaer Straße	- mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen Gothaer Straße/ Weimariische Straße/ Altstadtstraße	Hoch	Mittelfristig						●
K.4	Verkehrsberuhigung der Stedtfelder Straße	- z.B. Verkehrsberuhigung auf Stedtfelder Straße - ggf. langfristig Umbau/ Umorganisation KP Stedtfelder Straße/ Nicolaus-Otto-Straße	Mittel	Kurzfristig	●					
K.5	Einbau von Verkehrsinseln zur Geschwindigkeitsdämpfung in Ortseingangsbereichen	- z.B. Göringen, Neuenhof, Stedtfeld, Madelungen 2x, Stregda, Frankfurter Straße, Hötzelsroda, Neukirchen, Stockhausen 2x, Gothaer Straße, Stedtfelder Straße, Mariental - ggf. mit Querungsmöglichkeit Fuß/Rad	Mittel	Mittelfristig			●			
K.6	Prüfung der Einsatzmöglichkeiten von Kreisverkehren im Hauptstraßennetz	- z.B. Langensalzaer Straße/ Altstadtstraße, Rennbahn/ Kasseler Straße, Kasseler Straße/ Frankfurter Straße, Kasseler Straße/ Südrampe EA-West, Bahnhofstraße/ Eichrodter Weg, Kasseler Straße/ Ernst-Thälmann-Straße, Zeppelinstraße/ Nebestraße, Kasseler Straße/ Adam-Opel-Straße, Hospitalstraße/ Hinter der Mauer	Hoch	Langfristig						●
K.7	Stärkung der Rennbahn/ Clemensstraße	- Anpassung der Koordinierung zwischen Mühlhäuser Straße und Altstadtstraße - Anpassung von Spurzuordnungen am KP Rennbahn/ Hospitalstraße zur Steigerung Leistungsfähigkeit Altstadtumfahrung - verkehrsorganisatorische Anpassungen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit (z.B. Abbiegeverbote, Einbahnstraßenregelungen) - Stärkung der Verkehrsbündelungswirkung durch Reduktion von Schleichverkehren (Wilhelm-Rinkens-Straße, Herrenmühlenstraße)	Schlüsselmaßnahme	Kurzfristig			●			
K.8	LSA-Koordinierung auf Hauptverkehrsstraßen	- z.B. Mühlhäuser Straße, Bahnhofstraße, Kasseler Straße, Wartburgallee	Hoch	Kurzfristig	●					
K.9	Ausbau der Bahnunterführungen im Stadtgebiet	- Entwicklung angestrebter Querschnitt der Bahnunterführungen gemeinsam mit Brückensanierungsabsichten der Deutschen Bahn - Vorsehen anforderungsgerechter Gehwege, Radverkehrsanlagen und Abbiegespuren (bei Bedarf) - Sicherstellung einer ausreichenden Durchfahrts Höhe und der Begegnungsfälle	Schlüsselmaßnahme	Mittelfristig						●
K.10	Verkehrsberuhigung in Wohngebieten	- Ausweitung bestehender Tempo 30 Zonen - z.B. Tempo 30 Zone im Bereich Zeppelinstraße, Ernst-Thälmann-Straße, Mühlhäuser Straße, Julius-Lippold-Straße, Karolinenstraße (Umgestaltung und Umorganisation Karolinenstraße z.B. vom Parken) - Quartier Amrastraße/ Wilhelm-Rinkens-Straße (Prüfung von Möglichkeiten zur Abkopplung der Wilhelm-Rinkens-Straße von der Rennbahn, Unterbindung von Durchgangsverkehren Wiesenstraße)	Schlüsselmaßnahme	Kurzfristig	●					
K.11	Verkehrskonzept Heinrich-Erhardt-Platz	- mit Planung der Handballhalle auf AWE-Gelände umzusetzen - Vorschlag: Lenkung der Verkehre um den Platz herum, Schließung des AWE-Werkstores für den Kfz-Verkehr, ggf. Einrichtung Mobilitätspunkt	Mittel	Langfristig	●					
K.12	Verkehrskonzept Stregda	- Grundhafter Ausbau der Mühlhäuser Chaussee und Madelunger Straße in Stregda zur Herstellung eines regelgerechten Straßenaufbaus und einer anforderungsgerechten Entwässerung - Ausweitung der bestehenden Tempo 30 Zone - Anpassung Anschluss K 3 an Anschlussstelle EA-Mitte (Umsetzung optional bei Erschließung von Gewerbepotentialflächen südwestlich von Stregda) - Prüfung dritte Zufahrt	Gering	Kurzfristig				●		

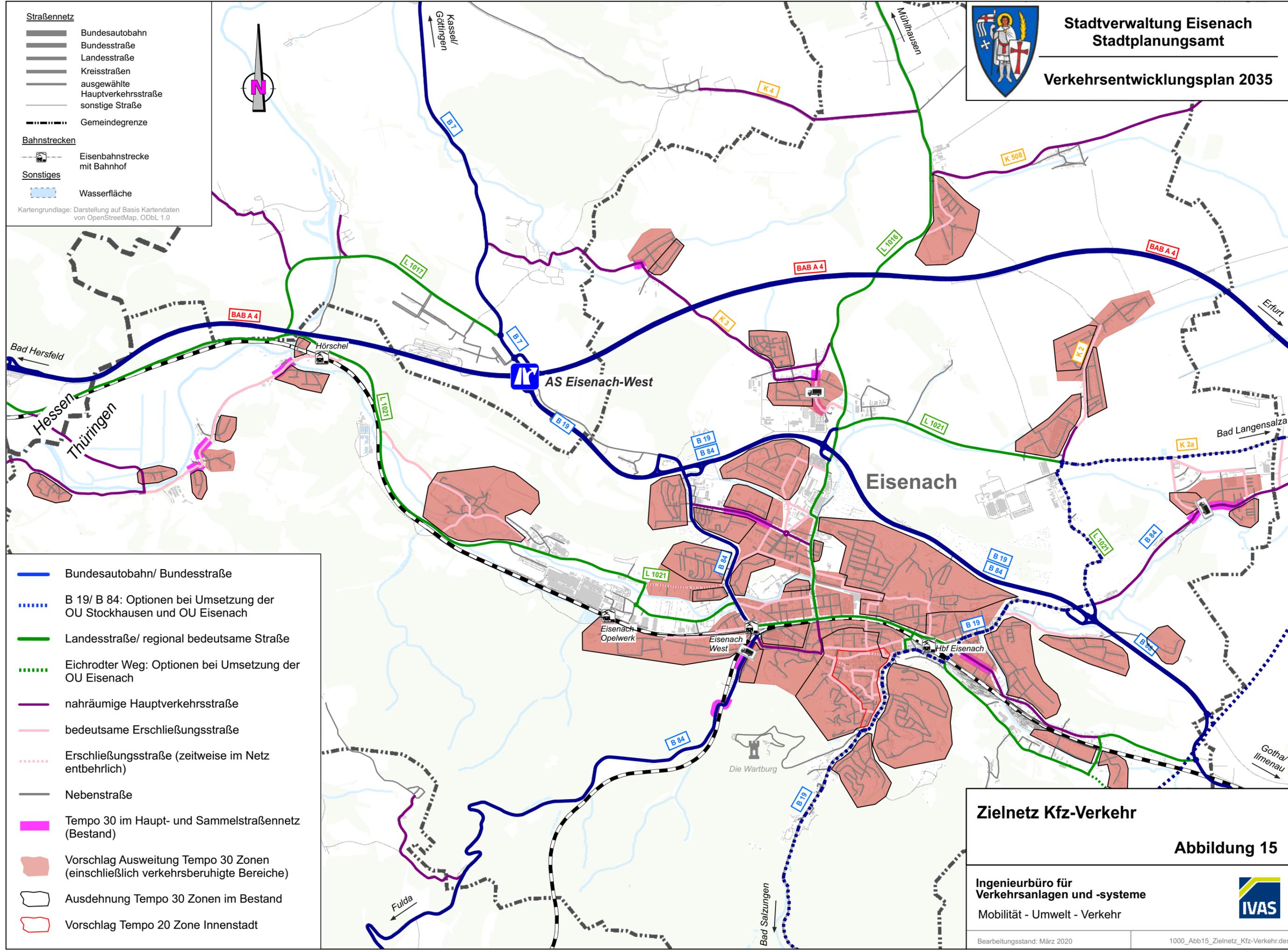
## Zusammenfassende Maßnahmentabelle zum VEP

Maßnahme Nr	Bezeichnung	Beschreibung	Priorität	Zeithorizont	Kosten					
					unter 20.000€	20.000 - 100.000 €	100.000 - 400.000 €	400.000 - 1.000.000	über 1.000.000 €	
K.13	Verkehrskonzept westliche Ortsteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausbau der K505 entsprechend aktueller Richtlinien als EKL 4 (Ziel: weitere Verkehrsberuhigung in Neuenhof und Hörschel und Verkehrslenkung auf L 1017, wichtige Verbindung für den Radverkehr (Themenradwege))</li> <li>- Ausweitung bestehender Tempo 30 Zonen</li> <li>- Einbau von Mittelinseln und Fahrbahnaufweitungen zur geschwindigkeitsdämpfung</li> <li>- Langfristig und nur im Zusammenhang mit einer südlichen Umfahrung des Rennsteigs als überregionale Achse zwischen A4 und B 19: Neubau einer Werrabrücke nordwestlich von Göringen (führt zu einer Entlastung der Ortslagen Göringen, Wartha, Neuenhof und Hörschel sowie zu einer Stärkung der L1017 als leistungsfähige Achse, Regelung der umfangreicher naturschutzrechtlicher Aspekte zu erwarten)</li> </ul>	Gering	Kurzfristig		●				
K.14	Planerische und bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fortsetzung der Arbeit der Unfallkommission bei stärkerer Einbeziehung verkehrsplanerischer Ansätze (z.B. Verkehrsberuhigung, Verkehrsverlagerung)</li> <li>- Beseitigung flächenhafter Verkehrssicherheitsdefizite ohne Unfallhäufung</li> </ul>	Hoch	Daueraufgabe		●				
K.15	Ertüchtigung wichtiger Straßen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Berücksichtigung Denkmalschutzaspekte, Lärmschutz, Befahrbarkeit Radverkehr</li> <li>- z.B. Karl-Marx-Straße, Löberstraße, Wydenbrugstraße (Süd), Mühlhäuser Chaussee, Alexanderstraße, Karolinenstraße, Marienstraße, Schützenstraße, Domstraße</li> </ul>	Hoch	Daueraufgabe				●		
K.16	Prüfung des erforderlichen Ausbaustandards von Brücken im Nebennetz	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prüfung welche Brücken für den Kfz-Verkehr (auch im Havarie- bzw. Baustellenfall) unerlässlich sind</li> <li>- Brücken: Goethestraße, Stolzestraße, Bleichrasen, Wilhelm-Rinkens-Straße, Wartha, Auestraße, Rothenhofer Weg</li> </ul>	Gering	Daueraufgabe	●					
K.17	Überprüfung der Betriebszeiten und Signalisierungsform von Lichtsignalanlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- als Daueraufgabe der Verwaltung zu betreiben</li> <li>- z.B. Wartburgallee/Grimmelsgasse, Fußgängerschutzanlage Wartburgallee/Marienstraße</li> </ul>	Gering	Daueraufgabe	●					
K.18	Verbesserung der Baustellenkoordinierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- als Daueraufgabe der Verwaltung zu betreiben</li> <li>- abzusichern z.B. über IT-Lösungen</li> </ul>	Gering	Daueraufgabe	●					
<b>Mobilitätsmanagement und innovative Mobilität</b>										
M.1	Aufbau eines Netzes von Mobilitätspunkten	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Einrichten von Mobilpunkten im Stadtgebiet mit Angeboten des ÖPNV, Radverkehr, Radverleih und Car-Sharing</li> <li>- zunächst Konzentration auf Bahnhöfe und ausgewählte hochverdichtete Quartiere (z.B. Altstadt, Oststadt, südliche Mühlhäuser Straße, EA-Nord etc.)</li> <li>- Konzept zur Potentialanalyse zur weiteren Verbreitung in alle Stadtquartiere empfohlen</li> <li>- Mindestanforderungen sind dabei Car-Sharing-Angebot, Fahrradverleih, Übergang ÖPNV</li> <li>- Prüfung von Kooperationsmöglichkeiten mit privaten Grundstückseigentümer (z.B. Mitnutzung von Supermarktparkplätzen)</li> </ul>	Mittel	Kurzfristig			●			
M.2	Mobilitätsmanagement	<ul style="list-style-type: none"> <li>- z.B. Mobilitätsmanagement Stadtverwaltung, Unterstützung betrieblichen Mobilitätsmanagements, Mobilitätsmanagement an Schulen, Mobilitätsmanagement für Senioren</li> <li>- Etablierung Mobilitätsmanager</li> </ul>	Mittel	Daueraufgabe		●				
M.3	Förderung von Elektromobilität und umweltfreundlichen Antriebssystemen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausbau Ladeinfrastrukturen stadtvträglich und mit hoher Flächeneffizienz gestalten</li> <li>- Lademöglichkeiten für E-Bikes am Bahnhof</li> <li>- Ansiedlung einer Wasserstofftankstelle unterstützen</li> </ul>	Mittel	Mittelfristig		●				

# Abbildungen



- Straßennetz**
- Bundesautobahn
  - Bundesstraße
  - Landesstraße
  - Kreisstraßen
  - ausgewählte Hauptverkehrsstraße
  - sonstige Straße
  - Gemeindegrenze
- Bahnstrecken**
- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof
- Sonstiges**
- Wasserfläche
- Kartengrundlage: Darstellung auf Basis Kartendaten von OpenStreetMap, ODbL 1.0



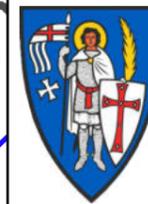
- Bundesautobahn/ Bundesstraße
- B 19/ B 84: Optionen bei Umsetzung der OU Stockhausen und OU Eisenach
- Landesstraße/ regional bedeutsame Straße
- Eichrodter Weg: Optionen bei Umsetzung der OU Eisenach
- nahräumige Hauptverkehrsstraße
- bedeutsame Erschließungsstraße
- Erschließungsstraße (zeitweise im Netz entbehrl.)
- Nebenstraße
- Tempo 30 im Haupt- und Sammelstraßennetz (Bestand)
- Vorschlag Ausweitung Tempo 30 Zonen (einschließlich verkehrsberuhigte Bereiche)
- Ausdehnung Tempo 30 Zonen im Bestand
- Vorschlag Tempo 20 Zone Innenstadt

**Zielnetz Kfz-Verkehr**

**Abbildung 15**

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





**Straßennetz**

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraßen
- ausgewählte Hauptverkehrsstraße
- sonstige Straße

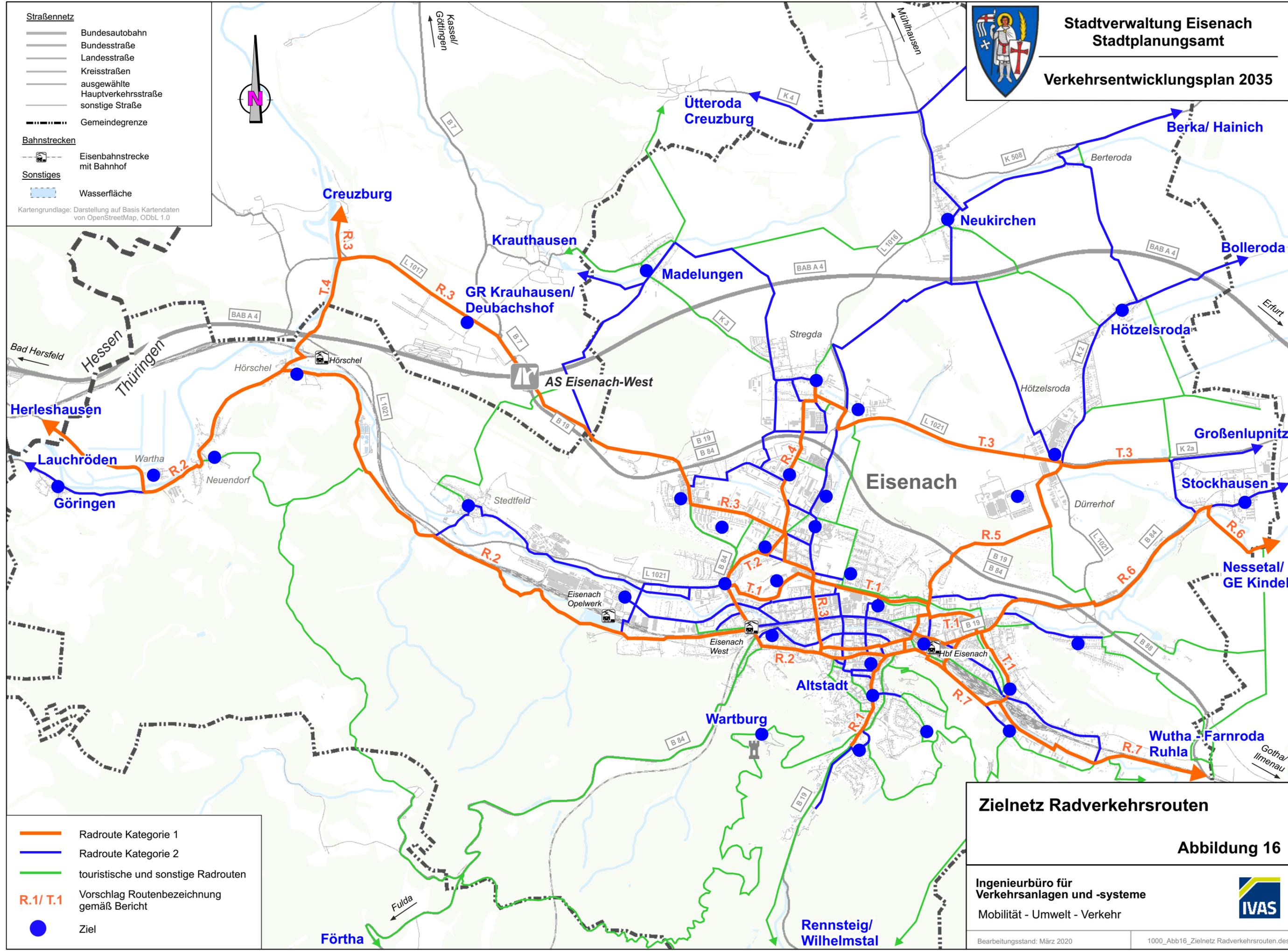
**Bahnstrecken**

- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof

**Sonstiges**

- Wasserfläche

Kartengrundlage: Darstellung auf Basis Kartendaten von OpenStreetMap, ODbL 1.0



- Radroute Kategorie 1
- Radroute Kategorie 2
- touristische und sonstige Radrouten
- R.1/ T.1** Vorschlag Routenbezeichnung gemäß Bericht
- Ziel

**Zielnetz Radverkehrsrueten**

Abbildung 16

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme  
Mobilität - Umwelt - Verkehr

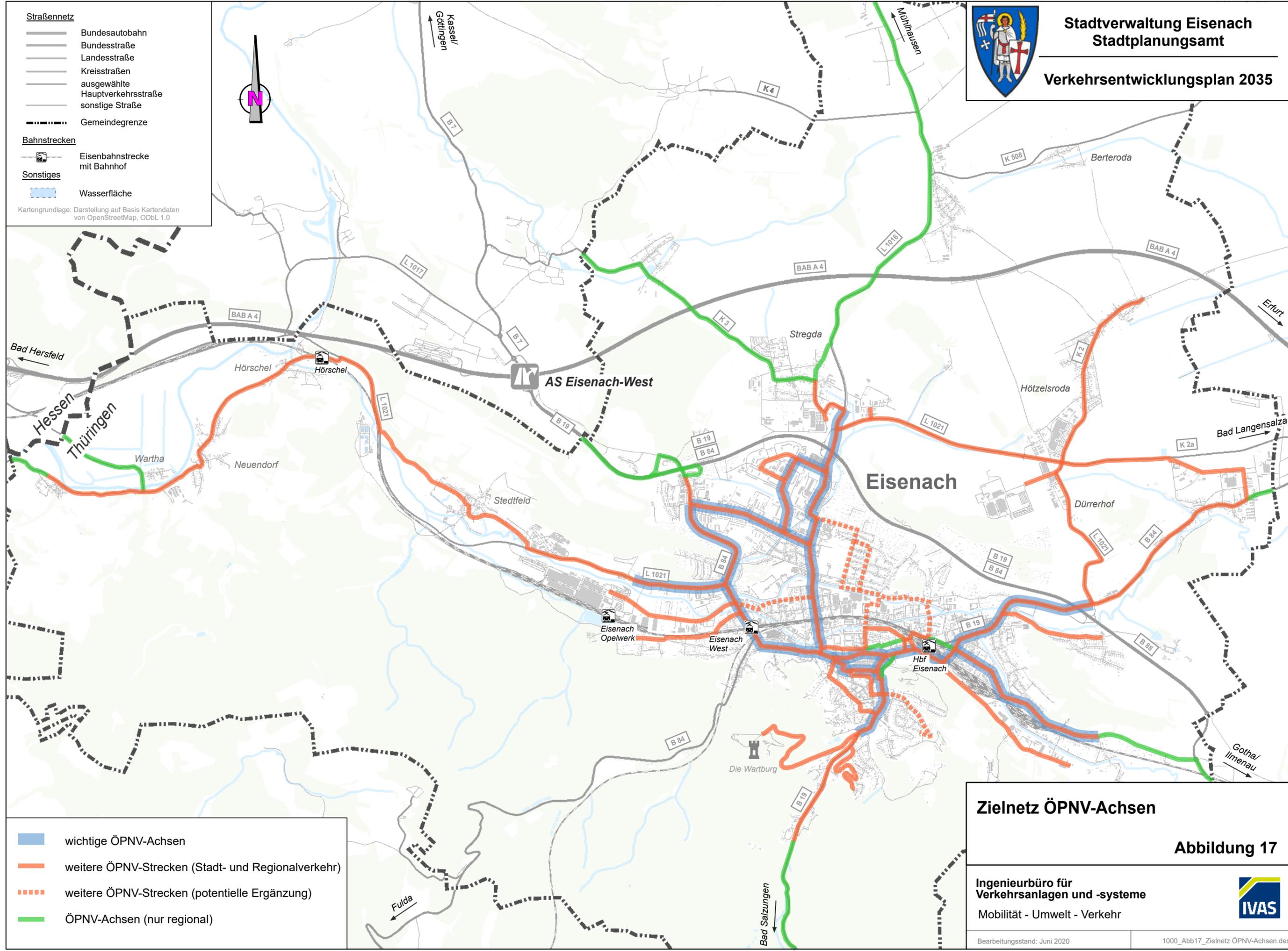
Bearbeitungsstand: März 2020

1000\_Abb16\_Zielnetz Radverkehrsrueten.des





- Straßennetz**
- Bundesautobahn
  - Bundesstraße
  - Landesstraße
  - Kreisstraßen
  - ausgewählte Hauptverkehrsstraße
  - sonstige Straße
  - Gemeindegrenze
- Bahnstrecken**
- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof
- Sonstiges**
- Wasserfläche
- Kartengrundlage: Darstellung auf Basis Kartendaten von OpenStreetMap, ODbL 1.0



- wichtige ÖPNV-Achsen
- weitere ÖPNV-Strecken (Stadt- und Regionalverkehr)
- weitere ÖPNV-Strecken (potentielle Ergänzung)
- ÖPNV-Achsen (nur regional)

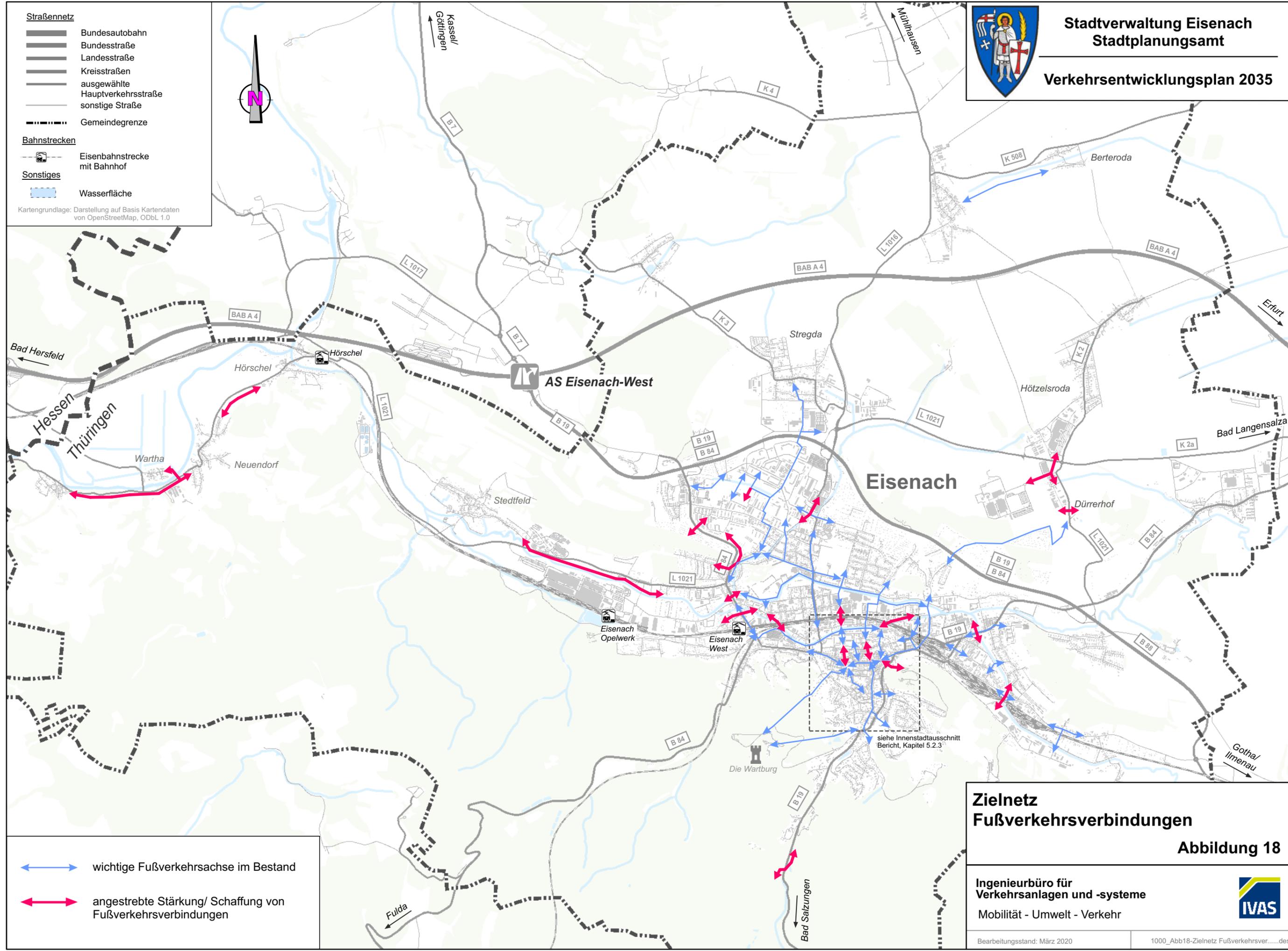
**Zielnetz ÖPNV-Achsen**

**Abbildung 17**

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



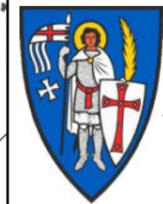
- Straßennetz**
- Bundesautobahn
  - Bundesstraße
  - Landesstraße
  - Kreisstraßen
  - ausgewählte Hauptverkehrsstraße
  - sonstige Straße
  - Gemeindegrenze
- Bahnstrecken**
- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof
- Sonstiges**
- Wasserfläche
- Kartengrundlage: Darstellung auf Basis Kartendaten von OpenStreetMap, ODbL 1.0



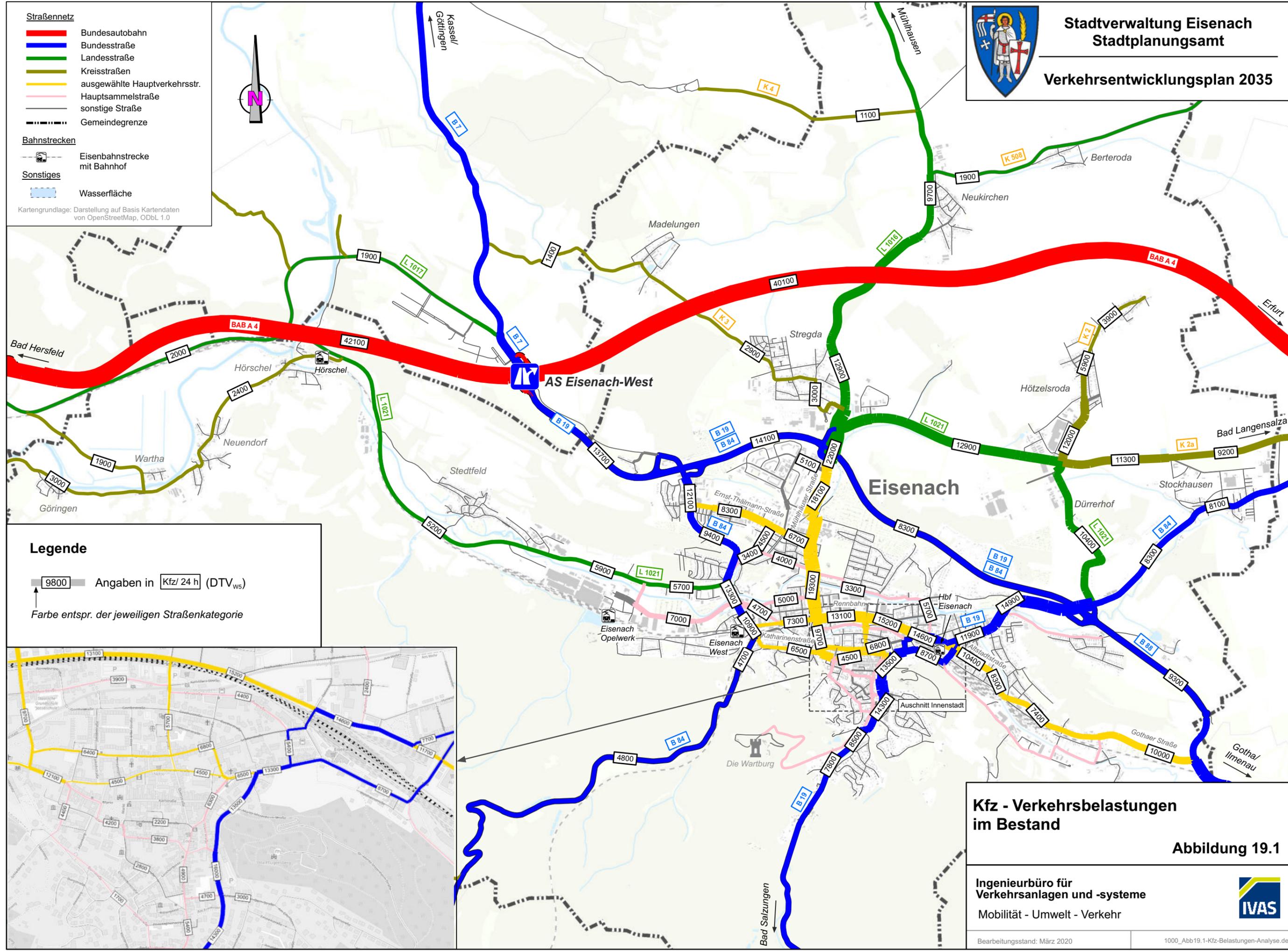
- wichtige Fußverkehrsachse im Bestand
- angestrebte Stärkung/ Schaffung von Fußverkehrsverbindungen

**Zielnetz**  
**Fußverkehrsverbindungen**

**Abbildung 18**



- Straßennetz**
- Bundesautobahn
  - Bundesstraße
  - Landesstraße
  - Kreisstraßen
  - ausgewählte Hauptverkehrsstr.
  - Hauptsammelstraße
  - sonstige Straße
  - Gemeindegrenze
- Bahnstrecken**
- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof
- Sonstiges**
- Wasserfläche
- Kartengrundlage: Darstellung auf Basis Kartendaten von OpenStreetMap, ODbL 1.0



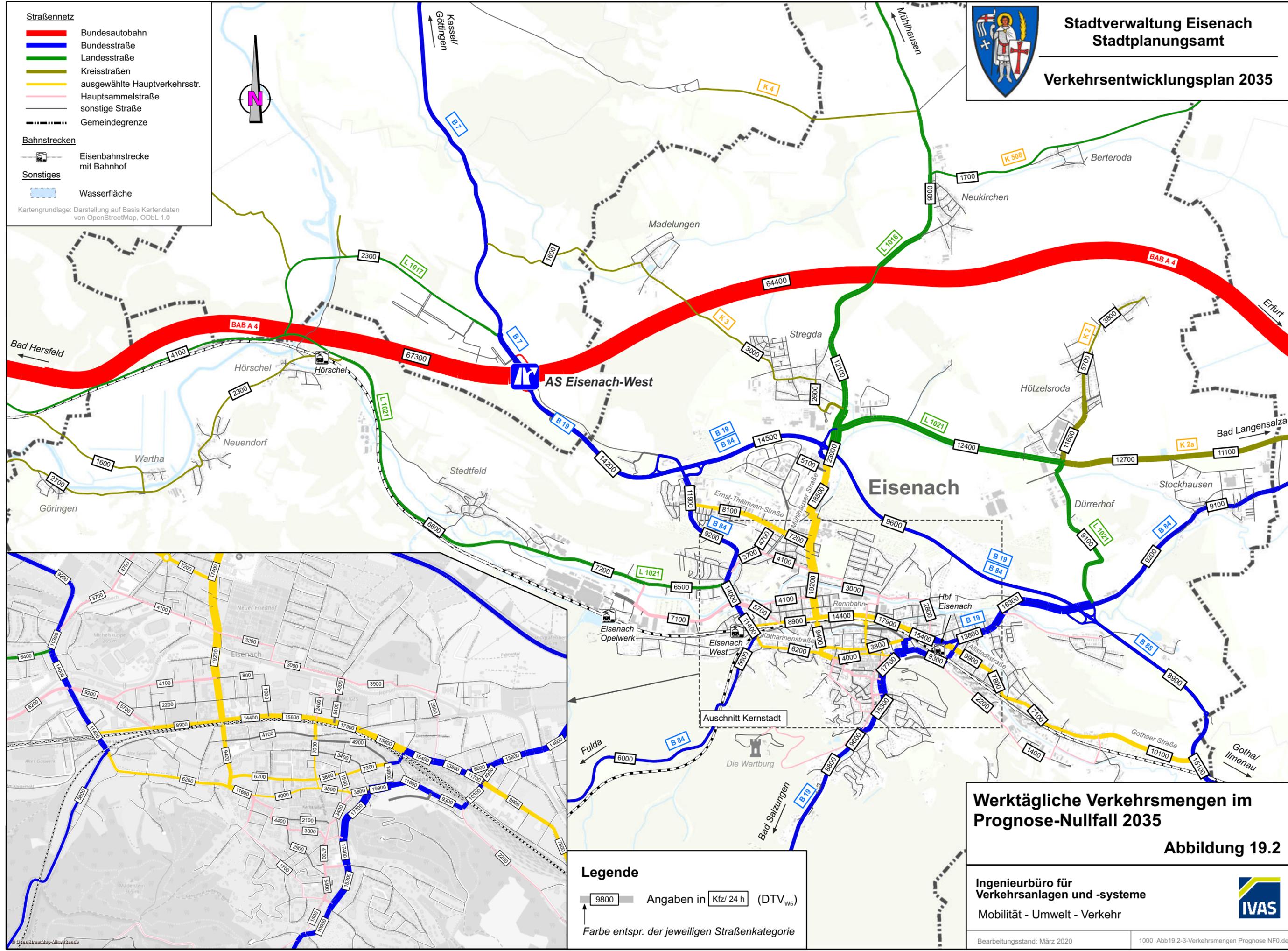
**Legende**

9800 — Angaben in Kfz/ 24 h (DTV<sub>WS</sub>)  
 ↑  
 Farbe entspr. der jeweiligen Straßenkategorie

**Kfz - Verkehrsbelastungen im Bestand**  
**Abbildung 19.1**



- Straßennetz**
- Bundesautobahn
  - Bundesstraße
  - Landesstraße
  - Kreisstraßen
  - ausgewählte Hauptverkehrsstr.
  - Hauptsammelstraße
  - sonstige Straße
  - Gemeindegrenze
- Bahnstrecken**
- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof
- Sonstiges**
- Wasserfläche
- Kartengrundlage: Darstellung auf Basis Kartendaten von OpenStreetMap, ODbL 1.0



Werktägliche Verkehrsmengen im Prognose-Nullfall 2035

Abbildung 19.2

Legende

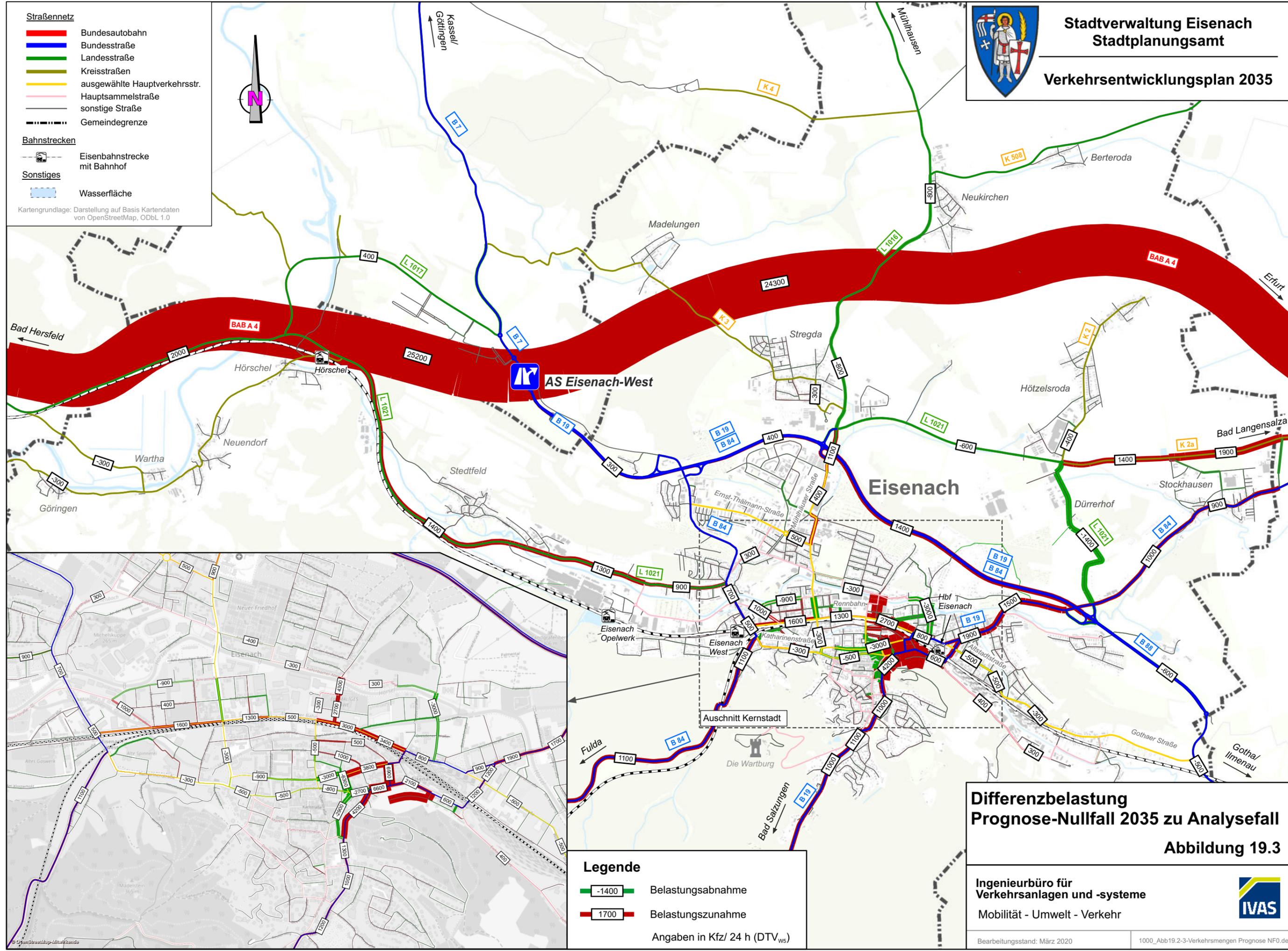
- 9800 Angaben in Kfz/24 h (DTV<sub>WS</sub>)
- Farbe entspr. der jeweiligen Straßenkategorie

Ingenieurbüro für  
Verkehrsanlagen und -systeme  
Mobilität - Umwelt - Verkehr





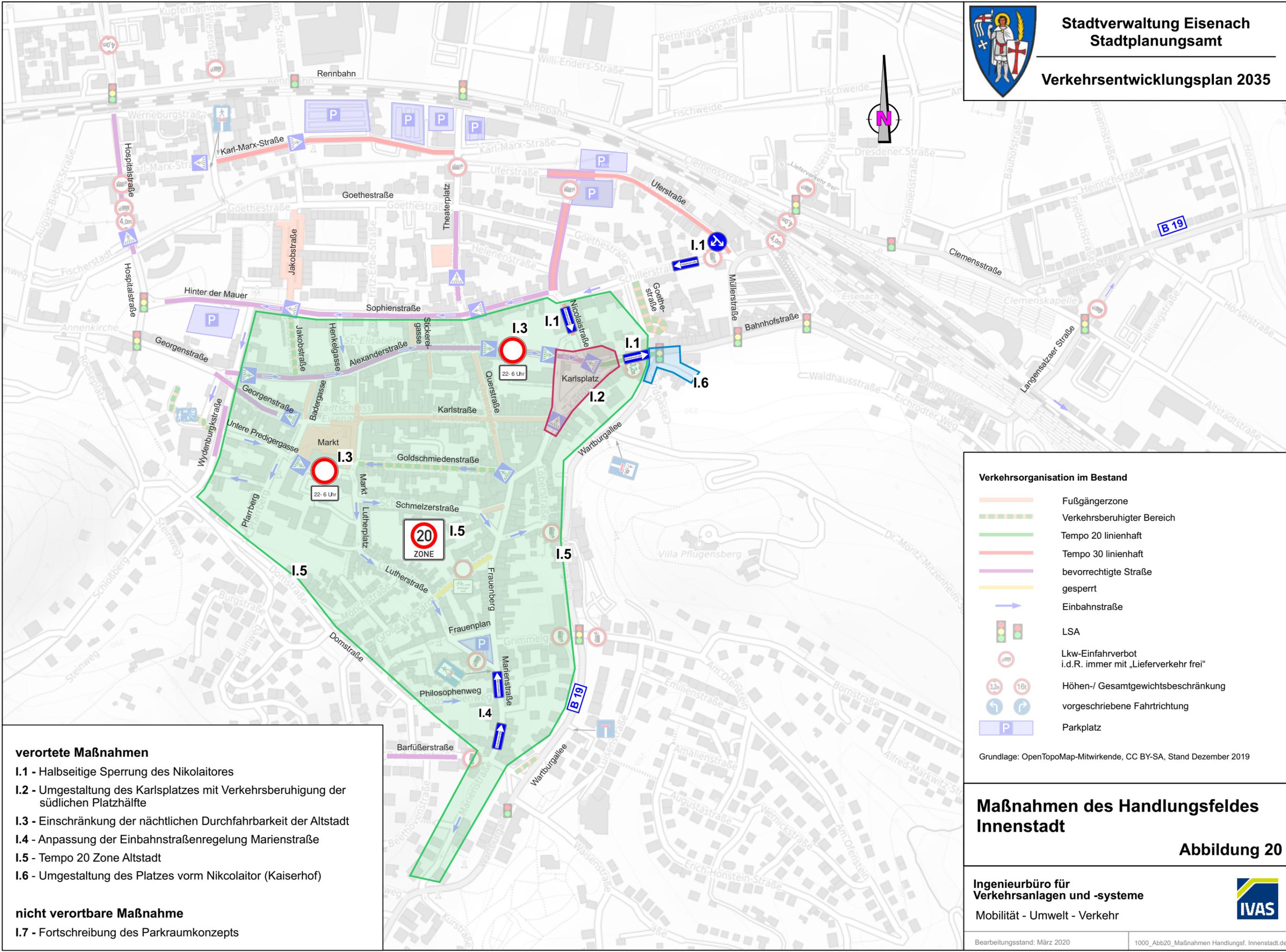
- Straßennetz**
- Bundesautobahn
  - Bundesstraße
  - Landesstraße
  - Kreisstraßen
  - ausgewählte Hauptverkehrsstr.
  - Hauptsammelstraße
  - sonstige Straße
  - Gemeindegrenze
- Bahnstrecken**
- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof
- Sonstiges**
- Wasserfläche
- Kartengrundlage: Darstellung auf Basis Kartendaten von OpenStreetMap, ODbL 1.0



- Legende**
- 1400 Belastungsabnahme
  - 1700 Belastungszunahme
- Angaben in Kfz/ 24 h (DTV<sub>WS</sub>)

Differenzbelastung  
Prognose-Nullfall 2035 zu Analysefall  
Abbildung 19.3





**verortete Maßnahmen**

- I.1 - Halbseitige Sperrung des Nikolaitores
- I.2 - Umgestaltung des Karlsplatzes mit Verkehrsberuhigung der südlichen Platzhälfte
- I.3 - Einschränkung der nächtlichen Durchfahrbarkeit der Altstadt
- I.4 - Anpassung der Einbahnstraßenregelung Marienstraße
- I.5 - Tempo 20 Zone Altstadt
- I.6 - Umgestaltung des Platzes vorm Nikolaitor (Kaiserhof)

**nicht verortbare Maßnahme**

- I.7 - Fortschreibung des Parkraumkonzepts

**Verkehrsorganisation im Bestand**

- Fußgängerzone
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Tempo 20 linienhaft
- Tempo 30 linienhaft
- bevorrechtigte Straße
- gesperrt
- Einbahnstraße
- LSA
- Lkw-Einfahrverbot i.d.R. immer mit „Lieferverkehr frei“
- Höhen-/ Gesamtgewichtsbeschränkung
- vorgeschriebene Fahrtrichtung
- Parkplatz

Grundlage: OpenTopoMap-Mitwirkende, CC BY-SA, Stand Dezember 2019

**Maßnahmen des Handlungsfeldes  
Innenstadt**

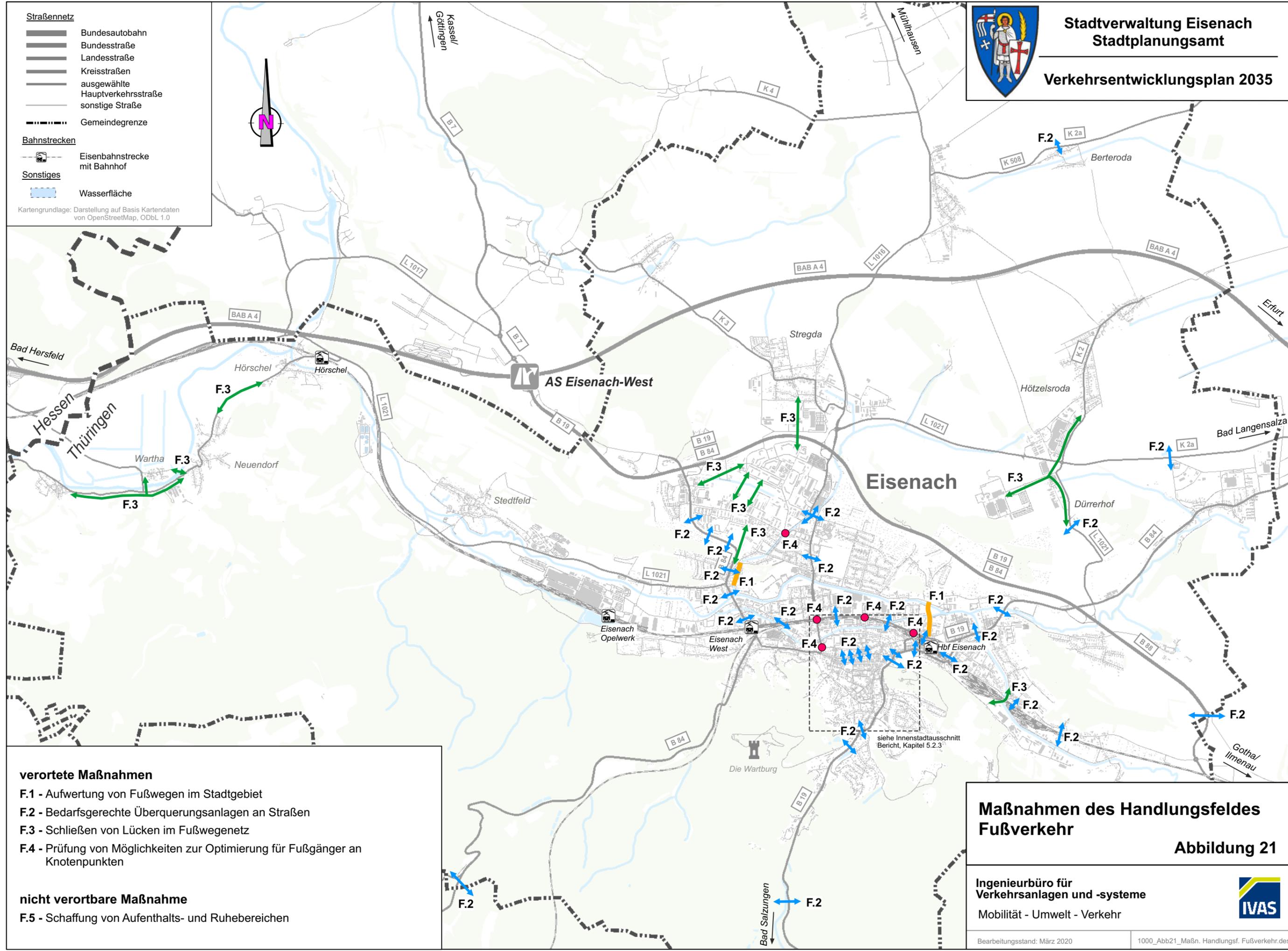
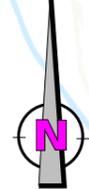
Abbildung 20

Ingenieurbüro für  
Verkehrsanlagen und -systeme  
Mobilität - Umwelt - Verkehr





- Straßennetz**
- Bundesautobahn
  - Bundesstraße
  - Landesstraße
  - Kreisstraßen
  - ausgewählte Hauptverkehrsstraße
  - sonstige Straße
- Bahnstrecken**
- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof
- Sonstiges**
- Wasserfläche
- Kartengrundlage: Darstellung auf Basis Kartendaten von OpenStreetMap, ODbL 1.0



**verortete Maßnahmen**

- F.1 - Aufwertung von Fußwegen im Stadtgebiet
- F.2 - Bedarfsgerechte Überquerungsanlagen an Straßen
- F.3 - Schließen von Lücken im Fußwegenetz
- F.4 - Prüfung von Möglichkeiten zur Optimierung für Fußgänger an Knotenpunkten

**nicht verortbare Maßnahme**

- F.5 - Schaffung von Aufenthalts- und Ruhebereichen

**Maßnahmen des Handlungsfeldes Fußverkehr**

Abbildung 21

Ingenieurbüro für  
Verkehrsanlagen und -systeme  
Mobilität - Umwelt - Verkehr





**Straßennetz**

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraßen
- ausgewählte Hauptverkehrsstraße
- sonstige Straße

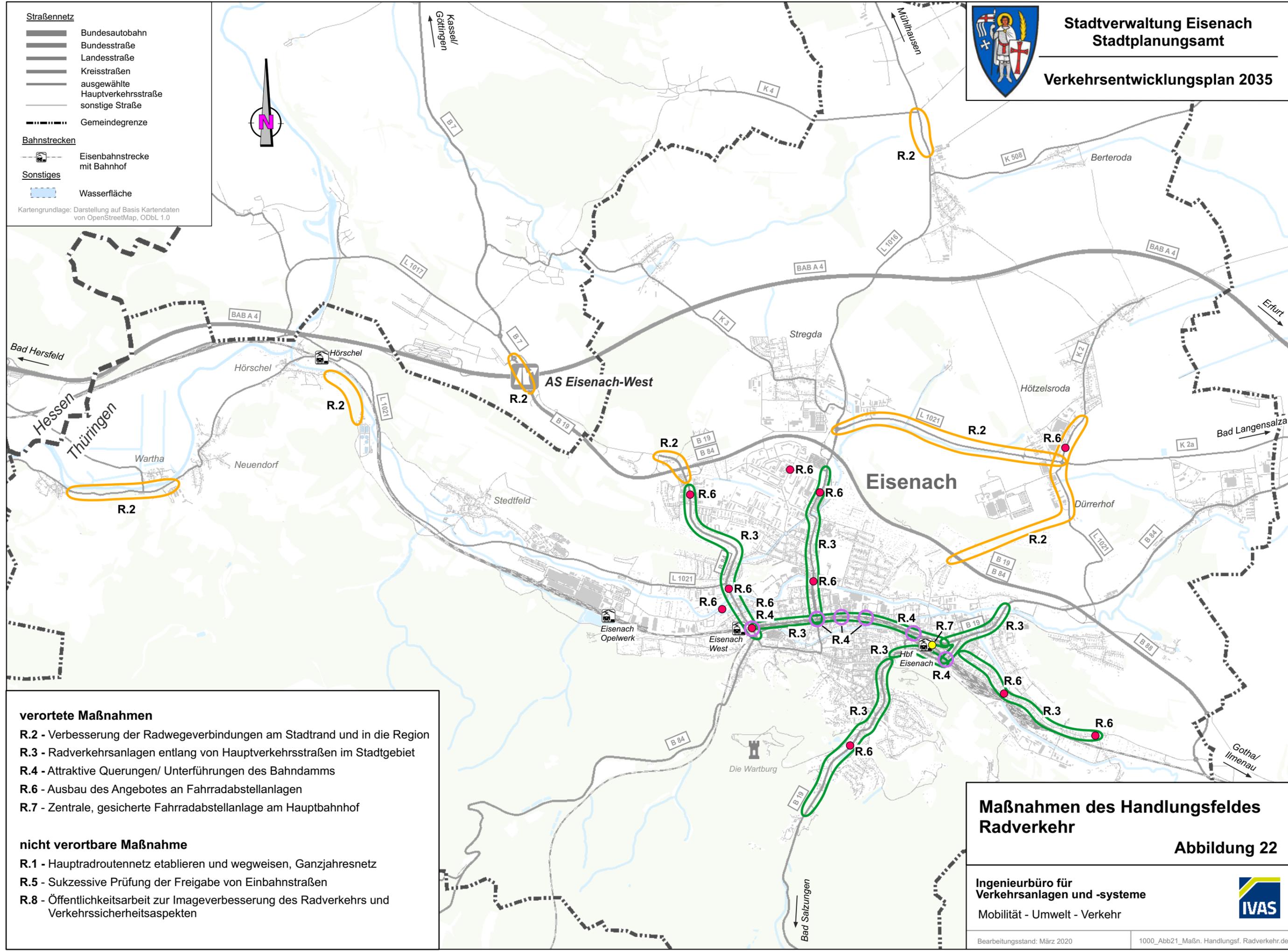
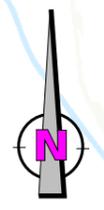
**Bahnstrecken**

- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof

**Sonstiges**

- Wasserfläche

Kartengrundlage: Darstellung auf Basis Kartendaten von OpenStreetMap, ODbL 1.0



**verortete Maßnahmen**

- R.2** - Verbesserung der Radwegeverbindungen am Stadtrand und in die Region
- R.3** - Radverkehrsanlagen entlang von Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet
- R.4** - Attraktive Querungen/ Unterführungen des Bahndamms
- R.6** - Ausbau des Angebotes an Fahrradabstellanlagen
- R.7** - Zentrale, gesicherte Fahrradabstellanlage am Hauptbahnhof

**nicht verortbare Maßnahme**

- R.1** - Hauptradroutennetz etablieren und wegweisen, Ganzjahresnetz
- R.5** - Sukzessive Prüfung der Freigabe von Einbahnstraßen
- R.8** - Öffentlichkeitsarbeit zur Imageverbesserung des Radverkehrs und Verkehrssicherheitsaspekten

**Maßnahmen des Handlungsfeldes Radverkehr**  
Abbildung 22

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme  
Mobilität - Umwelt - Verkehr





**Straßennetz**

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraßen
- ausgewählte Hauptverkehrsstraße
- sonstige Straße
- Gemeindegrenze

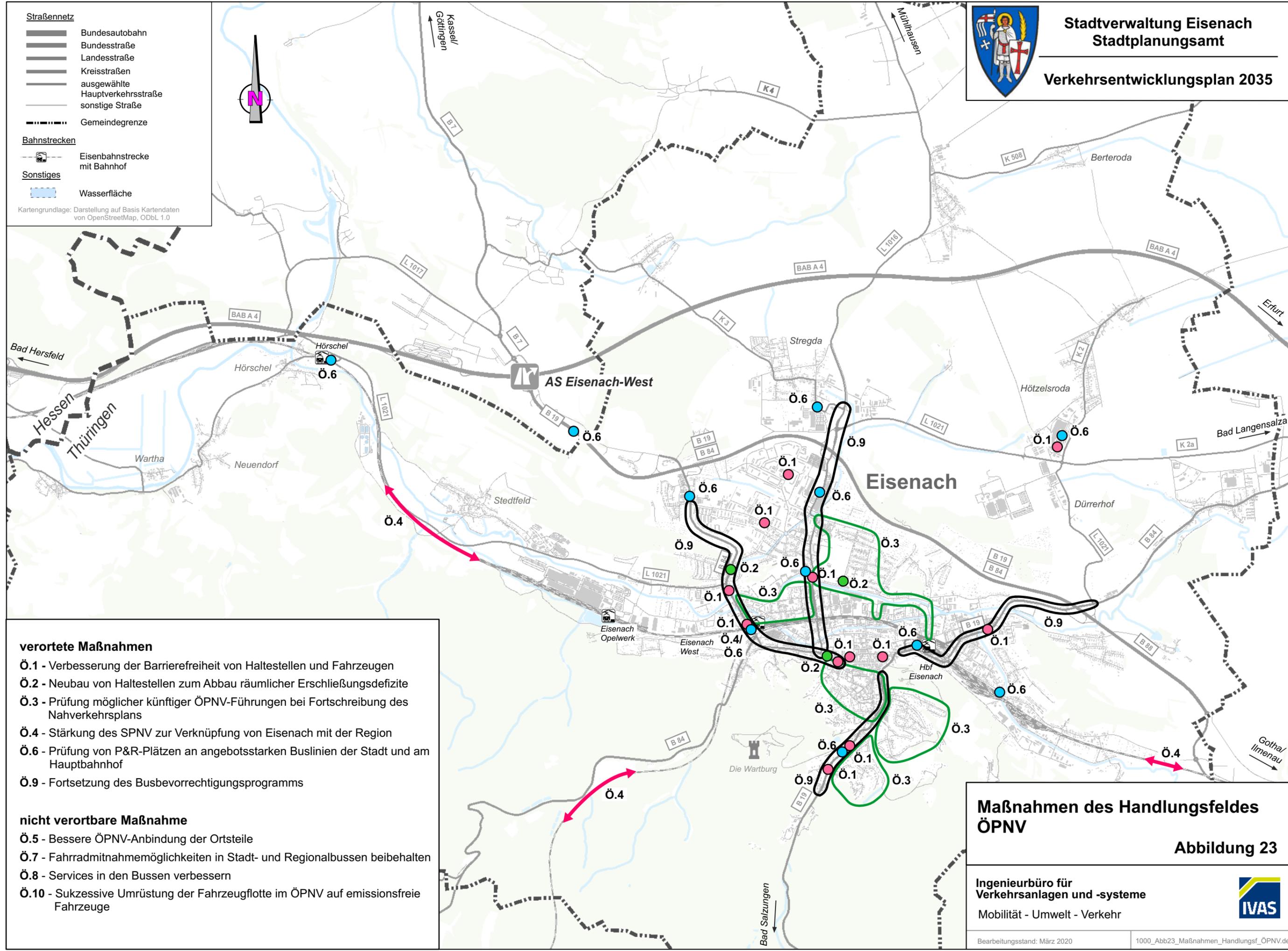
**Bahnstrecken**

- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof

**Sonstiges**

- Wasserfläche

Kartengrundlage: Darstellung auf Basis Kartendaten von OpenStreetMap, ODbL 1.0



**verortete Maßnahmen**

- Ö.1 - Verbesserung der Barrierefreiheit von Haltestellen und Fahrzeugen
- Ö.2 - Neubau von Haltestellen zum Abbau räumlicher Erschließungsdefizite
- Ö.3 - Prüfung möglicher künftiger ÖPNV-Führungen bei Fortschreibung des Nahverkehrsplans
- Ö.4 - Stärkung des SPNV zur Verknüpfung von Eisenach mit der Region
- Ö.6 - Prüfung von P&R-Plätzen an angebotsstarken Buslinien der Stadt und am Hauptbahnhof
- Ö.9 - Fortsetzung des Busbevorrechtigungsprogramms

**nicht verortbare Maßnahme**

- Ö.5 - Bessere ÖPNV-Anbindung der Ortsteile
- Ö.7 - Fahrradmitnahmemöglichkeiten in Stadt- und Regionalbussen beibehalten
- Ö.8 - Services in den Bussen verbessern
- Ö.10 - Sukzessive Umrüstung der Fahrzeugflotte im ÖPNV auf emissionsfreie Fahrzeuge

**Maßnahmen des Handlungsfeldes ÖPNV**

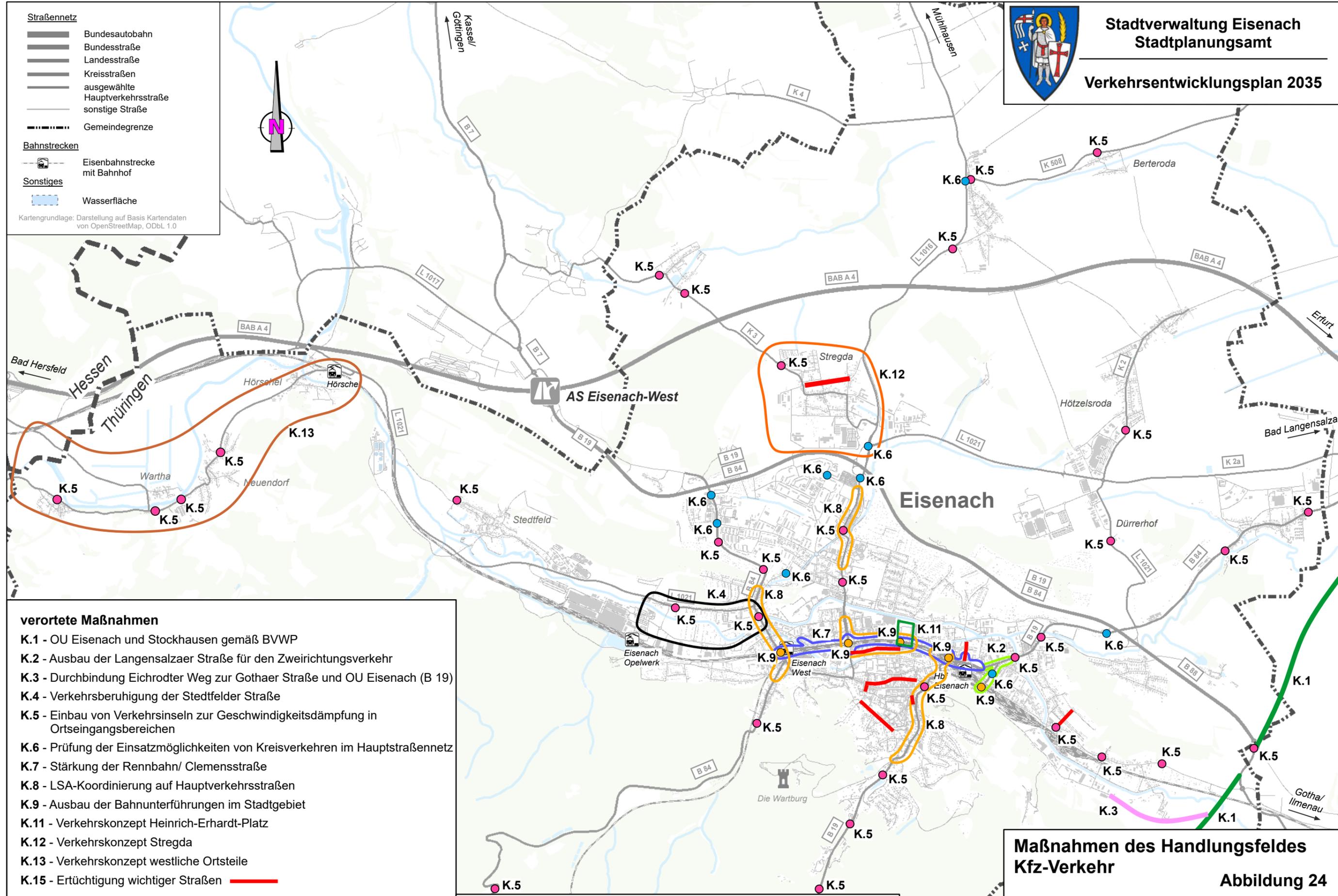
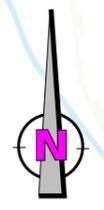
**Abbildung 23**

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





- Straßennetz**
- Bundesautobahn
  - Bundesstraße
  - Landesstraße
  - Kreisstraßen
  - ausgewählte Hauptverkehrsstraße
  - sonstige Straße
- Bahnstrecken**
- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof
- Sonstiges**
- Wasserfläche
- Kartengrundlage: Darstellung auf Basis Kartendaten von OpenStreetMap, ODbL 1.0



**verortete Maßnahmen**

- K.1 - OU Eisenach und Stockhausen gemäß BVWP
- K.2 - Ausbau der Langensalzaer Straße für den Zweirichtungsverkehr
- K.3 - Durchbindung Eichrodter Weg zur Gothaer Straße und OU Eisenach (B 19)
- K.4 - Verkehrsberuhigung der Stedtfelder Straße
- K.5 - Einbau von Verkehrsinseln zur Geschwindigkeitsdämpfung in Ortseingangsbereichen
- K.6 - Prüfung der Einsatzmöglichkeiten von Kreisverkehren im Hauptstraßennetz
- K.7 - Stärkung der Rennbahn/ Clemensstraße
- K.8 - LSA-Koordinierung auf Hauptverkehrsstraßen
- K.9 - Ausbau der Bahnunterführungen im Stadtgebiet
- K.11 - Verkehrskonzept Heinrich-Erhardt-Platz
- K.12 - Verkehrskonzept Stregda
- K.13 - Verkehrskonzept westliche Ortsteile
- K.15 - Ertüchtigung wichtiger Straßen ———

**nicht verortbare Maßnahmen**

- K.10 - Verkehrsberuhigung in Wohngebieten
- K.14 - Planerische und bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

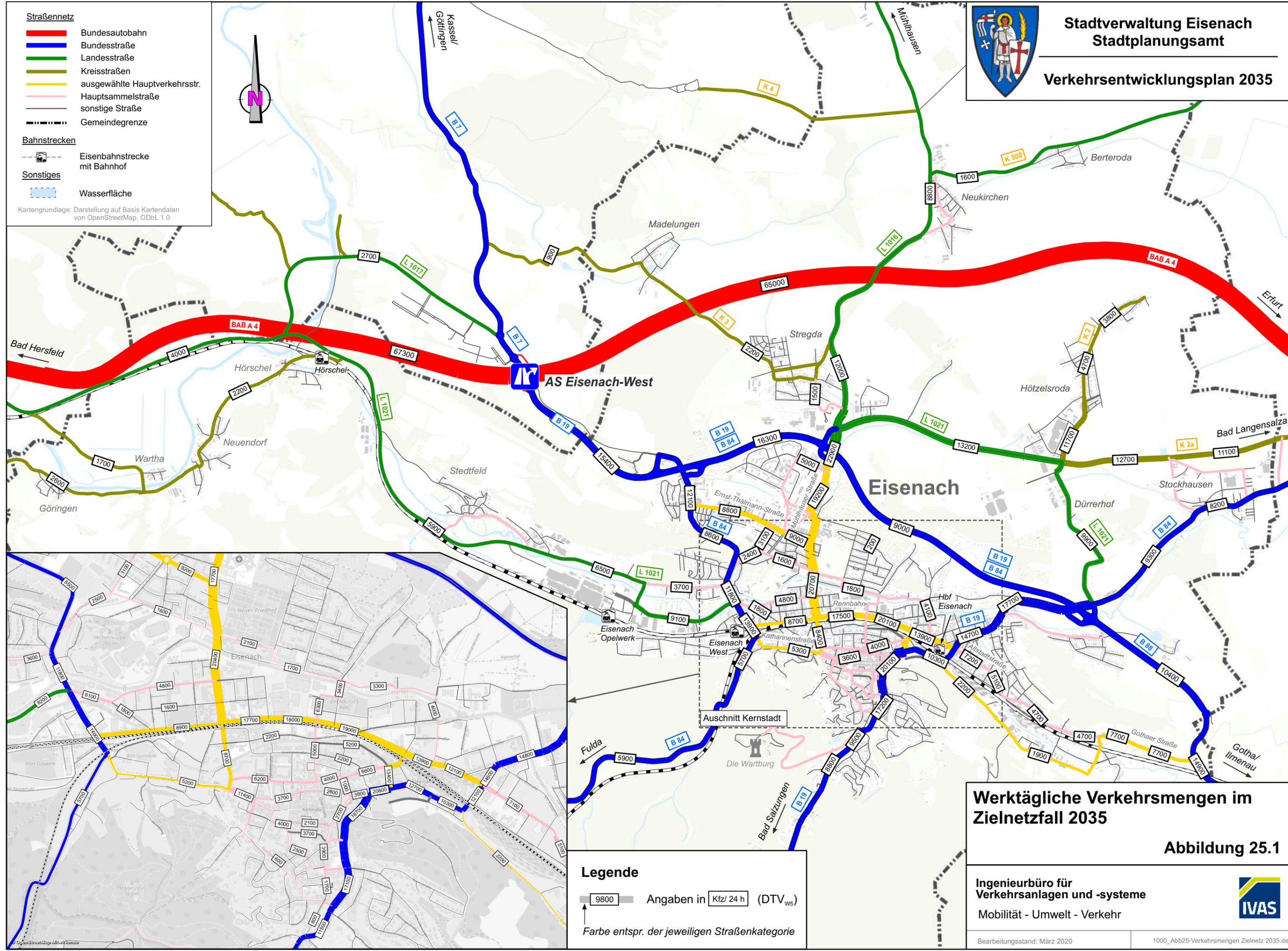
- K.16 - Prüfung des erforderlichen Ausbaustandards von Brücken im Nebennetz
- K.17 - Überprüfung der Betriebszeiten und Signalisierungsform von Lichtsignalanlagen
- K.18 - Verbesserung der Baustellenkoordinierung

**Maßnahmen des Handlungsfeldes Kfz-Verkehr**  
Abbildung 24

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme  
Mobilität - Umwelt - Verkehr



- Straßennetz**
- Bundesautobahn
  - Bundesstraße
  - Landesstraße
  - Kreisstraßen
  - ausgewählte Hauptverkehrsstr.
  - Hauptsammelstraße
  - sonstige Straße
  - Gemeindegrenze
- Bahnstrecken**
- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof
- Sonstiges**
- Wasserfläche
- Kartengrundlage: Darstellung auf Basis Kartendaten von OpenStreetMap, ODbL 1.0



Werktägliche Verkehrsmengen im Zielnetzfall 2035

Abbildung 25.1

Legende

9800 Angaben in Kfz/24 h (DTV<sub>WS</sub>)

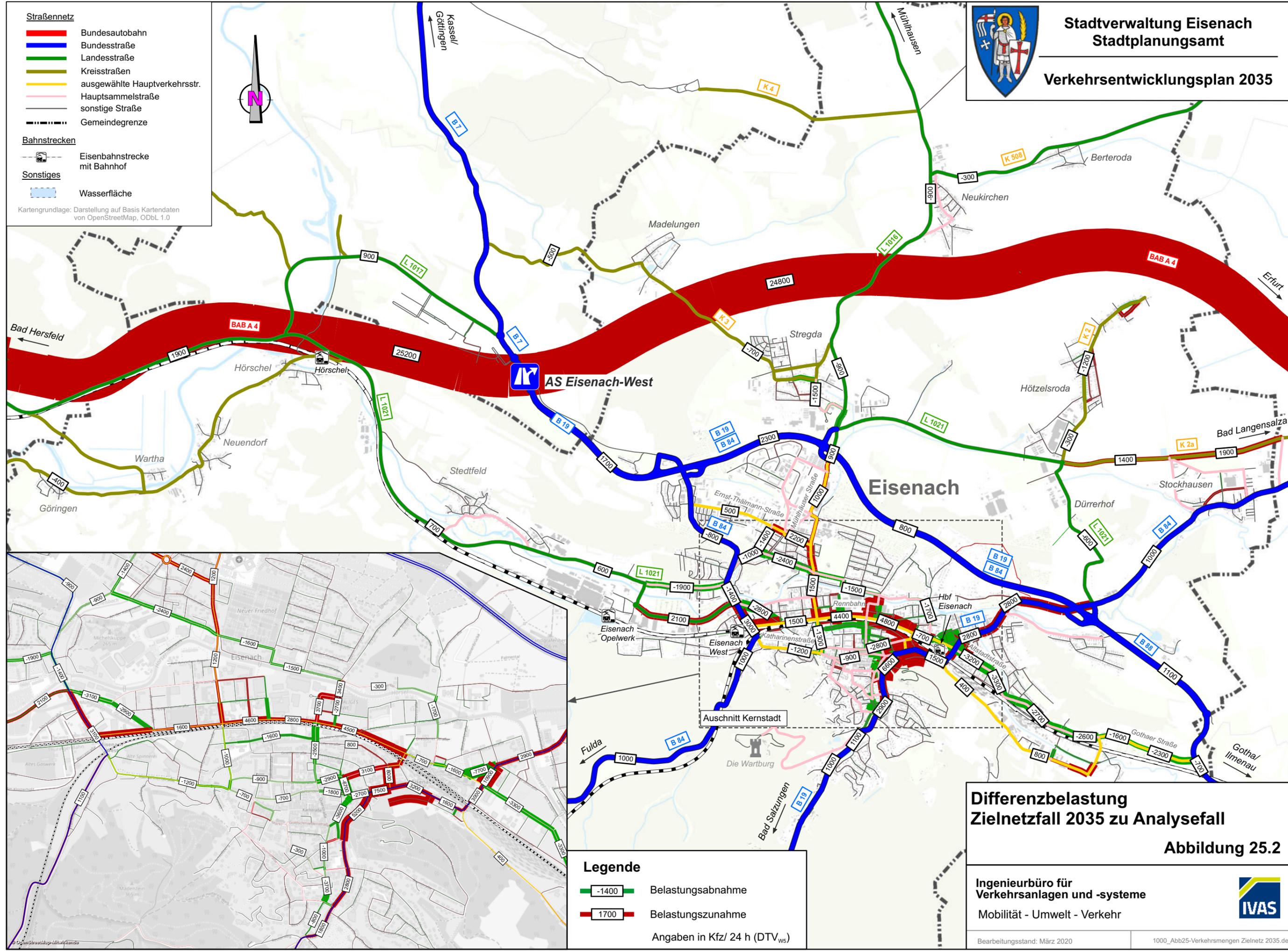
Farbe entspr. der jeweiligen Straßenkategorie

Ingenieurbüro für  
Verkehrsanlagen und -systeme  
Mobilität - Umwelt - Verkehr





- Straßennetz**
- Bundesautobahn
  - Bundesstraße
  - Landesstraße
  - Kreisstraßen
  - ausgewählte Hauptverkehrsstr.
  - Hauptsammelstraße
  - sonstige Straße
  - Gemeindegrenze
- Bahnstrecken**
- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof
- Sonstiges**
- Wasserfläche
- Kartengrundlage: Darstellung auf Basis Kartendaten von OpenStreetMap, ODbL 1.0

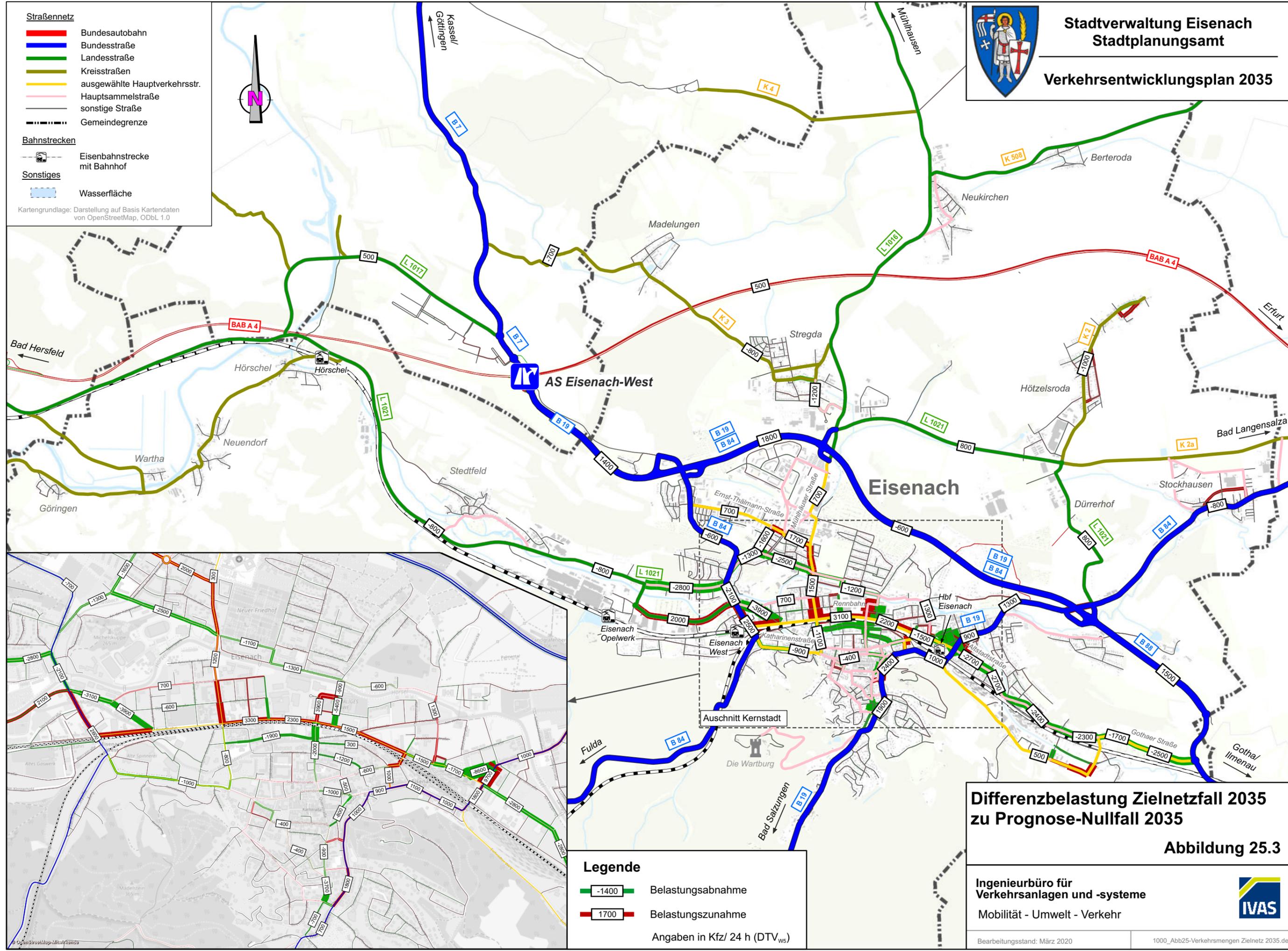


- Legende**
- 1400 Belastungsabnahme
  - 1700 Belastungszunahme
- Angaben in Kfz/ 24 h (DTV<sub>WS</sub>)

Differenzbelastung  
Zielnetzfall 2035 zu Analysefall  
Abbildung 25.2



- Straßennetz**
- Bundesautobahn
  - Bundesstraße
  - Landesstraße
  - Kreisstraßen
  - ausgewählte Hauptverkehrsstr.
  - Hauptsammelstraße
  - sonstige Straße
  - Gemeindegrenze
- Bahnstrecken**
- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof
- Sonstiges**
- Wasserfläche
- Kartengrundlage: Darstellung auf Basis Kartendaten von OpenStreetMap, ODbL 1.0



Differenzbelastung Zielnetzfall 2035 zu Prognose-Nullfall 2035

Abbildung 25.3

- Legende**
- 1400 Belastungsabnahme
  - 1700 Belastungszunahme
- Angaben in Kfz/ 24 h (DTV<sub>WS</sub>)

Ingenieurbüro für  
Verkehrsanlagen und -systeme  
Mobilität - Umwelt - Verkehr



## Auszüge aus den Protokollen der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Klima, Verkehr und Sport am 17. Mai 2021 und 7. Juni 2021

### Auszug aus dem Protokoll der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Klima, Verkehr und Sport am 17. Mai 2021

#### **TOP 2:      Verkehrsentwicklungsplan Eisenach (VEP 2035)               Vorlage: 0500-StR/2021**

Der **Dezernent, Herr Wachtmeister, und Herr Diedrich** begründen die Beschlussvorlage.

Den Punkten 2 – 5 der Beschlussvorlage wird einstimmig und ohne Diskussion zugestimmt.

Der Punkt 1 „Maßnahmenkatalog“ wird anhand einer Präsentation der Verwaltung, bestehend aus allen eingegangenen Rückmeldungen der Fraktionen, der Abwägungsliste (Hinweise der Bürgerinnen und Bürger) sowie der ausgereichten Anlage diskutiert.

Man einigt sich auf folgende Verfahrensweise: Alle Punkte, die von allen Fraktionen einstimmig zugestimmt oder komplett abgelehnt werden, werden nicht diskutiert.

Herr Kraft geht alle Maßnahmen durch.

#### **Innenstadt**

- I.1      halbseitige Sperrung des Nikolaitores:  
          Evaluierung und Bürgerbefragung (siehe Stadtratsbeschluss vom 11.12.2018) nach Ende der Testphase, Fußgängerampel soll bleiben
- I.2      Umgestaltung des Karlsplatzes mit Verkehrsberuhigung der südlichen Platzhälfte  
          ok
- I.3      Einschränkung der nächtlichen Durchfahrbarkeit der Altstadt  
          raus
- I.4      Anpassung der Einbahnstraßenregelung  
          Evaluierung nach Ende der Testphase (siehe I.1)
- I.5      Tempo 20 Zone Altstadt  
          raus, aber Einzelfallprüfung
- I.6      Umgestaltung des Platzes vor dem Nikolaitor (Kaiserhof)  
          ok
- I.7      Fortschreibung des Parkraumkonzepts  
          mehr Kurzzeitparkplätze (Pflegdienst, Handwerker, etc.) gewünscht, Herr Wachtmeister spricht von Optimierung statt Reduzierung.

#### **Fußverkehr**

- F.1      Aufwertung von Fußwegen im Stadtgebiet  
          Einzelfallprüfung
- F.2      Bedarfsgerechte Überquerungsanlagen an Straßen  
          Einzelfallprüfung
- F.3      Schließen von Lücken im Fußwegenetz  
          Orsteile besonders bedenken
- F.4      Prüfung von Möglichkeiten zur Optimierung für Fußgänger an Knotenpunkten  
          ok
- F.5      Schaffung von Aufenthalts- und Ruhebereichen  
          ok

**Pause zum Lüften:                   18:15 Uhr – 18:20 Uhr**

## Radverkehr

- R.1 Hauptradrountennetz etablieren und wegweisen, Ganzjahresnetz  
ok
- R.2 Verbesserung der Radwegeverbindungen am Stadtrand und in die Region  
ok
- R.3 Radverkehrsanlagen entlang von Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet  
Prüfung bei der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes
- R.4 attraktive Querungen/ Unterführungen des Bahndamms  
ok
- R.5 sukzessive Prüfung der Freigabe von Einbahnstraßen  
Einzelfallprüfung
- R.6 Ausbau des Angebotes an Fahrradabstellanlagen  
Bedarf ermitteln, insbesondere vor Kitas, Schulen und touristischer Einrichtungen, im Radverkehrskonzept aufrufen
- R.7 zentrale, gesicherte Fahrradabstellanlage am Hauptbahnhof  
ok
- R.8 Öffentlichkeitsarbeit zur Verbesserung von Fahrradklima und Verkehrssicherheit  
ok

## ÖPNV

- Ö.1 Verbesserung der Barrierefreiheit von Haltestellen und Fahrzeugen  
ok
- Ö.2 Neubau von Haltestellen zum Abbau räumlicher Erschließungsdefizite  
Prüfung bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans
- Ö.3 Prüfung möglicher künftiger ÖPNV-Führungen bei Fortschreibung des Nahverkehrsplans  
Prüfung der Etablierung eines Ringverkehrs bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans
- Ö.4 Stärkung des SPNV zur Verknüpfung von Eisenach mit der Region  
ok
- Ö.5 bessere ÖPNV-Anbindung der Ortsteile  
ok
- Ö.6 Prüfung von P&R-Plätzen an angebotsstarken Buslinien der Stadt und am Hauptbahnhof  
Prüfauftrag für die Fortschreibung Parkraumkonzept, Prüfung des Einsatzes bei Großveranstaltungen
- Ö.7 Fahrradmitnahmemöglichkeiten in Stadt- und Regionalbussen beibehalten  
ok
- Ö.8 Verbesserung der Services in den Bussen  
Streichen und bei Vorlage des Nahverkehrsplans diskutieren.
- Ö.9 Fortsetzung des Busbevorrechtigungsprogramms  
ok
- Ö.10 sukzessive Umrüstung der Fahrzeugflotte im ÖPNV auf emissionsfreie Fahrzeuge  
Anschaffung nur bei vorhandener Liquidität oder entsprechender Förderung

## Straßennetz und Kfz-Verkehr

- K.1 OU Eisenach und Stockhausen gemäß BVWP  
Variantenprüfung (Ausbau K2, Notwendigkeit abhängig vom Fortschritt des Ausbaus der A44 etc.), Prüfung nach Vorlage des Entwurfs des neuen Bundesverkehrswegeplans
- K.2 Ausbau der Langensalzaer Straße für den Zweirichtungsverkehr  
Prüfung Variante Kreisverkehr an der Bahnecke, an der Clemenskapelle und an der Einmündung Hörsselstraße/Hermannstraße

**Pause zum Lüften:**

**19:10 Uhr – 19:17 Uhr**

- K.3 Durchbindung Eichrodter Weg zur Gothaer Straße und OU Eisenach (B19)  
Streichung des Zusatzes „OU Eisenach(B19)“, Variantenprüfung siehe K1
- K.4 Verkehrsberuhigung der Stedtfelder Straße  
Bürgerbeteiligung nach Ende der Zweckbindung Adam-Opel-Straße 2026
- K.5 Einbau von Verkehrsinseln zur Geschwindigkeitsdämpfung in Ortseingangsbereichen  
Streichung von „Inseln“ und ersetzen durch „verkehrspolitische Maßnahmen“
- K.6 Prüfung der Einsatzmöglichkeiten von Kreisverkehren im Hauptstraßennetz  
ok
- K.7 Stärkung der Rennbahn/Clemensstraße  
ok
- K.8 LSA-Koordinierung auf Hauptverkehrsstraßen  
ok
- K.9 Ausbau der Bahnunterführungen im Stadtgebiet  
ok
- K.10 Verkehrsberuhigung in Wohngebieten  
Prüfung der Voraussetzungen, Evaluierung jeder Maßnahme im Gesamtkontext
- K.11 Verkehrskonzept Heinrich-Erhardt-Platz  
Planung aller Maßnahmen im Zusammenhang mit der Sanierung des O1
- K.12 Verkehrskonzept Stregda  
Wiedervorlage im nächsten Ausschuss  
Es konnte keine Einigung erzielt werden, ob die Sanierung der Mühlhäuser Chaussee oder eine dritte Abfahrt von der Ortsumfahrung die Entlastung bringt und was höhere Kosten verursacht. Der Ortsteilrat wurde vorab einbezogen.
- K.13 Verkehrskonzept westliche Ortsteile  
Übernahme der Anregungen der CDU Fraktion
- K.14 planerische und bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit  
ok
- K.15 Ertüchtigung wichtiger Straßen  
ok
- K.16 Prüfung des erforderlichen Ausbaustandards von Brücken im Nebennetz  
ok
- K.17 Überprüfung der Betriebszeiten und Signalisierungsform von Lichtsignalanlagen  
ok
- K.18 Verbesserung der Baustellenkoordinierung  
ok

### **Mobilitätsmanagement und innovative Mobilität**

- M.1 Aufbau eines Netzes von Mobilitätspunkten  
Bedarfsprüfung
- M.2 Mobilitätsmanagement  
Herausnahme des Punktes nach längerer Diskussion
- M.3 Förderung von Elektromobilität und umweltfreundlichen Antriebssystemen  
Abstimmungsprozesse insbesondere zur Förderung von Lademöglichkeiten nötig

Folgender Punkt soll im nächsten Ausschuss nochmals diskutiert werden:

- Ortsdurchfahrt Stregda

**Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Klima, Verkehr und Sport vertagt die Abstimmung auf die nächste Sitzung des Ausschusses.**

Auszug aus dem Protokoll der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Klima, Verkehr und Sport am 7. Juni 2021

**TOP 8:      Verkehrsentwicklungsplan Eisenach (VEP 2035)  
              Vorlage: 0500-StR/2021**

Der **Vorsitzende, Herr Kraft**, führt in die Thematik ein.

Folgende Punkte werden thematisiert:

- Einarbeitung der Änderungen in den Änderungskatalog
  - Protokoll als Anlage zum Beschluss und Berichtsvorlage mit eingearbeiteten Änderungen im Nachgang zum Beschluss
- Maßnahme K.12 – Verkehrskonzept Stregda
  - hohe Verkehrsbelastung durch Schwerlastverkehr
  - Beschwerden aus der Nachbarschaft
  - höchste Belastung in der Madelunger Straße, Hauptstraße und Mühlhäuser Chaussee
  - Ziel: Umleitung des Schwertransportes und Sanierung der Straßen
  - Vorrang der Mühlhäuser Chaussee als Madelunger Straße und Hauptverkehrsstraße
  - Verbesserung der Entwässerungsproblematik
  - Entlastung der Mühlhäuser Chaussee durch Einrichtung einer dritten Zufahrtsstraße
  - Erforderlichkeit der Sanierung der Mühlhäuser Chaussee bei Entlastung
    - kein Thema für den VEP sondern für das Amt für Infrastruktur
  - Ziel ist Verbesserung der Lebensbedingungen und somit Verkehrsberuhigung
  - Umsetzung der Tempo 30-Schilder in Madelunger Straße
    - Tempo 30-Zone nicht vorgesehen
    - schnelle Umsetzung der Maßnahme
  - Prüfung der Möglichkeit zur Durchführung einer Sitzung vor Ort in Stregda
- Maßnahme M.2 - Mobilitätsmanagement
  - Aufgaben sehr vielfältig, nicht abschließend ausführbar
- Buslinie Rennbahn 6 in den VEP → kommt in den Nahverkehrsplan

Folgende Punkte werden festgelegt:

- Maßnahme K.12 – Stregda
  - Aufnahme des Prüfpunktes Entlastung und Sanierungserfordernis Mühlhäuser Chaussee/Hauptstraße unter Berücksichtigung der Möglichkeit der Einrichtung einer dritten Zufahrtsstraße
  - kurzfristige Umsetzung der Tempo 30-Schilder in der Madelunger Straße
- Maßnahme M.2 – Mobilitätsmanagement
  - Änderung des Punktes wie folgt mit dem Ziel der Diskussion und Entscheidungsfindung in den Fraktionen bis zur Stadtratssitzung am 15.06.2021:
    - Koordination aller Belange der Verkehrs- und Mobilitätswende zwischen den maßgeblichen Akteuren aus Verwaltung, Verkehrs- und Energiewirtschaft sowie den Trägern des ÖPNV
    - Fördermittelakquise und Projektmanagement zur Mobilitätsthematik
    - koordinierende Netzplanung für Ladeinfrastruktur nach städtebaulichen, verkehrspolitischen und energiewirtschaftlichen Aspekten (Ladepunkte wo, wann, in welcher Priorisierung, wie mit welcher Energie versorgt)
    - Sicherstellung der strategischen Energieversorgung für die Umsetzung der Elektromobilitätsoffensive
    - Mitwirkung und Koordinierung bei zukunftsorientierten Projekten (smart mobility, autonomes/automatisiertes und vernetztes Fahren, Verkehrstelematik, künstliche Intelligenz)

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Klima, Verkehr und Sport empfiehlt:

1. die 1. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Eisenach 2035 (kurz: VEP 2035) als Maßnahmenplan für den Bereich der verkehrlichen Mobilität unter der Maßgabe der Aufnahme der Protokolle des Ausschusses für Stadtentwicklung, Klima, Verkehr und Sport vom 17.05.2021 und 07.06.2021 als Anlage zum Beschluss.
2. Das 2018 beschlossene Leitbild (1172-StR/2018) mit den 10 Teilzielstellungen ist verbindlich vom Stadtrat und der Verwaltung bei allen verkehrlichen Belangen zu berücksichtigen.
3. Die in der Priorisierung als „Schlüsselaufgabe“ eingestuftten 10 Maßnahmen erhalten bei der Umsetzung einen besonders hohen Stellenwert.
4. Im Abstand von drei Jahren, erstmals 2024, ist von der Verwaltung ein Evaluierungsbericht zu allen Maßnahmen und Bestandteilen des VEP vorzulegen (Bezug zur Teilzielstellung Nummer 10).
5. In Beschlussvorlagen und Stellungnahmen der Verwaltung zu Verkehrs- oder Straßenprojekten und zur Mobilität sind die verkehrlichen Auswirkungen abzuschätzen und die Vereinbarkeit mit den Teilzielstellungen des VEP darzulegen.

Abstimmung:

7 Stimmen dafür  
0 Stimmen dagegen  
0 Stimmenthaltungen