

Anlage 1 Verkehrliches Leitbild

1. Vorbemerkungen

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

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

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

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

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

2. Präambel des verkehrlichen Leitbildes

Dem verkehrlichen Leitbild der Stadt Eisenach wird folgende Präambel vorangestellt:

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

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

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

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

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

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

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

3. Verkehrliches Leitbild

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

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

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

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

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

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

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

Ziel 2: Die Stadt Eisenach stärkt den öffentlichen Nahverkehr.

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

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

Anlage 2: Maßnahmenbewertung und Darstellung der Ergebnisse im Text

Maßnahmenbewertung und Darstellung der Ergebnisse im Text

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

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

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

Die Priorisierung erfolgte abschließend in vier Klassen:

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

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

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

Beim Umsetzungshorizont wird in vier Klassen unterschieden:

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

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

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

Anlage 3 Arten von Radverkehrsanlagen

Gehweg/ Fußgängerzone, Radfahrer frei



VZ 239 StVO



VZ 1022-10 StVO

Verkehrsrecht:

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

Planung:

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

Straßenentwurf:

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

Piktogramme auf Fahrbahn



Symbol Radfahrer StVO

Verkehrsrecht:

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

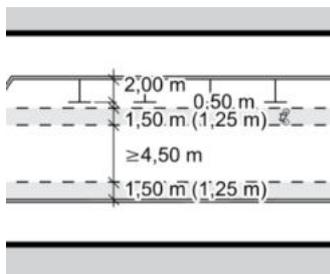
Planung:

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

Straßenentwurf:

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

Schutzstreifen



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

Verkehrsrecht:

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

Planung:

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

Straßenentwurf:

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

Radfahrstreifen



VZ 237 StVO mit durchgehendem Breitstrich

Verkehrsrecht:

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

Planung:

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

Straßenentwurf:

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

„Protected Bike Lane“



Verkehrsrecht:

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

Planung:

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

Straßenentwurf:

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

Gemeinsamer Geh-/ Radweg



VZ 240 StVO

Verkehrsrecht:

- Benutzungspflicht für Radfahrer
- Gegenseitige Rücksichtnahme mit Fußgängern

Planung:

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

Straßenentwurf:

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

Getrennter Geh-/ Radweg



VZ 241 StVO

Verkehrsrecht:

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

Planung:

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

Straßenentwurf:

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

Freigabe von Busspuren



VZ 245 StVO



VZ 1022-10 StVO

Verkehrsrecht:

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

Planung:

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

Straßenentwurf:

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

Fahrradstraße



VZ 244 StVO

Verkehrsrecht:

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

Planung:

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

Straßenentwurf:

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

Radverkehr in geschwindigkeitsreduzierten Zonen



VZ 274-30 oder 274-20 StVO

Verkehrsrecht:

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

Planung:

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

Straßenentwurf:

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

Radverkehr auf Mischverkehrsflächen



VZ 325 StVO

Verkehrsrecht:

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

Planung:

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

Straßenentwurf:

- keine bauliche Trennung der verschiedenen Straßenbereiche vorzusehen

Radschnellverbindung



Verkehrsrecht:

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

Planung:

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

Straßenentwurf:

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

Anlage 4 Zusammenfassende Maßnahmentabelle zum VEP

Zusammenfassende Maßnahmentabelle zum VEP

Maßnahme Nr	Bezeichnung	Beschreibung	Priorität	Zeithorizont					
					unter 20.000€	20.000 - 100.000 €	100.000 - 400.000 €	400.000 - 1.000.000	über 1.000.000 €
Innenstadt									
I.1	Halbseitige Sperrung des Nikolaitores	- Umsetzung der halbseitigen Sperrung des Nikolaitores (inkl. Drehung Einbahnstraße Nicolaistraße und weiteren Anpassungen im Straßennetz) --> erhebliche Entlastung des Karlsplatzes, der Johannisstraße und der Nicolaistraße (Sowieso-Maßnahme)	Schlüsselmaßnahme	Kurzfristig	●				
I.2	Umgestaltung des Karlsplatzes mit Verkehrsberuhigung der südlichen Platzhälfte	- Umgestaltung des südlichen Karlsplatzes mit dem Ziel einer deutlichen Verkehrsberuhigung --> Konzentration von Durchgangsverkehren auf der Wartburgallee und Entlastung Altstadt	Hoch	Kurzfristig				●	
I.3	Einschränkung der nächtlichen Durchfahrbarkeit der Altstadt	- Zur Entlastung der Anwohner von nächtlichem Verkehrslärm Sperrung des südlichen Markts und der Alexanderstraße (Querstraße-Nicolaistraße) Nachts z.B. zwischen 22-6 Uhr, ganztägige Sperrungen führen zu Verkehrsverlagerungen, die im Hauptstraßennetz nicht mehr aufgenommen werden können	Mittel	Kurzfristig	●				
I.4	Anpassung der Einbahnstraßenregelung Marienstraße	- Anpassung der Marienstraße als gegenläufige Einbahnstraße verlagert Verkehre aus der Altstadt auf die Wartburgallee	Mittel	Kurzfristig	●				
I.5	Tempo 20 Zone Altstadt	- Verkehrsberuhigung der inneren Altstadt durch Einführung einer Tempo 20 Zone (Bereich Markt-Lutherstraße-Marienstraße-Nikolaitor-Sophienstraße-Wydenbrugstraße)	Mittel	Kurzfristig	●				
I.6	Umgestaltung des Platzes vorm Nikolaitor (Kaiserhof)	- Mit halbseitiger Sperrung des Nikolaitores werden hier weniger Flächen für den Kfz-Verkehr benötigt - Durch EKZ "Tor zur Stadt" erhöhter Fußgängerquerungsbedarf	Mittel	Mittelfristig			●		
I.7	Fortschreibung des Parkraumkonzepts	- Prüfung der Auswirkungen des Parkhauses "Tor zur Stadt" - Penderparken - Berücksichtigung der Belange von mobilitätseingeschränkten Personen - Gebührengestaltung und Zahlmodi - Reisebusparken - Prüfung der Erfordernis konzeptioneller Ansätze außerhalb der Innenstadt	Hoch	Kurzfristig		●			
Fußverkehr									
F.1	Aufwertung von Fußwegen im Stadtgebiet	- Herstellung anforderungsgerechter Oberflächen und Breiten - z.B. Michelsbach östli. Kasseler Straße	Mittel	Daueraufgabe			●		
F.2	Bedarfsgerechte Überquerungsanlagen an Straßen	- z.B. Kasseler Straße (3x KGV Eliasperle, Zeppelinstraße, Hörssel, Spickenstraße), Wartburgallee (Stadtpark, Prinzenteich, Drachenschlucht), Rennsteig über B19 und B84, Gothaer Straße (Schützenstraße, Austraße), Mühlhäuser Straße (Am Siebenborn, Trebeniusstraße, ...), L1021 Dürrerhof, K505 Berteroda, K2a nordwestlich Stockhausen, Langensalzaer Straße (Hörsselbrücke, Trenkelhofer Straße), Clemensstraße (Bahnhof Nordausgang), Bahnhofstraße (Bahnhof Südausgang, Nicolaiplatz), im Zuge der Alexanderstraße	Schlüsselmaßnahme	Mittelfristig			●		
F.3	Schließen von Lücken im Fußwegenetz	- z.B. Fischweide - Uferstraße, Ernst-Thälmann-Straße - Nord (2x), Stregda - Nord, Karlskuppe - Nord, Hofferbertaue - August-Rudloff-Straße, Hötzelsroda - Bosch, Neuenhof - Hörssel, Kasseler Straße (vor allem Zeppelinstraße-Wartburgschule), Wartha - Neuenhof, Mühlgraben, Gothaer Straße - Eichrodter Weg (Hörsselbrücke)	Hoch	Mittelfristig				●	
F.4	Prüfung von Möglichkeiten zur Optimierung für Fußgänger an Knotenpunkten	- künftig bessere Ausschöpfung der Bewertungsmöglichkeiten für Fußgängerquerungen im Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) --> Anstreben einer guten Verkehrsqualität für Fußgänger durch längere Grünzeiten - Ergänzen von Furten auf Knotenarmen für die es derzeit keine Querungsmöglichkeit gibt - Prüfung von Einsatzmöglichkeiten von Fußgängerüberwegen am Kreisverkehrsplatz Ernst-Thälmann-Straße - z.B. am Knotenpunkt Bahnhofstraße/ Wartburgallee, Hinter der Mauer/ Hospitalstraße	Mittel	Kurzfristig	●				
F.5	Schaffung von Aufenthalts- und Ruhebereichen		Mittel	Kurzfristig	●				

Zusammenfassende Maßnahmentabelle zum VEP

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

Zusammenfassende Maßnahmentabelle zum VEP

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

Zusammenfassende Maßnahmentabelle zum VEP

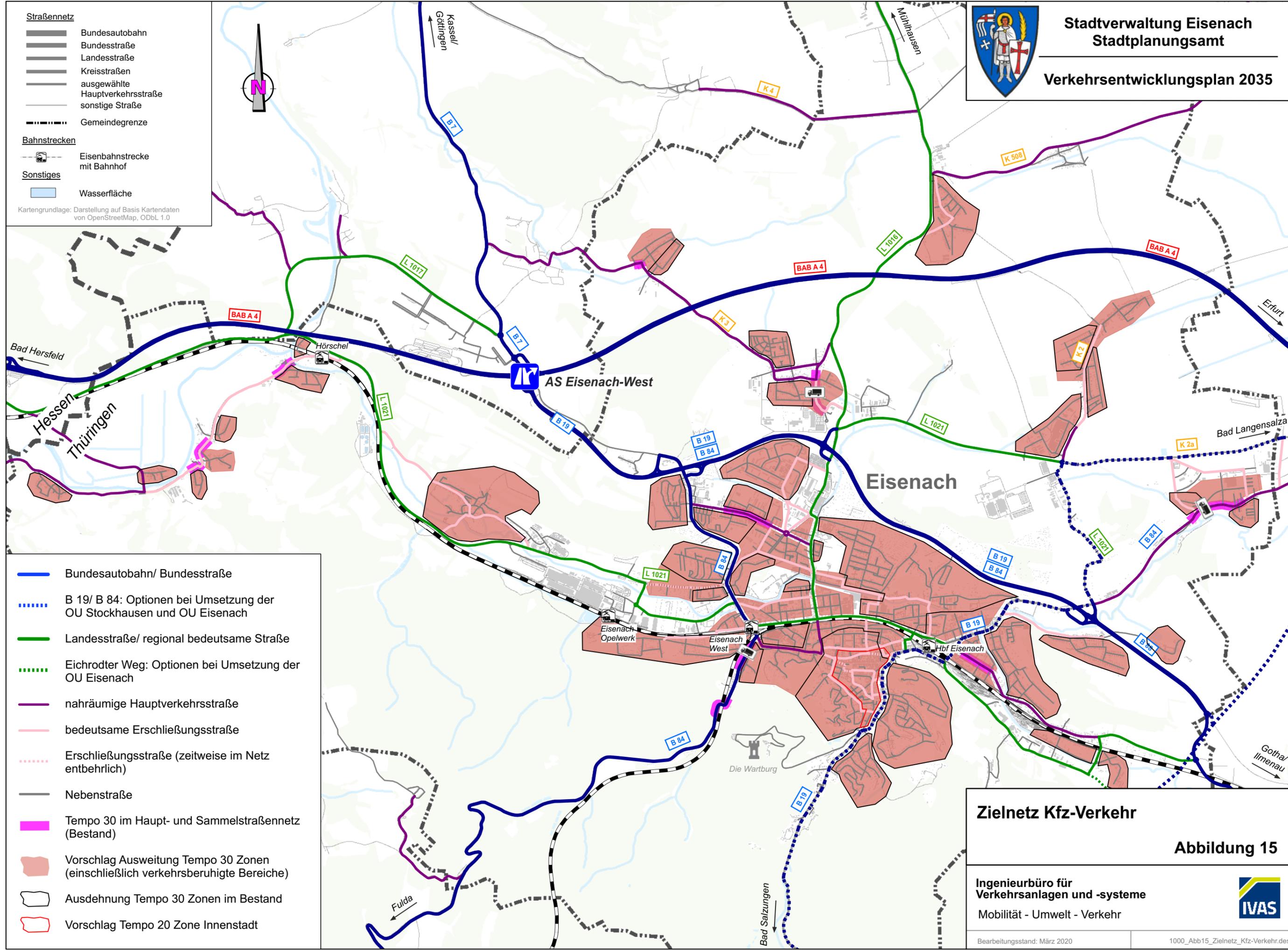


Maßnahme Nr	Bezeichnung	Beschreibung	Priorität	Zeithorizont	Kosten in €				
					unter 20.000€	20.000 - 100.000 €	100.000 - 400.000 €	400.000 - 1.000.000	über 1.000.000 €
K.13	Verkehrskonzept westliche Ortsteile	- Ausbau der K505 entsprechend aktueller Richtlinien als EKL 4 (Ziel: weitere Verkehrsberuhigung in Neuenhof und Hörschel und Verkehrslenkung auf L 1017, wichtige Verbindung für den Radverkehr (Themenradwege)) - Ausweitung bestehender Tempo 30 Zonen - Einbau von Mittelinseln und Fahrbahnaufweitungen zur geschwindigkeitsdämpfung - Langfristig und nur im Zusammenhang mit einer südlichen Umfahrung des Rennsteigs als überregionale Achse zwischen A4 und B 19: Neubau einer Werrabrücke nordwestlich von Göringen (führt zu einer Entlastung der Ortslagen Göringen, Wartha, Neuenhof und Hörschel sowie zu einer Stärkung der L1017 als leistungsfähige Achse, Regelung der umfangreicher naturschutzrechtlicher Aspekte zu erwarten)	Gering	Kurzfristig		●			
K.14	Planerische und bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit	- Fortsetzung der Arbeit der Unfallkommission bei stärkerer Einbeziehung verkehrsplanerischer Ansätze (z.B. Verkehrsberuhigung, Verkehrsverlagerung) - Beseitigung flächenhafter Verkehrssicherheitsdefizite ohne Unfallhäufung	Hoch	Daueraufgabe		●			
K.15	Ertüchtigung wichtiger Straßen	- Berücksichtigung Denkmalschutzaspekte, Lärmschutz, Befahrbarkeit Radverkehr - z.B. Karl-Marx-Straße, Löberstraße, Wydenbrugstraße (Süd), Mühlhäuser Chaussee, Alexanderstraße, Karolinenstraße, Marienstraße, Schützenstraße, Domstraße	Hoch	Daueraufgabe				●	
K.16	Prüfung des erforderlichen Ausbaustandards von Brücken im Nebennetz	- Prüfung welche Brücken für den Kfz-Verkehr (auch im Havarie- bzw. Baustellenfall) unerlässlich sind - Brücken: Goethestraße, Stolzestraße, Bleichrasen, Wilhelm-Rinkens-Straße, Wartha, Auestraße, Rothenhofer Weg	Gering	Daueraufgabe	●				
K.17	Überprüfung der Betriebszeiten und Signalisierungsform von Lichtsignalanlagen	- als Daueraufgabe der Verwaltung zu betreiben - z.B. Wartburgallee/Grimmelsgasse, Fußgängerschutzanlage Wartburgallee/Marienstraße	Gering	Daueraufgabe	●				
K.18	Verbesserung der Baustellenkoordinierung	- als Daueraufgabe der Verwaltung zu betreiben - abzusichern z.B. über IT-Lösungen	Gering	Daueraufgabe	●				
Mobilitätsmanagement und innovative Mobilität									
M.1	Aufbau eines Netzes von Mobilitätspunkten	- Einrichten von Mobilpunkten im Stadtgebiet mit Angeboten des ÖPNV, Radverkehr, Radverleih und Car-Sharing - zunächst Konzentration auf Bahnhöfe und ausgewählte hochverdichtete Quartiere (z.B. Altstadt, Oststadt, südliche Mühlhäuser Straße, EA-Nord etc.) - Konzept zur Potentialanalyse zur weiteren Verbreitung in alle Stadtquartiere empfohlen - Mindestanforderungen sind dabei Car-Sharing-Angebot, Fahrradverleih, Übergang ÖPNV - Prüfung von Kooperationsmöglichkeiten mit privaten Grundstückseigentümer (z.B. Mitnutzung von Supermarktparkplätzen)	Mittel	Kurzfristig			●		
M.2	Mobilitätsmanagement	- z.B. Mobilitätsmanagement Stadtverwaltung, Unterstützung betrieblichen Mobilitätsmanagements, Mobilitätsmanagement an Schulen, Mobilitätsmanagement für Senioren - Etablierung Mobilitätsmanager	Mittel	Daueraufgabe		●			
M.3	Förderung von Elektromobilität und umweltfreundlichen Antriebssystemen	- Ausbau Ladeinfrastrukturen stadterträglich und mit hoher Flächeneffizienz gestalten - Lademöglichkeiten für E-Bikes am Bahnhof - Ansiedlung einer Wasserstofftankstelle unterstützen	Mittel	Mittelfristig		●			

Abbildungen



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



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

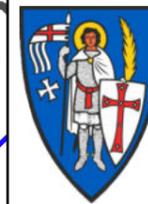
Zielnetz Kfz-Verkehr

Abbildung 15

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme

Mobilität - Umwelt - Verkehr





Straßennetz

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

Gemeindegrenze

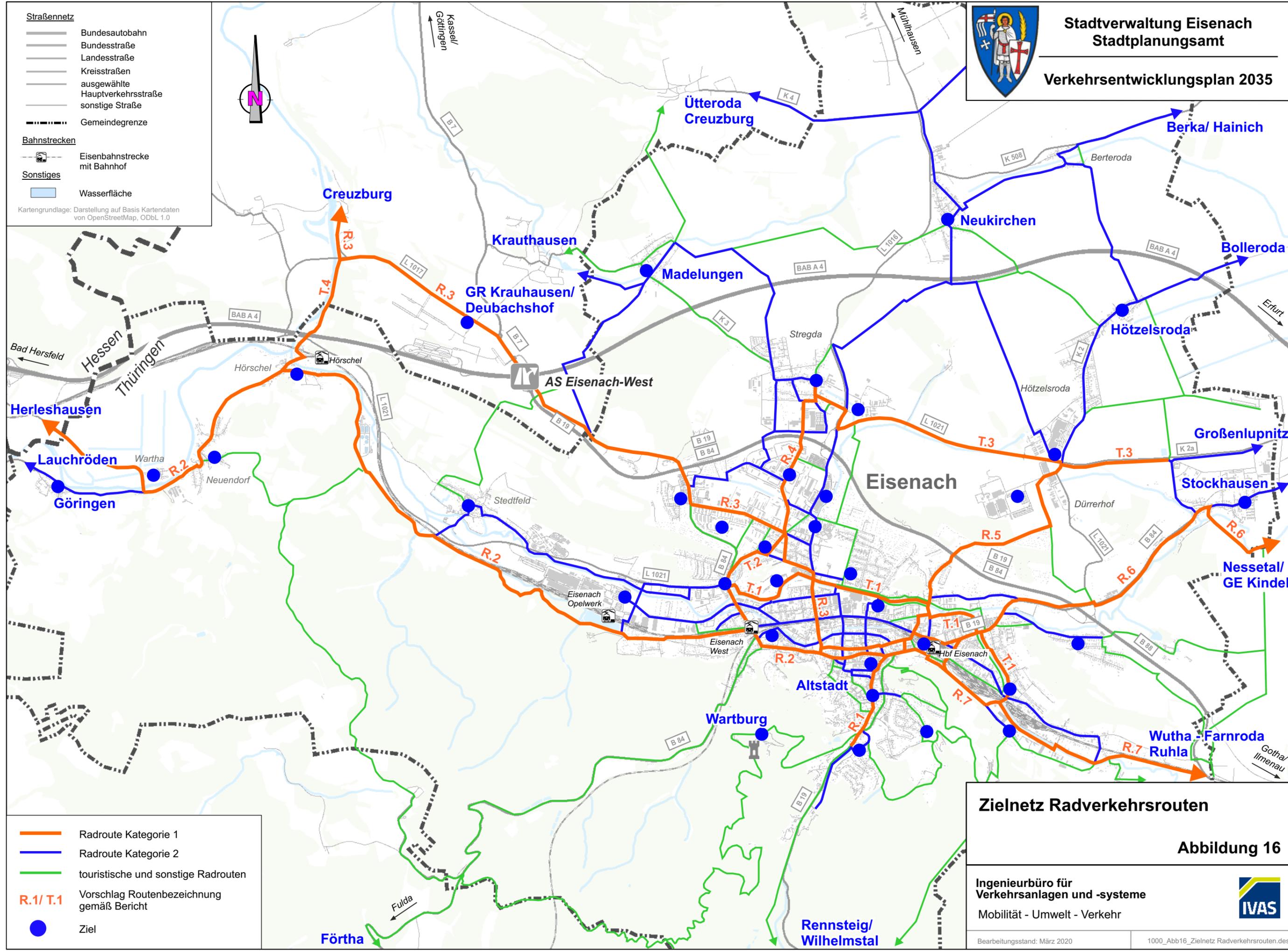
Bahnstrecken

- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof

Sonstiges

- Wasserfläche

Kartengrundlage: Darstellung auf Basis Kartendaten von OpenStreetMap, ODbL 1.0



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

Zielnetz Radverkehrsrueten

Abbildung 16

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr

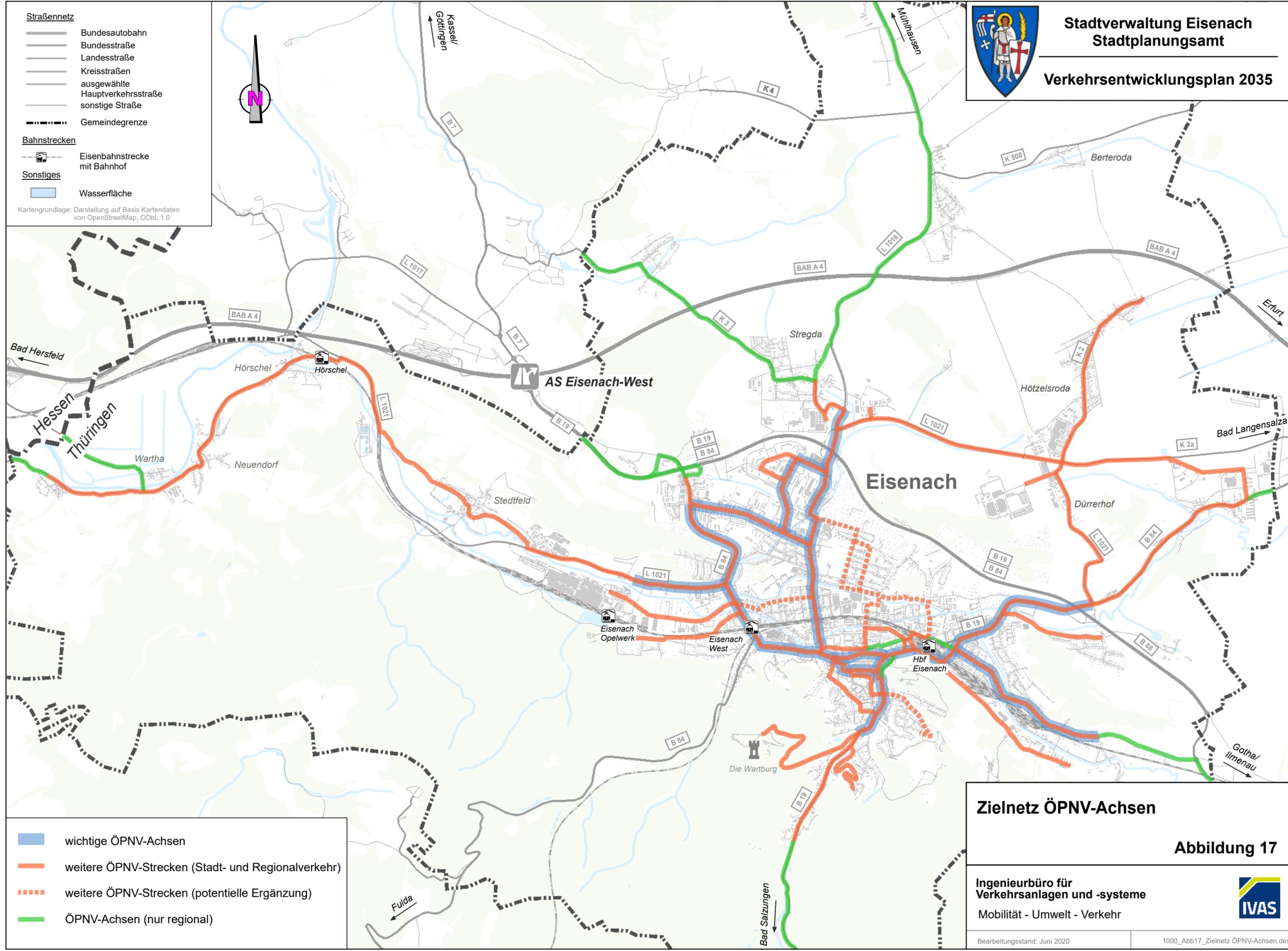
Bearbeitungsstand: März 2020

1000_Abb16_Zielnetz Radverkehrsrueten.des





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



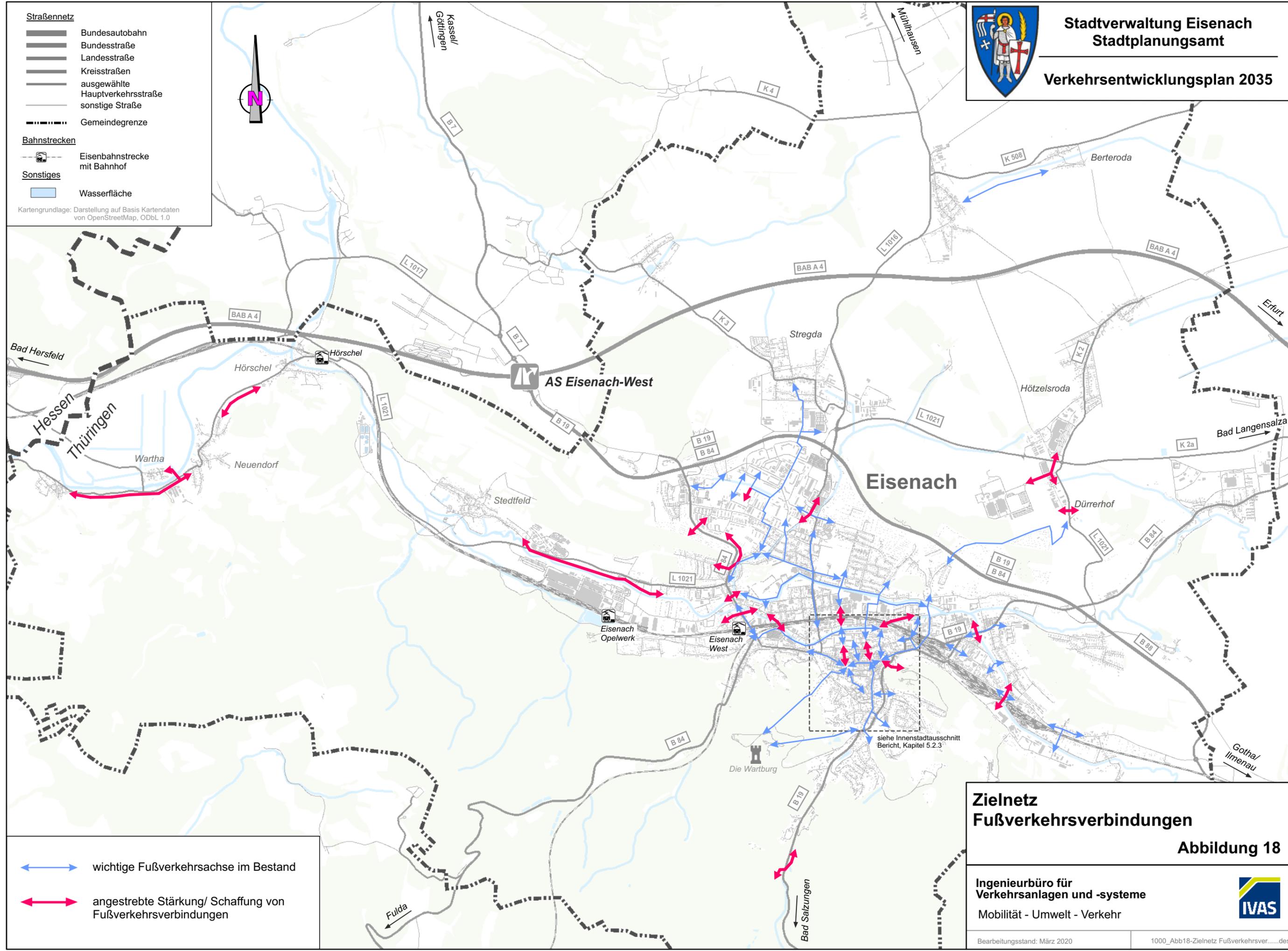
- wichtige ÖPNV-Achsen
- weitere ÖPNV-Strecken (Stadt- und Regionalverkehr)
- weitere ÖPNV-Strecken (potentielle Ergänzung)
- ÖPNV-Achsen (nur regional)

Zielnetz ÖPNV-Achsen

Abbildung 17



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



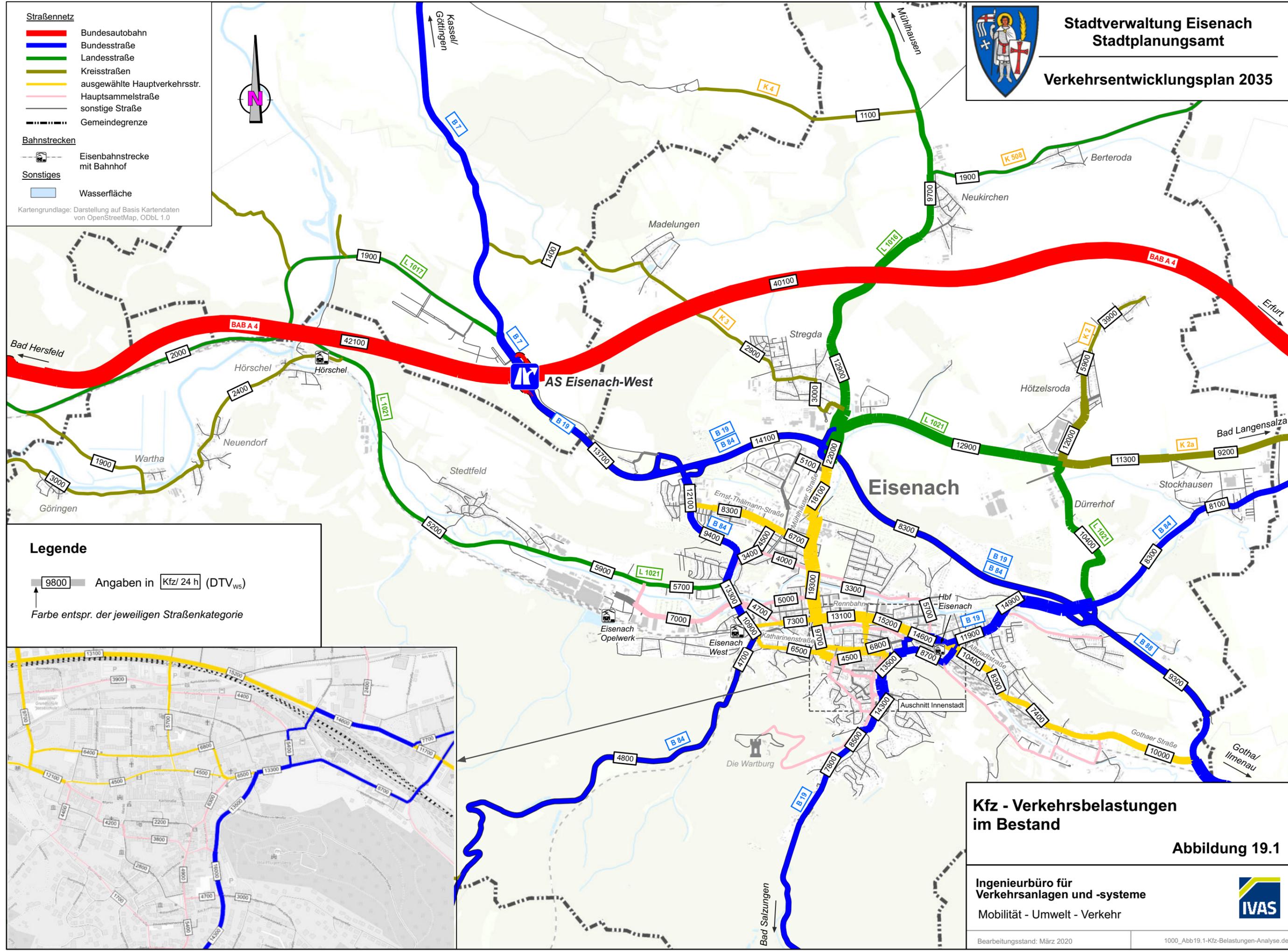
- wichtige Fußverkehrsachse im Bestand
- angestrebte Stärkung/ Schaffung von Fußverkehrsverbindungen

Zielnetz
Fußverkehrsverbindungen

Abbildung 18



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



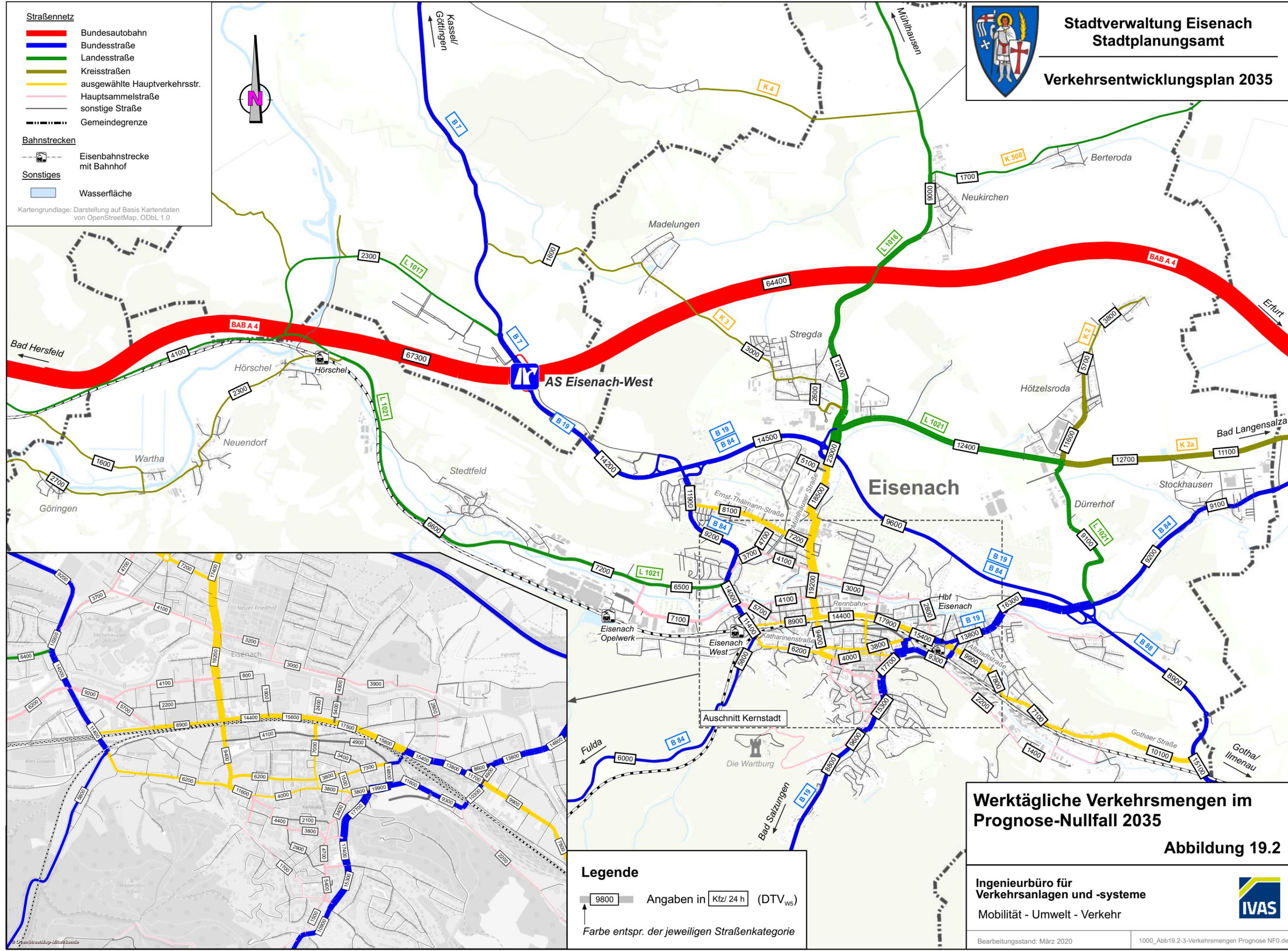
Legende

9800 Angaben in Kfz/ 24 h (DTV_{WS})
 Farbe entspr. der jeweiligen Straßenkategorie

Kfz - Verkehrsbelastungen im Bestand
 Abbildung 19.1



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



Werktägliche Verkehrsmengen im Prognose-Nullfall 2035

Abbildung 19.2

Legende

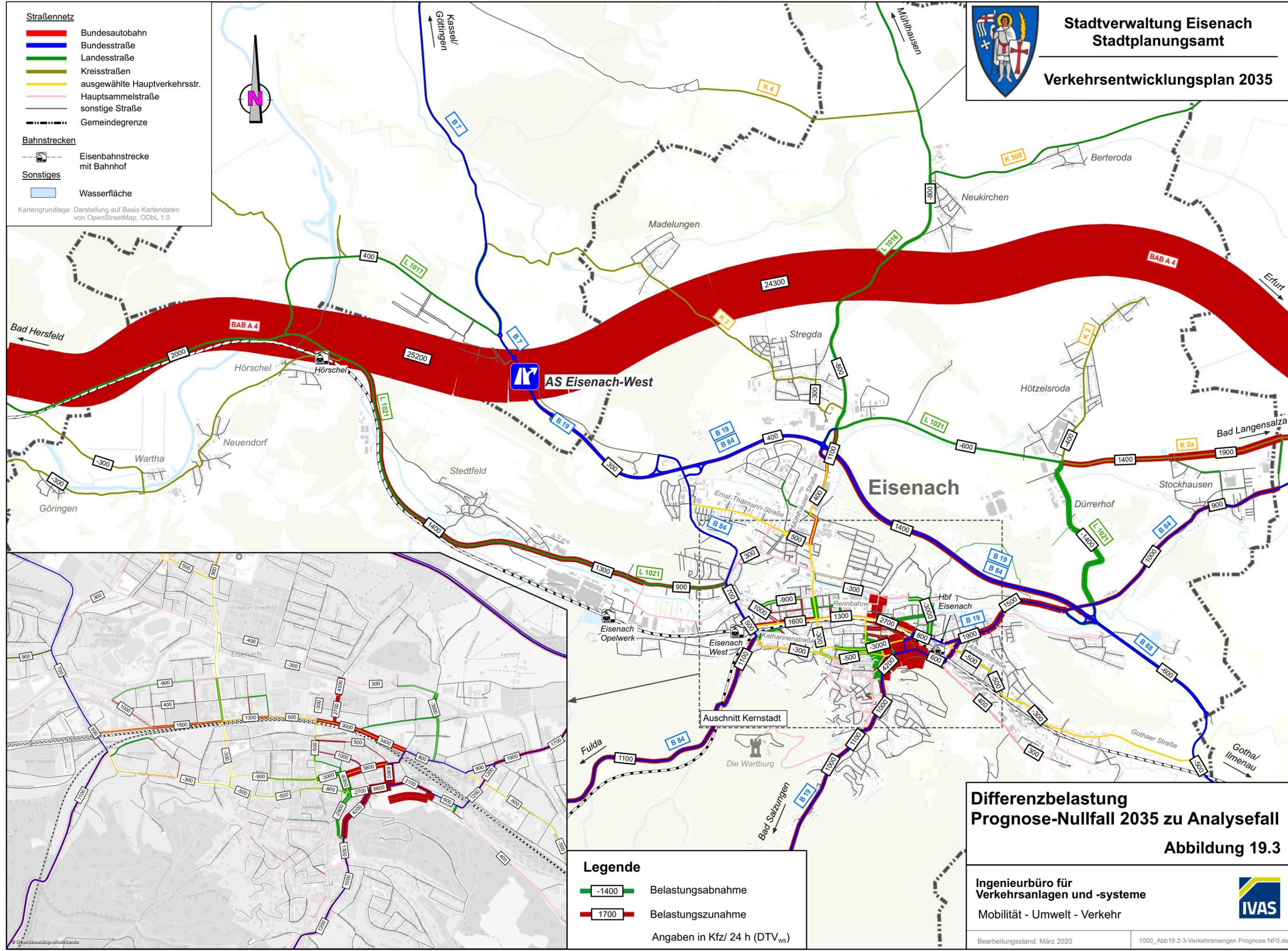
- 9800 Angaben in Kfz/24 h (DTV_{WS})
- Farbe entspr. der jeweiligen Straßenkategorie

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr





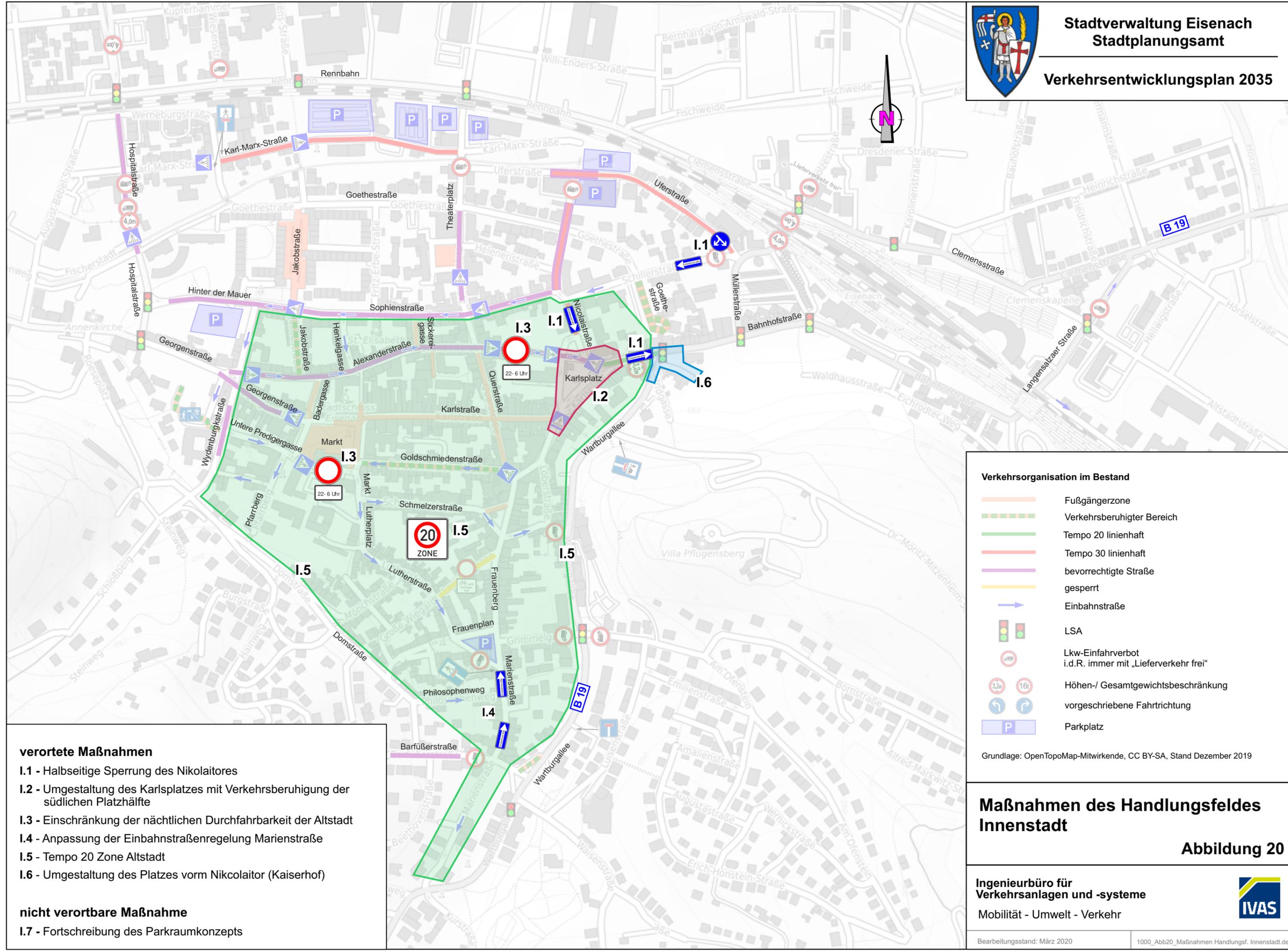
- Straßennetz**
- Bundesautobahn
 - Bundesstraße
 - Landesstraße
 - Kreisstraßen
 - ausgewählte Hauptverkehrsstr.
 - Hauptsammelstraße
 - sonstige Straße
 - Gemeindegrenze
- Bahnstrecken**
- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof
- Sonstiges**
- Wasserfläche
- Kartengrundlage: Darstellung auf Basis Kartendaten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



- Legende**
- 1400 Belastungsabnahme
 - 1700 Belastungszunahme
- Angaben in Kfz/ 24 h (DTV_{WS})

Differenzbelastung
Prognose-Nullfall 2035 zu Analysefall
Abbildung 19.3





Verkehrsorganisation im Bestand

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

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

verortete Maßnahmen

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

nicht verortbare Maßnahme

- I.7 - Fortschreibung des Parkraumkonzepts

**Maßnahmen des Handlungsfeldes
Innenstadt**

Abbildung 20



Straßennetz

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

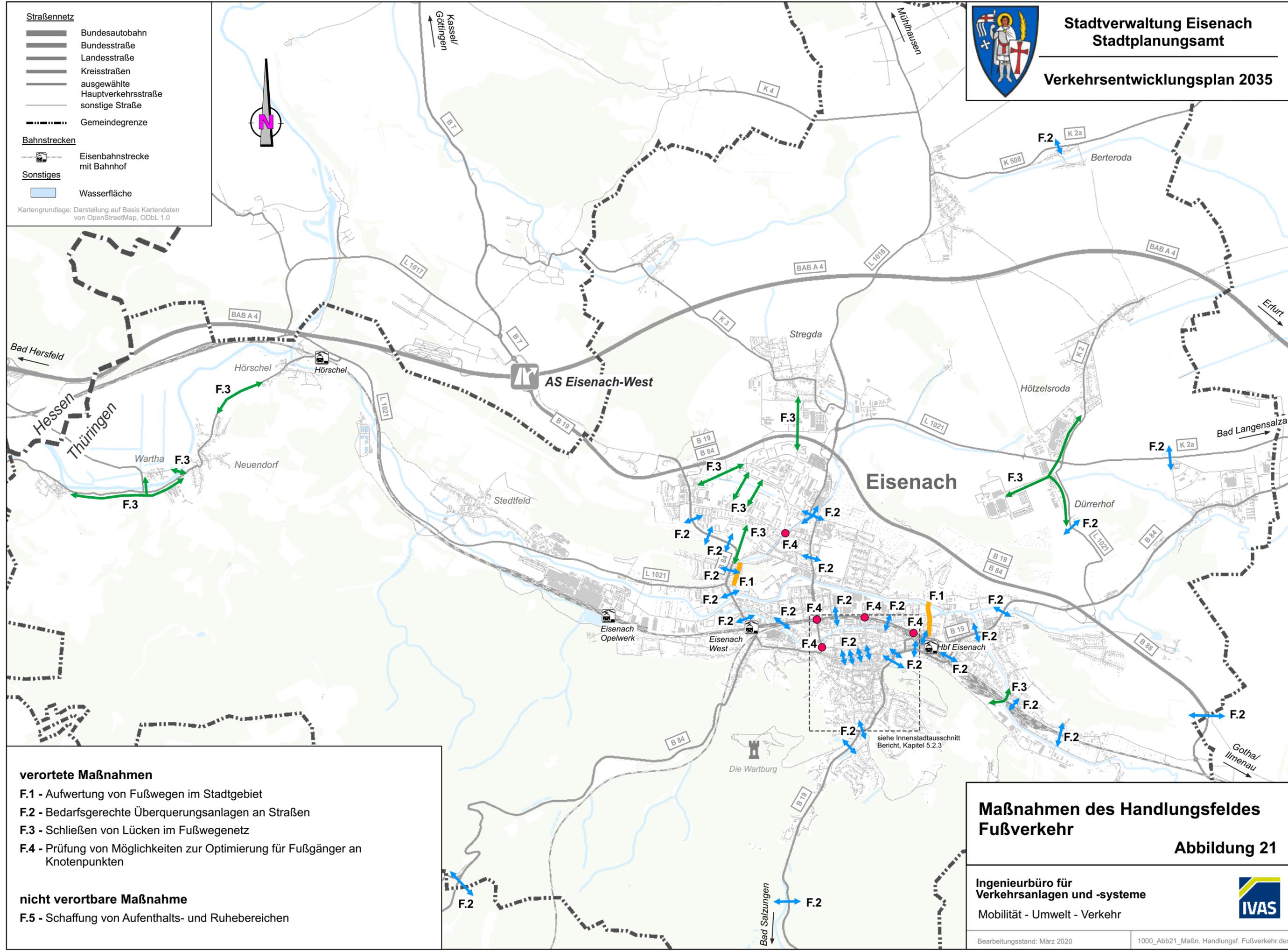
Bahnstrecken

- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof

Sonstiges

- Wasserfläche

Kartengrundlage: Darstellung auf Basis Kartendaten von OpenStreetMap, ODbL 1.0



verortete Maßnahmen

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

nicht verortbare Maßnahme

- F.5** - Schaffung von Aufenthalts- und Ruhebereichen

Maßnahmen des Handlungsfeldes Fußverkehr

Abbildung 21

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
 Mobilität - Umwelt - Verkehr





Straßennetz

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

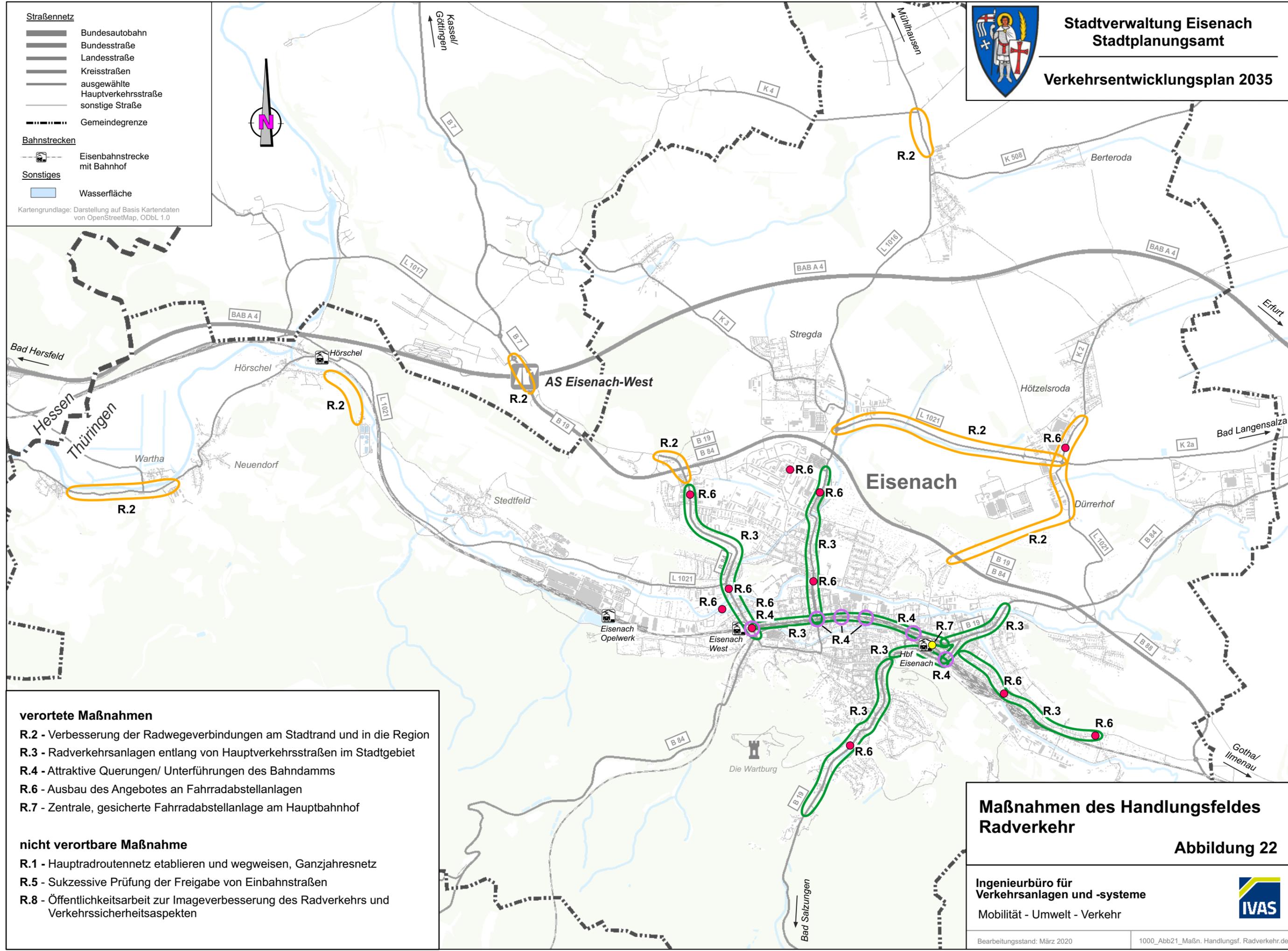
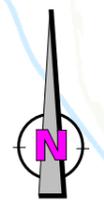
Bahnstrecken

- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof

Sonstiges

- Wasserfläche

Kartengrundlage: Darstellung auf Basis Kartendaten von OpenStreetMap, ODbL 1.0



verortete Maßnahmen

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

nicht verortbare Maßnahme

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

Maßnahmen des Handlungsfeldes Radverkehr
Abbildung 22

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr





Straßennetz

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

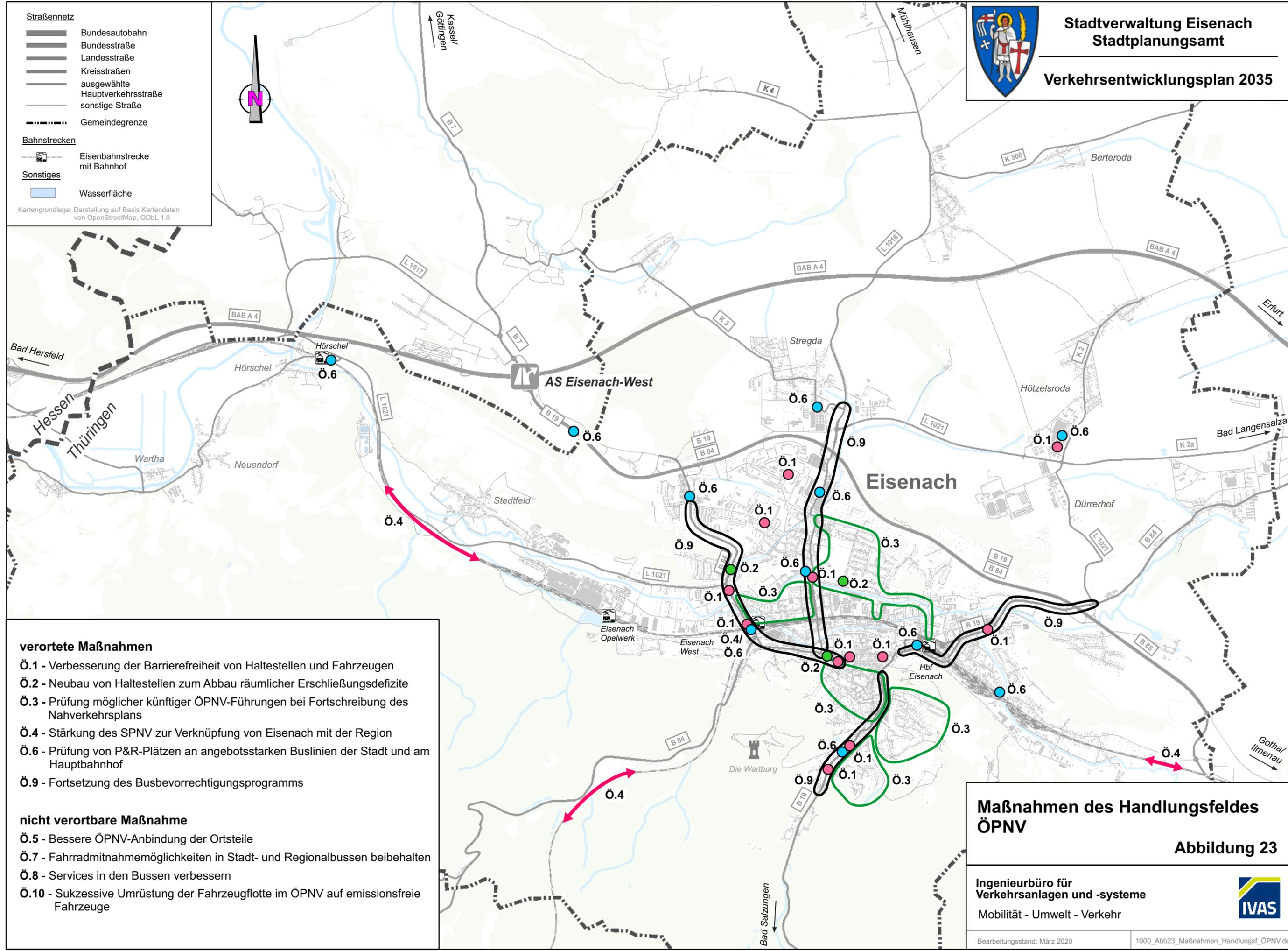
Bahnstrecken

- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof

Sonstiges

- Wasserfläche

Kartengrundlage: Darstellung auf Basis Kartendaten von OpenStreetMap, ODbL 1.0



verortete Maßnahmen

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

nicht verortbare Maßnahme

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

Maßnahmen des Handlungsfeldes ÖPNV

Abbildung 23

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
 Mobilität - Umwelt - Verkehr





Straßennetz

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

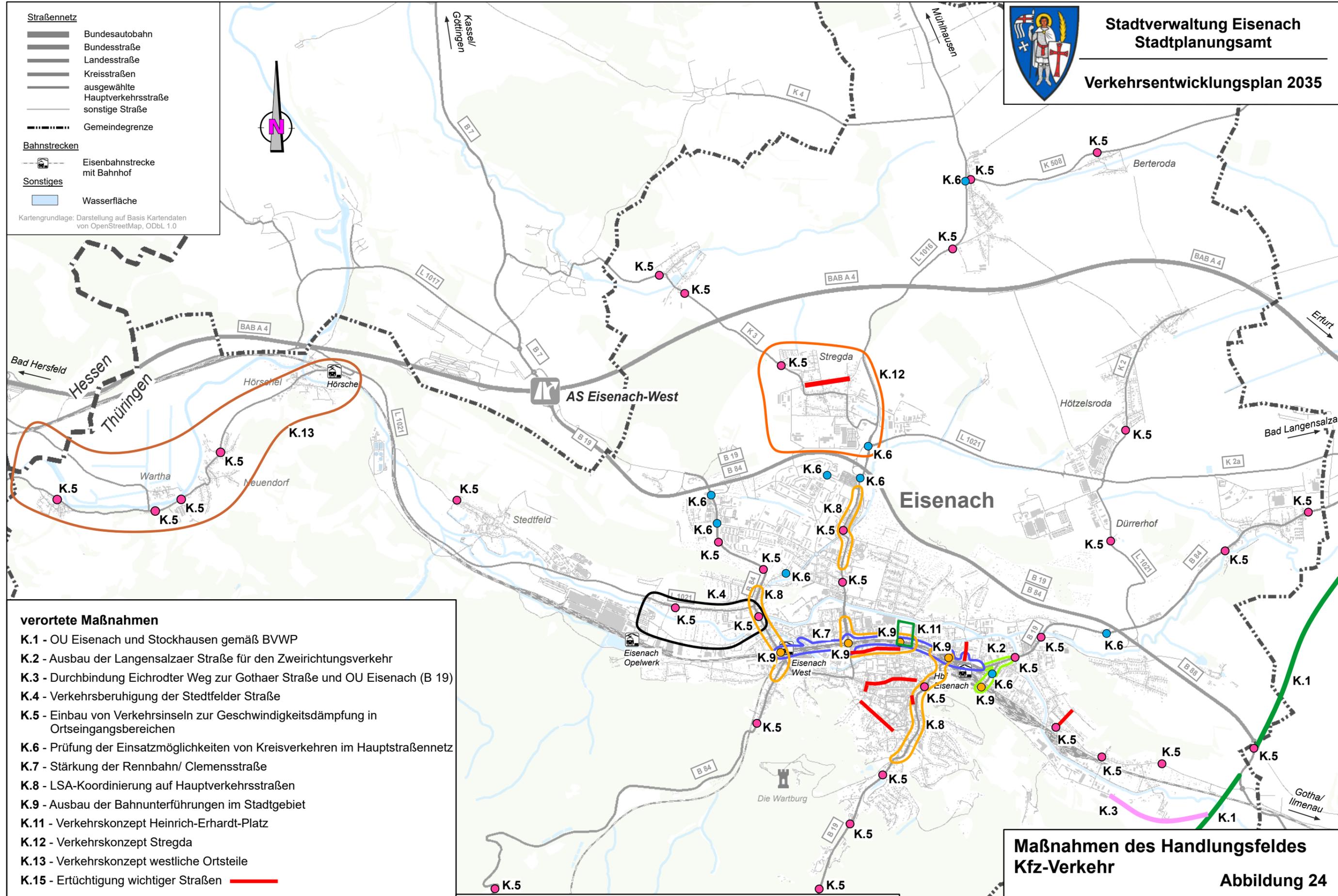
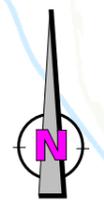
Bahnstrecken

- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof

Sonstiges

- Wasserfläche

Kartengrundlage: Darstellung auf Basis Kartendaten von OpenStreetMap, ODbL 1.0



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

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

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

Maßnahmen des Handlungsfeldes Kfz-Verkehr

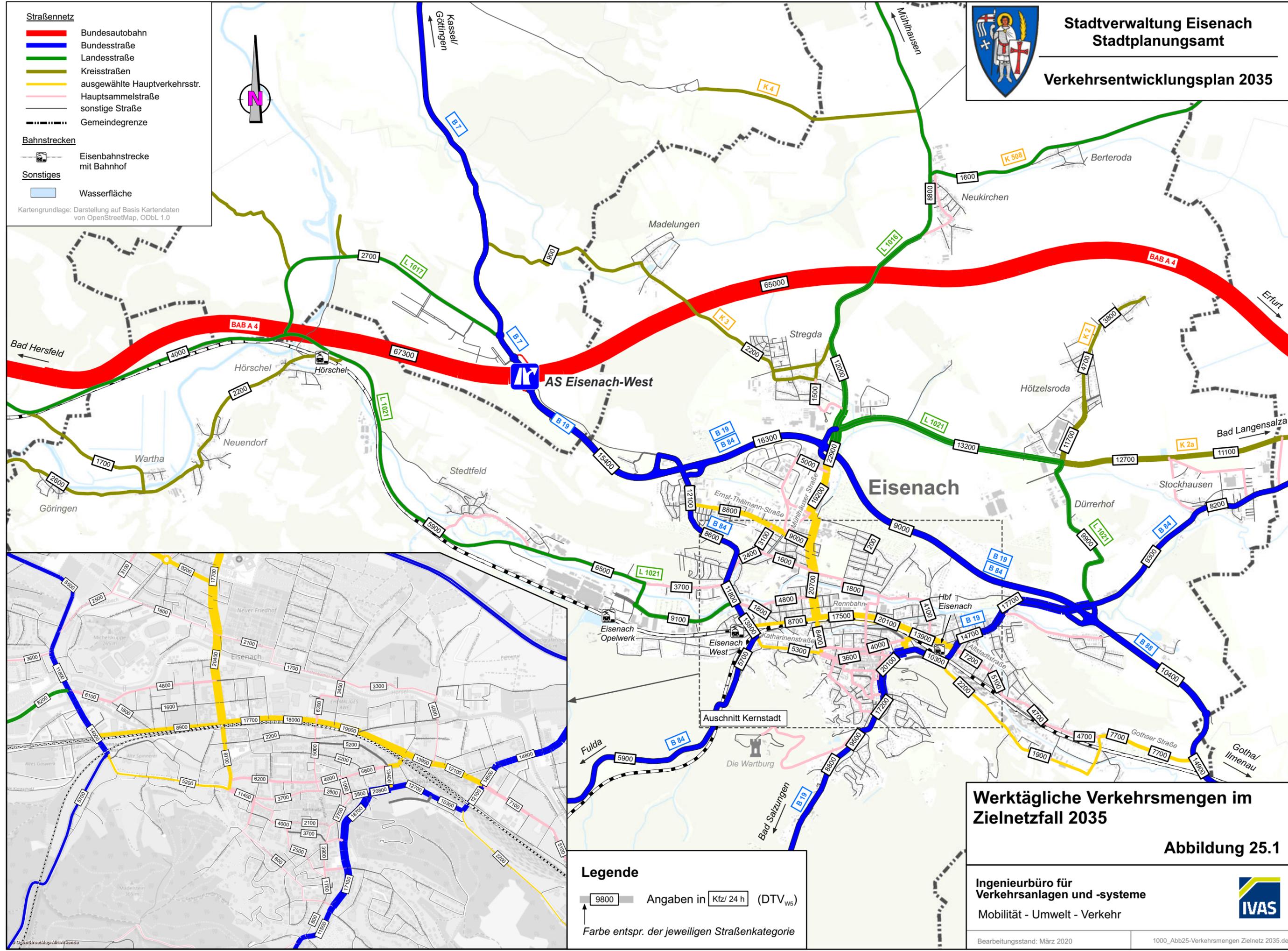
Abbildung 24

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme

Mobilität - Umwelt - Verkehr



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



Werktägliche Verkehrsmengen im Zielnetzfall 2035

Abbildung 25.1

Legende

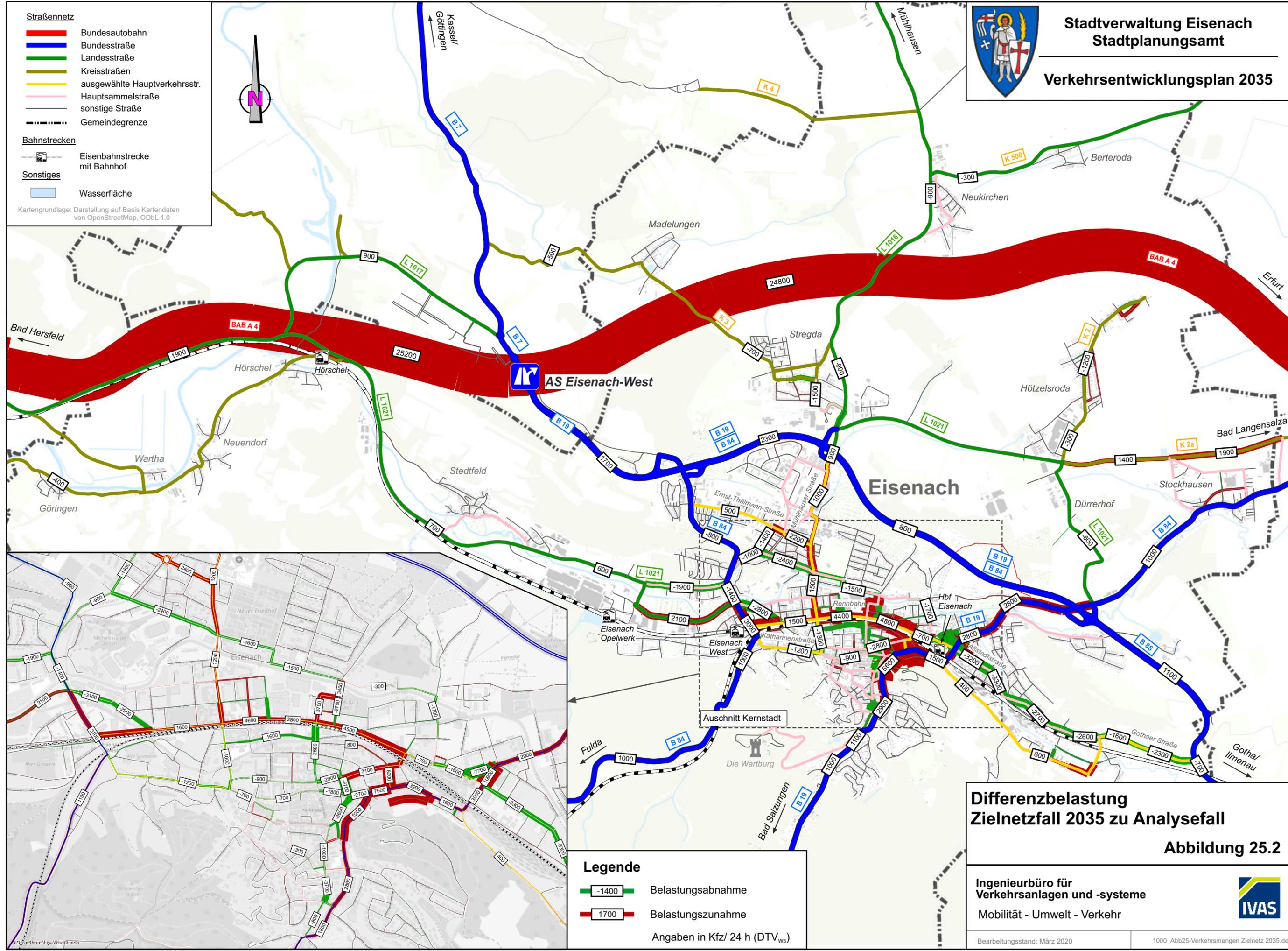
- 9800 Angaben in Kfz/24 h (DTV_{WS})
- Farbe entspr. der jeweiligen Straßenkategorie

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr





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

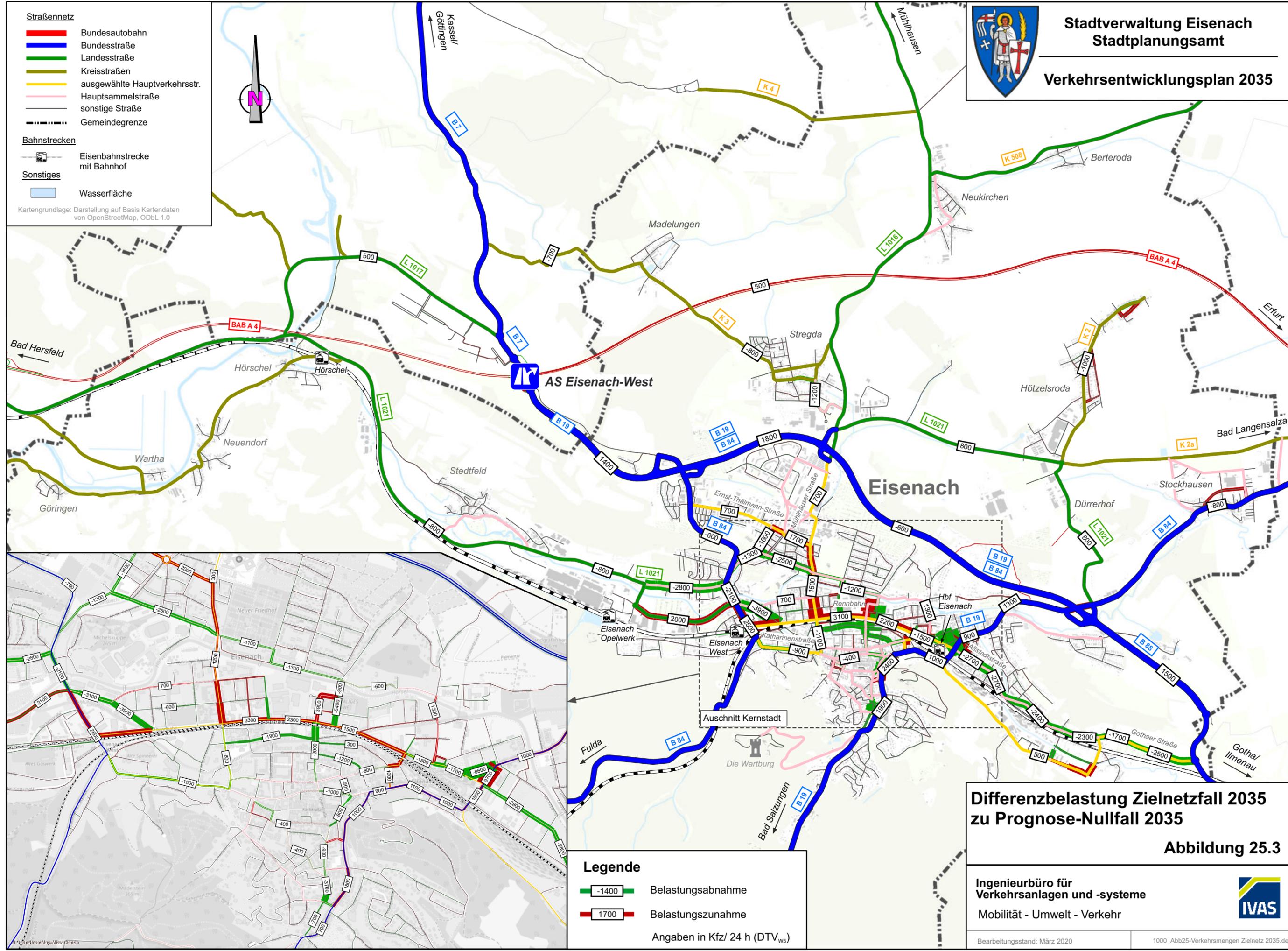


- Legende**
- 1400 Belastungsabnahme
 - 1700 Belastungszunahme
- Angaben in Kfz/ 24 h (DTV_{WS})

**Differenzbelastung
Zielnetzfall 2035 zu Analysefall**
Abbildung 25.2



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



Differenzbelastung Zielnetzfall 2035 zu Prognose-Nullfall 2035

Abbildung 25.3

- Legende**
- 1400 Belastungsabnahme
 - 1700 Belastungszunahme
- Angaben in Kfz/ 24 h (DTV_{WS})

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
 Mobilität - Umwelt - Verkehr

