

Vorgespräch in Eisenach 20. Januar 2017

Inhalt

- I. Projektbesprechung
- II. Stadtbegehung

I. Projektbesprechung

Anwesende

- Dr. Uwe Möller, Bürgermeister, Dezernent für Bauwesen, Umwelt und Verkehr
- Andreas Diedrich, Abteilungsleiter Stadtplanung, Amt für Stadtentwicklung
- Tom Schiller, SB Verkehrsplanung
- Bernd Herzog-Schlagk, Fuss e.V.
- Dr. Viktoria Wesslowski, Fuss e.V.

Thematische Ausrichtung der Zusammenarbeit mit der Stadt Eisenach

Situation der Stadt

Eisenach ist eine Industrie- und als Opelstandort vor allem eine Autostadt, was auch bei einer Vielzahl der Eisenacher Bevölkerung in den Köpfen steckt. Nach der Wende hat es hier eine starke Mobilisierung/Motorisierung gegeben. Noch heute nimmt der Kfz-Besitz pro Einwohner zu (derzeit bei ca. 500 Kfz auf 1000 Einwohnern).

1994 wurde ein guter Verkehrsentwicklungsplan (VEP) erstellt, welcher unter anderem diese Motorisierung bereits prognostizierte. Nun soll bis 2018 ein neuer VEP entwickelt werden. Dieser soll auch für eine bessere Verknüpfung der Stadtteile sorgen. Denn die Stadt ist durchteilt zunächst durch den Bahndamm und weiter nördlich durch die Hörssel.

Eisenach hat eine starke Anbindung an die umgebende Natur. Vom Stadtzentrum braucht man nur wenige Minuten, um in der Natur zu sein (zum Beispiel Thüringer Wald, Rennsteig im Süden). Trotzdem wird tendenziell das Auto benutzt, um aus der Stadt zu fahren, statt den Weg von Anfang an zu Fuß zu gehen. Für die Stadtverwaltung ergibt sich aus der Nähe zur Natur, dass im Stadtzentrum eher die „Nutzbarkeit“ des öffentlichen Raums gegenüber dem Stadtgrün priorisiert wird.

Im Bereich Tourismus und Freizeit gibt es bereits ein Konzept für einen barrierefreien Rundweg und ein touristisches Fußgängerleitsystem.

Noch ist die Innenstadt von Eisenach Sanierungsgebiet. Allerdings wird das nach 30 Jahren 2021 (mit Verlängerung 2023) auslaufen. Zudem ist Eisenach Modellkommune im städtebaulichen Denkmalschutz. Zuletzt nimmt Eisenach auch an der Netzwerkinitiative „Innenstädte erfolgreich machen“ der IHK Erfurt teil, wo auch der Verkehr in der Innenstadt thematisiert und problematisiert wird.

Mehrere Bundesstraßen führen durch das Stadtgebiet (B19, B84). Hier fehlen teilweise auf langen Strecken gesicherte Querungen. Für die Bundesstraßen ist das Straßenbauamt Süd-West-Thüringen zuständig.

Ein größeres Vorhaben gibt es für das Areal gegenüber vom Bahnhof, wo derzeit ein Bauzaun das ehemalige Gelände einer Chemiefabrik einzäunt. Hier soll in naher Zukunft ein Hotel mit Kongresszentrum entstehen. Daneben soll es Einkaufsmöglichkeiten zur Nahversorgung geben mit Eingängen und Schaufenstern zur Straße (kein nach innen gerichtetes EKZ), um den Weg ins Zentrum attraktiver zu gestalten. Allerdings liegen der Bahnhof und diese neuen Einkaufsmöglichkeiten auf gegenüberliegenden Seiten einer Bundesstraße. Diese Bundesstraße hinter das neue Areal zu verlegen, konnte nicht realisiert werden. Eine gesicherte Querung zum Bahnhof wird notwendig sein.

Neben dem Areal wird zudem ein Parkhaus mit 600 Kfz-Stellplätzen entstehen. Das Parkraumkonzept der Stadt Eisenach sieht vor, das Parken in der Innenstadt zu beschränken und dafür Parkraum in Innenstadtnähe zur Verfügung zu stellen. Im Westen der Stadt gibt es bereits ein Parkhaus mit 270 Stellplätzen.

Mögliche Themen für die Zusammenarbeit im Rahmen dieses Projektes

In Bezug auf die Neu- bzw. Fortschreibung des VEP wäre es sinnvoll, sich noch einmal grundsätzlichen Fragestellungen zu widmen und Input einzuholen. Da die Förderung der Innenstadt als Sanierungsgebiet in einigen Jahren auslaufen wird, sollte außerdem jetzt die Frage gestellt werden, was bis dahin noch konkret geschafft werden kann.

Folgende Themen wurden diskutiert:

- Förderung des Fußverkehrs in Tempo-30-Zonen: zum Beispiel sind dort gesicherte Querungen (vor allem FGÜ) verkehrsrechtlich „entbehrlich“ und die Umsetzung weiterer FGÜ daher schwierig
- Einrichtung alternativer Querungen (z.B. diagonal, ggf. Begegnungszonen, Markierungslösungen oder Shared Space)
- Übergänge von Fußgängerzonen aus „geschütztem Raum“ in angrenzende Straßen, wo die Bedingungen für den Fußverkehr schlechter sind
- Querungen über die Bundesstraße B19, unter anderem zum Stadtpark
- Straßenpflasterung
- Tunnel/Unterführungen
- Barrierefreiheit (auch touristisch)
- Bewusstseinsbildung bei den Bürgern und bei den Entscheidungsträgern:
 - Fußverkehr hat einen Wert für die Stadt
 - Fußverkehrsförderung geht nicht von allein: Anforderungen an Infrastruktur (Wege, Beschilderung etc.), Aufenthaltsqualität, Information etc.
 - Eisenach hat in Bezug auf Fußverkehr schon viel zu bieten, zum Beispiel die Anbindung an die Natur und Wanderwege
- Tourismus, Erlebnisqualität: vor allem Wege vom Zentrum in die Natur
- Schulwegsicherheit und Schulwegpläne

Abhängig von den Routen der Fußverkehrschecks können verschiedene Themen aus dieser Liste aufgegriffen werden. Das Thema Schulwegsicherheit wurde zurückgestellt, da es den Rahmen des Projektes übersteigen würde.

Mögliche Routen für die Fußverkehrschecks

Möglichkeiten 1 und 2: Es könnte eine der folgenden Nord-Süd-Achsen gewählt werden:

- Clemdastraße, Theaterplatz, Querstraße, Frauenberg, Marienstraße (u.a. hoher touristischer Wert); oder

- Markt, Jakobstraße, Wilhelm-Rinkens-Straße, Unterführung, Querung über die Rennbahn (vor allem Alltagsfuß- und -radverkehr und damit bedeutend für die Einwohner der Stadt).

Diese könnten einige typische Verkehrssituationen exemplarisch betrachten, unter anderem die Fußgängerzone, der Übergang von der Fußgängerzone in die angrenzenden Straßen, Fußverkehrsförderung in Tempo-30-Zonen, die Unterführungen beim Bahndamm, Fußverkehr im Wohngebiet und eventuell Querungen über eine Bundesstraße.

Möglichkeit 3: Man könnte die Route vom Bahnhof über den „Nikolaiplatz“ (beide mit Querungsproblematik) über den Karlsplatz in das Stadtzentrum wählen. Auch hier könnten einige der obigen Themen integriert werden.

Ausrichtung der Workshops

Es wird zwei Workshops geben. Beim ersten Workshop handelt es sich um einen standardisierten Workshop, in welchem Ideen und Meinungen zur Vision für die Fußverkehrsförderung in Eisenach, zu bereits gut funktionierenden Elementen der Fußverkehrsförderung, zu Herausforderungen und Barrieren und zu entsprechenden Lösungsansätzen abgefragt werden. Dieser Workshop wird bis zum zweiten Termin ausgewertet und die Ergebnisse werden bei der zweiten Veranstaltung präsentiert. Die TeilnehmerInnen sind so auszuwählen, dass möglichst unterschiedliche Perspektiven zusammenkommen. Die Teilnehmerzahl ist auf 28 Personen begrenzt. Es folgt eine vorläufige Liste möglicher TeilnehmerInnen (bzw. Institutionen):

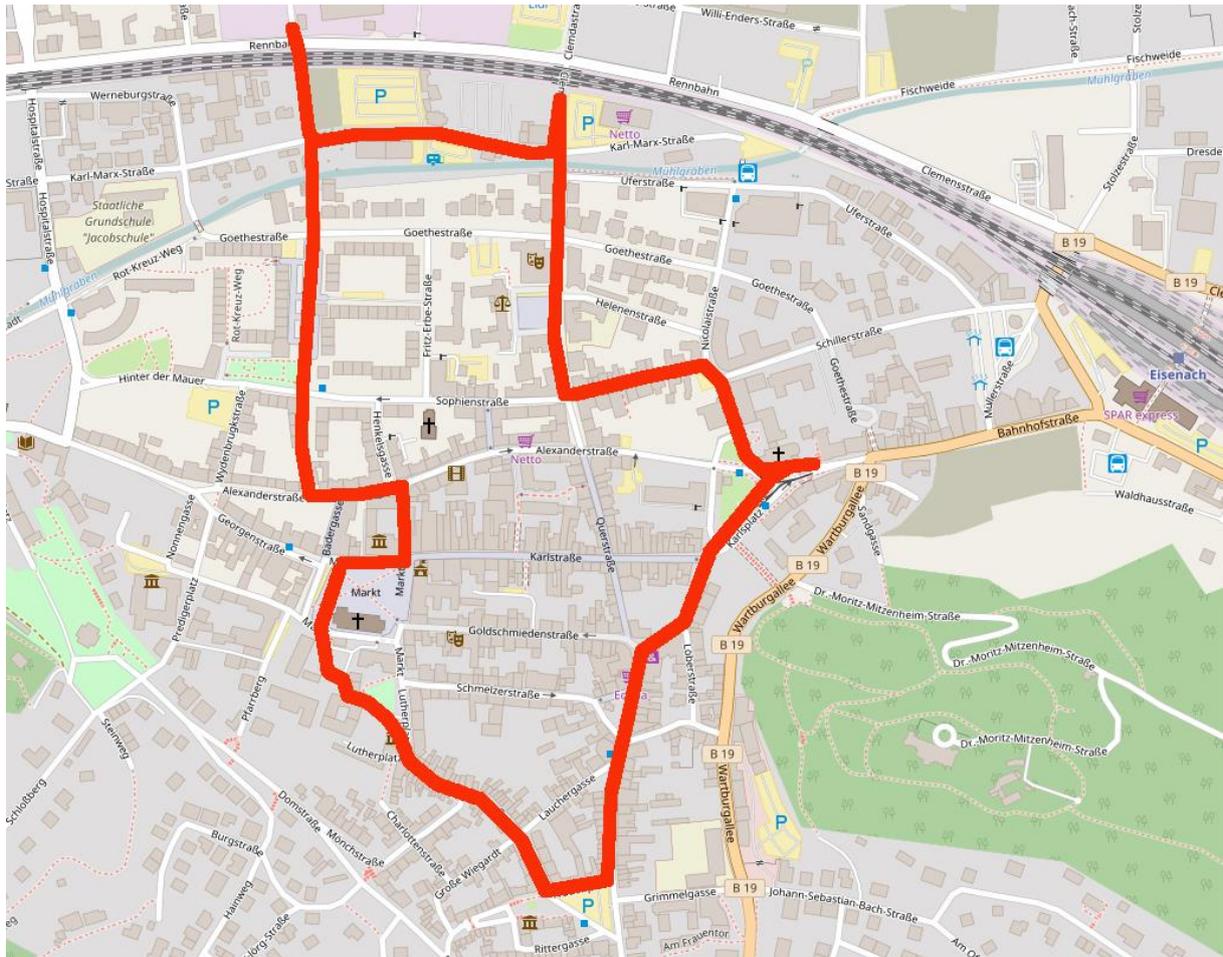
- Oberbürgermeisterin oder Baubürgermeister
- Frau Menge, Amtsleiterin
- Herr Diedrich, Abteilungsleiter Stadtplanung
- Herr Schiller, SB Verkehrsplanung
- Amt für Tiefbau und Grünflächen
- Straßenverkehrsbehörde
- Straßenbauamt Süd-West-Thüringen (wenn Bundesstraßen betroffen)
- Polizei (Prävention)
- KVG Verkehrsbetriebe
- Schulen (Bring- und Holverkehr gerade am Markt)
- Tourismusgesellschaft
- Seniorenbeirat
- Behindertenbeauftragter
- Behindertenverband
- ADFC
- VCD (Wutha-Farnroda)
- Südstadtverein
- Gewerbeverein
- Rennsteigverein
- Förderkreis zur Erhaltung Eisenachs

Im Rahmen des zweiten Workshops kann auf der Grundlage der Ergebnisse des ersten Workshops und eventuell bereits durchgeführter Fußverkehrschecks tiefergehend an ausgewählten Themen gearbeitet werden.

II. Stadtbegehung

Mittels eines Rundgangs (siehe Karte) haben wir verschiedene Situationen als mögliche Orte für die Fußverkehrschecks erwogen:

- Bahnhofstraße und „Nikolaiplatz“
- Nord-Süd-Achse über Clemdastraße/Querstraße/Frauenberg
- Nord-Süd-Achse über W.-Rinkens-Straße/Jakobstraße bis zum Markt



© OpenStreetMap contributors

Die Stadtbegehung begann am Markt und führte zunächst über die Lutherstraße zum Bachhaus. Über den Frauenberg ging es Richtung Johannisplatz. Auf dem Weg wurden wir auf den Anfang einer Tempo-30-Zone aufmerksam gemacht. Außer dem Schild wies nichts auf diesen Wechsel hin (siehe Foto links). Es gibt keine Aufpflasterung, keinen Wechsel im Bodenbelag. Am Schmalen Haus vorbei erreichten wir den Johannisplatz. Hier wird der Fußverkehrsfluss durch eine fehlende Querung unterbrochen (siehe Foto rechts).



Der Johannisstraße folgend erreichten wir den Karlsplatz mit dem Lutherdenkmal. Hier bilden die Nikolaikirche und das Nikolaitor einen wichtigen Zugang zum Stadtzentrum, das man vom Bahnhof kommend passieren muss. Der Karlsplatz wird umgestaltet werden, die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssituation soll in diesem Zuge verbessert werden. Es wäre gut, wenn zukünftig zwei der drei Torbögen dem Fußverkehr zur Verfügung stehen könnten.



Von der Nikolaikirche kann man den „Nikolaiplatz“ (dieser Name ist vorläufig) sehen, der das Ende der neuen Einkaufsstraße gegenüber vom Bahnhof markiert. Hier ist die Querungssituation wenig fußverkehrsfriendly. Die Bahnhofstraße lässt sich über eine Lichtsignalanlage (LSA) queren (siehe

Foto). Ein ganzes Stück weiter südlich gibt es noch eine LSA über die Wartburgallee. Eine Querung auf der westlichen Seite dieses Knotens (näher am Nikolaitor) gibt es nicht.



Über die Nicolaistraße erreichten wir die Sophienstraße (siehe Foto links). Die Sophienstraße ist eine Geschäftsstraße außerhalb der Fußgängerzone. Sie verfügt über Parkplätze. Allerdings fahren auf der Sophienstraße auch Regionalbusse, und teilweise staut sich der Verkehr zurück bis zum Karlsplatz.

Wir erreichten dann die Querstraße. Die Nord-Süd-Achse Querstraße/ Clemdastraße ist eine beliebte Alltags- und Touristenroute. Von Süden kommend ist die Querstraße von Johannisstraße bis zur Alexanderstraße Fußgängerzone, so dass wir hier (von weitem) den Übergang von einer Fußgängerzone in die angrenzenden Straßen sehen konnten (siehe Foto rechts).



Am Theaterplatz vorbei erreichten wir eine Unterführung unter dem Bahndamm. Für Fußgänger und Radfahrer ist der Platz unter der Bahnbrücke knapp.



Über die Karl-Marx-Straße an der südlichen Seite des Bahndammes erreichten wir die Wilhelm-Rinkens-Straße, die für den Alltagsfußverkehr eine wichtige Verbindung ist. Hier gibt es eine Bahndamm-Unterführung für Fußgänger und Radfahrer. Von weitem sieht das „Loch“ nicht sehr einladend aus (siehe Foto links). Der Weg dorthin ist ein Gehweg mit „Fahrrad frei“-Zeichen, der recht schmal ist und auf dem Radfahrer durchaus in höherem Tempo fahren (siehe Foto rechts).



Auf der anderen Seite der Unterführung sind Drängelgitter angebracht, damit Radfahrer nicht mit hohem Tempo aus der Unterführung kommen. Direkt hinter der Unterführung liegt nämlich die vielbefahrene Rennbahn, die via Anforderungsampel gequert werden kann. Der Aufstellbereich ist sehr eng, insbesondere mit Fuß- und Radverkehr.



Über die Jakobstraße erreichen wir die Alexanderstraße. Die Gehwege sind sehr schmal und in eher schlechterem Zustand (siehe Foto links). Durch diesen Abschnitt führt eine wichtige Radverkehrsverbindung vom Markt zur oben erwähnten Wilhelm-Rinkens-Unterführung. Derzeitig ist diese Radverkehrsroute auf dem Gehweg (Fahrrad frei) geführt (siehe Foto rechts). Hier wäre die Frage, ob man mit Straßenmarkierungen eventuell eine andere Führung ermöglichen könnte. Wir beendeten die Begehung am Markt.

