

Anlage 1:

Meinungsbild zu den vorgeschlagenen Handlungszielen im Entwurf „Leitlinien Mobilität in Jena 2030“ - Langfassung

ermittelt im Rahmen der FAK-Sitzung am 19. April 2016

An der Veranstaltung haben 13 Teilnehmer/innen Ihre Meinung abgegeben.

Zusätzlich wurden die schriftlich abgegeben Meinungsbilder zweier entschuldigter Teilnehmer/innen (Piraten und Bürger für Jena) eingearbeitet, wodurch 2 Wertungspunkte pro Handlungsziel sowie weitere Fragen, Hinweise, Bedenken und Vorschläge hinzukamen. Des Weiteren wurden die schriftlich eingereichten Fragen, Hinweise, Bedenken und Vorschläge des Fachdienstleister Verkehrsorganisation (Stadtverwaltung Jena) eingearbeitet, jedoch ohne Wertungspunkte.

Qualitätsziele (Q) und Handlungsziele in den Zielfeldern ...		Ja, ich kann diesem Ziel zustimmen	Ich habe nichts gegen das Ziel, habe aber leichte Bedenken und möchte folgende Punkte diskutiert/geklärt haben ...	Ich kann diesem Ziel nicht zustimmen.
Zielfeld „Raumordnung und Städtebau“				
Q 1: Sicherung und Verbesserung der Fernerreichbarkeit im überörtlichen Straßen-, Rad- und Schienenverkehr				
1.1	Vertretung der städtischen Belange in mobilitäts- und verkehrsbezogenen Planungen des Bundes, des Landes Thüringen und im regionalen Kontext	12	1	2
<p>Ihre Fragen, Hinweise, Bedenken, Vorschläge:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bezieht sich die Forderung nicht nur auf Infrastruktur- sondern auch Angebotsplanung, sollten ggf. auch die öffentlichen Verkehrsträger (Fern- und Regionalverkehr Bahn, Fern- und Regionalverkehr Bus) genannt werden. • Da das eigentlich selbstverständlich ist, die bisherige Praxis jedoch wenig erfolgreich war (z. B. Einflussnahme auf ICE-Trassenführung, Angleichung der Mitte-Deutschlandverbindung durch Elektrifizierung an ein in anderen Bundesländern übliches Niveau) müssen Maßnahmen diskutiert werden, wie die fachliche und politische Lobby verbessert werden kann. 				
1.2	Einbeziehung der Stadt-Umland-Beziehungen in die städtischen Mobilitäts- und Verkehrsplanungen	12	3	0
<p>Ihre Fragen, Hinweise, Bedenken, Vorschläge:</p> <p>Grün:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nahverkehrsplan (NVP) sieht bereits Abstimmung vor (ÖPNV-Gesetz). • Gemeinsame Nahverkehrsplanung Stadt-Region. • Hier könnte durchaus auch „Verbesserung“ stehen. Die verkehrliche Anbindung sollte auch bei 				

	<p>den Erweiterungsbestrebungen im Rahmen der Gebietsreform eine Rolle spielen.</p> <ul style="list-style-type: none"> Gibt es und in welche Richtung gehen Vorstellungen im Rahmen möglicher Veränderungen durch Gebietsreformen? <p>Gelb:</p> <ul style="list-style-type: none"> Konkreter könnte hier auch noch die Möglichkeit Park & Ride genannt werden Konkreter: Jena in ein Radwegeschnellnetz einbinden Für die Nahverkehrsplanung ist Abstimmung mit an-grenzenden Gebietskörperschaften ohnehin vorgeschrieben, es sollte eine gemeinsame Planung angeregt werden. <p>Rot:</p>			
1.X	<p>Ihre Ergänzungsvorschläge:</p> <p>1.3 Ganzheitliches Konzept für Ein-/Auspendler (v.a. bezüglich MIV, ÖPNV und SPNV), inkl. dynamisches Parkleitsystem und bedarfsdeckende Parkieranlagen für MIV</p>			
Handlungsziele		Ja,	Ja, aber	Nein
Q2: Verkehrssparende Raum- und Siedlungsstrukturen („Stadt der kurzen Wege“) und Umgang mit den Gegebenheiten der Bandstadt				
2.1	<p>Stärkung der Innenstadt und der Stadtteilzentren als Handels-, Dienstleistungs- und Wohnstandorte entsprechend ihres jeweiligen Potenzials</p> <p>Ihre Fragen, Hinweise, Bedenken, Vorschläge:</p> <p>Grün:</p> <p>Gelb:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ziel ist erläuterungsbedürftig. Was ist Integration von Verkehrsanlagen? Neue verkehrliche Funktionen der Straßen, Verkehrsberuhigung oder Verbannung einzelner Verkehrsarten ? Frage: Was heißt „Stärkung“? Bedingung für Zustimmung: Direkte Erreichbarkeit, auch mit Kfz (ggf. mit Parken außerhalb des oberirdischen Straßenraumes), muss gewährleistet sein. Das kann – beruhend auf aktuellen Konzepten – zusätzlichen unnötigen Verkehr erzeugen und für Verödung (Schlafstadt) der Stadtteile beitragen Erreichbarkeit des „Zentrums“ muss gewährleistet sein (Beispiel Lobeda – City versus Jena-Prießnitz – City) Stadtteilzentren (ausgenommen Neulobeda und Winzerla) werden zu sehr vernachlässigt. Insbesondere die südwestlichen Stadtteile haben eine völlig unzureichende Versorgungslage und müssen meist ins Zentrum oder ins Umland (Globus) ausweichen. <p>Rot:</p> <ul style="list-style-type: none"> Stärkung der Innenstadt ist Schwächung anderer Bereiche. Es gibt viele Ortsteile, von denen aus das Zentrum zwar fußläufig erreichbar ist, aber nur mit enormem Zeit- und Kraftaufwand (12 km Länge heißt 6 km in beide Richtungen), Bürger wünschen sich mehr nahegelegene Einkaufs- und soziale Angebote (ISEK Workshop) <p>Hinweis: Ein/e Teilnehmer/in hat 2 Punkte für dieses Ziel vergeben. Dieser Punkt wurde bei der Auswertung wieder abgezogen.</p>	7	7	1
2.2	<p>Stärkung der Funktion von Hauptgeschäftsstraßen durch städtebauliche Integration der Verkehrsanlagen</p> <p>Ihre Fragen, Hinweise, Bedenken, Vorschläge:</p> <p>Grün:</p>	2	13	0

Handlungsziele		Ja,	Ja, aber	Nein
	<p>Gelb:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unklar, was genau damit gemeint ist. Was ist „<u>Integration</u> der Verkehrsanlagen“? • andere Formulierung suchen • Verkehrsmindernd gleichermaßen für alle Verkehrsarten ? • Frage: Was heißt „Stärkung“ und „städtebauliche Integration“? Bedingung für Zustimmung: analog 2.1; (Kfz)Verkehrsberuhigung ist ok, WENN in zumutbarer Entfernung Kfz-Parken möglich ist („zumutbar“ hier deutlich enger gemeint als beim Stellplatznachweis laut BauGB). • Verkehrssicherheit muss das Primat haben! • Zustimmung, wenn Hauptgeschäftsstraßen und Hauptverkehrsadern nicht n der Regel identisch sind. <p>Rot:</p>			
2.3	<p>Berücksichtigung von verkehrsmindernden Nutzungs-, Bau-, Verkehrs- und Mobilitätskonzepten im Flächennutzungsplan sowie in Bebauungsplänen und Satzungen</p> <p><i>Ihre Fragen, Hinweise, Bedenken, Vorschläge:</i></p> <p>Grün:</p> <p>Gelb:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unklar. Konkrete Konzepte angeben. • Rückbau und Nutzungsbeschränkungen erst, wenn die Kfz-Nutzung zurückgegangen ist. • Jegliche zu erschließende Gebiete bedürfen einer Erschließungsplanung unter Berücksichtigung des zu erwartenden Verkehrs (z.B. Gewerbe – Traglast, Radien versus reines Wohngebiet) • Verkehrsmindernd gleichermaßen für alle Verkehrsarten? <p>Rot:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hinweis: Wenn dieses Ziel explizit so untersetzt wird, dass Push-Maßnahmen zu Lasten des MIV ausgeschlossen sind, ist Zustimmung möglich, sonst nicht. /Das ist Vorlage für Push-Maßnahme. Daher nein! • Frage: Ich sehe nicht, was man diesbezüglich im FNP regeln könnte. • Bedenken: Die Steuerungsmöglichkeiten auf B-Plan-Ebene sehe ich mit Sorge. • Frage: An welche (bestehenden / neuen) Satzungen ist hier konkret gedacht? 	6	6	3
2.4	<p>Kleinräumige Vernetzung, Verknüpfung und Durchmischung von Wohnquartieren, Arbeits- und Versorgungsstandorten sowie Freizeit- und Erholungsbereichen</p> <p><i>Ihre Fragen, Hinweise, Bedenken, Vorschläge:</i></p> <p>Grün:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Widerspruch zur Zentrenstärkung • Geplantes Gewerbegebiet in Maua läuft dem entgegen <p>Gelb:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ist dies ein eigenständiges Ziel oder eine Maßnahme, um Verkehrsminderung gemäß 2.3 zu erreichen? <p>Rot:</p>	13	2	0

Handlungsziele		Ja,	Ja, aber	Nein
2.5	<p>Verbesserung der Erreichbarkeit städtischer Teilräume untereinander und mit der Innenstadt mit den Verkehrsarten der Nahmobilität im Umweltverbund mit dem ÖPNV</p> <p><i>Ihre Fragen, Hinweise, Bedenken, Vorschläge:</i></p> <p>Grün:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sind hier Radwege integriert? Oder sind die evtl. einen eigenen Punkt wert? Außerdem ist „Nahmobilität“ bei 5 bis 15 km Distanz nicht anwendbar. Nah ist, was man zu Fuß erreichen kann, oder? • Schwerpunkt Berufsverkehr, max. Nutzen • Ist perspektivisch an weitere Bahnhaltepunkte im stadtnahen Umland zu denken? • <p>Gelb:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rolle des ÖPNV sollte präziser herausgearbeitet werden. Erreichbarkeit Innenstadt ist schon weitgehend gegeben, was soll verbessert werden (Angebotshäufigkeiten werden im Rahmen Nahverkehrsplan definiert. Tangentiale Verbindungen städtischer Teilräume nur auf nachfragegestarken Relationen, grundsätzlich jedoch wirtschaftlich nicht darstellbar. • Ohne MIV zu beschränken. <p>Rot:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ist bereits realisiert 	11	3	1
2.X	<p><i>Ihre Ergänzungsvorschläge:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Nahversorgung in den Ortsteilen • Gut durchlässige, leistungsfähige Hauptverkehrsverbindungen für alle Verkehrsarten 			
Q 3: Sicherung und Erhöhung der Stadtverträglichkeit des Verkehrs				
3.1	<p>Entlastung sensibler Stadtbereiche (Innenstadt, Wohnquartiere, Naherholungsgebiete) von Durchgangsverkehr</p> <p><i>Ihre Fragen, Hinweise, Bedenken, Vorschläge:</i></p> <p>Grün:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entlastung Innenstadt auch vor dem Hintergrund einer verbesserten Verknüpfung des ÖPNV im Stadtzentrum. („Zentralhaltestelle“) • Ja, jedoch nicht zu Lasten von anderen Wohngebieten • Wichtiges Ziel auch in Hinblick auf den sozialen Ausgleich in Jena – Menschen in Quartieren, deren Wohnlage schlechter ist, haben das gleiche Recht auf Lärmschutz und Verkehrssicherheit • Ja, aber nicht Entlastung an einer Stelle zu Lasten anderer Anwohner <p>Gelb:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bei vorherige Leistungserhöhung des Hauptnetzes neben Innenstadt und Nebenzentren. • Bedingung für Zustimmung: NACH vorheriger Schaffung adäquater Alternativen. • Verkehr muss immer in seiner Gesamtheit betrachtet werden, Umleitung muss möglich sein und darf keine reine Belastungsverlagerung sein (z.B. Lutherstraße/B7) <p>Rot:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die entsprechenden Bereiche sind fast flächendeckend Tempo-30-Zonen oder Spielstraßen. Eine weitere Entlastung würde mechanische Sperrungen für den Durchgangsverkehr erfordern und damit die Robustheit des Verkehrssystems gegen Störungen verringern. Es ist fraglich, ob die Ver- 	7	7	1

Handlungsziele		Ja,	Ja, aber	Nein
	<p>lagerung von Verkehr aus dem Biotop in angrenzende Bereiche gewollt sein kann.</p> <ul style="list-style-type: none"> Was ist mit dem extremen Ausbau der Verkehrsanlagen im Stadionprojekt? Das ist ein Naherholungsgebiet. Es ist zwar Zielverkehr, aber trotzdem führt er zu Naturraumvernichtung und Einschränkung der Erholungswirkung. 			
3.2	<p>Städtebaulich verträgliche und umfeldgerechte Gestaltung von Hauptverkehrsstraßen, Verkehrsanlagen und Verkehrsbauwerken</p> <p><i>Ihre Fragen, Hinweise, Bedenken, Vorschläge:</i></p> <p>Grün:</p> <ul style="list-style-type: none"> Das klingt gut. Ich denke aber gleich an Verkehrsverlagerung in Wohngebieten usw. Wer nur durch Jena durch zur Autobahn möchte, sollte auch eine Chance bekommen, ohne sich zum Leidwesen aller lange aufzuhalten. Gestaltung muss zukunftssichere Funktion der Anlage gewährleisten. Ständige Anpassung der Verkehrsleiteinrichtungen (Ampelschaltungen, Leitlinien) an die Verkehrserfordernisse <p>Gelb:</p> <ul style="list-style-type: none"> Unkonkret. Darunter kann man sich alles vorstellen. Falls Lärmschutz gemeint ist – ja! Städtebaulich verträglich ggf. untersetzen, sofern auch Aspekte wie Emissionen ärm/Schadstoffe, Versiegelung, Verkehrssicherheit etc. gemeint sind. Die Gestaltung muss jedoch zukunftssicher das Funktionieren der Anlage gewährleisten. Auf Basis der Normen, rechtliche Gelange sind zu sichern. <p>Rot:</p> <ul style="list-style-type: none"> Dazu ist keine Zustimmung möglich! Das ist die Hintertür für ein Ermessen, das nicht auf den Bedarf motorisierter Mobilität zielt, sondern auf deren Limitierung. Solche Ansätze gehören nicht in die MOBILITÄTSLeitlinien selbst, sondern eher in den Lärmaktionsplan oder ähnliche Konzepte, die diese flankieren bzw. untersetzen. Wo in diesem ganzen Papier ist die Festlegung auf „verkehrsrecht“? Genau! 	7	5	3
3.3	<p>Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum</p> <p><i>Ihre Fragen, Hinweise, Bedenken, Vorschläge:</i></p> <p>Grün:</p> <p>Gelb:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ziel ist sehr interpretierbar. Ggf. untersetzen. Bedingung für Zustimmung: Auf den Haupttrassen (vgl. 11.X) hat Kfz-Verkehr absolute Priorität. Der Versuch, die Trennwirkung zu mindern, ist auch dort ok, darf aber – auch wenn dadurch höhere Kosten entstehen – nicht zu Lasten des MIV gehen. Abgestuft abwägend gilt das auch für Sammelstraßen. Ja, aber zu allgemein formuliert (z.B. Karl-Liebknecht-Str. ja, Stadtrodaer Str. ??) Grundsätzlich ja, jedoch bedarfsbezogen je Gebietstyp Genauer definieren, was Aufenthaltsqualität ist. <p>Rot:</p> <ul style="list-style-type: none"> Unkonkret. Auch Autofahrer im Auto halten sich im öffentlichen Raum auf. Wenn es Trennung zwischen Straßen und Aufenthaltsbereichen betrifft – gern. Wenn es menschen- und baumgerechte Gestaltung von Räumen betrifft – auch gern. 	8	6	1

Handlungsziele		Ja,	Ja, aber	Nein
3.4	Verminderung der Trennwirkung durch Verkehrsinfrastruktur im Stadtraum	4	10	1
<p>Ihre Fragen, Hinweise, Bedenken, Vorschläge:</p> <p>Grün:</p> <ul style="list-style-type: none"> Durchgang muss gewährleistet werden, ohne ÖPNV (und nachrangig MIV) zu stark auszubremsen. <p>Gelb:</p> <ul style="list-style-type: none"> Verkehrsinfrastruktur trennt zunächst nicht, sondern verbindet! Unklar, was wirklich gemeint ist. Falls es um noch mehr Fußgängerampeln statt Tunnel geht, klares Veto, weil damit Verkehrsanlagen für Fußgänger die Wege für andere trennen. Trennwirkung ist auch durch ÖPNV-Trassen gegeben. Reduzierung vermindert jedoch Reisegeschwindigkeiten und Attraktivität des ÖPNV / Trennwirkung von ÖPNV-Trassen aufheben, bedeutet auch Verlangsamung ÖPNV mit Folge Attraktivitätsverlust und Kostensteigerung Durch technische Lösungen, die den fließenden Verkehr nicht einschränken.(Kfz-Tunnel, statt Fußgänger-Tunnel) Eine Frage der Mittel! Positiv: Straßentunnel, negativ: Fußgängertunnel Nicht zu Lasten des MIV. Im Nebennetz ok. Aber im Hauptnetz hat der MIV Priorität. Steht z. t. im Widerspruch mit Lärmschutz Nicht zu Lasten des Verkehrsflusses <p>Rot:</p>				
3.X	<p>Ihre Ergänzungsvorschläge:</p> <ul style="list-style-type: none"> Lärmbelastung durch Schienenverkehr minimieren Interessenvertretung gegenüber Bahn und in Gremien wie Städtetag. Was ist mit dem extremen Ausbau der Verkehrsanlagen im Stadionprojekt? Das ist ein Naherholungsgebiet. Es ist zwar Zielverkehr, aber trotzdem führt er zu Naturraumvernichtung und Einschränkung der Erholungswirkung. 			
<p>Zielfeld „Mobilität und Verkehr“</p>				
<p>Q 4: Sicherung von Mobilität und Erreichbarkeit für alle</p>				
4.1	Ermöglichung einer eigenständigen, sicheren, barrierefreien und kostengünstigen Mobilität für alle	11	4	0
<p>Ihre Fragen, Hinweise, Bedenken, Vorschläge:</p> <p>Grün:</p> <ul style="list-style-type: none"> Weitere Unterstützung armer Menschen durch ermäßigte Angebote, keine Kürzungen. Senkung der Fahrpreise ÖPNV Parkgebühren kostengünstiger Preise ÖPNV! Hinweis: Das kann auch (!) das eigene Kfz bedeuten. <p>Gelb:</p> <ul style="list-style-type: none"> Was ist kostengünstig im Vergleich wozu? Barrierefreiheit im ÖPNV ist bereits gesetzlich fixiert und erfordert erhebliche Investitionen, was ÖPNV nicht kostengünstiger macht. Mobilität für alle zu gleicher Qualität kann es mit dem Massenverkehrsmittel ÖPNV nicht geben! / ist unrealistisch Gute Idee nicht topographisch/finanzielle Grenzen in Jena (z.B. Höhenweg, Burgweg – Neigung) Nicht zu Lasten des MIV 				

Handlungsziele		Ja,	Ja, aber	Nein
	Rot:			
4.2	<p>Systematische Förderung der Nahmobilität durch Schaffung eines zusammenhängenden Netzes von sicheren, umweg- und wartezeitarmen, komfortablen und barrierefreien Wegen im Fuß- und Radverkehr unter besonderer Berücksichtigung der Überquerbarkeit von Straßen, Schienenwegen und naturräumlich bedingten Zäsuren</p> <p><i>Ihre Fragen, Hinweise, Bedenken, Vorschläge:</i></p> <p>Grün:</p> <ul style="list-style-type: none"> Bei Nahmobilität Klammer (Fuß, Rad) wie in 4.3 ergänzen. Kann z.B. bei der Schaffung von Dunkelampeln Wartezeiten für Kfz-, Fuß- und Radverkehr verringern <p>Gelb:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ohne den Kfz-verkehr im Straßenhauptnetz (Liefer-, Entsorgungs-, Busverkehr- und Rettungsdienstfahrzeuge) einzuschränken. Bedingung für Zustimmung: Streiche „wartezeitarmen“ (alle anderen Attribute ok). Die Wartezeit für Fußgänger ist nur auf zwei Wegen verkürzbar: a) durch kürzere Ampelumläufe (das wäre für alle ineffizient), b) gezielt zu Lasten des MIV (das wäre unangemessen bei Umläufen von i.d.R. 90 Sekunden oder darunter). Außerdem: Streiche alles ab „unter besonderer..“, das ergibt sich später in der Konkretisierung aus dem ersten Teilsatz von ganz allein. Radfahrer und Fußgänger „dürfen“ auch an Ampeln warten. Nur bei gleichzeitiger Berücksichtigung des schnelleren Verkehrs <p>Rot:</p> <ul style="list-style-type: none"> Radfahrer sind keine Fußgänger, haben eine andere (dreifache) Geschwindigkeit und Reichweite. Wirkung bei Förderung von Fußgängern ist eher fragwürdig, da zu Fuß gehen vor allem von der Streckenlänge abhängig ist. Niemand steigt auf die Füße um, wenn die Strecke länger als eine halbe Stunde dauert. 	8	6	1
4.3	<p>Schaffung eines inter- und multimodalen Verkehrssystems durch Verknüpfung der Verkehrsarten der Nahmobilität (Fuß, Rad) mit öffentlichem Personenverkehr (ÖV) in Stadt und Region und mit neuen Mobilitätsangeboten sowie Erleichterung des Zugangs und der Bedingungen für die genannten Verkehrsarten und –angebote</p> <p><i>Ihre Fragen, Hinweise, Bedenken, Vorschläge:</i></p> <p>Grün:</p> <ul style="list-style-type: none"> Bike & Ride Fahrradmitnahme in der ÖPNV Solange die Relation Jena – Erfurt nicht besser wird, bringt das leider wenig. <p>Gelb:</p> <ul style="list-style-type: none"> Unklar. Fußverkehr und ÖPNV ist in der Regel verknüpft (wenn nicht Haltestelle vor Haustür). Verbesserung von Fahrradparkierung und –mitnahme ist wünschenswert. Kritisch, dass VMT nur bedingt Räder mitnimmt. Ob Platz im Zug ist, sieht man aber erst, wenn der Zug einfährt – was dann? Was sollen neue Verkehrsangebote sein? Der Verbundtarif wird von vielen, die nur in der Stadt unterwegs sind, sehr kritisch gesehen. VMT ist auch unsinnig für Leute, die Rad & Bahn kombinieren – zahlen für ein ungenutztes Angebot. 	9	6	0

Handlungsziele		Ja,	Ja, aber	Nein
	<ul style="list-style-type: none"> • Welche „neuen Mobilitätsangebote“ sind denn konkret gemeint? Um „Zugang“ und „Bedingungen“ zu erleichtern, müssen konkrete Zugangshemmnisse benannt werden. / Welche Zugangshemmnisse sollen erleichtert werden? • Ja, jedoch mit realistischer Bedarfsabschätzung. • Ja, jedoch nicht zu Lasten des MIV. <p>Rot:</p>			
4.4	<p>Sicherung von Mindeststandards der Erschließung und Bedienung im ÖPNV in peripher gelegenen Siedlungsbereichen und außerhalb der Hauptverkehrszeiten</p> <p>Ihre Fragen, Hinweise, Bedenken, Vorschläge:</p> <p>Grün:</p> <p>Gelb:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unkonkret, was Mindeststandards sind. In Spanien gibt es eine Buslinie, die einmal pro Jahr bedient wird. Kann auch gelesen werden als: Wir tun nur, was unbedingt nötig ist, und kein bisschen mehr. • Mindeststandards legt der Nahverkehrsplan fest – diese werden bereits heute eingehalten! Grundsätzlich ist zu überlegen, ob die immer wieder diskutierte Fokussierung auf die Bedienungsqualität des ÖPNV für periphere Siedlungsgebiete umweltpolitisch zielführend ist. Wie viele neue Fahrgäste bringen Angebotsverbesserungen in diesen Gebieten (50% Stadtfläche, 6% Einwohner). Sollten neue Fahrgäste nicht besser in Neulobeda, Winzerla oder Nord gewonnen werden ? • Die Mindeststandards müssen vorab definiert/beschlossen werden. • Wirtschaftlichkeit? <p>Rot:</p>	10	5	0
4.5	<p>Schaffung eines kommunalen Mobilitätsmanagements mit aktiver Förderung von alternativen Mobilitätsangeboten</p> <p>Ihre Fragen, Hinweise, Bedenken, Vorschläge:</p> <p>Grün:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Frage: Was alles ist diesem kommunalen Mobilitätsmanagement zugänglich? (Pull-Maßnahmen wären ok.) • Bitte nur Pull-Maßnahmen • Da nutzt „Werbung“ wenig - Kostenfrage beim Nahverkehr <p>Gelb:</p> <ul style="list-style-type: none"> • untersetzen, was konkret mit alternativen Mobilitätsangeboten gemeint ist, da Verwechslungsgefahr mit der „alternativen Bedienung“ im ÖPNV (AST etc.) • Sinn und Zweck von Kampagnen • Welche Alternativen sind gemeint? <p>Rot:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Völlig unklar, was damit gemeint ist. Es klingt, als würden ineffektive Strukturen zur Belehrung der Bürger geschaffen. Falls es um den Eigenverkehr der Verwaltung geht – meinetwegen. • Welche Alternativen gibt es denn zu ÖPNV, MIV, Rad- und Fußverkehr? 	8	5	2
4.X	<p>Ihre Ergänzungsvorschläge:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Störungsresistentes, effektives Verkehrssystem insbesondere für Ziel- und Quellverkehr der Stadt. • Bündelung des Verkehrs auf effizienten Hauptverkehrsstrassen 			

Handlungsziele		Ja,	Ja, aber	Nein
	<ul style="list-style-type: none"> • Bei Straßenbaumaßnahmen Prüfung, ob Kreuzungen durch Kreisverkehre ersetzt werden können. • Trennung von Fuß- und Radverkehr, wo es baulich möglich ist • Schaffung durchgängiger, fußgängerfreier Verbindungen für den Radverkehr • Winterdienst auf Radverkehrsanlagen • Abschaltung aller Ampeln, wenn kein Regelungsbedürfnis besteht – erhöht Durchlässigkeit, verringert Lärm- und Feinstaubbelastung durch Anhalten und Anfahren. • 4.6 Integrierter ÖPNV durch Zusammenarbeit von Jena und JES bis hin zur Fusion. • 4.7 Schnelle Erreichbarkeit der städtischen Peripherie (auch Hanglagen) durch die Einsatz- und Rettungskräfte • 4.8 (als 4.4 neu, alle anderen Punkte rutschen nach unten): Gute Erreichbarkeit der Innenstadt mit allen Verkehrsarten 			
Q 5: Schaffung eines stadtverträglichen Verkehrs für sich verändernde Mobilitätsbedürfnisse				
5.1	<p>Flächenhaft wirksame Priorisierung des Fußverkehrs in der Innenstadt, in zentralen Geschäftsbereichen von Stadtteilen sowie in Erholungsbereichen</p> <p><i>Ihre Fragen, Hinweise, Bedenken, Vorschläge:</i></p> <p>Grün:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Maßnahme wirkt auch umsatzfördernd <p>Gelb:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die „Beschneidung“ anderer in diesen Bereichen zugelassenen Verkehrsarten sollte jedoch deren Funktionieren ermöglichen. Priorisierung des Fußgängers im Gleisbereich der Straßenbahn in der gesamten Innenstadt ist nicht sinnvoll • Bedingung für Zustimmung: <ol style="list-style-type: none"> a) der Erreichbarkeit solcher Zonen auch mit dem Kfz (mind. Parken in zumutbarer Entfernung, vgl. 2.2) sicherstellen b) Umfahrbarkeit derart beruhigter Zonen für den Durchgangsverkehr gewährleisten • Durchfahrbarkeit Zentrum für den Radverkehr sichern • Erreichbarkeit Zentrum/Handelseinrichtungen durch alle Formen der Mobilität • Nicht durch Verdrängen, sondern durch ersetzen • Priorisierung nur so weit, dass andere Verkehrsarten noch funktionieren, insbesondere der ÖPNV <p>Rot:</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Innenstadt“ ist nicht definiert. Bereits jetzt bewegen sich viele Fußgänger rücksichtslos. Weitere „Fußgängerisierung“ behindert ÖPNV, MIV, Lieferverkehr und Radfahrer und verringert die Durchlässigkeit erheblich. Das Stadtzentrum wird zulasten der äußeren Stadtgebiete bevorzugt. Staus erhöhen die Aufenthaltsqualität nicht, auch nicht Staus in an das Zentrum angrenzenden Gebieten. • Priorisierung der Fußgänger ist vor allem für Radverkehr ein Problem, da er von Fußgängern nicht als relevant wahrgenommen wird. 	3	11	1
5.2	<p>Entwicklung des Radverkehrs zur bevorzugten Alltagsverkehrsart</p> <p><i>Ihre Fragen, Hinweise, Bedenken, Vorschläge:</i></p> <p>Grün:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ich stimme zu, sehe aber die Realisierbarkeit skeptisch. <p>Gelb:</p>	4	3	8

Handlungsziele		Ja,	Ja, aber	Nein
	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Radverkehrsanlagen ist uneingeschränkt zustimmungsfähig, aber die Formulierung ist absurd, wenn man bedenkt, dass der Radverkehr derjenige mit dem geringsten Anteil ist. Steht im Widerspruch zur Stagnation der letzten 15 Jahre. Ist viel zu unverbindlich, um wirksam zu sein. Maßnahmen wie „Stadtradeln“ sind nicht relevant für Alltagsverkehr, sondern nur Bespaßung ohnehin Rad fahrender Bürger. • die insbesondere auch geographisch bedingten Entwicklungsgrenzen sind doch bekannt. Was soll sich dabei weiterentwickeln, die physische Bereitschaft? <p>Rot:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kein Darwinismus der Mobilitätsformen • Wer empfiehlt ernsthaft Senioren aus der Bertolt-Brecht-Str. das Rad statt den Bus in die Innenstadt oder zum Burgaupark und zurück zu nehmen? • Die Verkehrsarten sollen Gleichbehandlung erfahren (politischer Entscheidung) • Das ist völlig unrealistisch, und zwar doppelt: das Fahrrad wird in Jena weder das Kfz noch das Zufußgehen jemals ernsthaft überflügeln können. Das Ziel sollte bleiben, den Anteil des Radverkehrs am Modal Split weiter zu steigern – das entspricht 5.4, also 5.2 ersatzlos streichen. • Alltagsverkehr umfasst auch kurze und lange Strecken • Ziel unrealistisch. „Bevorzugt“ suggeriert Spitzenplatz im Modalsplit, d.h. mindestens 26% Anteil im absoluten und 33%-Anteil im Verhältnis ohne Fußgänger. • Altersstruktur, wetterabhängiges Nutzungsverhalten im Abgleich mit Städtevergleich Modalsplit ist Potenzial Radverkehr in Jena nicht exorbitant steigerbar. 			
5.3	<p>Sicherung des ÖPNV, insbesondere der Straßenbahn als Vorrang-system für die gesamtstädtisch, regional und überregional orientierte motorisierte Mobilität</p> <p><i>Ihre Fragen, Hinweise, Bedenken, Vorschläge:</i></p> <p>Grün:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bus oder Bahn sollte fallbezogen entschieden werden. • Straßenbahn als Vorrangsystem real, jedoch nicht regional/überregional <p>Gelb:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unklar, was das bedeutet. Was ist „Vorrangsystem“? Was ist mit Menschen, die nicht an Straßenbahn angebunden sind? • Straßenbahn als Vorrangsystem in der Stadt (wo existent oder geplant). Städtische, regionale und überregionale ÖPNV-Systeme integrieren und verknüpfen. Verknüpfung ÖPNV und motorisierter Individualverkehr auf Relationen mit Verlagerungspotenzial zum ÖPNV systematisch entwickeln. • Bedingung für Zustimmung: ÖPNV-Vorrang ist als Regelfall ok, als unbedingter Vorrang aber nicht. An neuralgischen Punkten muss ggf. mit den Belangen des MIV abgewogen werden. • ÖPNV nicht immer vorrangig • Angebotspolitik – kein zwanghafter Ausschluss anderer Mobilitätsformen • Aussage Vorrang ist zu absolut • Nicht unbedingt so allgemein, sondern vor allem in Spitzenzeiten (Schul- und Berufsverkehr) • Straba fährt leider nur im Tal. Was ist mit den anderen Bereichen? <p>Rot:</p>	4	11	0

Handlungsziele		Ja,	Ja, aber	Nein
5.4	Steigerung des Anteils der Verkehrsarten der Nahmobilität (Fuß, Rad) im Umweltverbund mit dem ÖPNV am städtischen Modalsplit	9	4	2
<p><i>Ihre Fragen, Hinweise, Bedenken, Vorschläge:</i></p> <p>Grün:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hinweis: Bitte nur Pull-Maßnahmen! • Durch Angebote nicht Verdrängung <p>Gelb:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hier wäre konkretere Benennung auf Basis der SrV 2013 sinnvoll, da die Formulierung offen lässt, ob und in welcher Höhe eine Steigerung des ÖPNV-Anteils beabsichtigt ist • Siehe 5.4: die insbesondere auch geographisch bedingten Entwicklungsgrenzen sind doch bekannt. Was soll sich dabei weiterentwickeln, die physische Bereitschaft? <p>Rot:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modal Split ist eine relativ untaugliche Größe. „Nahmobilität“ drückt aus, dass sie nicht für längere Strecken funktioniert. Könnte man am besten erreichen, indem man Hundesteuer abschafft. Das generiert Fußwege. Alternativ könnte man eingemeindete Ortsteile ausgemeinden, um den Stadtraum zu verkleinern. 				
5.5	Entlastung von Straßenräumen in der Innenstadt und in Wohnquartieren sowie im Umfeld von sensiblen Einrichtungen mit starkem Fuß- und Radverkehrsaufkommen vom ruhenden Kfz-Verkehr durch Verlagerung auf private Flächen und in Parkieranlagen	7	5	3
<p><i>Ihre Fragen, Hinweise, Bedenken, Vorschläge:</i></p> <p>Grün:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hinweis: Einverstanden; aber: Verlagerung, nicht Verknappung! <p>Gelb:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ja, unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten: Erreichbarkeit des Handels insbesondere in der Innenstadt • Sehr vom Verkehrstyp abhängig, große Tiefgaragen unter Eich und Inselplatz • Wie soll mit der Nutzungskonkurrenz Flächen für Wohnen/Gewerbe umgegangen werden. • Ausenstern ok <p>Rot:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Führt sichtbar zum Verschwinden von Vorgärten zugunsten von Carports, damit zu mehr Versiegelung und einer geringeren Attraktivität für Fußgänger (Bewegung zwischen Carport und öder Straße statt abwechslungsreicher Grünflächen). Parkende Autos trennen Verkehrsarten wirksam und schützen damit eher. Eine Gefährdung geht von stehenden Autos nicht aus. • sollte die Schaffung weiterer privater Stellflächen gefördert oder gar satzungsmäßig zur Pflicht werden und sind diese Flächeneingriffe gewollt? 				
5.6	Förderung von nutzerfreundlichen Formen des Fahrzeugteilens (Carsharing, Mietfahrräder) nach dem Prinzip „Nutzen statt Besitzen“	9	5	1
<p><i>Ihre Fragen, Hinweise, Bedenken, Vorschläge:</i></p> <p>Grün:</p> <p>Gelb:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Selbst nach optimistischen Aussagen von Teilauto läge der Effekt unter 2 % des Autobestandes. Hinzu kommt, dass die große Mehrheit der Pkw auf privaten Flächen geparkt wird (sowohl zu 				

Handlungsziele		Ja,	Ja, aber	Nein
	<p>Hause als auch auf Arbeit oder beim Einkauf).</p> <ul style="list-style-type: none"> Angebotspolitik, kein Zwang (auch nicht indirekt – „Parken nur für Carsharing“ etc.) Floating Modelle nicht verfügbar und ersetzt nicht eigenes Auto <p>Rot:</p> <ul style="list-style-type: none"> Carsharing führt nicht zu weniger, sondern zu mehr PKW im öffentlichen Raum: Wer ein Auto besitzt, wird diese bestimmt nicht verkaufen und wer keines hatte, kann mit Carsharing Autofahren, zu Gelegenheiten an denen er es vorher nicht getan hätte. 			
5.7	<p>Optimierung der Verkehrsabläufe durch Verbesserung bzw. Einführung von operativen Managementstrukturen und -instrumenten (Verkehrsmanagement, Baustellenmanagement, Eventmanagement, umweltbezogene Steuerung)</p> <p><i>Ihre Fragen, Hinweise, Bedenken, Vorschläge:</i></p> <p>Grün:</p> <ul style="list-style-type: none"> Keine Verhinderung von sog. „Schleichverkehren“ bei Baumaßnahmen, wenn sie nicht über Naturräume führen. Auch die Mindeststands im Kfz-Verkehr sind zu definieren. (z.B. Reisegeschwindigkeit Hauptnetz mind. 30 km/h. Dann wird sich zeigen, ob Managementmaßnahmen ausreichend sind. Bisher zu wenig beachtet <p>Gelb:</p> <ul style="list-style-type: none"> Letzter Teilaspekt wenig sinnvoll Kann eine „umweltbezogene Steuerung“ auch zur Optimierung führen? <p>Rot:</p>	12	3	0
5.8	<p>Schaffung eines wirksamen Mobilitätsmanagements für Gewerbe-, Industrie- sowie große Verwaltungs- und Unternehmensstandorte</p> <p><i>Ihre Fragen, Hinweise, Bedenken, Vorschläge:</i></p> <p>Grün:</p> <ul style="list-style-type: none"> Jobticketsysteme entwickeln und ausbauen <p>Gelb:</p> <ul style="list-style-type: none"> Unklar, wie das aussehen soll. Was soll da wie gemanagt werden? Wer soll das machen? <p>Rot:</p>	12	3	0
5.X	<p><i>Ihre Ergänzungsvorschläge:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Woher nimmt man die Überzeugung, dass sich die Verkehrsbedürfnisse verändern? Die SrV-Studie zeigt eine relativ hohe Konstanz des Verhaltens, dass kaum mehr schwankt als statistisch zu erwarten wäre, wenn es konstant wäre. 			
Zielfeld „Gesundheit und Naturschutz“				
Q 6: Erhöhung der Verkehrssicherheit				
6.1	<p>Verringerung der bei Verkehrsunfällen verletzten und getöteten Personen mit der Zielvorstellung einer „Vision Zero“ (keine Schwerverletzten und Getöteten mehr im Straßenverkehr)</p>	7	6	2

Handlungsziele		Ja,	Ja, aber	Nein
	<p>Ihre Fragen, Hinweise, Bedenken, Vorschläge:</p> <p>Grün:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ggf. konkretisieren oder Vision Zero noch ausführen: es geht um die Entwicklung einer fehlerverzeihenden Verkehrsinfrastruktur – menschliche Fehler im Verkehr dürfen/sollen nicht zu Toten oder Schwerverletzten führen <p>Gelb:</p> <ul style="list-style-type: none"> Wie soll das erreicht werden? Gibt es belastbare Statistiken über Ursachen? Bei Vorsatz sind Regelungen kaum hilfreich (wer mit 80 durch die Stadt fährt, für den ist egal, ob 50 oder 30 vorgeschrieben ist). Da man sich selbst beim Radfahren schwer verletzen kann (Strabaschienen!), müsste man Verkehr völlig einstellen. Bedingung für Zustimmung: Streiche alles ab „mit der Zielvorstellung..“. Ein gutes, wichtiges, ernsthaftes und realistisches Ziel ist die Verringerung. Das Null-Ziel hingegen ist nichts als verdeckte Obstruktion. / Das Null Ziel ist geeignet alles zu rechtfertigen. / (dto.) Wie will man 0 Verletzte erreichen?? Wie? <p>Rot:</p> <ul style="list-style-type: none"> Weil unrealistisch Eigenverantwortung der Bürger mehr einfordern 			
6.2	<p>Erhöhung der Verkehrssicherheit für die nicht motorisiert am Straßenverkehr Teilnehmenden mit besonderem Fokus auf Kinder, Jugendliche sowie ältere und alte Menschen</p> <p>Ihre Fragen, Hinweise, Bedenken, Vorschläge:</p> <p>Grün:</p> <ul style="list-style-type: none"> „30“ vor Schulen kommt demnächst automatisch Besonderes Problem sind gemeinsame Fuß- und Radwege <p>Gelb:</p> <ul style="list-style-type: none"> Laut mehreren Antworten zu Stadtratsanfragen gibt es keine akute Gefährdung. Hier werden nicht vorhandene Gefahren bekämpft. <p>Rot:</p>	12	3	0
6.X	<p>Ihre Ergänzungsvorschläge:</p> <ul style="list-style-type: none"> Trennung von Rad- und Fußgängerkehr zur Konfliktvermeidung Trennung von Radverkehr von Schienen, um Stürze zu vermeiden Winterdienst auf Radverkehrsanlagen Monitoring der Wirksamkeit von Maßnahmen, unwirksame Maßnahmen aufheben. 6.3 Ertüchtigung von Kreuzungen, die wegen Überlastung Unfallschwerpunkte sind. 6.4 Höhere Sicherheit durch stärkere Trennung von Kfz- und Fußgängerkehr, wo angemessen auch zu höheren Kosten. An den Haupttrassen kein Zerschneiden des Verkehrsflusses durch Fußgängerampeln. 			
Q 7: Minimierung der verkehrsbedingten Belastungen für die Gesundheit und die Umwelt				
7.1	<p>Senkung der durch motorisierten Verkehr (MIV, Güterverkehr) bedingten Lärmbelastungen im angebauten Hauptverkehrsstraßennetz tags und nachts</p> <p>Ihre Fragen, Hinweise, Bedenken, Vorschläge:</p>	5	7	1

Handlungsziele		Ja,	Ja, aber	Nein
	<ul style="list-style-type: none"> Wie soll das über die fast flächendeckende Verkehrsberuhigung nachts hinaus erfolgen? Nachtfahrverbot für LKW prüfen. Straßenverkehrskontrollen bzgl. Lärm möglich? Kontrolle von Motorrädern und Quads auf manipulierte Auspuffe auf jeden Fall sinnvoll. Auch Straßenbahnen, Busse und Bahn haben einen Motor! Nachts Ampeln abschalten, um Anfahrgeräusche zu vermeiden. Lärmerzeugende Straßen (Winzerlaer) sanieren. Was ist ein „angebautes Hauptverkehrsstraßennetz“? <p>Grün:</p> <ul style="list-style-type: none"> Wirksame Senkung der Lärmbelastung erhöht die Lebensqualität erheblich. Die Nachteile sind mehr gefühlt als real. (Bsp. Tempo 30 nachts) <p>Gelb:</p> <ul style="list-style-type: none"> Zustimmung, aber nicht als Relativ-Ziel i.S.v. immer weniger. Als Ziel soll nicht „Senkung“, sondern die Einhaltung der geltenden Richtwerte formuliert sein. (dto.) ich verstehe „angebaut“ nicht und möchte keine Erhöhung der Belastung durch Folgen einer Geschwindigkeitsreduzierung <p>Rot:</p> <ul style="list-style-type: none"> Vor allem nicht durch spezielle Tempolimits bei Nacht. 			
7.2	Senkung der durch Schienenverkehr bedingten Lärmbelastungen im angebauten Schienennetz, insbesondere nachts	8	7	0
	<p><i>Ihre Fragen, Hinweise, Bedenken, Vorschläge:</i></p> <p>Grün:</p> <ul style="list-style-type: none"> Rasengleise? Einwirkung auf Bahn, dass geräuscharmes Rollmaterial verwendet wird? Gilt in Richtung Eisenbahn Unbedingt <p>Gelb:</p> <ul style="list-style-type: none"> Technisch mögliche Maßnahmen werden bei Straßenbahn bereits heute weitgehend ausgereizt. Lärminderungen durch weitere Geschwindigkeitsreduzierungen senken Attraktivität deutlich ab und erhöhen Kosten Zustimmung, aber nicht als Relativ-Ziel i.S.v. immer weniger. Als Ziel soll nicht „Senkung“, sondern die Einhaltung der geltenden Richtwerte formuliert sein. Nicht „Senkung“ (vgl. 7.1) Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben. / dto. siehe 7.1 (ich verstehe „angebaut“ nicht und möchte keine Erhöhung der Belastung durch Folgen einer Geschwindigkeitsreduzierung), Gibt es Vorstellungen zu verbesserten Möglichkeiten der Einflussnahme auf die Deutsche Bahn? <p>Rot:</p>			
7.3	Senkung der durch motorisierten Verkehr bedingten Luftschadstoffbelastungen im Stadtgebiet (Feinstaub, Stickoxide u.a.)	5	7	3
	<p><i>Ihre Fragen, Hinweise, Bedenken, Vorschläge:</i></p> <p>Grün:</p> <ul style="list-style-type: none"> ggf. mit Trend zur Elektromobilität untersetzen, dabei jedoch aktuell noch vorhandenen Kostenproblematik berücksichtigen 			

Handlungsziele		Ja,	Ja, aber	Nein
	<p>Gelb:</p> <ul style="list-style-type: none"> Nicht „Senkung“ (vgl. 7.1) Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben. / dto. Messwerte belegen, dass Feinstaub vor allem vom Wetter abhängig ist, weniger von Geschwindigkeit u. ä. Fahrzeuge ohne grüne Umweltplakette sind so selten, dass Umweltzonen gegenstandslos geworden sind. Damit hält man zwei Oldtimer am Tag fern. Sprengung (mit Wasser!) von Straßen in Trockenperioden wäre vermutlich effektiver. Zustimmung, aber nicht als Relativ-Ziel i.S.v. immer weniger. Als Ziel soll nicht „Senkung“, sondern die Einhaltung der geltenden Richtwerte formuliert sein. siehe 7.1 (ich verstehe „angebaut“ nicht und möchte keine Erhöhung der Belastung durch Folgen einer Geschwindigkeitsreduzierung), <p>Rot:</p> <ul style="list-style-type: none"> Alle bisher bekannten Maßnahmen haben sich als wirkungslos erwiesen (mit Ausnahme von Vollsperrungen für den MIV, was abzulehnen ist.) Wenig Handlungsspielräume als Stadt 			
7.4	Schutz des Wasserhaushalts vor verkehrsbedingten Schadstoffeinträgen	12	3	0
	<p><i>Ihre Fragen, Hinweise, Bedenken, Vorschläge:</i></p> <p>Grün:</p> <ul style="list-style-type: none"> Wo gibt es das im Stadtgebiet? Einhaltung Richtwerte <p>Gelb:</p> <ul style="list-style-type: none"> Geht es hier um technische Lösungen (Abläufe u.ä) oder um verkehrsorganisatorische Fragen? da gibt es doch gesetzliche Grundlagen <p>Rot:</p> <p><i>Hinweis: Ein/e Teilnehmer/in hat 2 Punkte für dieses Ziel vergeben. Dieser Punkt wurde bei der Auswertung wieder abgezogen.</i></p>			
7.5	Senkung der verkehrsbedingten Klimagasemissionen	6	8	1
	<p><i>Ihre Fragen, Hinweise, Bedenken, Vorschläge:</i></p> <p>Grün:</p> <ul style="list-style-type: none"> ggf. als ein Ziel mit 7.3 formulieren <p>Gelb:</p> <ul style="list-style-type: none"> Derzeitige Erfassung der Emission über Pkw-Besitz ist völlig unrealistisch. Nach SrV und Statistik für Thüringen wird im Land viel weiter gefahren als in der Stadt. Bevorzugt Pull-Maßnahmen. Bei E-Autos gesamte Klimabilanz betrachten – Strom ist nicht zu 100 % „sauber“, Batterien sind umweltbedenklich – Entsorgung beachten, höheres Fahrzeuggewicht erhöht Energieverbrauch Zustimmung, aber nicht als Relativ-Ziel i.S.v. immer weniger. Als Ziel soll nicht „Senkung“, sondern die Einhaltung der geltenden Richtwerte formuliert sein. (vgl. 7.1) Negativbeispiel VW siehe 7.1 (ich verstehe „angebaut“ nicht und möchte keine Erhöhung der Belastung durch Folgen einer Geschwindigkeitsreduzierung) <p>Rot:</p>			
7.X	<i>Ihre Ergänzungsvorschläge:</i>			

Handlungsziele		Ja,	Ja, aber	Nein
	<ul style="list-style-type: none"> Stärkere Straßeneingrünung zur Staubreduzierung 			
Q 8: Minimierung des Ressourcenverbrauchs (Energie und Fläche) durch Verkehrsinfrastruktur				
8.1	Sicherung der für den Klima-, Arten- und Biotopschutz sowie die Land- und Forstwirtschaft wichtigen Flächen und Verbundsysteme <i>Ihre Fragen, Hinweise, Bedenken, Vorschläge:</i> Grün: Gelb: <ul style="list-style-type: none"> Ist dies nicht im FNP zu sichern? Vorurteilsfreie Güterabwägung! Nicht nur Sicherung als alleiniges Ziels, ggf. auch Ersatz durch Neuordnung Zustimmung zum Ziel ja, aber gehört dieses Ziel nicht in andere Planungen? Mit welchen Instrumenten? Rot: <ul style="list-style-type: none"> Streichen! Das gehört nicht in ein Mobilitätskonzept, sondern in ein Umweltschutzkonzept. Dort gern. Beide Konzepte können dann gern nebeneinander stehen und bei jeder Maßnahme/ Strategie gegeneinander abgewogen werden. 	5	6	3
8.2	Minimierung und Ausgleich des Flächenverbrauchs und der Bodenversiegelung durch verkehrliche Infrastrukturmaßnahmen <i>Ihre Fragen, Hinweise, Bedenken, Vorschläge:</i> Grün: <ul style="list-style-type: none"> Ja, im Sinne von „Nicht mehr, als zur Erreichung der anderen Ziele notwendig“ Gelb: <ul style="list-style-type: none"> Gute Idee, jedoch hat die Stadt Jena wenig Möglichkeiten einen flächenmäßigen Ausgleich zu schaffen. / (dto.) Unklar. Wie soll das konkret aussehen? Bei einer wachsenden Stadt ist Rückbau von Verkehrswegen vermutlich keine gute Idee. Bei aller Berechtigung dieses Zieles sollte berücksichtigt werden, dass Verkehr ohne Flächeninanspruchnahme nicht möglich ist. Sollen keine neuen Flächen in Anspruch genommen oder bestehende Flächen verringert werden, muss partiell eine Priorisierung von Verkehrsarten auf verfügbaren Flächen erfolgen, da nicht alle Verkehrsstrassen für gleichberechtigte Koexistenz ausreichen. Auch hier ist die Formulierung „Optimierung“ statt „Minimierung“ besser geeignet. Mit welchen Instrumenten? Rot: <ul style="list-style-type: none"> Streichen! – Minimierung kann nicht das Ziel sein, wenn es einen Bedarf gibt. Ausgleich ist ggf. gesetzlich geregelt. Beides hat in einem Mobilitätskonzept, das kein Mobilitätsverhinderungskonzept sein will, nichts zu suchen; vgl. 8.1. Ein Mobilitätskonzept zielt auf den Bedarf. Die Limitierungen ergeben sich von woanders her. Wie entwickelt sich Stadt, wenn keine Verkehrsflächenentwicklung möglich?! 	2	10	3
8.X	<i>Ihre Ergänzungsvorschläge:</i> <ul style="list-style-type: none"> Entsiegelung und Begrünung von Flächen, die vorwiegend Aufenthaltscharakter haben (Fußgängerräume, Straßenränder). 			

Handlungsziele		Ja,	Ja, aber	Nein
	<ul style="list-style-type: none"> Kreisverkehre statt Ampeln, um unnötiges Anhalten zu vermeiden. Ampelabschaltung zu verkehrsarmen Zeiten (spart Energie beim Anfahren und für Ampeln). Kreisverkehre sinnvoll eingründen und pflegen. 			
Zielfeld „Wirtschaftlichkeit und Realisierung“				
Q 9: Effiziente Verwendung der städtischen Mittel durch mobilitäts- und verkehrsbezogene Maßnahmen (Planung, Investition, Betrieb)				
9.1	Vermeidung von Parallelförderung für vergleichbare Mobilitätsangebote und Verkehrsinfrastruktur (Radverkehr, ÖPNV, MIV) mit Priorisierung des nicht motorisierten und öffentlichen Verkehrs	4	4	7
	<p>Ihre Fragen, Hinweise, Bedenken, Vorschläge:</p> <p>Grün:</p> <ul style="list-style-type: none"> Im Prinzip ja, wir bauen aber meist für alle Verkehrsarten in einer Baumaßnahme <p>Gelb:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Baumaßnahmen sollten schon den Verkehrsbedürfnissen entsprechen, die empirisch belegbar sind. gibt es nicht auch förderfähige Maßnahmen für die Verbesserung des motorisierten Verkehrs? <p>Rot:</p> <ul style="list-style-type: none"> Unklar. Heißt das, keine neuen Radwege, wenn ein Bus fährt? Oder keine Straßensanierung, wenn es einen Radweg gibt? Busse und MIV nutzen haargenau die gleichen Verkehrswege. Streichen! – Kategorisches Nein zum zweiten Teilsatz: keine materielle Priorisierung gegen den MIV! – Der erste Teilsatz ist unklar: Inwiefern soll ein Mobilitätsangebot / eine Infrastruktur des MIV vergleichbar mit dem Radverkehr bzw. dem ÖPNV sein? Was anders als eine Nicht-Förderung des MIV soll mit dem Ziel einer Vermeidung von Parallelförderung erreicht werden? Das wäre DIE Blaupause für Push-Maßnahmen. Keine Priorisierung gegen den Kfz-Verkehr! Kein Mobilitäts-Darwinismus 			
9.2	Ausnutzung von Förderprogrammen und Möglichkeiten zur Refinanzierung von mobilitäts- und verkehrsbezogenen Maßnahmen	12	2	1
	<p>Ihre Fragen, Hinweise, Bedenken, Vorschläge:</p> <p>Grün:</p> <p>Gelb:</p> <ul style="list-style-type: none"> Konzentrieren auf Maßnahmen zur Infrastrukturschaffung und –erhaltung. Nicht zusätzliche Kampagnen, Manager, ..., nur weil die zu 50 % gefördert werden können. <p>Rot:</p> <ul style="list-style-type: none"> „Möglichkeit zur Refinanzierung“ klingt nach (City)maut ... 			
9.X	<p>Ihre Ergänzungsvorschläge:</p> <ul style="list-style-type: none"> 9.3 Strategie für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bei rückläufigen Fördermitteln des Bundes und des Landes. 9.4 Strategie für den möglichst kostengünstigen Erhalt der Verkehrsinfrastruktur (das kann auch heißen: grundhafter Ausbau statt wiederholter Reparatur). 			

Handlungsziele		Ja,	Ja, aber	Nein
Q 10: Sicherung der Funktionsfähigkeit und Bereitstellung notwendiger Infrastruktur für den Wirtschaftsverkehr				
10.1	Sicherung der Erreichbarkeit von güterverkehrsrelevanten Standorten auf stadtverträglichen Schienenwegen und Routen im Hauptverkehrsstraßennetz	11	4	0
	<p>Ihre Fragen, Hinweise, Bedenken, Vorschläge:</p> <p>Grün:</p> <ul style="list-style-type: none"> Wie soll geordnet werden? <p>Gelb:</p> <ul style="list-style-type: none"> Streiche „stadtverträglich“. Das Ziel in einem Mobilitätskonzept ist die Erreichbarkeit, Punkt. Die Stadtverträglichkeit gehört in den Lärmaktionsplan oder ähnlich limitierende Konzepte und wäre ggf. gegen das Mobilitätskonzept abzuwägen. <p>Rot:</p>			
10.2	Ordnung des Lieferverkehrs u. Förderung einer stadtverträglichen Logistik in sensiblen städtebaulichen Bereichen (Innenstadt, Stadtteilzentren)	13	2	0
	<p>Ihre Fragen, Hinweise, Bedenken, Vorschläge:</p> <p>Grün:</p> <ul style="list-style-type: none"> Hier ok. Konkret prüfen: Lieferverkehr mit E-Mobilität (auch E-bike) Ja, z.B. Lieferzeiten Wagnergasse versus Gastronomie im öffentlichen Raum <p>Gelb:</p> <ul style="list-style-type: none"> Was wird aus Unternehmen, die nicht am Hauptverkehrsnetz liegen? Wie weit geht „stadtverträglich“, Stichwort: Belieferung von Einzelhändlern <p>Rot:</p>			
10.X	<p>Ihre Ergänzungsvorschläge:</p> <ul style="list-style-type: none"> Was ist mit Sicherung der Funktionsfähigkeit und notwendiger Infrastruktur für Individualverkehr? Unternehmen sind auf Mitarbeiter angewiesen. 			
Zielfeld „Wirtschaftlichkeit und Realisierung“				
Q 11: Steigerung der Effektivität und Nachhaltigkeit des Gesamtverkehrssystems				
11.1	Erhöhung der Kostentransparenz und -wahrheit beim Einsatz der verschiedenen Verkehrsträger (Wege- und Nutzungskosten, externe Kosten)	11	3	0
	<p>Ihre Fragen, Hinweise, Bedenken, Vorschläge:</p> <p>Grün:</p> <ul style="list-style-type: none"> Sehr gut: Sachverstand statt religiöser Überzeugung wichtig, Mobilitätsanspruch erfordert Mitteleinsatz <p>Gelb:</p> <ul style="list-style-type: none"> Bitte beachten, dass auch Busse und Wirtschaftsverkehr Straßen benutzen und viel stärker belasten als Pkw. Wird gern vergessen. Ist abzulehnen, wenn Geld für zusätzliche Expertisen ausgegeben werden soll, die Kosten aufgrund unzureichender Daten zurechtrechnen. Hinweis: Wird wirklich interessant erst in Gegenüberstellung mit dem jeweiligen Nutzen (abgewi- 			

Handlungsziele		Ja,	Ja, aber	Nein
	<p>ckelter Verkehr: z.B. bewegte Personen, bewegte Nutzlasten, zurückgelegte Kilometer). Die Kosten allein sind nicht aussagekräftig.</p> <ul style="list-style-type: none"> Besser wäre „Kosten-Nutzen-Transparenz <p>Rot:</p>			
11.2	<p>Ausnutzung verfügbarer Leistungsfähigkeitsreserven bei der Verkehrsinfrastruktur (Optimierung vor Neubau)</p> <p><i>Ihre Fragen, Hinweise, Bedenken, Vorschläge:</i></p> <p>Grün:</p> <p>Gelb:</p> <ul style="list-style-type: none"> Man kann auch durch Neubau sehr gut optimieren, gerade in Jena bei wenig Platz (aber teuer) Auf welchen existenten Infrastrukturen gibt es nennenswerte Leistungsfähigkeitsreserven? Klingt gut, aber wo findet man die Reserven? Gibt es in Größenordnung tatsächlich diese Leistungsfähigkeitsreserven? aber Neubau immer nur zweitrangig? <p>Rot:</p> <ul style="list-style-type: none"> Streiche die Klammer! So kategorisch nicht zustimmungsfähig (vgl. 9.X). Wiederholte Reparatur ist ggf. teurer als grundhafte Erneuerung. Auch zusätzliche Straßen müssen möglich bleiben (und ggf. auch gewollt). 	6	4	4
11.X	<p><i>Ihre Ergänzungsvorschläge:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Bessere Abstimmung von Akteuren bei Baumaßnahmen im Straßenraum (Bsp. Carl-Zeiss-Promenade: 1 a nach Fertigstellung der Kreuzung wurden Fußwege aufgerissen). Kreisverkehr vor Ampeln, weil weniger Wartungskosten, generell Ampelvermeidung. Testen, ob Ampeln wirklich nötig sind. Abschalten, falls überflüssig. 			

Ergänzende Vorschläge:

- **Zusätzliches Zielfeld:** „Leistungsfähigkeit und Effektivität“ - untersetzt mit den Qualitätszielen:
 Q 1: Leistungsfähige und durchgängige Verkehrsachsen für alle Verkehrsarten, sinnvoll aufeinander abgestimmt
 Q 2: Steigerung der Effektivität und Nachhaltigkeit des Gesamtverkehrssystems (vormals Q 11)
- **Q 1 wird untersetzt mit folgenden Handlungszielen:**
 - - 1.1 Hoch leistungsfähige Haupttrassen für den Kfz-Verkehr, priorisiert: a) in Nord-Süd-Richtung, b) Ring um die Kernstadt, c) in Ost-West-Richtung.
 - - 1.2 Dimensionierung des (Haupt)Straßennetzes folgt den Zielen: a) im Regelfall staufreie Bewältigung auch der Verkehrsspitze im Berufsverkehr, b) Existenz von Alternativrouten für den Havarie- oder Baustellenfall
 - - 1.3 Durchgängige Radverkehrsstrassen, priorisiert analog 1.1, aber zu b) hier natürlich in die Kernstadt hinein und hindurch.
- **Vorschlag für neue Reihenfolge der Zielfelder:**
 1. Leistungsfähigkeit und Effektivität
 2. Wirtschaftlichkeit und Realisierung
 3. Mobilität und Verkehr
 4. Raumordnung und Städtebau
 5. Gesundheit und Naturschutz
 6. Planung und Beteiligung

Kurzfasit:

- ▶ 14 Ziele wurden von 70 % oder mehr der Teilnehmer befürwortet (Ja-Stimmen).
- ▶ Weitere 7 Ziele wurden mit über 50% -60% (8 oder 9 Stimmen von 15) befürwortet.
- ▶ 26 der 39 Ziele wurden von 90% der Teilnehmer/innen mit „Ja“ oder „Ja, aber“ bewertet.
- ▶ 2 Ziele (5.2 und 9.1) wurden sehr deutlich abgelehnt (Nein-Stimmen)