

Forderungen der CDU Fraktion im Eisenacher Stadtrat, Änderungen des Verkehrsentwicklungsplan 2035

und

Anmerkungen zum Abwägungsprotokoll

Vorlage und Vortrag im Ausschuss für Stadtentwicklung, Klima, Verkehr und Sport am 08.03.2021

Inhaltliche Änderungen

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 Einrichtung der Gesundheitsfürsorge sowie das Hospiz und Wohnungen speziell für Senioren befinden.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

Fragen und Anmerkungen zum Abwägungsprotokoll

Frage:

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

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

33.1

Die W.-Rincken-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.

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.

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

37.2

Stredga Bodenweg, schlechter Zustand der Mühlhäuser Chaussee wichtige Erschließungsfunktion

