

Baustein 1: Vorbemerkungen, Aufgabe und Planungsziele

Vorbemerkungen

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Stadt Eisenach in der Fassung des Jahres 1994 enthält Grundsatzaussagen zur Entwicklung der verkehrlichen Infrastruktur im Gebiet der Innenstadt. Der Bedeutung der historischen Altstadt angemessen und der städtebaulichen Zielstellung entsprechend haben sie zum Ziel:

- dem Leben, Wohnen und der Wirtschaft in der Stadt Rechnung tragenden Verkehr zu berücksichtigen,
- durch kurze Wege den Verkehr zu verteilen,
- durch bauliche und städtebauliche Mittel den Autoverkehr zu verlangsamen und verträglich zu gestalten und
- durch konsequente Förderung des Umweltverbundes Verkehr zu vermeiden.

Die Umsetzung dieser Zielstellung in vielen kleinen Schritten und in den Rahmenvorgaben des VEP ist vor allem aus zwei Gründen schwierig:

- Das Datengerüst des VEP, ausgerichtet auf die Gesamtstadt, ist nicht zweifelsfrei geeignet, alle Fragen im Gebiet der Innenstadt zu beantworten. Dazu sind vertiefende Untersuchungen erforderlich, um aus den analytischen Basisdaten eine weitgehend gesicherte Extrapolation in einen mittelfristigen Planungshorizont vornehmen zu können. Daneben ergeben sich Sonderfragestellungen (zum Parken, zur Verkehrsführung), die in der notwendigen Aussagenschärfe nicht Bestandteil eines VEP sind.
- Der übliche Planungshorizont eines VEP von 15 Jahren unterstellt, daß Umstellungen im übergeordneten Hauptstraßennetz vollzogen werden. Die investiven Maßnahmen werden jedoch nicht so kurzfristig umzusetzen sein. Maßnahmen in der Innenstadt müssen deshalb in ihren Wirkungen im übergeordneten Straßennetz beurteilt bzw. unter den äußeren Rahmenbedingungen des verkehrlichen Bestandes entwickelt werden.

Es hat sich gezeigt, daß verkehrliche Rahmenkonzepte für Innenstadtbereiche mit einem Planungshorizont von etwa 15 Jahren in der Regel nicht geeignet sind, kurzfristig umzusetzende Vorhaben durch die politischen und fachlichen Gremien mit gebotener Sicherheit zu entscheiden. Dafür ist es erforderlich, ein mittelfristiges Rahmenkonzept zu entwickeln, das in den Zielvorstellungen des VEP und des städtebaulichen Rahmenplanes, die Entwicklung der verkehrlichen Infrastruktur beschreibt und in dem notwendige und mögliche Vorhaben abgeleitet werden.

Die flächenmäßig große und historisch wertvolle Innenstadt Eisenachs zeigt viel urbanes Leben in historischer Umgebung. Sie ist dem Grunde nach zu Fuß und mit dem öffentlichen Verkehr gut erreichbar, zeichnet sich durch hohe Bebauungsdichte, vielfältige Nutzung und Funktionsmischung aus. Alle Vorhaben sind deshalb darauf ausgerichtet,

- die Erreichbarkeit der Altstadt für Fußgänger und Radfahrer, den Busverkehr weiter zu verbessern,
- den Liefer- und Andienungsverkehr sicherzustellen,
- den Bewohnern annehmbare Alternativen in der Nutzung des privaten Kraftfahrzeuges anzubieten.

Dies kann in der vorhandenen städtebaulich-verkehrlichen Struktur der Altstadt nur in einem Nebeneinander der Verkehrsarten erfolgen. Es erfordert, flächendeckend

verkehrsberuhigte Maßnahmen einzuführen, denen ein Verkehrsführungs- und Parkraumkonzept unterlegt ist, die aufeinander abgestimmt und in „Maß und Zahl“ diese Anforderungen erfüllen und keine konkurrierenden Wirkungen hervorrufen dürfen.

Aufgabe

Die Aufgabe ist in die Zielstellung des VEP und dem städtebaulichen Rahmenplan für die Innenstadt¹ eingeordnet. Damit ist sichergestellt, daß eine Verkehrskonzeption entwickelt wird, die

- die anerkannten Grundlinien der Entwicklung nicht verläßt,
- das „Machbare“ zu einem mittelfristigen Planungshorizont formuliert und,
- abgestellt auf den dann erreichten Stand, fortgeschrieben werden kann.

Der Grundtenor der Untersuchung ist darauf gerichtet, in den vorhandenen städtebaulichen Strukturen durch eine flächendeckende Verkehrsberuhigung das Gebiet der Innenstadt aufzuwerten, vorhandene Qualitäten zu erhalten und weiter auszuprägen:

- **Die Innenstadt Eisenachs als Wohnstandort**
Welche Anforderungen stellen Bewohner an die Verkehrsführung, an die Nutzung des eigenen Kraftfahrzeugs? Was für Regelungen sind geeignet und akzeptabel, Anwohnerverkehr und Anwohnerparken angemessen zu gestalten?
- **Die Innenstadt Eisenachs als Einkaufsstätte und Bereich zentraler Funktionen**
Gibt es Maßnahmen im inneren Erschließungsgrundmuster zur Förderung von Fußgänger-, Fahrrad- und Busverkehr? Wie stellt sich (die nicht mehr abweisbare) Besucher- und Kundennachfrage im Parken dar? Welche Auswirkungen sind auf die Verkehrsführung zu verzeichnen?
- **Die Innenstadt Eisenachs als touristischer Anziehungspunkt**
Welche Bedingungen für den Fußgänger und Touristen liegen vor, wie ist die Wegweisung an den Systemschnittstellen? Wie sind Überlagerungsbereiche des Fußgänger- und Fahrverkehrs zu gestalten? Können Anteile des fließenden Verkehrs zugunsten der Aufenthaltsqualität aus der Innenstadt herausgehalten werden?

¹ Innenstadt: Umfaßt das Gebiet zwischen Frankfurter Straße im Westen, Rennbahn im Norden, Wartburgallee im Osten und die natürliche Topographie im Süden.
Kernstadt: Innenstadtabschnitt um die Fußgängerzone/Einkaufsbereich.

- **Die Innenstadt Eisenachs als Gewerbe- und Dienstleistungsstandort**
Was kann die Parkraumbewirtschaftung in Verbindung mit dem Verkehrsführungskonzept leisten, damit die Parkraumnachfrage der Beschäftigten gesteuert wird? Welche Maßnahmen sind zur Sicherung des Andienungs- und Wirtschaftsverkehrs zu ergreifen?

Planungsziele

- Förderung der beabsichtigten Stadtentwicklung unter Beibehaltung des historischen Straßennetzes (Leitbild Stadtgestaltung),
- Vermeidung der Beeinträchtigungen der Innenstadt durch Verkehr und dessen umweltrelevante Begleiterscheinungen wie Lärm und Abgase,
- Stärkung der Innenstadt als Wohnort, als Wirtschaftsplatz, für den Fremdenverkehr, als Aufenthalts- und Erledigungsstätte, Einkaufsplatz und als Arbeitsort,
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt für den notwendigen und erwünschten Verkehr,
- Entlastung der Innenstadt durch Auslagerung des störenden Durchgangsverkehrs,
- Ausweitung und Aufwertung verkehrlich beruhigter Bereiche zur Wohnumfeldverbesserung sowie zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt,
- Erweiterung der Fußgängerzone mit Einkaufsbereich/des fußgängerfreundlichen Abschnittes,
- Nutzung des gewonnenen Gestaltungsraumes zur Verbesserung der Straßenräume und Stadtplätze,
- Förderung eines zuverlässigen ÖPNV
- Anbindung des Hauptbahnhofes an die Innenstadt,
- Verbesserung und Förderung von Fußgänger- und Fahrradverkehr,
- Bereitstellung eines angemessenen Angebotes für den ruhenden Verkehr so, daß die Belange der Bewohner, Beschäftigten und Besucher berücksichtigt sind,
- Regelung des ruhenden Verkehrs so, daß Parkplatzsuchverkehr vermieden wird.

Baustein 2: Bestandsaufnahmen

1. Fließender motorisierter Individualverkehr

1.1 Straßennetz und Verkehrsregelung

Das Straßennetz wurde im Frühjahr 2001 aufgenommen. Die Ermittlungen wurden nach folgenden Gesichtspunkten unterteilt:

- Kategorisierung des Straßennetzes,
- Verkehrsführung,
- Verkehrsregelung.

1.1.1 Kategorisierung des Straßennetzes

Die Einteilung der Straßen nach ihren Aufgaben im Netz ist im **Bild 2** dargestellt. Entsprechend der üblichen Unterteilung des Straßennetzes anhand der Aufgaben der Straßen gliedert sich das Netz in folgende Kategorisierung:

- Hauptverkehrsstraßen, für den überregionalen und den regionalen Verkehr,
- Hauptsammelstraßen, zur Sammlung des Stadtteilverkehrs,
- Sammelstraßen, zur Sammlung des Quartierverkehrs,
- Anliegerstraßen,
- Fußgängerzonen, Fuß- und Radwegachsen,

Hauptverkehrsstraßen

Die untersuchte Innenstadt ist dreiseitig von Hauptverkehrsstraßen umgeben, die fast alle als Bundesstraßen klassifiziert sind. Diese Straßen sind:

- Frankfurter Straße/ Kasseler Straße (B 84),
- Rennbahn/ Clemensstraße (B 7 und B 84),
- Wartburgallee/ Bahnhofstraße (B 19),
- Gabelsbergerstraße.

Innerhalb der untersuchten Innenstadt liegen weder klassifizierte Straßen noch Straßen, die eine Aufgabe als Hauptverkehrs- oder Verkehrsstraße im Netz übernehmen sollen. In den quartierinternen Hauptsammelstraßen verläuft jedoch, wie besonders die Verkehrsbefragung und die Kordonbefragung aufgezeigt haben, neben dem Quartierverkehr in erheblichem Umfang auch Durchgangsverkehr, der als Schleichverkehr Innenstadtstraßen nutzt. Im Schleichverkehr sind auch regionale Verkehrsbeziehungen erfaßt worden, die eigentlich im Zuge von Hauptverkehrs- und Verkehrsstraßen zu führen sind.

Hauptsammelstraßen

Folgende Straßen bzw. Straßenzüge sind den Hauptsammelstraßen zuzuordnen:

- Bahnhofstraße West - Karlsplatz - Nikolaistraße - Sophienstraße - Hinter der Mauer,
- Kasseler Straße Süd - Katharinenstraße - Roeseplatz - Georgenstraße - Alexanderstraße,
- Hospitalstraße,
- Clemdastraße - Theaterplatz - Querstraße,
- Wydenbrugkstraße Süd - Untere Predigergasse - Lutherstraße - Frauenplan - Grimmelgasse,
- Frauenberg - Johannisplatz - Goldschmiedenstraße - Georgenstraße.

Sammelstraßen

Folgende Straßen bzw. Straßenzüge sind den Sammelstraßen zuzuordnen:

- Schillerstraße Ost - Uferstraße,
- Karl-Marx-Straße - August-Bebel-Straße - Bleichrasen,
- Schloßberg - Domstraße - Barfüßerstraße,
- Marienstraße.

Fußgängerzone

Die Fußgängerzone umfaßt heute Karlstraße, Querstraße und den Markt. Weitgehend als Fuß- und Radwegachse ausgebildet sind die Wilhelm-Rinkens-Straße und die Jakobstraße.

ÖPNV-Straße

Als ÖPNV-Straße ist ein Teilabschnitt der Johannisstraße geregelt.

Anliegerstraßen

Alle anderen Straßen im Untersuchungsraum sind als Anliegerstraßen kategorisiert.

1.1.2 Verkehrsführung

Die heutige Verkehrsführung ist im **Bild 3** dargestellt. Auf folgende Merkmale wird hingewiesen:

- Am Knoten Rennbahn/Hospitalstraße darf von Osten aus nicht in die Hospitalstraße abgebogen werden. Allerdings kann diese Beziehung als "Blockumfahrt" realisiert werden.
- Im Untersuchungsraum sind die Straßen häufig als Ein-Richtungsstraße geregelt. Besonders für Ortsunkundige erschwert dies die Orientierung.
- Die durchgehenden und zum Teil langen Ost-West-Verbindungen locken Schleichverkehr an, der auf den quartierinternen Straßen Engpässe im Hauptstraßennetz zu umgehen versucht.

1.1.3 Verkehrsregelung

Die nachfolgend beschriebene und in den **Bildern 3 und 4** dargestellte Verkehrsregelung entspricht dem Zustand vom Frühsommer 2001. Folgende Merkmale werden hervorgehoben:

- Katharinenstraße, Sophienstraße, Alexanderstraße, Hospitalstraße, Clemdastraße, Uferstraße, Karl-Marx-Straße, Bebelstraße, Johannisstraße und Marienstraße sind als Vorfahrtstraße geregelt.
- In der Innenstadt bestehen umfangreich Ein-Richtungsregelungen. Diese sind überwiegend durch die engen Straßenräume begründet. Sie erschweren für Ortsunkundige die Orientierung erheblich.
- Zur verkehrlichen Beruhigung sind weite Abschnitte als Tempo 30-Zone geregelt. Diese Zonen sind durch Hospitalstraße, Clemdastraße, Katharinenstraße und Marienstraße unterbrochen. Außerdem bestehen Regelungen per Zeichen 325 (verkehrsberuhigter Bereich) in der Neustadt, in der Jakobstraße und im Zuge Jakobsplan.
- Zur Vermeidung von Schwerverkehr ist die gesamte Innenstadt im Zeitraum von 11.00 bis 17.00 Uhr für Lkw gesperrt.

1.2 Verkehrsbelastungen und Verkehrsbeziehungen

Zur Ermittlung der aktuellen Verkehrsbelastungen und Verkehrsbeziehungen wurde ein umfangreiches Erhebungsprogramm durchgeführt (Die Lage der Zählstellen ist im **Bild 5** angegeben). Dieses gliedert sich in

- Verkehrsbefragung an drei repräsentativen Querschnitten,
- Kennzeichenerfassung an einem Kordon mit 10 Erfassungsstellen um das Untersuchungsgebiet,
- Knotenstromzählung an 24 Knotenpunkten.

1.2.1 Verkehrsbefragung

Die Verkehrsbefragung wurde am Donnerstag, dem 17. Mai 2001 in der Zeit von 7.00...9.00 Uhr, von 10.00...11.00 Uhr, 14.00...15.00 Uhr und 16.00...18.00 Uhr durchgeführt. Befragt wurden die Fahrzeugführer durch Interviewer, unterstützt durch Polizeibeamte, an folgenden Stellen:

- in der Alexanderstraße Höhe Jakobstraße,
- in der Sophienstraße nach der Nikolaistraße,
- am Lutherplatz zwischen Goldschmiedengasse und Lutherstraße.

Es wurden insgesamt 2.010 Kfz-Führer befragt. Damit liegt eine ausreichende und repräsentative Grundgesamtheit vor. Erfragt bzw. ermittelt wurden folgende Daten:

- Uhrzeit,
- Fahrzeugart,
- Fahrzeugbesetzung,
- Herkunftsort,
- Fahrtzweck.

Die wichtigsten Ergebnisse sind in den **Bildern 6 bis 9** dokumentiert. Zur räumlichen Differenzierung der Verkehrsbeziehungen wurde dabei das Stadtgebiet und das Umland in Verkehrszellen unterteilt. Folgende Ergebnisse werden herausgestellt:

- Es wurden etwa 350 Kfz-Fahrten (ca. 17 %) im Binnenverkehr der Innenstadt festgestellt, ca. 540 Kfz-Fahrten (ca. 27 %) im Durchgangsverkehr, ca. 330 Kfz-Fahrten (ca. 16 %) im Quellverkehr und ca. 790 Kfz-Fahrten (fast 40 %) im Zielverkehr
- Mehr als jeder vierte Befragte durchfährt das Stadtzentrum von Eisenach, vermutlich um die Engpässe im Zuge des umgebenden Hauptstraßennetzes zu umgehen.
- Die Lage der Zählstellen hat vermutlich Fahrten des Zielverkehrs bevorzugt. Dies erklärt die Unterschiede zwischen Zielverkehr und Quellverkehr.

- Beim Zielverkehr der Innenstadt dominiert der Fahrtzweck "zur Wohnung" mit knapp 57 % aller Angaben eindeutig. Ca. 27 % aller Zielverkehrsfahrten sind "zur Arbeit" gerichtet, und nur 15 % der Fahrten sind Fahrten zum Einkauf oder zu einer Erledigung in der Innenstadt.
- Beim Quellverkehr der Innenstadt dominiert der Fahrtzweck "von der Wohnung" mit knapp 48 % aller Angaben eindeutig. Knapp 30 % aller Fahrten kommen "von der Arbeit", und nur 22 % der Fahrten sind Fahrten vom Einkauf oder von einer Erledigung in der Innenstadt.
- Quell- und Zielverkehr der Innenstadt zusammengefaßt kommt/fährt mit mehr als 660 Kfz-Fahrten (knapp 60 %) überwiegend über die Stadtgrenze hinaus. Dabei sind die Richtungen West, Nord und Ost mit 170...190 Kfz-Fahrten etwa gleich stark. Von und nach Süden sind die Beziehungen mit ca. 140 Kfz-Fahrten schwächer ausgeprägt.

1.2.2 Kordonerfassung

Zusätzlich zur Verkehrsbefragung wurden Angaben zum Anteil des Verkehrs nach Quell- und Zielverkehr sowie Durchgangsverkehr sowie zur Verteilung über eine Erfassung der polizeilichen Kfz-Kennzeichen und per Kennzeichenverfolgung an allen Ein- und Ausfahrtstellen der Innenstadt ermittelt. Diese Zählung wurde am Dienstag, dem 15. Mai 2001 im Zeitraum von 6.30 bis 8.30 Uhr und von 15.30 bis 18.30 Uhr an den 10 im Zählstellenplan (**Bild 5**) kartierten Straßenquerschnitten am Außenrand des Untersuchungsgebietes vorgenommen. Zur Aufnahme der Kennzeichen wurden Tonbandgeräte und Erfassungslisten eingesetzt. Die Auswertung erfolgte über ein EDV-Programm.

Die Ergebnisse sind für die vormittägliche Spitzenstunde in den **Bildern 10 bis 18** und für die nachmittägliche Spitzenstunde in den **Bildern 19 bis 27** dargestellt. (Die Auswertung der 10. Zählstelle in der Straße Ehrensteig hat insgesamt nur sehr niedrige Verkehrsbelastungen und keine Durchgangsverkehrsbeziehungen ergeben. Deshalb wurde auf die Dokumentation verzichtet.)

Folgende Ergebnisse werden hervorgehoben:

- In der vormittäglichen Spitzenstunde sind über alle betrachteten Querschnitte 2.301 Kfz in die Innenstadt ein- und 1.830 Kfz ausgefahren.
- 1.501 Kfz des in der vormittäglichen Spitzenstunde einfahrenden Verkehrs (ca. 65 %) sind dem Zielverkehr zuzuordnen, 800 Kfz (ca. 35 %) dem Durchgangsverkehr. D.h., etwa jedes dritte Fahrzeug hat in der Innenstadt kein Ziel, sondern fährt durch.
- 1.030 Kfz des in der vormittäglichen Spitzenstunde ausfahrenden Verkehrs (ca. 56 %) sind dem Quellverkehr zuzuordnen. Der Anteil des Durchgangsverkehrs liegt mit ca. 44 % noch höher als beim einfahrenden Verkehr.
- In der nachmittäglichen Spitzenstunde sind über alle betrachteten Querschnitte, ähnlich wie vormittags, 2.345 Kfz in die Innenstadt eingefahren. Im selben Zeitraum sind 2.765 Kfz ausgefahren, also erheblich mehr als vormittags.
- 1.645 Kfz des in der nachmittäglichen Spitzenstunde einfahrenden Verkehrs (ca. 70 %) sind dem Zielverkehr zuzuordnen, 700 Kfz (ca. 30 %) dem Durchgangsverkehr. D.h., fast jedes dritte Fahrzeug hat in der Innenstadt kein Ziel, sondern fährt durch.
- 2.065 Kfz des in der nachmittäglichen Spitzenstunde ausfahrenden Verkehrs (ca. 75 %) sind dem Quellverkehr zuzuordnen. Der Anteil des Durchgangsverkehrs liegt mit ca. 25 % wegen der größeren Grundgesamtheit niedriger als beim einfahrenden

Verkehr. Damit entfällt bezogen auf den ausfahrenden Verkehr jede vierte Fahrt auf den Durchgangsverkehr.

- **Die höchsten Anteile an Durchgangsverkehr und die stärksten Durchgangsverkehrsströme verlaufen vormittags und nachmittags durch das Nikolaitor von und zur Clemdastraße sowie von und zur Hospitalstraße.** Hohe Anteile Durchgangsverkehr weisen auch die Querschnitte Grimmelgasse und Kasseler Straße auf.
- Die festgestellten Durchgangsverkehrsbeziehungen, dies zeigen Verkehrs-umlegungen und Plausibilitätsprüfungen, konzentrieren sich im Zentrum der Innenstadt in den Straßenzügen Sophienstraße - Hinter der Mauer, Georgenstraße - Alexanderstraße und Georgenstraße - Wydenbrugkstraße - Untere Predigergasse - Lutherstraße sowie in der dazu passenden Gegenrichtung durch die Goldschmiedenstraße.

1.2.3 Knotenstromzählung

Die Knotenstromzählung wurde am Dienstag, dem 15. Mai 2001 im Zeitraum von 6.00 bis 10.00 Uhr und von 15.00 bis 19.00 Uhr an 24 Zählstellen vorgenommen. Die Lage der Zählstellen ist im **Bild 5** dokumentiert.

Im Anhang sind die Ergebnisse der Zählung, bei der in Viertelstundenintervalle eingeteilt, nach Fahrzeugart und Fahrtrichtung unterschieden wurde, dargestellt. Folgende Zusammenfassungen sind im Anhang enthalten:

- Kfz-Fahrzeugstrombelastungen der im Untersuchungsgebiet für die Knoten gemeinsame vormittägliche (7.00...8.00 Uhr) und nachmittägliche (16.00...17.00 Uhr) Spitzenstunde.
- Kfz-Fahrzeugstrombelastungen im Vormittagszeitraum 6.00...10.00 Uhr sowie im Nachmittagszeitraum 15.00...19.00 Uhr.

Per Hochrechnung anhand von Ganglinien zur zeitlichen Verteilung des üblichen werktäglichen Verkehrs wurden für wesentliche Abschnitte des Straßennetzes die Tagesbelastungen berechnet. Das Ergebnis ist im **Bild 28** angegeben. Folgende Ergebnisse werden herausgestellt:

- Die höchsten Querschnittbelastungen treten erwartungsgemäß im Zuge der Randstraßen auf. Die höchsten Werte sind für die Mühlhäuser Straße mit mehr als 19.000 Kfz/Tag ermittelt sowie im Straßenzug Clemensstraße - Rennbahn mit Werten von etwa 16.000 Kfz/Tag. Hohe Belastungen treten auch im Zuge der Wartburgallee mit ca. 11.000 bis 12.000 Kfz/Tag auf, in der mittleren Bahnhofstraße mit ca. 14.000 Kfz/Tag und in der Kasseler Straße mit ca. 12.500 Kfz/Tag.
- Innerhalb der untersuchten Innenstadt weist die Georgenstraße zwischen Hospitalstraße und Wydenbrugkstraße mit ca. 14.500 Kfz/Tag die höchsten Belastungen auf, die sich auf die Fahrtrichtungen stark asymmetrisch verteilen. (Dies ist auf das Ein-Richtungsstraßensystem einerseits und auf die unausgewogene Leistungsfähigkeitsverteilung am Knoten Kasseler Straße/Bleich-rasen zurückzuführen.)
- Als vergleichsweise hoch belastete Querschnitte wurden die Hospitalstraße (ca. 9.000...12.000 Kfz/Tag), die Clemdastraße (ca. 11.000 Kfz/Tag), die Markt-umfahrt mit ca. 8.300 Kfz/Tag und auch das Ein-Richtungsstraßenpaar Sophienstraße/Alexanderstraße mit ca. 8.500...9.500 Kfz/Tag.
- Deutliche Asymmetrien bezüglich der Richtungsbelastungen in den Querschnitten treten, wie bereits erwähnt, in der Georgenstraße aber auch in der Katharinenstraße, im Südabschnitt der Hospitalstraße, im Bleichrasen und in der Karl-Marx-Straße auf.

1.3 Verkehrsablauf

Aufnahmen zum Verkehrsablauf wurden zu unterschiedlichen Zeiten im werktäglichen Verkehr vorgenommen, z.B. während der Ortsaufnahmen sowie während der Verkehrszählungen. Dabei wurde zu folgenden Aspekten Erkenntnisse zusammengestellt:

- Bereiche/Streckenabschnitte mit Stauungen,
- unübersichtliche Situationen,
- unangepasste Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer/zu hohe Geschwindigkeiten.

1.3.1 Stauungen

Die Bereiche, in denen Stauungen auftreten, sind im **Bild 29** kartiert. Regelmäßige Stauungen treten im Zuge der Randstraßen besonders in folgenden Abschnitten auf:

- im Straßenzug Clemensstraße - Rennbahn östlich Müllerstraße sowie an den Knotenpunkten mit Clemensstraße, Mühlhäuser Straße und Kasseler Straße,
- in der Bahnhofstraße besonders am Hauptbahnhof und am Knoten mit der Wartburgallee,
- in der Wartburgallee im gesamten Verlauf in Richtung Bahnhofstraße,
- in der Gabelsbergerstraße,
- in der Frankfurter Straße vor dem Knoten Kasseler Straße sowie im Knoten Kasseler Straße/Rennbahn.

Stauungen wurden in folgenden Abschnitten festgestellt:

- Katharinenstraße/Kasseler Straße in Richtung Bleichrasen (Knoten),
- Roeseplatz in Richtung Hospitalstraße (Knoten),
- Georgenstraße in Richtung Hospitalstraße (Knoten),
- Georgenstraße (Busverkehr und parkende Fahrzeuge),
- Hospitalstraße Nord (Knoten),
- Hospitalstraße Süd (Knoten),
- Clemensstraße (Knoten),
- Hinter der Mauer (Knoten),
- Nikolaitor (Knoten),
- Grimmelgasse (Knoten).

Stauungen sind das sichtbare Zeichen unverträglicher Verkehrsbelastungen, die aus Konflikten zwischen Verkehrsbelastung und Leistungsfähigkeit resultieren.

Von den Nachteilen betroffen ist neben den Verkehrsteilnehmern auch das Umfeld aufgrund von Umweltbelastungen infolge Verkehrslärm und Abgasen. Darüber hinaus treten Nachteile und Probleme auf, wenn aus Sicht der Randnutzung der Straße und/oder der Straßenraumgestaltung zu hohe Verkehrsbelastungen vorliegen. Im **Bild 30** sind die Abschnitte kartiert, in denen unverträgliche Verkehrsbelastungen ermittelt wurden. Folgende Straßenabschnitte und Straßenzüge werden hervorgehoben:

- Georgenstraße zwischen Markt und Hospitalstraße,
- Marktumfahrung mit Wydenbrugkstraße und Untere Predigergasse,
- Alexanderstraße,
- Sophienstraße,
- Katharinenstraße,
- Karlsplatz,
- Hospitalstraße,

- Marienstraße.

1.3.2 unübersichtliche Situationen

In Stadtkernen mit historischer Bebauung wie in Eisenach treten sehr häufig Situationen auf, die aus verkehrlicher Sicht im Hinblick auf die Verkehrssicherheit problematisch sind. Verbesserungen können dort am besten dann erreicht werden, wenn Verkehr reduziert und wenn der Verkehrsablauf verlangsamt wird.

Im **Bild 31** sind die Bereiche dargestellt, die durch ihre Unübersichtlichkeit gekennzeichnet sind. Die Unübersichtlichkeit bewirkt in diesem Zusammenhang, aufgrund der Knotengeometrie bzw. der städtebaulichen Situation Mängel für den Verkehrsablauf (aller Verkehrsarten). Besonders werden folgende Situationen hervorgehoben:

Knoten Kasseler Straße - Bleichrasen - Frankfurter Straße

- Die Frankfurter Straße und der Bleichrasen sind in den Knoten mit einem Versatz eingebunden. Dieser Versatz ist in den Zufahrten nicht erkennbar.
- Der zwischen den Einmündungen liegende Abschnitt ist zu kurz, um angemessene Linksabbiegespuren herzustellen.
- Es kommt immer wieder zu Situationen, in denen ortsunkundige Verkehrsteilnehmer falsch eingeordnet den Knoten blockieren.

Knoten Hospitalstraße - Georgenstraße - Hinter der Mauer

- Die Wegeführung in die Innenstadt/Markt ist nicht erkennbar. Dies gilt besonders für die doppelte Abbiegebeziehung aus der Straße Hinter der Mauer.

Karlsplatz

- Prägend für die Situation ist die Weite des Platzes. Dadurch können einzelne Funktionen nicht mehr klar abgelesen werden.
- Alte Fahrbahnen simulieren eine Wegeführung, welche der Situation nicht entspricht.
- Haltestellen des ÖPNV sind nur schlecht oder gar nicht erkennbar.

Johannisplatz

- Verkehrsflächen sind ungeordnet.
- Es bieten sich unterschiedliche Routen ohne Wegweisung zur Platzquerung an, welche für Ortsunkundige problematisch sind und zu Falschfahrten und Umwegen führen.

Frauenplan

- Verkehrsflächen sind ungeordnet.
- Es bieten sich unterschiedliche Routen ohne Wegweisung zur Platzquerung an, welche für Ortsunkundige problematisch sind und zu Falschfahrten und Umwegen führen.

1.3.3 unangepaßte Verhaltensweisen

Anhand mehrerer Verkehrsbeobachtungen zu unterschiedlichen Zeiten wurden die Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer aufgenommen. Neben den festgestellten üblichen Regelverstößen, wie Mißachtung von Parkregelungen, Nichtbeachtung der Bevorrechtigung von Fußgängern an Überwegen wurden unangepaßte

Verhaltensweisen der motorisierten Verkehrsteilnehmer festgestellt, die im **Bild 32** lokalisiert sind. Folgende Erkenntnisse werden hervorgehoben:

- Im Untersuchungsraum wird häufig gegenüber den Erfordernissen der jeweiligen Situation zu schnell gefahren. Dies trifft besonders in der Hospitalstraße und der Clemdastraße zu, jedoch auch entlang der Südseite des Marktes (Problem für Fußgängerbeziehungen Lutherplatz - Markt).
- Der Knoten Frankfurter Straße/Kasseler Straße wird häufig zugestaut; in den überstauten Bereich wird auch dann eingefahren, wenn Behinderungen vorab absehbar sind.
- In den engen Unterführungen im Zuge von Hospitalstraße, Clemdastraße und Gabelsbergerstraße wird der vorhandene Verkehrsraum nicht effizient genutzt. Nicht günstig eingeordnete Kfz blockieren Abbiegespuren.
- In den von Südwesten gesperrten Ehrensteig wird entgegen der Verkehrsregelung eingefahren, zum Teil mit hoher Geschwindigkeit.
- Im gesamten Bereich der Innenstadt suchen Schleichverkehre günstige und schnelle Wege, die zur Umgehung von Engpässen im Hauptstraßennetz gewählt werden. Drängeleien und die Mißachtung der Rechte von Fußgänger und Radfahrer sind an der Tagesordnung.
- In Schmelzerstraße und Goldschmiedenstraße behindern Falschparker sowohl Fußgänger als auch die Busse des ÖPNV.
- In der Straße Bleichrasen wird die beabsichtigte Querschnitteilung, nach der die Seitenstreifen nur bei der Begegnung von Lkw genutzt werden sollen, nicht beachtet. In aller Regel finden Pkw-Begegnungen mit zu hoher Geschwindigkeit unter beidseitiger Nutzung der Seitenstreifen statt.

2. Städtebauliche Situation und Nutzungen

Die städtebauliche Situation in der Innenstadt ist durch die Dominanz und trennende Wirkung der Bahnanlagen im Norden und die topographischen Begrenzungen im Süden gekennzeichnet.

In Eisenach wohnen zur Zeit ca. 45.000 Einwohner. Bedeutende und einwohnerstarke Wohngebiete finden sich im Norden der Stadt. In der Innenstadt wohnen ca. 7.500 Einwohner.

Aufgrund der trennenden Wirkung der Bahnanlagen stehen zur Erreichung der Innenstadt nur wenige Möglichkeiten zur Verfügung. Dies hat zu Folge, daß die Bebauungen südlich der Bahnlinie in der Hauptsache in Ost-West-Richtung ausgerichtet sind. Dadurch ergeben sich direkte Wirkungen auf die Verkehrsinfrastruktur.

Die noch erhaltenen gewachsene Substanz ist kompakt und weist für die Straßenräume nur geringe Querschnitte auf. Verfallene bzw. zerstörte Substanz wurde durch eine, zum Teil an alten Stadtstrukturen angelehnte neue Bebauung ersetzt. Im Norden der Innenstadt ist so ein einwohnerstarkes Quartier in Plattenbauweise entstanden.

Die Innenstadt von Eisenach ist durch eine Vielzahl von Verwaltungseinrichtungen, Dienstleistungseinrichtungen, Einzelhandelsgeschäften und zahlreichen touristischen Zielen geprägt. In der kreisfreien Stadt Eisenach finden sich, neben den städtischen Verwaltungseinrichtungen auch solche des Landkreises, die die Bedeutung der Stadt auch für das Umland deutlich macht.

Die Innenstadt ist von der nördlichen und der östlichen Stadt mit ausgedehnten Wohngebieten und dem Bahnhof durch Verkehrswege nachhaltig und wirkungsvoll abgeschnitten. Die Bahnanlagen auf dem Damm mit wenigen und allesamt unattraktiven Durchlässen sowie die hoch belasteten Straßen Rennbahn und Gabelsbergerstraße/Bahnhofstraße behindern die Verbindungen zwischen der Innenstadt und dem engeren Umfeld sehr nachteilig, sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer und selbst für den MIV. Folgende Nachteile werden herausgestellt:

- Die Qualität der Verbindungen der Innenstadt in das nördlich angrenzende Stadtgebiet ist dringend verbesserungsbedürftig. Besonders müssen die Fußgängerverbindungen verbessert werden.
- Der Bahnhof und die auf zwei Stellen aufgeteilte ZOB sind weder mit dem Bahnhof noch mit der Innenstadt in günstiger Weise verbunden. Stark belastete Straßen trennen die Anlagen voneinander und erschweren Zugänglichkeit und besonders Umsteigebeziehungen.

Zur derzeitigen städtebaulichen Situation und zu den Nutzungen der Innenstadt liegen in Karten und sonstigen Ausarbeitungen Angaben vor. Durch zusätzliche Bestandsaufnahmen sollten für die Fragestellung nach einer erwünschten Ausdehnung der Fußgängerzone Grundlagen geschaffen werden. Diese Aufnahmen wurden auf den engeren Bereich der Innenstadt zwischen Hospitalstraße, Sophienstraße, Karlsplatz, Schmelzerstraße und Markt beschränkt. Aufgenommen wurden im Sommer 2001 folgende Merkmale:

- derzeitige Gebäudenutzung (Läden und Gewerbe, öffentliche Verwaltung, tertiäre Nutzung, öffentliche Nutzung wie Museum, Wohnen, Leerstand ...),
- unbebaute Flächen nach Abbruch,
- öffentlich oder private Freiflächen,
- Verkehrsflächen

Die Ergebnisse sind im **Bild 33** dargestellt. Aus den Befunden wird hervorgehoben:

- Im Abschnitt des heute als Fußgängerzone ausgewiesenen Bereiches mit Karlstraße, Querstraße und Markt sind Läden und tertiäre Nutzungen konzentriert vorhanden.
- Eine hohe Dichte an Läden und Einrichtungen des tertiären Bereiches findet sich auch am Karlsplatz, der als Verkehrsplatz geregelt ist.
- In der Goldschmiedenstraße, die sich vom Netz her als Ergänzung der Fußgängerzone anbietet, sind heute bereits (genutzt und leerstehend) in größerer Zahl Läden vorhanden. Eine Aufwertung dieses Standortes erfordert wirkungsvolle verkehrliche Maßnahmen; werden diese geschaffen, so ist eine "selbstständige" Auffüllung und Verdichtung möglich.

3. Straßenraumgestaltung

Zur Beurteilung der Situation wurden umfangreiche Bestandsaufnahmen in Form von Querschnittsaufnahmen durchgeführt. Die Ergebnisse sind in den **Bildern 34, 35** (Übersicht) **und 36 bis 71** (Querschnitte und Zustand) dargestellt. Aufgenommen wurden neben den Abmessungen die Materialien für Fahrbahn, Gehwege und Bordsteine, und die Straßen wurden nach ihrem Zustand beurteilt. Die mit schlecht gekennzeichneten Bereiche sind als sanierungsbedürftig zu bezeichnen.

Besonders ist hervorzuheben:

- Karlsplatz, Johannisplatz, Frauenplan und Theaterplatz sind nicht ihren Aufgaben bzw. ihrer Funktion gerecht gestaltet. Hier stehen andere, konkurrierende Nutzungen gegenüber.
- Die Georgenstraße ist nicht als Zugang zur Innenstadt gestaltet, sondern hat alle verkehrstechnischen Merkmale einer Hauptstraße behalten.
- Der Westabschnitt der Alexanderstraße, die Sophienstraße (Ostabschnitt), die Querstraße, die Untere Predigergasse, die Wydenbrugkstraße, die Goldschmiedenstraße, die Schmelzerstraße, die Löberstraße sind nicht umfeldgerecht gestaltet.
- Der südliche Abschnitt der Kasseler Straße ist nicht als Tor in die Innenstadt gestaltet und erkennbar. Gleiches gilt für den östlichen Abschnitt der Frankfurter Straße.
- Hospitalstraße und Clemdastraße sind entsprechend der dominierenden Situation des MIV gestaltet.
- Die beiden ZOB (Stadt- und Regionalbus) sind schlecht gestaltet. Die Orientierung fällt schwer. Aufgrund der räumlichen Trennung werden Umsteigebeziehungen behindert bzw. erschwert.

4. Ruhender Verkehr

Zum Bestand und zur Planung des ruhenden Verkehrs liegt eine Untersuchung der Stadt vor. Deshalb konnte auf umfangreiche eigene Erhebungen verzichtet werden. Statt dessen wurde eine Auswertung der vorliegenden Untersuchung ergänzt durch Vor-Ort-Abgleiche vorgenommen.

Folgende Erkenntnisse werden herausgestellt:

- Im Bereich der engeren Innenstadt besteht ein stark aufgeteiltes Angebot an Stellplätzen in relativ großer Zahl. Diese Anlagen sind über das Straßennetz verbunden, wobei zum Teil längere Wege in Kauf zu nehmen sind. Die Folge sind Parkplatzsuchverkehr sowie lange An- und Abmarschwege.
- Größere und günstig gelegene Anlagen für den ruhenden Verkehr bestehen im Nahbereich der engeren Innenstadt nicht. Das Parkhaus "Straßenbahndepot" sowie der Großparkplatz Karl-Marx-Straße liegen zum Einkaufsbereich abgelegen.
- Es besteht ein starres Parkleitsystem. Dynamische und situationsbezogene Hinweise fehlen.
- Die Mehrzahl der Stellplätze ist bewirtschaftet und kostenpflichtig.

5. Öffentlicher Personennahverkehr

Die Situation des ÖPNV in Eisenach ist gekennzeichnet durch zwei ZOB, für Stadtbusverkehr (gegenüber Bahnhof) und für Regionalbusverkehr (Müllerstraße). Durch die räumliche Trennung werden Umsteigebeziehungen erschwert und behindert. Dazu kommt, daß Umsteigebeziehungen zwischen Bussen und der Bahn durch die hochbelasteten Straßen um den Bahnhof und die verbesserungsbedürftigen Querungsstellen für Fußgänger benachteiligt sind

Stadtbusverkehr

Alle Linien des Stadtbusverkehrs beginnen bzw. enden am ZOB und führen über die zentrale Haltestelle Karlsplatz. Mit wenigen Ausnahmen (Linien 3, 10 und 11) führen die Linien weiterhin über den Markt, als zweite bedeutende Haltestelle des städtischen Busverkehrs.

Bei einem Radius von 300 m für den Einzugsbereich einer Haltestelle, dargestellt im **Bild 72**, kann festgestellt werden, daß die Innenstadt durch den ÖV gut erschlossen ist. Der südliche und der nördliche Teil weisen geringe Lücken auf.

Insbesondere ist für den Stadtbus festzustellen:

- Am ZOB Stadt fehlt eine der Situation/Funktion angemessene Ausstattung (kein ausreichender Wetterschutz, ungenügende Fahrgastinformation).
- Die Haltestelle Karlsplatz ist nur in einer Richtung mit einer Wetterschutzeinrichtung ausgestattet. Anzeigen für Anschlüsse oder Umsteigen fehlen.
- An den Haltestellen Markt fehlen derartige Einrichtungen gänzlich.
- Die Anbindung des ZOB an die Bahnhofstraße ist problematisch; es treten regelmäßig Behinderungen für die ausfahrenden Busse auf.

Regionalbusverkehr (Bild 73)

Linien des Regionalbusverkehrs beginnen und enden am ZOB in der Müllerstraße. Im Wesentlichen verkehren Regionalbusse auf den Trassen Bahnhofstraße, Sophienstraße, Hospitalstraße stadtauswärts und über Hospitalstraße, Alexanderstraße und Bahnhofstraße stadteinwärts. Weiterhin liegen Linien des Regionalverkehrs auf der Katharinenstraße und dem Bleichrasen.

Die Anbindung des ZOB an die Bahnhofstraße ist problematisch; es treten regelmäßig Behinderungen für die einfahrenden und für die ausfahrenden Busse auf.

Die für den Regionalbusverkehr bedeutende Haltestelle in Sophienstraße ist nicht mit einer Wetterschutzeinrichtung ausgestattet.

Zusammenfassung

Die Innenstadt von Eisenach wird durch den ÖPNV ausreichend gut erschlossen. Mängel, dargestellt im **Bild 74** bestehen bei der Ausstattung der ZOB und der zentralen Haltestellen hinsichtlich Fahrgastinformation und Wetterschutzeinrichtungen.

Insgesamt sind die beiden ZOB im Zuge der Verlegung der B 19 und einer Neuordnung im Bahnhofsquartier zu überplanen und an die heutigen Standards anzupassen.

6. Fußgänger- und Fahrradverkehr sowie Verkehrsberuhigung

Fußgängerverkehr

Die Fußgängerverbindungen in die angrenzenden Stadtabschnitte nördlich und östlich der Innenstadt sind, wie im Abschnitt "Baustein 2: Bestandsaufnahmen, 2." bereits erwähnt, mit erheblichen Nachteilen behaftet. Die Wege durch enge Unterführungen sind schmal, unattraktiv und mit benachteiligten Querungsstellen an hoch belasteten

Straßen ausgestattet. Diese Beurteilung gilt auch für die Verbindung zum Bahnhof sowie zu den zentralen Omnibusbahnhöfen für Stadt- und Regionalverkehr.

In der Innenstadt sind in den untersuchten Straßenzügen jeweils Gehwege mit einer Breite von mindestens 1.50 m vorhanden. Ausnahmen bilden die Alexanderstraße, Untere Predigergasse, Goldschmiedenstraße, Schmelzerstraße und Johannisplatz. Nachteilig wirken diese Breiten, da die genannten Straßenzüge alle im näheren Einzugsbereich der Fußgängerzone liegen und die Verbindung zu Parkieranlagen und Zielen in der Innenstadt darstellen.

Fußgängerzone

Als besondere Maßnahme für Fußgänger ist die Fußgängerzone herauszustellen, welche die Karlstraße, Abschnitte der Querstraße sowie den Markt umfaßt. Diese Zone wird von den Fußgängern gut angenommen. Als nachteilig ist zu beurteilen daß keine Vernetzung vorhanden ist, die "Rundgänge" ermöglicht.

verkehrlich beruhigte Bereiche

Als besondere Maßnahme für Fußgänger aber auch für den Fahrradverkehr sind Tempo 30-Zonen oder per Zeichen 325 (verkehrsberuhigte Bereiche) geregelte Straßen einzuordnen. Als Tempo 30-Zone sind, wie im **Bild 4** dargestellt, weite Bereiche der Innenstadt geregelt, aus der nur die Katharinenstraße, Georgenstraße, Hospitalstraße, Clemdastraße, Uferstraße, Karl-Marx-Straße und Marienstraße ausgenommen sind.

Radverkehr (Bild 75)

Im Bereich der Innenstadt von Eisenach finden sich wenige bis keine Anlagen für den Radverkehr.

Entlang der Katharinenstraße ist als Einzelmaßnahme ein einseitiger Zwei-Richtungsradweg ausgewiesen. Kennzeichnend ist, daß dieser ohne Weiterführung beginnt und endet.

Die Fußgängerzone darf vom Radverkehr nicht genutzt werden. (Dies wird von den Radfahrern jedoch nicht immer beachtet. Probleme hinsichtlich der verkehrlichen Sicherheit oder gar Unfallstellen sind trotzdem nicht bekannt.)

Im Bereich Mühlgraben und in der Wilhelm-Rinkens-Straße sind ebenfalls in Einzelabschnitten und ohne weitergehende Verknüpfung Radwege (in Verbindung mit Gehwegen) ausgewiesen. Die Weiterführung des Radweges im Bereich Mühlgraben wird dadurch erschwert bzw. unmöglich, da die Grundstücke bis an den Graben heran bebaut oder genutzt sind.

In der Straße Bleichrasen sind beidseits Seitenstreifen hergestellt, die vom Radverkehr genutzt werden können. Diese Streifen werden jedoch regelmäßig mit überhöhter Geschwindigkeit vom MIV bei Kfz-Begegnungen befahren.

Die Innenstadt ist mit dem umgebenden Stadtgebiet für den Fahrradverkehr unzureichend verbunden. Hochbelastete Straßen sind, ohne daß besondere Maßnahmen für den Radverkehr vorhanden sind, zu queren. Ein Radwegenetz, über das die Innenstadt erreicht werden kann, fehlt.

Baustein 3: Mängelanalyse

Nachfolgend sind die im Rahmen der Bestandsanalyse festgestellten Mängel, Schwachstellen und Nachteile thematisch geordnet stichwortartig angegeben. Die Auflistung beschränkt sich dabei nicht auf Mängel der Ebene Verkehrsentwicklungsplan. Gravierende Mängel und Mängel, bei denen besonderer Handlungsbedarf besteht, sind besonders gekennzeichnet.

1. Fließender MIV

Straßennetz und Verkehrsführung

- Das Straßennetz der das Untersuchungsgebiet umgebenden Hauptstraßen ist umwegig aufgebaut, so daß Abkürzungen durch die Innenstadt gewählt werden.
- Die Verkehrsführung innerhalb der Innenstadt ist aufgrund des Ein-Richtungssystems für Ortsunkundige in der Orientierung schwierig. Durch das Ein-Richtungssystem treten auch Umwege auf.
- Durch Abbiegeverbote an den Randknoten sind Ziele in der Innenstadt von den Randstraßen aus nicht immer auf kürzestem Weg zu erreichen.

Verkehrsbelastungen/Verkehrsbeziehungen/Leistungsfähigkeit

- Die um die Innenstadt verlaufenden Hauptstraßen mit den Knotenpunkten sind regelmäßig überlastet. In der Wartburgallee sowie in Kasseler Straße, Rennbahn und Clemensstraße treten regelmäßig Stauungen auf, welche ortskundige Verkehrsteilnehmer zum Ausweichen und zur Durchfahrung der Innenstadt anregen. Die hohen Verkehrsbelastungen mit Überlastungen und Stauungen sind als so gravierend einzustufen, daß damit vermutlich Nachteile nicht nur für die Innenstadt von Eisenach, sondern darüber hinaus auch für das weitere Stadtgebiet verbunden sind, die zu erheblichen Erschließungsproblemen für die gesamte Innenstadt und damit zu deutlichen Standortnachteilen von Eisenach führen.
gravierender Mangel, erhöhter Handlungsbedarf
- Durch die Innenstadt verlaufen starke Durchgangsverkehrsbeziehungen, die in der vormittäglichen (800 Kfz/h) und in der nachmittäglichen Spitzenstunde (700 Kfz/h) mit Anteilen - je nach Bezug - zwischen 25 und 44 % eine beachtliche Stärke haben.
gravierender Mangel
- Im Zentrum der Innenstadt treten besonders in der Georgenstraße, am Schiffsplatz, in der südlichen Hospitalstraße, in der Unteren Predigergasse, am Markt und in der Goldschmiedenstraße unerwünscht hohe Verkehrsbelastungen auf, die mit dem städtischen Umfeld nicht verträglich vereinbart werden können.
gravierender Mangel

Innerhalb der Innenstadt wurden Stauungen in folgenden Abschnitten festgestellt:

- Katharinenstraße/Kasseler Straße/Frankfurter Straße/Bleichrasen (Knoten),
gravierender Mangel
- Schiffsplatz in Richtung Hospitalstraße (Knoten),
- Georgenstraße/Hospitalstraße (Knoten),
- Georgenstraße (Busverkehr und parkende Fahrzeuge),
gravierender Mangel
- Hospitalstraße Nord (Knoten Rennbahn),

- Hospitalstraße Süd/Georgenstraße (Knoten),
- Clemdastraße (Knoten Rennbahn),
- Hinter der Mauer (Knoten),
- Nikolaitor (Knoten),
- Grimmelgasse (Knoten).

unübersichtliche Situationen

Neben den in Altstadtbereichen mit historisch gewachsenem Straßennetz und Straßenquerschnitten üblichen und praktisch kaum beseitigbaren verkehrlich unübersichtlichen Situationen bestehen weitere Nachteile in der Innenstadt, die mit Planungsmaßnahmen verbessert werden können. Dazu zählen besonders folgende Bereiche:

- Knoten Kasseler Straße - Bleichrasen - Frankfurter Straße,
- Knoten Hospitalstraße - Georgenstraße - Hinter der Mauer,
- Karlsplatz,
- Johannisplatz,
- Frauenplan.

unangepaßte Verhaltensweisen

- Zu schnelles Fahren; besonders in Hospitalstraße, Clemdastraße, entlang der Südseite des Marktes (Problem für Fußgängerbeziehungen Lutherplatz - Markt).
- Der Knoten Frankfurter Straße/Kasseler Straße wird häufig zugestaut.
- Nicht effiziente Nutzung des vorhandenen Verkehrsraumes in den engen Unterführungen im Zuge von Hospitalstraße, Clemdastraße und Gabelsbergerstraße.
- Verbotene Einfahrt in den Ehrensteig.
- Schleichverkehre durch die Innenstadt.
- Mißachtung der Querschnitteinteilung und der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit in der Straße Bleichrasen.
- Falschparker behindern in Schmelzerstraße und Goldschmiedenstraße Busse des ÖPNV.

2. Bauliche Mängel im Straßennetz

Erhebliche bauliche Mängel/schadhafte Fahrbahnen und Gehwege wurden in folgenden Straßen festgestellt:

- Ehrensteig,
- August-Bebel-Straße, **gravierender Mangel, erhöhter Handlungsbedarf**
- Hospitalstraße,
- Karl-Marx-Straße,
- Georgenstraße,
- Alexanderstraße,
- Wydenbrugkstraße, **gravierender Mangel, erhöhter Handlungsbedarf,**
- Untere Predigergasse, **gravierender Mangel, erhöhter Handlungsbedarf**
- Markt (Südrand),
- Uferstraße,
- Goethestraße,
- Sophienstraße (östlich), **gravierender Mangel, erhöhter Handlungsbedarf**
- Bahnhofstraße,
- Karlsplatz,
- Löberstraße, **gravierender Mangel**
- Frauenberg,
- Domstraße, **gravierender Mangel**
- Mönchstraße, **gravierender Mangel**
- Marienstraße,

3. Straßenraum- und Platzgestaltung

3.1 Straßenraumgestaltung

Zur Anpassung der Straßenräume an das Umfeld sind folgende Abschnitte verbesserungsbedürftig:

- Georgenstraße, **gravierender Mangel**
- Alexanderstraße, **gravierender Mangel**
- Sophienstraße, **gravierender Mangel** (im östlichen Abschnitt)
- Querstraße,
- Untere Predigergasse,
- Wydenbrugkstraße, **gravierender Mangel**
- Goldschmiedenstraße,
- Schmelzerstraße,
- Löberstraße.

3.2 Platzgestaltung

- Karlsplatz, **gravierender Mangel**
- Johannisplatz, **gravierender Mangel**
- Frauenplan, **gravierender Mangel**
- Theaterplatz, **gravierender Mangel**

4. Ruhender Verkehr

- vorhandenes Stellplatzangebot stark aufgeteilt (Parkplatzsuchverkehr), **gravierender Mangel**
- größere Anlagen in angemessener Nähe der Fußgängerzone fehlen, **gravierender Mangel**
- vorhandene größere Stellplatzangebote bestehen ausschließlich am Rand der Innenstadt.

5. ÖPNV

- Räumliche Trennung der beiden ZOB, **gravierender Mangel**
- schlechte Umsteigeverhältnisse zwischen Bussen und Bus - Bahn, **gravierender Mangel**
- unvollständige Ausstattung von ZOB und den Haltestellen in der Innenstadt,
- Behinderungen für den Busverkehr in den Abschnitten mit regelmäßigen Stauungen (besonders in der Bahnhofstraße).

6. Fußgänger und Fahrradverkehr

Fußgänger

- Zugänge von Nord in die Innenstadt unattraktiv (Unterführungen unter der Bahn), **gravierender Mangel**
- Verbindung zum Bahnhof und zum ZOB schlecht, **gravierender Mangel**
- zu schmale Gehwege in Untere Predigergasse, Alexanderstraße, Goldschmiedenstraße und Schmelzerstraße,
- Fußgängerzone ermöglicht keine "Rundgänge",
- Karlsplatz, Frauenplan und Johannisplatz mit geringer Aufenthaltsqualität,
- lange Wartezeiten an LSA-geregelten Knoten.

Fahrradverkehr

- Anbindung der Innenstadt an das östliche und nördliche Stadtgebiet fehlt,
- Abstellrichtungen sind nur an wenigen Stellen vorhanden,
- Gefährdung im Bleichrasen durch Überfahmung der Seitenstreifen durch den MIV.

Baustein 4: Entwicklung von Konzepten

1. Konzepte für das zukünftige Straßennetz

In einem ersten Untersuchungsschritt wurden in alternativen Grobkonzepten Lösungsvorschläge entwickelt, mit denen die Mängel beseitigt, zumindest abgebaut werden sollen. Dabei hat es sich gezeigt, daß wirkungsvolle Verbesserungen in der Innenstadt die Auslagerung von störendem Schleichverkehr bedingt. Diese Auslagerung erfordert, daß im Randstraßennetz zuerst Möglichkeiten zur Aufnahme des Verkehrs geschaffen werden. Neben den bereits erwogenen Maßnahmen zur Verlegung der B 19 und zur Umgestaltung der B 84 sind zusätzliche Maßnahmen notwendig. Auf diese Aspekte wird nachfolgend im **Abschnitt 1.1** eingegangen.

Aus den Grobkonzepten wurde eine Vorzugslösung ausgewählt, welche als Ziellösung dargestellt ist. Es ist davon auszugehen, daß diese Lösung voraussichtlich nicht in einem Zuge umgesetzt werden kann. Deshalb wurden zusätzlich zwei aufeinander aufbauende Zwischenstufen entwickelt.

Aufbauend auf dem Zielnetz wurden ein Konzept zur zukünftigen Verkehrsführung und Verkehrsregelung sowie Maßnahmevorschläge zur Verbesserung bedeutender Stadtabschnitte (Karlsplatz, Georgenstraße...) entwickelt. Diese sind im **Abschnitt 4** beschrieben.

Maßnahmen in den Randstraßen

Die Bestandsaufnahmen haben sehr deutlich gezeigt, daß die Innenstadt in erheblichem Umfang durch Durchgangsverkehr, der diesen Stadtabschnitt als Schleichverkehr durchquert, belastet ist. Eine Auslagerung setzt voraus, daß in den Randstraßen mit dessen Knotenpunkten eine Steigerung der Leistungsfähigkeit erfolgt. Ohne diese Verbesserungen sind Verlagerungen kaum zu erwarten, da bereits heute die Leistungsfähigkeitsgrenzen überschritten sind und erhebliche Stauungen regelmäßig auftreten.

Im **Bild 76** sind Maßnahmen zur Verbesserung der Randstraßen/Steigerung der Leistungsfähigkeit aufgeführt. Konkretisierte Vorschläge für die Knoten Rennbahn/Hospitalstraße und Rennbahn/Clemdastraße sind in den **Bildern 81 und 82** angegeben. Zusammenfassend werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Rennbahn durch Herstellung ausreichend langer Linksabbiegespuren an den Knoten mit Hospitalstraße und Clemdastraße,
- Verbreiterung von Hospitalstraße und Clemdastraße zur Schaffung von ausreichenden Linksabbiegespuren durch Verlegung/ Neubau von Fußgänger- und Radfahrerunterführungen unter der Bahn,
- Neubau der Wartburgallee (B 19) zwischen Löberstraße bis westlich des Hauptbahnhofes auf neuer Trasse,
- Rückbau/Umgestaltung der alten Wartburgallee im verlegten Abschnitt, einschließlich der Anpassung der Anschlußknoten an die neue Situation,
- Ausbau und Verlängerung der Müllerstraße zwischen Clemensstraße und neuer Wartburgallee,
- Umgestaltung (Anpassung an Bedürfnisse Fußgängerverkehr) Bahnhofstraße ab der neuen Wartburgallee bis über das Nikolaitor in den Karlsplatz hinein,

- Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Knotens Kasseler Straße/Bleichrasen aus Richtung Katharinenstraße,
- Neuordnung des ZOB im Bereich des Hauptbahnhofes,
- Neuordnung des Bahnhofsvorplatzes und Schaffung einer fußgängerfreundlichen Anbindung an die Innenstadt.

1.1 Zielnetz Stufe 1 (Bild 77)

In diesem Konzept sind im Randstraßennetz die zuvor beschriebenen Maßnahmen enthalten. Im internen Netz der Innenstadt sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Der Karlsplatz wird nach Süden für MIV gesperrt.
- Die Überfahrt Markt (Südseite) wird für den MIV tagsüber (z.B. 9.00 bis 18.00 Uhr) gesperrt (ÖPNV frei).
- Die Durchfahrt Wydenbrugkstraße/Predigerplatz wird für den MIV tagsüber (z.B. 9.00 bis 18.00 Uhr) gesperrt.
- Umbau von Georgenstraße, Wydenbrugkstraße, Sophienstraße, Alexanderstraße und Unterer Predigergasse nach stadtgestalterischen Gesichtspunkten unter Wahrung der Notwendigkeiten für den ÖPNV.
- Umbau/Umgestaltung von im Mängelverzeichnis aufgeführten Straßen und Plätzen zur Verbesserung von Straßenraumgestaltung, des Stadtbildes und zur Unterstützung der beabsichtigten verkehrlichen Beruhigung des gesamten Innenstadtquartiers. Maßgebend bei der Festlegung der zeitlichen Abfolge dieser Maßnahmen sollen die Dringlichkeit und die Schwere des festgestellten Mangels sein.

1.2 Zielnetz Stufe 2 (Bild 78)

Das Konzept baut auf Stufe 1 auf und enthält dementsprechend alle vorgeschlagenen Maßnahmen im Netz der Randstraßen. Es sind in der internen Verkehrsführung und Verkehrsregelung der Innenstadt zusätzlich zur Stufe 1 folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Die Überfahrt Markt Südseite wird für den MIV permanent gesperrt (ÖPNV frei).
- Die Goldschmiedenstraße wird in die Fußgängerzone einbezogen. Dem ÖPNV steht die Straße jedoch (bei verlangsamter Fahrt) zur Verfügung.
- Umbau/Umgestaltung von weiteren im Mängelverzeichnis aufgeführten Straßen und Plätzen zur Verbesserung von Straßenraumgestaltung, des Stadtbildes und zur Unterstützung der beabsichtigten verkehrlichen Beruhigung des gesamten Innenstadtquartiers. Maßgebend bei der Festlegung der zeitlichen Abfolge dieser Maßnahmen sollen die Dringlichkeit und die Schwere des festgestellten Mangels sein.

1.3 Zielnetz Stufe 3 (Bild 79)

Das Konzept baut auf Stufe 2 auf und enthält dementsprechend alle vorgeschlagenen Maßnahmen im Netz der Randstraßen. Es sind in der internen Verkehrsführung und Verkehrsregelung (**Bild 80**) der Innenstadt insgesamt folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Der Karlsplatz wird nach Süden für MIV gesperrt.
- Die Überfahrt Markt Südseite wird für den MIV permanent gesperrt (ÖPNV frei).
- Die Durchfahrt Wydenbrugkstraße/Predigerplatz wird für den MIV tagsüber (z.B. 9.00 bis 18.00 Uhr) gesperrt.
- Umbau von Georgenstraße, Wydenbrugkstraße, Sophienstraße, Alexanderstraße und Unterer Predigergasse nach stadtgestalterischen Gesichtspunkten unter Wahrung der Notwendigkeiten für den ÖPNV,
- Die Goldschmiedenstraße wird in die Fußgängerzone einbezogen. Dem ÖPNV steht die Straße jedoch (bei verlangsamter Fahrt) zur Verfügung.
- Die Durchfahrt durch die Sophienstraße wird im Abschnitt östlich der Querstraße für den MIV tagsüber (z.B. 9.00 bis 18.00 Uhr) gesperrt.
- Die Durchfahrt durch die Alexanderstraße wird im Abschnitt östlich der Querstraße für den MIV tagsüber (z.B. 9.00 bis 18.00 Uhr) gesperrt.
- Umbau/Umgestaltung von weiteren im Mängelverzeichnis aufgeführten Straßen und Plätzen zur Verbesserung von Straßenraumgestaltung, des Stadtbildes und zur Unterstützung der beabsichtigten verkehrlichen Beruhigung des gesamten Innenstadtquartiers.

2. Zukünftige Verkehrsbelastungen

Ein wesentliches Kriterium zur Beurteilung von Verkehrskonzepten stellen die zu erwartenden Verkehrsbelastungen dar. Dabei zeigt es sich für die Innenstadt von Eisenach wesentlich, ob die gesteckten Ziele, die eine deutliche Entlastung voraussetzen, ganz oder wenigstens teilweise erreicht werden können.

Zum Nachweis der Funktionstüchtigkeit und zur Darstellung der Zielerreichung wurde in der vorliegenden Untersuchung folgender Weg beschritten:

- Aufbau eines Instrumentariums durch Matrixerstellung und Netzverschlüsselung, mit dem über ein Umlenkmmodell die heutigen Verkehrsbelastungen im relevanten Netzausschnitt genügend genau abgebildet werden können.
- Eichung des Verfahrens.
- Aufbau einer Prognose-Matrix (im vorliegenden Fall "Status Quo-Verteilung " mit Zuschlägen für einen Prognosehorizont 2010).
- Aufbau und Verschlüsselung des Prognose-Zielnetzes und der Zwischenstufen.
- Umlenkung der Prognose-Matrix auf die Netze (einschließlich Analysenetz).

2.1 Analysematrix, Analysenetz und Umlenkung

2.1.1 Analysematrix

Die heutigen Verhältnisse sind durch die für die vorliegende Untersuchung durchgeführten Verkehrserhebungen soweit erfaßt, daß durch Hochrechnung der Daten, situationsorientierte Schlußfolgerungen und Plausibilitätsabgleiche eine Matrix aufgebaut werden kann. In diese Matrix sind als wesentlicher Bestandteil die Daten aus der Kennzeichenerfassung, welche Anteil und Verteilung von Durchgangsverkehr, Ziel- und Quellverkehr liefert, eingeflossen.

Der Binnenverkehr des Untersuchungsgebietes Innenstadt wurde über eine Differenzbetrachtung aus den Knotenpunktzählungen erzeugt. Dafür wurde in einem ersten Bearbeitungsschritt eine "Roh-Matrix" umgelegt, in der nur der Durchgangsverkehr,

Quell- und Zielverkehr enthalten waren. Im Rahmen der "Eichung" wurde in einer Differenzbetrachtung festgestellt, welche Verkehrsmengen (des Binnenverkehrs) in der Matrix fehlen, um die auf den Tagesverkehr hochgerechneten Zählergebnisse zu erreichen.

Der Verkehrs im Zuge städtischer Hauptstraßen am Rande des Untersuchungsgebietes wurde aus auf den Tagesverkehr hochgerechneten Knotenstromzählungen abgeleitet. Dafür wurden die im Rahmen der Untersuchung durchgeführten Verkehrszählungen und bereits vorliegende Ergebnisse anderer Untersuchungen genutzt. Mit diesem Vorgehen wird eine für das relevante Stadtgebiet vollständige und aussagekräftige Matrix geschaffen.

Die Analysematrix 2001 liegt für den werktäglichen Verkehr in der Dimension Kfz/Tag vor.

2.1.2 Analysenetz

Das Analysenetz stellt das für die Innenstadt relevante Straßennetz dar, in dem alle wichtigen Quartierstraßen enthalten sind. Dieses Netz, mit verfahrensbedingten Vereinfachungen für die Modellrechnung konzipiert, stellt das wesentliche heutige Straßennetz dar, in dem die bestehenden Regelungen (Ein-Richtungsstraßen, Abbiegeverbote, Geschwindigkeitsbeschränkungen ...) berücksichtigt sind.

2.1.3 Umlegungsverfahren

Zur Darstellung der Verkehrsbeziehungen wurde das Untersuchungsgebiet mit seinen Randabschnitten in mehr als 30 Verkehrszellen unterteilt. Mit diesem differenzierten Vorgehen können einerseits die berechneten Verkehrsbelastungen in eine gute Übereinstimmung mit den Zählergebnissen gebracht werden, andererseits wird ein System vorbereitet, mit dem die verkehrlichen Wirkungen von alternativen Prognose-Netzformen aufgezeigt werden können.

Zur Ermittlung von Verkehrsbelastungen auf rechnerischem Weg - per Umlegung von Matrizes auf Netzmodelle - wurde ein Verfahren gewählt, in dem folgende Parameter berücksichtigt werden:

- Streckenlänge zwischen Knotenpunkten,
- mittlere Geschwindigkeit je Streckenabschnitt,
- Leistungsfähigkeiten (Kapazität) und
- fahrtrichtungsabhängige Widerstände.

Im verwandten Verfahren wurden die Verkehrsbeziehungen in mehreren Schritten iterativ auf die Bestwege im Straßennetz umgelegt. In Abhängigkeit von Leistungsfähigkeit und erreichter Teilbelastung wurde über eine Restraint-Funktion der aktuelle Widerstand der Strecke berechnet und ggf. erhöht. Es wurden für jeden Einzelschritt der Umlegung die Bestwege berechnet, so daß alternative Routen berücksichtigt werden konnten und dabei inhaltlich ein realistisches Mehrwegverfahren Anwendung fand.

Im Rahmen der Eichung des Verfahrens wurden die angesetzten Parameter überprüft und soweit modifiziert, daß sich zwischen Umlegungsergebnis und hochgerechnetem Zählergebnis genügend genaue Übereinstimmung eingestellt hat.

Das Umlegungsergebnis ist in einem Belastungsplan im **Bild 83** dargestellt. Eine Gegenüberstellung zu den hochgerechneten Zählergebnissen (**Bild 28**) zeigt gute Übereinstimmungen auf. Es ist danach davon auszugehen, daß mit dem geeichten Modell die Prognosebelastungen für alternative zukünftige Netze mit angemessener Genauigkeit ermittelt werden können.

2.2 Verkehrsprognose

Prognosematrix

Da die für die Zukunft vorgesehenen Maßnahmen gemäß den Abschnitten 1.1 bis 1.4 zur Umsetzung voraussichtlich einen längeren Zeitraum erfordern und die Maßnahmen sich danach über einen längeren Zeitraum bewähren müssen, wurde die Untersuchung mit dem zukünftigen Verkehr vorgenommen. Die vorliegende Matrix für das Jahr 2001 wurde dazu auf einen Prognosehorizont um das Jahr 2010 hochgerechnet.

Bei der Erstellung der Prognosematrix wurden folgende Einflüsse berücksichtigt:

- Entwicklung der Bevölkerung,
- allgemeine wirtschaftliche Entwicklung,
- Entwicklung der Motorisierung/Mobilität,
- Entwicklung der jährlichen Fahrleistung,
- Kraftfahrzeugbestand.

Um eine gesicherte und ortsspezifische Prognose aufbauen zu können, wurden die Planungen der Stadt Eisenach (FNP, Bebauungspläne) sowie Angaben der einschlägigen und anerkannten Literatur (hier: Shell-Prognose „Mehr Autos – weniger Emissionen, Szenarien für Deutschland bis zum Jahr 2020“, September 1999) herangezogen. Nachfolgend sind die wesentlichen Einflüsse für die Prognose beschrieben.

○ **Entwicklung der Bevölkerung**

Während der vergangenen Jahrzehnten ist die Zahl der Einwohner in der Innenstadt von Eisenach stetig zurückgegangen. In der letzten Zeit hat sich die Abnahme verlangsamt, und die Einwohnerzahl hat sich eingeepegelt. Es ist bis zum Planungshorizont weder mit einer deutlichen Zunahme noch mit einer planungsrelevanten Abnahme der Bevölkerung zu rechnen, so daß hierfür in der Prognose keine Wirkungen berücksichtigt werden müssen.

○ **wirtschaftliche Entwicklung**

In Eisenach sind auch in der Innenstadt zwischen 1990 und 2000 zahlreiche Arbeitsplätze weggefallen, die nicht in vollem Umfang durch Neuansiedlungen kompensiert werden konnten. Neue Ansiedlungen fanden nicht auf Altstandorten statt, sondern überwiegend außerhalb der Innenstadt. Für die Zukunft ist im Bereich der Innenstadt mit keiner Ansiedlung von für die Planung relevanten größeren Unternehmen zu rechnen; Zuwächse werden voraussichtlich über die Ansiedlung von kleineren Betrieben des Handels und des tertiären Sektors realisiert, für die in der Innenstadt noch reichliche Flächen zur Verfügung stehen. Hierfür wird ein Zuschlag in der Prognose in der Art gewählt, daß aus der Spanne der Möglichkeiten der obere Wert angenommen wird.

○ **Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur**

Im Hauptstraßennetz der Stadt sind umfangreiche Maßnahmen für die Zukunft vorgesehen. Diese Maßnahmen im Hauptstraßennetz (Verlegung der Autobahn, Umwidmung eines Teils der alten Autobahn zur städtischen Hochleistungsstraße, Umordnung und Verbesserung von klassifizierten Hauptstraßen) werden hauptsächlich die Verkehrsbeziehungen zukünftig beeinflussen, die sich heute auf den Randstraßen der Innenstadt in Form hoher Belastungen auswirken. In der eher kleinräumigen Untersuchung für die Innenstadt können diese Wirkungen nicht untersucht werden. Es kann jedoch folgendes unterstellt werden:

- Die Maßnahmen bewirken Entlastungen der Randstraßen der Innenstadt.
- Von Entlastungen betroffen ist hauptsächlich die Relation des Ost-West-Verkehrs, die heute im Zuge von Rennbahn und Clemensstraße verläuft.
- Verbesserungen im Autobahnnetz in Thüringen (A 71) werden tendenziell Entlastung (B 19) bewirken, da der Raum südlich von Eisenach zur Relation Ost von dieser Verbindung profitiert.
- In der Innenstadt werden sich die Wirkungen dieser Maßnahmen soweit nutzen lassen, als daß für eine Auslagerung unerwünschten Durchgangsverkehrs im dann entlasteten Randstraßennetz Freiraum geschaffen wird.

○ **Kraftfahrzeugbestand**

Pkw-Bestand und Bevölkerung, ausgedrückt als Pkw-Dichte werden allgemein als bedeutendster Schlüsselwert für die Prognose des Verkehrsaufkommens angesehen und genutzt. In Abhängigkeit des Prognoseszenarios (eher optimistisch/ eher pessimistisch) steigt die Pkw-Dichte von 651 bzw. 650 Pkw/1000 Erwachsene im Jahr 2001 auf 704 bzw. 682 Pkw/1000 Erwachsene an. Daraus leitet sich ein Anstieg zwischen aufgerundet +6 und +9 % ab.

○ **Entwicklung jährliche Fahrleistung**

Die jährliche Fahrleistung pro Pkw hat im vergangenen Jahrzehnt erst sprunghaft, dann abgeflacht abgenommen. Auch für die Zukunft wird angenommen, daß sie weiter abnehmen wird. Je nach Szenario wird mit einem Rückgang von heute ca. 12.500 km/Pkw und Jahr auf ca. 12.200 bzw. 12.400 km/Pkw entsprechend -1 bis -2,5 % gerechnet.

○ **Überlagerung der Einflüsse / Prognosefaktor / Prognosematrix**

Aus den genannten Einflußfaktoren liegt die Spanne für einen Prognosefaktor zwischen 5,5 und 8 %. Aus dieser Spanne wird für die vorliegende Untersuchung ein Prognosezuschlag mit + 8 % angesetzt. Mit diesem Zuschlag wurde die Matrix auf das Prognosejahr 2010 hochgerechnet.

Anmerkung:

In die Prognose konnte die Entlastung des Stadtgebietes infolge der Maßnahmen im Hauptstraßennetz nicht einbezogen werden, da die kleinräumige Untersuchung für die Innenstadt dafür ungeeignet ist und zur Zeit angemessen differenzierte Angaben für die Untersuchung nicht zur Verfügung stehen. In der Prognosematrix sind deshalb alle Verkehrsbeziehungen der Analyse per Prognosefaktor hochgerechnet und nicht verlagert enthalten. Bei der Beurteilung der Prognosebelastungen ist (qualitativ) zu berücksichtigen, daß eine deutliche Entlastung der Randstraßen besonders in Rennbahn und Clemensstraße eintreten wird.

2.3 Prognose-Umlegungen

Für die Berechnung der zukünftigen Verkehrsbelastungen wurde das in der Analyse geeichte Umlegungsmodell sowie die Prognosematrix herangezogen. Es wurden Umlegungen für folgende Planfälle berechnet:

- Analysenet / Prognosematrix,
- Zielnetz Stufe 1,
- Zielnetz Stufe 2,
- Zielnetz Stufe 3.

2.4 Ergebnisse

Die Ergebnisse sind in Belastungsdarstellungen in der Dimension Kfz/Tag für den werktäglichen Verkehr angegeben.

Analysenet / Prognosematrix: Planfall 0 (Bild 84)

In einem ersten Bearbeitungsschritt wurden die Prognose-Verkehrsbeziehungen auf das Analysenet umgelegt. Dies soll aufzeigen, welche Wirkungen eintreten, wenn keine Maßnahmen ergriffen werden.

- Die Verkehrsbelastungen steigen im gesamten Netz um etwa 8 % an.
- In den heute bereits kritischen Straßenabschnitten und an den neuralgischen Knotenpunkten in der Innenstadt und an den Randstraßen nehmen die Probleme weiter zu.

- Ohne Maßnahmen im Randstraßennetz werden sich die Schleichverkehre durch die Innenstadt verstärken.

Zielnetz Stufe 1 (Bild 85)

In diesem Netz sind als wesentliche Maßnahmen die Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Knoten im Zuge der Randknoten, die Verlegung der Wartburgallee, die Sperrung der Marktvorbeifahrt und der Überfahrt über den Karlsplatz für MIV sowie flankierende Maßnahmen zur weiteren verkehrlichen Beruhigung der Innenstadt berücksichtigt.

- Die Innenstadt wird wirkungsvoll entlastet (Querschnittbelastungen Zielnetz; Klammerwerte Planfall 0 als Vergleichswert):
 - Katharinenstraße ca. 4.500 Kfz/Tag (ca. 8.000 Kfz/Tag),
 - Georgenstraße ca. 7.500 Kfz/Tag (ca. 15.700 Kfz/Tag),
 - Alexanderstraße ca. 3.900 Kfz/Tag (ca. 4.900 Kfz/Tag),
 - Sophienstraße ca. 3.800 Kfz/Tag (ca. 5.100 Kfz/Tag),
 - Hospitalstraße ca. 7.400 Kfz/Tag (ca. 11.200 Kfz/Tag),
- Auf den Randstraßen steigen die Belastungen sehr deutlich an. (Querschnittbelastungen Zielnetz; Klammerwerte Planfall 0 als Vergleichswert):
 - Rennbahn West ca. 14.000 Kfz/Tag (ca. 10.700 Kfz/Tag),
 - Rennbahn / Clemensstraße ca. 27.800 Kfz/Tag (ca. 16.400 Kfz/Tag),
 - Wartburgallee Nord ca. 25.300 Kfz/Tag (ca. 15.600 Kfz/Tag),
 - Wartburgallee Süd ca. 15.100 Kfz/Tag (ca. 13.200 Kfz/Tag).

Anmerkung:

Bei den ermittelten Belastungssteigerungen auf den Randstraße ist zu beachten, daß die bis zum Prognosehorizont zu erwartenden Verkehrsverlagerungen, die (wie bereits ausgeführt) zu einer deutlichen Reduzierung der Grundbelastung führen werden, nicht berücksichtigt sind.

Zielnetz Stufe 2 (Bild 86)

In diesem Netz sind als wesentliche Maßnahmen zusätzlich zu denen der 1. Stufe die Einbeziehung der Goldschmiedenstraße in die Fußgängerzone unterstellt.

- Die Innenstadt wird vergleichbar zu Stufe 1 wirkungsvoll entlastet
- Auf den Randstraßen steigen die Belastungen wie in Stufe 1 sehr deutlich an.
- Die geringen Unterschiede zu Stufe 1 beschränken sich ausschließlich auf Goldschmiedenstraße, Schmelzerstraße und Lutherstraße.

Zielnetz Stufe 3 (Bild 87)

In diesem Netz ist als wesentliche Maßnahmen zusätzlich zu den Maßnahmen der Stufe 1 und 2 die Sperrung der Ostabschnitte von Sophienstraße und Alexanderstraße berücksichtigt.

- Die Innenstadt wird zum Teil wirkungsvoll entlastet (Querschnittbelastungen Zielnetz; Klammerwerte Planfall 0 als Vergleichswert):
 - Katharinenstraße ca. 5.700 Kfz/Tag (ca. 8.000 Kfz/Tag),
 - Georgenstraße ca. 7.100 Kfz/Tag (ca. 15.700 Kfz/Tag),
 - Alexanderstraße ca. 4.000 Kfz/Tag (ca. 4.900 Kfz/Tag),
 - Sophienstraße ca. 2.700 Kfz/Tag (ca. 5.100 Kfz/Tag),
 - Hospitalstraße ca. 9.600 Kfz/Tag (ca. 11.200 Kfz/Tag),
- Auf den Randstraßen steigen die Belastungen sehr deutlich an. (Querschnittbelastungen Zielnetz; Klammerwerte Planfall 0 als Vergleichswert):
 - Rennbahn West ca. 12.700 Kfz/Tag (ca. 10.700 Kfz/Tag),
 - Rennbahn / Clemensstraße ca. 29.200 Kfz/Tag (ca. 16.400 Kfz/Tag),
 - Wartburgallee Nord ca. 25.300 Kfz/Tag (ca. 15.600 Kfz/Tag),
 - Wartburgallee Süd ca. 15.100 Kfz/Tag (ca. 13.200 Kfz/Tag).
 -

Anmerkung:

Bei den ermittelten Belastungssteigerungen auf den Randstraße ist zu beachten, daß die bis zum Prognosehorizont zu erwartenden Verkehrsverlagerungen, die (wie bereits ausgeführt) zu einer deutlichen Reduzierung der Grundbelastung führen werden, nicht berücksichtigt sind.

3. Konzept Straßenraumgestaltung

Die Bestandsaufnahmen und die Mängelanalyse haben gezeigt, daß es Gestaltungsdefizite in nicht unerheblichem Maße gibt. Diese gilt es, in Verbindung und in Abstimmung mit den Konzepten für den MIV, den ÖPNV sowie für den Fußgänger- und Fahrradverkehr zu beseitigen. Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes werden dafür beispielgebende Lösungen für ausgewählte wichtige Bereiche als Handlungskonzept entwickelt. In auf den VEP folgenden Arbeitsschritten sind detaillierte Planungen aufzustellen, wofür zunächst, zur Vervollständigung von Planungsgrundlagen, noch ergänzende Bestandserfassungen vorzunehmen sind.

Die festgestellten Gestaltungsdefizite zeigen sich vor allem in nicht an die städtebauliche und verkehrliche Situation angepaßte Querschnitten und Platzgestaltungen. Die Konzepte sehen deshalb vor, Straßenzüge und Plätze den ihnen zugeteilten Aufgaben entsprechend und im Sinne der beabsichtigten Verkehrsberuhigung derart umzugestalten, daß Fahrbahnen und Flächen für den ruhenden Verkehr auf ein aus verkehrlicher Sicht notwendiges Maß reduziert werden. Dabei gewonnene Räume sollen dazu genutzt werden, die historisch gewachsene Stadtgestalt der Innenstadt besser aufzugreifen und gegenüber der heutigen, oft nur von Autofahrer-Bedürfnissen geprägten Ausbildung zu entlasten. Gerade in einer Stadt mit einer aufgrund der Historie mit Wartburg und z.B. Lutherhaus hohen Besucherzahl sind zur Erhaltung bzw. Verbesserung der Qualität Verweilbereiche und Begegnungsräume zu schaffen. Dies muß jedoch so geschehen, daß daneben verkehrliche Notwendigkeiten und eine angemessene verkehrliche Erschließung des Wohn-, Arbeits- und Einkaufsstandortes einer modernen Stadt gewahrt werden.

Umgestaltung Karlsplatz

Der Karlsplatz stellt sich heute in einer Gestaltung dar, die wesentlich von nicht mehr benötigten Flächen für den Kfz-Verkehr geprägt wird, und es sind noch Fragmente in Form erhaltener Schienenabschnitte aus der Zeit vorhanden, als in Eisenach Straßenbahnen fuhren.

Auf dem im Stadtgefüge bedeutenden Karlsplatz soll mehr Raum für Fußgänger geschaffen werden, wozu eine umfangreiche Umgestaltung erforderlich ist. In Anlehnung an das Gestaltungskonzept der Stadt aus anderen Bereichen, z.B. Markt, soll der Karlsplatz den Charakter eines weitläufigen Stadtplatzes mit Aufenthaltscharakter erhalten.

Im **Bild 88** ist als Konzeptplanung ein Umbauvorschlag im Lageplan für den Karlsplatz dargestellt, im **Bild 89** ein Querschnitt, in dem der Südabschnitt des Platzes mit den vorgeschlagenen Bushaltestellen angegeben ist. Folgende Merkmale werden hervorgehoben:

- Der Platz soll in Abschnitte mit unterschiedlichen Funktionen gegliedert, dabei jedoch als Einheit gestaltet werden.
- Gemäß dem vorgeschlagenen Verkehrskonzept für die Innenstadt sollen auch in Zukunft die Alexanderstraße und der Straßenzug Nikolaistraße - Sophienstraße zur Erschließung der Innenstadt dienen. Die Platzüberfahrt im Zuge Bahnhofstraße - Karlsplatz - Johannisstraße soll dagegen für den MIV nicht mehr zulässig sein. Damit entsteht ein relativ großer vom MIV freier Platzabschnitt für den Karlsplatz.
- Im Nordabschnitt mit Alexanderstraße und Nikolaistraße dominieren die Belange des MIV. Funktions- und Aufenthaltsflächen für Fußgänger sind entlang der Bebauung auszubilden, wofür ein ca. 5 m breiter Streifen vorgeschlagen wird.
- Die Busse des ÖPNV sollen im Zuge der Johannisstraße in einer Bus-Schneise im Platz entlang des südlichen Platzrandes geführt werden. Es wird die Kennzeichnung

des befahrbaren Platzabschnittes durch eine mit Rinnen und/oder Tiefborde begrenzte Fahrfläche vorgeschlagen. Die Fahrbahn soll mit einem besonderen Belag gestaltet werden, um so auf den Busverkehr hinzuweisen. (Diese Gestaltung soll nach Westen hin und im Verlauf der Goldschmiedenstraße ebenfalls verwandt werden.)

- Nahe der Einmündung der Karlstraße in den Platz soll eine zentrale Bushaltestelle hergestellt werden, die über eine zeitgemäße Ausstattung verfügt. Dazu gehören eine im Haltestellenbereich eingetieft Busfahrbahn, an Niederflurtechnik angepaßte Borde, eine Überdachung zum Wetterschutz und ggf. ein kleiner Service-Stützpunkt, eine Informationsstele mit Fahrplanaushang, Uhr... .
- Die Platzfläche um das Lutherdenkmal soll Fußgängern vorbehalten, mit angemessenen Merkmalen für eine besonderer Aufenthaltsqualität gestaltet werden und eine möglichst breit gefächerte Nutzung zulassen. Dementsprechend ist für den Stadtplatz nicht an die Anordnung großflächiger Pflanzbeete und Grünanlagen gedacht, sondern es ist überwiegend eine Befestigung der Fläche vorgesehen, die von Strukturen und den Materialien noch zu definieren ist.
- Begrünung in Form von zwei Baumreihen ist im Platz entlang der Westseite vorgeschlagen. Unter den Bäumen können ruhige Abschnitte eingeordnet werden sowie ein Straßencafé.
- Die Freiflächen vor der Kirche sollen entsprechend der besonderen Situation gestaltet werden. Dazu ist eine von der größeren Fläche um das Lutherdenkmal abweichende Gestaltung möglich.
- Für den Andienungsverkehr der Anlieger des Karlsplatzes stehen, zeitlich und für Fahrzeuggrößen begrenzt, Flächen entlang der Bauseiten zur Verfügung.

Anmerkung: Es wird empfohlen, in einem städtebaulich-gestalterischen Wettbewerb die Platzgestaltung zu klären, bei dem Architekten in Zusammenarbeit mit Verkehrsplanern für die Stadt Lösungsvorschläge entwickeln.

Gestaltung Goldschmiedenstraße

Mit der geplanten Erweiterung der Fußgängerzone (Ausführungen zur Fußgängerzone sind im **Abschnitt 6.1** enthalten) in der Goldschmiedenstraße und am Karlsplatz werden städtische Räume für Fußgänger und Radfahrer zurückgewonnen. Die Konzepte sehen dabei vor, die Verkehrsarten gleichwertig zu betrachten. In der Goldschmiedenstraße zeigt sich das darin, daß die Straße als verkehrsberuhigter Bereich geregelt und dem Mischprinzip folgend gestaltet werden soll. Aufgrund der geringen Geschwindigkeiten sind im Grundsatz keine gegenseitigen Beeinträchtigungen und Gefährdungen zu erwarten.

Der Gestaltungsvorschlag für die Goldschmiedenstraße ist als Konzeptplan im **Bild 91** dargestellt; die Querschnitteinteilung mit einem Lageplanausschnitt im **Bild 92**. Folgende Merkmale werden hervorgehoben:

- Die Regelung der zwischen den Grundstücken ca. 7,40 m breiten Straße erfolgt in zwei getrennten Abschnitten (Verkehrsberuhigter Bereich bis Einfahrt Tiefgarage für Begegnungsverkehr, danach in Richtung Markt als Fußgängerzone mit Busverkehr in einer Richtung, ggf. Fahrradverkehr frei für beide Richtungen); Kfz-Begegnungen sind im Ostabschnitt in dafür vorgesehenen Bereichen möglich,
- Die Gestaltung des Straßenquerschnittes erfolgt so, daß die befahrbaren Flächen durch das Material gekennzeichnet und hervorgehoben werden.
- Im gesamten Streckenabschnitt ist Parken nicht möglich; Andienungsverkehr ist nur in festgelegten Zeitabschnitten zuzulassen.

Anmerkung: Die heutigen Nutzungen in der Goldschmiedenstraße führen voraussichtlich noch zu keiner völlig zufriedenstellenden Nutzung der Straße als Fußgängerstraße. Die vorgeschlagenen Regelungen fördern zwar Gewerbe und Handel, jedoch sind flankierende Maßnahmen sinnvoll und erforderlich, die u.a. über eine frühzeitige Information von Ladeninhabern und Hauseigentümer ablaufen kann, damit die Vorlaufzeit zielführend genutzt wird.

Frauenplan und Johannisplatz

Zur Beseitigung gestalterischer und funktionaler Defizite sind beide Plätze umzugestalten. Ziel ist es, daß die Plätze nicht wie bisher als Parkplatz mit eher zufälligen Restflächen, sondern als Stadtplatz verstanden werden. Reisebusse sollen nur zum Ein- und Aussteigen halten und dort nicht Parken. Stellplätze für Reisebusse können beispielsweise im Bereich Karl-Marx-Straße realisiert werden.

Die Gestaltung der Plätze ist im Rahmen der nachfolgenden Planungsarbeiten zu klären. Dabei sind die Gesichtspunkte von Stadtgeschichte und Raumgefüge zu beachten, ohne daß deshalb neuzeitliche Bedürfnisse, die auch mit dem Auto zusammenhängen, vernachlässigt werden.

Theaterplatz

Der ursprünglich klassizistisch ausgebildete Platz wird heute dominant als Fläche für den fließenden und ruhenden Verkehr genutzt. Die repräsentierende Platzgestalt ist dabei kaum mehr abzulesen. Im Rahmen nachfolgend zu entwickelnder Planungen für die Umgestaltung des Theaterplatzes sind die Verkehrsflächen neu zu ordnen, dabei ist das Parken zurückzudrängen und der Charakter eines Vorplatzes zum Theater deutlich herauszuarbeiten.

Georgenstraße

Zur Beseitigung vorhandener Defizite und Mängel soll die Georgenstraße zwischen Hospitalstraße und der Einmündung in den Markt umfangreich umgestaltet werden. Dabei ist beachtet, daß der Abschnitt östlich der Wydenbrugkstraße als Tor/Eingangsbereich zur Fußgängerzone zu verstehen ist.

Ein konzeptionell ausgearbeiteter Lösungsvorschlag ist im **Bild 93** dargestellt, Querschnitte in den **Bildern 94 und 95**. Folgende Maßnahmen werden hervorgehoben:

- Die Fahrbahnbreite wird mit 6,00 m vorgeschlagen. Diese Breite reicht für die Busse des ÖPNV auch im Begegnungsfall aus.
- Im Westabschnitt sollen Parkstreifen angelegt werden, die von Pflanzinseln mit Bäumen unterbrochen werden.
- Der Ostabschnitt soll ab der Wydenbrugkstraße Süd für die Busse des ÖPNV, für den Fahrradverkehr, auf Zeiträume beschränkt zur Andienung und für Anlieger (mit Sondergenehmigung) freigegeben werden. Dafür ist eine Geschwindigkeitsregelung passend, in der die Höchstgeschwindigkeit unterhalb von 30 km/h festgelegt wird. Entsprechend der weitergehenden verkehrlichen Beruhigung ist in der nachfolgenden detaillierteren Planung zu prüfen, ob die Begrenzung der befahrbaren Flächen durch Tiefborde erfolgen kann, damit dieser Straßenabschnitt aus gestalterischer Sicht besser in den Fußgängerbereich der Altstadt integriert wird.

Wydenbrugkstraße

Aufgrund des derzeitigen Straßenzustandes ist eine baldige Erneuerung erforderlich. Im **Bild 96** ist dazu eine neue Querschnitteinteilung vorgeschlagen, die von einer

Einengung der Fahrbahn auf eine Breite von 5,50 m ausgeht und den gewonnenen Raum für Fußgänger nutzt.

Im **Bild 93** ist im Lageplan auf die Straße eingegangen. Aus den Merkmalen wird der Vorschlag hervorgehoben, nach dem zur Vermeidung zu hoher Kfz-Geschwindigkeiten begrünte Engstellen (Bäume oder Rankgerüste) hergestellt werden sollen, in denen kein Kfz-Begegnungen möglich sind.

Alexanderstraße

Die Straße soll wegen des engen Straßenprofils durchgehend mit einer Fahrbahnbreite von 3,50 m ausgebaut werden. Die Fahrbahn ist nur an den Stellen zu verbreitern, an denen Stellplätze für den ruhenden Verkehr/zur Andienung hergestellt werden sollen. Die überschüssigen Breiten sollen den heute zu schmalen Gehwegen zugeschlagen werden. Ein Beispiel hierfür ist in einem Querschnitt im **Bildern 97** dargestellt. Es ist zu beachten, daß die heute auf der Südseite vorhandenen sehr knappen Gehwegbreiten auf wenigstens 1 m erweitert werden.

Bei der nachfolgenden Detailplanung ist im Lageplan zu lösen, wo Abschnitte mit Parken/Andienung anzuordnen sind und wo ggf. Flächen zur Begrünung mit Baum/Rankgerüst untergebracht werden können.

Sophienstraße

Die Straße soll wegen des engen Straßenprofils, wie auch die Alexanderstraße, im noch nicht umgebauten Abschnitt durchgehend mit einer Fahrbahnbreite von 3,50 m ausgebaut werden. Die Fahrbahn ist nur an den Stellen zu verbreitern, an denen Stellplätze für den ruhenden Verkehr/zur Andienung hergestellt werden sollen. Die überschüssigen Breiten sollen den heute zu schmalen Gehwegen zugeschlagen werden. Ein Beispiel hierfür ist in einem Querschnitt im **Bildern 98** dargestellt.

Bei der nachfolgenden Detailplanung ist im Lageplan zu lösen, wo Abschnitte mit Parken/Andienung anzuordnen sind und wo ggf. Flächen zur Begrünung mit Baum/Rankgerüst untergebracht werden können.

Untere Predigergasse

Nach dem Konzept zur Verkehrsregelung wird die Straße, die heute vom Durchgangsverkehr in vergleichsweise hohem Maße beansprucht wird, rückgestuft und weitgehend entlastet. Deshalb kann in dem sehr engen Straßenprofil mit einer Breite von nur 5,40 m zwischen den Gebäuden mit Zeichen 325 ein Verkehrsberuhigter Bereich eingerichtet werden.

Im **Bild 99** ist ein Vorschlag für den Querschnitt dargestellt, in dem zwischen Rinnen eine befahrbarer Bereich mit einer Breite von nur 3,00 m zur Verfügung steht. Beidseits sollen gepflasterte Streifen mit einer Breite von jeweils 1,70 m hergestellt werden.

Schmelzerstraße

Die Straße soll wegen des engen Straßenprofils durchgehend mit einer Fahrbahnbreite von 3,50 m ausgebaut werden. Die Fahrbahn ist nur an den Stellen zu verbreitern, an denen Stellplätze für den ruhenden Verkehr/zur Andienung hergestellt werden sollen und können. Die überschüssigen Breiten sollen den heute schmalen Gehwegen zugeschlagen werden. Ein Beispiel hierfür ist in einem Querschnitt im **Bild 100** dargestellt.

Bei der nachfolgenden Detailplanung ist im Lageplan zu lösen, wo Abschnitte mit Parken/Andienung anzuordnen sind und wo ggf. Flächen zur Begrünung mit Baum/Rankgerüst untergebracht werden können.

Hospitalstraße und Clemdastraße

Zur Umgestaltung des Querschnittes ist im **Bild 101** für die Hospitalstraße ein Vorschlag dargestellt. Es wird in zwei Alternativen (für die Clemdastraße sinngemäß) vorgeschlagen, den zur Zeit 8,50 m breiten Fahrbahnquerschnitt auf 6,50 m zurückzubauen und beidseits Maßnahmen für den Radverkehr zu ergreifen.

Karl-Marx-Straße

Es wird vorgeschlagen, wie im **Bild 102** dargestellt, einseitig einen Parkstreifen herzustellen, der regelmäßig von Maßnahmen zur Begrünung durch Bäume unterbrochen wird.

4. Konzept Ruhender Verkehr

In der Innenstadt von Eisenach besteht heute, wie vorliegende Angaben und die ergänzenden Bestandsaufnahmen gezeigt haben, ein räumlich stark aufgeteiltes Stellplatzangebot mit einer großen Zahl kleiner Anlagen. Dies bewirkt in erheblichem Umfang Parkplatzsuchverkehr, wobei, diesen unerwünschten Effekt verstärkend, die Parkplatzsuchenden auch danach trachten, möglichst einen kostenfreien Stellplatz und diesen obendrein unmittelbar vor dem Ziel zu ergattern.

Im zukünftigen Verkehrskonzept ist vorgesehen, Verkehrsbeziehungen durch die und innerhalb der Innenstadt zu reduzieren. Zur Verstärkung der Wirkungen sind auch Anpassungen im ruhenden Verkehr erforderlich. Mit leistungsfähigen Parkierungsanlagen, die am Rande der Kernstadt (Kernstadt = Innenstadtabschnitt um Fußgängerzone/Einkaufsbereich) angeordnet sind und die auf kurzem Weg vom umgebenden Hauptstraßennetz erreicht werden können, wird dazu ein Beitrag geleistet. Die gewünschte Wirkung tritt besonders dann ein, wenn gleichzeitig das stark aufgeteilt vorhandene Angebot an Stellplätzen in der Innenstadt für den Einkaufs- und Besucherverkehr reduziert wird; diese Stellplätze können entweder für Bewohner reserviert oder zur Verbesserung der Straßenraumgestaltung genutzt werden.

Im **Bild 103** sind die größeren Parkierungsanlagen in der Innenstadt angegeben. Dabei ist zwischen vorhandenen Anlagen und geplanten Einrichtungen unterschieden.

Parkierungsanlage im Bereich Ostrand der Innenstadt

Der Zielverkehr fährt heute und in Zukunft von Osten aus in hohem Maße über Bahnhofstraße und Karlsplatz in die Innenstadt ein. Besonders für den Einkaufs- und Erledigungsverkehr ist es sinnvoll, diesen Verkehr bereits vor dem Erreichen der Kernstadt (=Innenstadtabschnitt um Fußgängerzone/Einkaufsbereich) abzufangen, um so Belastungen durch den MIV zu reduzieren. Vorteilhaft wäre eine Lösung, in der eine Anbindung für den MIV von der Wartburgallee aus erfolgt und die Fußgängerzugänge zum Karlsplatz hin orientiert sind.

Für die Parkierungsanlage wird ein Stellplatzangebot von 250...300 Stellplätze als angemessen eingestuft. Dies ist einerseits eine Größenordnung, die als ein zusätzliches Angebot und als Ersatz für entfallende Stellplätze innerhalb der Kernstadt richtig scheint und die andererseits eine wirtschaftliche Größe für eine Parkierungsanlage darstellt.

Parkierungsanlage im Bereich Westrand der Innenstadt

In bereits vorliegenden Überlegungen der Stadt ist eine Parkhaus "Hinter der Mauer" enthalten. Diese Parkierungsanlage ist für den Verkehr aus Richtung Westen noch akzeptabel zur Kernstadt angeordnet (Fußwegentfernung ca. 400 m) und kann als zusätzliches Angebot sowie als Ersatz für in der Kernstadt entfallende Stellplätze herangezogen werden. Die Anlage kann vom Hauptstraßennetz aus per Parkleitsystem erreicht werden.

Parkplatz "Alter Busbahnhof"

Anstelle des heutigen ZOB im Bereich Müllerstraße (Verlagerung an andere Stelle direkt am Bahnhof) sieht die städtische Planung eine Parkierungsanlage vor. Diese Anlage ist sehr gut und direkt an das zukünftige Hauptstraßennetz anzuschließen und zur Bahnhofstraße und zum Karlsplatz mit kurzen Wegen verbunden.

Parkplatz Post

Von der Stadt wird erwogen, auf dem Gelände der Post Stellplätze einzurichten. Aufgrund der beschränkten Fläche und wegen des Eigenbedarfs kann voraussichtlich nur ein kleines Angebot der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden. Vorgeschlagen wird, diese Stellplätze als Ersatz für Stellplätze im Straßenraum anzusetzen.

Reisebusse

Für Reisebusse, die heute zum Teil auf wertvollen Stadtplätzen abgestellt werden (besonders Frauenplan), sind als Ersatz entsprechende Parkierungsflächen vorzusehen. Möglichkeiten bestehen in der Karl-Marx-Straße auf ehemaligen Industrieflächen.

weitergehende Planungen

Im Rahmen nachfolgender Untersuchungen in auf die Verkehrsentwicklungsplanung folgenden Stufen sind weitergehende und detaillierte Planungen für Maßnahmen und zur Regelung des ruhenden Verkehrs erforderlich. Darin ist auf folgende Aspekte einzugehen, wobei das bereits vorliegende Konzept für den ruhenden Verkehr anhand des VEP-Konzeptes zu aktualisieren und anzupassen ist:

- Parkvorrechte für Bewohner,
- konzentriertes Stellplatzangebot für den Einkaufs- und Erledigungsverkehr,
- Stellplatzangebote für Beschäftigte der Innenstadt,
- Stellplätze für Besucher/Tourismus,
- Park-Leistsystem,
- Bewirtschaftung des Parkraumes.

5. Konzept ÖPNV

Die Innenstadt von Eisenach ist durch den ÖPNV ausreichend gut erschlossen. Als gravierender Mangel hat sich die räumliche Trennung der beiden ZOB (Stadt und Regionalverkehr) herausgestellt, die heute am Rande des Untersuchungsgebietes liegen. Im Zuge der Verlegung der B 19 ergeben sich grundlegende Möglichkeiten zur Neugestaltung des Bahnhofsquartiers. Diese sollten unbedingt dazu genutzt werden, die beiden ZOB zusammenzulegen und in einer den heutigen Anforderungen gerechten Anlage aufgehen zu lassen.

In der Bestandsaufnahme wurde festgestellt, daß der ÖPNV durch hohe Verkehrsbelastungen in der Innenstadt und durch überstaute Straßen behindert wird (Beispiel: Georgenstraße). Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verkehrsführung und zur Verkehrsregelungen haben das Ziel, die Innenstadt zu entlasten. Davon profitiert in hohem Maße auch der ÖPNV, der im Gegensatz zum MIV auf seinen heutigen Routen verbleiben soll, dort aber, wie die Berechnungsergebnisse der Verkehrsbelastungen zeigen, in deutlich entlasteten Straßenzügen geführt werden kann.

Ein weiterer wesentlicher Inhalt eines ÖPNV-Konzeptes für die Innenstadt soll die Gestaltung der zentralen Haltestelle Karlsplatz sein (Konzept in den **Bildern 88 und 89** dargestellt). Die Haltestelle soll folgende Merkmale aufweisen:

- kompakte Wetterschutzeinrichtung,
- audiovisuelle Fahrgastinformation,
- Kasseler Sonderbord zur Anpassung an den Einsatz von Niederflurtechnik.

Für den weiteren Planungsablauf werden als Planungsempfehlung folgende Vorschläge gemacht:

- Neuordnung des ZOB am Bahnhof auf Grundlage einer umfassenden Planung; Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV und besonders an Verknüpfungstellen mit der Schiene werden vom Freistaat in besonderer Weise unterstützt und finanziell ggf. mit der Übernahme von mehr als 85 % der Herstellungskosten gefördert.
- Weiterführung der Planung für die Haltestellen Karlsplatz und Georgenstraße (förderfähig),
- Prüfung der Möglichkeiten zur Beschleunigung des ÖPNV an den LSA-geregelten Knotenpunkten in der Innenstadt sowie auf den Randstraßen (förderfähig).

6. Konzepte Fußgänger- und Fahrradverkehr

Konzepte zur Verbesserung der Situation der Fußgänger und Radfahrer stehen in engem Zusammenhang mit der Veränderung bzw. Verbesserung im Bereich MIV. Als zielführend im Sinne einer Verbesserung wird die in der Stufe 2 zu argumentierende Struktur des Straßennetzes betrachtet und darauf aufgebaut. Ein Bezug auf die Stufe 3 bedeutet keine wesentlich veränderten Bedingungen im Bereich Fußgänger- und Radverkehr.

6.1 Fußgängerverkehr

In den Bestandsaufnahmen hat sich gezeigt, daß keine ausreichenden Anbindungen der Innenstadt zu den übrigen Stadtgebieten vorhanden sind. Um die Erreichbarkeit der Innenstadt zu verbessern, sollen im Zusammenhang mit den Umbaumaßnahmen an den Knoten der Randstraßen Querungsmöglichkeiten für Fußgänger gestaltet werden. Dazu gehören unter anderem eigenständigen Tunnel unter den Trassen der Bahn sowie entsprechende Signalisierungsprogramme, die erträgliche Wartezeiten für Fußgänger mit sich bringen.

Das Konzept sieht für den Karlsplatz vor, MIV nur noch in der Relation Alexanderstraße/Bahnhofstraße und in der Gegenrichtung zwischen Bahnhofstraße/Sophienstraße zuzulassen, der ÖPNV überfährt den Karlsplatz wie gewohnt. Die so gewonnen Flächen werden den Fußgängern zugeschlagen. Durch die Herausnahme des MIV entsteht ein dem eigentlichen Charakter gerecht werdender weitläufiger Stadtplatz.

Der Karlsplatz wird neu gestaltet (Ausstattung, Bodenbelag) und an die ebenfalls neuzugestaltende Fußgängerzone (Karlstraße/Querstraße) angepaßt. Dies gilt gleichfalls für die Johannisstraße. Im Zusammenhang mit der Neugestaltung ist auch über die Einbringung von Einrichtungen des ÖPNV an der zentralen Haltestelle Karlsplatz zu entscheiden.

Zur Steigerung der Attraktivität der Innenstadt ist eine Erweiterung der Fußgängerzone um die Straßenzüge Goldschmiedenstraße, Teile des Karlsplatzes sowie Teilen der Johannisstraße vorgeschlagen.

Damit für die Fußgängerzone ein "Ring" gebildet werden kann, wird die Goldschmiedenstraße entsprechend baulich gestaltet. Die Durchfahrbarkeit für den ÖPNV muß aufgrund der Netzgestaltung beibehalten werden. Um die zentralgelegene Tiefgarage Sparkasse erreichbar zu halten, wird die Goldschmiedenstraße aus Richtung Johannisplatz bis zur Einfahrt Tiefgarage, in beiden Richtungen befahrbar, als verkehrsberuhigter Bereich geregelt. Der Westabschnitt soll zur Fußgängerzone werden, in der nur die Busse des ÖPNV (ggf. auch der Radverkehr) in Richtung Westen fahren dürfen

Eine Erweiterung der Fußgängerzone, wie sie in der Stadt schon diskutiert wurde, bis einschließlich der westlichen Georgenstraße wird nicht empfohlen, da dieser Straßenabschnitt zur Erschließung der Innenstadt auch zukünftig von höherer Bedeutung ist und entsprechend hohe Verkehrsbelastungen aufweist.

Maßnahmen für den Fußgängerverkehr sind im **Bild 104** dargestellt. Folgende Aspekte werden herangestellt:

- Verknüpfung von Innenstadt und übrigen Stadtgebiet mittels den Anforderungen gerecht gestalteter Gehwege und Querungshilfen (Anlehnung an Katharinenstraße),
- Erweiterung der Fußgängerzone um den Straßenzug Goldschmiedenstraße und Teile des Karlsplatzes,
- Umgestaltung von Frauenplan, Johannisplatz unter Beachtung der übrigen Verkehrsarten.

weitergehender Hinweis:

Mit der Verlegung der B 19 im Bahnhofsquartier und deren Anschluß an das städtische Straßennetz ist auch die Bahnhofstraße so umzugestalten, daß eine den Anforderungen gerechte Verknüpfung von Innenstadt und Bahnhof sowie ZOB erreicht wird. Dazu gehören entsprechende Gehwege, Verweilbereiche und Querungsmöglichkeiten zum/vom Bahnhof.

6.2 Radverkehr

In der Innenstadt von Eisenach gibt es derzeit wenige Einrichtungen für den Radverkehr. Diese Maßnahmen sind zumeist eigenständig und weisen untereinander keine genügende Vernetzung auf. Wie in den Bestandsaufnahmen dargestellt, sind die Querschnittbreiten der Straßen in den meisten Fällen so gering, daß die Anlage von Einrichtungen für den Fahrradverkehr schwierig oder oft sogar unmöglich ist.

In Verbindung mit den Verkehrsregelungen für den MIV soll die Innenstadt von Eisenach als flächendeckende Tempo 30-Zone ausgewiesen werden. Die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen MIV und Radverkehr sind danach nur noch gering, so daß gemäß den Richtlinien nur noch in begründeten Fällen separate Anlagen für den fließenden Fahrradverkehr hergestellt werden müssen. Ausnahmen bilden die auf die Innenstadt zuführenden Straßen wie Katharinenstraße, Hospitalstraße und Clemdastraße, da auf diesen Straßen Geschwindigkeiten von 50 km/h auch zukünftig erlaubt werden sollen. Hier sind Radverkehrsanlagen sinnvoll und möglich bzw. bereits vorhanden (Katharinenstraße).

Für die Ausgestaltung der Radverkehrsanlagen ergeben sich grundsätzlich zwei mögliche Varianten, separate Radstreifen auf Fahrbahnniveau oder gemeinsame Geh-Radwege. Parallele Radwege auf dem Niveau der Gehwege scheiden aus Platzgründen aus. (Im **Bild 101** ist für die Hospitalstraße beispielhaft aufgezeigt, wie sich beide Varianten darstellen.) Aus planerischer Sicht wird richtlinienkonform eine Empfehlung für Variante 2 mit Radstreifen ausgesprochen. In Variante 1 entstehen im Straßenverlauf zu häufig Konfliktbereiche. Ein Vorteil des Radstreifens besteht auch darin, daß auf diesen in Ausnahmefällen durch den fließenden MIV ausgewichen werden kann.

Ein attraktiver Fahrradverkehr bedeutet auch, die gesamte Innenstadt mit dem Fahrrad erreichen oder durchqueren zu können. Wie die Bestandsaufnahmen gezeigt haben, ist die Fußgängerzone (Kernbereich Karlsstraße) für den Fahrradverkehr gesperrt. Im Zuge der Erweiterung der Fußgängerzone wird ergänzend vorgeschlagen, bestimmte Bereiche generell für den Fahrradverkehr freizugeben, wie Marktplatz, Karlsplatz und Goldschmiedenstraße, und in anderen Bereichen eine zeitliche Begrenzung festzulegen. Angelehnt an die Lieferzeiten des Andienungsverkehrs wäre das Befahren der Karlstraße in der Zeit zwischen 18:00 Uhr und 9:00 Uhr möglich, ohne daß Konflikte zu erwarten sind.

Grundsätzlich ist aber auch, wie Beispiele in anderen Städten gezeigt haben, eine generelle Freigabe von Fußgängerbereichen für den Fahrradverkehr möglich. In der Regel ist dabei zu erwarten, daß ab einer bestimmten Fußgängerfrequenz die Radfahrer entweder auf das Fahren in diesen Abschnitten freiwillig verzichten oder dies mit deutlich niedriger Geschwindigkeit tun. Zu einer relevanten Unfallzahlen ist es danach, wie Untersuchungen z.B. in der Stadt Darmstadt zeigen, zwischen Radfahrern und Fußgängern nicht gekommen.

Im Zusammenhang mit der Errichtung innenstadtnaher Parkierungseinrichtungen ist auch über zusätzliche Abstellanlagen für den Radverkehr nachzudenken.

Maßnahmen für den Radverkehr sind im **Bild 104** dargestellt. Folgende Lösungsvorschläge werden hervorgehoben:

- Verknüpfung von Innenstadt und übrigen Stadtgebiet über neue Querungshilfen (siehe **Bilder 81 und 82**).
- Herstellung von Radstreifen in der Hospitalstraße bis in Höhe Einmündung "Hinter der Mauer".
- Zeitweise Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr zwischen 18:00 Uhr und 9:00 Uhr.
- Einrichtung von zusätzlichen Abstellanlagen im Innenstadtgebiet.

Die Entscheidungen zu Maßnahmen für Fußgänger- und Radfahrer sollen in Abstimmung mit der stufenweisen Umsetzung der Konzepte für das Straßennetz/den MIV getroffen werden.

7. Verkehrsberuhigung

Heute stören in der Eisenacher Innenstadt nicht nur die festgestellten hohen Verkehrsbelastungen, die sich, wie die Analyse zeigt, zu einem großen Anteil aus Durchgangsverkehr zusammensetzen, der die Innenstadt "nur so" durchfährt, sondern es sind auch die Verhaltensweisen der Kraftfahrer, die mit schnellem und aggressivem Fahren und oft auch mit rücksichtslosem Parken anderen Verkehrsteilnehmern, besonders Fußgängern und Radfahrern, sowie auch den Bewohnern der Innenstadt das Leben schwer machen. Ein verträgliches Mit- und Nebeneinander der Verkehrsarten MIV, ÖPNV, Fußgängerverkehr und Radverkehr ist nur dann möglich, wenn unnötige Verkehrsbelastungen vermieden, zu hohe Kfz-Geschwindigkeiten reduziert und die mit der Geschwindigkeit verbundenen Gefahren sowie die auch aus Verkehrsbelastung und Geschwindigkeit resultierenden Umweltbelastungen vermieden werden.

Durch eine umfassende verkehrliche Beruhigung soll der auch aus wirtschaftlicher Sicht erwünschte und der für die Lebensfähigkeit der Innenstadt notwendige Autoverkehr so beeinflusst werden, daß ein "Miteinander" als Kompromiß der unterschiedlichen Interessen möglich wird. In diesem Sinne sind Maßnahmen zur verkehrlichen Beruhigung der Innenstadt in nahezu allen zuvor stehenden Abschnitten mit Planungsmaßnahmen beschrieben:

- in der Konzeption des zukünftigen Straßennetzes, das so angelegt werden soll, daß der unnötige und störende Durchgangsverkehr ausgelagert werden soll,
- in den Verkehrsregelungen, die flächenhaft die Regelung in der Innenstadt als Tempo-30 Zone vorsieht,
- in per Zeichen 325 geregelten "Verkehrsberuhigten Bereichen", in denen die Rechte und Möglichkeiten der Fußgänger weit in den Vordergrund gerückt werden („ohne daß dabei das Autofahren gleich verboten wird),
- in einer Ausweitung und besseren Gestaltung der Fußgängerzone, in der Einkaufen, Verweilen, Leben... mehr Spaß macht und die die Attraktivität der Innenstadt im Wettstreit mit Märkten auf der grünen Wiese sowie die Stadt Eisenach in der Konkurrenz mit anderen Städten stärkt,
- in umzugestaltenden Straßenräumen und Plätzen, auf denen mehr Freiraum und mehr Sicherheit für Fußgänger geboten werden und gleichzeitig den motorisierten Verkehrsteilnehmern durch "gebaute Verkehrsberuhigung" die neue Regelung verdeutlicht werden soll,
- in übersichtlichen und leicht verständlichen Regelungen für den ruhenden Verkehr, kombiniert mit attraktiven, günstig gelegenen und leistungsfähigen Anlagen zu Parken, um so kurze Wege zu ermöglichen und unnötigen, stressigen Parkplatzsuchverkehr zu vermeiden,
- im Konzept für den ÖPNV, der auf entlasteten Routen störungsarm geführt werden kann und für den an besser gestalteten, geschützten und MIV-freien Räumen Haltestellen angeboten werden.

Im **Bild 80** sind die Abgrenzung der Tempo-30 Zone, die verkehrsberuhigten Bereiche, die mit Zeichen 325 zu regeln sind sowie die Fußgängerzone dargestellt. Folgende Merkmale werden hervorgehoben:

- Die Eingänge in die Tempo 30-Zone sind auffällig zu gestalten. Deshalb reicht eine Beschränkung nur auf Beschilderung nicht aus. Empfohlen wird außerdem die Verwendung von "Platzhaltern" (Pylon, Pflanzkübel...), welche die Eingänge auffällig ausweisen sowie eine entsprechende Fahrbahnmarkierung. (Im Rahmen der Detailplanung sind hierfür Lösungsvorschläge zu entwickeln.)

- Mit Zeichen 325 als verkehrsberuhigter Bereich sind die Straßen Ehrensteig, Neustadt, jeweils ein Abschnitt von Georgenstraße, Wydenbrugkstraße und Goldschmiedenstraße sowie die Untere Predigergasse zu regeln. Bei der Einführung der Stufe 3 zur Verkehrsführung sind außerdem Zwischenabschnitte von Alexanderstraße und Sophienstraße einzubeziehen.
- Die Fußgängerzone umfaßt den Karlsplatz, Karlstraße, Querstraße, Markt und einen Abschnitt der Goldschmiedenstraße.

8. Zusammenfassung von Empfehlungen

Nachfolgend werden als "Ergebniskonzentrat" die wichtigsten Erkenntnisse und die dazu gehörenden Maßnahmen zusammengefaßt.

Straßennetz/Verkehrsbelastungen

Analyseergebnis: Die Innenstadt wird heute in hohem Maße von Durchgangsverkehr belastet. Die heutige Verkehrsregelung begünstigt Schleichverkehr, bewirkt zu hohe Kfz-Geschwindigkeiten und verursacht Parkplatzsuchverkehr.

Maßnahmen: Durch die Zielnetze (drei Zeitstufen) wird der Durchgangsverkehr aus der Innenstadt verdrängt. Dazu gehört jedoch, daß die Leistungsfähigkeit des Randstraßennetzes verbessert wird. Maßnahmen als Voraussetzung sind die Neuordnung des städtischen Hauptstraßennetzes und der Umbau von Streckenabschnitten und Knotenpunkten, insbesondere im Zuge von Rennbahn, Clemensstraße und Wartburgallee.

Empfehlungen: Die Maßnahmen zur Neuordnung des städtischen Hauptstraßennetzes (**Bild 76**) sollen möglichst rasch eingeführt werden, da die damit erreichbaren Wirkungen Grundvoraussetzungen für Verbesserungen in der Innenstadt darstellen. Die Knotenpunkte im Zuge der Randstraßen sind umzubauen (**Bilder 81 und 82**), damit die Leistungsfähigkeitsengpässe beseitigt werden. Für die Innenstadt wird die Einrichtung des Verkehrskonzeptes 2 (**Bild 78**) empfohlen, wobei Konzept 1 (**Bild 77**) als Vorstufe sinnvoll ist.

Straßenraumgestaltung

Analyseergebnis: Straßen und Plätze sind mit baulichen, funktionalen und besonders auch mit gestalterischen Defiziten und Mängeln versehen.

Maßnahmen: Mit der Neuordnung der städtischen Hauptverkehrsstraßen und daraus folgenden Auswirkungen auf das Straßennetz der Innenstadt werden die Straßen und Plätze neue bzw. geänderte Funktionen und Aufgaben übernehmen. Diese Funktionen sollen sich auch in der Gestaltung niederschlagen. Insbesondere sind im Zuge der Umgestaltung auch bauliche Mängel zu beseitigen. Der Karlsplatz als zentraler städtischer Platz (**Bilder 88**) wird frei vom MIV. So gewonnene Räume sind den Fußgängern, und in bestimmten Zeiträumen auch den Fahrradfahrern zur Verfügung zu stellen. Auf dem Karlsplatz soll eine bedeutende Haltestelle für den ÖPNV eingerichtet werden. Mit der Erweiterung der Fußgängerzone durch Einbeziehung die Goldschmiedenstraße (**Bilder 91 und 92**) ist ein "Ring" auszubilden, der attraktive Rundgänge in der Innenstadt erlaubt. Die Goldschmiedenstraße wird im Mischprinzip gestaltet. Die Abschnitte, in denen ausschließlich Busverkehr bzw. MIV und

Busverkehr zugelassen sind, sollen baulich unterschieden werden (Breite der angedeuteten Fahrgassen).

Die Georgenstraße ist als Tor zur Innenstadt zu gestalten. Die Stellplätze entlang der Fahrbahn (**Bilder 93 und 94**) sollen an der Südseite angeordnet werden. Im östlichen Abschnitt soll die Haltestelle "Markt" in die Straßenraumgestaltung einbezogen werden.

Im Zuge notwendiger Maßnahmen zur Beseitigung baulicher Mängel ist die Wydenbrugkstraße (**Bild 96**) umzugestalten.

Alexanderstraße und Sophienstraße werden entsprechend dem Konzept zur Straßennetzgestaltung Stufe 2 auch zukünftig im Ein-Richtungsverkehr geregelt. Daher sind die beiden Straßenzüge (**Bilder 97 und 98**) so umzugestalten, daß die für den MIV verfügbare Straßenbreite in den noch nicht umgebauten Straßenabschnitten auf 3.50 m begrenzt wird. Die verbleibenden Flächen sind den Fußgängern zuzuordnen und zu gestalten.

Aufgrund geänderter Bedeutung im Straßennetz und der Reduzierung der Verkehrsbelastungen soll in der Unteren Predigergasse die für den MIV zur Verfügung stehende Fläche auf 3.00 m (**Bild 99**) begrenzt werden, die zu den Flächen für Fußgänger durch einfache Rinnen getrennt wird.

In der Schmelzerstraße ist der Straßenraum aufgrund der umgebenden Bebauung eingeschränkt. Die verfügbare Straßenbreite ist daher auf 3.50 m zu beschränken (**Bild 100**). Die Einrichtung von Stellplätzen ist abschnittsweise zu prüfen.

Durch eine dem Konzept der Stufe 2 entsprechende Funktion und damit verbundenen Reduzierungen der Verkehrsbelastungen sollen in der Hospitalstraße und der Clemdastraße unter Berücksichtigung des Radverkehrs (**Bild 101**) die Querschnitte für den MIV auf 6.50 m begrenzt werden.

Der in der Karl-Marx-Straße bereits heute vorhandene einseitige Parkstreifen ist durch Baumstandorte (**Bild 102**) in regelmäßigen Abständen zu unterbrechen.

Empfehlungen: Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind Zug um Zug einzuführen/umzusetzen.

Ruhender Verkehr

Analyseergebnis: In der Innenstadt besteht ein räumlich stark differenziertes Angebot an Parkierungseinrichtungen. Verkehrsführung bzw. -regelung und die hohen Verkehrsbelastungen führen zu starkem Parkplatzsuchverkehr.

Maßnahmen: Zur Minimierung von Parksuchverkehr und zur Bereitstellung eines attraktiven Angebotes nahe den Verkaufsstätten und Verwaltungseinrichtungen sollen in der Kernstadt neue Parkierungseinrichtungen (Ostseite: nahe Karlsplatz, Westseite: Hinter der Mauer) hergestellt werden.

Eine Schlüsselstellung im Konzept für den ruhenden Verkehr und auch zur verkehrlichen Beruhigung der Kernstadt nimmt eine Parkierungseinrichtung auf der Ostseite der Innenstadt (nahe dem Karlsplatz) ein, die sehr günstig zur Kernstadt anzulegen und auf

kurzen Wegen an das umgebende Hauptstraßennetz der Stadt anzuschließen ist.

Empfehlungen: Eine Entscheidung zu einer Parkieranlage am Ostrand der Innenstadt ist möglichst kurzfristig zu treffen, da diese Maßnahme aus der Reihe von Möglichkeiten die wirkungsvollste zur Regelung des ruhenden Verkehrs darstellt sowie zur Steigerung der Attraktivität der Innenstadt und der beabsichtigten Verkehrsberuhigung beiträgt.
Nach der Schaffung leistungsfähiger Parkierungseinrichtungen sind die Regelungen für den ruhenden Verkehr in der gesamten Kernstadt zu überprüfen, es sind "freie" Stellplätze zu reduzieren und ggf. für Bewohner der Kernstadt zu reservieren.

ÖPNV

Analyseergebnis: Die Situation des ÖPNV in Eisenach ist gekennzeichnet durch die räumliche Trennung der beiden ZOB am Bahnhof für den Stadt- und Regionalbusverkehr mit nur mäßiger Umsteigequalität. Außerdem wurde festgestellt, daß an den zentralen Haltestellen in der Innenstadt Ausstattungsdefizite bestehen (z.B. Wetterschutzeinrichtungen) und daß durch überlastete bzw. überstaute Straßen der ÖPNV behindert wird.

Maßnahmen: Durch die Zielnetze (drei Zeitstufen) und die Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Randstraßennetzes wird der Durchgangsverkehr aus der Innenstadt verdrängt und das Straßennetz wirkungsvoll entlastet. Dies bewirkt, daß der Verkehrsablauf auch für die Busse des ÖPNV in der Kernstadt verbessert wird (Stauabbau/Beseitigung in der Georgenstraße und Katharinenstraße/Kasseler Straße), was wesentlich zur Attraktivität, Beschleunigung und zur Fahrplantreue beiträgt.
Auf dem Karlsplatz soll mit moderner und zeitgemäßer Ausstattung (**Bild 89**) eine neue zentrale Haltestelle angelegt werden, die sich in die neue Platzgestaltung einfügt.
In der Georgenstraße soll die Fahrbahn auf 6.00 m (Begegnungsfall Bus-Bus) zurückgebaut werden und die Haltestelle Markt (**Bild 95**) mit entsprechenden Ausstattungsmerkmalen eingerichtet werden.
Im Zuge der Neuordnung der städtischen Hauptverkehrsstraßen sind am Bahnhof die beiden ZOB funktional und gestalterisch neu zu ordnen, zusammenzulegen und mit dem Bahnhof zu verknüpfen, um die Umsteigebeziehungen Bus-Bus und Bahn-Bus zu verbessern.

Empfehlungen: Die Maßnahmen sind möglichst rasch einzuführen, um so den ÖPNV zu stärken.
Für den ZOB am Bahnhof ist kurzfristig eine Konzeptplanung aufzustellen, auch damit die Planungen für das Hauptstraßennetzes die Notwendigkeiten des ÖPNV berücksichtigen können. Anderenfalls besteht die Gefahr, daß weder ausreichende Flächen vorgehalten werden und eine entsprechende gestalterische Einbindung möglich wird noch die ÖPNV-Situation

während der Bauzeit und nachfolgend im Dauerbetrieb die notwendige Beachtung finden.

Fußgänger- und Fahrradverkehr

Analyseergebnis: Die Innenstadt ist schlecht an das übrige Stadtgebiet angeschlossen. Es fehlen geeignete Wegeverbindungen. Dies gilt sowohl für Fußgänger als auch für den Fahrradverkehr. Die Fußwege in der Innenstadt weisen zum Teil nur sehr geringe Breiten auf.

Fußgängerverkehr

Maßnahmen: In der Kernstadt weisen bereits heute mehrere Straßenquerschnitte Fahrbahnbreiten auf, die vom MIV nicht benötigt werden. Mit der Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Randstraßen (Erhöhung der Leistungsfähigkeit ist Voraussetzung) tritt eine Reduzierung der Verkehrsbelastungen in der Innenstadt ein, die weiteren Raum für die Umgestaltung von Straßenquerschnitten eröffnen.

Die Stadtplätze Karlsplatz, Johannisplatz, Frauenplan und Theaterplatz sollen umgestaltet werden mit mehr Freiraum für Fußgänger.

Die Fußgängerzone soll erweitert und angemessen gestaltet werden. Dazu gehören die Neuregelung und Umgestaltung von Karlsplatz und Goldschmiedenstraße (**Bilder 89 und 91**).

Die Straßenquerschnitte von Georgenstraße, Wydenbrugkstraße, Alexanderstraße, Sophienstraße, Untere Predigergasse, Schmelzerstraße, Hospitalstraße, Clemdastraße und Karl-Marx-Straße sollen umgestaltet werden (**Bilder 92, 94, 95, 96, 97, 98, 99 und 100**). Dabei sollen die Bedingungen für Fußgänger verbessert werden, in Form von breiteren Gehwegen, besserer Gestaltung und Ausstattung.

Durch die beabsichtigte Reduzierung der MIV-Belastungen in der gesamten Kernstadt und die Neuordnung des ruhenden Verkehrs sowie durch flächenhaft wirksame Verkehrsberuhigung (Tempo 30-Zone, verkehrsberuhigter Bereich) werden die Bedingungen für Fußgänger erheblich verbessert; Beeinträchtigungen durch Lärm- und Abgasbelastungen werden reduziert, Querungswiderstände werden abgebaut.

Fahrradverkehr

Maßnahmen: In der Kernstadt soll flächenhaft Tempo 30 eingeführt werden (wenige Ausnahmen). Damit werden für den Radverkehr die Voraussetzungen erheblich gewandelt; besondere Maßnahmen für den Radverkehr mit der Anordnung von Radwegen sind danach nur in Ausnahmen erforderlich.

In Hospitalstraße und Clemdastraße (Tempo 50!), **Bild 101**, sollen Radwege in Form von Seitenstreifen eingebaut werden.

In der Fußgängerzone soll das Radfahren (zumindest außerhalb der Spitzen der Einkaufszeiten) erlaubt werden. Außerdem sind an geeigneten Stellen Abstellrichtungen einzubauen (z.T. private Initiativen).

Die Randknoten der Innenstadt (an der Rennbahn) sollen umgestaltet werden. Dabei sind die Belange des Radverkehrs in

Form sicherer Quermöglichkeiten sowie der Verlängerung/Ausbildung von Radwegachsen im weiteren Stadtgebiet zu berücksichtigen.

Maßnahmen für Fußgänger und Radfahrer sind im **Bild 104** zusammengestellt.

Empfehlungen: Die Straßenquerschnitte sollen gemäß den vorliegende Vorschlägen umgestaltet werden. Dabei ist einem Zeitstufenplan zu folgen, der sich aus dem zuvor dargestellten Handlungsbedarf ergibt.

Verkehrsberuhigung

Analyseergebnis: Die Innenstadt von Eisenach ist in hohem Maße durch die Dominanz des MIV (insbesondere Durchgangsverkehr) mit all seinen negativen Auswirkungen geprägt. Die Situation ist gekennzeichnet durch hohe Geschwindigkeiten, unangepaßte Verhaltensweisen ...

Maßnahmen: Mit der Neuordnung der städtischen Hauptverkehrsstraßen und daraus folgenden Auswirkungen auf das Straßennetz der Innenstadt werden deutliche Reduzierungen der Verkehrsbelastungen einhergehen. Damit wird bereits eine verkehrliche Beruhigung erreicht.

Die Kernstadt soll als Tempo 30-Zone geregelt werden (**Bild 80**). Ausgenommen hiervon sind die Fußgängerzone, Straßen, die mit Zeichen 325 als verkehrsberuhigte Bereiche geregelt sind und die Katharinenstraße, die Hospitalstraße und die Clemdastraße, die mit Tempo 50 geregelt bleiben sollen.

Die Fußgängerzone soll im Bereich Karlsplatz und in einem Abschnitt der Goldschmiedenstraße erweitert werden.

Mit Zeichen 325 als verkehrsberuhigte Bereiche zu regeln sind Ehrensteig, Neustadt, Abschnitte von Georgenstraße, Wydenbrugkstraße und Goldschmiedenstraße sowie die Untere Predigergasse.

Empfehlungen: Die Maßnahmen zur verkehrlichen Beruhigung stützen andere Aspekte, wie z.B. Straßenraumgestaltung und Verkehrsführung. Sie sind deshalb konsequent und rasch einzuführen.

Baustein 5: Kostenschätzung und Prioritätenreihung

1. Herstellungskosten

Im Rahmen einer überschläglichen Kostenschätzungen wurden für die im Baustein 4, Abschnitt 3. zur Umgestaltung vorgeschlagenen Straßen und Plätze erfaßt. Aufgrund des noch groben Untersuchungsrahmens im VEP stellen die genannten Preise Angaben zur Kostengröße dar, die in nachfolgenden Untersuchungen zu erhärten sind. Den Kostenschätzungen liegen Preise des mittleren Preisniveaus aus dem Jahr 2001 zugrunde.

Titel	Euro (brutto)
Karlsplatz	3.500.000,--
Goldschmiedenstraße	550.000,--
Georgenstraße	1.200.000,--
Johannisplatz	500.000,--
Frauenplan	750.000,--
Theaterplatz	1.200.000,--
Sophienstraße	400.000,--
Alexanderstraße	750.000,--
Wydenbrugkstraße	400.000,--
gesamt	9.250.000,--

Die Kostenschätzungen berücksichtigen Tiefbauarbeiten, anteilige Arbeiten zur Erneuerung/Anpassung der Straßenentwässerung, Beleuchtung und Begrünung. Nicht eingeflossen in die Kostenschätzungen sind die Planungsleistungen, die Kosten für eventuell notwendige Gutachten sowie Gebühren.

2. Prioritätenreihung

Die im VEP empfohlenen Planungsmaßnahmen lassen sich nur schwer in eine Prioritätenreihung gliedern, da die Umsetzbarkeit der Lösungsvorschläge von Voraussetzungen im umgebenden Netz abhängt. Deshalb werden zunächst die Maßnahmen in einer Zwei-Klassen-Unterteilung aufgelistet, die unabhängig von Maßnahmen im Umgehungsstraßennetz sind.

Unabhängig von den Maßnahmen im Hauptstraßennetz sollen neue und leistungsfähige Parkieranlagen am Ostrand und am Westrand der Kernstadt (= Einkaufsbereich/Fußgängerzone) geschaffen werden, durch die eine Neuregelung des ruhenden Verkehrs möglich wird. Damit werden Entlastungen vom Parkplatzsuchverkehr bewirkt, Innenstadtstellplätze können Bewohnern reserviert oder zur besseren Straßenraumgestaltung herangezogen werden.

Außerdem unabhängig von Maßnahmen im Hauptstraßennetz sind von den zum Umbau mit vordringlichem Bedarf (schwerere bauliche Mängel) vorgeschlagenen Straßen folgende:

- August-Bebel-Straße,
- Wydenbrugkstraße,
- Untere Predigergasse,

Außerdem wegen gravierender Mängel sind folgende Straßen für einen Umbau vorgesehen. Diese Straßen können ebenfalls bereits dann umgebaut werden, wenn die Maßnahmen im Hauptstraßennetz noch nicht erfolgt sind.

- Uferstraße,
- Hospitalstraße,
- Goethestraße,
- Frauenberg,
- Domstraße,
- Mönchstraße,
- Marienstraße,
- Ehrensteig,
- Theaterplatz,
- Frauenplan,
- Johannisplatz,
- Querstraße,
- Löberstraße,

Szenario mit Umbau der Randstraßen

Grundvoraussetzung für die Umsetzung vieler der in der Untersuchung genannten Maßnahmen zur Umgestaltung von Straßen und Plätzen, zur Verkehrsberuhigung und gleichzeitig zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt von Eisenach ist die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der umgebenden Randstraßen. Nur so ist eine Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr zu erreichen. Hierzu gehören die Neuordnung der Bundesfernstraßen im Stadtgebiet, die Verlegung der B 19 in Richtung Osten und die vorgeschlagene Umgestaltung der Knotenpunkte im Verlauf der Rennbahn.

Bleiben diese Maßnahmen aus, so können die Verbesserungen in der Innenstadt nur sehr unvollkommen erreicht werden, es bleibt die Erreichbarkeit der Innenstadt schwer gestört, wobei nicht nur der MIV betroffen wird, sondern auch der ÖPNV sowie Radfahrer- und Fußgängerbeziehungen beeinträchtigt bleiben. Darüber hinaus kann die beabsichtigte Stadtentwicklung mit einem Einkaufs- und Verwaltungszentrum in der Innenstadt nicht mit anderen Einrichtungen der Nachbarschaft konkurrieren.

Mit der Umsetzung der Maßnahmen im umgebenden Hauptstraßennetz werden die Voraussetzungen zur Einführung der 1. Stufe oder sogar der 2. Stufe (Voraussetzung: Umbau der Goldschmiedenstraße) zur zukünftigen Verkehrsführung innerhalb der Innenstadt geschaffen.

Mit der Einführung der neuen Verkehrsführung können Umbauarbeiten in den vorgeschlagenen Straßen vorgenommen werden. Dabei sollten vordringlich die Straßen angegangen werden, die in einem baulich schlechten Zustand sind sowie die Straßen, die zur Verdeutlichung der neuen Regelungen besonders dienen. Straßen mit besonderen baulichen Schäden/vordringlichem Bedarf sind:

- Sophienstraße (Ostabschnitt),

Außerdem wegen gravierender Mängel sind folgende Straßen und Plätze für einen Umbau vorgesehen.

- Markt Südrand,
- Karlsplatz,
- Bahnhofstraße,
- Alexanderstraße,

- Georgenstraße,
- Schmelzerstraße,

Der Neubau des ZOB ist von den Maßnahmen im Randstraßennetz abhängig. Eine Neuordnung ist allerdings mit hoher Priorität dringend erforderlich.

Verzeichnis der Abbildungen

- Bild 1:** Übersicht
- Bild 2:** Kategorisierung Straßennetz heute
- Bild 3:** Verkehrsführung heute
- Bild 4:** Verkehrsregelung heute
- Bild 5:** Zählstellenplan
- Bild 6:** Verkehrsbefragung Fahrzweckverteilung
Gesamtverkehr
- Bild 7:** Verkehrsbefragung Fahrzweckverteilung
Quell- und Zielverkehr Innenstadt
- Bild 8:** Verkehrsbefragung
Binnenverkehr, Quellverkehr, Zielverkehr, Durchgangsverkehr
- Bild 9:** Verkehrsbefragung
Verkehrsverteilung
- Bild 10:** Straßenquerschnitt Kasseler Straße, vormittägliche Spitzenstunde
- Bild 11:** Straßenquerschnitt Hospitalstraße, vormittägliche Spitzenstunde
- Bild 12:** Straßenquerschnitt Clemdastraße, vormittägliche Spitzenstunde
- Bild 13:** Straßenquerschnitt Schillerstraße, vormittägliche Spitzenstunde
- Bild 14:** Straßenquerschnitt Bahnhofstraße, vormittägliche Spitzenstunde
- Bild 15:** Straßenquerschnitt Löberstraße, vormittägliche Spitzenstunde
- Bild 16:** Straßenquerschnitt Grimmelstraße, vormittägliche Spitzenstunde
- Bild 17:** Straßenquerschnitt Barfüßerstraße, vormittägliche Spitzenstunde
- Bild 18:** Straßenquerschnitt Marienstraße, vormittägliche Spitzenstunde
- Bild 19:** Straßenquerschnitt Kasseler Straße, nachmittägliche
Spitzenstunde
- Bild 20:** Straßenquerschnitt Hospitalstraße, nachmittägliche Spitzenstunde
- Bild 21:** Straßenquerschnitt Clemdastraße, nachmittägliche Spitzenstunde
- Bild 22:** Straßenquerschnitt Schillerstraße, nachmittägliche Spitzenstunde

- Bild 23:** Straßenquerschnitt Bahnhofstraße, nachmittägliche Spitzenstunde
- Bild 24:** Straßenquerschnitt Löberstraße, nachmittägliche Spitzenstunde
- Bild 25:** Straßenquerschnitt Grimmelstraße, nachmittägliche Spitzenstunde
- Bild 26:** Straßenquerschnitt Barfüßerstraße, nachmittägliche Spitzenstunde
- Bild 27:** Straßenquerschnitt Marienstraße, nachmittägliche Spitzenstunde
- Bild 28:** Verkehrsbelastungen im Straßennetz
- Bild 29:** Straßennetz Abschnitte mit Stauungen
- Bild 30:** Straßennetz unverträgliche Verkehrsbelastungen
- Bild 31:** Straßennetz unübersichtliche Situationen
- Bild 32:** Straßennetz unangepaßte Verhaltensweisen
- Bild 33:** Straßennetz Nutzungen
- Bild 34:** Straßennetz Gestaltungsdefizite
- Bild 35:** Übersicht Straßenraumgestaltung
- Bild 36:** Bestand Querschnitt Kasseler Straße
- Bild 37:** Bestand Querschnitt Ehrensteig
- Bild 38:** Bestand Querschnitt Katharinenstraße
- Bild 39:** Bestand Querschnitt Bleichrasen
- Bild 40:** Bestand Querschnitt August-Bebel-Straße
- Bild 41:** Bestand Querschnitt Hospitalstraße
- Bild 42:** Bestand Querschnitt Hospitalstraße
- Bild 43:** Bestand Querschnitt Hospitalstraße
- Bild 44:** Bestand Querschnitt Karl-Marx-Straße
- Bild 45:** Bestand Querschnitt Karl-Marx-Straße
- Bild 46:** Bestand Querschnitt Georgenstraße
- Bild 47:** Bestand Querschnitt Alexanderstraße
- Bild 48:** Bestand Querschnitt Wydenbrugkstraße

- Bild 49:** Bestand Querschnitt Untere Predigergasse
- Bild 50:** Bestand Querschnitt Georgenstraße
- Bild 51:** Bestand Querschnitt Markt
- Bild 52:** Bestand Querschnitt Uferstraße
- Bild 53:** Bestand Querschnitt Uferstraße
- Bild 54:** Bestand Querschnitt Goethestraße
- Bild 55:** Bestand Querschnitt Theaterplatz
- Bild 56:** Bestand Querschnitt Sophienstraße
- Bild 57:** Bestand Querschnitt Alexanderstraße
- Bild 58:** Bestand Querschnitt Bahnhofstraße
- Bild 59:** Bestand Querschnitt Johannisstraße/Karlsplatz
- Bild 60:** Bestand Querschnitt Goldschmiedenstraße
- Bild 61:** Bestand Querschnitt Schmelzerstraße
- Bild 62:** Bestand Querschnitt Johannisstraße
- Bild 63:** Bestand Querschnitt Löberstraße
- Bild 64:** Bestand Querschnitt Johannisplatz
- Bild 65:** Bestand Querschnitt Frauenberg
- Bild 66:** Bestand Querschnitt Domstraße
- Bild 67:** Bestand Querschnitt Mönchstraße
- Bild 68:** Bestand Querschnitt Mönchstraße
- Bild 69:** Bestand Querschnitt Grimmelgasse
- Bild 70:** Bestand Querschnitt Barfüßerstraße
- Bild 71:** Bestand Querschnitt Marienstraße
- Bild 72:** Linienführung Stadtbusverkehr
- Bild 73:** Linienführung Regionalbusverkehr
- Bild 74:** Mängel Busverkehr
- Bild 75:** Fußgänger- und Radverkehr, Bestand

- Bild 76:** zukünftige Verkehrsführung, Maßnahmen Randstraßen
- Bild 77:** zukünftige Verkehrsführung, Stufe 1
- Bild 78:** zukünftige Verkehrsführung, Stufe 2
- Bild 79:** zukünftige Verkehrsführung, Stufe 3
- Bild 80:** zukünftige Verkehrsführung, Verkehrsregelung
- Bild 81:** Umbauvorschlag Knoten Rennbahn/Hospitalstraße
- Bild 82:** Umbauvorschlag Knoten Rennbahn/Clemdastraße
- Bild 83:** Umlegung Verkehrsbelastung Analyse
- Bild 84:** Umlegung Stufe 0, Analysenetz/Prognosematrix
- Bild 85:** Umlegung Verkehrsbelastung Zielnetz Stufe 1
- Bild 86:** Umlegung Verkehrsbelastung Zielnetz Stufe 2
- Bild 87:** Umlegung Verkehrsbelastung Zielnetz Stufe 3
- Bild 88:** Umbauvorschlag Karlsplatz
- Bild 89:** Umbauvorschlag Querschnitt Karlsplatz
- Bild 90:** entfällt
- Bild 91:** Umbauvorschlag Goldschmiedenstraße Querschnitt
- Bild 92:** Umbauvorschlag Querschnitt Goldschmiedenstraße
- Bild 93:** Umbauvorschlag Georgenstraße
- Bild 94:** Umbauvorschlag Querschnitt Georgenstraße
- Bild 95:** Umbauvorschlag Querschnitt Georgenstraße
- Bild 96:** Umbauvorschlag Querschnitt Wydenbrugstraße
- Bild 97:** Umbauvorschlag Querschnitt Alexanderstraße
- Bild 98:** Umbauvorschlag Querschnitt Sophienstraße
- Bild 99:** Umbauvorschlag Querschnitt Untere Predigergasse
- Bild 100:** Umbauvorschlag Querschnitt Schmelzerstraße
- Bild 101:** Umbauvorschlag Querschnitt Hospitalstraße

- Bild 102:** Umbauvorschlag Querschnitt Karl-Marx-Straße
- Bild 103:** ruhender Verkehr, Bestand und Konzept
- Bild 104:** Fußgänger- und Radverkehr, Konzept
- Bild 105:** Maßnahmenübersicht

Inhalt

Baustein 1: Vorbemerkungen, Aufgabe und Planungsziele¹

Baustein 2: Bestandsaufnahmen **4**

1. Fließender motorisierter Individualverkehr	4
1.1 Straßennetz und Verkehrsregelung	4
1.1.1 Kategorisierung des Straßennetzes	4
1.1.2 Verkehrsführung	5
1.1.3 Verkehrsregelung	5
1.2 Verkehrsbelastungen und Verkehrsbeziehungen	6
1.2.1 Verkehrsbefragung	6
1.2.2 Kordonerfassung	7
1.2.3 Knotenstromzählung	8
1.3 Verkehrsablauf	9
1.3.1 Stauungen	9
1.3.2 unübersichtliche Situationen	10
1.3.3 unangepaßte Verhaltensweisen	10
2. Städtebauliche Situation und Nutzungen	11
3. Straßenraumgestaltung	13
4. Ruhender Verkehr	13
5. Öffentlicher Personennahverkehr	14
6. Fußgänger- und Fahrradverkehr sowie Verkehrsberuhigung	14

Baustein 3: Mängelanalyse **16**

1. Fließender MIV	16
2. Bauliche Mängel im Straßennetz	18
3. Straßenraum- und Platzgestaltung	18
3.1 Straßenraumgestaltung	18
3.2 Platzgestaltung	18
4. Ruhender Verkehr	19
5. ÖPNV	19
6. Fußgänger und Fahrradverkehr	19

Baustein 4: Entwicklung von Konzepten **20**

1. Konzepte für das zukünftige Straßennetz	20
1.1 Zielnetz Stufe 1 (Bild 77)	21
1.2 Zielnetz Stufe 2 (Bild 78)	21
1.3 Zielnetz Stufe 3 (Bild 79)	21
2. Zukünftige Verkehrsbelastungen	22
2.1 Analysematrix, Analysenetz und Umlegung	22
2.1.1 Analysematrix	22
2.1.2 Analysenetz	23
2.1.3 Umlegungsverfahren	23
2.2 Verkehrsprognose	24
2.3 Prognose-Umlegungen	26
2.4 Ergebnisse	26
3. Konzept Straßenraumgestaltung	29
4. Konzept Ruhender Verkehr	34
5. Konzept ÖPNV	36
6. Konzepte Fußgänger- und Fahrradverkehr	37
6.1 Fußgängerverkehr	37
6.2 Radverkehr	38
7. Verkehrsberuhigung	40
8. Zusammenfassung von Empfehlungen	42
Baustein 5: Kostenschätzung und Prioritätenreihung	47
1. Herstellungskosten	47
2. Prioritätenreihung	47