

Ablauf



1 Begrüßung durch Bürgermeister

2 Vortrag: Kurzfassung Analyseergebnisse (Entwurf)

3 Diskussion: Defizit-Ergänzungen der Teilnehmer

4 Vortrag: Input zur Leitbilddiskussion

5 Diskussion: Entwicklung des verkehrlichen Leitbilds

6 Abschluss, Fazit, Verabschiedung



**Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme**

Mobilität – Umwelt - Verkehr



Verkehrsentwicklungsplan Eisenach 2035

Öffentliche Auftaktveranstaltung 21.06.2018

Kurzfassung Analyseergebnisse (Entwurf)

IVAS - Jan Schubert, Johannes Fischer

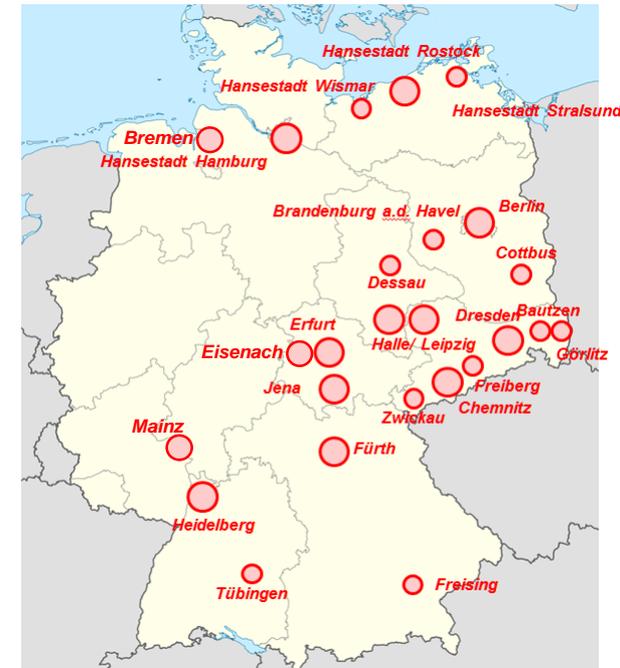
Vorstellung IVAS – Allgemeines



Der Mensch im Mittelpunkt -
Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und –systeme Dresden



- Bürositz seit Gründung 1996 in Dresden, seit 2009 Projektbüro in München
- 14 Mitarbeiter, davon 11 Diplom-Ingenieure und Master
- Breites Spektrum von Arbeitsfeldern in Verkehrsplanung, Verkehrstechnik und Straßenentwurf (z.B. allgemeine Verkehrsplanung, Verkehrsmodellierung, Umwelt und Verkehr, Verkehrsforschung, LSA-Planung, Simulation)
- Unterschiedliche Auftraggeber: Ministerien von Bund und Ländern, Kommunen und Landkreise, Verkehrsverbände und -unternehmen, Straßenbauverwaltung, Privatunternehmen etc.
- Verkehrsentwicklungspläne und strategische Verkehrskonzepte als eines der Hauptarbeitsfelder seit Gründung des Büros



Vorstellung IVAS – Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungspläne



Dresden.
Dresden

Verkehrsentwicklungsplan 2025plus
Ein Überblick

WFB Wirtschaftsförderung Bremen
Freie Hansestadt Bremen

Wirtschaftsförderung Bremen
und
Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Integriertes Verkehrskonzept für die Überseestadt
Abschlussbericht



IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Blaschkestraße 9 • 10389 Dresden
Tel. (0351) 2 11 14-0 • Fax (0351) 2 11 14-11
dresden@ivas-ingenieur.de • www.ivas-ingenieur.de

IVAS
Verkehrsbauwerk Dresden Berlin GmbH
Blaschkestraße 9 • 10389 Dresden
Tel. (0351) 14 32 31 00 • Fax (0351) 14 32 31 09
berlin@ivas.de • www.ivas.de

STADT DESSAU-ROSSLAU
Dezernat für Stadtentwicklung und Umwelt

4. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans
Teil Straßennetz, Verkehrsberuhigung, Verkehrslärmminderung
Abschlussbericht

IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Blaschkestraße 9 • 10389 Dresden
Tel. (0351) 2 11 14-0 • Fax (0351) 2 11 14-11
dresden@ivas-ingenieur.de • www.ivas-ingenieur.de

Stadt Bautzen

Verkehrsentwicklungsplan
Innenstadt Bautzen



IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Blaschkestraße 9 • 10389 Dresden
Tel. (0351) 2 11 14-0 • Fax (0351) 2 11 14-11
dresden@ivas-ingenieur.de • www.ivas-ingenieur.de

Große Kreisstadt Radebeul
Stadtplanungs- und Bauaufsichtsamt

Fortschreibung des
Verkehrsentwicklungsplanes



IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Blaschkestraße 9 • 10389 Dresden
Tel. (0351) 2 11 14-0 • Fax (0351) 2 11 14-11
dresden@ivas-ingenieur.de • www.ivas-ingenieur.de

Stadt Brandenburg.
Leben an der Havel

Verkehrsentwicklungsplan 2017 (VEP)
Verkehrstrategie und Maßnahmenkonzept 2030



IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Blaschkestraße 9 • 10389 Dresden
Tel. (0351) 2 11 14-0 • Fax (0351) 2 11 14-11
dresden@ivas-ingenieur.de • www.ivas-ingenieur.de

HANSESTADT ROSTOCK
Mobilitätsplan Zukunft
Abschlussbericht



IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Blaschkestraße 9 • 10389 Dresden
Tel. (0351) 2 11 14-0 • Fax (0351) 2 11 14-11
dresden@ivas-ingenieur.de • www.ivas-ingenieur.de

Stadt Görlitz

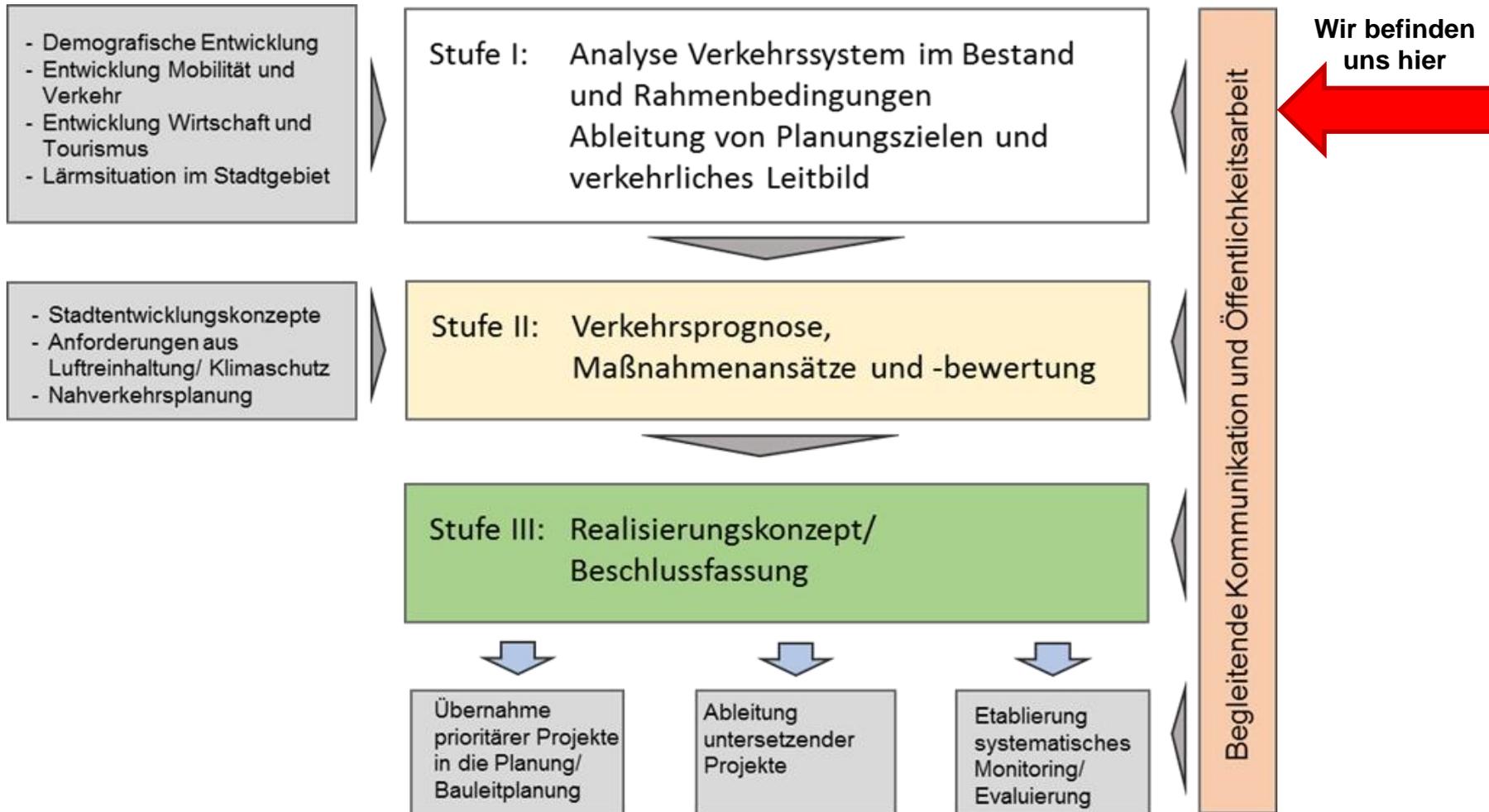
Gesamtverkehrskonzept Stadt Görlitz
Bericht der Stufen III und IV – Konzepte und Strategien



Vorbereitung
Stand: Dezember 2012

IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Blaschkestraße 9 • 10389 Dresden
Tel. (0351) 2 11 14-0 • Fax (0351) 2 11 14-11
dresden@ivas-ingenieur.de • www.ivas-ingenieur.de

Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung



Verkehrsanalyse (Kurzfassung)



1 Allgemeines

2 Straßennetz und Kfz-Verkehr

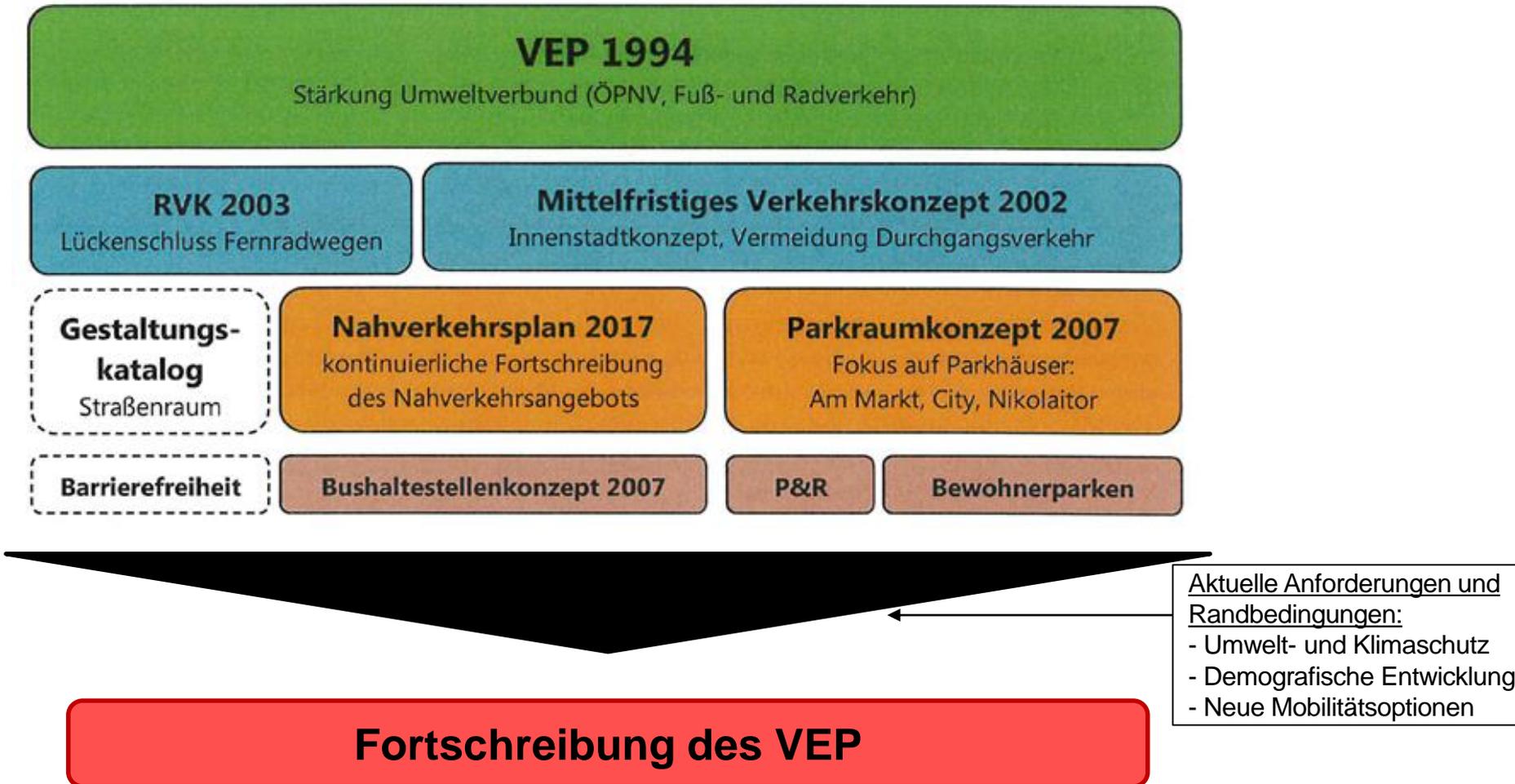
3 Öffentlicher Verkehr

4 Rad- und Fußverkehr

5 Mobilitätsmanagement und Innovative Mobilität

6 Fazit

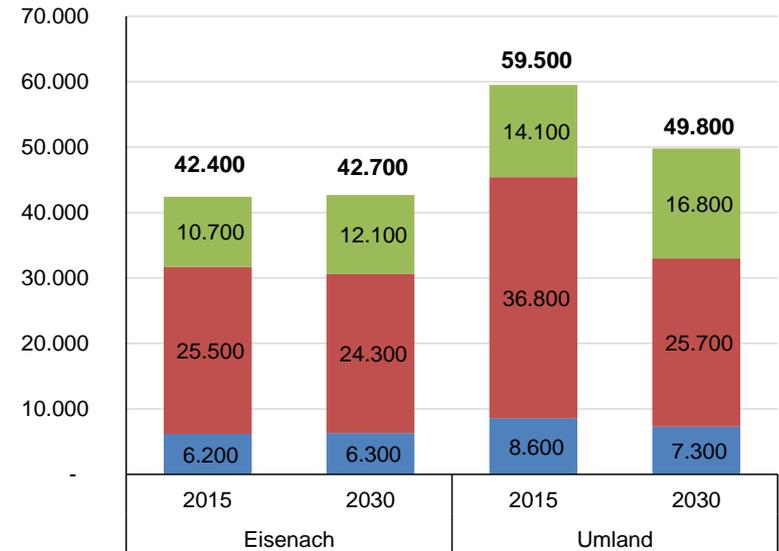
1. Allgemeines – Grundlagen des VEP



1. Allgemeines – Demografische Entwicklung

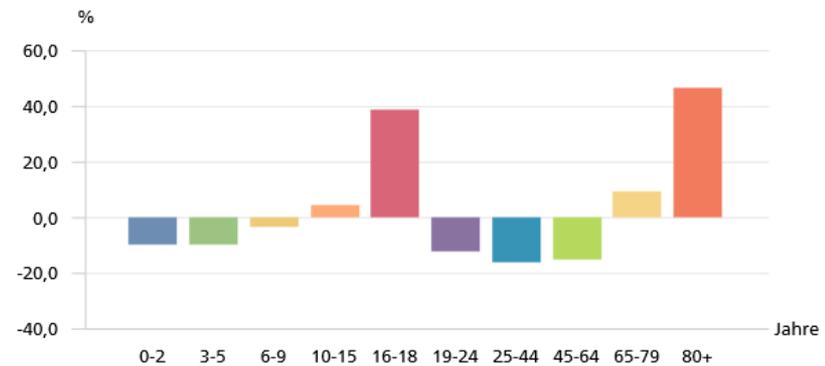
- stabile Bevölkerung in Eisenach bis 2030 und auch noch in den Folgejahren
- deutlich veränderte Altersstrukturen mit starkem Anstieg der Gruppe der Hochbetagten
- deutliche Abnahme der Bevölkerung im direkten Umland (nördlicher Wartburgkreis) um etwa 17 %
- dabei ebenfalls eine erhebliche Veränderung der Altersstruktur, bei der die hochmobilen Einwohner im Erwerbstätigenalter überproportional zurückgehen (-30 %), die Anzahl der Senioren 65+ um etwa 20 % zunimmt

→ Innerhalb der Stadt keine wesentlichen Mehr- oder Minderverkehre aus der Entwicklung der Stadt und dem direkten Umland zu erwarten



Oben: Entwicklung der Einwohnerzahlen in Eisenach und dem Umland bis 2030

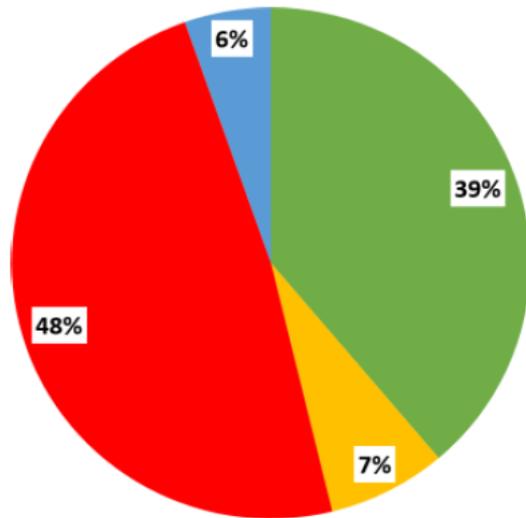
Unten: Entwicklung von Altersgruppen in Eisenach



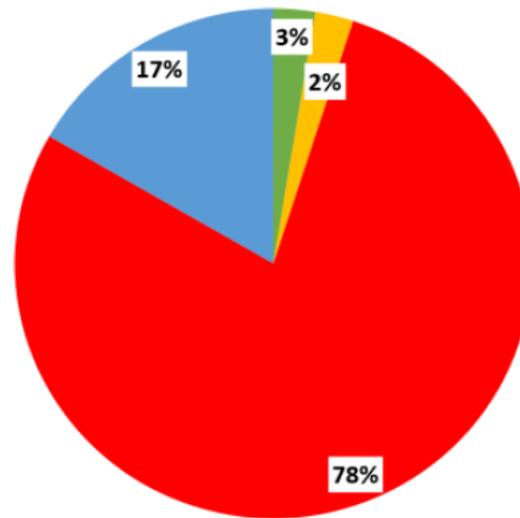
1. Allgemeines – Verkehrsmittelwahl Analyse

- Spezifische Daten zur Verkehrsmittelwahl für Eisenach erst im kommenden Jahr zu erwarten, wenn Auswertungen des SrV 2018 vorliegen, an dem Eisenach teilgenommen hat
- Unten stehende Angaben entstammen der Stadtgruppe „Mittelzentren, hügelig“ des SrV 2013 mit vergleichbaren Städten
- Kfz-Verkehr als Hauptverkehrsmittel, im Binnenverkehr aber über 50 % der Wege ohne Pkw

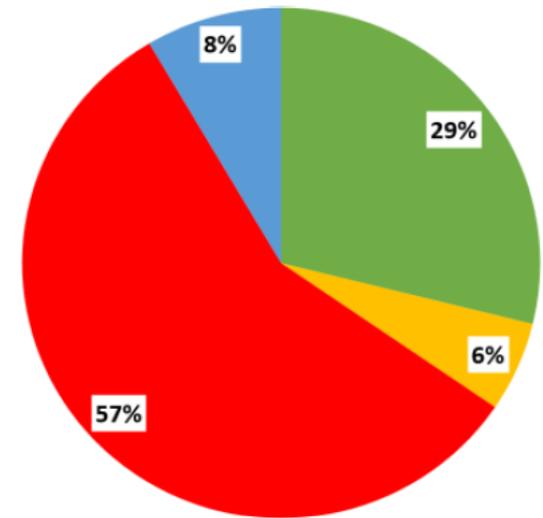
■ Fuss ■ Rad ■ MIV ■ ÖPV



Binnenverkehr



Quell-Ziel-Verkehr



Gesamtverkehr

Gliederung der Analysekurzfassung



1 Allgemeines

2 Straßennetz und Kfz-Verkehr

3 Öffentlicher Verkehr

4 Rad- und Fußverkehr

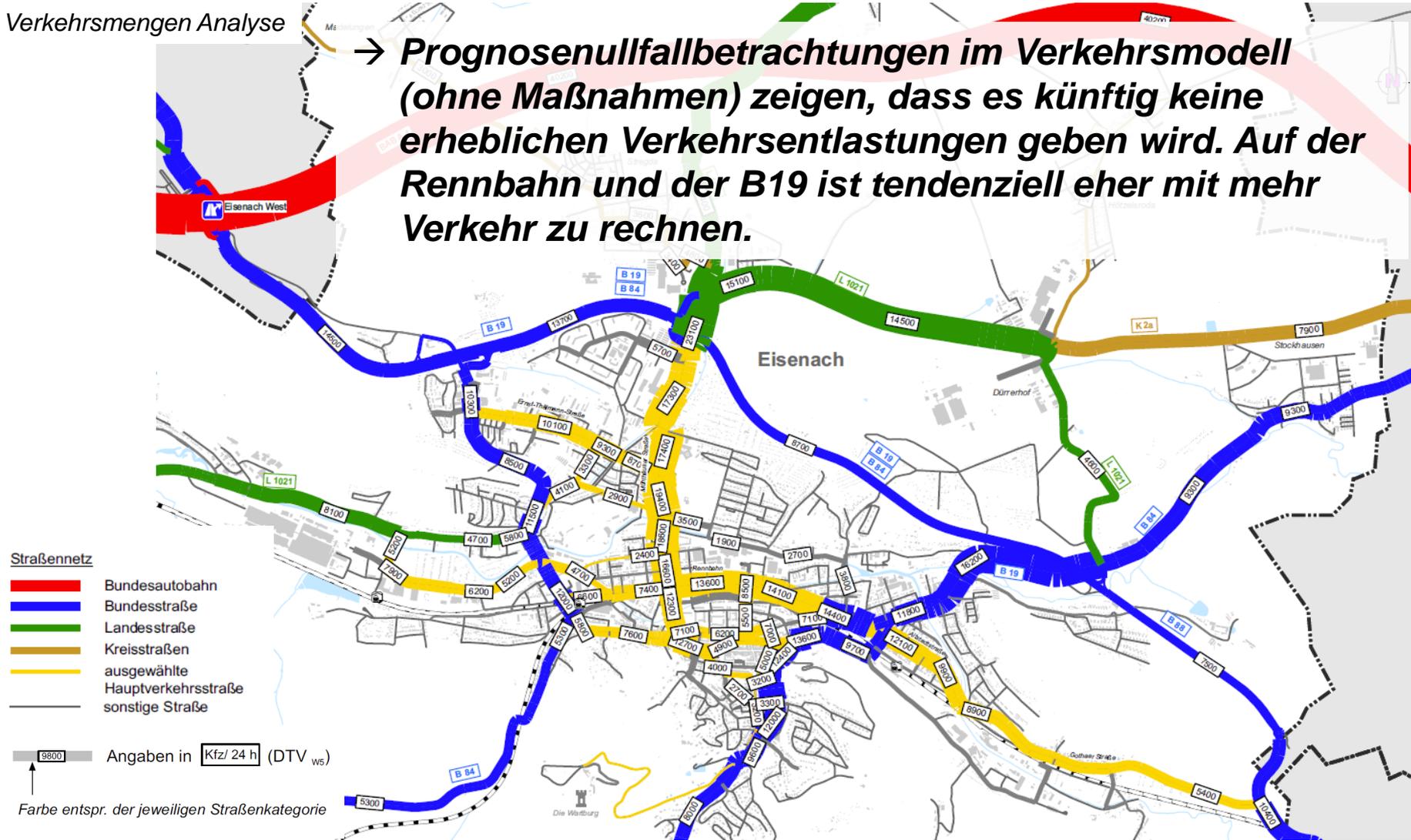
5 Mobilitätsmanagement und Innovative Mobilität

6 Fazit

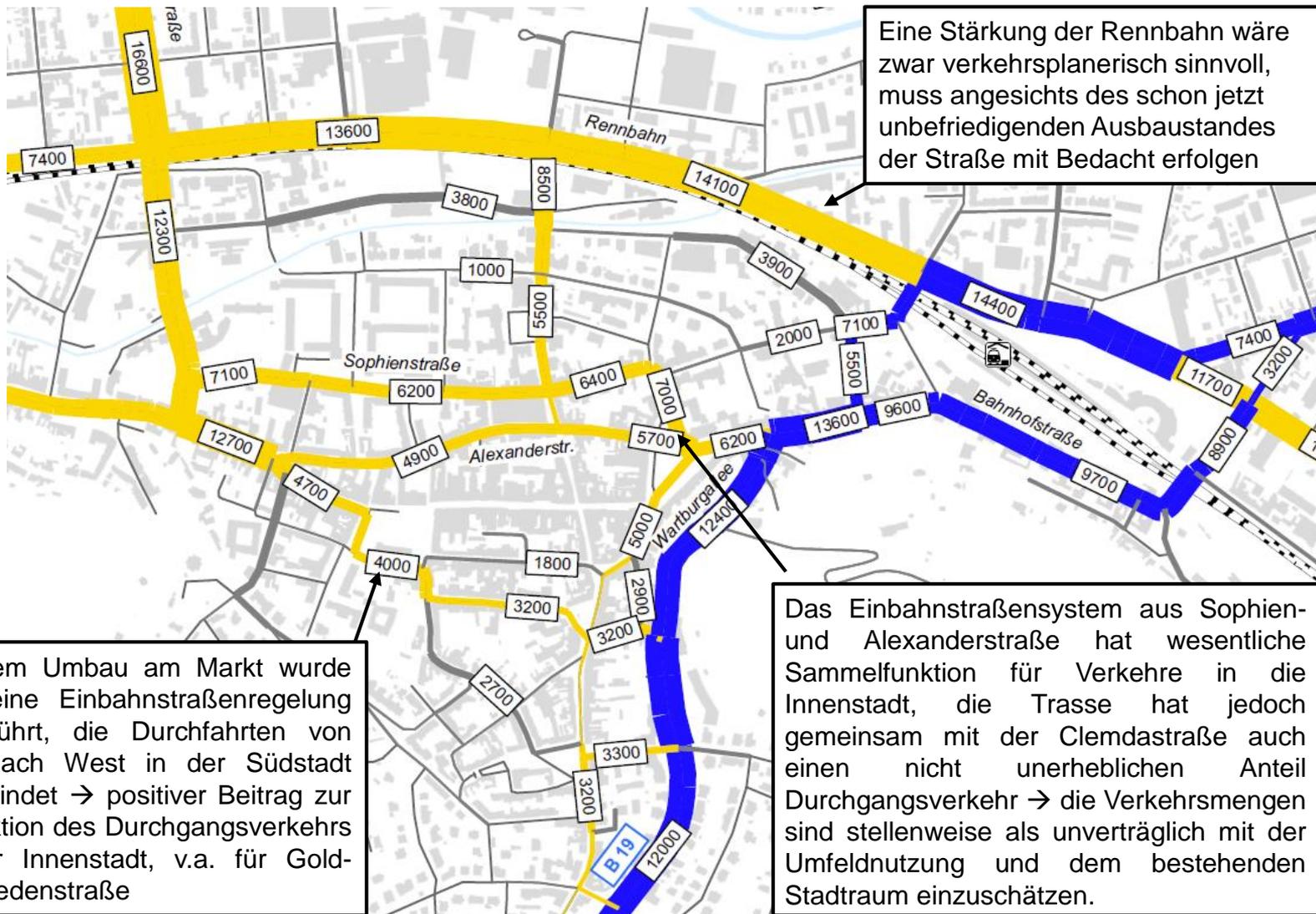
2. Kfz-Verkehr – Verkehrsmengen

Verkehrsmengen Analyse

→ **Prognosenullfallbetrachtungen im Verkehrsmodell (ohne Maßnahmen) zeigen, dass es künftig keine erheblichen Verkehrsentlastungen geben wird. Auf der Rennbahn und der B19 ist tendenziell eher mit mehr Verkehr zu rechnen.**

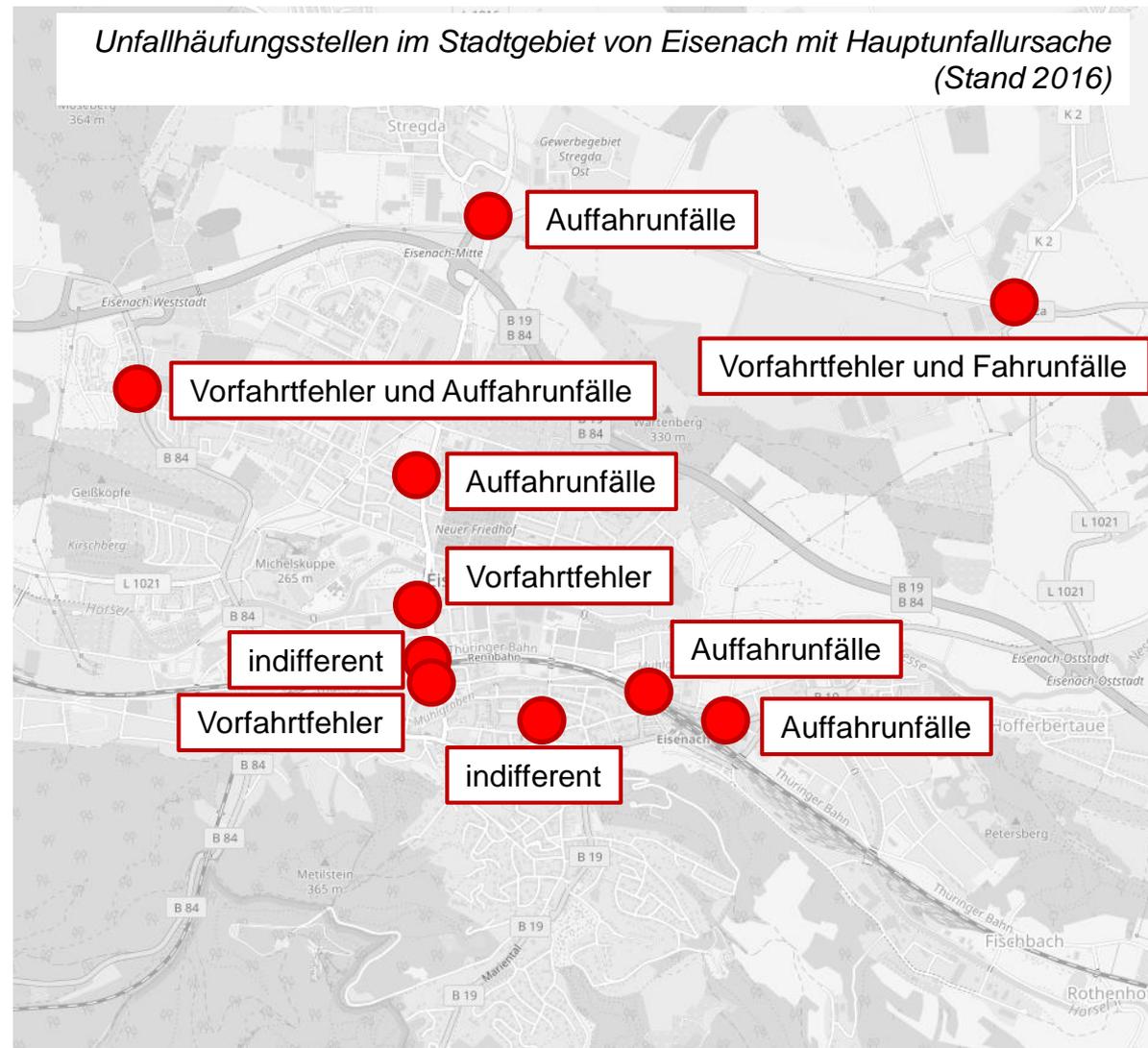


2. Kfz-Verkehr – Innenstadt



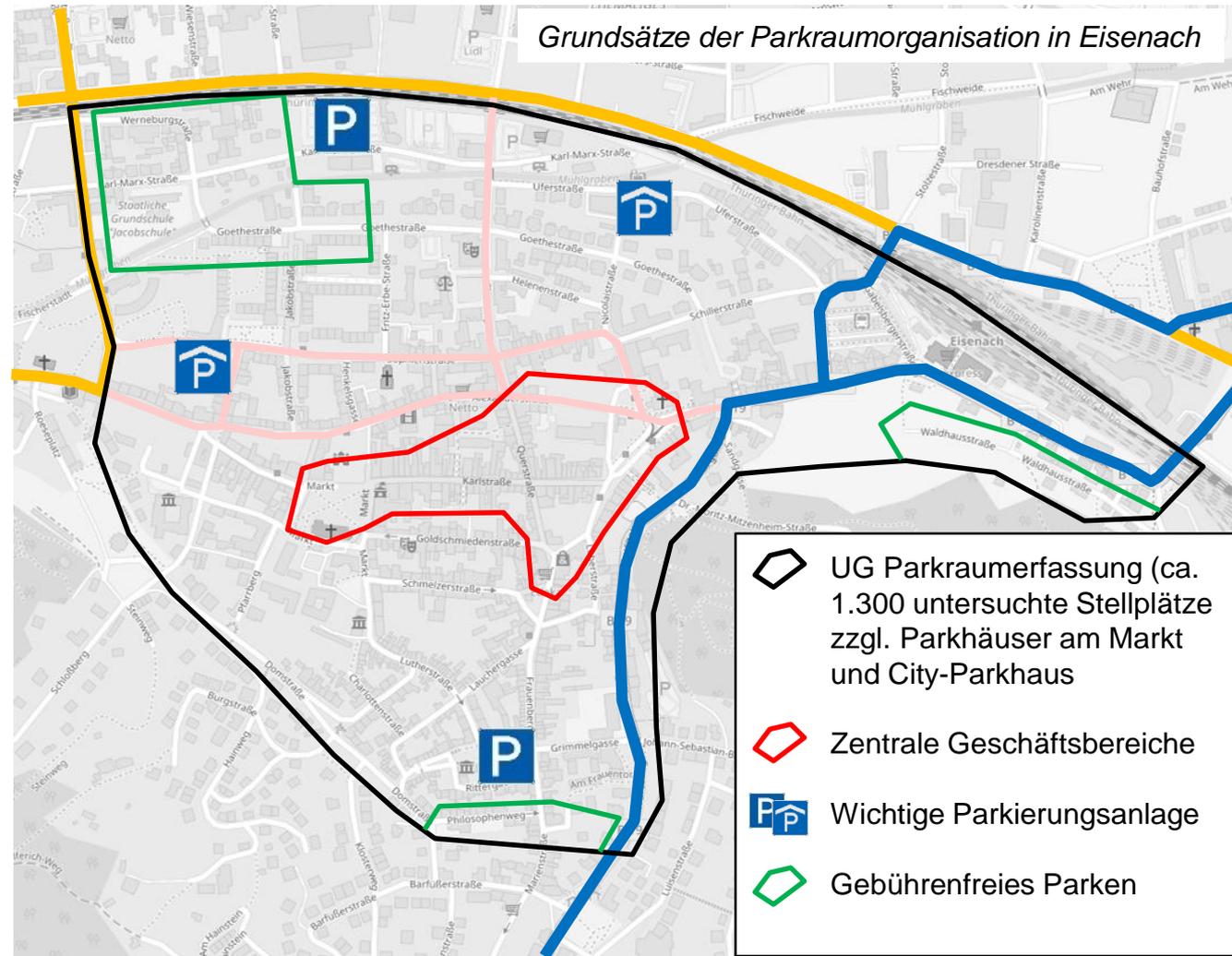
2. Kfz-Verkehr – Verkehrssicherheit

- 2016 wurden 1.472 Unfälle polizeilich registriert, dies ist die höchste Zahl der letzten Jahre (seit 2011: 1274-1472 Unfälle je Jahr)
- Hauptunfallursachen sind: unangepasste Geschwindigkeit und Vorfahrtsfehler
- Gegenüber 2015 haben Unfälle mit Radfahrern (79) und Fußgängern (48) zugenommen, ähnlich hohe Zahlen gab es auch schon in früheren Jahren
- Unfallhäufungen vor allem aufgrund von zu hohen Geschwindigkeiten und unangepassten Abständen



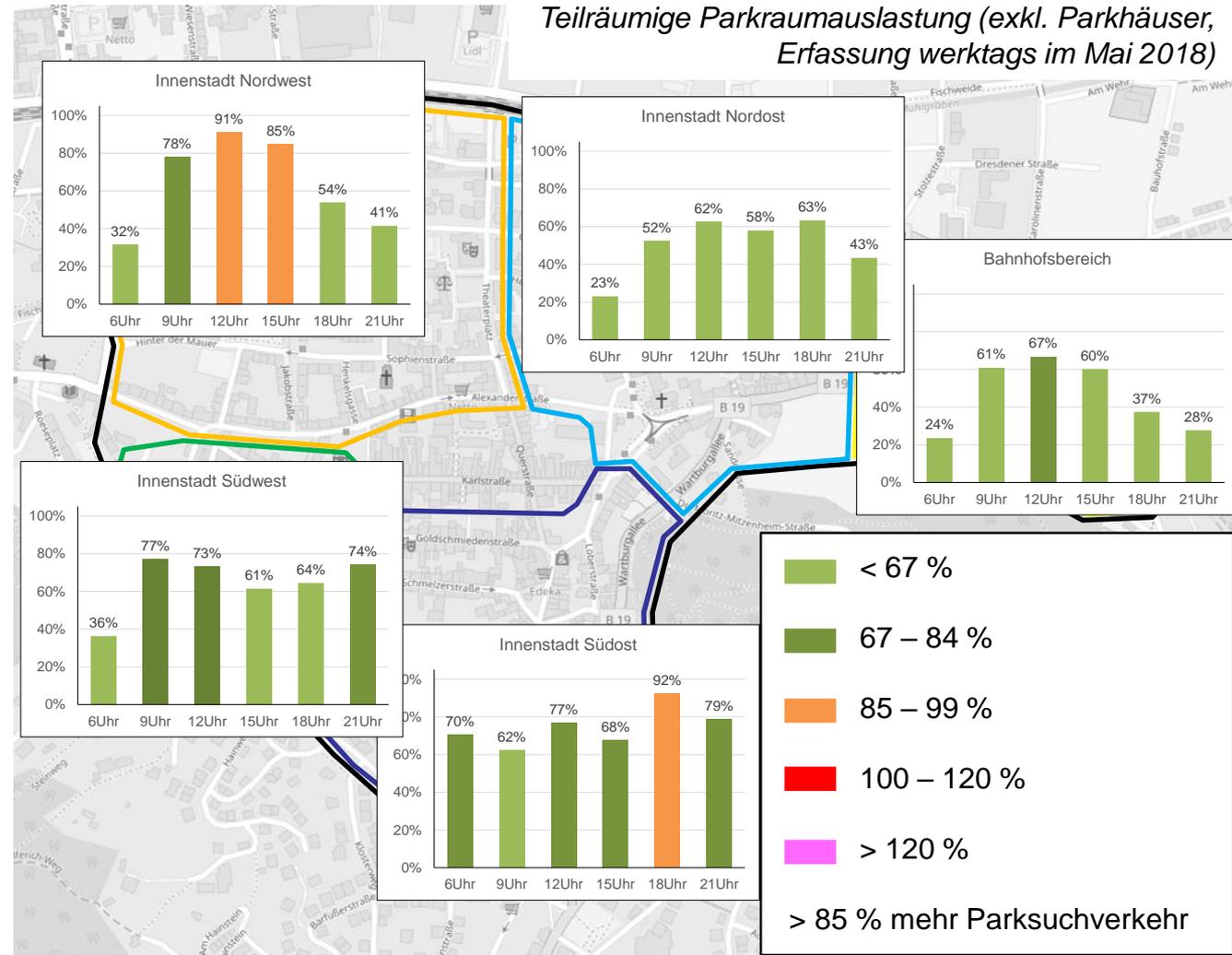
2. Kfz-Verkehr – Ruhender Verkehr

- Nahezu alle Stellplätze in der Innenstadt sind gebührenpflichtig
- Gebühren betragen Mo-Fr 0,50€/ 30min und sind damit vergleichbar mit ähnlichen Städten
- Zentrale, leistungsfähige Parkieranlagen an allen Seiten der Innenstadt bis auf den Bereich am Bahnhof → hier ist ein neues Parkhaus geplant



2. Kfz-Verkehr – Ruhender Verkehr

- Vor allem in der nord-westlichen und süd-östlichen Innenstadt zeitweise hohe Auslastungen öffentlicher Stellplätze
- Einzelne Straßenzüge (z.B. Nicolaistraße, Pfarrberg...) ganztagig mit einer sehr hohen Belegung
- Kein generelles Stellplatzdefizit, da beide städtische Parkhäuser stets je noch mind. 100 freie Parkplätze hatten



2. Kfz-Verkehr – Straßenraumgestaltung

- Verkehrlich überformte Straßenzüge mit schmalen Gehwegen und wenigen Aufenthaltsflächen prägen viele Straßen der Innenstadt
- Integration der Sammelstraße südlich des Marktes als positives Beispiel, wenngleich Verkehrsmengen noch immer relativ hoch



Oben: Karlsplatz
Unten: Georgenstraße



Links:
Markt



Gliederung der Analysekurzfassung



1 Allgemeines

2 Straßennetz und Kfz-Verkehr

3 Öffentlicher Verkehr

4 Rad- und Fußverkehr

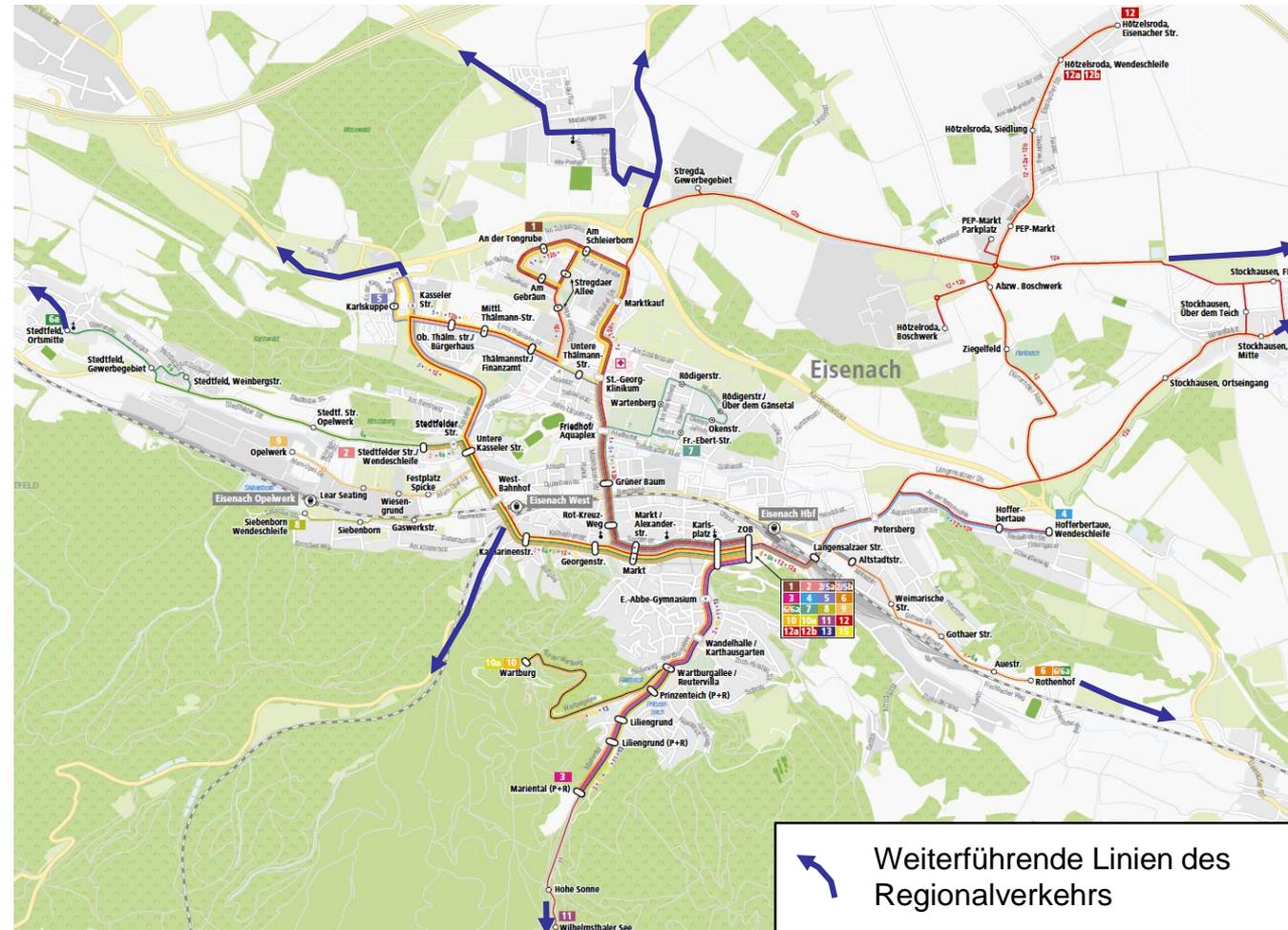
5 Mobilitätsmanagement und Innovative Mobilität

6 Fazit

3. Öffentlicher Verkehr – Angebot

- Zahlreiche Linien mit unterschiedlichster Bedeutung: Tagesverkehr, Spätverkehr, Wanderbus, P&R-Linie etc.
- Hauptbuslinien 1, 2 und 5 verkehren tagsüber im 20 Minuten-Takt
- Tagesverkehr auch außerhalb der Schultage mit ähnlichem Fahrtenangebot
- Grundnetz mit Linie 2/5 nachts bis 24 Uhr

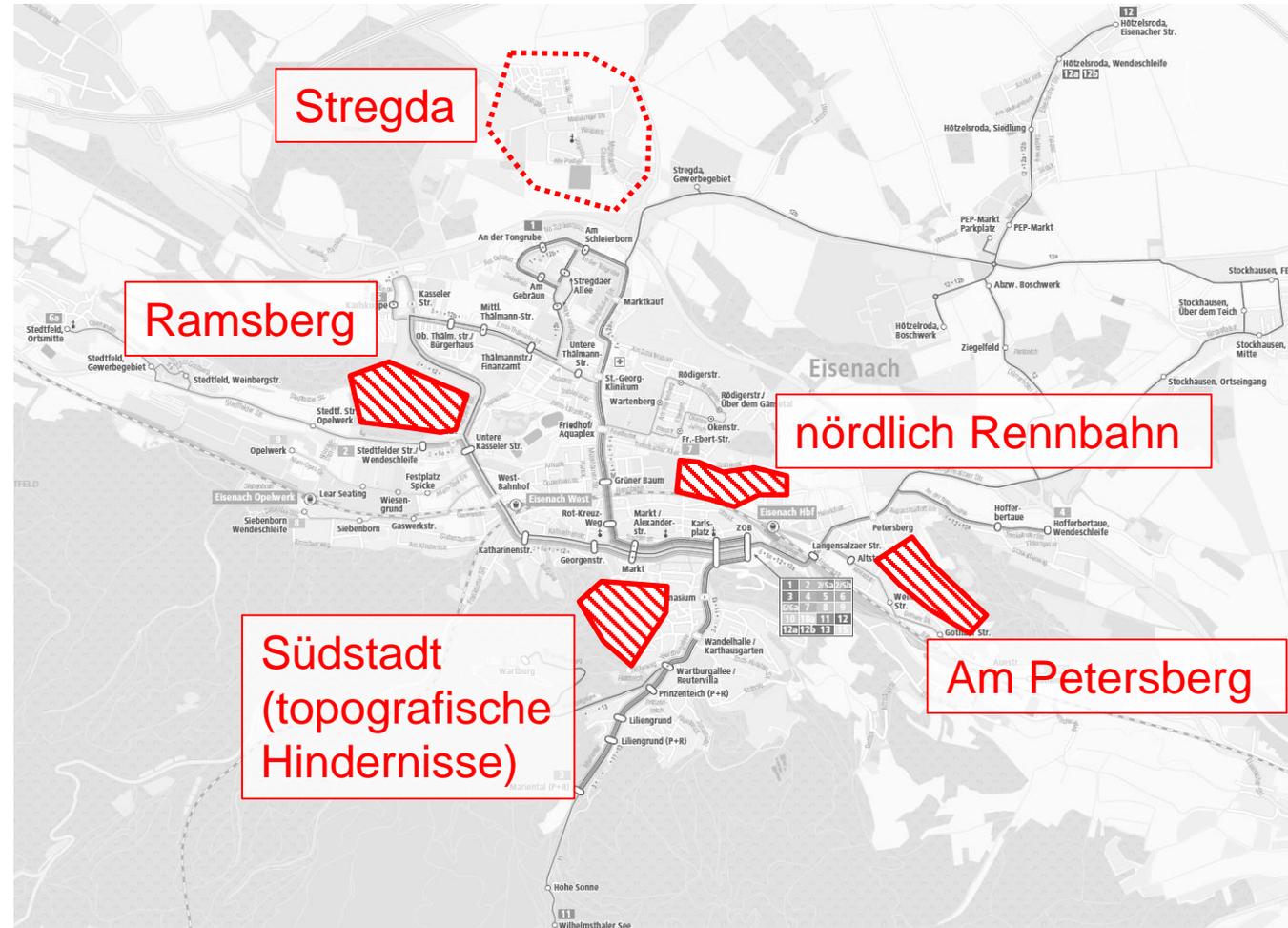
Linien des ÖPNV in Eisenach



3. Öffentlicher Verkehr – Räumlich-zeitliche Erschließung

- Kernstadt weitgehend anforderungsgerecht erschlossen
- Vereinzelte Wohnbereiche mit langen Fußwegen über 300m zum Bus
- Ortslage und EKZ Stregda trotz Kernstadtnähe nur über Regionalverkehr angebunden

Erschließungsdefizite



Gliederung der Analysekurzfassung



1 Allgemeines

2 Straßennetz und Kfz-Verkehr

3 Öffentlicher Verkehr

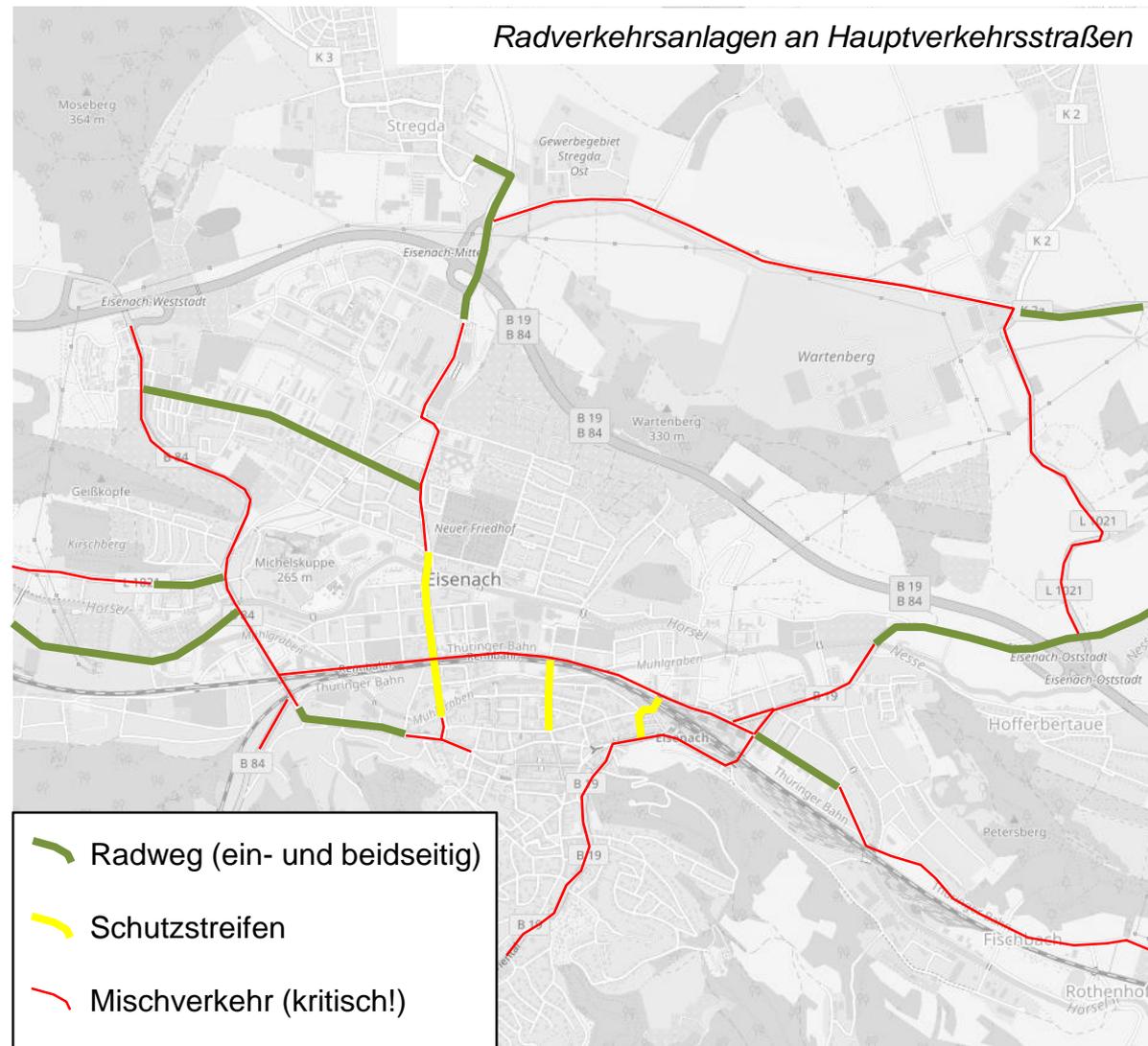
4 Rad- und Fußverkehr

5 Mobilitätsmanagement und Innovative Mobilität

6 Fazit

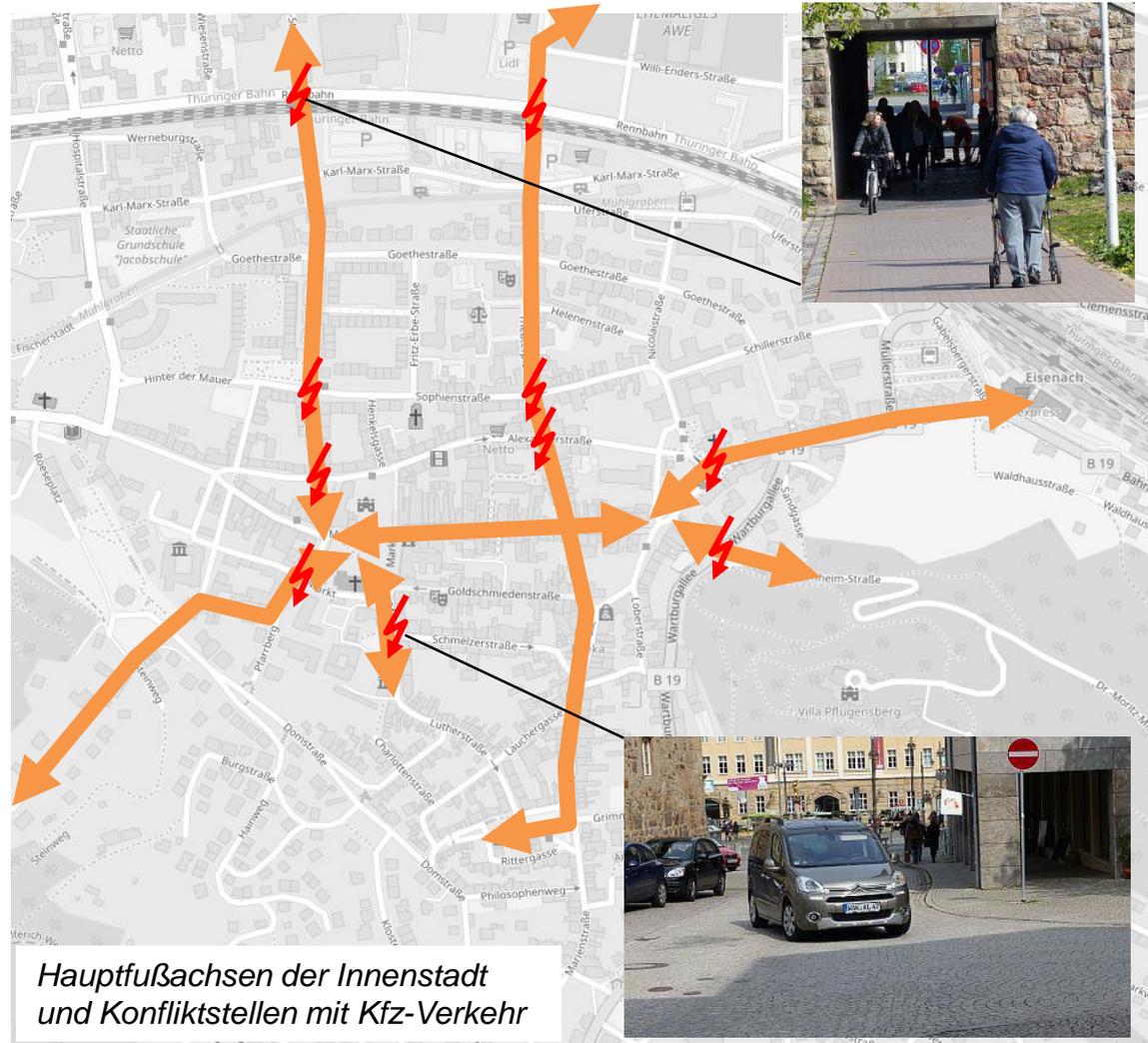
4. Rad- und Fußverkehr – Radverkehrsnetz

- Radverkehrsanlagen auf wenigen Abschnitten des Hauptstraßennetzes vorhanden
- Bestehende Radverkehrsanlagen teilweise nicht defizitfrei
- Radweg entlang der Hørsel als touristische Route und Alltagsroute im Ost-West-Verkehr relevant
- Wenige und einfache Abstellmöglichkeiten am Bahnhof, weitere vereinzelte Fahrradbügel in der Innenstadt (v.a. am Markt)



4. Rad- und Fußverkehr – Fußverkehrsachsen

- Hauptachsen des Fußverkehrs in Nord-Süd-Richtung und Ost-West-Richtung in der Innenstadt mit der Fußgängerzone und dem Markt als zentrale Elemente
- Fußverkehr stark touristisch geprägt mit vielen wichtigen Zielen in oder nahe der Innenstadt (Lutherhaus, Bachhaus, Wartburg)
- Konflikte v.a. bei Querungen der Haupt- und Sammelstraßen der Innenstadt
- Straßenräume oft von Gittern/Zäunen geprägt → Prüfung auf Erfordernis oder wie baulich besser lösbar



4. Rad- und Fußverkehr – Barrierefreiheit

- Kommunales Engagement im Fußverkehrscheck 2017
- Barrierefreiheit als wichtiges Thema (Demografischer Wandel, touristische Zugänglichkeit)
- Schlechte und schmale Gehwege in Innenstadt oftmals hinderlich für mobilitätseingeschränkte Personen
- Topografische Verhältnisse in der Südstadt schwierig
- Kurze Ampelphasen oft nicht ausreichend für Ältere/ Mobilitätseingeschränkte
- Keine Übersicht über Barrierefreiheit von Haltestellen



Oben: Wydenbrugkstraße: schlechter Gehwegzustand



Hst. Finanzamt: In Kombination mit absenkbarem Niederflerbus eine barrierearme Haltestelle

Marienstraße: schmale Gehwege, deren Nutzbarkeit temporär zusätzlich eingeschränkt wird



Gliederung der Analysekurzfassung



1 Allgemeines

2 Straßennetz und Kfz-Verkehr

3 Öffentlicher Verkehr

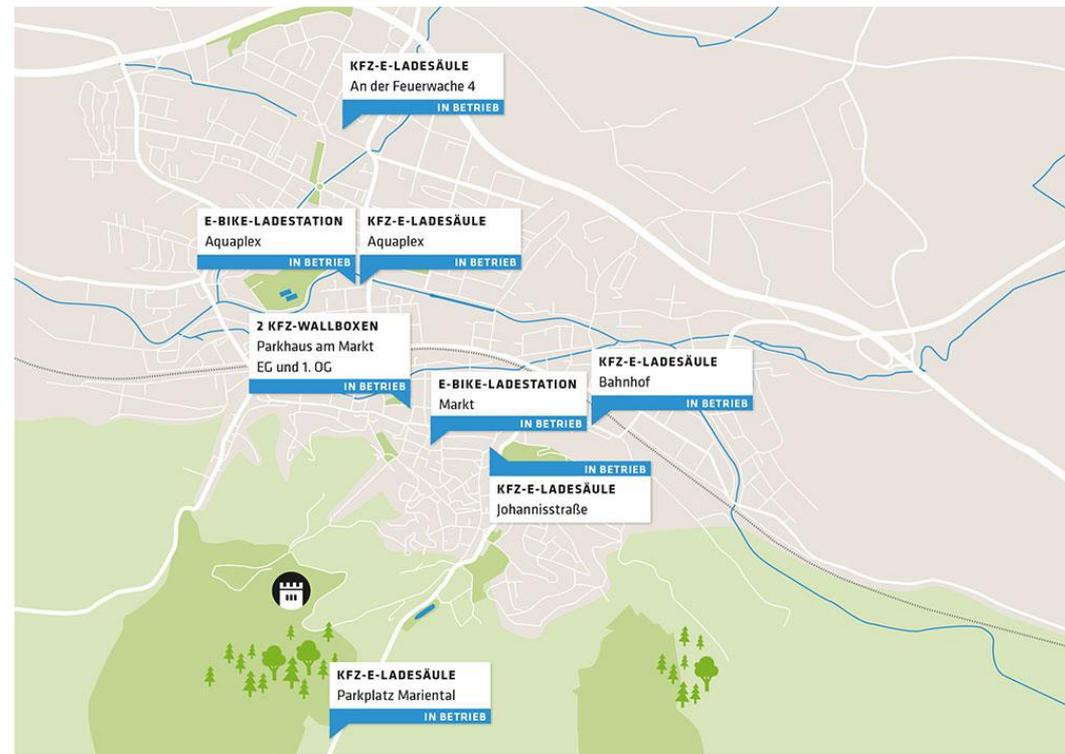
4 Rad- und Fußverkehr

5 Mobilitätsmanagement und Innovative Mobilität

6 Fazit

5. Mobilitätsmanagement und innovative Mobilität – **bisherige Ansätze**

- Bislang kein kommunales oder betriebliches Mobilitätsmanagement der großen Arbeitgeber (Jobticket, Mobilitätsberatung etc.)
- In den vergangenen Jahren erste Ansätze zur Förderung von Elektromobilität (Elektroladepunkte für Pkw und Fahrräder im Stadtgebiet)
- Car-Sharing im Rahmen eines Förderprogrammes testweise als Elektro-Car-Sharing umgesetzt → bislang kein gewerblicher Anbieter für Car-Sharing



Ladepunkte für Elektro-Pkw und Pedelec im Stadtgebiet, weitere in Planung

Gliederung der Analysekurzfassung



1 Allgemeines

2 Straßennetz und Kfz-Verkehr

3 Öffentlicher Verkehr

4 Rad- und Fußverkehr

5 Mobilitätsmanagement und Innovative Mobilität

6 Fazit

6. Fazit – Zusammenfassung

- Straßennetz weitgehend anforderungsgerecht, Möglichkeiten zur Kapazitätserweiterung stark beschränkt
- Zahlreiche verkehrlich überformte Straßenbereiche in der Innenstadt überlagert mit teils unverträglichen Verkehrsmengen in den Sammelstraßen des Zentrums
- Durchgangsverkehre durch die Innenstadt konnten bislang nicht vollständig unterbunden werden
- ÖPNV weitgehend anforderungsgerecht
- Erhebliche Defizite im Radverkehr in Bezug auf Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen und Abstellmöglichkeiten an wichtigen Zugangspunkten zur Stadt und dem ÖPNV
- Defizite im Bereich des Fußverkehrs vor allem aufgrund schlechter und schmaler Gehwege und unübersichtlicher Kreuzungsbereiche mit Haupt- und Sammelstraßen

6. Fazit – Anregungen der Bürgerschaft

Kontinuierliche Informationen im Internet unter www.eisenach.de unter Kultur & Leben/ Verkehr & Mobilität

Die gutachterlichen Analysen sollen durch Einschätzungen und Erfahrungen aus der Bürgerschaft abgerundet werden. Dazu haben Sie die folgenden Möglichkeiten:

- Bis 31.07.2018 per E-Mail an: vep@eisenach.de
- Bis 31.07.2018 postalisch an: Verkehrsentwicklungsplan, Markt 22, 99817 Eisenach oder mit Hilfe der ausgelegten Flyer
- Heute als Hinweis auf der ausgehängten Stadtkarte.
- Heute in der Diskussion mit den Gutachtern an der Stadtkarte.

Defizite im ...



Kfz-Verkehr



Radverkehr



Öffentlicher Verkehr



Fußverkehr

Ablauf



1 Begrüßung durch Bürgermeister

2 Vortrag: Kurzfassung Analyseergebnisse

3 Diskussion: Defizit-Ergänzungen der Teilnehmer

4 Vortrag: Input zur Leitbilddiskussion

5 Diskussion: Entwicklung des verkehrlichen Leitbilds

6 Abschluss, Fazit, Verabschiedung



**Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme**

Mobilität – Umwelt - Verkehr



Verkehrsentwicklungsplan Eisenach 2035

Öffentliche Auftaktveranstaltung 21.06.2018

Input zur Leitbilddiskussion

IVAS - Jan Schubert, Johannes Fischer

Leitbilddiskussion – Anliegen

- Das Leitbild umfasst die kurz, mittel und langfristigen Zielvorstellungen der Stadt und der Bürgerschaft Eisenachs zur Weiterentwicklung von Verkehr und Mobilität in der Stadt.
- Das Leitbild bildet die Grundlage der Maßnahmenentwicklung und sollte nicht schon konkrete Maßnahmenansätze umfassen.
- Die öffentliche Beteiligung bei der Entwicklung des Leitbildes soll zu einer gemeinschaftlichen Verständigung der verschiedenen Akteure der Verkehrsplanung (Politik, Stadtverwaltung, Bürgerschaft, Verbände und Interessensvertretungen) beitragen.
- Ziel ist es, die Akzeptanz später zu treffender konkreter Maßnahmenentscheidungen zu erhöhen und auf eine gemeinsam abgestimmte Basis zu stellen.

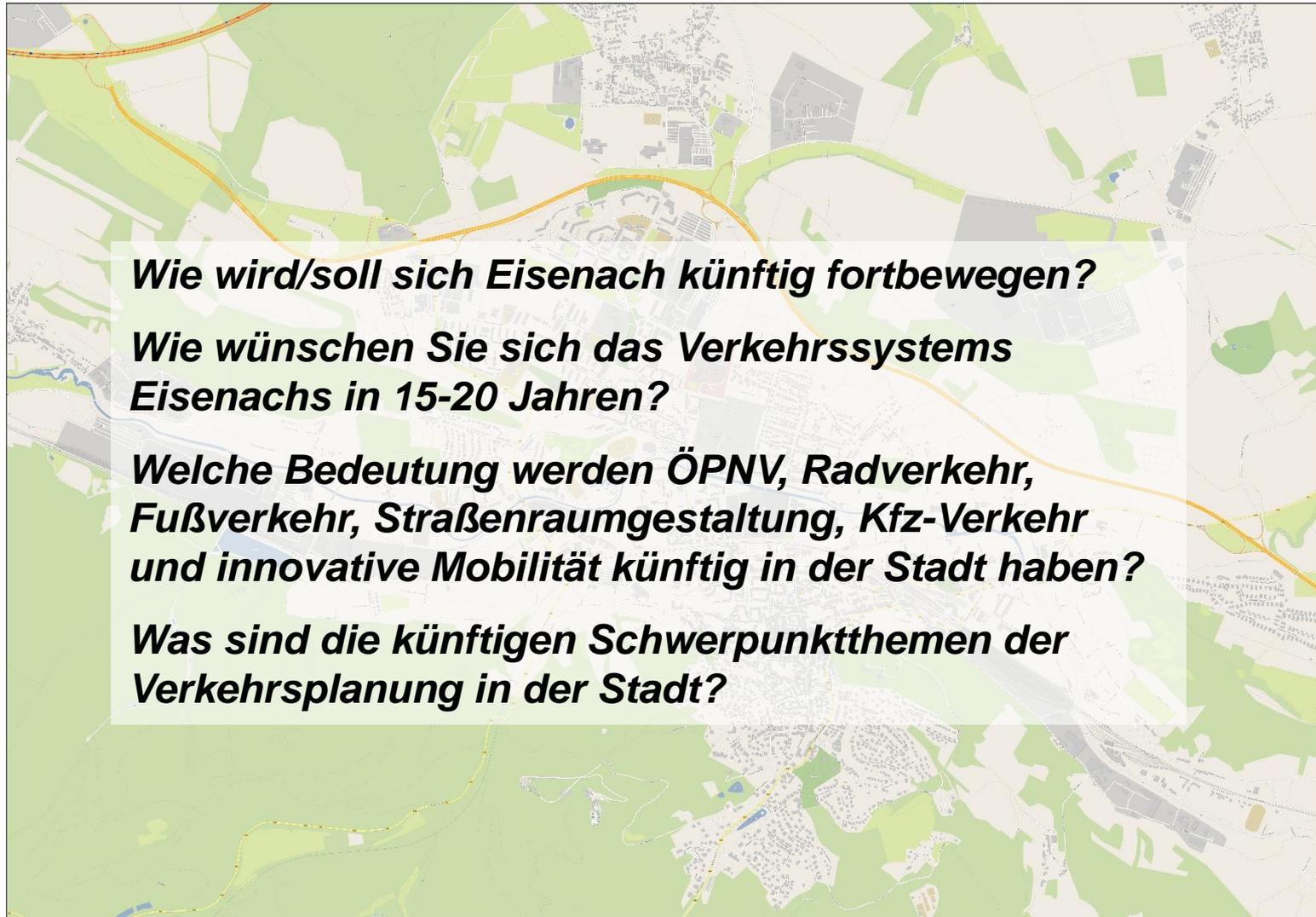
Leitbilddiskussion – Rückblick VEP 1994

- Es soll geprüft werden, ob das verkehrliche Leitbild des VEP 1994 als Grundlage für die Weiterentwicklung des Leitbildes herangezogen werden kann.

- Wesentliche verkehrliche Thesen des VEP 1994 waren:
 1. Die Kapazität des Straßennetzes von Eisenach lässt sich auch mit intensiven Straßenbaumaßnahmen nicht wesentlich erhöhen. Der dynamische Zuwachs Kfz-Verkehr soll daher mit verkehrsvermeidenden Maßnahmen gebremst werden.
 2. Zur Sicherung der Mobilität der Eisenacher und der Erreichbarkeit der Innenstadt als Voraussetzung einer positiven wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt soll der Umweltverbund (Rad-, Fuß und öffentlicher Verkehr) gestärkt werden
 3. Ein hoher Anteil des Umweltverbundes sichert eine umweltschonende Verkehrsabwicklung
 4. Gemischte und kompakte Stadtstrukturen sollen einen Beitrag zu einer verkehrssparsamen Stadt der kurzen Wege leisten und dienen als Grundlage für einen wirtschaftlich effizienten ÖPNV.

Leitbilddiskussion – Rückblick VEP 1994

5. Die Förderung des Umweltverbundes soll durch eine Verbesserung der Bedingungen für Radfahrer und Fußgänger erfolgen.
 6. Zur Sicherung und Steigerung der Bedeutung des ÖPNV im Verkehrsmittelmix soll ein zuverlässiger und komfortabler ÖPNV bereitgestellt werden.
 7. Straßenumbau- und Renovierungsaufgaben, die in erster Linie dem Kfz-Verkehr dienen, sollen mit einer geringeren Priorität umgesetzt werden, da es sich bei den Maßnahmen vor allem um nicht dringliche Komfortverbesserungen handelt.
- Das verkehrliche Leitbild des VEP 1994 ist bezüglich der grundsätzlichen Ausrichtung (Förderung Umweltverbund) als Grundlage der aktuellen Fortschreibung des VEP geeignet.
- **Wie wird sich/soll Eisenach künftig fortbewegen?**
- **Wie wünschen Sie sich das Verkehrssystem Eisenachs in 15-20 Jahren?**
- **Welche Bedeutung werden ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr, Straßenraumgestaltung, Kfz-Verkehr und innovative Mobilität künftig in der Stadt haben?**
- **Was sind die künftigen Schwerpunktthemen der Verkehrsplanung in der Stadt?**



Fazit – Neue Herausforderungen

- Barrierefreiheit im ÖPNV und Straßenraum



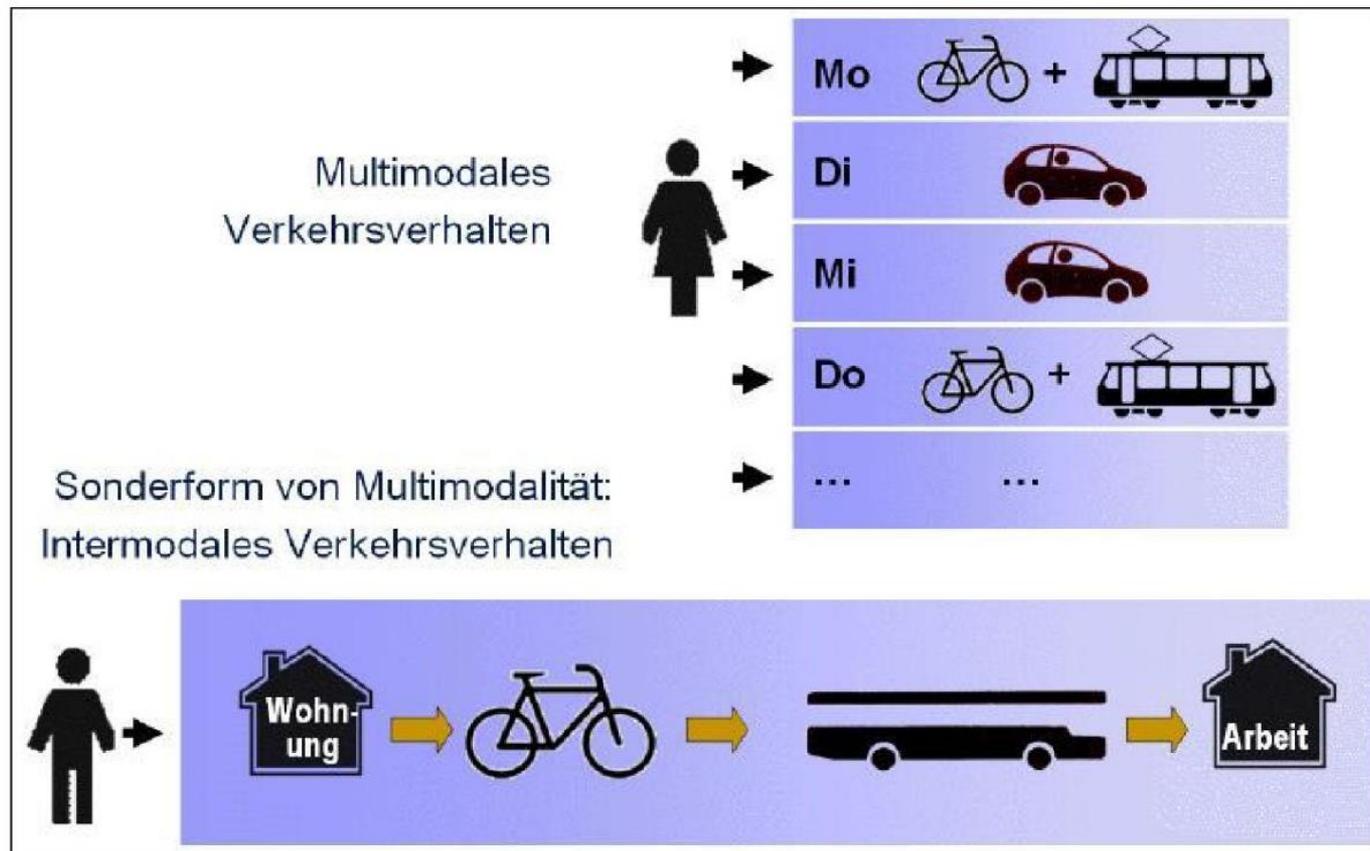
Fazit – Neue Herausforderungen

- Diversität im Radverkehr



Fazit – Neue Herausforderungen

- Multi- und intermodales Verkehrsverhalten fördern



Quelle: Böhmer, T.: ÖPNV und Fahrradmitnahme. Vortrag im Radforum Stuttgart am 23. November 2010

Fazit – Neue Herausforderungen

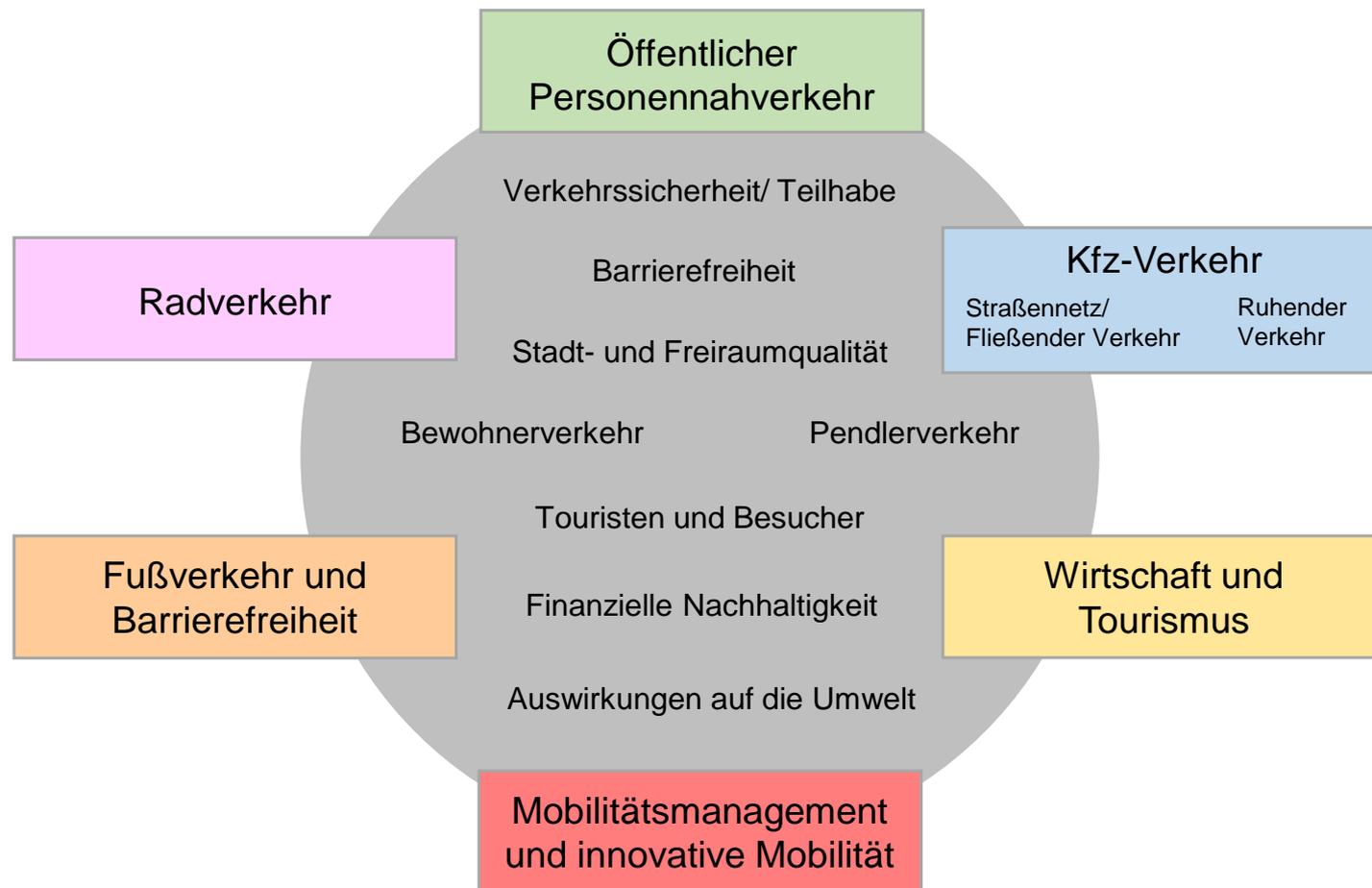
- Elektromobilität, Car-Sharing und autonomes Fahren



Fazit – Beispiel Zielkonzept

Sicherstellung der regionalen und innerörtlichen Erreichbarkeit	Sicherung der positiven wirtschaftlichen Entwicklung und der Bedeutung im Tourismus durch bestmögliche Einbindung in die überregionalen Netze
	Bedarfsgerechte Anbindung der Stadtteile und Strukturschwerpunkte mit allen Verkehrsmitteln
	Gewährleistung von Mobilitätsteilnahme und körperlicher Unversehrtheit für alle Bevölkerungsgruppen
	Bereitstellung eines angemessenen Parkraumangebotes unter Beachtung räumlich-verkehrlicher-umweltseitiger Zusammenhänge und Wirkungen
Effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen	Konsolidierung und optimaler Betrieb des Straßennetzes
	Vernetzung der Verkehrsmittel durch Informations-, Leit- und Verkehrsmanagementsysteme
	Gewährleistung der finanziellen Nachhaltigkeit
Stärkung der Stadt- und Umweltverträglichkeit	weitere Stärkung des SPNV/ ÖPNV
	besondere Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs (Rad und Fuß)
	Hohe Qualität der öffentlichen Räume
	größtmögliche Umweltverträglichkeit des Verkehrs
	Nutzung mobilitätsbeeinflussender Instrumentarien
Berücksichtigung zukünftiger Entwicklungen	Förderung von Innovationen und moderner Mobilität
	Stärkung des Prozesscharakters im VEP durch Einbeziehung von Monitoring und Evaluierungsprozessen
Stärkung Eisenacher Planungskultur	Nutzung integrierter Planungsabläufe und konsensorientierter Mitwirkungsprozesse

Fazit – Handlungsfelder





© IVAS,
F. Zimmermann



Wir danken für Ihre Mitwirkung und wünschen
Ihnen einen angenehmen und sicheren
Heimweg!