



## VEP 2035 - FORDERUNGEN DER CDU-FRAKTION

vom 08. März 2020

Stand Antwortentwurf 19.03.2021

### **5.1.3 i.1 Schillerstraße als Einbahnstraße Richtung Westen**

*Eine dauerhafte Verkehrsführung über die Schillerstraße in Richtung Nicolaistraße kann nur nach Ertüchtigung der Kreuzung dieser beiden Straßen erfolgen. Ohne diese Voraussetzung, ist die vorgeschlagene Verkehrsführung nicht umzusetzen bzw. zustimmungsfähig. Generell erscheint die Verkehrsführung über die Schillerstraße als äußerst kritisch, da sich in der Schillerstraße viele Einrichtungen der Gesundheitsfürsorge sowie das Hospiz und Wohnungen speziell für Senioren befinden.*

#### ANTWORTVORSCHLAG:

Die Maßnahme i.1 steht unter dem Titel „Halbseitige Sperrung des Nikolaitores“ und dient der Entlastung des Karlsplatzes. Die Maßnahme beinhaltet eine Reihe von verkehrsorganisatorischen Anpassungen, die Schillerstraße ist dabei nur ein Teil dieser Maßnahme.

Bautechnisch ist der Kreuzungsbereich unter der aktuellen Belastung tatsächlich nicht optimal ausgebaut. Der Fahrbahnbelag bei abbiegenden Verkehren (vor allem für den Busverkehr von der Schillerstraße in die Nikolaistraße) ist für diese Belastungen nicht hinreichend ausgelegt. Ein Ausbau für diese Abbiegebeziehung ist also notwendig. Die Stadtverwaltung hat vorübergehend eine pragmatische, aber temporäre Lösung geschaffen. Nach einer Entscheidung zur dauerhaften Verkehrsführung kann der erforderliche Ausbau in Angriff genommen werden.

Zweifelsohne befinden sich in der Schillerstraße Einrichtungen mit erhöhtem Schutzbedarf. Die aktuelle Verkehrsführung, die auf Grund der Baustelle an der Nikolaikirche eingerichtet wurde, immerhin bereits 7 Monate, hat sich als alltagstauglich erwiesen. Die Verkehrsbelastungen sind unter den erwarteten Mehrbelastungen geblieben. Laut Verkehrsmodell waren 5.900 Fahrzeuge prognostiziert, gezählt wurden im Dezember 2020 nur durchschnittlich 3.900 Kfz. Größere Probleme durch die baustellenbedingte Verkehrsführung sind der Stadtverwaltung nicht bekannt. Der Mehrwert dieser Verkehrsführung liegt bei einer verkehrlichen Entlastung der Innenstadt, hier insbesondere auch der Sophienstraße. Die Verkehrsreduzierung setzt sich durch die aktuelle Verkehrsführung in der gesamten Innenstadt fort und ist deutlich spürbar.

Vorschlag: Eine Vor-Ort-Begutachtung der Situation.



## 5.1.3 i.2 Sperrung der Südseite Karlsplatz

*Sollte im Zuge der anstehenden Umgestaltung des Karlsplatzes erneut geprüft und erst dann entschieden werden. Eine Aufwertung als Aufenthaltsbereich für Fußgänger und Gastronomie erscheint sinnvoll. Die Entscheidung kann nicht losgelöst von der Neugestaltung des Karlsplatzes geprüft werden. Siehe bereits erfolgter Stadtratsbeschluss.*

### ANTWORTVORSCHLAG:

Die Maßnahme i.2 steht unter dem Titel „Umgestaltung des Karlsplatzes mit Verkehrsberuhigung der südlichen Platzhälfte“. Im Berichtstext auf Seite 25 steht zu einer Sperrung des südlichen Karlsplatzes: „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.“.

Eine Entscheidung im Sinne der Anregung wurde insoweit bereits im VEP getroffen.



## **5.1.4. i.3 Alexanderstraße nachts zu zwischen Querstraße und Karlsplatz sperren**

*Ist abzulehnen. Der Verkehr verlagert sich dann in die Helenen- und Goethestraße zu Lasten der dortigen Anwohner. Als Alternative kann eine in diesem Bereich in den Nachtstunden eine verkehrsberuhigte Zone (Tempo 20) beschildert werden.*

### **ANTWORTVORSCHLAG:**

Die Maßnahme i.3 steht unter dem Titel „i.3 Einschränkung der nächtlichen Durchfahrbarkeit der Altstadt“. Dieser Maßnahmenvorschlag wurde, wie im Konzept aufgegriffen, bereits im Lärmaktionsplan 2018 beschrieben.

Ziel des Vorschlages ist, den Durchgangsverkehr in den Nachtstunden auf das absolut notwendige Maß zu reduzieren und damit die Lebensqualität der Menschen in der Innenstadt auf ein hohes Maß zu verbessern. Die Eisenacher Bürgerschaft leidet wie kaum eine andere Stadt unter erheblichen Lärmbeeinträchtigungen durch Verkehr. Künftig könnte man im Sommer in der Innenstadt die Nachtruhe ggf. mit geöffnetem Fenster verbringen. Die aktuellen Befürchtungen der Experten zur negativen Entwicklung der Einkaufsinnenstadt (Trading-Down-Effekt) gehen mit der dringend an die Städte gerichteten Forderung einher, die Wohnfunktion der Innenstädte wieder zu stärken und neu zu beleben. Vor diesem Hintergrund scheint eine Absenkung der nächtlichen Verkehrslärmpegel unbedingt angezeigt.

Eine Verkehrszählung in der Alexanderstraße hat ergeben, dass nur ca. 5 % (= 355 Fzg.) des täglichen Verkehrs (= 7.006 Fzg.) von einer Sperrung zwischen 22 und 6 Uhr betroffen wären. Zieht man die großräumigen Verlagerungseffekte ab, werden die möglicherweise auftretenden Mehrbelastungen in der Helenenstraße oder Goethestraße - über eine achtstündliche Nachtruhe verteilt – gering ausfallen.

Die Tempo-20-Zone wird im VEP für den gesamten Tagesverlauf vorgeschlagen. Eine darüber hinaus gehende nächtliche Lärmpegelabsenkung wäre aus vorgenannten Erwägungen hilfreich und im Sinne einer zukunftsorientierten Verkehrsplanung dringlich.



## 5.1.6 i.5 Tempo 20-Zone in der Altstadt

*Die Alexanderstraße ist von der Tempo 20-Zone auszunehmen, da sie, ausgehend von der Georgenstraße, dazu dient, den Verkehr nördlich an der Altstadt vorbeizuleiten (analog zur Sophienstraße in der Gegenrichtung, zudem hier die Gehwege breit sind und die Verkehrsarten nicht kollidieren). Allgemein wird die Wirkung der Ausweisung einer Tempo-20 Zone für die gesamte Altstadt bezweifelt, die Ausweisung sollte im Einzelfall immer geprüft und dann nur für Straßenabschnitte umgesetzt werden, auf denen die positiven Effekte überhaupt möglich sind, zum Beispiel auf denen sich auch wirklich Außengastronomie befindet. Entsprechend wird die Schaffung der Tempo 20-Zone abgelehnt.*

### ANTWORTVORSCHLAG:

Mit der Maßnahme i.5 werden, wie im Konzept erwähnt, insbesondere die folgenden Ziele erreicht:

- Verminderung von Durchgangsverkehren
- Steigerung der Verkehrssicherheit
- Reduktion des Verkehrslärms
- Aufwertung der öffentlichen Räume (neben Außengastronomie bspw. für Fußgänger mit Kinderwagen/ Rollatoren oder in Kleingruppen, für Kunden des Einzelhandels oder als Aufenthaltsfläche bzw. Treffpunkt – gerade vor Geschäften)
- Reduktion von Erschütterungen, die der historischen Bausubstanz zusetzen

Die Maßnahme erlaubt weiterhin, dass der Verkehr nördlich des Marktes vorbeigeleitet werden kann. Die obengenannten Ziele können durch die relativ kostengünstige Maßnahme und Ausweisung eines sog. „verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches“ begünstigt werden. Eine entsprechend ausgewiesene Zone ergibt nur Sinn, wenn diese eine gewisse Größe hat, dadurch kann die Akzeptanz erhöht und ein ständiger Wechsel der Beschilderungen vermieden werden. Die Gehwege in der Alexanderstraße entsprechen nahezu ausschließlich nicht den Anforderungen an Barrierefreiheit und der Regelbreite von 2,50 m.

Täglich benutzen ca. 7.000 Fzg. die Alexanderstraße. Diese Verkehrsmenge in einem Straßenraum mit sehr schmalen Gehwegen, Einzelhandel und Dienstleistungen, sowie ÖPNV, Radverkehr auf der Fahrbahn, querenden Fußgängern aus Geschäften oder Nebenstraßen und straßenbegleitenden Parkplätzen mit notwendigen Parkvorgängen, ist nicht innenstadtverträglich.

Der VEP 2035 erlaubt natürlich eine sukzessive Abgrenzung und Erprobung eines „Verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches“ (Tempo 20 + Parken in gekennzeichneten Flächen) und formuliert hier keine verbindlichen Vorgaben. Die Maßnahme ist als lösungsorientierter Gedanke für eine beruhigte Einkaufsinnenstadt zu verstehen, wie er sich schon in zurückliegenden Verkehrskonzepten der Stadt Eisenach wiederfindet.



## 5.1.8 i.7 Fortschreibung des Parkraumkonzepts

*Eine weitere Reduzierung geschäftsnaher straßenbegleitender Kunden- und Besucherstellplätze erscheint kritisch. Wer nur eine kurze Besorgung in der Innenstadt hat, wird dann künftig im „Tor zur Stadt“ parken und auch eben diese kurze Besorgung gleich dort erledigen. Dies schädigt die Geschäfte in der Innenstadt. Vielmehr sollten hier die bestehenden Parkflächen als Kurzzeitparkplätze (max. 15 oder 30 Minuten) eingerichtet werden um die Erreichbarkeit und Attraktivität der Geschäfte der Innenstadt für kurze Besorgungen zu verbessern.*

### ANTWORTVORSCHLAG:

Die Maßnahme i.7 dient letztlich nur der Information, dass das Parkraumkonzept diesen Sachverhalt thematisieren muss. „Mit der Errichtung des großen Parkhauses im FMZ „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 Parkraumkonzepts ist die Neuordnung des Parkraumangebotes planerisch vorzubereiten.“ (VEP 2035, S. 32),

Es geht vordergründig um eine Neuordnung des Parkraums, dabei möchte die Stadtverwaltung Eisenach künftig ein anforderungsgerechtes und stärker auf die Nutzergruppen orientiertes Parkraummanagement und -angebot schaffen, was nicht zuvorderst auf eine Reduzierung des Parkraumangebotes orientiert ist.

Die Themen dieser Maßnahme sollen gemeinsam mit allen Interessensgruppen im Parkraumkonzept abgestimmt werden. Es erfolgt eine inhaltliche Absteckung, da der VEP 2035 dieses Thema nicht vollständig abdecken kann.



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

*Bauliche Maßnahmen sind sinnvoll, vor allem die Fußgängerführung von der Innenstadt Richtung Tor zur Stadt ist suboptimal. Längere Grünphasen für Fußgänger sollten geprüft werden. Bitte um Aufnahme und Lösungsvorschlag.*

### **ANTWORTVORSCHLAG:**

Unter der Maßnahme F.4 steht im Text: „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“, dabei wird als separater Punkt aufgezählt: „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)“. Teilweise sind konkrete Lösungsvorschläge im Konzept enthalten, können aber keine abschließende Prüfung ersetzen. Eine dauerhafte Verkehrslösung zwischen Karlsplatz und Bahnhofstraße wird erst dann konkret ermöglicht. Im Beschlusstext des VEP 2035, wird daher auf eine Begründung für die Dringlichkeit des Beschlusses verwiesen. Erst dann ist es beispielsweise möglich gezielt an einer Lösung zu arbeiten und Abstimmungen mit dem Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr, als Straßenbaulastträger der B19, anzugehen.

Die Maßnahme ist also schon im Konzept unter der Maßnahme F.4 und F.2, siehe auch Karte, enthalten. Eine konkrete Lösung aufzunehmen ist aktuell nicht möglich, die Anregung wird aber ausdrücklich begrüßt.



## 5.4.6 Ö.5 Bessere ÖPNV-Anbindung der Ortsteile

*Eine Ausweitung der Busverbindungen in den Tagesrandzeiten ist erstrebenswert. Es sollte möglich sein, dass Arbeitnehmer, die 19 oder 20 Uhr Feierabend haben, noch mit dem Bus nach Hause in die Ortsteile fahren können. Dies bietet sich insbesondere auf der Linie 2 Richtung Lauchröden an, um die fünf westlichen Ortsteile Stedtfeld, Hörschel, Neuenhof, Wartha und Göringen besser erreichbar zu machen.*

### ANTWORTVORSCHLAG:

Der VEP 2035 kann als informelles Planungsinstrument nur geringen Einfluss auf die Fahrzeiten im Busverkehr nehmen. Es werden im VEP eher strategische Ziele der Verkehrsplanung festgeschrieben. Im VEP 2035 heißt es zur Maßnahme Ö.5 „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.“

Der begrüßenswerte Vorschlag wird im Nahverkehrsplan derzeit beginnend überprüft und diskutiert werden.



## 5.5.5. K.4 Stedtfelder Str.

*Die Option der Sperrung der Stedtfelder Straße direkt östlich des KP zur Nicolaus-Otto-Straße wird kritisch gesehen und ist zu streichen, da wichtige Verbindung aus westlicher Richtung (Ortsteile!), Zufahrt von/ zu Schule und ÖPNV. Liegt der gesamte Verkehr auf der Opelstraße droht Überlastung der Kreuzung Kasseler Str. / Herrenmühlenstraße (dann insb. Linksabbieger). Stattdessen ist nach Umwidmung der L1021 und Umbau des KP zur Nicolai-Otto-Straße eine Sperrung für LKW vorzusehen.*

*Die im Zuge der Anhörung vorgetragenen Vorschläge zu Einbahnstraßenregelung in den Nebenarmen der Stedtfelder Straße ergänzen das Konzept sinnvoll und sollten zumindest als Option mit vorgesehen werden. Die Gründe, mit denen diese in der Abwägung pauschal abgelehnt wurden, sind nicht nachvollziehbar.*

### ANTWORTVORSCHLAG ZUR MAßNAHME K.4:

Die Maßnahme K.4 „Verkehrsberuhigung der Stedtfelder Straße“ soll die Verkehrssicherheit und Wohnqualität in der Stedtfelder Straße erhöhen.

Zur Umsetzung ist ein Stufenplan vorgesehen. Eine letzte Stufe ist im Plan als „langfristig (optional)“ enthalten. Im Text heißt es konkret: „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.“

Im Verkehrsmodell ist aufgefallen, dass Fahrzeuge aus westlicher Richtung einen Weg-Zeit-Vorteil haben, wenn diese in Herleshausen von der Autobahn 4 herunterfahren und die Landesstraße bis zur Kasseler Straße, anstelle des überregionalen Netzes (BAB 4-B88/B19-B84), nutzen. Die kleine Anpassung könnte diese Verkehre von der Stedtfelder Straße künftig fern halten. Die Erreichbarkeit von den westlichen Ortsteilen an die Kernstadt bleibe über die Adam-Opel-Straße uneingeschränkt erhalten. Auch notwendige Verkehre zur Schule könnte man weiter zulassen. Lokale Verkehre von der Stedtfelder Straße fernzuhalten ist nicht Ziel der Maßnahme K.4. Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Kasseler Straße/ Herrenmühlenstraße wäre für die letzte optionale Stufe im Stufenplan nachzuweisen. Linksabbieger sind im Falle einer weiträumigen Wirksamkeit der Maßnahme nicht vordergründig das Problem, vielmehr wirkt sich der Schichtwechsel bei OPEL auf das aktuelle und künftige Verkehrssystem als nicht leistungsfähig aus.

Die Stedtfelder Straße ist aktuell bereits für Fahrzeuge mit einer Masse >12 t gesperrt.

### ANTWORTVORSCHLAG EINBAHNREGELUNG IN DEN NEBENARMEN DER STEDTFELDER STR.

Das Thema ist lokal sehr begrenzt und hat kaum Einfluss auf die Verkehrsentwicklung der Gesamtstadt Eisenach, die Stadtverwaltung Eisenach hielt die Bedeutung des Themas als rein verkehrsorganisatorische Maßnahme für den VEP 2035 als zu gering um es aufzunehmen.

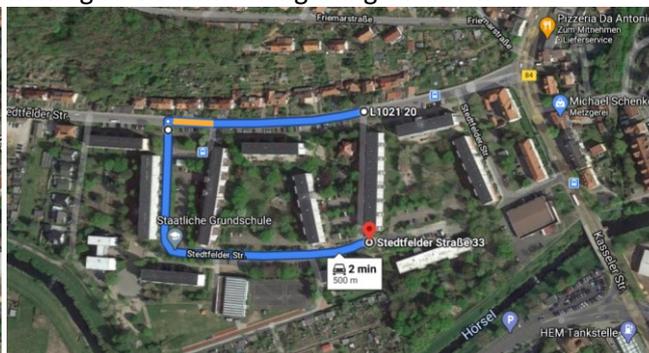
Einbahnstraßenregelungen können nicht immer und überall das Optimum der Verkehrsorganisation darstellen. Im Falle der Stedtfelder Straße wäre durch die Einbahnstraßenregelung mit längeren Wegen für alle Fahrzeuge zu rechnen. Kann heute beispielsweise aus östlicher Richtung über den kurzen Weg in die „hintere“ Stedtfelder Straße (z. B. zum Kindergarten) gefahren werden, müssten zukünftig alle, die zum Kindergarten oder zu den gegenüber vom Kindergarten gelegenen Parkplätzen fahren wollen, künftig mit der vorgeschlagenen Einbahnstraßen-Regelung dort einen längeren Weg in Kauf nehmen (siehe Abbildung).



Aktuell notwendige Streckenlänge



Künftige Streckenverlängerung ca. 350 m



Längere Wege sind mit zusätzlichen Abgasen, Lärm und somit auch einer längeren Gefährdung aller Verkehrsteilnehmer verbunden, z. B. auch für Kinder, die mit oder ohne Auto in die Grundschule gebracht werden. Von den längeren Wegen und dem Zwang an der Grundschule vorbei zu fahren würden vor allem auch Schulkinder betroffen sein (mehr Autos und höheres Geschwindigkeitsniveau zu erwarten). Fahrzeuge, die auf den straßenbegleitenden Parkplätzen vor den Hausnummern 71-91 parken, und der Parksuchverkehr im Wohngebiet müssten entsprechend der Einbahnregelung immer eine neue Runde fahren. Nach hiesiger Einschätzung geht eine Einbahnregelung, die geregelte Fahrrichtung, nicht mit einem klaren Vorteil in der Verkehrsorganisation einher.

Vorschlag zur Vorgehensweise:

Aktuell keine Änderung im Entwurf des VEP 2035.

Gemeinsam mit der Maßnahme K.4 könnte man, bis zur möglichen Umwidmung im Jahr 2026, eine Öffentlichkeitsveranstaltung mit anschließender postalischer Befragung der Menschen im Quartier durchführen und beide Vorhaben als Optionen vorstellen und darüber mehrheitlich befinden lassen.



## 5.5.8 K.7 Knotenpunkt Clemensstraße/ Gabelsberger Straße/ Stolzestraße

- Einbahnstraßenregelung der Stolzestraße scheint sich zu bewähren
- Knotenpunkt Rennbahn/ Clemdastraße (Einbiegen von der Rennbahn sollte unterbunden werden)

*Der Vorschlag missachtet, dass auch der KP Hospitalstraße/ KarlMarxStraße bereits völlig überlastet ist. Außerdem sollte der Verkehr nicht von der Rennbahn in Richtung Innenstadt gezogen werden. Ein Rechtsabbiegen aus westlicher Richtung in die Clemdastraße sollte also auf jeden Fall möglich bleiben. Das Linksabbiegen kann zugunsten der Blockumfahrung Willi-Enders-Straße untersagt werden, hier ist aber der desolate Zustand der Willi-Enders-Straße zu bedenken. Nach Inbetriebnahme der Brücke Naumannstraße sollte man prüfen, ob nicht der Verkehr aus Norden generell über den Ehrhard-Platz bzw. die Willi-Enders-Straße zur Clemdastraße geführt werden sollte (Naumannstraße Einbahnstraße zw. W.-Enders-Straße und Rennbahn) – hier ist auch mit deutlich höherem Verkehrsaufkommen zu rechnen, wenn dort das Landratsamt seinen Sitz nimmt. Zudem ist die Nutzung des O1 mit seinen dann vielfältigen Nutzungen mit einzuplanen. Bei entsprechend großen Veranstaltungen ist es sinnvoll die direkten Zugangsstraßen temporär zu sperren und die Besucher über Shuttlelösungen vor Ort zu bringen.*

ANTWORTVORSCHLAG zum KP Hospitalstraße/Karl-Marx-Straße:

Mit einer Reihe von Maßnahmen z. B. i.1, i.5, K.1, K.2, K.7, K.8, K.9 aus dem Entwurf des VEP 2035 wird erwartet, dass dadurch auch der Knotenpunkt Hospitalstraße/ Karl-Marx-Straße entlastet werden kann. Die aktuell als Verkehrsversuch laufende Maßnahme i.1 entfaltet unserer Auffassung nach bereits eine deutliche Wirkung.

ANTWORTVORSCHLAG zum Rechtsabbiegen Clemdastraße, Maßnahme K.7:

Die Stadtverwaltung Eisenach möchte mit dieser Maßnahme künftig nur den notwendigen Verkehr in die Innenstadt einfahren lassen. Verkehre aus westlicher Richtung sollen künftig über die Hospitalstraße in die Innenstadt, z. B. zum City-Parkhaus kommen und Fahrzeuge aus östlicher Richtung künftig über die Uferstraße zum Parkhaus Uferstraße oder zum Parkhaus „Tor zur Stadt“ über die Langensalzaer Straße geleitet werden. Die positiven Wirkungen dieser Maßnahme lassen sich gut mit dem Verkehrsmodell nachweisen. Ziel dieser konkreten Teilmaßnahme aus dem Maßnahmenpaket K.7 „Stärkung der Rennbahn/ Clemensstraße“ ist es, die Rennbahn leistungsfähiger zu machen. Damit dies unter dem gegebenen Kreuzungslayout gelingen kann, ist eine Reduzierung der Fahrbeziehungen notwendig. Eine leistungsfähige Rennbahn ist Voraussetzung für eine Reihe von weiteren Maßnahmen aus dem VEP 2035, auch für die Innenstadt. Die Stadtverwaltung Eisenach hält daher in der Gesamtabwägung der Pro und Contras die Notwendigkeit für diese Einschränkungen im Gesamtkontext für systemrelevant und somit notwendig.

ANTWORTVORSCHLAG zur Ertüchtigung Willy-Enders-Straße:

Die Ertüchtigung der Willy-Enders-Straße ist im Zuge der Baumaßnahme O1 bereits eingeplant, daher nicht separat im VEP 2035 aufgeführt.

ANTWORTVORSCHLAG zur Verkehrsorganisation mit der Wiederinbetriebnahme der Naumann-Brücke, O1, veränderte Nutzungen im Quartier:

Im Konzept heißt es dazu unter der Maßnahme K.11 Verkehrskonzept Heinrich-Erhardt-Platz: „In der Überlagerung der absehbaren verkehrlichen und der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung besteht



nun verkehrsplanerischer Handlungsbedarf.“ Dieser verkehrsplanerische Handlungsbedarf benötigt eine eigene inhaltliche, nicht mit dem Entwurf zum VEP 2035 leistbaren Verkehrsuntersuchung. Aus diesem Grund ist im Entwurf zum VEP 2035 nur die Maßnahme K.11 enthalten.



## 5.5.14 K.13 Verkehrskonzept westliche Ortsteile

*Die Verkehrssituation in den westlichen Ortsteilen ist vor allem dadurch gekennzeichnet, dass in erheblichem Maße auch Fahrradverkehr auf der K 17 und K 505 aus Richtung Herleshausen über Wartha, Neuenhof und Hörschel in Richtung Spichra zu verzeichnen ist, da der überregionale und stark frequentierte Werratalradweg hier eine Lücke aufweist und über die genannten Straßenverbindungen führt. Dies führt insbesondere an den Wochenenden zu einem hohen Radverkehrsaufkommen, teils in großen Gruppen, auf den genannten Straßen. Das Zusammentreffen von Radfahrergruppen, Fahrzeugverkehr und Fußgängern (Wanderer, Bewohner der Orte) führt in und zwischen den Orten, gerade an den Wochenenden, zu entsprechenden Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit.*

*Insoweit sollten die Maßnahmen*

- Fußweg zwischen Göringen, Neuenhof und Hörschel*
  - Rad-/Fußgängerbrücke zwischen Wartha und Neuenhof (hierzu gibt es mehrere sinnvolle Vorschläge im Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung)*
  - Verlegung des Werratal-Radweges auf eine eigene Trasse*
- höchste Priorität erfahren.*

*Eine Ausweitung der Tempo 30-Zonen in den Ortslagen erscheint nicht zielführend, da diese bereits in allen Ortskernen vorhanden sind. Der Einbau von Mittelinseln und Fahrbahnaufweitungen zur Geschwindigkeitsdämpfung in Ortseingangsbereichen erscheint insbesondere in Göringen sinnvoll. Dort ist auch aus Richtung Eisenach kommend der Abzweig in den Ort schlecht einsehbar.*

*Eine Änderung der Vorfahrt an der Kreuzung bei der Werrabrücke Wartha dürfte keine signifikante Verhaltensänderung der Verkehrsströme aus westlicher Richtung bringen (Umweg nach Eisenach ca. 5 km). Erfolgversprechender erscheint hier eine Sperrung der Ortslagen Neuenhof und Hörschel für den LKW-Durchgangsverkehr, was allerdings eine Ertüchtigung bzw. Erneuerung der derzeit nur mit eingeschränkter Tonnage befahrbaren Werrabrücke Wartha voraussetzt.*

*Eine Beseitigung des auf hessischer Seite liegenden Bahnüberganges der K17 / L1017 (L 3251 in Hessen) erscheint illusorisch, da dieser Verkehrsknoten gerade zurzeit dem Stand der Technik entsprechend aufwändig neu gebaut wird. Warum das in der Abwägung trotzdem weiterhin argumentiert wird, obwohl es bis 2035 völlig unrealistisch ist, muss erläutert werden.*

*Eine neue Brücke quer durch die weitgehend unberührte Natur der Werraau westlich von Göringen wäre nicht in Erwägung zu ziehen gewesen, wenn man es beim Ersatzneubau der Werrabrücke Lauchröden seinerzeit nicht versäumt hätte, diese den historischen Verkehrsverbindungen entsprechend für den Fahrzeugverkehr auszubauen. Die Verkehrslast der nicht für Fahrzeuge wiederhergestellten Verbindung Lauchröden-Herleshausen, überwiegend Binnenverkehr zwischen den beiden Orten, liegt nun komplett auf den Orten Göringen und Wartha zu Lasten der Stadt Eisenach. Auch hier erscheint ein Neubau/Ertüchtigung der Werrabrücke Wartha als ausreichend.*



## ANTWORTVORSCHLAG:

In der Maßnahme K.13 sind die genannten Punkte zu fußläufigen Wegen und möglicher Fuß- und Radwegbrücke enthalten. Dadurch, dass eine fußläufige Verbindung zwischen Neuenhof und Hörschel (entlang der Werra) besteht, liegt die fehlende Verbindung zwischen Neuenhof und Wartha in der höchsten Priorität.

Eine Verlegung des Werratalradweges dagegen erscheint der Stadtverwaltung momentan als nicht möglich, nicht finanzierbar und damit als nicht prioritär umsetzbar. Da der VEP 2035 das Thema Radverkehr mit Verweis auf das Radverkehrskonzept inhaltlich nicht in der notwendigen Tiefe bearbeitet, schlägt die Stadtverwaltung vor, diesen Sachverhalt im nachfolgenden Radverkehrskonzept intensiviert zu betrachten.

Gemäß der beabsichtigten Kernaussage des VEP 2035, eine flächenhafte Verkehrsberuhigung in den westlichen Ortsteilen umsetzen zu wollen, würden aktuell noch Tempo-30-Zonen in Hörschel (z. B. Spichraer Straße, Mühlstraße) und auch in Teilen von Neuenhof (z. B. Eisenacher Weg) fehlen. Diese Zielstellung kann die erforderliche inhaltliche Tiefe und Begründung einer solchen Zonierung nicht ersetzen, zumal dafür eine konkrete behördliche Anordnung notwendig ist.

Die vorgeschlagene Vorfahrtsänderung und bauliche Veränderung wird aus zwei Gründen als sinnvoll angesehen:

- Senkung des Geschwindigkeitsniveaus im Kreuzungsbereich, verbunden mit Sicherheitsvorteilen für den Kfz-Verkehr, aber auch für Radfahrende auf der Strecke und für Zu-Fuß-Gehende beim Überqueren der Fahrbahn und bei der Erreichung der Bushaltestelle „Wartha“;
- verbesserte Lenkung des Kfz-Verkehrs zwischen der Kreuzung Brücke Wartha und Tunnel Hörschel auf die Landesstraßen als Umfahrungsmöglichkeit (Entlastung der Ortsdurchfahrten).

Die Wegstrecke ist zwar 2,5 Kilometer länger, aber durch das Maßnahmenpaket für die westlichen Ortsteile, z. B. weitere Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der Strecke und Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung, kann die Umfahrung bevorteilt werden.

Die bauliche Ertüchtigung der Werrabrücke bei Wartha ist fest eingeplant und soll (eine Förderzusage vorausgesetzt) nach Fertigstellung der Ortsdurchfahrt Neuenhof begonnen werden.

Eine Verkehrszählung in Neuenhof im Jahr 2018 hat ergeben, dass der Lkw-Anteil am Gesamtverkehr bei ca. 13 % liegt. In Zahlen sind das ca. 147 von ca. 1165 Fahrzeugen täglich. Zieht man den Linienbus, forst- und landwirtschaftlichen Verkehr noch ab, bleibt ein sehr geringer Lkw-Anteil übrig. Ein Lkw-Durchfahrtsverbot wäre aus verkehrsplanerischer Sicht möglich, würde aber zu keinen größeren Verkehrsveränderungen oder Veränderungen des Verkehrsverhaltens führen.

Der Vorschlag einer neuen großen Werratalbrücke wurde im Konzept mit den folgenden Zielen aufgenommen: „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.“ Weiter heißt es: „So verbleiben die genannten Handlungs-möglichkeiten für die Zukunft bei geänderten Randbedingungen offen.“ Stadtverwaltung und Landespolitik haben in der Vergangenheit nur wenig Einfluss auf den Bundesverkehrswegeplan für die Stadt Eisenach nehmen können. Als Option und zur Abfederung der verkehrlichen Veränderungen, die mit der Eröffnung der A44 zu erwarten sind, vor allem einer Erhöhung des Schwerverkehrs auf der B19, wurde diese Maßnahme als Teil einer denkbaren Südwestumfahrung des Rennsteiges aufgenommen. Da die Höchstgeschwindigkeit von Zügen an



Bahnübergängen auf maximal 160 km/h beschränkt ist, ist nicht auszuschließen, dass trotz Ertüchtigung des jetzigen Bahnüberganges in Hörschel dieser nicht irgendwann doch durch eine Brücke ersetzt werden muss. Dies ist zuletzt so im Wartburgkreis in Schönau geschehen.

Wohlwissend, dass die Stadt Eisenach dieses Projekt nicht allein und nicht bis 2035 umsetzen kann, möchte die Stadtverwaltung Eisenach mit dieser Teilmaßnahme eine weitere Lösungsoption der Problematik für die Gesamtstadt offenhalten.



## **5.5.16 K.15 Ertüchtigung wichtiger Straßen**

*Hier sollte auch die marode Friedhofstraße als Anbindung des Quartiers Wartenberg genannt werden. (wurde in der Abwägung umgesetzt)*

*Aufnahme der Mühlhäuser Chaussee als Erschließungsstraße für Stredga.*

### **ANTWORTVORSCHLAG:**

Nach gemeinsamen Gesprächen mit dem Ortschaftsrat Stredga hat sich die Stadtverwaltung Eisenach abwägend darauf verständigt, dass die Madelunger Straße die höchste Priorität für den Ortsteil bekommen soll.

Die Mühlhäuser Chaussee hat als Erschließungsstraße eine gewisse Priorität, in den VEP 2035 hat die Stadtverwaltung jedoch nur Straßen der allerhöchsten Priorität und verkehrswichtige Straßen aufgenommen, beides erfüllt die Mühlhäuser Chaussee nicht.



*Frage:*

*Verknüpfung mit dem Radverkehrskonzept, es erfolgte eine ständige Verweisung in der Abwägung auf das Radverkehrskonzept, warum werden die beiden nicht gemeinsam entwickelt.*

**ANTWORTENTWURF:**

Eine gleichzeitige Entwicklung beider Konzepte ist grundsätzlich möglich. Die separate Beauftragung und Bearbeitung hat sich jedoch fördertechnisch und inhaltlich, nicht nur in Eisenach, bewährt. Eine zeitgleiche Bearbeitung wäre vor dem Hintergrunde einer mehrjährigen Bearbeitungsdauer auch personell nicht darstellbar gewesen.

Das Radverkehrskonzept befindet sich seit 2021 in Bearbeitung. Es wird eine tiefergehende Befassung mit den einschlägigen Entwicklungen im Radverkehr und konkretere Maßnahmenoptionen enthalten. Der VEP 2035, als Generalverkehrsplan unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten, kann diese Bearbeitungstiefe nicht erreichen.



## 26.1 und 26.4

*Eichrotter Weg bis Wutha und Anbindung an B88, die Ablehnung ist nicht stichhaltig, der Gedanke sollte im VEP als Option stehen bleiben, es kann eine wesentliche Entwicklung des Bereichs für Eisenach mit der Anbindung erfolgen*

### ANTWORTENTWURF:

Aufgrund des enormen Widerspruches aus der Bürgerschaft zu dieser Option, bei gleichzeitig nicht abzuschätzendem Ausgang einer möglichen Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) ab 2030, hat sich die Stadtverwaltung entschlossen diese Option nicht in den Plan aufzunehmen. Die Einflussmöglichkeiten der Stadt Eisenach auf den BVWP sind eher gering, und die gestrichene Option wäre nur bei einem Ausgang „Pro-Ortsumfahrung B19n“ relevant. Es ist aus hiesiger Sicht daher aktuell nicht zielführend diesem externen Planungsprozess, bei dem ohnehin eine Variantenuntersuchung erforderlich sein wird, jetzt mit der betreffenden Entwicklungsidee vorzugreifen. Erst nach einer höheren Priorisierung der Maßnahme „Ortsumfahrung B19n Wilhelmsthal - Eisenach“ im BVWP wird es angemessen sein, diese Option wieder in einem städtischen VEP aufzugreifen.



## 33.1

*Die W.-Rinkens-Str. ist eine wichtige Zufahrtstraße für die Industrienutzung, gemäß der Abwägung wäre die Beschilderung als Fahrradstraße mit „Anlieger frei“ ausreichend, aber wir halten eine Fahrradstraße mit regelmäßigem Zulieferverkehr als nicht sinnvoll und schließen uns dem Einwender an, die Abwägung wird nicht unterstützt.*

### ANTWORTENTWURF:

Fahrradstraßen können problemlos auch mit regelmäßigem Zulieferverkehr eingerichtet werden. Eine Zählung des Fuß- und Radverkehrs südlich der Rennbahn hat ergeben, dass sich täglich bis zu 800 Radfahrende und bis zu 1400 Fußgänger im betreffenden Bereich fortbewegen. Mit dem Ausbau des Hochwasserschutzes und mit gegenüber der heutigen Situation deutlich attraktiveren Fuß- und Radwegeverbindungen entlang der Hörsel bleibt der Durchgang Wilhelm-Rinkens-Straße der einzige ohne störenden Kfz-Verkehr sowie zwischen Hörsel und Innenstadt der am stärksten frequentierte. Mit Einrichtung der Fahrradstraße bleibt die Wilhelm-Rinkens-Straße vollständig zugänglich und ist somit auch für ansässige Unternehmen und Kundenverkehr nutzbar. Entsprechend der Leitziele des VEP 2035 sollen emissionsarme Verkehre priorisiert befördert werden, diese Maßnahme erscheint als gelungener Kompromiss zwischen Förderung des Fuß- und Radverkehrs bei gleichzeitigen verträglichen Einschränkungen für den Kfz-Verkehr.

Die Fachverwaltung hat im Vorfeld mit dem größten dort anliegenden Industriebetrieb gesprochen und konnte erfolgreich für die Maßnahme werben.



## 34.3

Fußweg Kasseler Str. zum Stadion des Friedens, Einwender hat es als wichtig angesehen, es ist ein wichtiger Schulweg!! Die Abwägung wird nicht unterstützt.

### ANTWORTENTWURF:

Die Problematik der Kasseler Straße zwischen der Straße Am Ramsberg und dem Zugang zum Wartburgstadion ist im Entwurf des VEP 2035 enthalten. In den Abbildungen 16, 18, 21, 22 und 24 sind neben der Bedeutung als wichtige Verbindung auch die Verbesserungsbedarfe für den Fuß- und Radverkehr dargestellt. Eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ist dabei nicht Ziel der Maßnahmen, vielmehr wäre die verkehrsrechtliche Fragestellung, ob die Notwendigkeit besteht bis zur Beseitigung der Mängel eine streckenbezogene Höchstgeschwindigkeit anzuordnen. Die Einschätzung gemäß der Abwägung „Ziel für 2035 ist die Lücken zu schließen, Tempo 30 könnte aus Sicherheitsgründen nur temporär gelten, [daher kein langfristiges Ziel und] keine Aufnahme in Abb. 15“ bezieht sich daher nur auf die Abb. 15. In der Abbildung 15 sind die Bestandaufnahme der verkehrsrechtlich zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten sowie aktuelle und gewünschte Tempo-30-Zonen aufgelistet. Die Aufnahme der Kasseler Straße in eine Tempo-30-Zone ist auf Grund ihrer Verkehrsbedeutung ausgeschlossen. Die Gesetzgebung erlaubt es grundsätzlich nicht, dass klassifizierte Straßen als Tempo-30-Zonen ausgewiesen werden dürfen. Streckenbezogene Höchstgeschwindigkeiten sind auf Grund lokaler Notwendigkeiten möglich, bedürfen aber einer behördlichen Prüfung und entsprechenden Anordnung.



27.4 und 19.2 Hörselschule 19.19 Hörselschule und Stedtfelder Str. als Einbahnstraße,  
Begründung der Ablehnung ist nicht stichhaltig "höhere Geschwindigkeiten"

ANTWORTENTWURF:

Fragestellung identisch mit Hinweisen zur Maßnahme K.4.

Vorschlag zur ausführlichen Beantwortung siehe unter der Maßnahme K.4, Seite 8.



## 37.2

### Stregda Bodenweg, schlechter Zustand der Mühlhäuser Chaussee wichtige Erschließungsfunktion

#### ANTWORTENTWURF:

Eine Stellungnahme zur erfolgten Priorisierung und zu einer möglichen Aufnahme der Straße unter der Maßnahme K.15 erfolgte bereits auf Seite 15.

Die Absicht, den Vorschlag zum Anschluss des Bodenweges an die Landesstraße 1016 nicht aufzugreifen, wurde mit Nachteilen, die sich durch einen solchen Anschluss ergeben könnten, begründet: „Nachteil: zusätzlicher Verkehr am Bodenweg ist zu erwarten, weitere Anbindung an die Ortsumfahrung (L 1016) ist für den Planungshorizont des VEP 2035 nicht realistisch.“

Nicht erwähnt wurde in der Abwägung z. B., dass aus Sicht der Stadtverwaltung der enorme finanzielle Aufwand dieses Vorschlages nicht in einem angemessenen Kosten-Nutzen-Verhältnis steht und ein zusätzlicher Anschluss mittels einer Ampel den Verkehrsfluss der L 1016 weiter beeinträchtigen würde.