

Beschlussvorlage Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität in Jena, hier: P+R-System (V25 A1-1)

2. Entwurf 07. Juli 2020
zur

1. Beratung und Beschlussfassung im Beirat für Klimaschutz und nachhaltige Entwicklung der Stadt Jena → **erfolgt!**
2. Beratung und Beschlussfassung in den Ausschüssen des Stadtrates und
3. Beratung und Beschlussfassung im Stadtrat der Stadt Jena

erarbeitet durch den Runden Tisch Klima & Umwelt / AG Mobilität Jena

Der Stadtrat der Stadt Jena beschließt:

- 001 Der Oberbürgermeister der Stadt Jena wird beauftragt, Voraussetzungen für die Errichtung eines Park&Ride-Systems (P+R) noch im Jahr 2020 zu schaffen, indem Parkplatzflächen an entsprechenden Nahverkehrsansbindungen auf ihre Eignung geprüft werden.
- 002 Ziel dieser Planungen soll es sein, Flächen mit gutem Anschluss an den öffentlichen Personennahverkehr, also auch im umliegenden Bereich von Bahnhöfen, für die P+R-Plätze ab dem Jahr 2021 zu verwenden. Dazu gehört auch die Prüfung einer Erweiterung des Parkplatzes am Gries sowie dessen verbesserter Anschluss an die nahe verlaufenden Buslinien.
Weitere Vorschläge sind den unten stehenden Hinweisen zu entnehmen.
- 003 Der Oberbürgermeister der Stadt Jena wird auch dahingehend beauftragt, mit dem Landrat des Saale-Holzland-Kreises in Verhandlung zu treten, um an der Bahnstrecke Camburg-Kahla geeignete Flächen für das P+R-System zu errichten. Vor allem an den Bahnhöfen Dornburg¹ und Kahla sollte die Möglichkeit der Erschließung größerer Parkflächen geprüft werden.
- 004 Die Einbindung in ein entsprechendes, intelligentes Verkehrsleitsystem soll zeitgleich geplant und zügig durchgeführt werden.
- 005 Zur Erhöhung der Nutzungszahlen dieser Parkplätze und der öffentlichen Akzeptanz sollte das Parken auf den P+R-Plätzen kostenfrei oder in Kombination mit dem Erwerb eines entsprechenden Tickets des öffentlichen Nahverkehrs möglich sein.
- 006 Des Weiteren muss eine Erhöhung der Gebühren der zentrumsnahen, öffentlichen Parkflächen stattfinden, um die Kosten der P+R-Plätze teilweise zu refinanzieren und deren Attraktivität zu vergrößern.
Auch eine Erhöhung der Gebühren für Parkausweise der Anwohner ist in Betracht zu ziehen.

¹ In Dorndorf-StAUDnitz wurde dies sogar bereits explizit durch den Ortsteilbürgermeister angeboten.

Anlass und Begründung:

A - Allgemein: Jena hat sich mit dem Beschluss zur Global Nachhaltigen Kommune ehrgeizige Ziele gesetzt, welche wir als Runder Tisch Klima und Umwelt Jena mit zahlreichen Ideen für eine zukunftsfähige Mobilität zu entsprechenden Maßnahmen umwandeln möchten. Diese ersten Anträge der Arbeitsgruppe beschäftigen sich mit Ideen für Maßnahmen, um die Mobilität in der Innenstadt zu verbessern. Übergeordnete Ziele für diese Planung sind die Reduktion des innerstädtischen individuellen Autoverkehrs, die Förderung der Fußgänger- und Fahrradmobilität sowie des Nahverkehrs. Damit einhergehen soll auch eine Verbesserung der Luftqualität sowie der Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern.

Die Arbeitsgruppe hat sich mit Verkehrskonzepten verschiedener Städte in Europa beschäftigt (z.B. Münster, Kopenhagen, Utrecht) und versucht die dortigen strukturellen Maßnahmen auf Jena zu übertragen – selbstverständlich unter Einbeziehung der hier im besonderen Maße vorliegenden geografischen Einschränkungen.

Eine Auswahl der übertragbaren Erkenntnisse aus diesen Konzepten:

1. Es reicht nicht, den öffentlichen Nahverkehr zu fördern, sprich kostenlos bzw. -günstig zu machen sowie die Taktung zu erhöhen, wenn sich andere Strukturen nicht ändern. Solange z.B. im Bereich der Innenstadt genügend günstige Parkplätze zur Verfügung stehen, wird der öffentliche Nahverkehr nicht zwangsläufig häufiger benutzt (Beispiel: Pfaffenhoffen).
2. Wenn Parkplätze im Außenbereich günstig beziehungsweise kostenfrei und Parkplätze im Innenbereich entsprechend teuer sind, wird der öffentliche Nahverkehr mehr genutzt (Tallinn).
3. Besteht nicht die Möglichkeit eines kostenlosen Nahverkehrs, sind insbesondere kombinierte Angebote, wie ein günstiges Ganzjahresticket (Beispiel: Wien) oder eine Mobilitäts-Flatrate, welche Bus, Bahn sowie Carsharing und Fahrradverleih verbindet (Beispiel: Augsburg), anzustreben.
4. Der innerstädtische Radverkehr benötigt Platz, welcher eigentlich nur dem individuellen Autoverkehr (vor allem den Parkplatz-Randstreifen) entzogen werden kann. Daran hängen viele weitere Maßnahmen, wie z.B. der Bau von großen Fahrradparkplätzen. (Utrecht)
5. Die Förderung der Fußgänger- und Fahrradmobilität erfordert vergleichsweise geringe Kosten bei gleichzeitig recht hohen Einsparungen an Schadstoffen (Beispiele: Utrecht, Kopenhagen).

B - Bezug zu den strategischen Zielen der Global Nachhaltigen Kommune Jena:

Der Fußgängerverkehr im Innenstadtbereich hat Priorität und Kraftfahrzeuge sollten raumsparend geparkt werden (Strategisches Ziel A1). Die Belastungen sollen minimiert werden (Strategisches Ziel A2). Der ÖPNV soll beschleunigt werden und Pendler sollen mit ÖPNV kostengünstig und unkompliziert fahren können (Strategisches Ziel A3).

Die hier angeregten Maßnahmen entsprechen dem Strategischen Ziel A1: „Der ruhende Kfz-Verkehr ist raumsparend in Parkieranlagen untergebracht. Regionale Kfz-Verkehre werden mit einem regionalen und städtischen Park-and-ride-System bedient.“

C - Bezug zum Leitbild Klima und Energie Jena:

Im Kapitel 3 des Leitbildes geht es konkret um den Bereich Verkehr. Hierbei sind die hohen Emissionen im Verkehrsbereich einer der Gründe, wieso in Ziel 3.1 der Anteil des MIV bis 2023 gesenkt und dafür Rad- und Fußverkehr wachsen sollen. Bis 2030 sollen außerdem die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen um 50% gesenkt werden (Ziel 3.2). Aufgrund dieser ambitionierten Ziele und des relativ kurzen Zeitraumes (vor allem für 3.1), sind schnell greifende Maßnahmen nötig, welche effektiv zur Einsparung und zum Wechsel von MIV zu ÖPNV beitragen. Eine dieser Maßnahmen ist ein P+R-System.

D – Beispiel:

Abschließend wird kurz von der Website unserer Landeshauptstadt zitiert:

„Erfurt bietet allen in die Stadt einfahrenden Autofahrern die Möglichkeit, das Auto auf den P+R-Anlagen am Stadtrand kostenlos stehen und sich mit der Stadtbahn schnell, umweltbewusst, kostengünstig, staufrei und bequem weiter chauffieren zu lassen.

Auf insgesamt neun P+R-Anlagen stehen etwa 1.400 gebührenfreie Stellplätze zur Verfügung, von denen aus auf kurzen Wegen in die Stadtbahn umgestiegen werden kann.

Einige P+R-Anlagen werden aufgrund ihrer günstigen Lage sehr gut angenommen und sind entsprechend hoch ausgelastet. Die Landeshauptstadt Erfurt wird deshalb bis 2021 die P+R-Anlagen Europaplatz und Messe deutlich erweitern und ein stark verbessertes Angebot zur Verfügung stellen.“²

² <https://www.erfurt.de/ef/de/leben/verkehr/mobil/auto/pr/index.html>, Stand Januar 2020

Hinweise:

A) Dieses P+R-System sollte vor allem regional ausgerichtet sein, das heißt durch eine Anbindung an die Regionalbahnhöfe gestaltet werden. Hierbei eignet sich vor allem die Nord-Süd-Achse von Camburg bis Kahla, da man von den jeweiligen Bahnhöfen in sehr kurzer Zeit am Paradiesbahnhof ankommen kann. Zudem besteht an einigen der Haltepunkte die Möglichkeit der schnellen Erschließung beziehungsweise des Ausbaus geeigneter Flächen (z.B. Kahla, Dornburg, Porstendorf). Des Weiteren sollten geeignete Parkflächen gesucht werden, die sich unmittelbar an Straßenbahn-Haltestellen befinden.

B) In den nachfolgenden Punkten werden Vorschläge für entsprechende Parkplätze aufgelistet.

1. Als P+R-Platz Jena-Nord kommen zum Beispiel folgende Flächen in Frage: neben den Bahnhöfen Dornburg und Porstendorf, im Bereich des Gewerbegebiets Unteraue, eine Erweiterung des Parkplatzes am Gries oder in der Nähe der zukünftigen Endhaltestelle Himmelreich. Dazu müsste jeweils die Nahverkehrsanbindung verbessert werden.

2. Als P+R-Platz Jena-Süd sollte ein Bereich neben dem Bahnhof Jena-Göschwitz oder an der Sparkassen-Arena gewählt werden. Damit würde automatisch eine gute Nahverkehrsanbindung gewährleistet. Des Weiteren sollte an der Bahnstrecke in Richtung Saalfeld, vor allem in Kahla und in Orlamünde, eine Fläche in Betracht gezogen werden.

3. Als P+R-Platz Jena-Ost könnte wieder die Erweiterung des Parkplatzes am Gries dienen oder weiter außerhalb, z.B. bei Wogau oder Großlöbichau/Kleinlöbichau (Nähe VACOM). Dazu müsste jeweils die Nahverkehrsanbindung verbessert werden.

4. Als P+R-Platz Jena-West sollte eine Fläche in Isserstedt genutzt werden. Die Nahverkehrsanbindung wäre schon durch die 2 Buslinien gegeben, die Kapazität/Taktfrequenz sollte aber in den Stoßzeiten noch erhöht werden.

C) Ist der Einrichtung eines kostenfreien P+R-Systems nicht möglich, könnte dies alternativ auch mit einem Parkticket kombiniert werden, welches auch als Tagesfahrkarte für den öffentlichen Nahverkehr nutzbar ist.

D) In diesem Prozess wäre es auch sinnvoll, zu prüfen, ob eine Versiegelung von neuen Parkplätzen jeweils notwendig ist, und inwiefern Grünstreifen und Versickerungsanlagen eingebaut werden können.