

Sehr geehrter Herr Wedekind, sehr geehrt Herr Lötzsch,

zunächst einmal danke ich Ihnen herzlich, dass ich Ihnen meine Vorstellungen der Verkehrspolitik für Jena vorstellen darf. Gerne können Sie sich bei mir mit Nachfragen melden.

Herzliche Grüße
Benjamin Koppe

Bevor ich Ihre sehr konkreten Fragen beantworte, würde ich gerne ein paar grundsätzliche Gedanken anbringen:

Es gibt für mich keinen Zweifel, dass wir angesichts einer wachsenden Stadt die Kapazität unserer Verkehrsinfrastruktur – also Straßen, Geh- und Radwege aber auch Schienenwege – deutlich erhöhen müssen. Menschen in unterschiedlichen Lebenssituationen haben unterschiedliche Anforderungen an Mobilität. Ich trete daher für ein balanciertes Verkehrskonzept ein. Ich meine damit, dass bei allen Planungen im Vordergrund stehen muss, den Mobilitätsbedarf der Bevölkerung und der Wirtschaft unideologisch und ganzheitlich zu betrachten. Mein Ziel ist es daher, sowohl in Straßen und Parkmöglichkeiten als auch in sichere Fahrradwege und in den ÖPNV deutlich zu investieren. Es ergibt aus meiner Sicht gar keinen Sinn und ich werde es auch nicht zulassen, dass die Interessen der Autofahrer, Fußgänger und Radfahrer gegeneinander ausgespielt werden.

1. Welche Maßnahmen im Verkehrsbereich der Stadt würden Sie vorrangig in die Wege leiten? (max. 5 Punkte)

- Neuralgische Staupunkte beseitigen: Anger-Knoten zu einer leistungsfähigen Kreuzung ausbauen, Osttangente auf vier Spuren erweitern, Wiesenstraße Richtung Nord verlängern.
- Parkplätze: bevor durch die Großbauprojekte Parkplätze verschwinden, müssen tatsächlich erst Alternativen geschaffen werden, weil die Stadt sonst im Chaos versinkt. Ein dynamisches Parkleitsystem für die Gesamtstadt installieren, um den unnötigen Parksuchverkehr zu reduzieren.
- Verkehrsberuhigte Innenstadt ermöglichen: ein „Stadtring“ sowohl für Autofahrer als auch für Fahrradfahrer schaffen.
- ÖPNV: Straßenbahn in Richtung Himmelreich ausbauen.

2. Die Jenaer Einwohner nehmen im bundesdeutschen Vergleich seit vielen Jahren recht ressourcenschonend am Verkehr teil, unter sehr starker Nutzung der eigenen Beine. (Zirka-Anteile der Verkehrsteilnahme im Jahresdurchschnitt: 40% als Fußgänger, 35% im Privat-Kfz, 15% im Öffentlichen Verkehr, 10% als Radfahrer.) Streben Sie eine Änderung dieser Anteile an? Wenn ja, in welche Richtung?

Für mich steht die Kapazitätsverbesserung der Gesamtmobilität bei möglichst geringen Kosten und guter Umweltbilanz im Vordergrund. Durchgängige, ebene, kreuzungsfreie,

regelmäßig gekehrte und im Winter geräumte Fahrradwege werden sicherlich die Kapazität des Verkehrs in Jena verbessern, indem mehr Menschen, die in der Kernstadt wohnen, auf das Fahrrad umsteigen. Die Kosten dürften im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln moderat ausfallen.

Aus den Blick geraten oftmals die Fußgänger. Sie sind aber die gefährdetsten Verkehrsteilnehmer und haben daher besondere Anstrengungen verdient. So können beispielsweise „Count-down-Ampeln“ Straßenüberquerungen sicherer machen, in dem sie Fußgänger die Wartezeit anzeigen. Für den Johannisplatz wäre so etwas sinnvoll.

3. Seit 2015 gibt es einen Radverkehrsbeirat der Stadt Jena (Nachfolger der bereits 1995 gegründeten AG Radverkehr). Welche Stellung sollte dieser zukünftig haben und welche Arbeitsschwerpunkte sich setzen?

Wenn wir die Mobilität innerhalb Jenas verbessern wollen, müssen wir es auch schaffen, mehr Menschen vom Fahrradfahren zu überzeugen. Den Radverkehrsbeirat halte ich dabei für unersetzlich, weil wir die Sicht der Fahrradfahrer brauchen, um die Infrastruktur zu verbessern und bestehende Hürden für Fahrradfahrer abzubauen. Vom Radverkehrsbeirat wünsche ich mir zwei Arbeitsschwerpunkte: Erstens einen regelmäßig aktualisierten Katalog mit Verbesserungsvorschlägen samt einer Bewertung von Kosten und Nutzen sowie zweitens eine vertrauensvolle Zusammenarbeit mit dem KFZ-Beirat und auch dem Nahverkehrsbeirat, um bei gegebenem Budget das Beste an Mobilitätsverbesserung für Jena herauszuholen.

4. Was bewerten Sie am Fahrradverkehr in Jena besonders positiv und negativ? Was schlagen Sie vor, um die negativen Umstände zu ändern?

Radfahren in Jena ist heute bereits attraktiv auf mittleren Distanzen in der Stadt, also bei Entfernungen von 500 m bis ca. 5 km. Hier ist das Rad schneller, bequemer, flexibler, günstiger, gesünder und umweltfreundlicher als alle anderen Verkehrsmittel. Neben schlechtem Wetter, an dem wir nichts ändern können, nehme ich allerdings sehr viele kleine Hürden für Radfahrer wahr, die die Attraktivität schmälern. Dazu gehören z.B. Radwege, die mitten in einer Bushaltestelle enden, Kopfsteinpflasterstrecken, an einigen Kreuzungen, keine Möglichkeit an Autoschlagan vorbeizufahren, keine Möglichkeit an großen Straßen beidseits Rad zu fahren, lange Ampelphasen, Verunreinigungen und Glasbruch auf den Radwegen, fehlende Fahrradstände im Stadtgebiet usw. Ich glaube, dass wir bei dieser Art von Problemen schon mit relativ wenig Mitteleinsatz eine gute Verbesserung hinbekommen.

5. Wie bewerten Sie die planerische Notwendigkeit und gegenwärtige praktische Handhabung, eine Durchfahrt für Radfahrer durch die Innenstadt (innerhalb des Grabenringes) zu gewährleisten?

Viele innerstädtische Radfahrer müssen die Innenstadt queren, um von einem Stadtteil zum anderen zu kommen. Der kürzeste und schnellste Weg führt dabei meistens durch die Fußgängerzonen. Insbesondere die ältere Fußgänger-Generation berichtet mir aber immer wieder von Beinahe-Kollisionen mit Radfahrern in den Fußgängerzonen. Ich glaube, dass

kein Radfahrer hier wirklich gerne fährt, selbst wenn dieses erlaubt ist. Wenn wir ebene, gut markierte, ausgeschilderte (Umgehungs-)Radwege hätten, würden diese sicherlich gut angenommen und der Sicherheit und Schnelligkeit wäre Rechnung getragen. Mit ein paar Pinselstrichen auf dem Asphalt lässt sich dieses Problem sicherlich nicht lösen – oft wäre dies aber schon ein Anfang. Daher plädiere ich neben einigen kleineren „Sofortmaßnahmen“ für einen langfristigen Stufenplan, der z.B. im Rahmen der anstehenden Großbauprojekte schrittweise umgesetzt wird.

6. Für welches Radverkehrs-Projekt in Jena möchten Sie sich besonders engagieren?

Ich glaube, dass ein unter Frage 5 erläutertes innerstädtisches (Umgehungs-)Radwegenetz einen besonders hohen Nutzen bei moderaten Kosten hätte. Daher möchte ich mich für einen langfristigen Stufenplan einsetzen.