

# MOBILITÄTSWERKSTADT 2025



WEIMARER KONZEPT ZUR **NACHHALTIGEN**  
**MOBILITÄTSENTWICKLUNG**

GEFÖRDERT VOM



## Erstellt von:

**weimar**  
Kulturstadt Europas  
Schwanenseestraße 17  
99423 Weimar

**Bauhaus-Universität  
Weimar**

Geschwister-Scholl-Straße 8  
99423 Weimar

## Projektleitung:

Lena Klopstein

*Tiefbauamt, Verkehrsplanung, Mobilitätsentwicklung, Stadt Weimar*

## Wissenschaftliche Partner an der Bauhaus-Universität Weimar:

Prof. Dr. Uwe Plank-Wiedenbeck

*Leitung Professur Verkehrssystemplanung*

Julius Uhlmann

*Wissenschaftlicher Mitarbeiter, Professur Verkehrssystemplanung*

Hans-Jacob Reinhold

*Wissenschaftlicher Mitarbeiter, Professur Verkehrssystemplanung*

Wiebke Mros

*Studentische Mitarbeiterin, Professur Verkehrssystemplanung*

## Vorbemerkung:

Das diesem Bericht zugrundeliegende Vorhaben wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung im Förderschwerpunkt Sozial-ökologische Forschung unter dem Förderkennzeichen 01UV2005 gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autor\*innen.

## Laufzeit:

Juli 2020 bis März 2021

## Veröffentlichung:

Weimar, 2021

GEFÖRDERT VOM

## INHALTSVERZEICHNIS

Abkürzungsverzeichnis .....	6
Abbildungsverzeichnis .....	7
Tabellenverzeichnis .....	10
1 Grundlagen .....	11
2 Verkehrspolitische Zielstellung .....	12
3 Bestandsanalyse .....	13
3.1 Allgemein .....	13
3.2 Modal Split Ergebnisse 2020 .....	14
3.3 Fußverkehr .....	16
3.4 Radverkehr .....	18
3.5 Öffentlicher Personennahverkehr der Stadt Weimar .....	25
3.6 CarSharing .....	30
3.7 Elektromobilität .....	32
3.8 Citylogistik .....	33
3.9 Digitalisierung .....	36
3.10 Betriebliches Mobilitätsmanagement .....	37
3.11 Motorisierter Individualverkehr .....	39
3.12 Ruhender Verkehr .....	40
3.13 Konzepte der Stadtplanung .....	48
3.14 Klimabilanzierung .....	52
4 Bedarfsanalyse .....	55
4.1 Bürgerbeteiligungen .....	55
4.2 Unternehmensbeteiligung „Mobilität in der Weimarer Innenstadt“ .....	64
4.3 Unternehmensbeteiligung „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ .....	68
4.4 Webinar für Gewerbetreibende .....	71
4.5 Kinder- und Jugendbeteiligung .....	72
5 SWOT-Analyse .....	74
6 Maßnahmenkonzept .....	76
6.1 Information und Öffentlichkeitsarbeit .....	76
6.2 Verkehrsversuche/ Reallabore .....	77

6.2.1	Verringerung des Kfz-Verkehrs am Goetheplatz.....	78
6.2.2	Erweiterung der Fußgängerzone Herderplatz.....	79
6.2.3	Temporäre Sperrung der Durchfahrt am Burgplatz.....	80
6.2.4	Freigabe des Radverkehrs in der Fußgängerzone .....	82
6.3	Vereinheitlichung der Verkehrsregelungen in der Fußgängerzone .....	84
6.3.1	Zielsetzung der Vereinheitlichung.....	84
6.3.2	Bewohnerverkehr.....	85
6.3.3	Radverkehr .....	85
6.3.4	Lieferverkehr .....	85
6.3.5	Kostenpflichtige Ausnahmen außerhalb und während der Lieferzeiten .....	86
6.3.6	Maßnahmen zur erfolgreichen Durchsetzung der Regelungen.....	87
6.3.7	Ausweitung der FGZ im Zuge der Vereinheitlichung .....	88
6.4	Radverkehr.....	89
6.4.1	Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr .....	89
6.4.2	Oberflächen für den Radverkehr in der Innenstadt.....	90
6.4.3	Schaffung sicherer Radabstellanlagen .....	90
6.4.4	Zielsetzung freier Lastenradverleih Wela.....	92
6.5	Öffentlicher Personennahverkehr .....	92
6.5.1	Stärkung der Verknüpfungspunkte .....	92
6.5.2	Anforderungen Mobilitätsknoten Hauptbahnhof.....	94
6.5.3	On-Demand-Verkehr .....	95
6.6	CarSharing.....	96
6.7	Elektromobilität .....	96
6.8	Citylogistik.....	98
6.8.1	Einrichtung von Ladezonen in der Innenstadt .....	98
6.8.2	Mikro-Depot .....	99
6.9	Digitalisierung.....	99
6.9.1	Datenerfassung ausbauen.....	99
6.9.2	Verkehrsanalyseplattform einrichten .....	101
6.9.3	Multimodale Mobilitätsplattform implementieren.....	101
6.9.4	Kompetenzen und Ressourcen aufbauen .....	102

6.9.5	Vernetzung und Austausch fördern .....	102
6.10	Betriebliches Mobilitätsmanagement .....	103
6.10.1	Ziele für die Stadtverwaltung Weimar .....	103
6.10.2	Unternehmen in Weimar .....	103
6.11	Motorisierter Individualverkehr & ruhender Verkehr .....	104
6.11.1	Bewohnerparken & Quartiersgaragen .....	104
6.11.2	Mindestanforderungen an das P&R-Angebot.....	105
6.11.3	Erweiterung des P&R-Angebotes .....	107
6.12	Förderrichtlinie Mobilitätsmanager*in.....	109
7	Priorisierung, Kostenschätzung und Umweltwirkung.....	111
	Literaturverzeichnis.....	115
	Anlagen.....	117

## ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abkürzung	Bedeutung
<i>ADFC</i>	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
<i>AGFK-TH</i>	Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Thüringen e.V.
<i>BAG</i>	Bundesamt für Güterverkehr
<i>BMBF</i>	Bundesministeriums für Bildung und Forschung
<i>BMVI</i>	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
<i>DNT</i>	Deutsches National Theater
<i>E-Bike</i>	Elektrofahrrad
<i>EmoG</i>	Elektromobilitätsgesetzes
<i>FGÜ</i>	Fußgängerüberweg
<i>FGZ</i>	Fußgängerzone
<i>GebOST</i>	Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr
<i>KEP-Dienste</i>	Kurier-, Express- und Paket-Dienste
<i>Lkw</i>	Lastkraftwagen
<i>LSA</i>	Lichtsignalanlage
<i>MIV</i>	Motorisierter Individualverkehr
<i>NRVP</i>	Nationale Radverkehrsplan
<i>NVP</i>	Nahverkehrsplan
<i>ÖPNV</i>	Öffentlicher Personennahverkehr
<i>P&amp;R</i>	Park & Ride
<i>PBefG</i>	Personenbeförderungsgesetz
<i>Pkw</i>	Personenkraftwagen
<i>PVG</i>	Personenverkehrsgesellschaft mbH Weimarer Land
<i>SPNV</i>	Schienenpersonennahverkehr
<i>StPNV</i>	Straßenpersonennahverkehr
<i>StVG</i>	Straßenverkehrsgesetz
<i>StVO</i>	Straßenverkehrs-Ordnung
<i>SWG</i>	Stadtwirtschaft Weimar GmbH
<i>ThürStrG</i>	Thüringer Straßengesetz
<i>ThürÖPNVG</i>	Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr
<i>TINK</i>	Transportrad Initiative Nachhaltiger Kommunen
<i>TMIL</i>	Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
<i>TMUEN</i>	Thüringer Ministerium für Umwelt, Energie und Naturschutz
<i>UVM</i>	Umweltorientiertes Verkehrsmanagement
<i>VMT</i>	Verkehrsverbund Mittelthüringen GmbH
<i>VwV-StVO</i>	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1 Modal Split der Stadt Weimar .....	15
Abbildung 2 Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen .....	15
Abbildung 3 Zusammenfassung der Mobilität in Zahlen .....	16
Abbildung 4 Lage Innenstadtbereich .....	17
Abbildung 5 Übersicht Verkehrsregelungen Innenstadt.....	18
Abbildung 6 Fahrradfurt Schubertstraße .....	19
Abbildung 7 Fahrradfurt Washingtonstraße .....	19
Abbildung 8 Belvederer Allee Mittelinsel mit FGÜ .....	20
Abbildung 9 Rittergasse verkehrsberuhigter Bereich .....	20
Abbildung 10 Aktion "Abstand halten" .....	21
Abbildung 11 Poolnudel-Demo „mehr Platz fürs Rad“ .....	22
Abbildung 12 Routenverlauf Feininger-Radweg .....	24
Abbildung 13 Routenverlauf Ilmtal-Radweg .....	24
Abbildung 14 Routenverlauf Laura-Radweg .....	25
Abbildung 15 Routenverlauf Thüringer Städtekette.....	25
Abbildung 16 Verknüpfungspunkt Goetheplatz.....	28
Abbildung 17 Hauptbahnhof Weimar .....	28
Abbildung 18 Berkaer Bahnhof Weimar .....	29
Abbildung 19 Busbahnhof Weimar .....	29
Abbildung 20 Angebot CarSharing teilAuto in Weimar Stand Juli 2020 .....	30
Abbildung 21 CarSharing Station am August Fröhlich Platz.....	31
Abbildung 22 CarSharing Stellplatz .....	31
Abbildung 23 Ladeinfrastruktur und deren Erreichbarkeit in der Stadt Weimar .....	32
Abbildung 24 Sendungsvolumen im deutschen KEP-Markt (2000 bis 2019, in Mio. Sendungen) .....	33
Abbildung 25 Eingeschränktes Haltverbot Hummelstr.....	34
Abbildung 26 Eingeschränktes Haltverbot Graben .....	34
Abbildung 27 Vincent Höckendorf, Röstbrüder liefern mit dem Lastenrad .....	35
Abbildung 28 Brotklappe liefert mit dem Lastenrad .....	36
Abbildung 29 Projekt „Weimar parkt um!“ .....	40
Abbildung 30 Absolutes Halteverbot .....	40
Abbildung 31 Vergleich täglicher Kosten in Weimar für unterschiedliche Nutzungen .....	41
Abbildung 32 Jährliche Bewohnerparkgebühren in ausgewählten europäischen Städten (2019) .....	41
Abbildung 33 Verfügbare öffentliche Stellplätze in der Innenstadt .....	43
Abbildung 34 Parkscheinautomat Zone I .....	44
Abbildung 35 Parkscheinautomat Zone II .....	44
Abbildung 36 Luftbild Rollplatz .....	45
Abbildung 37 Information Handyparken .....	46
Abbildung 38 Tiefgaragen, Parkhäuser und Parkplätze in Zentrumsnähe.....	46
Abbildung 39 P&R-Parkplatz Sackpfeife.....	47

Abbildung 40 P&R-Parkplatz Marcel-Paul-Str. ....	47
Abbildung 41 Wegweiser P&R-Parkplatz Marcel-Paul-Str. ....	47
Abbildung 42 Untersuchungsbereich nördliche Innenstadt mit erweitertem Untersuchungsgebiet Bahnhofsumfeld .....	51
Abbildung 43 Altersverteilung der Teilnehmenden (n=1.600) im Vergleich zur Altersverteilung der Stadtbevölkerung laut Statistischem Jahrbuch der Stadt Weimar (n=65.499) .....	56
Abbildung 44 Häufigkeit des Aufsuchens der Weimarer Innenstadt (n=1.600) .....	56
Abbildung 45 Gründe für das Aufsuchen der Weimarer Innenstadt (n=1.590) .....	57
Abbildung 46 Verkehrsmittelnutzung auf dem Weg von und zur Innenstadt (n=1.600) .....	57
Abbildung 47 Sicherheitsgefühl des Fuß- und Radverkehrs in der Weimarer Innenstadt (n=1.600) .....	58
Abbildung 48 Zustimmung zur durchgängigen und zeitlich begrenzten Freigabe der Fußgängerzone (n=1.600) .....	58
Abbildung 49 Bedarf einer Ausweitung der Fußgängerzone (n=1.600).....	59
Abbildung 50 Zustimmung zur zeitweisen Sperrung des Burgplatzes (n=1.600) .....	59
Abbildung 51 Zustimmung zur Sperrung des Goetheplatzes (n=1.600) .....	60
Abbildung 52 Kfz-Stellplatz von Bewohnenden der Innenstadt (n=352).....	60
Abbildung 53 Anreize zur Reduzierung der Kfz-Nutzung für Bewohnende der Innenstadt (n=352) .....	61
Abbildung 54 Kategorisierung zu den Freitextfeldern .....	61
Abbildung 55 Workshop I Teilnehmende.....	64
Abbildung 56 Workshop I Teilnehmende.....	64
Abbildung 57 Branchenzugehörigkeit der teilnehmenden Unternehmen (n=54).....	65
Abbildung 58 Tagesganglinie der Belieferung (n=41) .....	66
Abbildung 59 Anteil der genutzten Straßen für die Belieferung der teilnehmenden Unternehmen (n=51).....	66
Abbildung 60 Verkehrsmittelverteilung bei der Belieferung (n=41) .....	67
Abbildung 61 Bewertung der Erreichbarkeit (n=54) .....	67
Abbildung 62 Verkehrsmittelwahl von Kundschaft und Belegschaft (n=54) .....	68
Abbildung 63 Sitz der teilnehmenden Unternehmen (n=54) .....	69
Abbildung 64 Verkehrsmittelnutzung durch die Belegschaft (n=54).....	70
Abbildung 65 Zustimmung zum Ziel einer aktiveren Mobilität der Belegschaft (n=54) .....	70
Abbildung 66 Denkbare Mobilitätsangebote (n=54) .....	71
Abbildung 67 Zeitstrahl Kinder- und Jugendbeteiligung.....	73
Abbildung 68 SWOT-Analyse.....	74
Abbildung 69 Maßnahmenbereiche .....	76
Abbildung 71 Ausgangssituation der Weimarer Innenstadt.....	78
Abbildung 72 Zielvorstellung Ausweitung der FGZ .....	78
Abbildung 73 Bike&Ride-Platz in Coswig, Velobrix .....	91
Abbildung 74 Erweitertes Untersuchungsgebiet Bahnhofsumfeld .....	94
Abbildung 75 Ladezone in der Neuwerkstraße, Erfurt .....	98



Abbildung 76 Grundstück P&R „an der Redoute“ ..... 107  
Abbildung 77 Parkplatz „Am Friedhof“ ..... 108

## TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1 Ein- und Auspendler der Stadt Weimar (Stand Juni 2019).....	14
Tabelle 2 Streckennetz der Stadt Weimar (Stand 2018).....	39
Tabelle 3 Gebührenordnung Zone I und Zone II .....	44
Tabelle 4 Legende zum Maßnahmenkatalog .....	111
Tabelle 5 Maßnahmenkatalog.....	112

## 1 GRUNDLAGEN

Die „MobilitätsWerkStadt 2025“ ist ein Wettbewerb des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF). Die Projektlaufzeit der ersten Phase startete am 01.07.2020 und endete am 31.03.2021. Mit dem Weimarer Konzept zur nachhaltigen Mobilitätsentwicklung möchte die Stadt Weimar, exemplarisch für vergleichbare Mittelstädte mit ländlichem Umfeld, eine strategische und umsetzungsorientierte Konzeption für eine mittelfristige Attraktivitäts- und Akzeptanzsteigerung des Umweltverbundes entwickeln. Aufgrund der geringen innerstädtischen Distanzen stehen dabei insbesondere der Fuß- und Radverkehr im Fokus. Das Ergebnis soll eine grundlegende Neuausrichtung der kommunalen Verkehrspolitik ermöglichen und zukünftigen Fachplanungen (Verkehrsentwicklungsplan, Nahverkehrsplan usw.) zu Grunde gelegt werden.

Um die Hauptziele einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in Weimar zu erreichen, soll eine gesellschaftliche Mobilisierung erfolgen. Dies beinhaltet die Einbindung der Bürgerschaft und anderer relevanter Akteure in den Projektprozess durch Befragungen, Erhebungen und Workshop-Formate. Um einen Paradigmenwechsel in Richtung einer umweltfreundlichen Mobilität zu erreichen, müssen neben dem Ausbau einer fuß- sowie radverkehrsfreundlichen Infrastruktur und dem Angebot eines starken ÖPNV auch umfassende Bürgerbeteiligungen ein fester Bestandteil sein, um eine breite Akzeptanz der Maßnahmen bei der Bürgerschaft zu erreichen. Durch die Attraktivitätssteigerung des Fuß- und Radverkehrs und der gleichzeitigen Reduktion des motorisierten Individualverkehrs erhöht sich die Aufenthaltsqualität für die Bevölkerung der Stadt Weimar, des umgebenden Landkreises und der touristisch Besuchenden. Es wird eine emissionsarme, nutzerfreundliche Mobilität ermöglicht.

Während der Bearbeitung kam es durch die anhaltende Corona-Pandemie immer wieder zu Einschränkungen und Verzögerungen. Bei den Beteiligungsformaten musste auf die geltenden Schutzmaßnahmen reagiert und teilweise auch aufgrund dessen umdisponiert werden. Trotz der Beschränkungen und dem notwendigen Umschwenken auf Online-Formate, war das Interesse sowie die Beteiligung hoch. Die Pandemie hat gezeigt, dass lebenswerte Städte in solchen Zeiten wertvoll sind. Beim Thema Mobilität hat der öffentliche Personennahverkehr aufgrund des Ansteckungsrisikos an Beliebtheit verloren. Der Fuß- und Radverkehr hat hingegen an Präsenz gewonnen ebenso wie der motorisierte Individualverkehr.

Im Bearbeitungsprozess wurde von den Erfahrungen und Netzwerken der Bauhaus-Universität Weimar und der Partnerkommune Eisenach profitiert. Das Konzept soll die Grundlage für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung bilden und im Rahmen der Möglichkeiten auch ohne eine Anschlussförderung innerhalb von Verkehrsversuchen erprobt und weiterentwickelt werden. Für den Verkehrsversuch am Goetheplatz hat die Bauhaus-Universität Weimar bereits ihre wissenschaftliche Unterstützung zugesichert.

## 2 VERKEHRSPOLITISCHE ZIELSTELLUNG

Das Augenmerk liegt vor allem auf einer Verkehrsvermeidung und der Verlagerung von Verkehr auf umweltschonendere Verkehrsmittel und der weiteren Reduzierung von verkehrsbedingten Emissionen wie klimarelevanten Gasen, Lärm, Stickoxiden und Feinstaub. Das Ergebnis ist ein Maßnahmenkatalog, der konkrete Vorschläge zum Erreichen der erarbeiteten Ziele enthält und Grundlage für die weiteren Fachplanungen bildet.

Folgende Fragestellungen standen im Fokus der Bearbeitung und wurden innerhalb des Konzeptes betrachtet:

- ✓ Durch welche Maßnahmen kann der Individual- und Anliegerverkehr sowie der touristische und logistische Verkehr im weitgehend verkehrsberuhigten, kulturhistorischen Innenstadtbereich optimiert und umweltverträglicher gestaltet werden?
- ✓ Wie können attraktive Park & Ride Angebote gestaltet werden?
- ✓ Wie können der Rad- und Fußverkehr gefördert werden?
- ✓ Wie können Mobilitätsknotenpunkte gestaltet bzw. gestärkt werden?
- ✓ Wie kann ein betriebliches Mobilitätsmanagement den Umweltverbund stärken sowie den motorisierten Individualverkehr reduzieren?

Das nachhaltige Mobilitätskonzept soll als Grundlage für die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Weimar dienen. Planinstrumente wie z.B. der Lärmaktionsplan, der Rahmenplan nördliche Innenstadt und der Rahmenplan Innenstadt stehen nicht im Widerspruch mit diesem Konzept, sondern sind als Ergänzung zu verstehen.

Das Instrument der Beteiligung soll im Rahmen dieses Konzeptes zielgerichtet und bewusst vor der Umsetzung bestimmter Maßnahmen genutzt werden.

Die Bürgerbeteiligungen und Gewerbebeteiligungen (Online-Befragungen, Workshop-Formate, Webinar) die im Rahmen der Konzeptentwicklung durchgeführt wurden, dienten zur Maßnahmenfindung und gaben der Bevölkerung die Möglichkeit aktiv an diesem Prozess mitzuwirken. Die Resonanz der Bürger-Befragung mit 1.600 Teilnehmenden zeigt das große Interesse am Thema Mobilität und war die bisher größte Mobilitätsbefragung der Stadt Weimar. Auch zukünftig sollen die Bevölkerung, die Gewerbetreibenden, die Interessensvertretungen sowie die politischen Gremien in den Umsetzungsprozess einbezogen werden. Die Maßnahmen sollen nicht von oben auferlegt werden, sondern die Mobilität soll gemeinsam mit der Bevölkerung gestaltet werden.

## 3 BESTANDSANALYSE

### 3.1 ALLGEMEIN

Die Stadt Weimar hat 65.228 Einwohnende (Stand: 31.12.2019) und liegt zentral in Thüringen zwischen der Landeshauptstadt sowie größten Stadt Thüringens Erfurt (ca. 25 km) und der zweitgrößten Stadt des Landes Jena (ca. 25 km). Sie ist kompakt aufgebaut und hat einen Gesamtradius von ca. sechs Kilometer, wobei der städtische Kernbereich in einem Radius von ca. zwei Kilometer liegt. Neben der Kernstadt, mit zwei angeschlossenen Großwohnsiedlungen im nordwestlichen Bereich, besteht die Stadt aus elf weiteren, peripheren und überwiegend dörflichen Ortsteilen, in denen ca. 28 % der Bevölkerung leben.

Verkehrlich ist Weimar in Ost-West-Richtung über die Bundesautobahn A4 mit einer eigenen Anschlussstelle und über die Bundesstraße B7 an die beiden großen Nachbarstädte angebunden. In Nord-Süd-Richtung erfolgt die Anbindung über die Bundesstraßen B85 bzw. B7/B87 an den Landkreis Weimarer Land, der die Stadt vollkommen umgibt. Für diesen fungiert Weimar, ein Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums, als relevanter Verkehrsknoten, da sich hier die Bahnstrecken Leipzig/Halle-Kassel und Gera-Kassel kreuzen, die Bahnverbindung in den südlichen Landkreis (Bad Berka/Kranichfeld) startet und sich zudem ein Großteil des Regionalbusverkehrs kreuzt<sup>1</sup>.

Der Hauptbeschäftigungszweig der Bevölkerung Weimars liegt Stand 2018 im Dienstleistungsbereich (85 % der Erwerbstätigen), wobei ein Großteil (40 %) im Bereich der öffentlichen Dienstleistungen beschäftigt ist<sup>2</sup>. Diese Arbeitsstellen befinden sich überwiegend im innerstädtischen Bereich oder in den innenstadtnahen Gebieten.

Dem Pendleratlas der Bundesagentur für Arbeit zu Folge hat die Stadt 23.825 sozialversicherungspflichtige, in Weimar wohnhafte Beschäftigte (Stand Juni 2019). Davon pendeln ca. 49,3 % Beschäftigte aus der Stadt zu ihrem Arbeitsort. Die Stadt Weimar hat 24.348 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte. Davon sind 50,4 % Einpendler, die Ihren Wohnsitz außerhalb von Weimar haben. Sowohl bei den Einpendler- als auch den Auspendler-Zahlen ist der Landkreis Weimarer Land, die Stadt Erfurt und die Stadt Jena führend (Tabelle 1).<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Vgl. PVG 2020

<sup>2</sup> Vgl. Pendleratlas 2019

Tabelle 1 Ein- und Auspendler der Stadt Weimar (Stand Juni 2019)  
Quelle Pendleratlas 2019

Auspendler aus der Stadt Weimar		Einpendler zur Stadt Weimar	
Ort	Anzahl	Ort	Anzahl
Weimarer Land	3.317	Weimarer Land	5.291
Erfurt, Stadt	3.011	Erfurt, Stadt	1.743
Jena, Stadt	1.576	Jena, Stadt	908
Sömmerda	351	Sömmerda	709
Ilm-Kreis	238	Saale-Holzland-Kreis	312
Gotha	212	Ilm-Kreis	250
Saale-Holzland-Kreis	170	Saalfeld-Rudolstadt	240
Leipzig, Stadt	155	Gotha	225
Saalfeld-Rudolstadt	136	Burgenlandkreis	185
Gera, Stadt	76	Saale-Orla-Kreis	145

Die soziale, kulturelle und medizinische Infrastruktur konzentriert sich hauptsächlich auf den innerstädtischen und südlichen Stadtbereich. Insbesondere die Theater, Kinos, Museen und das Krankenhaus sowie die medizinischen Versorgungszentren liegen überwiegend in diesen Bereichen. Daneben befinden sich ein Großteil der Grund- und weiterführenden Schulen sowie beide Hochschulen und die Musikschule in der innerstädtischen Umgebung.

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2008 bildet das grundlegende Planungsinstrument im Bereich Verkehr. Im VEP werden die Ziele und Strategien der Verkehrsplanung dargestellt. Die Fortschreibung soll im Jahr 2021 begonnen werden. Das Weimarer Konzept zur nachhaltigen Mobilitätsentwicklung soll dabei eine wesentliche Grundlage bilden.

Der Verkehrsentwicklungsplan 2008 beinhaltet einen konkreten Maßnahmenkatalog. In der Anlage 1 wird eine Übersicht zum aktuellen Stand der Umsetzung gegeben (Juli 2020).

### 3.2 MODAL SPLIT ERGEBNISSE 2020

Die alltägliche Mobilität der Bevölkerung in der Stadt Weimar stand im Mittelpunkt einer Haushaltsbefragung, die von der Technischen Universität Dresden im Zeitraum von Februar 2019 bis Januar 2020 durchgeführt wurde. Die Untersuchung ist als Sondererhebung 2019 Teil des Forschungsprojektes „Mobilität in Städten - SrV 2018“, welches in mehr als 120 deutschen Städten und Gemeinden zeitgleich läuft. Das Projekt liefert wichtige Erkenntnisse und Grunddaten für die örtliche und regionale Verkehrsplanung.

Insgesamt wurden 1.054 Weimarer Bürgerinnen und Bürger zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt. Demnach legen die Weimarerinnen und Weimarer täglich 3,6 Wege zurück. 45 % nutzen dafür das Auto. Weimar weist aufgrund des kompakten Stadtkerns eine gute Ausgangsbedingung für den Fuß- sowie Radverkehr auf. Der Anteil des Fußverkehrs an allen Wegen liegt bei 29 %. Der Radverkehrsanteil lag bei 16 % und weist damit einen der höchsten

Werte für Thüringen auf. Der ÖPNV wird für 10 % der Wege genutzt. Eine Übersicht ist in Abbildung 1 dargestellt.

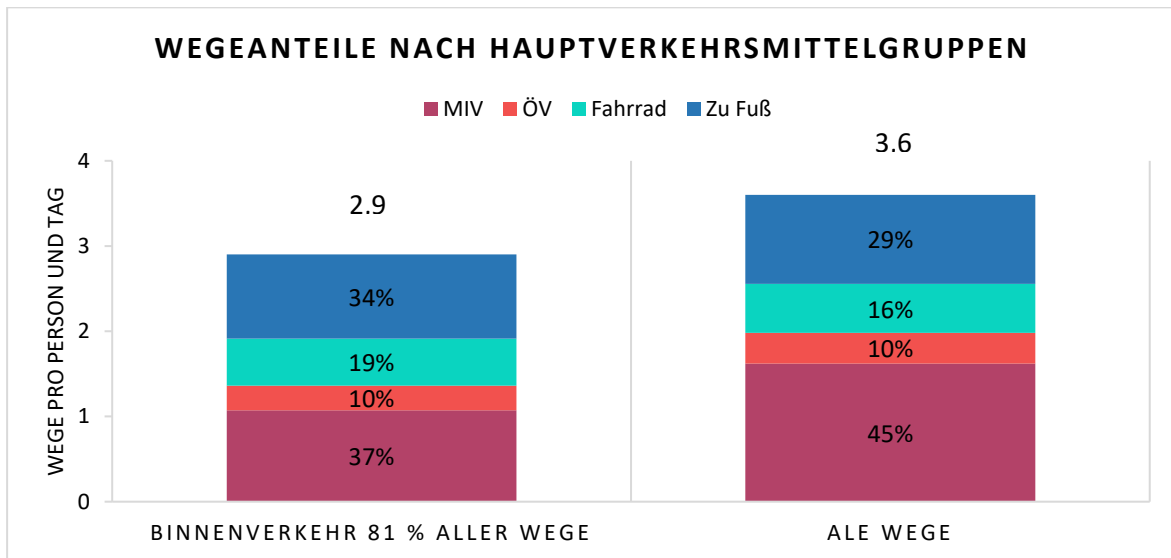


Abbildung 1 Modal Split der Stadt Weimar  
Quelle SrV 2018, Tab. 5.3

Die Verkehrsmittelwahl hängt von der Entfernung ab, die zurückgelegt werden soll. Dieser Zusammenhang ist in Abbildung 2 abgebildet. Im Bereich ein bis fünf Kilometer gibt es für die Stadt noch ein erhebliches Potenzial für die Nahmobilität. Denn innerhalb dieser Entfernungen sollte der Umweltverbund (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) gegenüber dem MIV (Motorisierten Individualverkehr) dominieren.

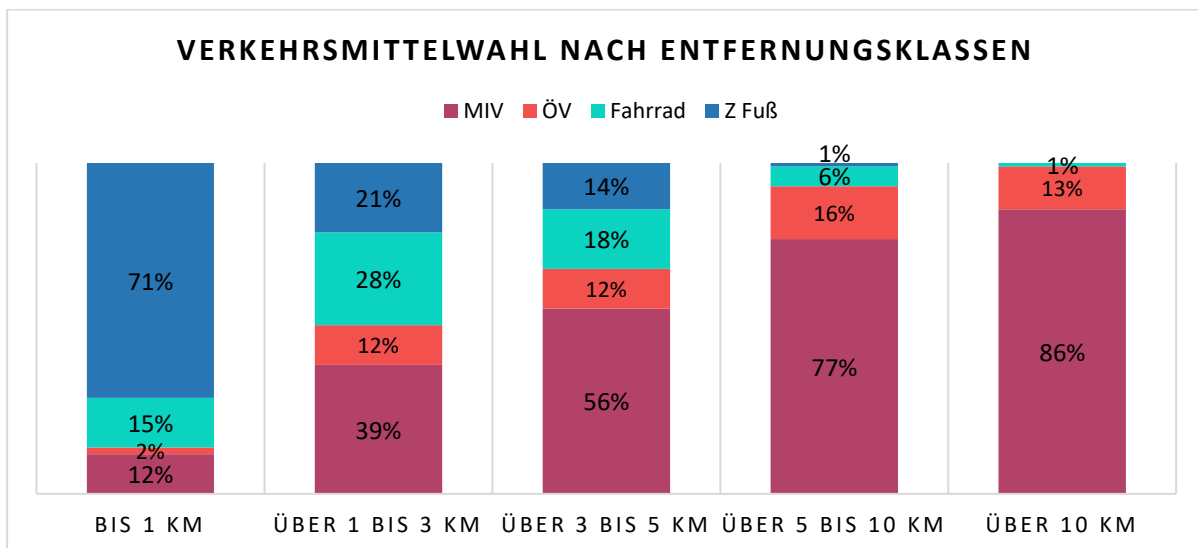


Abbildung 2 Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen  
Quelle SrV 2018, Tab.10.2

Im Steckbrief der Stadt Weimar wird eine Zusammenfassung der Mobilität in Zahlen abgebildet. Demnach stehen den Haushalten durchschnittlich ein Pkw und 1,6 Fahrräder zur Verfügung (Abbildung 3).



Abbildung 3 Zusammenfassung der Mobilität in Zahlen  
Quelle SrV 2018, Tab. 1.1, Tab. 1.2, Tab. 2.1

### 3.3 FUßVERKEHR

Das zu Fuß gehen gilt als eine der diskriminierungsfreiesten Fortbewegungsarten, da jeder der gesundheitlich dazu in der Lage ist, zu Fuß gehen kann unabhängig vom Alter sowie wirtschaftlichen oder sozialem Stand.

Die Stadt Weimar hat bisher keine Fußverkehrsstrategie, dabei ist gerade für die Stadt Weimar aufgrund ihrer Struktur, hohen Wohndichte, geringen Distanzen und der Erreichbarkeit von gewerblichen und öffentlichen Einrichtungen, das zu Fuß gehen eine wichtige Art der Mobilität.

Bei Straßenbauprojekten werden die Belange des Fußverkehrs unter Abwägung der Interessen der anderen Verkehrsmittel berücksichtigt. An den Lichtsignalanlagen (LSA) mit hohem Querungsbedarf gibt es sog. Bedarfstaster, um eine Grünschaltung der Fußgänger-LSA anzumelden. Zudem sind auch Querungsanlagen in Form von Fußgängerüberwegen und Mittelinseln vielfältig in Weimar vertreten, besonders im Umkreis von Bildungseinrichtungen oder medizinischen Einrichtungen.

Der Fußverkehr der Stadt Weimar konzentriert sich vor allem im vorwiegend verkehrsberuhigten oder als Fußgängerzone (FGZ) ausgewiesenen Innenstadtbereich. Für den Tourismus ist der Innenstadtbereich ein beliebtes Ziel, da viele Sehenswürdigkeiten der Stadt fußläufig erreichbar sind. Wenn das zu Fuß gehen attraktiver gestaltet wird, beeinflusst dies sowohl das alltägliche Leben, als auch den touristischen Wert der Stadt im positiven Sinn. Neben den ökologischen und ökonomischen Vorteilen, begünstigt zu Fuß gehen zudem die persönliche Gesundheit.



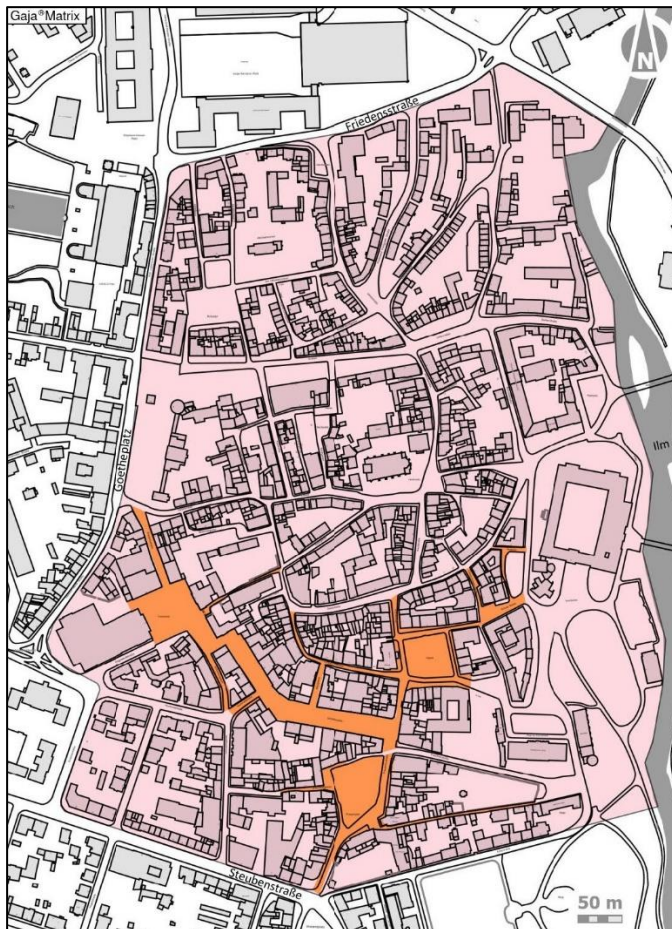


Abbildung 4 Lage Innenstadtbereich  
Quelle Stadtverwaltung Weimar

Die Innenstadt (Abbildung 4, rosa hinterlegt) wird nördlich durch die Friedensstraße, östlich durch den Ilm-Park, südlich durch die Steubenstraße und westlich durch den Goetheplatz sowie die Karl-Liebknecht-Straße begrenzt und wird in einen Kernbereich und einen erweiterten Bereich gegliedert. Die Ausdehnung beträgt in Nord-Süd-Richtung etwa 800 m und in West-Ost-Richtung etwa 550 m.

Im Kernbereich befindet sich die Fußgängerzone (Abbildung 4, orangefarbene Fläche). Je nachdem aus welcher Straße die FGZ betreten wird, sind die Verkehrsregelungen unterschiedlich. Beispielsweise am Markt ist das Einfahren vom Platz der Demokratie kommend für den Liefer-, Rad- und Taxiverkehr frei und am Theaterplatz aus der Dingelstedtstraße kommend ist das Einfahren für diese drei Verkehrsarten zeitlich beschränkt. Eine Übersicht zur aktuellen Beschilderungssituation ist in Anlage 4 mit Stand Juli 2020 dargestellt.

Im erweiterten Bereich (Abbildung 4, rosa Fläche) wird eine Verkehrsberuhigung durch Ausweisung von Tempo-30-Zonen, Tempo-20-Zonen oder durch verkehrsberuhigte Bereiche erzielt (Abbildung 5).

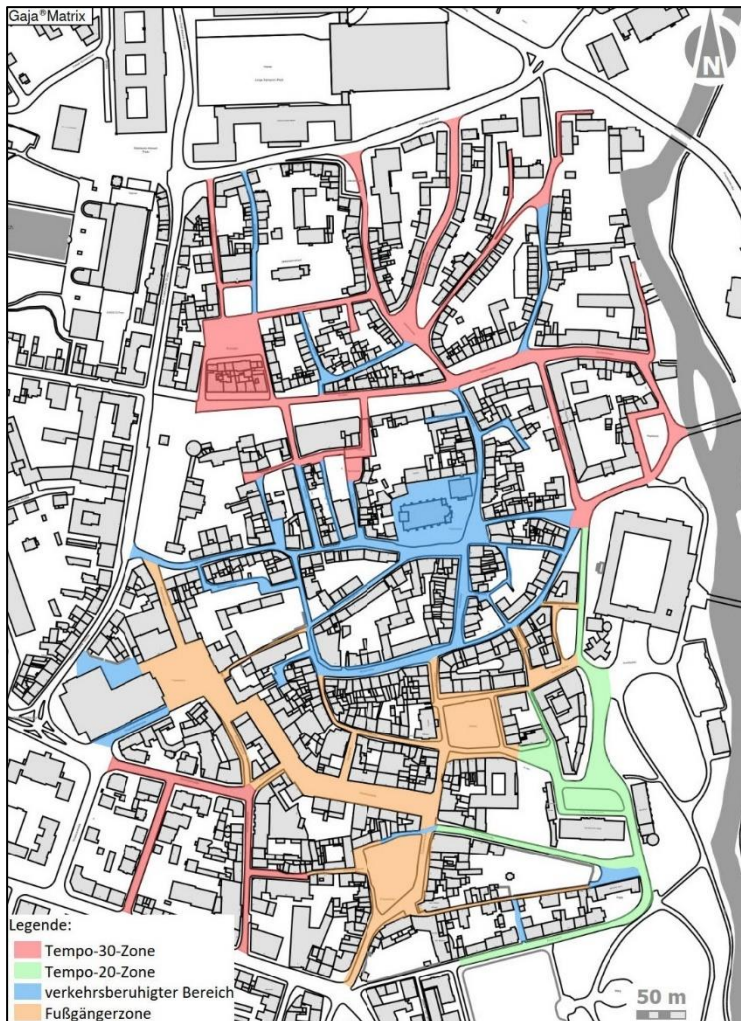


Abbildung 5 Übersicht Verkehrsregelungen Innenstadt  
Quelle Stadtverwaltung Weimar

Ziel ist eine fuß- und radverkehrlich besser vernetzte und auf den innerstädtischen Bereich konzentrierte umweltverträgliche Infrastruktur mit einer weitgehend verkehrsberuhigten Innenstadt. Damit einhergehend eine definierte und klar strukturierte Erreichbarkeit für Handelsgeschäfte, Gewerbebetriebe und Anwohner im Innenstadtbereich incl. einer dazugehörigen Parkraumbetrachtung.

Um dieses Ziel zu erreichen sind neben der Bevölkerung der Stadt Weimar spezifische Nutzergruppen in den Prozess der Lösungsfindung einzubeziehen. Insbesondere sind hier die Anwohnenden der Innenstadt, Gewerbe- und Handeltreibenden (bspw. Taxi, Gastronomie, Nahversorger, Stadtrundfahrten, Kutschenfahrten), Radfahrenden sowie Lieferverkehr zu berücksichtigen.

### 3.4 RADVERKEHR

#### Radverkehrskonzeptionen

Zum Thema Radverkehr gibt es in Weimar zwei grundlegende Konzeptionen mit einem ähnlichen Zeitrahmen. Im Jahr 2018 wurde vom Thüringer Ministerium für Infrastruktur und

Landwirtschaft (TMIL) das Radverkehrskonzept 2.0 für den Freistaat Thüringen veröffentlicht. Darin werden Ziele für die wichtigsten Handlungsfelder zum Thema Radverkehr bis 2030 definiert.

2017 wurde das Radverkehrskonzept der Stadt Weimar fortgeschrieben. Darin ist ein priorisierter und mit Kosten definierter Maßnahmenkatalog enthalten, der bis zum Jahr 2030 umgesetzt werden sollte. Die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes 2030 hängt von den verfügbaren Haushaltsmitteln der Stadt ab und konnte aufgrund dessen bisher nicht im geplanten Rahmen umgesetzt werden.

Im Jahr 2019 standen 30.000 € zur Verfügung und wurden vollständig genutzt. 2020 standen 40.000 € zur Verfügung, welche u.a. aufgrund von Haushaltssperren nur teilweise umgesetzt werden konnten. Ein Großteil der Mittel von 2019 wurde in den Beginn der Umsetzung von Stufe 1 des Fahrradrings investiert. In der Schubertstraße wurden die 5-Meter-Bereiche an den Knotenpunkten markiert, um die Sichtbeziehungen zwischen allen Verkehrsteilnehmenden zu verbessern und damit die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Zudem wurde im Bereich der Einbahnstraße der Schubertstraße eine Fahrradfurt markiert und Fahrradpiktogramme aufgebracht, um die Verkehrsbeteiligten auf den entgegenkommenden Radverkehr zu sensibilisieren (Abbildung 6). In 2020 konnten die 5-Meter-Bereiche in der Washington- und Brucknerstraße markiert sowie eine Fahrradfurt in der Washingtonstraße (Abbildung 7) ausgebildet werden.



Abbildung 6 Fahrradfurt Schubertstraße  
Quelle Stadtverwaltung Weimar



Abbildung 7 Fahrradfurt Washingtonstraße  
Quelle Stadtverwaltung Weimar

In der Belvederer Allee wurde 2019 eine Mittelinsel am Fußgängerüberweg auf der Höhe des Leonardo Hotels Weimar aufgebracht. Im Zuge dieser Baumaßnahme wurden die Parkplätze am Fahrbahnrand entfernt und stattdessen ein Schutzstreifen bis zum Knotenpunkt Steinbrückenweg markiert, ähnlich der beschriebenen Maßnahme im Radverkehrskonzept (Abbildung 8).



Abbildung 8 Belvederer Allee Mittelinsel mit FGÜ  
Quelle Stadtverwaltung Weimar

Erstmals in der Weimarer Innenstadt wurde 2019 in der Rittergasse das Verkehrszeichen 325.1 (verkehrsberuhigter Bereich) auf die Fahrbahn aufgebracht, um die Fahrzeugführenden in Ergänzung zum Verkehrszeichen auf die Verkehrsregelung hinzuweisen (Abbildung 9). In Wohngebieten von Weimar wurde diese Ergänzung schon vorher genutzt.



Abbildung 9 Rittergasse verkehrsberuhigter Bereich  
Quelle Stadtverwaltung Weimar

Zudem werden regelmäßig neue Fahrradanhänger entsprechend der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel beschafft und sukzessive im Stadtgebiet nach Bedarfslage verteilt. Bspw. wurden 2020 hinter der Herderkirche acht weitere Fahrradanhänger eingebaut. Der steigende Bedarf in den letzten Jahren kann durch diese stetige Maßnahme aber nicht mehr vollständig gedeckt werden.

In der Anlage 2 wird eine Übersicht zu den abgeschlossenen, offenen bzw. laufenden Vorhaben aus dem Radverkehrskonzept 2030 gegeben. Die dick gedruckten Maßnahmen sind auch für die Zielerreichung des Weimarer Konzeptes zur nachhaltigen Mobilitätsentwicklung notwendig. Alle weiteren Maßnahmen von WENAMO im Bereich Radverkehr sind als Ergänzung dieser Liste zu verstehen und sollten möglichst sukzessive umgesetzt werden.

## Arbeitsgruppen und Vereine im Handlungsfeld Radverkehr

### Grüne Liga & Stadtradeln

Neben den konzeptionellen Vorgaben engagieren sich unterschiedliche Vereine und Arbeitsgemeinschaften für die Förderung des Radverkehrs. Gemeinsam mit der Grünen Liga organisiert die Stadt Weimar jährlich die Teilnahme an der dreiwöchigen Aktion Stadtradeln. Die Anzahl der Teilnehmenden ist jedes Jahr steigend. 2020 haben 535 aktive Radelnde teilgenommen und zusammen 117.375 Kilometer erfahren, 20.000 km mehr als noch im Vorjahr. Ziel ist es in diesen drei Wochen auf das Auto zu verzichten und stattdessen das Fahrrad zu nutzen.

### Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Thüringen

Im Jahr 2019 wurde der Verein Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Thüringen (AGFK-TH) gegründet. Insgesamt haben sich 12 Mitgliedskommunen und Gebietskörperschaften das Ziel der Förderung des Radverkehrs innerhalb dieser Kommunen gesetzt. Eines der Vorstandsmitglieder ist die Beigeordnete für Bauen und Stadtentwicklung der Stadt Weimar Frau Dr. Claudia Kolb. Im Jahr 2020 wurden verschiedene Förderanträge gestellt, die alle bewilligt wurden. Dadurch werden unter anderen die Kosten für Sicherheitsaudits, Potenzialanalysen für Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und die Anschaffung von festen Radzählgeräten gefördert.

2021 wurde die Aktion „Abstand halten“ ins Leben gerufen. Die Stadt Weimar, der Kommunalservice Weimar und die Stadtwirtschaft Weimar GmbH (SWG) beteiligen sich gemeinsam an dieser Aktion. Dienstfahrzeuge der Stadtverwaltung, des Kommunalservice und Busse der SWG sollen mit einem Aufkleber ausgestattet werden, der auf den Abstand beim Überholen eines Radfahrenden aufmerksam machen soll (Abbildung 10).



Abbildung 10 Aktion "Abstand halten"  
Quelle Stadtverwaltung Weimar

### Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V.

Auch der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V. (ADFC) engagiert sich ehrenamtlich in Weimar und im Weimarer Land. Eine beliebte Aktion unter dem Motto „mehr Platz fürs Rad“

ist die sog. Poolnudel-Demo. Dabei wird ebenfalls auf den Mindestabstand innerorts von 1,50 m beim Überholen von Radfahrenden aufmerksam gemacht.



Abbildung 11 Poolnudel-Demo „mehr Platz fürs Rad“  
Quelle ADFC Weimar

### Arbeitsgemeinschaft Radverkehr

In der AG Radverkehr, bestehend aus politischen Vertretenden, Interessensverbänden und der Stadtverwaltung, wird über die aktuellen Ziele, Entwicklungen oder Vorhaben der Stadt zum Thema Radverkehr diskutiert. Aufgrund der Corona-Krise gab es im Jahr 2020 keine Sitzung. Aber die Stadtverwaltung sieht dies als einen wichtigen Bestandteil im Handlungsfeld des Radverkehrs an.

### Klima AG der Bauhaus-Universität Weimar und lokale Aktionsgruppe Fridays for Future

Die Bauhaus-Universität Weimar hat 2020 eine Arbeitsgemeinschaft zum Klima gegründet, die sich unter anderem mit dem Themenbereich nachhaltige Mobilität an der Bauhaus-Universität Weimar beschäftigt. Am 30.01.2020 fand das Auftakttreffen dieser Klima AG statt. Gemeinsam mit der lokalen Arbeitsgruppe von Fridays for Future ist ein Konzept für ein Lastenradverleihsystem in der Stadt Weimar entstanden, welches in Zusammenarbeit mit der Stadt Weimar und der Unterstützung des Innenstadtvereins in 2021 umgesetzt werden soll. Nähere Informationen werden im nachfolgenden Kapitel erläutert.

### Projektstand freier Lastenradverleih Wela

Das Lastenradverleihsystem wurde auf Initiative von Fridays for Futures, der Klima AG der Bauhaus-Universität Weimar und dem Innenstadtverein aufgebaut. Zur fachlich-inhaltlichen Begleitung ist die Stadt Weimar seit August 2020 Mitglied in dem vom Bundesamt für Güterverkehr (BAG) zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) geförderten Projektes „TINK-Netzwerk“ (Transportrad Initiative Nachhaltiger Kommunen), welches die Stadt Weimar bei der Umsetzung und des Ausbaus des Lastenradverleihsystems bis 2023 berät und unterstützt. Durch TINK konnte bereits in zwei Städten erfolgreich ein

Lastenradverleih etabliert werden. Innerhalb der nächsten drei Jahre soll ein Lastenradverleih mit verschiedenen Rad-Modellen und einer Buchungsplattform aufgebaut werden. Die Stadt Weimar hat dabei bereits eine sehr gute Ausgangslage.

2020 gab es erste Gespräche der Stadtverwaltung Weimar mit der Initiative für den Aufbau eines Lastenradverleihsystems, gegründet aus der Klima AG von der Bauhaus-Universität Weimar und einer lokalen Aktionsgruppe „Fridays for Future“. Als weiterer Partner konnte im Zuge der Gespräche der Innenstadtverein der Stadt Weimar gewonnen werden. Von der Initiative wurde ein Konzept für ein freies Lastenradverleihsystem entwickelt. Zudem wurden über den Innenstadtverein im Förderprogramm „Cargobike Invest“ des Thüringer Ministeriums für Umwelt, Energie und Naturschutz (TMUEN) ein Antrag für die Beschaffung von drei Lastenrädern gestellt, der positiv beschieden wurde. Um diesen Antrag zu ermöglichen, hat sich die Stadt Weimar über einen Sponsoring-Vertrag verpflichtet, einen Kostenanteil von 7.500 € zur Ko-Finanzierung zu tragen.

### Radfahrausbildung an Schulen

Die Radfahrausbildung findet in allen Weimarer Schulen in den vierten Klassen statt. Das Ziel besteht darin den Kindern das sichere Verhalten auf dem Fahrrad näher zu bringen und den Erwerb des Fahrradpasses zu ermöglichen. In der Jugendverkehrsschule Weimar werden die Lerninhalte in vier Übungseinheiten mit jeweils zwei Unterrichtsstunden und einem Prüfungstag mit ca. vier Unterrichtsstunden in einem Zeitabschnitt von fünf bis sechs Wochen gegliedert.

Die Theorie vermittelt das Lehrpersonal in der Schule und wird mit einem Test abgeschlossen. Die Jugendverkehrsschule Weimar bestellt die Ausbildungshefte und Prüfbögen bei der Landesverkehrswacht. Das Material wird an die Schulen in Weimar verteilt. Dadurch wird gewährleistet, dass alle Schülerinnen und Schüler den gleichen Test schreiben.

Inhaltliche Schwerpunkte sind:

- verkehrssicheres Fahrrad
- Anfahren vom Fahrbahnrand, Rechtsfahrgebot
- Vorbeifahren an Hindernissen, Verhalten bei vorgeschriebener Fahrtrichtung, Verhalten in Einbahnstraßen
- Linksabbiegen (Rückschaupflicht)
- Vorfahrtsregelungen
- Wichtige Verkehrszeichen inkl. der Vorschriften

Diese Schwerpunkte werden auf einem Übungsplatz trainiert. Am Prüfungstag müssen die Kinder selbständig fahren, um zu zeigen, dass sie ihr theoretisches Wissen umsetzen können. Nur wer erfolgreich die Theorie und Praxis besteht, erhält den Fahrradpass.

Aufgrund der Corona-Pandemie kam es teilweise im Schuljahr 2019/2020 (ab März 2020) zum Ausfall der praktischen Ausbildung (Schulschließung, Schutzmaßnahmen), welche nicht

nachgeholt werden konnte. Im Schuljahr 2020/2021 fanden bisher alle Termine, unter Einhaltung der Schutzmaßnahmen und mit entsprechenden Hygienekonzept, statt.

## Touristische Radwege

Die Stadt Weimar verfügt über vier touristische Radwege, den Feininger-Radweg, Ilmtal-Radweg, Laura-Radweg und die Thüringer Städtekette. Die Thüringer Städtekette und der Ilmtal-Radweg liegen auf der D-Netz Route 4 und sind Teil des Radnetzes Deutschland.

### Feininger-Radweg

Der Feininger-Radweg ist ein 28 km langer Rundkurs durch Weimar und das Weimarer Land auf den Spuren des Malers Lyonel Feininger.



Abbildung 12 Routenverlauf Feininger-Radweg

Quelle [www.radroutenplaner.thueringen.de](http://www.radroutenplaner.thueringen.de)

### Ilmtal-Radweg

Der Ilmtal-Radweg ist Thüringens einziger vier Sterne Radweg nach den Kriterien der Qualitätsrouten des ADFC und verläuft zwischen Großheringen und Frauenwald.

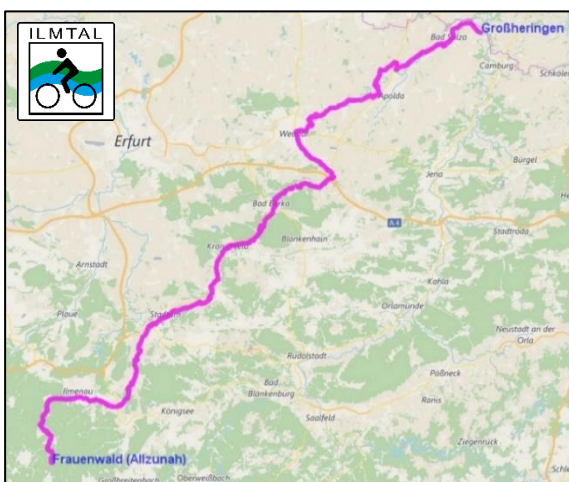


Abbildung 13 Routenverlauf Ilmtal-Radweg

Quelle [www.radroutenplaner.thueringen.de](http://www.radroutenplaner.thueringen.de)



## Laura-Radweg

Die ehemalige Kleinbahn zwischen Weimar-Buttelstedt-Großrudestedt wurde Laura genannt und ist Namensgeber für den Laura-Radweg. Der Radweg verbindet den Ilmtal-Radweg in Weimar mit dem Unstrut-Radweg in Schallenburg bei Sömmerda. Er führt dabei durch die Stadt Weimar und durch die Landkreise Weimarer Land und Sömmerda.

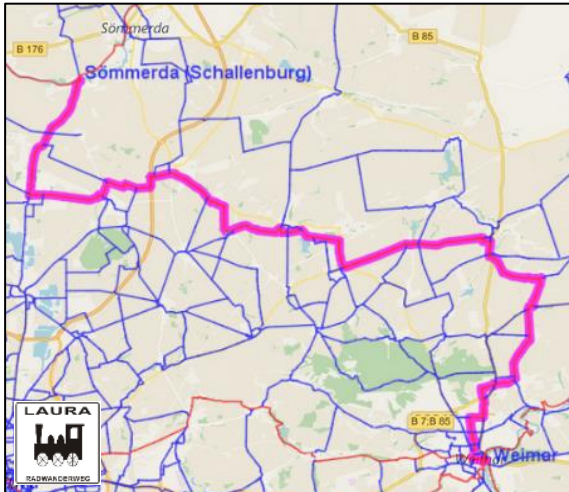


Abbildung 14 Routenverlauf Laura-Radweg  
Quelle [www.radroutenplaner.thueringen.de](http://www.radroutenplaner.thueringen.de)

## Thüringer Städtekette

Die Radfernweg Thüringer Städtekette verläuft zwischen Eisenach und Altenburg. Durch den Radweg sind sieben Städte Thüringens verbunden, darunter Erfurt, Weimar und Jena. Als Teil der D-Netz Route 4 besteht eine Anbindung an das deutschlandweite Fernradwanderwegenetz.

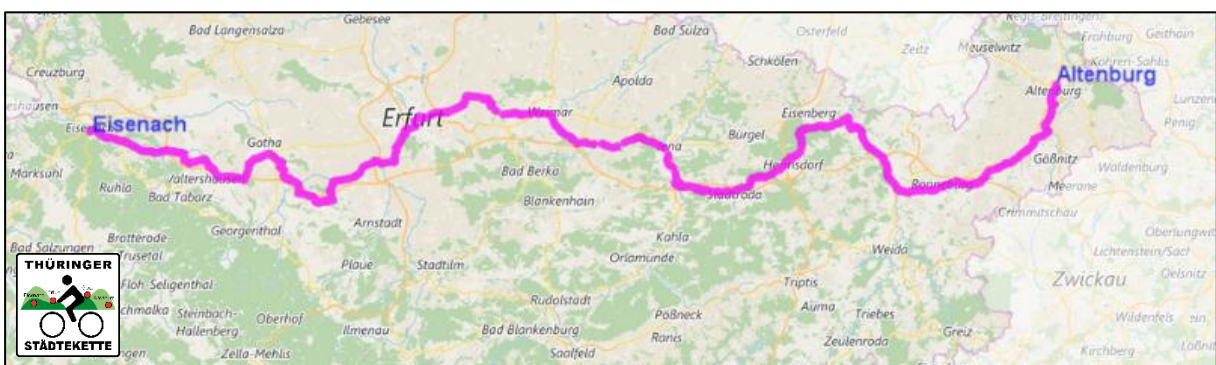


Abbildung 15 Routenverlauf Thüringer Städtekette  
Quelle [www.radroutenplaner.thueringen.de](http://www.radroutenplaner.thueringen.de)

## 3.5 ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR DER STADT WEIMAR

Ähnlich wie beim Radverkehr fällt dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), als ein Verbindungselement zwischen verschiedenen Arten der Mobilität, eine besondere Rolle zu. Es gilt die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs weiter zu erhöhen und vermehrt Anreize zu schaffen, um den Mobilitätsbedarf der Bevölkerung und Besuchenden auf Bus und

Bahn zu verlagern. Hierfür ist ein konsequenter Ausbau der Schnittstellen (Bahnhöfe) zwischen den einzelnen Mobilitätsarten wichtig oder auch das Thema Park & Ride-Angebote (P&R).

Beim Betrieb von Park & Ride Anlagen spielt der ÖPNV eine signifikante Rolle. Nur bei einer attraktiven Anbindung an den ÖPNV kann das Konzept eines P&R Parkplatzes erfolgreich etabliert werden. Diese Thematik wird im Kapitel 3.12 ausführlich analysiert.

In der Stadt Weimar und den umliegenden Ortsteilen werden 255 Haltestellen innerhalb von 9 Buslinien bedient. Dafür stehen 16 Standardlinienbusse und 22 Gelenkbusse der Stadtwirtschaft Weimar GmbH zur Verfügung (Stand 31.12.2019). Im Stadtgebiet gilt der City-Tarif Weimar des Verkehrsverbundes Mittelthüringen (VMT). Der vollständige Netzplan ist als Anlage 5 beigefügt.

Die Personenverkehrsgesellschaft mbH Weimarer Land (PVG) verbindet die Stadt Weimar mit dem umgebenden Landkreis Weimarer Land. Der Busbahnhof und Hauptbahnhof sind die zentralen Anlaufpunkte für die Linien der PVG.

Der Hauptbahnhof gilt als Hauptverknüpfungspunkt zwischen dem Straßenpersonennahverkehr (StPNV) und dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und ist Teil der Mitte-Deutschland-Verbindung. Besonders für die Pendlerströme sind die Verbindungen nach Jena und Erfurt von Bedeutung. Der Streckenabschnitt zwischen Weimar-Gera-Gößnitz soll elektrifiziert werden. Das Projekt befindet sich derzeit in der Vorplanungsphase.

In Weimar halten seit dem Ausbau der Neubaustrecke Richtung Erfurt 2015 nur noch einzelne IC-Verbindungen. In Erfurt besteht Anschluss an verschiedene Inter-City-Express-Verbindungen (ICE) bspw. nach Berlin, Frankfurt am Main, München, Dresden.

## **Verkehrsverbund Mittelthüringen**

Die Stadt Weimar gehört seit 2006 zum Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT). Der Grundgedanke hinter diesem Verbund entstand 1999, als Weimar Kulturhauptstadt Europas war und die 4 größten Städte Thüringens (Erfurt, Jena, Gera, Weimar) mit einem gemeinsamen Tarif attraktiv verbunden werden sollten. Die VMT-GmbH wurde im Jahr 2000 gegründet und die SWG war bereits damals eine der fünf beteiligten Gesellschaften. Seit 2006 gilt im Verbundgebiet der VMT-Tarif. Dadurch wird ermöglicht, mit nur einem Ticket innerhalb des gesamten Verbundgebietes Bus, Bahn und Straßenbahn nutzen zu können.

Ein wichtiger Bestandteil neben dem VMT-Vertragswerk bildet der VMT-Rahmenplan 2019-2023. Darin wird der Handlungsrahmen der zu erbringenden Leistungen im Verbundgebiet festgelegt, bspw. Mindestbedienungen, Standards der Fahrzeug- und Haltestellenausstattung oder Standards der Fahrgastinformationen. Aufbauend auf diesem Rahmenplan wird in den einzelnen Kommunen ein Nahverkehrsplan (NVP) aufgestellt.

## Nahverkehrsplan

In einem Nahverkehrsplan wird auf der Basis der verkehrspolitischen Zielstellung die mittel- und langfristige Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs der nächsten Jahre definiert. „Er beinhaltet insbesondere eine Bestandsanalyse des ÖPNV-Angebots und der Infrastruktur, Schätzungen über den zu erwartenden ÖPNV-Bedarf, Strategien und Maßnahmen zur Organisation des ÖPNV sowie Aussagen zur Angebotsgestaltung und Infrastrukturentwicklung.“<sup>3</sup>

Der Nahverkehrsplan der Stadt Weimar wurde 2021 fortgeschrieben. Ein besonderer Fokus lag auf der Definition für die Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV. Die Fahrzeuge der SWG erfüllen die Standards der Barrierefreiheit vollständig, bei den Haltestellen wird ein hoher Nachholbedarf gesehen und auch zeitlich definiert.

Die Stadt Weimar wird sich in Zusammenarbeit mit der SWG für eine bestmögliche Einhaltung der im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) festgesetzten Frist zur Herstellung vollständiger Barrierefreiheit im ÖPNV einsetzen. Grundsätzlich ist jedoch bereits zum jetzigen Zeitpunkt erkennbar, dass eine vollständig barrierefreie Gestaltung aller Haltestellen bis 2022 aufgrund fehlender Kapazitäten zur Planung, Ausführung und Finanzierung nicht realisierbar ist.

Anders als in den vorherigen Konzeptionen wurden einzelne Potenzialanalysen zu den elf eingemeindeten Ortsteilen der Stadt Weimar durchgeführt, um die Defizite bei der Anbindung der Ortsteile näher definieren zu können. Ein weiterer Fokus lag auf der Untersuchung unterschiedlicher Ticket-Arten, die in den letzten Jahren vermehrt im Zentrum politischer Diskussionen stehen. Für Weimar wurde das 1€-Kurzstreckenticket, das 1€-Tagesticket und das 365€-Ticket nach Vorbild des Wiener Modells untersucht. Zu allen drei Ticketarten lässt sich nur ein geringes Potenzial im Fahrgastzuwachs feststellen, dem gegenüber stehen signifikante Mehrkosten im Betrieb sowie verringerte Einnahmen.

Eine weitere Besonderheit bei der Fortschreibung des NVP waren die umfassenden Beteiligungsformate. An der Kinder- und Jugendbeteiligung von Dezember 2019 bis Februar 2020 haben 1.161 Schülerinnen und Schüler teilgenommen, als einer der Hauptnutzergruppen des ÖPNV. In einer anschließenden Online-Bürgerbeteiligung im Zeitraum vom 6. Juni 2020 bis zum 20. Juli 2020 haben sich 743 Personen beteiligt. Beide Beteiligungsformate wurden in einem Abwägungsprozess bei der Erstellung des Maßnahmen- und Finanzierungskonzept berücksichtigt.

## Verknüpfungspunkte

Als Verknüpfungspunkt werden Haltestellen bezeichnet, an denen verschiedene Umsteigemöglichkeiten bestehen. Zum einen zwischen den Stadtbuslinien, zum anderen aber auch zu anderen Verkehrsmitteln wie Fahrrad, Zug, Car-Sharing oder Regionalbus. Die

---

<sup>3</sup> ThürÖPNVG, §6 Abs.1

zentralen Verknüpfungspunkte der Stadt Weimar bilden der Goetheplatz und der Hauptbahnhof.



Abbildung 16 Verknüpfungspunkt Goetheplatz  
Quelle Stadtverwaltung Weimar

Am Goetheplatz laufen alle Linien zusammen und der Platz gilt als ein bedeutender Umsteigepunkt in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt. Der Busbahnhof des Regionalbusverkehrs liegt etwa 500 m entfernt. Im Norden von Weimar liegt der Hauptbahnhof, der vorrangig in den Zeiten des Berufsverkehrs von allen Stadtbuslinien bedient wird (Abbildung 17).



Abbildung 17 Hauptbahnhof Weimar  
Quelle Stadtverwaltung Weimar

Am Hauptbahnhof besteht die Möglichkeit zum Umstieg auf den Fernverkehr (Bahn, Fernbus, Regionalbus). Der Hauptbahnhof wird in die Bahnhofskategorie 2 eingeordnet und verfügt über eine P&R Anlage (41 Pkw-Stellplätze) sowie über 157 Fahrradstellplätze.

Laut VMT-Rahmenplan werden die Standards der Verknüpfungspunkte Hauptbahnhof (Typ A), Berkaer Bahnhof (Typ B), Goetheplatz (Typ C) und Busbahnhof (Typ C) der Stadt Weimar weitgehend erfüllt.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Vgl. VMT-Rahmenplan 2019, Anlage 4, S.8



Abbildung 18 Berkaer Bahnhof Weimar  
Quelle Stadtverwaltung Weimar



Abbildung 19 Busbahnhof Weimar  
Quelle Stadtverwaltung Weimar

Eine vollständige Übersicht, der zu erbringenden Standards und dem Erfüllungsstand in Weimar, ist in der Anlage 3 gegeben<sup>5</sup>. Eine grüne Hinterlegung bedeutet das Merkmal ist erfüllt, gelb steht für eine teilweise Umsetzung und bei Rot fehlt die Ausstattung.

Das Ziel von WENAMO besteht in der Stärkung der Mobilitätskontenpunkte von Weimar und der Entwicklung verkehrsplanerischer Standards zur nutzerfreundlichen Gestaltung, insbesondere des Hauptbahnhofes und der damit einhergehenden Möglichkeit zur Verlegung des Busbahnhofes in dessen Nähe.

### Alternative Antriebstechnologien

Beim Thema Klimaschutz wird im ÖPNV über verschiedene neue Antriebstechnologien diskutiert. Das Modell batterie-elektrischer Bus wurde 2015 von der SWG innerhalb der Studie „Städteübergreifendes Konzept für elektrisch angetriebene Busse in Thüringer Mittelstädten“ geprüft. Dabei wurde ermittelt, dass für den Ersatz von zwei Diesel-Bussen drei batterie-elektrische Busse benötigt werden, um die Reichweiten der Linie 2 vollständig bedienen zu können.<sup>6</sup> Ohne Fördergelder sind diese Investitionen kaum wirtschaftlich leistbar.

Im Bereich Wasserstofftechnologie ist der Landkreis Weimarer Land gemeinsam mit der Stadt Weimar, als eine von neun Modellregionen in Deutschland, Teil des Förderprojektes „HyStarter“. In diesem Projekt liegt der Fokus auf der Gründung eines Netzwerkes. Die verschiedenen Akteure, die bereits im Bereich des Wasserstoffs aktiv sind, sollen ein gemeinsames Netzwerk bilden, um den Austausch aber auch die Entwicklung voranzutreiben. Die Wasserstofftechnologie bietet sich dabei für Weimar und das Weimarer Land insbesondere an, da die Bauhaus-Universität Weimar mit den Programmen „LocalHy“ und „H2-Well“ bereits in zwei Bundesprogrammen zur Umsetzung regionaler Wasserstofferzeugungs-, nutzungs- und -speichermöglichkeiten involviert ist und daher diesbezüglich ein kompetenter, lokaler Partner ist. Die Möglichkeit sich zur „HyStarter“-

<sup>5</sup> Vgl. VMT-Rahmenplan 2019, S.87

<sup>6</sup> Vgl. E-Bus Studie II, S.80



Der Großteil der Stationen befindet sich im öffentlichen Straßenraum, was nicht in vielen Städten üblich ist. Alle CarSharing Stationen sind mit einer Informationstafel zum Angebot versehen und für die CarSharing Fahrzeuge reserviert.



Abbildung 21 CarSharing Station am August Fröhlich Platz  
Quelle Stadtverwaltung Weimar



Abbildung 22 CarSharing Stellplatz  
Quelle Stadtverwaltung Weimar

In Rücksprache mit dem CarSharing-Anbieter „teil-Auto“ sind die wirtschaftlichen und baulichen Kriterien ausschlaggebend für die Standortwahl. Zu den wirtschaftlichen Kriterien zählen:

- die Auslastung umliegender Standorte
- hoher Bestand an CarSharing-Nutzern im Viertel
- hoher Parkdruck im Quartier
- erwarteter Zuwachs an CarSharing-Nutzern (z.B. durch starke Nachfrage, Lückenschluss zu anderen Standorten)
- Ankermieter und/oder Umsatzgarantie

Objektive bzw. bauliche Kriterien sind:

- die freie Zugänglichkeit ohne Zugangshürden (Tore, Schranken o.ä.)
- gute Einsehbarkeit und Erreichbarkeit (inkl. Lichtverhältnisse - keine Angsträume, Tiefgaragen)
- geringes Schadenrisiko: ausreichende Stellplatzgröße
- gute Zu-/Ausfahrt zwecks Unfallminimierung
- die Möglichkeit, den Standort als CarSharing-Station auszuweisen sowie Fremd-Parker sichtbar abzuweisen
- ausreichende Anfahrbedingungen beim Fahrzeugcheck durch ein Servicemobil
- evtl. die Option, einen Fahrradbügel aufstellen zu können

Wenn ein geeigneter Standort ermittelt wurde und dieser sich im öffentlichen Straßenraum befindet, stellt der Anbieter einen Antrag auf Sondernutzung bei der Stadt Weimar. Daraufhin

werden die verkehrsrechtlichen Aspekte, der Denkmalschutz, die Belange der Verkehrsplanung sowie ggf. die Kriterien der Baumschutzsatzung geprüft.

Das Anbieten von CarSharing Elektrofahrzeugen in der Stadt Weimar, sieht „teilAuto“ als eine weitere Option das Angebot zu ergänzen. Die Bedingungen für E-Fahrzeuge sind aber komplexer: die Lage muss eine überdurchschnittliche Nutzung zulassen und es muss eine exklusive Lademöglichkeit verfügbar sein, bei vergleichbaren Stellplatz- und Nutzungskosten wie für konventionelle Fahrzeuge. Sofern sich geeignete Standorte anbieten, an denen ein wirtschaftlicher Betrieb gewährleistet werden kann, würde „teilAuto“ in Weimar auch Elektrofahrzeuge anbieten.

### 3.7 ELEKTROMOBILITÄT

Aktuell verfügt die Stadt Weimar über 18 Ladestationen mit insgesamt 26 AC- und 4 DC-Ladepunkten mit mindestens 43 kW Ladeleistung (Abbildung 23).

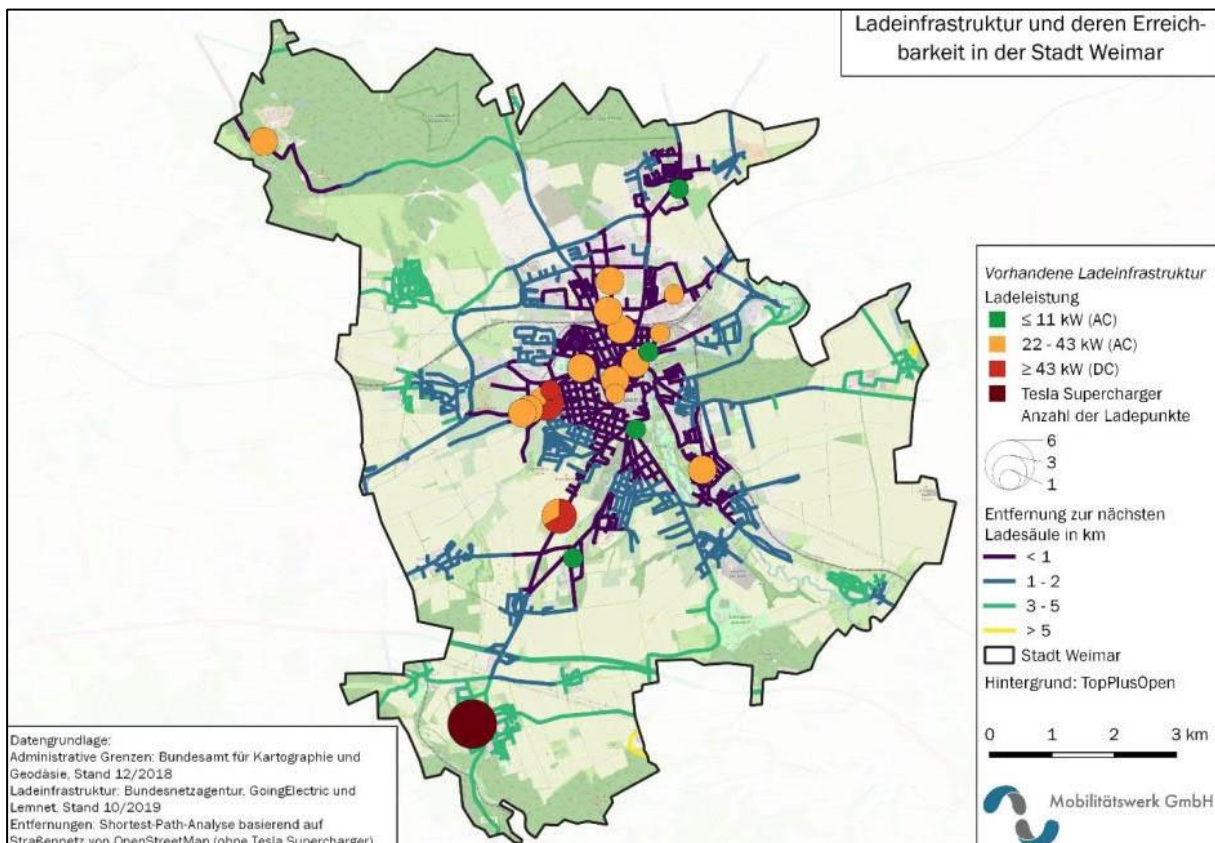


Abbildung 23 Ladeinfrastruktur und deren Erreichbarkeit in der Stadt Weimar  
 Quelle Entwurf Ladeinfrastrukturkonzept für die Stadt Weimar

Die Stadt Weimar hat eine Vollförderung zur Erstellung eines „Standortkonzeptes Ladeinfrastruktur“ erhalten. Die Erstellung dieses Konzeptes soll dazu dienen, eine einheitliche Handlungsleitlinie bei der Genehmigung und Förderung von Elektro-Ladeinfrastruktur im Gebiet der Stadt Weimar vorweisen zu können. Ziel ist die Entwicklung und Förderung eines diskriminierungsfreien Ladeinfrastrukturangebotes für Elektrofahrzeuge



aller Art und für Elektrofahrräder im öffentlichen sowie ergänzend im halböffentlichen Raum. Die Fertigstellung des Konzeptes ist für 2021 geplant.

Die Stadtverwaltung besitzt bereits zwei Hybrid-Fahrzeuge und fünf mit Gas betriebene Fahrzeuge. Derzeit wird, unabhängig vom Ladeinfrastrukturkonzept, die sukzessive Umstellung der Fahrzeugflotte auf Elektrofahrzeuge geprüft. Es ist geplant, auf dem Gelände der Schwanseestraße 17, sechs Ladestationen mit 12 Ladepunkten zu errichten.

Zudem wuchs der städtische Fuhrpark im Jahr 2019 um elf E-Bikes. Sieben davon wurden durch die Stadtwerke Weimar Stadtversorgungs-GmbH gesponsert und vier E-Bikes wurden durch das Programm „Klima Invest“ des Thüringer Ministeriums für Umwelt, Energie und Naturschutz (TMUEN) gefördert.

Der Kommunalservice Weimar besitzt derzeit fünf Elektrofahrzeuge und plant jedes Jahr die Anschaffung von zwei weiteren E-Fahrzeugen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Elektromobilität nicht für jedes Einsatzfahrzeug geeignet ist. Dies betrifft bspw. Nutzfahrzeuge, die schwere Lasten bewegen müssen.

### 3.8 CITYLOGISTIK

#### Entwicklung allgemein

Wie in jeder Stadt stellt der Lieferverkehr die Grundversorgung für die Gewerbe- und Handeltreibenden sicher. Zum Thema Citylogistik gibt es noch keine Konzeptionen oder Zielvorgaben der Stadt Weimar.

Die Entwicklung des urbanen Güterverkehrs wird durch die starke Zunahme des kleinteiligen Lieferverkehrs auf der sogenannten „letzten Meile“ bestimmt. Vor allem die Bedeutung der sogenannten Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP-Dienste) ist steigend. Die Branche verzeichnete in den letzten Jahren ein stetiges Wachstum (Abbildung 24).

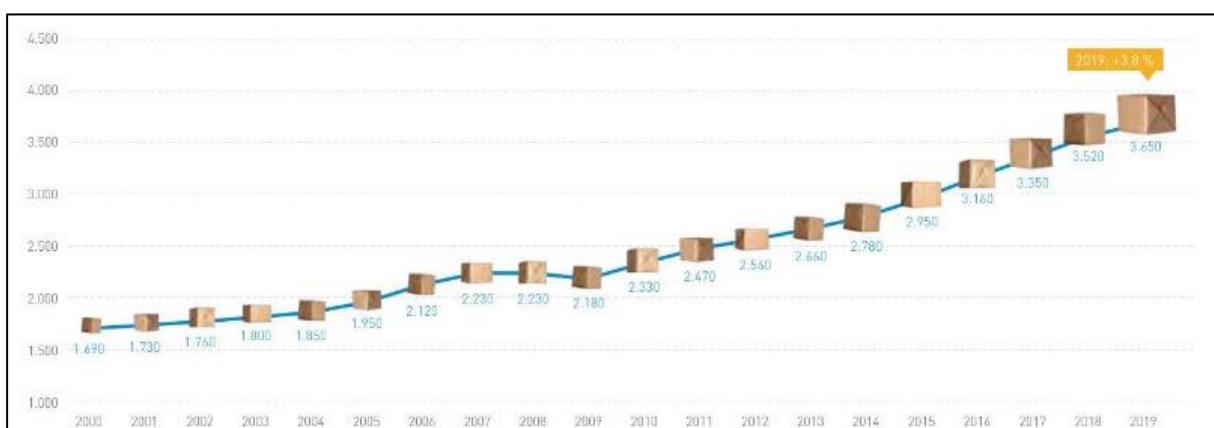


Abbildung 24 Sendungsvolumen im deutschen KEP-Markt (2000 bis 2019, in Mio. Sendungen)  
Quelle KEP-Studie 2019

Auch die Corona-Pandemie wird auf dieses Wachstum eher einen positiven Einfluss haben, da sich die KEP-Dienste als systemrelevant gezeigt haben. Durch Schließungen im Einzelhandel

wurde vermehrt auf den Online-Handel zurückgegriffen oder Einzelhandelsgeschäfte haben auf den Online-Service umgestellt.

Die täglichen Lieferverkehre sind notwendig und in Zeiten von Same-Day-Delivery Bestandteil einer stetig wachsenden Dienstleistung. Daher strebt die Stadt Weimar eine Optimierung und umweltfreundlichere Gestaltung der innerstädtischen Güterverkehre an. Das betrifft neben den Fahrten der KEP-Dienstleister auch städtische und private Transportwege. Diese gilt es effizienter bzw. emissionsärmer zu gestalten und nach Möglichkeit zu bündeln.

Sogenannte Mikro-Depots können zur Sammlung von Paketen dienen, die dann per Lastenrad, zu Fuß o.ä. ausgetragen werden. Solche Sammelstellen können sich in Form von Containern, abgestellten Nutzfahrzeugen oder geeigneten Immobilien in Innenstadtnähe befinden. In Weimar gibt es aktuell noch keine Mikro-Depots.

Ein ähnliches Konzept hat die deutsche Post DHL Group bereits durch die Packstationen deutschlandweit etabliert. Die Pakete werden zu den Stationen geliefert und der Empfänger muss sich diese selbstständig abholen. In Weimar gibt es aktuell 5 Packstationen. Eine davon befindet sich in der Nähe zur Innenstadt in der Gerhart-Hauptmann-Straße. Die Stationen sind an den Dienstleister DHL gebunden. Mikro-Depots hingegeben sollten für jegliche Paketdienstleister zur Verfügung stehen.

## Stadt Weimar

Im Innenstadtbereich hat die Stadt Weimar bereits temporäre oder dauerhafte eingeschränkte Halteverbote (VZ 286) ausgewiesen, die als Lieferzonen genutzt werden können.



Abbildung 25 Eingeschränktes Haltverbot Hummelstr.  
Quelle Stadtverwaltung Weimar



Abbildung 26 Eingeschränktes Haltverbot Graben  
Quelle Stadtverwaltung Weimar

Im verkehrsberuhigten Bereich sind Liefervorgänge auch außerhalb gekennzeichneten Flächen nach §42 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) erlaubt (Abbildung 5).

Problematisch wird der zunehmende Lieferverkehr im Bereich der Fußgängerzone gesehen. Bisher gibt es, wie in Kapitel 3.2 beschrieben, unterschiedliche Regelungen für den Lieferverkehr in der FGZ. Besonders im Bereich vom Frauenplan rückt der Fußgänger aufgrund

des zahlreichen motorisierten Verkehrs in den Hintergrund. Deshalb wird von Seiten der Stadt Weimar dringend Handlungsbedarf gesehen, um den Fußverkehr wieder in das Zentrum des Nutzungsanspruches einer Fußgängerzone zu rücken.

Wenn für die gesamte Fußgängerzone beispielsweise eine einheitliche Lieferzeit definiert wird, ergeben sich neue Rahmenbedingungen für den Lieferverkehr aber damit auch neue Chancen im Bereich alternativer Belieferungsformen wie Cargo-Bikes/Lastenfahrrädern.

In Erfurt gilt seit dem 1. Januar 2014 eine Lieferzeitbegrenzung in den Fußgängerzonen. Laut Rücksprachen mit der Stadtverwaltung Erfurt werden die Pakete seitdem vermehrt über Sackkarren in der Fußgängerzone verteilt.

Einige kleine Unternehmen in Weimar sind schon auf eine umweltfreundliche Mobilität bei Ihren Liefervorgängen umgestiegen und beliefern mit Lastenfahrrädern Ihre Kunden. Das Geschäft „Röstbrüder“ hat während den Einschränkungen durch die Corona-Pandemie im März 2020 Lieferungen innerhalb der Stadt mit einem geliehenen Lastenrad zugestellt. Nach Aussagen der Geschäftsführer Collin und Vincent Höckendorf konnten die Lieferungen deutlich komfortabler und schneller als mit dem Auto zugestellt werden. Die aktuellen Fördermöglichkeiten möchten die beiden Brüder nutzen und denken über die Anschaffung eines eigenen Lastenrades nach (Abbildung 27).



Abbildung 27 Vincent Höckendorf, Röstbrüder liefern mit dem Lastenrad  
Quelle Röstbrüder

Auch das Geschäft „Brotklappe“ hat sich für die Belieferungen der zweiten Filiale sowie den Kundenlieferungen in der Stadt und den Ortsteilen ein elektrisches Lastenfahrrad angeschafft. Das Unternehmen besitzt zusätzlich einen Lkw für Lieferungen, dieser wird jedoch vorrangig in den Abendstunden verwendet. Aufgrund der Vielzahl an Lieferungen und den positiven Erfahrungen wurde ein zweites Lastenrad beschafft. Dabei wurden die Fördermöglichkeiten der Kleinserien-Richtlinie für Schwerlastenräder genutzt. Täglich radelt Yaman Zayat 20 km mit dem Lastenrad. Laut seinen Aussagen beliefert er mit dem Lastenrad effektiver, findet einfacher Abstellmöglichkeiten und die Lieferung ist zudem klimaneutral.



Abbildung 28 Brotklappe liefert mit dem Lastenrad  
Quelle Brotklappe

### 3.9 DIGITALISIERUNG

Im Mobilitäts- und Verkehrssektor stellen Daten die Grundlage aller planerischen und operativen Entscheidungen dar. Dabei können die Daten einen Blick zurück (z.B. auf das Unfallgeschehen), einen Blick auf die aktuelle Situation (z.B. auf die Verkehrslage) oder einen Blick in die Zukunft (z.B. über Modellrechnungen) werfen. Aktuell beteiligt sich die Stadt Weimar bereits an einer regelmäßigen, umfassenden Erhebung des Mobilitätsverhaltens mittels Teilnahme an der Studie „Mobilität in Städten – SrV“ und stellt über das Sachgebiet Statistik aktuelle Daten zu allen Gebieten des sozialen und gesellschaftlichen Lebens bereit, welche wichtige Informationen für die Planung von Infrastruktur darstellen. Darüber hinaus nutzt die Stadt Weimar momentan allerdings kaum die Potenziale sensorbasierter Datenerfassungen, die einen deutlichen Mehrwert zur Beurteilung der IST-Situation und für agile Planungsentscheidungen liefern können. Dies ist insbesondere wichtig für die Durchführung und Auswertung von Verkehrsversuchen, denn nur durch dynamische Datenerfassung können aussagefähige Vorher-Nachher-Betrachtungen angestellt werden.

In diesem Kontext ist die enge Kooperation der Stadt Weimar mit der Bauhaus-Universität Weimar, Professur Verkehrssystemplanung, von besonderer Bedeutung, da sich die Universität in zahlreichen anwendungsorientierten Forschungsprojekten mit der Digitalisierung des Mobilitäts- und Verkehrssektors auseinandersetzt. Aktuell ist hierbei insbesondere das vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie geförderte Projekt Bauhaus.MobilityLab (ca. 15 Mio. € Projektvolumen, Laufzeit 04/2020 – 03/2023) zu nennen, welches ein plattformbasiertes Reallabor für Mobilität, Logistik und Energie in der Thüringer Landeshauptstadt Erfurt aufbaut und dort die Anwendung von Technologien der Künstlichen Intelligenz im städtischen Kontext erprobt. Die Daten, Verfahren, Werkzeuge und Ergebnisse dieser Arbeiten können über die beschriebene Kooperation auch die Stadt Weimar bei dringend notwendigen Schritten im Digitalisierungsprozess unterstützen.

### 3.10 BETRIEBLICHES MOBILITÄTSMANAGEMENT

Moderne Verkehrsplanung sollte sich durch eine engere Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger mit gut ausgebauten Schnittstellen definieren und die Stärken der einzelnen Verkehrsträger sinnvoll kombinieren. Betriebliches Mobilitätsmanagement ist eine Möglichkeit verschiedenste Mobilitätsträger effektiv miteinander zu verknüpfen. Die strikte und bedarfsorientierte Organisation von Mobilität bietet für Firmen, Institutionen und Organisationen ein großes Potential zur Einsparung von Kosten. Durch eine optimale Ausnutzung des eigenen Fuhrparks und die Ergänzung durch weitere Mobilitätsangebote lässt sich der Bestand an bereitzustellenden Fahrzeugen verringern. Mit der Einbeziehung des Weges zur Arbeit in das betriebliche Mobilitätsmanagement lässt sich die Verfügbarkeit an Mitarbeitern sicherstellen. Angesichts der Abhängigkeit Weimarer Firmen von Pendlern und weiter steigenden Preisen für Mobilität ist dies ein oft unterschätzter Faktor.

Neben der Organisation und Koordination der verschiedenen Mobilitätsträger spielt die Kommunikation und Information eine große Rolle. Dies stärkt nicht zuletzt das Bewusstsein für umweltfreundliches Verhalten bei der Bevölkerung und den Unternehmen. Das Nutzen verschiedener Verkehrsmittel und die Entwicklung hin zum multimobilen Menschen ist ein wichtiger Schritt zu einer nachhaltigen Mobilität.

Die Möglichkeiten sind vielfältig vom Job-Ticket, über die Etablierung einer Mitfahrbörse, bis zum Job-Bike.

#### Stadtverwaltung Weimar

Derzeit gibt es in der Stadtverwaltung Weimar kein Konzept für ein betriebliches Mobilitätsmanagement. Im Bereich des Job-Tickets, Job-Bikes und Optimierung der Fahrzeugflotte gibt es aber erste Ansätze.

Die Stadtverwaltung war nach Aussagen der SWG der einzige Vertragspartner für das Job-Ticket Angebot in Weimar, der entsprechenden Rahmenvertrag lief aber zum 31.12.2020 aus. Das Job-Ticket wurde mit drei Prozent Rabatt angeboten und es wurde kein Arbeitgeberzuschuss gezahlt. Im City Tarif Weimar beliefen sich die Kosten für das Abo Plus dadurch auf 47,43 €. Dieses Angebot nutzten 16 Beschäftigte.

Am 13. Dezember 2020 gab es durch den VMT Anpassungen der Modalitäten des Job-Tickets. Vor der Anpassung konnten Unternehmen nur ein Vertrag für das Job-Ticket abschließen, wenn mindestens 10 Beschäftigte dieses Angebot in Anspruch nehmen und ein Arbeitgeberzuschuss war nicht zwingend notwendig. Seit Dezember 2020 sind diese Verträge bereits ab 5 Beschäftigten möglich, jedoch ist ein Arbeitgeberzuschuss zwingend erforderlich. Die Rabatte belaufen sich bei einer Arbeitgeberbeteiligung von mindestens 5 € auf 10 % und bei einer Arbeitgeberbeteiligung von 20 € auf 15 %. Nach diesen Änderungen ist das Job-Ticket auch für kleiner Unternehmen attraktiv und sollte daher mehr beworben werden. Für die Stadtverwaltung muss aktuell intern geprüft werden, ob dieser Arbeitgeberzuschuss von

mindestens 5 € tariflich sowie haushälterisch umsetzbar ist, um das Job-Ticket wieder anbieten zu können.

Abstimmungen zum Job-Bike haben ergeben, dass aufgrund der Tarifverträge das übliche Leasingmodell mit Abschreibung über den Lohn nicht möglich ist. Den Beschäftigten kann aber ein Privatleasing von Fahrrädern angeboten werden. Die Stadtverwaltung hat mit dem Leasingvertrag an sich nichts zu tun, außer die Information über dieses Angebot an die Beschäftigten weiterzugeben. Die Leasingrate zahlt der Beschäftigte dann von seinem Nettolohn.

Fahrgemeinschaften werden durch Mitfahrportale o.ä. derzeit nicht gefördert. Es gibt lediglich die Möglichkeit einen Mitarbeiterparkplatz in der Schwanseestraße 17 zu mieten. Insgesamt verfügt die Stadt über 35 Mitarbeiterstellplätze, die alle vermietet sind. Es gibt eine Warteliste auf die Stellplätze mit etwa 20 Personen. Die Kosten für einen Stellplatz belaufen sich auf monatlich 25,00 €. Seit Januar 2021 wird auf den Preis noch die Mehrwertsteuer erhoben, sodass sich die monatlichen Kosten auf 29,75 € erhöht haben. Im Vergleich zum Job-Ticket, ist dieser Preis noch gering.

Die Stadtverwaltung hat einige Fahrradabstellanlagen bereitgestellt. Davon sind aber nur wenige mit einem Witterungsschutz versehen.

Als positives Signal können die Anschaffung der E-Bikes 2019 und die geplante Anschaffung weiterer E-Pkw als Dienstfahrzeuge gedeutet werden. Denn auch die Optimierung der Fahrzeugflotte ist Bestandteil eines betrieblichen Mobilitätsmanagements. Pro E-Bike wurden innerhalb des ersten Jahres im Durchschnitt etwa 300 km zurückgelegt. Wenn davon ausgegangen wird, dass diese Fahrten sonst mit einem Pkw zurückgelegt wurden wären, konnten pro E-Bike etwa 100 kg CO<sub>2</sub> eingespart werden.

Derzeit verwaltet der zentrale Service der Stadtverwaltung 27 Dienstfahrzeuge (4 Transporter, 23 Pkw). Jährlich legt jedes Fahrzeug etwa 5.000 km zurück. Wenn von 250 Arbeitstagen ausgegangen wird, ergeben sich täglich im Durchschnitt ca. 20 km pro Fahrzeug. Auf dieser Strecke ist der Einsatz von Elektrofahrzeugen oder auch E-Bikes möglich. Vom Grünflächen- und Friedhofsamt werden 9 weitere Fahrzeuge verwaltet (1 Pkw, 3 Transporter, 3 Multicars, 4 Minikipper und 2 Leichenwagen), die insbesondere zur Instandhaltung der Friedhofs- und Grünflächenanlagen dienen. Ein Umstieg auf Elektrofahrzeuge bei diesen spezifischen Fahrzeugen bedeutet hohe Investitionskosten.

Zusammenfassend gibt es bereits einige Angebote, diese sollten weiter optimiert werden, um einen Anreiz zum Umstieg auf andere Verkehrsmittel zu bieten. Die Stadtverwaltung sollte in jedem Fall mit gutem Beispiel vorangehen und ein Vorbild für andere Betriebe in Weimar sein. Auch wenn einige größere Betriebe in Weimar bereits erste Ansätze umgesetzt haben (bspw. Sophien- und Hufeland-Klinikum Job-Rad-Leasing).

## Unternehmen in Weimar

Der Stadtverwaltung Weimar liegen zum Thema Betriebliches Mobilitätsmanagement in anderen Unternehmen in Weimar keine Untersuchungen oder andere Informationen vor. Durch die Online-Gewerbebeteiligung wurde ein aktueller Stand der Unternehmen abgefragt. Dabei wurde auch gefragt welche Mobilitätsangebote perspektivisch für die Unternehmen interessant sein könnten.

### 3.11 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

Das Straßennetz im Gebiet der Stadt Weimar umfasst Autobahn, Bundesstraßen, Landesstraßen, Kreisstraßen, Gemeinde-/ Stadtstraßen, Wege sowie touristische Radrouten. Eine Übersicht zu den jeweiligen Streckenlängen gibt die nachfolgende Tabelle 2.

*Tabelle 2 Streckennetz der Stadt Weimar (Stand 2018)*  
*Quelle Stadtverwaltung Weimar*

Straßentypen in Weimar		Streckenlänge
Autobahn	A4	3,5 km
Bundesstraßen	B7, B85	16,1 km
Landesstraßen	L1054, L2161	5,7 km
Kreisstraßen	K600, K601, K512	16,4 km
Gemeinde-/ Stadtstraßen		244,9 km
Wege		11,2 km
touristische Radrouten	Laura-Radweg, Ilmtal-Radweg, Feininger-Radweg, Thüringer Städtekette	49,5 km

Der Kraftfahrzeugbestand der Stadt Weimar beträgt 35.493 Fahrzeuge (Stand 01.01.2020). Davon sind 30.923 Pkw. 2020 waren 1.630 elektrifizierte Pkw (E-Pkw) in Weimar zugelassen, jedoch befinden sich 1.500 Fahrzeuge als Car-Sharing Fahrzeuge des Unternehmens „We Share“ in Berlin. Demzufolge kann von 130 E-Fahrzeugen in Weimar ausgegangen werden, dies entspricht einem E-Pkw-Anteil von 0,42 %.

Die Stadt Weimar verfügt über 29 Lichtsignalanlagen mit und 19 Lichtsignalanlagen ohne Anschluss an den zentralen Verkehrsleitreechner. Der Großteil der Anlagen wird von der Stührenberg GmbH gewartet. Es gibt aber auch Anlagen von anderen Herstellern bzw. Wartungsfirmen wie Siemens, S+B Signal- und Beleuchtungstechnik GmbH und Swarco Holding. Die Lichtsignalanlagen am Stadt Ring und entlang der B7 haben eine sogenannte „grüne Welle“, jedoch wird diese durch Bevorrechtigung des ÖPNV und Rettungsdienste oft unterbrochen.

Über ein umweltorientiertes Verkehrsmanagement (UVM) verfügt die Stadt aktuell noch nicht. 2019 wurde ein Gesamtkonzept zur Einführung eines UVM erstellt. Sollte das UVM in der Stadt Weimar etabliert werden, würde sich eine Integration eines dynamischen

Infosystems Parken und Leiten anbieten. Die Stadt Weimar hatte sich für das Fördermittelprogramm Europäischer Fonds für regionale Entwicklung beworben, aber 2020 eine Ablehnung erhalten. Mittlerweile gibt es neue Förderprogramme, auf die sich die Stadt Weimar bewerben könnte, wie bspw. die Förderrichtlinie Klima Invest - Kommunale Klimaschutz- und Klimafolgenanpassungsmaßnahmen.

### 3.12 RUHENDER VERKEHR

Mit der Anpassung des Angebotes im Bereich des ruhenden Verkehrs hat die Stadt Weimar die Möglichkeit regulierend durch Push- sowie Pull-Maßnahmen auf den Verkehr einzuwirken. Derzeit wird diese Möglichkeit nur sehr geringfügig genutzt. Im Innstadtbereich gibt es vorrangig Bewohnerparkzonen und gebührenpflichtige Stellplätze. Dabei nimmt die Bewirtschaftung vom Stadtinneren nach außen ab.

Im Jahr 2019 hat ein studentisches Projekt in der Schützengasse auf ein verbreitetes Problem der Parkraumbewirtschaftung aufmerksam gemacht. Bei der Aktion „Weimar parkt um!“ wurden 4 Parkplätze am 24.04.2019 in der Schützengasse gesperrt und als Aufenthaltsfläche genutzt. In dieser Straße gibt es ein Parkhaus, dass bisher nicht voll ausgelastet ist und im selben Preisniveau liegt, wie die Stellplätze am Straßenrand.



Abbildung 29 Projekt „Weimar parkt um!“  
Quelle Marco Fedior, Bauhaus-Universität Weimar



Abbildung 30 Absolutes Halteverbot  
Quelle Marco Fedior, Bauhaus-Universität Weimar

Immer häufiger spielt die Thematik der Flächengerechtigkeit in Städten eine wichtige Rolle. Der Platzbedarf eines Pkw-Stellplatzes entspricht etwa 10 Fahrrad-Stellplätzen (5 Anlehnbügel). Die Umverteilung oder Neuverteilung dieser Flächen birgt jedoch ein großes Konfliktpotenzial zwischen den verschiedenen Nutzungsansprüchen.

Auch die Aktion „Weimar parkt um!“ des studentischen Kurses „bauhaus.mobil“ stieß in der Bevölkerung sowohl auf Zustimmung, als auch auf Gegenwind.



Deutschland ist durch die zahlreichen Automobilhersteller eine Autonation und in der Verkehrspolitik der letzten Jahre hatte der Pkw immer eine Art Sonderstellung. Dabei wird vor allem das Parken in der Bevölkerung als eine selbstverständliche günstige Dienstleistung angesehen. Die folgende Abbildung soll verdeutlichen, welche unterschiedlichen Kosten in Weimar für dieselbe Flächengröße, bei unterschiedlicher Nutzung veranschlagt werden (Abbildung 31).



Abbildung 31 Vergleich täglicher Kosten in Weimar für unterschiedliche Nutzungen

Quelle \*Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt)

\*\*Sondernutzungsgebührensatzung der Stadt Weimar 2020

## Bewohnerparken & Quartiersgaragen

Im Straßenverkehrsgesetz (StVG) §6 Abs. 14 wird das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ermächtigt Rechtsverordnungen über die Beschränkung des Haltens und Parkens zugunsten von Bewohnerinnen und Bewohnern städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel zu erlassen. In der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) § 45 Abs. 1b wird die Straßenverkehrsbehörde ermächtigt die notwendigen Anordnungen zur Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Bewohnende durchzuführen. In der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) vom 25.01.2011 wurde unter der Gebührennummer 265 für die Ausstellung eines Bewohnerparkausweises ein Gebührenrahmen von 10,20 € bis 30,70 € pro Jahr vorgegeben. Ein Bewohnerparkausweis für ausgewiesene Bewohnerparkzonen kann bei der Stadtverwaltung Weimar beantragt werden und kostet 30,60 € pro Jahr. Im Vergleich zu anderen europäischen Städten liegen deutsche Städte damit weit zurück (Abbildung 32).

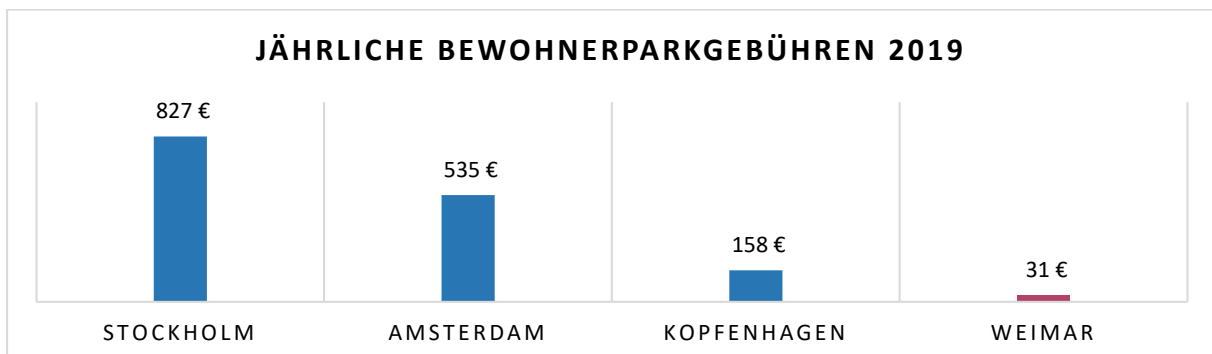


Abbildung 32 Jährliche Bewohnerparkgebühren in ausgewählten europäischen Städten (2019)

Quelle Statista 2019

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt plant das Land Thüringen eine Änderung der Thüringer Zuständigkeitsordnung Straßenverkehr. Hier ist u. a. geplant die „Weiterübertragung der Ermächtigung aus § 6a Abs. 5a Straßenverkehrsgesetz zur eigenständigen Regelung der Gebührensätze für Bewohner-Parkausweise auf die Straßenverkehrsbehörden“. Damit wären dann zukünftig die Gebühren durch die Straßenverkehrsbehörden im Rahmen der Aufgaben des übertragenen Wirkungskreises festzulegen. Somit haben die Kommunen mehr Handlungsfreiheiten bei der Ausgestaltung der Gebühren für Bewohnerparken.

Die Stadt Weimar hat aktuell zwei Bewohnerparkzonen ausgewiesen. Die Bewohnerparkzone Altstadt erstreckt sich über den gesamten erweiterten Innenstadtbereich (Abbildung 4) und die Bewohnerparkzone L gilt für Bewohnende der Henßstraße, Thomas-Müntzer-Straße 1 bis 11b, 2 bis 18 und Trierer Str. 1 bis 20. Derzeit gibt es in der Bewohnerparkzone Altstadt ca. 600 Bewohnerparkplätze, jedoch wurden Stand 24.07.2020 rund 871 Bewohnerparkausweise ausgegeben. Daher ist die Auslastung der Bewohnerstellplätze in der Altstadt bei fast 150 %. In der Bewohnerparkzone L wurden 35 Parkausweise ausgegeben und es stehen ca. 40 Bewohnerstellplätze zur Verfügung.

In der Stadt wird unterschieden zwischen reinen Bewohnerparkplätzen, einer Mischform und einer Wechselform. Bei der Mischform können Bewohnende mit Parkausweis stehen und das Parken mit einem Parkschein ist von 8 Uhr bis 20 Uhr erlaubt. Bei der Wechselform ist das Bewohnerparken von 20 Uhr bis 8 Uhr und das Parken mit Parkschein von 8 Uhr bis 20 Uhr möglich.

In der Altstadt gibt es 2.073 Haushalte (Stand 31.12.2019) und 1.348 gemeldete Pkw (Stand 01.01.2020). Daraus ergibt sich ein Wert von 0,65 privaten Pkw pro Haushalt. Die Altstadt liegt demzufolge unter dem Durchschnitt von Weimar, der laut SrV-Erhebung bei 0,88 privaten Pkw pro Haushalt liegt<sup>7</sup>.

Eine Reduzierung des öffentlichen Parkraumes zugunsten von Bewohnerstellplätzen ist laut der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen unter Berücksichtigung folgender Punkte möglich: „Innerhalb eines Bereiches mit Bewohnerparkvorrechten dürfen werktags von 9 Uhr bis 18 Uhr nicht mehr als 50 %, in der übrigen Zeit nicht mehr als 75 % der zur Verfügung stehenden Parkfläche für die Bewohner reserviert werden. In kleinräumigen Bereichen mit Wohnbebauung, in denen die ortsangemessene Ausdehnung wesentlich unterschritten wird, können diese Prozentvorgaben überschritten werden, wenn eine Gesamtbetrachtung der ortsangemessenen Höchstaudehnung wiederum die Einhaltung der Prozent-Vorgaben ergibt.“<sup>8</sup>

---

<sup>7</sup> Vgl. SrV 2018, Tab. 2.1

<sup>8</sup> VwV-StVO, zu § 45, Abs. X, Nr. 4

In Abbildung 33 ist die ungefähre Verteilung der öffentlichen Stellplätze in der Innenstadt nach den unterschiedlichen Bewirtschaftungsformen dargestellt.

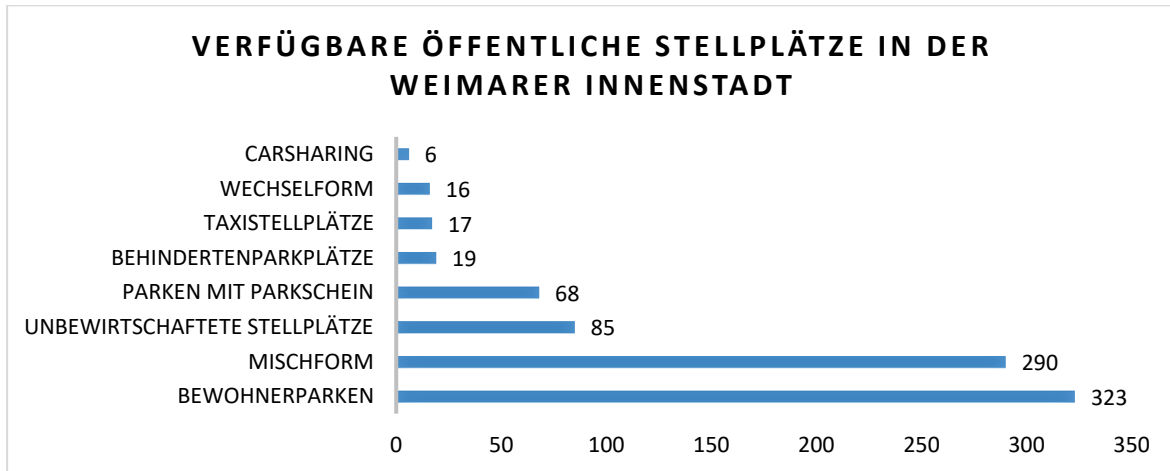


Abbildung 33 Verfügbare öffentliche Stellplätze in der Innenstadt  
Quelle Stadtverwaltung Weimar

Ohne CarSharing, Taxi und Behindertenparkplätze stehen ca. 782 Stellplätze zur Verfügung. Davon sind in der Zeit von 8 Uhr bis 20 Uhr ca. 41 % und ab 20 Uhr bis 8 Uhr durch die Misch- und Wechselform etwa 80 % der Stellplätze für die Bewohnenden reserviert. Dadurch ergibt sich sowohl am Tag als auch in den Abendstunden kaum bis kein Handlungsrahmen für die Anpassung der Stellplätze zugunsten des Bewohnerverkehrs. Alternativ könnten die öffentlichen Stellplätze in der Altstadt reduziert werden und für die Bewohnenden Quartiersgaragen errichtet werden.

Im Rahmen einer Machbarkeitsuntersuchung wurden im Jahr 2011 folgende Standorte für den Bau einer Tiefgarage/Quartiersgarage untersucht:

- Zeughof
- Teichplatz
- Herderplatz
- Bornberg
- Marktstraße/Rittergasse
- Markt
- Hotel Elephant

Bei allen Standorten konnte, aufgrund von technischen Schwierigkeiten oder mangelnder Wirtschaftlichkeit, keine uneingeschränkte Empfehlung für eine weitere Planung gegeben werden. Aus der Untersuchung geht hervor, dass für bestimmte Nutzergruppen Bedarf in der Innenstadt gesehen wird, in erster Linie für Bewohnende oder sonstige Anlieger. Öffentliche Stellplätze für den allgemeinen Bedarf (Kunden, Besuchende, Touristen) sind nach der damaligen Erhebung in ausreichender Anzahl und zumutbarer Entfernung zur Innenstadt vorhanden. Eine Tiefgarage sollte sich daher allein auf die Nutzergruppe der Bewohnenden sowie sonstige Anlieger konzentrieren, wie auch in den Zielen des VEP verankert wurde.

Der Teichplatz sowie die angrenzenden Bauflächen wurden bereits mit einer Tiefgarage unterbaut. Die Baufläche des Hotel Elephant wird voraussichtlich für den Eigenbedarf des

Hotels benötigt. Der Herderplatz wurde aufwändig saniert und eine nachträgliche Unterbauung ist aktuell nicht realistisch. Weitere mögliche Flächen, die in die Untersuchungen mit aufgenommen werden könnten, sind der Rollplatz, Goetheplatz und Graben.

### Bewirtschaftete Parkplätze

In der Gebührenordnung vom 01.01.2021 für Parkscheinautomaten im Stadtgebiet Weimar werden die bewirtschafteten Bereiche in die Zone I und Zone II gegliedert.

Tabelle 3 Gebührenordnung Zone I und Zone II  
Quelle Stadtverwaltung Weimar

Parkdauer	Zone I	Zone II					
		P&R Sackpfeife	Parkplatz Berkaer Str./ Friedhof	Karl-Haußknecht-Str.	Parkplatz Hermann-Brill-Platz	Parkplatz Belvedere	Bauhaus-str.
½ h	1,20 €	-	-	0,60 €	-	0,60 €	0,60 €
1 h	1,80 €	Pro Stunde	1,20 €	1,20 €	-	1,20 €	1,20 €
1 ½ h	3,00 €		2,40 €	2,40 €	-	2,40 €	2,40 €
2 h	3,60 €		1,20 €	3,00 €	3,00 €	-	3,00 €
Tagesgebühr	-	4,20 €	6,00 €	6,00 €	12,00 €	6,00 €	6,00 €

Zone II gilt am Parkplatz „Sackpfeife“ (P&R), Parkplatz Berkaer Straße/ Friedhof, Parkraum Karl-Haußknecht-Straße, Parkplatz Hermann-Brill-Platz (nur für Wohnmobil o.a., Pkw kostenfrei), Parkraum Bauhausstraße und Parkplatz Belvedere an den Tagen Freitag, Samstag, Sonntag und an Feiertagen. An den restlichen bewirtschafteten Bereichen gilt die Gebührenordnung der Zone I. In beiden Zonen können Fahrzeuge mit E-Kennzeichen kostenfrei für die Höchstparkdauer geparkt werden. Die Höchstparkdauer in der Zone I beträgt zwei Stunden (Abbildung 34) und in Zone II ein Tag (Abbildung 35).



Abbildung 34 Parkscheinautomat Zone I  
Quelle Stadtverwaltung Weimar



Abbildung 35 Parkscheinautomat Zone II  
Quelle Stadtverwaltung Weimar

Im Verkehrsentwicklungsplan 2008 (VEP) der Stadt Weimar ist eine Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung bei Bedarf vorgesehen und kann auch darüber hinaus weiter ausgeweitet werden.

### Rollplatz

Der Rollplatz (Abbildung 36) liegt im Jakobsviertel der Altstadt und wird mit 77 Stellplätzen vorrangig als Parkplatz genutzt. Davon werden 58 als bewirtschaftete Parkplätze der Zone I genutzt und 19 als reine Bewohnerstellplätze. Der Rollplatz ist der letzte Platz in der Weimarer Innenstadt, der noch nicht saniert wurde.



Abbildung 36 Luftbild Rollplatz  
Quelle Stadtverwaltung Weimar

Im Verkehrsentwicklungsplan 2008 wurde bereits als Maßnahme die Umgestaltung des Rollplatzes mit einer Reduzierung der Stellplatzkapazität formuliert: „Ein erhöhter Bedarf an Stellplätzen für Bewohnerparken empfiehlt die kurzfristige Mischnutzung der Stellplätze durch Kurzparker und Bewohner sowie in einem nächsten Schritt die Neugestaltung des Platzes mit deutlich geringerem Stellplatzangebot mit ggf. reinem Bewohnerparken.“<sup>9</sup> Die Mischnutzung des bewirtschafteten Parkraumes wurde bereits umgesetzt. Konkrete Pläne für eine Umgestaltung liegen noch nicht vor. Eine studentische Parkraumanalyse von 2019 belegt, dass der Platz vorrangig von Bewohnenden genutzt wird. Jedoch könnten öffentliche Stellplätze nicht alleinig dem Bewohnerparken vorgehalten werden laut VwV-StVO zu §45, Abs. X, Nr. 4.

## Handyparken

Seit dem 24. September 2019 können gebührenpflichtige Parkplätze auch per Smartphone-Applikation (EasyPark, ParkNow, Park and Joy, moBiLET, Yellowbrick/flowbird oder paybyphone) bezahlt werden (Abbildung 37). Die Stadt hat 2019 eine Kooperation mit „smartparking“ vereinbart.

<sup>9</sup> VEP 2008, S.85



Abbildung 37 Information Handyparken  
Quelle Stadtverwaltung Weimar

## Tiefgaragen & Parkhäuser in Weimar

In der Stadt Weimar gibt es aktuell vier Tiefgaragen und ein Parkhaus. Die Tiefgarage am Congress-Centrum neue Weimarahalle verfügt über 86 Stellplätze. Bei Veranstaltungen oder Tagungen kann es zu Einschränkungen der öffentlichen Nutzung kommen. Der Betreiber Cologne Parkhaus-Service GmbH bietet im Parkhaus „Hauptpost“ 300 Stellplätze und in der Tiefgarage „Am Goethehaus“ 380 Stellplätze an. Die Tiefgarage Schützengasse am Schillerkaufhaus wird von der Konsumgenossenschaft Weimar eG betrieben und bietet 60 Stellplätze. Die mit Abstand größte Tiefgarage ist am Atrium mit 800 Stellplätzen zu finden.

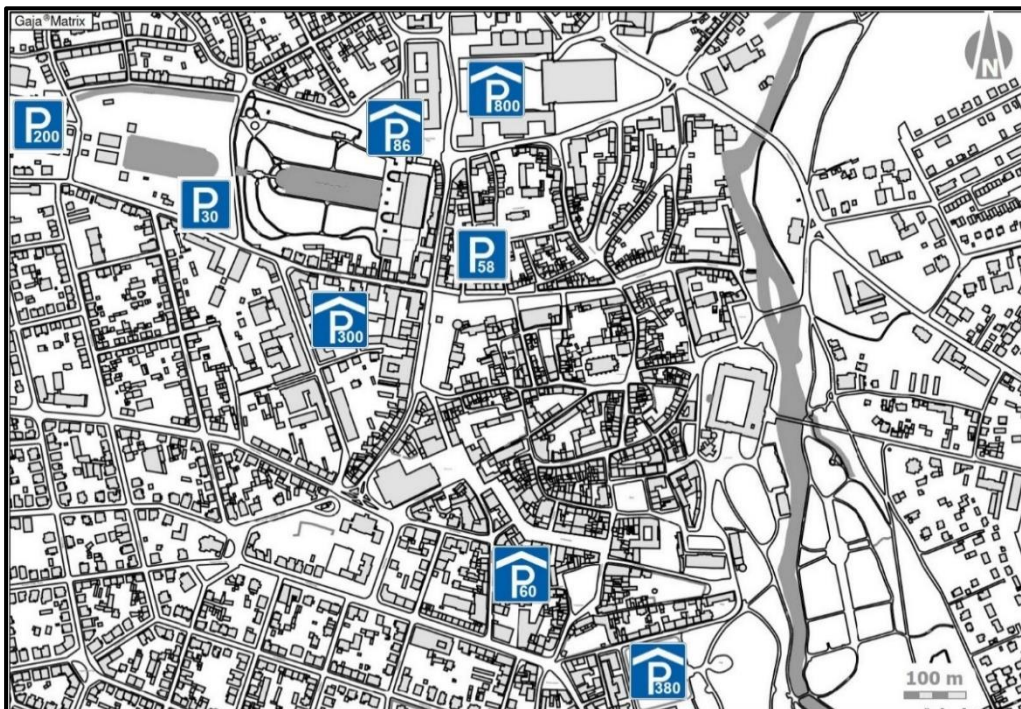


Abbildung 38 Tiefgaragen, Parkhäuser und Parkplätze in Zentrumsnähe  
Quelle Stadtverwaltung Weimar

Die Auslastung der Tiefgaragen ist nach Aussagen der Betreiber gut. Genaue Zahlen wurden nicht bekanntgegeben. Die letzten Zahlen stammen aus dem Jahr 2015. Demnach liegt die Auslastung zwischen 16 bis 60 %. Diese geringen Zahlen sind unter anderem auf den Erhebungszeitraum zurückzuführen und darauf, dass die Stadt Weimar kein dynamisches

Park-Leit-System besitzt. Viele Touristen kennen die Parkhäuser nicht und nutzen Sie daher auch seltener.

Durch ein erweitertes Parkraummanagement und eine Implementierung eines Park-Leit-Systems könnte die Auslastung dieser Anlagen gezielt verbessert werden.

### Park & Ride-Angebot

Aktuell verfügt die Stadt Weimar über zwei Park & Ride Parkplätze. Am Hospitalgraben südlich der Altstadt befindet sich der bewirtschaftete P&R-Parkplatz „Sackpfeife“ mit 122 Stellplätzen. Durch die Linien 2, 5 und 8 besteht eine sehr gute ÖPNV-Anbindung zur Innenstadt.



Abbildung 39 P&R-Parkplatz Sackpfeife  
Quelle Stadtverwaltung Weimar

Ein weiterer P&R-Parkplatz befindet sich in der Marcel-Paul-Straße im Norden der Stadt (Abbildung 40 und Abbildung 41). Die Busanbindung der Linie 1 bietet eine viertelstündliche Anbindung zur Innenstadt. Dieser Parkplatz wird derzeit von der Stadt Weimar nicht bewirtschaftet und bietet 400 Stellplätze.



Abbildung 40 P&R-Parkplatz Marcel-Paul-Str.  
Quelle Stadtverwaltung Weimar



Abbildung 41 Wegweiser P&R-Parkplatz Marcel-Paul-Str.  
Quelle Stadtverwaltung Weimar

Das P&R-Angebot in Weimar ist noch ausbaufähig. Im Verkehrsentwicklungsplan von 2008 wurden die Defizite der P&R-Anlagen aufgezeigt, die zu einer niedrigen Akzeptanz der Stellplätze führen:

- die Taktfolge zu den P&R-Plätzen ist außerhalb der Normalverkehrszeit unzureichend

- es gibt keinen gesonderten P&R-Tarif
- die derzeitige gute Verfügbarkeit des Parkraumangebotes in der Innenstadt (einschließlich Bewirtschaftung) wirkt sich kaum förderlich auf die Nutzung des P&R-Angebotes aus

Neben den Defiziten wurde aber auch die Bedeutung der P&R-Anlagen für Großveranstaltungen, wie den Zwiebelmarkt, betont.

In der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes 2021 der Stadt Weimar wurde das Potenzial für weitere attraktive Standort ermittelt. Für die P&R-Plätze soll ein konkreter Handlungsrahmen ausgearbeitet werden, der verkehrsplanerische Mindestanforderung an ein attraktives P&R-Angebot definiert. Das Ziel ist eine Akzeptanzsteigerung des Angebotes.

### 3.13 KONZEPTE DER STADTPLANUNG

#### Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Stadt Weimar

Neben den bereits genannten Konzeptionen wie dem Verkehrsentwicklungsplan, Nahverkehrsplan oder Radverkehrskonzept gibt es weitere Rahmenkonzepte, die das Gesamtbild der Stadt betrachten. Das integrierte Stadtentwicklungskonzept bildet dabei die Grundlage für die weiteren Rahmenpläne bspw. für die Innenstadt oder nördliche Innenstadt.

Es wurde 2011 verfasst und beschreibt die unterschiedlichen Handlungsfelder bis zum Jahr 2030. Zum Thema Mobilität wurden folgende Leitziele definiert<sup>10</sup>:

- Entwicklung integrierter Konzepte, die die Mobilität als Ganzes betrachten, die Verkehrsarten gleichberechtigt behandeln und mit der Stadtentwicklung und Stadtgestaltung in Einklang bringen;
- Entwicklung von ökonomisch und ökologisch bedeutsamen Konzepten zur Verkehrsberuhigung und zur Minimierung des Flächenverbrauchs;
- Sicherung der Erreichbarkeit der Wohngebiete, Arbeitsstätten und Ortsteile mit öffentlichen Verkehrsmitteln und über verkehrssichere Geh- und Radwege;
- Förderung umweltschonender Mobilitätskonzepte, Überprüfung bestehender Verbindungen im Gefüge der Gesamtstadt, ggf. weiterer Ausbau der Fuß- und Radwegverbindungen insbesondere nördlich der Bahnlinie;
- Erarbeitung von Konzepten zur Parkraumsteuerung und -bewirtschaftung insbesondere im Stadtzentrum;
- Attraktive und möglichst barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums zur Stärkung des nicht-motorisierten Verkehrs.

Diese Leitziele wurden bei neuen Planungen oder Konzepten eingebunden. Nicht immer kann dabei jedes Leitziel gleichermaßen berücksichtigt werden. Je nach den Rahmenbedingungen müssen Kompromisse gefunden werden. Bspw. kann die Parkraumsteuerung als Push-Maßnahme für den motorisierten Individualverkehr dienen, um die Autofahrenden dazu zu

---

<sup>10</sup> ISEK 2011, S.B-22



bewegen auf den Umweltverbund umzusteigen. Dabei muss ein Kompromiss zwischen dem Leitziel der Gleichberechtigung der Verkehrsarten und der angemessenen Parkraumsteuerung geschlossen werden.

## Sanierungsgebiet Innenstadt, 4. Fortschreibung Städtebauliche Rahmenplanung

Im Jahr 2020 wurde die Rahmenplanung zum vierten Mal fortgeschrieben. Die nachfolgenden Handlungsfelder im Bereich Mobilität resultieren aus den Untersuchungen zur Fortschreibung der städtebaulichen Rahmenplanung Sanierungsgebiet Innenstadt<sup>11</sup>:

- Prüfung weitergehender Maßnahmen zur Fortführung der Reduzierung des motorisierten Verkehrs und der Verkehrsberuhigung,
- Ausbau und Qualifizierung der Radinfrastruktur, v.a. Ausbau von komfortablen und sicheren innerstädtischen Radrouten abseits der zentralen Fußgängerzonen und Herstellung von Fahrradbügeln sowie Bereitstellung sicherer Abstellanlagen
- Untersuchung von stadtverträglichen Lösungen für den ruhenden Kfz-Verkehr,
- Stärkung und Weiterentwicklung des ÖPNV (u.a. Herstellung barrierefreier Haltestellen),
- Voraussetzung schaffen für die Förderung/ Unterstützung von E-Mobilität (Ladeinfrastruktur),
- Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr, v.a. Herstellung der Barrierefreiheit,
- Lenkung und Beschränkung des Lieferverkehrs in der Innenstadt ggf. in Verbindung mit alternativen Lieferkonzepten (insbesondere für die zentralen Einkaufslagen) und
- Ausbau der digitalen Infrastruktur (smart City), z.B. zur Steuerung und Reduzierung von Verkehr.

Die dritte Fortschreibung stammte aus dem Jahr 2003. Seitdem haben sich die Ansprüche an den Bereich nachhaltige Mobilität sowie den Bereich Klimaschutz gewandelt. Daraufhin wurde das bestehende Sanierungsziel von 2003 für diese beiden Bereiche angepasst und um ein weiteres ergänzt:

### Sanierungsziel 6:

„Sicherung der Straßen-, Platzräume und Grünanlagen sowie des raumprägenden Baumbestandes als öffentlich nutzbare Stadträume für alle. Beschränkung von Sondernutzungen im Straßenraum zugunsten der räumlichen und gestalterischen Kontinuität, Fortführung des Erneuerungsprozesses für Straßen und Plätze im Sinne der städtebaulichen Denkmalpflege bei gleichzeitiger Berücksichtigung veränderter Mobilitätsansprüche und Klimaanpassungsmaßnahmen.“<sup>12</sup>

### Sanierungsziel 7:

„Nachhaltige und zukunftsfeste Entwicklung des Verkehrs sowie der Mobilität in der Innenstadt im Sinne der Verkehrswende, d.h. Bündelung und weitere, deutliche Reduzierung

---

<sup>11</sup> Rahmenplan 2020, S.37

<sup>12</sup> Rahmenplan 2020, S.42-43

des Kfz-Verkehrs bei gleichzeitiger Stärkung der Verkehrsträger des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV) und Schaffen der Voraussetzungen für die Förderung neuer Mobilitätsformen und -trends.“<sup>13</sup>

Das neue Sanierungsziel dient als wichtige strategische Grundlage für die 2021 vorgesehene Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans, der neben einer integrierten gesamtstädtischen Betrachtung auch Aussagen zu konkreten städtebaulich-verkehrlichen Entwicklungsperspektiven von zentralen innerstädtischen Verkehrsräumen (Vertiefung: Straßenzüge Karl-Liebknecht-Straße /Goetheplatz und Burgplatz /Kegelplatz /Platz der Demokratie) und zur grundsätzlichen Ausrichtung der künftigen Mobilität treffen soll.<sup>14</sup>

In der Anlage 6 ist eine Übersicht zu den Handlungsschwerpunkten der Fortschreibung gegeben. Im Bereich der Mobilität in der Innenstadt sind folgende Maßnahmen umzusetzen:

### **Schwerpunktbereich 2:**

*Verkehrsberuhigung* - Untersuchungen zur Reduzierung des motorisierten Kfz-Verkehrs im Bereich Kegelplatz/ Burgplatz im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes 2021.

*Stadtachse* - Qualifizierung und Anpassung der Straßen- und Platzräume zwischen Platz der Demokratie und Kegelplatz v.a. in Hinblick auf die Verbesserung von Funktionen und Aufenthaltsqualitäten (Barrierefreiheit, Querungsbedingungen v.a. in den Übergangsbereichen Ilmpark / Stadtschloss und Innenstadt, Neuordnung ruhender Verkehr usw.)

Qualifizierung und Anpassung Platz- und Freiflächengestaltung Grüner Markt

### **Schwerpunktbereich 3:**

Generalsanierung des Deutschen Nationaltheaters sowie Anpassung an veränderte Nutzungsansprüche Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten im Bereich Theaterplatz (Ergänzung von Nutzungsangeboten, wie z. B. Bänken).

### **Schwerpunktbereich 4:**

*Karl-Liebknecht-Straße* - Qualifizierung der zentralen Stadtachse, Abbau der Trennwirkung durch langsameren Kfz-Verkehr.

*Goetheplatz* - Qualifizierung des Goetheplatzes als zentralen Knotenpunkt (Mobilitätshub), hierzu Verbesserung der Barrierefreiheit, der Umsteige- und Haltebereiche, der Radverkehrsinfrastruktur sowie Querungsbedingungen für den Fußverkehr.

---

<sup>13</sup> Rahmenplan 2020, S.43

<sup>14</sup> Rahmenplan 2020, S.43

*Rollplatz* - Instandsetzung bzw. Neugestaltung zu einem attraktiven Stadtplatz, Sanierung der umliegenden Straßen.

Einige dieser genannten Handlungsfelder werden innerhalb des Weimarer Konzeptes zur nachhaltigen Mobilitätsentwicklung bearbeitet und sollen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität der Innenstadt beitragen. Ein Hauptaugenmerk liegt dabei auf der weiteren Verkehrsberuhigung der Innenstadt.

### **Fortschreibung Rahmenplan Sanierungsgebiet Nördliche Innenstadt**

Die Fortschreibung der Rahmenplanung für die nördliche Innenstadt setzt ebenfalls Handlungsfelder im Bereich der Mobilität fest. Dabei haben die Maßnahmen vorrangig Einfluss auf die nördliche Innenstadt. Diese erstreckt sich zwischen dem Stadtkern und dem Hauptbahnhof.

Die höchste Priorität erhält der Ausbau des Hauptbahnhofes zum Mobilitätsknotenpunkt der Stadt inkl. der Organisation aller Verkehrsarten, der Instandsetzung der Fahrbahnen im Bereich des Bahnhofsvorplatzes und dem barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen. Diese Maßnahme wirkt sich gesamtstädtisch aus und schafft ein neues Potenzial im Themenfeld nachhaltige Mobilität. In WENAMO sollen dahingehend verkehrsplanerische Anforderungen für den zukünftigen Mobilitätsknotenpunkt definiert werden.

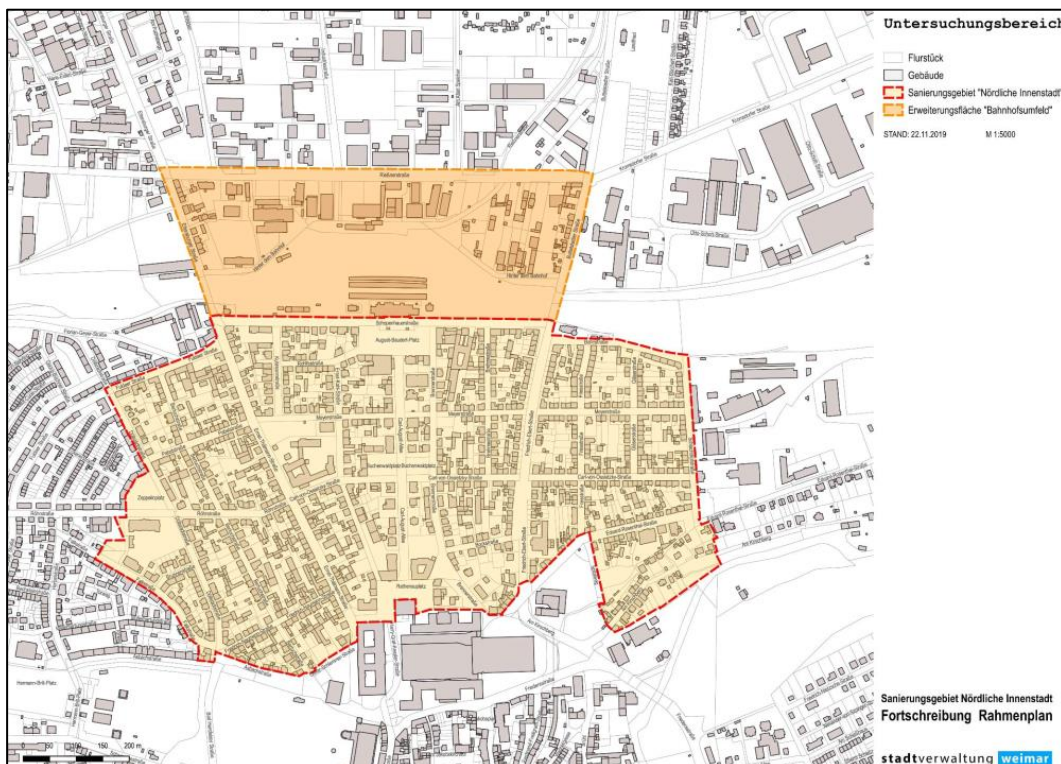


Abbildung 42 Untersuchungsbereich nördliche Innenstadt mit erweitertem Untersuchungsgebiet Bahnhofsumfeld  
Quelle Stadtverwaltung Weimar

Da in WENAMO der Fokus auf der Innenstadt liegt, spielen die nachfolgenden Maßnahmen im Bereich Mobilität des Rahmenplanes eine untergeordnete Rolle für das Konzept:

- Carl-August-Allee einschl. Platzräume als stadtbildprägende Freiraumstruktur und touristische Hauptachse: Erhaltung und weitere Entwicklung der Aufenthalts- und Gestaltqualität
- sukzessive Sanierung aller noch nicht sanierten Straßen
- Aufwertung der Anbindungen in Richtung Innenstadt/Stadtzentrum und in nördlicher Richtung, insbesondere für Fußgänger und Radfahrer
- sichere Führung und Gestaltung der (Schul-) Wege und Straßenquerungen
- Schaffung von Pkw-Stellplätzen im Bahnhofsumfeld und Prüfung der Möglichkeiten für zentrale Quartiersgaragen zur Entlastung der Straßenräume und Blockinnenbereiche
- Öffnung der Schulhöfe als wichtige Freiraumangebote
- Entwicklung & Öffnung von Q 80 als Sonderquartier mit Etablierung von Grün- und Freiraumstrukturen

### 3.14 KLIMABILANZIERUNG

Laut des Thüringer Emissionskatasters ist der Verkehr, auf Basis von Daten aus 2012, Ursache von 69 % der in Weimar anfallenden Stickoxide. Weiterhin sind 64 % der PM10- und 39 % der PM2,5-Emissionen, welche in Weimar anfallen, auf den Verkehr zurückzuführen.<sup>15</sup> Zu einem gewissen Teil lässt sich der große Anteil an den PM10- und PM2,5-Emissionen auf die im Süden des Stadtgebietes verlaufende Bundesautobahn A4 zurückführen, nichtsdestotrotz bleibt der Anteil sehr hoch. Die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen für Weimar belaufen sich nach dem Thüringer Emissionskataster auf ca. 59.000 t CO<sub>2äq</sub>, was etwa 35 % der Gesamttreibhausgasemissionen der Stadt Weimar entspricht.

Innerhalb Weimars verkehren zwar auch mehrere Linien des SPNV in Dieseltraktion, welche für einen Teil der Emissionen verantwortlich sein werden, der überwiegende Teil wird allerdings auf den Straßenverkehr zurück zu führen sein. Da der SPNV und die Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung nicht im Einflussbereich der Stadtverwaltung stehen, wird dieser in der weiteren Diskussion nicht betrachtet. Im Bereich StPNV ist die SWG durch den NVP verpflichtet sich im Bereich der alternativen Antriebsarten entsprechend zu informieren und ggf. auch umzusteigen, wenn es wirtschaftlich möglich ist. Dabei ist insbesondere auf die Umsetzung der „Clean Vehicles Directive“ zu achten.

Laut der aktuellen letzten Befragung „Mobilität in Städten - SrV 2018“ in Weimar sind nur 0,7 % der von den Befragten genutzten Fahrzeuge Hybridfahrzeuge und 0,3 % elektrisch angetrieben.<sup>16</sup> Die Zulassungsstatistik weist für Weimar einen Anteil von 1,2 % für Hybridfahrzeuge und 5,0 % für rein-elektrisch betriebene Fahrzeuge aus (inkl. Fahrzeugflotte WeShare). Der größte Teil der Fahrzeuge in Weimar wird also mit einem Verbrennungsmotor

---

<sup>15</sup> Vgl. Emissionskataster 2015, S.314

<sup>16</sup> Vgl. SrV 2018, Tab.4.2.1

betrieben. 10,8 % der in Weimar zugelassenen Fahrzeuge erfüllen dabei nicht die Abgas-Norm Euro 4, weitere 23,4 % nicht die Abgasnorm Euro 5.<sup>17</sup>

Die von der Stadtwirtschaft Weimar betriebene Busflotte erfüllt durchgängig die Anforderungen der „Enhanced Environmentally Friendly Vehicle“-Abgasnorm, werden aber ausschließlich mit Diesel betrieben.

Nach den Ergebnissen der SrV-Befragung beträgt der Anteil des MIV an den Wegen des Binnenverkehrs 37,0 %, der Anteil an allen Wegen liegt bei 44,7 %.<sup>18</sup> Die mittlere Entfernung eines Weges mit dem MIV betrug 3,6 km im Binnenverkehr und 10,2 km bei allen Wegen.<sup>19</sup> Während für Wege bis zu einem Kilometer Fuß (71,3 %) und Fahrrad (15,0 %) gegenüber dem MIV (12,0 %) überwiegen, werden in der Entfernungsgruppe 1 bis 3 km mit 39,4 % bereits die meisten Wege mit dem MIV zurückgelegt (Fuß 20,9 %, Rad 27,9 %).<sup>20</sup> Hierbei ist zu beachten, dass die MIV-Anteile in allen betrachteten Kategorien geringer und die Wegelängen höher sind als in der SrV-Vergleichsgruppe „Mittelzentrum – hügelig“.<sup>21</sup>

Es lässt sich also festhalten, dass die Hauptquelle der Stickoxid- und Feinstaubemissionen in Weimar der Straßenverkehr ist, welcher zum überwiegenden Teil durch Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren betrieben wird. Hierbei hat der MIV einen sehr hohen Anteil an den Wegen und dominiert bereits ab einer Wegelänge von mehr als einem Kilometer. Im Vergleich zu vergleichbaren Städten hat der Umweltverbund aber etwas höhere Wegeanteile.

Die Aufstellung einer aktuellen Bewertung der Energie- und Treibhausgasbilanz für den Sektor Verkehr ist im Rahmen der gesamtstädtischen Energie- und Treibhausgasbilanzierung für 2021 vorgesehen. Darauf aufbauend sollen Maßnahmen abgeleitet werden, die es ermöglichen Weimar bis spätestens 2050 bilanziell treibhausgasneutral zu gestalten. Dies soll unter anderem auch für den Sektor Verkehr geschehen. Die Zielvorgabe zur Klimaneutralität wurde im Thüringer Klimagesetz verankert und die Stadt Weimar hat die Notwendigkeit von Klimaschutz und Klimaneutralität mit der Drucksache 2020/028b entsprechend anerkannt.

## Abgeleitete Potentiale für eine Reduzierung der Emissionen

Aus der Betrachtung im ersten Teil ergeben sich zwei Hauptpotentiale für eine Emissionsreduzierung im Bereich der Mobilität:

### 1. Reduzierung des Wegeanteils des MIV auf Wegen von unter drei Kilometern:

Der Anteil des MIV in den geringen Entfernungsklassen sollte zu Gunsten des Umweltverbundes reduziert werden. Dieses kann durch eine Kombination von Push-Maßnahmen (restriktive Maßnahmen, welche den MIV einschränken) und Pull-

---

<sup>17</sup> Vgl. Kraftfahrt-Bundesamt 2020, FZ1.2

<sup>18</sup> Vgl. SrV 2018, Tab.5.3

<sup>19</sup> Vgl. SrV 2018, Tab7.1.1 und Tab.7.4.1

<sup>20</sup> Vgl. SrV 2018, Tab10.2

<sup>21</sup> Vgl. SrV 2018, Tab.5.3, Tab.7.1.1, Tab.7.4.1 und Tab.10.2

Maßnahmen (Maßnahmen, welche den Umweltverbund attraktiveren) geschehen. Denkbar ist hier beispielsweise eine Sperrung innerstädtischer Straßen für den MIV bei zeitgleicher Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur.

## **2. Erhöhung des Anteils von Fahrzeugen mit Elektro- und Hybridantrieb:**

Zur Reduzierung der beim Betrieb der Fahrzeuge anfallenden Emissionen sollte eine Erhöhung des Anteils von Elektroantrieben als Ersatz der bisher dominierenden Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren angestrebt werden (sowohl batterie- als auch wasserstoffelektrische Systeme). Hierfür bieten sich auch die städtischen Flotten an. In einer Übergangsphase (maximal bis 2030) könnten hierfür ggf. auch Hybridsysteme zur Anwendung kommen.

## 4 BEDARFSANALYSE

### 4.1 BÜRGERBETEILIGUNGEN

Im Rahmen der Konzepterarbeitung wurde eine umfassende Bürgerbeteiligung durchgeführt. Die Beteiligung gliederte sich in zwei Stufen. Im ersten Schritt erfolgte eine Online-Befragung zum Thema „Mobilität in der Weimarer Innenstadt“. Der Fragebogen wurde in Zusammenarbeit mit der Bauhaus-Universität Weimar erarbeitet und ist unter Anlage 7 zu finden.

#### Online-Bürgerbeteiligung

Die Zielstellung der Befragung bestand darin, den Status quo der Nutzung der Weimarer Innenstadt abzufragen und ein Meinungsbild bezüglich ausgewählter verkehrsplanerischer Maßnahmen zu erhalten. Die Befragung gliederte sich daher in einen sozio-demografischen Teil, Fragen zur Nutzung der Weimarer Innenstadt und der Verkehrsmittelwahl, einen Teil zur Wahrnehmung der Weimarer Innenstadt aus verschiedenen Perspektiven und der Möglichkeit zu vier verkehrsplanerischen Maßnahmen Stellung zu nehmen. Am Ende des Fragebogens bestand die Möglichkeit über ein Freitextfeld Verbesserungsvorschläge mitzuteilen.

Auf Grundlage der Befragungsergebnisse wurden im zweiten Schritt zu bestimmten Themen, bei denen kein eindeutiger Konsens deutlich wurde, Workshops mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern geplant. Dabei wurde auf kleine Workshop-Gruppen gesetzt. Eigentlich als Kompromisslösung zur Einhaltung der Auflagen während der Corona-Pandemie gedacht, hatte sich das Konzept der kleinen Gruppen schon im ersten Workshop bewährt. Die Teilnehmenden konnten sich sehr aktiv einbringen und an den lebhaften Diskussionen teilhaben. Diese Art des Beteiligungsformates wurde innerhalb der Stadt Weimar zum ersten Mal durchgeführt. Eine weitere Besonderheit war dabei, dass die Bauhaus-Universität Weimar die Moderation übernahm und die Stadt Weimar mit verschiedenen Vertretern eine zurückhaltende, zuhörende Rolle einnahm. Die Diskussion sollte dadurch auf einer fachlichen Basis stattfinden ohne Rechtfertigungen für bestimmte Vorschläge.

Die Online-Befragung lief vom 23.09.2020 bis zum 22.10.2020 über die Plattform LimeSurvey als Unterseite der Homepage der Stadt Weimar. Beworben wurde die Umfrage über die Social-Media-Kanäle der Stadt Weimar und Werbeschaltungen in den städtischen Bussen. Die Bewohnenden der Weimarer Altstadt (Statistischer Bezirk 11) wurden gesondert per Postwurfsendung zur Teilnahme an der Umfrage eingeladen. Insgesamt wurden 1.600 auswertbare Datensätze erzeugt, damit war die Umfrage die bisher größte Mobilitäts-Befragung, die in Weimar durchgeführt wurde. Eine Altersverteilung der Teilnehmenden ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

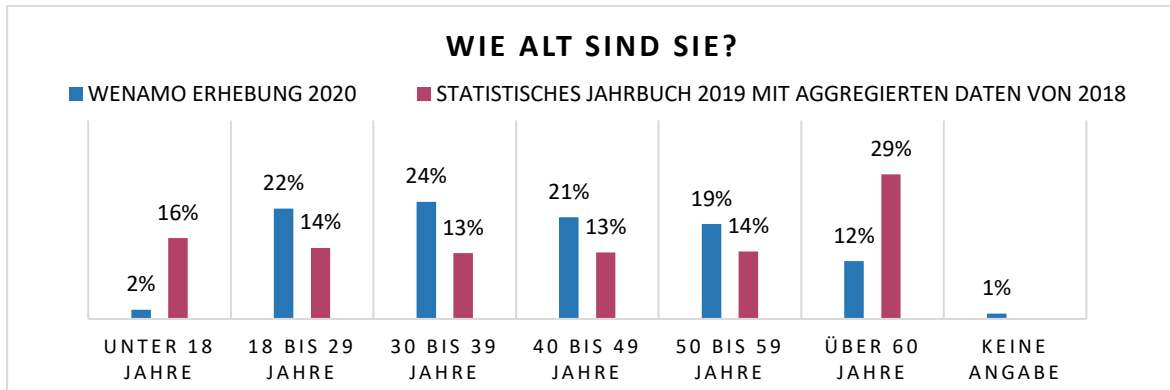


Abbildung 43 Altersverteilung der Teilnehmenden (n=1.600) im Vergleich zur Altersverteilung der Stadtbevölkerung laut Statistischem Jahrbuch der Stadt Weimar (n=65.499)  
Quelle BUW 2021, Abb.1

Die wissenschaftliche Auswertung erfolgte durch die Bauhaus-Universität Weimar. Zu den Ergebnissen liegt ein ausführlicher Abschlussbericht der Bauhaus-Universität Weimar vor. Nachfolgenden werden die wesentlichen Erkenntnisse dargestellt.

### Wesentliche Erkenntnisse aus der Online-Befragung

Die Weimarer Innenstadt wird sehr häufig aufgesucht: 94 % der Teilnehmenden gaben an, dass sie die Weimarer Innenstadt mindestens einmal in der Woche aufsuchen, 59 % sogar täglich.

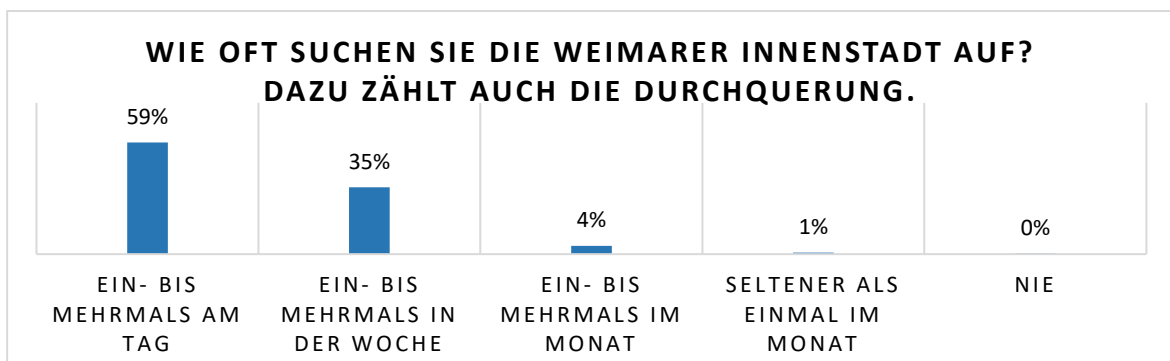


Abbildung 44 Häufigkeit des Aufsuchens der Weimarer Innenstadt (n=1.600)  
Quelle BUW 2021, Abb.4

Als häufigste Aktivitäten in der Innenstadt wurden „Einkaufen/Besorgungen“ (88 %), „Aufsuchen gastronomischer Einrichtungen“ (70 %) und „Aufsuchen kultureller Einrichtungen“ (58 %) genannt. Allerdings stellt auch die Durchquerung der Innenstadt mit 71 % einen sehr wichtigen Grund für das Aufsuchen der Innenstadt dar.



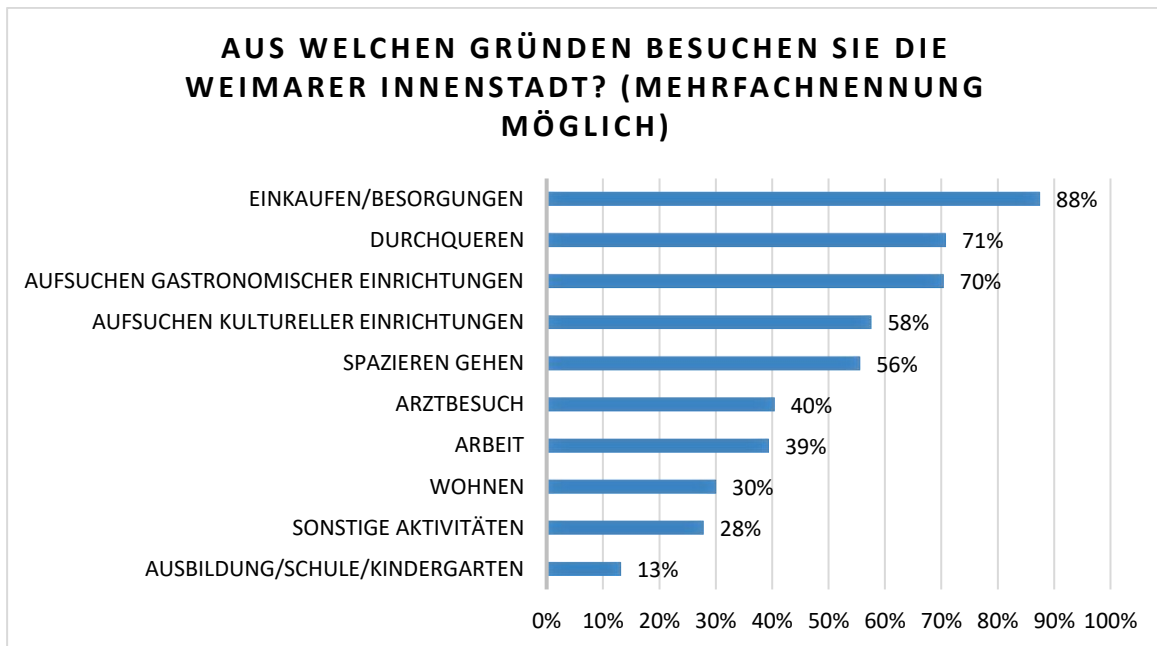


Abbildung 45 Gründe für das Aufsuchen der Weimarer Innenstadt (n=1.590)  
Quelle BUW 2021, Abb.7

Bei den für den Weg von und zur Innenstadt regelmäßig verwendeten Verkehrsmitteln dominieren der Fuß- und Radverkehr (71 % bzw. 62 %), wobei es leichte Unterschiede zwischen Wochentagen und Wochenende gibt.

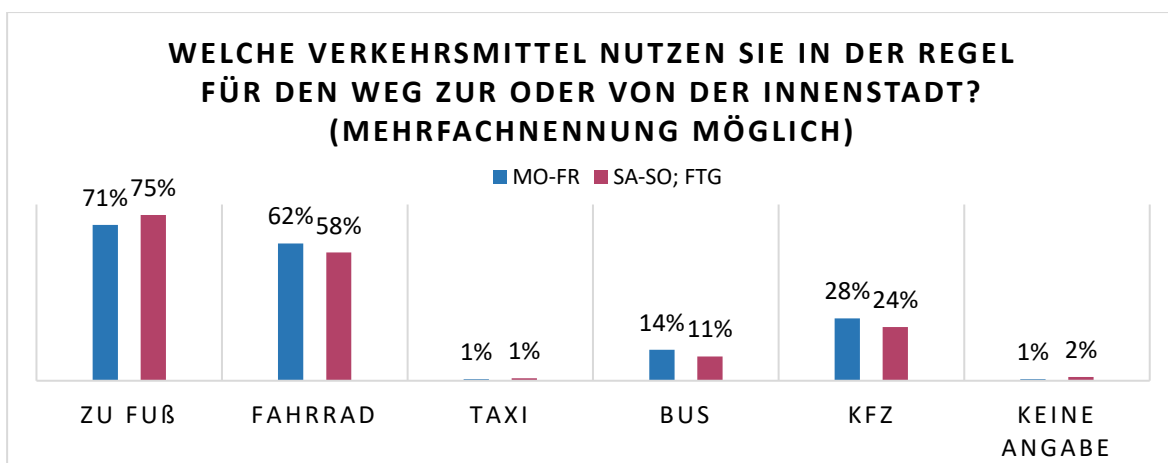


Abbildung 46 Verkehrsmittelnutzung auf dem Weg von und zur Innenstadt (n=1.600)  
Quelle BUW 2021, Abb.9

Die Erreichbarkeit der Innenstadt wird von den Teilnehmenden, sowohl mit dem Fahrrad, als auch zu Fuß als gut wahrgenommen. Während sich die zu Fuß Gehenden überwiegend sicher fühlen, stimmte die Mehrheit diesem aus der Sicht der Radfahrenden nicht zu.

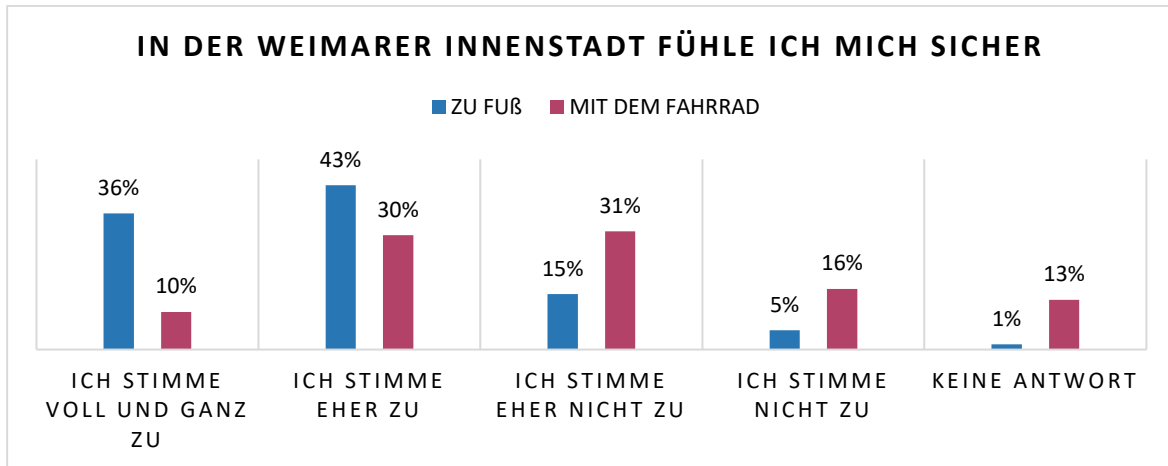


Abbildung 47 Sicherheitsgefühl des Fuß- und Radverkehrs in der Weimarer Innenstadt (n=1.600)  
Quelle BUW 2021, Abb.18

Bei der Frage zur Freigabe der Fußgängerzonen für den Radverkehr zeigte sich eine große Uneinigkeit der Teilnehmenden: Während eine Mehrheit (53 %) einer zeitlich begrenzten Freigabe zustimmte, sind Zustimmung und Ablehnung einer durchgängigen Freigabe ausgeglichen.

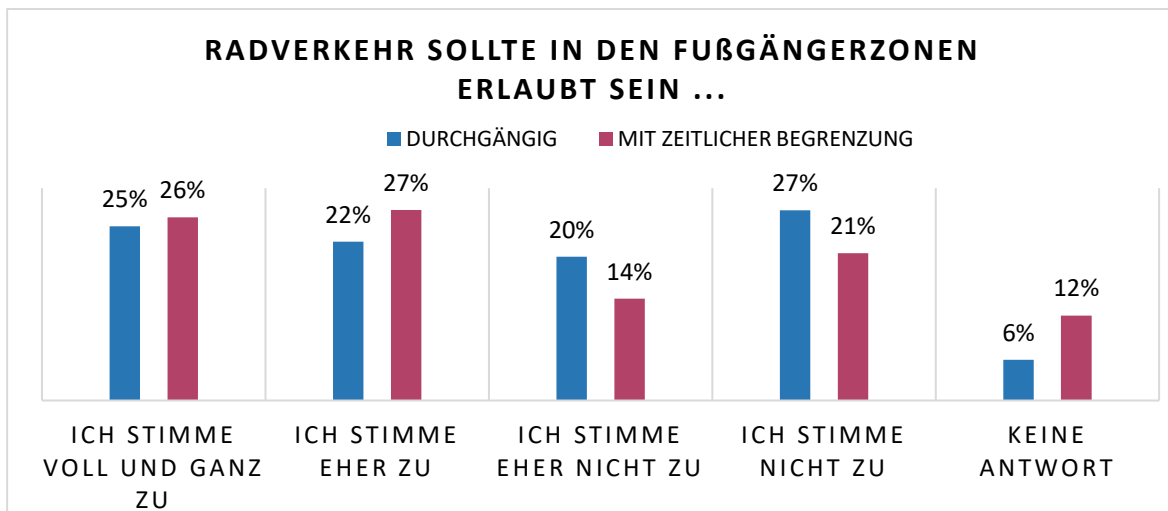


Abbildung 48 Zustimmung zur durchgängigen und zeitlich begrenzten Freigabe der Fußgängerzone (n=1.600)  
Quelle BUW 2021, Abb. 25

Dieses Thema wurde daher im ersten Workshop mit zufällig ausgewählten Bürgerinnen und Bürgern der Stadt diskutiert. Hierbei wurde ein grundsätzlicher Durchquerungsbedarf der Fußgängerzone für den Radverkehr festgestellt, besonders auf Grund des hohen Anteils an Fahrraddurchgangsverkehr durch die Altstadt. Bei der Umsetzung ist allerdings auf ein verträgliches Miteinander von Rad- und Fußverkehr zu achten, so eine zentrale Forderung der Workshop-Teilnehmenden.

Einen Bedarf die Fußgängerzone in der Weimarer Innenstadt auszuweiten wurde von 47 % der Teilnehmenden gesehen, während ebenso viele Teilnehmende keinen Bedarf dafür sahen. Von den zustimmenden Teilnehmenden sprachen sich 27 % für eine Ausweitung der Bereiche bis zum Herderplatz und 16 % für Bereiche um den Goetheplatz aus. Auf Grund des sehr

gespaltenen Antwortverhaltens war für den zweiten Workshop das Thema „Ausweitung der Fußgängerzone“ geplant.

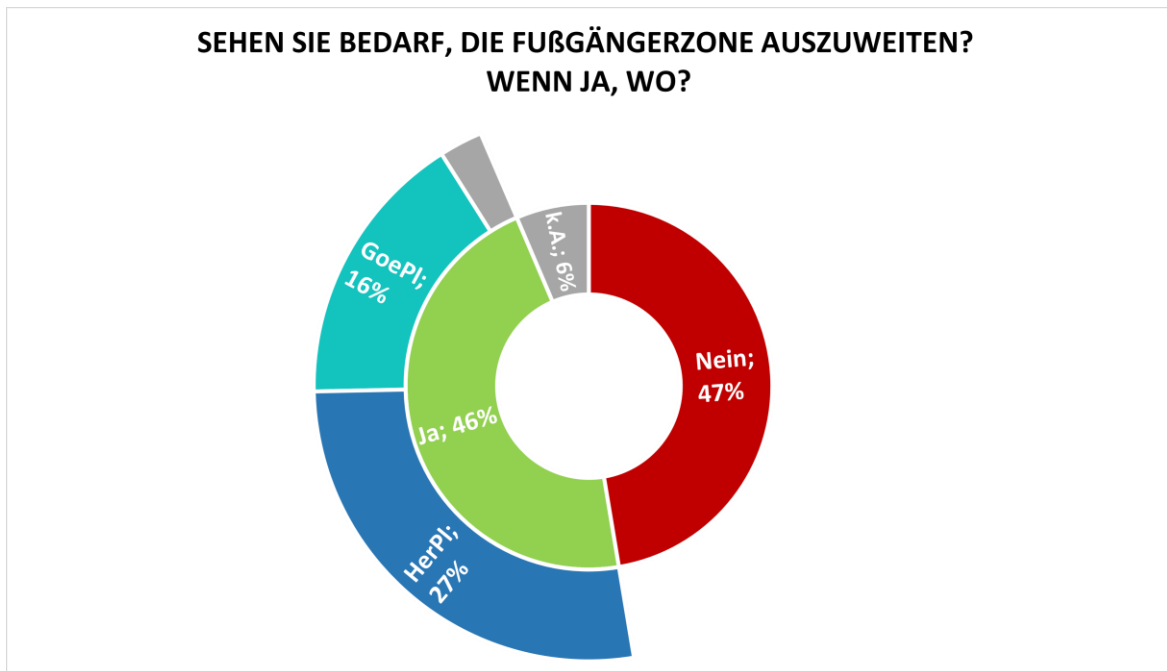


Abbildung 49 Bedarf einer Ausweitung der Fußgängerzone (n=1.600)  
Quelle BUW 2021, Abb.30

Die verkehrsregulatorische Maßnahme zur Sperrung des Burgplatzes für den allgemeinen Kfz-Verkehr an den Wochenenden bzw. Feiertagen mit hohem Besucherverkehr fand bei 50 % eine Zustimmung, bei 36 % eine Ablehnung und 14 % enthielten sich der Frage. Aufgrund der sehr diametralen Ergebnisse ist für den dritten Workshop als Thema die „Verringerung des Kfz-Verkehrs am Beispiel der Sperrung des Burgplatzes“ vorgesehen.

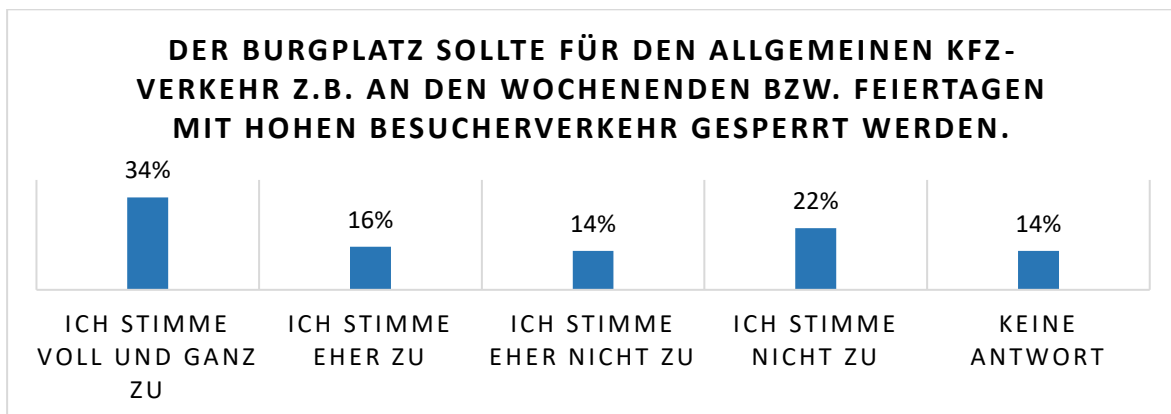


Abbildung 50 Zustimmung zur zeitweisen Sperrung des Burgplatzes (n=1.600)  
Quelle BUW 2021, Abb.35

Die Maßnahme zur Sperrung des Goetheplatzes für den allgemeinen Kfz-Verkehr erhielt von 53 % eine Zustimmung, von 40 % eine Ablehnung und von 7 % keine Antwort.

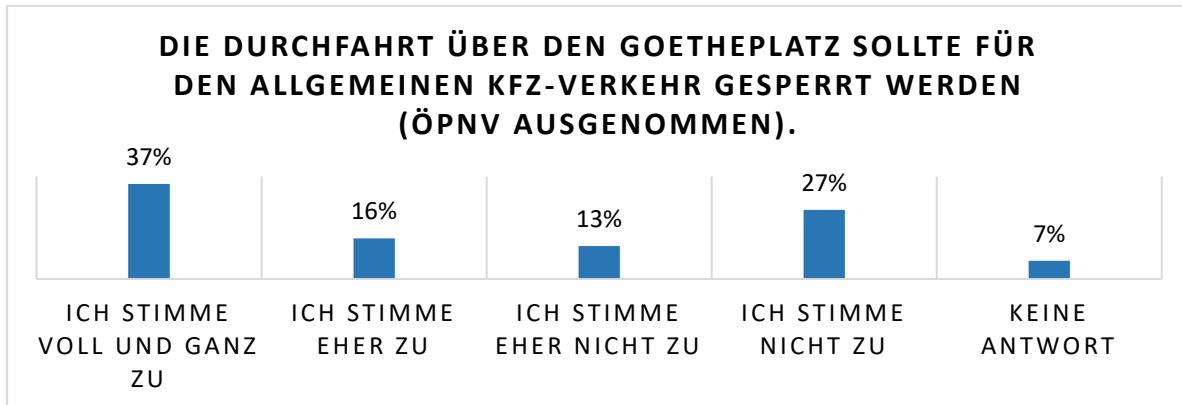


Abbildung 51 Zustimmung zur Sperrung des Goetheplatzes (n=1.600)  
Quelle BUW 2021, Abb.40

Für die Bewohnenden der Altstadt (Statistischer Bezirk 11) gab es zusätzlich einen gesonderten Fragebogenteil mit Fragen zum Anwohnerparken. Die meisten Haushalte (66 %) innerhalb der Altstadt haben ein Kfz, während 32 % kein Kfz und 14 % zwei Kfz besitzen. Die Kfz werden überwiegend im öffentlichen Raum abgestellt. Unter „Sonstiges“ wurden hier vor allem öffentliche Tiefgaragen genannt.

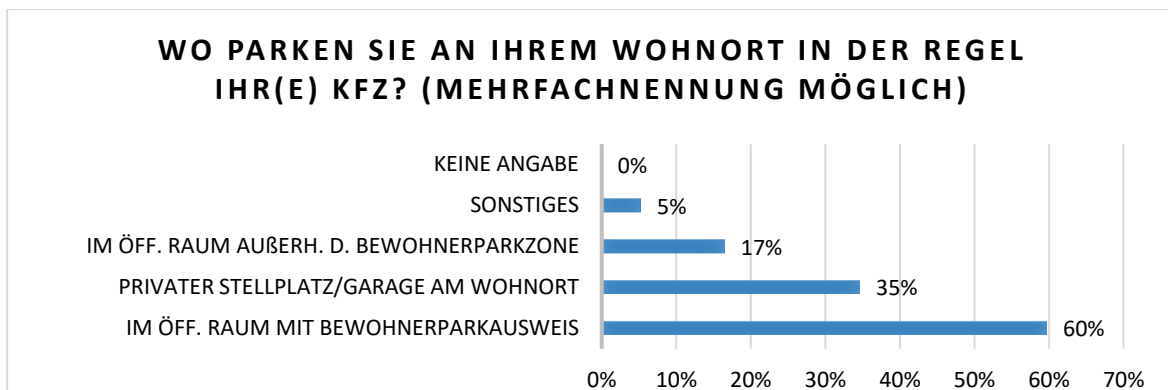


Abbildung 52 Kfz-Stellplatz von Bewohnenden der Innenstadt (n=352)  
Quelle BUW 2021, Abb.46

39 % der Teilnehmenden aus der Altstadt könnten sich vorstellen ihr Fahrzeug in einer Quartiers-/Tiefgarage in Altstadttrandlänge abzustellen, 61 % lehnen dieses ab. Befragt hinsichtlich potentieller Faktoren, welche zur Aufgabe der Nutzung eines privaten Kfz bewegen könnten, wurden eine Weimar-Mobil-App und sichere Abstellmöglichkeiten für Räder am häufigsten gewählt. Hierbei wurden unter „Sonstiges“ vor allem ein kostengünstiger ÖPNV und Carsharing-Angebote genannt.

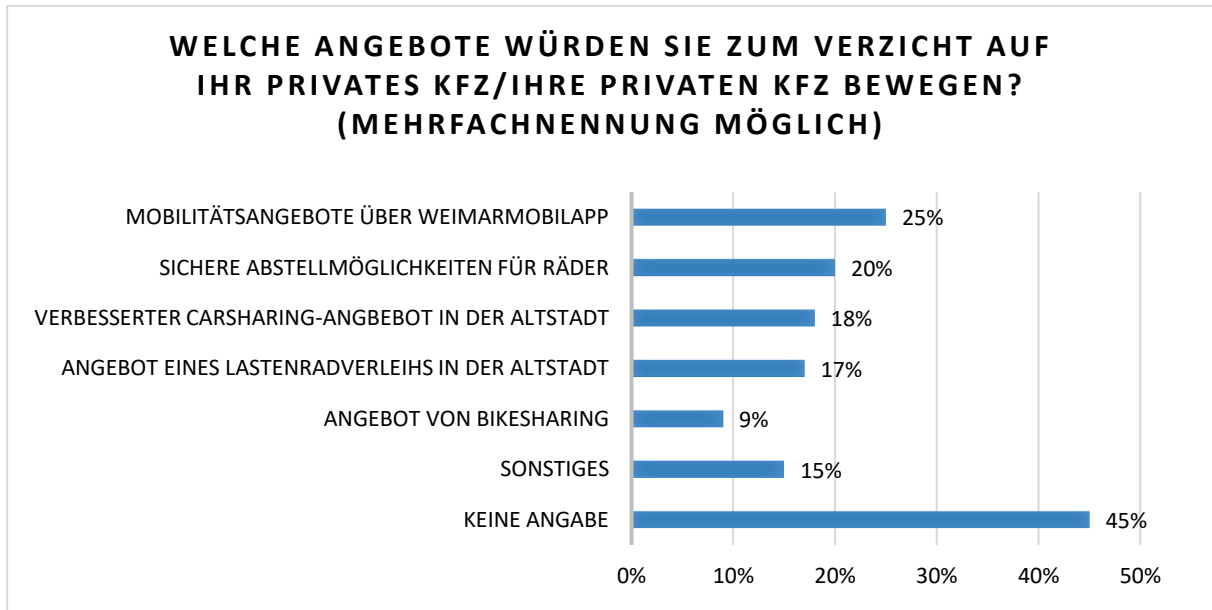


Abbildung 53 Anreize zur Reduzierung der Kfz-Nutzung für Bewohnende der Innenstadt (n=352)  
Quelle BUW 2021, Abb.47

### Auswertung der Freitextfelder

Am Ende der Befragung bestand für die Teilnehmenden die Möglichkeit Veränderungswünsche/Verbesserungsvorschläge anzugeben. Insgesamt wurden 1055 Anregungen abgegeben. Die Kommentare lassen sich zehn Hauptkategorien zuordnen, wobei ein Kommentar eines\*r Teilnehmenden mehreren Kategorien zugeordnet werden kann. Manche Kategorien ließen sich noch in Unterkategorien aufteilen.

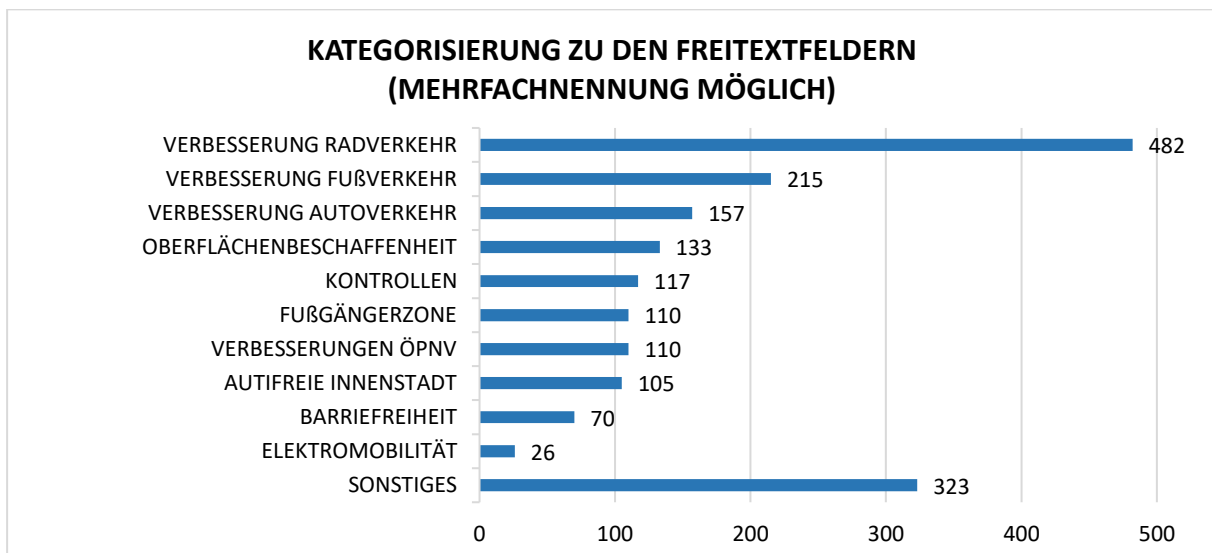


Abbildung 54 Kategorisierung zu den Freitextfeldern  
Quelle BUW 2021, Abb.48

#### ➤ Verbesserungen für den Radverkehr (482 Nennungen)

In dieser Kategorie werden am häufigsten mehr und bessere Radwege gewünscht (324 Nennungen) und die Freigabe der Fußgängerzone (62 Nennungen, überwiegend dafür) diskutiert. Ein weiteres wiederkehrendes Thema sind Abstellmöglichkeiten für Fahrräder

(42 Nennungen). Eine wiederholt aufgetretene Forderung sind die Freigabe der Freiligrath-Str. in beide Richtungen für den Radverkehr und eine Umleitung für den gesperrten Ilmtalradweg.

➤ Verbesserungen für den Fußverkehr (215 Nennungen)

Viele Kommentare innerhalb dieser Kategorie beschäftigen sich mit der Barrierefreiheit und Konflikten mit anderen Teilnehmenden. Für den Fußverkehr ungünstige Schaltungen der Lichtsignalanlagen werden ebenfalls erwähnt. In dieser Kategorie wurden viele (Orts-)Beispiele genannt, welche hier nicht im Detail ausgewertet werden können.

➤ Verbesserungen für den Autoverkehr (157 Nennungen)

In vielen Kommentaren wird der Bau einer Ostumfahrung zum Zwecke der Entlastung der Innenstadt von Durchgangs- und Schwerverkehr gefordert (56 Nennungen). Probleme mit dem Anwohnerparken werden 19-mal genannt und 27 Nennungen fordern mehr Parkplätze. Einige Kommentare in dieser Kategorie fordern die Rücknahme restriktiver Maßnahmen gegen den Kfz-Verkehr (13 Nennungen).

➤ Oberflächenbeschaffenheit (133 Nennungen)

Das Thema Oberflächenbeschaffenheit tritt oft im Zusammenhang mit der Barrierefreiheit auf. Generell ist eine Ablehnung des in der Innenstadt vielerorts vorhandenen Kopfsteinpflasters vorhanden. Gründe für die Ablehnung liegen in der mangelnden Barrierefreiheit und dem unkomfortablen Fahren mit dem Fahrrad oder Kfz begründet. Lärmschutz ist ein weiteres Thema durch veränderte Oberflächen (Bsp. „Flüsterasphalt“) wird wiederholt gewünscht.

➤ Kontrollen (117 Nennungen)

Gewünscht wird eine bessere Regelbefolgung durch die Verkehrsteilnehmenden und ggf. mehr Kontrollen der Regelbefolgung. Hierbei sind die Hauptkonfliktpaare Radfahrende – Autofahrende und Radfahrende – zu Fuß Gehende. Kritikpunkte am Verhalten der Radfahrenden (39 Nennungen) beziehen sich überwiegend auf das Fahren in der Fußgängerzone und teilweise auf nicht-regelkonformes Verkehrsverhalten. Kritikpunkte am Verhalten der Autofahrenden sind hauptsächlich zu schnelles Fahren in verkehrsberuhigten Bereichen (30 Nennungen) und Falschparken (30 Nennungen) Auch in dieser Kategorie wurden viele (Orts-)Beispiele genannt, welche hier nicht im Detail ausgewertet werden können.

➤ Fußgängerzone (110 Nennungen)

In den Kommentaren dieser Kategorie findet eine Thematisierung der Beziehung zwischen Rad und Fuß in der Fußgängerzone statt. Hierbei will etwa die Hälfte die Fußgängerzone für den Radverkehr freigeben und die andere Hälfte wünscht sich ein Verbot des Radverkehrs, da sie sich bedrängt oder gefährdet fühlt. Diese Ergebnisse

decken sich mit denen der entsprechenden Fragen in der Erhebung. Gefordert wird von einigen Teilnehmenden auch eine Umfahrung für Radfahrende.

➤ Verbesserungen für den ÖPNV (110 Nennungen)

Zentrale Forderungen in dieser Kategorie sind eine Verbesserung der Angebotsqualität (dichtere Taktung, neue Linien, mehr Haltestellen, bessere Verknüpfung zwischen Zug und ÖPNV) mit 51 Nennungen sowie eine Reduzierung bzw. Abschaffung des Beförderungsentgeltes (16 bzw. 7 Nennungen). Gewünscht wird weiterhin ein besseres P&R-Angebot (27 Nennungen).

➤ Autofreie Innenstadt (105 Nennungen)

Forderung nach einer starken Reduzierung des Kfz-Verkehrs innerhalb der Innenstadt.

➤ Barrierefreiheit (70 Nennungen)

Wunsch nach einer besseren Barrierefreiheit mit einem Fokus auf Mobilitätseingeschränkte Personen, Ältere oder Kinderwagen-Schiebende.

➤ Elektromobilität (26 Nennungen)

In etwa gleiche Teile für Ladestationen für E-Bikes und E-Autos, ein kleiner Teil für E-Busse.

323 Nennungen ließen sich keiner der Kategorien zuordnen, da sich das im Kommentar genannte Thema nicht häufig wiederholte. Innerhalb dieser Kommentare gibt es eine große thematische Bandbreite von sehr spezifischen Wünschen für einzelne Punkte über stadtgestalterische Anmerkungen bis zu generellen politischen Statements.

## Workshop-Formate

Ziel der Workshops ist es, aus den Vorschlägen der Teilnehmenden Ideen für anzustrebende Maßnahmen und Verkehrsversuche für das Maßnahmenkonzept zu formulieren. Die jeweiligen Themen ergaben sich aus den Ergebnissen der Online-Bürgerbeteiligung. Ursprünglich waren zwei Workshops geplant, aufgrund der 79 Interessensbekundungen wurde noch ein dritter Termin organisiert:

- Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr (durchgeführt am 28.10.20)
- Ausweitung der Fußgängerzone (ursprünglich geplant für den 05.11.20)
- Sperrung des Burgplatzes (ursprünglich geplant für den 10.11.20)

Durch die Corona-Pandemie konnte nur der Workshop zum Thema „Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr“ durchgeführt werden. Dieser fand am 28.10.2020 im Mon Ami unter Beachtung entsprechender Hygieneregeln (Abstand der Tische, Bereitstellung von Masken für die Teilnehmenden, regelmäßiges Lüften) statt.



Abbildung 55 Workshop I Teilnehmer  
Quelle Stadtverwaltung Weimar



Abbildung 56 Workshop I Teilnehmer  
Quelle Stadtverwaltung Weimar

An dem Workshop nahmen neun Bürger\*innen der Stadt Weimar teil. Die Workshop-Teilnehmenden wurden unter Teilnehmenden der Befragung, welche sich gesondert für die Workshops beworben hatten, per Losverfahren ausgewählt. Eingeladen waren 12 Bürger\*innen, von denen drei nicht teilnehmen konnten. Im Rahmen des Workshops erläuterten die Teilnehmenden ihre Nutzung der Innenstadt, besonders auch der Fußgängerzone, mit verschiedenen Verkehrsmitteln und identifizierten mögliche Problemstellen und Konflikte. In einer Planungsphase entwickelten die Teilnehmenden dann eigene Entwürfe für die Regelung in der Fußgängerzone und stellten diese einander vor. In einer Abschlussdiskussion wurde aus den, im Verlauf des Workshops ermittelten und entwickelten, Problemstellungen und Planungsentwürfen die folgenden Ideen für eine Umgestaltung entwickelt:

- Einrichtung von Durchquerungsmöglichkeiten der Fußgängerzone für den Radverkehr: Frauentorstraße, Dingelstedtstraße bis Zeughof, Wielandstraße bis Schützengasse
- Mehr Rücksichtnahme zwischen den Verkehrsteilnehmenden statt mehr Kontrollen
- Nicht mehr Verbote, sondern auf Gebote und auf ein gemeinsames Miteinander setzen

Die noch ausstehenden Workshop-Formate sollen im ersten Halbjahr 2021, je nach Lage des Infektionsgeschehens, durchgeführt werden, um die Ideen der Bürger\*innen zu berücksichtigen und in die Verkehrsversuche einfließen zu lassen. Im Maßnahmenkonzept sind bereits Vorschläge für die Durchführung der Verkehrsversuche enthalten, die durch die Verkehrsplanung und Straßenverkehrsbehörde, unter Berücksichtigung der Befragungsergebnisse, erarbeitet wurden.

## 4.2 UNTERNEHMENS BETEILIGUNG „MOBILITÄT IN DER WEIMARER INNENSTADT“

Zielstellung für die Befragung der Gewerbetreibenden in der Innenstadt bestand darin, einen Überblick über den Liefer- und Kund\*innen-Verkehr in der Weimarer Innenstadt und die Bewertung dessen durch die Gewerbetreibenden zu erhalten. Die Befragung gliedert sich daher in einen Teil mit Fragen zum Unternehmen (Anzahl der Mitarbeitenden, Branchenzugehörigkeit), einen Teil zum Lieferverkehr und dessen Bewertung und einen Teil



zur Mobilität der Kund- und Belegschaft. Am Ende der Befragung bestand die Möglichkeit über ein Freitextfeld Verbesserungsvorschläge mitzuteilen. Der Fragebogen kann in Anlage 8 eingesehen werden.

Die Online-Befragung zur Gewerbebeteiligung lief vom 16.09.2020 bis zum 07.10.2020 über die Plattform LimeSurvey als Unterseite der Homepage der Stadt Weimar. Für die Teilnahme musste ein spezielles Passwort eingegeben werden, welches per Brief an alle Unternehmen mit Sitz in der Weimarer Innenstadt versandt wurde. In Rücksprache mit dem Amt für Wirtschaft und Märkte wurden insgesamt 282 Unternehmen kontaktiert. Zusätzlich konnte durch die Unterstützung des Innenstadt-Vereins, die Einladung zur Teilnahme per E-Mail an die Unternehmen versendet werden.

An der Befragung der Gewerbetreibenden in der Innenstadt nahmen 54 Unternehmen teil (19 % der kontaktierten Unternehmen). Von den teilnehmenden Unternehmen haben 35 % 1 bis 4 Beschäftigte, 33 % haben 5 bis 9 Beschäftigte, 15 % haben zwischen 10 und 19 Beschäftigte, 7 % zwischen 20 und 49 und 2 % mehr als 50. Die dominierenden Branchen waren Dienstleistung und Einzelhandel. Die meisten teilnehmenden Unternehmen haben ihr Geschäft am Markt und in der Schillerstraße.

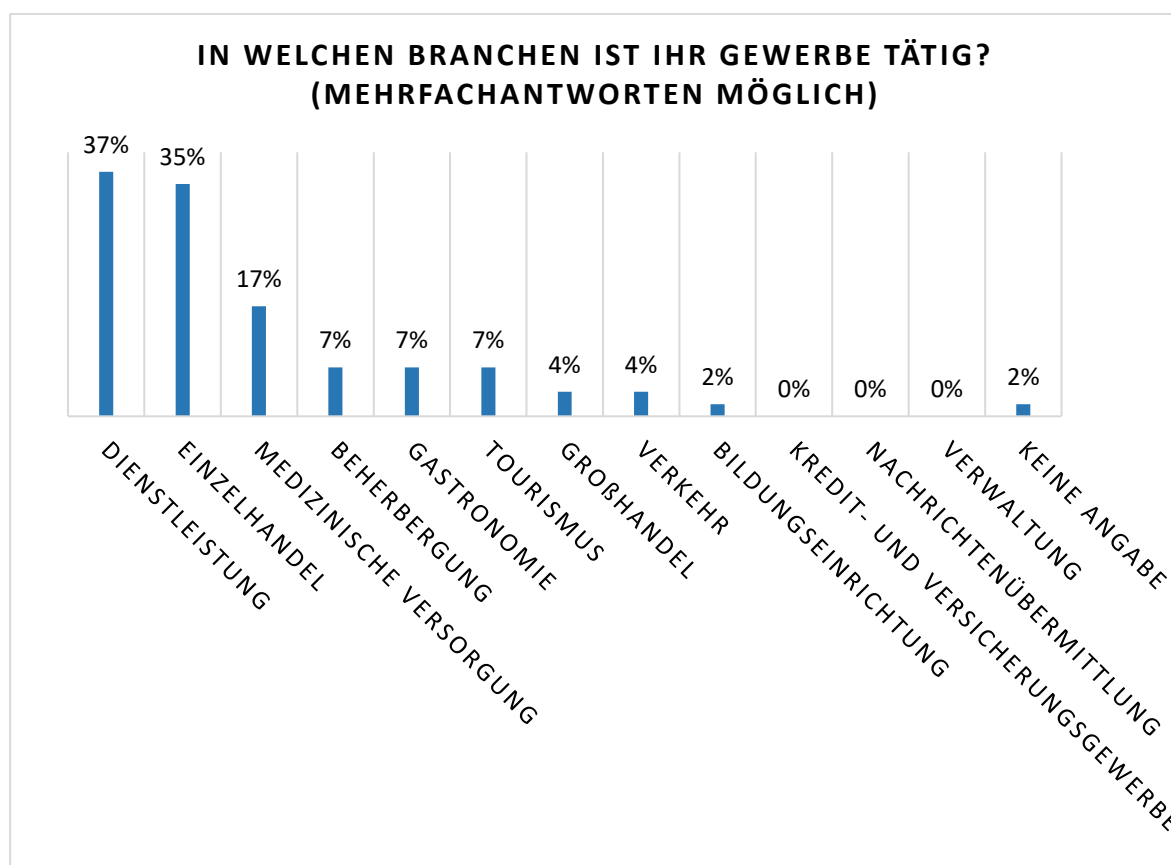


Abbildung 57 Branchenzugehörigkeit der teilnehmenden Unternehmen (n=54)  
Quelle BUW 2021, Abb.49

Die Mehrheit der Unternehmen wird mindestens einmal, 39 % sogar mehrmals, am Tag beliefert. Der größte Teil der Belieferung findet zwischen 9 und 15 Uhr mit einem Peak

zwischen 10 und 12 Uhr statt. Die zeitliche Begrenzung der Lieferzeiten in der Fußgängerzone wird von der Mehrheit der befragten Unternehmen als ausreichend angesehen.

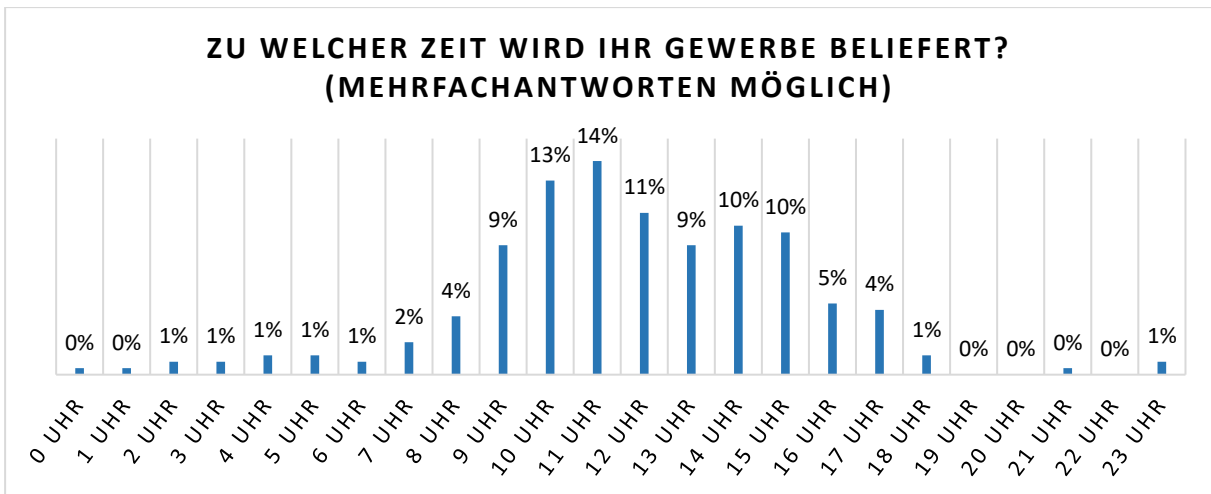


Abbildung 58 Tagesganglinie der Belieferung (n=41)  
Quelle BUW 2021, Abb.52

Aus den Antworten auf die Fragestellung welche Straßen bei der Belieferung des Geschäfts genutzt werden, ergibt sich eine Hauptroute in Nord-Süd-Richtung über die Jakob- und Kaufstraße, den Markt und die Ackerwand. Auch Graben und Burgplatz werden häufig als genutzte Straßen angegeben.

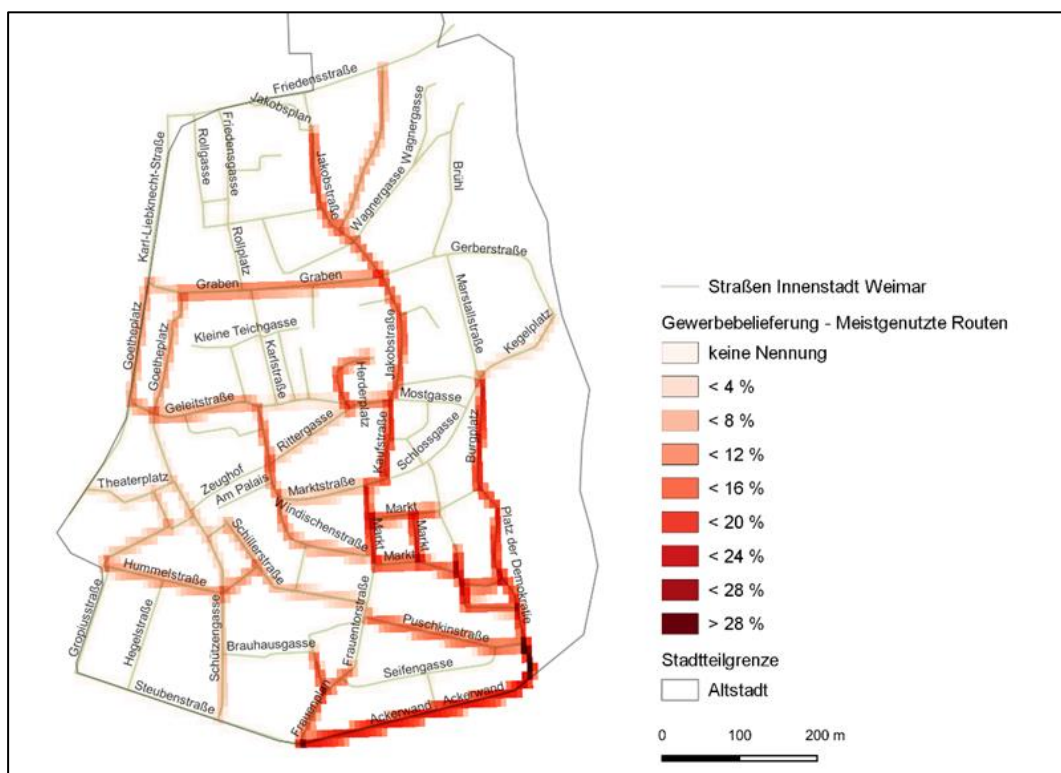


Abbildung 59 Anteil der genutzten Straßen für die Belieferung der teilnehmenden Unternehmen (n=51)  
Quelle BUW 2021, Abb.54

Die Belieferung der Unternehmen in der Weimarer Innenstadt erfolgt überwiegend mittels Transporter. Nur ein kleiner Teil beliefert bereits per Lastenrad.

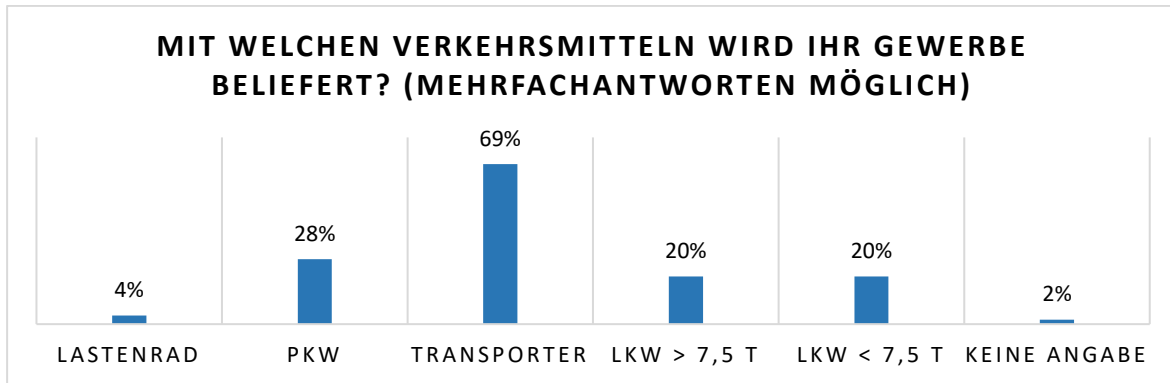


Abbildung 60 Verkehrsmittelverteilung bei der Belieferung (n=41)

Quelle BUW 2021, Abb.55

19 % der befragten Unternehmen bieten einen Lieferservice an, dieser wird überwiegend mittels Pkw durchgeführt. Befragt hinsichtlich einer potenziellen Belieferung per Lastenrad kann sich eine Mehrheit der Unternehmen dieses nicht vorstellen ein ähnliches Bild zeigt sich bei der Auslieferung.

Die Erreichbarkeit der Gewerbe wurde sowohl für Kundschaft als auch für den Lieferverkehr überwiegend als gut bewertet.

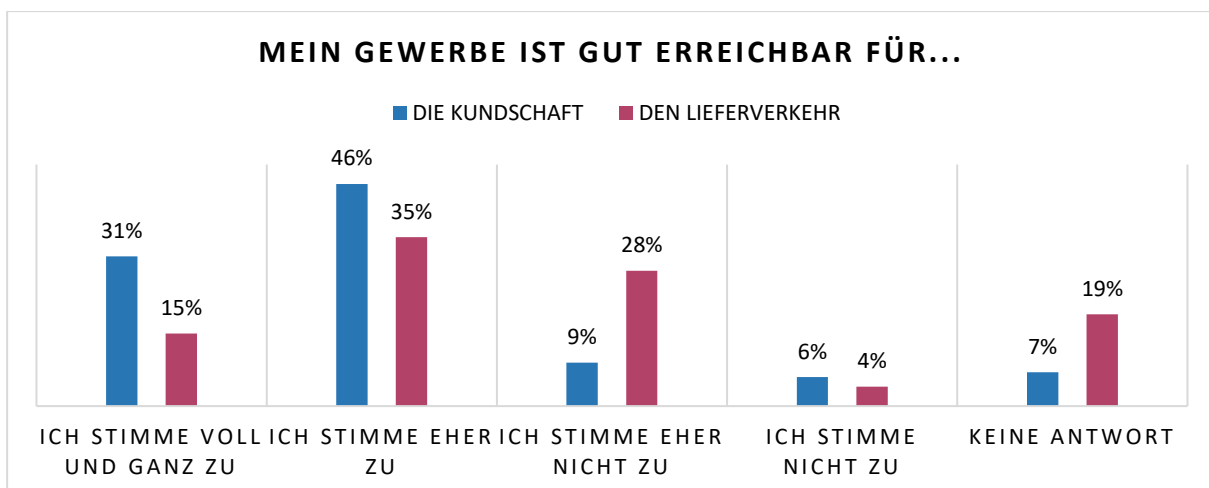


Abbildung 61 Bewertung der Erreichbarkeit (n=54)

Quelle BUW 2021, Abb.59, Abb.60

Kundschaft und Lieferverkehr behindern sich nach Meinung einer Mehrheit der befragten Unternehmen nicht. Dieses deckt sich mit der Wahrnehmung der Verträglichkeit durch die Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen.

Die überwiegende Zahl der Unternehmen gab an zwischen 9 und 18 Uhr Kundschaft zu haben, ein Viertel bzw. 20 % auch zwischen 6 und 9 bzw. 18 und 21 Uhr. Die Belegschaft der Unternehmen kommt größtenteils zwischen 6 und 12 Uhr und geht zwischen 15 und 18 Uhr. Die Werte ähneln der Betrachtung für ganz Weimar durch die zweite Online-Gewerbebeteiligung, lediglich das Kommen am Morgen ist verteilter. Hinsichtlich der verwendeten Verkehrsmittel der Kundschaft und der Belegschaft zeigen sich Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr als die am häufigsten genannten Verkehrsmittel mit denen das Gewerbe erreicht

wird. Ein Vergleich zu den Verkehrsmitteln, welche in der Regel für den Weg zur Innenstadt genutzt werden, zeigt in beiden Fällen die hohe Bedeutung des Rad- und Fußverkehrs, aus Sicht der Gewerbetreibenden aber auch die Bedeutung des Kfz.

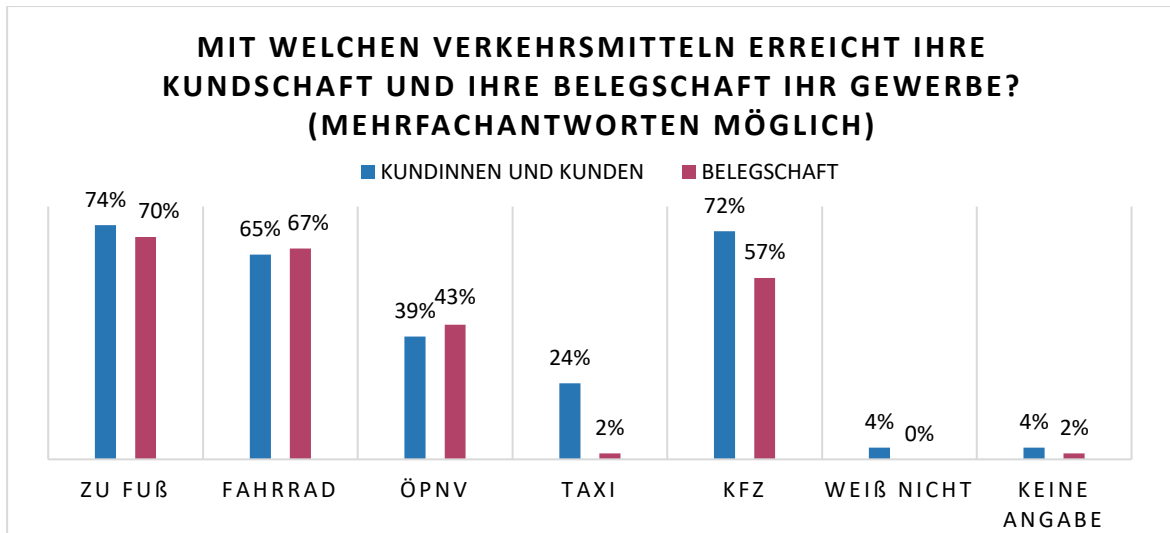


Abbildung 62 Verkehrsmittelwahl von Kundschaft und Belegschaft (n=54)  
Quelle BUW 2021, Abb.64

Im Freitextfeld zu Veränderungswünschen bzw. Verbesserungsvorschlägen bezüglich des Lieferverkehrs wurden 34 Antworten gegeben. Hierbei wurde 8-mal eine Einschränkung des Kfz-Verkehrs gewünscht, 6-mal eine zeitliche Begrenzung des Lieferverkehrs, 5-mal eine Ausweitung des Kurzzeitparkens und Lieferns und 2-mal mehr Parkplätze.

### 4.3 UNTERNEHMENS BETEILIGUNG „BETRIEBLICHES MOBILITÄTSMANAGEMENT“

Zielstellung der Befragung der Gewerbetreibenden zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement war, einen Überblick über den Status quo der Mobilität der Belegschaft Weimarer Unternehmen und die (potentielle) Nutzungen von betrieblichen Mobilitätsmanagement zu erhalten. Die Befragung gliedert sich in einen Teil mit Fragen zum Unternehmen (Anzahl der Mitarbeitenden, Branchenzugehörigkeit, Standort), einen Teil zur Mobilität der Belegschaft und Fragen zu Angeboten des Betrieblichen Mobilitätsmanagements. Der Fragebogen kann in Anlage 9 eingesehen werden.

Die Online-Befragung zur Gewerbebeteiligung lief vom 16.09.2020 bis zum 07.10.2020 über die Plattform LimeSurvey als Unterseite der Homepage der Stadt Weimar. Für die Teilnahme musste ein spezielles Passwort eingegeben werden, welches per Brief an alle Unternehmen mit Sitz in Weimar und mehr als 20 Beschäftigten versandt wurde. In Rücksprache mit dem Amt für Wirtschaft und Märkte wurden insgesamt 214 Unternehmen kontaktiert.

An der Befragung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement nahmen 54 Unternehmen aus der Stadt Weimar teil, was einer Beteiligungsquote von 25 % entspricht. Der größte Teil (46 %) der teilnehmenden Unternehmen gab als Branche „Dienstleistung“ an gefolgt von

„Medizinischer Versorgung“ und „Bildungseinrichtung“ (je 13 %) und „Verwaltung“ und „Beherbergung“ (je 11 %). Hinsichtlich der Unternehmensgröße am Standort Weimar gaben 46 % an zwischen 20 und 49 Mitarbeiter\*innen zu haben, 28 % 50 bis 99, 20 % 100 bis 500 und 4 % mehr als 500. Die meisten teilnehmenden Unternehmen haben ihren Sitz in den Stadtteilen Altstadt, Westvorstadt und Industriegebiet Nord.

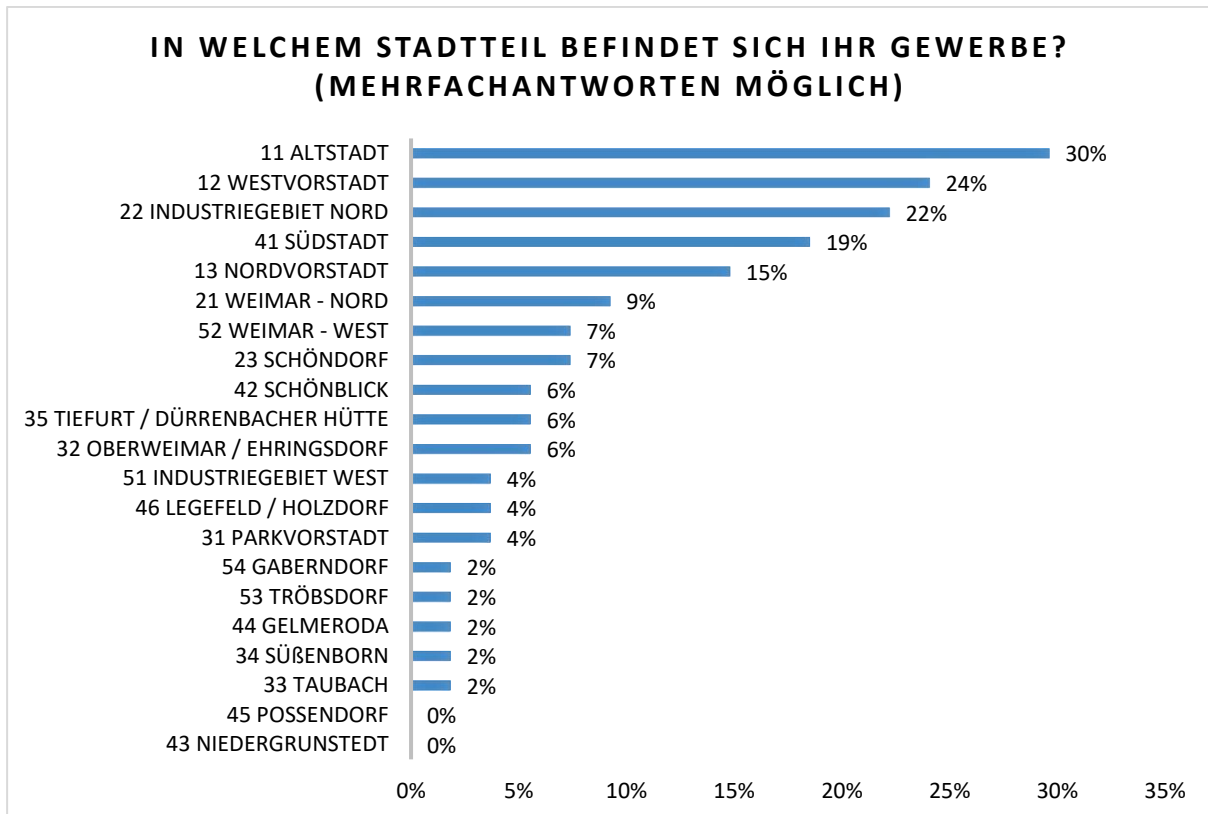


Abbildung 63 Sitz der teilnehmenden Unternehmen (n=54)

Quelle BUW 2021, Abb.65

Die Erreichbarkeit der Gewerbe für die Belegschaft wird fast durchgängig als gut bewertet. Für den Weg von und zur Arbeit ist bei den Beschäftigten der teilnehmenden Unternehmen das Kfz das dominierende Verkehrsmittel. Auch das Fahrrad wird fast von der Hälfte der Belegschaften oft für den Weg zur Arbeit genutzt.

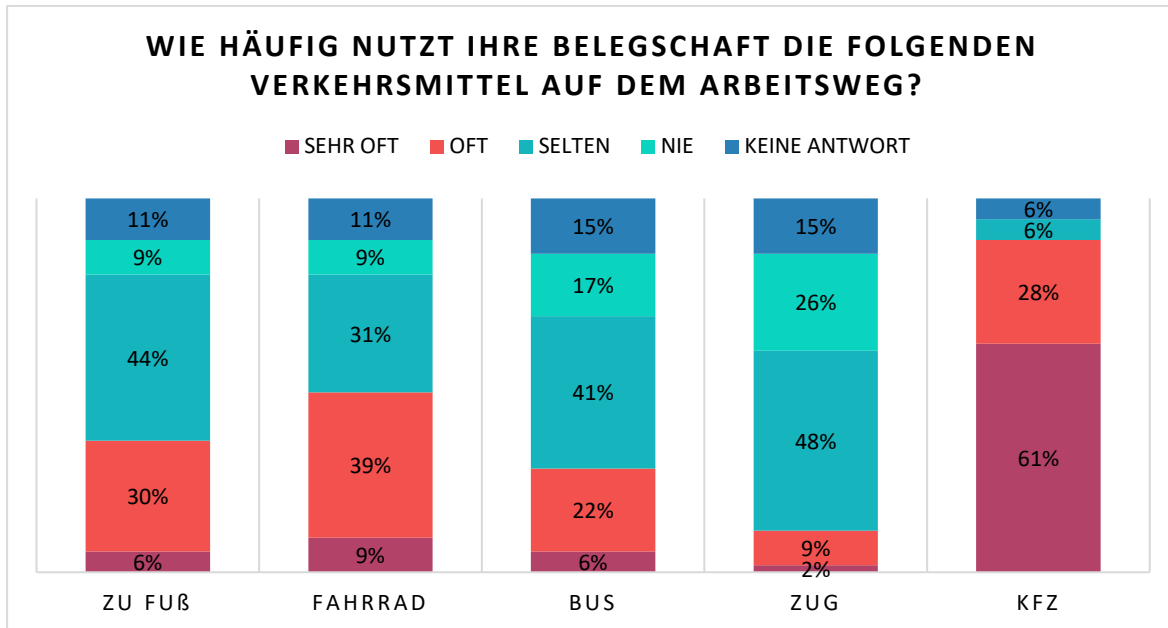


Abbildung 64 Verkehrsmittelnutzung durch die Belegschaft (n=54)  
Quelle BUW 2021, Abb.67

Der Anteil der aus anderen Gemeinden einpendelnden Belegschaft macht bei den meisten Unternehmen zwischen 25 % und 49 % aus. Der überwiegende Teil der Belegschaften kommt zwischen 6 und 9 Uhr und geht zwischen 15 und 18 Uhr. Es ist allerdings zu beachten, dass die Angaben im Rahmen dieser Befragung von einer Person für die gesamte Belegschaft für das Unternehmen gemacht wurden und daher nicht die gleiche Repräsentativität wie eine Mobilitätsbefragung unter den Mitarbeiter\*innen hat.

Die Zufriedenheit der Belegschaft mit dem Arbeitsweg wird von einem deutlich überwiegenden Teil der befragten Unternehmen als gut bewertet. Eine Mehrheit der Unternehmen sieht auch eine aktivere Mobilität der Belegschaft als ein Ziel an und das dies eine Maßnahme sein kann, eine motivierte Belegschaft zu gewinnen bzw. zu halten.

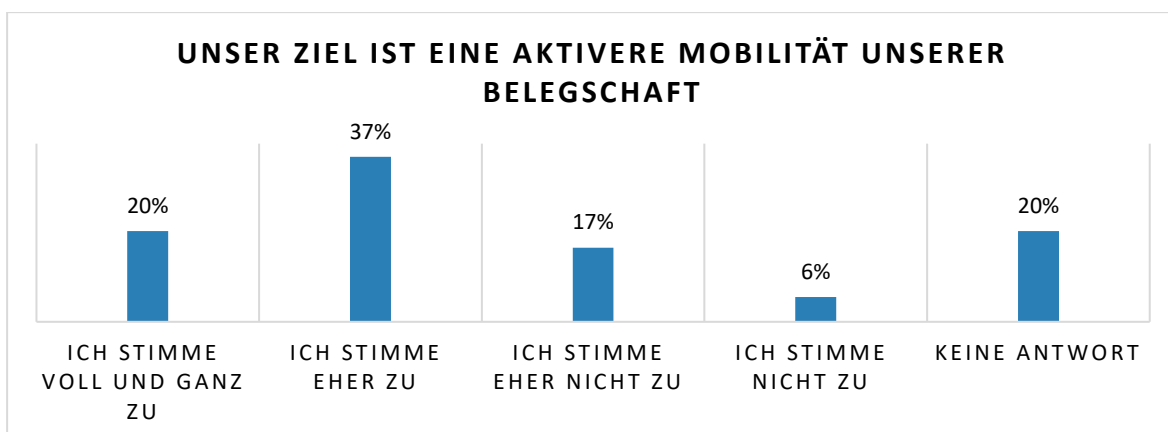


Abbildung 65 Zustimmung zum Ziel einer aktiveren Mobilität der Belegschaft (n=54)  
Quelle BUW 2021, Abb.71

Befragt hinsichtlich der für die Belegschaft zur Verfügung stehenden Mobilitätsangebote waren Stellplätze für Fahrräder, Kfz und Dienstwagen die am häufigsten genannten. Auch Duschen werden bei 11 % der Betriebe angeboten. Potenziell könnten sich die Unternehmen

vor allem Angebote zur Förderung der Elektromobilität und Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs vorstellen.

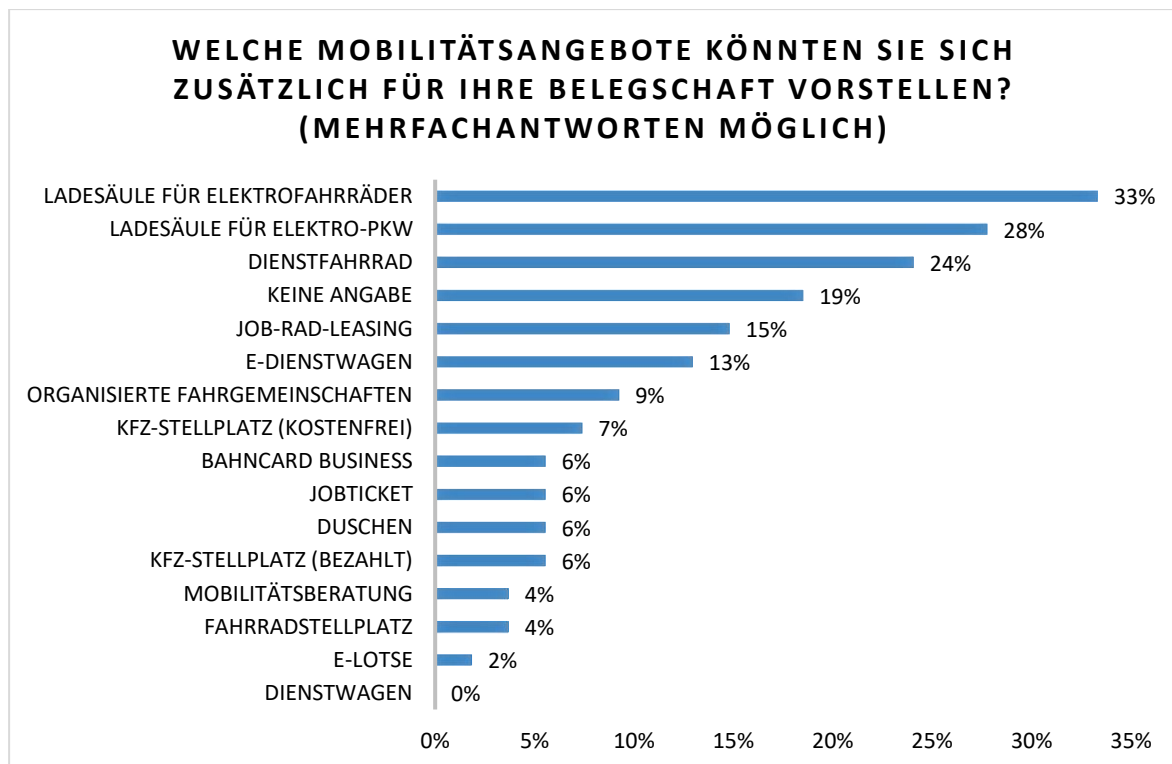


Abbildung 66 Denkbare Mobilitätsangebote (n=54)  
Quelle BUW 2021, Abb.74

Ein Bedarf für eine Mobilitätsberatung wird eher nicht gesehen und eine Bereitschaft dafür Geld auszugeben ist nicht vorhanden.

Über die Hälfte der teilnehmenden Unternehmen bieten für zu mindestens einen Teil ihrer Belegschaft Homeoffice an, 9 % sogar für den Großteil. Bei den Unternehmen, welche kein Homeoffice anbieten, überwiegt die Antwort, dass sich dieses für die Unternehmensform nicht anbietet. Bei 43 % der Unternehmen hat sich das Homeoffice-Angebot 2020 durch die Corona-Pandemie verändert.

## 4.4 WEBINAR FÜR GEWERBETREIBENDE

In Anschluss an die Online-Gewerbebeteiligungen waren ursprünglich zwei Beteiligungen geplant für die Gewerbetreibenden in Abhängigkeit der Ergebnisse in Form von Präsenz-Workshops. Aufgrund der weiterhin anhaltenden Corona-Pandemie wurde entschieden ein gemeinsames Online-Format durchzuführen. Am 18. Februar 2021 fand daher von 15 Uhr bis 17 Uhr ein Webinar im Rahmen von WENAMO statt. Eingeladen wurden wieder die Unternehmen mit Sitz in der Weimarer Innenstadt und Gewerbetreibende in Weimar mit mehr als 20 Mitarbeitenden. Die Einladungen wurden per Post und zusätzlich über den E-Mail-Verteiler des Innenstadtvereines versendet.

Das Online-Format wurde von der Bauhaus-Universität Weimar über die Videokonferenz-Plattform BigBlueButton moderiert. Von den ca. 400 geladenen Unternehmen haben sich ca.

18 beteiligt. Im ersten Teil der Veranstaltung wurde das Projekt WENAMO und die Ergebnisse der beiden Online-Beteiligungen vorgestellt. Im zweiten Teil gab es zwei Expertenvorträge, die aufgrund der Ergebnisse der Beteiligungen gewählt wurden. Herr Prof. Dr. Plank-Wiedenbeck (Bauhaus-Universität Weimar) hat das Prinzip des betrieblichen Mobilitätsmanagements erläutert. Herr Hofmann (Thüringer Energie- und GreenTech-Agentur) hat über das Thema Elektromobilität in Thüringen und die aktuellen Fördermöglichkeiten informiert. Anschließend konnten die Unternehmen Fragen und Wünsche äußern. Die Resonanz zum Veranstaltungsformat war positiv. Um zukünftig mit den Unternehmen in Kontakt zu bleiben, kann ein solches Format durchaus sinnvoll sein.

## 4.5 KINDER- UND JUGENDBETEILIGUNG

In Zusammenarbeit mit der Kinder- und Jugendbeauftragten der Stadt Weimar und der Bauhaus-Universität Weimar wurde eine Mini-Zukunftswerkstatt entwickelt. Die Zukunftswerkstatt ist eine kreative Methode zum Lösen von Problemen und Entwickeln von Ideen in Gruppen. Da Kinder- und Jugendliche bei der Online-Bürgerbeteiligung unterrepräsentiert waren, fiel die Entscheidung auf dieses zusätzliche Format.

Ursprünglich sollten bis Dezember 2020 mehrere Beteiligungswerkstätten in den städtischen Kinder- und Jugendclubs sowie in Schulen durchgeführt werden. Durch die Corona-Pandemie musste der erst große Workshop in Zusammenarbeit mit dem Zirkus Tasifan ausfallen. Auch eine Durchführung des Workshops an Schulen war aufgrund des Infektionsgeschehens nicht möglich. 2021 konnten leider auch keine weiteren Beteiligungsformate stattfinden, da der Lockdown verlängert wurde und Schulen zum Teil weiterhin geschlossen blieben.

### Workshop Jugendclub „Nordlicht“

Am 03.12.2020 konnte unter Corona-konformen Bedingungen (Mundschutz, Lüften, Abstand) im Jugendclub „Nordlicht“ in Weimar ein Workshop zur Kinder- und Jugendbeteiligung stattfinden, an dem 9 Kinder und Jugendliche zwischen 10 und 19 Jahren teilnahmen. Durchgeführt wurde der Workshop zusammen mit dem Kinderbüro der Stadt Weimar und der Bauhaus-Universität Weimar.

Nach einer Begrüßungs- und Kennenlernphase und einer Vorstellung des Projekts WENAMO wurden in einer Einstiegsphase das Mobilitätsverhalten der Teilnehmenden und eventuelle Problemstellen im Weimarer Stadtgebiet erfragt. In einer anschließenden Kritikphase wurden Defizite im Bereich Mobilität und Verkehrsplanung gesammelt. Nach einer Phantasiephase mit Bezug zur Fortbewegung in der Zukunft schloss der Workshop mit einer Umsetzungsphase, in welcher die zeitliche Umsetzung der Ideen aus der Phantasiephase diskutiert und in Form eines Zeitstrahls festgehalten wurde.

In der Einstiegsphase wurde hinsichtlich der Mobilität in der Weimarer Innenstadt festgestellt, dass die Innenstadt nur für einen Teil der Teilnehmenden ein regelmäßiges Ziel ist. Bezüglich der Verkehrsmittelwahl dominieren der Rad- und Fußverkehr. Während der Kritikphase wurden Defizite in der Radverkehrsführung und das Fehlen einer Freigabe auf wichtigen



Achsen (Fußgängerzone) als Defizite herausgearbeitet. Weiterhin wurde eine hohe Kfz-Verkehrsstärke bemängelt. Im Rahmen der Phantasiephase wurden kreative Ideen, insbesondere bei Antriebsarten und Verkehrsmitteln, erdacht. Im Bezug zur Innenstadt wurden ein Radweg auf dem Theaterplatz und mehr E-Bikes gewünscht. In der abschließenden Umsetzungsphase wurde der folgende Zeitstrahl entwickelt:

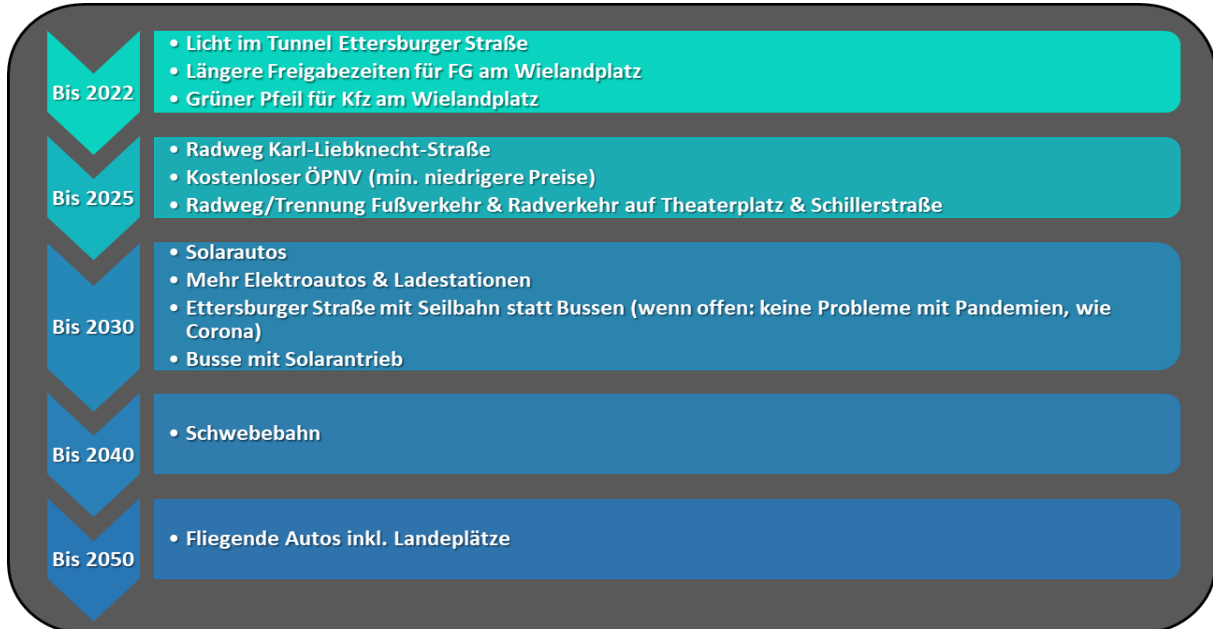


Abbildung 67 Zeitstrahl Kinder- und Jugendbeteiligung  
Quelle BUW 2021, Kapitel 6

## 5 SWOT-ANALYSE

Der Status quo, welcher durch die Beteiligungsformate abgefragt wurde, soll nachfolgend hinsichtlich vier Kategorien im Rahmen einer sog. SWOT-Analyse bewertet werden:

- Stärken (Strength)
- Schwächen (Weakness)
- Chancen (Opportunities)
- Risiken (Threats)

Die SWOT-Analyse war Bestandteil der wissenschaftlichen Begleitung durch die Bauhaus-Universität Weimar und ist inhaltlich aus dem Kapitel 8 des Abschlussberichtes zum Arbeitspaket 1 entnommen.

Abbildung 68 gibt eine Übersicht zu den Ergebnisse der SWOT-Analyse. Nachfolgend werden die einzelnen Kategorien genauer betrachtet.

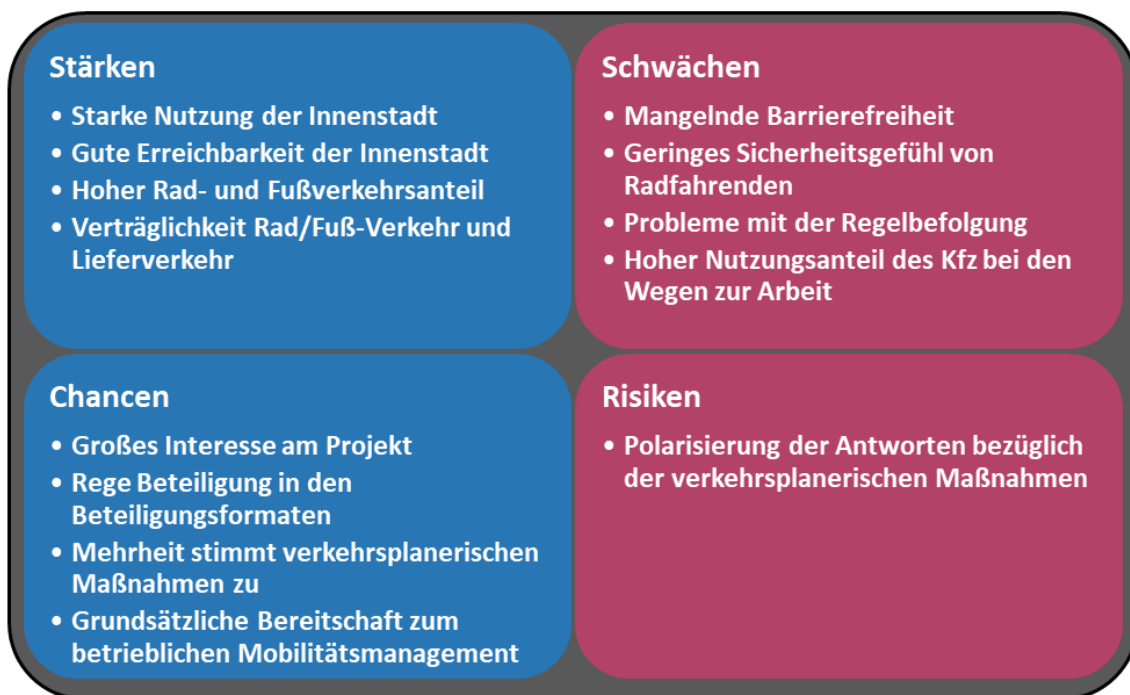


Abbildung 68 SWOT-Analyse  
Quelle BUW 2021, Abb.79

### Stärken

Eine große Stärke des Status quo ist die existierende sehr hohe Nutzung der Weimarer Innenstadt und die hohen Verkehrsanteile des Rad- und Fußverkehrs sowohl auf dem Weg zur und von als auch innerhalb der Innenstadt. Weiterhin wird auch die Erreichbarkeit der Innenstadt zu Fuß und mit dem Rad positiv bewertet. Auch die Erreichbarkeit der Geschäfte durch Kunden und Kundinnen wird von den Gewerbetreibenden in der Innenstadt gut bewertet, ebenfalls die Verträglichkeit von Kundschaft und Lieferverkehr. Die Bewertung der Verträglichkeit durch die Gewerbetreibenden deckt sich überwiegend mit der Wahrnehmung durch Fuß und Radverkehr.

## Schwächen

Hinsichtlich der Mobilität in der Weimarer Innenstadt fällt die schlechte Bewertung des Sicherheitsgefühls von Radfahrenden und der sehr häufig in den Freitextfeldern erwähnte Wunsch nach mehr bzw. besseren Radverkehrsanlagen als Schwäche auf, hierbei wird auch die Verfügbarkeit von Radabstellanlagen in der Weimarer Innenstadt kritisiert. Die Weimarer Innenstadt wird überwiegend nicht als barrierefrei gesehen, ein Thema, welches sich auch in den Freitextfeldern häufig wiederfindet. Weiterhin wird von allen Verkehrsarten eine mangelnde Regelbefolgung und eine stärkere Regelkontrolle gewünscht. Die Nutzung des öffentlichen Straßenraums in der Innenstadt für das Abstellen von Kfz der Bewohnenden ist hoch und die Bereitschaft für einen Wechsel zu anderen Abstellorten gering. Bezüglich des betrieblichen Mobilitätsmanagement ist ein sehr hoher Anteil der Nutzung des Pkw für den Arbeitsweg festzustellen. Auch die Angebote des betrieblichen Mobilitätsmanagements sind noch ausbaufähig.

## Chancen

Eine große Chance liegt in der großen Beteiligung und dem dahinterliegenden großen Interesse an der Materie, welche sich in der großen Teilnehmendenzahl an der Online-Befragung und in dem großen Interesse an den Workshopeteilnahmen zeigt. Die Zustimmungswerte zu den vorgeschlagenen verkehrsplanerischen Maßnahmen bietet auch eine Chance für die Weiterentwicklung der Weimarer Innenstadt. Die von einem großen Teil der befragten Gewerbetreibenden bestätigte Aussage, dass eine aktive Mobilität bei der Findung und Bindung guter Mitarbeitenden unterstützt und die als potentiell mögliche Mobilitätsmanagementangebote erachteten Maßnahmen bieten Chancen in diesem Bereich.

## Risiken

Bei den Fragen zu den verkehrsplanerischen Maßnahmen zeigte sich teilweise eine starke Polarisierung der Meinungen. Besonders hinsichtlich der Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr sind befürwortende und ablehnende Antworten fast gleich vertreten. Dieses kann zu Konflikten bei der Umsetzung der Maßnahmen führen.

## 6 MAßNAHMENKONZEPT

Im Maßnahmenkonzept sind die Ergebnisse aus den Beteiligungsformaten eingeflossen. Dabei stehen die Durchführung der Reallabore in der Priorität am höchsten. Die Ergebnisse aus den Reallaboren sind maßgebend für die spätere dauerhafte Umsetzung. Der Maßnahmenkatalog hat Auswirkungen auf die nachfolgend abgebildeten Bereiche.



Abbildung 69 Maßnahmenbereiche  
Quelle Stadtverwaltung Weimar

### 6.1 INFORMATION UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Der Maßnahmenkatalog sollte sukzessive umgesetzt werden. Die Planungsprozesse sind wissenschaftlich zu begleiten. Um eine hohe Akzeptanz der verschiedenen Maßnahmen in der Bevölkerung zu erhalten, hat die Öffentlichkeitsarbeit und der Austausch mit Betroffenen einen hohen Stellenwert.

## 6.2 VERKEHRSVERSUCHE/ REALLABORE

### Zusammenfassung & Fazit:

*Hauptaugenmerk liegt auf einer Verkehrsberuhigung der Innenstadt u.a. durch die Ausweitung der Fußgängerzone. Dabei handelt es sich um eine Zielvorstellung, die von vielen Faktoren abhängt. Neben der Frage, ob es von der Bevölkerung gewollt ist, muss die Maßnahme mit dem Bewohnerparken verträglich sein oder durch bspw. Quartiersgaragen geeigneter Ersatz geschaffen werden. Es ist ein dynamischer Entwicklungsprozess der durch die Verkehrsversuche erprobt werden sollte. Für die Organisation und Umsetzung der Abläufe wird eine Personalstelle benötigt. Dieser Aufwand kann im laufenden Geschäft nicht geleistet werden. In wie weit die Verkehrsversuche dauerhaft umgesetzt werden, hängt von den jeweiligen Ergebnissen ab. Die zeitliche Planung sieht folgendermaßen aus:*

*2021 Verkehrsversuch Goetheplatz*

*2022 Verkehrsversuch Herderplatz*

*2022 Verkehrsversuch Radverkehr*

*2023 Verkehrsversuch Burgplatz*

*Nach den Versuchen sind entsprechende Handlungsempfehlungen zu erarbeiten. Bevor ein Bereich als Fußgängerzone beschildert werden kann, ist die Widmung nach §6 des Thüringer Straßengesetz (ThürStrG) entsprechend anzupassen. Dies erfolgt im Regelfall durch ein Verfahren zur Einziehung oder Teileinziehung nach §8 ThürStrG. Dieser Prozess kann bis zur abschließenden Beschlussvorlage für den Stadtrat bis zu einem Jahr in Anspruch nehmen.*

Insbesondere durch die Durchführung von Verkehrsversuchen sollten die definierten Maßnahmen des Konzeptes unter realen Bedingungen erprobt und wissenschaftlich begleitet werden. Die Öffentlichkeitsarbeit bildet dabei einen wesentlichen Baustein. Die Bürgerschaft und Gewerbetreibenden müssen zu den verschiedenen Maßnahmen umfassend informiert und beteiligt werden. Zielstellung sollte sein, Anregungen und Wünsche aufzunehmen, aber auch Befürchtungen und Vorbehalte ernst zu nehmen und Lösungsvorschläge zu vermitteln. Die Wirkung auf die Öffentlichkeit kann wichtige Hinweise liefern, wie die erprobte Maßnahme optimiert werden muss, um bei einer dauerhaften Umsetzung eine breite Akzeptanz zu erhalten.

### Zielsetzung für die Verkehrsberuhigung der Weimarer Innenstadt

Die Hauptzielsetzung des Konzeptes besteht in der Ausweitung und Durchsetzung der Verkehrsberuhigung in der Innenstadt und die damit verbundene Stärkung der Aufenthaltsqualität für die Bevölkerung sowie den Tourismus.

Die bisher verkehrsberuhigten Bereiche, die in Abbildung 70 blau markiert sind, sollten stufenweise in Fußgängerzonen umgewandelt werden. Anschließend ist zu prüfen, ob in den angrenzenden Bereichen verkehrsberuhigende Maßnahmen umgesetzt werden könnten.

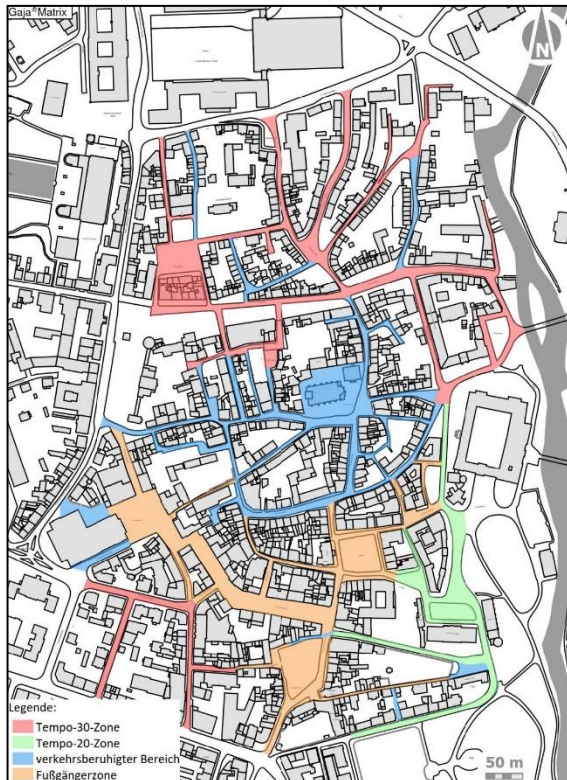


Abbildung 70 Ausgangssituation der Weimarer Innenstadt  
Quelle Stadtverwaltung Weimar

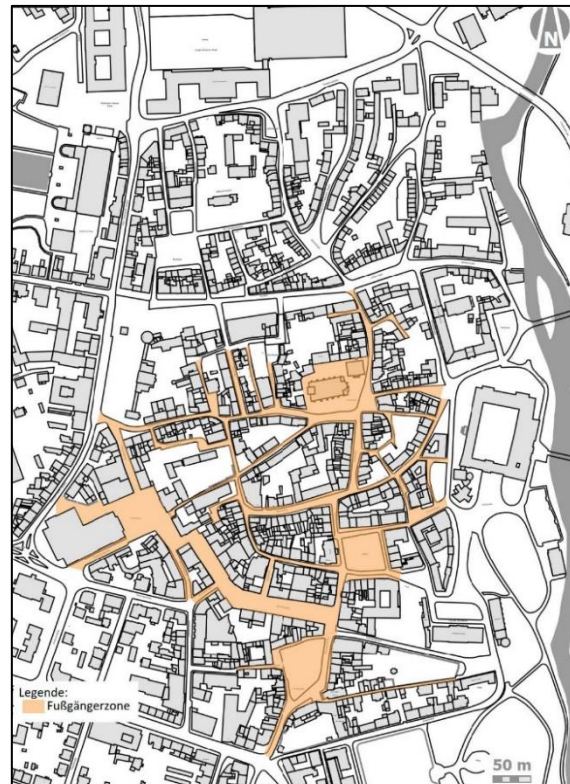


Abbildung 71 Zielvorstellung Ausweitung der FGZ  
Quelle Stadtverwaltung Weimar

Die Ausdehnung der Weimarer Fußgängerzone sollte sich zur aktuellen Ausgangslage etwa verdoppeln (Abbildung 71). Bei diesen Prozessen sind die Bürgerschaft, die Gewerbetreibenden, die politischen Gremien sowie die Interessenverbände umfassend zu beteiligen. Insbesondere das Bewohnerparken ist mit zu berücksichtigen. Durch den Verkehrsversuch am Herderplatz zeitweise eine Fußgängerzone zu etablieren, könnten für den stufenweisen Prozess der Fußgängerzonenausweitung wichtige Erkenntnisse gewonnen werden.

Die Ausweitung der Fußgängerzone am Herderplatz sollte innerhalb eines Bürger-Workshops bereits im Oktober 2020 thematisiert werden. Sobald ein solches Format wieder möglich ist, sollte dies nachgeholt werden, um auch Ideen aus der Bürgerschaft in die Versuche einfließen zu lassen.

### 6.2.1 VERRINGERUNG DES KFZ-VERKEHRS AM GOETHEPLATZ

Im Zuge der Baumaßnahme am Sophienstiftsplatz soll die Wirkung auf dem Goetheplatz evaluiert werden. Der Sophienstiftsplatz ist einer der Hauptverkehrsknoten in Weimar und hat maßgebliche Auswirkungen auf den Goetheplatz. Seit einigen Jahren ist die Sperrung des Goetheplatzes für den motorisierten Individualdurchgangsverkehr in den politischen Diskussionen. Durch die Baumaßnahme tritt im Jahr 2021 der Fall ein, dass sowohl der MIV als auch der ÖPNV den Goetheplatz einige Monate nicht befahren kann. Gemeinsam mit der Bauhaus-Universität Weimar soll untersucht werden, wie sich der Verkehr verlagert und ob eine dauerhafte Sperrung für den MIV möglich sein könnte. Der ÖPNV sollte in jedem Fall nach

der Bauphase wieder über den Goetheplatz geführt werden. Durch eine makroskopische Verkehrsuntersuchung sollte anhand des Verkehrsmodelles der Stadt Weimar Theorie und Praxis verglichen werden.

Durch die Baustellensituation entstehen keine zusätzlichen baulichen Kosten für die Sperrung sowie Umleitung. Die wissenschaftliche Begleitung erfolgt durch die Bauhaus-Universität Weimar. Zur wissenschaftlichen Begleitung zählt eine makroskopische Verkehrsuntersuchung (Vorher-/Nachher-Betrachtung). Der Versuch ist mit seinen Vor- sowie Nachteilen zu analysieren und daraus sind entsprechende Handlungsempfehlung für die Stadt Weimar abzuleiten.

### **Weitere Vorgehensweise:**

- Wissenschaftliche Begleitung mit Hilfe einer Analyse des Verkehrsmodelles
- Verkehrserhebungen durch die Stadt Weimar vor, während und nach dem Versuch (Verkehrszählungen und Daten aus dem Verkehrsrechner)
- Auswertung und Handlungsempfehlungen aus den Ergebnissen des Verkehrsmodelles und der Verkehrsdaten

### **6.2.2 ERWEITERUNG DER FUßGÄNGERZONE HERDERPLATZ**

Perspektivisch sollte die Fußgängerzone bis zum Herderplatz ausgeweitet werden. Der Platz wurde 2014 umgestaltet und als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Im Zuge der Umgestaltung sind zahlreiche Kfz-Stellplätze entfallen und der Platz hat an Aufenthaltsqualität gewonnen und sich zu einem lebendigen Ort entwickelt. Diese Entwicklung wurde durch die Ausweitung der Außenbewirtschaftung während der Corona-Pandemie 2020 zusätzlich verstärkt. Um den Herderplatz auch weiterhin attraktiv als Aufenthaltsfläche nutzen zu können, sollte als Reallabor die Umsetzung einer Fußgängerzone erprobt werden. Mit den Erkenntnissen aus den Beteiligungen und der wissenschaftlichen Begleitung, sollte der stufenweisen Prozess der Ausweitung der Fußgängerzone anschließend näher definiert werden können.

Ein wesentliches Ziel bei der Umwandlung des Herderplatzes zu einer Fußgängerzone ist die Unterbindung des Durchgangsverkehrs. Inwieweit die zuführenden Straßen ebenfalls im Verkehrsversuch zur Fußgängerzone gestaltet werden könnten, muss nachfolgend untersucht werden.

Die Belieferung am Herderplatz würde auf dieselben Zeiten wie in der Schillerstraße begrenzt werden. Dafür ist zwingend ein Dialog mit den Gewerbetreibenden vor Ort zu suchen, ob dies für die Zeit des Versuches möglich ist und über welche Straßen eine Zufahrt ermöglicht werden sollte. Zudem sollte auch eine Ausweitung der Außenbewirtschaftung für die Zeit des Versuches umgesetzt werden. Ein belebter Platz wird in der Wahrnehmung und Akzeptanz als Fußgängerzone schneller angenommen und die Hemmungen den Platz widerrechtlich zu befahren steigen.

Ein wichtiger Partner für den Verkehrsversuch ist neben der Straßenverkehrsbehörde und dem Ordnungsamt auch die Polizei. Für die Einhaltung der neuen Verkehrsregelung werden verstärkt Kontrollen nötig sein. Sollte es temporär notwendig sein, Durchfahrtsbarrieren zu errichten, ist zu berücksichtigen, dass auch die Notfall- und Versorgungsdienste mit einbezogen werden und eine Befahrung gewährleistet werden kann.

Die Planung sowie Durchführung des Versuches sind mit Kosten verbunden, die ggf. durch Fördermittel gestützt werden könnten. In jedem Fall sind Gelder im Haushalt dafür notwendig.

### **Weitere Vorgehensweise:**

- Durchführung Workshop im November 2021  
Wissenschaftliche Untersuchung zu Lieferwegen mit Beteiligung der Gewerbetreibenden
- Wissenschaftliche Untersuchung zum Durchgangsverkehr mit entsprechenden Handlungsempfehlungen
- Information der Bewohnenden, politischen Gremien sowie der Öffentlichkeit
- Durchführung des Versuches in 2022 mit wissenschaftlicher Begleitung (Beteiligungsformate, Verkehrsbeobachtungen usw.)
- Auswertung des Versuches mit Handlungsempfehlungen für dauerhafte Umsetzung

### **6.2.3 TEMPORÄRE SPERRUNG DER DURCHFAHRT AM BURGPLATZ**

Nach dem Abschluss der Baumaßnahme am Sophienstiftsplatz voraussichtlich Ende 2021 kann der Verkehr wieder über den Goetheplatz geführt werden und die Achse östlich der Innenstadt für einen Verkehrsversuch gesperrt werden. Der Durchgangsverkehr am Burgplatz sollte unterbunden werden, da der Burgplatz täglich von etwa 8.000 Kfz/24h befahren wird. Der Bewohner- und Lieferverkehr sollten weiterhin ermöglicht werden. Die Maßnahme könnte mit einer Neuordnung des ruhenden Verkehrs einhergehen. Es ist zu überlegen, ob eine Sperrung der Durchfahrt nur an den Wochenenden erfolgt oder aus finanziellen und organisatorischen Gründen sowie vor allem aus Akzeptanzgründen eine Sperrung von mehreren Monaten sinnvoller wäre. Als Entscheidungshilfe kann dabei eine Prognose der Verkehrsverlagerung durch eine makroskopische Verkehrsuntersuchung dienen. In jedem Fall ist eine wissenschaftliche Vorher-Nachher-Betrachtung durch die Bauhaus-Universität Weimar notwendig.

Die Planung sowie Durchführung des Versuches sind mit Kosten verbunden, die ggf. durch Fördermittel gestützt werden könnten. In jedem Fall sind Gelder im Haushalt dafür notwendig. Es entstehen Kosten für die Absperrungen, die Öffentlichkeitsarbeit sowie die wissenschaftliche Begleitung des Verkehrsversuches.

Die Öffentlichkeitsarbeit nimmt auch bei diesem Versuch einen hohen Stellenwert ein. Die Bevölkerung mit den Bewohnenden, Gewerbetreibenden usw. sind im Vorfeld ausreichend über die Maßnahme zu informieren. Über verschiedene Kanäle ist die Öffentlichkeit umfangreich in Kenntnis zu setzen.



Ein weiterer Kostenpunkt ist die wissenschaftliche Begleitung bspw. durch die Bauhaus-Universität Weimar, die auch eine Öffentlichkeitsbeteiligung beinhaltet. Aus einer Variantenuntersuchung mit Hilfe des Verkehrsmodells, sind Handlungsempfehlung abzuleiten, welche Variante für die Durchführung eines Verkehrsversuches am geeignetsten ist. Während des Versuches ist durch ein angemessenes Beteiligungsverfahren die Wirkung der Maßnahme zu evaluieren. Die Ergebnisse sollten ausgewertet werden und anschließend Empfehlungen für eine mögliche dauerhafte Umsetzung der Maßnahme abgeleitet werden.

### **Variante 1 – dauerhafte Durchfahrtssperrung in beiden Richtungen**

Bei diesem Versuch wird die Straße Burgplatz zwischen der Einfahrt zum grünen Markt bis zur Kreuzung Kegelplatz/Burgplatz gesperrt und entsprechende Umleitungen ausgewiesen. Dadurch ist ein Durchgangsverkehr nicht mehr möglich. Die 8 Stellplätze im gesperrten Straßenabschnitt entfallen ersatzlos für die Zeit des Versuches. Der Lieferverkehr sowie Bewohnerverkehr wird weiterhin ermöglicht, da der Kegelplatz und auch der Platz der Demokratie befahrbar sind.

Diese Variante ist eine sehr strikte Lösung, bietet aber die Möglichkeit zu beobachten wie sich der Verkehr im Stadtgebiet verteilt und ob er an seine Grenzen stößt. Auf Grundlage dieser Ergebnisse sind Handlungsempfehlung für eine mögliche dauerhafte Umsetzung zu entwickeln.

### **Variante 2 – zeitweise Durchfahrtssperrung in beiden Richtungen am Wochenende**

Die Durchfahrt sollte auch bei dieser Variante zwischen der Einfahrt zum grünen Markt bis zur Kreuzung Kegelplatz/Burgplatz gesperrt werden. Jedoch nicht dauerhaft, sondern nur an den Wochenenden (mit hohem Besucherverkehr). Dadurch wird sich eine höhere Akzeptanz der Maßnahme bei der Bevölkerung erhofft. Eine entsprechende Umleitungsbeschilderung sowie eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit sind ebenfalls notwendig. Auch die 8 Stellplätze entfallen an den Tagen der Sperrung ersatzlos. Durch das Öffnen und Schließen der Sperrung entstehen im Vergleich zur Variante 1 zusätzliche Kosten, die zu berücksichtigen sind.

Es handelt sich bei Variante 2 um eine etwas verträglichere Maßnahme für die Bevölkerung, da nicht der Berufsverkehr tangiert wird. Eine Auswertung der Verkehrsverlagerung soll die Auswirkungen auf die betroffenen Ausweichrouten untersuchen. Der Verkehr ist dann entsprechend wissenschaftlicher Methoden auf die Wochentage zu übertragen.

### **Variante 3 – Einbahnstraße in Richtung Kegelplatz**

Die 3. Variante stellt die Aufrechterhaltung nur einer Fahrbeziehung dar. Diese Variante ist vom Aufwand der Öffentlichkeitsarbeit sowie den Kosten die einfachste Lösung. Variante 3 sollte als Kompromisslösung verstanden werden. Im Sinne der Modelhaftigkeit und da es sich

um die Umsetzung eines Reallabors handelt, sind die Variante 1 und 2 als Vorzugslösungen zu sehen.

### **Weitere Vorgehensweise:**

- Durchführung Workshop im November 2021
- Wissenschaftliche Varianten-Untersuchung mit entsprechenden Handlungsempfehlungen
- Information der Bewohnenden, Gewerbetreibenden, politischen Gremien sowie der Öffentlichkeit
- Durchführung des Versuches in 2023 mit wissenschaftlicher Begleitung (Beteiligungsformate, Verkehrsbeobachtungen usw.)
- Auswertung des Versuches mit Handlungsempfehlungen für dauerhafte Umsetzung

### **6.2.4 FREIGABE DES RADVERKEHRS IN DER FUßGÄNGERZONE**

Durch die umfassende Online-Bürgerbeteiligung 2020 und den Workshop wurden gemeinsam Maßnahmen erarbeitet. Die verschiedenen Ideen aus dem Workshop werden in einem Verkehrsversuch zur Freigabe des Radverkehrs in der Fußgängerzone gebündelt. Eine vollständige Freigabe der Schillerstraße wurde sowohl in der Onlinebefragung als auch im Workshop einerseits kontrovers diskutiert, andererseits hat sich die Mehrheit dagegen ausgesprochen. Eine Freigabe der Schillerstraße steht somit nicht mehr zur Diskussion. Es wurden verschiedenen Varianten erarbeitet, welche den Radverkehr in der Innenstadt stärken sollen.

In jedem Fall muss der Verkehrsversuch mit einer Achtsamkeits- und einer Öffentlichkeitskampagne einhergehen. Innerhalb des Workshops wurde immer wieder auf ein gemeinsames Miteinander verwiesen und auf mehr Gebote als Verbote. Neben der gegenseitigen Rücksichtnahme sind zudem die Belange der Verkehrssicherheit zu betrachten und ggf. straßenverkehrsrechtlich zu regulieren. Die Planung sowie Durchführung des Versuches sind mit Kosten verbunden, die ggf. durch Fördermittel gestützt werden könnten. Gelder im Haushalt sind dafür notwendig.

Folgende Varianten für einen Verkehrsversuch sind denkbar unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Beteiligungsverfahren von 2020:

#### **Variante 1 – Engstellen zeitlich begrenzen:**

Der aktuelle IST-Zustand der Schillerstraße, Frauentorstraße und Wielandstraße sollte mit der zeitlichen Einschränkung für die Freigabe des Radverkehrs beibehalten werden. Die Freigabezeiten für den Radverkehr sind aber an den Beginn und das Ende der Lieferzeiten anzupassen (Freigabe Radverkehr von 17 bis 10 Uhr). Die restliche FGZ sollte jederzeit für den Radverkehr frei befahrbar sein. Die Frauentorstraße und Wielandstraße stellen Engstellen in der Fußgängerzone dar und während stark frequentierter Zeiten kann es zu Konflikten mit dem Fußverkehr kommen. Durch die zeitliche Beschränkung wird kritischen Situation vorgebeugt.

### **Variante 2 – beide Engstellen öffnen:**

Die Schillerstraße sollte im IST-Zustand bleiben und zeitlich eingeschränkt freigegeben werden. Aber auch hier ist die Freigabezeit für den Radverkehr an Beginn und Ende des Lieferverkehrs anzupassen. Die restliche FGZ sollte frei befahrbar sein, dies sollte auch für die beiden Engstellen Wielandstraße und Frauentorstraße gelten. Bei dieser Variante müssen die Engstellen intensiv beobachtet werden und bei einem erhöhten Unfallaufkommen der Versuch beendet werden. An dieser Stelle muss die Achtsamkeitskampagne ansetzen. Durch besondere Markierungen oder Hervorhebungen der Teststellen muss der Versuch deutlich erkennbar sein. Im Vorfeld muss kommuniziert werden, dass der Versuch besonders vom Verhalten aller Verkehrsteilnehmenden abhängt und der Radverkehr sich dem Fußverkehr unterzuordnen hat. Wenn der Fußverkehr sehr hoch ist, muss der Radfahrende selbstständig und eigenverantwortlich absteigen oder die Geschwindigkeit entsprechend anpassen.

### **Variante 3 – eine Engstelle öffnen:**

Der IST-Zustand bleibt erhalten und es wird nur die Frauentorstraße oder die Wielandstraße uneingeschränkt freigegeben und intensiv beobachten. Auch bei dieser Variante spielt die Öffentlichkeitsarbeit in Form einer Achtsamkeitskampagne eine wichtige Rolle. Bei einer Freigabe der Wielandstraße kann auch der Theaterplatz sowie die Schützengasse uneingeschränkt für den Radverkehr freigegeben werden. Bei dem Bürgerworkshop wurden sowohl die Wielandstraße als auch die Frauentorstraße als wichtige Radverkehrsverbindungen empfunden. Wenn der Versuch an einer dieser Stellen erfolgreich verläuft, sind die Ergebnisse in einem bestimmten Umfang auch übertragbar auf die andere Engstelle.

### **Weitere Vorgehensweise:**

- Beteiligung der politischen Gremien, Interessenvertretungen, Straßenverkehrsbehörde, Polizei
- Öffentlichkeitsarbeit mit Achtsamkeitskampagne
- Durchführung des Versuches in 2022 mit wissenschaftlicher Begleitung (Verkehrsbeobachtungen, Verkehrszählungen)
- Handlungsempfehlungen für dauerhafte Umsetzung

## 6.3 VEREINHEITLICHUNG DER VERKEHRSREGELUNGEN IN DER FUßGÄNGERZONE

### Zusammenfassung & Fazit:

*Bei der Durchsetzung der Fußgängerzone ist ein Gesamtkonzept zur Abpollerung der Zugänge zu erarbeiten. Dies beinhaltet auch eine Betrachtung der sinnvollen Erweiterung der FGZ um die in Kapitel 6.3.7 genannten Bereiche. Dabei könnten auch Einziehungen oder Teileinziehungen nach §8 ThürStrG notwendig sein, um die bestehenden Widmungen entsprechend anzupassen. Die Bewohnenden, Gewerbetreibenden, KEP-Dienste, politischen Gremien und Interessenverbände sind bei der Erarbeitung des Gesamtkonzeptes entsprechend zu beteiligen. Die Umsetzung sollte stufenweise erfolgen. Im ersten Schritt werden feste Poller eingebaut und für die Einfahrt in die FGZ wird eine Ausnahmegenehmigung benötigt, davon ist der Lieferverkehr vorerst ausgenommen. In der zweiten Stufe werden versenkbare Poller-Anlagen eingebaut und eine Befahrung der FGZ ist nur noch mit Ausnahmegenehmigung möglich. Eine automatische Zufahrtskontrolle wäre dabei unter Berücksichtigung des Datenschutzes zu prüfen, um ein Maximum an Kontrolle zu ermöglichen ohne zusätzliche personelle Ressourcen.*

### 6.3.1 ZIELSETZUNG DER VEREINHEITLICHUNG

Neben der Verkehrsberuhigung sollte sich auch auf die Vereinheitlichung und insbesondere die Durchsetzung der bestehenden Fußgängerzone fokussiert werden. Wie in der Bestandsanalyse aufgezeigt, gelten in der Fußgängerzone hinsichtlich des Lieferverkehrs, Radverkehrs und Taxibetriebes unterschiedliche Regelungen. Um Kontrollen, aber auch das Verständnis für diese Regelungen zu vereinfachen, sollte eine Vereinheitlichung anvisiert werden. Neben einer Anpassung der Beschilderungen sind entsprechende Maßnahmen für die Einhaltung der neuen Verkehrsregeln umzusetzen sowie ggf. auch Änderungen der aktuellen Widmungen vorzunehmen. Im nachfolgenden Kapitel werden, die von Seiten der Verkehrsplanung präferierten Lösungsansätze erläutert. Diese Maßnahmenvorschläge sollten mit den Bewohnenden, Gewerbetreibenden sowie politischen Gremien und Interessenverbänden abgestimmt werden. Es wird ein zweistufiges Verfahren vorgeschlagen, das aber als Gesamtkonzept auszuarbeiten ist.

#### Umsetzungsstufe 1

In der ersten Stufe sind feste Poller an den für den Lieferverkehr unwichtigen Zugängen zu setzen. Die wichtigsten Zugänge sollten weiterhin frei zugänglich sein. Ein Befahren der Fußgängerzone ist für den Lieferverkehr nur während der Lieferzeiten und für alle anderen nur mit einer Ausnahmegenehmigung möglich.

#### Umsetzungsstufe 2

Innerhalb der zweiten Stufe sollten an den bisher noch freien Zugängen versenkbare Poller-Anlagen errichtet werden. Der Lieferverkehr sollte dann nur während der Lieferzeiten **und** mit

Ausnahmegenehmigung erlaubt sein. Die erteilten Ausnahmegenehmigungen könnten kennzeichengebunden sein, um eine Zufahrtskontrolle zu vereinfachen, bspw. durch eine Kennzeichenerfassung. Dabei ist auch die Einhaltung des Datenschutzes zu überprüfen. Für die anderen Nutzergruppen ergeben sich im Vergleich zur ersten Stufe keine weiteren Änderungen.

Die Stadt Erfurt hat im Rahmen der Entwicklung der Begegnungszone in der Erfurter Altstadt eine starke Beschränkung der Lieferzeiten vorgenommen. Erfurt hat durch sein Straßenbahnsystem noch offene Zugänge und daher etwas andere Randbedingungen als Weimar. Die Kosten für eine Transponderkarte betragen in Erfurt 15 € zzgl. 25 € Kautions. Eine ähnliche Regelung wäre auch für Weimar möglich.

Die verschiedenen Nutzergruppen und die entsprechenden Befugnisse innerhalb der verschiedenen Stufen sind nachfolgend einzeln aufgelistet.

### **6.3.2 BEWOHNERVERKEHR**

#### **Umsetzungsstufe 1 – Ausnahmegenehmigung**

Für die Bewohner der Altstadt, die einen Stellplatz innerhalb der Fußgängerzone haben, ist nach der Änderung der Verkehrsregelungen eine Ausnahmegenehmigung erforderlich. Die Gebühr für diese Ausnahmegenehmigung beträgt z.B. in Erfurt 50 €. In Weimar ist ein, nach den Vorgaben der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt), angemessener Betrag anzusetzen.

#### **Umsetzungsstufe 2 – Automatische Zufahrtskontrollen**

Im zweiten Schritt sollte durch feste und versenkbare Poller die Einhaltung der neuen Regelungen durchgesetzt werden. Es ist zu prüfen, ob für die Bewohnenden der Altstadt Transponderkarten bereitgestellt werden müssen oder moderne versenkbare Poller-Anlagen eine Zufahrtsfreigabe durch bspw. eine Kennzeichenerfassung unter Einhaltung des Datenschutzes ermöglichen könnten.

### **6.3.3 RADVERKEHR**

#### **Umsetzungsstufe 1 - Verkehrsversuch Freigabe des Radverkehrs in der FGZ**

Das Vorgehen zum Verkehrsversuch ist in Kapitel - bereits erläutert wurden.

#### **Umsetzungsstufe 2 – Dauerhafte Umsetzung**

Nach der Durchführung des Verkehrsversuches sollte die Führung des Radverkehrs in der Innenstadt auf Grundlage dieser Ergebnisse geprüft und entsprechend der erarbeiteten Handlungsempfehlungen angepasst werden.

### **6.3.4 LIEFERVERKEHR**

#### **Umsetzungsstufe 1 – Einheitliche Lieferzeitenbegrenzung**

Im Rahmen der Gewerbebeteiligung konnten die aktuell genutzten Lieferzeiten einiger Unternehmen erfasst werden (siehe Abbildung 58).

Die Lieferzeiten sind in der gesamten Fußgängerzone einheitlich zu gestalten. In der Schillerstraße hat sich die Begrenzung von 6 Uhr bis 10 Uhr und von 17 Uhr bis 20 Uhr bereits etabliert und wird daher als Zeit für die gesamte FGZ vorgeschlagen. Dabei können nicht alle Uhrzeiten der oben abgebildeten Tagesganglinie berücksichtigt werden. In Erfurt wurden die Lieferzeiten auf 6 Uhr bis 11 Uhr und 18 Uhr bis 20 Uhr festgelegt. Das umfasst denselben Stundensatz wie in Weimar. An der Tagesganglinie ist erkennbar, dass insbesondere in den Abendstunden noch freie Kapazitäten für den Lieferverkehr verfügbar sind.

Ein weiterer Punkt, der diskutiert werden muss, ist die Belieferung mit dem Lastenrad. Kann diese umweltfreundliche Alternative auch außerhalb der Lieferzeiten genutzt werden. Das Rad bis zum Ziel zu schieben ist in jedem Fall erlaubt, aber um diese Belieferungsmethode zu fördern ist straßenverkehrsrechtlich zu prüfen, ob eine Freigabe mithilfe einer Sondergenehmigung auch dauerhaft erteilt werden kann.

### **Umsetzungsstufe 2 – Lieferung kann nur mit Ausnahmegenehmigung erfolgen**

In Erfurt ist für jedes Fahrzeug kennzeichengebunden ein Antrag auf Ausnahmegenehmigung bei der Stadtverwaltung einzureichen, um innerhalb der Lieferzeiten in die Fußgängerzone einfahren zu dürfen. Die Sondergenehmigung kostet pro Fahrzeug und pro Jahr bei einer Gültigkeit von acht Stunden 200 €, wenn mehr als acht Stunden benötigt werden, kostet die Genehmigung 350 € pro Fahrzeug und Jahr. Ein ähnliches Vorgehen ist für die Stadt Weimar zu prüfen.

## **6.3.5 KOSTENPFLICHTIGE AUSNAHMEN AUßERHALB UND WÄHREND DER LIEFERZEITEN**

### **Umsetzungsstufe 1 – Kostenpflichtige Ausnahmen (ohne versenkbare Poller)**

Ohne eine Genehmigung könnten nach § 35 StVO u.a. die Stadtwirtschaft, Polizei, Krankenwagen im Einsatz und der Wartungsbetrieb der Stadtbeleuchtung die Fußgängerzone durchgängig befahren. Die nachfolgenden Beschränkungen orientieren sich am Beispiel der Begegnungszone in Erfurt.

Mit einer Genehmigung könnten folgende Verkehre die Fußgängerzone durchgängig befahren:

- Taxi
- Bewachungsgewerbe und Objektschutz (mit aktuellen Verträgen im Bereich der Fußgängerzonen)
- Havariedienste (als Notdienste: Fahrstuhl, Elektro, Gas, Wasser, Abwasser – mit aktuellen Verträgen im Bereich der Fußgängerzonen)
- Abschleppunternehmen
- Bewohner

Mit einer Genehmigung könnten folgende Verkehre die Fußgängerzone zwischen 6 Uhr bis 21 Uhr befahren:

- Krankentransporte
- Geldtransportunternehmen (mit aktuellen Verträgen im Bereich der Fußgängerzone)
- Stadtverwaltung mit nachgewiesenem Bedarf
- Stadtrundfahrten nur in Teilbereichen
- Kutschen nur in Teilbereichen

Einzelfallregelung (im konkreten Einzelfall auf Antrag):

- Handwerker (i.d.R. stellt die Genehmigung zum Befahren keine Parkgenehmigung dar)
- Baustellenfahrzeuge mit konkreter Baustelle in der Fußgängerzone
- Veranstungsverkehre
- Umzüge
- sonstige Einzelfälle

### **Umsetzungsstufe 2 – Kostenpflichtige Ausnahmen (mit versenkbaren Pollern)**

Die Regelungen aus Stufe 1 bleiben bestehen. Da die Beantragung der Ausnahmegenehmigung kennzeichengebunden ist, könnte eine Zufahrtsregelung durch eine Kennzeichenerfassung automatisiert ablaufen. In Erfurt wurden Transponderkarten verteilt. Die Kosten sollten sich in einem angemessenen Rahmen befinden aber auch gleichzeitig eine illegale Weitergabe o.ä. ausschließen, durch beispielweise eine Kautionsregelung.

### **6.3.6 MAßNAHMEN ZUR ERFOLGREICHEN DURCHSETZUNG DER REGELUNGEN**

Für eine erfolgreiche Durchsetzung der Verkehrsregelungen der Fußgängerzone sollten feste und versenkbare Poller an den Zugängen zur Fußgängerzone errichtet werden. Dieser Prozess sollte stufenweise erfolgen, ist aber als Gesamtkonzept zu erarbeiten. Die Lieferwege der Gewerbetreibenden müssen dazu analysiert werden. Auf Grundlage dieser Daten ist zu ermitteln, welche Zugänge für den Lieferverkehr eher unwichtig sind und wo die Hauptzugänge liegen. An den Hauptlieferwegen sind versenkbare Poller-Anlagen zu errichten und an den restlichen Zugängen sind feste Poller zu prüfen.

Bei der Umsetzung sollten zuerst die festen Poller installiert und im zweiten Schritt die versenkbaren Poller errichtet werden. Die Beteiligung sowie das Informieren der Öffentlichkeit, der Betroffenen, der politischen Gremien sowie der Interessensverbände spielen für eine erfolgreiche Umsetzung eine essenzielle Rolle.

### **Umsetzungsstufe 1 – Feste Poller-Anlagen, Information und Kontrolle**

Im ersten Schritt sollten, an den für den Lieferverkehr eher unwichtigen Zugängen, feste Poller verbaut werden. Neben einer internen Prüfung sind die Bewohnenden, die Gewerbetreibenden sowie KEP-Dienste in der Innenstadt zu beteiligen.

Die Öffentlichkeitsarbeit sowie die Beteiligungsmöglichkeiten sind relevant für den Maßnahmenerfolg. Es ist eine Übersicht zu erstellen und über möglichst viele Kanäle (Presse,

Postwurfsendungen, Poster/Flyer, Social-Media) zu verteilen, die alle Neuerungen verständlich zusammenfasst. Zusätzlich sind auch verstärkte Kontrollen der Polizei und vom Ordnungsamt notwendig. In der Anfangszeit sollten vorerst Verwarnungen ausgesprochen werden.

Für Probleme oder Hinweise sollten sich die Betroffenen an eine Ansprechperson in der Stadtverwaltung wenden können. Die eingehenden Hinweise sollten entsprechend geprüft und beantwortet werden.

### **Umsetzungsstufe 2 – Versenkbare Poller-Anlagen, Information und Kontrolle**

Aufgrund der Lieferwege und notwendigen Schleppkurven sind nicht alle Zugänge mit festen Pollern zu versehen. An diesen Hauptzugangspunkten sollten versenkbare Poller errichtet werden. Dabei sind erneut die Bevölkerung, politischen Gremien sowie Interessenvertretungen zu beteiligen. Nach Umsetzung dieser Stufe sind aktuelle Informationen an die Betroffenen zu verteilen sowie verstärkte Kontrollen durch die Polizei und das Ordnungsamt durchzuführen. Zusätzlich zu den investiven Mitteln fallen jährlich Wartungskosten an.

### **6.3.7 AUSWEITUNG DER FGZ IM ZUGE DER VEREINHEITLICHUNG**

Im Zuge einer Abpollerung der Fußgängerzone sollten nachfolgende Bereiche für eine Ausweitung der Fußgängerzone geprüft werden. Bevor ein Bereich als Fußgängerzone beschildert werden kann, ist die Widmung nach §6 des Thüringer Straßengesetz (ThürStrG) entsprechend anzupassen. Dies erfolgt im Regelfall durch ein Verfahren zur Einziehung oder Teileinziehung nach §8 ThürStrG. Dieser Prozess kann bis zur abschließenden Beschlussvorlage für den Stadtrat bis zu einem Jahr in Anspruch nehmen.

#### **Brauhausgasse**

Die bestehende Verkehrssituation zwischen Frauenplan und Schillerstraße ist für die Allgemeinheit nur schwer nachvollziehbar. Bei der Umgestaltung des Frauenplans wurde der mittlere Teil der Brauhausgasse zur Fußgängerzone. Da innerhalb von Fußgängerzonen keine Parkplätze angeordnet werden können, wurde der östliche Teil zum verkehrsberuhigten Bereich, um die Stellplätze beizubehalten.

Zum leichteren Verständnis sollte auch der östliche Abschnitt der Brauhausgasse als Fußgängerzone ausgewiesen werden. Die Flächen der Stellplätze könnten dann bspw. für sichere Fahrradabstellanlagen (Fahrradboxen) genutzt werden. Im westlichen Abschnitt der Brauhausgasse wäre zu prüfen, ob zusätzliche Stellplätze als Ausgleichsmaßnahme geschaffen werden könnten.

#### **Dingelstedtstraße**

Die Dingelstedtstraße ist aktuell als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Eine Umwidmung in eine Fußgängerzone ist zu prüfen. Die Belange der Anlieger, der Taxiunternehmen und des Deutschen Nationaltheaters (DNT) sind dabei einzubeziehen.



## Kollegiengasse

Die Kollegiengasse mündet auf dem grünen Markt in eine Fußgängerzone und ist daher eine Sackgasse. Da im nördlichen Bereich kein Lieferverkehr oder Parksuchverkehr stattfindet, könnte die Fußgängerzone bereits auf der Hälfte der Kollegiengasse beginnen. Im südlichen Bereich befindet sich eine Garageneinfahrt, die weiterhin ohne Einschränkungen genutzt werden sollte. Im Rahmen der Prüfung die Fußgängerzone bis in die Kollegiengasse auszuweiten, sollte auch geprüft werden, ob weitere Fahrradabstellanlagen geschaffen werden könnten.

## Verbindung zwischen Theaterplatz und Heinrich-Heine-Straße

Auf dem Verbindungsstück zwischen Theaterplatz und Heinrich-Heine-Straße befinden sich aktuell ca. 20 Stellplätze, die zum Theater gehören und nicht von der Stadt verwaltet werden. Im Rahmen der Umgestaltung des Theaters, ist zu prüfen, ob diese Stellplätze benötigt werden, oder der Platz bereits als Fußgängerzone ausgewiesen werden könnte.

## Am Palais

Die Straße am Palais führt über einen Treppenaufgang zur Fußgängerzone direkt in der Schillerstraße und würde daher eine sinnvolle Verbindung zur Fußgängerzone herstellen. Es ist zu prüfen wie viele Stellplätze entfallen würden und ob eine Erweiterung hinsichtlich des Lieferverkehrs der ansässigen Gewerbe möglich wäre.

## 6.4 RADVERKEHR

### Zusammenfassung & Fazit:

*Im Handlungsfeld Radverkehr ist insbesondere die Befahrung der Fußgängerzone ein zu betrachtendes Thema. Nach der Durchführung des Verkehrsversuches (Kapitel -) sollte eine möglichst einheitliche Regelung in der Fußgängerzone getroffen werden. Die Schillerstraße steht dabei nicht in der Diskussion für eine durchgängige Freigabe für den Radverkehr. Die Zeiten der Befahrung sollten mindestens an die Lieferzeiten angepasst werden (17 Uhr bis 10 Uhr). Die Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes sind weiterhin umzusetzen und WENAMO ist als Ergänzung zu verstehen. Für einen attraktiven Radverkehr in der Innenstadt werden sichere Radabstellanlagen mit Lademöglichkeit für E-Bikes benötigt, Abstellmöglichkeiten für Lastenräder, freigegebene Einbahnstraßen in Gegenrichtung und im Bereich Graben, Untergraben und Burgplatz gut befahrbare Oberflächen. Als Ergänzung zum Angebot ist ein Lastenradverleihsystem zu etablieren.*

### 6.4.1 FREIGABE VON EINBAHNSTRÄßEN IN GEGENRICHTUNG FÜR DEN RADVERKEHR

In der Innenstadt befinden sich aktuell 22 Einbahnstraßen, davon wurden 13 bereits in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben. Die Erreichbarkeit sowie die Erschließung der Innenstadt mit dem Fahrrad ist durch Einbahnstraßen ohne ein solche Freigabe unattraktiv.

Deshalb ist eine Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr zu prüfen, wie bereits im Radverkehrskonzept verankert.

Es ist eine Verkehrsschau mit der Straßenverkehrsbehörde, der Polizei und der Verkehrsplanung anzusetzen, um die Gegebenheiten vor Ort für eine solche Verkehrsfreigabe zu prüfen. Neben der Beschilderung sind ggf. auch Fahrradfurten, Fahrradpiktogramme und weitere notwendige Markierungen für einen sicheren Verkehrsfluss anzuordnen. Ein Eingriff in bestehende Lichtsignalanlagen ist bei den Straßen im Innenstadtgebiet nicht notwendig.

Die Umsetzung der Maßnahme kann mit den Mittel aus der Haushaltstelle für das Radverkehrskonzept im Verwaltungshaushalt finanziert werden.

### **6.4.2 OBERFLÄCHEN FÜR DEN RADVERKEHR IN DER INNENSTADT**

Im Workshop „Radverkehr in der Fußgängerzone“ wurde deutlich, dass die Bevölkerung die Innenstadt zur Durchfahrt mit dem Rad regelmäßig nutzt, da es häufig der direkteste Weg ist und die Ausweichrouten zum Umfahren der Innenstadt nicht besonders attraktiv sind. Genannt wurden dabei der Sophienstiftsplatz, der Burgplatz und der Graben.

Beim Sophienstiftsplatz wurde die Lichtsignalanlagensteuerung für den Verkehrsfluss als störend empfunden. Durch die Baumaßnahme, die eine Umgestaltung und die Einbindung von Radverkehrsanlagen beinhaltet (bspw. Bypass für Radverkehr in Richtung Goetheplatz) wird sich die aktuelle Situation deutlich verbessern und kein weiterer Handlungsdruck gesehen.

Beim Burgplatz und am Graben wurde der Straßenbelag für den Radverkehr kritisiert und angeregt die Oberflächengestaltung anzupassen, beispielsweise ein beidseitiger Asphaltstreifen für den Radverkehr. Für eine neue Oberflächengestaltung sind Abstimmungen zwischen dem Stadtentwicklungsamt und dem Tiefbauamt anzusetzen. Ggf. kann beim Verkehrsversuch am Burgplatz eine neue Oberflächengestaltung im Reallabor getestet werden.

### **6.4.3 SCHAFFUNG SICHERER RADABSTELLANLAGEN**

In der Innenstadt wurden in den letzten Jahren je nach Bedarf und verfügbaren Haushaltsmitteln Radabstellanlagen ergänzt. Der Bedarf steigt weiter an und kann mit kleineren Maßnahmen kaum noch gedeckt werden. Auch sichere Fahrradabstellanlagen wie Fahrradboxen oder Fahrradparkhäuser gibt es in Weimar derzeit nicht.

Abbildung 72 zeigt z.B. das Pilotprojekt des Fahrradcontainers „Velobrix“ vom Chemnitzer Startup-Unternehmen RWC factory GmbH. 16 Fahrräder finden darin Platz und bezahlt wird bargeldlos mit EC-Karte. Pro Stunde entstehen Kosten in Höhe von 30 Cent, der Tagespreis liegt bei maximal 2,00 €. Eine Lademöglichkeit für E-Bikes kann mittlerweile auch in dieser Containerlösung angeboten werden.



Abbildung 72 Bike&Ride-Platz in Coswig, Velobrix  
Quelle RWC factory GmbH

Der Anteil an Elektrofahrrädern ist unter anderem durch die Corona-Pandemie gestiegen und dadurch auch der Bedarf für sichere Fahrradabstellanlagen. In Abstimmung mit der Stadtplanung, dem Denkmalschutz, dem Grünflächen- und Friedhofsamt sowie der Verkehrsplanung sind geeignete Standorte im Innenstadtbereich zur Schaffung sicherer Fahrradabstellanlagen zu definieren, um den stetig wachsenden Bedarf zu decken (bspw. am Goetheplatz, Frauenplan oder Markt). Neben den Standorten ist auch eine geeignete und möglichst einheitliche Gestaltung festzulegen.

Da die Thematik Lastenräder weiter an Bedeutung gewinnen wird, sind auch Abstellanlagen für Lastenräder einzuplanen. Um den erhöhten Bedarf an Abstellmöglichkeiten zu decken, ist zu prüfen wo Pkw-Stellplätze zugunsten von Lastenrad-Stellplätzen reduziert werden könnten. Durch die StVO-Novelle 2020 kann ein Stellplatz mit einem Sonderzeichen für Lastenräder als Lastenrad-Stellplatz ausgeschildert werden. Diese Maßnahme ist bereits mit geringem Aufwand umsetzbar. Zusätzlich kann ein halbhoher Fahrradbügel eingebaut werden, um ein sicheres Abstellen zu ermöglichen.

Bei der Umsetzung der Maßnahmen für sichere Abstellanlagen werden, neben den personellen Ressourcen, auch investive Mittel benötigt. Es ist ein Gesamtkonzept mit einem prognostizierten Bedarf für die Innenstadt, die Verknüpfungspunkte sowie die P&R-Angebote auszuarbeiten. Dieses Gesamtkonzept kann dann im Rahmen der Fördermittelakquise für eine Fördermittelbeantragung bspw. für das Programm „Stadt und Land“ genutzt werden.

Eine Bedarfsanalyse für den Verknüpfungspunkt Hauptbahnhof bekommt die Stadt Weimar als Mitgliedskommune des AGFK-TH e.V. im Jahr 2021 gefördert. Die Lösung für den Hauptbahnhof Weimar könnte sich an den beiden Radhäusern der Stadt Erfurt am Erfurter Hauptbahnhof orientieren.

Eine studentische Masterarbeit hat sich mit den Potenzialen zu Fahrradabstellanlagen in der Weimarer Innenstadt beschäftigt und interessante Lösungen aufgezeigt, die in Absprache mit der Stadtplanung, Denkmalschutz und Verkehrsplanung geprüft werden sollten.

#### 6.4.4 ZIELSETZUNG FREIER LASTENRADVERLEIH WELA

Das Verleihkonzept sollte folgende Zielvorstellungen bis 2023 erfüllen:

- Bedarfsgerechte Anschaffung von verschiedenen E-Lastenrädern
- Buchung mittels Onlineplattform, bspw. durch bestehendes Buchungssystem der Initiative ELLA - „Erfurts langersehntes Lastenrad“
- Verleih sollte zeitlich begrenzt sein, ggf. Verleih über Wochenende möglich
- Nach Anmeldung und Registrierung im System sollte Verleih kostenlos sein
- Bei Anmeldung ist eine Bestätigung zum Besitz einer Haftpflichtversicherung notwendig (Regulierung etwaiger Folgeschäden)
- Betriebs- und Wartungskosten sowie Mobilitätsgarantie werden durch Innenstadtverein abgesichert (u.a. Absicherung des Radtransportes bei Schaden)
- Kosten durch Vermarktung der Werbeflächen auf den Rädern decken

Das Verleihsystem sollte sukzessive evaluiert und ggf. in den nächsten Jahren erweitert werden. Die Herausforderung wird darin bestehen, eine Buchungsplattform zu integrieren und das Angebot nicht nur in Abhängigkeit der Öffnungszeiten von lokal ansässigen Unternehmen anzubieten. Das Förderprojekt TINK kann dabei auf Erfahrungen aus den Städten Norderstedt und Konstanz zurückgreifen, in denen bereits erstmalig in Europa vollautomatische und rund um die Uhr zugängliche Transportrad-Mietsysteme erfolgreich etabliert wurden.

### 6.5 ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

#### **Zusammenfassung & Fazit:**

*Beim ÖPNV sind neben den Maßnahmen, die in der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes genannt werden auch die in WENAMO betrachteten Punkte umzusetzen. Zur Verbesserung der Verknüpfungspunkte sind die Mindeststandards zu erfüllen, dazu zählt auch die Schaffung von Radabstellanlagen an hoch frequentierten Bushaltestellen. Die verkehrsplanerischen Grundsätze für die Erweiterung des Bahnhofes in Richtung Norden sind in den weiteren Planungen zu berücksichtigen. Die Thematik On-Demand-Verkehr ist zu prüfen, für eine sinnvolle Ergänzung des bestehenden ÖPNV-Angebotes.*

#### 6.5.1 STÄRKUNG DER VERKNÜPFUNGSPUNKTE

Durch den VMT-Rahmenplan gibt es bereits Mindestanforderungen, die ein Verknüpfungspunkt des Typ A bis C vorweisen muss. Um die vier Verknüpfungspunkte zu stärken, sollten in einem ersten Schritt diese Standards vollständig umgesetzt werden. Neben den nachfolgenden Verknüpfungspunkten, zählt zur Stärkung des ÖPNV auch die Schaffung von Radabstellanlagen an hoch frequentierten Bushaltestellen.

## Goetheplatz, Typ C

Für den Goetheplatz fehlen bei den notwendigen Standardausstattungen die Information zum Taxiruf sowie die Barrierefreiheit der Haltesteige und Blindenleitstreifen. Mit der geplanten Umgestaltung im Jahr 2021 wird die Barrierefreiheit der Haltestellen hergestellt und Blindenleitstreifen sind vorgesehen.

Von den 20 optionalen bzw. nicht notwendigen Ausstattungsmerkmalen erfüllt der Goetheplatz 13 Merkmale vollständig, vier teilweise und drei nicht (P&R-Anlage, beheizter Warteraum, Lademöglichkeit E-Pkw/E-Bike). Aufgrund der Innenstadtlage und der Parkhäuser im Umfeld (Atrium, Gehart-Hauptmann-Str.) ist eine P&R-Anlage verkehrsplanerisch nicht zu empfehlen. Auch ein beheizter Warteraum ist aufgrund der Innenstadtlage und gastronomischer Einrichtungen im Umfeld nicht zwingend notwendig. Eine Lademöglichkeit für E-Pkw und E-Bikes sollte im näheren Umfeld geschaffen werden. Im Ladeinfrastrukturkonzept der Stadt Weimar (befindet sich derzeit in Aufstellung) ist der Graben als möglicher Standort mit hohem Potenzial aufgelistet.

## Busbahnhof, Typ C

Beim Busbahnhof fehlen bei den notwendigen Standardausstattungen die Information zum Taxiruf, die Barrierefreiheit der Haltesteige und Blindenleitstreifen. Von den optionalen und nicht notwendigen Ausstattungsmerkmalen erfüllt der Busbahnhof 10 von 20.

Da der Busbahnhof perspektivisch in das Gebiet nördlich vom Hauptbahnhof verlegt werden soll, wären bauliche Maßnahmen, die mit hohen Kosten einhergehen, nicht sinnvoll. Zudem sind die Fahrzeuge des Regionalbusverkehrs nicht barrierefrei und ein alleiniger barrierefreier Ausbau der Haltestellen hätte dann nur einen geringen Nutzen.

Bei einer Verlegung des Busbahnhofes sind die Standards der Mindestanforderungen zwingend zu berücksichtigen. Auch die optionalen und nicht notwendigen Anforderungen sollten möglichst erfüllt werden, da sich durch die Verlegung die Attraktivität und Bedeutung des Verknüpfungspunktes erhöhen und dadurch eine neue Einordnung in die Kategorie A oder B erfolgen könnte.

## Berkaer Bahnhof, Typ B

Beim Berkaer Bahnhof fehlen fünf standardmäßige Ausstattungsmerkmale: die Information zum Taxiruf, ein Wegeleitsystem, DFI, Ladestation für E-Pkw und E-Bikes und Behindertenparkplätze. Prioritär sollten die Merkmale folgendermaßen nachgerüstet werden:

- Schaffung Stellplätze für Ladestation E-Pkw, E-Bike sowie Behindertenparkplatz
- Information zum Taxiruf
- Wegeleitsystem
- DFI

Von den optionalen und nicht notwendigen Merkmalen sind zwei von neun umgesetzt. Weitere optionale Ausstattungen werden aktuell nicht als notwendig angesehen.

## Hauptbahnhof, Typ A

Am Hauptbahnhof sind alle Ausstattungsmerkmale als Standard definiert und es gibt keine optionalen oder nicht notwendigen Merkmale. Von den 36 Merkmalen sind 33 vollständig und drei teilweise erfüllt. Mit dem geplanten barrierefreien Ausbau der Bushaltestelle im Jahr 2023 und der Erschließung des Geländes nördlich vom Bahnhof könnten diese Standards vervollständigt werden. Dabei handelt es sich um die Barrierefreiheit der Bussteige, das fehlende Blindenleitsystem auf dem Bahnhofsvorplatz sowie die fehlende Lademöglichkeit für E-Bikes.

### 6.5.2 ANFORDERUNGEN MOBILITÄTSKNOTEN HAUPTBAHNHOF

Die Planungen zur Erweiterung des Hauptbahnhofes Richtung Norden haben 2020 begonnen. Die ersten Gespräche mit der Deutschen Bahn AG bezüglich des Ankaufes der Grundstücke nördlich des Bahnhofes erfolgten ebenfalls bereits 2020. Erfahrungsgemäß könnten sich die Verhandlungen über mehrere Jahre erstrecken, bis die Stadt Weimar Planungsrecht erhält.



Abbildung 73 Erweitertes Untersuchungsgebiet Bahnhofsumfeld  
Quelle Stadtverwaltung Weimar

Von Seiten der Stadtplanung werden die Anforderungen im Rahmenplan nördliche Innenstadt näher definiert. Folgende verkehrsplanerische Ansprüche werden an die Erweiterung des Hauptbahnhofes mit Integration des Regionalbusbahnhofes gestellt:

Der Mobilitätsknoten soll eine Verknüpfung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), des städtischen und regionalen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie des Radverkehrs und des motorisierten Individualverkehrs ermöglichen. Dazu zählt ein attraktives ÖPNV-Angebot (Bus, Zug, Taxi) sowie B&R-Angebot (incl. E-Bike Lademöglichkeiten) und P&R-Angebot (incl. Ladesäulen). Neben der verkehrlichen Anbindung spielt auch die soziale Sicherheit eine wichtige Rolle. Um den nördlichen Bereich attraktiver anzubinden, auch hinsichtlich der Radverkehrsführung, sollte der Rastenberger Tunnel aufgewertet oder eine entsprechende Alternativlösung gefunden werden. Zudem sollte der Fußgängertunnel im Bahnhof verlängert werden.

Aktuell verfügt der Hauptbahnhof nicht über genug Fahrradabstellanlagen. Wie unter Punkt 6.4.3 beschrieben, sollte am Hauptbahnhof ein Fahrradparkhaus errichtet werden. Aber auch im nördlichen Bereich sollten ausreichend B&R-Anlagen geschaffen werden.

Das P&R-Angebot am Hauptbahnhof wird aktuell noch nicht vollständig ausgeschöpft, perspektivisch sollte die Kapazität bei der Schaffung eines Mobilitätsknoten trotzdem erhöht werden Entsprechend der P&R-Studie für die Zulaufstrecke zum ICE-Knoten Erfurt aus dem Jahr 2017 von der Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH.

Bei einem ersten gemeinsamen Termin zwischen der Stadt Weimar, dem Weimarer Land, der Personenverkehrsgesellschaft Weimarer Land (PVG) und der Stadtwirtschaft Weimar GmbH im September 2020 wurden von Seiten der Verkehrsunternehmen folgende Anforderungen an den Mobilitätsknoten genannt:

#### **Personenverkehrsgesellschaft Weimarer Land:**

- Durchgängigkeit zum Hauptbahnhof/ Bahnhofsvorplatz über die Haupthalle muss hergestellt werden
- Voraussichtlich 8 Haltestellen und 5-10 Pausenplätze erforderlich
- Sozialgebäude mit Aufenthaltsraum, sanitären Einrichtungen und Kundenzentrum
- Haltestellen der SWG könnten im Stadtgebiet angefahren werden
- Ladeinfrastruktur für E-Busse
- Haltestellen an Hoffmann-von-Fallersleben-Straße und Schopenhauerstraße könnten aufgegeben werden

#### **Stadtwirtschaft Weimar GmbH:**

- Haltestellen am August-Baudert Platz sollten gehalten und erweitert werden
- Gemeinsame Nutzung der Haltestellen im Stadtgebiet stellt kein Problem dar

### **6.5.3 ON-DEMAND-VERKEHR**

Das Thema On-Demand-Verkehr hat sich in den letzten Jahren entwickelt und wird auch weiterhin an Bedeutung gewinnen. Die Grundidee besteht darin, dass auf Bestellung eine Fahrt gebucht werden kann. In der Regel erfolgt eine Buchung per Anruf oder auch App-basiert. Es gibt unterschiedliche Systeme. On-Demand-Verkehr kann haltestellenbezogen erfolgen, fahrplangebunden oder auch direkt vom Wunsch-Start zum Wunsch-Ziel. Die Beförderung erfolgt in der Regel mit kleineren Fahrzeugen (Pkw, Kleinbus). On-Demand-Verkehr sollte das bestehende ÖPNV-Angebot sinnvoll ergänzen.

In der Fortschreibung des Nahverkehrsplans werden die aktuellen Defizite im ÖPNV-Angebot erläutert. Für Weimar wäre ein On-Demand-Verkehr für die Ortsteile oder auch für eine Ausweitung des Angebotes in den Abendstunden denkbar. On-Demand-Verkehr kann einen Teil zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes beitragen. Mit einem geeigneten Partner könnte in Zusammenarbeit mit der SWG und der Stadt Weimar ein solches System etabliert werden.

## 6.6 CARSHARING

### **Zusammenfassung & Fazit:**

*Ein umfassendes CarSharing Angebot in der Innenstadt kann zur weiteren Reduktion der privaten Pkw beitragen und den Umweltverbund stärken. Die Stadt sollte sich daher für die weitere Schaffung von attraktiven Angeboten in der Innenstadt einsetzen. Neben der Ausschreibung von weiteren CarSharing-Stellplätzen und einer Anpassung der Sondernutzungssatzung für CarSharing ist zu prüfen, ob die Stadt Weimar an eher unrentablen Standorten das CarSharing fördern kann.*

Wie in der Bestandanalyse aufgezeigt hängt die Standortwahl für ein Unternehmen von wirtschaftlichen sowie objektiven und baulichen Kriterien ab. Die Stadt Weimar verfügt aktuell bereits über ein sehr attraktives Angebot.

In verschiedenen Untersuchungen wurde belegt, dass ein CarSharing Fahrzeug vier bis 20 private genutzte Fahrzeuge ersetzen kann. Zudem legen CarSharing Fahrzeuge durchschnittlich ca. 35.000 km im Jahr zurück, mehr als viele private Fahrzeuge. Ohne ein eigenes privates Fahrzeug sind CarSharing-Nutzende zudem flexibler in ihrer Mobilität und nutzen weniger den Pkw, aber dafür häufiger den ÖPNV, das Rad oder gehen zu Fuß.<sup>22</sup> CarSharing kann aktiv zur Reduktion privat genutzter Pkw beitragen sowie den Umweltverbund stärken und ist daher von Seiten der Stadt zu unterstützen.

## 6.7 ELEKTROMOBILITÄT

### **Zusammenfassung & Fazit:**

*Elektromobilität hat viele Facetten und muss über verschiedene Bereiche unterstützt werden. Neben den Bevorrechtigungen für E-Fahrzeuge, ist die Aufklärung ein wichtiger Punkt. Die Website der Stadt Weimar ist mit weiteren Informationen zum Thema Elektromobilität im Stadtgebiet zu versehen. Auch ein betriebliches Mobilitätsmanagement kann zur Aufklärung beitragen sowie kostenfreie Informationsveranstaltung der Stadt.*

*Es ist beizubehalten für neue Erschließungsgebiete ein umfassendes Mobilitätskonzept einzufordern.*

*Das derzeit in der Aufstellung befindliche Ladeinfrastrukturkonzept der Stadt Weimar wird einen Überblick über die offenen Handlungsfelder geben können. Wobei Weimar in der aktuellen Entwicklung bereits sehr gut aufgestellt ist. Um nicht den Anschluss zu verlieren, muss daran stetig gearbeitet werden. Die genannten Maßnahmen von WENAMO können dazu einen Teil beitragen.*

---

<sup>22</sup> Vgl. FIS 2018



Fahrzeuge mit E-Kennzeichen sind in Weimar bereits beim Parken an Ladesäulen und beim bewirtschafteten Parken bevorrechtigt, da keine Parkgebühren erhoben werden. Weitere Bevorrechtigungen, die laut § 3 des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG) möglich wären, sind in Weimar nicht umsetzbar. Bspw. die Nutzung der Busspuren wäre nur mit zusätzlichen Signalgebern möglich. Aufgrund der Anzahl und Länge der Busspuren steht der Aufwand nicht im Verhältnis zum Nutzen. Auch die Aufhebung von Durchfahrtsverboten wird nicht als sinnvolle Maßnahme angesehen. Auf der Website der Stadt Weimar gibt es zu den bestehen Bevorrechtigungen derzeit keine Informationen. Die Website ist dahingehend zu aktualisieren und im Zuge dessen ist auch eine Karte mit den vorhandenen Ladesäulen in Weimar zu verankern.

Elektromobilität ist bei einigen Maßnahmen von WENAMO ein Teilaspekt. Insbesondere beim betrieblichen Mobilitätsmanagement ist die Fahrzeugflotten-Optimierung ein wichtiges Instrument. Neben dem Aspekt, dass die Unternehmensmobilität nachhaltiger gestaltet wird, könnten die Mitarbeitenden eigene Erfahrungen mit E-Fahrzeugen sammeln. Dies trägt zur Aufklärung der Bevölkerung bei und kann Vorurteile beseitigen.

Das Ladeinfrastrukturkonzept der Stadt befindet sich aktuell in der Erarbeitung. Für die Standortempfehlungen, besonders in der Innenstadt, sollte sich die Stadt für eine Umsetzung einsetzen. Neben der Ladeinfrastruktur für Pkw, spielt auch die Ladeinfrastruktur für E-Bikes eine Rolle, besonders im touristischen Sektor.

Bei neuen Erschließungsgebieten wird sich bereits von Seiten der Stadt für umfassende Mobilitätskonzepte eingesetzt, die auch eine Betrachtung der zukünftig benötigten Ladeinfrastruktur beinhaltet.

Im Webinar 2021 wurden die Gewerbetreibenden über die aktuellen Förderprogramme informiert. Solche kostenfreien Informationsveranstaltungen sind für Unternehmen sehr wertvoll und das Feedback zur Veranstaltung war sehr positiv. Durch das Amt für Wirtschaft und Märkte mit Unterstützung des E-Lotsen (Stabsstelle für Klimaschutz, Nachhaltigkeit und Energiemanagement) der Stadtverwaltung, könnten solche Formate regelmäßig durchgeführt werden.

## 6.8 CITYLOGISTIK

### Zusammenfassung & Fazit:

*Die Thematik Citylogistik wird durch das steigende Paketaufkommen sowie die anvisierte Abpollerung der Fußgängerzone an Bedeutung gewinnen. Der Lieferverkehr muss teilweise neu organisiert werden, durch veränderte Lieferzeiten und striktere Maßnahmen zur Einhaltung der neuen Regelungen. Die Einrichtung von Lieferzonen, kann eine Belieferung von außerhalb der FGZ gewährleisten. Die Bündelung der Lieferungen in Mikro-Depots wird ein weiteres wichtiges Instrument darstellen, da aktuell eine Vielzahl der Unternehmen mehrfach am Tag beliefert werden. Die Belieferung mit dem Lastenrad wird weiter an Beliebtheit gewinnen und ist von Seiten der Stadt zu fördern, bspw. durch Sondergenehmigungen.*

### 6.8.1 EINRICHTUNG VON LADEZONEN IN DER INNENSTADT

Aktuell gibt es in der Stadt Weimar keine separat ausgeschilderten Ladezonen mit dem Zusatzzeichen 1012-30. In der Stadt Erfurt haben sich diese als sehr hilfreich für den Lieferverkehr erwiesen, insbesondere nach der Einführung der Lieferzeitenbeschränkung. In Erfurt gibt es mehrere offizielle Ladezonen, die den Lieferverkehren vorbehalten sind und auch regelmäßig kontrolliert werden, um Fremdparken zu ahnden.



Abbildung 74 Ladezone in der Neuwerkstraße, Erfurt  
Quelle Stadtverwaltung Erfurt

Nach StVO § 42 sind Be- und Entladevorgänge im verkehrsberuhigten Bereich auch weiterhin ohne die Ausweisung von Ladezonen gestattet, sofern keine Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs stattfindet. Ziele innerhalb der Fußgängerzone müssen außerhalb der Lieferzeiten zu Fuß, mit Hilfe einer Sackkarre o.ä. beliefert werden. Zu prüfen ist, ob die Belieferung mit einem Lastenrad ganztägig auch in der Fußgängerzone erlaubt werden kann, um so eine nachhaltige Belieferung zu unterstützen.

## 6.8.2 MIKRO-DEPOT

Die Stadt steht bisher nicht in Verbindung mit den KEP-Diensten. Daher ist nicht bekannt, ob in Weimar ein Bedarf für Mirko-Depots besteht. Perspektivisch sollten dahingehende Gespräche geführt werden. Aufgrund des Denkmalschutzes im Innenstadtbereich, sollte auf Mikro-Depots im öffentlichen Raum verzichtet werden.

Die deutsche Post prüft derzeit die Verlegung des Postverteilzentrums aus der Schwanseestraße. Für ein Mirko-Depot wäre dieser Standort, aufgrund der Nähe zur Innenstadt ideal. Weitere Möglichkeiten für Mikro-Depots sind leerstehende Geschäfte in der Innenstadt.

## 6.9 DIGITALISIERUNG

### Zusammenfassung & Fazit:

*Der Stadt Weimar fehlen aktuell Daten, moderne Softwarewerkzeuge, leistungsfähige Hardwaresysteme sowie personelle Ressourcen und Expertise, um die Chancen der Digitalisierung für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung aktiv nutzen zu können. Es besteht in den genannten Punkten Handlungsbedarf, um in Weimar die Grundlagen für vernetzte Mobilitätslösungen und intelligente Verkehrssysteme zu schaffen. Die Nutzung dieser Daten kann für verkehrsplanerisch Entscheidungen von hoher Relevanz sein.*

### 6.9.1 DATENERFASSUNG AUSBAUEN

Für die einzelnen Verkehrsmodi werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

#### Fußverkehr

Die Erfassung von Fußverkehr sollte in der Weimarer Innenstadt künftig über automatische, datenschutzkonforme Zählsysteme realisiert werden, die es erlauben, sowohl Querschnittszählungen durchzuführen als auch Aufenthalte zu messen. Dies dient einerseits der künftigen Planung von Fußverkehrsanlagen, Verbesserung der Verkehrsmodellierung und nebenher auch als Teil der städtischen Wirtschaftsförderung, da diese Daten als wichtige Information bezüglich Passantenfrequenzen für städtische Einzelhändler aufbereitet werden könnten. Darüber hinaus könnten die Systeme den Behörden auch bei Großveranstaltungen, wie z.B. dem Weimarer Zwiebelmarkt, wichtige Erkenntnisse liefern. Die Kosten für die Ausstattung des Innenstadtbereichs mit entsprechender Sensorik werden nach Expertengesprächen auf ca. 50.000 € geschätzt. Der Betrieb des Systems könnte z.B. über die genannten Synergieeffekte mittels Lizenzierungen für Händler und Veranstaltungen für die Stadt Weimar kostenneutral gestaltet werden.

#### Radverkehr

Im Bereich Radverkehr kann die Datenerfassung durch Kooperationen der Stadt Weimar mit der Bauhaus-Universität Weimar, Professur Verkehrssystemplanung, und den dort aktuell anlaufenden Initiativen verbessert werden:

Das Projekt SimRa – Sicherheit im Straßenverkehr wurde von der Technischen Universität Berlin im Jahr 2018 als Citizen-Science-Initiative gestartet und ermöglicht auf datenschutzkompatible Art die Aufzeichnung und Meldung von Gefahrensituationen im Radverkehr mittels mobiler Applikation. Die Bauhaus-Universität Weimar, Professur Verkehrssystemplanung, hat zu Beginn des Jahres 2021 eine Kooperationspartnerschaft geschlossen, wodurch die Applikation bereits heute in Weimar genutzt werden kann. Die Stadt Weimar unterstützt diese Initiative durch die mediale Verbreitung. In wie weit sich nutzbare Daten ergeben, hängt von der Anzahl der Nutzenden ab. Aus den Daten lassen sich dann bspw. Gefahrenhäufungen ablesen, die dann geprüft werden sollten.

Das Projekt OpenBikeSensor wurde ebenfalls als Citizen-Science-Initiative gestartet, stammt ursprünglich aus der Region Stuttgart und hat die Datenerfassung beim Radfahren zum Ziel. Dafür wurde entsprechende Hard- und Software entwickelt und unter offener Lizenz verfügbar gestellt. Die Bauhaus-Universität Weimar, Professur Verkehrssystemplanung, wird diese Technologien in naher Zukunft testen und der Stadt Weimar von den Erfahrungen berichten. Insbesondere die Datenerfassung zu Überholabständen stellt ein großes Potenzial für die Verbesserung der Radverkehrssicherheit dar und sollte aus diesem Grund von der Stadt Weimar aktiv unterstützt werden. Dies kann zum Beispiel durch entsprechende öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen, durch Verknüpfung mit der Stadtradeln-Initiative oder durch die Ausrüstung städtischer E-Bikes mit den Sensoren geschehen.

Die genannten Vorhaben sind für die Stadt Weimar in erster Instanz mit keinen (SimRa) bzw. geringen Kosten (OpenBikeSensor, ca. 500 €) verbunden, könnten aber bei entsprechender Verbreitung eine wichtige Datenquelle darstellen.

### **Ruhender Verkehr**

Aufgrund der Eigentums- und Betreibersituation der Parkhäuser in Weimar, hat die Stadt Weimar aktuell keine belastbaren Daten zur Auslastung. Diese Daten stellen jedoch eine entscheidende Grundlage für ein Parkraumkonzept dar, weswegen als erste Maßnahme die erneute Kontaktaufnahme zu den Eigentümern und Betreibern der Parkhäuser vorgeschlagen wird. Durch Aufzeigen der Synergieeffekte zwischen einem städtischen Parkraumkonzept bzw. Parkleitsystem und der potenziellen Steigerung der Parkhausauslastung sollte auf eine langfristige Kooperation hingearbeitet werden.

### **Motorisierter Individualverkehr**

Zur Erfassung des motorisierten Individualverkehrs sollten, neben den bereits bestehenden Induktionsschleifen an den lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten und den im städtischen Besitz befindlichen mobilen Messgeräten, weitere mobile Messgeräte beschafft werden. Die aktuellen Messgeräte sind aufgrund ihrer Bauart und ihres Alters in der Anwendung beschränkt, wohingegen die Anbieter von entsprechenden Geräten inzwischen deutliche Verbesserungen hinsichtlich Datenqualität und Aufzeichnungsdauer erzielen konnten. Vor dem Hintergrund von Verkehrsversuchen kommt der mobilen, dynamischen Erfassung von Fahrzeugströmen eine besondere Bedeutung zu. Aus diesem Grund wird die Beschaffung von

mindestens zwei neuen mobilen Messgeräten als Maßnahme zur besseren Datenerfassung vorgeschlagen. Die Kosten hierfür werden auf ca. 5.000 € geschätzt.

### 6.9.2 VERKEHRSANALYSEPLATTFORM EINRICHTEN

Für die Analyse und Aufbereitung von selbst erhobenen sowie frei verfügbaren Daten fehlt der Stadt Weimar aktuell ein modernes Softwarewerkzeug. Ein solches Softwarewerkzeug sollte insbesondere die dynamische Einbindung verschiedenster Datenquellen, die kartenbasierte Darstellung, die automatisierbare Auswertung sowie die anschauliche Aufbereitung für Fachpersonen sowie für die Bevölkerung in einer Verkehrsanalyseplattform ermöglichen. Dies ist, neben den alltäglichen Planungsprozessen, vor allem für die Begleitung der Verkehrsversuche relevant. Daher wird die Beschaffung und Einrichtung einer entsprechenden Softwarelösung für eine Verkehrsanalyseplattform vorgeschlagen. Idealerweise wird ein Abo-Modell gewählt, welches eine kontinuierliche Aktualisierung und Weiterentwicklung sicherstellt. Für eine Beschaffung mittels Einmalzahlung werden nach Expertengesprächen ca. 75.000 € bis 150.000 € benötigt.

### 6.9.3 MULTIMODALE MOBILITÄTSPLATTFORM IMPLEMENTIEREN

Städte haben im Mobilitäts- und Verkehrssektor schon heute neben der Verantwortlichkeit für die Infrastruktur auch die Rolle als Mobilitätsanbieter inne. Dabei wird das Mobilitätsangebot in der Stadt Weimar aktuell vor allem im Bereich öffentlicher Personennahverkehr über die Stadtwirtschaft Weimar GmbH sowie den Verkehrsverbund Mittelthüringen realisiert. Zukünftig wird sich das Mobilitätsangebot in Städten noch weiter ausdifferenzieren und den Städten wird die Rolle eines Plattformbetreibers zukommen, welcher den verschiedenen Mobilitätsanbietern und -angeboten eine digitale Plattform zur Vernetzung und Integration bietet und die Bevölkerung über eine mobile Smartphone-Applikation zugänglich gemacht wird. Der große Vorteil von Städten, die sich dieser Rolle als Plattformbetreiber aktiv annehmen, ist, dass sie darüber auch die Möglichkeit erhalten, die diversen Planungskonzepte (Verkehrsentwicklungsplan, Radverkehrskonzept, Parkraumkonzept, Nahverkehrsplan, etc.) deutlich stärker in der Umsetzung zu steuern. Dazu erfolgt auf einem gemeinsamen, städtischen Hintergrundsystem die Verknüpfung von Angeboten, Daten und Strategien. Die Steuerung kann auf dieser Basis über sogenannte Push- und Pull-Maßnahmen erfolgen. Bei vergangenen Pilotprojekten im Bereich nachhaltiger Mobilitätsentwicklung wurde bereits von guten Erfahrungen mit Belohnungssystemen berichtet, welche es erlauben, ein bestimmtes Mobilitätsverhalten mittels gezielter Belohnungen (Incentives) zu fördern. Dies kann unter anderem über ein Punktesystem realisiert werden. Möchte eine Stadt beispielsweise die Fahrgastzahlen im morgendlichen Berufsverkehr über eine größere Zeitspanne verteilen, so kann den Nutzern über eine mobile Smartphone-Applikation eine höhere Zahl an Punkten angeboten werden, wenn sie anstatt in der Spitzenzeit zu den Randzeiten mobil sind. Diese Punkte könnten die Nutzer anschließend über Kooperationen zum Beispiel bei städtischen Händlern einlösen, wodurch sich gleichzeitig Synergieeffekte mit der städtischen Wirtschaftsförderung ergeben.

Ein solches System wird im bereits beschriebenen Projekt Bauhaus.MobilityLab von der Bauhaus-Universität Weimar, Professur Verkehrssystemplanung, gemeinsam mit der Stadt Erfurt und den dort vertretenen Wirtschaftspartnern in der Stadt Erfurt aufgebaut und getestet. Die Stadt Weimar kann aufgrund der engen Kooperation und der räumlichen Nähe von diesen Forschungsergebnissen direkt profitieren. Auf dieser Basis kann auch für die Stadt Weimar eine entsprechende multimodale Mobilitätsplattform konzipiert und implementiert werden, welche künftig ein zentrales Werkzeug zur Umsetzung städtischer Planungs- und Mobilitätskonzepte darstellen könnte. Die Kosten werden je nach Umfang der Implementierung nach Expertengesprächen auf ca. 150.000 € bis 250.000 € geschätzt.

#### **6.9.4 KOMPETENZEN UND RESSOURCEN AUFBAUEN**

Die Unterstützung der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in Weimar durch Digitalisierung braucht neben Daten, Software und Hardware insbesondere die entsprechenden personellen Kapazitäten und die fachliche Expertise innerhalb der Stadtverwaltung. Die Kooperation mit der Bauhaus-Universität Weimar, Professur Verkehrssystemplanung, und diversen Systemanbietern kann hier zwar unterstützend wirken, ist aber auf kompetente Ansprechpartner in der Stadt Weimar angewiesen. Der Aufbau von Kompetenzen und Ressourcen kann dabei u.a. durch ein zukünftig stärkeres Engagement in gemeinsamen Forschungsprojekten mit der Bauhaus-Universität Weimar erfolgen, mindestens sollte auch weiterhin die Kooperation durch einen Austausch von Daten und Erkenntnissen aufrechterhalten werden.

#### **6.9.5 VERNETZUNG UND AUSTAUSCH FÖRDERN**

Weitere Unterstützung bei der schrittweisen Digitalisierung des Mobilitäts- und Verkehrssektors in Weimar kann über ein verstärktes Engagement in der Open-Data-Community generiert werden. Durch Bereitstellung von offenen Daten und der aktiv signalisierten Bereitschaft zur Unterstützung von Citizen-Science-Initiativen, könnten signifikante Innovationspotenziale für Weimar generiert werden. Darüber hinaus sollte die Stadt Weimar aktiv die Vernetzung mit anderen Kommunen auf Landes- und Bundesebene suchen, da viele Kommunen vor ähnlichen Herausforderungen stehen und bereits eine Vielzahl von Pilotprojekten existieren, aus denen für die Stadt Weimar entsprechende Erkenntnisse abgeleitet werden könnten. Ein wichtiger Baustein kann hier das Engagement im Nationalen Kompetenznetzwerk für nachhaltige Mobilität darstellen, welches vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur angeboten wird und Kommunen mit dem Ziel einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung vernetzen soll.

## 6.10 BETRIEBLICHES MOBILITÄTSMANAGEMENT

### Zusammenfassung & Fazit:

*Das betriebliche Mobilitätsmanagement ist ein Instrument zur aktiven Beeinflussung der Mitarbeitermobilität. Bisher gibt es bei der Stadtverwaltung Weimar nur leichte Ansätze und kein Gesamtkonzept. Als einer der größten Arbeitgeber der Stadt sollte die Stadtverwaltung eine Vorbildrolle einnehmen und ein betriebliches Mobilitätsmanagement etablieren. Einige Weimarer Unternehmen sind bereits Vorbild. Die Beteiligungsformate haben das Interesse aber auch die fehlenden Informationen zur Thematik aufgezeigt. Daher sollte die Stadt auch aktiv mit den Weimarer Unternehmen regelmäßig in den Austausch treten, bspw. durch ähnliche Formate wie das durchgeführte Webinar in Rahmen von WENAMO 2021.*

### 6.10.1 ZIELE FÜR DIE STADTVERWALTUNG WEIMAR

In der Bestandsaufnahme wurde aufgezeigt, dass es bereits erste Maßnahmen im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements gibt, aber bisher kein Konzept dahintersteht. Die Stadtverwaltung Weimar sollte sich für die Einführung eines umfassenden betrieblichen Mobilitätsmanagements einsetzen. Dazu zählt unter anderem die Flottenoptimierung, Einführung des Job-Tickets oder Möglichkeiten für Fahrgemeinschaften.

Über die Förderrichtlinie „Klima Invest: Kommunale Klimaschutz- und Klimafolgenanpassungsmaßnahmen“ könnten externe Leistungen für ein Klimaschutzmanagement (soweit den Maßnahmen qualifizierte Konzepte zugrunde liegen) beauftragt werden, dazu zählt auch die Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements. Die Förderquote liegt bei 80 %.

Falls ein\*e Mobilitätsmanager\*in eingestellt wird, könnte die Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements für die Stadt Weimar über diese Personalstelle gefördert werden. Dabei kann die Förderquote höhere als 80 % liegen. Weitere Informationen zur Stelle Mobilitätsmanager\*in werden im Kapitel 6.12 ausgeführt.

### 6.10.2 UNTERNEHMEN IN WEIMAR

Die Stadt Weimar sollte über ihre ergriffenen Maßnahmen andere Unternehmen kostenfrei informieren. Das angebotene Webseminar für die Gewerbetreibenden 2021 hat gezeigt, dass durchaus Interesse der Unternehmen besteht. Durch kostenfreie Webseminare organisiert vom Amt für Wirtschaft und Märkte mit Unterstützung vom ausgebildeten E-Lotsen (Stabstelle für Klimaschutz, Nachhaltigkeit und Energiemanagement) der Stadt Weimar und durch externe Partner (Hochschule, Staatliche Einrichtungen), könnte ein regelmäßiger Austausch, auch zwischen den verschiedenen Unternehmen, gefördert werden. Beim betrieblichen Mobilitätsmanagement sind viele Maßnahmen auf unterschiedliche Unternehmen übertragbar.

## 6.11 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR & RUHENDER VERKEHR

### Zusammenfassung & Fazit:

*Die Bestandsanalyse zum Bewohnerparken zeigt, dass kaum Spielraum in der Innenstadt beim ruhenden Verkehr besteht. Die Anzahl an privat genutzter Pkw pro Haushalt ist im Vergleich zum gesamten Stadtgebiet schon deutlich niedriger. Daher ist eine Parkraumerhebung notwendig, um den aktuellen Bedarf genauer definieren zu können und daraufhin Handlungsempfehlungen zu erarbeiten. Auf Grundlage dieser Empfehlungen ist ein Parkraumkonzept für die Innenstadt zu erarbeiten, dass auch die Thematik Quartiersgaragen betrachtet. Die Umgestaltung des Rollplatzes sollte in diese Untersuchung mit einfließen sowie die Betrachtung alternativer Angebote wie eine Erweiterung des CarSharing in der Innenstadt.*

*Die Defizite des bestehenden P&R-Angebotes wurden aufgezeigt und Mindeststandards sind definiert. Diese sind für die bestehenden Angebote und bei einer Erweiterung des Angebotes zu prüfen. Weiterhin sind die vorgeschlagenen Standorte für eine Erweiterung des P&R-Angebotes zu prüfen. Die Entwicklungen für die Umsetzung einer Verknüpfung des ÖPNV-Tickets mit dem Parkschein sind zu beobachten. Falls eine technische Möglichkeit besteht, ist diese umzusetzen.*

### 6.11.1 BEWOHNERPARKEN & QUARTIERSGARAGEN

#### Zielsetzung

Bei WENAMO ist das Hauptziel eine Attraktivitätssteigerung der Aufenthaltsqualität in der Weimarer Innenstadt. Mit der Ausweitung der Fußgängerzone geht eine Reduktion des ruhenden Verkehrs einher. Dieser Prozess sollte stufenweise erfolgen und innerhalb von Reallaboren erprobt werden. Es sind Alternativen für die wegfallenden Stellplätze zu prüfen. Ein gleichwertiger Ersatz (Entfernung, Kapazität o.ä.) wird dabei nicht immer möglich sein. Es gilt dann ein verbessertes Angebot für alternative, nachhaltige Fortbewegungsmittel anzubieten (u.a. CarSharing, Fahrradinfrastruktur).

Aktuell verfügt die Stadt Weimar über keine aktuelle Parkraumkonzeption. Grundsätzlich wird die Parkraumbewirtschaftung im VEP betrachtet. Eine letzte Zählung der Parkstände in der Innenstadt wurde 2021 durchgeführt, ersetzt aber keinesfalls eine Parkraumerhebung. Eine umfassende Parkraumerhebung und entsprechende Handlungsempfehlungen durch ein externes Büro sind mit Kosten in Höhe von ca. 50.000 € verbunden. Die Datenakquise und Parkraumuntersuchung sind wichtige Bestandteile, um gezielt Maßnahmen hinsichtlich des ruhenden Verkehrs im Innenstadtbereich formulieren zu können. Aus den Handlungsempfehlungen ist durch die Stadt Weimar ein umfassendes Parkraumkonzept zu erarbeiten. Die Thematik Quartiersgaragen ist darin ebenfalls zu berücksichtigen.

#### Quartiersgaragen in Altstadttrandlage



Die letzten Untersuchungen zu möglichen Standorten für Quartiersgaragen stammen aus dem Jahr 2011 und sollten aktualisiert werden. Jedoch sollte die Benennung von möglichen Flächen für die Einordnung einer Tiefgarage nicht losgelöst von einem umfassenden Parkraumkonzept erfolgen. Innerhalb eines Parkraumkonzeptes sollten folgende Flächen erneut zur Errichtung von Quartiersgaragen untersucht werden:

- Zeughof
- Marktstraße/Rittergasse (Quartierinnenhof)
- Markt
- Rollplatz
- Goetheplatz
- Graben

Zur Tiefgarage am Graben fand bereits ein erster Workshop mit Vertretern der Stadtverwaltung, verschiedenen Ingenieurbüros und der Bauhaus-Universität Weimar am 21.09.2020 statt. Die Teilnehmenden waren sich einig, dass die Idee grundsätzlich Potenzial hat und weiter untersucht werden sollte. Die Zielsetzung sollte der Abbau von Stellplätze im öffentlichen Raum sein, zugunsten einer höheren Aufenthaltsqualität und damit verbunden auch weniger Verkehr in der Altstadt. Die Tiefgarage sollte für einen eingeschränkten Nutzerkreis (Hotels, Anwohnende) zugänglich sein.

### **Umgestaltung Rollplatz**

Der Rollplatz hat überwiegend die Funktion eines Parkplatzes, wie in der Bestandsanalyse aufgezeigt. Der überwiegende Bedarf resultiert aus dem Bewohnerverkehr. Demzufolge sollte bei einer Umgestaltung eine Reduktion der öffentlichen Stellplätze erfolgen. Dabei ist auf eine rechtskonforme Umsetzung der Vorgaben der StVO zu achten. Es ist zu prüfen, ob eine Quartiersgarage für die Bewohnenden geschaffen werden könnte. Bei einer Tiefgaragen Lösung könnte der Platz als Aufenthaltsfläche aufgewertet werden.

Weitere Defizite des Platzes sind die fehlenden Fahrradabstellanlagen sowie eine Außenbewirtschaftung, die durch den ruhenden Verkehr beeinträchtigt wird. Bei einer Umgestaltung ist daher der Fokus auf den Fuß- sowie Radverkehr zu legen, um einen attraktiven Platz in der Stadt zu schaffen.

### **6.11.2 MINDESTANFORDERUNGEN AN DAS P&R-ANGEBOT**

Aufgrund der Lage ist jedes P&R-Angebot einzeln auf die folgenden Kriterien zu prüfen und ggf. nachzurüsten.

#### **Anforderung an ÖPNV-Anbindung (min. 15 Minuten Takt):**

Die Erreichbarkeit von mindestens einer Bushaltestelle in sicherer, kurzer fußläufiger Entfernung ist zu gewährleisten. Die Busanbindung sollte in der Hauptverkehrszeit mindestens im 15-Minuten-Takt gewährleistet sein.

#### **Erhebung von Parkgebühren:**

Um eine Förderung für eine neue P&R-Anlage zu erhalten, sind die Stellplätze in der Regel kostenfrei zur Verfügung zu stellen. Die aktuellen P&R-Angebote befinden sich teilweise in der Nähe von öffentlichen Einrichtungen, wie dem Sophien- und Hufeland-Klinikum, dadurch kann

ein Fremdparken nicht ausgeschlossen werden und nur über Parkgebühren reguliert werden. Eine Integration des Parktickets in den ÖPNV-Fahrschein ist derzeit in Weimar nicht möglich. Durch die Einführung des E-Tickets und des Check-In-Check-Out Systems durch den VMT könnten sich dahingehenden in den nächsten Jahren neue Möglichkeiten ergeben. Für ein attraktiveres P&R-Angebot sollte regelmäßig geprüft werden, ob ein kombiniertes Angebot mit dem ÖPNV-Ticket geschaffen werden könnte. Ansonsten ist ein angemessener Gebührenrahmen zu wählen, der sich je nach Lage zur Innenstadt staffeln kann, um die Auslastung der P&R-Plätze untereinander zu regulieren.

### **Wegweisung zum P&R-Angebot:**

In der Regel sollten P&R-Parkplätze bereits an den Autobahnabfahrten und an der Bundesstraße durch entsprechende Wegweisungen auf das Angebot hinweisen, In Weimar sind die Beschilderung bei neuen Anlagen gemäß den gültigen Standards nachzurüsten. Dynamische Anzeigen, wie beispielsweise in Erfurt, sind aufgrund der Stadtgröße nicht zwingend notwendig. Gemeinsam mit der Bauhaus-Universität Weimar könnten die P&R-Angebote in den üblichen Navigationssystemen hinterlegt werden.

### **Wegweisung zur nächsten Haltestelle und Erreichbarkeit der Innenstadt:**

Auf den P&R-Plätzen sollten deutlich erkennbar Informationen zum Erreichen der Innenstadt angebracht werden, bspw. durch welche ÖPNV-Linie oder fußläufige Entfernung zur Innenstadt. Dabei ist auf eine leichte Verständlichkeit der Beschilderung zu achten, sodass auch Ortsfremde sich im Liniennetz leicht zurechtfinden könnten.

### **Öffentlichkeitsarbeit für Akzeptanzsteigerung:**

Neben den üblichen Informationen zu den P&R-Plätzen auf der Website der Stadt Weimar, sollten vor allem Pendler, Unternehmen sowie Touristen über das Angebot umfassend informiert werden.

### **Integration in Parkleitsystem:**

Damit die P&R-Plätze auch von Touristen oder nicht Ortsansässige auffindbar sind, sollten sie in ein Parkleitsystem integriert werden, dass auch in den üblichen Navigationssystemen angezeigt wird. Dadurch kann bereits bei der Routenplanung auf die P&R-Plätze verwiesen werden. Weitere Informationen zur den Voraussetzungen sind in Kapitel 6.9.2 beschrieben.

### **Verfügbarkeit zusätzlicher Mobilitätsangebote:**

Neben dem Pkw-Verkehr gehören zu einem attraktiven P&R-Angebot auch weitere Mobilitätsangebote, die insbesondere beim Bau eines neuen P&R-Platzes berücksichtigt werden sollten. Im Bestand ist zu prüfen, ob Flächen für eine Nachrüstung des Angebotes zur Verfügung stehen. Folgende Angebote sind zu berücksichtigen:

- sichere Radabstellanlagen, auch für Lastenräder
- Lademöglichkeiten E-Bikes
- CarSharing-Angebot
- Elektroladesäulen für E-Fahrzeuge

### 6.11.3 ERWEITERUNG DES P&R-ANGEBOTES

Die nachfolgenden Standorte sollten zukünftig für die Schaffung eines attraktiven P&R-Angebotes geprüft werden. Eine Finanzierung kann über Fördermittel erfolgen. Für die Fördermittelakquise ist ein Gesamtkonzept zum jeweiligen P&R-Platz zu erarbeiten.

#### „An der Redoute“

Über die nördliche Stadteinfahrt kann an der Kreuzung Lützendorfer Straße/ Ettersburger Straße der Verkehr am Stadtrand durch ein P&R-Parkplatz abgefangen werden. Das Grundstück (Flur 15, Flurstück 210/3) befindet sich in städtischen Besitz und lässt aufgrund der Stromtrasse, die über dem Grundstück verläuft, keine hohen Bebauungen zu.



Abbildung 75 Grundstück P&R „an der Redoute“  
Quelle Stadtverwaltung Weimar

Die entsprechenden Leitungsauskünfte liegen dem Tiefbauamt vor. Auf Grundlage dieser Pläne konnten in einem ersten groben Entwurf ca. 350 Pkw-Stellplätze, inkl. ausreichender E-Pkw-Stellplätze, 1 CarSharing-Stellplatz sowie 60 Fahrradstellplätze auf der Fläche geplant werden. Dabei wurde auch die Schaffung von Grünflächen berücksichtigt. Die Bushaltestelle „BBZ Weimar“ (Linien 1, 4, 5) befindet sich in ca. 200 m Entfernung und die Bushaltestelle „Lützendorfer Straße“ (Linien 4, 6, 217, 218, 219) liegt ca. 150 m entfernt. Eine sehr gute Busanbindung ist durch die zwei Bushaltestellen in kurzer fußläufiger Erreichbarkeit gegeben. Die Kosten für einen solchen P&R-Platz belaufen sich schätzungsweise auf 3 Mio. €.

#### „Schwanseestraße“

An der westlichen Stadteinfahrt im Bereich der Schwanseestraße würde sich die Schaffung eines neuen P&R-Angebots anbieten. Die Lage in unmittelbarer Nähe zur B7/B85 würde sich für einen P&R-Parkplatz ideal eignen. Bspw. liegt ein Parkplatz nahe des Coca-Cola-Geländes. Aufgrund der Umnutzung der ehemaligen Verwaltungsgebäude für Antenne Thüringen und Radio Top 40 werden ggf. nicht mehr diese Vielzahl von Stellplätzen für die Mitarbeitenden benötigt.

Bei der Schaffung eines P&R-Angebotes im Bereich der Schwanseestraße ist auf ein attraktives ÖPNV-Angebot zu achten. Die Linie 3 fährt aktuell in der Hauptverkehrszeit nur stündlich entlang der Schwanseestraße.

Sollte die Stadt ein geeignetes Grundstück erwerben können, entstehen investive Kosten. Genaue Kostenkalkulation sind nur schwer möglich, da das Projekt noch keine konkreten Planungen aufweist.

### „Am Friedhof“

An der südlichen Stadteinfahrt aus Richtung Gelmeroda besteht derzeit ein P&R-Angebot an der „Sackpfeife“. Da dieser P&R-Platz stark genutzt wird, könnte perspektivisch das P&R-Angebot erweitert werden um Parkplatz beim Friedhof. Der Platz ist sehr gut erreichbar und hat eine höhere Sichtbarkeit. Die Entfernung zur Innenstadt kann ggf. auch zu Fuß in wenigen Minuten oder über die Haltestelle „Weimar Friedhof“ mit der Linie 2, 5, 8, 221 oder 237 zurückgelegt werden.



Abbildung 76 Parkplatz „Am Friedhof“  
Quelle Stadtverwaltung Weimar

Der Parkplatz gehört aktuell zur Kostenzone II und die Tagesgebühr liegt bei 6 €. Das Parken für Friedhofsbesucher ist kostenfrei. Ein Kostenfreies P&R-Angebot in Verbindung mit dem ÖPNV-Fahrschein sollte bei einer Umsetzung geprüft werden. Die Kosten sollten in einem niedrigen Bereich liegen, da nur Änderungen der Beschilderung notwendig sind und ggf. Änderungen am Parkscheinautomaten.

### „Am Lindenberg“

Um den Verkehr aus Richtung Jena kommend vor der Stadt abzufangen, würde sich ein P&R-Angebot östlich vom Lindenberg ideal anbieten, wenn sich potenzielle Fläche ergeben.

Eine Umsetzung des P&R-Angebotes muss mit einer Verbesserung der ÖPNV-Anbindung einhergehen. Die Linie 9 fährt stündlich nach Süßenborn und es gibt nur in Richtung stadtauswärts eine Haltestelle „Am Lindenberg“. Für eine Verdichtung des Angebotes ist eine Wendemöglichkeit für den Busverkehr im Bereich des P&R-Platzes oder eine Haltestelle an der B7 in Richtung Stadtzentrum nötig. Da derzeit keine ausreichende Nachfrage für eine viertelstündliche Anbindung nach Süßenborn besteht, wäre eine Wendemöglichkeit die bevorzugte Variante. Dabei ist zu beachten, dass an der freien Strecke der B7 das Anbauverbot nach § 9 Abs. 1 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) gilt. Danach dürfen außerhalb von Ortsdurchfahrten längs der Bundesstraßen keine baulichen Anlagen errichtet werden, die über Zufahrten an Bundesstraßen unmittelbar oder mittelbar angeschlossen werden sollen.

Eine mögliche Lösung könnte der Bau eines Kreisverkehrs an der Einmündung „Am Sportplatz“ sein. Aufgrund der Erweiterung des Sportplatzes ist perspektivisch mit mehr Verkehrsaufkommen zu rechnen, das durch einen Kreisverkehr leistungsfähiger abgewickelt werden könnte als durch die aktuelle Einmündung. Zur Thematik Leistungsfähigkeit der Einmündung liegt ein Verkehrsgutachten für die Erweiterung der Sportanlage Lindenberg aus dem Jahr 2019 vor.

Eine Kostenkalkulation ist nur schwer möglich, da das Projekt noch keine konkreten Planungen aufweist.

### „Nördlich des Hauptbahnhofes“

Mit der Erweiterung des Hauptbahnhofes in nördliche Richtung sollte ein zukunfts- sowie leistungsfähiger Mobilitätsknoten entstehen. Dieser beinhaltet auch ein P&R-Angebot, wie in Kapitel 6.5.2 erläutert. Dieser P&R-Platz ist als eine Teilmaßnahme zu verstehen und sollte im Kontext der Gesamtmaßnahme umgesetzt werden. Deshalb erfolgt auch keine einzelne Bewertung dieser Maßnahme.

## 6.12 FÖDERRICHTLINIE MOBILITÄTSMANAGER\*IN

### Zusammenfassung & Fazit:

*Für die nachhaltige Mobilitätsentwicklung wird eine zusätzliche Personalstelle benötigt, die sich mit der Umsetzung von WENAMO beschäftigt. Die genannten Maßnahmen sind im laufenden Geschäft ohne eine weitere Stelle für die Verkehrsplanung nicht umsetzbar. Der enorme organisatorische Aufwand der Beteiligungsformate und Verkehrsversuche wurde im Konzept umfassend dargestellt. Deshalb sollte über entsprechende Fördermöglichkeiten schnellst möglich eine weitere Personalstelle geschaffen werden, bspw. über die genannten Fördermittel Klima Invest und Kommunalrichtlinie.*

Ohne eine Förderung für die zweite Phase der „MobilitätsWerkStadt 2025“ fehlt der Stadt Weimar eine wichtige Personalstelle für die Umsetzung des Weimarer Konzeptes zur nachhaltigen Mobilitätsentwicklung. Über die Förderrichtlinie „Klima Invest - Kommunale Klimaschutz- und Klimafolgenanpassungsmaßnahmen“ werden Klimaschutzkonzepte für den

Teilbereich Mobilität gefördert, die durch Klimaschutzmanager\*innen (Mobilitätsmanager\*innen) erstellt und umgesetzt werden. Diese Förderung kann mit der Richtlinie des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld - "Kommunalrichtlinie" ergänzt werden. Die Förderquote liegt bei bis zu 85 %, bei einer Antragstellung bis zum 31.12.2021 sogar bei 95 %. Neben den Personalkosten sind auch Kosten im Bereich externer Dienstleistungen, Konzepterstellung, Beteiligungsformate und Dienstreisen förderfähig. Der Bewilligungszeitraum beträgt in der Regel 24 Monate. Das Weimarer Konzept zur nachhaltigen Mobilitätsentwicklung kann dadurch hinsichtlich der Klimawirkung näher definiert und weiterentwickelt werden. Dies würde auch die Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements für die Stadt Weimar beinhalten. Neben der Betrachtung zur Klimawirkung ist auch die Umsetzung mindestens einer Maßnahme Bestandteil der Förderbedingungen. Diese investiven Maßnahmen sind ebenfalls über die „Kommunalrichtlinie“ förderfähig.

Sechs Monate vor dem Ende des Bewilligungszeitraumes kann ein Antrag auf ein Anschlussvorhaben gestellt werden. Dafür ist ein vom Stadtrat beschlossenes Mobilitätskonzept mit Betrachtung des Klimaschutzes Voraussetzung. Der Bewilligungszeitraum des Anschlussvorhabens beträgt maximal 24 Monate. Innerhalb dieser Zeit sind die Personalkosten, Sachausgaben, Beteiligungsformate, externe Dienstleistungen und Dienstreisen förderfähig.<sup>23</sup>

---

<sup>23</sup> Vgl. Kommunalrichtlinie 2020, S.5-7

## 7 PRIORISIERUNG, KOSTENSCHÄTZUNG UND UMWELTWIRKUNG

Die Priorisierung der Maßnahmen erfolgt nach Dringlichkeit und unter Berücksichtigung einer Finanzierbarkeit sowie der Umweltauswirkung. Bei der Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen wird der Zeithorizont grob in kurzfristig, mittelfristig und langfristig eingeteilt.









Dies gilt als Orientierung und beschreibt keinen festen Zeitrahmen, da der Umsetzung-Prozess dynamisch ist. Dies liegt unter anderem in den geplanten Beteiligungsmöglichkeiten begründet. Entsteht durch ein Beteiligungsverfahren ein mehrheitliches Meinungsbild gegen eine Maßnahme, sollten Kompromisslösungen gefunden oder von einer Umsetzung abgesehen werden. Die Maßnahmen könnten bei veränderten Rahmenbedingungen, bspw. Änderung zu Finanzierungsmöglichkeiten, aber auch schneller als angesetzt umgesetzt werden.

Die Umweltwirkung der einzelnen Maßnahmen wurde innerhalb eines internen Expert\*innen-Workshops im März 2021 an der Bauhaus-Universität bewertet. Das genaue Vorgehen ist im Abschlussbericht der BUW unter Kapitel 10 (S. 55-57) näher erläutert.

In der Anlage 10 sind die Maßnahmen jeweils in einem Maßnahmenblatt dargestellt. Eine Erläuterung zur Darstellung wird auf Seite 138 gegeben.





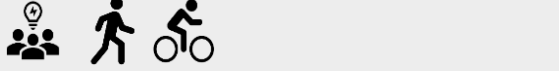

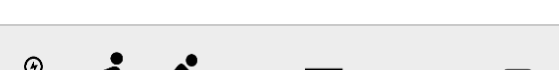

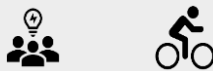

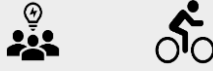
Nachfolgenden ist eine Gesamtübersicht in Form eines Maßnahmenkataloges zu finden.

Tabelle 4 Legende zum Maßnahmenkatalog

Maßnahmenbereich		Kostenschätzung		Umweltwirkung <sup>24</sup>		Zeitraum	
	Information & Öffentlichkeitsarbeit	<b>A</b>	bis 10.000 €	<b>I</b>	Hoch	<b>I</b>	Kurzfristig 1 bis 2 Jahre
	Fußverkehr	<b>B</b>	10.000 – 100.000 €	<b>II</b>	Mittel	<b>II</b>	Mittelfristig bis 5 Jahre
	Radverkehr	<b>C</b>	über 100.000 €	<b>III</b>	Niedrig	<b>III</b>	Langfristig bis 10 Jahre
	Öffentlicher Personennahverkehr			<b>n.b.</b>	Nicht bewertet		
	Lieferverkehr/ Citylogistik						
	Digitalisierung						
	Betriebliches Mobilitätsmanagement						
	Motorisierter Individualverkehr						

<sup>24</sup> BUW 2021, S.55-57

Tabelle 5 Maßnahmenkatalog

Nr. im Text	Maßnahmenbereich	Beschreibung	Kosten	Umwelt- wirkung	Zeit- raum	Finanzierung
6.1		Information der Betroffenen, politische Gremien und Pressestrategie	A	n.b.	I	städtische Haushaltsmittel
6.2.1		Verkehrsversuch: Verringerung des Kfz-Verkehrs am Goetheplatz	A	II	I	
6.2.2		Verkehrsversuch: Erweiterung der Fußgängerzone Herderplatz	A	III	I	Über Fördermittel möglich
6.2.3		Verkehrsversuch: Temporäre Sperrung der Durchfahrt am Burgplatz	A	II	I	Über Fördermittel möglich
6.2.4		Verkehrsversuch: teilweise Freigabe des Radverkehrs in der Fußgängerzone	A	III	I	Über Fördermittel möglich
6.3		Verkehrsregelungen FGZ, Umsetzungsstufe 1: feste Poller, Ausnahmegenehmigung für alle außer Lieferverkehr	B	III	I	Über Fördermittel möglich
6.3		Verkehrsregelungen FGZ, Umsetzungsstufe 2: versenkbare Poller-Anlagen, Ausnahmegenehmigung für alle	C	II	II	Über Fördermittel möglich
6.4.1		Freigabe von Einbahnstraßen in Gegengerichtung	A	III	I	städtische Haushaltsmittel
6.4.2		Oberflächen für den Radverkehr in der Innenstadt	C	III	II	Über Fördermittel möglich
6.4.3		Schaffung sicherer Radabstellanlagen	C	III	II	Über Fördermittel möglich
6.4.4		Evaluation Lastenradverleih	B	II	II	Bereits Förderung erhalten



Nr. im Text	Maßnahmenbereich	Beschreibung	Kosten	Umweltwirkung	Zeitraum	Finanzierung
6.5.1		Stärkung der Verknüpfungspunkte	B	II	III	städtische Haushaltsmittel, Mobilitätsanbieter
6.5.2		Mobilitätsknoten Hauptbahnhof	C	II	III	Prüfung von Fördermitteln
6.5.3		On-Demand-Verkehr	C	II	II	Prüfung von Fördermitteln
6.6		CarSharing	A	II	I	CarSharing-Anbieter
6.7		Elektromobilität	B	I	II	durch Ladeinfrastrukturbetreiber
6.8.1		Einrichtung von Ladezonen in der Innenstadt	A	II	I	städtische Haushaltsmittel
6.8.2		Planung von Mikro-Depots	C	II	II	Prüfung von Fördermitteln
6.9.1		Datenerfassung ausbauen	C	II	II	Über Fördermittel möglich
6.9.2		Verkehrsanalyseplattform einrichten	B	II	III	Über Fördermittel möglich
6.9.3		Multimodale Mobilitätsplattform implementieren	C	II	III	Über Fördermittel möglich
6.9.4		Kompetenzen und Ressourcen aufbauen	A	n.b.	I	Über Fördermittel möglich
6.9.5		Vernetzung und Austausch fördern	A	n.b.	I	

Nr. im Text	Maßnahmenbereich	Beschreibung	Kosten	Umwelt- wirkung	Zeit- raum	Finanzierung
6.10.1		Ziele für die Stadtverwaltung Weimar	<b>B</b>	<b>II</b>	<b>II</b>	Über Fördermittel möglich
6.10.2		Unterstützung von Unternehmen in Weimar	<b>A</b>	<b>II</b>	<b>II</b>	Über Fördermittel möglich
6.11.1		Parkraumerhebung und Entwicklung einer Parkraumkonzeption mit Betrachtung von Quartiersgaragen	<b>B</b>	<b>II</b>	<b>II</b>	städtische Haushaltsmittel
6.11.1		Umgestaltung des Rollplatzes mit Reduktion des öffentlichen Parkraumes	<b>C</b>	<b>II</b>	<b>III</b>	Über Fördermittel möglich
6.11.2		Verbesserung bestehendes P&R Angebot	<b>B</b>	<b>II</b>	<b>III</b>	Prüfung von Fördermitteln
6.11.3		Erweiterung P&R „An der Redoute“	<b>C</b>	<b>II</b>	<b>II</b>	Prüfung von Fördermitteln
6.11.3		Erweiterung P&R „Schwanseestraße“	<b>C</b>	<b>II</b>	<b>II</b>	Prüfung von Fördermitteln
6.11.3		Erweiterung P&R „Am Friedhof“	<b>A</b>	<b>II</b>	<b>I</b>	Prüfung von Fördermitteln
6.11.3		Erweiterung P&R „Am Lindenberg“	<b>C</b>	<b>II</b>	<b>III</b>	Prüfung von Fördermitteln
6.12		Mobilitätsmanager*in	<b>B</b>	<b>n.b.</b>	<b>I</b>	Über Fördermittel möglich

## LITERATURVERZEICHNIS

### **BUW 2021:**

Bauhaus-Universität Weimar, 2021. *Abschlussbericht WENAMO*, Weimar: s.n.

### **Emissionskataster 2015:**

Leipziger Institut für Energie GmbH, AVISON GmbH, 2015. *Thüringer Emissionskataster und Treibhausgasbilanz*, Leipzig: s.n.

### **E-Bus Studie II:**

EBF Dresden GmbH Forschung, Entwicklung, Erprobung; Fraunhofer-Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme IVI, 2015. *Städteübergreifendes Konzept für elektrisch angetriebene Busse in Thüringer Mittelstädten*, Dresden: s.n.

### **FIS 2018:**

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), 2018.

*Forschungsinformationssystem (FIS)*. [Online]

Available at: <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/60443/>

[Zugriff am 25 Februar 2020].

### **ISEK 2011:**

Stadtverwaltung Weimar, 2011. *Weimar 2030 Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Stadt Weimar (ISEK)*, Weimar: s.n.

### **KEP-Studie 2019:**

Bundesverbandes Paket und Expresslogistik e. V. (BIEK), 2020. *KEP-Studie 2020 – Analyse des Marktes in Deutschland*, Köln: s.n.

### **Kommunalrichtlinie 2020:**

Projektträger Jülich, 2020. *PTJ*. [Online]

Available at: <https://www.ptj.de/projektfoerderung/nationale-klimaschutzinitiative/kommunalrichtlinie/erstvorhaben>

[Zugriff am 19 Januar 2021].

### **Kraftfahrt-Bundesamt 2020:**

Kraftfahrt-Bundesamt, 2020. *Fahrzeugzulassungen (FZ) Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Zulassungsbezirken*, Flensburg: s.n.

### **Pendleratlas 2019:**

Bundesagentur für Arbeit, 2019. *Pendleratlas*. [Online]

Available at: <https://statistik.arbeitsagentur.de/Navigation/Statistik/Statistische-Analysen/Interaktive-Visualisierung/Pendleratlas/Pendleratlas-Nav.html>

[Zugriff am 22 Juli 2019].

**PVG 2020:**

Personenverkehrsgesellschaft mbH Weimarer Land (PVG), 2020. *PVG Weimarer Land*. [Online]

Available at: <https://www.pvg-weimarerland.de/fahrplan/linienfahrplaene>

**Rahmenplan 2020:**

Stadtverwaltung Weimar, 2020. Sanierungsgebiet Innenstadt, 4. Fortschreibung der Städtebaulichen Rahmenplanung, Weimar: s.n.

**RWC Factory GmbH:**

RWC Factory GmbH, kein Datum *RWC Factory GmbH*. [Online]

Available at: <https://rwc-factory.com/>

[Zugriff am 15 Juli 2020].

**SrV 2018:**

Technische Universität Dresden, 2020. *Tabellenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten- SrV 2018“ in Weimar 2019*, Dresden: s.n.

**Statista 2019:**

Statista GmbH, 2019. *Statista*. [Online]

Available at: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1065545/umfrage/gebuehren-fuer-bewohnerparken-in-ausgewaehlten-europaeischen-staedten/>

[Zugriff am 15 Juli 2020].

**TLS 2018:**

Thüringer Landesamt für Statistik, 2020. *Thüringer Landesamt für Statistik*. [Online]

Available at: <https://statistik.thueringen.de/>

**ThürÖPNVG:**

Freistaat Thüringen, 2005. *Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG)*. Thüringen: s.n.

**VEP 2008:**

Stadtverwaltung Weimar, 2008. *Verkehrsentwicklungsplan 2008*, Weimar: s.n.

**VMT-Rahmenplan 2019:**

Verkehrsverbund Mittelthüringen GmbH (VMT GmbH), 2019. *VMT-Rahmenplan 2019 - 2023*, s.l.: s.n.

**VwV-StVO:**

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2001. *Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung*. Bonn: s.n.

## ANLAGEN

Anlage 1 Aktueller Umsetzungsstand Verkehrsentwicklungsplan 2008.....	118
Anlage 2 Aktueller Umsetzungsstand Radverkehrskonzept 2030 .....	120
Anlage 3 Mindestanforderungen der Hauptverknüpfungspunkte in Weimar .....	122
Anlage 4 Aktuelle Beschilderungssituation Innenstadt .....	124
Anlage 5 Netzplan StPNV Stadt Weimar .....	125
Anlage 6 Maßnahmenschwerpunkte Fortschreibung Rahmenplan Innenstadt.....	126
Anlage 7 Fragebogen Online-Bürgerbeteiligung „Mobilität in der Weimarer Innenstadt“ ...	127
Anlage 8 Fragebogen Online-Gewerbebeteiligung „Mobilität in der Weimarer Innenstadt“ .....	132
Anlage 9 Fragebogen Online-Gewerbebeteiligung „Betriebliches Mobilitätsmanagement“	135
Anlage 10 Maßnahmenblätter .....	138

## Anlage 1 Aktueller Umsetzungsstand Verkehrsentwicklungsplan 2008

Stand Juli 2020; Quelle Stadtverwaltung Weimar

Nr.	Maßnahme	Aufwand	Zeit- raum*	Status
3	Rastenberger Tunnel wieder öffnen	Mittel	1	Abgeschlossen
6	Umbau Wielandplatz	Hoch	2	Abgeschlossen 2014
7	Ausdehnung der Fußgängerzone auf den Frauenplan mit Aufheben der Einbahnstraße in der Puschkinstraße. Gewährleisten der Wendemöglichkeit (nur) für Pkw	Gering	1	Abgeschlossen 2014
8	Erweiterung der Kapazität der Fahrradständer am Bahnhof und in Altstadt	Mittel	1	Laufend
9	Mitnahmemöglichkeit für Fahrräder im Bus	Mittel	1	Mo-Fr ab 18 Uhr, Sa-So ganztägig
10	Unterhaltung Radverkehrsanlagen	Gering	1	Laufend
12	Einrichtung von Radverkehrsanlagen Ettersburger Straße (bis Obelisk), Ehringsdorf- Taubach, Erfurter Straße zwischen "Überflieger" und Nohra, Niedergrunstedt bis Berkaer Straße	Mittel- Hoch	2-3	Laufend
14	Verbesserung der Verkehrssicherheit an Hauptknoten durch eindeutige Radverkehrsführung	Mittel	2	Laufend
15	Altstadtring für Radverkehr mit Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung	Mittel	2	Laufend
18	Einfahrt in die Karl-Liebknecht-Str. von Norden nur für Bus, Taxi, Rad	Gering	1	Abgeschlossen
19	Neue Haltstelle Bauhaus-Universität Weimar in der Marienstraße	Gering	1	Abgeschlossen
21	Einrichten von Tourismuslimen	Mittel	2	Testphase zu geringer Nutzung
23	Vorbereitung flächenhafte Bedienung in Zeiten und Räumen geringer Nachfrage durch unkonventionelle Bedienformen	Hoch	2-3	Laufend
25	Ausbau der Rollgasse und Drehen der Einbahnstraße	Mittel	2	Abgeschlossen
29	Ausweisung der Altstadt als verkehrsberuhigter Bereich	Gering	1	Abgeschlossen
30	Weitere Ausweisung von Tempo-30 Zonen	Gering	2	Laufend
34	Rücknahme des Kurzparkens auf dem Herderplatz	Hoch	1	Abgeschlossen
35	Umgestaltung des Herderplatzes mit deutlich verringertem Stellplatzangebot	Mittel	2	Abgeschlossen 2014
5	Umgestaltung Sophienstiftsplatz	Hoch	2	Begonnen 2020
11	Weitere Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radverkehr	Gering	1	In Planung
16	Verbessern der sozialen Sicherheit der Radwege-Niedergrunstedt und Bahnquerungen Weimar-West und Weimar-Nord	Hoch	2	Begonnen
26	Drehen der Einbahnstraße in der Schützengasse	Gering	2	In Planung
1	Temporäre Sperrung der Durchfahrt Burgplatz auf Höhe Bastille mittels versenkbaren Pollern an Wochenenden	Mittel	1	Offen

Nr.	Maßnahme	Aufwand	Zeit- raum*	Status
2	Einheitliche Regelung für das Radfahren in der Fußgängerzone (nur außerhalb der Geschäftszeiten)	Gering	1	Offen
4	Ebene Pflasterung in Altstadt	Sehr hoch	3	Offen
13	Fahrbahnsanierung Marcel-Paul-Straße	Hoch	2	Offen
17	Ortsgerechter Ausbau Plan & Anschluss Taubacher Straße sowie Martin-Luther-Str. in Oberweimar	Sehr Hoch	2-3	Offen
20	Verbesserung des Fahrtenangebotes im Abendverkehr	Mittel	1	Offen
22	Tarifangebot für P&R	Mittel	2	Offen
24	Lkw-Routenplan	Mittel	2	Offen
27	Komplettieren des regionalen Straßenrings (Nordostumgehung & Ausbau B7 West)	Sehr Hoch	2-3	Offen
28	Umgestaltung Knoten Asbachstr./Bad-Hersfelder-Str.	Hoch	2	Offen
31	Erweiterung Parkraumbewirtschaftung im Sanierungsgebiet nördliche Innenstadt	Gering-Mittel	2	Offen
32	Versetzen des Parkscheinautomaten aus der südlichen Bauhausstr. in die Schopenhauerstr.	Gering	1	Offen
33	Faltblatt und verbesserter Internetauftritt zum Parkraumangebot	Mittel	2	Offen
36	Stärkere Mischnutzung auf dem Rollplatz	Gering	1	Offen
37	Umgestaltung Rollplatz mit Reduzierung der Stellplatzkapazität	Hoch	3	Offen
*1 kurzfristig (1 bis 2 Jahre); 2 mittelfristig (bis 5 Jahre); 3 langfristig (bis 10 Jahre)				

## Anlage 2 Aktueller Umsetzungsstand Radverkehrskonzept 2030

Stand Juli 2020; Quelle Stadtverwaltung Weimar

Nr.	Maßnahme	Kosten- gruppe	Zeit- raum*	Kosten- schätzung	Status
5.2 (H)	Neubau eines Straßen begleitenden Weges zwischen Taubach und Mellingen	B	2	50.000 €	Abgeschlossen 2019
5.7	Wegweisung	A	2	-	Laufend, 2019 Laura-Radweg
<b>5.8</b>	<b>Halteverbote im 5-m-Bereich markieren</b>	<b>B</b>	<b>1-2</b>	-	<b>Laufend Begonnen 2019, Schubertstraße</b>
<b>6.0</b>	<b>Fahrradanlehnbügel ergänzen</b>	<b>B</b>	<b>2</b>	-	<b>Laufend, Begonnen 2020, Herderplatz</b>
9.0	Service	B	1-3	-	Laufend
10.0	Öffentlichkeitsarbeit	A	1-3	-	Laufend
5.2 (A)	Neubau Rad-/Gehweg Gaberndorf- Weimar- Nord	C	2	390.000 €	In Planung
5.2 (C)	Neubau Rad-/Gehweg Ettersburger Straße (außerorts)	C	2	-	In Planung
<b>5.3 5.8</b>	<b>Schubert-, Mozart-, Bruckner-, Herbststraße, Stufe 1</b>	<b>A</b>	<b>1</b>	-	<b>Begonnen 2019</b>
5.4	Einbahnstraßen	A	1	-	In Planung
5.4	Freigabe von Einbahnstraßen mit Umbau von (3) LSA	B	2	15.000 €	In Planung
5.8	Piktogramme Radverkehr	A	1	-	Begonnen 2019, Schubertstraße
5.2 (B)	Neubau Rad-/Gehweg Niedergrunstedt - Berkaer Straße	C	3	830.000 €	Offen
5.2 (D)	Neubau Rad-, Geh-, Wirtschaftsweg, äußere Erfurter Straße	C	2	-	Offen
5.2 (E)	Neubau Rad-/ Gehweg Ortsverbindungsstraße Possendorf	C	3	520.000 €	Offen
5.2 (F)	Lückenschluss Rad-/ Gehweg Niedergrunstedt - Obergrunstedt	B	2	95.000 €	Offen
5.2 (G)	Neubau eines Rad-/Gehweges zwischen Schöndorf und Wohlsborn	C	3	240.000 €	Offen
5.3 (I)	Filzweidenweg/Marcel-Paul- Straße/Rießnerstraße	C	2	-	Offen
5.3 (J)	Schwanseestraße/Graben/Untergraben	B/C	1-3	-	Offen
5.3 (K)	Erfurter Straße	B	2	-	Offen
5.3 (L)	Steinbrückenweg /Taubacher Straße	B	2	-	Offen
<b>5.3 (M)</b>	<b>Schubert-, Mozart-, Bruckner-, Herbststraße, Stufe 2</b>	<b>C</b>	<b>3</b>	<b>520.000 €</b>	<b>Offen</b>



Nr.	Maßnahme	Kosten- gruppe	Zeit- raum*	Kosten- schätzung	Status
5.3 (N)	Ergänzungen Friedensstraße/ Asbachstraße/Hermann-Brill-Platz	B	1	60.000 €	Offen
5.3 (O)	Sanierung Gehweg Ettersburger Straße	B	1	100.000 €	Offen
<b>5.5</b>	<b>Ergänzung Schilderrahmen an Eingängen FGZ</b>	<b>A</b>	<b>1</b>	-	<b>Offen</b>
<b>5.6</b>	<b>und verkehrsberuhigten Bereichen</b>				
<b>5.6</b>	<b>Tempo-30-Zonen</b>	<b>A</b>	<b>1</b>	-	<b>Offen</b>
5.8	Grundhafte Oberflächensanierung Feininger- Radweg im Kirschbachtal	C	2	360.000 €	Offen
5.8	Querung Belvederer Allee	A	1	-	Offen
5.8	Mittelmarkierungen entfernen	A	1	-	Offen
5.8	Oberflächensanierungen / Fugen	B	2	-	Offen
<b>6.0</b>	<b>Bau überdachte Fahrradabstellanlage/ Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof</b>	<b>C</b>	<b>3</b>	<b>300.000 €</b>	<b>Offen</b>
*1 kurzfristig (1 bis 2 Jahre); 2 mittelfristig (bis 5 Jahre); 3 langfristig (bis 10 Jahre)					

### Anlage 3 Mindestanforderungen der Hauptverknüpfungspunkte in Weimar

Stand Juli 2020; Quelle Stadtverwaltung Weimar, VMT-Rahmenplan 2019

Mindestanforderungen	Haupt- bahnhof	Typ A	Berkaer Bahnhof	Typ B	Bus- bahnhof	Goethe- platz	Typ C
Stationsbezeichnung	✓	x	✓	x	✓	✓	x
Kennzeichnung Liniennummern und -ziele	✓	x	✓	x	✓	✓	x
VU- und Verbundkennzeichnung	✓	x	✓	x	✓	✓	x
Aushangfahrplan	✓	x	✓	x	✓	✓	x
Linienübersichtsplan	✓	x	✓	x	✓	✓	x
Tarifübersicht und Kundenservicehinweis	✓	x	✓	x	✓	✓	x
Information Taxiruf	✓	x	-	x	-	-	x
Standortplan Verknüpfungspunkt und Umgebung vor Ort	✓	x	✓	x	✓	✓	x
Informationsvitrine	✓	x	✓	x	✓	✓	x
Wegeleitsystem	✓	x	-	x	-	✓	(x)
DFI-Anzeiger	✓	x	-	x	✓	✓	(x)
Uhr (falls nicht in DFI integriert)	✓	x	✓	x	✓	✓	(x)
Lautsprecher- und/oder DFI-Information	✓	x	✓	x	✓	✓	(x)
Fahrscheinautomat	✓	x	im Zug	x	im Bus	im Bus	0
Stationärer Entwerter	✓	x	im Zug	x	im Bus	im Bus	0
Servicepunkt mit Mobilitätsberatung	✓	x	-	(x)	✓	✓	0
Fahrradstellplätze (B&R)	✓	x	✓	x	✓	✓	(x)
Fahrradvermietung (mit und ohne Personal)	✓	x	-	(x)	-	Im Umfeld	(x)
Kurzzeitparkplätze	✓	x	✓	x	-	im Umfeld	(x)
Behindertenparkplätze	✓	x	-	x	-	im Umfeld	(x)
CarSharing-Angebot	✓	x	✓	(x)	✓	✓	(x)
P&R-Parkplätze	✓	x	✓	x	-	-	(x)
Ladestation für E-Pkw und E-Bikes	(✓)	x	-	x	-	-	(x)
Taxistellplätze	✓	x	-	(x)	-	✓	0
Barrierefreie Zugänge und Wege	✓	x	✓	x	✓	✓	x
Blindenleitsystem	im Bhf. ja vor Bhf. nein	x	✓	x	-	-	x

Mindestanforderungen	Haupt- bahnhof	Typ A	Berkaer Bahnhof	Typ B	Bus- bahnhof	Goethe- platz	Typ C
Außenbeleuchtung (Wege, Bahn-/Bussteige)	✓	x	✓	x	✓	✓	x
Fahrzeugangepasste Bahn-/Bussteige (Höhengleichheit)	im Bhf. ja vor Bhf. nein	x	✓	x	-	-	x
Witterungsschutz / Unterstand	✓	x	✓	x	✓	✓	x
Sitzgelegenheiten	✓	x	✓	x	✓	✓	x
Abfallbehälter	✓	x	✓	x	✓	✓	x
Funktionales Empfangsgebäude	✓	x	-	(x)	-	(✓)	(x)
Geschäfte (Reisebedarf) und Gastronomie	✓	x	-	(x)	✓	✓	(x)
Beheizter Warteraum	✓	x	-	(x)	-	-	(x)
Gepäckschließfächer	✓	x	-	(x)	-	Im Umfeld	(x)
Besondere Flächengestaltung und Begrünung	✓	x	✓	(x)	✓	✓	(x)
X = Standard, (X) = Option, 0 = nicht erforderlich							

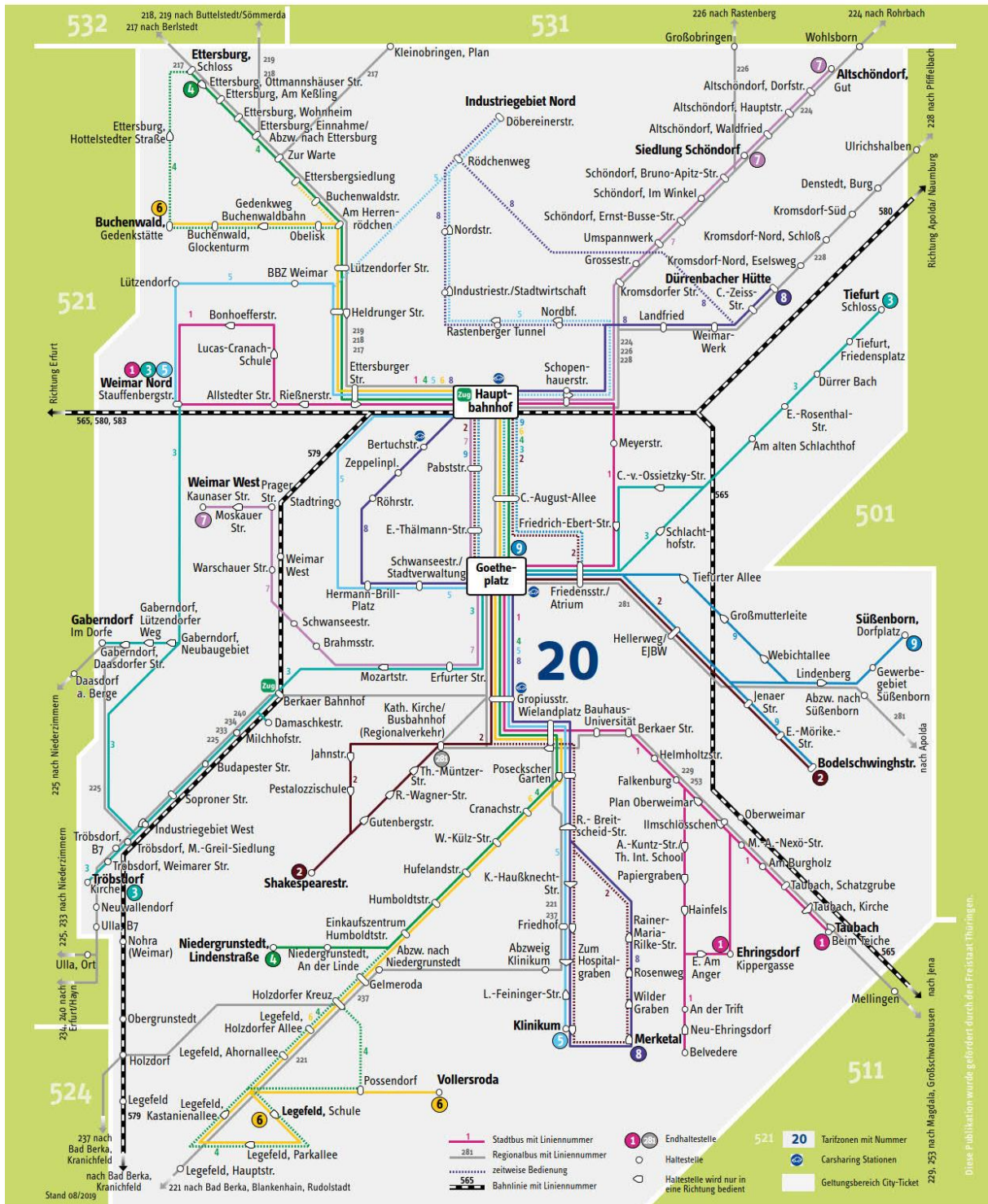
Anlage 4 Aktuelle Beschilderungssituation Innenstadt

Stand Juli 2020; Quelle Stadtverwaltung Weimar



Anlage 5 Netzplan StPNV Stadt Weimar  
Stand Juli 2020; Quelle Stadtwirtschaft Weimar GmbH

# Netzplan Weimar



VMT-Servicetelefon 0361 19449  
Mo bis Fr 6–21 Uhr, Sa/So/Feiertag 9–17 Uhr

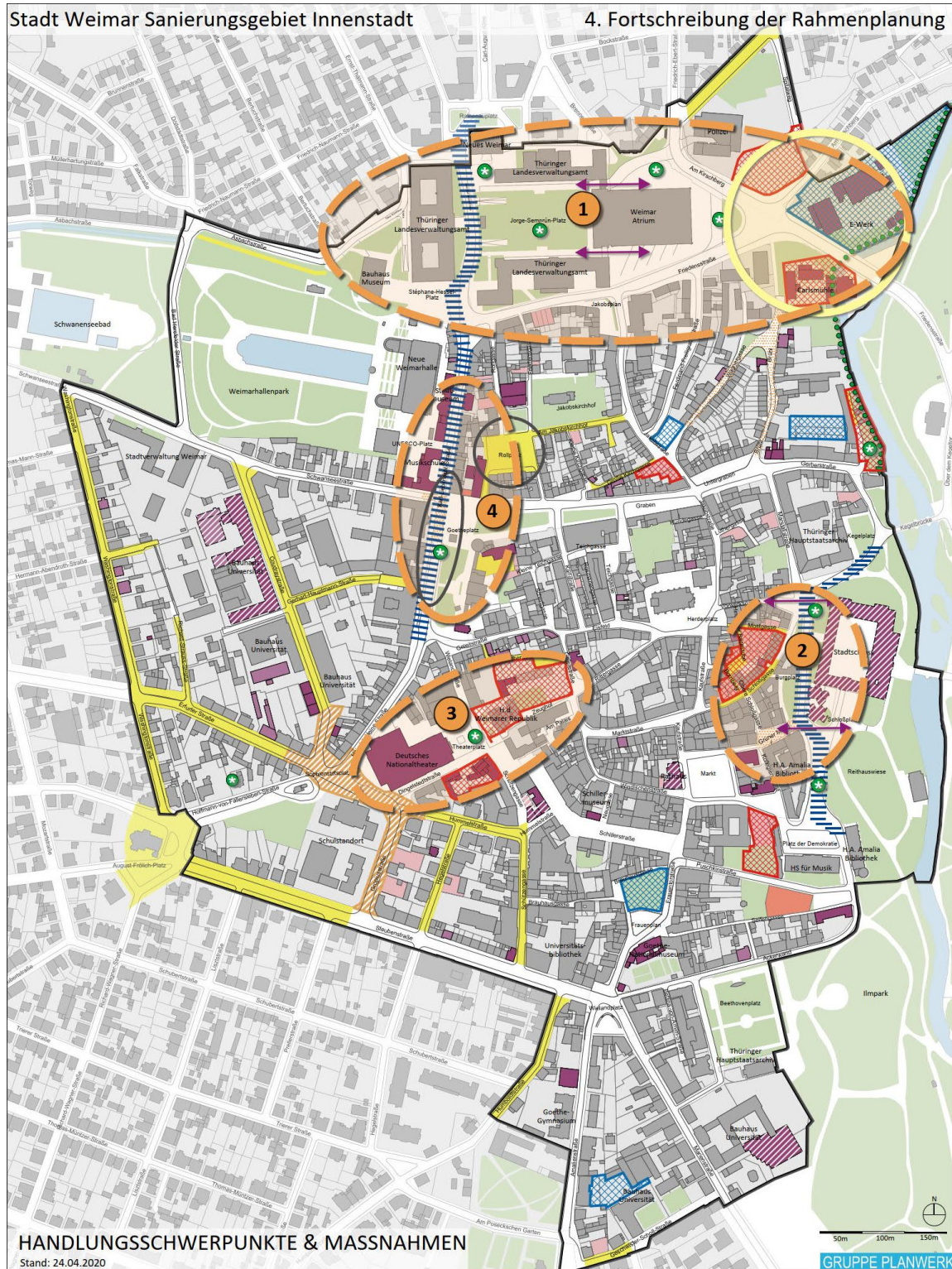
Internet [www.vmt-thueringen.de](http://www.vmt-thueringen.de)  
E-Mail [service@vmt-thueringen.de](mailto:service@vmt-thueringen.de)

Stadtwirtschaft Weimar GmbH  
Industriestraße 14, 99427 Weimar

Telefon 03643 4341-0  
Internet [www.sw-weimar.de](http://www.sw-weimar.de)

## Anlage 6 Maßnahmenschwerpunkte Fortschreibung Rahmenplan Innenstadt

Quelle Rahmenplan 2020, S.57



**Räumliche Schwerpunktbereiche**

- 1 Bereich Asbachtal, Bauhaus-Museum, ehem. Gauforum / Atrium, E-Werk, Carlsmühle
- 2 Bereich westliches Umfeld Stadtschloss
- 3 Bereich Nationaltheater, Haus der Weimarer Republik und Zeughof
- 4 Bereich Goetheplatz, Rollplatz, Stadtmuseum, Musikschule
- räumliche Vertiefung: Erarbeitung eines integrierten Gesamtkonzeptes (Nutzungskonzept mit kultureller Prägung)

- Entwicklungs- und Neuordnungsbereiche langfristige bauliche und freiräumliche Entwicklungspotenziale
- Flächenerwerb
- Schwerpunktbereiche für verkehrliche Qualifizierung und Anpassung
- Neuordnung/-gestaltung von Plätzen und Verkehrsräumen mit hoher Priorität

- Neugestaltung / Erneuerung von Straßen und Plätzen
- Neugestaltung / Erneuerung von Straßen und Plätzen in Planung / Umsetzung
- Instandsetzung von bereits geförderten Straßen und Plätzen
- langfristig Neuanlage eines Uferweges
- Verbesserung der Wegeverknüpfung
- weitere Qualifizierung von öffentlichen Räumen mit Anpassungsbedarf

- Gebäude mit Handlungs- oder Instandsetzungsbedarf mit besondere städtebaulicher Bedeutung
- sonstige Gebäude mit Handlungs- oder Instandsetzungsbedarf
- Sanierungs- bzw. Baumaßnahmen in Umsetzung
- Bebauung / Entwicklung von Brachen und Baulücken

Anlage 7 Fragebogen Online-Bürgerbeteiligung „Mobilität in der Weimarer Innenstadt“  
Quelle Stadtverwaltung Weimar

1. Welches Geschlecht haben Sie?

<input type="checkbox"/> weiblich	<input type="checkbox"/> männlich	<input type="checkbox"/> divers	<input type="checkbox"/> keine Angabe
-----------------------------------	-----------------------------------	---------------------------------	---------------------------------------

2. Wie alt sind Sie?

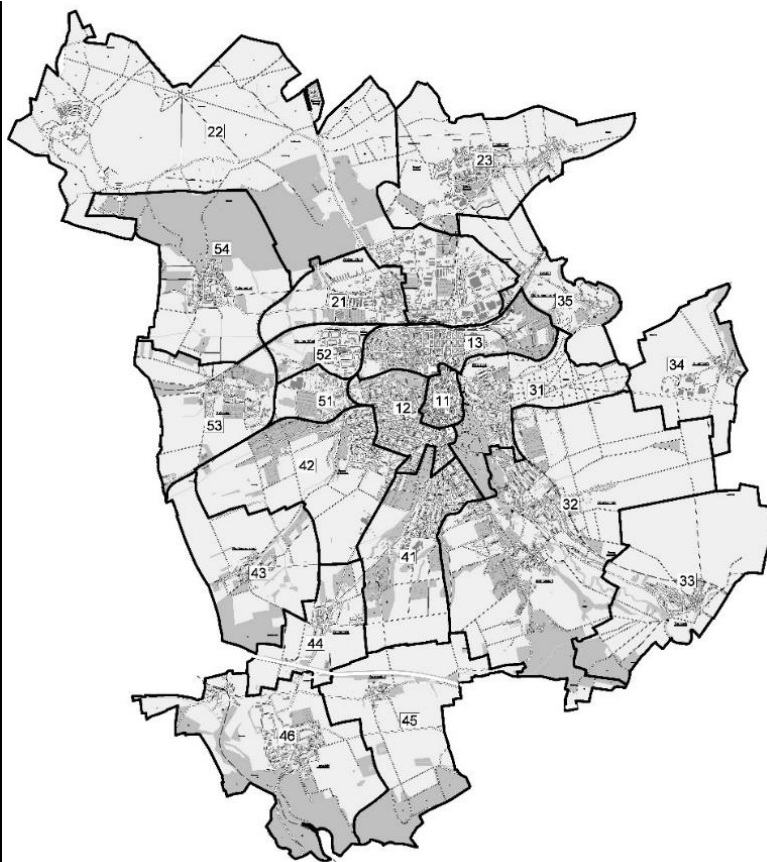
<input type="checkbox"/> unter 18 Jahre	<input type="checkbox"/> 18 bis 29 Jahre	<input type="checkbox"/> 30 bis 39 Jahre	<input type="checkbox"/> 40 bis 49 Jahre	<input type="checkbox"/> 50 bis 59 Jahre	<input type="checkbox"/> über 60 Jahre
					<input type="checkbox"/> keine Angabe

3. Was trifft **überwiegend** auf Sie zu?

<input type="checkbox"/> Ich bin erwerbs- bzw. berufstätig	<input type="checkbox"/> Ich bin Auszubildende*r	<input type="checkbox"/> Ich bin Student*in	<input type="checkbox"/> Ich bin Schüler*in	<input type="checkbox"/> Ich bin Rentner*in, Pensionär*in
<input type="checkbox"/> Ich bin arbeitssuchend/ arbeitslos			<input type="checkbox"/> Nichts davon	<input type="checkbox"/> keine Angabe

4. In welchem Stadtteil wohnen Sie?

<input type="checkbox"/>	11 Altstadt
<input type="checkbox"/>	12 Westvorstadt
<input type="checkbox"/>	13 Nordvorstadt
<input type="checkbox"/>	21 Weimar - Nord
<input type="checkbox"/>	22 Industriegebiet Nord
<input type="checkbox"/>	23 Schöndorf
<input type="checkbox"/>	31 Parkvorstadt
<input type="checkbox"/>	32 Oberweimar / Ehringsdorf
<input type="checkbox"/>	33 Taubach
<input type="checkbox"/>	34 Süßenborn
<input type="checkbox"/>	35 Tiefurt / Dürrenbacher Hütte
<input type="checkbox"/>	41 Südstadt
<input type="checkbox"/>	42 Schönblick
<input type="checkbox"/>	43 Niedergrunstedt
<input type="checkbox"/>	44 Gelmeroda
<input type="checkbox"/>	45 Possendorf
<input type="checkbox"/>	46 Legefild / Holzdorf
<input type="checkbox"/>	51 Industriegebiet West
<input type="checkbox"/>	52 Weimar - West
<input type="checkbox"/>	53 Tröbsdorf
<input type="checkbox"/>	54 Gaberndorf
<input type="checkbox"/>	Ich wohne nicht in Weimar
<input type="checkbox"/>	Keine Angabe



5. Wie oft bewegen Sie sich mit den folgenden Verkehrsmitteln in Weimar fort? Kreuzen Sie pro Zeile eine Antwort an!

	ein- bis mehrmals am Tag	ein- bis mehrmals in der Woche	ein- bis mehrmals im Monat	weniger als einmal im Monat	nie	Keine Angabe
zu Fuß	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fahrrad	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zug	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kfz	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

6. Wie oft suchen Sie die Weimarer Innenstadt (rote Umrahmung in der Karte) auf? Dazu zählt auch die Durchquerung.

ein- bis mehrmals am Tag	ein- bis mehrmals in der Woche	ein- bis mehrmals im Monat	seltener als einmal im Monat	Nie
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



7. Wenn Sie bei Frage 6 mit „nie“ geantwortet haben, dann beantworten Sie nur noch Frage 7a andernfalls fahren Sie mit Frage 8 fort.

(Bei der Online-Umfrage springt das Programm automatisch zur Frage 7a oder 8, je nach der Antwort bei Frage 6)

a. Warum suchen Sie nie die Weimarer Innenstadt auf? (maximal 250 Zeichen)

---



8. Aus welchen Gründen besuchen Sie die Weimarer Innenstadt? (Mehrfachnennung möglich)

<input type="checkbox"/> Arbeit	<input type="checkbox"/> Einkaufen/Besorgungen	<input type="checkbox"/> Durchqueren	<input type="checkbox"/> Spazieren gehen	<input type="checkbox"/> Aufsuchen kultureller Einrichtungen
<input type="checkbox"/> Aufsuchen gastronomischer Einrichtungen	<input type="checkbox"/> Schule/KiTa/Ausbildung	<input type="checkbox"/> Arztbesuch	<input type="checkbox"/> Wohnen	<input type="checkbox"/> sonstige Aktivitäten
				<input type="checkbox"/> Keine Angabe

9. Welche Verkehrsmittel nutzen Sie in der Regel für den Weg **zur oder von** der Innenstadt? (Mehrfachnennung möglich)

\*D.h. Start oder Ziel liegt in der Innenstadt.

	Zu Fuß	Fahrrad	Taxi	Bus	Kfz	Keine Angabe
Montag-Freitag	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Samstag, Sonntag, Feiertag	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

10. Welche Verkehrsmittel nutzen Sie in der Regel **in** der Innenstadt? Dazu zählt auch die Durchquerung. (Mehrfachnennung möglich)

	Zu Fuß	Fahrrad	Taxi	Bus	Kfz	Keine Angabe
Montag-Freitag	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Samstag, Sonntag, Feiertag	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Frage 11 und 12 nur stellen, wenn bei Frage 9 oder 10 mindestens einmal mit „Kfz“ geantwortet wurde!** (Bei der Online-Umfrage springt das Programm automatisch zur entsprechenden Frage)

11. Aus welchen Gründen fahren Sie mit einem Kfz **zur, von oder in** der Innenstadt? (max. 250 Zeichen)

12. Was müsste sich ändern damit Sie nicht mehr ein privat genutztes Kfz zur, von oder in der Innenstadt nutzen? (Mehrfachnennung möglich)

<input type="checkbox"/> sichere Abstellmöglichkeiten für Räder (bspw. Fahrradboxen)	<input type="checkbox"/> Angebot eines Lastenradverleihs
<input type="checkbox"/> verbessertes CarSharing Angebot	<input type="checkbox"/> attraktive Park & Ride Angebote
<input type="checkbox"/> verbesserte Barrierefreiheit	
<input type="checkbox"/> höhere Preise der Parktickets	<input type="checkbox"/> Reduktion der öffentlichen Stellplätze
<input type="checkbox"/> sonstiges (mit Freitext)	<input type="checkbox"/> keine Angabe

13. Sehen Sie Bedarf die Fußgängerzone auszuweiten? (siehe Bild Frage 6)



Fußgängerzone

<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> Keine Angabe
-----------------------------	-------------------------------	---------------------------------------

**14. Welche Erweiterung der Fußgängerzone wäre für Sie wichtiger?**

<input type="radio"/> Bereiche um den Goetheplatz	<input type="radio"/> Bereiche zum Herderplatz	<input type="radio"/> Keine Angabe
---	--	------------------------------------

**15. Stimmen Sie den folgenden Aussagen zum Fußverkehr zu?**

	Ich stimme voll und ganz zu	Ich stimme eher zu	Ich stimme eher nicht zu	Ich stimme nicht zu	Keine Angabe
Die Weimarer Innenstadt ist gut zu Fuß erreichbar.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
In der Weimarer Innenstadt fühle ich mich als Fußgängerin oder Fußgänger sicher.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Durch den Lieferverkehr werde ich als Fußgängerin oder Fußgänger nicht beeinträchtigt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**16. Stimmen Sie den folgenden Aussagen zum Radverkehr zu?**

	Ich stimme voll und ganz zu	Ich stimme eher zu	Ich stimme eher nicht zu	Ich stimme nicht zu	Keine Angabe
Die Weimarer Innenstadt ist gut mit dem Fahrrad erreichbar.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
In der Weimarer Innenstadt fühle ich mich als Radfaherin oder Radfahrer sicher.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Es gibt ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in der Weimarer Innenstadt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Durch den Lieferverkehr werde ich als Radfaherin oder Radfahrer nicht beeinträchtigt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Der Radverkehr sollte in den Fußgängerzonen erlaubt sein.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Der Radverkehr sollte in den Fußgängerzonen zeitlich begrenzt erlaubt sein.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**17. Stimmen Sie den folgenden Aussagen zum Kfz-Verkehr zu?**

	Ich stimme voll und ganz zu	Ich stimme eher zu	Ich stimme eher nicht zu	Ich stimme nicht zu	Keine Angabe
Es gibt ausreichend Parkmöglichkeiten in oder nahe der Weimarer Innenstadt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Der Burgplatz sollte für den allgemeinen Kfz-Verkehr an den Wochenenden mit hohem Besucherverkehr gesperrt werden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Durchfahrt über den Goetheplatz sollte für den allgemeinen Kfz-Verkehr gesperrt werden (ÖPNV ausgenommen).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**Da Sie angegeben haben ein Anwohner der Altstadt zu sein, haben wir noch Fragen zum Thema Anwohnerparken (Frage 18 bis 21):**

**18. Wie viele Kfz besitzt ihr Haushalt?**

(Dropdown-Liste: keins, 1, 3, 4, 5, >5) **bei „keins“ nächsten Fragen nicht stellen!**

**19. Wo parken Sie an Ihrem Wohnort in der Regel Ihr/e Kfz? (Mehrfachnennung möglich)**

<input type="checkbox"/> privater Stellplatz/Garage am Wohnort	<input type="checkbox"/> im öffentlichen Raum innerhalb der Bewohnerparkzone mit Bewohnerparkausweis
<input type="checkbox"/> im öffentlichen Raum außerhalb der Bewohnerparkzone	
<input type="checkbox"/> sonstiges (mit Freitext)	<input type="checkbox"/> keine Angabe

**20. Welches Angebot würde Sie dazu bewegen auf Ihr privat genutztes Fahrzeug komplett zu verzichten?**

<input type="checkbox"/> sichere Abstellmöglichkeiten für Räder (bspw. Fahrradboxen)	<input type="checkbox"/> Angebot eines Lastenradverleihs in der Altstadt
<input type="checkbox"/> verbessertes CarSharing Angebot in der Altstadt	<input type="checkbox"/> Angebot von BikeSharing
<input type="checkbox"/> alle Mobilitätsangebote über eine „WeimarMobilApp“ buchbar und bezahlbar	
<input type="checkbox"/> sonstiges (mit Freitext)	<input type="checkbox"/> keine Angabe

**21. Würden Sie auf Ihren Stellplatz im öffentlichen Raum verzichten, wenn Sie die Möglichkeit haben ihr Fahrzeug kostenpflichtig in einer Tiefgarage/Quartiersgarage in Altstadtrandlage abzustellen?**

<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> Keine Angabe
-----------------------------	-------------------------------	---------------------------------------

**22. Haben Sie Veränderungswünsche bzw. Verbesserungsvorschläge für die Weimarer Innenstadt? (max. 250 Zeichen)**

---

Anlage 8 Fragebogen Online-Gewerbebeteiligung „Mobilität in der Weimarer Innenstadt“

Quelle Stadtverwaltung Weimar

1. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter hat Ihr Unternehmen am Standort in der Weimarer Innenstadt?

<input type="radio"/> 1 bis 4	<input type="radio"/> 5 bis 9	<input type="radio"/> 10 bis 19	<input type="radio"/> 20 bis 49	<input type="radio"/> 50 bis 99
<input type="radio"/> 100 bis 500	<input type="radio"/> über 500			<input type="radio"/> Keine Angabe

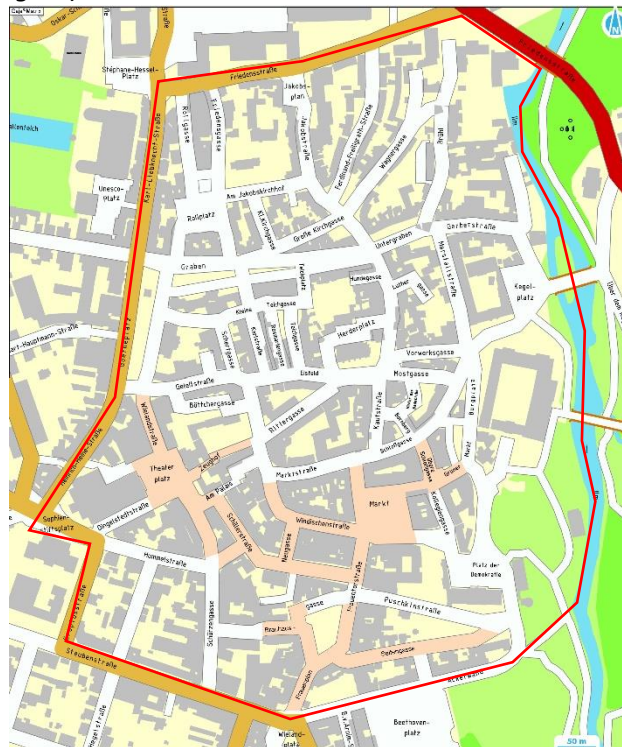
2. In welcher Straße befindet sich der Sitz Ihres Gewerbes?  
(Dropdown-Liste mit allen Straßen der Innenstadt)

3. In welchen Branchen ist Ihr Gewerbe tätig? (Mehrfachantworten möglich)

<input type="radio"/> Dienstleistung	<input type="radio"/> Einzelhandel	<input type="radio"/> Großhandel	<input type="radio"/> Beherbergung	<input type="radio"/> Gastronomie
<input type="radio"/> Tourismus	<input type="radio"/> Medizinische Versorgung	<input type="radio"/> Verwaltung	<input type="radio"/> Bildungseinrichtung	<input type="radio"/> Kredit- und Versicherungsgewerbe
<input type="radio"/> Verkehr	<input type="radio"/> Nachrichtenübermittlung		<input type="radio"/> Nichts davon	<input type="radio"/> Keine Angabe

4. Über welche Straßen erreichen Ihre Lieferantinnen und Lieferanten in der Regel Ihr Gewerbe? (Mehrfachantworten möglich)

Ackerwand	<input type="radio"/>
Burgplatz	<input type="radio"/>
Dingelstedtstraße	<input type="radio"/>
Eisfeld	<input type="radio"/>
Ferdinand-Freiligrath-Str.	<input type="radio"/>
Frauenplan	<input type="radio"/>
Geleitstraße	<input type="radio"/>
Goetheplatz	<input type="radio"/>
Graben	<input type="radio"/>
Herderplatz	<input type="radio"/>
Hummelstraße	<input type="radio"/>
Jakobstraße	<input type="radio"/>
Kaufstraße	<input type="radio"/>
Kegelplatz	<input type="radio"/>
Markt	<input type="radio"/>
Marktstraße	<input type="radio"/>
Platz der Demokratie	<input type="radio"/>
Puschkinstraße	<input type="radio"/>
Rittergasse	<input type="radio"/>
Schillerstraße	<input type="radio"/>
Schützengasse	<input type="radio"/>
Theaterplatz	<input type="radio"/>
Wielandstraße	<input type="radio"/>
Windischengasse	<input type="radio"/>
Keine Angabe	<input type="radio"/>
Weiß nicht/unsicher	<input type="radio"/>



5. Zu welchen Zeiten haben Sie Kundschaft? (Mehrfachantworten möglich)

	0-6	6-9	9-12	12-15	15-18	18-21	21-0	nie	Weiß nicht	Keine Angabe
Kundschaft	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

6. Zu welcher Zeit kommt/geht Ihre Belegschaft? (Mehrfachantworten möglich)

	0-6	6-9	9-12	12-15	15-18	18-21	21-0	Keine Angabe
Kommt	0	0	0	0	0	0	0	0
Geht	0	0	0	0	0	0	0	0

7. Mit welchen Verkehrsmitteln erreicht Ihre Kundschaft und Belegschaft Ihr Gewerbe? (Mehrfachantworten möglich)

	Zu Fuß	Fahrrad	ÖPNV	Taxi	Kfz	Weiß nicht	Keine Angabe
Kundschaft	0	0	0	0	0	0	0
Belegschaft	0	0	0	0	0	0	0

8. Wie häufig wird Ihr Gewerbe beliefert?

Mehrmals täglich	Einmal täglich	Mehrmals pro Woche	Einmal pro Woche	Einmal im Monat	Seltener	Keine Belieferung	Keine Angabe
0	0	0		0	0	0	0

Online Fragebogen automatisch: Wenn bei 8. „Keine Belieferung“ dann direkt zu Frage 11.

9. Zu welcher Zeit wird Ihr Gewerbe beliefert? (Mehrfachantworten möglich)

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Keine Angabe
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

10. Mit welchen Verkehrsmitteln wird Ihr Gewerbe beliefert? (Mehrfachantworten möglich)

Lastenrad	PKW	Transporter	LKW > 7,5 t	LKW < 7,5 t	Keine Angabe
0	0	0	0	0	0

11. Bieten Sie einen Lieferservice an? Wenn ja, mit welchen Fahrzeugen?

(Mehrfachantworten möglich)

Lastenrad	PKW	Transporter	LKW > 7,5 t	LKW < 7,5 t	Kein Lieferservice	Keine Angabe
0	0	0	0	0	0	0

12. Wie sehr stimmen Sie den folgenden Aussagen zu? (Eine Antwort pro Zeile)

	Ich stimme voll und ganz zu	Ich stimme eher zu	Ich stimme eher nicht zu	Ich stimme nicht zu	Keine Angabe
Mein Gewerbe ist gut für meine Kundschaft zu erreichen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mein Gewerbe ist gut für Lieferantinnen und Lieferanten zu erreichen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kann mir eine Belieferung meines Unternehmens mit dem Lastenrad vorstellen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kann mir eine Auslieferung meiner Waren mit dem Lastenrad vorstellen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Der Liefer- und der Kundinnen und Kundenverkehr behindern sich nicht gegenseitig.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die zeitlich begrenzten Lieferzeiten in den Teilbereichen der Fußgängerzonen sind ausreichend.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Es sollte eine einheitliche zeitliche Begrenzung der Lieferzeiten in der gesamten Fußgängerzone geben.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mein Gewerbe ist gut zu Fuß erreichbar.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mein Gewerbe ist gut mit dem Fahrrad erreichbar.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Es gibt ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in der Weimarer Innenstadt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mein Gewerbe ist gut mit dem ÖPNV erreichbar.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Es gibt ausreichend Parkmöglichkeiten in oder nahe der Weimarer Innenstadt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

13. Haben Sie Veränderungswünsche bzw. Verbesserungsvorschläge bezüglich des Lieferverkehrs in der **Weimarer Innenstadt**?

---

Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

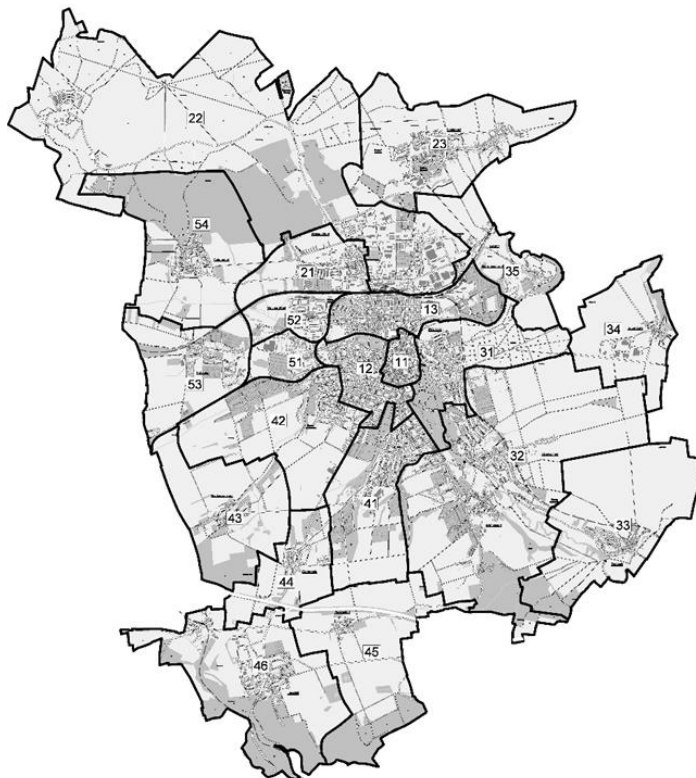
Anlage 9 Fragebogen Online-Gewerbebeteiligung „Betriebliches Mobilitätsmanagement“  
Quelle Stadtverwaltung Weimar

1. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter hat Ihr Unternehmen am Standort Weimar?

<input type="radio"/> 20 bis 49	<input type="radio"/> 50 bis 99	<input type="radio"/> 100 bis 500	<input type="radio"/> über 500	<input type="radio"/> Keine Angabe
---------------------------------	---------------------------------	-----------------------------------	--------------------------------	------------------------------------

2. In welchem Stadtteil befindet sich Ihr Gewerbe?

<input type="radio"/>	11 Altstadt
<input type="radio"/>	12 Westvorstadt
<input type="radio"/>	13 Nordvorstadt
<input type="radio"/>	21 Weimar - Nord
<input type="radio"/>	22 Industriegebiet Nord
<input type="radio"/>	23 Schöndorf
<input type="radio"/>	31 Parkvorstadt
<input type="radio"/>	32 Oberweimar / Ehringsdorf
<input type="radio"/>	33 Taubach
<input type="radio"/>	34 Süßenborn
<input type="radio"/>	35 Tiefurt / Dürrenbacher Hütte
<input type="radio"/>	41 Südstadt
<input type="radio"/>	42 Schönblick
<input type="radio"/>	43 Niedergrunstedt
<input type="radio"/>	44 Gelmeroda
<input type="radio"/>	45 Possendorf
<input type="radio"/>	46 Legefeld / Holzdorf
<input type="radio"/>	51 Industriegebiet West
<input type="radio"/>	52 Weimar - West
<input type="radio"/>	53 Tröbsdorf
<input type="radio"/>	54 Gaberndorf
<input type="radio"/>	Keine Angabe



3. In welchen Branchen ist Ihr Gewerbe tätig? (Mehrfachantworten möglich)

<input type="checkbox"/> Dienstleistung	<input type="checkbox"/> Einzelhandel	<input type="checkbox"/> Großhandel	<input type="checkbox"/> Beherbergung	<input type="checkbox"/> Gastronomie
<input type="checkbox"/> Tourismus	<input type="checkbox"/> Medizinische Versorgung	<input type="checkbox"/> Verwaltung	<input type="checkbox"/> Bildungseinrichtung	<input type="checkbox"/> Kredit- und Versicherungsgewerbe
<input type="checkbox"/> Verkehr	<input type="checkbox"/> Nachrichtenübermittlung		<input type="checkbox"/> Nichts davon	<input type="checkbox"/> Keine Angabe

4. Zu welcher Zeit kommt/geht Ihre Belegschaft? (Mehrfachantworten möglich)

	0-6	6-9	9-12	12-15	15-18	18-21	21-0	nie	Keine Angabe
Kommt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Geht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**5. Wie häufig nutzt Ihre Belegschaft die folgenden Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg?**

	Sehr oft	Oft	Selten	Nie	Keine Angabe
Zu Fuß	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fahrrad	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zug	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kfz	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**6. Welcher Anteil Ihrer Belegschaft pendelt aus anderen Gemeinden ein?**

<input type="radio"/> weniger als 10 %	<input type="radio"/> 10-25 %	<input type="radio"/> 26-50 %	<input type="radio"/> 51-75 %	<input type="radio"/> über 75 %
				<input type="radio"/> Keine Angabe

**7. Welche Mobilitätsangebote stehen Ihrer Belegschaft zur Verfügung? (Mehrfachantworten möglich)**

<input type="radio"/> Kfz-Stellplatz (bezahlt)	<input type="radio"/> Kfz-Stellplatz (kostenfrei)	<input type="radio"/> Fahrradstellplatz	<input type="radio"/> Duschen	<input type="radio"/> Jobticket*
<input type="radio"/> Dienstwagen	<input type="radio"/> E-Dienstwagen	<input type="radio"/> Dienstfahrrad	<input type="radio"/> Ladesäule für Elektroautos	<input type="radio"/> Ladesäule für Elektrofahrräder
<input type="radio"/> Organisierte Fahrgemeinschaften	<input type="radio"/> Job-Rad-Leasing**	<input type="radio"/> Mobilitätsberatung	<input type="radio"/> BahnCard Business	<input type="radio"/> Sonstiges mit Freitextangabe
				<input type="radio"/> Keine Angabe

\* Jobticket: von Unternehmen anteilig finanzierter ÖPNV-Fahrausweis für VMT Abo Plus

\*\* Job-Rad-Leasing: von Unternehmen geleastes Fahrrad, staatlich subventioniert

**8. Welche Mobilitätsangebote könnten Sie sich zusätzlich für Ihre Belegschaft vorstellen? (Mehrfachantworten möglich)**

<input type="radio"/> Kfz-Stellplatz (bezahlt)	<input type="radio"/> Kfz-Stellplatz (kostenfrei)	<input type="radio"/> Fahrradstellplatz	<input type="radio"/> Duschen	<input type="radio"/> Jobticket*
<input type="radio"/> Dienstwagen	<input type="radio"/> E-Dienstwagen	<input type="radio"/> Dienstfahrrad	<input type="radio"/> Ladesäule für Elektroautos	<input type="radio"/> Ladesäule für Elektrofahrräder
<input type="radio"/> Organisierte Fahrgemeinschaften	<input type="radio"/> Job-Rad-Leasing**	<input type="radio"/> Mobilitätsberatung	<input type="radio"/> BahnCard Business	<input type="radio"/> Sonstiges mit Freitextangabe
				<input type="radio"/> Keine Angabe

\* Jobticket: von Unternehmen anteilig finanzierter ÖPNV-Fahrausweis für VMT Abo Plus

\*\* Job-Rad-Leasing: von Unternehmen geleastes Fahrrad, staatlich subventioniert

**9. Bieten Sie Homeoffice für Ihre Belegschaft an?**

<input type="radio"/> Ja, für den Großteil	<input type="radio"/> Ja, für Einige	<input type="radio"/> Nein, das ist für meine Unternehmensform auch nicht möglich/sinnvoll	<input type="radio"/> Nein, aber wir würden gern	<input type="radio"/> Nein, wir wollen das nicht	<input type="radio"/> Keine Angabe
--	--------------------------------------	--	--	--	------------------------------------

Online-Fragebogen automatisch: Wenn Frage 9 mit „Ja“ beantwortet wird, dann Frage 10 stellen, sonst weiter mit Frage 11.

**10. Hat sich Ihr Homeoffice-Angebot durch die Corona-Pandemie verändert?**

<input type="radio"/> Ja	<input type="radio"/> Nein	<input type="radio"/> Keine Angabe
--------------------------	----------------------------	------------------------------------



11. Wie sehr stimmen Sie den folgenden Aussagen zu? (Eine Antwort pro Zeile)

	Ich stimme voll und ganz zu	Ich stimme eher zu	Ich stimme eher nicht zu	Ich stimme nicht zu	Keine Angabe
Mein Gewerbe ist gut für meine Belegschaft zu erreichen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meine Belegschaft sind mit Ihrem Arbeitsweg zufrieden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Unser Ziel ist eine aktivere Mobilität unserer Belegschaft.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Attraktive Mobilitätsangebote können uns helfen, eine motivierte Belegschaft zu gewinnen bzw. zu halten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich wünsche mir mehr Beratung in Bezug auf Mobilitätsangebote.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin bereit für Mobilitätsberatung Geld auszugeben.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich wünsche mir eine finanzielle Unterstützung für die Umsetzung von Mobilitätsangeboten in meiner Firma.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

## Anlage 10 Maßnahmenblätter

### Erläuterung zu den Maßnahmenblättern

Auf den nachfolgenden Seiten werden die, im Rahmen des Weimarer Konzeptes zur nachhaltigen Mobilitätsentwicklung, erarbeiteten Maßnahmen zusammenfassend und mit den entsprechenden Bewertungen vorgestellt. Bewertet wurden die nachfolgenden fünf Kategorien:


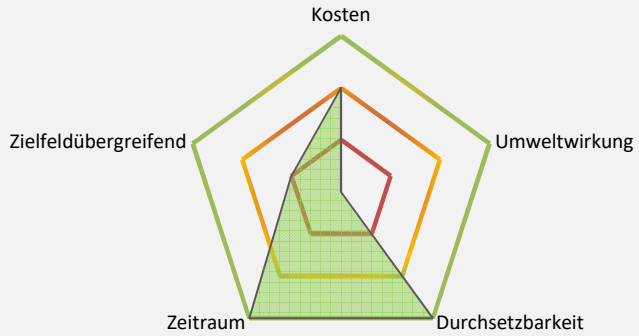
Kriterium	Bewertung		
<i>Kosten</i>	Bis 10.000 €	10.000 € bis 100.000 €	Über 100.000 €
<i>Umweltwirkung</i>	Hoch	Mittel	Niedrig
<i>Zeitraum</i>	Kurzfristig (1 bis 2 Jahre)	Mittelfristig (bis 5 Jahre)	Langfristig (bis 10 Jahre)
<i>Zielfeldübergreifend</i>	Hoch	Mittel	Niedrig
<i>Durchsetzbarkeit</i>	Hoch	Mittel	Niedrig

Mit Zielfeldübergreifend ist gemeint, wie viele verschiedene Bereiche der Mobilität eine Maßnahme (Maßnahmenbereich) beeinflusst, dies wird unter Zielfeld mit den entsprechenden Piktogrammen dargestellt. Bei drei bis vier Zielfeldern erfolgte die Bewertung mit mittel. Bei weniger Zielfeldern mit gering und bei mehr Zielfeldern entsprechend mit hoch.


Die Durchsetzbarkeit wurde ebenfalls mit hoch, mittel, niedrig bewertet.

Zur Aufbereitung wurde die „Klimalotse“-Vorlage des Umweltbundesamtes verwendet. Die Darstellung der Bewertung erfolgt in sogenannten Netzdiagrammen. Das Netzdiagramm visualisiert die Bewertungen der Maßnahme. Je besser die jeweilige Bewertung, desto weiter außen liegt der Punkt für die Kategorie. Je größer die grüne Fläche des Netzes ist, desto besser ist die Gesamtbewertung der Maßnahme.

# Information der Betroffenen, politische Gremien und Pressestrategie

Zielfeld	Maßnahmen ID	Bewertung der Maßnahme	
	6.1		
Beschreibung			
<p>Der Maßnahmenkatalog sollte sukzessive umgesetzt werden. Die Planungsprozesse sind wissenschaftlich zu begleiten. Um eine hohe Akzeptanz der verschiedenen Maßnahmen in der Bevölkerung zu erhalten, hat die Öffentlichkeitsarbeit und der Austausch mit Betroffenen einen hohen Stellenwert.</p>			
		Kosten	Umweltwirkung
		bis 10.000 €	Nicht bewertet
		Durchsetzbarkeit	Zeitraum
		Hoch	Kurzfristig
		Hemmnisse und Konflikte	
		Hoher organisatorischer Aufwand, wissenschaftliche Auswertung muss gewährleistet werden	
		Finanzierung der Maßnahme	
		städtische Haushaltsmittel	

# Verkehrsversuch: Verringerung des Kfz-Verkehrs am Goetheplatz

Zielfeld	Maßnahmen ID
	6.2.1

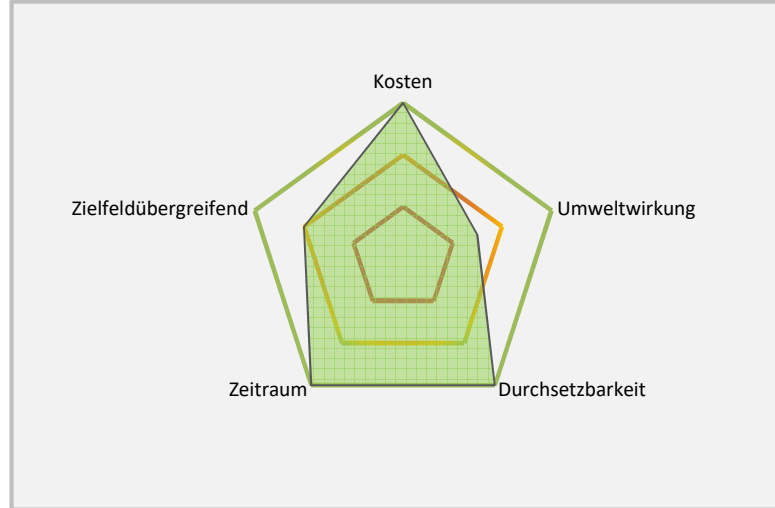
## Beschreibung

Im Zuge der Baumaßnahme am Sophienstiftsplatz soll die Wirkung auf dem Goetheplatz evaluiert werden. Seit einigen Jahren ist die Sperrung des Goetheplatzes für den motorisierten Individualdurchgangsverkehr in den politischen Diskussionen. Durch die Baumaßnahme tritt im Jahr 2021 der Fall ein, dass sowohl der MIV als auch der ÖPNV den Goetheplatz einige Monate nicht befahren kann. Gemeinsam mit der Bauhaus-Universität Weimar soll untersucht werden, wie sich der Verkehr verlagert und ob eine dauerhafte Sperrung für den MIV möglich sein könnte. Durch eine makroskopische Verkehrsuntersuchung sollte anhand des Verkehrsmodelles der Stadt Weimar Theorie und Praxis verglichen werden.

### Weitere Vorgehensweise:

- Wissenschaftliche Begleitung mit Hilfe einer Analyse des Verkehrsmodelles
- Verkehrserhebungen durch die Stadt Weimar vor, während und nach dem Versuch (Verkehrszählungen und Daten aus dem Verkehrsrechner)
- Auswertung und Handlungsempfehlungen aus den Ergebnissen des Verkehrsmodelles und der Verkehrsdaten

## Bewertung der Maßnahme



Kosten	Umweltwirkung
bis 10.000 €	Mittel
Durchsetzbarkeit	Zeitraum
Hoch	Kurzfristig

## Hemmnisse und Konflikte

## Finanzierung der Maßnahme

# Verkehrsversuch: Erweiterung der Fußgängerzone Herderplatz



Zielfeld	Maßnahmen ID
	6.2.2

## Beschreibung

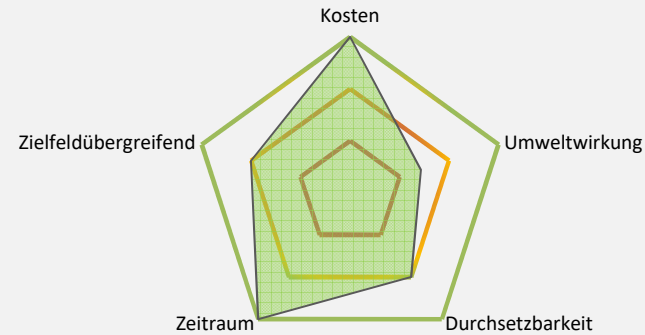
Perspektivisch sollte die Fußgängerzone bis zum Herderplatz ausgeweitet werden. Ein wesentliches Ziel bei der Umwandlung des Herderplatzes zu einer Fußgängerzone ist die Unterbindung des Durchgangsverkehrs. Inwieweit die zuführenden Straßen ebenfalls im Verkehrsversuch zur Fußgängerzone gestaltet werden können, muss nachfolgend untersucht werden.

### Weitere Vorgehensweise:

- Ausgefallenen Workshop in 2021 nachholen
- Wissenschaftliche Untersuchung zu Lieferwegen mit Beteiligung der Gewerbetreibenden
- Information der Bewohnenden, Gewerbetreibenden, politischen Gremien sowie der Öffentlichkeit
- Wissenschaftliche Untersuchung zum Durchgangsverkehr mit entsprechenden Handlungsempfehlungen
- Durchführung des Versuches in 2022 mit wissenschaftlicher Begleitung (Beteiligungsformate, Verkehrsbeobachtungen usw.)
- Auswertung des Versuches mit Handlungsempfehlungen für dauerhafte Umsetzung

- Information der Bewohnenden, Gewerbetreibenden, politischen Gremien sowie der Öffentlichkeit

## Bewertung der Maßnahme



Kosten	Umweltwirkung
bis 10.000 €	Niedig
Durchsetzbarkeit	Zeitraum
Mittel	Kurzfristig


### Hemmnisse und Konflikte

Hoher organisatorischer Aufwand, wissenschaftliche Auswertung muss gewährleistet werden, Akzeptanz der Betroffenen

### Finanzierung der Maßnahme

Über Fördermittel möglich (Klima Invest und Kommunalrichtlinie)

# Verkehrsversuch: Temporäre Sperrung der Durchfahrt am Burgplatz

Zielfeld	Maßnahmen ID
	6.2.3

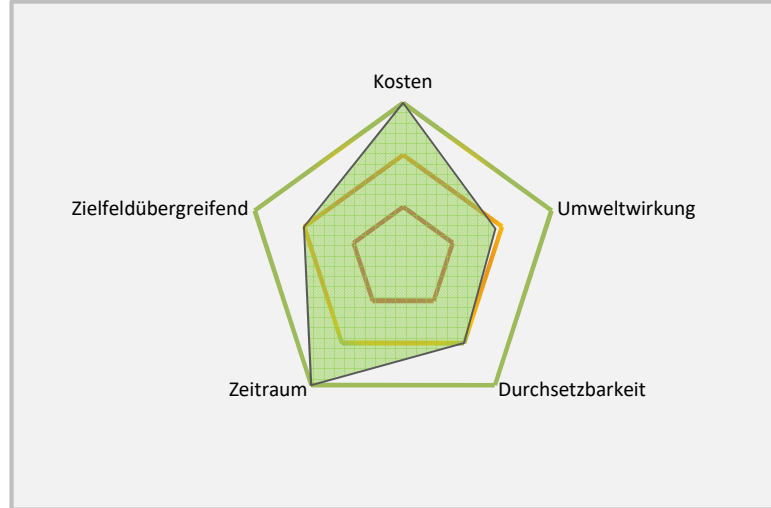
## Beschreibung

Nach dem Abschluss der Baumaßnahme am Sophienstiftsplatz voraussichtlich Ende 2021 kann der Verkehr wieder über den Goetheplatz geführt werden und die Achse östlich der Innenstadt für einen Verkehrsversuch gesperrt werden. Der Durchgangsverkehr am Burgplatz sollte unterbunden werden, da der Burgplatz täglich von etwa 8.000 Kfz/24h befahren wird. Der Bewohner- und Lieferverkehr sollen weiterhin ermöglicht werden. Die Maßnahme könnte mit einer Neuordnung des ruhenden Verkehrs einhergehen.

### Weitere Vorgehensweise:

- Ausgefallenen Workshop in 2021 nachholen
- Wissenschaftliche Varianten-Untersuchung mit entsprechenden Handlungsempfehlungen
- Information der Bewohnenden, Gewerbetreibenden, politischen Gremien sowie der Öffentlichkeit
- Abwägung der Beteiligungsformate
- Durchführung des Versuches in 2023 mit wissenschaftlicher Begleitung (Beteiligungsformate, Verkehrsbeobachtungen usw.)
- Auswertung des Versuches mit Handlungsempfehlungen für dauerhafte Umsetzung

## Bewertung der Maßnahme



Kosten	Umweltwirkung
bis 10.000 €	Mittel
Durchsetzbarkeit	Zeitraum
Mittel	Kurzfristig

### Hemmnisse und Konflikte

Hoher organisatorischer Aufwand, wissenschaftliche Auswertung muss gewährleistet werden, Akzeptanz der Betroffenen

### Finanzierung der Maßnahme

Über Fördermittel möglich (Klima Invest und Kommunalrichtlinie)

# Verkehrsversuch: Freigabe des Radverkehrs in der Fußgängerzone



Zielfeld	Maßnahmen ID
	6.2.4

## Beschreibung

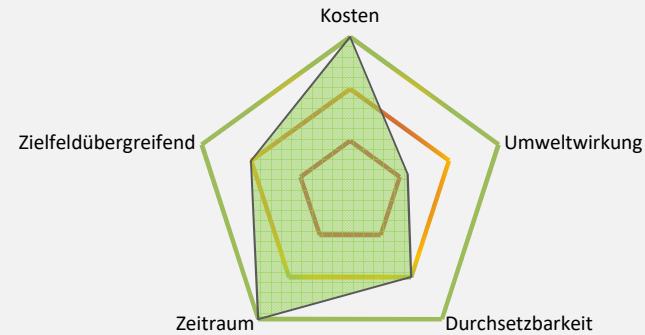
Durch die umfassende Online-Bürgerbeteiligung 2020 und den Workshop wurden gemeinsam Maßnahmen erarbeitet. Die verschiedenen Ideen aus dem Workshop werden in einem Verkehrsversuch zur Freigabe des Radverkehrs in der Fußgängerzone gebündelt. Eine vollständige Freigabe der Schillerstraße wurde sowohl in der Onlinebefragung als auch im Workshop einerseits kontrovers diskutiert, andererseits hat sich die Mehrheit dagegen ausgesprochen. Eine Freigabe der Schillerstraße steht somit nicht mehr zur Diskussion. Es wurden verschiedenen Varianten erarbeitet, welche den Radverkehr in der Innenstadt stärken sollen.

In jedem Fall muss der Verkehrsversuch mit einer Achtsamkeits- und einer Öffentlichkeitskampagne einhergehen.

### Weitere Vorgehensweise:

- Beteiligung/ Information der politischen Gremien, Interessenvertretungen, Polizei
- Öffentlichkeitsarbeit mit Achtsamkeitskampagne
- Durchführung des Versuches in 2022 mit wissenschaftlicher Begleitung
- Handlungsempfehlungen für dauerhafte Umsetzung

## Bewertung der Maßnahme



Kosten	Umweltwirkung
bis 10.000 €	Niedig
Durchsetzbarkeit	Zeitraum
Mittel	Kurzfristig

### Hemmnisse und Konflikte

Hoher organisatorischer Aufwand, wissenschaftliche Auswertung muss gewährleistet werden, Konflikte mit andern Nutzergruppen

### Finanzierung der Maßnahme

Über Fördermittel möglich (Klima Invest und Kommunalrichtlinie)

# Stufe 1: Vereinheitlichung der Verkehrsregelungen in der FGZ



Zielfeld	Maßnahmen ID
	6.3 Umsetzungsstufe 1

## Beschreibung

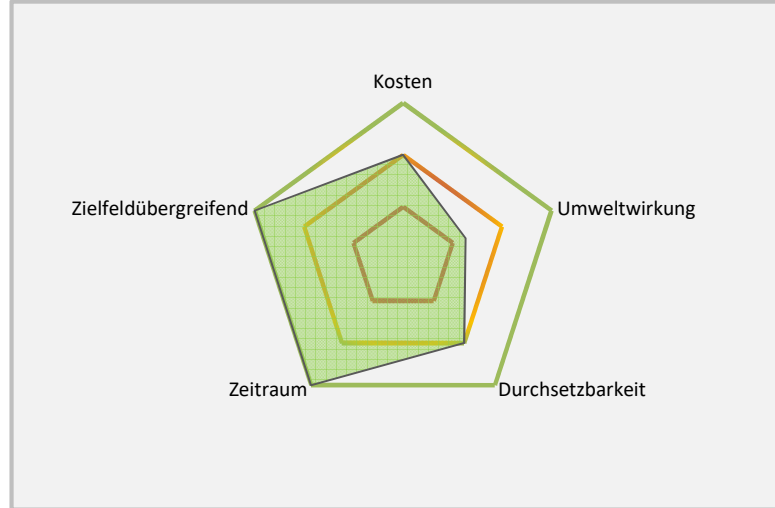
Bei der Durchsetzung der Fußgängerzone ist ein Gesamtkonzept zur Abpollerung der Zugänge zu erarbeiten. Dies beinhaltet auch eine Betrachtung der sinnvollen Erweiterung der FGZ um die in Kapitel 6.3.7 genannten Bereiche. Dabei könnten auch Einziehungen oder Teileinziehungen nach §8 ThürStrG notwendig sein, um die bestehenden Widmungen entsprechend anzupassen. Die Gewerbetreibenden der Innenstadt sind bei der Erarbeitung des Gesamtkonzeptes entsprechend zu beteiligen. Die Umsetzung sollte stufenweise erfolgen.

Im ersten Schritt sollten, an den für den Lieferverkehr eher unwichtigen Zugängen, feste Poller verbaut werden und für die Einfahrt in die FGZ wird eine Ausnahmegenehmigung benötigt, davon ist der Lieferverkehr vorerst ausgenommen. Neben einer internen Prüfung sind die Bewohnenden, die Gewerbetreibenden sowie KEP-Dienste in der Innenstadt zu beteiligen.

Die Öffentlichkeitsarbeit sowie die Beteiligung und Information der Betroffenen sind relevant für den Maßnahmenerfolg. Es ist eine Übersicht zur erstellen und über möglichst viele Kanäle zu verteilen, die alle Neuerungen verständlich zusammenfasst. Zusätzlich sind auch verstärkte Kontrollen der Polizei und vom Ordnungsamt notwendig.

Für Probleme oder Hinweise sollten sich die Betroffenen an eine Ansprechperson in der Stadtverwaltung wenden können.

## Bewertung der Maßnahme



Kosten	Umweltwirkung
10.000 € bis 100.000 €	Niedrig
Durchsetzbarkeit	Zeitraum
Mittel	Kurzfristig

## Hemmnisse und Konflikte

Hoher organisatorischer Aufwand der Beteiligungsformate, Widmungsproblematik, Akzeptanz der Betroffenen

## Finanzierung der Maßnahme

Über Fördermittel möglich (Klima Invest und Kommunalrichtlinie)



# Stufe 2: Vereinheitlichung der Verkehrsregelungen in der FGZ

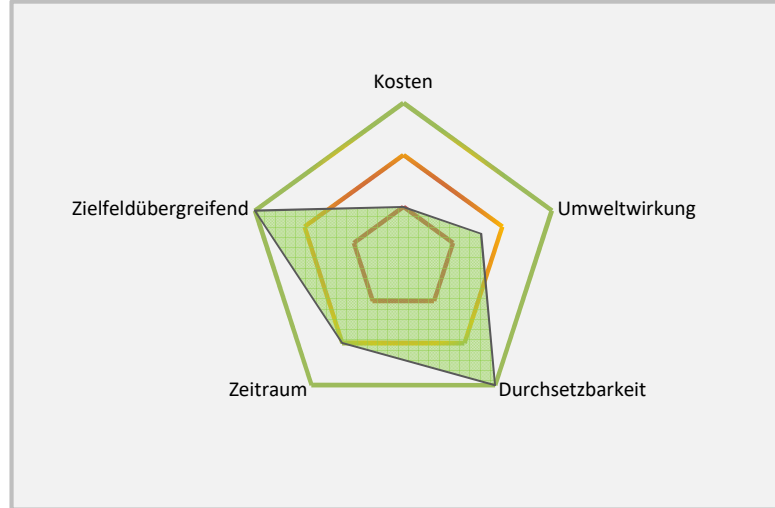


Zielfeld	Maßnahmen ID
	6.3 Umsetzungsstufe 2

### Beschreibung

Innerhalb der zweiten Stufe sollten an den bisher noch freien Zugängen versenkbare Poller-Anlagen errichtet werden. Der Lieferverkehr sollte dann nur während der Lieferzeiten und mit Ausnahmegenehmigung erlaubt sein. Die erteilten Ausnahmegenehmigungen könnten kennzeichengebunden sein, um eine Zufahrtskontrolle zu vereinfachen, bspw. durch eine Kennzeichenerfassung. Dabei ist auch die Einhaltung des Datenschutzes zu überprüfen. Für die anderen Nutzergruppen ergeben sich im Vergleich zur ersten Stufe keine weiteren Änderungen. Nach Umsetzung dieser Stufe sind aktuelle Informationen an die Betroffenen zu verteilen sowie verstärkte Kontrollen durch die Polizei und das Ordnungsamt durchzuführen. Eine automatische Zufahrtskontrolle wäre dabei unter Berücksichtigung des Datenschutzes zu prüfen, um ein Maximum an Kontrolle zu ermöglichen. Zusätzlich zu den investiven Mitteln fallen jährlich Wartungskosten an.

### Bewertung der Maßnahme



Kosten	Umweltwirkung
über 100.000 €	Mittel
Durchsetzbarkeit	Zeitraum
Hoch	Mittelfristig


### Hemmnisse und Konflikte

Datenschutz bei Systemauswahl der versenkbaren Poller (bspw. Kennzeichenerfassung), Akzeptanz der Betroffenen

### Finanzierung der Maßnahme

Über Fördermittel möglich (Klima Invest und Kommunalrichtlinie)

# Freigabe von Einbahnstraßen in Gegengerichtung

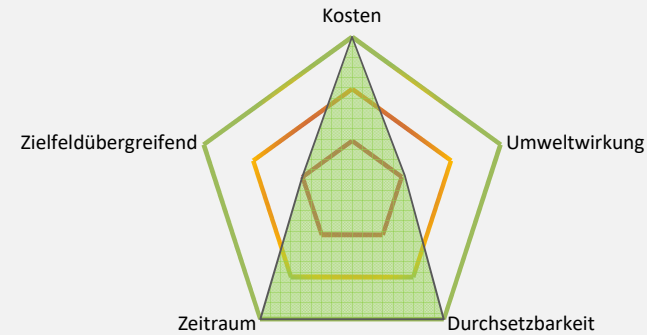
Zielfeld	Maßnahmen ID
	6.4.1

## Beschreibung

In der Innenstadt befinden sich aktuell 22 Einbahnstraßen, davon wurden 13 bereits in Gegengerichtung für den Radverkehr freigegeben. Die Erreichbarkeit sowie die Erschließung der Innenstadt mit dem Fahrrad ist durch Einbahnstraßen ohne ein solche Freigabe unattraktiv. Deshalb ist eine Freigabe von Einbahnstraßen in Gegengerichtung für den Radverkehr zu prüfen, wie bereits im Radverkehrskonzept verankert.

Es ist eine Verkehrsschau mit der Straßenverkehrsbehörde, der Polizei und der Verkehrsplanung anzusetzen, um die Gegebenheiten vor Ort für eine solche Verkehrsfreigabe zu prüfen. Neben der Beschilderung sind ggf. auch Fahrradfurten, Fahrradpiktogramme und weitere notwendige Markierungen für einen sicheren Verkehrsfluss anzuordnen. Ein Eingriff in bestehende Lichtsignalanlagen ist bei den Straßen im Innenstadtgebiet nicht notwendig. Die Umsetzung der Maßnahme kann mit den Mittel aus der Haushaltstelle für das Radverkehrskonzept im Verwaltungshaushalt finanziert werden.

## Bewertung der Maßnahme



Kosten	Umweltwirkung
bis 10.000 €	Niedrig
Durchsetzbarkeit	Zeitraum
Hoch	Kurzfristig


## Hemmnisse und Konflikte

mögliche Einschränkungen des ruhenden Verkehrs

## Finanzierung der Maßnahme





städtische Haushaltsmittel (Haushaltsstelle zur Umsetzung des Radverkehrskonzepts)

# Oberflächen für den Radverkehr in der Innenstadt

Zielfeld	Maßnahmen ID
	6.4.2


## Beschreibung

Im Workshop „Radverkehr in der Fußgängerzone“ wurde deutlich, dass die Bevölkerung die Innenstadt zur Durchfahrt mit dem Rad regelmäßig nutzt, da es häufig der direkteste Weg ist und die Ausweichrouten zum Umfahren der Innenstadt nicht besonders attraktiv sind. Genannt wurden dabei der Sophienstiftsplatz, der Burgplatz und der Graben.

Beim Sophienstiftsplatz wurde die Lichtsignalanlagensteuerung für den Verkehrsfluss als störend empfunden. Durch die Baumaßnahme, die eine Umgestaltung und die Einbindung von Radverkehrsanlagen beinhaltet (bspw. Bypass für Radverkehr in Richtung Goetheplatz) wird sich die aktuelle Situation deutlich verbessern und kein weiterer Handlungsdruck gesehen. Beim Burgplatz und am Graben wurde der Straßenbelag für den Radverkehr kritisiert und angeregt die berflächengestaltung anzupassen, beispielsweise ein beidseitiger Asphaltstreifen für den Radverkehr. Für die berflächenbeläge im Bereich der Altstadt, ist im Vorfeld von dahingehenden Sanierungsmaßnahmen eine Anpassung des berflächenkonzeptes, welches der derzeitig vorhandenen und mit Städtebaufördermitteln realisierten Gestaltung zu Grunde lag, notwendig. Ggf. kann beim Verkehrsversuch am Burgplatz eine neue berflächengestaltung im Reallabor getestet werden.

Bewertung der Maßnahme	
	
Kosten	Umweltwirkung
über 100.000 €	Niedig
Durchsetzbarkeit	Zeitraum
Mittel	Mittelfristig
Hemmnisse und Konflikte	
Vereinbarkeit mit städtebaulichen und denkmalrechtlichen Belangen; Konsens mit Städtebauförderung zur Vermeidung von Fördermittelrückzahlung	
Finanzierung der Maßnahme	
Über Fördermittel möglich (Bundes- und Landesprogramme zur Radverkehrsförderung; Städtebauförderung)	

# Schaffung sicherer Radabstellanlagen

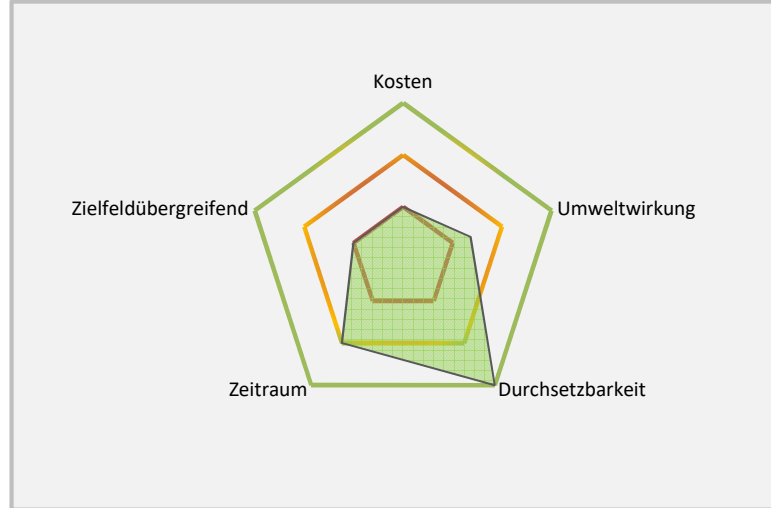
Zielfeld	Maßnahmen ID
	6.4.3

## Beschreibung

In der Innenstadt wurden in den letzten Jahren je nach Bedarf und verfügbaren Haushaltsmitteln Radabstellanlagen ergänzt. Der Bedarf steigt weiter an und kann mit kleineren Maßnahmen kaum noch gedeckt werden. Auch sichere Fahrradabstellanlagen wie Fahrradboxen oder Fahrradparkhäuser gibt es in Weimar derzeit nicht. In Abstimmung mit der Stadtplanung, dem Denkmalschutz, dem Grünflächen- und Friedhofsamt sowie der Verkehrsplanung sind geeignete Standorte im Innenstadtbereich zur Schaffung sicherer Fahrradabstellanlagen zu definieren, um den stetig wachsenden Bedarf zu decken. Neben den Standorten ist auch eine geeignete und möglichst einheitliche Gestaltung festzulegen. Da die Thematik Lastenräder weiter an Bedeutung gewinnen wird, sind auch Abstellanlagen für Lastenräder einzuplanen.

Bei der Umsetzung der Maßnahmen für sichere Abstellanlagen werden, neben den personellen Ressourcen, auch investive Mittel benötigt. Es ist ein Gesamtkonzept mit einem prognostizierten Bedarf für die Innenstadt, die Verknüpfungspunkte sowie die P&R-Angebote auszuarbeiten. Dieses Gesamtkonzept kann dann im Rahmen der Fördermittelakquise für eine Fördermittelbeantragung bspw. für das Programm „Stadt und Land“ genutzt werden.

## Bewertung der Maßnahme



Kosten	Umweltwirkung
über 100.000 €	Niedig
Durchsetzbarkeit	Zeitraum
Hoch	Mittelfristig


## Hemmnisse und Konflikte

Vereinbarkeit mit städtebaulichen, denkmalrechtlichen und versorgungstechnischen Belangen

## Finanzierung der Maßnahme

Über Fördermittel möglich; Einordnung in die Sanierungsgebiete

# Zielsetzung freier Lastenradverleih Wela

Zielfeld	Maßnahmen ID
	6.4.4

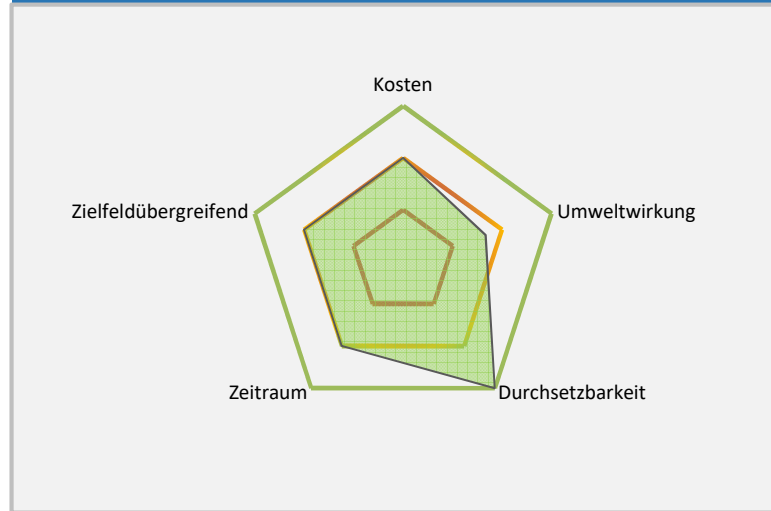
## Beschreibung

Das Verleihkonzept soll folgende Zielvorstellungen bis 2023 erfüllen:

- Bedarfsgerechte Anschaffung von verschiedenen E-Lastenrädern
- Buchung mittels onlineplattform
- Verleih soll zeitlich begrenzt sein
- nach Anmeldung und Registrierung im System soll Verleih kostenlos sein
- bei Anmeldung ist eine Bestätigung zum Besitz einer Haftpflichtversicherung notwendig
- Betriebs- und Wartungskosten sowie Mobilitätsgarantie werden durch Innenstadtverein abgesichert
- Kosten durch Vermarktung der Werbeflächen auf den Rädern decken

Das Verleihsystem sollte sukzessive evaluiert und ggf. in den nächsten Jahren erweitert werden. Die Herausforderung wird darin bestehen, eine Buchungsplattform zu integrieren und das Angebot nicht nur in Abhängigkeit der Öffnungszeiten von lokal ansässigen Unternehmen anzubieten. Das Förderprojekt TINK kann dabei auf Erfahrungen aus den Städten Norderstedt und Konstanz zurückgreifen, in denen bereits erstmalig in Europa vollautomatische und rund um die Uhr zugängliche Transportrad-Mietsysteme erfolgreich etabliert wurden.

## Bewertung der Maßnahme




Kosten	Umweltwirkung
10.000 € bis 100.000 €	Mittel
Durchsetzbarkeit	Zeitraum
Hoch	Mittelfristig

## Hemmnisse und Konflikte

## Finanzierung der Maßnahme

Bereits Förderung erhalten (Cargo-Invest und städtische Haushaltsmittel)

# Stärkung der Verknüpfungspunkte

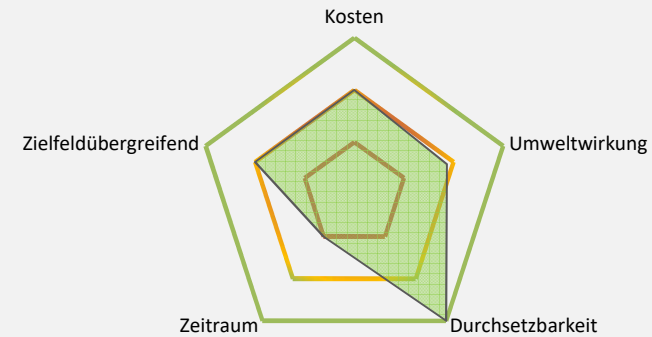
Zielfeld	Maßnahmen ID
	6.5.1

## Beschreibung

Durch den VMT-Rahmenplan gibt es bereits Mindestanforderungen (z.B. Barrierefreiheit, Fahrgastinformationen, intermodale Verknüpfung), die ein aufgabenträgerübergreifender Verknüpfungspunkt des Typ A bis C vorweisen muss. Um die vier Verknüpfungspunkte zu stärken, sollten in einem ersten Schritt diese Standards vollständig umgesetzt werden. Neben den nachfolgenden Verknüpfungspunkten, zählt zur Stärkung des ÖPNV auch die Schaffung von Radabstellanlagen an hoch frequentierten Bushaltestellen.

- Goetheplatz
- Busbahnhof
- Berkaer Bahnhof
- Hauptbahnhof

## Bewertung der Maßnahme



### Kosten

10.000 € bis 100.000 €

### Umweltwirkung

Mittel

### Durchsetzbarkeit

Hoch

### Zeitraum

Langfristig


## Hemmnisse und Konflikte

Flächenverfügbarkeit, Anbieter von Sharing-Systemen

## Finanzierung der Maßnahme

städtische Haushaltsmittel, Verkehrsunternehmen und Sharing-Anbieter

# Mobilitätsknoten Hauptbahnhof

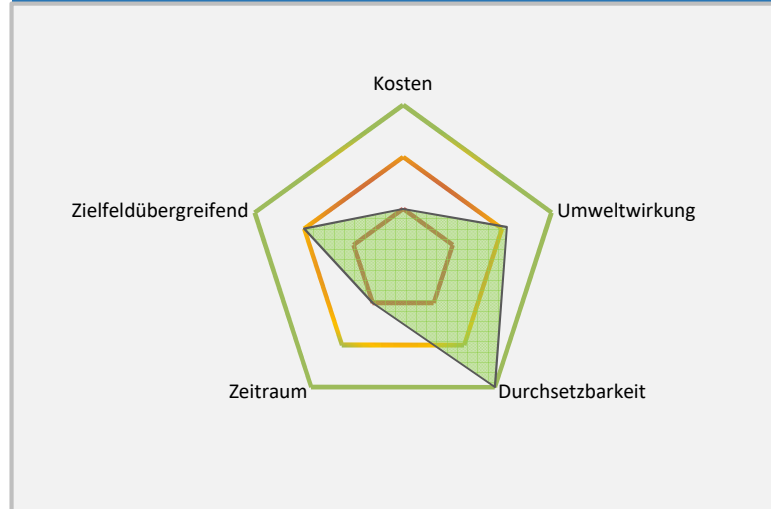
Zielfeld	Maßnahmen ID
	6.5.2

## Beschreibung

Die Rahmenplanungen zur Erweiterung des Hauptbahnhofes Richtung Norden haben 2020 begonnen. Die ersten Kontaktaufnahmen mit der Deutschen Bahn AG bezüglich des Ankaufes der Grundstücke nördlich des Bahnhofes erfolgten ebenfalls bereits 2020. Erfahrungsgemäß können sich die Verhandlungen über mehrere Jahre erstrecken, bis die Stadt Weimar das Grundstück und Planungsrecht erhält.

Der Mobilitätsknoten soll eine Verknüpfung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), des städtischen und regionalen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie des Radverkehrs und des motorisierten Individualverkehrs ermöglichen. Dazu zählt ein attraktives ÖPNV-Angebot (Bus, Zug, Taxi) sowie B&R-Angebot (incl. E-Bike Lademöglichkeiten) und P&R-Angebot (incl. Ladesäulen). Neben der verkehrlichen Anbindung spielt auch die soziale Sicherheit eine wichtige Rolle. Um den nördlichen Bereich attraktiver anzubinden, auch hinsichtlich der Radverkehrsführung, sollte der Rastenberger Tunnel aufgewertet oder eine entsprechende Alternativlösung gefunden werden. Zudem sollte der Fußgängertunnel im Bahnhof verlängert werden.

## Bewertung der Maßnahme



Kosten	Umweltwirkung
über 100.000 €	Mittel
Durchsetzbarkeit	Zeitraum
Hoch	Langfristig


## Hemmnisse und Konflikte

Grundstück derzeit nicht im Besitz der Stadt Weimar

## Finanzierung der Maßnahme

Prüfung von Fördermitteln

# On-Demand-Verkehr

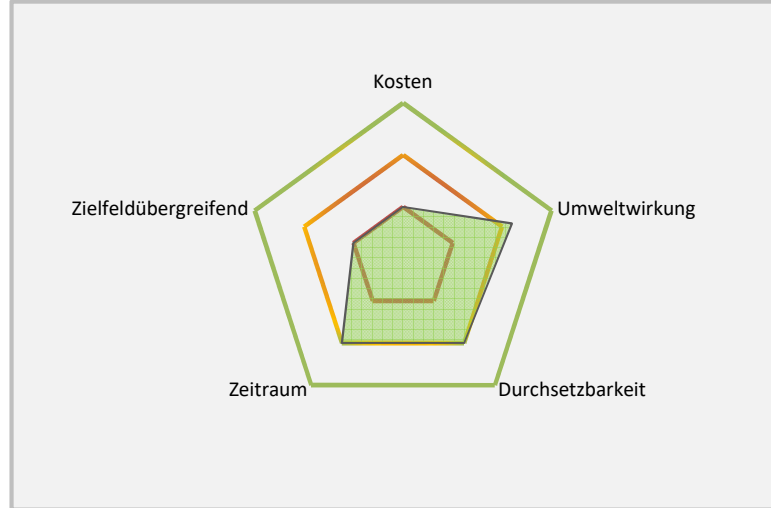
Zielfeld	Maßnahmen ID
	6.5.3

## Beschreibung

Das Thema On-Demand-Verkehr hat sich in den letzten Jahren entwickelt und wird auch weiterhin an Bedeutung gewinnen. Die Grundidee besteht darin, dass auf Bestellung eine Fahrt gebucht werden kann. In der Regel erfolgt eine Buchung per Anruf oder auch App-basiert. Es gibt unterschiedliche Systeme. On-Demand-Verkehr kann haltestellenbezogen erfolgen, fahrplangebunden oder auch direkt vom Wunsch-Start zum Wunsch-Ziel. Die Beförderung erfolgt in der Regel mit kleineren Fahrzeugen (Pkw, Kleinbus). On-Demand-Verkehr sollte das bestehende ÖPNV-Angebot sinnvoll ergänzen.

In der Fortschreibung des Nahverkehrsplans werden die aktuellen Defizite im ÖPNV-Angebot erläutert. Für Weimar wäre ein On-Demand-Verkehr für die Ortsteile oder auch für eine Ausweitung des Angebotes in den Abendstunden denkbar. On-Demand-Verkehr kann einen Teil zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes beitragen. Mit einem geeigneten Partner könnte in Zusammenarbeit mit der SWG und der Stadt Weimar ein solches System etabliert werden.

## Bewertung der Maßnahme



Kosten	Umweltwirkung
über 100.000 €	Mittel
Durchsetzbarkeit	Zeitraum
Mittel	Mittelfristig

## Hemmnisse und Konflikte


Partner für alternative Bedienformen finden

## Finanzierung der Maßnahme

Prüfung von Fördermitteln



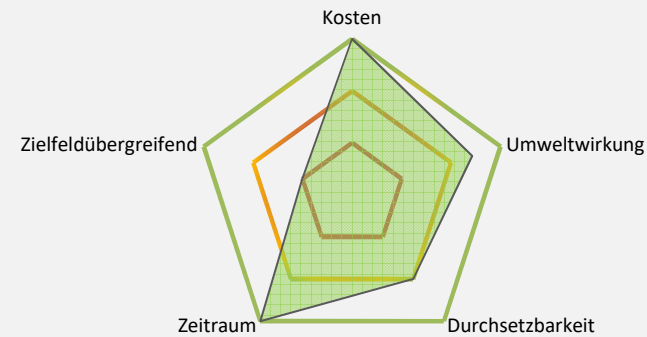
# CarSharing

Zielfeld	Maßnahmen ID
	6.6

## Beschreibung

Ein umfassendes CarSharing Angebot in der Innenstadt kann zur weiteren Reduktion der privaten Pkw beitragen und den Umweltverbund stärken. Die Stadt sollte sich daher für die weitere Schaffung von attraktiven Angeboten in der Innenstadt einsetzen. Neben der Ausschreibung von weiteren CarSharing-Stellplätzen und einer Anpassung der Sondernutzungssatzung für CarSharing ist zu prüfen, ob die Stadt Weimar an eher unrentablen Standorten das CarSharing fördern kann.

## Bewertung der Maßnahme



<b>Kosten</b>	<b>Umweltwirkung</b>
bis 10.000 €	Mittel
<b>Durchsetzbarkeit</b>	<b>Zeitraum</b>
Mittel	Kurzfristig


## Hemmnisse und Konflikte

geeignete, wirtschaftliche Standorte für Anbieter von CarSharing finden

## Finanzierung der Maßnahme

CarSharing-Anbieter

# Elektromobilität

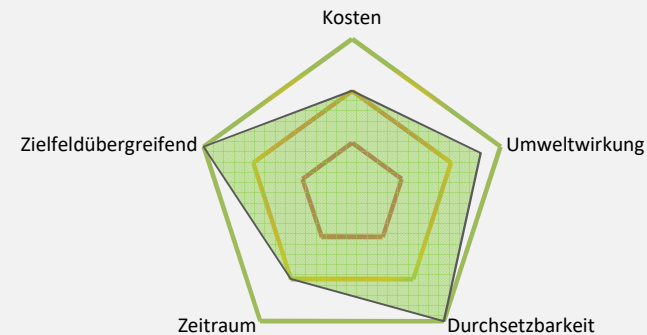
Zielfeld	Maßnahmen ID
	6.7

## Beschreibung

Elektromobilität hat viele Facetten und muss über verschiedene Bereiche unterstützt werden. Neben den Bevorrechtigungen für E-Fahrzeuge, ist die Aufklärung ein wichtiger Punkt. Die Website der Stadt Weimar ist mit weiteren Informationen zum Thema Elektromobilität im Stadtgebiet zu versehen. Auch ein betriebliches Mobilitätsmanagement kann zur Aufklärung beitragen sowie kostenfreie Informationsveranstaltung der Stadt. Es ist beizubehalten für neue Erschließungsgebiete ein umfassendes Mobilitätskonzept einzufordern.

Das derzeit in der Aufstellung befindliche Ladeinfrastrukturkonzept der Stadt Weimar wird einen Überblick über die offenen Handlungsfelder geben können. Wobei Weimar in der aktuellen Entwicklung bereits sehr gut aufgestellt ist. Um nicht den Anschluss zu verlieren, muss daran stetig gearbeitet werden. Die genannten Maßnahmen von WENaMo können dazu einen Teil beitragen.

## Bewertung der Maßnahme



<b>Kosten</b>	<b>Umweltwirkung</b>
10.000 € bis 100.000 €	Hoch
<b>Durchsetzbarkeit</b>	<b>Zeitraum</b>
Hoch	Mittelfristig

## Hemmnisse und Konflikte

Interessenbekundungsverfahren/ Ausschreibung der Standorte lt. Ladeinfrastrukturkonzept

## Finanzierung der Maßnahme

durch Betreiber der Ladeinfrastruktur

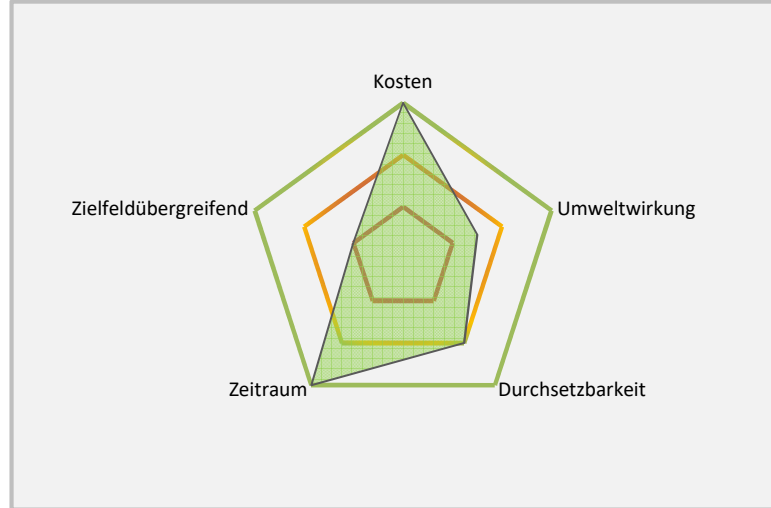
# Einrichtung von Ladezonen in der Innenstadt

Zielfeld	Maßnahmen ID
	6.8.1

## Beschreibung

Aktuell gibt es in der Stadt Weimar keine separat ausgeschilderten Ladezonen mit dem Zusatzzeichen 1012-30. In der Stadt Erfurt haben sich diese als sehr hilfreich für den Lieferverkehr erwiesen, insbesondere nach der Einführung der Lieferzeitenbeschränkung. In Erfurt gibt es mehrere offizielle Ladezonen, die den Lieferverkehren vorbehalten sind und auch regelmäßig kontrolliert werden, um Fremdparken zu ahnden. Nach StV § 42 sind Be- und Entladevorgänge im verkehrsberuhigten Bereich auch weiterhin ohne die Ausweisung von Ladezonen gestattet, sofern keine Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs stattfindet. Ziele innerhalb der Fußgängerzone müssen außerhalb der Lieferzeiten zu Fuß, mit Hilfe einer Sackkarre o.ä. beliefert werden. Zu prüfen ist, ob die Belieferung mit einem Lastenrad ganztägig auch in der Fußgängerzone erlaubt werden kann, um so eine nachhaltige Belieferung zu unterstützen.

## Bewertung der Maßnahme



Kosten	Umweltwirkung
bis 10.000 €	Mittel
Durchsetzbarkeit	Zeitraum
Mittel	Kurzfristig

## Hemmnisse und Konflikte

Einordnung akzeptierter Ladezonen in Bezug auf die begrenzte Parkraumverfügbarkeit in der Innenstadt

## Finanzierung der Maßnahme

städtische Haushaltsmittel

# Mikro-Depot

Zielfeld	Maßnahmen ID	Bewertung der Maßnahme									
	6.8.2										
Beschreibung											
<p>Die Stadt steht bisher nicht in Verbindung mit den KEP-Diensten. Daher ist nicht bekannt, ob in Weimar ein Bedarf für Mirko-Depots besteht. Perspektivisch sollten dahingehende Gespräche geführt werden. Aufgrund des Denkmalschutzes im Innenstadtbereich, sollte auf Mikro-Depots im öffentlichen Raum verzichtet werden.</p> <p>Die deutsche Post prüft derzeit die Verlegung des Postverteilzentrums aus der Schwanseestraße. Für ein Mirko-Depot wäre dieser Standort, aufgrund der Nähe zur Innenstadt ideal. Weitere Möglichkeiten für Mikro-Depots sind leerstehende Geschäfte in der Innenstadt.</p>		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kosten</th> <th>Umweltwirkung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>über 100.000 €</td> <td>Mittel</td> </tr> </tbody> </table>	Kosten	Umweltwirkung	über 100.000 €	Mittel	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Durchsetzbarkeit</th> <th>Zeitraum</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mittel</td> <td>Langfristig</td> </tr> </tbody> </table>	Durchsetzbarkeit	Zeitraum	Mittel	Langfristig
Kosten	Umweltwirkung										
über 100.000 €	Mittel										
Durchsetzbarkeit	Zeitraum										
Mittel	Langfristig										
Hemmnisse und Konflikte		Koordination und Absprache mit allen Akteure; Standortsuche									
Finanzierung der Maßnahme		Prüfung von Fördermitteln									

# Datenerfassung ausbauen

Zielfeld	Maßnahmen ID
----------	--------------



6.9.1

## Beschreibung

### Fußverkehr:

Die Erfassung von Fußverkehr sollte in der Weimarer Innenstadt künftig über automatische, datenschutzkonforme Zählsysteme realisiert werden, die es erlauben, sowohl Querschnittszählungen durchzuführen als auch Aufenthalte zu messen.

### Radverkehr:

Im Bereich Radverkehr kann die Datenerfassung durch Kooperationen der Stadt Weimar mit der Bauhaus-Universität Weimar, Professur Verkehrssystemplanung, und den dort aktuell anlaufenden Initiativen verbessert werden.

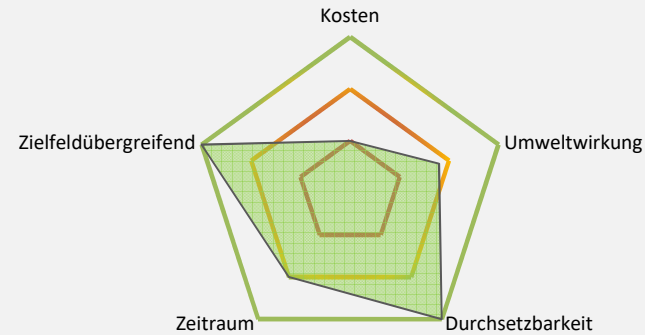
### Ruhender Verkehr:

Aufgrund der Eigentums- und Betreibersituation der Parkhäuser in Weimar, hat die Stadt Weimar aktuell keine belastbaren Daten zur Auslastung. Diese Daten stellen jedoch eine entscheidende Grundlage für ein Parkraumkonzept dar, weswegen als erste Maßnahme die erneute Kontaktaufnahme zu den Eigentümern und Betreibern der Parkhäuser vorgeschlagen wird.

### Motorisierter Individualverkehr:

Zur Erfassung des motorisierten Individualverkehrs sollten weitere mobile Messgeräte beschafft werden.

## Bewertung der Maßnahme



Kosten	Umweltwirkung
über 100.000 €	Mittel
Durchsetzbarkeit	Zeitraum
Hoch	Mittelfristig

### Hemmnisse und Konflikte

zusätzliche personelle Ressourcen mit entsprechender Expertise

### Finanzierung der Maßnahme

Prüfung von möglichen Fördermitteln; städtische Haushaltsmittel

# Verkehrsanalyseplattform einrichten

## Zielfeld



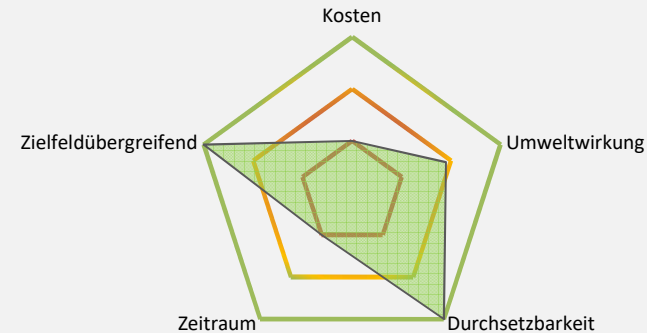
## Maßnahmen ID

6.9.2

## Beschreibung

Für die Analyse und Aufbereitung von selbst erhobenen sowie frei verfügbaren Daten fehlt der Stadt Weimar aktuell ein modernes Softwarewerkzeug. Ein solches Softwarewerkzeug sollte insbesondere die dynamische Einbindung verschiedenster Datenquellen, die kartenbasierte Darstellung, die automatisierbare Auswertung sowie die anschauliche Aufbereitung für Fachpersonen sowie für die Bevölkerung in einer Verkehrsanalyseplattform ermöglichen. Dies ist, neben den alltäglichen Planungsprozessen, vor allem für die Begleitung der Verkehrsversuche relevant. Daher wird die Beschaffung und Einrichtung einer entsprechenden Softwarelösung für eine Verkehrsanalyseplattform vorgeschlagen. Idealerweise wird ein Abo-Modell gewählt, welches eine kontinuierliche Aktualisierung und Weiterentwicklung sicherstellt. Für eine Beschaffung mittels Einmalzahlung werden nach Expertengesprächen ca. 75.000 € bis 150.000 € benötigt.

## Bewertung der Maßnahme



### Kosten

über 100.000 €

### Umweltwirkung

Mittel

### Durchsetzbarkeit

Hoch

### Zeitraum

Langfristig

### Hemmnisse und Konflikte


zusätzliche personelle Ressourcen mit entsprechender Expertise

### Finanzierung der Maßnahme

Prüfung von möglichen Fördermitteln; städtische Haushaltsmittel

# Multimodale Mobilitätsplattform implementieren

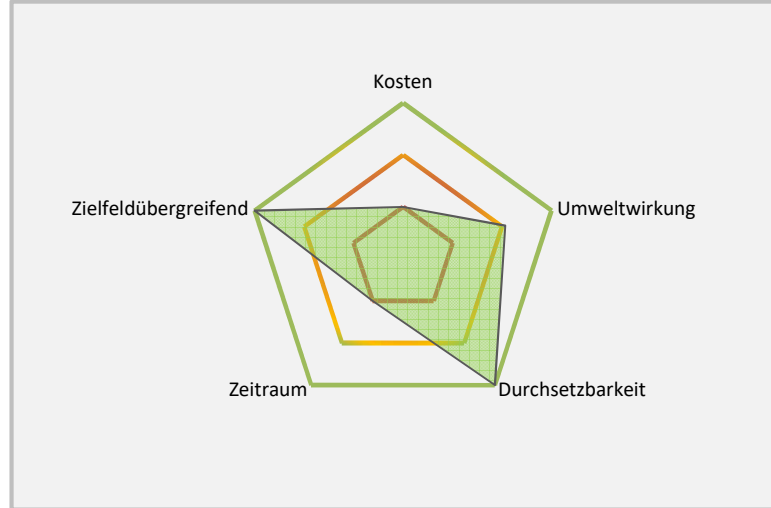
Zielfeld	Maßnahmen ID
----------	--------------

	6.9.3
---	-------

## Beschreibung

Zukünftig wird sich das Mobilitätsangebot in Städten noch weiter ausdifferenzieren und den Städten wird die Rolle eines Plattformbetreibers zukommen, welcher den verschiedenen Mobilitätsanbietern und -angeboten eine digitale Plattform zu Vernetzung und Integration bietet und die Bevölkerung über eine mobile Smartphone-Applikation zugänglich gemacht wird. Der große Vorteil von Städten, die sich dieser Rolle als Plattformbetreiber aktiv annehmen ist, dass sie darüber auch die Möglichkeit erhalten, die diversen Planungskonzepte (Verkehrsentwicklungsplan, Radverkehrskonzept, Parkraumkonzept, Nahverkehrsplan, etc.) deutlich stärker in der Umsetzung zu steuern. Dazu erfolgt auf einem gemeinsamen, städtischen Hintergrundsystem die Verknüpfung von Angeboten, Daten und Strategien. Die Stadt Weimar kann aufgrund der engen Kooperation mit der Bauhaus-Universität Weimar und der räumlichen Nähe von den Forschungsergebnissen aus Erfurt direkt profitieren. Auf dieser Basis kann auch für die Stadt Weimar eine entsprechende multimodale Mobilitätsplattform konzipiert und implementiert werden, welche künftig ein zentrales Werkzeug zur Umsetzung städtischer Planungs- und Mobilitätskonzepte darstellen könnte. Die Kosten werden je nach Umfang der Implementierung nach Expertengesprächen auf ca. 150.000 € bis 250.000 € geschätzt.

## Bewertung der Maßnahme



Kosten	Umweltwirkung
über 100.000 €	Mittel
Durchsetzbarkeit	Zeitraum
Hoch	Langfristig

## Hemmnisse und Konflikte

zusätzliche personelle Ressourcen mit entsprechender Expertise

## Finanzierung der Maßnahme

Prüfung von möglichen Fördermitteln; städtische Haushaltsmittel

# Kompetenzen und Ressourcen aufbauen

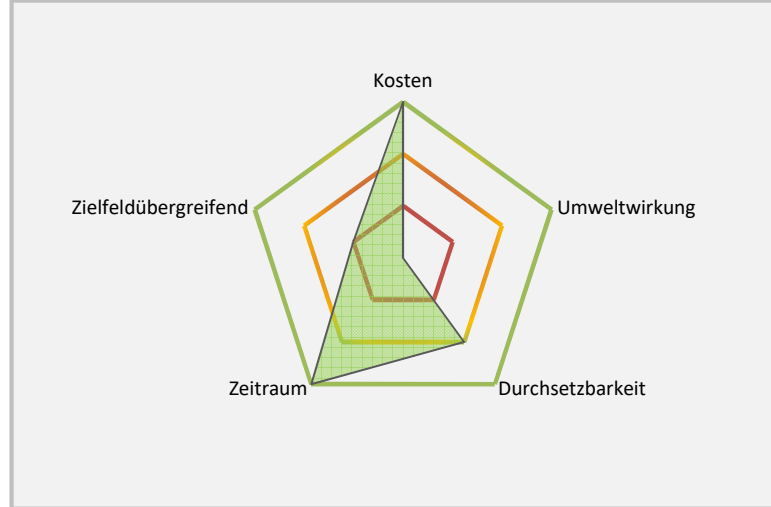
Zielfeld	Maßnahmen ID
----------	--------------

	6.9.4
--	-------

## Beschreibung

Die Unterstützung der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in Weimar durch Digitalisierung braucht neben Daten, Software und Hardware insbesondere die entsprechenden personellen Kapazitäten und die fachliche Expertise innerhalb der Stadtverwaltung. Die Kooperation mit der Bauhaus-Universität Weimar, Professur Verkehrssystemplanung, und diversen Systemanbietern kann hier zwar unterstützend wirken, ist aber auf kompetente Ansprechpartner in der Stadt Weimar angewiesen. Der Aufbau von Kompetenzen und Ressourcen kann dabei u.a. durch ein zukünftig stärkeres Engagement in gemeinsamen Forschungsprojekten mit der Bauhaus-Universität Weimar erfolgen, mindestens sollte auch weiterhin die Kooperation durch einen Austausch von Daten und Erkenntnissen aufrechterhalten werden.

## Bewertung der Maßnahme



Kosten	Umweltwirkung
bis 10.000 €	Nicht bewertet
Durchsetzbarkeit	Zeitraum
Mittel	Kurzfristig


## Hemmnisse und Konflikte

zusätzliche personelle Ressourcen mit entsprechender Expertise

## Finanzierung der Maßnahme



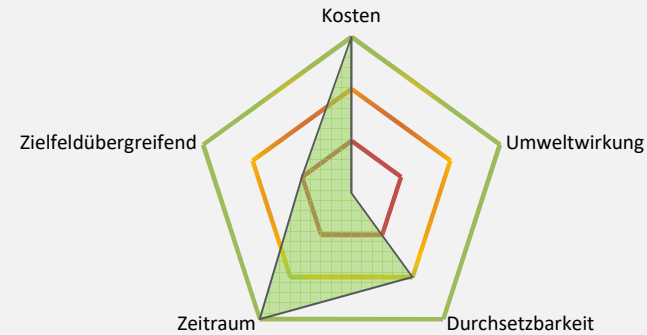
# Vernetzung und Austausch fördern

Zielfeld	Maßnahmen ID
	6.9.5

## Beschreibung

Weitere Unterstützung bei der schrittweisen Digitalisierung des Mobilitäts- und Verkehrssektors in Weimar kann über ein verstärktes Engagement in der Open-Data-Community generiert werden. Durch Bereitstellung von offenen Daten und der aktiv signalisierten Bereitschaft zur Unterstützung von Citizen-Science-Initiativen, können signifikante Innovationspotenziale für Weimar generiert werden. Darüber hinaus sollte die Stadt Weimar aktiv die Vernetzung mit anderen Kommunen auf Landes- und Bundesebene suchen, da viele Kommunen vor ähnlichen Herausforderungen stehen und bereits eine Vielzahl von Pilotprojekten existieren, aus denen für die Stadt Weimar entsprechende Erkenntnisse abgeleitet werden können. Ein wichtiger Baustein kann hier das Engagement im Nationalen Kompetenznetzwerk für nachhaltige Mobilität darstellen, welches vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur angeboten wird und Kommunen mit dem Ziel einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung vernetzen soll.

## Bewertung der Maßnahme




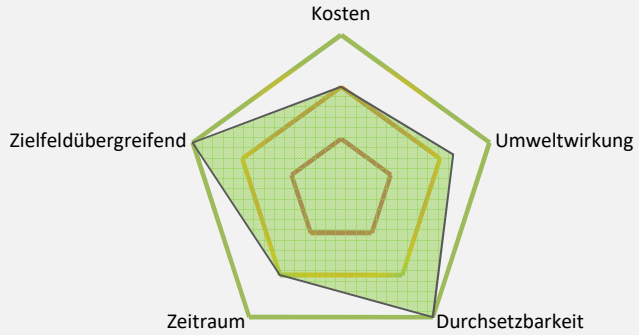
<b>Kosten</b>	<b>Umweltwirkung</b>
bis 10.000 €	Nicht bewertet
<b>Durchsetzbarkeit</b>	<b>Zeitraum</b>
Mittel	Kurzfristig

## Hemmnisse und Konflikte


zusätzliche personelle Ressourcen mit entsprechender Expertise

## Finanzierung der Maßnahme

# Ziele für ein betriebliches Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung Weimar

Zielfeld	Maßnahmen ID	Bewertung der Maßnahme	
	6.10.1		
<b>Beschreibung</b>		<b>Kosten</b>	<b>Umweltwirkung</b>
<p>Das betriebliche Mobilitätsmanagement ist ein Instrument zur aktiven Beeinflussung der Mitarbeitermobilität. Bisher gibt es bei der Stadtverwaltung Weimar nur leichte Ansätze und kein Gesamtkonzept. Als einer der größten Arbeitgeber der Stadt sollte die Stadtverwaltung eine Vorbildrolle einnehmen und ein betriebliches Mobilitätsmanagement etablieren.</p>		10.000 € bis 100.000 €	Mittel
		<b>Durchsetzbarkeit</b>	<b>Zeitraum</b>
		Hoch	Mittelfristig
<b>Hemmnisse und Konflikte</b>			
Akzeptanz der Mitarbeitenden			
<b>Finanzierung der Maßnahme</b>			
Über Fördermittel möglich (Klima Invest und Kommunalrichtlinie)			

# Betriebliches Mobilitätsmanagement: Unterstützung von Unternehmen in Weimar

Zielfeld	Maßnahmen ID
	6.10.2
Beschreibung	
<p>Die Stadt Weimar sollte über ihre ergriffenen Maßnahmen andere Unternehmen kostenfrei informieren. Das angebotene Webseminar für die Gewerbetreibenden 2021 hat gezeigt, dass durchaus Interesse der Unternehmen besteht. Durch kostenfreie Webseminare organisiert vom Amt für Wirtschaft und Märkte mit Unterstützung vom ausgebildeten E-Lotsen der Stadt Weimar und durch externe Partner (Hochschule, Staatliche Einrichtungen), könnte ein regelmäßiger Austausch, auch zwischen den verschiedenen Unternehmen, gefördert werden. Beim betrieblichen Mobilitätsmanagement sind viele Maßnahmen auf unterschiedliche Unternehmen übertragbar.</p>	

Stadt Weimar/Bauhaus-Universität Weimar

Bewertung der Maßnahme	
	
Kosten	Umweltwirkung
bis 10.000 €	Mittel
Durchsetzbarkeit	Zeitraum
Mittel	Mittelfristig
Hemmnisse und Konflikte	
Akzeptanz der Betriebe, Akquise von qualifizierten Personal auf dem Arbeitsmarkt	
Finanzierung der Maßnahme	
Über Fördermittel möglich (Klima Invest und Kommunalrichtlinie)	

# Parkraumerhebung & Entwicklung einer Parkraumkonzeption mit Betrachtung von Quartiersgaragen



Zielfeld	Maßnahmen ID
	6.11.1 Parkraum
Beschreibung	
<p>Aktuell verfügt die Stadt Weimar über keine aktuelle Parkraumkonzeption. Grundsätzlich wird die Parkraumbewirtschaftung im VEP betrachtet. Eine letzte Zählung der Parkstände in der Innenstadt wurde 2021 durchgeführt, ersetzt aber keinesfalls eine Parkraumerhebung. Eine umfassende Parkraumerhebung und entsprechende Handlungsempfehlungen durch ein externes Büro sind mit Kosten in Höhe von ca. 50.000 € verbunden. Die Datenakquise und Parkraumuntersuchung sind wichtige Bestandteile, um gezielt Maßnahmen hinsichtlich des ruhenden Verkehrs im Innenstadtbereich formulieren zu können. Aus den Handlungsempfehlungen ist durch die Stadt Weimar ein umfassendes Parkraumkonzept zu erarbeiten. Die Thematik Quartiersgaragen ist darin ebenfalls zu berücksichtigen.</p>	

Bewertung der Maßnahme	
Kosten	Umweltwirkung
10.000 € bis 100.000 €	Mittel
Durchsetzbarkeit	Zeitraum
Mittel	Mittelfristig
Hemmnisse und Konflikte	
umfassende Erhebung mit hohen personellen Aufwand notwendig	
Finanzierung der Maßnahme	
städtische Haushaltsmittel	

# Umgestaltung des Rollplatzes mit Reduktion des öffentlichen Parkraumes



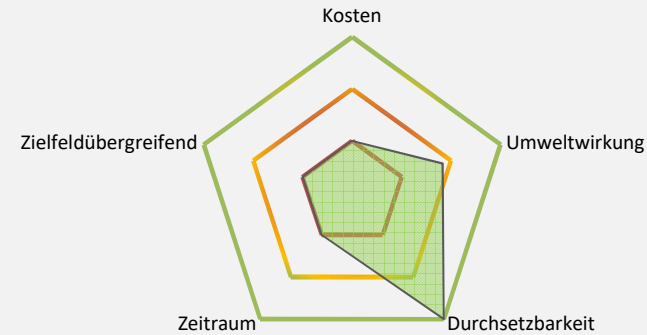
Zielfeld	Maßnahmen ID
	6.11.1 Rollplatz

## Beschreibung

Der Rollplatz hat überwiegend die Funktion eines Parkplatzes, wie in der Bestandsanalyse aufgezeigt. Der überwiegende Bedarf resultiert aus dem Bewohnerverkehr. Demzufolge sollte bei einer Umgestaltung eine Reduktion der öffentlichen Stellplätze erfolgen. Dabei ist auf eine rechtskonforme Umsetzung der Vorgaben der StVZO zu achten. Es ist zu prüfen, ob eine Quartiersgarage für die Bewohnenden geschaffen werden könnte. Bei einer Tiefgaragen Lösung könnte der Platz als Aufenthaltsfläche aufgewertet werden.

Weitere Defizite des Platzes sind die fehlenden Fahrradabstellanlagen sowie eine Außenbewirtschaftung, die durch den ruhenden Verkehr beeinträchtigt wird. Bei einer Umgestaltung ist daher der Fokus auf den Fuß- sowie Radverkehr zu legen, um einen attraktiven Platz in der Stadt zu schaffen.

## Bewertung der Maßnahme



Kosten	Umweltwirkung
über 100.000 €	Mittel
Durchsetzbarkeit	Zeitraum
Hoch	Langfristig


## Hemmnisse und Konflikte

gesamstädtischer Investitionsstau ermöglicht hier nur langfristige Überlegungen

## Finanzierung der Maßnahme

Fördermittel über Städtebauförderung möglich

# Mindestanforderungen an das P&R-Angebot

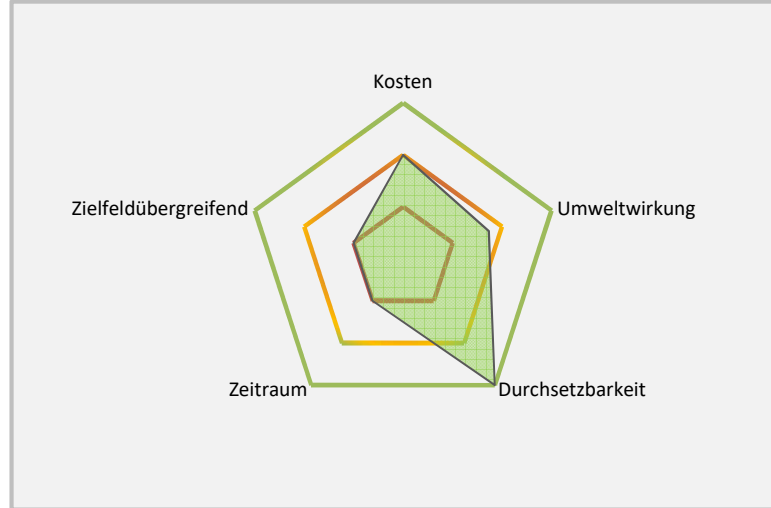
Zielfeld	Maßnahmen ID
	6.11.2

## Beschreibung

Aufgrund der Lage ist jedes P&R-Angebot einzeln auf die folgenden Kriterien zu prüfen und ggf. nachzurüsten.

- Anforderung an ÖPNV-Anbindung (min. 15 Minuten Takt)
- Erhebung von Parkgebühren
- Wegweisung zum P&R-Angebot
- Wegweisung zur nächsten Haltestelle und Erreichbarkeit der Innenstadt
- Öffentlichkeitsarbeit für Akzeptanzsteigerung
- Integration in Parkleitsystem
- Verfügbarkeit zusätzlicher Mobilitätsangebote

## Bewertung der Maßnahme



<b>Kosten</b>	<b>Umweltwirkung</b>
10.000 € bis 100.000 €	Mittel
<b>Durchsetzbarkeit</b>	<b>Zeitraum</b>
Hoch	Langfristig


## Hemmnisse und Konflikte

Umsetzung zeitgemäßes Parkleitsystem (z.B. dynamisches PLS); fehlende personelle Ressourcen und Mittelverfügbarkeit

## Finanzierung der Maßnahme

Prüfung von möglichen Fördermitteln; städtische Haushaltsmittel

# Erweiterung P&R „An der Redoute“

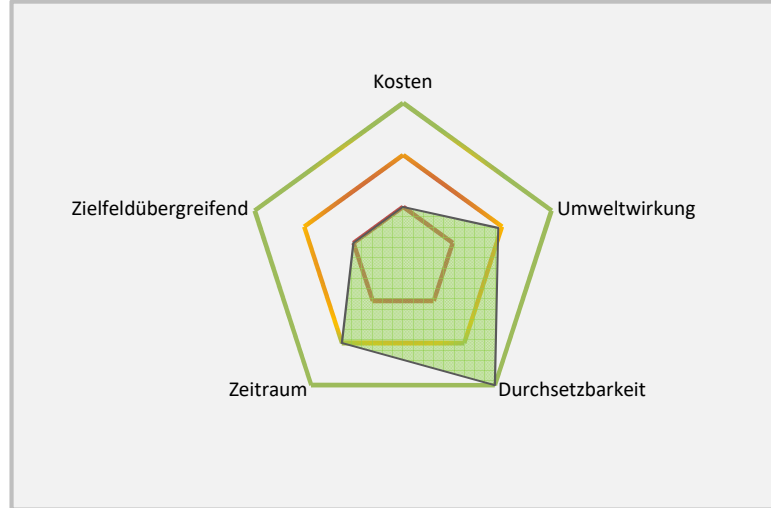
Zielfeld	Maßnahmen ID
	6.11.3 Redoute

## Beschreibung

Über die nördliche Stadteinfahrt kann an der Kreuzung Lützendorfer Straße/ Ettersburger Straße der Verkehr am Stadtrand durch ein P&R-Parkplatz abgefangen werden. Das Grundstück (Flur 15, Flurstück 210/3) befindet sich in städtischen Besitz und lässt aufgrund der Stromtrasse, die über dem Grundstück verläuft, keine hohen Bebauungen zu.

Die entsprechenden Leitungsauskünfte liegen dem Tiefbauamt vor. Auf Grundlage dieser Pläne konnten in einem ersten groben Entwurf ca. 350 Pkw-Stellplätze, inkl. ausreichender E-Pkw-Stellplätze, 1 CarSharing-Stellplatz sowie 60 Fahrradstellplätze auf der Fläche geplant werden. Dabei wurde auch die Schaffung von Grünflächen berücksichtigt. Die Bushaltestelle „BBZ Weimar“ (Linien 1, 4, 5) befindet sich in ca. 200 m Entfernung und die Bushaltestelle „Lützendorfer Straße“ (Linien 4, 6, 217, 218, 219) liegt ca. 150 m entfernt. Eine sehr gute Busanbindung ist durch die zwei Bushaltestellen in kurzer fußläufiger Erreichbarkeit gegeben. Die Kosten für einen solchen P&R-Platz belaufen sich schätzungsweise auf 3 Mio. €.

## Bewertung der Maßnahme



Kosten	Umweltwirkung
über 100.000 €	Mittel
Durchsetzbarkeit	Zeitraum
Hoch	Mittelfristig


## Hemmnisse und Konflikte

fehlende personelle Ressourcen und Mittelverfügbarkeit

## Finanzierung der Maßnahme

Prüfung von möglichen Fördermitteln; städtische Haushaltsmittel

# Erweiterung P&R „Schwanseestraße“

Zielfeld	Maßnahmen ID
	6.11.3 Schwanseestraße

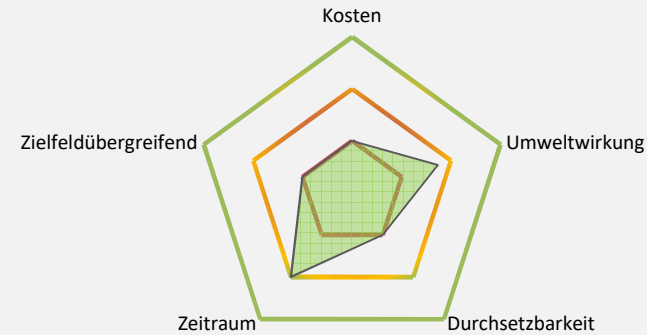
## Beschreibung

An der westlichen Stadteinfahrt im Bereich der Schwanseestraße würde sich die Schaffung eines neuen P&R-Angebots anbieten. Die Lage in unmittelbarer Nähe zur B7/B85 würde sich für einen P&R-Parkplatz ideal eignen.

Bei der Schaffung eines P&R-Angebotes im Bereich der Schwanseestraße ist auf ein attraktives ÖPNV-Angebot zu achten. Die Linie 3 fährt aktuell in der Hauptverkehrszeit nur stündlich entlang der Schwanseestraße.

Sollte die Stadt ein geeignetes Grundstück erwerben können, entstehen investive Kosten. Genaue Kostenkalkulation sind nur schwer möglich, da das Projekt noch keine konkreten Planungen aufweist.

## Bewertung der Maßnahme



Kosten	Umweltwirkung
über 100.000 €	Mittel
Durchsetzbarkeit	Zeitraum
Niedrig	Mittelfristig

## Hemmnisse und Konflikte



Fehlende Busanbindung, Flächenverfügbarkeit

## Finanzierung der Maßnahme

Prüfung von möglichen Fördermitteln; städtische Haushaltsmittel



# Erweiterung P&R „Am Friedhof“

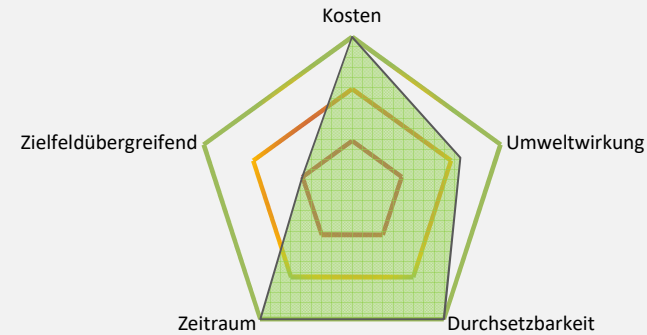
Zielfeld	Maßnahmen ID
 	6.11.3 Friedhof

## Beschreibung

An der südlichen Stadteinfahrt aus Richtung Gelmeroda besteht derzeit ein P&R-Angebot an der „Sackpfeife“. Da dieser P&R-Platz stark genutzt wird, könnte perspektivisch das P&R-Angebot um den Parkplatz beim Friedhof erweitert werden. Der Platz ist sehr gut erreichbar und hat eine höhere Sichtbarkeit. Die Entfernung zur Innenstadt kann ggf. auch zu Fuß in wenigen Minuten oder über die Haltestelle „Weimar Friedhof“ mit der Linie 2, 5, 8, 221 oder 237 zurückgelegt werden.

Der Parkplatz gehört aktuell zur Kostenzone II und die Tagesgebühr liegt bei 6 €. Das Parken für Friedhofsbesucher ist kostenfrei. Ein Kostenfreies P&R-Angebot in Verbindung mit dem ÖPNV-Fahrschein sollte bei einer Umsetzung geprüft werden. Die Kosten sollten in einem niedrigen Bereich liegen, da nur Änderungen der Beschilderung notwendig sind und ggf. Änderungen am Parkscheinautomaten.

## Bewertung der Maßnahme





Kosten	Umweltwirkung
bis 10.000 €	Mittel
Durchsetzbarkeit	Zeitraum
Hoch	Kurzfristig

## Hemmnisse und Konflikte

## Finanzierung der Maßnahme

städtische Haushaltsmittel

# Erweiterung P&R „Am Lindenberg“

Zielfeld	Maßnahmen ID
 	6.11.3 Lindenberg

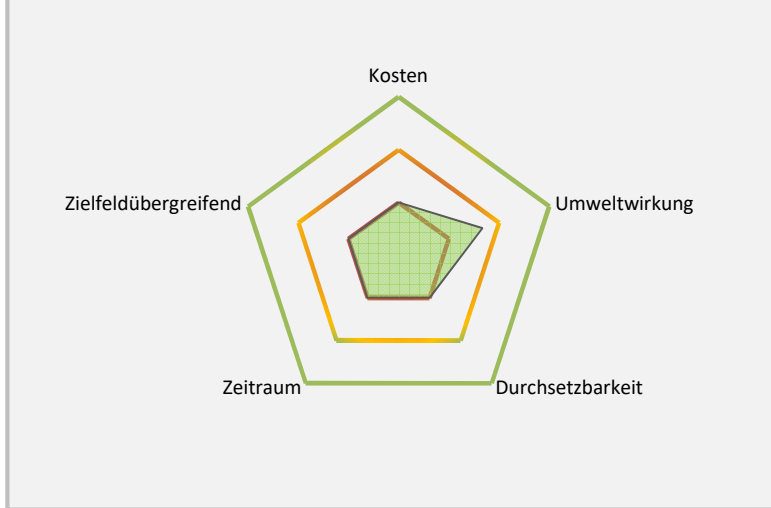
## Beschreibung

Um den Verkehr aus Richtung Jena kommend vor der Stadt abzufangen würde sich ein P&R-Angebot östlich vom Lindenberg ideal anbieten, wenn sich potenzielle Fläche ergeben.

Eine Umsetzung des P&R-Angebotes muss mit einer Verbesserung der ÖPNV-Anbindung einhergehen. Die Linie 9 fährt stündlich nach Süßenborn und es gibt nur in Richtung stadtauswärts eine Haltestelle „Am Lindenberg“. Für eine Verdichtung des Angebotes ist eine Wendemöglichkeit für den Busverkehr im Bereich des P&R-Platzes oder eine Haltestelle an der B7 in Richtung Stadtzentrum nötig.

Eine Kostenkalkulation ist nur schwer möglich, da das Projekt noch keine konkreten Planungen aufweist.

## Bewertung der Maßnahme



Kosten	Umweltwirkung
über 100.000 €	Mittel
Durchsetzbarkeit	Zeitraum
Niedrig	Langfristig

## Hemmnisse und Konflikte

ungenügende Anbindung an den ÖPNV; Verfügbarkeit potenzieller Flächen

## Finanzierung der Maßnahme

Prüfung von möglichen Fördermitteln; städtische Haushaltsmittel

# Mobilitätsmanager\*in

## Zielfeld



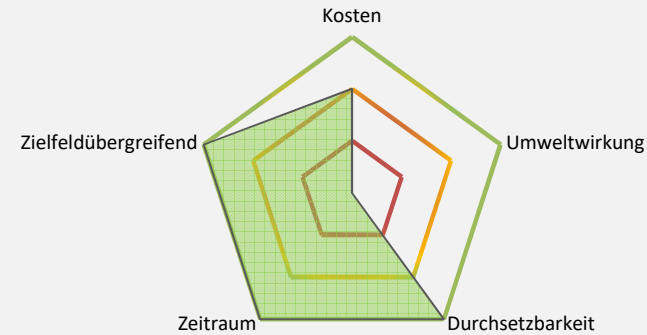
## Maßnahmen ID

6.12

## Beschreibung

Für die nachhaltige Mobilitätsentwicklung wird eine zusätzliche Personalstelle benötigt, die sich mit der Umsetzung von WENaMo beschäftigt. Die genannten Maßnahmen sind im laufenden Geschäft ohne eine weitere Stelle für die Verkehrsplanung nicht umsetzbar. Der enorme organisatorische Aufwand der Beteiligungsformate und Verkehrsversuche wurde im Konzept umfassend dargestellt. Deshalb sollte über entsprechende Fördermöglichkeiten schnellst möglich eine weitere Personalstelle geschaffen werden, bspw. über die genannten Fördermittel Klima Invest und Kommunalrichtlinie.

## Bewertung der Maßnahme



### Kosten

10.000 € bis 100.000 €

### Umweltwirkung

Nicht bewertet

### Durchsetzbarkeit

Hoch

### Zeitraum

Kurzfristig

## Hemmnisse und Konflikte

Akquise von qualifizierten Personal auf dem Arbeitsmarkt

## Finanzierung der Maßnahme

Über Fördermittel möglich (Klima Invest und Kommunalrichtlinie)