



Wartburgstadt Eisenach

Verkehrsentwicklungsplan 2035

Handlungs- und Realisierungskonzept



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: Verkehrsentwicklungsplan 2035
Handlungs- und Realisierungskonzept, Bericht Stufen II und III
Abschlussbericht

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
Dipl.-Ing. Jan Schubert

Bearbeitungsstand: 30. Juni 2020

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme

Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Inhaber

i.A. Dipl.-Ing. Jan Schubert

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern in diesem Bericht die männliche Form verwendet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat nur redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

Inhaltsverzeichnis

1.	Grundlagen und Herangehensweise	6
2.	Kernaussagen des verkehrlichen Leitbilds	9
3.	Handlungsfelder	11
3.1	Vorbemerkungen	11
3.2	Innenstadt	11
3.3	Fußverkehr und Barrierefreiheit.....	13
3.4	Radverkehr	13
3.5	Öffentlicher Personenverkehr	14
3.6	Straßennetz und Ruhender Verkehr.....	15
3.7	Mobilitätsmanagement und innovative Mobilität.....	17
4.	Grundlagen der Handlungskonzepte.....	18
4.1	Verkehrswichtige Netze	18
4.2	Maßnahmenbewertung des VEP 2035.....	19
4.3	Entwicklung des Prognose-Nullfalls	20
5.	Integrierte Handlungskonzepte.....	21
5.1	Innenstadt	21
5.1.1	Vorbemerkungen	21
5.1.2	I.1 Halbseitige Sperrung des Nikolaitores	22
5.1.3	I.2 Umgestaltung des Karlsplatzes mit Verkehrsberuhigung der südlichen Platzhälfte	23
5.1.4	I.3 Einschränkung der nächtlichen Durchfahrbarkeit der Altstadt	24
5.1.5	I.4 Marienstraße: Anpassung der Einbahnstraßenregelung.....	26
5.1.6	I.5 Tempo 20-Zone Altstadt	27
5.1.7	I.6 Umgestaltung des Platzes vorm Nikolaitor (Kaiserhof)	29
5.1.8	I.7 Fortschreibung des Parkraumkonzepts.....	30
5.2	Fußverkehr und Barrierefreiheit.....	32
5.2.1	Vorbemerkungen	32
5.2.2	F.1 Aufwertung von Fußwegen im Stadtgebiet	33
5.2.3	F.2 Bedarfsgerechte Überquerungsanlagen an Straßen	35
5.2.4	F.3 Schließung von Lücken im Fußwegenetz	37
5.2.5	F.4 Prüfung von Möglichkeiten zur Optimierung für Fußgänger an Knotenpunkten	39
5.2.6	F.5 Schaffung von Aufenthalts- und Ruhebereichen.....	40
5.3	Radverkehr	41
5.3.1	Vorbemerkungen	41

5.3.2	R.1 Hauptradrouten etablieren und wegweisen, Ganzjahresnetz	42
5.3.3	R.2 Verbesserung der Radwegverbindungen am Stadtrand und in die Region	44
5.3.4	R.3 Radverkehrsanlagen entlang von Hauptverkehrsstraßen	45
5.3.5	R.4 Attraktive Querungen/ Unterführungen des Bahndamms.....	47
5.3.6	R.5 Sukzessive Prüfung der Freigabe von Einbahnstraßen	49
5.3.7	R.6 Ausbau des Angebotes an Fahrradabstellanlagen	50
5.3.8	R.7 Zentrale, gesicherte Fahrradabstellanlage am Hauptbahnhof	52
5.3.9	R.8 Öffentlichkeitsarbeit zur Verbesserung von Fahrradklima und Verkehrssicherheit.....	52
5.4	Öffentlicher Personenverkehr (ÖPNV)	54
5.4.1	Vorbemerkungen	54
5.4.2	Ö.1 Verbesserung der Barrierefreiheit von Haltestellen und Fahrzeugen	54
5.4.3	Ö.2 Neubau von Haltestellen zum Abbau räumlicher Erschließungsdefizite	56
5.4.4	Ö.3 Prüfung möglicher künftiger ÖPNV-Führungen bei Fortschreibung des Nahverkehrsplans...57	
5.4.5	Ö.4 Stärkung des SPNV zur Verknüpfung von Eisenach mit der Region	59
5.4.6	Ö.5 Bessere ÖPNV-Anbindung der Ortsteile	60
5.4.7	Ö.6 Prüfung von P&R-Plätzen an angebotsstarken Linien der Stadt und am Hauptbahnhof.....	61
5.4.8	Ö.7 Fahrradmitnahmemöglichkeiten in Stadt- und Regionalbussen beibehalten	63
5.4.9	Ö.8 Services in den Bussen verbessern	64
5.4.10	Ö.9 Fortsetzung des Busbevorrechtigungsprogramms.....	64
5.4.11	Ö.10 Sukzessive Umrüstung der Fahrzeugflotte im ÖPNV auf emissionsarme Fahrzeuge	65
5.5	Straßennetz und Kfz-Verkehr	67
5.5.1	Vorbemerkungen	67
5.5.2	K.1 Ortsumgehungen Eisenach und Stockhausen (B 19) gemäß BVWP	68
5.5.3	K.2 Ausbau der Langensalzaer Straße für den Zweirichtungsverkehr.....	71
5.5.4	K.3 Durchbindung Eichrodter Weg zur Gothaer Straße und OU Eisenach (B 19).....	74
5.5.5	K.4 Verkehrsberuhigung der Stedtfelder Straße	77
5.5.6	K.5 Einbau von Verkehrsinseln zur Geschwindigkeitsdämpfung in Ortseingangsbereichen.....	79
5.5.7	K.6 Prüfung der Einsatzmöglichkeiten von Kreisverkehrsplätzen im Hauptstraßennetz	80
5.5.8	K.7 Stärkung der Rennbahn/ Clemensstraße	83
5.5.9	K.8 LSA-Koordinierung auf Hauptverkehrsstraßen	88
5.5.10	K.9 Ausbau der Bahnunterführungen im Stadtgebiet.....	90
5.5.11	K.10 Verkehrsberuhigung in Wohngebieten.....	91
5.5.12	K.11 Verkehrskonzept Heinrich-Erhardt-Platz.....	92
5.5.13	K.12 Verkehrskonzept Stregda.....	94
5.5.14	K.13 Verkehrskonzept westliche Ortsteile	96
5.5.15	K.14 Planerische und bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.....	98
5.5.16	K.15 Ertüchtigung wichtiger Straßen	99
5.5.17	K.16 Prüfung des erforderlichen Ausbaustandards von Brücken im Nebennetz	100

5.5.18	K.17 Überprüfung der Betriebszeiten und Signalisierungsform von Lichtsignalanlagen	102
5.5.19	K.18 Verbesserung der Baustellenkoordinierung	103
5.6	Mobilitätsmanagement und innovative Mobilität	105
5.6.1	Vorbemerkungen	105
5.6.2	M.1 Aufbau eines Netzes von Mobilitätspunkten	105
5.6.3	M.2 Mobilitätsmanagement	107
5.6.4	M.3 Förderung von Elektromobilität und umweltfreundlichen Antriebssystemen.....	110
6.	Konzept Monitoring und Evaluation	112
7.	Zusammenfassung	114
7.1	Zielnetzfall des VEP 2035.....	114
7.2	Fazit	114

Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Verkehrliches Leitbild des Verkehrsentwicklungsplans
Anlage 2	Maßnahmenbewertung und Darstellung der Ergebnisse im Text
Anlage 3	Arten von Radverkehrsanlagen
Anlage 4	Zusammenfassende Maßnahmentabelle zum VEP 2035

Abbildungsverzeichnis

Hinweis: Die Abbildungen 1-14 sind Bestandteil der Verkehrsanalyse als erstem Berichtsteil zum VEP 2035.

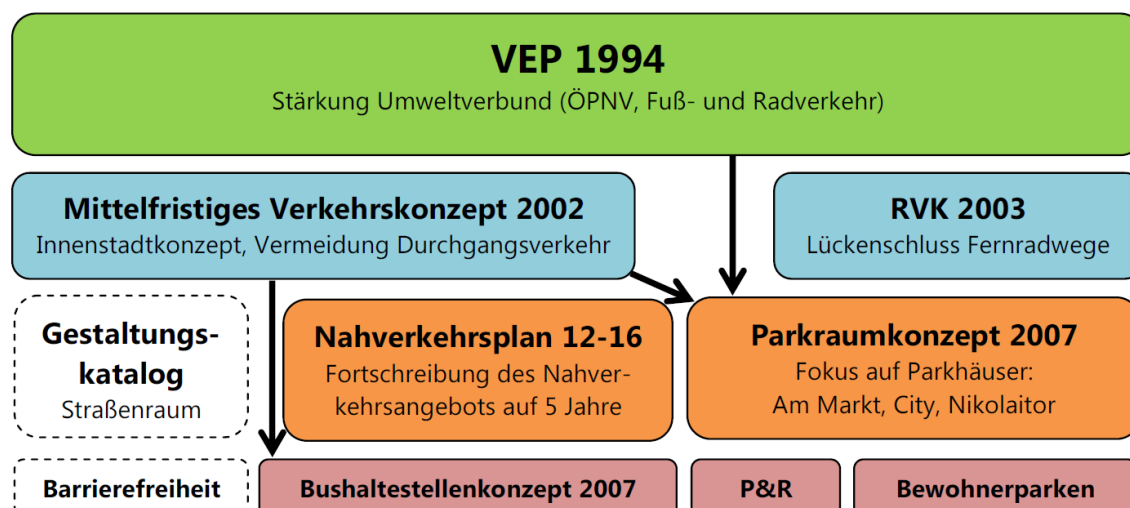
Abbildung 15	Zielnetz Kfz-Verkehr
Abbildung 16	Zielnetz Radverkehrsrouten
Abbildung 17	Zielnetz ÖPNV-Achsen
Abbildung 18	Zielnetz Fußverkehrsverbindungen
Abbildung 19.1	Werk tägliche Verkehrsmengen im Analysefall
Abbildung 19.2	Werk tägliche Verkehrsmengen im Prognose-Nullfall 2035
Abbildung 19.3	Differenzbelastung Prognose-Nullfall 2035 zu Analysefall
Abbildung 20	Maßnahmen des Handlungsfeldes Innenstadt
Abbildung 21	Maßnahmen des Handlungsfeldes Fußverkehr
Abbildung 22	Maßnahmen des Handlungsfeldes Radverkehr
Abbildung 23	Maßnahmen des Handlungsfeldes ÖPNV
Abbildung 24	Maßnahmen des Handlungsfeldes Kfz-Verkehr
Abbildung 25.1	Werk tägliche Verkehrsmengen im Zielnetzfall 2035
Abbildung 25.2	Differenzbelastung Zielnetzfall 2035 zu Analysefall
Abbildung 25.3	Differenzbelastung Zielnetzfall 2035 zu Prognose-Nullfall 2035

Abkürzungen

ADFC	Allgemeiner deutscher Fahrradclub
AGFK	Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Thüringen
BAB	Bundesautobahn
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
EA	Eisenach
EKL	Entwurfsklasse
EKZ	Einkaufszentrum
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
Kfz	Kraftfahrzeug
KP	Knotenpunkt
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
OU	Ortsumfahrung
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
P&R	Park& Ride
RE	Regionalexpress
RIN	Richtlinie für integrierte Netzgestaltung der FGSV
RVK	Radverkehrskonzept
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
StVO	Straßenverkehrsordnung
TLBV	Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr
TLUG	Thüringer Landesamt für Umwelt, Bergbau und Naturschutz
TMIL	Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1. Grundlagen und Herangehensweise

Die Stadt Eisenach hat letztmalig 1994 einen umfassenden Verkehrsentwicklungsplan (VEP) erstellt. Seitdem erfolgte vor allem eine sektorale oder teilräumliche Erarbeitung und Fortschreibung von Konzepten, wie die nachfolgende Grafik aufzeigt.



Grafik 1: vorliegende Konzepte zum Thema Verkehr (Quelle: Stadt Eisenach)

Obwohl der VEP von 1994 inzwischen über 25 Jahre alt ist, sind wesentliche Zielstellungen und Herangehensweisen noch immer aktuell. So war schon damals deutlich geworden, dass dem absehbar wachsenden Kfz-Aufkommen keine Infrastruktur entgegengesetzt werden kann, die ungehindertes Fahren und eine stadtverträgliche Freiraumgestaltung vereint. In der Folge kommt es zu immer stärkeren gegenseitigen Behinderungen der Verkehrsteilnehmer, zu steigenden Belastungen der Anwohner mit Verkehrslärm und Luftverschmutzung sowie negativen Folgen für den Umwelt- und Klimaschutz.

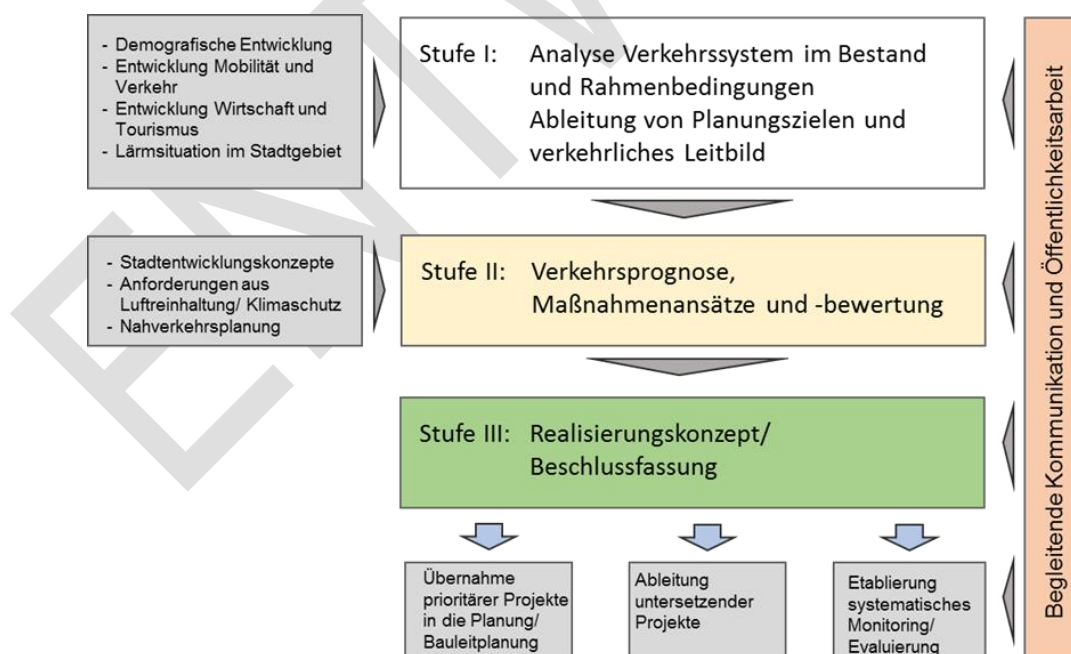
Die Zielstellung der damaligen Verkehrsstrategie war es daher, den Kfz-Verkehr auf einem verträglichen Niveau zu stabilisieren indem andere Mobilitätsangebote gestärkt werden. Im Fokus stand dabei 1994 vor allem der ÖPNV, aber auch für die Weiterentwicklung der Netze des Fuß- und Radverkehrs sind grundlegende Empfehlungen enthalten.

Die verkehrspolitischen, strukturellen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen haben sich zusammen mit einem stärkeren Bewusstsein für Umwelt und Lebensqualität seit dem VEP 1994 weiterentwickelt. Der demografische Wandel, älter werdende Menschen in den Zentren unserer Städte und die Mobilisierung der ländlichen Bevölkerung sind weitere wichtige Faktoren und Anlass den VEP fortzuschreiben. Zudem hat die Förderung nichtmotorisierter Verkehrsmittel in den vergangenen Jahren wesentlich an Bedeutung gewonnen.

Der VEP 2035 bildet den übergeordneten Rahmenplan für die städtische Verkehrsentwicklung. Er umfasst dabei sowohl grundsätzliche Strategien und Leitbilder als auch Maßnahmenansätze, welche dazu beitragen sollen, die Ziele der Verkehrsentwicklung in Eisenach zu erreichen. Bei der vorliegenden Fortschreibung des VEP wurde den aktuellen Rahmenbedingungen von Stadtentwicklung, Mobilität und Klimaschutz Rechnung getragen. Gleichzeitig wurde erkannt, dass das Leitbild des VEP 1994 weitgehend beibehalten werden kann. Als wesentliche Zielvorgaben für den VEP 2035 gelten daher gemäß Aufgabenstellung die folgenden Leitlinien¹:

- Fokussierung auf leistungsfähige Straßen außerhalb der Wohngebiete mit der höchsten Bevölkerungsdichte für eine höhere Wohnqualität der Eisenacher Bevölkerung
- Ausbau und weitestgehende Optimierung der definierten Hauptsammelstraßen zur Bewältigung der anforderungsgerechten Verkehre
- stadtverträglicher und leistungsgerechter Verkehr in der Stadt
- konsequente Förderung der öffentlichen Verkehre, zur Gewährleistung der Erreichbarkeit von Stadt und Land
- Maßnahmenprogramm zur Förderung der Nahmobilität (v.a. Fuß- und Radverkehr) als dominierende Fortbewegung im Binnenverkehr der Stadt Eisenach

Die Erarbeitung des VEP 2035 erfolgt dabei in drei wesentlichen Stufen, die in der folgenden Grafik zusammengefasst sind.



Grafik 2: Ablauf der Erarbeitung des VEP 2035

¹ Anlage zum Beschluss Nr. 0642-StR/2016 vom 15.11.2016 zur Fortschreibung des VEP Stadt Eisenach, 2016

Dem VEP-Prozess vorangegangen war die Erstellung eines Verkehrsmodells, welches die Kfz-Verkehrsströme im Stadtgebiet nachbildet. Hierzu fanden bereits 2017 umfangreiche Verkehrszählungen statt, die durch bestehende städtische Zählungen der vorangegangenen Jahre ergänzt wurden. Diese umfangreiche Basis bildete die Grundlage für die Kalibrierung des Verkehrsmodells. Für die Bewertung einzelner Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans wurde eine Verkehrsprognose erstellt, welche Änderungen in den regionalen Verkehren genauso berücksichtigt, wie stadtstrukturelle Änderungen (z.B. Einwohnerzahl, Altersstruktur, absehbar umgesetzte verkehrsrelevante Vorhaben („Tor zur Stadt“) etc.).

Die Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans ging mit einem umfangreichen Beteiligungsprozess einher. Bereits in einem frühen Stadium der Bearbeitung hatten die Einwohner Eisenachs die Möglichkeit, sich an der Zusammenstellung der verkehrlichen Defizite sowie des Leitbildes des VEP 2035 zu beteiligen. In einer zweiten öffentlichen Veranstaltung wird zudem die Möglichkeit bestehen, sich direkt bei der Zusammenstellung und Priorisierung der Maßnahmen einzubringen. Der Verkehrsentwicklungsplan wurde in enger Abstimmung mit den beteiligten Ämtern und Aufgabenträgern erstellt. Hierzu gehörte auch beispielsweise eine Abstimmung der im regionalen Kontext wichtigen Ansätze zur Anbindung der Stadt und der Region mit dem Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr sowie dem Wartburgkreis Ende 2019.

Der vorliegende Bericht enthält die vorläufigen Ergebnisse der Stufen II und III und damit im Wesentlichen die Erläuterung der einzelnen empfohlenen Maßnahmen sowie deren Priorisierung vorbehaltlich der Ergänzungen aus den ausstehenden Beteiligungsrounds (Ämter, Öffentlichkeit). Vorangestellt wird ein kurzer Überblick des verkehrlichen Leitbildes und zu den wesentlichen Handlungsfeldern des VEP 2035. Zugeordnet zu diesen Handlungsfeldern werden im Weiteren die einzelnen Maßnahmenansätze beschrieben. Die Ergebnisse der umfassenden Verkehrsanalysen sind in einem separaten Bericht zu Stufe I des VEP-Prozesses beschrieben.

2. Kernaussagen des verkehrlichen Leitbilds

Im Rahmen der Fortschreibung des VEP 2035 für Eisenach wurde ein verkehrliches Leitbild erarbeitet und mit Beschluss vom 11.12.2018 als Grundlage der Maßnahmenentwicklung festgelegt. Das Leitbild greift dabei die bereits bestehenden und etablierten Zielstellungen des Verkehrskonzepts von 1994 auf und hat diese entsprechend der aktuellen Randbedingungen aktualisiert und erweitert. Den lokalen Besonderheiten wurde ebenfalls Rechnung getragen.

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 VEP 2035 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, besitzt die Stadt eine große Bedeutung für die deutsche Kulturgeschichte. Darüber hinaus berücksichtigen die Zielstellungen Erkenntnisse aus der Verkehrsanalyse. Die folgenden zehn Ziele sind vom Stadtrat Eisenachs beschlossen worden.

- Ziel 1: Eisenach priorisiert die Förderung des emissionsarmen Verkehrs im Stadtgebiet.
- Ziel 2: Die Stadt Eisenach stärkt den öffentlichen Nahverkehr.
- Ziel 3: Die Stadt Eisenach misst der hohen Qualität des öffentlichen Raumes eine entscheidende Bedeutung als weicher Standortfaktor zu.
- Ziel 4: Durch Barrierefreiheit, sichere Verkehrsanlagen und kindgerechte Infrastruktur sichert die Stadt Eisenach eine umfassende Mobilitätsteilhabe.
- Ziel 5: Die Stadt Eisenach bemüht sich um eine größtmögliche Umweltverträglichkeit des Verkehrs zur Erreichung von Zielen des Klimaschutzes, der Luftreinhaltung und der Lärm-minderung.
- Ziel 6: Die Stadt Eisenach fördert zukunftsorientiertes Mobilitäts- und Parkraummanagement, moderne Mobilitätsformen und auf eine ganzheitliche Mobilitätswende ausgerichtete Innovationen.
- Ziel 7: Als Teil einer Nachhaltigkeitsstrategie strebt die Stadt Eisenach einen optimalen Betrieb des Straßennetzes an.

- Ziel 8: Eine leistungsfähige Verkehrsanbindung soll eine komfortable Erreichbarkeit aller Stadt- und Ortsteile von Eisenach gewährleisten.
- Ziel 9: Die Stadt Eisenach sichert und stärkt ihre Verkehrsgunst als bestimmenden Entwicklungsfaktor (ICE-Haltepunkt, BAB 4-Anbindung, B 19-Umverlegung).
- Ziel 10: Der Prozesscharakter der Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Eisenach soll durch Monitoring, Evaluation und Partizipation verstärkt werden.

Das vollständige verkehrliche Leitbild kann **Anlage 1** am Ende des Berichts entnommen werden.

3. Handlungsfelder

3.1 Vorbemerkungen

Die Handlungsfelder des VEP 2035 ergeben sich aus den in der Analyse festgestellten Defiziten und dem Leitbild der Verkehrsentwicklung. Sie sind in nachstehender Grafik zusammengefasst und im Folgenden noch einmal differenzierter erläutert.



Grafik 3: Handlungsfelder des VEP 2035

3.2 Innenstadt

Die Innenstadt Eisenachs erstreckt sich zwischen Wartburgallee, Hauptbahnhof, Bahndamm, Hospitalstraße und der Südstadt. Hier befinden sich einige der wichtigsten historischen Sehenswürdigkeiten der Stadt. Die Innenstadt ist zudem gleichzeitig Heimat für über 10.000 Einwohner und damit etwa einem Viertel der Eisenacher Bevölkerung als auch Standort zahlreicher Behörden, Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungseinrichtungen. Durch diese Überlagerungen zahlreicher Nutzungen ergeben sich in der Innenstadt besondere verkehrliche Herausforderungen. Ist in der Vergangenheit oftmals die Erreichbarkeit aller Innenstadtbereiche mit dem Pkw in höchster Qualität Grundlage verkehrsplanerischen Handelns gewesen, so soll die Innenstadt Eisenachs in den kommenden

Jahren stärker zu einem nachhaltigen und lebenswerten Stadtzentrum weiterentwickelt werden. In Fortschreibung der Empfehlungen des Mittelfristigen Verkehrskonzepts von 2003 steht daher die Verkehrsberuhigung in der Innenstadt im Fokus. Dafür sind stadtweit die Angebote des Umweltverbundes zu stärken, um Kfz-Verkehr generell zu vermeiden und gleichzeitig innerhalb der Altstadt unverträgliche Verkehrsströme umzulenken oder verträglicher abzuwickeln.

Die folgenden grundsätzlichen Zielstellungen sind in der Innenstadt zu berücksichtigen:

- Weitgehende **Entlastung der Innenstadt von Durchgangsverkehren**, v.a. durch verkehrsorganisatorische und straßenraumgestalterische Maßnahmen
- Steigerung der **Aufenthaltsqualität** in der Innenstadt für Bewohner und Gäste der Stadt, räumliche Schwerpunkte sind hier die Fußwegachsen
- Steigerung der **Lebensqualität** der in der Innenstadt lebenden Menschen, v.a. durch verträglichere Abwicklung verbleibender Kfz-Verkehrsströme
- Verbesserung der **Erreichbarkeit der Innenstadt mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes**, v.a. bessere Vernetzung von Fußwegachsen und Vorhaltung anforderungsgerechter Radverkehrsanlagen
- Sicherstellung einer anforderungsgerechten Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem **Kfz und im Lieferverkehr**



Foto: Attraktives Stadtfeld am Markt

Das System des Ruhenden Verkehrs ist durch weitgehend stark ausgelastete Stellplätze im öffentlichen Straßenraum bei gleichzeitig zahlreichen freien Stellplätzen in Randlagen und den zentralen Parkhäusern geprägt. Mit der Eröffnung des Parkhauses am „Tor zur Stadt“ kündigt sich ein wesentlicher Eingriff in das bestehende System an. Im Rahmen des VEP 2035 sollen daher Grundsätze zur **Weiterentwicklung des Parkraumangebotes** als Vorleistung für das in Arbeit befindliche Parkraumkonzept formuliert werden.

Die Weiterentwicklung des Straßennetzes in der Altstadt erfolgt unter Berücksichtigung der vorhandenen städtebaulichen und verkehrlichen Strukturen. Eine vollständige räumliche Trennung

aller Verkehre ist dabei weder möglich noch erstrebenswert, sodass gegenseitige Rücksichtnahme und ein organisiertes Nebeneinander der Verkehrsteilnehmer wesentliche Bausteine der Maßnahmen sein werden.

3.3 Fußverkehr und Barrierefreiheit

Die Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit zeichnen sich besonders durch eine Fülle kleinteiliger Maßnahmen aus, die im Rahmen des VEP 2035 nicht als Einzelmaßnahmen erfasst werden können.

Die Förderung des Fußverkehrs und der Ausbau der Barrierefreiheit sollen sich vor allem an den folgenden Grundsätzen orientieren:

- **Fußwegachsen** definieren und konsequent entwickeln/ stärken
- Attraktive Wegeverbindungen durch den Ausbau anforderungsgerechter **Querungshilfen und kurzer Wegverbindungen**
- Besondere Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs und der **Barrierefreiheit** im Umfeld von Haltestellen des ÖPNV und Bahnhöfen
- **Schließung von Lücken im Gehwegnetz und Sanierungen** entsprechend laufenden Anforderungen
- Sicherung und Stärkung der **nahräumlichen Versorgungsmöglichkeiten** (Nahmobilität) im Rahmen der Stadtplanung
- Schaffung eines **Verkehrsumfeldes** nach dem Leitbild „Design für alle“, das insbesondere die schwächsten Personengruppen schützt (Kinder, Ältere, Mobilitätseingeschränkte)

3.4 Radverkehr

Die kompakten Stadtstrukturen Eisenachs und die gleichzeitig vorhandenen Grünstrukturen sind ideale Voraussetzungen zur Förderung des Radverkehrs als nachhaltige und umweltfreundliche Alternative im städtischen Individualverkehr. Nutzungshemmnisse aufgrund der stellenweise ungünstigen Topografie der Stadt verlieren mit der immer stärkeren Marktdurchdringung durch elektrisch unterstützte Fahrräder zunehmend an Bedeutung.

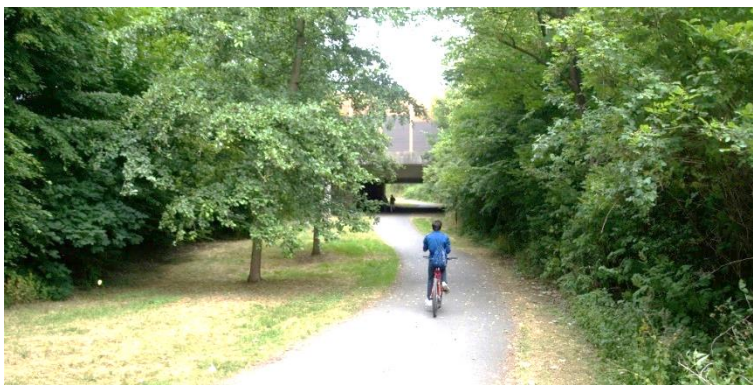


Foto: Straßenferne Rad- und Gehwegverbindung zwischen Eisenach-Nord und Stregda im Grünen

Bei der Radverkehrsförderung sind vor allem die folgenden strategischen Grundsätze zu beachten:

- **Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes** durch Herausarbeitung attraktiver „Dualer-Fahrrad-Routen“ (Schwerpunkte sind einerseits gemütlich Radfahrende, vor allem in der Freizeit und Erholung, und zum anderen Nutzer mit hohen angestrebten Fahrgeschwindigkeiten v.a. Alltagsradfahrende).
- **Konsequentes Schließen von Netzlücken** ist für eine gute Befahrbarkeit dieser Routen erforderlich. Radverkehrsplanung ist eine Angebotsplanung.
- Weitere **Etablierung von wettergeschützten und sicheren Radabstellanlagen** an zentralen Orten (v.a. am Hauptbahnhof, öffentlichen Einrichtungen, touristische Ziele) und Haltestellen des ÖPNV sowie flächendeckend im Stadtgebiet
- Schaffung eines **positiven Images für den Radverkehr** („Fahrradklima“)
- Stärkung des **Fahrradtourismus** durch eine hohe Qualität von Radverkehrsanlagen
- **Wegweisende Beschilderung** lokaler und regionaler Radverkehrsverbindungen

Als individuell verfügbares und preiswertes Verkehrsmittel können im Radverkehr grundsätzlich viele Mobilitätsbedürfnisse befriedigt werden. Dazu fordern die Nutzer ein konsistentes und sicher befahrbares Radverkehrsnetz ein.

3.5 Öffentlicher Personenverkehr

Das regional tätige Verkehrsunternehmen Wartburgmobil hat zum Mai 2019 das Fahrplanangebot in Eisenach deutlich umgestellt. Gleichwohl bestehen v.a. bei der Erschließung einzelner Strukturschwerpunkte und der Ortschaften noch Potentiale, um künftig noch mehr Menschen zur Nutzung des ÖPNV zu bewegen. Die Handlungsschwerpunkte bei der Stärkung des ÖPNV sind insbesondere in den folgenden Bereichen zu sehen:

- Sicherstellung der Daseinsfürsorge durch weitere Optimierungen des Angebotes, vor allem Schaffung eines nachfragegerechteren Angebotes am Wochenende und an Tagesrandzeiten

- Erfüllung der gesetzlichen Verpflichtung, den ÖPNV weitgehend **barrierefrei zu gestalten**, Investitionsbedarf beim Umbau von Haltestellen ist erheblich.
- **Sicherung der bestehenden Infrastruktur** durch Investitionen in den Bestandserhalt
- Prüfung möglicher Optionen zur **Verbesserung der räumlich-zeitlichen Erschließung**
- Ausbau wichtiger **Übergangsstellen** innerhalb des ÖPNV sowie zum Fahrrad (Bike&Ride), Pkw (Park&Ride) und ggf. Car-Sharing
- Grundsätzliche Erhaltung und Verbesserung der **Busbevorrechtigung** im Verkehrsablauf



Foto: Nicht anforderungsgerechte Haltestellenausführung am Karlsplatz

3.6 Straßennetz und Ruhender Verkehr

Aufgrund der zu erwartenden demografischen Entwicklung in Stadt und Umland, ist gemäß der vorliegenden Verkehrsprognose tendenziell mit leicht rückläufigen Verkehrsmengen zu rechnen. Ein Fokus zukünftiger Verkehrsplanung liegt daher auf dem **Erhalt des bestehenden Netzes** und der effizienteren Auslastung bestehender Strecken durch verkehrstechnische und verkehrsorganisatorische Maßnahmen. Hierbei ist insbesondere das Hauptstraßennetz bestehend aus den Bundesstraßen, der Rennbahn und der Mühlhäuser Straße als Rückgrat des Straßennetzes anzusehen. Durch die Verkehrsbündelung auf diesen Achsen sollen sensible Bereiche – und vor allem die Innenstadt – von Verkehren entlastet werden. Die folgenden Ansätze werden durch Maßnahmen zu untersetzen sein:

- **Vorhaltung und Ertüchtigung des Hauptverkehrsstraßennetzes** und Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer als Voraussetzung einer Verkehrsberuhigung abseits dieses Vorrangnetzes
- **Konzentration des Hauptstraßennetzes** auf den für einen leistungsfähigen Verkehrsablauf erforderlichen Straßen und Knotenpunkten (z.B. Bahneck, Stedtfelder Straße)
- **Vermeidung von Schleichverkehren durch Wohngebiete** abseits des Hauptstraßennetzes durch Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten (z.B. durch Ausweitung von Tempo 30 Zonen, Sperrung von Nebenstraßen für den gebietsfremden Verkehr etc.)

- **Sicherung und Stärkung der Bedeutung der Rennbahn** als wichtige Hauptverkehrsstraße des innerstädtischen und regionalen Kfz-Verkehrs
- **Verbesserung im Verkehrsfluss** z.B. durch eine optimierte Abstimmung der Lichtsignalanlagen (Koordinierung)

Es existieren stark durch die Folgen eines hohen Kfz-Verkehrs geprägte städtische Bereiche. Hier werden die durch den VEP 2035 angestrebten gesamtstädtischen Verkehrsreduktionen allein nicht ausreichen wird, wesentliche Verbesserungen herbeizuführen. Im Sinne einer **beut-samen Weiterentwicklung des Straßennetzes** sollte hier vor allem der Neubau von regional und überregional bedeutsamen Straßen zur Verkehrsentlastung geprüft werden. Bei Maßnahmen, die zwar sinnvoll erscheinen, aber mittelfristig keine wesentlichen Entlastungswirkungen entfalten, sollten mögliche Optionen der Netzentwicklung durch Flächenfreihaltungen gewährleistet bleiben.

Geprägt durch seine Lage an wichtigen Trassen über den Thüringer Wald ist die Stadt seit jeher von erheblichen **regionalen und überregionalen Verkehren** im Straßennetz geprägt. Diese schränken bis heute die Handlungsoptionen der Verkehrsplanung im Stadtgebiet ein. Zur Beibehaltung und Weiterentwicklung der wirtschaftlichen und touristischen Errungenschaften sowie einer hohen Lebensqualität der Menschen in Eisenach und der Wartburgregion stellt die Ortsumgehung B 19 das zentrale Anliegen der Stadtentwicklung (ISEK 2030) und der Verkehrsplanung (VEP 2035) dar. Wenngleich eine Realisierung dieser Strecken im Geltungszeitraum des vorliegenden VEP 2035 nicht zu erwarten ist, können die oben genannten Ziele erreicht werden.

Bei der Umgestaltung von Straßen ist zukünftig stärker auf die Herstellung **attraktiver Stadträume** zu achten. Dabei spielen auch entwurfstechnische Grundlagen der Verkehrsplanung eine Rolle, die z.B. in den Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete² der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) festgehalten wurden.

Die Entwicklung der Verkehrssicherheit in Eisenach war in den vergangenen Jahren von zunehmenden Unfallzahlen geprägt. Mit geeigneten Maßnahmen soll das **Straßennetz für alle Nutzer sicherer gestaltet** werden.

² Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2011

3.7 Mobilitätsmanagement und innovative Mobilität

Durch Mobilitätsmanagement soll die individuelle Mobilität der Verkehrsteilnehmer mithilfe nicht-investiver Maßnahmenansätze beeinflusst werden. Teilweise wird aber auch die Schaffung geeigneter (infrastruktureller) Voraussetzungen dem Mobilitätsmanagement zugeordnet.

Für den VEP 2035 werden in diesem Handlungsfeld die folgenden maßgeblichen Ansätze gesehen:

- Gewinnung wichtiger Akteure aus der Wirtschaft und der Verwaltung für den Aufbau eines **betrieblichen oder standortbezogenen Mobilitätsmanagements**
- Aufbau eines **Car-Sharing-Angebotes** durch Gewinnung gewerblicher Betreiber oder Stärkung vorhandener privater Initiativen → Förderung der Multimodalität (Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel im Wochenverlauf)
- Verbesserung der **Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den Verkehrsmitteln** → Förderung von Intermodalität (Nutzung mehrerer Verkehrsmittel auf einem Weg)
- **Zusammenführung von Informationen und Angeboten zum ÖPNV** sowie ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen (Car-Sharing, Fahrradverleih) zu einem verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätsangebot (Mobilitätszentrale/ Mobilitätsportal)
- Umsetzung von **Öffentlichkeitskampagnen** mit dem Ziel einer Steigerung der Verkehrssicherheit und einer Bewusstseinsbildung für die Verkehrsmittelwahl
- Integrierte **Förderung der Elektromobilität** bei Kfz und Fahrrädern
- Beteiligung an **Forschungsprojekten** und Zusammenarbeit mit Hochschulen zum Thema Mobilität

Das Mobilitätsmanagement bietet im Zusammenhang mit Elektromobilität, Radverkehr und Umweltfragen ein hohes Potenzial zur Generierung von Fördermitteln des Bundes oder der EU, die zusätzlich zu den kommunalen Mitteln zur Erreichung der Ziele des VEP 2035 eingebracht werden können. Eigene personelle und finanzielle Ressourcen sind durch die Stadt Eisenach aufzubauen, damit Fördermöglichkeiten abgerufen werden können und der Anschluss an die aktuellen Aufgaben des Mobilitätsmanagements nicht verloren geht.

4. Grundlagen der Handlungskonzepte

4.1 Verkehrswichtige Netze

Als Grundlage der Handlungskonzepte sind in einem iterativen Prozess zwischen Stadtverwaltung und dem Gutachter des VEP 2035 verkehrswichtige Netze der Verkehrsträger definiert worden:

- Im **Kfz-Verkehr** wurde das künftige Netz der Hauptverkehrs- und wichtigen Sammelstraßen entwickelt. Dabei lag der Fokus auf einer Konzentration großer Verkehrsströme auf leistungsfähigen Achsen, wodurch Straßen im Nebennetz in ihrer Funktion herabgestuft werden können. Den Kern des Vorrangnetzes bilden die Bundes- und Landesstraßen. Die Bedeutung der B 19 hängt dabei von der Umsetzung der Ortsumgehung Eisenach ab. Komplettiert wird das Vorrangnetz durch die Rennbahn und die Mühlhäuser Straße, sowie – bei Umsetzung der Maßnahme K.3 – dem Eichrodter Weg. Das Zielnetz Kfz-Verkehr 2035 kann **Abbildung 15** im Anhang entnommen werden. Hier sind zudem die Stadtbereiche farblich hervorgehoben, in denen eine flächenhafte Verkehrsberuhigung anzustreben ist.
- Für den **Radverkehr** wurde ein Netz aus Haupt-, Neben- und sonstigen (auch touristischen) Routen entwickelt. Die Klassifizierung der Radrouten korrespondiert dabei mit der Priorität in der die Routen für eine durchgängige Befahrbarkeit ertüchtigt werden sollten. Das Netz ist so angelegt worden, dass Radhaupttrouten Stadt- und Ortsteile, Strukturschwerpunkte am Rand der Stadt oder regionale Ziele mit dem Zentrum verbinden (Radialen). Zudem wurde der Radweg entlang der im Stadtgebiet verlaufenden Hörsel als wichtige nördliche Tangentiale der Innenstadt eingestuft. Nebenrouten verknüpfen die Haupttrouten und erschließen das Stadtgebiet feiner. Radhaupttrouten werden soweit möglich abseits von Hauptverkehrsstraßen geführt, da diese – eine durchgängig gute Befahrbarkeit der Route vorausgesetzt – von Radfahrern bevorzugt werden. Das Radroutennetz kann **Abbildung 16** im Anhang entnommen werden.
- Das Zielnetz des **ÖPNV** weist die empfehlenswerten ÖPNV-Achsen aus. Die entsprechenden Straßen sind für die Befahrbarkeit durch den ÖPNV herzurichten und es ist ein möglichst reibungsfreier Verkehrsablauf für die Fahrzeuge des ÖPNV sicherzustellen. In Teilbereichen kann es dabei zu Zielkonflikten mit dem Vorrangnetz des Kfz-Verkehrs kommen, wobei gemäß verkehrlichem Leitbild dem ÖPNV im Zweifel Vorrang einzuräumen ist. Die wichtigsten ÖPNV-Achsen können **Abbildung 17** im Anhang entnommen werden.
- Im **Fußverkehr** wurden aufbauend auf die in der Analyse festgestellten wichtigen Fußverkehrsachsen ergänzende Verbindungen identifiziert, durch die das Fußverkehrsnetz weiterentwickelt werden kann. Das Ergebnis kann **Abbildung 18** im Anhang entnommen werden.

Diese verkehrswichtigen Netze bilden die Grundlage der Verkehrsentwicklung Eisenachs in den kommenden Jahren. Die Maßnahmen des VEP 2035 tragen zur Etablierung dieser Netze und damit zur Erreichung der Ziele des verkehrlichen Leitbildes bei. Sie werden in den folgenden Kapiteln beschrieben.

Die Beschreibung der einzelnen Maßnahmen wird jeweils durch eine Tabelle ergänzt in der wesentliche Aspekte der Maßnahmen zusammengefasst werden (z.B. Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen des VEP 2035, Akteure). Im Ergebnis des Bewertungsprozesses ist zudem eine Priorisierung der Maßnahmen und die Zuordnung eines anzustrebenden Umsetzungshorizontes und einer erwarteten Kostenklasse erfolgt. Erläuterungen zur Bedeutung der verwendeten Symbole können **Anlage 2** entnommen werden.

4.2 Maßnahmenbewertung des VEP 2035

Die Handlungskonzepte bauen auf den verfolgungswerten Maßnahmenansätzen aus der Maßnahmenbewertung auf, die im Zeitraum bis 2035 umgesetzt werden sollten. Eine differenzierte Erläuterung der Bewertungsmethodik kann in *Anlage 2* im Anhang zum Bericht eingesehen werden.

Maßnahmen, bei denen erhebliche Zielkonflikte bestanden oder deren Umsetzung als unrealistisch bzw. nicht erforderlich eingeschätzt wurden, sind nicht Bestandteil des VEP 2035. Dazu gehören beispielsweise:

- Weitere Anbindungen der Stadt an die Stadtautobahn (heute B 19), wie sie im VEP 1994 diskutiert wurden (Eisenach-Nord, Ziegelfeld, Bismarckhütte). Maßgeblich hierfür sind einerseits bauliche Hindernisse, die nur mit erheblichem finanziellem Aufwand zu überwinden wären. Gleichzeitig sind die verkehrlichen Wirkungen nicht unproblematisch bzw. teilweise entgegen der Zielstellungen des VEP 2035 (z.B. durch eine Anschlussstelle im Bereich Bismarckhütte könnten zwar stark belastete Straßen (z.B. Rennbahn, Mühlhäuser Straße) entlastet werden, gleichzeitig würden jedoch erhebliche Verkehrsströme in bislang relativ ruhige Wohnquartiere gezogen werden (Karolinenstraße, Stresemannstraße). Eine Anschlussstelle in Eisenach-Nord führt zu einer Verlagerung von innerstädtischen Quell- und Zielverkehren von der Mühlhäuser Straße weg ins verkehrsberuhigte Wohngebiet Nord.)
- Ein Anschluss der L 1016 an die A 4, da dies gemäß Verkehrsmodell nur vergleichsweise geringe Verkehrsentlastungen in bebauten Stadträumen (z.B. Stockhausen und Langensalzaer Straße) ergeben würde. Merkliche Entlastungen entfallen auf Straßen ohne anliegende Bebauung (vor allem B 19 bei Ramsborn, L 1021 und K 2a). Mehrbelastungen welche die Leistungsfähigkeit der Mühlhäuser Straße weiter einschränken wären zu erwarten.
- Der Bau von Radschnellwegen zwischen Eisenach und den umliegenden Gemeinden bzw. innerhalb der Stadt: Die Radrouten in der Region Eisenach weisen einerseits nicht die für eine Radschnellverbindung übliche Verbindungsfunktionsstufe II gemäß RIN (Richtlinie für integrierte Netzgestaltung) auf und verfügen andererseits nicht über das erforderliche Potential an täglichen Radpendlern gemäß der Förderrichtlinien des Bundes³. Es wird eine Qualifizierung der Routen als klassische regionale Radrouten angestrebt.

³ *Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017-2030*
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

- Wiedereinführung eines Straßenbahnangebotes (Anregung aus Bürgerveranstaltung): Vor dem Hintergrund der angespannten finanziellen Situation der Stadt sowie der grundsätzlich bedarfsgerechten Abwicklung des ÖPNV mit dem vorhandenen Busangebot wird die Wiedereinführung eines Straßenbahnangebotes nicht als zielführend eingeschätzt. Es wären erhebliche Erstinvestitionen notwendig, die verkehrsplanerische Entwicklungen in anderen Handlungsfeldern wahrscheinlich über Jahre erheblich einschränken.

4.3 Entwicklung des Prognose-Nullfalls

Grundlage für die Bewertung der Wirksamkeit vieler Maßnahmen im Straßennetz ist das Verkehrsmodell der Stadt Eisenach. Für den VEP 2035 ist Mitte 2019 ein Prognose-Nullfall entwickelt worden, der die stadtstrukturellen Änderungen (z.B. Entwicklung der Bevölkerung nach 1. regionalisierter Bevölkerungsvorausberechnung des Landes Thüringen) und die Umsetzung absehbarer Stadtentwicklungsprojekte (v.a. EKZ „Tor zur Stadt“) berücksichtigt. Da es für die Umsetzung der Maßnahme I.1 (Halbseitige Sperrung des Nikolaitores) bereits einen gültigen Stadtratsbeschluss gibt, ist diese Maßnahme auch im Prognose-Nullfall berücksichtigt worden. Weitere feststehende Maßnahmen im Straßennetz im Prognose-Nullfall sind die Wiederinbetriebnahme der Brücken August-Bebel-Straße und Friedrich-Naumann-Straße.

Die Verkehrsbelastungen im Prognose-Nullfall 2035 können **Abbildung 19.1** entnommen werden. Die Differenzbelastung zum Analysefall ist in **Abbildung 19.2** dargestellt. Erkennbare Veränderungen der Verkehrsströme in der westlichen Innenstadt sind auf die halbseitige Sperrung des Nikolaitores, die geänderte Fahrtrichtung in der Nikolaistraße und den Neubau des EKZ „Tor zur Stadt“ zurückzuführen. Dem gegenüber steht eine deutliche Entlastung der Innenstadt, dabei vor allem des Karlplatzes, der Löberstraße, der Nikolaistraße sowie der Sophienstraße und Alexanderstraße bis hin zur Clemdastraße und Hospitalstraße. Ebenfalls deutlich sind die Verkehrsverlagerungen durch die Öffnung der Brücke Friedrich-Naumann-Straße zu erkennen. Die Karolinenstraße, Grabental und Fischweide werden durch diese Maßnahme entlastet. Verkehrszunahmen sind im Bereich Rennbahn und Friedrich-Naumann-Straße zu erwarten.

Nach Abschluss der Modellprognose ist die 2. regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Thüringen veröffentlicht worden, nach der Eisenach wieder eher eine tendenziell rückläufige Einwohnerentwicklung zu erwarten hat. Diese Erkenntnisse sind im Prognosenetz nicht mehr berücksichtigt worden. Aufgrund der perspektivisch geringeren Einwohnerzahl der Stadt ist mit ebenfalls leicht rückläufigen Verkehrszahlen gegenüber dem vorliegenden Prognose-Nullfall zu rechnen. Die im Folgenden verwendeten Prognose-Verkehrszahlen sind demnach eher etwas zu hoch, wodurch z.B. Leistungsfähigkeitseinschätzungen auf dieser Grundlage auf der sicheren Seite liegen.

abrufbar unter: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/verwaltungsvereinbarung-radschnellwege.pdf?__blob=publicationFile (zuletzt abgerufen am 31.01.2020)

5. Integrierte Handlungskonzepte

5.1 Innenstadt

5.1.1 Vorbemerkungen

Die Verkehrsberuhigung der Innenstadt ist bereits 2003 im Rahmen eines Mittelfristigen Verkehrskonzepts umfangreich betrachtet worden. Schon damals war erkennbar, dass ein leistungsfähiges Hauptstraßennetz als Umgehung der Innenstadt für die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen unerlässlich ist. Außer der Umgestaltung des Busbahnhofes und der damit einhergegangenen Umverlegung der Hauptverkehrsverbindung von der Gabelsberger Straße auf die Müllerstraße sind jedoch diesbezüglich keine wesentlichen Maßnahmen umgesetzt worden. Folglich sind in der Altstadt auch nur wenige der vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt worden, wie z.B. halbseitige Sperrung der südlichen Marktüberfahrt und Umgestaltung des Johannisplatzes. Änderungen im Routenwahlverhalten des Kfz-Verkehrs konnte nur die erstgenannte Maßnahme entfalten.

Im Rahmen des vorliegenden Verkehrsentwicklungsplans sind daher die Vorschläge des Mittelfristigen Verkehrskonzepts einer neuerlichen Prüfung unterzogen worden. Eine Umsetzung aller Stufen des Konzepts kann unter den heutigen Randbedingungen nicht empfohlen werden, da beispielsweise der dafür erforderliche Ausbau des Hauptstraßennetzes in den bestehenden Straßenräumen absehbar nicht realisierbar ist.

In den folgenden Kapiteln werden vor allem Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der Innenstadt vorgestellt. Zur Reduktion der Kfz-Verkehrsbelastung ist es zudem erforderlich, die Innenstadt insgesamt besser mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes erreichbar zu gestalten und besser mit dem übrigen Stadtgebiet zu verknüpfen. Maßnahmen hierfür sind den Handlungsfeldern der jeweiligen Verkehrsmittel zugeordnet. Ansätze für die Erreichung der notwendigen Leistungsfähigkeit des umliegenden Hauptverkehrsstraßennetzes sind dem Handlungsfeld Kfz-Verkehr zugeordnet.

Die räumlich verortbaren Maßnahmen des Handlungsfeldes Innenstadt sind in **Abbildung 20** zusammengestellt. Zusammen mit den übrigen Maßnahmen des VEP 2035 sind die Maßnahmen des Handlungsfeldes Innenstadt in einer Maßnahmentabelle als *Anlage 4* zusammengestellt.

5.1.2 I.1 Halbseitige Sperrung des Nikolaitores

Die Innenstadt Eisenachs ist durch vielfältige Durchgangsverkehrsströme im Kfz-Verkehr geprägt. Dabei gehört die Ost-West-Verbindung zwischen Hospitalstraße und Bahnhofstraße zu den am stärksten belasteten. Mit einer halbseitigen Sperrung des Nikolaitores wird eine Verlagerung von Durchgangsverkehren – zumindest in einer Richtung – auf das umliegende Hauptverkehrsstraßennetz angestrebt.



Foto: Karlsplatz mit Nikolaitor im Hintergrund

Bereits im Jahr 2018 beschloss der Stadtrat Eisenachs eine halbseitige Sperrung des historischen und denkmalgeschützten Nikolaitores, bei der die stadteinwärtige Fahrtrichtung für alle Kfz gesperrt wird. Die Umsetzung soll gemeinsam mit einer baulich bedingten Teilspernung des Karlsplatzes erfolgen (Sanierung einer Stützmauer). Diese Baumaßnahme befindet sich derzeit in der Ausschreibungsphase, sodass mit einer kurzfristigen Umsetzung zu rechnen ist. Nach der Umsetzung soll diese Maßnahme evaluiert und die Akzeptanz durch eine Bürgerbefragung abgesichert werden.

Im Zuge der halbseitigen Sperrung der Tordurchfahrt ändern sich Verkehrsströme des Kfz-Verkehrs im Umfeld. Die folgenden verkehrsorganisatorischen Anpassungen sind erforderlich:

- Umkehrung der Einbahnstraßenrichtung auf der Nicolaistraße
- Zufahrt zur Innenstadt aus östlicher Richtung über die Schillerstraße, die zwischen dem Parkplatz der VR Bank und der Müllerstraße als Einbahnstraße in Richtung Westen betrieben wird
- Verbot des Linksabbiegens aus der Uferstraße Richtung Gabelsberger Straße
- Führung des stadteinwärtigen Busverkehrs über die Schillerstraße, Nicolaistraße zum Karlsplatz, Führung des Regionalbusverkehrs nach Westen ebenfalls über die Schillerstraße zur Sophienstraße (bereits heute praktiziert)
- Sicherung der aus dem Nikolaitor ausfahrenden Verkehrsströme durch eine optimierte Signalisierung am Kaiserhof

Mit der Umsetzung der verkehrsorganisatorischen Änderungen wird die ebenfalls stark belastete Durchgangsstrecke vom Johannisplatz über den Karlplatz zur Sophienstraße unterbunden, was eine zusätzliche verkehrsberuhigende Wirkung auf die Altstadtbereiche südlich des Karlsplatzes hat. Die verkehrlichen Effekte dieser Maßnahme, insbesondere in Bezug auf Verkehrsverlagerungen können einer verkehrsplanerischen Untersuchung entnommen werden, welche parallel zur Bearbeitung des VEP 2035 durchgeführt wurde⁴.

I.1 Halbseitige Sperrung des Nikolaitores

Kurzbeschreibung:

Durch die Halbseitige Sperrung des Nikolaitores wird die Verkehrsbelegung des Karlsplatzes erheblich reduziert. Die damit zusammenhängenden verkehrsorganisatorischen Anpassungen stellen einen leistungsfähigen Verkehrsablauf im Umfeld sicher und reduzieren weitere Durchgangsverkehre durch die Innenstadt.

Wechselwirkungen:

Stärkung der Rennbahn (K.8) unterstützt Ansätze der Verkehrsentlastung in der Innenstadt. Beidseitige Befahrung der Langensalzaer Straße (K.3) entlastet den Knotenpunkt Gabelsbergerstraße/ Clemensstraße/ Rennbahn für Verkehrsverlagerungen aus der Innenstadt.

Akteure:

Stadt, TLBV, Nahverkehrsunternehmen

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



5.1.3 I.2 Umgestaltung des Karlsplatzes mit Verkehrsberuhigung der südlichen Platzhälfte

Der Karlsplatz ist heute durch Flächen des Kfz-Verkehrs geprägt, was nicht zuletzt durch die vielfältigen Verkehrsströme, die den Platz überqueren begründet ist. Gleichzeitig ist der Platz der Auftakt zur Altstadt für alle Besucher, die vom (Bus-) Bahnhof aus die Innenstadt erreichen. Von der zentralen Bushaltestelle auf dem Platz verkehren fast alle Stadtbuslinien, wodurch der Platz auch als Haltestelle im ÖPNV eine sehr große Bedeutung besitzt. Im Zuge der geplanten Umgestaltung des Platzes sollten die folgenden Aspekte Berücksichtigung finden:

- Deutlich verkehrsberuhigte Gestaltung der südlichen Platzüberfahrt, sodass eine Überfahrt für Verkehrsteilnehmer, die weder Quelle oder Ziel am Karlsplatz haben unattraktiver wird (z.B. Aufpflasterungen, ein verkehrsberuhigter Bereich, Begegnungszone).
- Befahrung durch Busse ist weiterhin sicherzustellen
- Unter Berücksichtigung stadtgestalterischer Aspekte ist auch die Einordnung von Kfz-Stellplätzen grundsätzlich denkbar

⁴ Untersuchung der Auswirkungen einer Sperrung der Ost-West-Durchfahrt des Nikolaitores im Auftrag der Stadt Eisenach
IVAS, 2018

Mit der vorgeschlagenen Umgestaltung des Karlsplatzes werden die verkehrsplanerischen Ansätze der Verkehrsberuhigung in der Altstadt unterstützt. Zudem wird der Platz besser als heute durch Bewohner und Besucher der Stadt erlebt werden können. Seine Bedeutung als zentrale Haltestelle im städtischen ÖPNV wird der Platz weiterhin behalten.

Im Rahmen des VEP wurde auch über eine Sperrung der südlichen Platzüberfahrt für den gesamten MIV diskutiert. Zur Sicherstellung einer guten Erreichbarkeit des zentralen Platzes für alle Verkehrsteilnehmer und zur Vermeidung weiterer Verkehrsverlagerungen in die nördliche Altstadt wird diese Maßnahme im Betrachtungszeitraum des vorliegenden VEP bis 2035 nicht weiter verfolgt.

Die vergleichsweise hohe Einschätzung des Kostenrahmens begründet sich bei dieser Maßnahme vor allem durch die ohnehin geplante Neugestaltung des Karlsplatzes und die dafür erforderlichen baulichen Maßnahmen.

I.2 Umgestaltung des Karlsplatzes mit Verkehrsberuhigung der südlichen Platzhälfte

Kurzbeschreibung:

Zur Rücknahme der Dominanz des Kfz-Verkehrs auf dem Karlsplatz wird die Umgestaltung des Platzes inkl. einer Verkehrsberuhigung der südlichen Platzhälfte empfohlen. Durch diese Maßnahme soll der Platz weitgehend vom Durchgangsverkehr befreit werden und seine Funktion als Stadtplatz wahrnehmen. Die Verkehre werden vorrangig auf die Wartburgallee verlagert.

Wechselwirkungen:

Ortsumgehung Stockhausen und Eisenach (K.1) schafft Kapazitäten für weitere Verlagerungen auf Wartburgallee, mit deren Umsetzung könnte langfristig eine Sperrung des Karlsplatzes in Betracht gezogen werden

Akteure:

Stadt, TLBV, Nahverkehrsunternehmen

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität

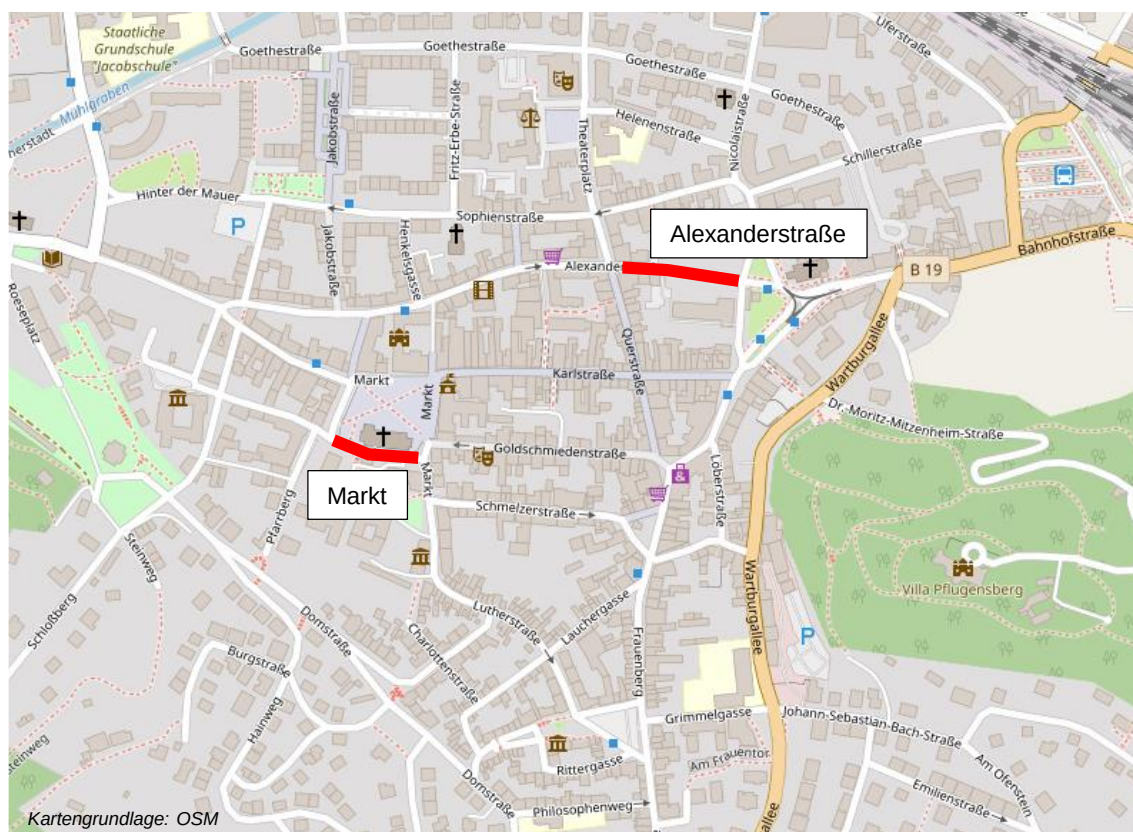


5.1.4 I.3 Einschränkung der nächtlichen Durchfahrbarkeit der Altstadt

Zum Schutz der Anwohner der Innenstadt vor Verkehrslärm vor allem in den Nachtstunden wird eine tageszeitlich beschränkte Befahrbarkeit von Straßen empfohlen, die gerade in den verkehrsschwachen Tageszeiten von störendem Durchgangsverkehr genutzt werden. Wenngleich nachts die Verkehrsmengen auch auf diesen Straßen wesentlich geringer sind als tagsüber, werden zu dieser Tageszeit laute Einzelereignisse wie vorbeifahrende Fahrzeuge als deutlich störender wahrgenommen.

Es wird daher empfohlen in den Nachtstunden z.B. zwischen 22 und 6 Uhr die südliche Marktüberfahrt sowie die Alexanderstraße zwischen Karlsplatz und Querstraße für den Kfz-Verkehr zu

sperren. Dies kann durch eine Beschilderung erfolgen. Wenn wiederkehrend regelwidriges Verhalten festgestellt wird, kann die Nachrüstung von Pollern oder Schrankenanlagen in Betracht gezogen werden. Die Befahrbarkeit für Fahrzeuge des ÖPNV soll bei Bedarf grundsätzlich gewährleistet bleiben. Die Maßnahme ist bezüglich ihres grundsätzlichen Erfordernisses bereits im Lärmaktionsplan von 2018 beschrieben worden.



Grafik 4: Für eine nächtliche Durchfahrtsbeschränkung vorgeschlagene Straßenabschnitte

Einschränkungen die über die Nachtzeiten hinausgehen, wurden im Mittelfristigen Verkehrskonzept in Erwägung gezogen. Für das hier vorliegende Konzept mit einem Planungszeitraum bis 2035, ist eine Ausweitung der beschriebenen Einschränkungen auf die Zeiträume zwischen 6-22 Uhr aktuell nicht vorgesehen. Im Falle einer weiteren Ausweitung dieser Zeiten müssen möglicherweise entstehende Nachteile der Erreichbarkeit für den Einzelhandel, Dienstleistungen und Verdrängungseffekte des Verkehrs in die Überlegungen einbezogen werden.

Die nächtliche Durchfahrtsbeschränkung hat Verkehrsentlastungen auf den gesamten von Westen nach Osten verlaufenden Durchgangsrouten zur Folge. Anwohner, die „hinter“ dem gesperrten Straßenabschnitt wohnen, müssen dann jedoch in den Nachtstunden Umwege auf dem Weg von/ zur Wohnung in Kauf nehmen. Diese Anwohner profitieren gleichzeitig auch am stärksten

von den Verkehrslärmreduktionen. Verlagerungen dürfte es insbesondere auf die Rennbahn geben. Eine akustisch wahrnehmbare Zunahme des Verkehrslärms ist hier durch diese Maßnahme nicht zu erwarten.

I.3 Nächtliche Sperrung von Durchgangsstraßen in der Altstadt

Kurzbeschreibung:

Zur Senkung der nächtlichen Störereignisse durch den Kfz-Verkehr wird die Sperrung der südlichen Marktüberfahrt und der Alexanderstraße (zwischen Querstraße und Karlsplatz) in den Nachtstunden empfohlen.

Wechselwirkungen:

keine

Akteure:

Stadt

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



5.1.5 I.4 Marienstraße: Anpassung der Einbahnstraßenregelung

Die Marienstraße befindet sich im Süden der Innenstadt zwischen Frauenplan und der Wartburgallee. Sie verläuft weitgehend parallel zur B 19 Wartburgallee als Einbahnstraße in südlicher Fahrtrichtung. Sie dient dem Quell- und Zielverkehr der Innenstadt sowie dem Durchgangsverkehr aus westlicher und nördlicher Richtung als Alternative zur B 19, wodurch hier teils vermeidbarer Verkehr hindurchführt.

Mit der Umkehrung der Einbahnstraßenrichtung zwischen Barfüßerstraße und Frauenplan wird eine Durchfahung der Marienstraße in Nord-Süd-Richtung unterbunden. Das Verkehrsaufkommen in der Marienstraße kann durch diese Maßnahme wirkungsvoll reduziert werden, während Verkehre auf der Wartburgallee gebündelt werden. In diesem Abschnitt verfügt die Wartburgallee auch mit Umsetzung der Maßnahmen I.1 und I.2 noch über ausreichend Reserven.

Die Befahrbarkeit der Marienstraße für Radfahrer in beide Richtungen ist künftig sicherzustellen, da die Straße als Hauptroute im Süden der Innenstadt eine hohe Bedeutung im Radverkehr aufweist und die Wartburgallee keine attraktive alternative Routenführung darstellt.

I.4 Marienstraße: Anpassung der Einbahnstraßenregelung

Kurzbeschreibung:

Zur Unterbindung der Durchfahrung unnötiger "Schleichverkehre" wird die Änderung der Einbahnstraßenregelung als wirksam empfohlen. Für Radfahrer ist die Befahrbarkeit künftig in beide Richtungen sicherzustellen (Radhaupttroute).

Wechselwirkungen:

Marienstraße als Teil des Radhaupttroutennetzes muss für Radfahrer in beide Richtungen befahrbar bleiben.

Akteure:

Stadt

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



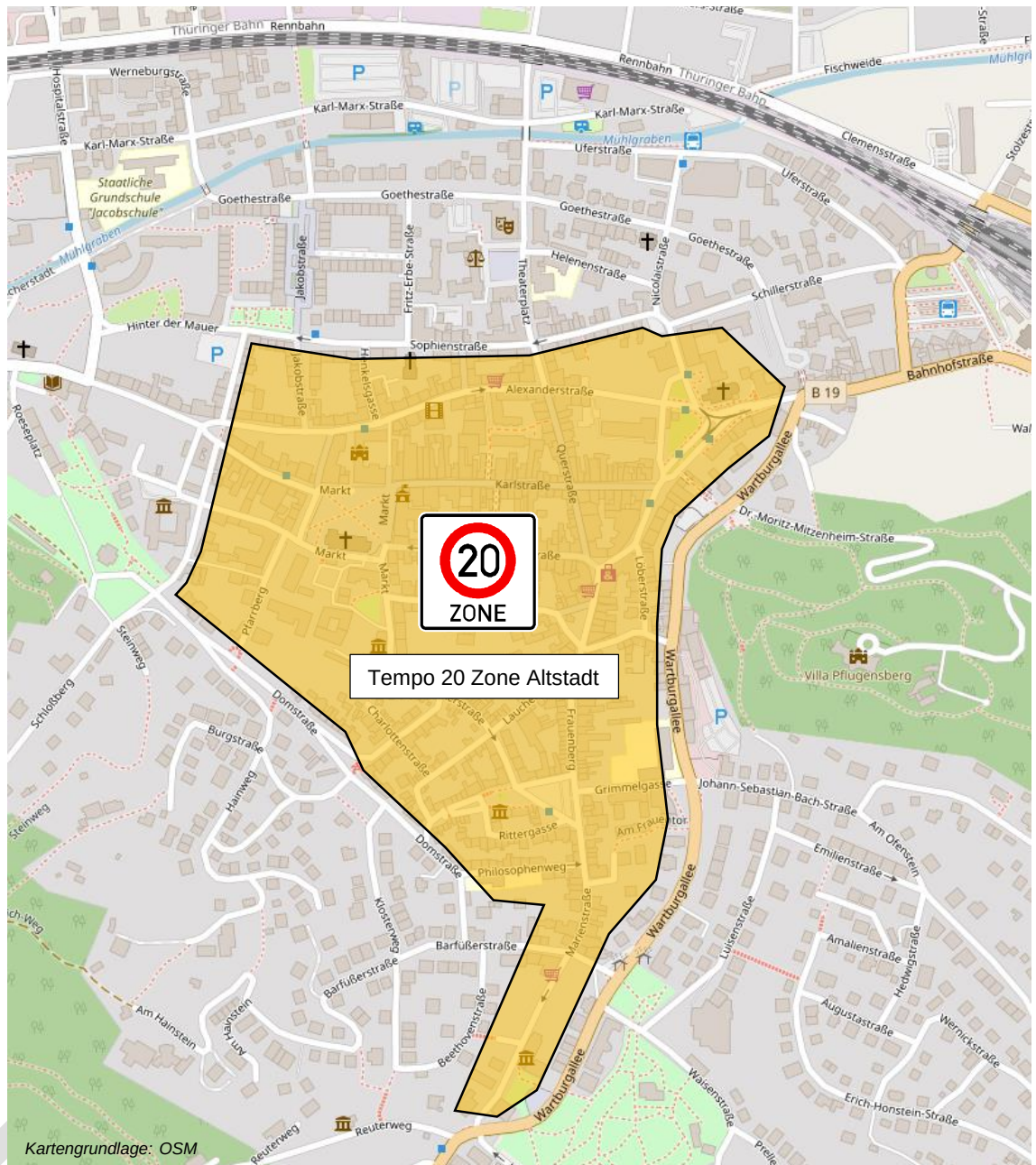
5.1.6 I.5 Tempo 20-Zone Altstadt

Die Altstadt Eisenachs ist bereits heute weitgehend in einer Tempo 30-Zone zusammengefasst. Im Bearbeitungsprozess des VEP 2035 wurde diese Tempo 30-Zone vor allem in Richtung Westen noch einmal deutlich erweitert (Hospitalstraße, Katharinenstraße, August-Bebel-Straße).

Die zentralen Bereiche dieser verkehrsberuhigten Zone zeichnen sich durch eine besonders hohe Nutzungsüberlagerung zwischen verkehrlichen Aufgaben und Seitenraumnutzung aus. Daher sollen diese Bereiche noch einmal verkehrsorganisatorisch hervorgehoben und weiter verkehrsberuhigt werden. Es wird daher die Einrichtung einer Tempo 20-Zone in der zentralen Altstadt als sogenannten verkehrsberuhigten Geschäftsbereich vorgesehen. Mit dieser Maßnahme werden insbesondere die folgenden Ziele erreicht:

- Verminderung von Durchgangsverkehren
- Steigerung der Verkehrssicherheit
- Reduktion des Verkehrslärms
- Aufwertung der öffentlichen Räume (z.B. für Außengastronomie)
- Reduktion von Erschütterungen, die der historischen Bausubstanz schaden

Für die Tempo 20-Zone in der Altstadt Eisenachs wird die folgende Ausdehnung empfohlen:



Grafik 5: Vorschlag Tempo 20 Zone Altstadt

Die Einrichtung von Tempo 20- Zonen wird insbesondere in zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion empfohlen. Hinsichtlich der straßenräumlichen Gestaltung gelten die gleichen Möglichkeiten wie in Tempo 30-Zonen. Durch die weitergehende Verkehrsberuhigung gegenüber der bestehenden Verkehrsregelung ist mit leichten Verkehrsverlagerungen ins Hauptstraßennetz zu rechnen.

I.5 Tempo 20-Zone Altstadt		
Kurzbeschreibung: Zur flächenhaften Verkehrsberuhigung und Steigerung von Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit wird im Kernbereich der Altstadt eine Tempo 20 Zone eingerichtet.		
Wechselwirkungen: keine		
Akteure: Stadt	Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	
Zeithorizont 	Kostenrahmen 	Priorität 

5.1.7 I.6 Umgestaltung des Platzes vorm Nikolaitor (Kaiserhof)

Unweit des Nikolaitores entsteht derzeit ein wichtiges städtebauliches Entwicklungsprojekt Eisenachs. Gegenüber des Hauptbahnhofes wird mit dem Bau des Fachmarktzentrums „Tor zur Stadt“ eine Brachfläche in der Innenstadt beseitigt. Hier entstehen Einkaufsmöglichkeiten, ein Tagungszentrum, ein Hotel und ein Parkhaus mit über 500 Stellplätzen. Mit dem Einkaufszentrum wird parallel zur Bahnhofstraße eine neue fußläufige Verbindung zwischen dem Altstadtzugang am Nikolaitor und dem Hauptbahnhof geschaffen.

Im Bereich östlich des Nikolaitores (Kaiserhof) wird durch den Bau des Einkaufszentrums ein neues Bindeglied zwischen Einkaufsinnenstadt, Tor zur Stadt und Bahnhof entstehen. Einerseits wird die Waldhausstraße hier in Form eines Vorplatzes zum Einkaufszentrum gestaltet und andererseits wird mit der unter I.1 vorgestellten Maßnahme auch auf der anderen Seite der Wartburgallee weniger Fläche für den Kfz-Verkehr benötigt. Der gesamte Platz ist diesen geänderten Rahmenbedingungen anzupassen, da an dieser Stelle das Aufkommen querender Fußgänger erheblich zunehmen dürfte.

Es wird daher empfohlen, mit den folgenden Zielstellungen eine Planung dieses Stadtraums anzustoßen:

- Vergrößerung der Seitenbereich für Fußgänger und Schaffung von Aufenthaltsqualitäten
- Schaffung einer attraktiven, sicheren und auch für größere Fußverkehrsmengen geeigneten Quermöglichkeit der Bundesstraße
- Flächen für den fließenden Kfz-Verkehr auf das notwendige Maß reduzieren
- Anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen vorsehen
- Schaffung von Fahrradabstellanlagen im gesamten Platzbereich und in der Nähe der Zugänge zum Parkhaus

I.6 Umgestaltung des Platzes vorm Nikolaitor (Kaiserhof)

Kurzbeschreibung:

Durch die verkehrsorganisatorischen Änderungen am Nikolaitor können östlich des Tores Flächen umgestaltet werden. Hier ist absehbar mit einem erheblichen Fußgängerquerungsbedarf zu rechnen, da östlich der Wartburgallee das EKZ und Parkhaus „Tor zur Stadt“ entsteht. Der Kreuzungsbereich ist daher umzugestalten und auf die neuen Nutzungsansprüche anzupassen.

Wechselwirkungen:

halbseitige Sperrung des Nikolaitores (I.1), Verbesserung der Querungssituation für Fußgänger (F.2)

Akteure:

Stadt, TLBV

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



5.1.8 I.7 Fortschreibung des Parkraumkonzepts

Die Organisation des Ruhenden Verkehrs stellt eine zentrale Stellschraube verkehrsplanerischen Handelns in einer Stadt dar. Die Parkraumbewirtschaftung dient dabei der Sicherstellung einer ausreichenden Erreichbarkeit zentraler Ziele mit dem Pkw, der Erreichung von Zielen der Stadtentwicklung und einer gerechteren Aufteilung des knappen öffentlichen Straßenraums in hoher Qualität für alle Nutzergruppen. Es ist daher erforderlich, die konzeptionellen Grundlagen der Parkraumbewirtschaftung regelmäßig auf ihre Gültigkeit hin zu überprüfen und ggf. fortzuschreiben.

Mit der Eröffnung des neuen Parkhauses am „Tor zur Stadt“ steht Eisenach eine wesentliche Änderung der Rahmenbedingungen im Ruhenden Verkehr bevor. Das Parkhaus wird – in Übereinstimmung mit bestehenden Konzepten – das Parkplatzangebot der östlichen Altstadt deutlich erweitern. Durch die neuen Kapazitäten entstehen auch neue Handlungsspielräume zur Entlastung der Kernbereiche der Innenstadt, ein grundsätzliches Stellplatzdefizit wurde hier in den Analysen zum VEP 2035 nicht festgestellt.

Vor diesem Hintergrund ist das Parkraumkonzept fortzuschreiben, wobei insbesondere die folgenden Aspekte zu betrachten bzw. zu berücksichtigen sind:

- Ableitung eines anforderungsgerechten Angebotes an Stellplätzen für die unterschiedlichen Nutzergruppen (v.a. Bewohner, Kunden, Beschäftigte (Pendler), Touristen und Besucher)
- Fortführung der Bemühungen der letzten Jahre, Kunden- und Besucherstellplätze in leistungsfähigen Parkieranlagen am Innenstadtrand zu konzentrieren → Entlastung und

Umgestaltungsoptionen der Straßenräume in der Altstadt (unter besonderer Berücksichtigung der Potentiale des neuen Parkhauses „Tor zur Stadt“)

- Entwicklung eines Tarif- und Abrechnungssystems mit räumlicher Staffelung von Gebührenhöhe und Höchstparkdauer mit dem Ziel, Stellplätze im Straßenraum möglichst effizient zu betreiben (regelmäßige Stellplatzverfügbarkeit für viele Nutzer sicherstellen)
- Weiterentwicklung des Parkleitsystems, mit dem Ziel die leistungsfähigen Parkieranlagen möglichst einfach, ohne unnötigen Parksuchverkehr und auf verträglichen Routen zu erreichen
- Herausarbeitung der Parkieranlagen, die im Parkleitsystem berücksichtigt werden sollten und verstärkte Hinweise auf die P&R-Angebote der Stadt (Maßnahme Ö.6)
- Ableitung von Anpassungen bei den Bewohnerparkzonen
- Anforderungen des Reisebusparkens unter besonderer Berücksichtigung von Aus- und Einsteigsbereichen und der Abstellmöglichkeiten der Reisebusse

Der Fokus des Parkraumkonzeptes ist auf die Innenstadt und relevante angrenzende Bereiche der Kernstadt (v.a. Bahnhofsvorstadt, Katharinenstraße, Marienthal etc.) zu richten. Die Fortschreibung des Parkraumkonzeptes ist bereits beauftragt worden, die Maßnahme befindet sich demnach bereits in Umsetzung.

I.7 Fortschreibung des Parkraumkonzeptes

Kurzbeschreibung:

Mit der Errichtung des großen Parkhauses im EKZ „Tor zur Stadt“ eröffnen sich in Eisenach Möglichkeiten straßenbegleitende Kunden- und Besucherstellplätze zu reduzieren und die Innenstadt von ruhendem Verkehr zu entlasten. Im Rahmen eines Parkraumkonzeptes ist die Neuordnung des Parkraumangebotes planerisch vorzubereiten.

Wechselwirkungen:

Routenführung des Parkleitsystems muss die Fahrmöglichkeiten auf wichtigen Hauptverkehrsstraßen berücksichtigen, z.B. Rennbahn, Langensalzaer Straße (Maßnahmen K.3, K.7)

Akteure:

Stadt

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



5.2 Fußverkehr und Barrierefreiheit

5.2.1 Vorbemerkungen

Wichtigste Voraussetzung der Förderung des Fußverkehrs ist eine Stadt der kurzen Wege, also Stadtstrukturen, die von einer hohen Nutzungsdurchmischung und einer engmaschigen Durchwegung geprägt sind. Durch eine Stadtplanung, die Innen- vor Außenentwicklung stellt und so vor allem verkehrlich gut mit dem ÖPNV, Fuß- und Radverkehr erreichbare Lagen entwickelt, werden Stadtstrukturen geschaffen, die hierfür erforderlich sind. Aus verkehrlicher Sicht sind insbesondere die Verknüpfungen der Stadtquartiere untereinander von Bedeutung. Die kompakte Stadtstruktur Eisenachs bietet grundsätzlich gute Voraussetzungen für eine Förderung des Fußverkehrs.

Die Förderung des Fußverkehrs setzt sich aus einer Vielzahl kleinteiliger Maßnahmen zusammen, die im Verkehrsentwicklungsplan nicht vollumfänglich aufgeführt werden können. In diesem Handlungsfeld ist es demnach von besonderer Bedeutung, dass die Anforderungen von Fußgängern in einem systematischen Verwaltungshandeln kontinuierlich mit berücksichtigt werden. Im Rahmen eines Fußverkehrskonzeptes können die hier vorgestellten Ansätze weiter konkretisiert und die in *Abbildung 18* dargestellten wichtigsten Fußverkehrsachsen weiterentwickelt werden.

Die räumlich verortbaren Maßnahmen des Handlungskonzepts Fußverkehr und Barrierefreiheit sind in *Abbildung 20* zusammengefasst.

Als konzeptionelle Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs in Eisenach sind in Anlehnung an das Leitbild zum VEP 2035 vor allem die folgenden Aspekte zukünftig zu intensivieren bzw. fortzuführen:

- Gleichberechtigte, flächenhafte und integrative Berücksichtigung der Belange des Fußgängerverkehrs bei Maßnahmen im öffentlichen Verkehrsraum unter Berücksichtigung aktueller Vorgaben und einer Erhöhung der Qualität und Sicherheit (z. B. Beidseitigkeit der Anlagen bei entsprechender Baustruktur, ausreichende Breiten (i.d.R. 2,50 m), Oberflächen und Sichtbeziehungen).
- Sicherung der Nahmobilität durch die Erarbeitung eines „Netzkonzepts Fußverkehr“ und Umsetzung bzw. Aktualisierung teilträumlicher Verkehrskonzepte mit besonderer Berücksichtigung von:
 - anforderungsgerechten Querungsstellen der Hauptverkehrsstraßen und Bahnstrecken unter Berücksichtigung von Netzdichte und Ortsteilzentren,
 - der rechtlichen Sicherung von Durchwegungen in Stadtquartieren bzw. dem zeitnahen Ausbau bereits geplanter Durchwegungen (Durchgängigkeit von Gebieten für Fußgänger und Radfahrer als Standard weiterverfolgen).
- Besondere Berücksichtigung der Fußgängerbelange im Umfeld wichtiger Ziele wie Haltestellen, Bahnhöfe, Gesundheitseinrichtungen, Seniorenbegegnungsstätten, Verwaltungen,

Schulen, Kitas, Bildungseinrichtungen, Kultureinrichtungen usw. durch ausreichende Dimensionierung und Gestaltung der Anlagen, Gehwegvorstreckungen sowie Schutz gegen Gefährdungspotentiale durch abgestellte Pkw

- Kontinuierliche Instandhaltung der Gehwege
- Berücksichtigung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen sowie von Personen mit Kinderwagen u. ä. bei Ausbau und Sanierung defizitärer Gehwege und Querungen, z. B. durch Herstellung anforderungsgerechter Bordabsenkungen
- Verdichtung sicherer Quermöglichkeiten für den Fußgängerverkehr z. B. durch anforderungsgerechte Mittelinseln, die aufgrund von Fußverkehrsachsen an innerstädtischen Straßen notwendig sind
- Vermeidung langer Wartezeiten für Fußgänger an LSA, u. a. durch wartezeitoptimierte Signalisierung bei reduzierten Umlaufzeiten sowie die weitgehende Vermeidung von Anforderungstastern
- Etablieren familien- und seniorenfreundlicher Ansätze zur Querungsgeschwindigkeit an LSA unter Ausnutzung des vollen Ermessensspielraums der jeweils aktuellen Richtlinien
- Weitgehende Vermeidung von Radfahren auf Gehwegen als Planungsprinzip entsprechend aktueller Richtlinien mit Anpassung in den betroffenen Straßenräumen
- Berücksichtigung der Belange von Fußgängerverkehr und mobilitätseingeschränkter Menschen bei Baustelleneinrichtungen und temporären Sperrungen

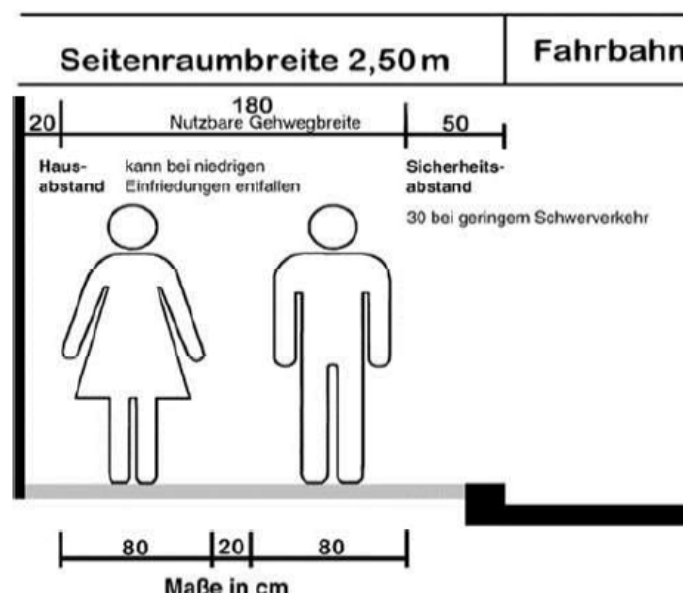
Die konzeptionellen Ansätze der Barrierefreiheit im Fußverkehr müssen durch verschiedene bauliche Einzelmaßnahmen zusätzlich unterstützt werden, wobei im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans vor allem die folgenden Maßnahmen ausgeführt werden:

5.2.2 F.1 Aufwertung von Fußwegen im Stadtgebiet

Die bestehenden Anlagen des Fußverkehrs bilden die Grundlage des Fußverkehrsnetzes der Stadt. Sie sind vor allem im Hinblick auf Breiten und Oberflächen immer wieder im Fokus der Planungen und Öffentlichkeit. Gehwege sind dabei nicht nur zweckmäßig sondern Teil der Stadtgestaltung und oft die übriggebliebenen Flächen für den Aufenthalt der Menschen in einer Stadt. Die Wahrnehmung wie gut oder schlecht ein Fußweg ist, hängt daher maßgeblich von der Breite, Gestaltung und Nutzbarmachung für die Menschen ab. Einige Defizite wurden auch im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung genannt, z. B. Weg am Michelsbach östlich der Kasseler Straße, Karolinenstraße.

Im Rahmen von Sanierungs- und Ausbauarbeiten ist daher auf eine anforderungsgerechte Oberfläche und die Einhaltung von Regelmäßen bezüglich der Breite von Gehwegen zu achten. Ziel ist eine geeignete Oberfläche, die für Rollstuhlfahrer berollbar ist. Im Bereich von Kreuzungen und in regelmäßigen Abständen sind auf beiden Straßenseiten Bordabsenkungen vorzusehen, die ein

Queren der Straße für alle Nutzer ermöglichen. Gemäß der aktuell gültigen Richtlinien für den Entwurf von Stadtstraßen (RASt 2006) sollte der Gehweg eine Breite von 2,50 m im Regelfall nicht unterschreiten. Im Einzelfall kann aus dieser Anforderung heraus der Entfall von Kfz-Stellplätzen resultieren.



Grafik 6: Aufteilung der Seitenräume für Wohnstraßen (Regelfall)⁵

Abweichungen sind beispielsweise an räumlich stark begrenzten Engstellen zulässig. Sollte das empfohlene Maß auf einer längeren Strecke nicht erreicht werden können, ist zu prüfen, ob eine Mischnutzung der Straße als verkehrsberuhigter Bereich (Spielstraße ohne Gehwege) umsetzbar ist. Alternativ kann auf sehr schwach belasteten Straßen auch eine Trennung zwischen Gehweg und Fahrbahn vorgesehen werden, die Ausweichmöglichkeiten z.B. zwischen zwei Kinderwagen unter temporärer Mitbenutzung der Fahrbahn erlaubt (z.B. nur etwa 3 cm hoher Bord).

Gehwege sind innerorts grundsätzlich an den angebauten Straßenseiten einzurichten. Einseitig angebaute Straßen bedingen im Regelfall auch nur einseitig Gehwege, wie dies beispielsweise auf der Rennbahn der Fall ist. Für querende Fußgängerströme ist ein besonderes Augenmerk auf die Querungsanlagen zu richten.

Auf Anforderungen der Barrierefreiheit ist bei der Gestaltung von Gehwegen im besonderen Maß zu achten, z.B. taktile Elemente zum Auffinden von Querungsstellen. Die Ausführung richtet sich

⁵ Empfehlung für Fußgängeranlagen EFA
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2002

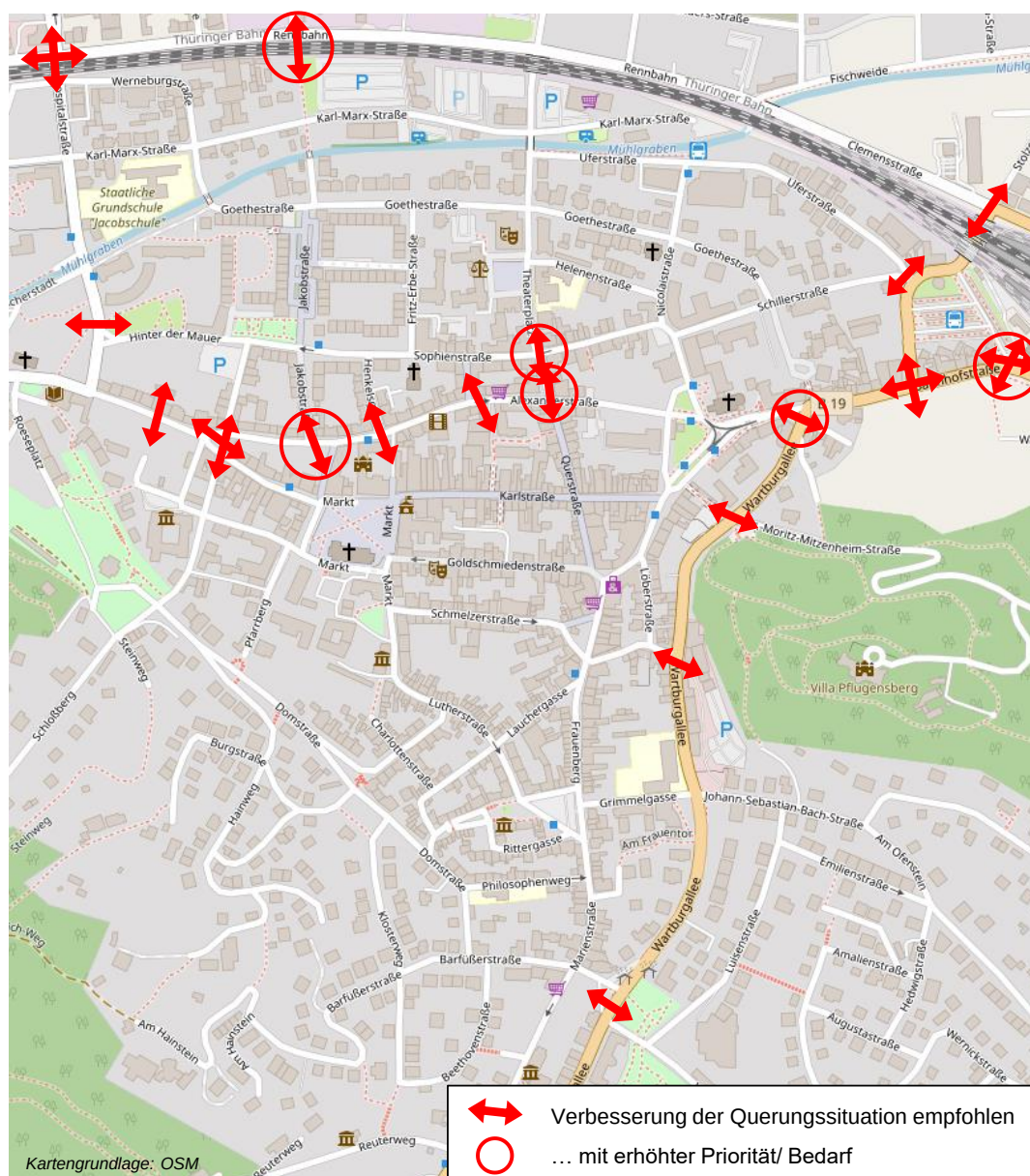
beispielsweise nach den Anforderungen der Stadtgestaltung und des Denkmalschutzes. So können in wertvollen Straßenräumen Betonfertigelemente auch durch Variationen in der Pflasterung ersetzt werden.

F.1 Aufwertung von Fußwegen im Stadtgebiet		
Kurzbeschreibung: Grundlage eines attraktiven Fußverkehrsnetzes sind die vorhandenen Fußwege. Die Planung muss dabei vor allem Mindestbreiten, Nutzbarkeit und Aspekte der Barrierefreiheit beachten. Das Ziel dabei stellt ein "Design für Alle" dar.		
Wechselwirkungen: Ein attraktives Fußwegenetz ist Grundlage einer nachhaltigen Förderung des Umweltverbundes und zur Stärkung der Nahmobilität. Wechselwirkungen bestehen beispielsweise zu den Maßnahmen F.2 und F.3.		
Akteure: Stadt	Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	
Zeithorizont 	Kostenrahmen (jährlich) 	Priorität 

5.2.3 F.2 Bedarfsgerechte Überquerungsanlagen an Straßen

Als Beitrag zur Förderung nachhaltiger und stadtgerechter Mobilität kommt der Vernetzung von Quartieren und Stadtteilen in den kommenden Jahren eine besondere Bedeutung zu. Dafür gilt es insbesondere Fußwegnetze und –achsen besser miteinander zu verknüpfen. Als wesentliche Barrieren werden seitens der Fußgänger die Querungen von Hauptverkehrsstraßen wahrgenommen, weshalb deren Überwindung durch die Einrichtung anforderungsgerechter Querungsanlagen in den kommenden Jahren deutlich verbessert werden soll.

Im Rahmen der Analysen zum VEP 2035 und durch die Öffentlichkeitsbeteiligung konnten zahlreiche weitere Stellen im Straßennetz Eisenachs ausgemacht werden, an denen eine Verbesserung der Querungssituation zur Verknüpfung von Fußwegenetzen empfehlenswert erscheint. In *Abbildung 21* sind die wichtigsten Stellen zusammengestellt, an denen die Querungssituation verbessert werden sollte. Die dahinter stehende Liste sollte regelmäßig geprüft und fortgeschrieben werden. Die folgende Grafik zeigt die Potentialstellen beispielhaft für die Innenstadt Eisenachs.



Grafik 7: Potentialbereiche für verbesserungswürdige Querungssituationen in der Innenstadt

Im Rahmen des VEP 2035 kann keine Empfehlung zur konkreten Ausführung der einzelnen Querungsanlagen erfolgen, da es sich hier stets um Einzelfallentscheidungen handelt und die orts-spezifischen Randbedingungen jeweils voneinander abweichen. Die Wahl der geeigneten Querungsanlage richtet sich nach den folgenden Faktoren: Verkehrsstärke des Kfz-Verkehrs, Fußgängerquerungen pro Stunde und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Entsprechend dieser Faktoren kommen verschiedene Arten von Überquerungsanlagen in Betracht. Diese können z. B. eine Mitteltrennung, bauliche Lösung ohne Vorrang (z.B. Fahrbahnanhebung), Fußgängerüberweg oder eine Lichtsignalanlage sein. Zur Umsetzung wird auf die gültigen Richtlinien und Regelwerke verwiesen (z.B. Richtlinie zur Anlage von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ), Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen (RASt), Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA)).

Eine Kalkulation dieser Maßnahme ist aufgrund der unterschiedlichen Erfordernisse und des dementsprechend nicht abschließend festgelegten Umfangs nicht möglich. Für die Umsetzung wird die Einrichtung eines jährlichen zweckgebundenen Budgets empfohlen.

F.2 Bedarfsgerechte Überquerungsanlagen an Straßen

Kurzbeschreibung:

Zur Erhöhung der Sicherheit beim Überqueren, der besseren Verknüpfung von Stadtquartieren und der Aufwertung des Fußverkehrs im Stadtgebiet (F.1) wird die Einrichtung zahlreicher bedarfsgerechter Querungsanlagen im Haupt- und Sammelstraßennetz empfohlen. Die Anlagen sind entsprechend der jeweiligen örtlichen Rahmenbedingungen auszuführen. Grundlage sind die aktuell gültigen Richtlinien.

Wechselwirkungen:

Durch die Neuerrichtung von Wegeverbindung (F.3) ergeben sich an weiteren Stellen Potentialbereiche für eine bessere Querung von Hauptverkehrsstraße. Die Qualifizierung von Querungsstellen muss mit Rücksicht auf die Bedeutung der Straßen für den Kfz-Verkehr erfolgen. Querungsanlagen, die stark in den Kfz-Verkehrsablauf eingreifen (Lichtsignalanlage ohne Einbindung in eine Koordinierung, Fußgängerüberweg) wirken einer Konzentration von Kfz-Verkehren auf Hauptstraßen entgegen. die jeweiligen Lösungsmöglichkeiten müssen daher abgewogen werden.

Akteure:

Stadt, TLBV (wenn Bundesstraßen betroffen sind), Wartburgkreis (bei klassifizierten Straßen außerorts und ab 2022 bei Kreisstraßen)

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Zeithorizont



Kostenrahmen (jährlich)



Priorität



5.2.4 F.3 Schließung von Lücken im Fußwegenetz

Es konnte festgestellt werden, dass in einigen Stadtbereichen wesentliche fußläufige Verbindungen fehlen. Neben der Herstellung anforderungsgerechter Querungsstellen wird daher die Schließung wichtiger Netzlücken zur Verknüpfung von Stadtquartieren und deren Fußwegenetzen empfohlen. Im Einzelnen sollen Planungen für die folgenden Verknüpfungen angestoßen werden:

- Herstellen von Fußwegverbindungen zwischen Nord und der Ernst-Thälmann-Straße
- Ausbau der Fußwegverbindung zwischen Stregda und Nord an der Alten Ziegelei
- Aufwertung der Fußwegverbindung zwischen Karlskuppe und Nord
- Neubau einer Gehwegverbindung entlang der Kasseler Straße zwischen Zeppelinstraße und Wartburgschule
- Herstellen einer Fußwegverbindung zwischen PEP-Markt, Bosch-Werk, Dürrerhofer Allee und dem Landschaftspark Dürrerhof
- Herstellen einer Fußwegverbindung zwischen Göringen, Neuenhof und Hörschel
- Prüfung einer Fuß- und Radwegbrücke zwischen Wartha und Neuenhof

- Schaffung einer Verbindung zwischen Gothaer Straße und Eichrodter Weg im Bereich der Bahnbrücken über die Hörssel
- Mit einer Ertüchtigung des Bahndamms ist die Herstellung zweier Geh- und Radwegverbindungen im Zuge des Mühlgrabens zu prüfen: Bereich Fischweide und Bereich Bleichrasen. Kurzfristig soll für den Bereich Bleichrasen/ Rennbahn als vorbereitende Arbeit eine Machbarkeitsstudie zur Öffnung bzw. Neubau einer Bahnunterführung für Fußgänger und Radfahrer angestoßen werden. Dabei ist eine sichere Querung der Rennbahn herzustellen, die Einfluss auf die Knotengestaltung an dieser Stelle hat.

Die oben genannten Verbindungen sollten jeweils so gestaltet werden, dass sie den Anforderungen an Barrierefreiheit genügen. Auch die Mitbenutzung durch Radfahrer ist anzustreben, da die dargestellten Abschnitte oftmals auch Netzlücken im Radwegenetz darstellen (unter Beachtung der Planungsprämissen der Seite 34 dieses Berichts).

Aufgrund ihrer Lage im Netz und dem (bereits vorhandenen oder erwarteten) Bedarf sind insbesondere die Fußwegverbindungen zwischen Nord und der Ernst-Thälmann-Straße sowie von Nord nach Stregda aufzuwerten. Die Verbindungen zwischen PEP-Markt Hötzelroda, dem Kreisverkehrsplatz, Gewerbegebiet Dürrerhofer Allee, Bosch und dem Landschaftspark Dürrerhof sowie zwischen der Gothaer Straße und dem Eichrodter Weg sollten prioritär neu hergestellt werden.

F.3 Schließung von Lücken im Fußwegenetz

Kurzbeschreibung:

Eisenach wird den Neu- und Ausbau von Fußwegeverbindungen vorantreiben, um Lücken im Fußwegenetz zu schließen. Die Verbindungen sind barrierefrei und nach Verträglichkeitsprüfung für die Mitbenutzung durch Radfahrer zu gestalten.

Wechselwirkungen:

Durch die Neuerrichtung von Wegeverbindungen ergeben sich weitere Querungsstellen von Hauptverkehrsstraßen an denen zusätzliche Querungsanlagen erforderlich werden (F.2). Im Bereich Göringen – Neuenhof überlagert sich der Bedarf der Fußgänger mit den Anforderungen von Radfahrern (R.2).

Akteure:

Stadt, TLBV, Hochwasserschutz

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



5.2.5 F.4 Prüfung von Möglichkeiten zur Optimierung für Fußgänger an Knotenpunkten

In den vergangenen Jahren ist mit der Überarbeitung des Handbuchs zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen eine Grundlage zur Bewertung der Verkehrsqualität für Fußgänger an lichtsignalgeregelten Knotenpunkten geschaffen worden. Diese Bewertungsmöglichkeiten werden künftig stärker zu nutzen sein.

Freigabezeiten für Fußgänger sollten möglichst lang sein und regelmäßig auch ohne Anforderung durch einen Taster im Umlauf berücksichtigt werden.

Im Rahmen der Analysen ist zudem aufgefallen, dass es an einigen Kreuzungen Defizite hinsichtlich der Fußgängerquerungen gibt. Diese gilt es in den kommenden Jahren sukzessive abzubauen:

- Hinter der Mauer/ Hospitalstraße sowie an der Friedhofstraße/ Julius-Lippold-Straße: im nördlichen Knotenarm fehlt jeweils eine Furt für Fußgänger, die zu ergänzen ist.
- Hospitalstraße/ Rennbahn, Clemdastraße/ Rennbahn und Gabelsberger Straße/ Stolzesstraße/ Clemensstraße: Die Kreuzungen sind im Zuge des Ausbaus der Bahnunterführungen grundsätzlich umzugestalten wobei Fußgängern künftig mehr Platz einzuräumen ist.
- Prüfung der Einsatzmöglichkeit von Fußgängerüberwegen am Kreisverkehrsplatz Ernst-Thälmann-Straße zur Sicherung von Schulwegen
- Umgestaltung des KP Wartburgallee/ Bahnhofstraße nach halbseitiger Sperrung des Nikolaitores und mit Stärkung der vorhandenen und fehlenden Querungsmöglichkeiten in der Bahnhofstraße zum „Tor zur Stadt“ (Maßnahme I.6)

F.4 Prüfung von Möglichkeiten zur Optimierung für Fußgänger an Knotenpunkten

Kurzbeschreibung:

Zur Stärkung fußläufiger Verbindungen wird die Optimierung von Lichtsignalanlagen als wichtige Querungsstellen des Hauptstraßennetzes empfohlen. Der Fokus liegt dabei auf der Verlängerung von Freigabezeiten, der Umlaufzeiten und Ergänzung fehlender Furten.

Wechselwirkungen:

Wechselwirkungen bestehen u.a. mit den Maßnahmen Ausbau der Bahnunterführungen (K.9, Stärkung der Rennbahn (K.8) und Umgestaltung des Platzes vorm Nikolaitor (I.6)

Akteure:

Stadt

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



5.2.6 F.5 Schaffung von Aufenthalts- und Ruhebereichen

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels wird die Schaffung von Ruhezonen empfohlen. Diese regelmäßigen Sitzmöglichkeiten ermöglichen es auch der wachsenden Gruppe älterer Mitbürger ihre Wege selbstständig und in einer aktiven Form zu erledigen. Die Einrichtung wird stadtweit zunächst an wichtigen Fußverkehrsachsen (*Abbildung 18*) empfohlen. Mittelfristig ist eine Ausdehnung solcher Angebote auf den gesamten öffentlichen Raum zu erwägen. Ziel dieser Maßnahme ist die Ermöglichung einer eigenständigen und aktiven Mobilität bis ins hohe Alter. Die Maßnahmenumsetzung ist durch ein gesamtstädtisches Konzept vorzubereiten, dass beispielsweise auch Bedarfe öffentlicher Toiletten und ggf. Trinkbrunnen berücksichtigt.



Foto: Gehweg südlich des Bahndurchgangs Wilhelm-Rinkens-Straße an dem sich eine Sitzbank als Ruhemöglichkeit anbieten würde

Als Angebot für Kinder und jüngere Bürger sollten an ausgewählten Stellen zudem wegbegleitende Spiel- und Sportelemente eingerichtet werden. Dadurch können Familien wieder stärker zur Bewältigung täglicher Wege und Freizeitwege zu Fuß bewegt werden.

F.5 Schaffung von Aufenthalts- und Ruhebereichen

Kurzbeschreibung:

Zur Qualifizierung von Fußverkehrsachsen wird die Schaffung von Ruhezonen, insbesondere Sitzmöglichkeiten, empfohlen. Ergänzend ist die Einrichtung von Sport- und Spielgeräten zur Förderung einer aktiven Mobilität zu Fuß über alle Altersgruppen hinweg zu empfehlen.

Wechselwirkungen:

keine

Akteure:

Stadt

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



5.3 Radverkehr

5.3.1 Vorbemerkungen

Mit dem Beschluss des verkehrlichen Leitbildes hat sich die Stadt eine umfassende Förderung des Radverkehrs zur Aufgabe gemacht. Ziel aller Maßnahmen ist es, das Fahrrad noch stärker als gleichberechtigtes Verkehrsmittel zu etablieren. Als verkehrliche Vorteile des Radverkehrs werden insbesondere die folgenden Punkte gesehen:

- Möglichkeit einer eigenständigen Mobilität für fast alle Bevölkerungsgruppen, da Fahrradbesitz sehr viel günstiger und weiter verbreitet ist als Pkw-Besitz und ein erheblicher Anteil der Bevölkerung keinen Zugang zu einem Pkw hat.
- Radfahren ist eine kosteneffiziente Mobilität, da Maßnahmen des Radverkehrs meist vergleichsweise günstig zu realisieren sind und mit einem guten Radverkehrsnetz Mobilitätsbedürfnisse im Kurzstreckenbereich bis 5 km effizient befriedigt werden können.
- Die Förderung des Radverkehrs trägt zur Sicherung des notwendigen Wirtschaftsverkehrs bei, da verlagerte Pkw-Fahrten freie Kapazitäten für Fahrten des Wirtschaftsverkehrs schaffen.
- Das Fahrrad ist das ideale städtische Verkehrsmittel, denn es nimmt beim Fahren und Parken deutlich weniger Fläche als ein Pkw in Anspruch. Außerdem erledigen Radfahrer mehr Wege im direkten Wohnumfeld, was zur Stärkung und Vitalität der Stadtteilzentren beiträgt.
- Das Fahrrad ist ein nicht zu unterschätzender Wirtschaftsfaktor. Fahrradtourismus kann sich auch in Eisenach zu einer wichtigen Komponente des Tourismus entwickeln.
- Radfahren hält gesund, da es insbesondere Erkrankungen des Herz-Kreislauf-Systems und Übergewicht vorbeugt. Kinder, die regelmäßig Rad fahren, können ihre Motorik, Konzentrationsvermögen sowie Gleichgewichts- und Orientierungssinn besser trainieren.
- Radfahren ist ein erheblicher Beitrag zur Erreichung von Zielen des Umweltschutzes, da es ohne Lärm- und Abgasemissionen auskommt. Damit erhöht eine Förderung des Radverkehrs die Lebensqualität in Eisenach für alle Bewohner.

Weitergehende Potentiale eröffnen neue Formen von Fahrrädern, wie Elektrofahrräder, mit denen weitere Personengruppen Zugang zum Radverkehr erhalten und bisherige Barrieren wie weite Entfernungen oder bewegtes Gelände an Bedeutung verlieren. Auch Lastenfahrräder erfreuen sich einer zunehmenden Beliebtheit, da sie durch ihre spezielle Bauart in der Lage sind, auch größere Mengen oder weitere Personen zu transportieren und damit eine Lücke zwischen Fahrrad und Pkw schließen.

Die Analysen haben gezeigt, dass insbesondere an Hauptverkehrsstraßen wenige anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen existieren. Dadurch ist in Eisenach derzeit kein konsistentes Radwegenetz vorhanden. Der Ausbau durchgängiger attraktiver Radverkehrsverbindungen ist demnach im Planungszeitraum des VEP 2035 ein zentrales Anliegen, um den Radverkehr in Eisenach in Alltag und Freizeit zu fördern und die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu erhöhen.

Dadurch wird ein Beitrag zur Steigerung der Akzeptanz des Fahrrades als alltägliches Verkehrsmittel und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit geleistet. Der Verkehrsentwicklungsplan enthält den Entwurf eines Netzes von Haupt- und Nebenrouten im Alltags- und touristischen Radverkehr als Grundlage hierfür.

5.3.2 R.1 Hauptradrouten etablieren und wegweisen, Ganzjahresnetz

Als Grundgerüst für eine zielgerichtete und strukturierte Aufwertung des Radverkehrsnetzes in Eisenach war zunächst die Festlegung eines Hauptradroutennetzes erforderlich. Ziel war es, ein Grundnetz aus radial und tangential verlaufenden Radrouten zu entwickeln, das wesentliche Strukturschwerpunkte des Stadtgebietes miteinander verknüpft. Die folgenden – auch in *Abbildung 16* dargestellten – Routen der Kategorie 1 gelten demnach als Hauptrouten des Radverkehrs (R-radial, T-tangential):

R.1 Altstadt – Südstadt – Prinzenteich

R.2 Altstadt – Katharinenstraße – Siebenborn – südlich der Hörsel – Hörschel – Neuenhof – Wartha – Herleshausen

R.3 Altstadt – Hospitalstraße – Mühlhäuser Straße – Julius-Lippold-Straße – Arnsdorfstraße – Ernst-Thälmann-Straße – Karlskuppe – Ramsborn – Deubachshof – Spichra – Creuzburg

R.4 Ernst-Thälmann-Straße – Nord – Stredga

R.5 Altstadt – Hauptbahnhof – Karolinenstraße – Bosch/ Dürrerhof – Hötzelsroda

R.6 Altstadt – Hauptbahnhof – Langensalzaer Straße – Stockhausen – Nesselal

R.7 Altstadt – Hauptbahnhof – Eichrodter Weg – Rothenhof – Wutha-Farnroda

T.1 Hörselradweg: Stadtrandsiedlung West – Sportpark – Tiefenbacher Allee – Grabental – Landgrafenstraße – Hörselquerung zum Eichrodter Weg

T.2 Kasseler Straße – Ernst-Thälmann-Straße

T.3 Stredga – Hötzelsroda – Stockhausen

T.4 Hörschel – Spichra

Ergänzt wird das Netz von Hauptrouten durch zahlreiche Erschließungs- bzw. Nebenrouten (Kategorie 2 und Sonstige).

Die einzelnen Routen sind mit der geplanten Fortschreibung des Radverkehrskonzepts durchzuarbeiten, und einzelne Vorschläge zur Verbesserung der Befahrbarkeit aufzunehmen. Diese sind dann sukzessive abzuarbeiten. Bei gemeindeübergreifenden Abschnitten sind bei der Umsetzung benachbarte Gebietskörperschaften einzubeziehen (z.B. Radverbindung nach Spichra über Deubachshof). Die wichtigsten Ansätze zur Angebotsverbesserung können den im Folgenden vorgestellten weiteren Maßnahmen des VEP 2035 im Handlungsfeld Radverkehr entnommen werden.

Für die Hauptradrouten der Kategorie 1 werden die folgenden grundsätzlichen Qualitätsvorgaben festgelegt:

- Die grundsätzliche Gestaltung muss sich konsequent an den gültigen Richtlinien, v.a. den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) und der Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen (RAST) orientieren.
- Hauptradrouten dienen dem schnellen Vorankommen von Radfahrern innerhalb der Stadt. Eine benutzungspflichtige Führung gemeinsam mit dem Fußverkehr ist aus diesem Grund entlang von Stadtstraßen in der Regel nicht verträglich. Bei straßenunabhängigen Führungen ist dies in Abhängigkeit des Fußgängeraufkommens vertretbar.
- Für eine bessere Erkennbarkeit des Angebotes, ist die Einrichtung einer Wegweisung für die Hauptrouten empfehlenswert. Dabei sollte zur Steigerung der öffentlichen Wahrnehmung auf eine einprägsame Beschilderung der Routen geachtet werden. Vorbild könnte hier die Gestaltung eines Liniennetzplans des ÖV haben, bei dem die Routen mit Nummern (vgl. Auflistung vorige Seite als Beispiel) und unterschiedlichen Farben gekennzeichnet sind. Eine Wiederholung der Routennummern und der Routenfarbe im Rahmen der Wegweisung stärkt den Wiedererkennungseffekt.

Die Etablierung eines Ganzjahresnetzes trägt wesentlich zur ganzjährigen Nutzbarkeit des Rades bei, da durch den Winterdienst eine Befahrung für Radfahrer auch im Fall von Schnee sichergestellt wird. Eine Orientierung am Hauptroutennetz wird empfohlen.

R.1 Hauptradrouten etablieren und wegweisen, Ganzjahresnetz

Kurzbeschreibung:

Für Eisenach wurde mit dem VEP 2035 ein Netz aus Haupt- und Nebenrouten erarbeitet. Diese Routen sind in den kommenden Jahren sukzessive für eine durchgängige Befahrbarkeit auszubauen. Eine Wegweisung entlang der Routen sowie ein entsprechendes Marketing erhöht die Sichtbarkeit des Radroutennetzes und trägt damit zur Akzeptanz des Fahrrades als alltägliches Verkehrsmittel bei. Ein Teil des Radroutennetzes sollte durch einen bedarfsgerechten Winter- und Reinigungsdienst für eine ganzjährige Befahrbarkeit vorgesehen werden.

Wechselwirkungen:

Wechselwirkungen bestehen letztlich mit allen Maßnahmen, die den Bau von Radverkehrsanlagen beinhalten (R.2, R.3, R.4, R.5). Weitere Wechselwirkungen bestehen zu Maßnahme K.3 Ausbau Langensalzaer Straße zum Zwei-Richtungsbetrieb, K.8 Stärkung der Rennbahn und K.9 Ausbau Bahnunterführungen bis hin zur Fußverkehrsförderung (Planungsgrundlagen Seite 35/36).

Akteure:

Stadt

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Zeithorizont



Kostenrahmen (für konzeptionelle Durcharbeitung)



Priorität



5.3.3 R.2 Verbesserung der Radwegverbindungen am Stadtrand und in die Region

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum VEP 2035 ist die bessere Anbindung der Ortsteile für den Radverkehr als eine der zentralen Forderungen formuliert worden. Im neuen Routennetz (*Abbildung 16*) Eisenachs ist dies durch die konsequente Fortführung der Routen bis an die Ortsteile heran berücksichtigt worden.

In den kommenden Jahren gilt es, die Routen in alle Ortsteile anforderungsgerecht herzustellen. Als wesentliche verbesserungswürdige Netzlücken außerhalb der Kernstadt Eisenachs wurden die Folgenden identifiziert:

- Auf der Verbindung zwischen Kläranlage und Hörschel ist der Weg nur als Waldweg mit wasser- gebundener Oberfläche (Split- und Schotteroberfläche) ausgebaut. Mit Blick auf die Eigentums- verhältnisse sollte überprüft werden, welche Qualitätsverbesserungen für Radfahrer möglich sind.
- Anbindung der Ortsteile Neuenhof und Wartha/ Göringen: Hier ist grundsätzlich zu überprü- fen ob ggf. eine Brücke zwischen Neuenhof und Wartha möglich ist. Ein eigenständiger Geh- und Radweg entlang der Kreisstraße erscheint aufgrund der Topographie eher unwahr- scheinlich.
- Verbindung Hauptbahnhof – Bosch – Hötzelsroda: Der Ausbauzustand des Weges ist zwi- schen Karolinenbrücke und dem Gewerbegebiet Dürrerhof schlecht und erschwert die Be- nutzung durch Radfahrer. Es ist daher ein Ausbau anzustreben. Im Bereich der Landesstraße L 1021 und des Kreisverkehrsplatzes fehlen wichtige Wegeverbindungen und Querungshil- fen. Durch den Ausbau dieser Route könnten der Einkaufsmarkt und der Ortsteil Hötzelsroda auf direktem Weg vom Stadtzentrum aus für den Radverkehr erschlossen werden.
- L 1016 nördlich Neukirchen: Als Lückenschluss des Lerchenbergradweges ist zwischen Neu- kirchen und dem Fernradweg Creuzburg – Bad Langensalza der Bau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges geplant. Die Umsetzung muss durch das TLBV schnellstmöglich er- folgen.
- L 1021 zwischen Stregda und Hötzelsroda: Die Verbindungsstraße zwischen den beiden Ortsteilen weist eine hohe Verkehrsstärke auf. Gleichzeitig ist die Verbindung beider Ortsteile aufgrund der zahlreichen Quell- und Zielverkehre auch im Radverkehr sehr wichtig, weshalb hier ein straßenbegleitender Geh- und Radweg geplant wird. Die Planungen für den Neubau müssen direkt nach dem Lückenschluss in Neukirchen durch das TLBV angegangen werden.
- B 84 zwischen Karlskuppe und Ramsborn und weiter bis zum Gewerbegebiet Deubachs- hof/Krauthausen (außerhalb des Stadtgebietes von Eisenach): Als Teil dieser für Pendler at- traktiven Verbindung zwischen Eisenach und dem Gewerbegebiet Deubachshof mit seinen zahlreichen Arbeitsplätzen sind zwei entscheidende Lückenschlüsse notwendig: im Bereich der alten Anschlussstelle Eisenach-West und im Bereich der heutigen Anschlussstelle Eisenach-West zur BAB 4. Da dieser Radweg parallel zur Bundesstraße 84 verläuft, ist der Straßenbaulastträger der Bund und in der Auftragsverwaltung das TLBV zuständig. Die Kos- ten für einen reinen Radweg würde der Bund tragen.

R.2 Verbesserung der Radwegverbindungen am Stadtrand und in die Region

Kurzbeschreibung:

Durch den Neu- und Ausbau von Radwegen werden die Ortsteile Eisenachs mit der Kernstadt verbunden. Die Maßnahme beinhaltet konkrete Vorschläge für Lückenschlüsse und stellt ein Grundgerüst für die Anbindung und Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel für die Menschen in den Eisenacher Ortsteilen dar.

Wechselwirkungen:

Wechselwirkungen bestehen beispielsweise mit den hier auch für Fußgänger erforderlichen Verbindungen (F.3) und dem Ausbau von Querungsstellen (R.4).

Akteure:

Stadt, TLBV

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Zeithorizont



Kostenrahmen



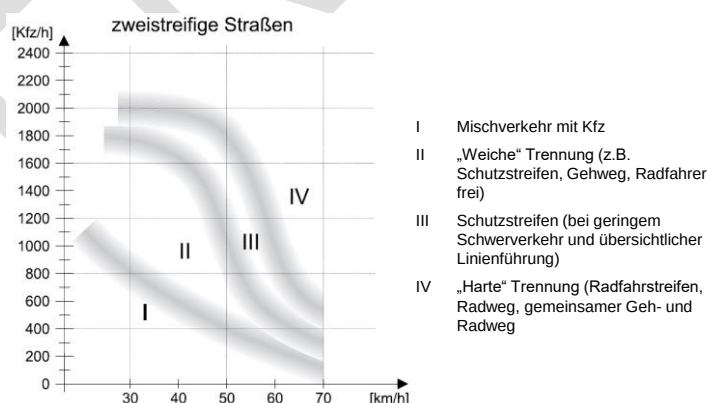
Priorität



5.3.4 R.3 Radverkehrsanlagen entlang von Hauptverkehrsstraßen

Im Rahmen der Analysen zum VEP 2035 wurde festgestellt, dass insbesondere Hauptverkehrsstraßen in Eisenach oft nicht über anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen verfügen. Trotz der oft hohen Verkehrsstärken im Kfz-Verkehr stellen diese Achsen gleichzeitig auch Haupt- und Nebenrouten für Radfahrer dar. Eine Verbesserung des Radverkehrsangebotes auf den Hauptverkehrsstraßen in Eisenach ist daher ein unverzichtbarer Baustein zur Förderung des Radverkehrs im VEP 2035.

Welche Radverkehrsführung planerisch den individuell vorzufindenden Anforderungen grundsätzlich gerecht wird, zeigt die folgende Grafik aus der ERA 2010:



Grafik 8: Grundsätzliche Ermittlung der empfohlenen Radverkehrsführung gemäß ERA 2010⁶

⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, 2010

Für eine differenziertere Bewertung der örtlichen Situation sind darüber hinaus noch Kenntnisse zum Schwerverkehrsaufkommen, Längsneigung, Flächenverfügbarkeit, Parkvorgängen und zur Dichte von Knotenpunkten und Zufahrten erforderlich. **Anlage 3** fasst die unterschiedlichen Arten von Radverkehrsanlagen zusammen.

Die folgenden Straßenabschnitte sind hervorzuheben:

- Mühlhäuser Straße: hier muss nördlich der Hörsel konsequent zumindest ein Schutzstreifen als Radverkehrsangebot fortgeführt werden. Im südlichen Abschnitt stellt die Überführung des Schutzstreifens durch Kfz eine Gefahr für Radfahrende dar. Verbesserungen sollten aus Sicherheitsgründen in Erwägung gezogen werden.
- Kasseler Straße (B 84): hier fehlen auf der gesamten Länge anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen. Aus Sicherheitsgründen – auch für querende Fußgänger – sollte schnellstmöglich mit den Planungen begonnen werden. Bis Abhilfe geschaffen wurde ist die Anordnung einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in Erwägung zu ziehen.
- Wartburgallee/ Bahnhofstraße/Langensalzaer Straße (B 19): ähnlich der Kasseler Straße, verfügt die Wartburgallee und Langensalzaer Straße über keine anforderungsgerechten Radverkehrsanlagen. Aus Sicherheitsgründen – auch für querende Fußgänger – sollte schnellstmöglich mit den Planungen begonnen werden. Bis Abhilfe geschaffen wurde ist die Anordnung einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in Erwägung zu ziehen.
- Altstadtstraße/ Weimarische Straße/ Gothaer Straße: die Benutzungspflicht der Radverkehrsanlagen in der Altstadtstraße ist zu überprüfen. Weiter fehlen entsprechende Radverkehrsangebote auf dieser Radroute der Kategorie 2. Markierungslösungen wären in der Weimarischen Straße und Gothaer Straße grundsätzlich möglich.
- Rennbahn/ Clemensstraße: Die Straße wird von erfahrenen und eher schnellen Radfahrern im Mischverkehr genutzt. Der Entwurf des Radroutennetzes berücksichtigt die Achse nur als Nebenroute der Kategorie 2. Attraktive Radverkehrsanlagen sollten daher auf parallel verlaufenden Straßen mit ähnlichen Wegebeziehungen vorgesehen werden. Für die Rennbahn/ Clemensstraße wäre beispielsweise die Markierung einer Folge von Fahrradpiktogrammen empfehlenswert, wie dies bereits in anderen deutschen Städten (z.B. Nordhorn, Papenburg, Osnabrück, Mainz) umgesetzt wurde. Noch ist diese Lösung nicht abschließend wissenschaftlich bewertet und entsprechend noch nicht im Regelwerk verankert, könnte aber für die Rennbahn und bei ähnlichen Gegebenheiten eine Verbesserung darstellen.



Foto: Folge von Fahrradpiktogrammen, hier ein Beispiel aus Papenburg⁷

R.3 Radverkehrsanlagen als Alltagsnetz entlang von Hauptverkehrsstraßen

Kurzbeschreibung:

Als wesentlicher Bestandteil der Umsetzung des Radroutennetzes erfolgt die Einrichtung anforderunggerechter Radverkehrsanlagen in den Hauptverkehrsstraßen Eisenachs. Die Maßnahme enthält bereits erste Überlegungen, die in vertiefenden Planungen weiter zu konkretisieren sind. Die beschriebenen Abschnitte stellen wesentliche Lücken des Radverkehrsnetzes gemäß Maßnahme R.1 dar und sind daher mit hoher Priorität umzusetzen.

Wechselwirkungen:

Wechselwirkungen bestehen mit den Ausbauvorhaben zur Stärkung von Hauptverkehrsstraßen für den Kfz-Verkehr und dabei vor allem im Bereich Rennbahn/ Clemensstraße (K.8). In Abhängigkeit der Umsetzbarkeit einzelner Vorhaben kann es ggf. auch erforderlich sein, die Führung von Hauptradrouten anzupassen (R.1).

Akteure:

Stadt, TLBV

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



5.3.5 R.4 Attraktive Querungen/ Unterführungen des Bahndamms

Der Bahndamm stellt eine deutliche städtebauliche Trennung der Eisenacher Innenstadt mit den nördlich liegenden Stadtteilen dar. Eine Anpassung der Querschnitte ist dabei sehr kostenintensiv und nur gemeinsam mit Baumaßnahmen der Deutschen Bahn zu finanzieren. Aus Sicht des Radverkehrs sind folgende Verbesserungen an Unterführungen/Querungen wünschenswert:

- Unterführung Kasseler Straße
- Unterführung Hospitalstraße

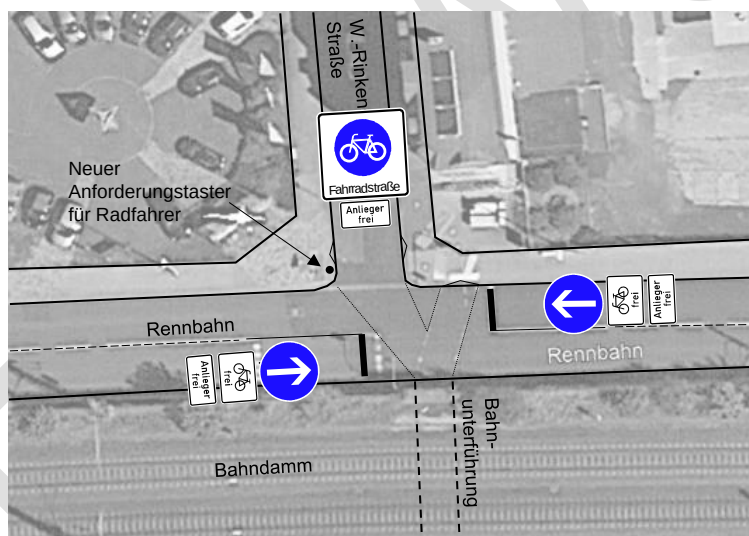
⁷ <https://www.waslosin.de/neue-piktogramme-auf-strassen-fuer-mehr-radverkehr-sicherheit> (abgerufen am 17.12.2019)

- Unterführung Wilhelm-Rinkens-Straße
- Unterführung Clemdastraße
- Unterführung Gabelsberger Straße
- Unterführung Langensalzaer Straße

Im Bereich Am Bleichrasen sowie an der Fischweide würde der Neubau zusätzlicher Querungsmöglichkeiten des Bahndamms dem Radverkehr neue Verbindungen ermöglichen (siehe F.3). Hier ist – ähnlich der Situation an der Wilhelm-Rinkens-Straße die gemeinsame Nutzung durch Radfahrer und Fußgänger wünschenswert.

Die Querung der Rennbahn im Zuge der Wilhelm-Rinkens-Straße stellt eine der zentralen Problemstellen im Zuge der bedeutenden Fußwegachse zwischen dem Wartenberg und der Altstadt dar. Es wird folgendes vorgeschlagen:

- Die Wilhelm-Rinkens-Straße soll als Fahrradstraße gewidmet werden, auf der nur Anliegerverkehr zugelassen wird.
- Für Radfahrer soll von Norden kommend ein Anforderungstaster für die Fußgänger-LSA installiert werden.



Grafik 9: Skizze der vorgeschlagenen Anpassungen am KP Wilhelm-Rinkens-Straße/ Rennbahn

R.4 Attraktive Querungen/ Unterführungen des Bahndamms

Kurzbeschreibung:

Der Bahndamm stellt für alle Verkehrsteilnehmer in Eisenach eine erhebliche Barriere dar. In den bestehenden Bahnunterführungen existieren heute keine anforderungsgerechten Radverkehrsanlagen. Es sind Durchlässe anzustreben, in denen dann attraktive Radverkehrsanlagen Platz finden. Vorschläge für Querschnitte können Maßnahme K.9 entnommen werden.

Wechselwirkungen:

Die Maßnahme steht in enger Wechselwirkung zu Maßnahme K.9 (Ausbau der Bahnunterführungen) und im Bereich Wilhelm-Rinkens-Straße zur Maßnahme F.2.

Akteure:

Stadt, TLBV, Deutsche Bahn

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



5.3.6 R.5 Sukzessive Prüfung der Freigabe von Einbahnstraßen

Mit der derzeit im Bund diskutierten Novelle der Straßenverkehrsordnung und der zugehörigen Verwaltungsvorschrift soll die Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrer weiter vereinfacht werden. Vor diesem Hintergrund sind alle noch nicht freigegebenen Einbahnstraßen auf eine Freigabe für Radfahrende in Gegenrichtung zu prüfen. In anderen Städten wurden mit Vor-Ort-Besichtigung der fraglichen Straßen durch Vertreter der unterschiedlichen zuständigen Ämter und Behörden als Baustein der Entscheidungsfindung gute Erfahrungen gemacht (z.B. Freising unter Beteiligung von IVAS als Gutachter).

Als Straßen mit besonderer Handlungserfordernis sind im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung unter anderem genannt worden: Goldschmiedenstraße, Schmelzerstraße, Henkelgasse, Nikolaistraße, Obere Predigergasse, Untere Predigergasse, Pfarrberg, Ulrich-von-Hutten-Straße, Fröbelstraße, Friesstraße, Friedensstraße, Marienstraße.

R.5 Sukzessive Prüfung der Freigabe von Einbahnstraßen

Kurzbeschreibung:

Einbahnstraßen werden für den Kfz-Verkehr oft aus verkehrsorganisatorischen Überlegungen heraus angelegt. Grundsätzlich soll der Radverkehr in Einbahnstraßen beide Fahrrichtungen nutzen dürfen, sofern Sicherheitsbelange nicht dagegen sprechen. Die Öffnung für den Radverkehr trägt dazu bei das Radnetz zu erweitern und Umwege z. B. über Hauptverkehrsstraßen zu vermeiden.

Wechselwirkungen:

keine

Akteure:

Stadt

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



5.3.7 R.6 Ausbau des Angebotes an Fahrradabstellanlagen

Ein zentraler Ansatz zur Förderung des Umweltverbundes in Eisenach ist eine bessere Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel untereinander. Hierfür werden im Rahmen des VEP 2035 Standorte für Fahrradabstellanlagen an wichtigen ÖPNV-Haltestellen aufgezeigt, von denen aus schlechter mit dem ÖPNV erschlossene Stadt- und Ortsteile gut mit dem Fahrrad erreicht werden können. Grundsätzlich sollte es an allen ÖPNV Haltestellen im Stadtgebiet die Möglichkeit geben Fahrräder abzustellen. An folgenden beispielhaften Haltestellen scheint die Einordnung von (zusätzlichen) Fahrradabstellanlagen besonders zielführend:

- „Stregdaer Allee“ für Stredga, Madelungen, Neukirchen
- „Kasseler Straße“ für Radfahrende aus Richtung Ramsborn, Deubachshof, Krauthausen
- „Untere Kasseler Straße“ für Radfahrende aus Richtung Stedtfeld und Zeppelinstraße/ Nebenstraße
- „PEP-Markt“ für Radfahrende aus Hötzelsroda, Stockhausen und Beschäftigten aus dem Umfeld
- „Rothenhof“ für Radfahrende vom Eichrodter Weg, Rothenhof und Wutha-Farnroda
- „Westbahnhof“ für radfahrende Bahnkunden vor allem aus/in Richtung Werratal und Bebra
- „Grüner Baum“ für Radfahrende aus den angrenzenden Wohnquartieren
- „Petersberg“ für Radfahrende aus der Hofferbertaue, Oststadt und Stockhausen
- P&R Plätze

Zudem empfiehlt sich die Errichtung von Fahrradbügeln an allen Haltestellen in den Ortsteilen, da durch die Nutzung des Fahrrades die Einzugsbereiche der Haltestellen im ländlichen Raum deutlich erhöht werden können und damit eine Stärkung des ÖPNV erreicht werden kann.

Die Erreichbarkeit öffentlicher Einrichtungen mit dem Fahrrad soll verbessert werden. In den Öffentlichkeitsveranstaltungen sind diesbezüglich insbesondere Kindertagesstätten genannt worden. Aber auch an Ämtern und Behörden ist für eine ausreichende Zahl an Abstellanlagen für Radfahrer zu sorgen. Hier gilt es, in den nächsten Jahren sukzessive neue Angebote zu schaffen. Für die unterschiedlichen Ziele im Eisenacher Zentrum sind zudem flächendeckend Fahrradbügel in der Innenstadt erforderlich. Am Markt wurden anforderungsgerechte Anlagen aufgestellt, es wird jedoch der Bedarf für weitere Fahrradbügel gesehen. Baulich sollten sich weitere Abstellanlagen an diesen guten Beispielen orientieren.

Neben dem Ausbau der öffentlich zugänglichen Fahrradabstellmöglichkeiten gilt es künftig auch die Situation des Fahrradparkens am Wohnstandort zu verbessern. Die für Eisenach maßgebliche Thüringer Bauordnung enthält keine konkreten Vorgaben zu Menge und Qualität von Fahrradabstellmöglichkeiten beim Neubau von Gebäuden. Es ist zu prüfen, ob die Stadt hier im Rahmen einer örtlichen Bauvorschrift eigene Regelungen trifft.

R.6 Ausbau des Angebotes an Fahrradabstellanlagen

Kurzbeschreibung:

Es wird empfohlen, das Angebot an öffentlich nutzbaren und sicheren Fahrradabstellanlagen im gesamten Stadtgebiet zu erhöhen. In einem ersten Schritt sind vor allem ÖPNV-Übergangsstellen, wichtige öffentliche Einrichtungen und zentrale Plätze mit anforderungsgerechten Fahrradbügeln auszustatten. Wohnungsbauunternehmen, Privatpersonen oder der Einzelhandel können ebenfalls mehr Abstellanlagen schaffen.

Wechselwirkungen:

Wechselwirkungen bestehen zur Maßnahme Ö.6 und zum Radverkehrskonzept

Akteure:

Stadt, Private, Unternehmen

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



5.3.8 R.7 Zentrale, gesicherte Fahrradabstellanlage am Hauptbahnhof

Der Hauptbahnhof Eisenachs und der unmittelbar benachbarte ZOB sind das wichtigste Bindeglied zwischen dem öffentlichen Fern-, Regional- und Stadtverkehr. Entsprechend hoch ist die Nachfrage durch Pendler, Studierende oder Schüler diesen Verkehrsknoten auch mit dem Fahrrad erreichen zu können. Derzeit befindet sich hier keine gesicherte Fahrradabstellanlage. Es wird daher die Errichtung einer leistungsfähigen Fahrradabstellanlage in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof empfohlen. Hier sollten vor allem in Bezug auf ein sicheres Abstellen des Fahrrades für eine längere Zeit besondere Angebote vorgehalten werden (z.B. Bewachung oder Fahrradboxen). In vielen Städten werden diese zentralen Abstellanlagen im Sinne einer Fahrradstation durch weitere Services, wie z.B. Fahrradverleih, Fahrradreparatur oder Lademöglichkeiten für Pedelecs ergänzt.

R.7 Zentrale, gesicherte Fahrradabstellanlage am Hauptbahnhof		
Kurzbeschreibung: Am Hauptbahnhof Eisenachs wird eine attraktive und leistungsfähige Fahrradstation errichtet, die verschiedene Services rund ums Radfahren miteinander verbindet: z.B. Fahrradparken, Fahrradservices, Lademöglichkeiten für Pedelecs.		
Wechselwirkungen: keine		
Akteure: Stadt, Deutsche Bahn	Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	
Zeithorizont 	Kostenrahmen 	Priorität 

5.3.9 R.8 Öffentlichkeitsarbeit zur Verbesserung von Fahrradklima und Verkehrssicherheit

Neben infrastrukturellen Maßnahmen ist es eine wichtige Aufgabe im Rahmen der Radverkehrsförderung, den Spaß am Radfahren und die positiven Effekte des Radfahrens zu vermitteln sowie allgemein für ein fahrradfreundliches Klima zu sorgen. Das Mobilitätsverhalten in Bezug auf Verkehrsmittelwahl und Verkehrssicherheit hängt nicht nur von der Infrastruktur ab, sondern auch von den persönlichen Einstellungen und Erfahrungen. Diese können durch Kommunikation beeinflusst werden. Der Ansatz geht dabei über die reine Öffentlichkeitsarbeit hinaus. Zielgruppe sind nicht nur die Menschen vor Ort und die Medien (Kommunikation „nach außen“). Kommunikationsmaßnahmen müssen sich auch an Politik, Verwaltungen und die so genannten Multiplikatoren richten (Kommunikation „nach innen“).

Erfolgreiche Öffentlichkeitsarbeit zeichnet sich vor allem durch eine strategische Planung, Professionalität und Kontinuität aus. Es ist zu berücksichtigen, dass diese Ansätze oftmals langfristig

wirken, aber sich dann sehr kosteneffizient Effekte zeigen. Zur Verbesserung des Fahrradklimas in Eisenach werden folgende Maßnahmenansätze empfohlen:

- Es sollten **Aufmerksamkeitskampagnen** mit lokalem Bezug umgesetzt werden, die allgemein zum Radfahren motivieren. Wesentlicher Kommunikationsinhalt sollte es dabei sein, den Spaß am Radfahren in der Stadt zu verdeutlichen. Aspekte wie die positive Auswirkung des Radfahrens auf die Gesundheit oder der vergleichsweise günstige Betrieb eines Fahrrades spielen eher eine untergeordnete Rolle. Als günstig für den Erfolg einer solchen Kampagne hat sich die Einbindung lokaler Persönlichkeiten herausgestellt. Auch die Vorbildfunktion der Stadtverwaltung und ihrer Angestellten ist nicht zu unterschätzen. Es kann daher sinnvoll sein, zunächst intern Unterstützer für die Anliegen der Radverkehrsförderung zu gewinnen. Eisenach beteiligt sich bereits an der Aktion Stadtradeln. Dies sollte fortgeführt und künftig noch stärker für die Schaffung von Aufmerksamkeit zum Thema Radverkehr genutzt werden.
- Eine Kampagne zur **Verkehrssicherheit** und zur gegenseitigen Rücksichtnahme verbessert das Verständnis der Verkehrsteilnehmer untereinander. Es ist dabei nicht erforderlich, dass die Stadt eine eigene Kampagne aufbaut. Vielmehr kann man auf zentral entwickelte Kampagnen zurückgreifen und diese dann im eigenen Corporate Design umsetzen. Eisenach profitiert hier bereits durch seine Mitgliedschaft in der AGFK Thüringen (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen), die zuletzt eine Kampagne für ein besseres Miteinander im Straßenverkehr entwickelt und umgesetzt hat. Auf Bundesebene wurde außerdem die Kampagne „Rücksicht im Straßenverkehr“ entwickelt, die jetzt durch den Deutschen Verkehrssicherheitsrat betreut und lokal umgesetzt wird.

Die Stadt Eisenach sollte den eingeschlagenen Weg der Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Radfahren konsequent fortsetzen. Dazu gehört auch die enge Kooperation mit dem örtlichen Verband des ADFC.

R.8 Öffentlichkeitsarbeit zur Verbesserung von Fahrradklima und Verkehrssicherheit

Kurzbeschreibung:

Mit der kontinuierlichen Umsetzung öffentlichkeitswirksamer Kampagnen wird das Image des Radverkehrs verbessert und spezielle Aspekte der Verkehrssicherheit thematisiert. Eisenach sollte hier die bereits begonnene Arbeit fortsetzen und weiterhin von der Mitgliedschaft in der AGFK Thüringen profitieren.

Wechselwirkungen:

keine

Akteure:

Stadt, ADFC, AGFK, weitere Verbände

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Zeithorizont



Daueraufgabe

Kostenrahmen (jährlich)



Priorität



5.4 Öffentlicher Personenverkehr (ÖPNV)

5.4.1 Vorbemerkungen

Im Rahmen der Festlegung von Zielen und Leitbildern des VEP 2035 hat sich die Stadt Eisenach deutlich zu einer Förderung des öffentlichen Nahverkehrs als Rückgrat des Umweltverbundes ausgesprochen. Aufgabenträger für den Straßenpersonennahverkehr (StPNV) sind nach § 3, Abs. 1 vom Thüringer ÖPNV Gesetz (ThürÖPNVG) die Landkreise und kreisfreien Städte. Die Aufgabenträger haben daher den ÖPNV im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit im eigenen Wirkungskreis zu planen, zu organisieren und zu finanzieren (§ 3 Abs. 2, ThürÖPNVG).

Die Stadt Eisenach stellt seit 2017 als Aufgabenträger gemeinsam mit dem Wartburgkreis einen Nahverkehrsplan (NVP) für die Wartburgregion auf, dieser ist per Gesetz alle fünf Jahre fortzuschreiben. Zum Thema ÖPNV kann der VEP 2035 demnach nur Empfehlungen abgeben die im Zuge eines verkehrsmittelübergreifenden Plans möglich sind.

Aus heutiger Sicht besteht in diesem Zusammenhang kein Erfordernis eines grundsätzlichen Systemwechsels oder umfassender Ergänzungen. Die Aufgabenteilung von Eisenbahn, Regionalbussen und dem Stadtbuss bilden ein grundsätzlich hierarchisch gegliedertes und gut funktionierendes System, nicht zuletzt nach der 2019 erfolgten Fahrplanumstellung des Stadtverkehrs.

Der ÖPNV in Eisenach ist größtenteils nutzerfinanziert. Da die Nutzerfinanzierung den Aufwand nicht vollständig abdeckt, ist der ÖPNV der Stadt auf Zuschüsse angewiesen, die wiederum Gegenstand politischer Diskussionen sind. In Abhängigkeit der politischen Schwerpunktsetzung können dem ÖPNV demnach größere oder kleinere Spielräume zur Weiterentwicklung und Optimierung des Nahverkehrsangebotes zur Verfügung gestellt werden. Allein der Erhalt der heutigen ÖPNV-Qualität stellt bereits eine große Herausforderung dar und bedarf konzentrierter Maßnahmen zur Sanierung und Modernisierung von Betriebsmitteln, Infrastruktur und Zugangsstellen.

5.4.2 Ö.1 Verbesserung der Barrierefreiheit von Haltestellen und Fahrzeugen

In den letzten Jahren hat der Aspekt der Barrierefreiheit an Bedeutung gewonnen. Durch die Umsetzung der Forderung der UN-Behindertenrechtskonvention in deutsches Recht (im PBefG), bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV herzustellen, hat sich der Handlungsbedarf erheblich verstärkt. Besonders wichtig für die Barrierefreiheit ist die Schnittstelle zwischen Fahrzeug und Infrastruktur.

Bereits heute ist absehbar, dass ein vollständig barrierefreier ÖPNV bis 2022 in Eisenach nicht mehr erreichbar ist. Wenngleich die Fahrzeugflotte wesentliche Anforderungen der Barrierefreiheit erfüllt, ist noch immer ein Großteil der Haltestellen nicht barrierefrei nutzbar. Gemäß Nahverkehrsplan des Wartburgkreises und der Stadt Eisenach wurde im Stadtgebiet vorrangig der

Hauptbahnhof/ ZOB als wichtiger Verknüpfungspunkt zwischen Hauptlinien des Regionalverkehrs barrierefrei ausgebaut. Im weiteren Stadtgebiet sind demnach die Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion „auf Grundlage der örtlichen Verhältnisse bedarfsgerecht weiterzuentwickeln, so dass Übergangsbeziehungen betrieblich zweckmäßig und verkehrssicher gewährleistet werden können“⁸. In Eisenach umfasst dies insbesondere die folgenden Haltestellen:

- Karlsplatz
- Markt
- Alexanderstraße
- Friedhof/ Aquaplex (bereits umgesetzt)
- Westbahnhof
- Untere Kasseler Straße
- Thälmannstraße/ Finanzamt
- Stregdaer Allee
- PEP-Markt
- P&R Prinzenteich
- P&R Liliengrund
- Petersberg

Diese Haltestellen sind in den kommenden Jahren prioritär gemäß der Anforderungen der Barrierefreiheit auszubauen. Zur Sicherstellung einer barrierefreien Erreichbarkeit aller Stadtbereiche sind alle noch nicht barrierefrei umgestalteten Haltestellen, gemäß NVP und deren Bedeutung auszubauen.

Die konkreten baulichen Anforderungen an die Barrierefreiheit von Haltestellen sind im Nahverkehrsplan festgeschrieben und werden daher hier nicht wiederholt⁹.

Die Umgestaltung der Haltestellen ist als kontinuierliche Aufgabe innerhalb der Verwaltung zu verankern. Für die Umsetzung empfiehlt sich die Einrichtung eines jährlichen Budgets, durch das auch unabhängig von sonstigen Ausbauvorhaben, Haltestellen umgestaltet werden können. Durch entsprechende Förderprogramme des Freistaates Thüringen, kann das Ausbauprogramm mit bis zu 90 % gefördert und somit das Investitionsvolumen deutlich erhöht werden¹⁰. Das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL) sollte in den nächsten Jahren entsprechend dem Ausbaubedarf von Haltestellen ausreichende Finanzmittel bereitstellen.

⁸ *Nahverkehrsplan 2017-2022
im Auftrag des Wartburgkreises und der Stadt Eisenach
PTV AG*

⁹ *ebenda, S. 119 ff*

¹⁰ *Richtlinie zur Förderung von kommunaler Verkehrsinfrastruktur in Thüringen (RL-KVI)*

Ö.1 Verbesserung der Barrierefreiheit von Haltestellen und Fahrzeugen		
Kurzbeschreibung: Der barrierefreie Ausbau von Haltestellen stellt für Eisenach weiterhin eine große Herausforderung dar. Die unter dieser Maßnahme genannten Haltestellen sollten auf Grund ihrer verkehrlichen Bedeutung prioritär ausgebaut werden.		
Wechselwirkungen: Wechselwirkungen bestehen zu Maßnahme F.1 und zum Nahverkehrsplan im Zuge dessen weiter festzulegen ist, welche Haltestellen auszubauen sind.		
Akteure: Stadt, TLBV		Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Zeithorizont  Daueraufgabe	Kostenrahmen (jährlich) € € € € €	Priorität ★ ★ ★

5.4.3 Ö.2 Neubau von Haltestellen zum Abbau räumlicher Erschließungsdefizite

In den Analysen zum VEP 2035 sind Stadtbereiche mit einer ungenügenden räumlichen Erschließung aufgefallen. Als wirksame Maßnahme zur Beseitigung dieser Defizite sollte der Neubau von Haltestellen für die folgenden Bereiche geprüft werden:

- **Luthergymnasium:** Bereits im Rahmen des Bushaltestellen-Konzepts der Stadt von 2006 ist die Einrichtung einer neuen Haltestelle im Bereich Schwarzer Brunnen westlich der Nonnengasse für die östliche Fahrtrichtung vorgeschlagen worden. Das damals attestierte Defizit bezüglich des Schulweges vom Gymnasium existiert unverändert, weshalb die Neuanlage der Haltestelle weiterhin empfehlenswert ist. Bislang müssen Schüler mit dem Ziel ZOB fast 300 m weit laufen und dabei die Hauptverkehrsstraße Georgenstraße queren. Die neue Haltestelle würde den Fußweg halbieren und die Straßenquerung unnötig machen.
- **Duale Hochschule:** Zur besseren Erschließung der Dualen Hochschule durch den ÖPNV wird die Einrichtung einer Haltestelle für die Linie 7 im Kreuzungsbereich Friedhofstraße/ Am Warthenberg empfohlen. Die bislang nächstgelegenen Haltestellen sind mindestens 250 m Laufstrecke vom Gebäudeeingang entfernt.
- **Kasseler Straße/ Zeppelinstraße:** Zur besseren Erschließung der Wohngebiete an der südlichen Zeppelinstraße und Am Ramsberg (inkl. angrenzender Straßen) durch den ÖPNV wird die Einrichtung einer Haltestelle für die Linien 1, 9 und 15 im Kreuzungsbereich Kasseler Straße/ Zeppelinstraße empfohlen. Diese Haltestelle wird bereits als Bedarf im Nahverkehrsplan von 2017 benannt.

Ö.2 Neubau von Haltestellen zum Abbau räumlicher Erschließungsdefizite

Kurzbeschreibung:

Zum Abbau räumlicher Erschließungsdefizite wird die Ergänzung einzelner Haltestellen auf bestehenden Linien empfohlen. Die Maßnahme enthält konkrete Vorschläge für zusätzliche Haltestellen.

Wechselwirkungen:

keine

Akteure:

Stadt, Nahverkehrsunternehmen

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Zeithorizont



Kostenrahmen



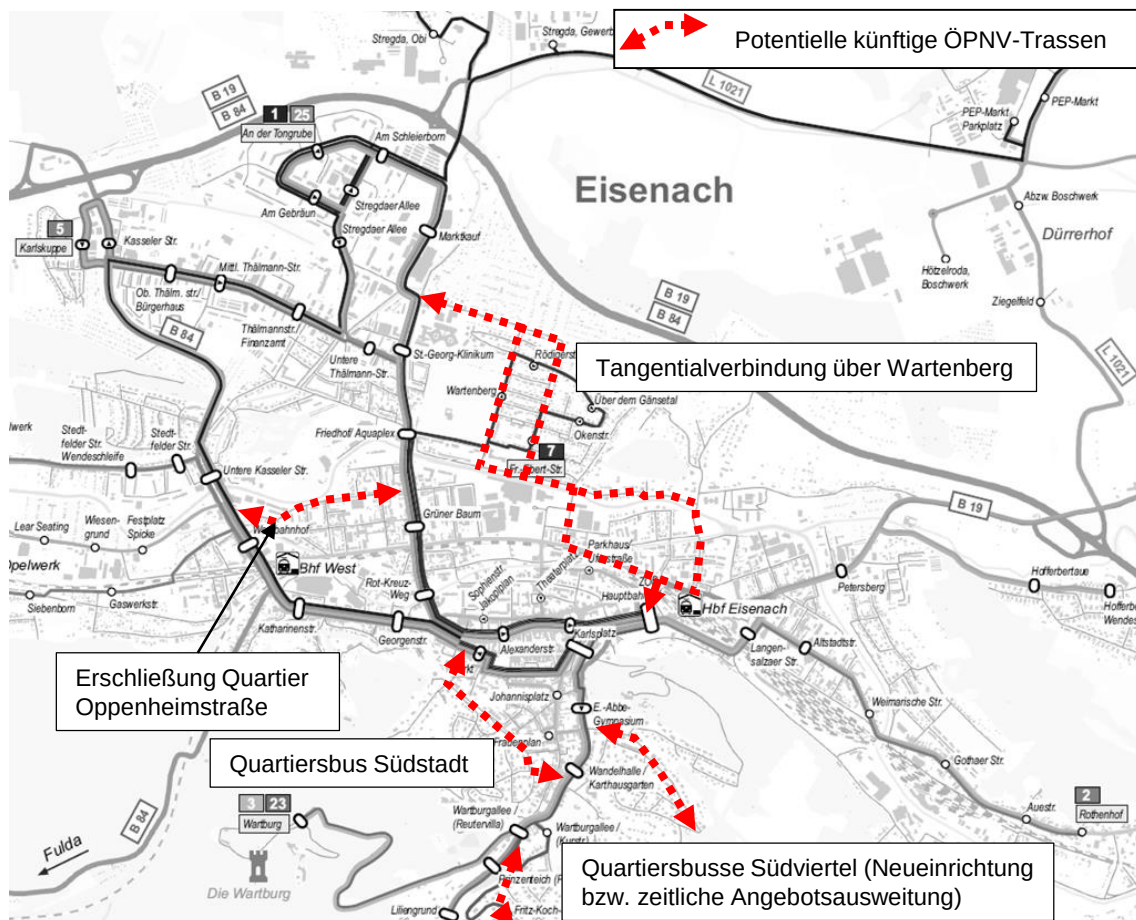
Priorität



5.4.4 Ö.3 Prüfung möglicher künftiger ÖPNV-Führungen bei Fortschreibung des Nahverkehrsplans

Neben der Neuanlage einzelner Haltestellen wird insbesondere in der Weiterentwicklung des Liniennetzes Potential zum Abbau räumlicher Erschließungsdefizite gesehen. Im VEP 2035 sind erste Vorschläge erarbeitet worden, die im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans zu konkretisieren und zu bewerten sind.

- Einrichtung einer neuen tangentialen Verbindung zwischen Altstadt oder Hauptbahnhof und Nord über Wartenberg unter Benutzung der Karolinenstraße oder der Friedrich-Naumann-Straße als Ersatz für die Erschließung des Wartenbergs mit Linie 7. Für diese Verbindung wären zahlreiche Straßen auf ihre Eignung für einen Busverkehr hin zu überprüfen. Die Linie kann die großen räumlichen Erschließungsdefizite im Bereich Karolinenstraße/ Grabental/ Friedrich-Naumann-Straße beheben und gleichzeitig eine Erschließung des Wartenbergs absichern. Mit einer Durchbindung der Linie bis zur Mühlhäuser Straße können weitere Ziele erreicht werden und die Effizienz der Linie gesteigert werden. Durch die geänderte Linienführung ist mit neu zu errichtenden Haltestellen zu rechnen.
- Erschließung des Quartiers Oppenheimstraße, beispielsweise durch Umlenkung einer der Linien von der Katharinenstraße mit Neu-Einrichtung mindestens einer neuen Haltestelle im Quartier
- Prüfung einer weiteren Verbesserung der Anbindung der Südstadt, z.B. durch Anpassung der Linienführung von Linie 3 oder Führung des Quartiersbusses Linie 33 zusätzlich über die Domstraße, Alexanderstraße zum ZOB
- Prüfung einer verbesserten Anbindung der Quartiere östlich der Wartburgallee, z.B. durch Einrichtung einer Rufbuslinie und/ oder Ausweitung des vorhandenen Quartiersbusangebotes auf die gesamte Hauptverkehrszeit des ÖPNV



Grafik 10: Potentielle Weiterentwicklung des Liniennetzes

Ö.3 Prüfung möglicher künftiger ÖPNV-Führungen bei Fortschreibung des Nahverkehrsplans

Kurzbeschreibung:

Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans ist die Anpassung bzw. Erweiterung des Eisenacher Busliniennetzes differenziert zu prüfen. Potentiale zur Erschließung bislang unterversorgter Gebiete werden insbesondere im Bereich Wartenberg/ Grabental, im Bereich Oppenheimstraße und in der Südstadt gesehen.

Wechselwirkungen:

keine

Akteure:

Stadt, Nahverkehrsunternehmen

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Zeithorizont



Kostenrahmen (planerische Vorbereitung)



Priorität



5.4.5 Ö.4 Stärkung des SPNV zur Verknüpfung von Eisenach mit der Region

Zur Sicherstellung einer guten Erreichbarkeit Eisenachs aus den Städten und Gemeinden der Region wird ein anforderungsgerechtes Angebote im SPNV benötigt. Die Stadt setzt sich daher gegenüber dem Land und dem Wartburgkreis als Aufgabenträger des regionalen SPNV und ÖPNV für die Umsetzung der folgenden Maßnahmen aus dem Schienenpersonennahverkehrsplan (SPNVP) ein¹¹:

- Erhöhung der Geschwindigkeit auf der Achse Eisenach-Meiningen zur Reduktion der Fahrtzeiten
- Einführung einer RE-Linie zwischen Eisenach – Bad Salzungen – Meiningen bis Schweinfurt
- Umstiegsfreie SPNV-Verbindung als Regionalexpress auf der Thüringer Städteachse zwischen Altenburg und Eisenach
- Einführung einer RE-Linie zwischen Eisenach und Kassel
- Verbesserungen der Barrierefreiheit auf der Strecke der Werratalbahn. Die Barrierefreiheit des SPNV im Bereich Südwestthüringen hat noch nicht den heute üblichen Mindeststandard erreicht. Zur diskriminierungsfreien Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen am SPNV ist der Ausbau dringend vorzusehen.
- weitere Überlegungen sind: Ergänzung eines Bahnsteiges am Bahnhof Eisenach-West, so dass Regionalbahnen von/nach Bad Salzungen hier auch halten können

Die Kosten und Umsetzung für die oben genannten Projekte liegen weitgehend nicht im Aufgabenbereich der Stadt. Nach dem Nachweis der Wirtschaftlichkeit, müssen entsprechende finanzielle Mittel im Haushalt des Landes eingeplant werden.

Ö.4 Stärkung des SPNV zur Verknüpfung von Eisenach mit der Region

Kurzbeschreibung:

Die Stadt Eisenach sollte sich auch in den kommenden Jahren für eine weitere Verbesserung der regionalen Anbindung einsetzen, insbesondere im Schienenregionalverkehr. Die Ansätze aus dem SPNVP für Thüringen sind durch das TMIL zu prüfen. Die Stadt Eisenach sollte den Bedarf für die genannten Regionalexpress-Linien anmelden.

Wechselwirkungen:

keine

Akteure:

TMIL, Stadt, Wirtschaft, Deutsche Bahn

Beitrag zu folgenden VEP-Leitziele:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



¹¹ Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen 2018-2022
im Auftrag des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft
vci VerkehrsConsult Ingenieurgesellschaft mbH

5.4.6 Ö.5 Bessere ÖPNV-Anbindung der Ortsteile

Bei den öffentlichen Diskussionen zu Beginn des VEP 2035 war die Erreichbarkeit vieler Ortsteile mit dem ÖPNV bemängelt worden. Insbesondere außerhalb der Schülerverkehrszeiten besteht demnach fast keine Möglichkeit, mit dem Bus in die Stadt zu fahren. Mit der Fahrplananpassung im Mai 2019 sind einige dieser Defizite behoben worden. So fährt die Stadtbuslinie 2 nun nicht mehr nur bis Stedtfeld sondern weiter bis Lauchröden und bindet dabei die westlichen Ortsteile an. Auch Stregda ist seitdem über eine Stadtbuslinie eingebunden, deren Fahrplan auch außerhalb der Schulzeiten regelmäßige Fahrten vorsieht. Bei künftigen Weiterentwicklungen des Linien- und Fahrtenangebots sind diese Ansätze fortzuführen. Ziel sollte ein angemessenes Fahrtenangebot auch in den Abendstunden und am Wochenende sein. Der NVP als Grundlage der Angebotsplanung im ÖPNV wird im Turnus von fünf Jahren fortgeschrieben. In diesem Zusammenhang sind die bestehenden Angebote in der Kernstadt und den Ortsteilen zu bewerten.

Es muss an dieser Stelle auch klar gemacht werden, dass solche Angebote nicht kostendeckend durch das Nahverkehrsunternehmen zu erbringen sind. Die Förderung des ÖPNV sollte daher noch stärker als Teil der Daseinsfürsorge und zur Sicherstellung einer Mobilität unabhängig von einem Pkw begriffen werden. Es sollten in diesem Zusammenhang und unter dem Aspekt der Finanzierbarkeit auch alternative ÖPNV-Angebote in Betracht gezogen werden. Das Beispiel sogenannter "Mitfahrbänke" aus dem Weimarer Land zeigt einen Weg wie Menschen auch untereinander, trotz ausgedünntem ÖPNV-Angebot, für ein besseres Zusammenleben und eine höhere Mobilität sorgen können. Wer auf einer solchen Bank wartet, signalisiert anderen Verkehrsteilnehmern, dass er gern mitgenommen werden möchte. Teilweise besteht die Möglichkeit, durch Tafeln anzuzeigen, wohin man fahren möchte.



Foto: Mitfahrbank in Nauendorf (Weimarer Land)

Ö.5 Bessere ÖPNV-Anbindung der Ortsteile

Kurzbeschreibung:

Das ÖPNV-Fahrtenangebot zu den Ortsteilen sollte auch in den Tagesrandzeiten angemessen ausgebaut werden. Auch alternative Formen des ÖPNV können dabei eine Verknüpfung zur Kernstadt unabhängig vom eigenen Pkw ermöglichen.

Wechselwirkungen:

keine

Akteure:

Stadt, Nahverkehrsunternehmen, Bürgerinitiativen

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



5.4.7 Ö.6 Prüfung von P&R-Plätzen an angebotsstarken Linien der Stadt und am Hauptbahnhof

Zur Entlastung der Innenstadt vom ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr wird die Einrichtung und Vermarktung von P&R-Plätzen am Rand der Kernstadt im Übergang zu angebotsstarken Buslinien und an Regionalbahnhöfen empfohlen. In den folgenden Bereichen erscheint die Einrichtung solcher Parkplätze besonders zielführend:

- an der Mühlhäuser Straße im Bereich Friedhof/ Aquaplex oder im Bereich vom Einkaufszentrum an der oberen Mühlhäuser Straße
- im Bereich Bahnhof Eisenach-West
- Haltepunkt Hörschel
- im Bereich des Fachmarktzentrums Stregda
- an der Weimarerischen Straße im Bereich der Kreuzung mit der Friedensstraße
- Prinzenteich und Liliengrund (P&R existiert bereits)
- PEP-Markt Hötzelroda

Hier besteht bereits heute ganztägig ein ausreichend dichtes Fahrtenangebot, sodass durchaus Chancen für eine Akzeptanz eines solchen Angebotes bestehen. Angeregt wurde zudem die Errichtung von Fahrradstellplätzen auch an diesen P&R-Plätzen, damit Pkw-Nutzer die Wahlfreiheit haben, am Stadtrand auch auf das Fahrrad umsteigen zu können.

Im Sinne einer effizienten Flächennutzung wird die Stadt Eisenach in den genannten Bereichen auf Einzelhändler zugehen, um eine Nutzung bereits hergestellter Parkplatzflächen anzustreben. Ein vergleichbares Beispiel existiert in Dresden-Bühlau und Dresden-Gompitz, wo Teile von Stellflächen im Umfeld von Handelseinrichtungen für P&R genutzt werden.

Gleichzeitig ist gemeinsam mit dem Nahverkehrsunternehmen ein Tarifsystem zu entwickeln, dass die Gebühren für den Parkvorgang und die Nutzung des ÖPNV vereint. Der bestehende P&R-Platz Prinzenteich ist in das Konzept einzubeziehen. Die Wegweisung des Parkleitsystems ist abschließend um die neuen Angebote zu ergänzen. Langfristig erscheint auch die Integration des ehemaligen Autobahnrastplatzes Ramsborn ins P&R-Angebot Eisenachs denkbar. Hier bestünde auch die Optionen diesen Parkplatz in unmittelbarer Nähe zur A 4 als Rendezvous-Parkplatz für Pendler herzurichten.

Ein weiterer Schwerpunkt für P&R stellt der Hauptbahnhof als Übergang zum Fern- und Regionalverkehr dar. Derzeit gibt es in Eisenach keine leistungsfähige Parkierungsanlage in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof, die als P&R-Platz genutzt werden kann. Pendler, die vom Pkw in den Zug umsteigen, nutzen meist die kostenfreien Straßenrandstellplätze nördlich des Bahnhofes. Durch die Errichtung des Einkaufszentrums und Parkhauses „Tor zur Stadt“ könnte ein neues Angebot für P&R im Bahnhofsumfeld entstehen. Der Bedarf an P&R-Plätzen und die Effekte des neuen Parkhauses werden im Rahmen des dem VEP 2035 nachgelagerten Parkraumkonzepts detaillierter zu betrachten sein. In jedem Fall muss die Förderung des Pendlerparkens im Bahnhofsumfeld mit Bedacht erfolgen: Der Bahnhof ist sehr gut mit dem Stadtbus erreichbar. Das Schaffen eines zusätzlichen Angebotes für Pendler, die aus dem Stadtgebiet dann mit dem Pkw zum Bahnhof fahren widerspricht den Zielstellungen des VEP 2035.

Die geringe Prioritätseinschätzung ergibt sich vor allem aus dem unsicheren Potential einer solchen Maßnahme. Sie kann nur dann wirklich wirksam sein, wenn Fahrzeugführern klar ist, dass innerhalb der Innenstadt kaum Stellplätze zu finden sind. Dies ist aktuell in Eisenach für Kunden und Besucher der Innenstadt kaum der Fall und wird sich mit dem neuen großen Parkhaus am Hauptbahnhof nicht wesentlich ändern. Grundsätzlich richtet sich das P&R-Angebot an die Zielgruppe der berufstätigen Pendler. Durch die geplante weitere Verknappung der kostenlosen Langzeitparkplätze in der Innenstadt, könnten künftig Potenziale für diese Maßnahme geschaffen werden.

Ö.6 Prüfung von P&R-Plätzen an angebotsstarken Buslinien der Stadt und am Hauptbahnhof

Kurzbeschreibung:

Es wird empfohlen, die Übergangsmöglichkeiten vom Pkw zum ÖPNV zu stärken. Dafür werden an ausgewählten und häufig frequentierten Busachsen P&R-Plätze eingerichtet. Dadurch können Quell- und Zielverkehre im MIV zur Innenstadt reduziert werden, ohne die Erreichbarkeit der Innenstadt zu beschränken. Der Hauptbahnhof ist bereits sehr gut mit dem ÖPNV angebunden, sodass die Einrichtung eines kostengünstigen P&R-Parkhauses den Zielen des VEP 2035 widerspricht.

Wechselwirkungen:

Überschneidungen bestehen mit dem Parkraumkonzept, in dem das Thema P&R vertieft wird sowie der Maßnahme R.6.

Akteure:

Stadt, Nahverkehrsunternehmen

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



5.4.8 Ö.7 Fahrradmitnahmemöglichkeiten in Stadt- und Regionalbussen beibehalten

Bereits heute besteht die Möglichkeit – insbesondere auf den Regionalbuslinien, die den Thüringer Wald von/nach Süden durchfahren – das eigene Fahrrad mitzunehmen. Das Angebot richtet sich vordergründig an Radtouristen, die den Aufstieg zum Rennsteig entlang der vielbefahrenen Bundesstraßen meiden. Dieses Angebot sollte aus Sicht der Stadt Eisenach fortgeführt werden. Langfristig ist eine Ausweitung des Angebotes denkbar, dass es auch Alltagsnutzern noch stärker erlaubt, davon zu profitieren. Dies wäre insbesondere auf den landesbedeutsamen Buslinien zu prüfen, die neben dem Regionalbahnnetz die wichtigste Verknüpfung zwischen Eisenach und der Region darstellen.

Ö.7 Fahrradmitnahmemöglichkeiten in Stadt- und Regionalbussen beibehalten

Kurzbeschreibung:

Die Möglichkeit, Fahrräder in den Stadt- und Regionalbussen transportieren zu können, ist mindestens auf dem heutigen Stand zu erhalten. Langfristig wäre im Regionalverkehr eine Ausweitung auf Verkehrszeiten außerhalb des Wochenendes (als Angebot im Alltagsverkehr) und auf alle landesbedeutsamen Buslinien anzustreben.

Wechselwirkungen:

keine

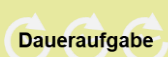
Akteure:

Stadt, Nahverkehrsunternehmen

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



5.4.9 Ö.8 Services in den Bussen verbessern

Zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV und mit dem Ziel einer einfacheren Nutzbarkeit des Stadtverkehrs wird die Umsetzung der folgenden Maßnahmen empfohlen:

- Angebot von WLAN-Hotspots in den Bussen des Stadtverkehrs und am ZOB
- USB-Ladesteckdosen in den Bussen des Stadtverkehrs
- Ausweitung von On-Board-Fahrgast-Informationen z.B. Live-Informationen zu Anschlüssen an der nächsten Haltestelle
- Angebot von digital erwerbbaaren Fahrscheinen („Handyticket“)

Für die Umsetzung der letztgenannten Ansätze sind zunächst die technischen Voraussetzungen zu schaffen. Dazu gehört v.a. die Sammlung und Verteilung der erforderlichen Informationen zu Live-Fahrplandaten (Kommunikation zwischen Fahrzeugen und einem Betriebsrechner), Anzeigeeinrichtungen in den Fahrzeugen und die Bereitstellung einer entsprechenden Software für den Fahrscheinkauf abseits der Ticketautomaten. Entsprechende Anforderungen sollten im Nahverkehrsplan möglichst verbindlich festgelegt werden, damit Bus- und Transportunternehmen eine Veranlassung sehen, künftig diese Angebote bei der Beschaffung von Neufahrzeugen mit zu beauftragen.

Ö.8 Services in den Bussen verbessern

Kurzbeschreibung:

Fahrzeuge im Busverkehr sollen künftig noch stärker über weitergehende fahrzeugseitige Serviceangebote verfügen. Entsprechende Anforderungen werden bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen zugrunde gelegt. Dazu gehören beispielsweise WLAN im Fahrzeug und USB-Steckdosen zum Laden von Smartphones.

Wechselwirkungen:

keine

Akteure:

Stadt, Nahverkehrsunternehmen, private Busunternehmen

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



5.4.10 Ö.9 Fortsetzung des Busbevorrechtigungsprogramms

Das Busbeschleunigungsprogramm ist eines der zentralen Anliegen seit dem VEP von 1994. Durch die Bevorrechtigung von Stadtbussen an vielen Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet können die Fahrzeiten des ÖPNV verkürzt werden. Das Programm ist als Daueraufgabe der Verwaltung

fortzuführen. Dies beinhaltet insbesondere die Berücksichtigung der Belange des ÖPNV bei Anpassungen an Signalprogrammen, die ÖPNV-Achsen gemäß *Abbildung 17* berühren.

Beim Busbeschleunigungsprogramm besteht seit jeher der Konflikt zwischen den Anforderungen des ÖPNV und den Bestrebungen auch Kfz-Ströme störungsfrei und mit möglichst wenigen Zeitverlusten über die Knotenpunkte von Hauptverkehrsstraßen zu führen. In Eisenach kann dies besonders auf der Mühlhäuser Straße beobachtet werden. Aufgabe wird weiterhin sein, die Anforderungen der Busbeschleunigung einerseits und der Bündelung von Kfz-Strömen durch Grüne Wellen andererseits umzusetzen. Im Rahmen von Einzelfallentscheidungen sind bedarfsgerechte Kompromisse unter Berücksichtigung des verkehrlichen Leitbildes zu finden. Demnach ist der Busbevorrechtigung im Zweifelsfall der Vorrang einzuräumen.

Die wichtigsten Achsen des Busbeschleunigungsprogramms sind dabei:

- Hospitalstraße/ Mühlhäuser Straße
- Kasseler Straße/ Katharinenstraße/ Georgenstraße
- Bahnhofstraße/ Langensalzaer Straße
- Wartburgallee

Ö.9 Fortsetzung des Busbevorrechtigungsprogramms

Kurzbeschreibung:

Das Busbevorrechtigungsprogramm der vergangenen Jahre ist Grundlage für den Erhalt der Attraktivität des ÖPNV in der Stadt. Das Programm ist als Daueraufgabe in Kooperation v.a. zwischen Stadt und dem Nahverkehrsunternehmen fortzusetzen.

Wechselwirkungen:

Wechselwirkungen zur optimierten Koordinierung von Hauptverkehrsstraßen (K.8)

Akteure:

Stadt, Nahverkehrsunternehmen, TLBV (bei Bundesstraßen)

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Zeithorizont

Daueraufgabe

Kostenrahmen

€ € € € €

Priorität

★ ★ ★

5.4.11 Ö.10 Sukzessive Umrüstung der Fahrzeugflotte im ÖPNV auf emissionsarme Fahrzeuge

Als Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz wird die sukzessive Umrüstung der Fahrzeugflotte im ÖPNV empfohlen. Ab dem Jahr 2020 sollen die ersten Stadtbusse in Eisenach rein elektrisch unterwegs sein. Mit diesem Einstieg gilt es nun Erfahrungen beim Betrieb der Elektrobusse zu sammeln. Sollte sich das System bewähren, ist eine Ausweitung des elektromobilen Antriebs auf die gesamte Fahrzeugflotte zu prüfen. Eine Umsetzung wird aber auch langfristig nur mit Unterstützung des Landes oder der EU in Form von Fördermitteln möglich sein.

Entsprechende Anforderungen sollten im nächsten Nahverkehrsplan 2023 möglichst verbindlich festgelegt werden, damit Bus- und Transportunternehmen eine Veranlassung sehen, elektrische Busse künftig bei Neubeschaffungen in Erwägung zu ziehen.

Ö.10 Sukzessive Umrüstung der Fahrzeugflotte im ÖPNV auf emissionsarme Fahrzeuge

Kurzbeschreibung:

Als Beitrag zur Vermeidung klimaschädlicher CO₂-Emissionen wird die Busflotte des Nahverkehrs sukzessive durch elektrisch betriebene und emissionsarme Busse ersetzt.

Wechselwirkungen:

Wechselwirkungen bestehen zu Maßnahme M.3 und hier vor allem zum Ziel eine Wasserstoff-tankstelle in Eisenach anzusiedeln

Akteure:

Stadt, Nahverkehrsunternehmen

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Zeithorizont

 Daueraufgabe

Kostenrahmen

€ € € € €

Priorität

★ ★ ★

5.5 Straßennetz und Kfz-Verkehr

5.5.1 Vorbemerkungen

Die Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Straßennetzes und des Kfz-Verkehrs verfolgen das Ziel, ein leistungsfähiges Vorrangnetz zu entwickeln und bei Bedarf zu stärken, um sensible Stadtbereiche abseits dieses Hauptnetzes verkehrlich zu entlasten. Zudem werden verkehrsorganisatorische Anpassungen zur Verkehrsverlagerung aus der Innenstadt, Nebenstraßen und Wohngebieten heraus vorgeschlagen.

Der VEP 2035 Eisenachs folgt dabei dem folgenden Prinzip:

1. Kfz-Verkehre sind durch die Schaffung attraktiver Alternativen möglichst zu **vermeiden** – ihr Aufkommen entsprechend zu reduzieren.
2. Nicht-vermeidbare Kfz-Verkehre sind auf leistungsfähige Routen zu **verlagern**, auf denen weniger Konflikte mit dem Umfeld bestehen.
3. Nicht-vermeid- und –verlagerbare Kfz-Verkehre sind im bestehenden Straßenraum möglichst **verträglich abzuwickeln**. Dazu gehört v.a. eine anforderungsgerechte Straßenraumgestaltung, die auch im Sinne einer Verkehrsberuhigung in sensibleren Bereichen wirkt.

Das Straßennetz Eisenachs kann größtenteils als anforderungsgerecht bezeichnet werden. Handlungsbedarfe bestehen teilweise aufgrund ungenügender Durchfahrtshöhen unter Bahnbrücken und mangelhafter Traglast. Für die Zukunft stehen daher der anforderungsgerechte Ausbau des Hauptstraßennetzes sowie der Bestandserhalt im Vordergrund der Straßennetzentwicklung. Gleichwohl ist auch zukünftig an einzelnen Stellen der Neubau von Straßen sinnvoll. Diese werden in den folgenden Kapiteln erläutert.

Die Konzeption des Straßennetzes war unter Berücksichtigung bereits fest disponierter oder im Bearbeitungszeitraum umgesetzter Maßnahmen zu erstellen, die im Folgenden kurz genannt, aber nicht näher erläutert werden:

- Ersatzneubau der Brücke Friedrich-Naumann-Straße mit Öffnung für den Kfz-Verkehr als neue Verbindung zwischen Wartenberg/ Grabental und der Rennbahn (im Zuge des Hochwasserschutzes entlang der Hörsel)
- Ersatzneubau der Brücke August-Bebel-Straße mit Öffnung für den Kfz-Verkehr
- Ausbau der Mühlhäuser Straße zwischen Friedhofstraße und Am Schäfersborn mit Ergänzung von beidseitigen Radverkehrsanlagen
- Neubau eines Kreisverkehrsplatzes am Hauptbahnhof zur Anbindung des Einkaufszentrums und Parkhauses „Tor zur Stadt“ mit Ausbau der Bahnhofstraße in diesem Bereich

Im weiteren Umfeld Eisenachs sind zudem Ausbaumaßnahmen im Bundesstraßennetz geplant, die an dieser Stelle erwähnt werden sollen:

- OU Behringen und Ausbau der B 84 zwischen der A 4 bei Eisenach-Ost und Bad Langensalza: Die Trasse wird zur besseren Erreichbarkeit des Unstrut-Hainich-Kreises mit den beiden Mittelzentren Bad Langensalza und Mühlhausen als EKL 2 (mit abschnittweisem dreistreifigen Regelquerschnitt) ausgebaut. Die Ortslage Behringen erhält dabei eine Umfahrung. Die Trasse ist im vordringlichen Bedarf und derzeit wird bereits die Entwurfsplanung durchgeführt.
- OU Wutha-Farnroda (B 88): Östlich von Eisenach soll die Ortslage Wutha-Farnroda durch eine Umgehung im Zuge der B 88 entlastet werden. Obwohl Planungsfreigabe besteht, ruhen die Planungen seitens des TLBV weitgehend. Derzeit wird die Bestimmung einer Vorzugs-Linienführung vorbereitet, wobei noch unklar ist, ob die Stadt östlich oder westlich umfahren wird.
- OU Etterwinden (B 19): In südlicher Fortsetzung der geplanten OU Eisenach ist die Umgehung der Ortslage Etterwinden geplant, um zwischen Eisenach und Bad Salzungen künftig keine Ortsdurchfahrten mehr durchfahren zu müssen. Für die OU Etterwinden besteht Planungsrecht. Derzeit wird an der Bestätigung der Vorzugs-Linienführung durch die Planbehörden gearbeitet.

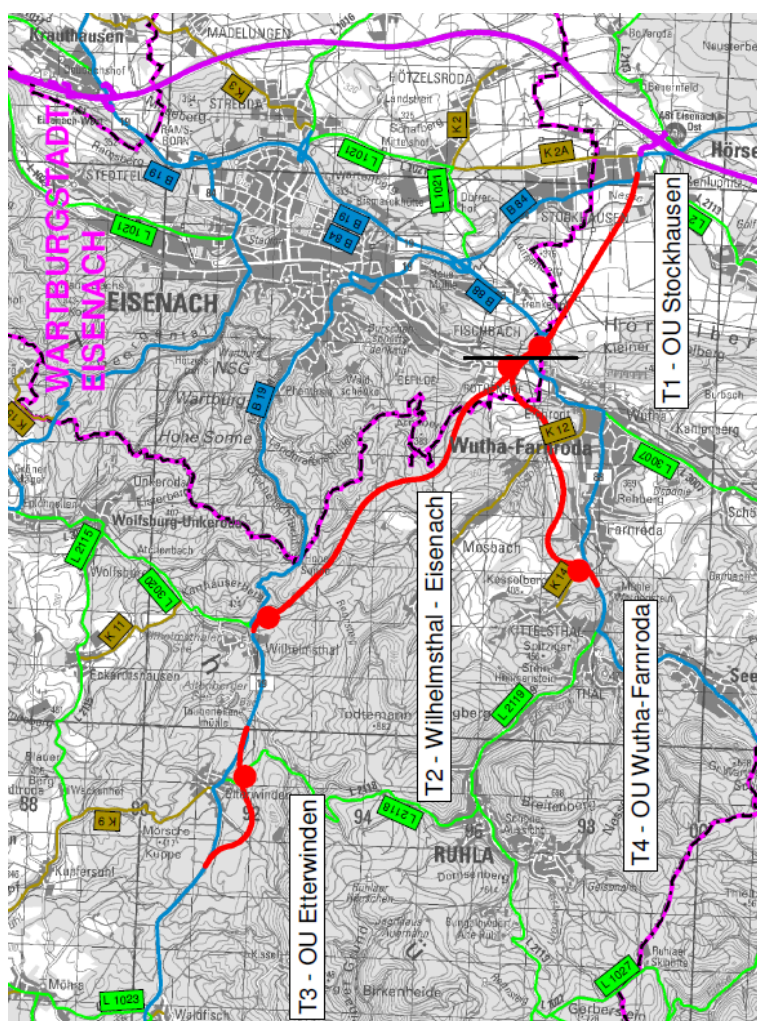
Aus Sicht der Stadt Eisenach ist die Umsetzung der genannten Ortsumgehungen zu begrüßen, da sie die regionale Erreichbarkeit und damit die oberzentralen Funktionen der Stadt sichert.

5.5.2 K.1 Ortsumgehungen Eisenach und Stockhausen (B 19) gemäß BVWP

Für das Stadtgebiet von Eisenach ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen eine Ortsumgehung (OU) der Kernstadt sowie des Ortsteils Stockhausen – aufgeteilt in zwei Einzelvorhaben – enthalten. Derzeit können diese Maßnahmen jedoch vom Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr (TLBV) planerisch nicht vorangetrieben werden, da beide Umgehungen im Bundesverkehrswegeplan lediglich als weiterer Bedarf ohne Planungsrecht eingestuft wurden.

Seitens der Stadt Eisenach und dem Wartburgkreis besitzt die Realisierung der Trasse eine außerordentlich hohe Bedeutung für eine Stärkung des Wohn- und Wirtschaftsstandortes. Die Überwindung des Thüringer Waldes mit Durchquerung der Stadt Eisenach stellt derzeit ein Nadelöhr in der Anbindung des südlichen Wartburgkreises dar. Spätestens bei einer Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans muss sich dies in Form einer höheren Dringlichkeitseinstufung widerspiegeln.

Grundsätzlich ist geplant, die Ortsumgehung von Wilhelmsthal aus in Form eines Tunnels unter dem Rennsteig hindurchzuführen. Im Bereich der Hörselquerung soll es eine Verknüpfung mit der alten Autobahn (heutige B 88) und damit der nördlichen Tangente (B 19, B 84 und B 88) Eisenachs geben, bevor die Neubautrasse weiter nördlich zwischen Großenlupnitz und Stockhausen wieder auf Bestandsstraßen trifft.



Grafik 11: Auszug aus dem Bundesverkehrswegeplan zu Ortsumgehungen im Bereich von Eisenach

Durch Umlegungen im Verkehrsmodell konnte gezeigt werden, dass mit einer Umsetzung der Ortsumgehungen auf den Straßen innerhalb von Eisenach teilweise erhebliche Verkehrsentlastungen auftraten (z.B. Stockhausen -36 %). Auch in verkehrlich besonders beanspruchten Straßen der Innenstadt ist mit einem Rückgang des Verkehrs zu rechnen, beispielsweise in der Bahnhofstraße um mehr als 10 %.

Im Zuge der Diskussionen der Maßnahme im VEP 2035 wurde auch über weitere Effekte der Ortsumgehung beraten. Dabei wurden die Folgen einer Beschränkung der Durchlässigkeit im Bereich der "Hohen Sonne" B 19 nach Fertigstellung der OU Eisenach geprüft. Folgende verkehrliche Auswirkungen wurden mithilfe des Verkehrsmodells ermittelt:

- Die Verkehrsentlastung in den zentralen Stadtbereichen kann noch verstärkt werden.
- Aufgrund verlagter Quell- und Zielverkehre kommt es im Bereich Oststadt zu teils erheblichen Mehrverkehren (z.B. Gothaer Straße + 30%).

- Ein Teil der Quell- und Zielverkehre würde auf die B 88 (alte Autobahn) verlagert werden und ab Eisenach-Oststadt dem alten Verlauf der B 19 ins Zentrum folgen. Dadurch werden die Entlastungseffekte auf der Langensalzaer Straße durch die Ortsumgehung nahezu ausgeglichen.
- keine Auswirkungen auf den Ortsteil Stockhausen

Es wird damit deutlich, dass die positiven Effekte einer stärkeren Verkehrsentlastung im Zentrum mit negativen Effekten in anderen Stadtbereichen einhergehen. Damit ist aus verkehrsplanerischer Sicht eine Sperrung der Überfahrt Hohe Sonne für alle Kfz nicht ohne weiteres zu empfehlen. Unabhängig davon ist seitens des TLBV klargestellt worden, dass man sich eine Sperrung (auch nicht beschränkt auf bestimmte Fahrzeugklassen) nach Umsetzung der Ortsumgehung und Widmung als Landesstraße momentan nicht vorstellen.

Maßnahme K.4 zeigt eine Option zur Anpassung der östlichen Stadtanbindung an die Ortsumgehung auf, die einen Beitrag für eine verträgliche Verlagerung von Quell- und Zielverkehren darstellen könnte. Dies sollte bei der künftigen Planung der Ortsumgehung Berücksichtigung finden.

Die Stadt sowie die Region des Wartburgkreises werden sich weiterhin mit Nachdruck für eine Umsetzung der Ortsumgehung einsetzen. Mit der Maßnahme können zentrale und dicht bebaute Stadtbereiche wesentlich entlastet werden. Von einer Umsetzung der Ortsumgehung bis 2035 ist derzeit nicht auszugehen, sodass die Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Straßennetzes auch ohne die Entlastungseffekte der Ortsumgehung umsetzbar und wirksam sein müssen.

K.1 Ortsumgehungen Stockhausen und Eisenach (B 19) gemäß BVWP

Kurzbeschreibung:

Der Bedarfsplan Bundesfernstraßen weist für Eisenach und den Ortsteil Stockhausen eine Ortsumgehung im Zuge der B 19 aus. Im Verkehrsmodell der Stadt konnte gezeigt werden, dass eine Umsetzung der beiden Teilabschnitte teils erhebliche Verkehrsentlastungen in der Kernstadt zur Folge hätten. Da die beiden Vorhaben jedoch nur als weiterer Bedarf eingestuft wurden, laufen derzeit keine Planungen für eine Umsetzung, sodass eine Umsetzung bis 2035 ausgeschlossen erscheint. Die Stadt und die Region des Wartburgkreises werden sich weiter für eine Umsetzung der Ortsumgehung einsetzen, da sie mit verkehrlichen Entlastungen in Eisenach und einer wesentlich besseren Anbindung des Wartburgkreises einhergehen.

Wechselwirkungen:

Maßnahme K.3 stellt eine Weiterentwicklung der bisherigen Planungen zur Ortsumgehung dar.

Akteure:

Zuständige Ministerien auf Bundes- und Landesebene, TLBV, Stadt

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



5.5.3 K.2 Ausbau der Langensalzaer Straße für den Zweirichtungsverkehr

Mit dem Ziel einer Konzentration des Verkehrs in der Langensalzaer Straße bei gleichzeitiger Entlastung der Verkehrsströme in Richtung Rennbahn und Gabelsberger Straße, zur Stärkung der Leistungsfähigkeit der Rennbahn/ Clemensstraße (K.8) muss das TLBV zeitnah den Ausbau der Langensalzaer Straße zwischen Altstadtstraße und Clemensstraße forcieren. Bis Planung und Bau beschlossen sind, muss kurzfristig die derzeit bestehende getrennte Führung der Bundesstraße B 19 aufgehoben werden. Diese sorgt zurzeit v.a. am KP Clemensstraße/ Altstadtstraße nicht nur für erhebliche Wartezeiten, sondern auch zu zahlreichen Unfällen. Der KP Clemensstraße/ Altstadtstraße wird bereits seit 20 Jahren als Unfallschwerpunkt im Stadtgebiet beobachtet. Die derzeitige Situation sorgt zudem für unnötigen Schleichverkehr durch die angrenzenden Wohngebiete z. B. durch die Heinrichstraße oder auch Hellwigstraße. Ziel der kurzfristigen verkehrsorganisatorischen Anpassung ist es, schnell und ohne Bau eines Kreisverkehrs v.a. die Fahrzeugströme entlang der Bundesstraße auf der Langensalzaer Straße zu bündeln.

Im Einzelnen werden die folgenden Maßnahmen zur Umsetzung empfohlen:

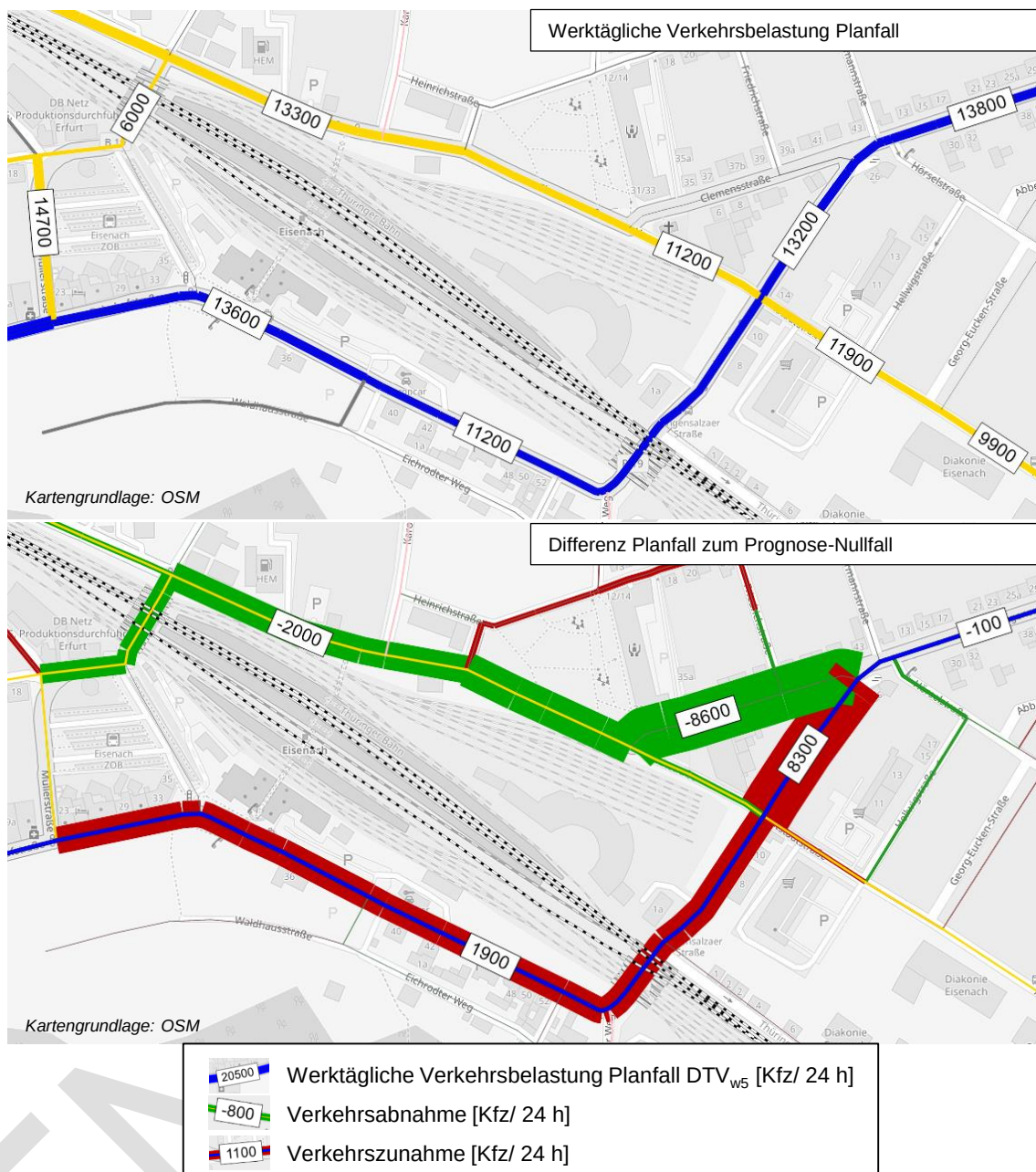
- Kurzfristig: Aufhebung des Einbahnstraßenabschnitts der Langensalzaer Straße zwischen Altstadtstraße und Clemensstraße. Die Freigabe ist durch eine verkehrstechnische Untersuchung zu begleiten, wobei zu klären sein wird, welche Verkehrsströme am KP Altstadtstraße/ Langensalzaer Straße aufgenommen werden können. Ggf. sind einzelne Abbiegeströme hier zu untersagen und bis zum Ausbau des Knotens weiterhin auf der Clemensstraße zu führen (z.B. Abbieger von der nördlichen Langensalzaer Straße zur östlichen Altstadtstraße). Es sind die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass der Schwerverkehr im Zuge der B 19 den heutigen Einbahnstraßenabschnitt in beide Richtungen nutzen kann.
- Umgestaltung des Einmündungsbereichs Langensalzaer Straße/ Clemensstraße mit dem Ziel, die Langensalzaer Straße als Hauptstraße zu führen und wahrzunehmen
- Mittelfristig: Ausbau der Kreuzung Altstadtstraße/ Langensalzaer Straße zum kleinen Kreisverkehr (aufgrund der zu erwartenden Verkehrsmengen wäre die Ausführung als Lichtsignalanlage mit erheblichen Flächeneingriff für ergänzende Abbiegespuren verbunden)
- ggf. Anpassung der Linienführung Langensalzaer Straße zwischen Altstadtstraße und Bahnbrücke
- Grundsätzlich ist der künftige Kreisverkehrsplatz auch mit baulicher Abbindung der Clemensstraße ausreichend leistungsfähig. Im Rahmen weiterer langfristig orientierter Maßnahmenansätze des VEP 2035 können sich in diesem Bereich noch einmal Verkehrsmengen verlagern. Es kann daher später erforderlich sein, die Clemensstraße als Bypass (und damit als Einbahnstraße in westlicher Fahrtrichtung) zum Kreisverkehr zu nutzen, um dort Verkehrsmengen zu reduzieren. Diese Option sollte für spätere Anpassungen zumindest offen bleiben.



Grafik 12: Empfohlene Maßnahmen im Bereich Bahneck

Planungen für diese umfassenden verkehrlichen Anpassungen bestehen schon seit mehr als 10 Jahren, einer Umsetzung ist man seither jedoch nicht näher gekommen. Hier ist ein Bekenntnis der Stadt zur Beteiligung an den Kosten empfehlenswert, um gemeinsam mit dem TLBV die Planungen konkretisieren zu können. Zur Reduzierung der Eigenanteile der Stadt stehen entsprechende Fördermöglichkeiten zur Verfügung.

Die folgende Grafik zeigt die Verlagerungswirkungen der Maßnahme im Prognose-Verkehrsmo-
dell.



Grafik 13: Wirkungen der Maßnahme im Verkehrsmodell

Durch die Maßnahme kann die Clemensstraße in Abschnitten vollständig und zwischen Altstadtstraße und Gabelsberger Straße um etwa 15 % entlastet werden. Insbesondere die Reduktion der Linksabbieger zur Gabelsberger Straße eröffnet Möglichkeiten zur Steigerung der Leistungsfähigkeit anderer Verkehrsströme (v.a. Altstadtumfahrung (Maßnahme K.8)). Die Maßnahme ist auch aus Gründen der Reduktion des Verkehrslärms sinnvoll: Zwar werden die Anwohner des umgebauten Abschnitts der Langensalzaer Straße mit zusätzlichem Lärm beeinträchtigt (+ 170 % Verkehrsmenge entspricht etwa 4-5 dB(A) Lärmerhöhung). Gleichzeitig wird die Clemensstraße und die dortigen Anwohner um fast 100 % Verkehr entlastet, was mehr als einer Halbierung des Verkehrslärms entspricht.

Die verkehrlichen Wirkungen des Maßnahmenpakets werden im Zielnetzfall im Verkehrsmodell berücksichtigt.

Durch die Unfallkommission wird derzeit die provisorische Einrichtung einer LSA im Bereich Clemensstraße/Altstadtstraße (Clemenskapelle) vorbereitet. Bei geeigneter Einbindung der LSA in Koordinierungsstrecken kann dies ein Beitrag zur Leistungsfähigkeit des Straßenzuges Clemensstraße/ Rennbahn sein. Nach der Umorganisation der LSA "Bahneck" und dem Neubau des KVP "Bahneck" (Maßnahme K.3) muss die Notwendigkeit dieser LSA überprüft werden. Mittelfristig ist die Konzentration der Verkehrsströme auf der Langensalzaer Straße und der Bau eines Kreisverkehrs am KP Langensalzaer Straße/ Altstadtstraße vorzuziehen.

K.2 Ausbau der Langensalzaer Straße für den Zweirichtungsverkehr

Kurzbeschreibung:

Mit dem Ziel einer Konzentration des Verkehrs in der Langensalzaer Straße bei gleichzeitiger Entlastung eines dicht bebauten Abschnitts der Clemensstraße müssen die Stadt und das TLBV den Ausbau der Langensalzaer Straße zwischen Altstadtstraße und Clemensstraße angehen. Der Einbahnstraßenabschnitt und die getrennte Führung der B 19 sollen schon kurzfristig aufgehoben werden. Mittelfristig ist der Bau eines Kreisverkehrs am KP Langensalzaer Straße/ Altstadtstraße als leistungsfähiger Dauerzustand geplant. Umlegungen im Verkehrsmodell zeigen, dass durch diese Maßnahme Verkehre von der hoch belasteten Rennbahn auf die Bahnhofstraße verlagert werden können, wodurch an kritischen Knotenpunkten Reserven für eine Entlastung der Altstadt geschaffen werden können (v.a. KP Clemensstraße/ Stolzestraße/ Gabelsberger Straße).

Wechselwirkungen:

Wechselwirkungen bestehen insbesondere zu den geplanten Koordinierungsstrecken im Hauptstraßennetz (K.9) sowie zur Stärkung der Achse Rennbahn/ Clemensstraße (K.8), für die durch die Maßnahmen Handlungsspielräume eröffnet werden. V.a. durch die Maßnahme K.4 können – je nach konkreter Ausgestaltung teils erhebliche Mehrverkehre am KP Langensalzaer Straße/ Altstadtstraße auftreten. In Abhängigkeit davon können sich andere Randbedingungen zum Betrieb des nordöstlichen Abschnitts der Clemensstraße ergeben.

Akteure:

Stadt, TLBV

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Zeithorizont



Kostenrahmen (ohne Bau des Kreisverkehrs deutlich günstiger)



Priorität



5.5.4 K.3 Durchbindung Eichrodter Weg zur Gothaer Straße und OU Eisenach (B 19)

Mit dem Eichrodter Weg besteht eine leistungsfähige und hinsichtlich der angrenzenden Bebauung weitgehend unkritische Achse in Parallellage zur Gothaer Straße/ Weimarischen Straße/ Altstadtstraße, die ihrerseits durch dicht bebaute Teile der Oststadt führen. Die Nutzung des Eichrodter Weges soll daher gestärkt werden. Es wird die folgende zweistufige Vorgehensweise empfohlen:

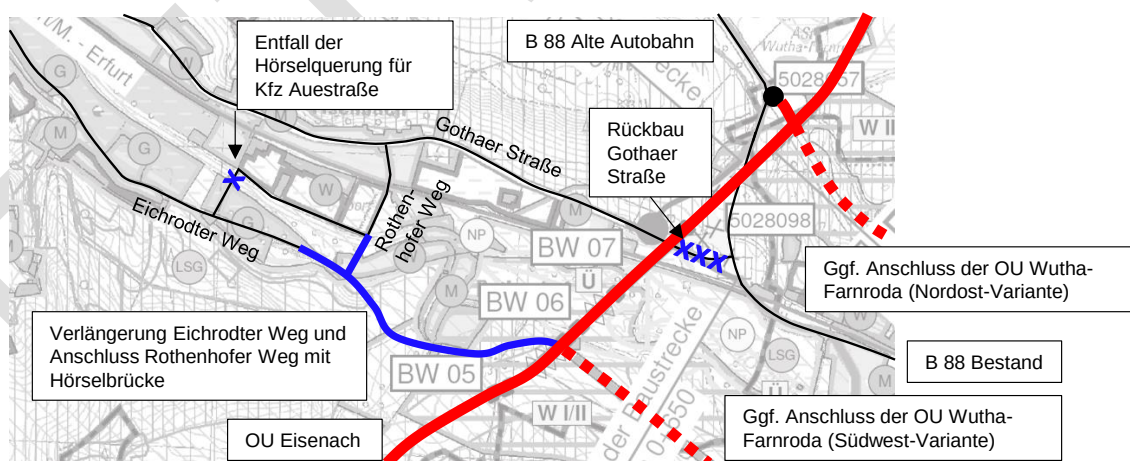
In einem **ersten Schritt** sind die folgenden Maßnahmen umzusetzen:

- Schaffung einer leistungsfähigen Brücke über die Hörsel im Bereich Rothenhof (in Verlängerung der bereits bestehenden niveaufreien Bahnquerung im Zuge des Rothenhofer Weges)
- Anschluss der neuen Brücke an das östliche Straßenende des Eichrodter Weges

Damit wird eine südliche Umfahrung der Oststadt geschaffen und die am Eichrodter Weg gelegenen Gewerbegebiete deutlich besser erschlossen. Insbesondere das Schwerverkehrsaufkommen in der Oststadt kann durch diesen Ansatz erheblich reduziert werden. Begleitende verkehrsberuhigende Maßnahmen auf dem Straßenzug Gothaer Straße/ Weimarische Straße/ Altstadtstraße (z.B. Lkw-Durchfahrtsverbote, Kreisverkehrsplatz, Radverkehrsanlagen) verstärken den Effekt der Verkehrsberuhigung in der Achse Gothaer Straße bis Altstadtstraße und eine Verkehrsverlagerung in den Eichrodter Weg. Der Bau der erforderlichen Hörselquerung ist in Abstimmung mit den hier noch geplanten Hochwasserschutzmaßnahmen zu prüfen (TLUG). Weiter ist zu prüfen, welche Flächen grundsätzlich für einen Brückenneubau verfügbar sind.

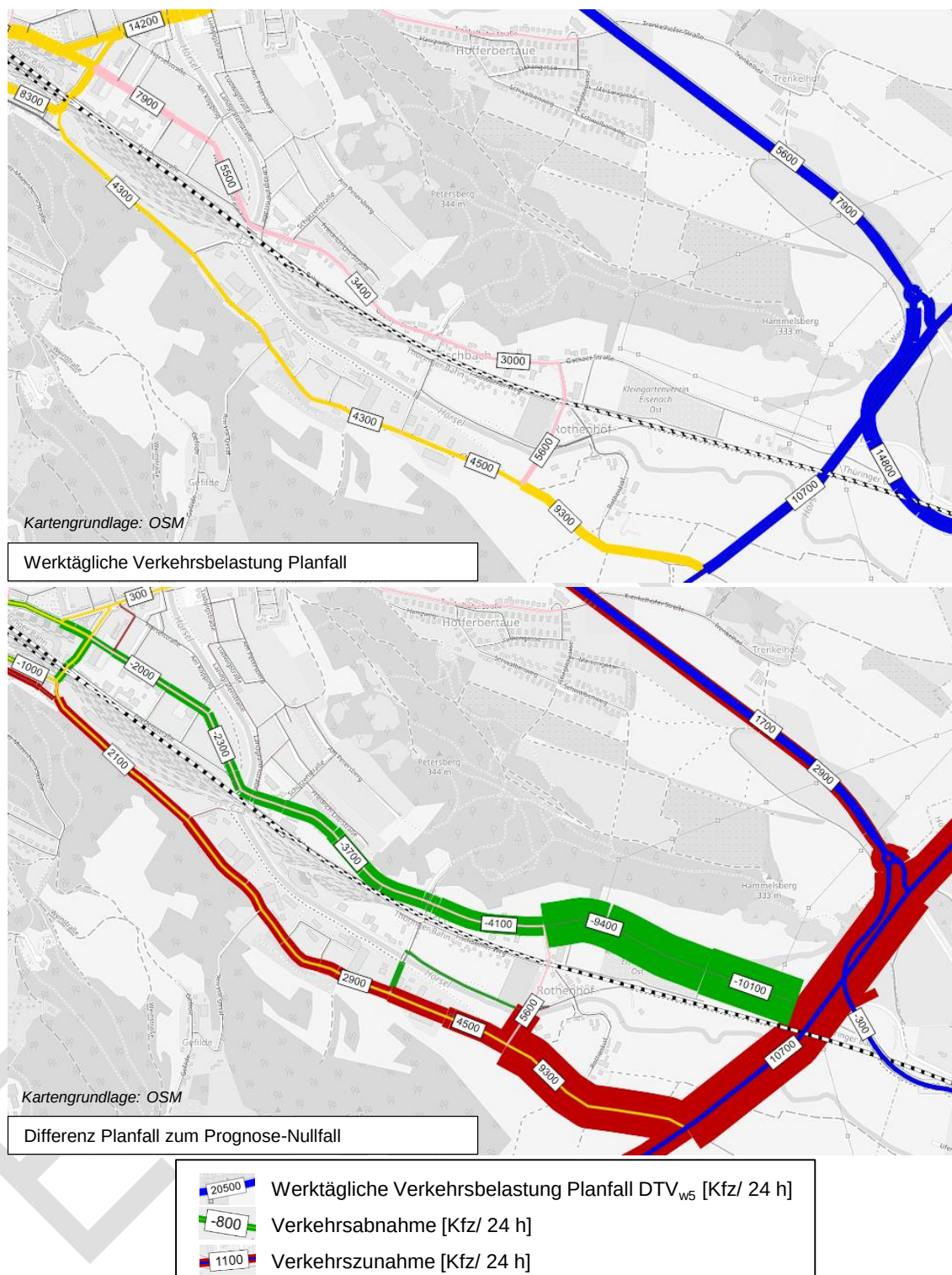
In Abhängigkeit der Umsetzung der Ortsumfahrung Eisenach (K.1) bietet sich als **zweite Umsetzungsstufe** eine Weiterentwicklung dieser Maßnahme an:

- Verlängerung des Eichrodter Weges bis zur Neubautrasse der Ortsumgehung (B 19, südöstlich von Rothenhof)
- Prüfung eines Rückbaus der Gothaer Straße direkt westlich des Kreisverkehrs an der B 88
→ Unterbindung der Stadteinfahrt über die Gothaer Straße lenkt Verkehrsströme auf den Eichrodter Weg und die nördliche Tangente (B 19, B 84 und B 88)



Grafik 14: Skizze der Maßnahmevorschläge im Bereich Eichrodter Weg

Die zwei oben skizzierten Umsetzungsschritte wurden zusammen als Planfall im Prognosenetz der Stadt Eisenach bewertet. Die Ergebnisse können der nachfolgenden Grafik 15 entnommen werden.



Grafik 15: Bewertung der Maßnahme im städtischen Verkehrsmodell

Durch die Maßnahmen beider Umsetzungsstufen kann der Straßenzug Altstadtstraße/ Weimari-
sche Straße/ Gothaer Straße um 20 – 60 % entlastet werden. Verkehre werden demnach von
hier auf die nördliche Tangente (v.a. Ziele in Richtung Stregda, Nord) und auf den Eichrodter Weg

(v.a. Ziele im Zentrum) verlagert. Verkehre vom oder zum Gewerbegebiet Eichrodter Weg erhalten durch die Maßnahme erstmals einen leistungsfähigen Anschluss, der keine Durchfahrung der Eisenacher Innenstadt bedarf.

Die Umsetzung der ersten Stufe der Maßnahme wird in das Zielnetz Kfz-Verkehr (Abbildung 15) übernommen, da von einer Umsetzung der OU Eisenach (B 19) bis 2035 nicht ausgegangen werden kann. Es ist zu prüfen, ob eine Realisierung der Hörselquerung und eine Verlängerung des Eichrodter Weges beispielsweise mit der OU Wutha-Farnroda (B 88) bereits vor der Realisierung der OU Eisenach (B 19) möglich ist.

K.3 Durchbindung Eichrodter Weg zur Gothaer Straße und OU Eisenach

Kurzbeschreibung:

Zur Entlastung der Oststadt vom Durchgangsverkehr wird die Stärkung des Eichrodter Wegs und dessen Anbindung an die Gothaer Straße bzw. an die künftige OU Eisenach empfohlen. Es sollte hierfür eine leistungsfähige Verbindung zwischen Eichrodter Weg und Rothenhofer Weg geschaffen werden (Hörselbrücke). Bei Anbindung des Eichrodter Wegs an die OU Eisenach kann z.B. durch den Rückbau von Teilen der Gothaer Straße (unterhalb der Hörseltalbrücke der OU) die Verkehrswirksamkeit erhöht werden. Durch die Maßnahme können wesentliche Verkehrsmengen (v.a. Schwerverkehr) aus der Oststadt heraus verlagert werden. Die Wirkung der Maßnahme könnte durch eine weitergehende Verkehrsberuhigung auf den bisherigen Hauptverkehrsstraßen der Oststadt noch weiter unterstützt werden.

Wechselwirkungen:

Es bestehen Wechselwirkungen zu Maßnahme K.1, da ein Anschluss zur OU Eisenach vorgesehen ist. Weitere Wechselwirkungen bestehen zu den Maßnahmen Kreisverkehrsplätze (K.6) und Radverkehrsanlagen (R.3) an Hauptverkehrsstraßen.

Akteure:

Stadt, TLBV

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



5.5.5 K.4 Verkehrsberuhigung der Stedtfelder Straße

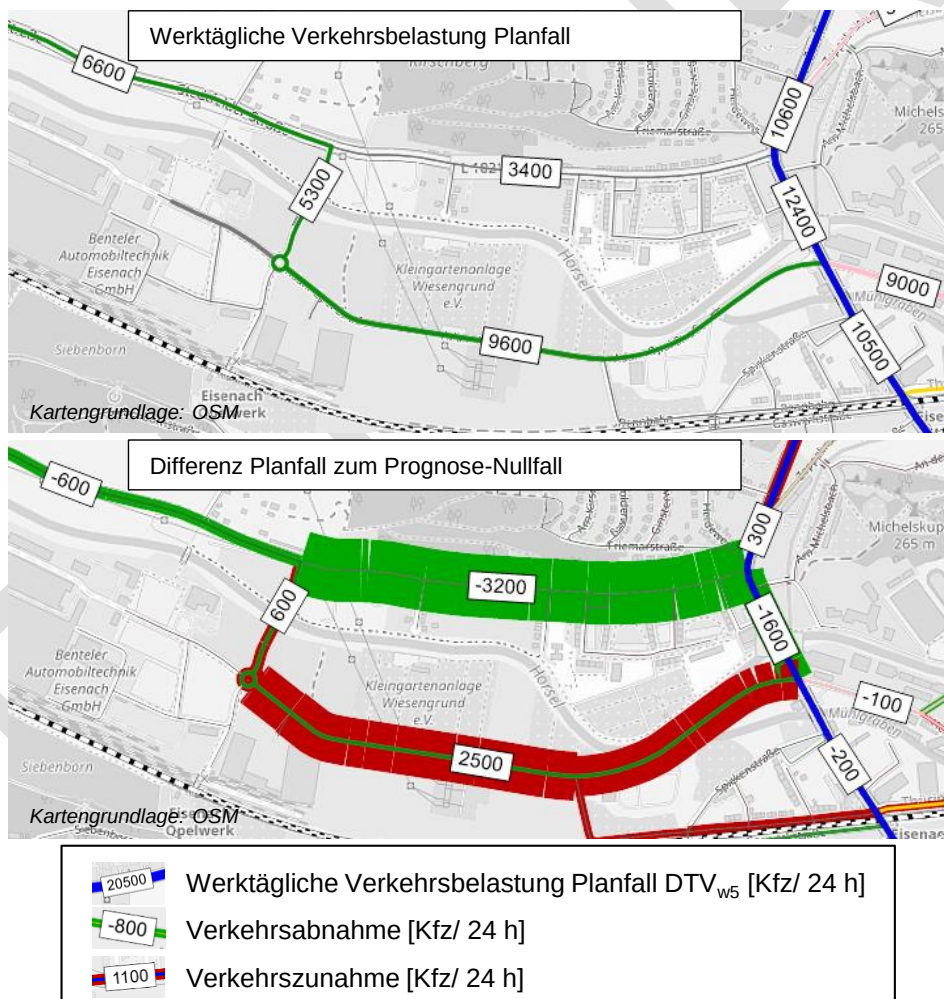
Im Verkehrsmodell Eisenachs konnte gezeigt werden, dass durch verkehrsberuhigende Maßnahmen im Bereich Stedtfelder Straße Fahrzeugführer bewegt werden können, die Adam-Opel-Straße zu nutzen. Die folgenden Maßnahmen werden schrittweise empfohlen:

- Kurzfristig: verkehrsberuhigende Maßnahmen Stedtfelder Straße (z.B. Anordnung von Tempo 30, verkehrsdämpfende Maßnahmen unter Beachtung des ÖPNV)
- Mittelfristig (nach 2026): Umverlegung der L 1021 auf die Adam-Opel-Straße mit Anpassung der Beschilderung und Vorfahrtsregelung am KP Nicolaus-Otto-Straße/ Stedtfelder Straße,
- Langfristig: Umgestaltung des KP Nicolaus-Otto-Straße/ Stedtfelder Straße zum Umbau der abknickenden Vorfahrt

- Langfristig (optional): Durch eine Sperrung der Stedtfelder Straße direkt östlich des KP zur Nicolaus-Otto-Straße kann das Verkehrsaufkommen in der Straße auf den reinen Bewohnerverkehr beschränkt werden. Die Durchfahrung für den ÖPNV ist stets zu gewährleisten.

Die Adam-Opel-Straße ist im Jahr 2008 als Erschließungsstraße des Gewerbegebietes mit Fördermitteln ausgebaut worden. Durch die Fördermittelbindungsfristen bis Ende 2026 bestehen hier zunächst nur beschränkte Handlungsmöglichkeiten, sodass beispielsweise die Führung der Landesstraße bis zu diesem Zeitpunkt nicht angepasst werden kann. Als Straßenbaulastträger der innerörtlichen Abschnitte von Landesstraßen ist für eine Verlegung der Landesstraße innerorts keine Zustimmung des TLBV erforderlich.

Die Wirkung einer Verkehrsberuhigung in der Stedtfelder Straße wurde im Verkehrsmodell der Stadt ermittelt. Die Ergebnisse können der nachfolgenden Grafik entnommen werden.



Grafik 16: Entlastungswirkung einer Verkehrsberuhigung in der Stedtfelder Straße

Durch die vorgeschlagenen Schritte kann das Verkehrsaufkommen in der Stedtfelder Straße erheblich reduziert werden. Die Maßnahme wird in das Zielnetz Kfz-Verkehr übernommen (Abbildung 15). Die verkehrlichen Wirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen (hier ohne Sperrung) werden im Zielnetzfall im Verkehrsmodell berücksichtigt (Abbildung 25.1).

K.4 Verkehrsberuhigung der Stedtfelder Straße

Kurzbeschreibung:

Es wird die Umsetzung verkehrsberuhigender Maßnahmen auf der Stedtfelder Straße empfohlen, um regionale Verkehre stärker auf die Adam-Opel-Straße zu lenken. Mit Ablauf der Fördermittelbindungsfristen aus dem Ausbau der Adam-Opel-Straße sollte die Landesstraße hierhin verlegt und die Wegweisung entsprechend angepasst werden. Durch die Maßnahme kann die Stedtfelder Straße im betrachteten Abschnitt vom Durchgangsverkehr entlastet und verkehrsberuhigt werden.

Wechselwirkungen:

Die Maßnahme unterstützt die Ansätze zur Förderung des Fußverkehrs, Radverkehr und der Nahmobilität.

Akteure:

Stadt

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Zeithorizont



Kostenrahmen (ohne Knotenumbau)



Priorität



5.5.6 K.5 Einbau von Verkehrsinseln zur Geschwindigkeitsdämpfung in Ortseingangsbereichen

Zur Geschwindigkeitsdämpfung und Verkehrsberuhigung in Ortseingangsbereichen wird der Bau von Verkehrsinseln empfohlen. Durch eine Verschwenkung der Fahrbahn wird hierdurch die Einfahrtsgeschwindigkeit der Fahrzeuge reduziert.



Foto: Beispiel für eine Fahrbahnaufweitung im Ortseingangsbereich

Verbunden mit der Reduktion der Fahrgeschwindigkeiten verbessern sich in den betroffenen Straßenräumen zudem die Lärmsituation und die Verkehrssicherheit

Abbildung 24 fasst die im Rahmen der Aufstellung des VEP 2035 zusammengetragenen Potentialbereiche für Verkehrsinseln in Ortseingangsbereichen zusammen. Im Rahmen der Planung ist zu prüfen, ob die Verkehrsinsel gleichzeitig als Mittelinsel für querende Fußgänger und Radfahrer herzurichten ist.

K.5 Einbau von Verkehrsinseln zur Geschwindigkeitsdämpfung in Ortseingangsbereichen		
Kurzbeschreibung: Zur Geschwindigkeitsdämpfung in Ortseingangsbereichen wird der Bau von Verkehrsinseln empfohlen. Durch eine Verschwenkung der Fahrbahn wird die Einfahrtsgeschwindigkeit der Fahrzeuge reduziert. Es ist jeweils zu prüfen, ob die Fahrbahnaufweitung gleichzeitig als Querungshilfe im Fußverkehr erforderlich ist.		
Wechselwirkungen: Die Maßnahme unterstützt die Ansätze zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs.		
Akteure: Stadt	Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	
Zeithorizont 	Kostenrahmen 	Priorität 

5.5.7 K.6 Prüfung der Einsatzmöglichkeiten von Kreisverkehrsplätzen im Hauptstraßennetz

Kreisverkehrsplätze haben sich auch in Eisenach bereits zur Steigerung der Verkehrssicherheit und Verstetigung der Verkehrsabläufe bewährt. Im Rahmen des VEP 2035 sind für zahlreiche Kreuzungen in einem ersten Schritt verkehrsplanerische und bauliche Randbedingungen für weitere Kreisverkehre geprüft worden. Aufgrund von Zielkonflikten mit den Maßnahmen Koordinierung auf Hauptverkehrsstraßen (K.9) und dem ÖPNV-Beschleunigungsprogramm (Ö.9) kommen einige potentiell geeignete Kreuzungen daher im aktuellen Planungshorizont des VEP 2035 weniger in Frage und werden daher nicht weitergehend untersucht. Dazu zählen beispielsweise: Kasseler Straße/ Adam-Opel-Straße, Kasseler Straße/ Stedtfelder Straße, Mühlhäuser Straße/ Amrastraße, Mühlhäuser Straße/ Friedhofstraße, Mühlhäuser Straße/ Am Schäfersborn, Langensalzaer Straße/ Nordrampe Eisenach-Oststadt (nach Umsetzung der OU Eisenach können sich hier beispielsweise maßgeblich andere Rahmenbedingungen ergeben). Die Ergebnisse der detaillierter betrachteten Kreuzungen im Hauptstraßennetz fasst die folgende Tabelle zusammen:

Knotenpunkt	räumliche Situation	verkehrsplanerische Einschätzung	Umsetzbarkeit	Zuständigkeit
Langensalzaer Straße (B 19)/ Altstadtstraße	schwierig, Grunderwerb notwendig	Anlage verkehrsplanerisch sinnvoll Prüfung des Erfordernisses eines Bypasses (Clemensstraße als Einbahnstraße)	gegeben	TLBV
Langensalzaer Straße/ Südrampe EA-Oststadt	günstig	Anlage verkehrsplanerisch sinnvoll, Eingangssituation Stadt Im Bestand kritischer Linkseinbieger	gegeben	TLBV
Rennbahn/ Kasseler Straße	schwierig, Grunderwerb oder Aufweitung der Bahnunterführung notwendig	KVP würde Fortführung einer LSA-Koordinierung verhindern, KP wäre aber auch für Bruch der LSA-Koordinierung geeignet	grundsätzlich gegeben	TLBV
Kasseler Straße/ Frankfurter Straße	schwierig, Grunderwerb oder Aufweitung der Bahnunterführung notwendig	Anlage verkehrsplanerisch sinnvoll Nähe zum KP Rennbahn/ Kasseler Straße mit möglichem Rückstau beachten	grundsätzlich gegeben	TLBV
Kasseler Straße/ Südrampe EA-Weststadt	günstig	Anlage verkehrsplanerisch sinnvoll, Eingangssituation Stadt Im Bestand kritischer Linkseinbieger	gegeben	TLBV
Kasseler Straße/ Ernst-Thälmann-Straße	günstig	trotz zahlreicher Buslinien zum Abbau der Unfallhäufung sinnvoll	gegeben	TLBV
Mühlhäuser Straße/ Südrampe EA-Mitte	günstig	Anlage verkehrsplanerisch sinnvoll, Eingangssituation Stadt Nähe zum KP Mühlhäuser Straße/ An der Tongrube mit möglichem Rückstau beachten	gegeben	TLBV
Mühlhäuser Straße/ Nordrampe EA-Mitte/ L 1021	günstig	Anlage verkehrsplanerisch sinnvoll, Eingangssituation Stadt Verkehrsbelastung sehr hoch → Prüfung Bypässe oder Turbo-Kreisel denkbar Abbau Unfallhäufungsstelle	gegeben	TLBV
Bahnhofstraße/ Eichrodter Weg	schwierig, nach Planungen vom TLBV lösbar	Anlage verkehrsplanerisch sinnvoll	gegeben	TLBV

Tabelle 1: Vorprüfung potentieller Kreisverkehrsplätze (Teil 1)

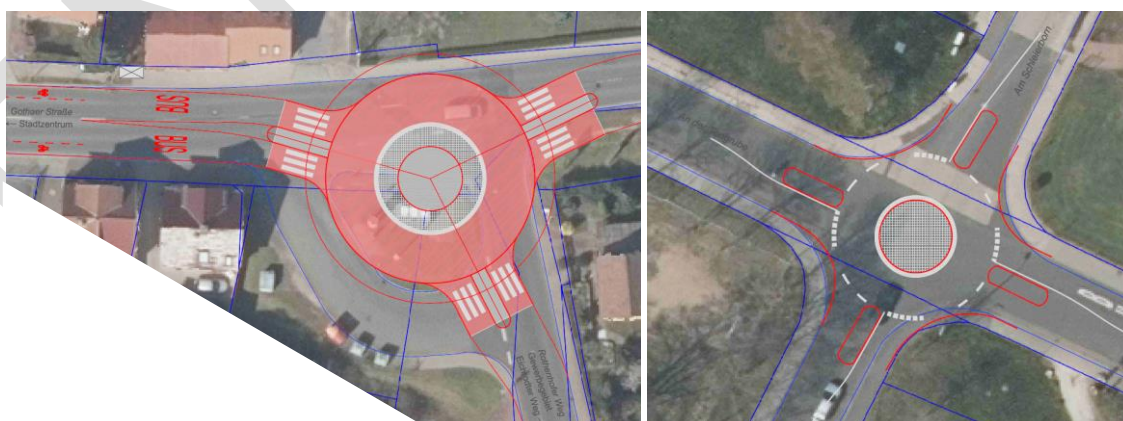
Knotenpunkt	räumliche Situation	verkehrsplanerische Einschätzung	Umsetzbarkeit	Zuständigkeit
Gothaer Straße/ Rothenhofer Weg	ohne Eingriffe in angrenzende Grundstücke um- setzbar Bei Umsetzung auf heutiger Wende- schleife ist die er- forderliche Ver- schwenkung der Zufahrten zu be- rücksichtigen	Anlage verkehrsplane- risch sinnvoll, Eingangs- situation Stadt Buswendeschleife be- rücksichtigen	gegeben	Stadt
L 1016/ K 508 Neukirchen	günstig	Anlage verkehrsplane- risch sinnvoll zur Einhal- tung zulässiger Höchstge- schwindigkeit	gegeben	TLBV

Tabelle 2: Vorprüfung potentieller Kreisverkehrsplätze (Teil 2)

Verkehrsplanerisch sinnvoll und baulich machbar sind demnach zunächst neun Kreisverkehrsplätze, für die in den kommenden Jahren Planungen vertieft werden sollten. Da fast alle diese Kreuzungen an Bundes- und Landesstraßen liegen, ist eine enge Zusammenarbeit bei der Planung mit dem TLBV erforderlich. Beim Aspekt der Finanzierung liegt die Federführung beim TLBV.

Unabhängig vom TLBV können Kreisverkehrsplätze im Neben- und Sammelstraßennetz geplant werden. Hier sind insbesondere die folgenden Potentialbereiche hervorzuheben:

- Zeppelinstraße/ Nebestraße
- An der Tongrube/ Stregdaer Allee



Grafik 17: Grobskizzen vorgeschlagener Kreisverkehrsplätze: links: KP Gothaer Straße/ Rothenhofer Weg als kleiner Kreisverkehr (Außendurchmesser (D)=26m), rechts: An der Tongrube/ Stregdaer Allee als Minikreisverkehr (Außendurchmesser (D)=18m)

K.6 Prüfung der Einsatzmöglichkeiten von Kreisverkehrsplätzen im Hauptstraßennetz

Kurzbeschreibung:

Kreisverkehre tragen zur Verstetigung von Verkehrsabläufen bei und stellen die sicherste Knotenpunktform dar. Da es bislang noch vergleichsweise wenige Kreisverkehre in Eisenach gibt, wurden in einer ersten Prüfung sechs Potentialbereiche ohne wesentliche Nutzungskonflikte für die Errichtung weiterer Kreisverkehrsplätze identifiziert. Die konkrete Umsetzbarkeit sollte im Planungshorizont des VEP 2035 geprüft werden.

Wechselwirkungen:

Wechselwirkungen bestehen v.a. zu den Maßnahmen Koordinierung auf Hauptverkehrsstraßen (K.9) und dem ÖPNV-Beschleunigungsprogramm (Ö.9). Im Bereich Langensalzaer Straße/ Altstadtstraße ist der Bau des KVP zentraler Bestandteil der Maßnahme K.3.

Akteure:

Stadt, TLBV

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



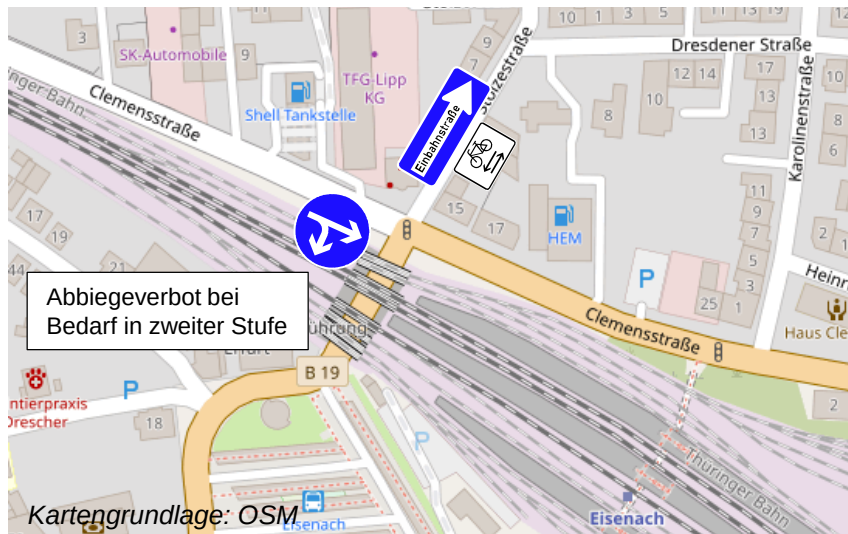
5.5.8 K.7 Stärkung der Rennbahn/ Clemensstraße

Der Straßenachse Rennbahn/ Clemensstraße kommt bei den geplanten verkehrlichen Entlastungen im Bereich der Altstadt und angrenzender Wohngebiete eine zentrale Rolle zu. Die Straße soll zahlreiche Verkehrsströme bündeln, was aber nur gelingen kann, wenn sie eine ausreichende Leistungsfähigkeit sowie Stabilität und Zuverlässigkeit im Verkehrsablauf aufweist. Die an der Rennbahn möglichen Maßnahmen sind sehr komplex und gehen mit zahlreichen Wechselwirkungen einher, sodass empfohlen wird Maßnahmen stufenweise und teilweise zunächst als Verkehrsversuche zu implementieren. Im Einzelnen sind dies:

Knotenpunkt Clemensstraße/ Gabelsberger Straße/ Stolzestraße

Mit den Maßnahmen zur Reduktion von Altstadt-Durchfahrten ist an diesem Knotenpunkt mit mehr Abbiegern zwischen Gabelsberger Straße und westlicher Clemensstraße zu rechnen. Zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit am Knoten sollen daher die folgenden Maßnahmen in zwei Stufen umgesetzt werden:

1. Im Rahmen eines Verkehrsversuchs soll die Zufahrt von der Stolzestraße zum Knotenpunkt hin für Kfz untersagt werden. Das Quartier nördlich der Clemensstraße kann über die Fischweide und Katharinenstraße verlassen werden. Die Wirkungen werden beobachtet und bei Erfolg als Dauerlösung etabliert.
2. In einem zweiten Schritt kann bei Bedarf das Linksabbiegen aus der westlichen Clemensstraße in die Stolzestraße untersagt werden, um Konflikte am Knotenpunkt zu reduzieren und Kapazitäten für die erwarteten Mehrverkehre zu schaffen.

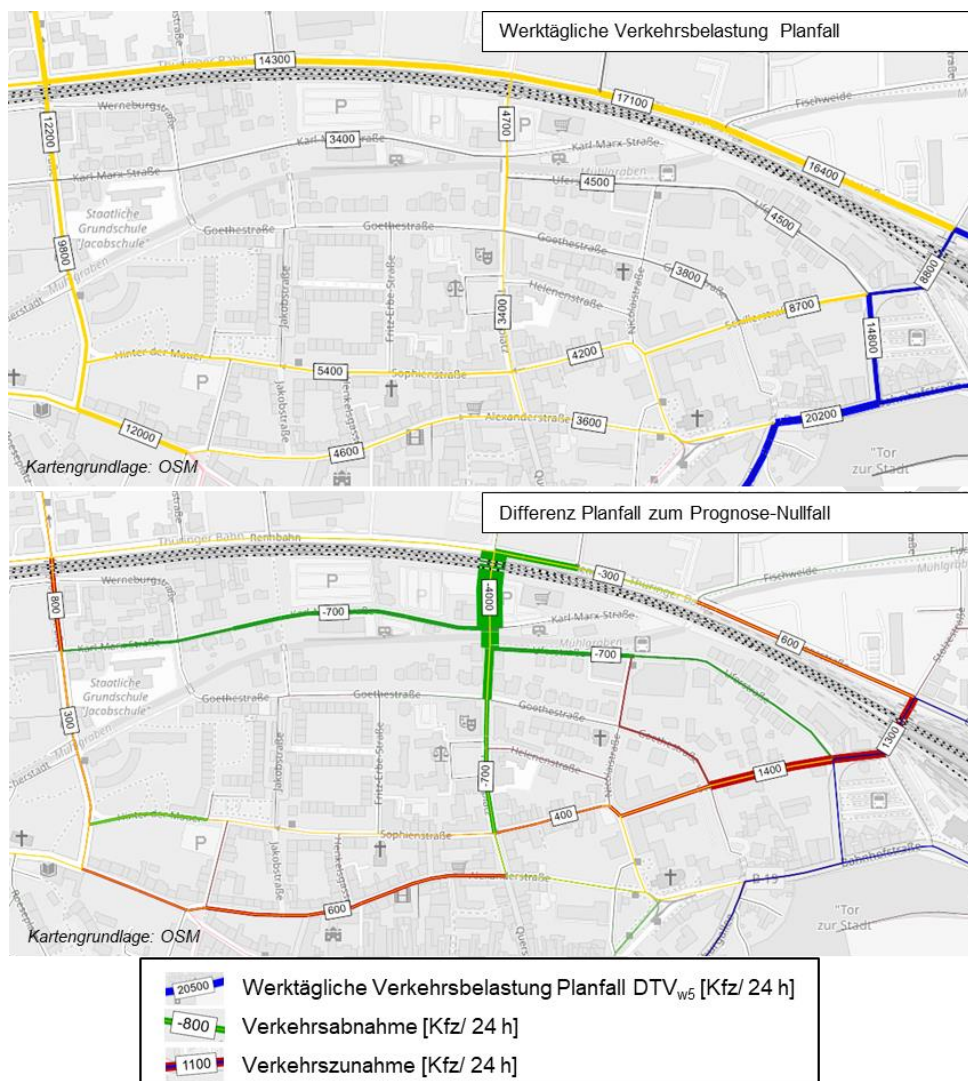


Grafik 18: Übersicht Knotenpunkt Clemensstraße/ Gabelsberger Straße/ Stolzestraße

Knotenpunkt Rennbahn/ Clemdastraße

Der Knotenpunkt erreicht in den Spitzenstunden bereits heute seine Leistungsfähigkeitsgrenze. Mit der Wiederinbetriebnahme der Friedrich-Naumann-Brücke ist mit einer weiteren Verkehrszunahme zu rechnen. Zur Stärkung der Rennbahn, Verkehrsberuhigung der Altstadt und Sicherstellung der Leistungsfähigkeit wird empfohlen, die folgenden Maßnahmen stufenweise umzusetzen:

1. Als Verkehrsversuch sollen zunächst die Einbieger von der Rennbahn aus beiden Richtungen in die südliche Clemdastraße untersagt werden. Aus Osten steht die Blockumfahrung Willi-Enders-Straße oder die Gabelsberger Straße/ Schillerstraße als Alternative zur Verfügung, um die nördliche Altstadt zu erreichen. Aus Westen kann diese über die Karl-Marx-Straße erreicht werden. Die Wirkungen des Verkehrsversuchs sind zu beobachten. Bei zufriedenstellenden Ergebnissen können die Änderungen als Dauerlösung etabliert werden. Die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung der Innenstadt, v.a. Maßnahme I.1 trägt ebenfalls zu einer Reduktion des Verkehrs in der Clemdastraße bei. Es ist zu prüfen, ob bereits in der ersten Stufe auf die bislang existierende aufgeweitete Spur in der Knotenzufahrt der Clemdastraße zugunsten eines beidseitigen Radverkehrsangebots verzichtet werden kann (vergleichbare Lösung wie in Hospitalstraße).
2. Als zweiten Schritt und um die Leistungsfähigkeit der Rennbahn zu erhöhen, ist vorgesehen nur die Ausfahrt aus der Clemdastraße zu ermöglichen. Dies würde Durchgangsverkehre durch die Altstadt erheblich reduzieren und Platz für wesentlich bessere Radverkehrsanlagen in der Bahnunterführung frei machen. Die Befahrbarkeit für Radfahrer soll in beide Richtungen erhalten bleiben. Die Altstadt bleibt weiterhin über die Gabelsberger Straße und Schillerstraße bzw. die Hospitalstraße erreichbar.



Grafik 19: Wirkung einer Sperrung der Einfahrt in die Clemdastraße im Verkehrsmodell

Knotenpunkt Rennbahn/ Wilhelm-Rinkens-Straße

Die Wilhelm-Rinkens-Straße stellt eine der wichtigsten Fuß- und Radverkehrsachsen im Stadtgebiet dar. Von Norden kommende Radfahrer finden hier nur schlecht einen Weg über die Rennbahn. Zudem nutzen Kfz-Führer die Wilhelm-Rinkens-Straße als Umgehung des Hauptknotenpunkts Rennbahn/ Hospitalstraße wodurch das Wohnquartier unnötig belastet wird. Es werden daher die folgenden - auch unter Maßnahme R.4 genannten - Punkte zur Umsetzung empfohlen:

- Die Wilhelm-Rinkens-Straße soll als Fahrradstraße gewidmet werden, auf der nur Anliegerverkehr zugelassen wird.
- Für Radfahrer soll von Norden kommend ein Anforderungstaster für die Fußgänger-LSA installiert werden.

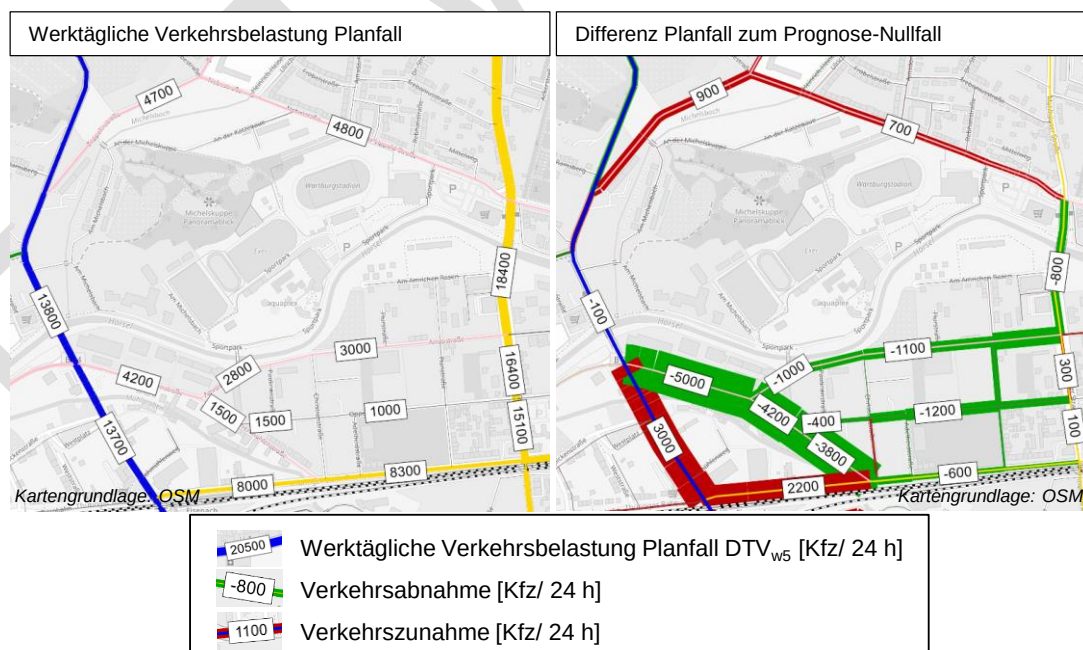
Knotenpunkt Rennbahn/ Mühlhäuser Straße/ Hospitalstraße s.g. „Grüner Baum“

Durch eine zunehmende Konzentration des Verkehrs, aus der Innenstadt heraus auf die Rennbahn (Maßnahme I.1), muss die Leistungsfähigkeit dieser Kreuzung erhöht werden. Dazu ist die stufenweise Umsetzung der folgenden Maßnahmen vorgesehen:

1. Im ersten Schritt ist für den östlichen Ast der Kreuzung eine Änderung der Fahrstreifen vorgesehen. Diese sieht einen separaten Rechts-Abbiegestreifen und einen kombinierten Geradeaus/Links-Abbiegestreifen vor.
2. Im Falle, dass diese Maßnahme sich als nicht tauglich erweist, müssen im zweiten Schritt weitere Maßnahmen geprüft werden, ggf. die separate Spuraufteilung Geradeaus und Rechts, Ausweisung einer Blockumfahrung über Planstraße und Oppenheimstraße in Richtung Innenstadt.

Herrenmühlenstraße

Aufgrund der guten Alternativmöglichkeit für den Kfz-Verkehr die Rennbahn und Kasseler Straße zu nutzen, soll die Herrenmühlenstraße verkehrsberuhigt werden. Dazu soll der Abschnitt zwischen Oppenheimstraße und Rennbahn künftig nur noch als Einbahnstraße in südöstliche Richtung befahren werden dürfen und in die geplante Tempo-30-Zone integriert werden (Maßnahme K.10). Durch die Wiederöffnung der Bahnunterführung (Maßnahme F.3 + R.4) könnte die Herrenmühlenstraße künftig als eine wichtige Fuß- und Radverkehrsachse für die nordwestliche Kernstadt fungieren.



Grafik 20: Verkehrliche Wirkungen der Anpassungen im Bereich Herrenmühlenstraße und Ausweitung der Tempo 30 Zone Amrastraße/Oppenheimstraße

Linksabbieger ins Nebennetz

Das Linksabbiegen an Kreuzungen ohne Linksabbiegespur soll auf Erfordernis geprüft werden. Ziel ist ein möglichst störungsfreier Verkehrsablauf auf der Rennbahn. Dies betrifft insbesondere: Adelheidstraße, Planstraße, Wiesenstraße, Friedrich-Naumann-Straße und Heinrichstraße

Es werden auch langfristig keine Möglichkeiten gesehen, auf der Rennbahn richtlinienkonforme Radverkehrsanlagen einzuordnen. Es muss jedoch gelingen, die Sichtbarkeit und Sicherheit der Radfahrenden zu erhöhen. Dies kann beispielsweise durch – bisher in Deutschland nur wenige angewendete Fahrradpiktogramme gelingen (siehe *Anlage 3*). Die Rennbahn wird daher auch auf lange Sicht nur für erfahrene und eher schnelle Radfahrer interessant sein. Für alle anderen Nutzergruppen sollen mit dem Radweg an der Hörsel und der Karl-Marx-Straße attraktive parallele Routen geschaffen werden.

Ein grundhafter Ausbau der Achse ist aufgrund der beengten Randbedingungen schwierig oder nur mit erheblichem Aufwand verbunden. Im Betrachtungszeitraum des vorliegenden VEP 2035 wird dieser daher nicht angestrebt, wenngleich mit den vorgeschlagenen Anpassungen keine vollständig richtlinienkonforme Gestaltung des Streckenzuges erreicht werden kann.

K.7 Stärkung der Rennbahn/ Clemensstraße

Kurzbeschreibung:

Der Straßenachse Rennbahn/ Clemensstraße kommt bei den geplanten verkehrlichen Entlastungen im Bereich der Altstadt und angrenzender Wohngebiete eine zentrale Rolle zu. Zur Stärkung dieser Achse enthält die Maßnahme zahlreiche Handlungsansätze. Einige der Maßnahmen werden zunächst zur Umsetzung als Verkehrsversuch vorgeschlagen, da die so gewonnenen Erfahrungen eine wichtige Grundlage einer endgültigen Entscheidung sein sollten.

Wechselwirkungen:

Wechselwirkungen bestehen letztlich mit allen Maßnahmen im Umfeld, die eine Verkehrsverlagerung auf die Rennbahn/Clemensstraße zum Ziel haben. Für diese Maßnahmen ist eine leistungsfähige Achse Clemensstraße/ Rennbahn als Voraussetzung anzusehen. Zudem bestehen Wechselwirkungen zu Fuß- und Radfahrerquerungen (F.2 und R.3) sowie zum Konzept Bahnunterführungen (K.9).

Akteure:

Stadt, TLBV

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



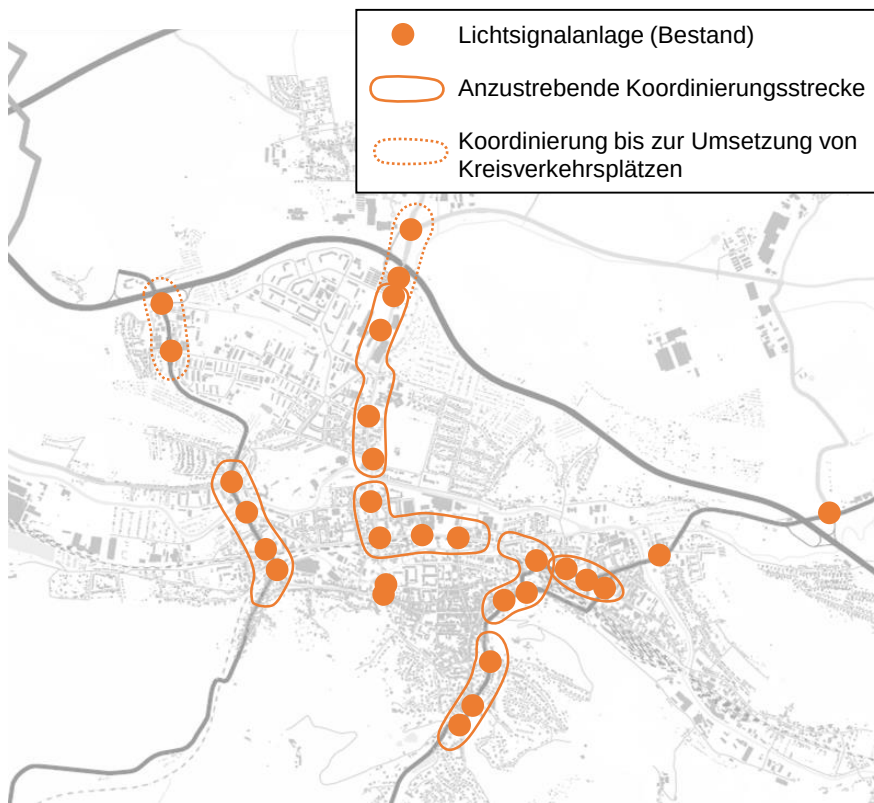
5.5.9 K.8 LSA-Koordinierung auf Hauptverkehrsstraßen

Die Akzeptanz einer Verkehrsbündelung auf den Hauptverkehrsstraßen der Stadt zur Entlastung der Innenstadt wird wesentlich durch die Zuverlässigkeit und Flüssigkeit des Verkehrsablaufs auf diesen Strecken bestimmt. Im Rahmen des VEP 2035 sind daher Hauptverkehrsachsen definiert worden, auf denen künftig noch stärker als heute mithilfe der Koordinierung von Lichtsignalanlagen eine attraktive Reisezeit im Kfz-Verkehr sichergestellt wird. Ziel ist es, Haltevorgänge zu reduzieren, was auch im Hinblick auf Lärmemissionen und den Ausstoß von Luftschadstoffen zielführend ist.

Koordinierungsstrecken sollten sich über mehrere Lichtsignalanlagen erstrecken und an verkehrsplanerisch wünschenswerten Routenentscheidungen orientieren. Es wird jedoch nicht möglich sein, alle Anlagen entlang einer längeren Route miteinander abzustimmen. Es gilt daher in der vertiefenden Planung der Koordinierungsstrecken geeignete Unterbrechungen zu finden, an denen neue kompakte Fahrzeugpuls gebildet werden. Koordinierungsstrecken müssen sich im Regelfall an zentralen, hochbelasteten Knoten orientieren, da diese für die Bemessung der möglichen Freigabezeit maßgeblich sind. Eine längere Freigabezeit an den – möglicherweise schwächer belasteten – vorgelagerten Knotenpunkten der Koordinierungsstrecke ist im Regelfall nicht sinnvoll. In diesem Fall würden mehr Fahrzeuge in die Koordinierungsstrecke einfahren, als am folgenden Knotenpunkt abgewickelt werden können, sodass hier ein Rückstau verbleibt. Dies stört den behinderungsfreien Abfluss des nachfolgenden Fahrzeugpuls.

Ziel ist eine Optimierung von Lichtsignalschaltungen zur Änderung von Routenwahlentscheidungen im Sinne des verkehrlichen Leitbilds (Entlastung sensibler Bereiche). Für die folgenden Achsen ist die LSA-Koordinierung anzustreben.

- Kasseler Straße und Frankfurter Straße zwischen KP Frankfurter Straße/ Katharinenstraße und KP Kasseler Straße/ Stedtfelder Straße (bereits im Bestand vorhanden)
- Mühlhäuser Straße zwischen KP Mühlhäuser Straße/ An der Tongrube und Mühlhäuser Straße/ Friedhofstraße (bereits im Bestand vorhanden), Fortsetzung bis zur L 1021 solange hier die unter K.7 vorgeschlagenen Kreisverkehrsplätze nicht umgesetzt sind
- Mühlhäuser Straße und Rennbahn zwischen den KP Mühlhäuser Straße/ Amrastraße und Rennbahn/ Clemdastraße
- Wartburgallee zwischen Fußgänger-LSA Marienstraße und KP Wartburgallee/ Grimmelgasse
- Bahnhofstraße, Müllerstraße, Gabelsberger Straße und Clemensstraße (in Richtung Rennbahn) zwischen den KP Bahnhofstraße/ Wartburgallee und Clemensstraße/ Gabelsberger Straße (in Richtung Rennbahn)
- Kasseler Straße zwischen der Südrampe Eisenach Weststadt und dem KP Kasseler Straße/ Ernst-Thälmann-Straße solange hier die unter K.7 vorgeschlagenen Kreisverkehrsplätze nicht umgesetzt sind
- Clemensstraße zwischen Bahnhof und Altstadtstraße



Grafik 21: Anzustrebende Koordinierungsstrecken

Im Bereich Clemensstraße/ Gabelsberger Straße wird ein Vorrang der Route von Süden gegenüber der tangentialen Verbindung entlang der Clemensstraße gesehen, da dies zu einer stärkeren Entlastung der Altstadt vom Durchgangsverkehr beitragen kann.

Bei der Koordinierung von Lichtsignalanlagen für den Kfz-Verkehr besteht oftmals ein Konflikt mit den Zielstellungen des Busbeschleunigungsprogramms. In Eisenach zeigt sich dies insbesondere auf der Mühlhäuser Straße. Im Rahmen der Maßnahmenumsetzung ist nach Optimierungsmöglichkeiten zu suchen (z.B. stärkere Entkopplung des ÖPNV und des MIV durch Haltestellen in Busbuchten, Bus als Pulkführer über mehrere LSA bis zur nächsten Haltestelle). Gemäß dem verkehrlichen Leitbild der Stadt ist im Zweifelsfall jedoch der Busbeschleunigung der Vorrang einzuräumen.

Die verkehrlichen Wirkungen der Maßnahme werden nach im Zielnetzfall des Verkehrsmodells berücksichtigt.

K.8 LSA-Koordinierung auf Hauptverkehrsstraßen

Kurzbeschreibung:

Zur Steigerung der Attraktivität bestimmter Hauptverkehrsstraßen wird eine Optimierung der bereits bestehenden Koordinierungsstrecken empfohlen. Im Sinne der Zielstellung einer Verkehrsberuhigung der Altstadt ist insbesondere die Routenführung zwischen Rennbahn, Müllerstraße und Wartburgallee weiter zu stärken.

Wechselwirkungen:

Wechselwirkungen bestehen insbesondere mit den Bestrebungen weitere Kreisverkehrsplätze im Hauptstraßennetz zu etablieren (K.6). Beispielsweise sollte die Koordinierungsstrecke in der nördlichen Mühlhäuser Straße noch bis zur L 1021 verlängert werden, bis dort Kreisverkehrsplätze entstanden sind. Weitere Wechselwirkungen bestehen zum Busbeschleunigungsprogramm, da ein regelmäßiger Eingriff des ÖPNV in die Signalsteuerung einer Grünen Welle entgegensteht. Bei der Maßnahmenumsetzung ist nach Optimierungsmöglichkeiten zu suchen, im Zweifelsfall ist der Busbeschleunigung jedoch Vorrang einzuräumen. (vgl. Verkehrliches Leitbild).

Akteure:

Stadt, TLBV, Nahverkehrsunternehmen

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



5.5.10 K.9 Ausbau der Bahnunterführungen im Stadtgebiet

Der innerstädtische Bahndamm stellt die wichtigste städtebauliche und verkehrliche Barriere im Stadtgebiet dar. Von den bestehenden Unterführungen erfüllt heute keine die an sie gestellten Anforderungen in vollem Maße. Im Rahmen des VEP 2035 werden grundsätzliche Zielstellungen zur Verbesserung von Querungen des Bahndamms vorgestellt. Diese dienen als Grundlage für Abstimmungen bei Baumaßnahmen der Deutschen Bahn oder des Straßenbaulasträgers. Die Zielstellung der Stadt Eisenach, Förderung des emissionsarmen Verkehrs (Leitziel 1), hat dabei für die folgenden Durchgänge höchste Priorität:

- Wiederöffnung der Unterführung Am Bleichrasen/ Christianstraße (F.3)
- Prüfung für die Durchgangssachse Fischweide/ Uferstraße (F.3)
- Verbreiterung der Flächen für den Fuß- und Radverkehr in bestehenden Unterführungen: Kasseler Straße, Wilhelm-Rinkens-Straße (R.4), Hospitalstraße, Clemdastraße (K.7), Gabelsberger Straße, Langensalzaer Straße

Die folgenden Planungsgrundsätze sind dabei entsprechend der finanziellen und technischen Möglichkeiten bindend:

- Regelbreite der Gehwege mindestens 2,50 m bei beidseitiger Anlage, bei Mischflächen für den Fuß- und Radverkehr sollte eine Fläche von mindestens 4,00 m Breite, inklusive Sicherheitsabständen nicht unterschritten werden.
- Selbstständige Radverkehrsanlagen bei Führungen mit Kfz

- Helle, freundliche und barrierefreie Gestaltung der Durchgänge, um die Akzeptanz und soziale Sicherheit zu gewährleisten
- Reduzierung der Kfz-Fahrspuren auf das zwingend erforderliche Maß, zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs
- Abbau fahrbahnbegleitender Geländer, um den Verkehrsraum für den Fußverkehr nicht unnötig zu verschmälern

K.9 Ausbau der Bahnunterführungen im Stadtgebiet

Kurzbeschreibung:

Der Bahndamm stellt für die Menschen und die Stadtentwicklung in Eisenach eine erhebliche Barriere dar. Die bestehenden Bahnunterführungen weisen keine anforderungsgerechten Breiten auf. Ziel ist es, die städtischen Zielstellungen beim durch die Deutsche Bahn geplanten Ausbau der Bahnbrücken bestmöglich zu verwirklichen. Im VEP 2035 hat sich die Stadt auf Anforderungen und Gestaltungsgrundsätze zu den Bahnunterführungen verständigt, die als Grundlage der anstehenden Planungen dienen sollen.

Wechselwirkungen:

Wechselwirkungen bestehen insbesondere zur Stärkung der Rennbahn/ Clemensstraße (K.7) sowie zum Ausbau von Rad- und Fußverbindungen (F.2, F.3, R.3, R.4)

Akteure:

Stadt, TLBV, Deutsche Bahn, Nahverkehrsunternehmen

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



5.5.11 K.10 Verkehrsberuhigung in Wohngebieten

Die Bündelung von Verkehrsströmen auf Hauptverkehrsstraßen wird künftig noch stärker mit einer flächenhaften Verkehrsberuhigung in den Gebieten abseits dieser Hauptachsen einhergehen. Dabei liegt der Fokus insbesondere auf den folgenden Ansätzen:

- Ausweitung bestehender Tempo 30-Zonen zur Einbeziehung aller Nebenstraßen (und teilweise Sammelstraßen) abseits der Hauptverkehrsstraßen (z.B. Hötzelsroda, südlich Ernst-Thälmann-Straße) (siehe auch *Abbildung 15*)
- Ausweisung neuer Tempo 30-Zonen in Wohngebieten: z.B. beidseits der Altstadtstraße in der Oststadt, Neuenhof (siehe auch *Abbildung 15*)
- Verkehrsorganisatorische Maßnahmen und kostengünstige Umgestaltungen zur Verkehrsberuhigung von Neben- und Sammelstraßen: z.B. Karolinenstraße, Amrastraße
- Prüfung von Begegnungszonen zur punktuellen Verkehrsberuhigung und Verbesserung von Querungsbeziehungen für Fußgänger (z.B. Stregdaer Allee, Heinrichstraße, Fischweide, Querstraße etc.). Denkbar sind solche Bereiche auch in den Durchgangsstraßen der Ortsteile (z.B. Neuenhof, Hörschel).

Neben den Effekten der Verkehrsberuhigung und Verkehrsverlagerung tragen die Maßnahmen zu einer Steigerung der Verkehrssicherheit und der Wohnqualität im Neben- und Sammelstraßennetz bei. Es werden zudem bessere Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr geschaffen. In Abhängigkeit der betrieblichen Anforderungen des ÖPNV sind innerhalb der Tempo 30-Zonen Vorrangstraßen zu schaffen.

Die verkehrlichen Wirkungen werden im Zielnetzfall im Verkehrsmodell berücksichtigt.

K.10 Verkehrsberuhigung in Wohngebieten		
Kurzbeschreibung: Durch die Ausweitung bestehender sowie Schaffung neuer Tempo 30 Zonen oder verkehrsberuhigter Bereiche soll das Neben- und Sammelstraßennetz weiter verkehrsberuhigt werden. Dies unterstützt die Konzentration von Verkehrsströmen auf Hauptverkehrsachsen und steigert die Wohn- und Aufenthaltsqualität in Eisenach.		
Wechselwirkungen: Die Maßnahme unterstützt die Ansätze zur Stärkung des Hauptstraßennetzes (v.a. K.8 und K.9). Wechselwirkungen bestehen zudem zu den Maßnahmen K.6 und K.14.		
Akteure: Stadt	Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	
Zeithorizont 	Kostenrahmen (ohne bauliche Umgestaltungen) 	Priorität 

5.5.12 K.11 Verkehrskonzept Heinrich-Erhardt-Platz

Zwischen Innenstadt und Hörsel ist nach dem Ende der Automobilproduktion in diesem Stadtbereich eine Fläche mit viel städtebaulichem Potential verblieben. Mit der Ansiedlung eines Einzelhändlers und dem Museum „Automobile Welt Eisenach“ sind bereits erste Schritte zur Aufwertung des Quartiers gegangen worden. Die für die nächsten Jahre geplante Wiedereröffnung der Brücke Friedrich-Naumann-Straße wird im Quartier zu einem Anstieg des Verkehrsaufkommens führen (siehe *Abbildung 19.2*).

Die Stadt beabsichtigt nun das Industriedenkmal „O1“ (ehemals Stammwerk der BMW-Automobilproduktion) in eine Sportarena umzuwandeln, die dem Schul- und Vereinssport dienen und die Anforderungen an Hallen der 1.Handballbundesliga erfüllen soll (z.B. mind. 4.000 Zuschauerplätze).

In der Überlagerung der absehbaren verkehrlichen und der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung besteht nun verkehrsplanerischer Handlungsbedarf. Es werden die folgenden verkehrsorganisatorischen Anpassungen zur vertieften Prüfung empfohlen:

- Verbot des Linksabbiegens von der Rennbahn in die Friedrich-Naumann-Straße (siehe K.7)
- Verbot des Linksabbiegens von der Friedrich-Naumann-Straße zur Rennbahn (siehe K.7)
- Sperrung der Durchfahrt durch das alte Werkstor und damit Unterbindung der Durchfahrt auf der Friedrich-Naumann-Straße zwischen Heinrich-Erhardt-Platz und Willi-Enders-Straße → Umleitung der Verkehre über den Heinrich-Erhardt-Platz und von dort zum KP Rennbahn/ Clemdastraße.
- Prüfung einer Einbindung des Heinrich-Erhardt-Platzes in eine Tempo 30-Zone, dafür muss der hier bislang angeordnete verkehrsberuhigte Bereich entfallen
- Einbeziehung des gesperrten Straßenabschnitts und der Grünfläche innerhalb des Heinrich-Erhardt-Platzes in die Gestaltung des Vorplatzes der künftigen Handballhalle

Die vorgeschlagenen Maßnahmen helfen zudem Schleichverkehre zwischen Rennbahn und Mühlhäuser Straße über die Tiefenbacher Allee und über die neu geschaffene Brücke Friedrich-Naumann-Straße zu reduzieren. Die verkehrlichen Wirkungen werden im Zielnetzfall im Verkehrsmodell berücksichtigt.



Grafik 22: Empfohlene Maßnahmen im Bereich Heinrich-Erhardt-Platz

K.11 Verkehrskonzept Heinrich-Erhardt-Platz

Kurzbeschreibung:

Mit dem geplanten Bau einer neuen Handballhalle zwischen Rennbahn und Hörsel wird die Aufwertung dieses ehemals industriell geprägten Stadtquartiers fortgesetzt. In diesem Zusammenhang wird die Neuordnung von Verkehrsströmen in diesem Stadtquartier empfohlen. Der Fokus liegt dabei auf einer Aufwertung des Vorplatzes der Handballhalle durch eine Sperrung der Durchfahrt durch das alte AWE-Werkstor und damit Lenkung der Verkehre um den Heinrich-Erhardt-Platz herum.

Wechselwirkungen:

Wechselwirkungen und Überlagerungen bestehen insbesondere zur Maßnahme Stärkung der Rennbahn (K.7). In Abhängigkeit der konkreten Führung einer Linie zum Wartenberg können sich auch bestimmte Anforderungen des ÖPNV im Bereich Heinrich-Erhardt-Platz ergeben.

Akteure:

Stadt

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



5.5.13 K.12 Verkehrskonzept Stregda

Mit der Zielstellung einer Verkehrsberuhigung des Ortsteils Stregda ist ein Verkehrskonzept entwickelt worden, dass die folgenden Bestandteile beinhaltet:

- Umverlegung der Kreisstraße K 3 zum nördlichen Anschluss der Ortslage an die L 1016
- Ausweisung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit Tempo 30 auf den gesamten innerörtlichen Verlauf der Kreisstraße K 3 (westliche Madelunger Straße, Hauptstraße, Mühlhäuser Chaussee).
- grundhafter Ausbau der Madelunger Straße zur Sicherstellung einer ausreichenden Tragfähigkeit auch für Schwerverkehrsfahrzeuge

Im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung ist zudem die Wirksamkeit, Wirtschaftlichkeit und Umsetzbarkeit einer südwestlichen Umfahrung des Ortes zwischen Madelunger Straße und B 19 über Schleierbornweg, Am Rasenweg und Am Stadtweg mit Anbindung des Kreisverkehrs am Baumarkt untersucht worden¹². Dabei konnte die Umfahrung zwar durchaus zur Verkehrsberuhigung des Ortsteils beitragen. Die Aufwendungen, die für die Ertüchtigung der Straße erforderlich wären, werden derzeit jedoch als zu hoch eingeschätzt. Wirtschaftlich vertretbar wird die Ertüch-

¹² Verkehrsuntersuchung Eisenach Stregda
im Auftrag der Stadt Eisenach
yverkehrsplanung GmbH

tigung der westlichen Umfahrung, wenn er im Zusammenhang mit der Erschließung von Gewerbeflächen südwestlich von Stregda betrachtet wird. In diesem Fall wären die Planungen für die Umfahrung weiter zu vertiefen. Die Umfahrung wird als langfristige Option mit entsprechender Flächenvorhaltung zur Übernahme in den VEP 2035 empfohlen. Aufgrund der nicht absehbaren Umsetzung wird die Trasse nicht im Zielnetzfall im Verkehrsmodell berücksichtigt.



Grafik 23: Potentielle Maßnahmen im Bereich Stregda im Kfz-Verkehr

Ein im Rahmen der VEP-Bearbeitung (und auch schon im VEP 1994) diskutierter zusätzlicher Anschluss Stregdas direkt an die B 19 wurde aus netzplanerischen und wirtschaftlichen Gründen im Rahmen dieser Untersuchung nicht empfohlen. Ein Hauptgrund der Ablehnung beruht darauf, dass die Abstände der planfreien Knotenpunkte auf der vierstreifigen Bundesstraße bereits heute vergleichsweise dicht sind und Anschlüsse zwischen einer Straße der Entwurfsklasse (EKL) 2 (B 19) und einer Straße der EKL 4 (K 3) generell zu vermeiden sind.

Es wird empfohlen zunächst die verkehrsberuhigenden Ansätze innerhalb Stregdas und den erforderlichen Ausbau der Madelunger Straße umzusetzen.

K.12 Verkehrskonzept Stregda		
Kurzbeschreibung: Mit dem Ziel einer Verkehrsberuhigung im Ortsteil Stregda sind Ansätze für ein Verkehrskonzept entwickelt und bewertet worden. Sinnvoll erscheinen dabei insbesondere der anforderungsgerechte Ausbau der Madelunger Straße, die Ausweitung bestehender Tempo 30 Zonen sowie die Verlegung der Kreisstraße zum nördlichen Anschluss der Ortslage an die L 1016.		
Wechselwirkungen: keine		
Akteure: Stadt	Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	
Zeithorizont 	Kostenrahmen 	Priorität 

5.5.14 K.13 Verkehrskonzept westliche Ortsteile

Mit dem Ziel einer stärkeren Verkehrsberuhigung und damit verträglicheren Abwicklung der Verkehre in den westlichen Ortsteilen sind im Rahmen des VEP 2035 verschiedene Maßnahmen zusammengetragen worden:

- bedarfsgerechter Ausbau der K 505 zwischen Neuenhof und Hörschel sowie zwischen Neuenhof und Göringen mit Ergänzung eines Fußweges ggf. unter Benutzung durch den Radverkehr
- Verkehrsberuhigung in den Ortsteilen durch Ausweitung von Tempo 30-Zonen
- Einbau von Mitteleinseln und Fahrbahnaufweitungen zur Geschwindigkeitsdämpfung in Ortseingangsbereichen und innerhalb der Ortsdurchfahrten
- Prüfung des Einsatzes von Begegnungszonen in den Kernbereichen der Ortsdurchfahrten Neuenhof und Hörschel
- Prüfung einer Fuß- und Radwegbrücke zwischen Neuenhof und Wartha
- Kurzfristige Prüfung einer Änderung der Vorfahrt an der Werrabrücke Wartha, damit könnten Verkehrsströme aus westlicher Richtung auf K 17 und L 1017 geleitet werden.
- Als Teil einer Südwestumfahrung des Rennsteiges (als Alternative zur Ertüchtigung der B 19) wurde der Bau einer Verbindungsstraße zwischen der K 505 westlich von Göringen zur L 1017 bei Herleshausen geprüft. Dies beinhaltet den Bau einer Werra-Brücke sowie die Beseitigung des Bahnübergangs der K 17 über die ICE-Strecke. Vor allem im Zuge der Werraquerung ist mit erheblichen naturschutzrechtlichen Widerständen zu rechnen. Das TLBV schließt gegenwärtig die Ertüchtigung der Kreisstraßen, als Landesstraße zur südlichen Um-

fahrung des westlichen Thüringer Waldes, aus. Wenngleich im Verkehrsmodell gezeigt werden konnte, dass die Werrabrücke die Ortslagen in Eisenachs Westen erheblich von Durchgangsströmen entlasten könnte, wird empfohlen die Trasse lediglich als Korridor freizuhalten. So verbleiben die genannten Handlungsmöglichkeiten für die Zukunft bei geänderten Randbedingungen offen.



Grafik 24: Potentielle Maßnahmen im Bereich der westlichen Ortsteile

Da durch die letztlich verbliebenen Maßnahmenempfehlungen keine wesentlichen Auswirkungen der Maßnahmen auf die Routenwahl gesehen werden, ist eine Berücksichtigung im Zielnetzfall im Verkehrsmodell nicht erforderlich.

K.13 Verkehrskonzept Westliche Ortsteile

Kurzbeschreibung:

Zur weiteren Verkehrsberuhigung in den westlichen Ortsteilen Eisenachs wird die Ausweitung bestehender Tempo 30 Zonen empfohlen. Zudem senken die bereits in anderen Maßnahmen (K.6, K.12) diskutierten Fahrbahnaufweitung und mögliche Begegnungszonen die Fahrgeschwindigkeiten in den Ortsdurchfahrten. Als Teil einer großräumigen Umfahrung des Rennsteigs wäre im Bereich Göringen auch eine neue Werrabrücke denkbar, deren Umsetzung jedoch nicht allein durch die Stadt gestemmt werden kann.

Wechselwirkungen:

Wechselwirkungen bestehen beispielsweise zu den Maßnahmen K.6, K.11, F.3 und R.2

Akteure:

Stadt, Wartburgkreis

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Zeithorizont



Kostenrahmen (ohne Werrabrücke)



Priorität



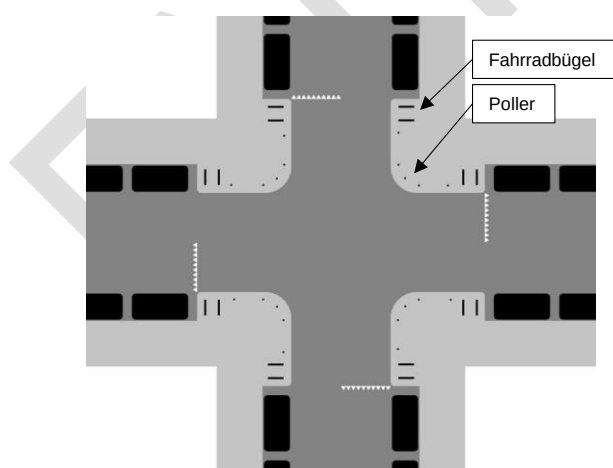
5.5.15 K.14 Planerische und bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

Durch die Arbeit der Verkehrsunfallkommission und den verantwortlichen Stellen in der Stadt konnten in den vergangenen Jahren einzelne Unfallhäufungsstellen beseitigt werden. Gleichzeitig konnte die Anzahl aller Unfallhäufungsstellen nicht signifikant gesenkt werden, da vor allem komplexe Problembereiche bislang baulich weitgehend unangetastet geblieben sind. Die Arbeit der Unfallkommission ist auch künftig fortzusetzen, dabei sind jedoch noch stärker verkehrsplanerische Überlegungen einzubeziehen, indem beispielsweise die Verkehrsplanung als weiterer Vertreter der Stadt an den Sitzungen der Kommission teilnimmt und Planungsmittel für verkehrsplanerische Ansätze zur Unfallprävention bereitgestellt werden. Dadurch können Eisenacher Straßen sicherer gemacht werden und Überlegungen wie Verkehrsberuhigung oder die Umlegung von Verkehrsströmen noch stärker Berücksichtigung finden.

Noch stärker als bisher werden künftig flächenhaft bestehende Verkehrssicherheitsdefizite angegangen und Präventivmaßnahmen durchgeführt, ohne dass an einzelnen Stellen auffällige Unfallhäufungen auftreten. Dazu gehören beispielsweise:

- Sicherstellung von Sichtbeziehungen an Kreuzungen und Querungen (Einbauten, Grünschnitt etc.)
- Hervorhebung von Radverkehrsanlagen in Kreuzungsbereichen durch eine rote Einfärbung

Zur Vermeidung von regelwidrigem Parken innerhalb von Kreuzungen, wie es insbesondere im Nebennetz häufig zu beobachten ist, bietet sich eine Freihaltung der Kreuzungsecken durch Abmarkierung und den Einbau von Fahrradbügeln und Pollern (verhindern das regelwidrige Parken) an. Langfristig ist eine bauliche Umgestaltung anzustreben, wie in der folgenden Grafik gezeigt.



Grafik 25: Beispielhafte Umgestaltung einer Kreuzung im Nebennetz zur Sicherstellung ausreichender Sichtfelder¹³

¹³ <https://adfc-berlin.de/radverkehr/infrastruktur-und-politik/533-sichere-kreuzungen-durch-mehr-fahrradstellplaetze.html> (zuletzt abgerufen am 06.02.2020)

Für die Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sollte künftig ein Budget zur Verfügung stehen.

K.14 Planerische und bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit		
Kurzbeschreibung: Es wird empfohlen, die Arbeit der Unfallkommission fortzusetzen, dabei jedoch stärker auch verkehrsplanerische Handlungsoptionen in Betracht zu ziehen und erforderliche Änderungen anzustoßen. Gleichzeitig ist die Stadt gemeinsam mit den anderen in Eisenach zuständigen Baulastträgern gefragt, künftig noch stärker auch komplexe Problembereiche anzugehen und durch bauliche Änderungen lang bestehende Unfallhäufungen zu beseitigen.		
Wechselwirkungen: Wechselwirkungen bestehen zu vielen Maßnahmen des VEP 2035, da viele den Anspruch haben, die Verkehrssicherheit zu verbessern, z.B. Stärkung der Rennbahn (K.8), Bahnunterführung (K.9), Langensalzaer Straße (K.3), Verkehrsberuhigung in Wohngebieten (K.11), Fußgängerquerungen (F.2) und Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraße (R.3)		
Akteure: Stadt, Polizei, TLBV	Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	
Zeithorizont  Daueraufgabe	Kostenrahmen (jährlich) 	Priorität 

5.5.16 K.15 Ertüchtigung wichtiger Straßen

Die Untersuchungen zur Weiterentwicklung des Straßennetzes haben gezeigt, dass Neubau- maßnahmen in Eisenach nur noch an ausgewählten Stellen erforderlich sind. Die beschränkten finanziellen Ressourcen sind daher – entsprechend dem Leitbild des VEP 2035 – schwerpunkt- mäßig für die Aufrechterhaltung und Instandsetzung des bestehenden Straßennetzes aufzubrin- gen. Für einen zielgerichteten Einsatz der Finanzmittel ist der bauliche Zustand der Straßen re- gelmäßig zu überprüfen. Bei den Sanierungen stehen folgende generelle Anforderungen im Vor- dergrund:

- Langfristiger Erhalt der Erreichbarkeit städtischer Quartiere
- Verbesserung der Barrierefreiheit
- Verbesserung der Bedingungen im Rad- und Fußwegenetz
- Verbesserung der Lärmsituation von Anwohnern durch den Einbau möglichst ebener Fahr- bahnbeläge. Außerhalb der Altstadt ist im Regelfall eine Asphaltfahrbahn anzustreben. Bei besonderen Anforderungen der Stadtgestaltung und des Denkmalschutzes sind Pflasterbe- läge mit geschnittener Oberfläche zu verbauen.

Die Instandhaltung der Bundesstraßen obliegt innerhalb und außerhalb der Ortslagen Eisenachs dem TLBV als Vertreter des Straßenbaulastträgers. Die Stadt ist innerhalb bebauter Gebiete für alle übrigen klassifizierten Straßen und sämtliche Gemeindestraßen zuständig. In diesem Teil

des Straßennetzes stehen zahlreiche Instandsetzungsarbeiten an. Einige bedeutende Straßen, deren Ertüchtigung bereits heute absehbar erforderlich ist, werden im Folgenden noch einmal kurz bezüglich ihrer Anforderungen hervorgehoben:

- Karl-Marx-Straße: Die Sammelstraße im Norden der Innenstadt bindet wichtige Parkplätze an das Hauptstraßennetz an. Die Querung im Zuge der Wilhelm-Rinkens-Straße ist gemäß ihrer hervorgehobenen Bedeutung als Teil der wichtigen Fußwegachse zum Wartenberg herauszustellen.
- Alexanderstraße: Als Sammelstraße in der Altstadt Eisenachs gilt es auf der Alexanderstraße besonders die Vereinbarkeit von Kfz- und Stadtbus-Verkehr mit querenden Fußverkehrsachsen zu verbessern. Gleichzeitig leistet die Straßengestaltung einen Beitrag zur Verkehrsberuhigung und verträglicheren Abwicklung der Verkehre.
- Karolinenstraße: In der Karolinenstraße stehen die Verbesserung der Barrierefreiheit, die Verkehrsberuhigung und die Qualifizierung der Straße als Radhaupttroute sowie perspektivisch für einen Linienverkehr des Stadtbusses im Mittelpunkt.
- Schützenstraße: Der Ausbaubedarf der Schützenstraße begründet sich vor allem durch das hier geplante neue Wohnquartier.

Die Sanierung und Instandhaltung des Straßennetzes ist als Daueraufgabe in der Verwaltung zu verankern.

K.15 Ertüchtigung wichtiger Straßen

Kurzbeschreibung:

Angeichts des weitgehend anforderungsgerechten Ausbaustandes des Straßennetzes liegt der Fokus der Straßennetzentwicklung auch künftig im Bestandserhalt. Es wird daher die sukzessive Ertüchtigung und Sanierung von Straßen im Bestand empfohlen. Die Bundesstraßen sind dabei nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadt, sodass der Fokus dieser Maßnahme auf den kommunalen Straßen im Sammel- und Nebenstraßennetz liegt.

Wechselwirkungen:

Wechselwirkungen bestehen v.a. zur Entwicklung sicherer und attraktiver Fuß- und Radrouten

Akteure:

Stadt

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Zeithorizont

Daueraufgabe

Kostenrahmen (jährlich)

€ € € € €

Priorität

★ ★ ★

5.5.17 K.16 Prüfung des erforderlichen Ausbaustandards von Brücken im Nebennetz

In den kommenden Jahren wird der Aus- oder Ersatzneubau zahlreicher Brücken im Nebennetz erforderlich sein. Im Rahmen des VEP 2035 wurde geprüft, welche Anforderungen an einen künftigen Bau der Brücken hinsichtlich der Benutzbarkeit für die einzelnen Verkehrsteilnehmer zu stellen sind:

- **Brücke Wartha:** Da eine Realisierung der Werra-Brücke bei Göringen nicht absehbar erscheint, ist die Brücke weiterhin für alle Nutzer offen zu halten. Das umfasst explizit auch den Schwerverkehr, der hier überwiegend in Form landwirtschaftlicher Fahrzeuge auftritt. Die Brückenbreite sollte Begegnungsfälle zweier Schwerverkehrsfahrzeuge ermöglichen.
- **Brücke Hörschel, Brücke am Mühlwert (Stedtfeld):** Die Brücken sind dauerhaft für die Benutzung durch alle Verkehrsteilnehmer zu erhalten.
- **Brücken August-Bebel-Straße, Friedrich-Naumann-Straße:** beide Brücken wurden erst kürzlich bzw. werden demnächst für die Nutzung durch alle Verkehrsteilnehmer wiederhergestellt.
- **Brücke Wilhelm-Rinkens-Straße (über die Hörsel):** An der Brücke besteht dringender Handlungsbedarf. Sie dient als Hauptroute im Fuß- und Radwegenetz der Innenstadt. Eine auch nur zeitlich begrenzte Mitbenutzung der Brücke durch Kfz ist aus heutiger Sicht nicht erforderlich. Ein Ersatzneubau etwas östlich der heutigen Lage ist im Zusammenhang mit Hochwasserschutzmaßnahmen geplant. Dabei sollte der Querschnitt der Brücke vergrößert werden, um den Anforderungen an die wichtige Fußwegachse gerecht zu werden.
- **Brücken Stolzestraße, Goethestraße:** Beide Brücken befinden sich noch in ausreichendem Bauzustand, wobei die Brücke Goethestraße nur ein Provisorium darstellt und nur die Brücke Stolzestraße für den Radverkehr freigegeben ist. Beim Ausbau der Brücken ist eine Freigabe für den Radverkehr auch an der Goethestraße anzustreben und die Befahrung durch Kfz im Einrichtungsverkehr für Umleitungsfälle mit zu berücksichtigen. Dies umfasst bei beiden Brücken auch die Befahrung durch Schwerverkehr (insbesondere Stadtbusse). Die Brücke Stolzestraße soll als Brücke mit besonderer Bedeutung für den Radverkehr (Radhauptroute Kategorie 1) ausgebaut werden.
- **Schlachthofstraße, Ostendstraße:** Die Brücken sind in einem kritischen Bauwerkszustand. Sie dienen als wichtige Verbindungen im Fuß- und Radwegenetz. Eine auch nur zeitlich begrenzte Mitbenutzung der Brücke durch Kfz ist aus heutiger Sicht nicht erforderlich.
- **Auestraße:** Bei der Planung zum Hochwasserschutzkonzept ist zu beachten, dass eine Mitbenutzung der Brücke Auestraße durch Kfz bei Umsetzung der Maßnahme K.3 (v.a. der Durchbindung des Rothenhofer Wegs zum Eichrodter Weg) künftig nicht mehr erforderlich ist. Für Radfahrer und Fußgänger ist sie jedoch dauerhaft zu erhalten, die sie als wichtige Fortführung der Verbindung zwischen Gothaer Straße und dem Gewerbegebiet Eichrodter Weg mit Bahnunterführung dient.
- **Rothenhofer Weg:** Mit Umsetzung der Maßnahme K.3 (Durchbindung des Rothenhofer Wegs zum Eichrodter Weg) ist zu prüfen, ob eine Anbindung nach Rothenhof an die Neubaustrecke möglich ist. In diesem Fall ist die bestehende Brücke nach Rothenhof, die sich in einem kritischen Bauwerkszustand befindet, entbehrlich.

Zahlreiche Brücken im Nebennetz der Stadt Eisenach befinden sich in einem ungenügenden oder kritischen Bauwerkszustand. Teilweise sind bauliche Anpassungen aufgrund des Hochwasserschutzes notwendig. In den meisten Fällen wurde im Rahmen des VEP 2035 jedoch festgestellt,

dass die heute vorherrschenden Nutzergruppen auch künftig maßgeblich bei der Bemessung des Querschnitts und der Traglasten der Brücken sein werden. Änderungsbedarf gegenüber dem Bestand ergibt sich demnach vor allem an den Brücken Goethestraße und Stolzestraße, wo künftig zumindest zeitweise (im Umleitungsfall) Kfz-Verkehr möglich sein soll. Anpassungsbedarfe ohne Änderung der künftigen Nutzergruppen bestehen in Wartha und an der Wilhelm-Rinkens-Straße. Im Bereich Rothenhof und an der Auestraße können sich mit Umsetzung der Maßnahme K.3 neue Anforderungen an die bestehenden Brücken ergeben. Die benannten Anforderungen sind bei der Aus- oder Neubauplanung zu berücksichtigen.

K.16 Prüfung des erforderlichen Ausbaustandards von Brücken im Nebennetz

Kurzbeschreibung:

Zahlreiche Brücken im Nebennetz der Stadt Eisenach befinden sich in einem ungenügenden oder kritischen Bauwerkszustand. Es wurde geprüft, welche Anforderungen an einen künftigen Ausbau der Brücken bestehen. Im Regelfall können die Brücken bestandsnah weiter betrieben werden. Für die Brücken Goethestraße und Stolzestraße wird jedoch der Bedarf gesehen, diese künftig so herzustellen, dass im Bedarfsfall (z.B. Baustelle) zumindest einseitig Pkw-Verkehr aufgenommen werden kann. Die Maßnahme enthält auch Hinweise für die Planung der übrigen Nebennetz-Brücken im Stadtgebiet.

Wechselwirkungen:

Wechselwirkungen bestehen am Eichrodter Weg und Rothenhof zu Maßnahme K.3.

Akteure:

Stadt, TLUG

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Zeithorizont

Daueraufgabe

Kostenrahmen

€ € € € €

Priorität

★ ★ ★

5.5.18 K.17 Überprüfung der Betriebszeiten und Signalisierungsform von Lichtsignalanlagen

Die Überprüfung der anforderungsgerechten Betriebszeiten und Signalisierungsform von Lichtsignalanlagen wird als Daueraufgabe in der Verwaltung fortgeführt. Im Rahmen der erforderlichen Einzelfallprüfungen sind jeweils Aspekte der Verkehrssicherheit und der Flüssigkeit des Verkehrs gegeneinander abzuwägen. Bei den Prüfungsvorgängen werden künftig auch alternative Signalisierungsformen verstärkt in Betracht gezogen:

- Teilsignalisierung von Kreuzungen im Zusammenhang mit Fußgänger-LSA in einem Knotenarm
- Schaltungen mit Diagonalquerungsmöglichkeit für Fußgänger an zentralen Kreuzungen mit hohem Fußverkehrsaufkommen
- Alles-Rot-Schaltung, bei der Fahrzeuge, die sich der Kreuzung nähern sofort grün erhalten können, da alle übrigen Richtungen bereits auf „rot stehen“ (v.a. bei Nachtschaltungen)

- Anlagen in der Grundstellung Grün für querende Fußgänger- und Radfahrerströme (v.a. bei Nachtschaltungen)

K.17 Überprüfung der Betriebszeiten und Signalisierungsform von Lichtsignalanlagen

Kurzbeschreibung:

Die Überprüfung der anforderungsgerechten Betriebszeiten von Lichtsignalanlagen wird fortgeführt. Bei den Prüfungsvorgängen sind künftig noch stärker alternative Formen in Betracht zu ziehen.

Wechselwirkungen:

Wechselwirkungen bestehen zu den Maßnahmen K.15 und F.4

Akteure:

Stadt, TLBV

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Zeithorizont

 Daueraufgabe

Kostenrahmen

€ € € € €

Priorität

★ ★ ★

5.5.19 K.18 Verbesserung der Baustellenkoordination

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde von Bürgern darauf hingewiesen, dass in den vergangenen Jahren oftmals Baustellen, deren Umleitungsstrecken sich gegenseitig beeinflussen gleichzeitig umgesetzt wurden. Das umfangreiche Maßnahmenkonzept des vorliegenden VEP 2035 macht deutlich, dass auch in den kommenden Jahren regelmäßig mit teils umfangreicher Bautätigkeit für Erhaltung und Ausbau des Straßen- und Wegenetzes zu rechnen ist. Die Stadt wird sich dabei bemühen, die Koordination von Bautätigkeiten noch weiter zu verbessern und zu kommunizieren. Dabei ist eine Abstimmung mit den übrigen Aufgabenträgern, die Baumaßnahmen im öffentlichen Raum vornehmen (z.B. Versorgungsunternehmen) ein wichtiger Bestandteil. Vorgeschlagen wird, das zentrale IT-gestützte Register geplanter Baumaßnahmen künftig noch konsequenter als Grundlage für die Koordination von Baumaßnahmen und Umleitungsrouten zu nutzen. Ein Fokus wird darauf zu legen sein, die zusammengestellten Informationen den Bürgern Eisenachs auf einfachem Weg zugänglich zu machen. Dabei sollen beispielsweise die städtische Internetseite oder Pressemitteilungen und Zeitungsberichte noch stärker eingebunden werden. Kartenauszüge mit empfohlenen Umleitungsrouten sind aufzubereiten und bereitzustellen.

K.18 Verbesserung der Baustellenkoordination

Kurzbeschreibung:

Zur Absicherung einer anforderungsgerechten Baustellenkoordination wird die optimierte Nutzung des bestehenden IT-gestützten Registers anstehender Aufgrabungen und längerer Baumaßnahmen aller in Eisenach tätigen Baulastträger empfohlen. Ziel ist die Koordination von Baumaßnahmen derart, dass sich Umleitungsstrecken nicht unverträglich überlagern oder auf Umleitungsstrecken maßgebliche weitere Behinderungen durch Baumaßnahmen auftreten. Ein noch stärkerer Fokus soll künftig auf die Kommunikation von empfohlenen Umleitungsrouten gerichtet werden.

Wechselwirkungen:

keine

Akteure:

Stadt, TLBV, Versorgungsunternehmen

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Zeithorizont

 Daueraufgabe

Kostenrahmen

€ € € € €

Priorität

★ ★ ★

5.6 Mobilitätsmanagement und innovative Mobilität

5.6.1 Vorbemerkungen

Die Stadt Eisenach hat sich mit ihrem verkehrlichen Leitbild einer innovativen Mobilitätskultur verschrieben (Ziel 6 in *Anlage 1*). Mit sogenannten „weichen“ Maßnahmen kann das Verkehrsverhalten im Sinne einer ressourcenschonenden und emissionsarmen Mobilität beeinflusst werden. Dabei sind es vor allem Angebote und weniger Restriktionen, die hier greifen. Im Vergleich zu Kosten für zusätzlichen Infrastrukturausbau sind alle für das Mobilitätsmanagement erforderlichen finanziellen Anreize oder Aufwendungen eher gering und damit äußerst kosteneffizient.

Im Zusammenhang mit innovativer Mobilität sind generell die folgenden Maßnahmenansätze relevant:

- Verbesserung der Vernetzung unterschiedlicher Verkehrssysteme durch attraktive Übergangsstellen (ein gutes Beispiel stellt hier der Hauptbahnhof und ZOB dar), Mobilitätsknoten und anbieterübergreifende Informations- und Abrechnungssysteme
- Schaffen von neuen Angeboten bzw. von Anreizen zur Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel (Multimodalität, z. B. Carsharing, Fahrradverleihsysteme, Bike&Ride, Park&Ride).
- Betriebliches Mobilitätsmanagement zur Förderung des Umweltverbundes als Alternative zum Kfz-Verkehr. Damit zusammen hängt insbesondere die Förderung von Jobtickets und Informationen zu Mobilitätsangeboten und tatsächlichen Kosten in den Betrieben. Die Stadtverwaltung Eisenach hat hier eine Vorreiterrolle inne, die sie zukünftig noch stärker nutzen wird, um nachhaltige Verkehrsmittel zu fördern.
- Prüfung auf Potentiale eines standortbezogenen Mobilitätsmanagements in Stadtbereichen mit einer hohen Arbeitsplatzzahl (z.B. Gewerbe- und Industriegebiete mit eher kleinteiliger Betriebsstruktur). Unter der Federführung z.B. einer zentralen Standortverwaltung könnten so auch kleinere Unternehmen Zugang zu Angeboten des Mobilitätsmanagements erhalten (z.B. Jobtickets, Mobilitätsberatung in den Betrieben).
- Unterstützung privater Initiativen oder gewerblicher Betreiber beim Aufbau von Carsharing-Angeboten oder Fahrradverleihsystemen
- Bereitstellung qualifizierter (Echtzeit-)Informationen z.B. zu ÖPNV-Abfahrten

Für Eisenach werden derzeit vor allem die im Folgenden differenzierter erläuterten Maßnahmen zur Umsetzung empfohlen.

5.6.2 M.1 Aufbau eines Netzes von Mobilitätspunkten

Grundlage einer Förderung des Prinzips „Nutzen statt Besitzen“ stellt das Angebot von Mobilitätsoptionen abseits des privaten Pkws dar. Ziel ist es hierbei, die Abhängigkeit der Haushalte vom Besitz eines eigenen Pkw zu reduzieren, indem im näheren Wohnumfeld ausreichend Mobilitätsoptionen bereitgestellt werden, die aus Sicht des Umwelt- und Klimaschutzes sowie des

Flächenbedarfs günstiger und nachhaltiger zu bewerten sind. Der Besitz privater Pkw wird dabei nicht regulatorisch begrenzt, vielmehr soll die Notwendigkeit weitere Fahrzeuge zu erwerben oder alte Fahrzeuge zu ersetzen reduziert werden. Der Erfolg dieses Ansatzes zeigt sich daher zu-
meist auch nicht durch kurzfristige Änderungen des Mobilitätsverhaltens sondern erst über einen längeren Betrachtungszeitraum.

Für Eisenach wird die Etablierung von Mobilitätspunkten empfohlen. An diesen Stationen, die über das Stadtgebiet verteilt angeboten werden, können gebündelt verschiedene nachhaltige Mobilitätsoptionen abgerufen werden. Mobilitätspunkte zeichnen sich dabei durch die folgenden Bestandteile aus:

- Angebot von Car-Sharing-Fahrzeugen
- Angebot von Leihfahrrädern (klassische Fahrräder, Pedelecs und/oder Lastenräder)
- Übergangsmöglichkeiten zum ÖPNV
- Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern
- zentrale Lage in den Stadtquartieren
- Informationstafeln zu nachhaltigen Mobilitätsangeboten in der Stadt
- barrierefreie Erreichbarkeit
- einheitliche und wiedererkennbare Gestaltung als Bestandteil der Entwicklung einer Marke als Dach nachhaltiger Verkehrsangebote
- ggf. Ergänzung um Ladesäulen für Elektro-Pkw, Schließfächer, E-Bike-Lademöglichkeiten, Paketstation je nach Lage der Station im Stadtgebiet

Erste Ansätze eines Mobilitätspunktes weist der Hauptbahnhof Eisenach auf. Bislang fehlende Elemente müssen im Umfeld des Bahnhofes noch ergänzt werden, v. a. Leihfahrräder und gesicherte Abstellmöglichkeiten (R.7). Weitergehende Anregungen zur Umsetzung können beispielsweise in Offenburg gefunden werden. In dieser Stadt, die mit etwa 60.000 Einwohnern nur wenig größer ist als Eisenach, wurde ein solches System bereits mit mehreren Stationen implementiert. Mittelfristig wird ein Ausbau des Systems mit Standorten in allen Stadt- und Ortsteilen angestrebt. Die Ausstattung kann entsprechend der örtlichen Randbedingungen angepasst werden. Die Ausweitung des Netzes an Mobilitätspunkten ist durch ein Konzept zur Potentialanalyse zu untersetzen.

Für die Umsetzung benötigt die Stadt Partner, die insbesondere in der freien Wirtschaft in Form von Mobilitätsdienstleistern zu finden sind. Die bauliche Realisierung sowie der Betrieb der Station erfolgten in anderen Städten unter Beteiligung des städtischen Energieversorgers oder des Verkehrsunternehmens, insbesondere dann, wenn Lademöglichkeiten für Elektro-Pkw vorgesehen wurden. Als Flächen eignen sich zuerst öffentliche Flächen, die für eine Nutzung als Mobilitätspunkt der freien öffentlichen Nutzung (z.B. als Parkplatz) zumindest teilweise entzogen wer-

den müssten. Alternativ kommen auch Kooperationen mit privaten Flächeneigentümern in Betracht, wie z.B. Supermärkte, die einen Teil ihrer Parkplatzfläche (falls nicht benötigt) für eine Nutzung als Mobilitätspunkt freimachen (z.B. in Dresden-Bühlau, vgl. Ö.6).

M.1 Aufbau eines Netzes von Mobilitätspunkten

Kurzbeschreibung:

Zur Bereitstellung von Mobilitätsoptionen als Alternativangebot zum eigenen Pkw wird in Eisenach ein Car-Sharing-Angebot etabliert. Die Fahrzeuge sind dabei an sogenannten Mobilitätspunkten bereitzustellen, wo zudem weitere Mobilitätsangebote vorgehalten werden. Durch die Verfügbarkeit unterschiedlicher Optionen steht den Bürgern stets ein passendes Mobilitätsangebot zur Verfügung, wodurch vom Besitz eines eigenen Pkw oder eines Zweitwagens abgesehen werden kann.

Wechselwirkungen:

Wechselwirkungen in Bezug auf Synergien in der Umsetzung bestehen zu den Maßnahmen Ö.6, R.6 und R.7

Akteure:

Stadt, Versorgungsunternehmen,
Mobilitätsdienstleister, ggf. private
Flächeneigentümer

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Zeithorizont



Kostenrahmen (ohne jährliche Betriebskosten)



Priorität



5.6.3 M.2 Mobilitätsmanagement

Maßnahmen, die unter dem Oberbegriff Mobilitätsmanagement (MM) zusammengefasst werden, versuchen das Mobilitätsverhalten im Sinne einer besseren Nachhaltigkeit und Umweltschutz zu beeinflussen. Dabei liegt der Fokus auf Information und Beratung zu alternativen Angeboten welche die Nutzung des eigenen Pkws beeinflussen und weniger auf investiven Maßnahmen. Die Stadtverwaltung ist dabei ein wichtiger Akteur, der einerseits eigene Maßnahmen umsetzen und andererseits Impulse und Beratungsangebote für andere Akteure anbieten kann. In Rostock sind die Felder kommunaler Handlungsmöglichkeiten im Bereich Mobilitätsmanagement wie folgt zusammengestellt worden:



Grafik 26: Handlungsfelder des kommunalen Mobilitätsmanagements¹⁴

Die wichtigen Bausteine eines umfassenden Mobilitätsmanagements in Eisenach sind dabei:

- Mobilitätsberatung: Das Ziel ist die Ausrichtung kommunalen Handelns und Planens auf eine nachhaltige und ressourcenschonende Mobilitätsentwicklung. Voraussetzung hierfür sind entsprechende Kenntnisse und fest verankerte verkehrliche Leitlinien. Aber auch außerhalb der Stadtverwaltung gilt es, durch Kampagnen, und Mobilitätsberatung ein stärkeres Bewusstsein für nachhaltige Mobilität zu schaffen.
- Städtische Betriebe und die Stadtverwaltung nehmen im Handlungsfeld des betrieblichen Mobilitätsmanagements eine Vorreiterrolle ein. Mögliche Ansätze sind: Jobtickets für Mitarbeiter, Angebot von Mobilitätsberatung und -informationen für städtische Mitarbeiter, sukzessive Umstellung

¹⁴ Kommunales Mobilitätsmanagement
im Auftrag der Hansestadt Rostock
IVAS

des städtischen Fuhrparks auf nachhaltige Fahrzeuge wie Lastenräder und Elektro-Pkw. Betriebliches Mobilitätsmanagement außerhalb der Stadtverwaltung ist vordergründig auch durch die einzelnen Unternehmen umzusetzen (Jobtickets, Firmenräder, Mitfahrerbörsen etc.). Durch die Stadt wird eine Unterstützung der Firmen in Form einer Beratung erfolgen. Es sind geeignete Randbedingungen für eine erfolgreiche Umsetzung betrieblicher Aktivitäten zu schaffen.

- Zielgruppenorientiertes Mobilitätsmanagement, vor allem an Bildungseinrichtungen: Schulisches Mobilitätsmanagement setzt auf Maßnahmen, welche die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen unter besonderen Sicherheitsaspekten fördern. Es werden attraktive Alternativen zu Elterntaxis, also dem Bringen und Abholen der Kinder direkt zur/von der Schule (mit dem Pkw), aufgezeigt.
- Zielgruppenorientiertes Mobilitätsmanagement, vor allem für Senioren: Dies beinhaltet v.a. Maßnahmen zum Abbau von Nutzungshemmnissen im ÖPNV z.B. durch Angebot spezieller Tarife, persönlicher Begleitung oder Nutzungs-Trainings.
- Durch standortbezogenes Mobilitätsmanagement wird versucht die fehlende Leistungsfähigkeit oder Zuständigkeit von Akteuren an einem bestimmten Standort durch ein kooperativ erarbeitetes Konzept auszugleichen. Dabei handelt die Stadtverwaltung entweder als Impulsgeber oder Koordinator. Es bietet sich beispielsweise die Erarbeitung von Mobilitätskonzepten für gewerbliche Standorte mit einer Vielzahl kleinerer Unternehmen an, die jedes für sich keine ausreichenden Möglichkeiten aufweisen. Ideal ist die Koordinierung solcher Konzepte durch eine Standortverwaltung.

Zur Umsetzung der Maßnahme wird die Etablierung der Stelle eines Mobilitätsmanagers in der Stadtverwaltung angestrebt, der die Aktivitäten bündeln soll und als zentraler Ansprechpartner aller Akteure des Mobilitätsmanagements dient.

M.2 Mobilitätsmanagement

Kurzbeschreibung:

Mit Maßnahmen des Mobilitätsmanagements werden durch Informationsbereitstellung nachhaltige und umweltschonende Mobilitätsformen gestärkt. Dabei empfiehlt sich eine zielgruppenspezifische Ansprache. Zur Umsetzung der Maßnahme wird die Etablierung der Stelle eines Mobilitätsmanagers in der Stadtverwaltung angestrebt.

Wechselwirkungen:

keine

Akteure:

Stadt, Unternehmen

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Zeithorizont

Daueraufgabe

Kostenrahmen (jährlich)

€ € € € €

Priorität

★ ★ ★

5.6.4 M.3 Förderung von Elektromobilität und umweltfreundlichen Antriebssystemen

Die Schaffung ausreichender Ladeinfrastruktur ist eine wesentliche Voraussetzung für das Fortschreiten der Marktdurchdringung durch elektrisch betriebene Pkw. Im Rahmen der Umsetzung des VEP 2035 strebt die Stadt Eisenach daher an, weitere Ladesäulen für Elektro-Pkw im öffentlichen Straßenraum vorzusehen. Dabei wird auf eine stadtverträgliche Einordnung der Anlagen Wert gelegt. So soll grundsätzlich zwar das Angebot an Lademöglichkeiten in zentralen Stadtbereichen ausgeweitet werden. Es erscheint jedoch nicht zielführend, den Elektro-Pkw Stellplätze in Lagen einzuräumen, die besser für eine ansprechende Straßenraumgestaltung zu nutzen wären. Eisenach ist dabei für die Stadtgröße momentan gut aufgestellt und erste Ergebnisse der Nutzung zeigen, dass eine gewisse Sättigung bereits wahrnehmbar ist.

Eine derzeit noch weniger verbreitete Form der Elektro-Pkw sind wasserstoffbetriebene Fahrzeuge. Diese haben jedoch insbesondere in Punkto Reichweite und Aufladezeit (Tanken) Vorteile gegenüber batteriebetriebenen Elektro-Pkw. Eisenach wird sich daher um die Ansiedlung einer Wasserstofftankstelle bemühen. Dabei ist beispielsweise eine Realisierung unter dem Dach des Nahverkehrsunternehmens unweit des Busbetriebshofes zu prüfen, damit dort Voraussetzungen für den Betrieb von Wasserstoffbussen geschaffen werden können. Die derzeit einzige Anlage Thüringens befindet sich in Erfurt über 50 km entfernt.

Die Erwartungen an diese Innovation des Verkehrssektors müssen weiterhin realistisch eingeschätzt werden: Elektrofahrzeuge verbrauchen ebenso viel Platz beim Parken wie klassische Pkw. Wenngleich lokal keine CO₂- und Stickoxid-Emissionen entstehen, werden auch von Pkw mit einem elektrischen Antrieb Feinstaubpartikel aufgewirbelt, sodass die gesundheitsrelevanten Emissionen dieser Fahrzeuge keinesfalls null sind. Hinsichtlich der Lärmemissionen ergeben sich durch Elektro-Pkw durchaus spürbare Verbesserungen, allerdings werden diese mit zunehmender Geschwindigkeit vom überwiegenden Lärm der Rollgeräusche teilweise eliminiert. Aus verkehrsplanerischer Sicht stellt die Förderung von Elektrofahrzeugen daher ein Baustein hin zu einem umweltverträglichen Verkehrssystem dar, welcher Ansätze der modalen Verlagerung auf Radverkehr, Fußverkehr und ÖPNV jedoch nicht ersetzen kann.

Die zunehmende Marktdurchdringung durch Pedelecs im Bereich Radverkehr ist von der Stadt als Chance zu begreifen, diese Potentiale zu nutzen. Nicht wenigen Bürgern war die Stadt bislang zu hügelig, um das Fahrrad regelmäßig auch auf alltäglichen Wegen einzusetzen. Dies dürfte sich mit der Verbreitung von elektrisch unterstützten Fahrrädern ändern. Da Elektrofahrräder zu meist zu Hause an einer klassischen Steckdose geladen werden können und die Reichweite im Regelfall für die täglichen Wege reicht, sind öffentliche Lademöglichkeiten für Pedelecs weitgehend entbehrlich. Sie können jedoch zu Marketingzwecken in zentralen Stadtbereichen vorgese-

hen werden. Hierbei eignen sich insbesondere Zugangspunkte zur Stadt von touristischen Radrouten aus (z.B. Karlsplatz, Markt) sowie der Hauptbahnhof, an dem Pedelec-Pendler ihr Fahrrad tagsüber abstellen und aufladen können.

M.3 Förderung von Elektromobilität und umweltfreundlichen Antriebssystemen

Kurzbeschreibung:

Es wird empfohlen, das Netz der Lademöglichkeiten für Elektro-Pkw weiter bedarfsgerecht auszubauen. Dabei wird auf eine stadtverträgliche Einordnung der Anlagen Wert gelegt. So soll grundsätzlich zwar das Angebot an Lademöglichkeiten in zentralen Stadtbereichen ausgeweitet werden, es erscheint jedoch nicht erforderlich, den Elektro-Pkw Stellplätze in den hochwertigsten Lagen einzuräumen. Eisenach wird sich (ggf. in Kooperation mit dem Nahverkehrsunternehmen) zudem um die Ansiedlung einer Wasserstofftankstelle als Grundlage dieser Antriebstechnik in der Region bemühen. Öffentliche Ladestationen für Elektrofahrräder sollen am Hauptbahnhof, Karlsplatz und Markt bereitgestellt werden.

Wechselwirkungen:

Die Lademöglichkeiten für Elektro-Pkw können gut mit Mobilitätspunkten (M.1) verknüpft werden. Die Einrichtung der Elektro-Fahrrad-Ladestation bietet sich in der geplanten zentralen Abstellanlage am Hauptbahnhof an (R.7)

Akteure:

Stadt

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



6. Konzept Monitoring und Evaluation

Monitoring und Evaluierung sind Instrumente:

- um die eingetretenen Entwicklungen generell oder maßnahmenbezogen zu beschreiben,
- hinsichtlich ihrer Übereinstimmung mit den Zielwerten oder vorgegebenen Entwicklungsrichtungen des VEP 2035 zu überprüfen,
- den Umsetzungsstand der beschlossenen Konzepte zu erfassen und
- eventuelle Korrekturen an Prioritäten, Maßnahmen oder Zielen zu beschreiben.

Um die Entwicklungen tatsächlich laufend/ periodisch erfassen und darstellen zu können, bedarf es eines Gerüsts an quantitativ zu erfassenden oder qualitativ zu beschreibenden Indikatoren, welches sich soweit wie möglich aus bereits vorhandenen Datenquellen speist. Mit dem Monitoring sind insbesondere folgende Fragestellungen zu beantworten:

1. Entsprechen die aktuellen Rahmenbedingungen noch denen, die bei der Erarbeitung des VEP 2035 zugrunde gelegt wurden? Hierbei sind vor allem Abgleiche hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung in der Realität mit den Modellannahmen und der Flächennutzung/ räumlichen Verteilung der verkehrserzeugenden Strukturdaten vorzunehmen. Haben sich maßgebliche Vorhaben der Flächennutzung geändert, sind welche entfallen oder hinzugekommen?
2. Wie ist der Umsetzungsstand des VEP 2035? Welche Maßnahmen in welchen Handlungsfeldern wurden umgesetzt? Wie wird der Umsetzungsstand unter Berücksichtigung der finanziellen Rahmenbedingungen und beabsichtigter zeitlicher Horizonte eingeschätzt?
3. Welche summarischen Wirkungen sind bislang zu verzeichnen? Können diese bereits ausreichend erfasst werden?
4. Gehen die Wirkungen in eine den Gesamtzielen des VEP 2035 entsprechende Wirkungsrichtung? Oder gibt es erhebliche Abweichungen?
5. Welche Umsetzungshemmnisse sind zu erkennen und wie sind diese zu überwinden? Sind Korrekturen hinsichtlich des Gesamtkonzeptes oder von Einzelmaßnahmen oder von Prioritätensetzungen erforderlich?

Aus den Fragestellungen wird deutlich, dass laufende Datenerfassungen nur einen kleinen Teil des Monitorings darstellen, jedoch eine wichtige Grundlage für die Beantwortung der Fragestellungen sind. Dabei ist jedoch darauf zu achten, dass der Aufwand zur Datengewinnung nicht überhandnimmt und die begrenzten personellen und finanziellen Ressourcen eher für die Umsetzung der Konzepte als für Zustandsbeschreibungen eingesetzt werden. Die folgende Tabelle enthält erste Vorschläge für vergleichsweise einfach zu generierende Daten als Grundlage eines Monitorings.

Zielfeld	Kenngroße
Entwicklung der Mobilität	- Verkehrsmittelwahl, Wegehäufigkeit, Wegelänge und weitere Mobilitätskennziffern werden in Fortsetzung des SrV 2018¹⁵ weiterhin regelmäßig (alle 5 Jahre) erhoben - Anzahl in der Stadt bereitgestellter Car-Sharing-Fahrzeuge - Nutzungszahlen Car-Sharing - Anzahl E-Ladestationen für Pkw in der Stadt
Entwicklung des Radverkehrs	- Netzlänge Radverkehrsanlagen - Zustandsbewertung Radverkehrsanlagen - Radverkehrsaufkommen (im Rahmen stichprobenartiger Zählungen erfassen, ggf. Dauerzählstelle an vielbefahrener Stelle vorsehen) - Anzahl Radabstellanlagen nach baulicher Qualität (Überdachung, Fahrradbox, Standardbügel etc.) - umgesetzte Kampagnen
Entwicklung der Verkehrssicherheit	- Anzahl Unfallhäufungsstellen - jährliche Gesamtunfallzahl - verletzte Personen - beteiligte Radfahrer - beteiligte Fußgänger - Anzahl Abbiegeunfälle mit Radfahrern - Anzahl Schulwegunfälle
Entwicklung des Kfz-Verkehrs	- Zulassungszahlen privater Pkw - Verkehrsaufkommen an regelmäßig jährlich zu erhebenden Querschnitten im Hauptstraßennetz - Ausweitung von Zonen flächenhafter Verkehrsberuhigung - Anzahl Einwohner, die von gesundheitsschädlichem Lärm betroffen sind (alle fünf Jahre mit der Lärmkartierung zu erstellen)
Entwicklung des ÖPNV	- beförderte Fahrgäste - barrierefrei hergestellte Haltestellen - Kostenbeteiligung der Stadt an den Ausgleichszahlungen an die ÖPNV-Unternehmen

Tabelle 3: Beispiele für Indikatoren eines Monitoringberichts

Es wird empfohlen, die Indikatoren zur Entwicklung der Verkehrssysteme etwa alle 5 Jahre in Form eines Berichts zusammenzustellen und dem Stadtrat zur Information vorzulegen. Ideal ist ein Berichtszeitpunkt im ersten Drittel einer Legislaturperiode zu wählen und dabei gleichzeitig über den Umsetzungsstand des VEP 2035 zu informieren. So verbleibt dem gewählten Stadtrat noch ausreichend Zeit nachzusteuern, wenn Umsetzungsziele verfehlt werden. Ergänzt werden sollte diese stufenweise Evaluierung durch jährliche Fortschrittsberichte umgesetzter Maßnahmen des VEP 2035.

¹⁵ SrV – System repräsentativer Verkehrsbefragungen: Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten, regelmäßig im Auftrag der Kommunen durch die TU Dresden durchgeführt

7. Zusammenfassung

7.1 Zielnetzfall des VEP 2035

Die zur Umsetzung empfohlenen Maßnahmen des VEP 2035 wurden abschließend im Verkehrsmodell in einem Zielnetzfall 2035 zusammengestellt. Die Verkehrsbelegungen ausgewählter Straßen können der **Abbildung 25.1** entnommen werden, die Differenzen zur Analyse und dem Prognose-Nullfall den **Abbildungen 25.2 bzw. 25.3**.

Gegenüber dem Prognose-Nullfall (nur Fortschreibung der Strukturdaten, ohne Maßnahmen im Netz bis auf fest disponierte Maßnahmen) können im Zielfall die Hauptverkehrsstraßen noch einmal deutlich mehr Verkehr konzentrieren. Dies gilt insbesondere für die Adam-Opel-Straße, Rennbahn, Bahnhofstraße, Wartburgallee, Mühlhäuser Straße und Kasseler Straße. Geringe Verkehrszunahmen sind darüber hinaus auch auf der nördlichen Tangente (B 19, B 84, B 88) zu verzeichnen. Merkbare Entlastungen sind vor allem in der Innenstadt sowie den Wohnquartieren Oststadt, Zeppelinstraße/ Nebestraße, Stedtfelder Straße festzustellen.

Im Vergleich des Zielnetzfalls mit der Analyse zeigt sich noch stärker, dass durch die vorgeschlagenen Maßnahmen Verkehre auf den Hauptachsen des Straßennetzes konzentriert werden können. Sensible Stadtbereiche, wie die Innenstadt werden verkehrlich erheblich entlastet. Die Verkehrsmengen auf einigen Hauptverkehrsstraßen steigen erheblich gegenüber dem Analysestand. Der Erhalt bzw. die Herstellung eines anforderungsgerechten Ausbaustandes dieser Straßen muss daher mit hoher Dringlichkeit kurzfristig angegangen werden, um die Entlastungsziele abseits der Hauptstraßen zu erreichen. Besonders hervorzuheben ist dabei das „Bahneck“.

7.2 Fazit

Die im Rahmen des vorliegenden Verkehrsentwicklungsplans entwickelten Maßnahmen und Handlungsansätze tragen zur Erreichung der Zielstellungen des verkehrlichen Leitbildes bei. Verkehrsströme können zunehmend auf Hauptverkehrsstraßen gebündelt werden, wodurch Nebenstraßen, die durch Wohnnutzung geprägt sind, weiter entlastet werden können. Zudem werden emissionsfreie Fortbewegungsarten wie Radfahren oder zu-Fuß-Gehen derart gefördert, dass das Gesamtaufkommen im Kfz-Verkehr weiter rückläufig ist.

Eine zentrale Aufgabe der Verkehrsplanung in Eisenach wird in der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung der Altstadt gesehen. Die verkehrliche Überformung wichtiger Stadträume soll zu diesem Zweck stufenweise zurückgenommen werden. Parallel müssen jedoch auch im Umfeld der Altstadt Kapazitäten und Qualitäten für eine möglichst sichere und leistungsfähige Abwicklung der aus der Altstadt heraus verlagerten Verkehre geschaffen werden. Dafür enthält der VEP 2035 zahlreiche Ansätze, insbesondere für den Straßenzug Rennbahn und Clemensstraße.

Die Stadt Eisenach bekennt sich zu ihrer Verantwortung, ihren Beitrag zu den nationalen und internationalen Zielen des Klima- und Umweltschutzes leisten zu wollen. Zu diesem Zweck hat die Förderung umweltschonender und nachhaltiger Verkehrsarten im vorliegenden VEP 2035 eine zentrale Bedeutung. Aufgrund ihrer weitgehend kompakten Strukturen eignet sich die Kernstadt Eisenachs hervorragend für eine Stärkung des Fuß- und Radverkehrs als emissionsfreie Fortbewegungsarten. Der VEP 2035 enthält dabei insbesondere Ansätze, die zu einer besseren Verknüpfung von Stadtquartieren beitragen und die Begehrbarkeit und Befahrbarkeit des Straßen- und Wegenetzes der Stadt verbessern. Die Steigerung der Verkehrssicherheit ist den Akteuren dabei ein zentrales Anliegen.

Für die Umsetzung des ambitionierten Maßnahmenpaketes des VEP 2035 bedarf es auch weiterhin einer mit ausreichenden finanziellen und personellen Ressourcen ausgestatteten Verwaltung. Für die engagierte Umsetzung des VEP 2035 ist es daher essentiell, die bestehenden Strukturen zu erhalten und, wo erforderlich, zu stärken sowie kreative Ideen und neue Ansätze zur Lösung der verkehrlichen Anforderungen zu finden.