

## Workshop „Mobilitätskonzept Jena 2030“ am 30. September 2015

### I. Zusammenfassende Beschreibung der Szenarien:

#### Szenario 1 – Förderung Umweltverbund

Das Szenario ist stark den aktuellen Stand der vorherrschenden Lehrmeinung in den Verkehrswissenschaften angelehnt. Planungsansätze nach diesem Konzept richten sich offen gegen vermeidbaren und substituierbaren motorisierten Individualverkehr (MIV) und sind darauf ausgerichtet, diesen als Teil des Modal Split (Anteile am Verkehrsaufkommen) zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß-/Radverkehr, ÖPNV) zu reduzieren. Der Fußgängerverkehr wird in diesem Szenario als der in Jena am stärksten ausgeprägte (innerörtliche) Verkehr (38%) anerkannt, als wünschenswert und insbesondere in den Kernbereichen (auch der Ortsteile) höchstrangig betrachtet. Hierfür werden auch Restriktionen anderer Verkehrsgruppen, insbesondere aber des ruhenden Individualverkehrs in Kauf genommen. Für Wege mittlerer Entfernungen werden Fahrrad und ÖPNV gefördert. Bereits die derzeit gültigen technischen Regelwerke für den Straßenbau, aber auch für Lichtsignalanlagen, technische Bauwerke, Umweltplanungen, sind relativ stark auf dieses Szenario ausgerichtet.

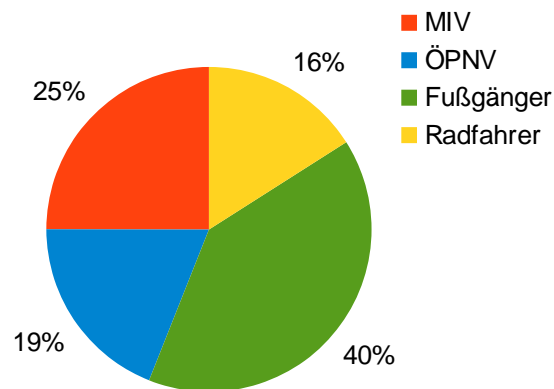


Abbildung 1: Szenario 1  
Ziel: Verkehrsmittelanteil des Umweltverbundes zu Lasten des MIV steigern

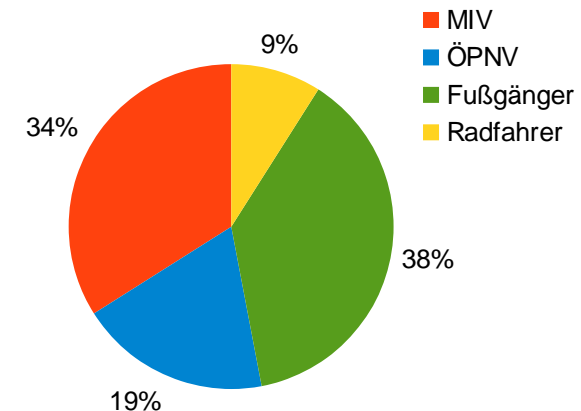


Abbildung 2:  
Modal Split 2013 (Status quo) zum Vergleich

## Szenario 2 – Interessenausgleich

Das Szenario entspricht im Wesentlichen den verkehrspolitischen Leitlinien des gültigen Verkehrsentwicklungsplans von 2002. Seinerzeit spielten die Fragen der Luftreinhaltung (Feinstaub, NOX), Lärmschutz, aber auch der Verkehrssicherheit noch keine vordringliche Rolle. Deshalb finden sich hierzu im VEP 2002 keine konkreten Aussagen. Durch die ständige Verschärfung der Grenz- und Richtwerte und die zunehmende Diskussion der Verkehrssicherheit ist es jedoch erforderlich (und entspricht den Anforderungen an ein modernes Mobilitätskonzept), diese Themen im Mobilitätskonzept Jena 2030 zu verankern. Die verkehrspolitischen Leitlinien von 2002 sind in vielen Aussagen schon modern und in Teilen an Szenario 1 orientiert, bleiben jedoch vielfach unkonkret und lassen breite Interpretationsspielräume. Das macht die Handhabung der Leitlinien (2002) für Planende schwierig und erfordert eine aufwändige Einzelentscheidung und -abwägung bei Planungen.

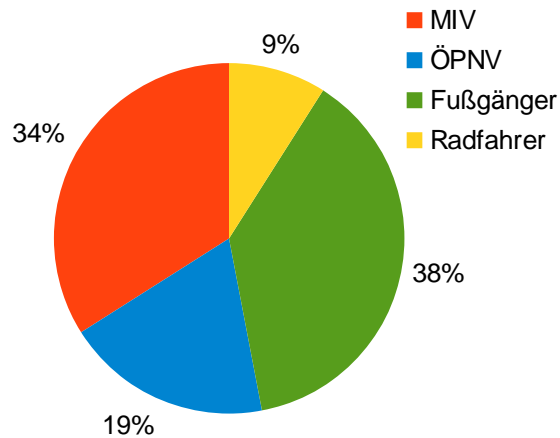


Abbildung 3: Szenario 2  
Ziel: Verkehrsmittelanteile beibehalten (Stand 2013)

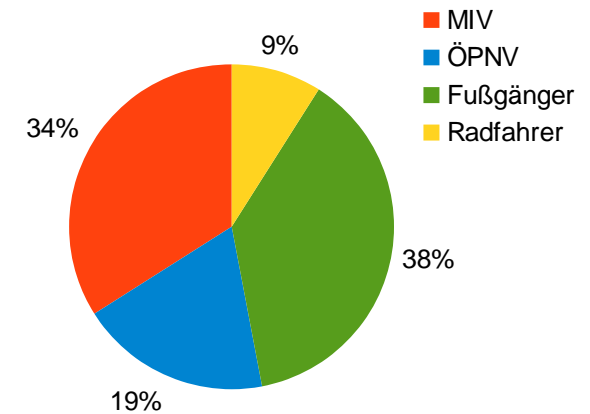


Abbildung 4:  
Modal Split 2013 (Status quo) zum Vergleich

### Szenario 3 – Laissez-faire

Dieses Szenario geht davon aus, dass die Beeinflussung des Modal Split (Verkehrsmittelanteil) durch konkrete Maßnahmen vermieden und dem Spiel der Marktkräfte überlassen werden soll. Planungen für alle Verkehrsträger sollen sich eher am aktuellen Verkehrsgeschehen orientieren und das Ziel haben, durch die Beseitigung von Engpässen (für Kfz) den Verkehr flüssiger zu halten und damit Staus und Umweltbeeinträchtigungen zu vermindern. Der Einfluss von Planungen auf die Verkehrsmittelwahl wird eher verneint. Der KFZ-Verkehr wird als nur wenig veränderliche, unvermeidliche und notwendige „Naturgewalt“ betrachtet, die in Planungen einen großen Raum einnehmen muss, um Fehlplanungen zu vermeiden. Bei konkreten Planungen widerspricht dieser Ansatz aber schon heute der Umsetzung nach dem Stand der Technik.

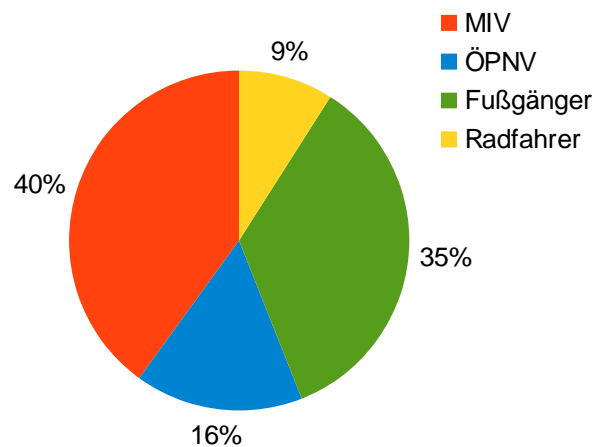


Abbildung 5: Szenario 3  
Ziel: Steigerung des MIV-Anteils im Modal Split  
zu Lasten des Umweltverbundes zulassen

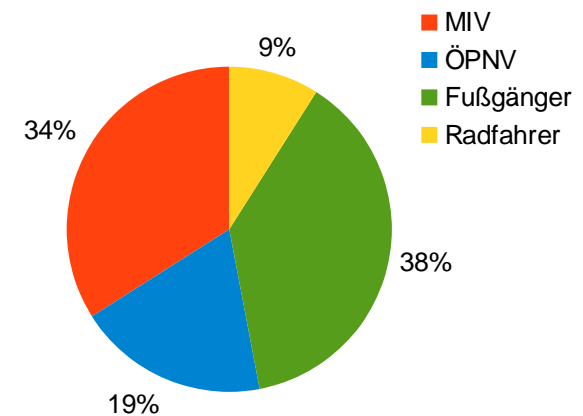



Abbildung 6:  
Modal Split 2013 (Status quo) zum Vergleich


## **II. Wirkungsbeispiele der Szenarien:**


### **Wichtig:**

Die Wirkungsbeispiele in der folgenden Tabelle stellen keinen Maßnahmenkatalog dar, sondern dienen nur der besseren Beurteilung der Szenarien.

**Legende:** Grad der Zustimmung des jeweiligen Szenarios zu Beispielmaßnahmen:

 hoch

 neutral

 niedrig

Zielbereich (beispielhaft)	Handlungsfeld ----- Ausgangspunkt ist die Umsetzung der Ziele zuerst durch Verhalten- sänderungen bei minimierten Infrastrukturaufwendungen	Beispielmaßnahme (positiv/ negativ):	Szenario 1 Förderung Umwelt- verbund (neu)	Szenario 2 Interessen- ausgleich (~VEP 2002)	Szenario 3 Laissez- faire (neu)
<b>soziale Ziele</b>					
Lebensqualität/ Gesundheitsvorsorge	- Reduzierung der Belastungen durch Verkehrslärm - Verbesserung der Situation im Wohnumfeld	- Tempobeschränkungen Stadtrodaer Straße (Lärmreduzierung) > Verzicht auf Nachrüstung von Lärmschutzwänden/ -Straßenbelägen	↑	↗	↓
Verkehrssicherheit	- Erhöhung der Verkehrssicherheit u.a. mit besonderem Focus auf Kinder, Jugendliche und Senioren	- Tempobeschränkungen in der Stadtrodaer Straße (Ziel: Senkung Unfallhäufigkeit und der Unfallschwere)	↑	↗	↘
		- Separation der Verkehrsarten auf besonderen Trassen (z.B. Fußgängertunnel, Brücken, separat geführten Rad-/Fußwegen) Ziel: Besserer Verkehrsfluss im MIV	↓	↘	↑
		- „Grüne Welle“ für Durchgangsverkehr stärker berücksichtigen, auch zu Lasten der Grünzeiten für Fußgänger/Radfahrer (z.B. „Inselhopping“ an der Ampel über mehrspurige Straßen). Ziel:besserer Verkehrsfluss im MIV	↓	↘	↑
soziale Integration	- gleiche Mobilitätschancen für alle dabei stärkere Berücksichtigung von Belangen von Kindern/Senioren/Umweltverbund	- Schaffung eines stärker zusammenhängenden Netzes umweg- und wartezeitenarmer und barrierefreier Wege für Fußgänger und Radfahrer	↑	↗	↔

Zielbereich (beispielhaft)	Handlungsfeld ----- Ausgangspunkt ist die Umsetzung der Ziele zuerst durch Verhalten- sänderungen bei minimierten Infrastrukturaufwendungen	Beispielmaßnahme (positiv/ negativ):	Szenario 1 Förderung Umwelt- verbund (neu)	Szenario 2 Interessen- ausgleich (~VEP 2002)	Szenario 3 Laissez- faire (neu)
	- Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum/ Wohnumfeld	- Interessenausgleich bei der Abwägung zwischen Parkraum und z.B. Gehwegbreite zugunsten von Fußgängern (Sophienstraße /Lutherstraße)	↑	↗	↓
		- Verstärkt flächendeckende Verkehrsberuhigung (z.B. Tempo 30 auch auf Straßen mittlerer Verkehrsbedeutung wie F.- Engels-Straße, Am Steinborn)	↑	↗	↓
<b>Ökonomische bzw. ökologische Ziele</b>					
Steuerung des Modal Split (Verkehrsmittel-verteilung) durch Priorisierung von Fußgänger-/ Radverkehr und ÖPNV	- ÖPNV	- fahrpreisregulierende Einflussnahme der Stadt unter Inkaufnahme eines ungünstigeren Kostendeckungsgrads	↑	↔	↘
		- Betrieb des ÖPNV-System als Vorrangsystem (z.B. LSA- Beeinflussung, Vorrangkonzept Magdelstieg)	↑	↗	↘
	- Parkraumpolitik	- Steuerung der Nachfrage über Begrenzung von Angeboten (z.B. großzügige Hand- habung der Ablösung, Begrenzung Neubau Parkieranlagen, Parkgebühren)	↑	↔	↓
	- betriebliches Mobilitätsmanagement	- Angebot und Bezuschussung des Jobtickets, - Förderung des Radverkehr durch überdachte Abstellanlagen, Umkleiden, Duschen auf dem Firmengelände,	↑	↗	↘

Zielbereich (beispielhaft)	Handlungsfeld ----- Ausgangspunkt ist die Umsetzung der Ziele zuerst durch Verhaltensänderungen bei minimierten Infrastrukturaufwendungen	Beispielmaßnahme (positiv/ negativ):	Szenario 1 Förderung Umwelt- verbund (neu)	Szenario 2 Interessen- ausgleich (~VEP 2002)	Szenario 3 Laissez- faire (neu)
		- sehr geringes Angebot an kostenlosen Parkplätzen			
Minimierung Flächenverbrauch	- Reduktion des Flächenverbrauchs von Verkehrsanlagen um die Neuversiegelung von Flächen zu vermeiden	- Umsetzung straßenbündiger Straßenbahnkörper in Jena (Nord), - Inkaufnahme von gegenseitigen Behinderungen von Straba/MIV	↑	↔	↓
	- Förderung des Prinzips „Nutzen statt Besitzen“	- Messbare Berücksichtigung von Carsharing-Möglichkeiten z.B. bei der Aufstellung von B-Plänen und Ablöseanträgen von Baugenehmigungen	↑	↔	↓
Keine Verlagerung von Risiken in die Zukunft	- Ausnutzung vorhandener Systeme vor Erweiterung der Infrastruktur (Optimierung vor Neubau)	- kritische Überprüfung der Straßenneubauprojekte (Nord/Innenstadt) auch Straßenbahn Jena-Ost (Fuchslöcher/Wogau)	↑	↔	↓
	- Vermeidung von Parallelförderungen für vergleichbare Mobilitätsangebote bzw. Verkehrsinfrastruktur	- keine neuen innerstädtischen Parkplätze für PKW-Pendler bei gleichzeitiger Einführung von neuen Angeboten (häufigere Fahrten, neue Linien) auf DB- Strecken oder im innerstädtischen ÖPNV	↑	↔	↓