



## VEP 2035 – ANFRAGEN DER NPD FRAKTION

vom 08. April 2021

Stand Antwortentwurf 08.04.2021

### 1. ***K 15 – Ertüchtigung wichtiger Straßen; hier: Ausbau Marienstraße / Parkplatzsituation***

*In welcher Form ist derzeit eine Kompensation des Wegfalles von 40 Stellplätzen für Anwohner geplant? Wie viele Ersatzstellflächen kann die Stadt wo anbieten? Wie weit sind die von Bürgermeister Dr. Möller im Stadtrat mündlich angekündigten Planungen hinsichtlich der Schaffung von Parkplätzen hinter der Gedenkstätte „Goldener Löwe“ und kann diese noch durch bauliche Maßnahmen vergrößert werden?*

AW: Die Frage zu den konkreten Planungen in der Marienstraße, dem Entfall der Stellplätze und die Schaffung möglicher Ersatzstellplätze ist nicht Gegenstand der strategischen Verkehrsentwicklungsplanung bis 2035, somit kann die Frage im Zusammenhang mit dem VEP 2035 nicht beantwortet werden.

Im VEP 2035 wurden, zum Thema Marienstraße, unter der Maßnahme i.4 lediglich die durch den Stadtrat beschlossenen verkehrsorganisatorischen Änderungen aufgenommen. Die Marienstraße findet sich nicht unter den vorgeschlagenen Straßen der Maßnahme K.15.

Die Beantwortung der o. g. Fragen wird von der Fachverwaltung vorbereitet und dem Fachausschuss zeitnah zur Kenntnis gegeben.



## 2. i.1. Halbseitige Sperrung des Nikolaitores

*Es erscheint uns unter den gegebenen baulichen und räumlichen Bedingungen schwer, wie sich die Rechtsabbieger in RI Wartburgallee nach Durchquerung des großen Nikolaitores nach rechts einordnen sollen. Gerade dann wenn es sich um mehrere Rechtsabbieger handelt. Bis zur Ampel am Kaiserhof ist nicht so viel Platz. Welche Vorstellungen hinsichtlich der Praktikabilität hat die Verwaltung hierzu? Wird es bauliche Veränderungen dahingehend geben?*

AW: Durch die dauerhafte Beschränkung der Durchfahrt des Kfz-Verkehrs durch das historische Tor und Lenkung des ausfahrenden Verkehrs auf das „große Tor“ entstehen durch die Reduzierung der Fahrtrichtung neue Möglichkeiten den Verkehrsraum aufzuteilen. Die Fahrbahnbreite auf der östlichen Seite des Tores beträgt an der engsten Stelle ca. 9,5 m. Die aktuelle Breite der Fahrspuren in Richtung Bahnhofstraße und Wartburgallee beträgt zusammen aktuell nur 5,0 m. Durch die Neuaufteilung können zwei vollwertig nutzbare Fahrspuren je 3,0 m resultieren, das Verstellen, beispielsweise durch Busse, wäre damit nicht mehr möglich. Eine grundsätzliche Verbesserung der Leistungsfähigkeit kann demnach allein durch die vollwertige Nutzbarmachung der Rechtsabbiegerspur erreicht werden. Die Aufstelllänge zwischen Tor und Haltlinie beträgt aktuell etwa 25 m. Sollte diese Verkehrsführung langfristig so beibehalten bleiben, wäre das Versetzen der Haltlinie um bis zu 20,0 m weiter in Richtung Bahnhof denkbar. Bauliche Veränderungen sind momentan nicht vorgesehen. Die temporäre Zwischenlösung ist nicht Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung. Grundsätzlich laufen beginnende Planungen den Platz vor dem Hotel „Kaiserhof“ generell neu zu gestalten, siehe Maßnahme i.6.

Die genaue Planung zu den Aufstellbereichen und möglichen Verschwenkungen der Fahrbahn stehen noch aus. Da es sich um eine Kreuzung mit der Bundesstraße handelt, bedarf alles auch einer Zustimmung des Straßenbaulastträgers für die Bundesstraße (dem TLBV).



### 3. *i.6. Umgestaltung des Platzes vorm Nikolaitor (Kaiserhof)*

*Die Schaffung weiterer Flächen für den Fußgängerüberquerungsbedarf erscheint uns in ihrer Umsetzung und den Örtlichkeiten und vor dem Hintergrund der Verkehrsführung und der Ströme nicht nachvollziehbar. Wir bitten um Erläuterung wie und wo weitere Flächen für diesen Zweck geschaffen werden sollen.*

AW: Die konkreten Planungen zur Neuverteilung der Flächen sind erst angelaufen. In dem ersten Entwurf ist vorgesehen die Haltlinien weiter in Richtung Kreuzungsmitte zu verlegen, dadurch ergeben sich kürzere Räumzeiten der Ampel und die Überquerungssituation für Fußgänger verbessert sich durch kürzere Fahrbahnquerungen oder das Queren in Etappen. Aktuell ist, beispielsweise im Bereich der Apotheke „Am Nikolaitor“, eine weitere Überquerungshilfe vorgesehen.

Da es sich um eine Kreuzung mit der Bundesstraße handelt, bedarf alles auch einer Zustimmung des Straßenbaulastträgers für die Bundesstraße (dem TLBV).



#### 4. R.6. und 5.3.7 des Konzeptes; hier: Schaffung von Fahrradabstellanlagen

*Sind der Stadtverwaltung die Häufigkeit von Fahrraddiebstählen in Eisenach und auch die Preise für heutzutage häufig genutzte Fahrräder wie z.B. E-Bikes geläufig? Wie sollen Radbesitzer, bsd. von teuren Rädern, animiert werden, ihre Räder überall im Stadtgebiet (gemeint ist ausdrücklich nicht die sichere Abstellanlage am Bahnhof, Pkt. R7) abzustellen und welche Sicherungsmaßnahmen sind vorgesehen? Man erinnere sich an den Fahrradständer am Nordausgang des Hauptbahnhofes, an welchem fast immer nur noch Fahrradreifen oder Rahmen ohne Räder und Zubehör aufzufinden waren.*

AW: Im Jahr 2020 betrug der Anteil an E-Bikes bei allen Fahrradneuanschaffung ca. 39 % (+43% vgl. 2019). Der Neupreis aller Fahrradneuanschaffung im Jahr 2020 lag im Durchschnitt bei ca. 1.279 € (+38 % Vgl. 2019) - beide Quellen: Zweirad-Industrie-Verband, Pressemitteilung vom 09.03.2021.

Die Problematik um Fahrraddiebstähle ist nichts Neues, dennoch ging auch in Eisenach, entsprechend dem bundesweiten Trend beim Diebstahlgesehen, die Zahlen von Fahrraddiebstählen insgesamt zurück. Aktuelle Zahlen aus der Kriminalstatistik belegen, dass die Zahlen gegenüber 2016 (n=168) halbiert wurden 2020 (n= 81). (Quelle: TMIK April 2021, berücksichtigt werden nur die polizeilich bekannten Delikte).

Die Maßnahme R.6 schlägt dahingehend vor, grundsätzlich mehr anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen aufzustellen, im ersten Schritt an ÖPNV-Haltestellen. Vordergründig sind dabei Fahrradbügel zum Kurzparken tagsüber gemeint. Anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen in Wohnquartieren, die auch zu Tagesrandzeiten und nachts ausreichend Schutz bieten, sind dabei nicht ausgeschlossen.

Im Zuge der aktuellen Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes ist ein separates Arbeitspaket beauftragt, welches sich ausschließlich mit zielgruppenorientierten notwendigen Fahrradabstellanlagen beschäftigt. Dieses Thema kann aus Sicht der Stadtverwaltung, auf Grund der Komplexität, nicht umfassend im VEP 2035 abgearbeitet werden.



## 5. R.3 – Radverkehrsanlagen entlang von Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet

*Radwege in Form von Fahrbahnmarkierungen erscheinen uns wenig sinnvoll und stellen aus unserer Sicht eine Gefahr und Behinderung für alle Verkehrsteilnehmer dar. Die Lösung in der oberen Thälmannstraße, wo Fuß- und Radweg miteinander kombiniert wurden erscheint uns die Sinnigste. Bloße farbliche Markierungen sind allenfalls Interimslösungen. In welchen Hauptverkehrsstraßen kann und soll eine bauliche Lösung wie in der Thälmannstraße umgesetzt werden?*

AW: In der Anlage 3 des VEP befindet sich eine Übersicht über mögliche Radverkehrsanlagen, ebenfalls aufgeführt sind die Mindestbreiten für die verschiedenen Arten von Radverkehrsanlagen.

Leider ist es, insbesondere auf den Hauptverkehrsstraßen (außer Langensalzaer Straße im Bereich Hörsselstraße bis Hörssel sowie die obere Kasseler Straße), auf fast allen Abschnitten aus Platzmangel nicht möglich die aktuell technisch notwendige Mindestbreite für die bspw. vorgeschlagene separaten Radverkehrsanlagen à la Ernst-Thälmann-Straße = 1,85 m umzusetzen. Im Hinblick auf die Elektrifizierung des Radverkehrs und der damit einhergehenden höheren tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten der Radfahrenden erscheint der Stadtverwaltung die gemeinsame Nutzung mit zu Fuß Gehenden nicht überall angemessen. Gemeinsame Führungen von Fuß- und Radverkehr stellen keine optimale Lösung, vor allem für sichere und schnelle Radfahrende, dar.

Das Ziel der Maßnahme R.3 ist, dass Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsanlagen künftig nicht vergessen werden. Aktuell fehlen diese, außer in Teilen der Wartburgallee, Adam-Opel-Straße und der unteren Mühlhäuser Straße, komplett. Für den Umbau an Hauptverkehrsstraßen, mit Radverkehrsanlagen identisch der Anlage aus der E.-T.-Str. sind zudem enorme Kosten verbunden. Straßenrechtlich gehört der Radverkehr zur Baulast des Straßenbaulastträgers. An Bundesstraßen bedeutet dies, dass das in der Auftragsverwaltung zuständige Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr für Radverkehrsanlagen an Bundesstraßen zuständig ist.



## 6. M1 – Aufbau eines Netzes von Mobilitätspunkten

*Die Idee erscheint wünschenswert. Fraglich sind aber in allen Stadtteilen die Örtlichkeiten und in manchen Quartieren auch die Nachfrage und Frequentierungen (Bsp. EA-Nord). Welche Örtlichkeiten befinden sich in den genannten Bahnhofsbereichen und Quartieren in der Prüfung bzw. Überlegung und zwar ungeachtet ihrer derzeitigen Eigentumsverhältnisse? Die Schaffung eines Mobilitätspunktes nahe des Nordausgangs des Hauptbahnhofes ist bekanntlich gescheitert, weil wir die Immobilie nicht erwerben konnten. Da die Verwaltung von der Schaffung solcher Einrichtungen an Bahnhöfen spricht, interessiert uns auch, wie der Bedarf solcher Einrichtungen an West- und Opel-Bahnhof ermittelt wurde? Diese Bahnhöfe sind nur sehr gering frequentiert.*

AW: Mobilitätspunkte sollen langfristig verschiedene Mobilitätsoptionen anbieten. Das Thema und die Ansätze für eine mögliche Umsetzung, vor allem aber die Aktivitäten der freien Wirtschaft zu unterstützen, sollen durch diese Maßnahme gebündelt werden. Im Konzept wurden explizit keine konkreten Standorte genannt, dafür gibt es zwei Gründe: 1. der VEP kann eine Einzelfallprüfung der Standorte nicht leisten und 2. entsteht mehr Marktfreiheit (z. B. Zusammenarbeit mit Kooperationspartnern, wie Wohnungsbauunternehmen, etc.). Für einen Start eines solchen Angebotes bieten sich sicherlich die Standorte aus der Maßnahme Ö.6 an.