

Beschlussvorlage Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität in Jena, hier: Autofreie Kernzone (V25 A1-2)

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 zeitgleich mit der Planung zum Ausbau der Osttangente beauftragt, eine Erweiterung des autofreien Bereiches in der Innenstadt zu initiieren, indem in einem Verkehrsversuch geprüft wird, welche der folgenden Straßen der sogenannten Kernzone für Durchfahrten des MIV¹ langfristig gesperrt werden können:
- a) Löbdergraben von Paradiesstraße bis Ende, daran anknüpfend der Teichgraben
 - b) Nonnenplan von Parkhaus bis Ende sowie die Neugasse
 - c) Grietgasse von Paradiesstraße bis Am Volksbad
 - d) Engelplatz
 - e) Leutragraben von Kollegiengasse bis Ende, daran anknüpfend Schillerstraße
 - f) Weigelstraße und Hinter der Kirche
 - g) der nordöstliche Teil des Löbdergrabens (zunächst bis Paradiesstraße, später bis Steinweg)
- Nur der öffentliche Nah- sowie Lieferverkehr und Hotelgäste sollten dann in diese Straßen einfahren dürfen.
- Ausnahme bleiben die Zufahrten zu den Parkhäusern (Goethe-Galerie, Neue Mitte, Holzmarkt-Passage, Post-Carrè, Parkhaus Löbdergraben, Tiefgarage Krautgasse, City-Carrè).
- Letztere sollten mit einer maximalen Geschwindigkeit von 20 km/h befahren werden dürfen, idealerweise als Fahrradstraßen.²
- 002 Des Weiteren soll geprüft werden, ob das Stadtgebiet zwischen Lutherstraße, Humboldt Straße/Straße des 17.Juni und der oben genannten Kernzone als 20km/h-Zone ausgewiesen werden kann.

1 motorisierter Individualverkehr

2 Siehe auch Stadtplan unter Hinweise.

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).

Im operativen Ziel 4.2 der Global Nachhaltigen Kommune wird auch bereits ein autofreier nordöstlicher Löbdergraben angeregt, da durch die Bebauung des Inselplatzes wesentlich mehr Fußgänger und Radfahrer diesen Bereich nutzen beziehungsweise die Straße überqueren müssen.

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 größerer autofreier Bereich in Jenas Innenstadt.

D – Begründung im Speziellen:

Die Erweiterung des autofreien Bereiches würde, außer den bereits genannten Vorteilen (Platz für Fußgänger und Fahrradfahrer erweitern, deren Sicherheit erhöhen, Emissionen senken), auch Verbesserungen für die Anwohner und Beschäftigte bieten (weniger Lärm und weniger Schadstoffe) sowie die Attraktivität dieses Bereiches für Touristen und ansässiges Gewerbe erhöhen.

Straßen, vor allem im Innenbereich einer Stadt, dienen nicht nur dem Verkehr, sondern auch dem Aufeinandertreffen und sozialen Kontakt von Personen. Dadurch erhöht sich die Lebensqualität sowie der Wert als Begegnungsort öffentlichen Lebens der genannten Bereiche.

Auch in den Tempo 20-Zonen (sprich den Zufahrten zu den Parkhäusern/Tiefgaragen sowie die Zone in Punkt 003) wäre die Lärmbelastung geringer und die Sicherheit für die Fußgänger und Radfahrer verbessert. Vor allem die Überquerung von Straßen würde für diese Personengruppen vereinfacht. Einzelne Straßen oder kleine Bereiche von (Innen-)Städten für den MIV zu sperren oder einzuschränken, hat in Erfurt, Wien oder Zürich positive Ergebnisse erzielt und dient als gutes Beispiel ähnlicher Vorhaben.

Hinweise:

1. Ziel dieser Planungen muss es sein, die Emissionen zu senken und den Bereich, in dem sich Fußgänger und Fahrradfahrer prioritär bewegen, zu erweitern sowie deren Sicherheit zu erhöhen.

2. Plan der zu prüfenden Kernzone (rot = Parkhäuser, blau = Zufahrtswege der Parkhäuser)

