

**Stellungnahme des Runden Tisches Klima und Umwelt
sowie des
Beirats für Klimaschutz und nachhaltige Entwicklung**

zur BV „Verkehrsberuhigung der Jenaer Innenstadt“ (20/0649-BV)



26. November 2020

Ansprechpartner: G.Laube, info@klima-tisch-jena.de

Allgemein

Wir begrüßen die Intention der geänderten Beschlussvorlage 20/0546-BV zu 20/0649-BV und verbinden damit eine Verbesserung der Situation für Fußgänger und Fahrradfahrer sowie eine Erhöhung der Lebensqualität und der Attraktivität der Jenaer Innenstadt (inklusive des ansässigen Einzelhandels und der Gastronomie).

Für den weiteren Prozess wünschen wir uns die Einbindung des Runden Tisches Klima und Umwelt sowie des Beirats für Klimaschutz und nachhaltige Entwicklung in möglichst zeitnahe Gespräche.

Für die Umsetzung bedarf es aus unserer Sicht jedoch einer signifikanten Reduktion des MIV¹ sowie einer Fußgänger- und fahrradfreundlichen Umgestaltung in diesem Bereich (siehe auch unter „Ergänzende Hinweise“ auf Seite 3). Dies impliziert, dass im gesamten Bereich eine Verkehrsberuhigung stattfinden sollte. Die geografische Lage Jenas wird dabei nicht als Hinderungsgrund gesehen, da z.B. durch das vorgeschlagene P+R-System Voraussetzungen geschaffen werden können, um das Pendleraufkommen im Bereich der Innenstadt zu reduzieren. Eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens kann nur durch ein ganzheitliches Konzept (einerseits: attraktiver ÖPNV², Park-and-Ride-System,... sowie andererseits Beschränkungen, Parkraumkonzept in der Innenstadt,...) erreicht werden.

Im Einzelnen bedeutet die Umsetzung der Beschlussvorlage für uns:

- Durchfahrtsbeschränkungen in mehreren Straßen für den MIV (mit Ausnahme von ÖPNV/Lieferverkehr/Zufahrten/Behinderte) – insbesondere in denjenigen, in denen der Fußgänger- und Fahrradverkehr dominiert
- Reduktion der Geschwindigkeit in allen Bereichen der Innenstadt, z.B. durch Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen sowie Shared-Space-Bereichen³
- Umwandlungen in Fahrradstraßen, teilweiser Umbau von Parkstreifen zu Fahrradparkplätzen - dadurch auch Erleichterung des Umstiegs zum bzw. innerhalb des Umweltverbunds
- Umgestaltung von Straßenräumen/Parkräumen zu Orten der Begegnung und damit einhergehend Erhöhung der Aufenthaltsqualität

¹ MIV = motorisierter individueller Verkehr

² ÖPNV = Öffentlicher Personennahverkehr

³ Erklärung: siehe Hinweise Punkt 3

Begründung

Die Erweiterung des autofreien Bereiches würde, außer den offensichtlichen Vorteilen (Platz für Fußgänger und Fahrradfahrer erweitern, deren Sicherheit erhöhen, Emissionen senken), auch Verbesserungen für die Anwohner und Beschäftigten 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 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 z.B. in Erfurt, Wien und Zürich positive Ergebnisse erzielt und dient als gutes Beispiel ähnlicher Vorhaben.

Vorteile einer konsequenten Umsetzung der Verkehrsberuhigung wären:

- Klimaschutz durch CO₂-Reduktion
- sauberere Luft durch sinkende Feinstaubbelastung
- Stressreduktion durch weniger Straßenlärm
- erhöhte Sicherheit insbesondere für Kinder durch geringeres Unfallrisiko
- mehr gesundheitsfördernde Bewegungsmöglichkeiten durch Zunahme des Fuß- und Radverkehrs (Menschen halten sich durch ihre täglichen Wege gesund)
- attraktive Innenstadt zum Flanieren, Verweilen und Einkaufen
- mehr Platz für Innenstadtgrün, Parkbänke, Spielplätze, Straßencafés und urbanes Gärtnern
- mehr Raum für Gemeinschaft, Begegnung und Austausch aber auch für Kunst und Kultur statt Vereinzelung im MIV
- Trendwende zum Umstieg vom MIV auf Fuß- bzw. Radverkehr und ÖPNV

Beispiel einer anderen Stadt

In der niederländischen Studentenstadt Groningen wurde bereits 1977 der Durchgangsverkehr durch den inzwischen berühmten Verkehrszirkulationsplan aus dem Innenstadtbereich verdrängt und direkte Verbindungen für den MIV eingeschränkt. Einhergehend mit weiteren, auch baulichen Maßnahmen, wurde dadurch die Aufenthaltsqualität und Beliebtheit des Zentrums wesentlich erhöht, sowie das Fahrradfahren und Zufußgehen wesentlich angenehmer und praktischer. Die Sperrungen und Umleitungen verursachten auch keine Staus auf den Ausweichstrecken, sondern förderten den Umstieg auf das Fahrrad. Die Auswirkungen auf den innerstädtischen Einzelhandel blieben minimal. So konnten Berichte und Studien, die in den 80er Jahren über die Auswirkungen des Zirkulationsplanes erstellt wurden, für die Zeit nach der Implementierung keine signifikante Verschlechterung der Lage des Einzelhandels ausmachen. Aufbauend auf der Einschränkung des Automobilverkehrs baute Groningen massiv seine Fahrradinfrastruktur aus. Heute werden die Maßnahmen von damals allgemein als großer Erfolg angesehen, der Fahrradverkehrsanteil in der Stadt liegt bei über 60% und Groningen kann die sauberste Luft aller niederländischen Großstädte vorweisen.

Kommentar des Wiener Stadtplaners zu den dortigen Maßnahmen:

„Die Bürger haben klar gesagt: Autos raus, öffentlicher Nahverkehr und Fußgänger rein“⁴

4 Siehe letzter Artikel in den Quellen auf Seite 4

Ergänzende Hinweise

Vorschläge

1. Variante: kurz- bzw. mittelfristige Umwandlung folgender Straßen:

Mögliche Straßen für Durchfahrtsbeschränkungen des MIV (mit Ausnahme von ÖPNV/Lieferverkehr/Zufahrten/Behinderten):

- 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

Mögliche Straßen für eine Verkehrsberuhigung:

A) Tempo 20/Fahrradstraße:

- Leutragraben/Schillerstraße
- der nordöstliche Teil des Löbdergrabens

B) verkehrsberuhigter Bereich/Shared-Space-Bereich:

- Kollegiengasse und restlicher Nonnenplan
- Weigelstraße und Hinter der Kirche
- Bachstraße

2. Variante: mittel- bzw. langfristige Umwandlung vieler Straßen in Shared-Space-Bereiche

Sollten Beschränkungen in den oben genannten Bereichen nicht möglich sein, könnte der gesamte Bereich mit Ausnahme von Leutragraben/Schillerstraße sowie dem nordöstlichen Teil des Löbdergrabens auch als Shared-Space ausgewiesen werden.

Hinweise:

1. Nur der öffentliche Nah- sowie Lieferverkehr und Hotelgäste sowie Behinderte sollten dann in die für den MIV gesperrten Straßen einfahren dürfen.
2. Des Weiteren sollte 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.
3. Bei Shared-Space handelt es sich in erster Linie um ein Gestaltungsprinzip. Es geht grundsätzlich um eine Abwendung von einer „autogerechten Stadt“ hin zu einem Gleichgewicht aller Verkehre plus einer „Aufenthaltsfunktion“, die auf Straßen bisher grundsätzlich nicht gegeben ist. Straßenräume sollen dabei in partizipativen Prozessen so gestaltet werden, dass alle Funktionen in ein Gleichgewicht gebracht werden und Kraftfahrzeuge eher als Gäste in diesen Räumen unterwegs sind. Shared-Space versucht, die drei Funktionen Verbindung, Erschließung und Aufenthalt in einem möglichst nicht geteilten und ortstypisch gestalteten Raum zu überlagern. Dabei wird möglichst das Mischungsprinzip bei weitgehendem Verzicht auf Lichtsignalanlagen und Verkehrszeichen angewendet. In einem etwas engeren Sinne können Projekte als Shared-Space bezeichnet werden, wenn:
 - auf dörflichen Hauptstraßen, örtlichen Geschäftsstraßen oder Hauptgeschäftsstraßen abschnittsweise – vorzugsweise in Platzbereichen – das Mischungsprinzip angewendet wird

- und das Mischungsprinzip möglichst alle Verkehrsteilsysteme – mindestens aber den Rad- und Fußverkehr auf nicht separierten Flächen – umfasst
- und die Verkehrsteilsysteme Kfz-Verkehr, Rad- und Fußgängerverkehr, ggf. auch öffentlicher Verkehr diese Abschnitte nutzen
- und ruhender Verkehr aus diesen Abschnitten möglichst vollständig verbannt wird,
- und auf Beschilderung weitgehend verzichtet wird.

Quellen:

<https://sessionnet.jena.de/sessionnet/buergerinfo/getfile.php?id=96357&type=do&>

<https://klimatischjena.de/wp-content/uploads/2020/07/Beschlussvorlage-Mobilit%C3%A4t-V25-A1-2-final.pdf>

<https://www.zeit.de/mobilitaet/2016-05/fahrrad-verkehr-groningen-wandel-infrastruktur-investition>

<https://www.zukunft-mobilitaet.net/34091/urbane-mobilitaet/groningen-niederlande-radverkehr-dokumentation/>

<https://www.rug.nl/research/portal/files/14433101/317.pdf>

<https://www.spiegel.de/wirtschaft/deutschland-bus-und-bahn-werden-gemieden-war-s-das-mit-der-verkehrswende-a-00000000-0002-0001-0000-000173654779>

<https://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/wiener-stadtplaner-thomas-madreiter-autos-raus-nahverkehr-und-fussgaenger-rein-a-a16acff1-990d-4d67-bca4-39de94179a00>