

Thesen für die Leitlinien Mobilität in Jena 2030

als Grundlage für den Workshop am 20. April 2015

These 1

Beim städtischen Modalsplit – den Anteilen der verschiedenen Verkehrsarten an den täglichen Wegen – kann sich Jena durchaus mit Städten wie Münster und Freiburg vergleichen und liegt in der Spitzengruppe der von der TU Dresden befragten Städte. Der Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (öffentliche Verkehrsmittel, Fuß- und Radverkehr) liegt in Jena bei rund zwei Dritteln (66 %). Der Anteil des Kfz-Verkehrs sinkt seit Jahren und liegt derzeit bei 34 %. Gleichzeitig werden immer noch rund ein Drittel der kurzen Wege von 1-3 km Länge (32 %) und über die Hälfte der Wege von 3-5 km Länge (56 %) mit dem Auto zurückgelegt.

Fragestellungen hierzu:

Ist eine gezielte Förderung der Entwicklung hin zu einem noch höheren Anteil des Umweltverbundes an den täglichen Wegen für Jena gewünscht und wird anerkannt, dass hierfür in der städtischen Verkehrspolitik Prioritäten zugunsten der Verkehrsarten des Umweltverbundes gesetzt werden müssen? Ist insbesondere ein höherer Anteil des Radverkehrs gewünscht, mit dem mittlere Wegedistanzen von 2-8 km Länge bedient und Kfz-Wege auf diesen Distanzen ersetzt werden könnten?

These 2

Der Fußverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen in Jena beträgt derzeit 39 %. Dies ist der absolute Spitzenwert aller von der TU Dresden erhobenen Städte. Jena zeichnet sich damit in besonderem Maße als eine „Stadt der kurzen Wege“ aus. Auf der anderen Seite gibt es Nutzungskonkurrenzen, die eine Verbesserung der Situation für Zufußgehende derzeit einschränken.

Fragestellung hierzu:

Wird die verkehrspolitische Diskussion und verkehrsplanerische Praxis in Jena diesem Anteil gerecht oder muss hier künftig – auch vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung – noch mehr getan werden für ein sicheres, komfortables und barrierefreies Zufußgehen?

Stichworte z. B.: Nutzbare Gehwegbreiten vs. geduldetem bzw. angeordnetem Parken auf Gehwegen? Ebenerdige, barrierefreie Übergänge, ggf. mit Fußgängerampel über Straßen vs. Über-/Unterführungen für Zufußgehende, Rollatoren-/Rollstuhlfahrer etc.?

These 3

Die Verkehrswissenschaft prognostiziert, dass sich die Menschen insbesondere in größeren Städten zukünftig „multimodal“ verhalten werden und ihre Verkehrsmittelwahl stärker an die situativen Bedürfnisse (z.B. Witterung, Wegelänge, Wegekosten, Flexibilität) und an das zunehmend wichtiger werdende Ziel individueller Gesundheit und Fitness anpassen. Mehrheitlich gilt dann in Bezug auf Kfz „Nutzen statt Besitzen“. Stichworte sind Carsharing, Nachbarschafts-Autoteilen, Mobilstation, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr.

Fragestellung hierzu:

Soll diese Entwicklung auch in Jena gezielt unterstützt und gefördert werden?

These 4

Deutschlandweit ist ein Trend „zurück in die (Innen)Städte“ festzustellen. Da hier das private Kfz oder Zweitfahrzeug einerseits nicht mehr so dringend benötigt wird und der ruhende Kfz-Verkehr andererseits das Stadtbild stört, sollen parkende Kfz vor allem in der Innenstadt vorwiegend in kostenpflichtigen Parkhäusern, Tiefgaragen oder auf privaten Parkflächen untergebracht werden.

Fragestellung hierzu:

Wie sollen wir hier künftig mit dieser Thematik umgehen, wissend dass freie Flächen in der Stadt wertvoll, teuer und nur zu einem einzigen Zweck zu nutzen sind?

These 5

„Navis“ und Smartphones übernehmen mehr und mehr die Aufgabe von Parkleitsystemen. Mobile Endgeräte und fahrzeugseitige Navigationssysteme können relativ problemlos mit Echtzeitdaten versorgt werden. Das betreffende Marktsegment entwickelt sich zudem rasant weiter.

Fragestellungen hierzu:

Besteht in Jena ein Problem mit Parksuchverkehr? Wenn ja, wie kann und soll dieses gelöst werden?

These 6

Deutlich über 90 % der Bahnkunden in Jena sind im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) unterwegs. Für diese Kunden verbessern sich die Verbindungen sowohl auf der Saalebahn (Ersatz IC/ICE durch RE) als auch auf der Mitteldeutschlandschiene (neue Angebote nach durchgehender Zweigleisigkeit) ab 2016 deutlich. In Jena könnte eine verstärkte Nutzung des SPNV durch eigene Instrumente wie z. B. Parkraumbewirtschaftung wirksam unterstützt werden.

Fragestellungen hierzu:

Wird die Verbesserung im Schienenverkehr als eine Chance gesehen, gemeinsam mit den Umlandgemeinden über ein dezentrales Park+Ride (an den Bahnhöfen der Umlandgemeinden) Pendler/innen zunehmend als Fahrgäste des SPNV-System zu gewinnen und damit den Kfz-Verkehr und die Parkraumnachfrage in Jena weiter zu reduzieren? Und soll die Stadt Jena eine solche Entwicklung durch eigene Maßnahmen wie Parkraumbewirtschaftung oder Förderung von Mobilitätsangeboten an den Bahnhöfen (z. B. Mietfahrräder, Fahrrad-/Mobilstationen) gezielt unterstützen?

These 7

Ein geringes Geschwindigkeitsniveau im städtischen Kfz-Verkehr trägt dazu bei, diesen leiser, schadstoffärmer und sicherer abzuwickeln. Geschwindigkeiten über 40-50 km/h führen zudem zur Abnahme der Kapazität (Leistungsfähigkeit) des städtischen Straßennetzes im Kfz-Verkehr.

Fragestellungen hierzu:

Wird die verkehrspolitische Diskussion in Jena diesem Umstand gerecht? Wäre es nicht vielmehr sinnvoll, diese Fakten und Zusammenhänge im Hinblick auf ein „Stadttempo-Konzept“ für das innerstädtische Straßennetz zusammenzutragen und zu nutzen?

Stichworte z. B.: Tempolimit auf der Stadtrodaer Straße, Tempolimits nachts (Lärmschutz)

These 8

Obgleich die Stadt Jena seit 2009 die Investitionen in das Radverkehrsnetz gesteigert hat, stagniert nach den Erhebungen der TU Dresden der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen. Eine ganze Reihe von Radverkehrsinvestitionen der letzten Jahre richteten sich auf den Freizeitradverkehr (z. B. im Nordraum Kunitz, im Südraum Maua, A4 und Göschwitz), der wesentliche Bedarf liegt allerdings im Alltagsradverkehr (z. B. von Schüler/innen und Studierenden).

Fragestellungen hierzu:

Soll der Alltagsradverkehr stärker in den Fokus der Radverkehrsförderung genommen werden? Sollte hierfür auch die Flächenverteilung der Verkehrsarten im Straßenraum (z.B. ruhender / fließender Kfz-Verkehr vs. Radverkehrsanlagen) zur Diskussion gestellt werden?

Stichworte z. B.: Radverkehrsanlagen vs. Parkstreifen oder Radaufstellbereiche an Knotenpunkten

These 9

Moderne Leitlinien der Verkehrsentwicklung beschäftigen sich in der Regel auch intensiv mit der Planung und Organisation des Wirtschaftsverkehrs. In der Regel haben die Kommunen allerdings (mit Ausnahme der Standortplanung) wenig Einfluss auf dieses Segment (z. B. auf eine Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene oder auf das innerbetriebliche Mobilitätsmanagement für Dienstfahrten/-reisen) oder müssen z. B. Citylogistikkonzepte intensiv mit öffentlichen Mittel fördern. Für Lkw-Routenkonzepte fehlen in Jena leistungsfähige Alternativen zu den vorhandenen teilweise sensiblen Hauptverkehrsstraßen.

Fragestellungen hierzu:

Wird dies bezogen auf Jena auch so gesehen? Sollten sich verkehrspolitische Leitlinien im Wirtschaftsverkehr auf die von der Stadt beeinflussbare Faktoren beschränken oder auch wünschenswerte Maßnahmen benennen, die letztlich nur von Wirtschaftsunternehmen selbst umzusetzen sind?