

## 1 Zielkonzept =verkehrspol. Leitlinien

Die Bewertung des Zustandes und die Abschätzung der Auswirkungen der im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung (VEP) zu untersuchenden Maßnahmen werden anhand eines planungsspezifischen Zielkonzeptes vorgenommen. Zielkonzepte ergeben sich in der Regel aus allgemein anerkannten Zielen verkehrsplanerischer Aktivitäten und aus ortsspezifischen problemorientierten Zielvorstellungen, die sich wiederum aus politischen Vorgaben, aus örtlichen Wünschen und aus bekannten oder prognostizierten Mängeln ableiten lassen. Die von der Stadt Jena beschlossenen Leitlinien für die Entwicklung des Verkehrswesens wurden dabei berücksichtigt.

Das Zielkonzept für den VEP 93 hat sich in den darauf folgenden Jahren nur marginal geändert, da auch die von der Stadt Jena beschlossenen Leitlinien für die Entwicklung des Verkehrswesens im Prinzip fortbestehen. Ergänzungen ergaben sich aus den im Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) formulierten Zielen, aus der generellen Weiterentwicklung planerischer Zielfelder und aus den Schwerpunkten der in der Bearbeitung befindlichen Fortschreibung des Flächennutzungsplanes.

### ❖ Allgemeine Ziele der Stadtentwicklung

- Erhalt der Funktionsfähigkeit der Stadt Jena als Oberzentrum
- Einbeziehung der Stadt-Umland-Beziehungen in integrierte Verkehrs- und Flächennutzungskonzepte
- Einbeziehung der örtlichen Belange in die Bundesverkehrswegeplanung
- Stadtverträgliche Mischung der Nutzungen Wohnen, Arbeiten und Versorgung zur Vermeidung von Fahrten (Stadt der kurzen Wege)
- Ausgewogene Einbeziehung aller Verkehrsarten (ÖPNV, MIV, Rad, Fußgänger) in eine integrierte Verkehrsentwicklungsplanung
- Vorrang der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad, Fußgänger) in der Planungs- und in der Umsetzungsphase
- Einbeziehung der in den durch die Verwaltungsreform eingemeindeten Ortsteilen vorhandenen Planungsüberlegungen
- Ausgewogene Berücksichtigung von Wohn- und Gewerbegebieten in der Stadt- und Verkehrsplanung

### ❖ Zielfeld Siedlungsraum und Städtebau

- Erhalt und Schutz der historischen Innenstadtbereiche
- Sicherung und Erhalt der Wohnfunktion in der Innenstadt und in innenstadtnahen Altbaugebieten
- Sicherung der Innenstadt als Handels- und Dienstleistungsstandort
- Erhalt der Funktion radialer Hauptgeschäftsstraßen als Stadtteilzentren
- Städtebauliche Integration von Straßen- und Platzräumen
- Geringe Flächeninanspruchnahme durch verkehrliche Nutzungsansprüche
- Soziale Brauchbarkeit von Straßen- und Platzräumen
- Geringe Immissionen in Straßen- und Platzräumen - insbesondere in Innenstadt- und Wohngebieten

## ❖ Zielfeld Raumordnung und Verkehr

### Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

- Betrieb des städtischen ÖPNV als Vorrangsystem
- Sicherung des Nahverkehrsanteils am gesamten Verkehrsaufkommen
- Ausgewogene Abstimmung der Fahrtenangebote mit der Nachfrage
- Einhaltung von Mindestbedienungsstandards (Daseinsvorsorge) in Schwachverkehrszeiten
- Flächenhafte und sichere Erreichbarkeit von Wohn-, Gewerbe- und Kerngebieten
- Attraktive Bedienungs-, Beförderungs- und Reisequalität
- Optimale Verknüpfung der städtischen und der regionalen Nahverkehrssysteme untereinander und mit dem Eisenbahnverkehr (Umsteigequalität)
- Verlagerung von Fahrten mit dem Kraftfahrzeug auf den ÖPNV
- Priorität des ÖPNV gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr generell und insbesondere bei der Erschließung der Innenstadt
- Optimierung der ÖPNV-Priorisierung an Lichtsignalanlagen
- Optimierung der Haltestellenqualität generell und speziell für Mobilitätsbehinderte
- Klare Strukturierung des Nahverkehrsangebotes
- Betriebsabwicklung mit modernen, mobilitätsbehindertengerechten Fahrzeugen
- Verkehrsträgerübergreifende Informations- und Betriebsleitsysteme
- Möglichst weitgehender Erhalt vorhandener Schienenwege, wo sinnvoll und wirtschaftlich vertretbar
- Gute Integration anderer Verkehrsarten (F, R, Kfz) in Nahverkehrssysteme
- Gute betriebliche und tarifliche Kooperation der Nahverkehrsträger

### Fußgänger- und Radverkehr

- Kurze Wege im Fußgänger- und Radverkehr
- Flächenhafte Priorität des Fußgängerverkehrs in der Innenstadt
- Flächenhafte Erreichbarkeit der Innenstadt für den Radverkehr
- Überquerbarkeit von Hauptverkehrsstraßen, Straßenbahn- und Eisenbahntrassen für Fußgänger und Radfahrer
- Erreichbarkeit der naturnahen Bereiche und der Erholungsräume für Fußgänger und Radfahrer
- Ausreichende Abstellmöglichkeiten an den Zielen des Radverkehrs (Innenstadt, Haltestellen)

### Fließender Kraftfahrzeugverkehr

- Sichere, stadt- und umfeldverträgliche Erreichbarkeit von Wohn-, Gewerbe- und Kerngebieten
- Gute Erschließungsqualität für Wohn- und Gewerbegebiete
- Möglichst weitgehende Entlastung sensibler Straßenräume vom überörtlichen Durchgangsverkehr
- Sichere, stadt- und umfeldverträgliche Abwicklung des quartierbezogenen Kraftfahrzeugverkehrs
- Sichere und verträgliche Abwicklung des Güterverkehrs
- Entwicklung eines hierarchischen, funktional und gestalterisch begründbaren Straßennetzes
- Konzentration des Kraftfahrzeugverkehrs auf ein vermaschtes Netz städtebaulich integrierter Hauptverkehrsstraßen (Vorbehaltsnetz)

- Funktional und gestalterisch nachvollziehbare Abgrenzung von verkehrsberuhigten Quartieren im Sinne einer flächenhaften Verkehrsberuhigung
- Flächenhafte Verkehrsberuhigung der Innenstadt durch Minimierung der Kraftfahrzeugnutzung
- Minimierung von Schleichverkehren in Wohngebieten
- Verlagerung von Kraftfahrzeugverkehr auf den ÖPNV - insbesondere im Berufsverkehr - unter Einbeziehung zumutbarer Restriktionen

#### **Ruhender Kraftfahrzeugverkehr**

- Sichere, stadt- und umfeldverträgliche Abwicklung des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs
- Minimierung des Parksuchverkehrs - insbesondere in der Innenstadt
- Freihalten der Straßenräume in der historischen Innenstadt vom ruhenden Kraftfahrzeugverkehr
- Priorität der Bewohner und Kunden in Stellplatz- und Stellplatzbewirtschaftungskonzepten
- Sicherung der Refinanzierung der Ausgaben für den ruhenden Kraftfahrzeugverkehr

#### **❖ Zielfeld Naturhaushalt und Landschaft**

- Sicherung der für den Arten- und Biotopschutz wichtigen Flächen und Verbundsysteme
- Minimierung und Ausgleich unvermeidbarer Eingriffe
- Erhalt und Verbesserung der Freiflächen mit Erholungsfunktion
- Gute Erreichbarkeit der Erholungsräume mit umweltfreundlichen Verkehrssystemen
- Sicherung hochwertiger land- und forstwirtschaftlicher Flächen
- Freihalten stadtklimatisch wichtiger Flächen von Bebauung
- Schutz des Wasserhaushalts vor Schadstoffeintrag
- Erhalt und Weiterentwicklung eines strukturell und visuell vielfältigen Landschaftsbildes
- Erhalt und Weiterentwicklung vielfältiger Orts- und Siedlungsråder

#### **❖ Zielfeld Wirtschaftlichkeit und Realisierung**

- Geringe Investitionskosten für Infrastrukturanlagen
- Geringe Betriebskosten - insbesondere in den Nahverkehrssystemen
- Große Anteile bezuschungsfähiger Kosten
- Strukturierung der Nahverkehrsangebote nach Nutzen-Kosten-Kriterien mit effizientem Einsatz der verfügbaren Finanzmittel
- Verfügbarkeit der für Infrastrukturmaßnahmen benötigten Flächen
- Gute Akzeptanz von Maßnahmen bei den Betroffenen

#### **❖ Überführung des Zielkonzeptes in einen operablen Kriterienkatalog**

Die Realisierung verkehrsspezifischer Maßnahmen sind in der Regel mit Auswirkungen auf die Qualität der Lebensräume von Mensch, Tier und Pflanze verbunden. Damit entsteht häufig ein Zielkonflikt, der in einem überschaubaren und handhabbaren Bewertungsschema aufzuzeigen ist. Ein derartiges

ganzheitliches Bewertungsschema basiert auf den derzeitigen und abschätz-  
baren Kenntnissen über die Wirkung verkehrlicher Maßnahmen auf

- die bebaute Umwelt,
- die natürliche Umwelt,
- die Ansprüche der Nutzer bestimmter Maßnahmen
- die Ansprüche der Betroffenen bestimmter Maßnahmen
- die Ansprüche der Betreiber bestimmter Maßnahmen sowie
- die Ansprüche der Allgemeinheit.

Für die ganzheitliche Wirkungsanalyse und die vergleichende Bewertung der  
Netzplanfälle und Maßnahmen wurde daher aus den generellen Zielen und  
dem Zielkonzept für die vier Zielfelder ein Kriterienkatalog (vgl. Langfassung,  
Tab. 17 bis 22) mit operablen Kriterien und Indikatoren für die Einzelziele ab-  
geleitet, der auf Grund seiner Transparenz und seines checklistenförmigen  
Aufbaus eine Orientierungshilfe für alle an der Planung Beteiligten (Planer,  
Entscheidungsträger, Träger öffentlicher Belange, betroffene Bürger) darstellt  
und die Berücksichtigung spezifischer Interessenlagen nachvollziehbar er-  
möglicht. Es ist außerdem jederzeit möglich, Einzelkriterien aus Sondergut-  
achten und örtliche Besonderheiten des Planungsraumes in das Schema zu  
integrieren.

