



VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN 2035 – RÜCKMELDUNG ZUR BÜRGERBETEILIGUNG

(Liste nach Posteingangsdatum sortiert)

Nr. #		THEMA	VORSCHLAG/HINWEIS	Abwägung für VEP 2035
1	1.1	Konkret: Marienstr.	Liebes Team, mit Freuden habe ich den Entwurf gelesen. Und möchte nun auch noch einen Vorschlag äußern. Mir würde noch am Herzen liegen, dass auch in der gesamten Marienstraße eine Tempo-20-Zone errichtet wird. Durch das alte Pflaster gepaart mit Geschwindigkeit entsteht ungeheure Lautstärke. Die Häuser stehen so nah beieinander, dass der Schall quasi nur hin und her geleitet wird, so dass offene Fenster zur Belastung werden. Viele Touristen, die mit Navigationsgeräten durch Eisenach fahren, wissen gar nicht, dass sie auch auf der Kreuzung Barfüßerstraße abbiegen können, um auf der Wartburgallee die Stadt zu verlassen. Dieser Durchgangsverkehr könnte mit einem "Nur für Anwohner"-Schild minimiert werden.	→ 20er Zone entspricht Maßnahme i.5, Lösung als gegenläufige Einbahnstraße geplant
2	2.1	Allgemein	Sehr geehrte Damen und Herren, [REDACTED] studiert zur Zeit intensiv den Verkehrsentwicklungsplan und wird seine Hinweise zu gegebener Zeit übermitteln. Jetzt geht es mir nur um zwei peinliche Ungenauigkeiten: In den Plänen im Anhang wird "Neuenhof" konsequent "Neuendorf" genannt. https://www.eisenach.de/fileadmin/user_upload/Kultur_und_Leben/Verkehr__Mobilitaet/EA_VEP_2035_Anlagen_Abildungen.pdf Und in der Präsentation wird nicht auf die "Anlage", sondern auf die "Anlage" verwiesen, die auch im entsprechenden Link vorkommen: https://www.eisenach.de/fileadmin/user_upload/Kultur_und_Leben/Verkehr__Mobilitaet/Anlage_5_Leitbild.pdf Dies mindert natürlich in keinem Fall die Qualität der Arbeit.	Link wird am Ende berichtigt
3	3.1	Nikolaitor	Hallo, Ich schlage folgende Punkte zum Verkehrskonzept vor: 1. Baldige Schliessung des Nikolaitores. Während der Sanierungszeit ging es auch problemlos.	entspricht i.1
	3.2	Tempo 30	2. Generell Tempo 30 außer Rennbahn, Bahnhofstraße, Wartburgallee, Frankfurter Straße, Kassler Strasse, Mühlhäuser Strasse und Langensalzaer Strasse	entspricht weitestgehend Maßnahme K.10
	3.3	KVP J.-L.-Str.	3. Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes (KVP) Kreuzung Lippoldstraße - Friedhofstraße	→ KVP aktuell nicht geeignet, Nord-Süd Verkehrsstrom überwiegt

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen oder des unbestimmten Geschlechts, sondern ist im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen.



	3.4	KVP PEP	4. Ausbau Kreisverkehr am PEP Markt	Fehlt bisher, Ausbau wird ergänzt
	3.5	Bahn-Eck	5. Errichtung einer Rechtsabbiegespur an „Bahneck“ aus Richtung Rennbahn zum Bahnhof. Das verwilligte Grundstück gibt genug Platz her.	Entspricht K2, KVP geplant
	3.6	Müllerstr.	6. Sperrung der Müllerstrasse für den LKW-Durchgangsverkehr.	wird berücksichtigt
	3.7	Beschilde- rung	7. In den 30er Zonen generell rechts vor links oder generell mit Vorfahrtszeichen.	Regelung so nach StVO, nur Busvorrehtigung
	3.8	Parken	8. Bessere Ausschilderung von Parkmöglichkeiten mit Anzahl freier Plätze für Touristen.	→ Parkraumkonzept (PRK)
	3.9	Parken	9. Errichtung von Stellplätzen für Wohnmobile im Bereich Erhardtplatz (altes AWE)	→ PRK
	3.10	Parken	10. Einrichtung von kostenlosen Kurzparkzonen für Brötcheneinkauf am Sonntag	→ PRK
	3.11	KVP Mühl.-Str.	11. Errichtung von Kreisverkehren entlang der Mühlhäuser Straße von Marktkauf bis Abzweig Hötzelroda	→ KVP aktuell nicht überall geeignet, siehe K6 und Punkt 3.3
4	4.1	Schillerstr.	Sehr geehrte Damen und Herrn, als Eisenacher freuen wir uns, dass sich die Stadt weiterentwickelt und begrüßen daher den Verkehrsentwicklungsplan 2035. Jedoch nehmen wir mit Sorge zur Kenntnis, dass sich der Verkehr vor dem Hospiz St. Elisabeth in der Schillerstraße 11b deutlich erhöhen soll. [REDACTED] Sollten es keine Alternativen zu einer Verkehrsintensivierung der Schillerstraße geben, so bitten wir wenigstens den LKW-Verkehr zu reduzieren und/ oder eine nächtliche Verkehrsreduzierung zu ermöglichen. Vielen Dank für eine wohlwollende Prüfung.	Prüfung ordnungsrechtlicher Maßnahmen zur Verkehrsdämpfung (z.B. wechselseitiges Parken, Geschwindigkeitsdämpfer, Beschilderung, etc.), Tempo-20-Zone denkbar → Maßnahme i.5
5	5.1	E.-T.-Str.	Thälmann Str. bei der Waldorfschule und die Idee, daraus zur Sicherheit der SchülerInnen eine Einbahnstraße zu machen, um dem allmorgendlichen Verkehrschaos entgegenzuwirken [Ergänzung: Straßen um das Behördenzentrum]	Prüfung ist erfolgt Ergebnis: nicht praktikabel

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen oder des unbestimmten Geschlechts, sondern ist im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen.

DIE WARTBURGSTADT

www.eisenach.de

EISENACH



Nr. #	THEMA	VORSCHLAG/HINWEIS	Abwägung für VEP 2035	
6	6.1	Oststadt Sehr geehrte Damen und Herren, leider vermisse wir, die Anwohner der Gothaer, Weimarischen und Altstadtstraße, entlastende Maßnahmen. Sind die Pläne einer Verkehrsführung vom Rothenhofer Weg über den Eichrodter Weg gänzlich vergessen worden? Auf der Bürgerversammlung 2019 zum Lärmentwicklungsplan war ich schon sehr verwundert, das Bürgermeister Möller diese Pläne nicht kannte. Im Anschluss zu dieser Versammlung wurden diese per Mail an die Stadtverwaltung bei Frau [REDACTED] eingereicht. Ihr waren die Pläne zur Verkehrsführung vom Rothenhofer Weg Bahnunterführung - Brückenneubau über die Hörsel zum Eichrodter Weg nicht unbekannt. Durch diese Verkehrsführung würde eine deutliche Verkehrsberuhigung in Oststadt eintreten. Die Wohnqualität in der Gothaer, Weimarischen und Altstadtstraße würde sich deutlich verbessern. Die Gefahren für Kinder und Bürger im Bereich der Oststadtschule, Kita und Diakoni würden deutlich geringer. Eine Umleitung bei Baumaßnahmen wäre ebenso gegeben. Eine fehlende Finanzierung sollte nicht das grundsätzliche Thema sein. Es war genügend Zeit dieses Projekt voranzutreiben! Die Bahnunterführung am Rothenhofer Weg wurde bereits Mitte der 90er Jahre fertiggestellt incl. Fußgängerampel. Die Oststadt hat keine Lobby in Stadtverwaltung und Stadtrat!!! Ich bitte Sie hiermit nochmals diese Planung aufzugreifen!	Maßnahmen für die Oststadt enthalten, z. B. F.2, F.3, R.3, R.6, K.3, K.5 und K.6	
7	7.1	Tempo 20	1. Tempo 20 auf allen Straßen südlich von der Rennbahn bis Prinzenteech?!	i.5 = nur für Kernbereiche der Innenstadt geplant
	7.2	Oberflächen	2. "Angemessene Oberflächen" auch für Kinderwagen, Rollatoren etc.	siehe Maßnahme F.1
	7.3	Oberflächen	3. "Angemessene Oberflächen" auch für Radler: Pflastersteine sind zu laut, gefährlich (rutschig, auch für Fußgänger) und hoppelig.	siehe F.1
	7.4	Wartezeiten	4. Ist die Wartezeit bei einer Fußgängerampel länger als 30 Sek., wäre eine Uhr hilfreich; sie zeigt an, wie lange es bis grün dauert.	unter F.4 Ergänzung im VEP
	7.5	Fahrradparken	5. Ja, Radeln könnte sicherer werden, aber auch das Abstellen von Rädern. Es braucht ein bewachtes Radhaus am Bahnhof, ZOB bzw. Tor zur Stadt. Immer mehr Menschen haben E-Bikes im Wert von über	siehe Thematik unter R.7

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen oder des unbestimmten Geschlechts, sondern ist im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen.



		1000 €. Wenn sie diese am Bahnhof sicher abstellen könnten, würden mehr mit dem ÖV weiter fahren. Das Beispiel Erfurt ist hilfreich, vgl. auch Dortmund, etc.	
7.6	Allgemein	6. Was ist ein Geisterradler?	Dieses ist ein Projekt der FH Erfurt.
7.7	Lärm	7. Es sollte nicht nur schneller, sondern auch leiser nach Meiningen gehen. Inzwischen sind die Triebwagen der STB lauter als die meisten Güterzüge. Bewähren sich Brennstoffzellen-Antriebe? Wie ermöglicht man es, dass sich die STB Züge in Bad Salzungen anstatt in Marksuhl begegnen?	Maßnahme Ö.4, Zuständigkeit beim TMIL
7.8	Bahn	8. Welche Baumaßnahmen ermöglichen es, dass sich die ICE´s aus allen Richtungen in Eisenach treffen? Dann wäre ein integrierter Deutschland-Takt möglich.	Drehkreuz in Erfurt → 1h-Takt
7.9	ÖPNV	9. Wie verhindern wir, dass zu manchen Zeiten und auf manchen Linien Busse mit weniger als fünf Fahrgästen fahren? Rufbusse, Umwelt-Taxis, etc.? Was ist ein Dorfbus und eine Mitfahrbank? Wie bauen wir das Vertrauen so auf, dass wir uns gegenseitig spontan mitnehmen oder schon im Zug nach einer MFG suchen können?	Alternative Bedienformen, nicht nur für Ö.5, Nahverkehrsplan (NVP)
7.10	ÖPNV	10. Der ÖV sollte auf Elektro-Smog verzichten. Unterhaltsamer sind kurze Hinweise von Fahrern oder Einheimischen auf Besonderheiten entlang der Strecken. Auch Flyer dazu sind hilfreich.	kein Elektrosmog in Bussen bekannt
7.11	ÖPNV	11. Weshalb steigt der Kostendruck? Was können wir dagegen tun?	ÖPNV-Maßnahmen im VEP sollen entgegenwirken (verkehrspolitische Verantwortung)
7.12	ÖPNV	12. Ja, der ÖV sollte Vorfahrt gegenüber dem Privatverkehr haben.	siehe O.9
7.13	Innenstadt	13. Vor allem für die Innenstadt braucht es leise Busse.	siehe Ö.10
7.14	ÖPNV	14. Attraktiv wird der ÖV durch Flatrates, die das jetzige Tarifchaos ersetzen. Kostet das Jahresticket für die Wartburgregion 300 €, können Bahn und Bus manchen Zweitwagen ersetzen. Für die Familie sollte	Tarifsystem nicht explizit Gegenstand des VEP

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen oder des unbestimmten Geschlechts, sondern ist im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen.



		ein solches Jahresticket nicht über 500 € kosten, für Thüringen nicht über 900; wenn Hessen eingeschlossen ist, nicht über 2000 € für eine Regionale ÖV-Karte. Das wird die Auslastung und damit die Rentabilität erhöhen.	Verweis auf → StR/0186/2020 und Stadtpolitik
7.15	B 19	15. Die Verlegung der B19 könnten wir uns sparen, wenn die Kfz die wahren Preise bezahlen müssten. Dann würde sich der Güterverkehr auf die Schiene verlagern, auch zwischen Meiningen und der Wartburgregion. https://www.adfc.de/neuigkeit/kosten-nutzen-analyse-auto-vs-rad/	Verkehrspolitik durch VEP bleibt lokal begrenzt.
7.16	B 19	16. Ja, auch Wutha muss entlastet werden. Wie verhindern wir eine Belastung von Mosbach, etc.?	Durch B19 neu keine verkehrliche Mehrbelastung für Mosbach voraussehbar
7.17	Lärm	17. Kfz-Verkehr wird leiser, wenn es keine gepflasterten Straßen und mehr liegende Polizisten gibt, z. B. auf der Karl-Marx-Straße.	Pflaster für historisches Stadtbild teilweise unverzichtbar, Prüfung von Geschwindigkeitsdämpfern
7.18	Allgemein	18. Verkehr wird sicherer, wenn den Rasern und Trinkern konsequent die Fahrerlaubnis entzogen wird.	nicht VEP-relevant
7.19	Brücken	19. Was heißt, die Brücke Goethestr. auszubauen? Der Kfz-Verkehr auf der Goethestraße darf nicht zunehmen!	siehe K.3
7.20	Allgemein	20. Könnte es neben dem Fahrgastbeirat auch einen allgemeinen Verkehrsbeirat mit Bürgern geben, der Stadt, Kommunen und Verkehrsträger berät?	Bürger können bestehende Mitsprachemöglichkeiten oder Vereine nutzen, ggf. Wiederbelebung AG Verkehr
8	→ postalisch eingegangen, daher wurden die relevanten Themen stichpunktartig zusammengefasst		
8.1	Stregda	Stregda - Rote Welle	siehe K.6
8.2	Rennbahn	Rennbahn - Rote Welle	siehe K.7
8.3	Rennbahn	[Vorschlag:] Herrenmühlenstraße als Einbahnstraße	siehe K.7

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen oder des unbestimmten Geschlechts, sondern ist im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen.



	8.4	Ampel	Geradeaus und Linksabbiegerspur Julius-Lippold-Straße?	Vorschlag wurde an Abt. Straßenverkehr weitergeleitet, Umsetzung schwierig
	8.5	B 84	Alternativen zur Ampel Kasseler Straße/ B84/ B19 (Schade, Rampe Süd)?	siehe K.6
	8.6	B 19	Alternative zur Ampel Clemenskapelle?	siehe K.2, entspannt Situation
	8.7	Allgemein	Aktuelle Verkehrspolitik in Eisenach passt nicht zu Klimaschutz	siehe Leitbilder
	8.8	B 19	Linksabbieger Clemensstraße → Gabelsberger Straße blockieren Verkehr	durch K.2 nicht mehr so stark
	8.9	Allgemein	Allgemeine Kritik an der Verkehrssituation 30 Jahre nach der Wende und dem Verkehrskonzept	neues Konzept, neuer Anlauf für Eisenach
9	→ postalisch eingegangen, daher wurden die relevanten Themen stichpunktartig zusammengefasst			
	9.1	Schillerstraße	Schillerstraße mit hoher Nutzung durch Risikogruppen und Sorge darum, dass Schillerstraße zu einer Hauptverkehrsstraße wird	Verkehrszunahme im verträglichen Maß, aktuell keine Hauptverkehrsstraße (Tempo-30-Zone), in der Gesamtabwägung überwiegend Vorteile für Innenstadtverkehr
	9.2		Übergang Schillerstraße/ Nikoastraße/ Sophienstraße nicht klar abgegrenzt	Keine Veränderung, Prüfung Tempo-20-Zone)
	9.3		Maßnahmen zum Schutz von Risikogruppen	siehe #4
10	→ postalisch eingegangen, daher wurden die relevanten Themen stichpunktartig zusammengefasst			
	10.1	Schillerstraße	Maßnahmen zum Schutz von Risikogruppen	siehe #4
11	→ postalisch eingegangen, daher wurden die relevanten Themen stichpunktartig zusammengefasst			
	11.1	B 19	Ampel Clemenskapelle schlecht abgestimmt	K.2, entspannt Situation, siehe #8.6

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen oder des unbestimmten Geschlechts, sondern ist im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen.



	11.2	Rennbahn	Einbahnstraße Stolzestraße, Anlieger müssen länger fahren	K.7, Verkehrsberuhigung Karolinentviertel, Anlieger Stolzestraße profitieren am stärksten durch die Maßnahme
	11.3	Stregda	Stregda - Rote Welle	siehe K.6
	11.4	Rennbahn	Rennbahn - Rote Welle	siehe K.7
12	12.1	Parken	Hallo, ich finde es nicht gut, weitere Parkplätze im Stadtkern zu reduzieren. Dadurch werden noch weitere Kunden das Zentrum meiden und am Stadtrand in der Großmärkten günstig einkaufen. Auch die geplanten P+R Parkplätze sind kaum zu realisieren. Das ist ein Schuss in den Ofen.	In der Stellplatzbilanz für die Innenstadt werden durch das Parkhaus „Tor zur Stadt“ mehr Parkplätze verfügbar sein als zuvor.
	12.2	Radverkehr	Ich bin für weitere Radspuren, was aber sehr schwer zu machen ist = Straßen zu eng dafür.	Weitere Radverkehrsanlagen sind notwendig, das Radverkehrskonzept wird Möglichkeiten zeigen.
	12.3	Radverkehr	Es sollte einen separaten Radweg von Stregda nach Hötzelroda geben. Ist das vorgesehen bei den gerade laufenden Arbeiten???	Nein. Ein separater Radweg wird vom Land TH geplant.
	12.4	Radverkehr	PS: Ich fahre ca. 3.000 km jährlich mit dem Fahrrad, auch Einkäufe. Positiv: Radweg Stockhausen- EA, aber teilweise eingengt wegen Bewuchs. Bitte in der Winterperiode entfernen.	Hinweis wurde dem zuständigen Amt übermittelt.
13	13.1	Innenstadt, Tempo 20 Zone	Guten Tag, in die Tempo-20-Zone sollte in jedem Fall auch die Sophienstraße mit einbezogen werden, da der Bürgersteig auf einer Seite extrem schmal ist und viele Kinder in diesem Bereich wohnen.	Erweiterung ist denkbar: Anpassung i.5 auf Sophien- / und Schillerstraße
14	14.1	Innenstadt I.3	Beim Einrichten einer nächtlichen Verkehrsbeschränkung von 22-06 Uhr möchte ich daran erinnern, dass die Handwerksbetriebe der Bäcker und Fleischer um diese Zeit schon arbeiten. Den Mitarbeitern, Firmenfahrzeugen und Lieferanten muss ein uneingeschränkter Zugang, bzw. die Zufahrt ermöglicht werden. Dieses bitte ohne kostenpflichtige Ausnahmegenehmigungen.	i.3, nächtliche Sperrungen sollen in erster Linie dem Durchgangsverkehr entgegen wirken.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen oder des unbestimmten Geschlechts, sondern ist im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen.



			Weiterhin werden Märkte wie Netto und Edeka um diese Zeit schon beliefert, auch wenn deren Mitarbeiter noch nicht vor Ort sind.	Ziele in der Innenstadt bleiben dabei erreichbar
	14.2	Baustellen K.18	Die Kommunikation von Verkehrsveränderungen, Sperrungen oder Baumaßnahmen ist nach wie vor ein leidiges Thema. Beispielhaft ist die momentane Situation des Abrisses in der Georgenstrasse. Hier wurde niemand der Anlieger über die Abrissmaßnahmen oder die folgenden Baumaßnahmen informiert, weder vom Bauherren, der Baufirma oder der entsprechenden Abteilung der Stadtverwaltung. Eine Verkehrsregelung für Anlieger hätte bei der Möglichkeit der Umfahrung der Post Zeit und Verkehrsaufkommen gespart.	K.18, mit der Maßnahme soll eine bessere Kommunikation festgeschrieben werden
15	→ postalisch eingegangen, daher wurden die relevanten Themen stichpunktartig zusammengefasst			
	15.1	Karlsplatz	i.2 - vorderer Bereich, Erhaltung der Robinie	Kein VEP-Thema, Hinweis wurde weitergeleitet.
	15.2	Marienstraße	i.4 – Prüfung der Freigabe von Radfahrenden im Gegenverkehr kritisch gegenüber	i.4, Marienstraße stellt direkte Verbindung zwischen Mariental und Innenstadt dar, Verkehrsbelastung wird in Marienstraße abnehmen, Alternative entlang der B19 ist wenig attraktiv und ab J.-S.-Bach-Str. unsicherer
	15.3	Innenstadt, Tempo 20	i.5 – Temporeduzierung auf 20 km/h wegen zügigem Verkehrsfluss und geringerem CO ₂ Ausstoß unangebracht	i.5, kein zügiger Kfz-Verkehr in der Innenstadt erwünscht, T-20 für Fuß-/ und Radfahrende sicherer
	15.4	Allgemein	i.5 – Geschwindigkeitsmessungen und Einhaltung der Einbahnstraße Nikolaistraße [berichtet über angefahrenes Kind], Tempo-30-Zone begrüßt, Schriftzug „Zone 30“ auf Fahrbahn	Thema wurde weitergeleitet

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen oder des unbestimmten Geschlechts, sondern ist im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen.

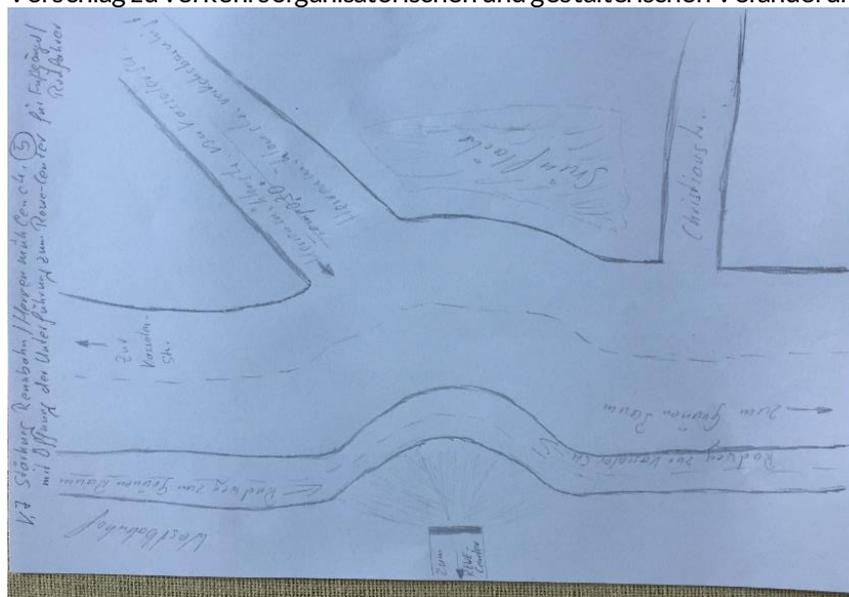


15.5	B 19	F.2 – Unverständnis über die Ampel Clemenskapelle, längere Wege für zu Fußgehende	K.2, entspannt Situation, siehe auch #8.6
15.6	Radverkehr	Radverkehr viel Nachholbedarf	Nachholbedarf soll im Radverkehrskonzept thematisiert werden.
15.7	Radverkehr	Fehlende Radwege: Hötzelsroda, um den Kreisverkehr und Neukirchen – Abzweig Ütteroda	Zusage vom TMIL liegt seit 2019 vor
15.8	Radverkehr	Fehlender Radweg zwischen Westbahnhof und „Grüner Baum“	Prüfung mit Radverkehrskonzept
15.9	Allgemein	Abkürzungsverkehr zwischen Nesselal-Radweg (Stockhausen – Wutha-Farnroda)	→ Weiterleitung an Wartburgkreis.
15.10	Parken	Fehlende Pendlerparkplätze um Eisenach	Ö.6, P+R ist Thema im VEP
15.11	Bahnunterführungen	K.9 – unschöne und nicht barrierefreie Bahnunterführungen	unter K.9 Thema aufgegriffen, kleinere Mängel werden vom Amt für Infrastruktur bearbeitet
15.12	ZOB	Ersatz für umgefahrene Anzeigentafel am ZOB	Weitergeleitet an zuständiges Amt
15.13	Bahnhof	Weitere Infotafel am nördlichen Zugang zum Bahnhof	vorhandene Infotafel ausreichend
15.14	Fußverkehr	Fehlende abgesenkte Überquerung im Bereich Uferstraße/Schillerstraße	Weitergeleitet an Amt für Infrastruktur
15.15	Parken	Weitere Parkmöglichkeiten mit Parkleitsystem und kleinere Busse in kürzeren Zeitabständen, Wilhelmsthaler See und Parkplätze dort einbinden	P+R Thematik ist separat zu betrachten (PRK)
15.16	B 19	Lkw-Umfahrung von der Ampel Langensalzaer Straße und Clemenskapelle, unbedingt notwendig?	K.2, soll helfen die Verkehrsorganisation kurzfristig zu verbessern

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen oder des unbestimmten Geschlechts, sondern ist im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen.



15.17	Parken	Nutzung für Parkplatz an der Stadtautobahn [ehemalige Raststätte Ramsborn] als Parkmöglichkeit.	Ö.6, Parkplatz befindet sich in der Gemarkung Krauthausen
15.18	Allgemein	Dresdner Straße/ Karolinenstraße, ständige Freihaltung des Kreuzungsbereiches um Sichtbeziehung zu gewährleisten.	Thema wurde an abteilung weitergeleitet.
15.19	Rennbahn	Vorschlag zu verkehrsorganisatorischen und gestalterischen Veränderung in der Herrenmühlenstraße:	K.7, Nr. 5, Detailplanung wird separat betrachtet



Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen oder des unbestimmten Geschlechts, sondern ist im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen.



Nr. #	THEMA	VORSCHLAG/HINWEIS	Abwägung für VEP 2035
16	16.1	Lärm Sehr geehrte Damen und Herren, wir sind Anwohner der Wartburgallee und möchten uns auf diesem Wege zum VEP 2035 äußern. Die Belästigungen durch Lärm und Erschütterungen (insbesondere durch rasende LKW) sind extrem. Durch das Fachwerk der alten Gebäude werden die Vibrationen in alle Räume übertragen und sind dort deutlich spürbar.	Lärmaktionsplan: → 30 km/h muss beim TLVA beantragt werden
	16.2	B 19 Wir befürworten daher ein Tempolimit von 30 (mindestens für LKW), noch besser wäre natürlich eine Verlegung der B19. Nach Möglichkeit sollte eine Kontrolle des Tempolimits erfolgen, da nicht wenige Verkehrsteilnehmer bereits jetzt die bestehenden 50 ignorieren. Mit freundlichen Grüßen	K.1, soll helfen die Verkehrssituation langfristig zu verbessern
17	→ postalisch eingegangen, daher wurden die relevanten Themen stichpunktartig zusammengefasst		
	17.1	B 19 B19, zwei Fahrspuren als Einbahnstraßen-Ring um den Bahnhof	Vorschlag mit Vorteilen und Nachteilen, als größter Nachteil sind die längeren Wege, z. B. von Wartburgallee zur Rennbahn oder vom Parkhaus Tor zur Stadt in Richtung Süden. Mit K.2 ist nach Umsetzung mit weniger Verkehrsproblemen zu rechnen.
	17.2	Innenstadt Verkehrsberuhigung Innenstadt: Alexanderstraße und Nikolaitor nur noch durch Busse nutzbar, Zufahrt zum Karlplatz nur über Nikolaistraße. Ausfahrt zur Wartburgallee, auch für Frauenplan, nur über Löberstraße ggf. mit Ampel an der Brauerei → Ergebnis Verkehrsberuhigung Johannisplatz und Karlsplatz, Verkehr um das Nikolaitor herum, Goldschmiedenstraße verkehrsberuhigt	Der Vorschlag geht über das für 2035 vorgesehene Maß der Verkehrsberuhigung Innenstadt hinaus.
17.3	Innenstadt Schmelzerstraße vom Markt als Sackgasse, Markt und Georgenstraße ebenfalls verkehrsberuhigt	Vorschlag nicht nachvollziehbar, Verkehrsberuhigung siehe Maßnahme i.5	

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen oder des unbestimmten Geschlechts, sondern ist im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen.



	17.4	Marienstraße	Umkehrung der Marienstraße, wird für gut befunden	= i.4
	17.5	B 19	Bedeutung der Langensalzaer Straße ist enorm, daher keine Zu- Ausfahrt in Nebenstraßen	Prüfung muss mit K.2 erfolgen, (siehe auch #8.6)
	17.6	Palmental	Palmental als Sackgasse und beidseitiger Fahrradweg	aktuell nicht vorgesehen, Straßenausbau offen
	17.7	B 19	Prüfung ob Zufahrt Ludwigstraße am Petersberg Anschluss an Langensalzaer Straße notwendig	siehe #17.5
18	→ postalisch eingegangen, daher wurden die relevanten Themen stichpunktartig zusammengefasst			
	18.1	Allgemein	Allgemeine Kritik am Planentwurf und der enthaltenen Einschränkungen	neues Konzept mit neuem Möglichkeiten der Verkehrsentwicklung
	18.2	Parken	Parken soll in der Innenstadt erhalten bleiben	bleibt, siehe auch #12.1
	18.3	Verkehr	Keine Einschränkungen für Durchgangsverkehr in der Innenstadt, da längerer Weg und Wegezeit	K.7 ermöglicht, dass die Reisezeit nicht verschlechtert wird (siehe auch #18.1)
	18.4	Abgase	Untersuchung zu Einsparungen durch Verkehrsverlagerung auf Peripherie?	K.7, dichtbewohnte Bereiche in der Innenstadt werden entlastet und weniger dichtbewohnte Bereiche (z. B. Rennbahn) bekommen mehr Verkehr
	18.5	Verkehrsbelastung	Warum müssen Bürger der Innenstadt entlastet werden, wenn gleichzeitig die Bürger nördlich der Bahnlinie mit einem höheren Verkehrsaufkommen belastet werden?	K.7 ermöglicht einen flüssigeren Verkehr, wodurch die Bürger nördlich der Bahn auch profitieren. Momentan behindern sich die Verkehre der Innenstadt mit denen auf der

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen oder des unbestimmten Geschlechts, sondern ist im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen.



				Rennbahn. Mehrbelastungen auf der Rennbahn sind auf Grund einer hohen Grundbelegung weniger wahrnehmbar.
18.6	Radverkehr	Rücksichtlose Verkehrsteilnehmer [Ergänzung: gemeint sind auch Radfahrende]		R.8, Verkehrsklima und Fahrradklima sollen verbessert werden
18.7	Radverkehr	Keine Radfahrende mehr auf der Rennbahn, Mühlhäuser Straße und Wartburgallee, Ausbau und Durchgängigkeit der Nord-Süd-Achsen für Fuß- und Radverkehr		Radfahrende sind in unterschiedlichen Geschwindigkeiten unterwegs, daher müssen unterschiedliche Infrastrukturen angeboten werden. Mehr dazu im Radverkehrskonzept.
18.8	Gehwegbreiten	Gehwegbreite Ernst-Thälmann-Straße erlaubt kein Nebeneinanderlaufen		F.1 soll künftig den Platzbedarf gerecht verteilen
18.9	Hecken	Zurückschneiden von Heckenwildwuchs an Gehwegen, Beispiele Tiefenbacher Allee, Ernst-Thälmann-Straße		Hinweis wird dem Ordnungsamt übermittelt.
18.10	Rennbahn	Schließung der Linksabbiegebeziehung Rennbahn → Clemdastraßenicht vorstellbar		für K.7 ist eine stufenweise Umsetzung vorgesehen und soll einen flüssigeren Verkehr auf der Rennbahn ermöglichen, in Abhängigkeit mit K.2 und K.11.
18.11	Allgemein	Kritik am Plan und der Intensität, wie sich mit dem Verkehrskonzept und der Akzeptanz der Bürger für Maßnahmen auseinandergesetzt wird.		Die Stadt Eisenach beschäftigt sich intensiv mit den Themen, letztlich sollen verträgliche

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen oder des unbestimmten Geschlechts, sondern ist im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen.



				Entscheidungen getroffen werden, es ist ein Abwägungsprozess von Vorschlägen aller Bürger.
	18.12	Straßenzustand	Zustand der Heinrich-Heine-Straße (südlich vom Kreisverkehr) und vom Michelsbach	Bei den unter K.15 dargestellten Straßen handelt es sich um verkehrswichtige Straßen. Die Situation zur südl. He.-He.-Str. wird weitergeleitet.
19	19.1	Radverkehr	Sehr geehrte Damen und Herren, mit großem Interesse haben wir den Verkehrsplanungsentwurf für Eisenach gelesen. Viele der angesprochenen Vorhaben für Fahrradfahrer, Fußgänger und Autofahrer finden wir gut. Wir können bestätigen, dass die derzeitigen Fahrradwege nicht ausreichend miteinander verknüpft sind und auch die Überleitung der Radwege auf die Fahrbahnen oftmals schlecht gelöst bzw. gar nicht vorhanden ist. Deshalb ist man gezwungen, zwischendurch immer wieder auf die Straße auszuweichen, was sehr oft zu gefährlichen Situationen führt bzw. man sich als Radfahrer oftmals nicht sicher fühlt.	R.4 + F.2 enthält Überleitungen auch für Radfahrende, Radverkehrskonzept soll Schwachstellen überprüfen.
	19.2	Fahrradparken	Ebenso sind die derzeitigen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder noch zu gering. Ihren Vorschlag bzgl. der "Fahrradparkhäuser" finden wir deshalb sehr ansprechend.	R.4 + R.7
	19.3	Querungen	Ebenso befürworten wir die Erhöhung der Anzahl und Erweiterung der Bahnunterführungen sowie der Überquerungsmöglichkeiten im Bereich der Rennbahn als auch der Wartburgallee, um es Fußgängern und Radfahrern besser zu ermöglichen die Straßen unfallfrei und ohne Umwege zu überqueren.	F.2 + F.4 + K.9
	19.4	T-Zonen + Ruhebereiche	Die Ideen, die Innenstadt auf Tempo 20 herunterzunehmen, Wohngebiete generell auf Tempo 30 zu senken und ausreichend breite Fußwege und Erholungsmöglichkeiten durch Sitzgelegenheiten zu bieten, finden unsere volle Zustimmung.	i.5 + K.10 + F.5
	19.5	flüssiger Verkehr auf	Das große Ziel sollte sein, allen Beteiligten einen zügigen Bewegungsfluss von A nach B zu ermöglichen. Dazu gehören unserer Ansicht nach in Reihe geschaltete Ampeln ohne ständige Unterbrechungen, eindeutige, schnelle und geradlinige Verbindungen in den Richtungen Ost - West sowie Nord - Süd (speziell auf den Hauptverkehrsrouten B19, B84, B7). Da annähernd alle Ein- und Ausfallstraßen Eisenachs durch	K.7 + K.8 + K.14

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen oder des unbestimmten Geschlechts, sondern ist im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen.



	Hauptverkehrsstr.	Wohngebiete führen, wäre hier generell ein Tempolimit 30 (ab Ortseingang), mit entsprechender Anpassung der Ampelschaltung vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit, zielführend. Nur ausgewählte Hauptstraßen z. B. Rennbahn, Mühlhäuser Straße oder Kasseler Straße sollten für Tempo 50 freigegeben werden. Bedarfsschaltungen für ÖPNV, Fußgänger und Radfahrer stehen diesem Ziel jedoch oftmals entgegen. Auch diese Verkehrsteilnehmer können so in die Reihenschaltung integriert werden, dass ein zügiger Verkehrsfluss gewährleistet wird. Zudem sollten auf den Haupttrouten die Abbiegespuren breit und lang genug sein, damit Rückstaus reduziert werden. An der Kreuzung Rennbahn/Gabelsberger Straße/Stolze Straße beispielsweise tritt dies Problem sehr häufig auf. Ebenfalls sollte in Ihren Überlegungen mit einbezogen werden, dass Eisenach bisher hauptsächlich auf Autos ausgerichtet war und demzufolge die Infrastruktur erst entsprechend angepasst werden muss, bevor Straßen gesperrt, in Einbahnstraßen umgewandelt oder in ihrer Geschwindigkeit reduziert werden. Das hohe Verkehrsaufkommen in der Innenstadt ist zum Teil auch darauf zurückzuführen, dass die Alternativrouten z.B. über die Rennbahn, aufgrund der schlechten Ampelschaltung („rote Welle“), mehr Zeit in Anspruch nehmen. Für Berufspendler steht bei der Fahrtroutenwahl zumeist der zeitliche Aspekt im Vordergrund.	
19.6	Absperrgitter	Bei Fußgänger/Radfahrer-Bahnunterführungen (Bsp. Wilhelm-Rinkens-Straße) sind Absperrgitter extrem hinderlich. Diese führen bei Gegenverkehr häufig dazu, dass die Straße nicht schnell genug verlassen werden kann und so der Querverkehr bereits wieder freigegeben ist, obwohl sich noch Fußgänger und/oder Radfahrer auf der Fahrbahn befinden. Besonders ausgeprägt ist dieses Problem bei der Nutzung von Fahrradanhängern. Hier ist der Abstand zwischen den Gittern schlicht zu gering, um überhaupt ansatzweise problemfrei die Engstelle zu passieren.	F.1, unnötige Absperrgitter sollen entfernt werden
19.7	ÖPNV	Das o.g. Haupttroutensystem lässt sich ebenfalls auf den ÖPNV ausweiten. Die Busse der Haupttrouten müssen in kürzeren Abständen (10-15 min.) die Haltestellen anfahren. Die Ticketpreise sollten preislich zumutbar (Kinder bis 17 Jahre generell kostenlos oder günstige Familientickets etc.), leicht zu beschaffen (auch online oder per App) und praktikabel verwendbar sein (Umsteigen im Ticket inkl. Zonenregelung).	→ vgl. Hauptachsen und Ö.9 → Ticketpreise sind nicht Bestandteil des VEP
19.8	P+R	Zudem sollten ausreichend P+R-Möglichkeiten vorhanden sein, damit mehr Leute den ÖPNV nutzen. Ihr Vorschlag, die P+R-Plätze auszubauen, ist eine gute Variante den Autoverkehr in der Innenstadt zu reduzieren. Aber auch hier muss mit der Bequemlichkeit und Sparsamkeit der Leute gerechnet werden. Die	Ö.6

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen oder des unbestimmten Geschlechts, sondern ist im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen.



		Plätze müssen gut ausgeschildert, zentral gelegen und zügig erreichbar sein. Zudem darf das P+R-Parkticket zzgl. oder inkl. der Bustickets nicht teurer sein, als ein Parkticket direkt in der Innenstadt (Bsp. Mehrpersonentickets/ Familienkarten o. ä.). Bzgl. des ÖPNV wäre an dieser Stelle die Überlegung angebracht, diesen generell kostenlos zur Verfügung zu stellen – zumindest testweise, für einen gewissen Zeitraum, als wissenschaftlich begleitetes Pilotprojekt.	
19.9	Innenstadt	Die Umgestaltung des Karlsplatzes im Zusammenhang mit der Einbahnstraßenregelung durch das Nikolaitor sowie der Sperrung für den Fahrzeugverkehr, außer für den ÖPNV, gefällt uns gut.	i.1
19.10	Innenstadtring	Man könnte generell überlegen mehr Einbahnstraßenregelungen in der Innenstadt umzusetzen, sodass eine Art Ring entsteht. So würden einzelne Straßen entlastet und der Verkehrsfluss gesichert.	praktisch bereits vorhanden
19.11	Grün in der Stadt	Damit die Innenstadt für alle attraktiver wird, gehört für uns Begrünung immer dazu. Auch wenn hier für die Stadt Mehraufwand durch die Pflege entsteht, gehören auf Plätze wie Markt, Johannisplatz und Karlsplatz nicht nur Sitzgelegenheiten und Gastwirtschaft/Biergärten, sondern auch Bäume als Schattengeber, Büsche und Grünflächen. Gerne kann man hier auf Pflanzen zurückgreifen, die weniger Pflege benötigen. Der bisherige Entwurf des Karlsplatzes beinhaltet zu viele (teil-) versiegelte Flächen. Auch Wasserspiele wären eine willkommene Abwechslung. Beispiele in anderen Städten gibt es zu genüge.	Kein VEP-Thema, Hinweis wurde weitergeleitet.
19.12	Aufenthaltsflächen	Die Idee, auf verschiedenen Wegen/Plätzen Sitzgelegenheiten und Beschäftigungsangebote für Kinder anzubieten, gefällt uns ebenfalls sehr gut. Hier wären z. B. kleine Spielgeräte und/oder auch Wasserspiele denkbar. Eventuell können sich kostengünstige Varianten aus anderen Städten adaptiert werden, die dies bereits erfolgreich umgesetzt haben.	F.5
19.13	Gehwegbreiten	Für Kinderwagen bzw. Rollstuhlfahrer sollten die Wege breiter und die Überquerungsmöglichkeiten (Bordabsenkungen) erhöht werden. Dies ist in Ihrem Entwurf bereits durch die Gehwegbreite von mind. 2,50m eingeplant. Wir finden Ihren Vorschlag mit der Verteilung Fußweg – Fahrbahn- Fußweg (30-40-30) sehr gut und dies kann mit den o.g. Einbahnstraßenregelungen in der Innenstadt gut umgesetzt und verknüpft werden. Denken Sie jedoch auch an die Radfahrer und entsprechende Radwege!	F.2 + F.5
19.14	Radverkehr	Das Fahrradwegenetz sollten nicht nur erweitert, sondern das bisherige in regelmäßigen Abständen überprüft und in Stand gehalten werden (Bsp. Markierung Mühlhäuser Str. - Grüner Baum/ Rennbahn). Zudem	R.1, genannte Routen befinden sich auf Radrouten Kat. 1, Überleitungen werden mit

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen oder des unbestimmten Geschlechts, sondern ist im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen.



		ist eine gefahrlose Überleitung bisheriger Wege auf Fahrbahnen notwendig (Bsp. Fahrradweg Katharinenstraße/August-Bebel-Str. in Richtung Innenstadt und viele andere Stellen).	Radverkehrskonzept thematisiert
19.15	Fußwege	Für den Bereich Kasseler Straße (Einmündung Am Ramsberg bis Kreuzung Kasseler Straße/Ernst-Thälmann-Straße) Richtung Karlskuppe sollte über einen Fußweg am Fahrbahnrand nachgedacht werden. Speziell in den Frühjahr-, Sommer- und Herbstmonaten ist, aufgrund der saisonalen Gartennutzung, auf der Kasseler Straße ein erhöhtes Fußgängeraufkommen feststellbar. Da die Kasseler Straße eine Bundesstraße mit entsprechendem Fahrzeugaufkommen und in diesem Bereich keine Beleuchtung vorhanden ist, entstehen oftmals gefährliche Situation. Auch der Ausbau der Trampelpfade hin zu befestigten und beleuchteten Wegen von der Gartenanlage in der Kasseler Straße zum Thälmannviertel wäre wünschenswert und auch sinnvoll, da in diesem Bereich bereits eine neue Bushaltestelle (Ramsberg) im Gespräch ist.	F.2 + F.3
19.16	Parken	Um die Parksituation bei den Gärten zu entspannen könnte der aktuell genutzte „wilde“ Schotterparkplatz zu einem befestigten Parkplatz ausgebaut werden. [gemeint sind die Gärten und Parkplätze in der oberen Kasseler Straße]	Keine Änderung im VEP 2035, Hinweis wurde weitergeleitet.
19.17	Radverkehr	Ferner wäre eine Radwegeverbindung zwischen dem Industriegebiet Weststadt (Opel etc.)/der Weststadt allgemein/dem Herkulesradweg und der Karlskuppe bzw. im weiteren Verlauf bis nach Ramsborn und dadurch Anschluss nach Krauthausen angebracht. Auch hier bietet es sich an, die Kasseler Straße zwischen der Einmündung Am Ramsberg bis zur Kreuzung Kasseler Straße/Ernst-Thälmann-Straße beidseitig mit einem Radweg neben der Fahrbahn auszustatten. Hierdurch wäre eine gefahrlose Radverbindung zwischen der Weststadt und der Karlskuppe, sowie im weiteren Verlauf sogar zwischen weiter angrenzenden Dörfern (Krauthausen/Madelungen, Stedtfeld, etc.) geschaffen.	Unter R.1 ist die genannte Route Kasseler Straße als sonstiger Radweg vorh., keine Änderung → Radverkehrskonzept
19.18	Fußgängerampel	Bei Übergängen, Unterführungen und Kreuzungen sollte darauf geachtet werden, dass Ampeln für Fußgänger und Radfahrer übersichtlich und effizient gestaltet sind. Bsp. Kreuzung Kasseler Straße – Richtung Herrenmühlenstraße. Hier wurde eine Ampel statt des ehemals vorhandenen Fußgängerüberweges installiert, die jedoch nicht mit den weiterführenden Ampeln Richtung Kasseler Straße oder Richtung Adam-Opel-Straße gekoppelt ist. Man steht somit hintereinander an zwei Ampeln. Im Ergebnis dessen überqueren Fußgänger und Radfahrer die Fahrbahn bei „rot“, um Zeit zu sparen. Das Betätigen des Drückers einer Fußgängerampel sollte, soweit notwendig, auch die nachfolgenden Fußgängerampeln einbeziehen.	→ Kreuzung wird unter F.4, ergänzt, Thema muss mit Straßenbaustatsträger TLBV besprochen werden

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen oder des unbestimmten Geschlechts, sondern ist im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen.



	19.19	Stedtfelder Str.	<p>Aus aktuellem Anlass möchten wir noch das Thema „Stedtfelder Straße“ aufgreifen. In der ersten Schulwoche nach den Schulferien ist besonders stark zu beobachten, dass die aktuelle Straßenregelung der Stedtfelder Straße die Automassen nicht bewältigen kann und sehr lange Staus entstehen. Hierdurch wurde auch der Schulbusverkehr massiv beeinträchtigt. Eine Einbahnstraßenregelung für das Wohngebiet Stedtfelder Straße wäre hier als sinnvoll zu betrachten (siehe Skizze zur vereinfachten Darstellung).</p> 	<p>→ allgemeine Verkehrsberuhigung für Stedtfelder Straße im Zusammenhang mit Maßnahme K.4, keine Einbahnstraßenregelung wegen Nachteilen, z. B. höhere Geschwindigkeiten und längere Wege. → Sogenannte „Elterntaxis“ sind vor vielen Schulen ein Problem.</p>
20	20.1	Fahrradstraße	<p>Sehr geehrte Damen und Herren. Hiermit möchte ich Ihnen meine Vorschläge für den Verkehrsentwicklungsplan vorstellen. Da ich gelesen habe, dass Eisenach auch Fahrradstraßen entwickelt, was ich als Fahrradfahrer begrüße, habe ich hier weitere Vorschläge für ein Fahrradstraßenkonzept, was die Stadt durchaus attraktiver machen könnte. Da wir in Deutschland immer darauf Wert legen, den längsten, den größten etc. zu besitzen, könnten wir in Eisenach eine zusammenhängende Fahrradstraße entwickeln, die durchaus mit der längsten zusammenhängenden Fahrradstraße in Köln 3,5 km mithalten könnte, bzw. wäre sie dann die längste Fahrradstraße in Thüringen. Um es kurz zu machen: Folgender Vorschlag: vom Palmental über das Grabental, Tiefenbacher Allee zum Sportpark bis zum Michelsbach könnte eine zusammenhängende Fahrradstraße entwickelt werden, die von Abschnitt zu Abschnitt z.B. Palmental mit eingeschränkter KFZ-Nutzung (Nur für Anlieger), Grabental und Tiefenbacher Allee mit KFZ-Nutzung und</p>	<p>R.1, genannte Routen befinden sich auf Radrouten Kat. 1 + 2, Thema weiterer Fahrradstraßen wird mit Radverkehrskonzept (RVK) begutachtet</p>

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen oder des unbestimmten Geschlechts, sondern ist im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen.



			den Sportpark (reine Fahrradstraße mit Ausnahme für Lieferdienste) umgesetzt werden könnte. Fahrradstraßen soweit ich gelesen habe, werden auch mit EU-Gelder gefördert so dass man vielleicht die eine oder andere Straße wieder in Ordnung bringen kann z.B. Palmental oder/und Grabental.	
	20.2	Radverkehr	Einen weiteren Vorschlag: Rennbahn Kreuzung Mühlhäuser Straße bitte einen Fahrradstreifen installieren. Die neue Lösung sieht zwar vor das Linksabbieger*innen und geradeaus Fahrer*innen den Mittigen Fahrstreifen zu nutzen, für Ältere Fahrradfahrer*innen aber eine Horrortour vor allem mit LKW-Verkehr wird. Diesbezüglich wäre es besser für Fahrradfahrer*innen die gerade aus weiterfahren, an der Gehweg Seite zu stehen, da es für das auf und absteigen sicherer wäre, dies bezüglich dient ein Fahrradstreifen für weitere Sicherheit. Ich bedanke mich das sie sich die Zeit genommen haben, meine E-Mail zu lesen und ich würde mich freuen, wenn der Vorschlag Beachtung findet.	R.1, genannte Route befindet sich in der Kat. 2, Überprüfung der möglichen Radverkehrsführungen im RVK.
21	21.1	Allgemein	Sehr geehrte Damen und Herren, zu Ihrem geplanten Verkehrsänderungen, ist meine Meinung: „alles so lassen, wie es ist“. Die Menschen haben sich daran gewöhnt und da müssen Sie Ihre Daseinsberechtigung nicht beweisen und noch größeres Durcheinander, wie es schon ist, festlegen. Ich wohne im OT Neukirchen und fahre, wenn möglich schon gar nicht mehr in die Innenstadt. Die derzeitige Verkehrssituation stufe ich als „saumäßig“ ein.	Einzelmeinung, neues Konzept zielt auf verbesserte Verkehrssituation
22	22.1	Rennbahn	Sehr geehrte Damen und Herren, ich schreibe Ihnen bezüglich Ihrer Anzeige “Neuer Verkehrsentwicklungsplan“ in der “Eisenacher Allgemeine“ vom 04.09.2020. Aufgrund meiner beruflichen Tätigkeit in der Eisenacher Innenstadt muss ich täglich den Parkplatz in der Karl-Marx-Straße per Pkw erreichen. Um den innerstädtischen Verkehr zu entlasten nutze ich die Fahrtroute (aus Richtung Wutha-Farnroda kommend) über die Rennbahn als Linksabbieger in die Clemdastraße. Laut Ihrer Anzeige (siehe oben) soll die Möglichkeit des Linksabbiegens an dieser Kreuzung eingestellt werden. Für mich und viele andere Verkehrsteilnehmer würde dies bedeuten, dass eine Alternativroute durch die Innenstadt gesucht werden müsste. Da stellt sich mir die Frage, ob dieser Entschluss wirklich im Interesse aller Verkehrsteilnehmer als auch Anwohner (an Nebenstraßen) getroffen wurde. Meiner Erfahrung nach ist der Verkehrsfluss durch diese Linksabbiegerspur nicht in dem Maße beeinträchtigt, dass eine Einstellung notwendig wäre. Ich bitte Sie diesen Entschluss zu überdenken.	K.7, sieht eine stufenweise Umsetzung vor, Schließung des Linksabbiegers ist nicht beschlossen. Alternativen (aus Richtung Wutha) über Ufer-/ Schillerstraße

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen oder des unbestimmten Geschlechts, sondern ist im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen.



23	23.1	Rennbahn	Nach dem letzten Verkehrsversuch (am Grünen Baum - ohne umfangreiche Ankündigung) haben sich die Autoschlangen zeitweise wesentlich vergrößert. Aus der Stolzstraße fahren, wie gewohnt, immer noch Autos. Nun soll das Linksabbiegen von der Rennbahn in die Clemdasstraße nicht mehr möglich sein. Die vorgeschlagenen Umfahrungen führen zu weiteren Behinderungen, da die vorgeschlagenen Straßen zu eng sind und wohl kaum in einen verkehrstechnisch guten Zustand gebracht werden können. Die von Ihnen vorgesehene Ersatzstrecke (Gabelsberger Str. Schillerstraße) ist schon jetzt durch die Umleitung zum Karlsplatz überlastet. Staus reichen selbst an verkehrarmen Zeiten bis unter die Bahnunterführung. Seit einigen Jahren gibt es in der Fischweide diverse Neubauten. Sämtliche Anwohner - auch die der Damaschkestraße - müssten nach Ihren Vorschlägen (es gibt auch ältere Anwohner von über 80 Jahren) zum Einkaufen, z.B. bei Netto, größere Umwege in Kauf nehmen.	K.7, stufenweise Umsetzung für Linksabbieger in die Clemdasstraße, Prüfung der Notwendigkeit weiterer Einschränkungen nicht abgeschlossen
	23.2	Rennbahn	Die Ampel an der Rennbahn/Clemdasstraße ist sehr gut eingestellt und führt zu keinerlei Staus. All diese von mir angeführten Bedenken bitte ich in Ihre Entscheidungen einzubeziehen. Außer dem eigenen Auto gibt es keinerlei Verkehrsanbindungen, die Nähe der Innenstadt zu erreichen. Wir sind beide über 80 Jahre und wohnen seit 50 Jahren [REDACTED]. Mit freundlichen Grüßen	Beobachtungen zeigen: Verkehrssituation besser als zuvor und weniger Verkehrsaufkommen in der W.-Rinkens-Str.
24	24.1	Parken	Sehr geehrte Damen und Herren, ich würde Sie bitten, ergänzend zu Ihren Planungen, die Parkraumsituation auch in den Randgebieten stärker zu berücksichtigen. Es gibt dort sehr wohl einen Mangel an Parkplätzen. Ich bin Bewohnerin [REDACTED] und muss leider in zunehmenden Maße feststellen, dass sämtliche verfügbaren Parkplätze durch Pendler oder Touristen, Besucher der Musikschule und des Ärztehauses in der Kurstraße belegt werden. D.h., man findet als Anwohner keinen Parkplatz. Insbesondere in den Ferien, an Wochenenden und natürlich zum Weihnachtsmarkt auf der Wartburg ist die Situation nicht mehr erträglich. Dagegen bleibt der Parkplatz vor der Musikschule oft leer oder ist nur ca. zur Hälfte belegt, da gebührenpflichtig. Wäre hier nicht für den gesamten Bereich (also auch Kapellenstraße, Kurstraße, Fritz-Koch-Straße) ausschließliches Anwohnerparken sinnvoll? Mit freundlichen Grüßen	→ Thema wird teilweise mit dem Parkraumkonzept untersucht und ist nicht Gegenstand des VEP. Grundsätzlich besteht kein Anrecht auf Parkplätze im öffentlichen Raum.
25	25.1	Innenstadt	Sehr geehrte Damen und Herren, ich sehe es auch als wichtig und richtig an, dass sich im Bezug Verkehr endlich etwas tun muss in Eisenach. Ich habe die Artikelserie in der Zeitung zur Problematik verfolgt. Es gibt gute und konkrete Vorschläge, die ich unterstützen kann. Eine Verkehrsberuhigung der Innenstadt	konstruktive Einzelmeinung

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen oder des unbestimmten Geschlechts, sondern ist im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen.



		wäre beispielsweise ein wichtiger Schritt. [Zwischentext 25.2 – 25.7] Dies sind einige Gedanken, die ich mir ergänzend zum geplanten Verkehrsablauf in meiner Heimatstadt gemacht habe. Ob sie vielleicht eines Tage realisierbar sind oder auch nicht, wer weiß. Mit freundlichen Grüßen	
25.2	Karl-Marx-Straße	Leider wird eine Straße sehr stiefmütterlich behandelt – die Karl-Marx-Straße. Dieser Straße könnte doch eine wichtige Rolle zukommen – als Teil einer Verkehrsachse Busbahnhof (ZBO)–Frankfurter Straße. Diese Verkehrsachse könnte viel des bisherigen innerstädtischen Verkehrs aufnehmen und somit zu einer Entlastung der Innenstadt beitragen. Diesbezüglich habe ich gleich eine Frage an die Stadtverwaltung: Wann und ist jemals eine Sanierung der Karl-Marx-Straße vorgesehen? Bezüglich des Verkehrswegeplans der Stadt Eisenach hätte ich folgenden Vorschlag zu unterbreiten: 1. Es sollte endlich eine solide Sanierung der Karl-Marx-Straße eingeplant und auch vorgenommen werden. Im Prinzip ist die Straße eine Schande für die Stadt Eisenach. 2. Nach der Instandsetzung könnte ich mir eine durchgehende Verbindung vom Busbahnhof über Uferstraße, Karl-Marx-Straße, Werneburgstraße, August-Bebelstraße, vorbei am Einkaufszentrum „Alte Spinnerei“ bis zur Kreuzung Kasseler Straße/Frankfurter Straße vorstellen.	K.15, im VEP wird auf die Karl-Marx-Straße eingegangen, diese dient als wichtige Straße um die Innenstadt zu entlasten (Verkehrsverteilung)
25.3	Karl-Marx-Straße	3. Im Zuge des Ausbaus dieser Verkehrsachse sollte der Kreuzungsbereich Clemda- / Karl-Mark- / Uferstraße neugestaltet werden. Der Brückenneubau könnte zu einer Vergrößerung des Kreuzungsbereichs beitragen, zu einem flüssigeren Durchgangsverkehr führen und gleichzeitig den Kreuzungsbereich belastbarer machen.	Weniger Durchgangsverkehr in der Innenstadt erwartet, Brückenneubau daher nicht als dringlich, aber prüfenswert.
25.4	Karl-Marx-Straße	4. Im Bereich Hospitalstraße könnte für den Verkehr folgende Lösung praktikabel sein: Querung der Hospitalstraße über einen Brückenneubau in der Werneburgstraße parallel zur Eisenbahnbrücke.	Siehe #25.3
25.5	Karl-Marx-Straße	5. Durch den Brückenneubau könnte die Kreuzung Karl-Marx-Straße / Hospitalstraße entlastet werden oder durch geschickt Verkehrsführung ganz entfallen. Mittels einer Barriere auf der Kreuzung könnte das Linksabiegen in oder aus allen Richtungen verhindert werden, so dass nur noch Richtungsverkehr Stadt – Grüner Baum bzw. umgekehrt möglich ist. Linksabiegen wäre dann grundsätzlich nicht mehr möglich, weder auf der Hospitalstraße noch aus der Karl-Marx-Straße aus östlicher oder westlicher Richtung.	Siehe #25.3

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen oder des unbestimmten Geschlechts, sondern ist im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen.



	25.6	Karl-Marx-Straße	6. Verkehrsablauf Hospitalstraße: Für den Verkehr aus Richtung oder in Richtung Grüner Baum gibt es nur noch zwei Möglichkeiten – geradeaus oder nach rechts abbiegen. Dadurch würde der Verkehr mehr kanalisiert.	Siehe #25.3
	25.7	Entlastung Innenstadt	7. Der Verkehr Richtung Georgenstraße könnte weiterhin eingeschränkt möglich sein – für Busse, Nutzer des Parkhauses Am Markt, Lieferverkehr und Anlieger.	Dieser Effekt soll durch Maßnahmen im Kapitel „Innenstadt“ erreicht werden
26	26.1	B19, Rothenhof	Sehr geehrte Damen und Herren, Mit Verwunderung und Bestürzung haben wir die uns betreffenden Passagen ab Seite 74 (Punkt 5.5.4 „K.3 Durchbindung Eichrodter Weg zur Gothaer Straße und OU Eisenach (B19)“) des Verkehrsentwicklungsplanes gelesen. Als Anwohner vom Rothenhof wissen wir schon lange einerseits von der Ortsumfahrung (OU) Eisenach B19 kommend von Wilhelmstal. Dies empfinden wir als große und schwere Belastung.	Ziele der geplanten Ortsumfahrung B19 sind im VEP beschrieben, viele Anwohner entlang der B19 könnten entlastet werden (siehe K.1.). Planungsgedanke wird aber wegen Planungshorizont nach 2035 aus dem VEP entfernt.
	26.2	Oststadt	Andererseits ist uns das Brückenbauwerk auf dem Gelände der „Alten Bleiweißmühle“ mit Verlängerung des Eichrodter Weges und der Einbindung in die Bahnunterführung und Hinführung in die Gothaer Straße bekannt. Diese Maßnahmen sind schon seit weit über 15 Jahren geplant und diese Punkte erachten wir auch als sehr sinnvoll. Diese Punkte werden als erste Stufe der Maßnahmen von K.3 angeführt. Zum einen ist es sinnvoll, das Gewerbegebiet Eichrodter Weg anzubinden und zum anderen ist es sinnvoll einen Teil des Schwerlastverkehrs aus der Gothaer Straße abzulenken. Außerdem hat Eisenach wenige Möglichkeiten für alternative Wege, für den Fall von Unfällen, Straßenbauten und andere kurzfristigen oder länger währenden Sperrungen. Dies hat die lange Bauphase am „Tor zur Stadt“ gezeigt, denn dieser Einfahrtsbereich war im letzten Jahr völlig überlastet. Er war aber nicht wegen eines höheren Verkehrsaufkommens überlastet, sondern durch den mangelnden Abfluß des Verkehrs!	K.3

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen oder des unbestimmten Geschlechts, sondern ist im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen.



26.3	Oststadt	<p>Es erscheint aber nicht sinnvoll, die Gothaer Straße gänzlich von Schwerlastverkehr zu befreien, da hier auch bedingt durch Quell- und Zielverkehr (Supermärkte, Industrie, Handwerksbetriebe) viel Lieferverkehr in die Stadt erfolgt. Genausowenig ist es unklug den Schwerlastverkehr mit dem Ziel Rennbahn zuerst in den Eichrodter Weg zu leiten, denn dieser muss dann abermals in der Nähe des Bahnhofs unter der Eisenbahn durchgeleitet werden. Sodaß am Ende wieder das Nadelöhr im Kreuzungsbereich Langensalzaer Straße / Clemensstraße benutzt werden muß. Auch ist die Gothaer Straße in Ihrer historischen Entwicklung als alte „via regia“ zu betrachten. Es ist eine wichtige Verkehrsachse. Alle Anwohner und Anrainer sind mit dem Verkehr über die Jahrzehnte gewachsen.</p>	<p>K.3, sieht die Möglichkeit weiterhin vor, dass Lkw die Strecke befahren dürfen</p>
26.4	B19, Rothenhof	<p>Die Verwunderung und Bestürzung kommt auf, wenn man sich mit der zweiten Stufe der Planungen unter K.3 beschäftigt. Nun ist in dieser zweiten Phase der Maßnahmen vorgesehen, dass der Eichrodter Weg verlängert wird und südlich um Rothenhof geführt wird und sowohl in die OU Eisenach (B19) einbindet als in die mögliche B88 (OU Wutha) Ganz anders als entlang der Gothaer Straße sieht es in Rothenhof aus. Dieses Dörfchen der Oststadt ist sehr ländlich geprägt, Viele Bauern betreiben hier noch Landwirtschaft, viele Städter nutzen dieses Gebiet für Ausflüge egal ob zu Fuß oder per Rad. Gerade in den letzten Monaten bedingt durch die Beschränkungen durch die Corvid-19-Pandemie, waren täglich viele Einwohner aus dem Stadtzentrum hier unterwegs. Haben auf den Wiesen Ball gespielt, gepicknickt oder an der Hörsel mit den Kindern geplansch. Viele genießen den unbeschränkten Blick und die Wandermöglichkeit direkt in den Thüringer Wald. Es mag planerisch am Schreibtisch einfach und logisch wirken, diese neue südliche Tangente zu nutzen um direkt in die OU Eisenach (B19) einzubinden und zusätzlich noch einen Anschluß an die projektierte B88 anzubieten, aber es ist landschaftlich eine Katastrophe. Der gesamte Raum um unseren Ort wird zerstört!!! Im Klartext bedeutet das für die Ortslage, dass wir ein Bundesstraßenkreuz direkt an unsere Bebauung erhalten! Viele, vor allem Jugendliche, haben in den letzten Jahren auf Nachhaltigkeit, ökologisches Denken hingewiesen und sich eine weitsichtigere Politik gewünscht, die einen Blick auf die Natur für unsere künftigen Generationen hat. Diesen Wunsch haben wir auch. Es ist nicht nachhaltig eine Bahnunterführung im Rothenhofer Weg zu erstellen (Baujahr 1997), es ist nicht nachhaltig einen Brückenneubau über die Hörsel durchzuführen auf dem Gelände der „Alten Bleiweißmühle“, so wie es in der ersten Stufe erläutert wird, wenn ein paar Jahre später eine große neue Trasse</p>	<p>Ziele der geplanten Ortumfahrung B19 sind im VEP beschrieben, viele Anwohner entlang der B19 könnten entlastet werden (siehe K.1.). Planungsgedanke wird aber wegen Planungshorizont nach 2035 aus dem VEP entfernt. Durch die Durchbindung des Eichrodter Weges (K.3) können zahlreiche Anlieger der Gothaer Straße, Weimarerischen Straße und Altstadtstraße entlastet und der Verkehr durch kaum bewohnte Straßen im Gewebegebiet geleitet werden.</p>

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen oder des unbestimmten Geschlechts, sondern ist im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen.



			<p>große Bereiche einer wunderschönen und verkehrsfreien Fläche zerstören, die die anderen beiden Bauwerke absolut überflüssig macht. Es ist ökologisch nicht vertretbar noch mehr Flächen zu versiegeln und Landschaft zu zerstören!!!</p> <p>Die Ortslage Rothenhof wird bereits extrem stark belastet mit der künftigen OU Eisenach (B19). Diese neue Trasse wird durch die geänderte Führung der Straße sowie die Anschlußmöglichkeit an die A4 eine deutlich höhere Frequentierung haben, als es bisher der Fall ist. Es wird künftig viel mehr Schwerlastverkehr auf dieser Achse angezogen werden mit besonderem Verweis auf den Bau der neuen Autobahn A44 in Wommen. Dadurch wird eine diagonale Ferntrasse vervollständigt, die von Bayern durch unser Gebiet weiter nach Nordwesten geleitet wird. Durch diesen Neubau wird bereits die Landschaft massiv beschnitten. Wenn zusätzlich noch ein Zubringer aus der Stadt südlich um unser Örtchen geführt wird. Wir lehnen die südliche Anbindung der Stadt an die B19 im Bereich Rothenhof vehement ab. Wir befürworten einen Anschluß an die B19 in Verlängerung der Gothaer Straße unter der Nutzung der bestehenden Infrastruktur. Machen Sie Rothenhof nicht zu einer Verkehrsinsel zwischen Bundesstraßen, Zubringern und Eisenbahn!!!! Mit freundlichen Grüßen</p>	
27	27.1	Innenstadt	<p>i.1 Halbseitige Sperrung des Nicolaitores Die derzeit vorhandene Änderung des Verkehrs im Bereich des Nicolaitores scheint sich zu bewähren. Eine Beibehaltung scheint erstrebenswert, da hier augenscheinlich in erheblichem Maße (Durchgangs-)Verkehr aus der unmittelbaren Innenstadt ferngehalten wird. Entsprechend sollte auch die Einbahnstraßenregelung in der Nicolaistraße verändert bleiben. Selbstredend sollte bei einer dauerhaften Änderung der Verkehr stadtauswärts durch das breitere der beiden Torbögen des Nicolaitores geführt werden. In diesem Zuge ist auch die vorgesehene Verkehrsberuhigung der südlichen Platzhälfte des Karlsplatzes positiv zu sehen. Auf Grundlage der veränderten Verkehrsführung sollte zeitnah die Neugestaltung des Karlsplatzes in Angriff genommen werden!</p>	entspricht dem Vorschlag i.1, Planungen zum Karlsplatz laufen
	27.2	Parken Innenstadt	<p>i.7 Fortschreibung des Parkraumkonzepts Eine weitere Reduzierung geschäftsnaher straßenbegleitender Kunden- und Besucherstellplätze erscheint kritisch. Wer nur eine kurze Besorgung in der Innenstadt hat, wird dann künftig im „Tor zur Stadt“ parken und auch eben diese kurze Besorgung gleich dort erledigen.</p>	Thema wird im Zusammenhang mit dem Parkraumkonzept aufgerufen.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen oder des unbestimmten Geschlechts, sondern ist im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen.



		Dies schädigt die Geschäfte der Innenstadt. Vielmehr sollten hier die bestehenden Parkflächen als Kurzzeitparkplätze (max. 15 oder 30 Minuten) eingerichtet werden um die Erreichbarkeit und Attraktivität der Geschäfte der Innenstadt für kurze Besorgungen zu verbessern.	
27.3	ÖPNV westliche Ortsteile	O.5 Bessere ÖPNV-Anbindung der Ortsteile Eine Ausweitung der Busverbindungen in den Tagesrandzeiten ist erstrebenswert. Es sollte möglich sein, dass Arbeitnehmer, die 19 oder 20 Uhr Feierabend haben, noch mit dem Bus nach Hause in die Ortsteile fahren können. Dies bietet sich insbesondere auf der Linie 2 Richtung Göringen an, um die fünf Ortsteile Stedtfeld, Hörschel, Neuenhof, Wartha und Göringen besser erreichbar zu machen.	Thema wird im Zusammenhang mit dem Nahverkehrsplan behandelt.
27.4	Stedtfelder Straße	K.4 Stedtfelder Straße Im Seitenarm der Stedtfelder Straße im Umfeld der Hörselschule sollte wegen des hohen Verkehrsaufkommens und des Anliegerparkens eine Einbahnstraßenregelung geprüft werden. Dies dient der Verkehrssicherheit, insbesondere auch der Schulkinder auf dem Weg von der Haltestelle zur Schule und zurück. 	→ allgemeine Verkehrsberuhigung für Stedtfelder Straße im Zusammenhang mit Maßnahme K.4, siehe auch #19.20
27.5	Westliche Ortsteile,	K.13 Verkehrskonzept westliche Ortsteile Die Verkehrssituation in den westlichen Ortsteilen ist vor allem dadurch gekennzeichnet, dass in erheblichem Maße auch Fahrradverkehr auf der K 17 und K 505 aus	entspricht dem Vorschlag K.13 (erste Überlegungen sind dazu

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen oder des unbestimmten Geschlechts, sondern ist im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen.

DIE WARTBURGSTADT

www.eisenach.de

EISENACH



	Fuß- und Radverkehr	Richtung Herleshausen über Wartha, Neuenhof und Hörschel in Richtung Spichra zu verzeichnen ist, da der überregionale und stark frequentierte Werratalradweg hier eine Lücke aufweist und über die genannten Straßenverbindungen führt. Dies führt insbesondere an den Wochenenden zu einem hohen Radverkehrsaufkommen, teils in großen Gruppen, auf den genannten Straßen und zu entsprechenden Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit. Insoweit sollten die Maßnahmen - Fußweg zwischen Göringen, Neuenhof und Hörschel - Rad-/Fußgängerbrücke zwischen Wartha und Neuenhof höchste Priorität erfahren.	vorhanden). Erste Priorität bleibt die Verbesserung der Bedingungen den für Fuß- und Radverkehr
27.6	Radverkehr	Für den Werratalradweg wird als preiswerte Variante eine Ausschilderung auf dem vorhandenen Wegenetz angeregt, um den o.g. Verkehrsstrom zu entflechten:  <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>[Bild 1]</p> <p>Die Anbindung von Göringen und Neuenhof-Hörschel an den Werratalradweg würde über die Fußgängerbrücken bei Göringen (Bestand) und zwischen Wartha und Neuenhof (geplant, s.o. [Bild 1]) erfolgen.</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>[Bild 2]</p> </div> </div>	Vorschlag fließt in K.13 ein, Prüfung im Zusammenhang mit Radverkehrskonzept (RVK)

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen oder des unbestimmten Geschlechts, sondern ist im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen.



		Da die Errichtung einer Fußgängerbrücke direkt zwischen Wartha und Neuenhof topografisch ungünstig ist (u.a. Anlagen des Hochwasserschutzes, denkmalgeschützter Park, Fledermausquartier) wäre zur Anbindung Neuenhof-Hörschels an den wie vorgeschlagen trassierten Werratalweg auch eine Radfahrerbrücke (ggf. auch für Landwirtschaftlichen Verkehr) nördlich von Neuenhof denkbar. Diese würde dann auch den Werratalradweg mit dem stark frequentierten Radweg von Hörschel über den Siebenborn nach Eisenach sinnvoll verknüpfen können und durch entsprechende Ausschilderung den Rennsteigbeginn samt gastronomischer Angebote an dem Werratalradweg angebunden lassen: [Bild2]	
27.7	Tempo 30 Ortsteile	Eine Ausweitung der Tempo 30-Zonen in den Ortslagen erscheint nicht zielführend, da diese bereits in allen Ortskernen vorhanden sind.	entspricht dem Vorschlag K.13
27.8	Mittelin-seln	Der Einbau von Mittelinseln und Fahrbahnaufweitungen zur Geschwindigkeitsdämpfung in Ortseingangsbereichen erscheint insbesondere in Göringen sinnvoll.	entspricht dem Vorschlag K.13
27.9	Vorfahrt Werra-brücke	Eine Änderung der Vorfahrt an der Kreuzung bei der Werrabrücke Wartha dürfte keine signifikante Verhaltensänderung der Verkehrsströme aus westlicher Richtung bringen.	Detailprüfung zur Umsetzung von K.13
27.10	Sperrung LKW + Brücke Wartha	Erfolgversprechender erscheint hier eine Sperrung der Ortslagen Neuenhof und Hörschel für den LKW-Durchgangsverkehr, was allerdings eine Ertüchtigung bzw. Erneuerung der derzeit nur mit eingeschränkter Tonnage befahrbaren Werrabrücke Wartha voraussetzt.	Detailprüfung zur Umsetzung von K.13
27.11	Brücke Werratal	Eine Beseitigung des auf hessischer Seiteliegenden Bahnüberganges der K17 /L1017(L 3251 in Hessen) erscheint illusorisch, da dieser Verkehrsknoten gerade zurzeit dem Stand der Technik entsprechend aufwändig neu gebaut wird. Eine neue Brücke quer durch die weitgehend unberührte Natur der Werraue westlich von Göringen wäre nicht in Erwägung zu ziehen gewesen, wenn man es beim Ersatzneubau der Werrabrücke Lauchröden seinerzeit nicht versäumt hätte, diese den historischen Verkehrsverbindungen entsprechend für den Fahrzeugverkehr auszubauen. Die Verkehrslast der nicht für Fahrzeuge wiederhergestellten Verbindung Lauchröden-Herleshäuser, überwiegend Binnenverkehr zwischen den beiden Orten, liegt nun komplett auf den Orten Göringen und Wartha zu Lasten der Stadt Eisenach.	Geschwindigkeit für Züge an Bahnübergängen auf 160 km/h begrenzt, Ausbau nicht ausgeschlossen, Brückenneubau daher eher langfristige Vision

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen oder des unbestimmten Geschlechts, sondern ist im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen.



	27.12	Parken westliche Ortsteile	Bei der Verkehrsplanung der westlichen Ortsteile sollte das Augenmerk auch auf dem ruhenden Verkehr liegen: Der Wanderparkplatz Hörschel erreicht an Wochenenden seine Kapazitätsgrenze. Busparkplätze im Umfeld des Rennsteigbeginns fehlen. Für eine Nutzung als P+R-Angebot in Verbindung mit dem Eisenbahnhaltepunkt Hörschel fehlen derzeit die Kapazitäten. Im Ortsteil Göringen mangelt es an Parkmöglichkeiten für Besucher des Ortes. Die Fläche an der Ortsumfahrung bietet ca. 6-8 Stellplätze und wird überwiegend von Anliegern genutzt. Die Straßen im Ortsinneren erlauben aufgrund schmaler Fahrbahnen und vieler Grundstückseinfahrten nur an sehr wenigen, überwiegend durch Anwohner genutzten Stellen, das Abstellen von Fahrzeugen. Göringen ist beliebt als Ausgangspunkt für Wanderungen zur nahen Brandenburg sowie Ausgangs- und Endpunkt für Wasserwanderer. Der Ort verfügt über einen Festplatz und ein Dorfgemeinschaftshaus sowie ein reges Vereinsleben mit zahlreichen jährlich stattfindenden Veranstaltungen. Die Anbindung an den ÖPNV ist, gerade an den für Naherholung und Veranstaltungen relevanten Wochenenden unzureichend bzw. Sonntags nicht vorhanden. Entsprechend hoch ist das Besucheraufkommen mit PKW im Ort. Hier sollten geeignete Kapazitäten geschaffen werden.	Probleme im ruhenden Verkehr hauptsächlich touristische Verkehre zurückzuführen, Lösungen gemeinsam mit touristischen Konzepten zu suchen.
	27.13	Ertüchtigung Straßen	K.15 Ertüchtigung wichtiger Straßen Hier sollte auch die marode Friedhofstraße als Anbindung des Quartiers Wartenberg genannt werden.	wird ergänzt
28	28.1	Fuß- und Radverkehr	Dankeschön für alle Bemühungen um Radfahrer und Fußgänger. Da ich sowohl zu Fuß, als auch mit dem Rad oder dem PKW unterwegs bin, möchte ich mich zu Wort melden. Es ist sehr gut, wie viel Rücksicht in Eisenach auf Fußgänger genommen wird und auch, dass die Ampelphasen für diese, wo notwendig, verlängert werden sollen.	positive Einzelmeinung
	28.2	Wegweisung Radverkehr	Ich bin dankbar, dass das Radwegenetz immer weiter ausgebaut wird. Mitunter ist die Beschilderung unzureichend. So gibt es einen guten Radweg zwischen Eisenach u dem Ortsteil Stregda, der jedoch von Ortsunkundigen nicht gefunden wird, so dass viele die Hauptverbindungsstr. Richtung Neukirchen bzw Marktkauf benutzen. Die Radwege Stregda - Madelungen, Stregda - Neukirchen und Stregda - Hötzelroda findet mangels Ausschilderung ebenfalls nur ein Ortskundiger. Dies sind nur ein paar Beispiele. Es gibt viel mehr unbeschilderte Ortsverbindungsradwege.	R.1, mindestens die Haupttrouten sollen künftig eine Wegweisung erhalten, Thema für RVK

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen oder des unbestimmten Geschlechts, sondern ist im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen.



	28.3	Radverkehr, Abstand	Doch nicht Ortskundige müssen auf der Straße für PKW's fahren. Straßen sind häufig gar nicht breit genug, dass Autofahrer außerhalb geschlossener Ortschaften mit 2 m Abstand am Radfahrer vorbei fahren könnten und innerorts mit dem gebotenen Abstand von 1,5 m. Besonders problematisch sehe ich hier den Radweg Mühlhäuser Str. Rad- und Autofahrer können hier kaum den notwendigen Abstand einhalten. Bin ich in Bayern unterwegs, sehe ich in vielen Städten und Dörfern gemeinsame Fuß- und Radwege. Jeder nimmt Rücksicht, die erhöhte Bordsteinkante schützt alle. Weshalb ist dies nicht in Eisenach auch möglich? Speziell in besagter Mühlhäuser Str. ist der Gehweg so breit, dass die Fußgänger auch nach einer Halbierung desselben noch genügend Platz haben würden. Auch wäre die Fahrbahn sowohl für Autofahrer als auch für Radfahrer sicherer ohne diesen Radwegstreifen. Vielen Dank für Ihr Interesse an Rückmeldungen der Bürger, mit freundlichen Grüßen	RVK soll Möglichkeiten zu Verbesserungen in Eisenach aufzeigen, Hinweise werden mit RVK geprüft.
29	29.1	Mühlhäuser Straße	Priorisierung Radverkehr - sehr positiv in dem Sinne, dass für Radfahrer deutlich mehr getan werden muss - trotzdem ist es nicht jedem möglich und nicht jeder ist gewillt, auf das Rad umzusteigen - daher ist es nicht förderlich, die Verkehrsmittel gegeneinander auszuspielen -> es wird derjenige durch eine einseitige Priorisierung diskriminiert, der aus welchem Grund auch immer, nicht das durch die Stadt priorisierte Verkehrsmittel (Fahrrad?) nutzen kann - indem man Rad und ÖPNV priorisiert und damit für andere Verkehrsmittel Stau erzeugt, erzieht/überzeugt man niemanden zum/vom Einsteigen - Pendlern ist es nicht zuzumuten, auf das Fahrrad umzusteigen - in der Mühlhäuser Straße wurde der Verkehrsfluss deutlich durch eine Verengung von 2 auf 1 Fahrspur eingeschränkt. Hintergrund ist die Installation einer Spur für Fahrradfahrer. Im gleichen Bereich war jedoch bis dahin ein Nebeneinander von Fußgängern und Radfahrern auf dem Rad-/Fußweg ohne Weiteres möglich. - Aktueller Zwischenstand: viel Raum für Fußgänger, wenig Raum für Radfahrer und noch weniger für KFZ. Bei Gleichbehandlung der Verkehrsteilnehmer und unter Ignoranz parteioider lobbypolitischer Profilierung kann der Gehweg für Radfahrer abgeteilt/abgesenkt, die beiden Fahrspuren für KFZ wieder hergestellt und so der Verkehrsfluss wieder verbessert werden.	Schutzstreifen in der Mühlhäuser Straße diskriminiert keine Verkehrsteilnehmer. Der Schutzstreifen wurde 2014 markiert, zwei Fahrspuren waren im Verkehrsablauf nicht notwendig und führten zu höheren Geschwindigkeiten.
	29.2	Parken, Innenstadt	Parken - zu einer attraktiven Innenstadt und Nutzung des dortigen Handels usw. gehört eine gute und einfache Erreichbarkeit sowie nahe Parkmöglichkeiten zu überschaubaren Kosten -> Parkraumkonzept	In der Stellplatzbilanz für die Innenstadt werden durch das Parkhaus „Tor zur Stadt“ mehr

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen oder des unbestimmten Geschlechts, sondern ist im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen.



		statt ParkVERBOTSkonzept - innenstadtnahes Parken darf sich nicht ausschließlich in Parkhäusern erschöpfen - lassen Sie auch Leute mit PKW innenstadtnah parken, einkaufen, die Stadt besuchen	Parkplätze verfügbar sein. Parken im Zentrum bleibt Aufgabe des Parkraummanagements.
29.3	P+R	- eine zusätzliche Option ist ein attraktives P+R-System: o kostenlose (Groß)Parkplätze an der Peripherie o direkt örtlich angebundener, kostenloser Shuttle z.B. alle 20 min (geringe Wartezeit erhöht die Akzeptanz von P+R deutlich) o Zitat Ö5, dass bereits ein „... ausreichend dichtes Fahrtenangebot...“ besteht, kann nicht bestätigt werden, da der ÖPNV bislang nicht den Shuttle-Verkehr für P+R als Transport-Ziel hatte (teils andere Haltestellen, teils Umsteigen in andere Linien) o Integration P+R-Shuttle in ÖPNV wünschenswert, allerdings muss ergebnisoffen geprüft werden, ob sich beide Transport-Ziele aus Nutzer-Sicht (!) miteinander verbinden lassen o aus dieser Sicht ist auch obiges Zitat zu werten	Das Zitat unter Ö.6: „erscheint die Einrichtung solcher Parkplätze besonders zielführend“ passt. „Hier besteht bereits heute ein ganztägiges [Angebot]“ wird angepasst.
29.4	B19, Bahneck	K2/K7: - es kann eine Erleichterung der Situation am Clemenseck/Bahneck bedeuten, wenn man das komplette Dreieck zwischen Clemens-, Altstadt- und Langensalzaer Straße als 2-spurigen (!) Kreisverkehr betrachtet -> Einbahnstraßenreglung auf allen 3 Straßen o 1 Kreisel statt 3 Kreuzungen/Kreisel o verbesserter Fluss weil keine Kreuzungsbereiche mit Linksabbiegern -> permanenter Fluss auf allen 3 Straßen - insgesamt sind Linksabbieger auf/von der Rennbahn zu vermeiden, da sich dabei immer wieder Staus, zeitweise auf beiden Richtungsfahrbahnen und in Nebenstraßen, ergeben  [siehe Bild]	Nachteile: Verkehrszunahme auf allen Straßen, Lkw benötigen zum Abbiegen beide Fahrspuren, ungünstige Platzverhältnisse, am „Bahneck“ bliebe Ampelregelung notwendig, Vorschlag K.2 ist einfacher und wirksamer

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen oder des unbestimmten Geschlechts, sondern ist im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen.



29.5	Kreisverkehr Mühlhäuser Straße	<p>im Bereich „Grüner Baum“ bietet sich aufgrund der räumlichen Situation auch ein Kreisverkehr an</p>  <p>[siehe Bild]</p>	<p>Nach Vorprüfung keine ausreichende Flächenverfügbarkeit. Gemäß Richtlinien und einer Verkehrsmenge in der Summe von Mindestens 50.000 Kfz/24h wird die Leistungsfähigkeit erst bei einem großer Kreisverkehr erreicht, dieser sollte ein Außendurchmesser von 50 m nicht unterschreiten (+ notwendige Fuß und Radverkehrsanlagen).</p> 
29.6	Radverkehr	<p>Ansatz K7/Rinkensstraße als Fahrrad-Anliegerstraße kontraproduktiv (Priorisierung Radverkehr/Querverkehr durch Taster) -> hemmt den Verkehrsfluss auf der Rennbahn ungesteuert</p>	<p>Ampel ist in Koordinierung eingepflegt, Verkehrsfluss wird dabei berücksichtigt</p>

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen oder des unbestimmten Geschlechts, sondern ist im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen.

DIE WARTBURGSTADT

www.eisenach.de

EISENACH



29.7	Kreisverkehre	Verkehrsfluss allgemein: - Kreisverkehre sind Ampelregelungen vorzuziehen -> Verkehr fließt (teils) langsam, aber stetig gegenüber Stillstand während roter Ampelphasen - wenn der Verkehr für alle Teilnehmer fließt, ist eine Bevorzugung einzelner Teilnehmergruppen (Vorrang Busse) nicht notwendig	K.6, auf Vorteile wird eingegangen
29.8	ÖPNV	o aktuell trägt die Vorrangschaltung für die Busse zur Behinderung anderer Teilnehmer und so zum stockenden Verkehr bei	O.9, Prüfung erfolgt im Einzelfall
29.9	Ampeln	- bei den meisten Ampeln kann eine Abschaltung in der Zeit von 20.00 bis 6.00 erfolgen, an Wochenenden ggf. sogar in größerem Umfang	K.17, einige Ampeln sind wegen Unfallhäufigkeit länger oder in Dauerbetrieb
29.10	Allgemeine Hinweise	Aufgrund der geografischen Lage der Stadt und Ihrer touristischen und wirtschaftlichen Anziehungskraft ist der motorisierte (Individual-)Verkehr in der Stadt nicht zu vermeiden. Dazu sollten die Verantwortlichen zum einen versuchen, die Sicht der Bewohner und Verkehrsteilnehmer einzunehmen: Man möchte vom Verkehr und dessen Folgeerscheinungen weitestgehend verschont leben, man möchte die Stadteile gut und schnell erreichen können wie auch Behörden, Ausflugsziele, Versorgungseinrichtungen usw. Zum anderen ist es hilfreich, sich in die Lage von Touristen zu versetzen, die die Stadt besuchen. Oft ist man selbst als Tourist unterwegs. Man kommt immer mit einer gewissen Erwartungshaltung in touristische Hotspots. Diese Haltung wird erzeugt durch „Grundvoraussetzungen“, die der Tourist einfach erfüllt sehen will. Dazu gehört sicher nicht eine einseitige Priorisierung von Verkehrsmitteln. Dazu gehört aber auf jeden Fall eine schnelle und günstige Erreichbarkeit des Stadtzentrums, des Handels und der touristischen Highlights. Alle diese Ziele lassen sich am ehesten mit einem fließenden Verkehr erreichen, der möglichst wenig verzögern, anhalten und wieder beschleunigen muss. Das bedeutet „Grüne Welle“, Abbiegspuren, Kreisverkehre usw. Seit der Wende und dem Umbau der Ampel an der Kreuzung Kasseler/Herrenmühlenstraße wird in Eisenach vom Einsatz moderner und intelligenter Ampelanlagen gesprochen. Aus Sicht der Auftraggeber und der Papierform nach sind diese sicher auch zum Einsatz gekommen. Die tägliche Wahrnehmung vermittelt jedoch ein anderes Bild: Man kann, z.B. im Urlaub, fast überall in Deutschland und auf der Welt halbwegs staufrei bzw. fließend unterwegs sein, kommt man wieder in Eisenach an, steht man im Stau... Eine erneute positive und konstruktive Prüfung der Ampelschaltung der Hauptver-	Einzelmeinung. Der Konzeptentwurf behandelt eine Reihe von Problemlösungen, dabei kann man nicht jeder Anregung gerecht werden, das Konzept versucht, einen roten Faden in der Verkehrsplanung besser erkennbar werden zu lassen.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen oder des unbestimmten Geschlechts, sondern ist im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen.



		<p>kehrswegen kann hier einen deutlichen Effekt erzielen. Dabei kann es nicht darum gehen, dass Verantwortliche prüfen und den (aktuellen) Zustand für gut befinden. Vielmehr müssen alle Verkehrsteilnehmer das Gefühl haben, dass der Verkehr fließt. Eine „Grüne Welle“ gibt es in Eisenach an keiner Stelle. Schlimmes Beispiel, vielleicht sogar DAS schlimmste: die Mühlhäuser Straße, stadtein- wie auswärts, bis einschließlich Stregda. Hier fließt nichts, hier staut nur (zu den erweiterten Hauptverkehrszeiten). Man kann den Eindruck bekommen, dass die Hauptstraße zugunsten der Nebenstraßen eingeschränkt wird. Befährt man jedoch die betroffenen Nebenstraßen, bestätigt sich dieser Eindruck nicht: auch hier stockt und steht der Verkehr. Wenn man hier nochmals mit gutem Willen und ergebnisoffen prüft und bei Bedarf dann auch korrigiert</p> <p>a) die Ampelschaltung a. Dauer der Ampelphasen (Verhältnis Hauptstraße zu Nebenstraßen) b. Abhängigkeiten der Ampeln untereinander auf den Hauptverkehrswegen („Grüne Welle“) c. Betriebszeit der Ampeln i. Welche Ampeln MÜSSEN zwingend zu welcher Tag- oder Nachtzeit in Betrieb sein ii. Wird ein besserer Fluss zu manchen Zeiten erreicht, indem die Ampel außer Betrieb ist? b) Grüne Pfeile, permanent c) Abbiegespuren, gar nicht oder bedingt kombinieren mit anderen Richtungsspuren d) dauerhafte Abschaltung/Rückbau von Ampelanlagen e) Einführung Kreisverkehre, ohne große Baumaßnahmen („Hütchen“ in die Mitte der Kreuzung) f) Links-Abbiegemöglichkeiten einschränken ist sicher mit verhältnismäßig geringem Aufwand ein spürbarer Fortschritt möglich Auf sehr positives Echo stößt, wenn die Verkehrsteilnehmer bemerken, dass nicht nur in der Theorie betrachtet und verworfen, sondern auch einmal ein praktischer Versuch unternommen wird.</p> <p>Einfach Ideen ausprobieren, statt von vornherein die Unmöglichkeit zu begründen. Schlussbemerkung: Ob ein beschlossenes Verkehrskonzept und die vorhandenen Bedingungen gut und ausreichend sind, kann kein Gutachten und kein Planer abschließend bewerten. Ziel muss immer sein, dass die Bürger und Nutzer der Infrastruktur diese für gut befinden. Dieser Ansatz kann bereits ein großer Beitrag zur Lösungsfindung sein. Ich hoffe, meine Ausführungen waren sachlich und detailliert genug ausgeführt, um im weiteren Verfahren Verwendung zu finden. Freundliche Grüße</p>	
--	--	---	--



Nr. #		THEMA	VORSCHLAG/HINWEIS	Abwägung für VEP 2035
30	30.1	Karl-Marx-Str.	Sehr geehrte Damen und Herren, in der Eisenacher Allgemeinen vom 04. September wird über den neuen Verkehrsentwicklungsplan berichtet. Es wird wohl angestrebt, dass „Autofahrer aus westlicher Richtung Hospital- und Karl-Marx-Straße“ nutzen sollen. [REDACTED] melde ich hier sehr große Bedenken an, was diese Verkehrsführung betrifft. Über 360 Grundschüler müssen hier wochentags zur Schule gehen, fahren..... und wieder nach Hause gelangen. Schon jetzt ist die Verkehrssituation um unsere Schule sehr unfallträchtig, da der Parkraum begrenzt ist und viele Kinder die Karl-Marx-Straße überqueren müssen. Der Fußgängerüberweg ist hier nur scheinbar ein entschärfendes Element. Darüber hinaus kann eine Zunahme der Lärm- und Feinstaubbelastung im Bereich unserer Grundschule nicht sinnvoll sein. Somit bitte ich Sie, die Ideen und Konzepte diesbezüglich zu überdenken. Gerne stehe ich Ihnen für Rückfragen oder ein persönliches Gespräch zur Verfügung. Mit freundlichen Grüßen	Schulwegsicherheit sind durch bauliche oder ordnungsrechtliche Lösungen denkbar → Sog. „Elterntaxis“ sind vor diversen Schulen ein Problem.
31	31.1	Allgemein	Sehr geehrte Damen und Herren, dass die Bürger an der Verkehrsentwicklung beteiligt werden, finde ich großartig. Noch besser wäre es, die Verkehrsplaner würden für zwei Wochen sowohl früh als auch nachmittag im Berufsverkehr selbst durch die Stadt fahren. Das ist, egal aus welcher Richtung, eine Tortur. Und das liegt nicht nur an den momentanen Baustellen. Die Ampelschaltungen sind überhaupt nicht abgestimmt, man steht eigentlich in jeder Richtung im Stau, egal ob man aus Nord, Ost, Süd oder West kommt (ich bin beruflich zum Pendeln gezwungen). Die eine Ampel schaltet auf grün, leider ist die folgende rot - das zieht sich durch die ganze Stadt. Ein Verkehrsfluss ist praktisch nicht vorhanden.	Einzelmeinung
	31.2	B19, Clemenskapelle	Das neue Hindernis wurde mit der neuen Ampel an der Clemenskapelle (Rennbahn) geschaffen. Dort steht man seit Schaffung der neuen Ampel aus allen Richtungen, weil auch hier die Schaltung nicht mit den anderen Ampeln abgestimmt ist. Vorher gab es an dieser Kreuzung meines Erachtens keine solchen Probleme (ich bin wie gesagt Berufspendler). Evtl. haben die Fußgänger jetzt einen Vorteil, aber so viele gibt es an dieser Stelle nicht, für die Autofahrer ist es eine zusätzliche Stauquelle. Es wäre wirklich schön, wenn sich an dieser Situation vor 2035 etwas ändern würde, man verbringt sehr viele Lebenszeit im Eisenacher Stau. Bereits vor Jahren war die Ampelschaltung aus Eisenach-Nord stadteinwärts Thema, geändert hat sich auch hier leider nichts. Mit freundlichen Grüßen	K.2, soll Situation entspannen

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen oder des unbestimmten Geschlechts, sondern ist im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen.



32	32.1	B19, Wartburgallee	Viele gute Ansätze im Konzept, um Innenstadt attraktiver und verkehrsberuhigter zu gestalten, (Ausweitung Tempo-20-Zone auf Kernstadt, Bemühen denkmalgeschützte Bausubstanz zu schonen, Umleitung von Verkehrsströmen wie zum Beispiel in der Marienstraße, könnten sich positiv auf das Verkehrsaufkommen in der Altstadt auswirken).	positive Einzelmeinung
	32.2	B19, Lärm und Geschwindigkeit	Daraus ergibt sich, dass hauptsächlich große Straßen noch mehr Verkehr aufnehmen müssen. Stärkere Zunahme des Verkehrs auf der Wartburgallee, Verkehr in den letzten Jahren zugenommen, (besonders großen LKW), Lärmbelastungen, besonders nachts extrem störend, sehr häufig mit höherem Tempo als zugelassen, sodass neben Lärm auch ständige Erschütterungen des Hauses zu spüren sind. Trotz eingebauter Lärmschutzfenster wird dies für uns zu einer echten Belastung. Häuser unter Denkmalschutz und immer mehr Risse in der Fassade. Bitte prüfen ob, Wartburgallee eine Zone 30 möglich wäre! Weiteren Verlauf eine Schule, Kindertagesstätte, zahlreiche Pensionen und Ferienwohnungen und eine Jugendwohneinrichtung, die von einer Neuregelung profitieren könnten. Ein- und Ausfahrten aus Grundstücken gefährlich, auch durch Radfahrende und Scooter auf dem Gehweg. Wir bitten Sie, sich diesem Problem zu widmen (wenigstens für LKW und vor allem nachts). Umsetzung B19 wird noch lange auf sich warten lassen. Tempo-30-Zone wäre eine echte Erleichterung (Sicherheit und Bausubstanz).	Vorschlag zu begrüßen, jedoch ist Lärmproblematik nicht Bestandteil des VEP, Thema wird weitergeleitet. Verkehrssicherheit und Lärm muss im Einzelfall betrachtet werden.
33	33.1	Wilhelm-Rinkens-Straße	Sehr geehrter Herr Wachtmeister, wir haben uns zwischenzeitlich den Entwurf „Verkehrsentwicklungsplan 2035“ insbesondere in Bezug auf die Wilhelm-Rinken-Straße angesehen. Einer Widmung als „Fahrradstraße“ möchten wir Ihnen unseren Widerspruch einreichen. Wilhelm-Rinkens-Straße, Kupferhammer und Amrastraße werden von folgenden Anliegern stark frequentiert: <ul style="list-style-type: none"> • Autohaus Schorr GmbH • BS Transportlogistik • Netto • DGS Getränkemarkt • Kohl Automotive • KFZ Reparatur Kowalske • City-Brief • Vermessungsbüro Kirschner 	Fahrradstraße inklusive „Anlieger frei“, alle genannten Anlieger können dort weiterhin uneingeschränkt fahren

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen oder des unbestimmten Geschlechts, sondern ist im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen.



			<ul style="list-style-type: none"> • Fruchtemarkt an der Ecke Rennbahn / Wilhelm-Rinkens-Straße • und weitere kleine Gewerbetreibende <p>Befahrung mit LKW: Insbesondere die Anlieferung und Abtransport von Fahrzeugen mit LKW's mit einer Länge von knapp 20 Metern stehen einer Widmung als Fahrradstraße entgegen. Hinzu kommen ebenfalls die Belieferung des Nettomarktes und auch das nicht unerhebliche Verkehrsaufkommen mit LKW's durch BS Transportlogistik.</p> <p>Befahrung mit PKW: [REDACTED] starkes Verkehrsaufkommen durch unsere Servicekunden und Fahrzeugauslieferungen, aber auch [REDACTED] zwischen Kupferhammer und Einfahrt Wilhelm-Rinkens-Straße. Für Rückfragen und einen VORORT Termin [REDACTED] gerne zur Verfügung.</p>	
34	34.1	Lärmvorsorge	Die Umweltverträglichkeit entlang der ehemaligen A4 -B19 wurde zu den naheliegenden Wohngebieten Karlskuppe, Eisenach- Nord, Hofferbertaue total Ignoriert und fand keine Berücksichtigung. Eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h auf wieder 100 km/h und 80 km/h von 22:00 - 06:00 Uhr zum nächtlichen Lärmschutz ist schnellstens umzusetzen und bedarf keiner Investitionen.	Lärmproblematik nicht Bestandteil des VEP, wird zuständigkeithalber an Freistaat weitergeleitet
	34.2	Lücken im Fußverkehrsnetz	Wiederherstellung der Brücke für Fußgänger und Radfahrer über den Michelsbach in Verlängerung der Florian- Geyer- Straße zur Schulwegsicherung für Kinder zur Wartburgschule und dem Elisabeth Gymnasium aus dem Umfeld Untere Thälmann- Straße ehemaliges BMW-Viertel ist dringend erforderlich.	Notwendigkeit wird gesehen, Aufnahme in F.3
	34.3	Fuß- und Radverkehr, Kasseler Straße (B84)	Die im Bericht erkannt hohe Gefährdung für Radfahrer und Fußgänger entlang der B84 R.3 Radverkehrsanlagen Seite 46 fand in Zielnetzplanung Kfz- Verkehr Abbildung 15 keine Berücksichtigung, Geh- und Radwege zwischen den Kreuzungen Zeppelinstraße - Ramsberg - Kasseler Straße und obere Thälmann Straße- Kasseler Straßen sind allein durch die Erhöhung der Materialtransporte von bis zu 200 LKW pro Tag für das Opelwerk dringend erforderlich und wurden bei der Planung nicht berücksichtigt, ein Tempolimit von 30 km/h hätte den Unfall letzte Woche verhindern oder abmildern können (Kinder des Wohngebietes Stedtfelder Straße nutzen den kürzeren unbefestigten Gehweg zur Wartburgschule, egal wie schön ein Gehweg in der Zeppelinstraße auch wird)	Ziel für 2035 ist die Lücken zu schließen, Tempo 30 könnte aus Sicherheitsgründen nur temporär gelten, keine Aufnahme in Abb. 15

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen oder des unbestimmten Geschlechts, sondern ist im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen.



	34.4	Radnetz	Generell fand eine Verbesserung der Radwegverbindungen zu Industriegebieten keine Berücksichtigung. Wohngebiete mit hoher Bevölkerungsdichte (Eisenach Nord, Thälmannstraße mit Karlskuppe) zum Industriegebiet West und Bosch/ Kindel die mit E Bikes zukünftig problemlos zu erreichen sind wurden nicht bedacht.	es wurden im Zielnetz Radverkehr (Abb. 16) direkte Verbindungen zwischen den genannten Quell-/Zielverkehren berücksichtigt
	34.5	Radverkehr	Faktisch gibt es vom bevölkerungsreichen Norden Eisenachs weder in Richtung Bosch oder zum Industriegebiet West keinen sicheren Radweg vom lebensgefährlichen Abschnitt in der Stedtfelder Straße ganz zu schweigen. Eine Verbindung Direkt nördlich entlang der Hörsel als gemeinsames Projekt mit dem Hochwasserschutz als Lückenschluss zwischen Bachmündung Michelsbach Hörsel bis zum Radweg hinter der Hörselberg Grundschule mit einer Unterquerung der Kasseler Straße ist sicher sinnvoller als ein Radweg auf der Rennbahn.	K.4 Verkehrsberuhigung Stedtfelder Str., Querung Kasseler Straße für Radfahrende bis 2035 nicht realistisch (Unterführung einer Bundesstraße), für Fußverkehr = F.2
	34.6	Fuß- und Radverkehr	Radfahrer und Fußgänger bewegen sich aber am liebsten weit weg vom fließenden Verkehr allein wegen der Abgase. Die neu angelegten Radwege in der Thälmann Straße und in der Stedtfelder Straße hat jedenfalls kein Radfahrer oder Fußgänger geplant.	→ Radverkehrskonzept
35	35.1	B19	Ausbau der Langensalzaer Straße für den Zweirichtungsverkehr Sehr geehrte Damen und Herren, als langjähriger Anwohner und Eigentümer von einer Immobilie ist Ihre Argumentation nicht nachvollziehbar. Seit über 40 Jahren besteht diese Einbahnstraßenregelung. Sollte ihre Argumentation theoretischer Natur sein, ist Ihre Planung sicherlich untermauert. 1. Verkehrsströme aus Richtung „Hohe Sonne B19“ betreffen weniger den Überlandverkehr als dass sich die Verkehrsströme in die Innenstadt und Randgebiete ausbreiten. Der Schwerlastverkehr ist vernachlässigbar, da die meisten, aus osteuropäischen Ländern stammend, diese als Abkürzung nutzen. Der fließende Verkehr aus Richtung „Hohe Sonne“ ist im Vorfeld (Ausbau Eichrodter Weg) über die Friedensstraße in Richtung Alte Autobahn -> K2 -> A4 zu führen um die Oststadt zu entlasten.	Vorschlag wird nicht berücksichtigt, aktuelle Verbindung über B19 4 km kürzer, Vorteile der Regelung über Friedensstraße nicht nachvollziehbar
	35.2	Nikolaitor	Natürlich ist der Verkehr durch das Nicolaitor wieder zu öffnen, da ansonsten über die Müllerstraße das blanke Chaos eintrifft.	aktuell kein Chaos wahrzunehmen

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen oder des unbestimmten Geschlechts, sondern ist im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen.



35.3	B19	2. Der Hauptanteil aus Richtung Stockhausen hat als Ziel das Erreichen der Innenstadt Eisenachs bzw. morgens und abends ist es der Berufsverkehr. Der Schwerlastverkehr ist sehr gering, da die Ortsdurchfahrt in Stockhausen für den LKW-Verkehr eingeschränkt ist.	korrekt
35.4	B19, Clemenskapelle	3. Der neue Ampelverkehr Ecke Rennbahn/Clemensstraße besteht seit kurzem. Natürlich ist im Berufsverkehr morgens und abends eine Staubildung ersichtlich. Sollte eine Linksabbiegerspur aus Richtung Clemensstraße Richtung Bahn-Ecke zusätzlich aufgebaut werden, ist die Staubildung ad Acta gelegt. Übrigens war hier schon zu DDR-Zeiten eine Ampelanlage installiert, die man aber wieder abgebaut hat, da es nicht funktioniert hat (Rückstau). Thema Schleichwege: diese kennen nur Einheimische, die dann über die maroden, schlecht ausgebauten Seitenstraßen fahren müssen.	Platzbedarf in Clemensstraße nicht gegeben (Abbieger Lkw-Verkehr), K.2 kann Problematik lösen
35.5	B19, Altstadtstraße	4. Der Ausbau Kreisel Altstadtstraße-Langensalzaer Straße wird aufgrund der Platzverhältnisse bzw. der Wohnbebauung kaum möglich sein. Im Berufsverkehr wird es dann auch zu zusätzlichen Rückstaus kommen – weitaus mehr als bisher.	Neue Leistungsfähigkeitsberechnungen notwendig, frühere Berechnungen bestätigen Leistungsfähigkeit
35.6	B19, Langensalzaer Straße	5. Anbindung Clemensstraße und Langensalzaer Straße: Hier wurde seit der Wende mehrfach versucht durch Umbaumaßnahmen eine Verkehrsführung zu etablieren, die dann immer wieder verworfen wurden. Ich sehe die jetzige Art und Weise auch als Verkehrsberuhigung an, bei der die Vorfahrtsregelungen eindeutig befolgt werden können.	aktuelle Verkehrsführung führt zu weitreichenden Störungen im Verkehrsablauf bis Bahnhofstraße und Rennbahn
35.7	B19, Langensalzaer Straße	6. Auch Ihre Argumentation zur Erhöhung der Verkehrsdichte von ca. 4-5 dB(A) ist Theorie. Betrachtet man den zusätzlichen Lärm entsprechend Ihrer Darstellung von 170%... Das ist eine Katastrophe!	Für K.2 überwiegen die Vorteile: z.B. bessere Verkehrsabläufe für östliche Kernstadt, weniger Ausweichverkehr in Nebenstraßen, z. B. Wohngebiete
35.8	B19, Langensalzaer Straße	7. Betrachten Sie den derzeitigen baulichen Bestand in der Einbahnstraße. Hier wurden vor und nach der Wende die wohnbaulichen Objekte entsprechend Instand gehalten bzw. umfangreich saniert. Es wurden zu jedem Grundstück Zufahrten für den ruhenden Verkehr hergerichtet! Dies soll dann alles Geschichte sein? Auch die Bäume etc. fallen der Maßnahme zum Opfer. Ebenso entspricht die bisherige Breite der	Verkehrsentwicklungsplan zeigt Maßnahmen auf um den Verkehr zu optimieren, K.2 hat eine Reihe von Vorteilen auf

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen oder des unbestimmten Geschlechts, sondern ist im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen.



			Straße und der Gehwege nicht den Anforderungen einer beidseitigen Bundesstraße. Im Vergleich dazu, schauen Sie sich die Clemensstraße an, ein komplett ausgebauter Straßenkörper mit Gehwegen und Straßenbegleitgrün und mit einem ausgebauten Kreuzungsbereich.	das Verkehrsnetz, ob Bäume entfallen müssen, steht nicht fest, Fußgängerströme sind dort eher gering
	35.9	B19, Ortsumfahrung Eisenach	Als Fazit sehe ich, das Problem des Verkehrs nach und in Eisenach mit der dringlichsten Aufgabe der Umverlegung der B19 zu lösen. Im südlichen Landkreis ist durch starke Argumentation die B19 (Barchfeld), B19 (Waldfisch), Umgehung Bad Salzungen (Leimbach) und die Umverlegung der B62 geplant bzw. fertiggestellt worden. Nur in und um Eisenach passiert nichts Wesentliches. Freundliche Grüße	VEP 2035 hat genannte Maßnahme als K.1, → Einfluss VEP 2035 auf Landes- und Bundespolitik nur begrenzt
36	36.1	Radverkehr	Stellungnahme zum Verkehrsentwicklungsplan 2035 der Stadt Eisenach (...) begrüßt ausdrücklich den hohen Stellenwert, den der Radverkehr im Verkehrsentwicklungsplan 2035 genießt. Gleichzeitig weisen wir darauf hin, dass Eisenach bisher in Sachen Radverkehr nicht so sehr ein Planungs- als ein Umsetzungsdefizit besitzt. Deshalb muss die im Plan vorgenommene zeitliche Einordnung der Maßnahmen zu verbindlichen Terminen führen, was die Umsetzung betrifft.	Forderung kann nicht geleistet werden, jede Maßnahme ist ein Einzelfall. Details im Radverkehrskonzept (RVK) denkbar.
	36.2	Radverkehr, Richtung Süden	Trotz der substanziellen Maßnahmen für den Radverkehr vermissen wir Grundsätzliches: Es fehlen völlig alltagstaugliche Verbindungen über den Rennsteig. Infolge des Siegeszugs von E-Bike und Pedelec verlieren Höhenunterschiede ihren Schrecken. Wichtige Fahrradverbindungen beschränken sich nicht mehr nur auf Flusstäler und Ebenen.	geringer Alltagsradverkehr durch geringes Einzugsgebiet und Einwohnerpotenzial südlich des Rennsteiges, über den Rennsteig als „sonstige Radrouten“ im Plan
	36.3	Radverkehr, Erreichbarkeit	Eine konkrete Planung der sicheren Erreichbarkeit zentraler Orte wie Schulen ist erforderlich und sollte bereits auf der Ebene des Verkehrsentwicklungsplans mitbedacht werden	Detailschärfe nicht durch VEP leistbar, → Verweis auf RVK
	36.4	Radverkehr,	Die Einbeziehung wichtiger Nebenrouten in das Wegweisungskonzept ist erforderlich. Bei der Ausschilderung sollte das Ziel und nicht die Routenbezeichnung im Vordergrund stehen.	wird detailliert im Wegweisungskonzept vom RVK bearbeitet.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen oder des unbestimmten Geschlechts, sondern ist im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen.



	Wegweisung		
36.5	Stellplatzsetzung	Eine Abschaffung der Verpflichtung zur Anlage von Autostellplätzen im Zuge von Neubaumaßnahmen würde Investitionen im Innenstadtbereich erleichtern. Angebote wie Carsharing sollen ja den privaten Kfz-Besitz häufig überflüssig machen.	VEP 2035 keinen Einfluss, Landesrecht schreibt Stellplätze vor, Ausnahmen sind aktuell zugelassen
36.6	Radverkehr, Einbahnstraße	Umkehr der Einbahnstraßenrichtung in der Nikolaistraße: Wir fordern im Zuge dieser Änderung die Freigabe der Nikolaistraße für den Radverkehr in beide Richtungen.	wird im Zuge dauerhafter Verkehrslösung durch das Nikolaitor zu entscheiden sein.
36.7	Verkehrsberuhigung Innenstadt	Die Tempo-20-Zone sollte auch die Sophienstraße und die Wydenbrugkstraße umfassen. Der verkehrsberuhigte Bereich der Goldschmiedenstraße sollte bis zum Lutherhaus erweitert werden. Die Touristen denken ja heute schon, dass es so sei. Im Bereich der Tempo-20-Zone soll es keine Einbahnstraßen für Fahrräder mehr geben. Auch nicht in der Lutherstraße. Weiterhin reichen unserer Ansicht nach die Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs in der Innenstadt nicht aus. Zeitweise Beschränkungen, wie in der Alexanderstraße geplant, müssen dauerhaft sein, um wirksam zu sein. Mögliche Lösung: Nur Busse und Fahrräder dürfen in der Alexanderstraße an der Kreuzung Querstraße geradeaus weiterfahren. Autos müssen links abbiegen.	→ Wydenbrugkstraße wird aufgenommen → Einbahnstraßen werden mit RVK noch einmal betrachtet.
36.8	Fuß- und Radverkehr, Hospitalstraße	Die geplante zusätzliche Fußgängerfurt an der Hospitalstraße begrüßen wir ausdrücklich. Sie soll ebenfalls Fahrrädern die sichere Querung erlauben. Der Fußweg hinter der Mauer, der jahrzehntlang ohne Probleme für Fahrräder offen war, sollte unbedingt wieder freigegeben werden. Die von der Verwaltung favorisierte Alternative, sich als Linksabbieger in der Georgenstraße aufzustellen, wird von Alltagsradlern aus guten Gründen nicht akzeptiert.	mit Umsetzung der Maßnahme F.4 kann ggf. Radverkehr freigegeben werden
36.9	Westliche Ortsteile, Brücke	Anbindung der Orte Neuenhof/Göringen: Eine zusätzliche Brücke ist zwischen Neuenhof und Wartha geplant. Diese erscheint uns im Bereich der Eisenbahnbrücke über die Werra in Hörschel	Vorschlag bei Umsetzung K.13 und mit RVK zu prüfen.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen oder des unbestimmten Geschlechts, sondern ist im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen.



	über die Werra	sinnvoller. Auf der westlichen Werraseite befindet sich dort ein gut ausgebauter Weg in Richtung Wartha. Ein Ausbau eines weiteren Wirtschaftswegs im Bereich des Bahnhofs Wartha könnte eine sicherere und direkte Anbindung Herleshausens bzw. Lauchrödens ermöglichen.	
36.10	Radverkehr, Bahnunterführungen	Die Maßnahme genießt zu Recht hohe Priorität und sollte als Schlüsselmaßnahme eingeschätzt werden.	Maßnahme ist als „sehr wichtig“ eingestuft, Straßenbaulastträger ist überwiegend der Bund (beschränkte Handlungsermächtigung der Stadt)
36.11	Radverkehr, Bahnunterführungen	Das Thema „Bahnunterführungen“ wird von uns ebenfalls als Schlüsselmaßnahme eingeschätzt. Wie im Text beschrieben, sind Verbesserungen für den Radverkehr auch ohne einen Neubau der Unterführungen möglich. Dies sollte auch in der Zusammenfassung deutlich gemacht werden. (Zeithorizont variabel eine Uhr/ drei Uhren). Die Bahnbrücke über die Hörsel am Eichrodter Weg sollte hier noch ergänzt werden, weil dort die Radrouten T1 und R7 verknüpft werden.	Maßnahme als F.3 enthalten
36.12	Radverkehr, Einbahnstraßen	Beim Thema „Freigabe von Einbahnstraßen“ besteht dringender Handlungsbedarf. Die Liste der vorgeschlagenen Straßen ist bei weitem noch nicht vollständig.	Details im RVK, siehe auch #36.7
36.13	Radverkehr, Abstellanlagen	Bei den Haltestellen sollte der Bahnhof Hörschel ergänzt werden. Bei der Erreichbarkeit öffentlicher Einrichtungen sollten die Schulen unbedingt genannt werden. Ebenfalls bei der Errichtung von Bügeln zum sicheren Abstellen.	R.6 am Haltepunkt Hörschel wird ergänzt.
36.14	Radverkehr, Oststadt	K3 Beim Ausbau des Eichrodter Wegs ist die Auswirkung auf den Radverkehr zu prüfen.	wird standardmäßig mit betrachtet
36.15	Radverkehr, H.-E.-Platz	K11 Bei der Neugestaltung der Verkehrsströme am Ehrhardt-Platz ist ebenfalls die Auswirkung auf den Radverkehr zu prüfen.	wird standardmäßig mit betrachtet

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen oder des unbestimmten Geschlechts, sondern ist im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen.



	36.16	Radverkehr, westl. Ortsteile	K13 Wie bei 5.3.3 beschrieben, halten wir eine Werrabrücke im Bereich der Eisenbahnbrücke für wichtiger.	s. 36.9
	36.17	Radverkehr, Kasseler Straße	(Radnetz T1) Langfristig sollte die Führung in Richtung Stedtfeld weiter entlang der Hörsel erfolgen, also unterhalb der Kassler Straße.	s. 34.5
	36.18	Radverkehr, Netz	(Radnetz T1) Die Anbindung an die Route R7 ist wichtig und erfordert bauliche Maßnahmen. (vgl 5.3.5)	vgl. 36.11
	36.19	Radverkehr, Berteroda	K508: Eine sichere Verbindung von Berteroda in Richtung Berka ist erforderlich. Eventuell kann dies in Verbindung mit vorhandenen Wirtschaftswegen erfolgen.	Alternative über Radweg L 1016 und Steinbruch. → RVK
	36.20	Radverkehr, Netz	Stregda → Madelungen: Die Route durch Stregda sollte weiter östlich über die Straße „In der Flur“ gelegt werden. Das ist weniger steil.	Route wird angepasst.
	36.21	Radverkehr, Netz	Stregda → Neukirchen: Die Mühlhäuser Chaussee sollte ebenfalls blau eingezeichnet werden. Trotz des Kopfsteinpflasters eine wichtige Verbindung.	nördliche Route wird angepasst und F.2 ergänzt
	36.22	Radverkehr, Netz	Die eingezeichneten Wege über den Rennsteig dienen eher dekorativen Zwecken.	Die Wegeverläufe entsprechen den bestehenden touristischen Routen.
	36.23	Darstellungshinweise	Abb. 22 Öffnung Tunnel Bleichrasen ergänzen (R4) Östliche Brücke der Bahn über die Hörsel: R4 (vgl. 5.3.5) Hörschel: Brücke parallel zur Werrabrücke in Richtung Wartha/Lauchröden/Herleshausen; vgl. Ausführungen zu 5.3.3	korrekt, wird eingearbeitet (außer Hörschel)
37	37.1	Stregda, westliche Umfahrung	Betr.: VEP 2035 Punkt 5.5.13 K12 Verkehrskonzept Stregda Sehr geehrte Damen und Herren, im Entwurf zum VEP 2035 wird für den Ortsteil Stregda die Zielstellung der Verkehrsberuhigung entwickelt. Eine derartige Verkehrsberuhigung ist nur umzusetzen, wenn der Durchgangsverkehr umfassend um den Ort geführt wird. Aus diesem Grund sollte die Realisierung der	Die erläuterte Priorisierung wurde mit dem Ortsteilrat so vorgenommen, die Realisierung

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen oder des unbestimmten Geschlechts, sondern ist im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen.



		südwestlichen Umfahrung mit einer höheren Priorität betrachtet werden. Diese ist vor allem zur Anbindung des westlichen Gewerbegebietes und zur Beruhigung der Ortsdurchfahrt notwendig.	einer südwestlichen Umfahrung bleibt eine langfristige Option.
37.2	Stregda, Bodenweg	Neben dem Durchgangsverkehr bereitet den Anwohnern der LKW Verkehr zum östlichen Gewerbegebiet mit Zufahrt über den Bodenweg große Probleme. Kritisch ist neben der Lärmbelastung auch das Gewicht der Fahrzeuge zu betrachten. Da die Mühlhäuser Chaussee nicht für derartige Fahrzeuglasten ausgelegt ist, sind an vielen Stellen bereits deutliche Absackungen der Straßenoberfläche, auch infolge von Tiefbaumaßnahmen zu beobachten. Aufgrund der Erschütterungen sind Schäden an den Gebäuden zu verzeichnen. Eine wirksame Verkehrsberuhigung kann nur erfolgen, wenn der Schwerlastverkehr aus dem Ort gehalten wird. Eine mögliche Option ist die Anbindung des Gewerbegebietes in Verlängerung des Bodenweges an die L1016. Mit freundlichen Grüßen	Nachteil: zusätzlicher Verkehr am Bodenweg zu erwarten → weitere Anbindung an die Ortsumfahrung (L 1016) ist für den Planungshorizont des VEP 2035 nicht realistisch.



38	ca. 300 Unterschriften/ Stellungnahmen gegen den Vorschlag K.3, Anbindung Eichrodter Weg an B19neu, einzelne Argumente:	Vorschlag K.3 wird aus dem VEP herausgenommen, er ist im Planungshorizont 2035 mangels erforderlicher Rahmenbedingungen nicht umsetzbar.
38.1	Schwerverkehr komplett aus der Gothaer Straße raus, wichtige Achse in Verlängerung zur Rennbahn und Verbrauchermärkte, Handelsbetriebe und Quell-/Zielverkehr	Regelungsmöglichkeiten wären gegeben gewesen, z. B. Lkw >7,5 t, Lieferverkehr „frei“ (ähnlich Innenstadt), Lkw in Richtung Rennbahn sollen verstärkt über B19/ B88 (Langensalzaer Straße) fahren
38.2	Überflüssige Brücke über die Hörsel (aus K.3 Stufe 1)	Brücke bleibt in jedem Fall als östliche Zufahrt der Gothaer Straße notwendig
38.3	Zerstörung des Naturraums, Trinkwasserschutzgebiet und Naturschutzgebiet	umweltfachliche Prüfung erübrigt sich wegen Herausnahme aus dem VEP
38.4	Flächenverbrauch, Versiegelung und keine adäquaten Ausgleichsflächen verfügbar	umweltfachliche Prüfung erübrigt sich wegen Herausnahme aus dem VEP, Vorschlag enthält auch Flächenentsiegelung („alte B7“ zwischen KVP und Ortseingang Eisenach)
38.5	Erholungsgebiet und unverbauter Blick [vermutlich in Richtung Thüringer Wald]	abschließende Prüfung schützenswerter Gebiete oder Landschaftsbestandteile erübrigt sich wegen Herausnahme aus dem VEP
38.6	Keine Erhöhung der Dringlichkeit für den Neubau der B19 [Unterschriftliste bezieht sich dabei nicht auf generelle Ablehnung der B19neu, wie gefordert]	Entlastung Naturschutzgebiet „Wartburg-Hohe Sonne“, Naturdenkmal Drachenschlucht und FFH-Gebiet „Nordwestlicher Thüringer Wald“ wäre gegeben, aber vor allem der Bürger entlang der heutigen B19 (Mariental, Wartburgallee und Langensalzaer Straße), Aufwertung touristische Destinationen und Freizeit: Wartburg, Drachenschlucht, Hohe Sonne, Rennsteig, Mariental
38.7	B19 hat zur Folge, dass eine neue kreuzungsfreie Diagonale im Verkehrsraum erzeugt wird, die deutlich mehr Verkehr anziehen wird, weil damit auch auf Hinblick auf die Fertigstellung der A 44 der Münchener Verkehrsraum an die A7 und den gesamten Nordwesten erschlossen wird.	Die benannte Diagonale (Franken-Kassel) kommt bis nach Etterwinden heran. Aufgrund fehlender Alternativen wird künftig besonders der Schwerverkehr auf der B19 zunehmen, mit deutlichen Auswirkungen auf die Ortsdurchfahrt von Eisenach. Ohne zukünftige Umfahrung führe weiterhin jeder Lkw alternativlos durch Eisenach. Langfristig wäre ein nicht lösbares Problem für Bevölkerung, Natur, Tourismus und Wirtschaft entlang der B19 zu erwarten.

→ Alle eingegangenen Hinweise bis zum Stichtag 12.10.2020 | Stand: 19. November 2020

gez. Amt für Stadtentwicklung | Abteilung Stadtplanung

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen oder des unbestimmten Geschlechts, sondern ist im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen.