



# Wartburgstadt Eisenach

## Verkehrsentwicklungsplan 2035

### 10 Ziele für Mobilität und Verkehr in Eisenach



**IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme**  
Alaunstraße 9 - 01099 Dresden  
Tel.: (03 51) 2 11 14-0 - Fax: (03 51) 2 11 14-11  
dresden@ivas-ingenieure.de - www.ivas-ingenieure.de

## Impressum

**Titel:** Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans 2018  
Verkehrliches Leitbild

**Auftraggeber:** Stadtverwaltung Eisenach  
Amt 61 - Abteilung Stadtplanung, SB Verkehrsplanung  
Postfach 101462, 99804 Eisenach

**Auftragnehmer:** Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme  
Alaunstraße 9, 01099 Dresden  
Tel.: 0351-2 11 14-0, E-Mail: dresden@ivas-ingenieure.de

**Bearbeiter:** Dipl.-Ing. Dirk Ohm (Inhaber)  
Dipl.-Ing. Jan Schubert  
Dipl.-Ing. Johannes Fischer

**Bearbeitungsstand:** 20. September 2018

Ingenieurbüro für  
Verkehrsanlagen und -systeme



Dipl.-Ing. Dirk Ohm (Inhaber)



i.A. Dipl.-Ing. Jan Schubert

## 1. Vorbemerkungen

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

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

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

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

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

## 2. Präambel des verkehrlichen Leitbildes

Dem verkehrlichen Leitbild der Stadt Eisenach wird folgende Präambel vorangestellt:

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

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

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

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

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

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

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

### 3. Verkehrliches Leitbild

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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