

**Anlage 1:**  
**zur Beschlussvorlage 17/1519-BV „Leitlinien Mobilität in Jena 2030“**

Dem letzten 4. Facharbeitskreis am 02.05.17 lag ein von einer Unterarbeitsgruppe der Teilnehmer eingebrachtes Arbeitspapier vor. Dieses ergänzt die bis dahin vorliegenden Unterlagen oder nimmt in diesen Streichungen vor. Die Verwaltung hat am 02.05.17 angekündigt, auf der Grundlage des Arbeitspapiers der Unterarbeitsgruppe und der Diskussion eine Beschlussvorlage in die städtischen Gremien einzubringen.

In den nachfolgenden Tabellen 1 und 2 wird der Umgang mit dem o.g. Arbeitspapier (02.05.17) und damit der Standpunkt der Fachverwaltung beschrieben.

**Tabelle 1:**

diskut. Formulierung nicht übernommen	Begründung
Schaffung hochleistungsfähiger Haupttrassen für den Kfz-Verkehr	gilt für Autobahnen, ggf. Bundes- und Landesstraßen außerorts, nicht aber für Stadtstraßen
Dimensionierung des Haupttrassennetzes auf der Grundlage der Verkehrsspitze im Berufsverkehr	Die Bemessung von Straßen ist verbindlich geregelt im HBS 2015. Abweichungen hiervon sind in jeder Hinsicht rechtsunsicher (z.B. Anliegerbeiträge/Fördermittel) und unwirtschaftlich.
Schaffung eines kommunalen Mobilitätsmanagements	Ist normales Verwaltungshandeln und muss deshalb nicht gesondert erwähnt werden
Entwicklung des Radverkehrs zur bevorzugten Alltagsverkehrsart	überwiegende Ablehnung im Facharbeitskreis
Vermeidung von Parallelförderungen für vergleichbare Mobilitätsangebote	überwiegende Ablehnung im Facharbeitskreis
Konzept für Ein- / Auspendler, <i>incl. bedarfsdeckende Parkieranlagen und Park und Ride</i>	Teilstreichung (kursiv) keine Vorwegnahme von Ergebnissen des konkreten Konzepts
Stärkung der Funktion von Hauptgeschäftsstraßen durch städtebauliche Integration	Für Jena kaum relevant. Bezieht sich im wesentlichen auf den realisierten Teil der Karl-Liebknecht-Straße.
Städtebaulich verträgliche und umfeldgerechte Gestaltung von Hauptgeschäftsstraßen, Verkehrsanlagen und Verkehrsbauwerken	Ist in den verbleibenden Punkten der Handlungsziele mit enthalten.
Verminderung der Trennwirkung durch Verkehrsinfrastruktur im Stadtraum	überwiegende Skepsis (nicht Ablehnung) im Facharbeitskreis
<u>Senkung</u> der Luftschadstoffbelastungen im MIV	Wird durch die Entwicklung der Gesetzesgebung ohnehin bewirkt.
<u>Senkung</u> der verkehrsbedingten Klimagasemissionen	Wird durch die Entwicklung der Gesetzesgebung ohnehin bewirkt.

diskut. Formulierung nicht übernommen	Begründung
<p>Minimierung Ressourcenverbrauch durch Verkehrsinfrastruktur Sicherung von Flächen für Klima-, Arten- Biotopschutz und Forst und Landwirtschaft</p> <p>Minimierung Bodenversiegelung durch Verkehrsinfrastruktur</p>	<p>gehört nach überwiegender Einschätzung im Facharbeitskreis in andere Planwerke</p>

**Tabelle 2:**

diskutierte Streichung nicht vorgenommen	Begründung
<p>Entlastung von Straßenräumen in der Innenstadt und Wohnquartieren sowie im Umfeld von sensiblen Einrichtungen mit starkem Fußgänger- und Radverkehr vom ruhenden KFZ-Verkehr durch Verlagerung auf private Flächen und in Parkieranlagen</p>	<p>Die Gewinnung von öffentlichen Räumen gerade in zentralen Bereichen mit einer hohen Nutzungskonkurrenz der Verkehrsarten zugunsten der hier prioritären Verkehrsarten (Fußv./Radv.) ist ein Grundprinzip moderner Verkehrsplanung. Die Rückmeldungen im FAK zeigten hier ein hohes Maß an Akzeptanz.</p>
<p>Berücksichtigung von KFZ-verkehrsmindernden Nutzungs-, Bau-, Verkehrs- und Mobilitätskonzepten in FNP, B-Plänen und Satzungen</p>	<p>Moderne Verkehrsplanung versteht KFZ-Verkehr nicht als Selbstzweck sondern als notwendige Funktion. Diese auf das notwendige Maß zu beschränken, scheint selbstverständlich. Die Rückmeldungen im FAK zeigte hier ein hohes Maß an Akzeptanz.</p>
<p>Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum</p>	<p>Sollte in jedem Falle Ziel einer städtischen Verkehrskonzeption sein. Fand im FAK ein hohes Maß an Zustimmung.</p>
<p>Verringerung der bei Verkehrsunfällen verletzten und getöteten Personen mit der Zielvorstellung einer „Vision Zero“ (keine Schwerverletzten und Getöteten mehr im Straßenverkehr für alle Verkehrsarten)</p>	<p>Die Formulierung zur „Vision Zero“ soll erhalten bleiben, da sie dem aktuellen und auch wünschenswerten Stand der Verkehrssicherheitsarbeit (Deutscher Verkehrssicherheitsrat, GDV) entspricht.</p>