

## Zielfeld I „Leistungsfähigkeit und Effektivität“

**Q 1: (neu) Leistungsfähige und durchgängige Verkehrsachsen für alle Verkehrsarten, sinnvoll aufeinander abgestimmt**

1.1 Schaffung hochleistungsfähiger Haupttrassen für den Kfz-Verkehr, priorisiert: a) in Nord-Süd-Richtung b) Ring um die Kernstadt c) in Ost-West-Richtung (Realisierung der Ziele des VEP 2002)				
1.2 Dimensionierung des (Haupt)Straßennetzes folgt dabei den Zielen: a) im Regelfall staufreie Bewältigung auch der Verkehrsspitze im Berufsverkehr b) Existenz von Alternativrouten für den Havarie- oder Baustellenfall				
1.3 Erweiterung des Radverkehrsnetzes (Umsetzung des Radverkehrskonzeptes – Fortschreibung 2012)				
1.4 Verbesserung von Fußwegen unter Beachtung der unterschiedlichen räumlichen Gegebenheiten in Jena				
<b>Q 2: Steigerung der Effektivität und Nachhaltigkeit des Gesamtverkehrssystems</b>	<b>Q 11: Steigerung der Effektivität und Nachhaltigkeit des Gesamtverkehrssystems</b>			
2.1 Ausnutzung verfügbarer Leistungsreserven bei der Verkehrsinfrastruktur	11.2 Ausnutzung verfügbarer Leistungsfähigkeitsreserven bei der Verkehrsinfrastruktur (Optimierung vor Neubau)	6	4	4
2.2 Erhöhung der Kostentransparenz und -wahrheit beim Einsatz der verschiedenen Verkehrsträger (Wege- und Nutzungskosten, externe Kosten)	11.1 Erhöhung der Kostentransparenz und -wahrheit beim Einsatz der verschiedenen Verkehrsträger (Wege- und Nutzungskosten, externe Kosten)	11	3	0

## Zielfeld II „Wirtschaftlichkeit und Realisierung“

<b>Q 3: Effiziente Verwendung der städtischen Mittel durch mobilitäts- und verkehrsbezogene Maßnahmen (Planung, Investition, Betrieb)</b>	<b>Q 9: Effiziente Verwendung der städtischen Mittel durch mobilitäts- und verkehrsbezogene Maßnahmen (Planung, Investition, Betrieb)</b>			
	9.1 Vermeidung von Parallelförderung für vergleichbare Mobilitätsangebote und Verkehrsinfrastruktur (Radverkehr, ÖPNV, MIV) mit Priorisierung des nicht motorisierten und öffentlichen Verkehrs	4	4	7
3.1 Ausnutzung von Förderprogrammen und Möglichkeiten zur Refinanzierung von mobilitäts- und verkehrsbezogenen Investitionsmaßnahmen	9.2 Ausnutzung von Förderprogrammen und Möglichkeiten zur Refinanzierung von mobilitäts- und verkehrsbezogenen Maßnahmen	12	2	1
<b>Q 4: Sicherung der Funktionsfähigkeit und Bereitstellung notwendiger Infrastruktur für den Wirtschaftsverkehr</b>	<b>Q 10: Sicherung der Funktionsfähigkeit und Bereitstellung notwendiger Infrastruktur für den Wirtschaftsverkehr</b>			
4.1 Sicherung der Erreichbarkeit von güterverkehrsrelevanten Standorten auf stadtverträglichen Routen im Hauptverkehrsstraßennetz	10.2 Sicherung der Erreichbarkeit von güterverkehrsrelevanten Standorten auf stadtverträglichen Schienenwegen und Routen im Hauptverkehrsstraßennetz	11	4	0
4.2 Ordnung des Lieferverkehrs u. Förderung einer stadtverträglichen Logistik in sensiblen	10.1 Ordnung des Lieferverkehrs u. Förderung einer stadtverträglichen Logistik in sensiblen	13	2	0

städtebaulichen Bereichen (Innenstadt, Stadtteilzentren) (erklärungsbedürftig)	städtebaulichen Bereichen (Innenstadt, Stadtteilzentren) (erklärungsbedürftig)			
<b>Zielfeld III „Mobilität und Verkehr“</b>				
<b>Q 5 (+Q4): Sicherung von Mobilität und Erreichbarkeit für alle &amp; Erhöhung der Stadtverträglichkeit des Verkehrs</b>	<b>Q 4: Sicherung von Mobilität und Erreichbarkeit für alle</b>			
5.1 Entlastung sensibler Stadtbereiche (Innenstadt, Wohnquartiere, Naherholungsgebiete) von Durchgangsverkehr durch Schaffung eines leistungsfähigen Straßenhauptnetzes	(vorher 3.1)	7	7	1
5.2 Verbesserung der Bedingungen für eine eigenständige, sichere, barrierefreie und kostengünstige Mobilität für alle	4.1 Ermöglichung einer eigenständigen, sicheren, barrierefreien und kostengünstigen Mobilität für alle	11	4	0
5.3 Systematische Förderung der Nahmobilität durch Schaffung eines zusammenhängenden Netzes im Fuß- bzw. Radverkehr	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
5.4 Optimale Verknüpfung der Verkehrsarten der Nahmobilität (Fuß, Rad) mit öffentlichem Personenverkehr (Bus, Bahn, Straßenbahn) in Stadt und Region	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
5.5 Sicherung der Erschließung und Bedienung im ÖPNV in peripher gelegenen Siedlungsbereichen und außerhalb der Hauptverkehrszeiten	4.4 Sicherung von Mindeststandards der Erschließung und Bedienung im ÖPNV in peripher gelegenen Siedlungsbereichen und außerhalb der Hauptverkehrszeiten	10	5	0
5.6 Schaffung eines kommunalen Mobilitätsmanagements mit aktiver Förderung von alternativen Mobilitätsangeboten (erklärungsbedürftig)	4.5 Schaffung eines kommunalen Mobilitätsmanagements mit aktiver Förderung von alternativen Mobilitätsangeboten (erklärungsbedürftig)	8	5	2
<b>Q 6: Schaffung eines stadtverträglichen Verkehrs</b>	<b>Q 5: Schaffung eines stadtverträglichen Verkehrs für sich verändernde Mobilitätsbedürfnisse</b>			
6.1 Optimierung der Verkehrsabläufe durch Verbesserung bzw. Einführung von operativen Managementstrukturen und -instrumenten (Verkehrsmanagement, Baustellenmanagement, Eventmanagement)		12	3	0
6.2 Flächenhaft wirksame Priorisierung des Fußverkehrs in unmittelbaren Geschäftslagen der Innenstadt und der Stadtteile, sowie in Erholungsbereichen	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

6.3 Sicherung des ÖPNV als Vorrangsystem auf dessen Hauptstrecken	5.3 Sicherung des ÖPNV, insbesondere der Straßenbahn als Vorrangsystem für die gesamtstädtisch, regional und überregional orientierte motorisierte Mobilität	4	11	0
6.4 Steigerung des Anteils der Verkehrsarten der Nahmobilität (Fuß, Rad) im Umweltverbund mit dem ÖPNV	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 Parkieranlagen	7	5	3
6.5 Förderung von nutzerfreundlichen Formen des Fahrzeugteilens (Carsharing, Mietfahräder) nach dem Prinzip „Nutzen statt Besitzen“	5.6 Förderung von nutzerfreundlichen Formen des Fahrzeugteilens (Carsharing, Mietfahräder) 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) (siehe 6.1)	12	3	0
6.6 Unterstützung eines wirksamen Mobilitätsmanagements für Gewerbe-, Industrie- sowie große Verwaltungs- und Unternehmensstandorte	5.8 Schaffung eines wirksamen Mobilitätsmanagements für Gewerbe-, Industrie- sowie große Verwaltungs- und Unternehmensstandorte	12	3	0
<b>Zielfeld IV „Raumordnung und Städtebau“</b>				
<b>Q 7: Sicherung und Verbesserung der Fernerreichbarkeit im überörtlichen Straßen-, Rad- und Schienenverkehr</b>		<b>Q 1: Sicherung und Verbesserung der Fernerreichbarkeit im überörtlichen Straßen-, Rad- und Schienenverkehr</b>		
7.1 Vertretung der städtischen Belange in mobilitäts- und verkehrsbezogenen Planungen des Bundes, des Landes Thüringen und im regionalen Kontext	1.1 Vertretung der städtischen Belange in mobilitäts- und verkehrsbezogenen Planungen des Bundes, des Landes Thüringen und im regionalen Kontext	12	1	2
7.2 Einbeziehung der Stadt-Umland-Beziehungen in die städtischen Mobilitäts- und Verkehrsplanungen	1.2 Einbeziehung der Stadt-Umland-Beziehungen in die städtischen Mobilitäts- und Verkehrsplanungen	12	3	0
7.3 (neu) Konzept für Ein- / Auspendler, inkl. bedarfsdeckende Parkieranlagen und Park & Ride				
<b>Q 8: Verkehrssparende Raum- und Siedlungsstrukturen und Umgang mit den Gegebenheiten der Bandstadt</b>		<b>Q2: Verkehrssparende Raum- und Siedlungsstrukturen („Stadt der kurzen Wege“) und Umgang mit den Gegebenheiten der Bandstadt</b>		
8.1 Verbesserung der Nahversorgung und der zugehörigen Verkehrswege	2.1 Stärkung der Innenstadt und der Stadtteilzentren als Handels-, Dienstleistungs- und Wohnstandorte entsprechend ihres jeweiligen Potenzials	7	7	1
8.2 Stärkung der Funktion von Hauptgeschäftsstraßen durch städtebauliche Integration der Verkehrsanlagen	2.2 Stärkung der Funktion von Hauptgeschäftsstraßen durch städtebauliche Integration der Verkehrsanlagen	2	13	0

<i>(erklärungsbedürftig)</i>	<i>(erklärungsbedürftig)</i>			
	2.3 Berücksichtigung von verkehrsmindernden Nutzungs-, Bau-, Verkehrs- und Mobilitätskonzepten im Flächennutzungsplan sowie in Bebauungsplänen und Satzungen	6	6	3
8.3 Kleinräumige Vernetzung, Verknüpfung und Durchmischung von Wohnquartieren, Arbeits- und Versorgungsstandorten sowie Freizeit- und Erholungsbereichen im FNP verankern	2.4 Kleinräumige Vernetzung, Verknüpfung und Durchmischung von Wohnquartieren, Arbeits- und Versorgungsstandorten sowie Freizeit- und Erholungsbereichen	13	2	0
8.4 Verbesserung der Erreichbarkeit städtischer Teilräume untereinander und mit der Innenstadt mit den Verkehrsarten der Nahmobilität im Umweltverbund mit dem ÖPNV	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
	<b>Q 3: Sicherung und Erhöhung der Stadtverträglichkeit des Verkehrs (Q 8)</b>			
	3.1 Entlastung sensibler Stadtbereiche (Innenstadt, Wohnquartiere, Naherholungsgebiete) von Durchgangsverkehr (siehe Q 5, 5.1)	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
<b>Zielfeld V „Gesundheit und Naturschutz“</b>				
<b>Q 9: Erhöhung der Verkehrssicherheit</b>	<b>Q 6: Erhöhung der Verkehrssicherheit</b>			
9.1 Beseitigung von Unfallschwerpunkten	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
9.2 Erhöhung der Verkehrssicherheit für die nicht motorisiert am Straßenverkehr Teilnehmenden	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
<b>Q 10: Minimierung der verkehrsbedingten Belastungen für die Gesundheit und die Umwelt</b>	<b>Q 7: Minimierung der verkehrsbedingten Belastungen für die Gesundheit und die Umwelt</b>			
10.1 Einhaltung der Richtwerte für Lärmbelastungen, die durch motorisierten Verkehr bedingt sind	7.1 Senkung der durch motorisierten Verkehr (MIV, Güterverkehr) bedingten Lärmbelastungen im angebauten Hauptverkehrsstraßennetz tags und nachts	5	7	1
10.2 Einhaltung der Richtwerte für Lärmbelastungen, die durch Schienenverkehr (Straßenbahn, Deutsche Bahn) bedingt sind	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
10.3 Schutz des Wasserhaushalts vor verkehrsbedingten Schadstoffeinträgen	7.4 Schutz des Wasserhaushalts vor verkehrsbedingten Schadstoffeinträgen	12	3	0

	7.5 Senkung der verkehrsbedingten Klimagasemissionen	6	8	1
10.5 (neu) Stärkere Straßenbegrünung zur Staubreduzierung				
	<b>Q 8: Minimierung des Ressourcenverbrauchs (Energie und Fläche) durch Verkehrsinfrastruktur</b>			
	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
<b>Zielfeld VI „Planung und Beteiligung“</b> (Formulierung in der Fassung vom 30.11.2015)				
<b>Q 11: Ressortübergreifend abgestimmte und die Öffentlichkeit einbindende Planung und Umsetzung</b>	<b>Q 12: Ressortübergreifend abgestimmte und die Öffentlichkeit einbindende Planung und Umsetzung</b>			
11.1 Ressortübergreifende Abstimmung von verkehrlich wirksamen Handlungsfeldern und Maßnahmen (z. B. Baustellenkoordinierung)	12.1 Ressortübergreifende Abstimmung von verkehrlich wirksamen Handlungsfeldern und Maßnahmen			
11.2 Vorgelagerte aktive Information und Beteiligung der Öffentlichkeit zur Akzeptanzerhöhung und wirksamen Entscheidungsvorbereitung bei Planungsprozessen	12.2 Vorgelagerte aktive Information und Beteiligung der Öffentlichkeit zur Akzeptanzerhöhung und wirksamen Entscheidungsvorbereitung bei Planungsprozessen			
11.3 Eröffnung eines freien Zugangs zu wichtigen kommunalen Mobilitäts- und Verkehrsdaten für die interessierte Öffentlichkeit	12.3 Eröffnung eines freien Zugangs zu wichtigen kommunalen Mobilitäts- und Verkehrsdaten für die interessierte Öffentlichkeit			
11.4 Regelmäßige Überprüfung des Umsetzungsfortschritts von geplanten sowie der Zielorientierung von realisierten Maßnahmen	12.4 Regelmäßige Überprüfung des Umsetzungsfortschritts von geplanten sowie der Zielorientierung von realisierten Maßnahmen			