

Leitlinien Mobilität in Jena 2030

Einordnung der Szenarien aus wissenschaftlicher Perspektive

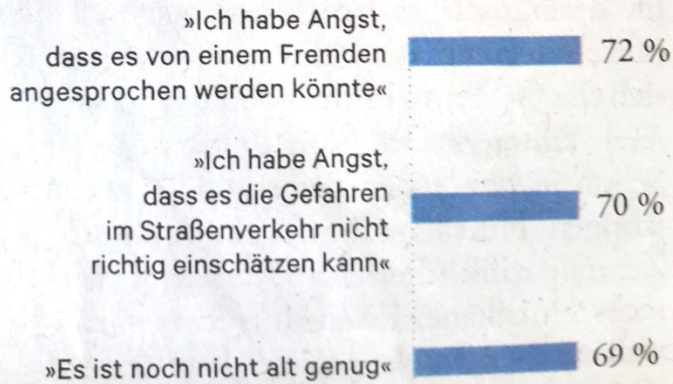
Dr. Mathias Wilde
Goethe-Universität Frankfurt am Main
Institut für Humangeographie
Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung

Leipzig, Kreuzung Bruehl / Nikolaistraße, 1925



Leipzig, Kreuzung Industriestraße / Könneritzstraße, 2014

Die Top-3-
Begründungen lauten:



Grünen Pfeil streichen und neue Einbahnstraßen: Ortsteilrat übergibt Vorschläge für Jenaer Damenviertel

20.07.2015 - 06:25 Uhr

Ortsteilrat übergibt Maßnahmen-Katalog für Verkehrsoptimierung im Damenviertel an Dezernent Denis Peisker .

Jena. Die Bewohner des Damenviertels sind vom Durchgangs- und Schleichverkehr belastet. Die Straßen werden insbesondere im Stoßverkehr zu gefährlichen Wegen, die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer ist eingeschränkt. Vor allem Kinder können die Straßen wegen fehlender Sichtbeziehungen und starkem Verkehr nicht allein überqueren.

Quelle: Ostthüringer Zeitung (20.07.2015)

Quelle: Die Zeit (20.08.2015)

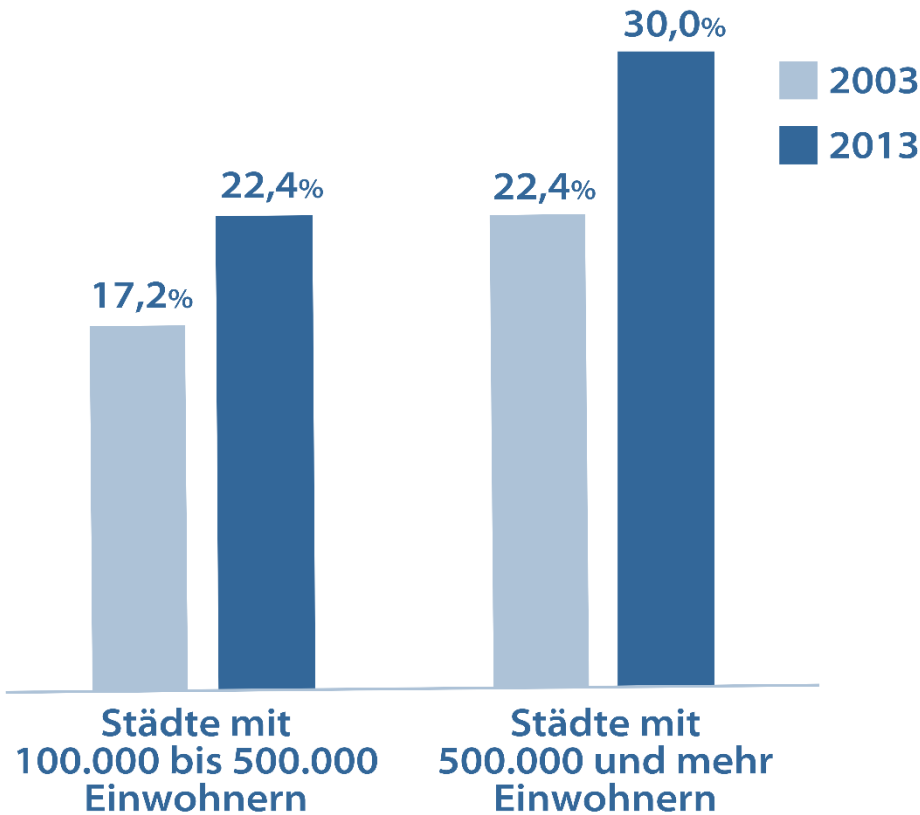
28.05.2015

Umfrage des Deutschen Kinderhilfswerkes zum Weltspieltag: Kinder wollen autofreien Sonntag zum Spielen auf der Straße!

Kinder und Jugendliche in Deutschland wünschen sich einen autofreien Sonntag, an dem sie überall auf der Straße spielen können. Das ist das Ergebnis einer bundesweiten Online-Umfrage des Deutschen

Quelle: Deutsches Kinderhilfswerk (28.05.2015)

... und Trendwende.



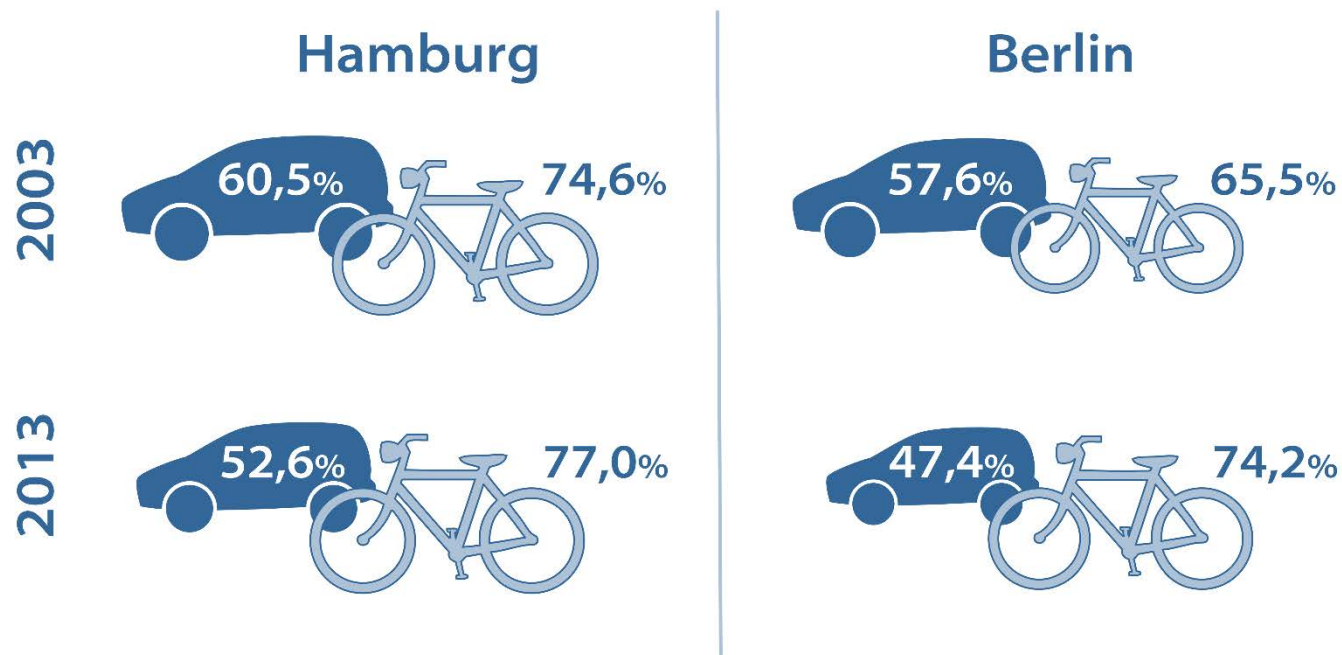
Anteil der Haushalte in großen Städten, die nur über Fahrräder verfügen (Daten: Destatis 2014)



Das Fahrrad avanciert zum Lifestyle-Element urbaner Mobilität

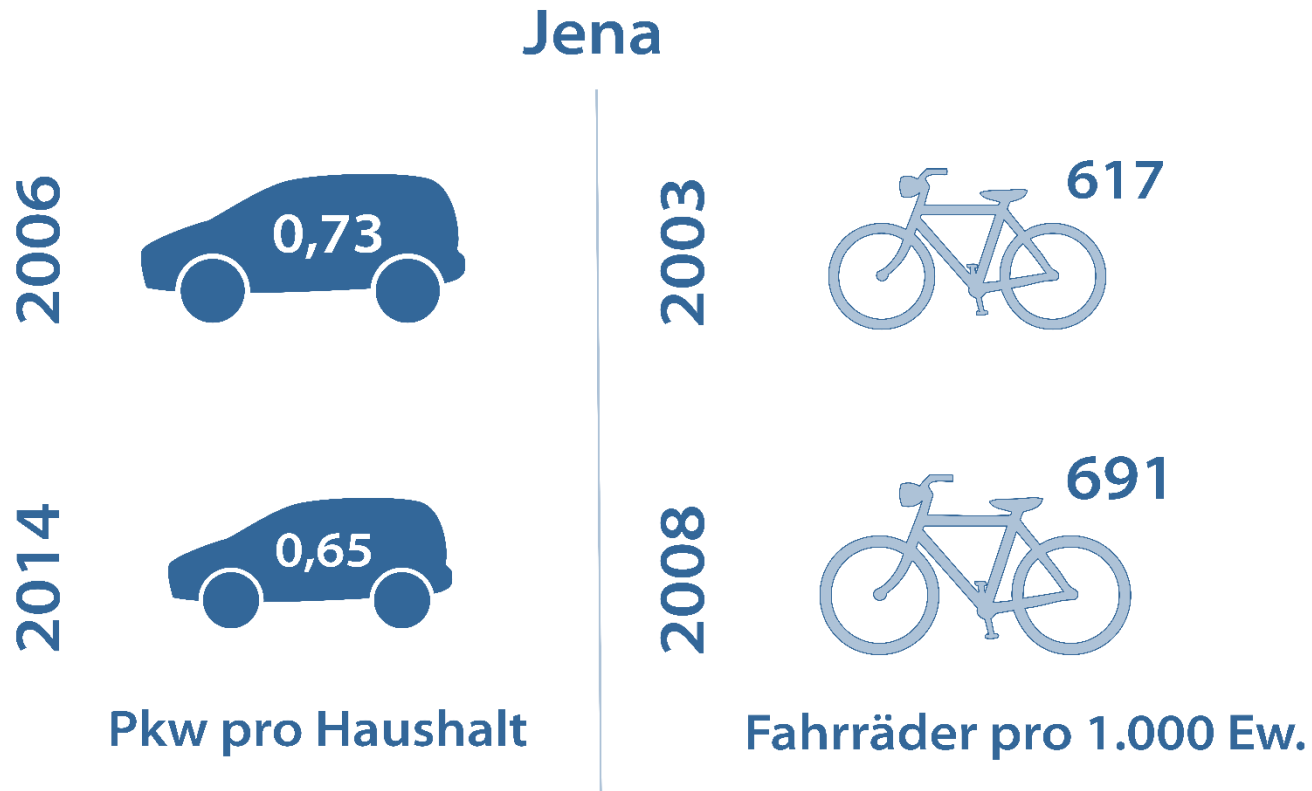
... und Trendwende.

das Auto als Hauptverkehrsmittel verliert an Bedeutung



Ausstattungsgrad mit Fahrzeugen am Beispiel privater Haushalte in Hamburg und Berlin – Veränderung zwischen 2003 und 2013 (Daten: Destatis 2014)

... in Jena?



Beispiel von Ausstattung mit Fahrzeugen in Jena (Daten: Statistik Jena, SrV 2003, SrV 2008)

Wandel der Planungsparadigmen

- Ausgangspunkt der Überlegungen sollte Reduzierung der Umweltwirkungen sowie Verbesserung der Lebensqualität sein,
- deswegen sollte im Mittelpunkt die Vermeidung des weiteren Anstiegs von Verkehr stehen (besser noch die Reduzierung) und nicht die Optimierung des Verkehrsflusses.
- Genauer: Strategien zur ...
 1. Vermeidung,
 2. Verlagerung und
 3. Verbesserung.

Wandel der Planungsparadigmen

Maßnahmen zur Vermeidung von Verkehrsentsstehung oder zur Verlagerung von Verkehr werden von „ExpertInnen“ und Politik kritisch betrachtet, da sie ...

- (1) nur schwer nachweisbar,
- (2) politisch nicht unbedingt gewollt und
- (3) schlecht kommunizierbar scheinen („Vermeidung“).
- (4) Zudem erfordern sie Veränderungen heute, was aus der Sicht politischer Akteure weniger attraktiv ist als auf die Versprechen technologischer Hoffnungen in der fernen Zukunft zu warten.

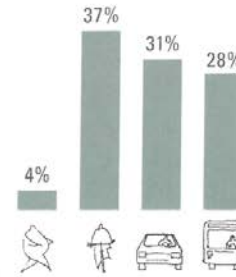
Die Verkehrswende für eine nachhaltige Mobilität braucht einen Kulturwandel, aber mehr noch den politischen Gestaltungswillen.

JAN GEHL

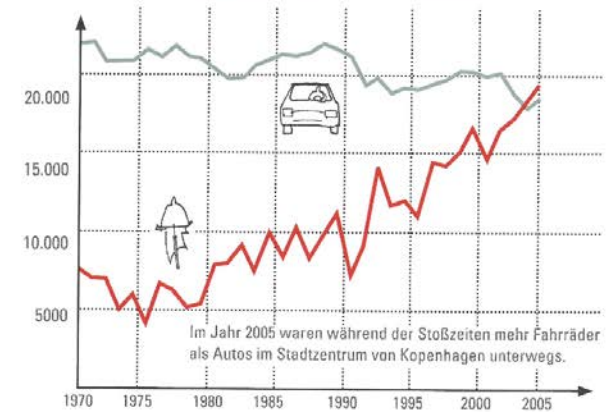
jovis

STÄDTE FÜR MENSCHEN

Auf dem Weg von und zur Arbeit oder Schule in Kopenhagen (2008)



Über viele Jahre hat die Stadt Kopenhagen den Fahrradverkehr durch städtebauliche Änderungen gefördert. Ein großes Netz guter Radwege bildet heute ein sicheres und effektives alternatives Verkehrswegesystem. Bereits 2008 fuhren 37 Prozent der Kopenhagener mit dem Rad zur Arbeit oder zur Schule. Angestrebt sind 50 Prozent.⁶



WECHSELSPIEL ZWISCHEN STADTRAUM UND STADTLIBEN: BEISPIEL NEW YORK



Im Jahr 2009 wurden der Times Square und der Herald Square dauerhaft für den motorisierten Verkehr gesperrt, was dem Stadtleben 7000 zusätzliche Quadratmeter verschaffte und diese Plätze zu ansprechenden Aufenthaltsorten machte. Vom ersten Tag an fanden in diesen neu gestalteten Räumen eine beeindruckende Anzahl und Vielfalt von Aktivitäten statt.¹⁹

Der Times Square vor der Umgestaltung (links) und unmittelbar danach (rechts)



oder Melbourne – bieten den Genuss eines abwechslungs- und facettenreichen Stadtlebens mit guten Bedingungen für Fußgänger und



Leipzig Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum (2015):

»Der motorisierte Individualverkehr ist zur Verbesserung der Lebensbedingungen, im Interesse der Stadtentwicklung und der Gesundheit der Bewohner [...] auf ein stadtverträgliches Maß zu beschränken.« (S. 70)



Mobilität 2030 Tübingen - Nachhaltiger Stadtverkehr Tübingen (2010):

»Ziel dieses Maßnahmenpaketes [Hauptverkehrsstraßen] ist es, das Straßennetz nachhaltig umzugestalten, um damit die Dominanz des motorisierten Verkehrs zu reduzieren.« (S. 66)

Mobilität 2030 Tübingen

Abschlussbericht der Pilotphase im Projekt „Nachhaltiger Stadtverkehr Tübingen“



Verkehrsentwicklungsplan München (2006):

»Für die [...] Gewährleistung einer stadtverträglichen Mobilität in München haben alle Maßnahmen zur Verkehrsverminderung und zur Verkehrsverlagerung auf umweltgerechte Verkehrsmittel höchste Priorität.« (S. 11)

	Förderung Umweltverbund	Interessenausgleich	Laissez-faire
Gedanke	- Priorisierung Nahmobilität (Fuß, Fahrrad) - Vermeidung von Verkehr und Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsmittel	- Beibehaltung VEP 2002, ergänzt um neuere Anforderungen - Problemorientierte Verkehrsplanung	- Konzentration auf Probleme des Kfz.-Verkehrs - MIV hat höchste Priorität
Beurteilung	- entspricht der Diskussion einer am Menschen orientierten Verkehrsplanung am ehesten einleitender Schritt zur Verkehrswende - könnte konsequenter sein (Anreize zur Verhaltensänderung, akzeptanzfördernde Maßnahmen)	- viele Ziele weitgehend aktuell - geben in ihrer Vielfalt keine eindeutige Richtung vor - provoziert wiederkehrende Aushandlungsprozesse um die politische Richtung einzelner verkehrsplanerischer Maßnahmen - blockiert pro-aktive Verkehrsplanung	- autogerechte Stadt - längst überwundenes Planungsparadigma - verdrängt andere Fortbewegungsarten - induziert weiteren Kfz.-Verkehr
Konsequenz	- trifft auf geringe Akzeptanz wenn Einschnitte im MIV - Reduzierung der Umweltfolgen des Kfz.-Verkehrs - Stärkung Nahmobilität - langfristig Erhöhung der Lebensqualität in Jena - Beitrag zur Stärkung interkommunaler Wettbewerbsfähigkeit	- keine eindeutige Handlungsvorgaben – langwierige Entscheidungsfindung - Konzentration auf Symptome von Verkehrsproblemen, Ursachen werden vernachlässigt - dadurch langfristig Stagnation, wenn nicht Verschlechterung der Verkehrssituation möglich	- Verstärkung der Belastungen durch den Kfz. Verkehr - deutliche Reduzierung der Lebensqualität in Jena



Dr. Mathias Wilde

Institut für Humangeographie | Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung
Campus Westend | PEG Gebäude
Theodor-W.-Adorno-Platz 6 | 60629 Frankfurt am Main
Tel.: 069 798 35171
wilde@geo.uni-frankfurt.de | www.humangeographie.de/wilde