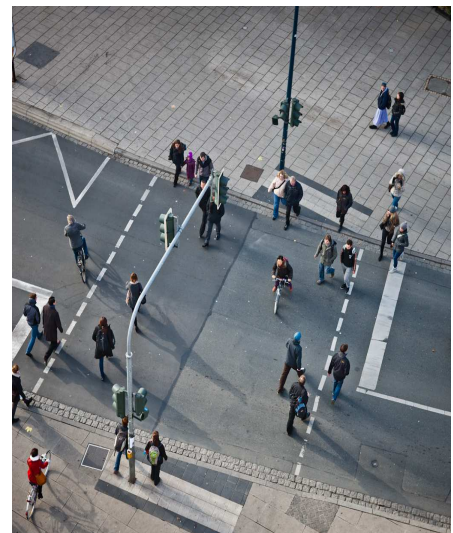


# Leitlinien Mobilität in Jena 2030

STAND 09/2017

**Stadtverwaltung Jena**

**Dezernat Stadtentwicklung und Umwelt**



## Inhalte

1.	Zum Verständnis	3
2.	Rahmensetzungen und Ausgangssituation	3-8
3.	Qualitäts- und Handlungsziele	5-8
4.	Strategien zur M <span>ö</span> bilit <span>ä</span> t <span>s</span> entwicklung	9-11

## 1. Zum Verständnis

In welche Richtung sollen sich Mobilität und Verkehr in Jena in Zukunft weiter entwickeln? Wie lässt sich der heutige Zustand bewerten? Welche 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, die sich im Zusammenhang mit den **Leitlinien Mobilität in Jena** stellen und die beantwortet werden müssen, um sich angemessene Qualitätsziele zu stellen.

**Qualitätsziele** 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.

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.

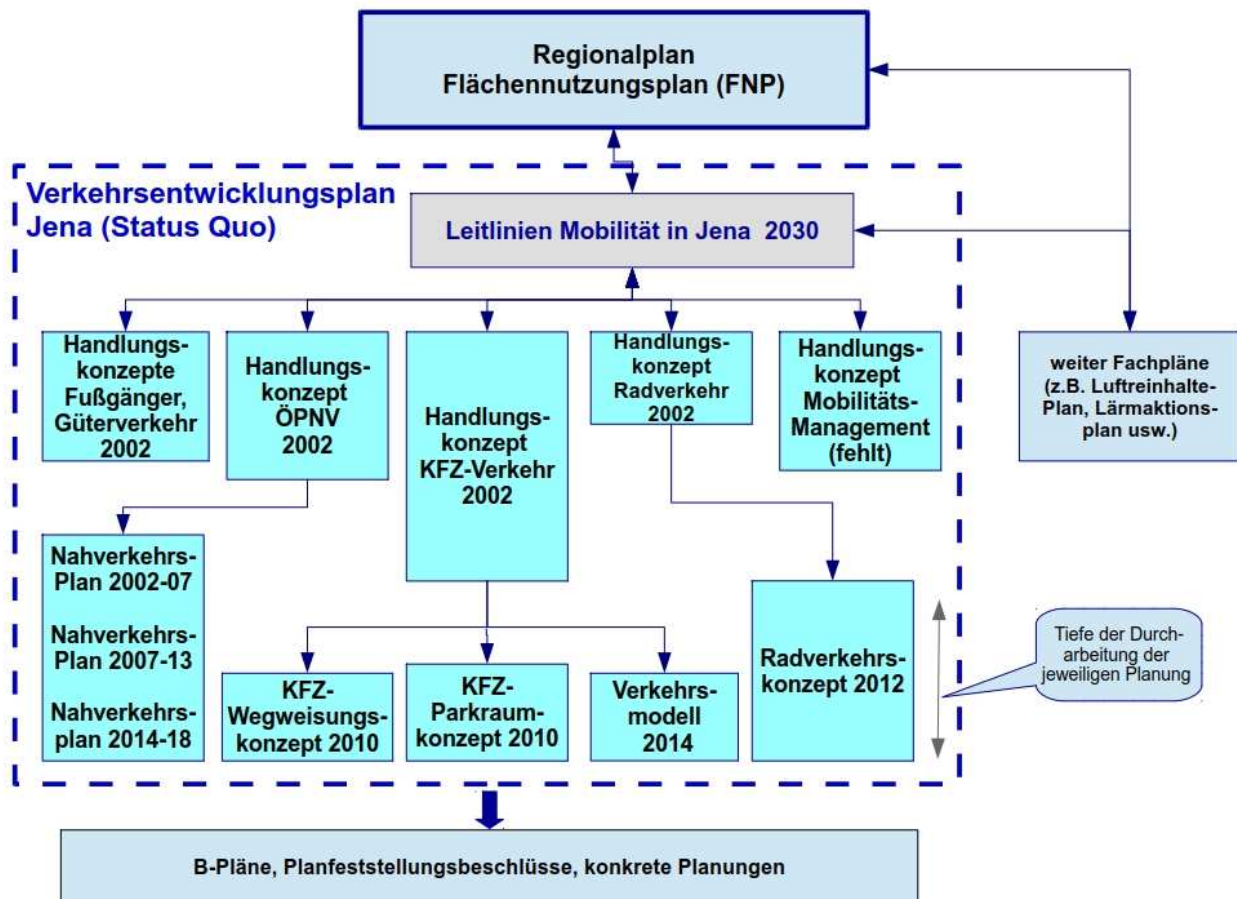
Die Handlungsziele werden schließlich in drei **Strategien zur Mobilitätsentwicklung** zusammengefasst, die für Jena sinnvoll erscheinen. Die Strategien sind grundsätzlich so angelegt, dass Synergieeffekte zwischen den einzelnen – teilweise bereits vorliegenden, teilweise zu einem späteren Zeitpunkt 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 Maßnahmenumsetzungen 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 Monitoring- und Evaluierungsinstrument soll daher zu einem späteren Zeitpunkt im Planungsprozess zum Mobilitätskonzept Jena 2030 entwickelt werden.

## 2. Rahmensetzungen und Ausgangssituation

Kommunalpolitisch beschlossene Leitlinien stellen eine wesentliche Grundlage und zugleich einen verbindlichen Bezugsrahmen für die Handlungsfelder und Bausteine des Mobilitätskonzeptes Jena 2030 (bisher Verkehrsentwicklungsplan) dar (Bild 1).

<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))



**Bild 1: planerischer Rahmen, Handlungsfelder und Bausteine des Mobilitätskonzeptes Jena 2030 auf Basis des Verkehrsentwicklungsplans Jena 2002 sowie zwischenzeitlich ergänzter und aktualisierter Teilkonzepte**

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.

Grundlage der „Leitlinien Mobilität in Jena 2030“ ist die begründete Annahme, dass die Verkehrsnachfrage in Stadtgebiet und Region im Betrachtungszeitraum keine schwellwertüberschreitenden Veränderungen erfahren wird. So hat sich das Mobilitätsverhalten der Jenaer Bürger zwischen 1998 und 2013 (Auswertung SrV) kaum merklich verändert. Die Prognosen der Bevölkerungsentwicklung von Stadt und Umland wirken insgesamt ausgleichend und der Blick auf die geplante Flächennutzung der Stadt lässt keine stark verkehrswirksamen Stadterweiterungen erkennen. Auch übergeordnete Prognosen (z.B. Shell PKW-Szenarien bis 2040) ändern nichts an diesem Bild.

### 3. 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 darauf aufbauend konkretisierte Handlungsziele, die den Qualitätszielen unmittelbar zugeordnet sind. Die Gruppierung der Qualitätsziele basiert auf fünf Zielfeldern:

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

Folgende **12 Qualitätsziele** sollen für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in Jena gelten, die Gruppierung der Qualitätsziele basiert auf den fünf Zielfeldern:

- **Raumordnung und Städtebau**
- **Mobilität und Verkehr**
- **Gesundheits- und Naturschutz**
- **Wirtschaftlichkeit und Realisierung**
- **Planung und Beteiligung**

1.	Sicherung und Verbesserung der Fernerreichbarkeit im überörtlichen Straßen-, Rad- und Schienenverkehr
2.	Verkehrssparende Raum- und Siedlungsstrukturen („Stadt der kurzen Wege“) und Umgang mit den Gegebenheiten der Bandstadt
3.	Sicherung und Erhöhung der 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 (Energie und Fläche) durch Verkehrsinfrastruktur und Verkehr an sich
9.	Effiziente Verwendung der städtischen Mittel für mobilitäts- und verkehrsbezogene Maßnahmen (Planung, Investition, Betrieb)
10.	Sicherung der Funktionsfähigkeit und Bereitstellung notwendiger Infrastruktur für den Wirtschaftsverkehr
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	Verkehrersparende 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
		2.2	Verbesserung der Nahversorgung und der zugehörigen Verkehrswege
		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 im FNP verankern
		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 Stadtverträglichkeit des Verkehrs	3.1	Entlastung sensibler Stadtbereiche (Innenstadt, Wohnquartiere, Naherholungsgebiete) von Durchgangsverkehr u.a. durch Stärkung des Straßenhauptnetzes
		3.2.	Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
<b>Zielfeld Mobilität und Verkehr</b>			
4	Sicherung von Mobilität und Erreichbarkeit für alle	4.1	Verbesserung der Bedingungen für eine eigenständige, sichere, barrierefreie und kostengünstige Mobilität für alle
		4.2	Systematische Förderung der Nahmobilität durch Schaffung eines zusammenhängenden Netzes im Fuß- und Radverkehr
		4.3	Optimale Verknüpfung der Verkehrsarten der Nahmobilität (Fuß / Rad) mit öffentlichem Personennahverkehr (Bus / Bahn / Straßenbahn) in Stadt und Region
		4.4	Sicherung der Erschließung und Bedienung im ÖPNV in peripher gelegenen Siedlungsbereichen und außerhalb der Hauptverkehrszeiten

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	Sicherung des ÖPNV als Vorrangsystem auf dessen Hauptstrecken
		5.3	Steigerung des Anteils der Verkehrsarten der Nahmobilität (Fuß, Rad) im Umweltverbund mit dem ÖPNV
		5.4	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
		5.5	Förderung von nutzerfreundlichen Formen des Fahrzeugteilens (Carsharing, Mietfahräder) nach dem Prinzip „Nutzen statt Besitzen“
		5.6	Optimierung der Verkehrsabläufe durch Verbesserung bzw. Einführung von operativen Managementstrukturen und -instrumenten (Verkehrsmanagement, Baustellenmanagement, Eventmanagement)
		5.7	Unterstützung 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 für alle Verkehrsarten)
		6.2	Beseitigung von Unfallhäufungsstellen
		6.3	Erhöhung der Verkehrssicherheit für die nicht motorisiert am Straßenverkehr Teilnehmenden
7	Minimierung der verkehrsbedingten Belastungen für die Gesundheit und die Umwelt	7.1	Einhaltung der Richtwerte für Lärmbelastungen, die durch den motorisierten Verkehr bedingt sind
		7.2	Einhaltung der Richtwerte für Lärmbelastungen durch den Schienenverkehr (Bahn, Straßenbahn)
		7.3	Einhaltung der Richtwerte durch motorisierten Verkehr bedingten Luftschadstoffbelastungen im Stadtgebiet (Feinstaub, Stickoxide u.a.)
		7.4	Schutz des Wasserhaushalts vor verkehrsbedingten Schadstoffeinträgen
		7.5	Stärkere Straßenbegrünung zur Verbesserung der Luftqualität
8	Minimierung des Ressourcenverbrauchs (Energie und Fläche) durch Verkehrsinfrastruktur und Verkehr an sich	8.1	Keine über den gesetzlichen Rahmen hinausgehenden Handlungsziele

Qualitätsziele		Handlungsziele	
<b>Zielfeld Wirtschaftlichkeit und Realisierung</b>			
9	Effiziente Verwendung der städtischen Mittel durch mobilitäts- und verkehrsbezogene Maßnahmen (Investition, Betrieb)	9.1	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
<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

### 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 heute überwiegend mit dem Auto zurückgelegt werden. Zu einer Verlängerung der möglichen Fahrrad-Distanzen führt zudem die zunehmende Nutzung von Pedelecs und E-Bikes. Der Radverkehr soll daher auf diesen Distanz gefördert 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 Modal Split 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.

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.

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

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 (z.B. Lieferzeiten in der Fußgängerzone).

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 / Berufsverkehr gliedert sich ein in die Anforderungen eines stadt-, sozial- und umweltverträglichen Gesamtverkehrssystems. Aus diesem Grund soll auch hier den nicht motorisierten Verkehrsarten sowie dem Prinzip „Nutzen statt besitzen“ Vorrang gegeben werden. Neue Mobilitätskonzepte wie Carsharing oder der Einsatz von Miet- und Betriebsfahrrädern / -pedelecs sollen hierbei gezielt einbezogen werden. ÖPNV-Angebote an Pendler (Regionalbahn / Regionalbus) sollen gegenüber der Nutzung des eigenen PKW konkurrenzfähig sein.

Nicht verlagerbarem PKW-Verkehr sind angemessene Angebote (fließender Verkehr / ruhender Verkehr) zu unterbreiten, die sich jedoch in die Strategie 3 einordnen müssen.

### **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 Einhaltung der Richt- und Grenzwerte von Lärm- und Luftschadstoffbelastungen, Klimagasemissionen, die vom motorisierten Kraftfahrzeugverkehr im Stadtgebiet 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 Modal Split-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 Linienebusverkehrs 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. 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.

Dabei ist auf den Hauptachsen des Kfz-Verkehrs für eine angemessene Erhaltung der Leistungsfähigkeit zugunsten nicht verlagerbarer Kfz-Verkehre zu sorgen.