

Anlage 2:

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

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.

Kurzfasit:

- ▶ 14 Ziele wurden von ~70 % (≥10 Pers.) oder mehr der Teilnehmer/innen befürwortet („Ja“). (dunkelgrün)
- ▶ Weitere 7 Ziele wurden von 50% bzw. 60% (8 bzw. 9 Stimmen von 15) befürwortet („Ja“). (hellgrün)
- ▶ 2 Ziele wurden sehr deutlich(≥7 Stimmen) abgelehnt (Nein-Stimmen) (rot)

Punktwertung der Handlungsziele auf einen Blick

Handlungsziele		Ja,	Ja, aber	Nein
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
1.2	Einbeziehung der Stadt-Umland-Beziehungen in die städtischen Mobilitäts- und Verkehrsplanungen	12	3	0
Q2: Verkehrssparende Raum- und Siedlungsstrukturen („Stadt der kurzen Wege“) und Umgang mit den Gegebenheiten der Bandstadt				
2.1	Stärkung der Innenstadt und der Stadtteilzentren als Handels-, Dienstleistungs- und Wohnstandorte entsprechend ihres jeweiligen Potenzials	7	7	1
Hinweis: Ein/e Teilnehmer/in hat 2 Punkte für dieses Ziel vergeben. Dieser Punkt wurde bei der Auswertung wieder abgezogen.				
2.2	Stärkung der Funktion von Hauptgeschäftsstraßen durch städtebauliche Integration der Verkehrsanlagen	2	13	0
2.3	Berücksichtigung von verkehrsmindernden Nutzungs-, Bau-, Verkehrs- und Mobilitätskonzepten im Flächennutzungsplan sowie in Bebauungsplänen	6	6	3

Handlungsziele		Ja,	Ja, aber	Nein
	und Satzungen			
2.4	Kleinräumige Vernetzung, Verknüpfung und Durchmischung von Wohnquartieren, Arbeits- und Versorgungsstandorten sowie Freizeit- und Erholungsbereichen	13	2	0
2.5	Verbesserung der Erreichbarkeit städtischer Teilräume untereinander und mit der Innenstadt mit den Verkehrsarten der Nahmobilität im Umweltverbund mit dem ÖPNV	11	3	1
Q 3: Sicherung und Erhöhung der Stadtverträglichkeit des Verkehrs				
3.1	Entlastung sensibler Stadtbereiche (Innenstadt, Wohnquartiere, Naherholungsgebiete) von Durchgangsverkehr	7	7	1
3.2	Städtebaulich verträgliche und umfeldgerechte Gestaltung von Hauptverkehrsstraßen, Verkehrsanlagen und Verkehrsbauwerken	7	5	3
3.3	Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	8	6	1
3.4	Verminderung der Trennwirkung durch Verkehrsinfrastruktur im Stadtraum	4	10	1
Zielfeld „Mobilität und Verkehr“				
Q 4: Sicherung von Mobilität und Erreichbarkeit für alle				
4.1	Ermöglichung einer eigenständigen, sicheren, barrierefreien und kostengünstigen Mobilität für alle	11	4	0
4.2	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	8	6	1
4.3	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	9	6	0
4.4	Sicherung von Mindeststandards der Erschließung und Bedienung im ÖPNV in peripher gelegenen Siedlungsbereichen und außerhalb der Hauptver-	10	5	0

Handlungsziele		Ja,	Ja, aber	Nein
	kehrzeiten			
4.5	Schaffung eines kommunalen Mobilitätsmanagements mit aktiver Förderung von alternativen Mobilitätsangeboten	8	5	2
Q 5: Schaffung eines stadtverträglichen Verkehrs für sich verändernde Mobilitätsbedürfnisse				
5.1	Flächenhaft wirksame Priorisierung des Fußverkehrs in der Innenstadt, in zentralen Geschäftsbereichen von Stadtteilen sowie in Erholungsbereichen	3	11	1
5.2	Entwicklung des Radverkehrs zur bevorzugten Alltagsverkehrsart	4	3	8
5.3	Sicherung des ÖPNV, insbesondere der Straßenbahn als Vorrang-system für die gesamtstädtisch, regional und überregional orientierte motorisierte Mobilität	4	11	0
5.4	Steigerung des Anteils der Verkehrsarten der Nahmobilität (Fuß, Rad) im Umweltverbund mit dem ÖPNV am städtischen Modalsplit	9	4	2
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 Parkierungsanlagen	7	5	3
5.6	Förderung von nutzerfreundlichen Formen des Fahrzeugteilens (Carsharing, Mietfahrräder) nach dem Prinzip „Nutzen statt Besitzen“	9	5	1
5.7	Optimierung der Verkehrsabläufe durch Verbesserung bzw. Einführung von operativen Managementstrukturen und -instrumenten (Verkehrsmanagement, Baustellenmanagement, Eventmanagement, umweltbezogene Steuerung)	12	3	0
5.8	Schaffung eines wirksamen Mobilitätsmanagements für Gewerbe-, Industrie- sowie große Verwaltungs- und Unternehmensstandorte	12	3	0
Zielfeld „Gesundheit und Naturschutz“				
Q 6: Erhöhung der Verkehrssicherheit				
6.1	Verringerung der bei Verkehrsunfällen verletzten und getöteten Personen mit der Zielvorstellung einer „Vision Zero“ (keine Schwerverletzten und Getöteten mehr im Straßenverkehr)	7	6	2
6.2	Erhöhung der Verkehrssicherheit für die nicht motorisiert am Straßenverkehr Teilnehmenden mit besonderem Fokus auf Kinder, Jugendliche sowie ältere und alte Menschen	12	3	0

Handlungsziele		Ja,	Ja, aber	Nein
Q 7: Minimierung der verkehrsbedingten Belastungen für die Gesundheit und die Umwelt				
7.1	Senkung der durch motorisierten Verkehr (MIV, Güterverkehr) bedingten Lärmbelastungen im angebauten Hauptverkehrsstraßennetz tags und nachts	5	7	1
7.2	Senkung der durch Schienenverkehr bedingten Lärmbelastungen im angebauten Schienennetz, insbesondere nachts	8	7	0
7.3	Senkung der durch motorisierten Verkehr bedingten Luftschadstoffbelastungen im Stadtgebiet (Feinstaub, Stickoxide u.a.)	5	7	3
7.4	Schutz des Wasserhaushalts vor verkehrsbedingten Schadstoffeinträgen	12	3	0
<i>Hinweis: Ein/e Teilnehmer/in hat 2 Punkte für dieses Ziel vergeben. Dieser Punkt wurde bei der Auswertung wieder abgezogen.</i>				
7.5	Senkung der verkehrsbedingten Klimagasemissionen	6	8	1
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	5	6	3
8.2	Minimierung und Ausgleich des Flächenverbrauchs und der Bodenversiegelung durch verkehrliche Infrastrukturmaßnahmen	2	10	3
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
9.2	Ausnutzung von Förderprogrammen und Möglichkeiten zur Refinanzierung von mobilitäts- und verkehrsbezogenen Maßnahmen	12	2	1
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
10.2	Ordnung des Lieferverkehrs u. Förderung einer stadtverträglichen Logistik in sensiblen städtebaulichen Bereichen (Innenstadt, Stadtteilzentren)	13	2	0

Handlungsziele		Ja,	Ja, aber	Nein
Zielfeld „Wirtschaftlichkeit und Realisierung“				
<i>Q 11: Steigerung der Effektivität und Nachhaltigkeit des Gesamtverkehrssystems</i>				
11.1	Erhöhung der Kostentransparenz und -wahrheit beim Einsatz der verschiedenen Verkehrsträger (Wege- und Nutzungskosten, externe Kosten)	11	3	0
11.2	Ausnutzung verfügbarer Leistungsfähigkeitsreserven bei der Verkehrsinfrastruktur (Optimierung vor Neubau)	6	4	4

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 Regel-fall staufreie Bewältigung auch der Verkehrsspitze im Berufsverkehr, b) Existenz von Alternativrouten für den Havarie- oder Baustellenfall
 - - 1.3 Durchgängige Radverkehrstrassen, 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