



VEP 2035 – FORDERUNGEN DER NPD-FRAKTION ZUR ÄNDERUNG DES VEP 2035

vom 12. April 2021

Stand Antwortentwurf 14.04.2021

1. **K. 12 – Verkehrskonzept Stregda**

Ergänzend fordern wir, dass die Hauptstraße in Richtung Mühlhäuser Chaussee zur Einbahnstraße erklärt wird. Dies schafft im Ortskern eine Verkehrsberuhigung und mehr Sicherheit. Die Fahrt in Richtung Madelungen ist nach wie vor über die Madelunger Straße möglich.

AW: Die berechtigte Forderung, dass die Hauptstraße als Einbahnstraße beschildert wird, kann aus Sicht der Verwaltung erst nach der Ertüchtigung der Madelunger Straße und Hauptstraße erfolgen. Da die Hauptstraße zum einen als Kreisstraße klassifiziert ist, müsste auch die Madelunger Straße klassifiziert werden. Dazu ist eine Ertüchtigung der Madelunger Straße notwendig, aktuell bestehen vor allem Defizite bei der Oberflächenentwässerung. Vor der Ausweisung der Hauptstraße als Einbahnstraße ist es aus Sicht der Verwaltung notwendig, dass ausreichend breite Gehwege vor den Hauseingängen in der Hauptstraße eingerichtet werden. Die fehlenden Gehwege stellen für den Fußverkehr das höchste Sicherheitsrisiko dar und könnten die Übersichtlichkeit an den Kreuzungen verbessern.

Die verkehrlichen Auswirkungen des Vorschlages auf das städtische Straßennetz sind begrenzt. Eine Aufnahme des Vorschlages nach dem eben beschriebenen Stufenverfahren ist möglich.



2. K. 7 – Stärkung der Rennbahn / Clemensstraße

Die Umwidmung der Wilhelm-Rinkens-Straße lehnen auch wir ab. Weiterhin sollte zur Verbesserung der Durchlässigkeit der Rennbahn die Linksabbiegerspur an der Kreuzung Grüner Baum abgeschafft werden. Ferner sollten die zahlreichen Fußgängerampeln synchron geschaltet und nur noch in einem größeren Takt auf Grün schalten. Dies führt zwar zu marginalen Verlängerungen der Wartezeiten für Fussgänger, erhöht aber die Durchlässigkeit der Rennbahn vor dem Hintergrund der durch die Maßnahmen in der Innenstadt entstehenden Verkehrszunahme und ist auch im Hinblick auf die zahlreichen Verbesserungen für Fußgänger an anderen Stellen gerecht.

AW: Die Argumentation zur Fahrradstraße in der Wilhelm-Rinkens-Straße und die Vorbehalte zur Erreichbarkeit für Anlieger und Wirtschaftsbetriebe, hat die Verwaltung in der Beantwortung der Hinweise aus der CDU-Fraktion (s. Frage 33.1, Seite 18) beantwortet. Die Achse stellt die wichtigste Achse für den Fuß- und Radverkehr zwischen dem Marktplatz und der Hörsel dar. Künftig wird die Attraktivität dieser Achse mit der Ertüchtigung der Wegeverbindungen entlang der Hörsel weiter zunehmen. Die Umwidmung der Wilhelm-Rinkens-Straße als Fahrradstraße, bei gleichzeitiger Erreichbarkeit der Anlieger, stellt aus Sicht des Gutachters und der Verwaltung einen guten Kompromiss dar.

Die Abschaffung der Linksabbiegespur an der Kreuzung „Grüner Baum“ hätte zur Folge, dass der Kfz-Verkehr verstärkt die Einfahrt über die Clemensstraße nutzen würde. Da die Aufstellfläche für Linksabbieger dort aktuell zu kurz ist, würde die Geradeausspur regelmäßig durch linksabbiegende Fahrzeuge blockiert. Der Vorschlag wird aus fachlicher Sicht daher für nicht zielführend erachtet, zumal durch die Möglichkeit des Linksabbiegens am „Grünen Baum“ eine logische Fahrroute zum Parkhaus „Markt“ gewährleistet wird.

Die Forderung zur Verlängerung von Wartezeiten für Fußgänger kann ein sinnvolles Mittel sein um den Verkehrsfluss zu verbessern. Konkrete Festlegungen für einzelne Ampeln an der Rennbahn können an dieser Stelle im VEP 2035 nicht gemacht werden, dafür bedarf es einer aufwändigen verkehrstechnischen Untersuchung, dies kann der VEP 2035 nicht leisten.



3. R.8. – Öffentlichkeitsarbeit

Beratungen zur Verbesserung der Verkehrssituation sollten nicht vorrangig mit einer Interessensgruppe stattfinden. Eine ganzheitliche Verkehrspolitik erfordert regelmäßige Zusammentreffen von Vertretern aller wesentlichen Arten von Verkehrsteilnehmern: PKW-Fahrer, Radfahrer, ÖPNV-Nutzer und mobilitätseingeschränkte Menschen.

AW: Die Maßnahme R.8 steht im Handlungskonzept unter dem Thema „Öffentlichkeitsarbeit zur Verbesserung von Fahrradklima und Verkehrssicherheit“ dabei ist es Ziel, den Grund und die Effekte der Radverkehrsförderung allen Verkehrsteilnehmern zu vermitteln und damit für alle Verkehrsteilnehmer die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Die unter R.8 beschriebene Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr muss dabei selbstverständlich den Fokus auf alle Verkehrsteilnehmer haben und auf ein „besseres Miteinander“ abzielen. Es ist nicht vorgesehen Beratungen zur Verbesserung der Verkehrssituation mit einer bestimmten Interessensgruppe durchzuführen.

Der gerade stattfindende Prozess zur Erstellung des VEP 2035, als Konzept zur ganzheitlichen Verkehrspolitik in Eisenach, hat gezeigt, dass Beratungen und Vorschläge unter Beteiligung einer breiten Bevölkerungsgruppe stattfinden. Rückmeldungen aus den verschiedenen Stufen der Öffentlichkeitsbeteiligung bestätigen, dass für alle Verkehrsarten Rückmeldungen möglich waren und eingegangen sind. Diese Form der Öffentlichkeitsbeteiligung wird selbstverständlich regelmäßig mit der Neuaufstellung von Konzeptionen durchgeführt.

Bei der unter R.8 genannten Öffentlichkeitsarbeit geht es im speziellen Fall um Aufklärung, sei es durch Plakate im Stadtgebiet, Pressemitteilungen usw. Dies zielt beispielsweise darauf ab, dass PKW-Fahrer die Radfahrer als Verkehrsteilnehmer auf der Fahrbahn ernst nehmen und etwa ausreichend Mindestabstand halten sowie darauf, dass Radfahrer etwa in der Innenstadt nicht die Gehwege nutzen, da ein Gefährdungspotential mit Fußgängern (bspw. aus Hauseingängen) besteht.