

Auftraggeber:
 Stadtverwaltung Eisenach, Frau Menge (03691-670510)

Bearbeitung: 2008 bis 2009
 Auftragssumme: ca. 13.800 EUR

Die Stadt Eisenach beabsichtigt, den Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) neu zu gestalten. Das Ziel ist, die heute getrennt liegenden Busbahnhöfe für den Stadt- und den Regionalverkehr zusammenzulegen. Im Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen im Bahnhofsumfeld soll eine städtebaulich verträgliche und verkehrliche verbesserte Lösung gefunden werden, um den ZOB Eisenach zu einer attraktiven und zukunftssicheren „Schnittstelle der Mobilität“ zu entwickeln.

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie sind unterschiedliche Gestaltungsvarianten für einen ZOB untersucht und bewertet worden. Nach intensiver Diskussion ist eine Variante ausgewählt worden, die einen in Ost-West-Richtung orientierten ZOB vorsieht.

Die Möglichkeiten zur äußeren Erschließung werden durch die im Planfeststellungsverfahren zur Verlegung der B 19 erarbeitete Straßenführung der Müllerstraße vorgegeben. Die Bahnhofstraße behält eine geringe Verkehrsbedeutung, die Gabelsbergerstraße wird für den ZOB verplant. Der Verlauf der Müllerstraße liegt durch die Tunneldurchfahrt grundsätzlich fest.

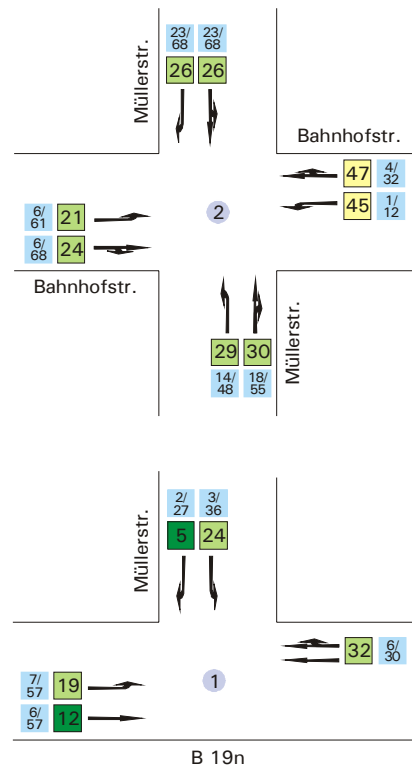


Anbindung des ZOB an das übergeordnete Straßennetz

Der Untersuchung wurden Prognoseverkehrsstärken für das Jahr 2020 zugrunde gelegt sowie ein vom ÖPNV-Betreiber KVG entwickeltes Betriebskonzept.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wird die Funktionalität der Vorzugsvariante im Zusammenhang mit der künftigen Verkehrsbedeutung der Müllerstraße untersucht. In die Betrachtung werden die Ein- und Ausfahrbereiche des ZOB sowie die Knotenpunkte Müllerstraße/Clemensstraße, Müllerstraße/Schillerstraße, Müllerstraße/Bahnhofstraße sowie Müllerstraße/B 19 einbezogen. Als wesentliches Planungsinstrument wird in der Verkehrsuntersuchung die Verkehrssimulation eingesetzt.

Die Verkehrssituation ist geprägt durch eine große Anzahl an Stadt- und Regionalbussen, die durch die Abstimmung auf die Regionalzüge den ZOB in kurzen Zeitabschnitten gebündelt anfahren und verlassen. Hierfür wurden verschiedene Bevorrechtigungsstrategien geprüft, um den konkurrierenden Anforderungen gerecht zu werden. Eine absolute Bevorrechtigung des Busverkehrs (sofortiges Schalten in die für den Bus günstige Phase) würde in der Spitzenzeit zu einem häufigen Zusammenbruch der Koordinierung führen. Hierdurch würden die Stauräume nicht mehr zuverlässig geräumt und es würden sich größere Rückstaus aufbauen. Die Folge wären größere Verlustzeiten sowohl im Kfz-Verkehr als auch im Busverkehr. Aus diesem Grund wurde eine bedingte Bevorrechtigung (Phasendehnung/-stauchung, aber kein Phasentausch) in der Spitzenzeit als günstigere Steuerungsstrategie gesehen. Es ergeben sich hierdurch im Kfz-Verkehr überwiegend gute Verkehrsqualitäten. Die Wartezeiten für die Busse liegen durch die bedingte Bevorrechtigung leicht unter den Werten im Kfz-Verkehr



Verkehrsqualitäten, Verlustzeiten und Rückstaulängen in der nachmittäglichen Spitzenstunde (Knotenpunkte 1 und 2)