

# Leitlinien Mobilität in Jena 2030

## Entwurf

Stand: 30.11.2015

### **Stadt Jena**

Dezernat für Stadtentwicklung und Umwelt

Fachbereich Stadtumbau

Team Verkehrsplanung und Flächen

Am Anger 26, 07743 Jena

Ansprechpartner: Herr Michael Margull, Frau Ulrike Zimmermann

E-Mail: michael.margull@jena.de; ulrike.zimmermann@jena.de

### **Bearbeitung:**

plan.publik.

Prof. Karl Heinz Schäfer

Dipl.- Ing., Beratender Ingenieur IK-Bau NRW, Stadtplaner AK NW

Weißdornweg 21, 50827 Köln

E-Mail: schaefer@planpublik.de, www.planpublik.de

## Inhalte

1	Zum Verständnis .....	3
2	Rahmensetzungen und Ausgangssituation.....	4
3	Leitbild und Ziele .....	7
3.1	Leitbild Mobilität.....	7
3.2	Qualitäts- und Handlungsziele.....	10
4	Strategien zur Mobilitätsentwicklung.....	14
4.1	Strategie 1: Förderung der Nahmobilität im Umweltverbund .....	14
4.2	Strategie 2: Unterstützung des notwendigen Wirtschafts-, Güter- und Geschäftsverkehrs .....	15
4.3	Strategie 3: Erhöhung der Stadt-, Umwelt- und Lebensqualität.....	15
4.4	Strategie 4: Mobilitäts- und Verkehrsmanagement.....	16

## 1 Zum Verständnis

In welche Richtung sollen sich Mobilität und Verkehr in Jena in Zukunft weiter entwickeln? Wie lässt sich der heutige Zustand bewerten? Wie sind die Auswirkungen auf das städtische Leben, die städtebauliche Qualität, die wirtschaftliche Entwicklung, die regionalen Verflechtungen, das soziale Miteinander, die kulturelle und touristische Attraktivität, auf Gesundheit, Sicherheit und Umwelt sind aus der künftigen Verkehrsentwicklung zu erwarten und welche sind tatsächlich gewollt? Welche Vorstellung wollen wir uns von der Mobilität in Jena auf lange Sicht machen und auf welchem Weg wollen wir dorthin gelangen? Woran wollen wir messen, ob wir auf dem richtigen Weg sind?

Das sind die verkehrsplanerischen Grundfragen, auf die die **Leitlinien Mobilität in Jena** Antworten geben wollen. Sie gründen sich auf ein Leitbild, auf Ziele und auf grundlegende Strategien, mit denen die Ziele erreicht und das Leitbild somit eingelöst werden sollen.

Am Anfang steht das **Leitbild Mobilität** (Kap. 3.1). Es stellt eine Zukunftsvision dar und soll anschaulich vermitteln, wie Mobilität und Verkehr in Jena beispielsweise Mitte des Jahrhunderts den städtischen Alltag prägen, unterstützen und sichern können. Es macht zugleich Zusammenhänge, Wechselwirkungen, Synergien, aber auch Konflikte und Risiken deutlich, die zwischen den Handlungsfeldern Stadtentwicklung, Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung, Sozial- und Wirtschaftsentwicklung, Gesundheits- und Umweltschutz bestehen.

Grundlage des Leitbildes sind **Qualitätsziele**. Das sind langfristig auf Nachhaltigkeit<sup>1</sup> ausgerichtete Zielformulierungen. Sie werden so genannt, weil sie grundlegende Qualitätsanforderungen an die künftige Entwicklung stellen, die mit den städtischen Strukturen, Funktionen und Belangen, aber auch mit besonderen Schutzgütern wie z. B. Gesundheit, Sicherheit, Umwelt- und Naturschutz zu tun haben. 12 Qualitätsziele werden in diesem Arbeitspapier für das Mobilitätskonzept Jena vorgeschlagen (Kap. 3.2).

Das Mobilitätskonzept Jena ist auf den Zielhorizont 2030 ausgerichtet. Qualitätsziele reichen weiter in die Zukunft. Deshalb werden bezogen auf den genannten Zielhorizont für jedes Qualitätsziel mehrere **Handlungsziele** festgelegt, die einen konkreten Zwischenschritt darstellen. Für die Mobilitätsentwicklung in Jena bis zum Jahr 2030 werden 42 Handlungsziele formuliert (Kap. 3.2).

Die Handlungsziele werden schließlich in vier **Strategien zur Mobilitätsentwicklung** zusammengefasst, die für Jena sinnvoll erscheinen. Die Strategien sind grundsätzlich so angelegt, dass Synergieeffekte zwischen den einzelnen – teilweise bereits vorliegenden, teilweise zu einem späteren Zeitpunkt noch auszuarbeitenden – Handlungskonzepten und Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes Jena 2030 (siehe Bild 1 in Kap. 2) erzielt werden können.

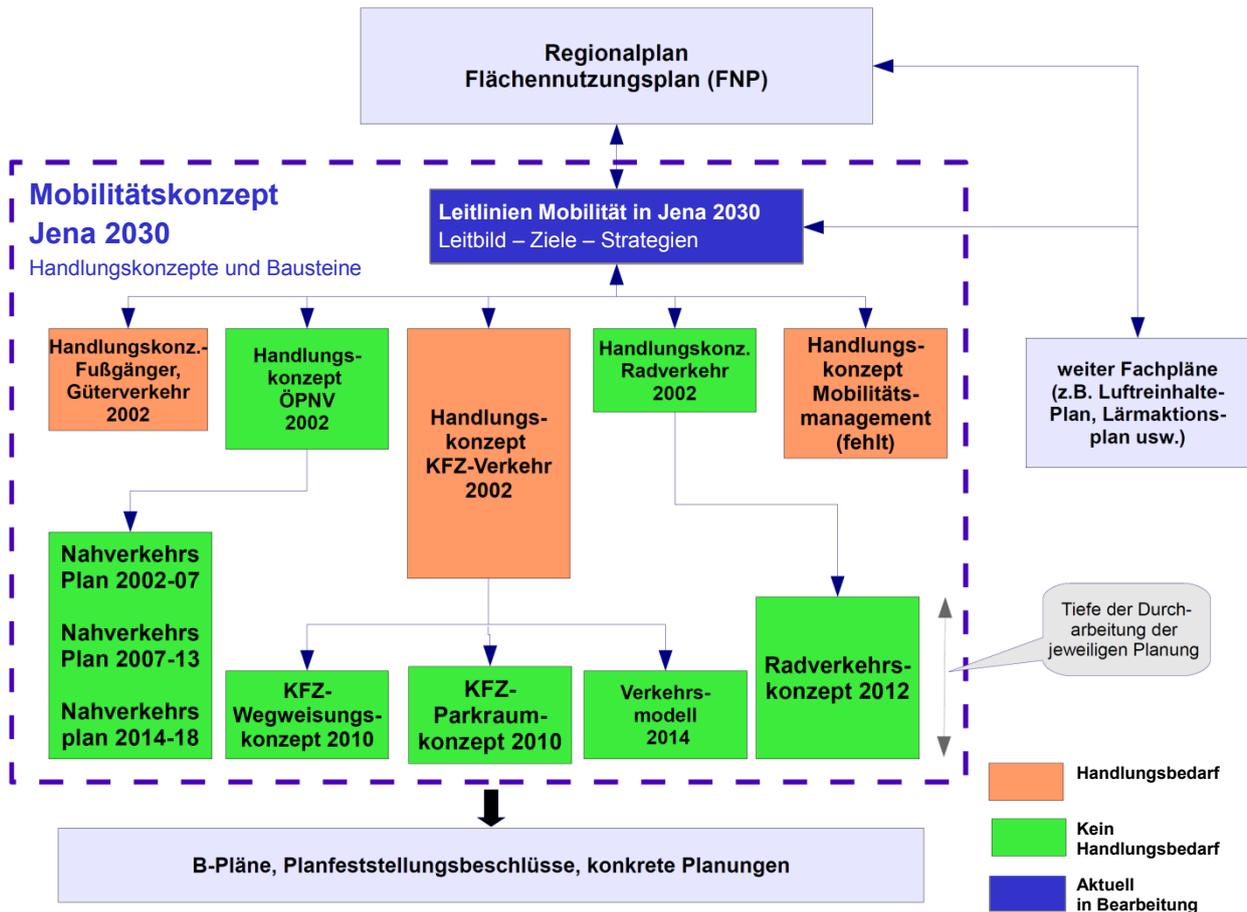
Damit die Beurteilung des Erreichten im Verlauf von Konzept- und Maßnahnumsetzungen nachvollziehbar wird, müssen **Indikatoren** festgelegt werden – das sind Kenngrößen, die die jeweilige Zielerreichung messbar, berechenbar oder zumindest verbal beschreibbar machen. Vorbedingung ist, dass das zugrunde gelegte Zielsystem verbindlich feststeht. Ein solches Monitorings- und Evaluierungsinstrument soll daher zu einem späteren Zeitpunkt im Planungsprozess zum Mobilitätskonzept Jena 2030 entwickelt werden.

---

<sup>1</sup> „Nachhaltig ist eine Entwicklung, die den Bedürfnissen der heutigen Generation entspricht, ohne die Möglichkeiten künftiger Generationen zu gefährden, ihre eigenen Bedürfnisse zu befriedigen und ihren Lebensstil zu wählen.“ (Brundtland-Bericht, 1987; zit. aus [https://www.nachhaltigkeit.info/artikel/brundtland\\_report\\_563.htm](https://www.nachhaltigkeit.info/artikel/brundtland_report_563.htm))

## 2 Rahmenseetzungen und Ausgangssituation

Kommunalpolitisch beschlossene Qualitätsziele, Handlungsziele und Mobilitätsstrategien stellen eine wesentliche Grundlage und zugleich einen verbindlichen Bezugsrahmen für die Handlungsfelder und Bausteine des Mobilitätskonzeptes Jena 2030 dar (Bild 1).



**Bild 1: Planerischer Rahmen, Handlungsfelder und Bausteine des Mobilitätskonzeptes Jena 2030 auf Basis des Verkehrsentwicklungsplans Jena 2002 sowie zwischenzeitlich ergänzter und aktualisierter Teilkonzepte** (Quellenhinweis: eigene Darstellung auf Grundlage von Anlage 1 zum SEA-Beschluss vom 15.10.2014 – 14/0125-BV)

Das Mobilitätskonzept ist eingebunden in die behördenverbindlichen räumlichen Planungen zur Regional- und Stadtentwicklung (Regionalplan Ostthüringen und Flächennutzungsplan Jena). Infrastrukturelle Bestandteile des Mobilitätskonzeptes sind im Flächennutzungsplan abgebildet, die damit verbundenen Flächenansprüche entsprechend gesichert oder im Zusammenhang mit Neubauvorhaben von Verkehrsanlagen (öffentliche Straßen und Wege, Gleisanlagen, Parkieranlagen etc.) als Ergebnis des Mobilitätskonzeptes nachträglich zu sichern.

Andere Fachplanungen haben unmittelbaren Bezug zum Mobilitätskonzept, vor allem wenn mobilitäts- und verkehrsbezogene Maßnahmen Bestandteil dieser Fachplanungen sind. Dies gilt in besonderem Maße für die städtische Lärmaktions- und Luftreinhalteplanung.

Für wesentliche Handlungsfelder des Mobilitätskonzeptes Jena 2030 liegen nach derzeitigem Stand der Beratungen ausreichend aktuelle Konzepte vor, so dass hier kein planerischer Handlungsbedarf besteht:

- Nahverkehrsplan Jena 2014-2018,
- Radverkehrskonzept 2012,
- Parkraumkonzept 2010 und
- Kfz-Wegweisungskonzept 2010.

Handlungsbedarf besteht in jedem Falle im Hinblick auf die Bereiche:

- Fußverkehr,
- Kfz-Verkehr (Straßennetz und weitergehende Maßnahmen zum fließenden Kfz-Verkehr),
- Wirtschafts- und Güterverkehr und
- Mobilitätsmanagement.

Folgende Querschnittsthemen müssen in die Konzepte integriert werden:

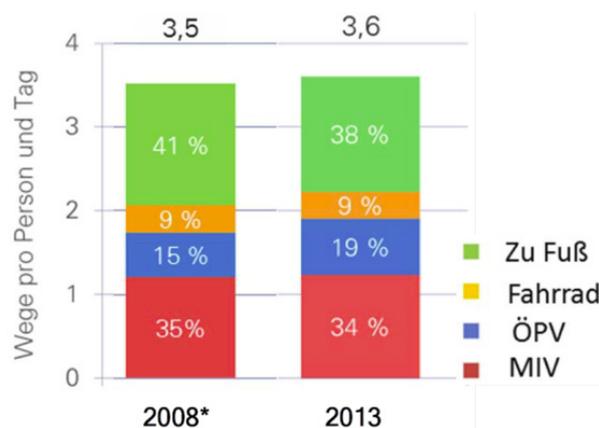
- Elektromobilität
- Information und Beteiligung der Öffentlichkeit (basierend auf den künftigen Leitlinien zur Bürgerbeteiligung in Jena)

In Bezug auf einzelne verkehrsplanerische Maßnahmen (z. B. Parkleitsystem, Mobilitätsmanagement) liegen aktuelle Beschlüsse, verkehrspolitische Absichtserklärungen, Untersuchungen und Studien vor. Es erscheint sinnvoll, diese erst weiter zu verfolgen, wenn abgestimmte Leitlinien und Handlungskonzepte in den oben genannten Handlungsfeldern sowie ein abgestimmtes Gesamtkonzept vorliegen. Vermieden werden sollten vor einer verbindlichen Beschlussfassung zum Mobilitätskonzept Jena 2030 vor allem solche verkehrspolitische Einzelentscheidungen, die wünschenswerte Handlungsspielräume für die künftige Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in Jena vorzeitig einschränken könnten.

Aus den Ergebnissen des Projektes "Mobilität in Städten – SrV 2013"<sup>2</sup> lassen sich im Hinblick auf die gegenwärtige Mobilität in Jena drei wichtige Schlussfolgerungen ziehen:

- (1) Die Verkehrsarten des Umweltverbundes (Fuß, Rad und ÖPNV) haben in Jena eine vorrangige Bedeutung.

Ihr Anteil an den täglichen Wegen der Bevölkerung hat gegenüber 2008 nochmals leicht zugenommen und liegt mittlerweile bei rund zwei Drittel. Anteilig geht die Mehrheit zu Fuß (38 %) und fast die Hälfte der täglichen Wege (47 %) wird aus eigener Kraft – zu Fuß oder mit dem Rad – zurückgelegt (Bild 2).



**Bild 2: Modal Split in Jena 2008 und 2013: Anteile der Verkehrsarten an den täglichen Wegen der Stadtbevölkerung**  
(Quelle: SrV 2013)

<sup>2</sup> System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV), seit 1972 in regelmäßigen Abständen von (überwiegend) 5 Jahren in Städten durchgeführte Befragungen zur Ermittlung von aktuellen Mobilitäts- und Verkehrsdaten. Jena war seit 1977 an allen SrV-Untersuchungen beteiligt, zuletzt 2003, 2008 und 2013. Durchgeführt wurde das SrV 2013 vom Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr der Technischen Universität Dresden; weitere Informationen: [http://tu-dresden.de/die\\_tu\\_dresden/fakultaeten/vkw/ivs/srv](http://tu-dresden.de/die_tu_dresden/fakultaeten/vkw/ivs/srv).

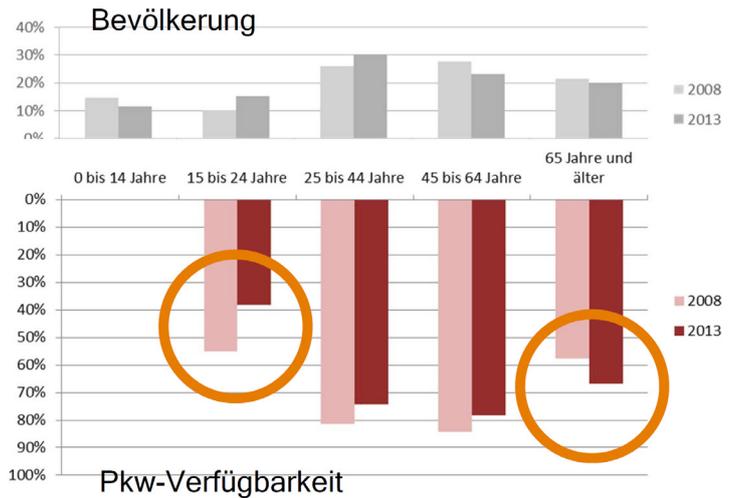
(2) Kinder und die Mehrheit der unter 25-Jährigen, aber auch viele ältere Erwachsene sind auf die Verkehrsarten des Umweltverbundes angewiesen, um in Jena eigenständig mobil sein zu können.

Insgesamt betrifft dies rund ein Drittel der Bevölkerung. Die Pkw-Verfügbarkeit lag 2013 in keiner Altersgruppe über 80 % (Bild 3). Bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen hat sie innerhalb von fünf Jahren auf unter 40 % abgenommen und nur bei den älteren Menschen (ab 65 Jahre) hat sie zugenommen.

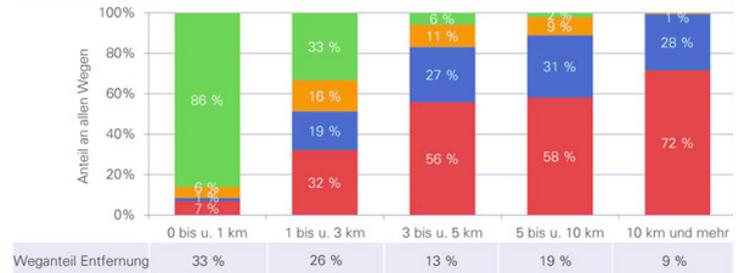
(3) Jena ist eine „Stadt der kurzen Wege“.

Ein Drittel (33 %) der täglich zurückgelegten Wege sind kürzer als 1 km, mehr als die Hälfte (59 %) kürzer als 3 km und fast drei Viertel (72 %) kürzer als 5 km (Bild 4). Und immerhin 7 % der Wege unter 1 km und 32 % der Wege von 1 bis 3 km Länge werden im MIV zurückgelegt. Zufußgehen oder Radfahren wären hier eine gute Alternative.

Regionale Verflechtungen konnten in der SrV-Untersuchung nicht berücksichtigt werden, da das Umland nicht beteiligt war. Als Oberzentrum nimmt Jena jedoch auch regional bedeutsame Funktionen wahr, die zu deutlichen Pendlerströmen führen. MIV und öffentliche Verkehrsmittel (ÖV) sind hier die maßgeblichen Verkehrsarten.



**Bild 3: Mobilitätschancen in Jena 2008 und 2013: Bevölkerungsanteile und Pkw-Verfügbarkeit nach Altersgruppen** (Quelle: SrV 2013)



**Bild 4: Zurückgelegte Wegstrecken in Jena 2013: Wegeanteile nach Entfernung und benutztem Verkehrsmittel** (Quelle: SrV 2013)

## 3 Leitbild und Ziele

### 3.1 Leitbild Mobilität

Stellen wir uns vor: Jena Mitte des Jahrhunderts – also etwa im Jahr 2050 – und betrachten die Stadt auf fünf verschiedenen Blickwinkeln. Die beschriebene Zukunftsvision soll ein Leitbild für die künftige Mobilitätsentwicklung und Verkehrsplanung ergeben, an dem sich Ziele, Strategien und Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes Jena 2030 ausrichten sollen.

#### **Blickwinkel 1: Das Verkehrssystem – multimodale Mobilität für alle in Stadt und Region.**

Jena im Jahr 2050. Arbeitsorte und -zeiten, die Versorgung mit Gütern des täglichen, gehobenen und speziellen Bedarfs, die Freizeitgestaltung sind noch flexibler und vielfältiger geworden. Die bedeutsame Funktion der Stadt als Oberzentrum in der Region – insbesondere im Hinblick auf Wirtschaft, Bildung und Kultur – wurde gestärkt und gefestigt. Auch die Bevölkerung ist vielfältiger geworden. Die Einwohnerzahl hat leicht zugenommen. Der Anteil der älteren Menschen hat weiter zugenommen, die voll berufstätige Bevölkerung hat abgenommen. Die Mobilitätsbedürfnisse haben sich vor diesem Hintergrund weiter differenziert. Die Verkehrsnachfrage hat sich räumlich und zeitlich stärker verteilt. Die regionalen Verflechtungen haben sich weiter verdichtet.

Die Mobilitäts- und Verkehrsplanung, aber auch die Stadtplanung sind hierauf mit passenden Maßnahmen eingegangen. Darüber hinaus ist es gelungen, die örtlichen Belange in die Bundesverkehrswegeplanung sowie in mobilitäts- und verkehrsbezogene Planungen des Landes Thüringen wirksam einzubringen. Die Fernerreichbarkeit von Jena im überörtlichen Schienen-, Straßen- und Radverkehr konnte dadurch langfristig gesichert und maßgeblich verbessert werden. Bei allem wurden finanzielle Ressourcen effizient eingesetzt. Die Angebote im öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) orientieren sich nun noch stärker an den konkreten Bedürfnissen der Menschen. Auf den gesamtstädtischen Distanzen, mehr noch aber in der Region und darüber hinaus übernimmt das öffentliche Verkehrssystem einen großen Teil der Verkehrsleistung. Intermodalität trägt dazu bei, vor allem durch die Verknüpfung des ÖPNV mit dem Autoverkehr (Park+Ride in den Umlandgemeinden), dem Radverkehr (Bike+Ride im Umland, Fahrradstationen für Ride+Bike an den Bahnhalt punkten im Stadtgebiet) und mit neuen Mobilitätsangeboten (öffentliches und privates Carsharing, Mietfahrräder, Mobilstationen etc.). Der Anteil öffentlicher Verkehrsmittelnutzung in der Region konnte damit wirksam gesteigert werden. Der städtische ÖPNV konnte seinen Anteil am Modalsplit bei rund 20 Prozent halten. Rund 55 Prozent der täglichen Wege im Stadtgebiet werden mittlerweile mit den Verkehrsarten der Nahmobilität – dem Fuß- und Radverkehr – zurückgelegt. Zufußgehen und Radfahren sind sicher, umweg- und wartezeitarm, barrierefrei. Wege und Überquerungsstellen im Hauptverkehrsstraßennetz sind komfortabel dimensioniert und gestaltet. Schnelle Radverkehrsverbindungen bedienen auch größere Distanzen, die bandförmige Stadtstruktur bietet dafür gute Ausgangsbedingungen. Unternehmen und Verwaltungen haben ein wirksames Mobilitätsmanagement eingeführt.

Die Antwort der Menschen auf das vielfältige Mobilitätsangebot: Sie verhalten sich auf ihren Wegen in Stadt und Region multimodal und möglichst nachhaltig. Abhängig von aktueller Verkehrslage, Witterung, Ziel der Reise, Begleitung usw. entscheiden sie entsprechend der jeweiligen Situation, welche Art oder Kombination der Verkehrsteilnahme am besten geeignet ist. Sie denken dabei an ihre Gesundheit und Fitness, aber auch an die Umwelt und handeln verantwortlich. Im Hinblick auf den privaten Pkw-Besitz sind viele mittlerweile sehr entspannt: Vielfach gilt „Nutzen statt Besitzen“. Die private Kraftfahrzeughaltung hat dementsprechend weiter abgenommen.

## **Blickwinkel 2: Die Stadtstruktur – Großstadt mit hoher Lebensqualität.**

Jena im Jahr 2050. In der Innenstadt und in den Stadtteilen sind neue Quartiere entstanden. Die Stadtplanung hat hier mit Verdichtung und Durchmischung der städtebaulichen Nutzungen eine hohe Wohn- und Umfeldqualität geschaffen. Parken im öffentlichen Straßenraum ist weitgehend dem Liefer-, Ver- und Entsorgungsverkehr vorbehalten. Kraftfahrzeuge sind häufig in Parkhäusern, Tiefgaragen, Quartiersgaragen oder auf privaten Grundstücken untergebracht. Fahrradparken ist geordnet und findet in hohem Maße in Sammelanlagen statt. Durch die frei werdenden Flächen konnten Straßen und Plätze attraktiv umgestaltet werden und sind nun multifunktional nutzbar. Der Ausbau der Funktionsvielfalt, die Durchmischung der Wohnformen, die hochwertige Gestaltung des öffentlichen Raums und die Stärkung quartierspezifischer Eigenheiten haben zu einer lebendigen Stadt mit einer durchmischten Einwohnerstruktur geführt. Gezielt gefördert wurden attraktive und bezahlbare Wohnangebote für junge Familien und Studierende, generationsübergreifende Wohnformen, neue Wohnformen für ältere Menschen. Auch die Versorgungsfunktion der Stadtteilzentren hat deutlich zugenommen, weil Einzelhandel und Dienstleister auf die Verdichtung und soziale Durchmischung positiv reagierten. Die Stadt der kurzen Wege ist damit Realität geworden.

Die Antwort der Menschen auf das attraktive Wohn-, Arbeits- und Versorgungsangebot in zentralen Lagen: Sie kehren aus peripheren Wohnlagen am Stadtrand und in den umliegenden Gemeinden wieder zunehmend in die zentralen Lagen in Jena zurück. Sie fühlen sich hier wohl, gut versorgt, sozial eingebunden, sicher, mobil und kommen daher auch gut ohne eigenes Kraftfahrzeug oder zumindest ohne Zweitwagen aus, weil die Wege kürzer sind und alternative Mobilitätsangebote bestehen.

## **Blickwinkel 3: Der Wirtschaftsverkehr – effizient und umweltbewusst.**

Jena im Jahr 2050. Der Wirtschafts- und Güterverkehr leistet weiterhin einen unverzichtbaren Beitrag zum Funktionieren der Stadt als Oberzentrum in der Region. Negative Auswirkungen sind jedoch weitgehend abgeschwächt. Dazu beigetragen hat die Lärmsanierung von Gleisanlagen und Hauptverkehrsstraßen sowie der Einsatz von leisen Güterwaggons und leisen, schadstoffarmen Güterverkehrsfahrzeugen auf der Straße. Die städtischen Möglichkeiten, Schwerverkehr aus sensiblen Stadtbereichen herauszuhalten, wurden voll ausgeschöpft. Die entsprechenden Planungen wurden gemeinsam mit den Wirtschaftsverbänden und -unternehmen entwickelt. Der „Runde Tisch Wirtschaftsverkehr“ ist als ständige Einrichtung gut besucht und befasst sich regelmäßig mit allen zu diesem Thema auftretenden Fragen und Problemen.

Die Antwort der Wirtschaftsunternehmen: Sie sind flexibel und erfolgreich auf den Aspekt der stadtverträglichen Abwicklung des Wirtschafts- und Güterverkehrs eingestellt und gestalten dies aktiv mit. Güterverteilung und Citylogistik übernehmen sie in Eigenregie und ohne öffentliche Co-Finanzierung. Geschäfts- und Dienstreisen wie auch die privaten Arbeitswege der Beschäftigten werden im Rahmen von betrieblichem Mobilitätsmanagement stadt- und umweltverträglich organisiert. Die ansässigen Wirtschaftsunternehmen identifizieren sich alles in Allem in hohem Maße mit „ihrer“ Stadt. Sie wissen um die Vorteile, die ihnen im Hinblick auf reibungsarme logistische Rahmenbedingungen und einen qualifizierten, mit der Lebenssituation hoch zufriedenen Mitarbeiterstamm zuwachsen.

#### **Blickwinkel 4: Die Innenstadt und die Stadtteilzentren – attraktiv und hochwertig gestaltet.**

Jena im Jahr 2050. Die Innenstadt ist als Wohn-, Arbeits-, Einkaufs- und Ausbildungsort hoch attraktiv. Die städtebauliche Struktur und Gestaltung hat historische Bezüge wieder aufgenommen und seinerzeit vorhandene Freiflächen in zentraler Lage durch qualitativ und funktional hochwertige Bebauung ersetzt. Die Gestaltung des öffentlichen Raums wurde entsprechend angepasst. Innenstadtverkehr ist innerhalb des Zentrums nahmobil oder ÖPNV-bezogen. Kraftfahrzeuge sind vorwiegend in Parkhäusern und Tiefgaragen am Zentrumsrand oder auf privaten Rückraumflächen untergebracht und stören damit weder Stadtbild noch Sicherheit und Aufenthalt. Die technische Entwicklung und Verbreitung u. a. der mobilen Endgeräte führt dazu, dass individuelle Routenvorschläge entsprechend der aktuellen Verkehrslage und Auslastung der Parkieranlagen erhältlich sind. Daher findet Parksuchverkehr innerhalb des Zentrums nicht mehr statt. Pkw-Verkehr dient hier fast ausschließlich Versorgungszwecken. Die innenstadtnahen Wohn- und Mischquartiere sind fußläufig und mit dem Rad optimal an das Zentrum angebunden. Der Straßenring um das Zentrum ist zu Fuß umwegfrei, wartezeitarm, sicher und barrierefrei überquerbar. Die Luft ist besser, der Verkehrslärm geringer, die Verkehrssicherheit größer. Der innenstadtbezogene Wirtschaftsverkehr organisiert sich verträglich und effizient. Die Belieferung erfolgt in klar definierten Zeitfenstern. Elektrofahrzeuge und Lastenfahräder übernehmen einen immer größeren Anteil der Lieferfahrten innerhalb des Zentrums. Die Stadtteilzentren bieten eine sehr gute wohnortnahe Grundversorgung und fördern damit ebenfalls die Nahmobilität. Auch hier ist der öffentliche Raum belebt und bietet eine hohe Aufenthaltsqualität. Die Anbindung an die Innenstadt und an wichtige andere Ziele ist flexibel mit dem Umweltverbund gewährleistet.

Die Antwort der Menschen darauf: In der Innenstadt ist Wohnen wieder attraktiv, hat die Nachfrage im Einzelhandel und in anderen Bereichen weiter zugenommen, ist der Kraftfahrzeugverkehr weiter zurückgegangen. Arbeits-, Ausbildungs-, Einkaufs- und Freizeitwege werden in hohem Maße nahmobil oder intermodal mit öffentlichen Verkehrsmitteln organisiert. Touristische Besucherinnen und Besucher sind begeistert von der urbanen Qualität, auch über die historische Altstadt hinaus. Die touristische Nachfrage hat sich entsprechend weiter erhöht. Der öffentliche Raum ist in zu den meisten Tageszeiten belebt und wird in vielfältiger Weise genutzt.

#### **Blickwinkel 5: Verkehr und Umwelt – sauber, leise, ressourcenschonend.**

Jena im Jahr 2050. In hohem Maße mobil zu sein und die Umwelt schützen zu wollen stellt keinen Widerspruch mehr dar. Die von europäischer Ebene verbindlich vorgegebenen Anforderungen an Lärm- und Luftschadstoffminderung, Klimaschutz, Minimierung des Energieverbrauchs sowie Umlageung der gesellschaftlichen Kosten auf die diese verursachenden Verkehrsmittel („Kostenwahrheitsprinzip“) sind umgesetzt. Verkehrsbedingter Lärm und Schadstoffausstoß liegen innerhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Ziel- und Grenzwerte. Die „Vision Zero“ in Bezug auf Verkehrsunfälle ist weitgehend erreicht: Schwere und tödliche Verletzungen im Straßenverkehr sind die Ausnahme. Die motorisierte Verkehrsleistung im Stadtgebiet fällt deutlich geringer aus. Dies dient dem Klimaschutz und verbessert die Energiebilanz. Wesentlich zu alledem beigetragen hat das deutlich geringere Geschwindigkeitsniveau im motorisierten Verkehr auch auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen. Die Zunahme der Wegeanteile zu Fuß und mit dem Rad begünstigt unter anderem eine deutliche Abnahme der auf Bewegungsmangel zurückzuführenden Erkrankungen des Herz-Kreislauf-Systems. Verkehrsanlagen wurden entsprechend ihrer veränderten Nutzung angepasst. Die vom motorisierten Verkehr entlasteten Flächen stehen nun den umweltfreundlichen Verkehrsarten der Nahmobilität – Zufußgehen und Radfahren – zur Verfügung oder wurden renaturiert. Der Planungsgrundsatz, das bestehende gute Straßen- und Schienennetz zu optimieren, aber nur

noch punktuell auszubauen, hat sich als richtig erwiesen.

Die Antwort der Menschen auf die verbesserten Umwelt- und Gesundheitsbedingungen: Die Stadtbewohnerinnen und -bewohner genießen die hohe Lebensqualität, beachten den Aspekt des Umweltschutzes und der Nachhaltigkeit und bevorzugen das Zufußgehen und Radfahren bei allen sich bietenden Gelegenheiten als Verkehrsmittel ihrer Wahl. Der Aufenthalt im Freien, auf Straßen und Plätzen hat einen hohen Stellenwert im alltäglichen Leben und unterstützt ein unvoreingenommenes, multikulturelles, nahezu „mediterran“ geprägtes Flair in den Stadtquartieren. Als Wohn- und Arbeitsstandort zählt Jena mittlerweile zu den ranghöchsten deutschen Großstädten.

### **3.2 Qualitäts- und Handlungsziele**

Der folgende Zielkatalog soll die Grundlage für das Mobilitätskonzept Jena 2030 bilden. Unterschieden werden 12 Qualitätsziele – im Sinne von langfristig ausgerichteten, an Nachhaltigkeit orientierten Oberzielen – und 42 konkretisierte Handlungsziele, die den Qualitätszielen unmittelbar zugeordnet sind. Die Gruppierung der Qualitätsziele basiert auf fünf Zielfeldern:

- Raumordnung und Städtebau,
- Mobilität und Verkehr,
- Gesundheits- und Naturschutz,
- Wirtschaftlichkeit und Realisierung sowie
- Planung und Beteiligung.

Zwischen den Zielfeldern bestehen teilweise Spannungsverhältnisse und Konkurrenzen. Im Mobilitätskonzept Jena 2030 wird angestrebt, allen Zielfeldern im Sinne einer nachhaltigen Gesamtentwicklung in möglichst ausgeglichener Weise zu dienen.

Folgende Qualitätsziele sollen für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in Jena gelten:

- 1 Sicherung und Verbesserung der Fernerreichbarkeit im überörtlichen Straßen-, Rad- und Schienenverkehr
- 2 Verkehrssparende Raum- und Siedlungsstrukturen („Stadt der kurzen Wege“)
- 3 Sicherung und Erhöhung der raumstrukturellen Stadtverträglichkeit des Verkehrs
- 4 Sicherung von Mobilität und Erreichbarkeit für alle
- 5 Schaffung eines stadtverträglichen Verkehrs für sich verändernde Mobilitätsbedürfnisse
- 6 Erhöhung der Verkehrssicherheit
- 7 Minimierung der verkehrsbedingten Belastungen für die Gesundheit und die Umwelt
- 8 Minimierung des Ressourcenverbrauchs durch Verkehrsinfrastruktur und Verkehr an sich
- 9 Effiziente Verwendung der städtischen Mittel für mobilitäts- und verkehrsbezogene Maßnahmen (Investitionen, Betrieb)
- 10 Sicherung der Funktionsfähigkeit und Bereitstellung notwendiger Infrastruktur für den Güterverkehr
- 11 Steigerung der Effektivität und Nachhaltigkeit des Gesamtverkehrssystems
- 12 Ressortübergreifend abgestimmte und die Öffentlichkeit einbindende Planung und Umsetzung

Die Tabelle auf den folgenden Seiten verknüpft Qualitäts- und Handlungsziele zu einem in sich konsistenten, die unterschiedlichen Zielfelder gleichermaßen berücksichtigenden Zielsystem.

Qualitätsziele		Handlungsziele	
<b>Zielfeld Raumordnung und Städtebau</b>			
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
		1.2	Einbeziehung der Stadt-Umland-Beziehungen in die städtischen Mobilitäts- und Verkehrsplanungen
2	Verkehrssparende Raum- und Siedlungsstrukturen („Stadt der kurzen Wege“)	2.1	Stärkung der Innenstadt und der Stadtteilzentren als Handels-, Dienstleistungs- und Wohnstandorte entsprechend ihres jeweiligen Potenzials
		2.2	Stärkung der Funktion von Hauptgeschäftsstraßen durch städtebauliche Integration der Verkehrsanlagen
		2.3	Berücksichtigung von verkehrsmindernden Nutzungs-, Bau-, Verkehrs- und Mobilitätskonzepten im Flächennutzungsplan sowie in Bebauungsplänen und Satzungen
		2.4	Kleinräumige Vernetzung, Verknüpfung und Durchmischung von Wohnquartieren, Arbeits- und Versorgungsstandorten sowie Freizeit- und Erholungsbereichen
		2.5	Verbesserung der Erreichbarkeit städtischer Teilräume untereinander und mit der Innenstadt mit den Verkehrsarten der Nahmobilität im Umweltverbund mit dem ÖPNV
3	Sicherung und Erhöhung der raumstrukturellen Stadtverträglichkeit des Verkehrs	3.1	Entlastung sensibler Stadtbereiche (Innenstadt, Wohnquartiere, Naherholungsgebiete) von Durchgangsverkehr
		3.2	Städtebaulich verträgliche und umfeldgerechte Gestaltung von Hauptverkehrsstraßen, Verkehrsanlagen und Verkehrsbauwerken
		3.3	Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
		3.4	Verminderung der Trennwirkung durch Verkehrsinfrastruktur im Stadtraum
<b>Zielfeld Mobilität und Verkehr</b>			
4	Sicherung von Mobilität und Erreichbarkeit für alle	4.1	Ermöglichung einer eigenständigen, sicheren, barrierefreien und kostengünstigen Mobilität für alle
		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
		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
		4.4	Sicherung von Mindeststandards der Erschließung und Bedienung im ÖPNV in peripher gelegenen Siedlungsbereichen und außerhalb der Hauptverkehrszeiten
		4.5	Schaffung eines kommunalen Mobilitätsmanagements mit aktiver Förderung von alternativen Mobilitätsangeboten

Qualitätsziele		Handlungsziele	
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
		5.2	Entwicklung des Radverkehrs zur bevorzugten Alltagsverkehrsart
		5.3	Sicherung des ÖPNV, insbesondere der Straßenbahn als Vorrangsystem für die gesamtstädtisch, regional und überregional orientierte motorisierte Mobilität
		5.4	Steigerung des Anteils der Verkehrsarten der Nahmobilität (Fuß, Rad) im Umweltverbund mit dem ÖPNV am städtischen Modalsplit
		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
		5.6	Förderung von nutzerfreundlichen Formen des Fahrzeugteilens (Carsharing, Mietfahräder) nach dem Prinzip „Nutzen statt Besitzen“
		5.7	Optimierung der Verkehrsabläufe durch Verbesserung bzw. Einführung von operativen Managementstrukturen und -instrumenten (Verkehrsmanagement, Baustellenmanagement, Eventmanagement, umweltbezogene Steuerung)
		5.8	Schaffung eines wirksamen Mobilitätsmanagements für Gewerbe-, Industrie- sowie große Verwaltungs- und Unternehmensstandorte
<b>Zielfeld Gesundheits- und Naturschutz</b>			
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)
		6.2	Erhöhung der Verkehrssicherheit für die nicht motorisiert am Straßenverkehr Teilnehmenden mit besonderem Fokus auf Kinder, Jugendliche sowie ältere und alte Menschen
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
		7.2	Senkung der durch Schienenverkehr bedingten Lärmbelastungen im angebauten Schienennetz, insbesondere nachts
		7.3	Senkung der durch motorisierten Verkehr bedingten Luftschadstoffbelastungen im Stadtgebiet (Feinstaub, Stickoxide u.a.)
		7.4	Schutz des Wasserhaushalts vor verkehrsbedingten Schadstoffeinträgen
		7.5	Senkung der verkehrsbedingten Klimagasemissionen

Qualitätsziele		Handlungsziele	
8	Minimierung des Ressourcenverbrauchs durch Verkehrsinfrastruktur	8.1	Sicherung der für den Klima-, Arten- und Biotopschutz sowie die Land- und Forstwirtschaft wichtigen Flächen und Verbundsysteme
		8.2	Minimierung und Ausgleich des Flächenverbrauchs und der Bodenversiegelung durch verkehrliche Infrastrukturmaßnahmen
<b>Zielfeld Wirtschaftlichkeit und Realisierung</b>			
9	Effiziente Verwendung der städtischen Mittel durch mobilitäts- und verkehrsbezogene Maßnahmen (Investition, Betrieb)	9.1	Vermeidung von Parallelförderung für vergleichbare Mobilitätsangebote und Verkehrsinfrastruktur (Radverkehr, ÖPNV, MIV) mit Priorisierung des nicht motorisierten und öffentlichen Verkehrs
		9.2	Ausnutzung von Förderprogrammen und Möglichkeiten zur Refinanzierung von mobilitäts- und verkehrsbezogenen Maßnahmen
10	Sicherung der Funktionsfähigkeit und Bereitstellung notwendiger Infrastruktur für den Güterverkehr	10.1	Sicherung der Erreichbarkeit von güterverkehrsrelevanten Standorten auf stadtverträglichen Schienenwegen und Routen im Hauptverkehrsstraßennetz
		10.2	Ordnung des Lieferverkehrs und Förderung einer stadtverträglichen Logistik in sensiblen städtebaulichen Bereichen (Innenstadt, Stadtteilzentren)
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)
		11.2	Ausnutzung verfügbarer Leistungsfähigkeitsreserven bei der Verkehrsinfrastruktur (Optimierung vor Neubau)
<b>Zielfeld Planung und Beteiligung</b>			
12	Ressortübergreifend abgestimmte und die Öffentlichkeit einbindende Planung und Umsetzung	12.1	Ressortübergreifende Abstimmung von verkehrlich wirksamen Handlungsfeldern und Maßnahmen
		12.2	Vorgelagerte aktive Information und Beteiligung der Öffentlichkeit zur Akzeptanzerhöhung und wirksamen Entscheidungsvorbereitung bei Planungsprozessen
		12.3	Eröffnung eines freien Zugangs zu wichtigen kommunalen Mobilitäts- und Verkehrsdaten für die interessierte Öffentlichkeit
		12.4	Regelmäßige Überprüfung des Umsetzungsfortschritts von geplanten sowie der Zielorientierung von realisierten Maßnahmen

## 4 Strategien zur Mobilitätsentwicklung

### 4.1 Strategie 1: Förderung der Nahmobilität im Umweltverbund

Die Strategie ist darauf ausgerichtet, den Menschen mehr Möglichkeiten im Hinblick auf eine freie und zugleich gesundheitsfördernde, stadt- und umweltverträgliche Wahl des Verkehrsmittels passend zum jeweiligen Reisezweck und -ziel zu bieten, den Umstieg zu fördern und damit den Anteil der Verkehrsarten der sog. „Nahmobilität“ (Fuß- und Radverkehr) an den täglichen Wegen im Stadtgebiet wirksam zu erhöhen. Gleichzeitig soll der Anteil des öffentlichen Personenverkehrs (ÖPNV) im Stadtgebiet dauerhaft gehalten und in der Region möglichst erhöht werden. Nahmobilität und ÖPNV sind damit im sog. „Umweltverbund“ gemeinsam zu betrachten.

In der Stadtentwicklung und -planung sind dazu wirksame Maßnahmen zu treffen, die auf eine „Stadt der kurzen Wege“ abzielen: insbesondere durch Schaffung von Nutzungsgemischten Stadtquartieren nah der städtischen Versorgungszentren mit Nachverdichtung im Bestand, Wohnungsbau auf günstig gelegenen Konversionsflächen, gezielter Förderung von kostengünstigem und familiengerechtem Wohnraum sowie studierenden- und altengerechten Wohnformen und gezielter Einbindung von nicht störendem Gewerbe in Neubauvorhaben mit vorrangiger Wohnnutzung.

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) muss bei begrenzten finanziellen Ressourcen mit einer deutlich gesteigerten Effizienz betrieben werden. Notwendig sind Angebotsanpassungen an die zeitliche und räumliche Nachfrage sowie mehr Flexibilität, kürzere Beförderungszeiten und ein leichter Zugang zu Haltestellen, Informationen und Tickets. Ein Ziel ist dabei auch, zusätzliche Fahrgastpotenziale zu erschließen. Die Straßenbahn soll langfristig das Vorrangsystem zur Sicherung der Mobilität auf gesamtstädtischen und überörtlichen Relationen bleiben.

Für mittlere Distanzen stellt das Fahrrad das ideale Alltagsverkehrsmittel dar. Immerhin betrifft dies in Jena über drei Viertel der täglichen Wege, die zudem heute überwiegend mit dem Auto zurückgelegt werden. Der Radverkehr soll daher auf dieser Distanz zum bevorzugten Alltagsverkehrsmittel entwickelt werden. Bedingung ist ein lückenloses, umwegarm und sicher geführtes Radverkehrsnetz mit ausreichend dimensionierten Radverkehrsanlagen und Abstellmöglichkeiten an den Zielen des Radverkehrs.

Der Fußverkehr ist die wichtigste Verkehrsart in Jena, wenn man dessen Wegeanteil am Modalsplit betrachtet. Die Bedingungen im Fußverkehr sind allerdings derzeit in vielen Bereichen wenig förderlich. Verbesserungswürdig sind insbesondere die Nutzbarkeit von straßenbegleitenden Gehwegen und die Überquerbarkeit von stark befahrenen Straßen. Die Erhöhung der nutzbaren Breite von Gehwegen durch Verlagerung, Ordnung und Überwachung des Parkens, die Verringerung der Abstände von gesicherten Überquerungsstellen im Hauptverkehrsstraßennetz, die Verkürzung von Wartezeiten an Signalanlagen sowie der Ersatz bzw. die Ergänzung von beschwerlichen, von Mobilitätsbeeinträchtigten kaum nutzbaren und teilweise sozial unsicheren Unter- und Überführungen durch ebenerdige Querungsstellen stellen hier zentrale Maßnahmen dar. Der öffentliche Raum – Straßen, Wege und Plätze – muss für den Fußverkehr in allen Stadtquartieren sicherer, bequemer und attraktiver werden.

Verbessert und gezielt gefördert werden muss schließlich die Verknüpfung von Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV, auch in Verbindung mit neuen Mobilitätsangeboten (siehe Strategie Nr. 4).

Viele Maßnahmen bedürfen eindeutiger Priorisierungen, weil die Bedingungen der einzelnen Verkehrsarten in Konkurrenz zueinander stehen. Notwendige Flächen zur Sicherung und Förderung des Fuß- und Radverkehrs wie auch der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum lassen sich nur

gewinnen, wenn der ruhende Kfz-Verkehr verlagert wird. Infrage kommt eine verstärkte Unterbringung auf privaten Grundstücken oder kostenpflichtig in Parkhäusern und Tiefgaragen und auf wenig störenden, volkswirtschaftlich kostengünstigen Flächen. Nur so ist letztlich mehr Kostenwahrheit im Verkehrssystem zu realisieren. Auch Bewohnerparken im Straßenraum stellt vor diesem Hintergrund langfristig kein nachhaltiges, zukunftsfähiges Modell dar. Neue Mobilitätsangebote, die dem Prinzip „Nutzen statt besitzen“ (Carsharing) folgen, können dazu beitragen, die Anzahl privat gehaltener Kraftfahrzeuge langfristig wirksam zu reduzieren, ohne Mobilitätschancen einzuschränken.

#### **4.2 Strategie 2: Unterstützung des notwendigen Wirtschafts-, Güter- und Geschäftsverkehrs**

Die Strategie ist darauf ausgerichtet, diesen Verkehr stadtverträglich abzuwickeln, ohne ihn funktional einzuschränken. Wünschenswert ist es dabei, den Straßengüterverkehr auf Routen im Hauptverkehrsstraßennetz und auf Tageszeiten zu beschränken, die sensible innerstädtische Quartiere und Nutzungen soweit möglich schützen.

Auch hier spielt der gezielte Einsatz von stadtplanerischen Instrumenten eine wichtige Rolle. Im Vordergrund steht eine enge Verzahnung von Flächennutzungsplanung, Verkehrsinfrastruktur- und Mobilitätsplanung. Konzepte zur Förderung einer nicht motorisierten Mobilität und zur Nutzung des ÖPNV sollten bei der Bebauungsplanung und in städtischen Satzungen konsequent Berücksichtigung finden.

Personenbezogener Wirtschaftsverkehr gliedert sich ein in die Anforderungen eines stadt-, sozial- und umweltverträglichen Gesamtverkehrssystems. Aus diesem Grund soll auch hier den nicht motorisierten Verkehrsarten, insbesondere dem Radverkehr im Umweltverbund mit dem ÖPNV sowie dem Prinzip „Nutzen statt besitzen“ Vorrang gegeben werden. Betriebliche Mobilitätskonzepte für eine stadt- und umweltfreundliche Geschäfts- und Dienstreiseplanung und Bewältigung der Arbeitswege der Beschäftigten sollen gefördert und unterstützt werden. Neue Mobilitätskonzepte wie Carsharing oder der Einsatz von Miet- und Betriebsfahrrädern sollen hierbei gezielt einbezogen werden.

Der städtische Güterverkehr soll künftig noch stärker in einer differenzierten logistischen Kette organisiert werden, beginnend in Gewerbegebieten und an anderen Umschlagplätzen, die von großen Transporteinheiten gut erreichbar sind, über den Einsatz stadtverträglicher, emissionsarmer, kleinerer Lkw und Lieferfahrzeuge innerhalb des Stadtgebietes bis hin zur Feinverteilung von Gütern und Waren in der Innenstadt mit Elektrofahrzeugen und Lastenrädern.

Grundbedingung bei allem, was die Abwicklung des Wirtschafts- und Güterverkehrs in der Stadt betrifft, soll es sein, Maßnahmen mit den Wirtschaftsverbänden und -unternehmen gemeinsam zu entwickeln und in einem „Teilkonzept Wirtschafts- und Güterverkehr“ als Bestandteil des Mobilitätskonzeptes Jena 2030 zu bündeln und verbindlich festzulegen.

#### **4.3 Strategie 3: Erhöhung der Stadt-, Umwelt- und Lebensqualität**

Die Strategie ist darauf ausgerichtet, die städtische Lebens- und Umweltqualität sowie die objektive und die wahrgenommene Sicherheit durch Gestaltung und Organisation verkehrlicher Abläufe nachhaltig zu erhöhen.

Im Vordergrund steht die wirksame Verringerung von Lärm- und Luftschadstoffbelastungen, Klimagasemissionen und Unfallopferzahlen, die vom motorisierten Kraftfahrzeugverkehr im Stadtge-

biet maßgeblich verursacht werden. An dieser Stelle steht daher eine enge Verzahnung der Teilkonzepte und Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes mit der Lärmaktionsplanung, Luftreinhalteplanung und strategischen Verkehrssicherheitsarbeit im Mittelpunkt.

Eine maßgebliche Rolle im Hinblick auf eine nachhaltige Verringerung von Immissionen im Stadtgebiet spielt die Erhöhung des Modalsplit-Anteils der nicht motorisierten Verkehrsarten der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr). Aber auch die Straßenbahn übernimmt an dieser Stelle als elektrobetriebenes System eine zentrale Aufgabe. Innerhalb des ÖPNV kann die Umstellung des Linienbusverkehrs auf lärm- und schadstoffarme Fahrzeuge einen zusätzlichen Beitrag leisten. Schließlich kann auch eine gezielte Förderung der Elektromobilität (elektrobetriebene Taxen, Lieferfahrzeuge, Pedelecs und E-Bikes) wirksam werden.

Für mehr Umwelt- und Lebensqualität ist das Geschwindigkeitsniveau im Stadtgebiet ein zentraler Faktor. Ein „Stadttempokonzept“ zur Differenzierung des Geschwindigkeitsniveaus im innerörtlichen Straßennetz – mit Schrittgeschwindigkeit in Wohnstraßen über Tempo 20-Zonen in Geschäftsbereichen und Tempo 30-Zonen in zusammenhängenden Siedlungsgebieten und schließlich Tempo 50 auf den übrigen innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen bei entsprechender Berücksichtigung der Lärm-, Luftschadstoff- und Verkehrssicherheitsprobleme – soll hierbei unterstützend und ordnend wirken.

Die Lebensqualität ist in hohem Maße von der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum – auf Straßen und Plätzen, in Grünanlagen, Parks, Freizeit- und Erholungsbereichen – abhängig. Weniger motorisierter Verkehr, die Ordnung, bessere Überwachung und Verlagerung des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs, die Ordnung des Fahrradparkens sowie eine Reorganisation von Straßenräumen zugunsten der Verkehrsarten der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) im Umweltverbund sollen daher ebenfalls für mehr Umwelt- und Lebensqualität sorgen.

#### **4.4 Strategie 4: Mobilitäts- und Verkehrsmanagement**

Die Strategie ist darauf ausgerichtet, die Erreichung der verkehrs- und umweltpolitischen Ziele des Mobilitätskonzeptes durch Managementmaßnahmen wirksam voranzubringen. Dazu dienen unter anderem:

- Informationen und Beratungsangebote, die für jeden zugänglich sind (siehe z. B. [www.smartcitylogistik.de](http://www.smartcitylogistik.de)),
- operative Maßnahmen der Verkehrssteuerung, Verkehrslenkung und des Verkehrsmanagements,
- Beobachtung, Überwachung und Kontrolle des Verkehrsgeschehens,
- Kommunales Mobilitätsmanagement.

Wichtige Teilaspekte sind dabei ein kontinuierliches städtisches Baustellenmanagements und Konzepte zur Abwicklung des Verkehrs im Zusammenhang von Großveranstaltungen.

Mobilitätsmanagement hilft durch Information, Organisation, Kommunikation, die Verkehrsnachfrage und Verkehrsmittelwahl im Sinne von Nahmobilität im Umweltverbund (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) zu beeinflussen sowie die Mobilitätschancen der einzelnen Menschen zu verbessern. Dabei sind verschiedene Nutzergruppen (z. B. Studierende, Seniorinnen und Senioren) und Wegezwecke (Arbeit, Freizeit) unterschiedlich zu adressieren.

Eine besondere Bedeutung kommt betrieblichem Mobilitätsmanagement zu, weil das alltägliche Verkehrsaufkommen und die Verkehrsmittelwahl im Stadtgebiet insbesondere zu den Verkehrs-

spitzenzeiten in einem engen Zusammenhang mit der Gestaltung der Arbeitswege von Beschäftigten, der Anschaffung und dem Einsatz von Betriebsfahrzeugen sowie der betrieblichen Organisation und Abwicklung von Geschäfts- und Dienstreisen sowie Gütertransporten zusammenhängt. Die Art, wie berufsbedingter Verkehr gestaltet ist, kann nicht zuletzt eine Vorbildwirkung für die allgemeine Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung haben.