

# Ergebnisprotokoll 1. Facharbeitskreissitzung „Leitlinien Mobilität in Jena 2030“

- Termin/Dauer:** Mittwoch, 2. März 2016, 17:00 - 19.30 Uhr  
Lutherplatz 3, Jena
- Veranstalter:** Dezernat III - Stadtentwicklung und Umwelt  
Fachbereich Stadtumbau, Team Verkehrsplanung und Flächen
- Teilnehmende:**
- Mitglieder des Stadtentwicklungsausschusses (SEA):**  
Christopher Johne, Die LINKE, sachkundiger Bürger  
Julia Langhammer, Die LINKE, Mitglied SEA  
Reinhard Wöckel, Die LINKE, Mitglied SEA  
Elisabeth Wackernagel, CDU, Vorsitzende SEA  
Gernot Köhler, CDU, sachkundiger Bürger  
Andreas Kaiser, CDU, sachkundiger Bürger  
Andreas Neumann, CDU, in Vertretung  
Markus Giebe, SPD, stellv. Vorsitzender SEA  
Stephan Kühn, SPD, sachkundiger Bürger  
Bastian Stein, Bündnis 90/ Die Grünen, in Vertretung  
Kathleen Lützkendorf, Bündnis 90/ Die Grünen, in Vertretung  
Dr. Dieter Brox, Bürger für Jena, sachkundiger Bürger  
Frank Cebulla ZG Piraten/ FDP, sachkundiger Bürger  
Dr. Thomas Nitzsche, FDP, Mitglied SEA, Vorsitz. Beirat Kfz-Verkehr
- Verkehrspolitisch relevante Akteure**  
Lutz Jacob, Vorsitzender Beirat Radverkehr  
Jochen Fuchs, Vertreter Seniorenbeirat  
Steffen Rogoll, Kundenbeirat Jenaer Nahverkehr, stellv. Vorsitzender  
Falk Hamann, Jenaer Nahverkehr GmbH
- Mitarbeiter/innen der Stadtverwaltung:**  
Denis Peisker, Dezernent für Stadtentwicklung & Umwelt  
Michael Margull, Stadtverwaltung, Teamleiter Verkehrsplanung und Flächen  
Ulrike Zimmermann, Stadtverwaltung, Team Verkehrsplanung und Flächen  
Silke Baumann, Stadtverwaltung, Team Verkehrsplanung und Flächen  
Wolfgang Apelt, Stadtverwaltung, Fachdienstleiter Verkehrsorganisation  
Uwe Feige, Werkleiter Kommunalservice Jena
- Moderation & Protokoll:** Ulla Schauber und Ulrike Jurrack *StadtStrategen*. Bürogemeinschaft für integrative Stadtentwicklung, Weimar und Sören Kube, Freier Regionalplaner

# Ergebnisprotokoll

## 1. Begrüßung

Denis Peiker, Dezernent für Stadtentwicklung und Umwelt begrüßte die Teilnehmerinnen und Teilnehmer und erläuterte Ausgangspunkt und Ziele der Veranstaltung:

- Die Einladung zum 1. Facharbeitskreis „Leitlinien Mobilität 2030 Jena“ (FAK) soll dem Gesprächs- und Diskussionsbedarf des SEA Rechnung tragen, der bei der Vorstellung der Leitlinienentwurfes am 10.12.2015 im SEA deutlich wurde.
- Hinweis auf die Ergebnisoffenheit dieses 1. Treffens des FAK „Leitlinien Mobilität 2030 Jena“.

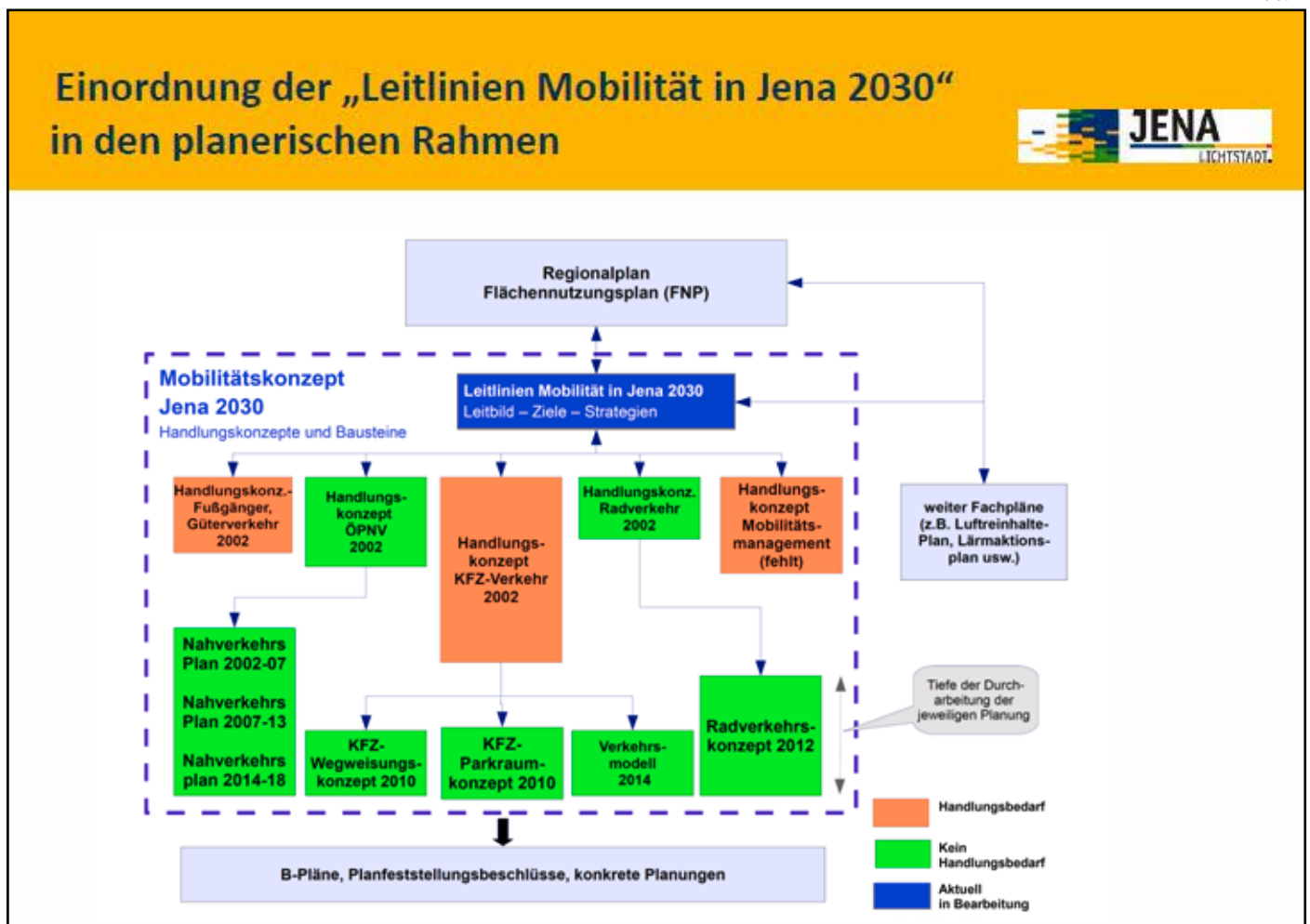
## 2. Fachlicher Input

Nach der Begrüßung der Moderation und der Einführung in den Ablauf der Veranstaltung stellt Ulla Schauber (Moderationsteam) - anhand von Ausschnitten aus dem Dokument „Leitlinien Mobilität in Jena 2030“ (Entwurf Stand November 2015) - die Einordnung der Leitlinien in das gesamte Planungssystem der Jenaer Verkehrs- und Mobilitätsplanung dar, um den Gegenstand der Diskussion im Facharbeitskreis (FAK) „Leitlinien Mobilität Jena 2030“ herauszustellen. Frau Schauber grenzt hierfür die Ebene der Leitlinien deutlich von den über- und untergeordneten Planungen, Konzepten und Maßnahmen ab. (s. Abb 2-4).



Abb. 1

Abb. 2





Zukunftsvision / Veranschaulichung  
der angestrebten Qualitäten



= langfristige, grundlegende  
Qualitätsanforderungen an  
zukünftige Mobilitäts-  
entwicklung und  
Verkehrsplanung



Wege zur Erreichung der Ziele

Kenngößen zur Messung des  
Zielerreichungsgrades

Abb. 3

## 1. Qualitätsziele und 2. Handlungsziele

für die **Zielfelder**

- Raumordnung und Städtebau
- Mobilität und Verkehr
- Gesundheits- und Naturschutz
- Wirtschaftlichkeit und Realisierung

➤ (Planung und Beteiligung)

Abb. 4



### 3. Reflexion des Leitlinienprozesses – Ableitung von Empfehlungen

Die Moderation fasste die einzelnen Schritte des bisher gelaufenen „Leitlinienprozesses Mobilität“ in einem Rückblick kurz zusammen. (s. Abb. 5) Anschließend wurden die Anwesenden dazu eingeladen, Kritik zum bisherigen Prozess zu äußern. (s. Abb. 5 und 6)

Es wurde darauf hingewiesen, dass diese bisher gemachten Erfahrungen in der weiteren Vorgehensweise aber auch zukünftig in ähnlich gelagerten Beteiligungsprozessen berücksichtigt werden können.

Zudem läuft derzeit die Entwicklung von „Leitlinien für Bürgerbeteiligung in Jena“. Auch in diesen Prozess könnte die Kritik zum Prozess „Leitlinien Mobilität“ sowie die abgeleiteten Empfehlungen einfließen.

#### Abschrift | Kritik am Prozess „Was lief gut? Was lief nicht so gut?“

##### Was lief gut? Gut ist, ...

- dass der Prozess stattfindet, denn neue Leitlinien sind notwendig,
- die grundsätzliche Vorgehensweise, d.h. die Veranstaltungsformate und die Form und Art der Aufbereitung der Ergebnisse,
- dass sich so viel Zeit für den Prozess genommen wird,
- dass online-Beiträge und der Austausch im Blog möglich sind,
- dass die Mitarbeiter/innen der Stadtverwaltung (Team Verkehrsplanung) auch außerhalb der Gremienarbeit offen sind für Hinweise, Anregungen und Kritik,

##### Was lief nicht gut ... und was wäre zukünftig wünschenswert?

- Die inhaltliche Vorstellung erfolgte fachlich sehr einseitig
  - D.h. es wäre wünschenswert gewesen, eine stärker differenzierte fachliche Meinung einzuholen und
  - die Möglichkeit, die Einstellung/Haltungen der Politik, d.h. der einzelnen politischen Fraktionen dazu öffentlich vorzutragen und zu diskutieren.
- Die Rolle der Verwaltung im Prozess
  - Wünschenswert wäre eine klarere Trennung zwischen fachlicher Arbeit und Moderation o.a. Rollen im Prozess.
- Auswahl der Fachreferenten, weil häufig der Eindruck entstand, dass sie wenig Ortskenntnis mitbringen und somit die Jena-spezifischen Probleme und Besonderheiten zu wenig berücksichtigt wurden.
- Leitlinienentwurf ist abgehoben, abstrakt, wenig Jena-spezifisch
  - wünschenswert wäre es, dass zukünftige Referenten und/oder Bearbeiter stärker die Ortsspezifika berücksichtigen
- ◆ Erläuterung des Team Verkehrsplanung als Auftraggeber und Organisatoren der Veranstaltungen dazu:
  - Mit Prof. Ahrens (TU Dresden) und Prof. Schäfer wurden Verkehrsplaner beauftragt, die derzeit in Deutschland forschen und planen und beide als allg. anerkannte Fachleute gelten.
  - Prof. Ahrens besitzt über die langjährige Betreuung der SrV Befragungen ein exzellentes Wissen über die Verkehrsentwicklung in Jena und andere vergleichbare Städte.
  - Für Prof. Schäfer sprachen Fach- und Kommunikationskompetenz + Ortskenntnis. Er bearbeitete bereits 2010 den „Leitfaden Gesamtstädtische Parkraumkonzeption“ für die Stadt Jena.

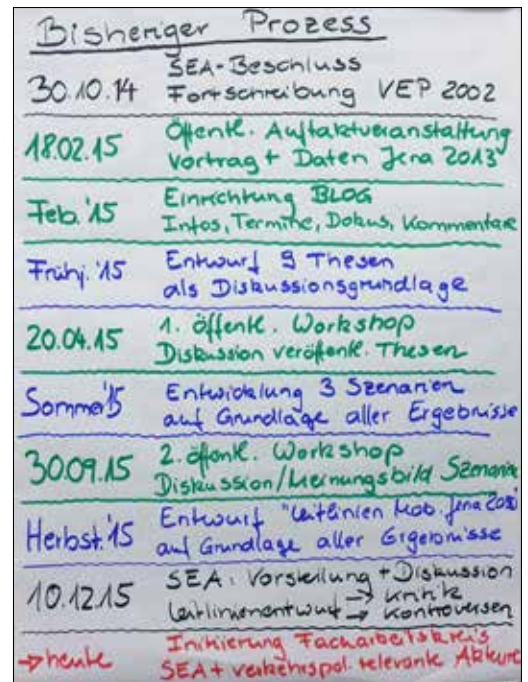


Abb. 5



Abb. 6

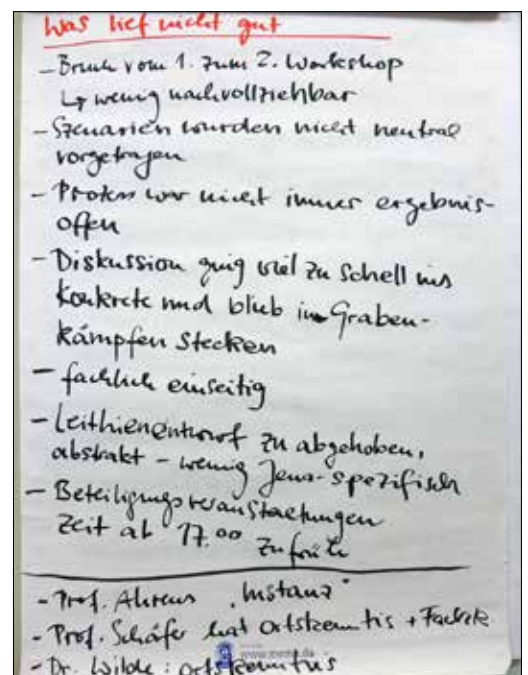


Abb. 7

- Dr. Wilde wurde als Einwohner Jenas mit verkehrsplanerischem fachlichen Hintergrund hinzugezogen, um dem Vorwurf der fehlenden Ortskenntnis beim 2. Workshop direkt Rechnung zu tragen.
- Herunterbrechen des großen Ganzen auf die Stadt ist mit dem Leitlinienentwurf nicht gelungen  
→ erwünscht wären unterschiedliche fachliche Blickwinkel und mehr Ortsspezifisch
- Es gab einen (inhaltlichen) Bruch vom 1. zum 2. Workshop, der nicht nachvollziehbar war (d.h. die im 1. Workshop gesammelten Vorstellungen und Meinungen fanden sich nicht nachvollziehbar in den Szenarien wieder)
- Die Szenarien wurden nicht neutral vorgetragen  
→ Fachliche Inputs und Diskussion sollten zukünftig differenzierter sein
- Der Prozess war nicht immer ergebnisoffen  
→ Methoden und Vorgehensweise sollten so gewählt werden, dass sie tatsächlich ergebnisoffen sind
- Die Diskussion ging viel zu schnell ins Konkrete und blieb dabei in Grabenkämpfen stecken (Workshop 2, Diskussion der Szenarien)
- Beteiligungsveranstaltungen waren mit 17 Uhr zu früh angesetzt, d.h. z.B. für Pendler nicht rechtzeitig erreichbar  
→ Veranstaltungen mit Beteiligung der Öffentlichkeit sollten so terminiert sein, dass die berufstätige Bevölkerung auch daran teilnehmen kann
- ◆ Nachträglicher Hinweis der Verwaltung: Der Beginn des zweiten Workshops wurde auf Anregung und Wunsch der Beteiligten auf 18 Uhr terminiert.
- Die Shellstudie und die Motorisierung in Jena wurde nicht beachtet.
- ◆ Hinweis der Verwaltung: Die Shellstudie geht im Trendszenario deutschlandweit (eingeschlossen sind ländliche Regionen) von einem leichten Anstieg des PKW-Verkehrs bis 2020 auf. Danach kehrt sich der Trend um.

#### 4. Vorschlag zur weiteren gemeinsamen Vorgehensweise | Diskussion und Abstimmung

Die Moderation macht einen Vorschlag für die weitere schrittweise Vorgehensweise im FAK:

1. Diskussion und Abstimmung über die Qualitätsziele aus dem vorliegenden Leitlinienentwurf
2. Diskussion der vorgelegten Handlungsziele in Kleingruppen. Erhebung eines Meinungsbildes.

Der Vorschlag wurde von der Teilnehmerschaft einstimmig angenommen.

In beiden Schritten sind inhaltliche Vorschläge wie Änderungen oder Ergänzungen aber auch Streichungen in den Formulierungen möglich. (s. Abb. 8)

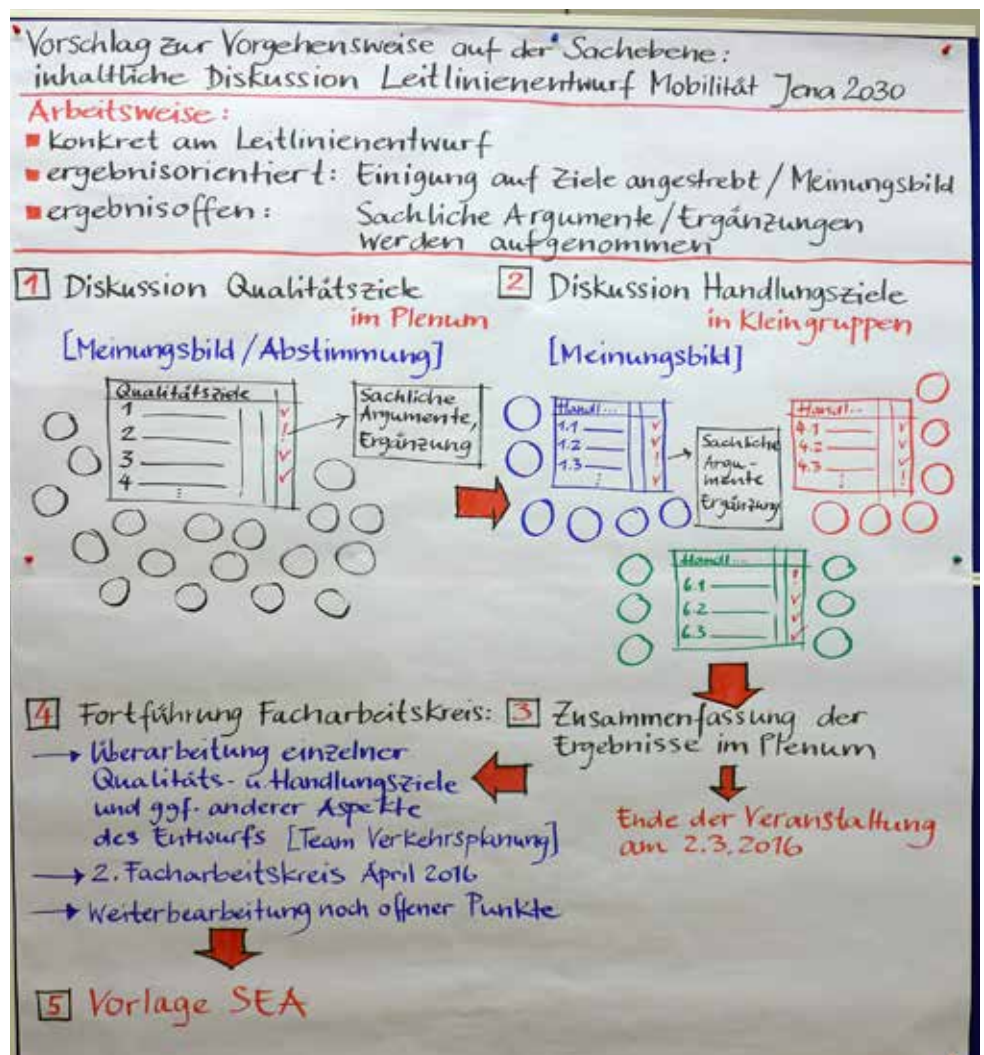


Abb. 8



## 5. Diskussion der Qualitätsziele und Meinungsbild/Abstimmung

Wie zuvor vereinbart, wurden die 12 Qualitätsziele (Q-Ziele) zur Diskussion gestellt, wie sie in dem Dokument „Leitlinien Mobilität in Jena 2030“ (Entwurf Stand November 2015) formuliert worden waren. Das Dokument wurde am 04.12.2015 auf dem Blog <https://blog.jena.de/mobilitaet/> veröffentlicht und stand somit allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern vorab zur Einsicht zur Verfügung. Zudem war der Entwurf Gegenstand der Diskussion am 10.12.2015 im SEA.

Es wurde darauf hingewiesen, dass die Reihenfolge der formulierten Q-Ziele keine Priorität darstellt. Die Q-Ziele sind jedoch insgesamt 5 Zielfeldern zugeordnet, die nacheinander aufgelistet wurden. In der Diskussion wurde immer wieder darauf hingewiesen, dass die Q-Ziele mit jeweils untergeordneten Handlungszielen konkretisiert werden.

Abb. 9

Diskussion Qualitätsziele „Mobilität Jena 2030“		ja	nein	✓/!
1.	Sicherung und Verbesserung der Fernerreichbarkeit im überörtlichen Straßen-, Rad- u. Schienenverkehr	19	0	✓
2.	Verkehrssparende Raum- und Siedlungsstrukturen („Stadt der kurzen Wege“) <small>mit Zusatz</small>	17	2	✓
3.	Sicherung und Erhöhung der raumstrukturellen Stadtverträglichkeit des Verkehrs			!
4.	Sicherung von Mobilität und Erreichbarkeit für alle	18	-	✓
5.	Schaffung eines stadtverträglichen Verkehrs für sich verändernde Mobilitätsbedürfnisse	18	-	✓
6.	Erhöhung der Verkehrssicherheit	18	-	✓
7.	Minimierung der verkehrsbedingten Belastungen für Gesundheit und Umwelt	18	-	✓
8.	Minimierung des Ressourcenverbrauchs durch Verkehrsinfrastruktur			!
9.	Effiziente Verwendung städtischer Mittel durch mobilitäts- u. verkehrsbezogene Maßnahmen (Investition, Betrieb) <small>Planung</small>	18	-	✓
10.	Sicherung der Funktionsfähigkeit und Bereitstellung notwendiger Infrastruktur für <del>Güterverkehr</del> <small>Wirtschaftsverkehr</small>	18	-	✓
11.	Steigerung der Effektivität und Nachhaltigkeit des Gesamtverkehrssystems	18	-	✓
12.	Ressortübergreifend abgestimmte und die Öffentlichkeit einbindende Planung und Umsetzung	18	-	✓

19. Stimmberechtigte  
→ 18. - 1. ab 19. 4er

## Ergebnis der Diskussion der Qualitätsziele

An der Abstimmung nahmen nicht teil: Herr Margull, Frau Zimmermann, Frau Baumann, Herr Peisker und Herr Feige als Vertreter/innen der Stadtverwaltung.

Damit nahmen 19 Anwesende an der Abstimmung teil, nach 19 Uhr nur noch 18, weil ein Teilnehmer die Veranstaltung vorzeitig verlassen musste.

Die Qualitätsziele wurden wie folgt mit Einwänden, Vorschlägen bzw. Vereinbarungen angenommen:

### Nr. 1 einstimmig

→ „Sicherung“ ggf. streichen

### Nr. 2 mit 17 Ja-Stimmen zu 2 Nein-Stimmen

- gewünschte Ergänzung „...und im Umgang mit dem Problem der Bandstadt“
- ggf. ‚Stadt der kurzen Wege‘ streichen

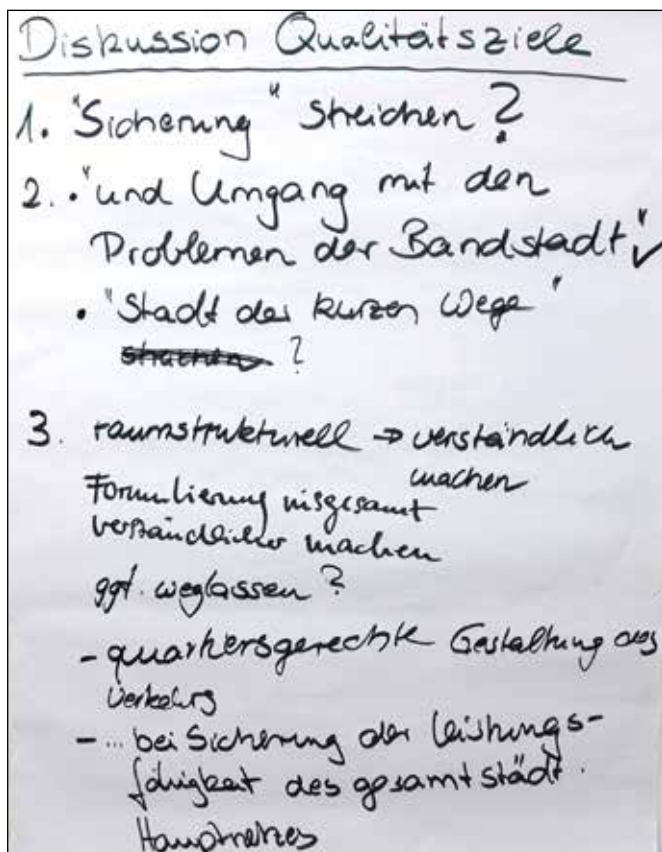
### Nr. 3 nicht angenommen

- schwer verständliche Begriffe durch einfachere Formulierung ersetzen
- ggf. ‚raumstrukturell‘ weglassen?
- *Vorschlag:* ‚quartiersgerechte Gestaltung des Verkehrs‘
- *Ergänzungsvorschlag:* ‚bei Sicherung der Leistungsfähigkeit des gesamtstädtischen Hauptnetzes‘

### Nr. 4 einstimmig

→ *Hinweis:* Qualitäten in den Handlungszielen definieren

Abb. 10



### Nr. 5 einstimmig

### Nr. 6 einstimmig

### Nr. 7 einstimmig

### Nr. 8 nicht angenommen

- *Vorschlag:* ‚flächensparende Dimensionierung‘ und/oder ‚Optimierung‘
- ggf. mit Q-Ziel Nr. 4 verbinden

### Nr. 9 einstimmig

→ *Vereinbarung:* ‚Planung‘ in Klammer ergänzen

### Nr. 10 einstimmig

→ *Vereinbarung:* ‚Wirtschaftsverkehr‘ statt ‚Güterverkehr‘

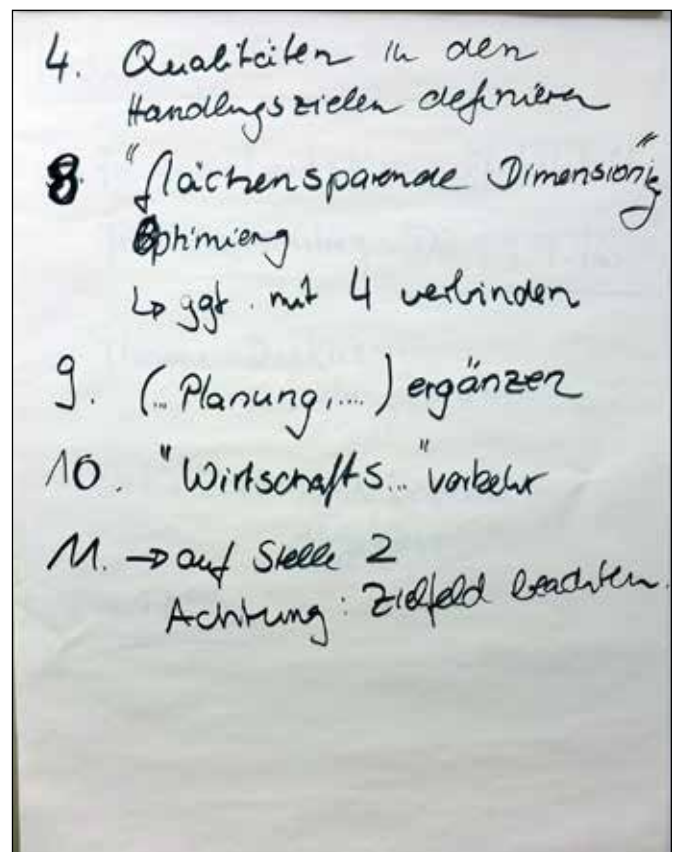
### Nr. 11 einstimmig

→ *Wunsch:* an Stelle 2 setzen, d.h. weiter oben in der Liste der Q-Ziele  
(obwohl bekannt ist, dass die Reihenfolge nicht priorisiert; *Achtung:* Zugehörigkeit zum Zielfeld beachten)

### Nr. 12 einstimmig

Die Diskussion der Qualitätsziele wurde erst gegen 19.30 Uhr abgeschlossen. Deshalb musste der nächste Schritt, d.h. die Diskussion der untergeordneten Handlungsziele, die in Kleingruppen geplant war, auf den nächsten Termin vertagt werden.

Abb. 11





## Fazit der Diskussion der Qualitätsziele

Zielstellung der Diskussion war, sich im Idealfall auf die vorgelegten Qualitätsziele zu einigen oder aber in der Formulierung einen gemeinsamen Nenner zu finden.

Bei 10 von 12 Qualitätszielen ist das gelungen.

Vereinbarte Änderungen, wie z.B. bei Q-Zielen 9 und 10, werden eingearbeitet. Die Qualitätsziele 3 und 8 werden seitens der Verwaltung neu formuliert. Dabei werden die kritischen Hinweise und Anregungen zugrunde gelegt.

Einzelne Kritiken und Hinweise zu Qualitätszielen, die dennoch einstimmig oder mit überwiegender Mehrheit angenommen wurden, werden zur Kenntnis genommen und seitens der Verwaltung nochmals betrachtet.

In der Einladung zum 2. Treffen des Fachbeirates werden die überarbeiteten Qualitätsziele Nr. 3 und 8 vorgestellt, die dann nochmals zur Abstimmung kommen.

## 6. Sonstiges

Fragen und Themen, die in der Diskussion aufkamen, jedoch in diesem Rahmen nicht diskutiert werden konnten, wurden in einem ‚Fragentank‘ schriftlich festgehalten:

- Gesamtstadtentwicklung: Tendenzen, Prognosen, Zahlen. Welche aktuellen Erhebungen gibt es? Worauf basieren diese?
- ◆ **Hinweis der Verwaltung:** Alle für die Verkehrsentwicklung wichtigen lokalen Planungsgrundlagen (z.B. Flächennutzungsplan, Bevölkerungsentwicklungstabelle, Entwicklung Ortsteile, Mobilitätsuntersuchungen) führen zur Annahme, dass sich die Stadtgrundstruktur im Planungszeitraum bis 2030 nicht sprunghaft verändert. Diese lokalen Grundlagen werden mit bundesweiten Trends (für mittelgroße Städte) überlagert und bilden die Grundlage des Entwurfs der verkehrspolitischen Leitlinien. Sollte die Entwicklung der Stadt anders als prognostiziert verlaufen, müssen alle städtischen Konzepte reagieren.
- Haltung im Leitbild (Leitbild entsprechend der überarbeiteten Q-Ziele und Handlungsziele anpassen)

## 7. Vereinbarungen - nächste Schritte

- Ein (Foto-)Protokoll wird erstellt und umgehend an alle, die zum Workshop eingeladen worden waren per Email versandt. Die Teilnehmer/innen werden gebeten, das Protokoll zu prüfen und ggf. Hinweise zur Korrektur oder Ergänzungswünsche schriftlich rückzumelden:
  - per Email an: [ulrike.zimmermann@jena.de](mailto:ulrike.zimmermann@jena.de)
- Die Verwaltung nimmt als Aufgaben mit:
  - Überarbeitung der Formulierungen der Qualitätsziele im Entwurf „Leitlinien Mobilität“



Fotos: Sören Kube

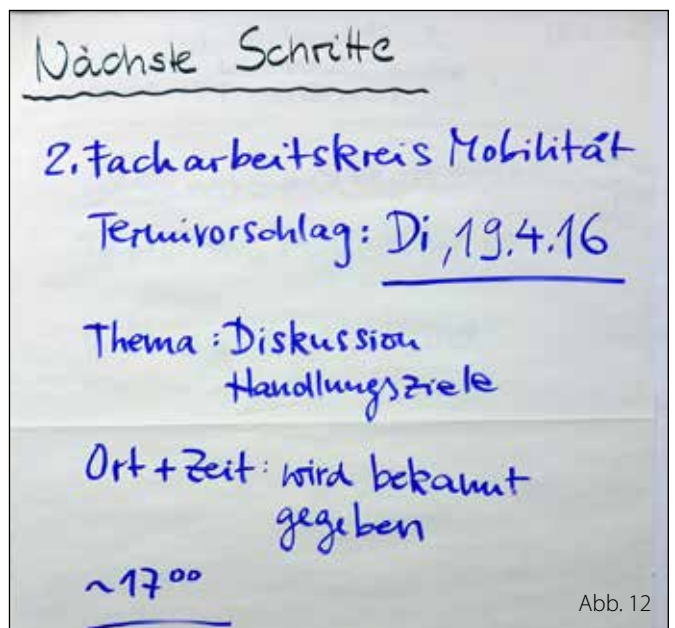


Abb. 12

→ in Abstimmung mit dem Moderatorenteam: Optimierung der Methodik, um eine möglichst offene, aber auch zeitlich effektive Diskussion/Arbeit an den Handlungszielen im nächsten Schritt vorzubereiten

- Der **2. Facharbeitskreis „Leitlinien Mobilität“** trifft sich am **Dienstag, 19.04.2016 gegen 17 Uhr.**

Ort und Zeit werden rechtzeitig in einer schriftlichen Einladung bekannt gegeben.

**Thema:** Diskussion und inhaltliche Arbeit an den Handlungszielen im Entwurf „Leitlinien Mobilität“