

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

Ich habe eine klar umrissene Vorstellung davon, wie die Mobilität in unserer Stadt insgesamt künftig organisiert sein könnte. Das betrifft alle Verkehrsarten:

Kfz-Verkehr

Ich will das Straßennetz stärken. Das Grundskelett wäre die Summe dieser Trassen:

- Nord-Süd (Stadtraße, Eisenbahndamm, Wiesenstraße),
- Ost-West (Gesamtlauf von Ortseingang zu Ortseingang, v.a. an der Innenstadt vorbei),
- Stadtring (mit Ost- und Westumfahrung der Innenstadt),
- Verbindung Schnellstraße-Burgau-Beutenberg.

Diese Trassen müssen so leistungsfähig ausgebaut sein, dass sie auch den Berufsverkehr staufrei bewältigen. Schaffen sie das, dann wird dadurch auch das gesamte Nebennetz entlastet.

Radverkehr

Auch hier geht es um möglichst störungsfrei durchgängige Trassen in die Kernstadt bzw. durch sie hindurch. Ziel sollte auch hier ein klar definiertes Haupttrassennetz sein (Bsp. Ost-West-Durchwegung der Innenstadt über die Johannisstraße oder über die Kollegiengasse?), für das man dann überlegen kann, wie sich die Konfliktpunkte zu den Hauptnetzen der anderen Verkehrsarten (meist Kfz-, aber auch Fußgänger-Verkehr) bestmöglich entschärfen lassen.

ÖPNV

Der ÖPNV muss beides leisten: Er muss das Massengeschäft verlässlich, effizient und möglichst umweltschonend abwickeln; hier will ich mittel- bis langfristig die Straßenbahn nicht nur in Zwätzen und Richtung Wogau verlängern, sondern auch eine Linie zum Beutenberg legen. Der ÖPNV muss aber auch die Grundversorgung sicherstellen; das heißt v.a. eine gute Taktung in die Ortsteile, die mir als strategisches Ziel wichtiger ist als eine Kostenfreiheit des ÖPNV.

Fußgänger

Unter der Bedingung eines Stadtrings und ausreichend Tiefgaragen kann die Innenstadt oberirdisch weitgehend autofrei werden und dennoch für den Kfz-Verkehr erreichbar bleiben. Wenn man die Angebote von Nahversorgung, Kultur und Sport nicht allein in der Kernstadt bündelt, sondern z.B. auch in Stadtkernen wie Winzerla und v.a. Lobeda, dann ist für den Fußgänger im Modal Split noch ein wenig Luft nach oben. Eine ganze Reihe von Fußgängerampeln sind nicht nur für den Kfz-Verkehr ein Ärgernis, sondern auch für die Fußgänger selbst. Wo immer aufgrund der Verkehrsbelegungen zulässig, sollten sie durch andere Querungshilfen ersetzt werden, z.B. Zebrastreifen.

Bahn

Der zugesagte IC-Knoten sollte in Göschwitz realisiert werden. In Verbindung mit einer großen P&R-Anlage ist dort die optimale Verknüpfung mit allen anderen Verkehrsarten gegeben. Außerdem sollte mit Blick auf die Verknüpfung mit dem Landkreis auf den Gleisen der Deutschen Bahn ein städtischer Nahverkehr angeboten werden, der schnelles Berufspendeln auf Entfernungen ermöglicht, auf denen die Straßenbahn ineffizient würde.

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?

Die Stadt Jena bewegt sich mit ihrem Modal Split bundesweit jetzt schon doppelt auf Rekordniveau: Kaum irgendwo ist der Fußgängeranteil höher. Niedriger als bei uns ist der Kfz-Anteil nur in Städten mit deutlich höherer Bevölkerungsdichte. Wenn sich über eine Stärkung von ÖPNV und Radverkehr (Pull-Maßnahmen) eine weitere Verschiebung hin zum Umweltverbund erreichen lässt, würde mich das freuen. Ich glaube aber, dass signifikante Verschiebungen im aktuellen Modal Split der Stadt Jena nur mit äußerst restriktiver Planung gegen den Kfz-Verkehr (Push-Maßnahmen) zu erreichen wären. Das will ich nicht. Denn das würde zu einem erheblichen Einbruch nicht nur in der Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems Verkehr führen, sondern auch in der Akzeptanz der Bevölkerung. Bei beidem bewegen wir uns jetzt schon im Grenzbereich. Wir müssen akzeptieren: Bedarf an Individualverkehr, und zwar auch in seiner motorisierten Variante, wird es – erst recht in einer stark wachsenden Stadt mit zugleich älter werdender Bevölkerung – immer geben. Wir sollten versuchen, diesen Verkehr möglichst zu verflüssigen und wo sinnvoll möglich auf umweltschonende Antriebe umzustellen (z.B. Elektrobusse beim Jenaer Nahverkehr).

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?

Die Arbeit der AG Radverkehr, der ich auch selbst einmal für einige Jahre angehörte, ist so gut und erfolgreich, dass sie für mich das Vorbild bei der Gründung des Kfz-Beirats war. Umgekehrt hat sich die AG dann an ihrem Kfz-Äquivalent orientiert und sich auch formal zum Beirat aufwerten lassen. Eine Zusammenlegung zu einem für alle Verkehrsarten zugleich zuständigen Mobilitätsbeirat wäre nicht gut. Die jetzige Verfahrensweise ist richtig: erst die fachliche und zugleich interessengeleitete Herausarbeitung der Positionen der jeweiligen Verkehrsart (in den Beiräten für Fahrrad- bzw. Kfz-Verkehr), und dann im zweiten Schritt Ausgleich der verschiedenen Interessen im politischen Raum (Stadtentwicklungsausschuss). Zu den Arbeitsschwerpunkten des Fahrrad-Beirats hätte ich nur eine Empfehlung: Neben der höchst erfolgreichen Abarbeitung der Mängelliste wäre es sicherlich sinnvoll, stärker auch (netz)strategische Fragen in den Fokus zu nehmen, siehe Frage 1.

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

Gut finde ich die Öffnung von Einbahnstraßen in der Gegenrichtung für den Radverkehr, wo es die Breite der Straße hergibt. Ohne großen Aufwand und mit akzeptablen Folgen für den Kfz-Verkehr war so eine erhebliche Ausweitung des für den Radverkehr verfügbaren Nebennetzes möglich.

Nicht gut finde ich die jüngst in Mode gekommenen Schutzstreifen auf der Fahrbahn, auch wenn diese derzeit als Stand der Technik gelten. Gerade im Hauptnetz (Bsp. Magdelstieg, Winzerlaer Str., östlicher Löbdergraben, künftig: Brücke zwischen Lobeda Ost / West) würde ich genau umgekehrt auf eine stärkere Trennung der Verkehrsarten setzen.

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

Siehe Frage 1. Schwerpunkt ist möglichst störungsfrei durchgängige Trassen in die Kernstadt bzw. durch sie hindurch zu schaffen.