

## Radverkehr in Jena

Wenn Sie, zum/zur Oberbürgermeister/in Jenas gewählt würden

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

- die Osttangente, um Verkehr aus der Innenstadt zu bringen und auf dem Löbdergraben Platz für Radverkehr und die fußläufige Anbindung des neuen Inselplatz-Campus zu machen
- die Erhaltung der Anbindung an den Fernverkehr und die Untersuchung zum Hauptbahnhof
- die Umgestaltung des Nollendorfer Platzes, der als Kreuzung einfach nicht funktioniert
- die Entscheidungshoheit des Stadtrates über die Ticketpreise im Nahverkehr wieder einführen, um politischen Einfluss zu ermöglichen.
- intelligente Echtzeit-Verkehrssteuerung, um den Verkehrsfluss zu optimieren,

### 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?

Der Modal Split ist eine ungeeignete Größe, um das tatsächliche Verkehrsverhalten abzubilden. Würde man z. B. die Hundehaltung fördern, sodass jeder Jenaer mindestens einmal am Tag mit dem Hund bis zum nächsten Baum laufen muss, verschöbe das den Modal Split deutlich in Richtung Fußverkehr ohne irgendeine Änderung am Verkehrsverhalten. Der durchschnittliche Jenaer legt am Tag gerade einmal 1,3 km zu Fuß zurück. 1,1 km fährt er mit dem Fahrrad, 5,1 km mit öffentlichen Verkehrsmitteln und 11,5 km mit dem Auto.

Dafür gibt es überwiegend vernünftige Gründe, in der Regel Zeit und Kosten, die für einen Weg benötigt werden. Wenn man mit dem Bus für die 8 km vom Beutenberg nach Wogau mehr als 60 Minuten braucht und deshalb auch noch zwei Tickets kaufen muss, dann muss die Streckenplanung verbessert werden.

25.000 Einpendler kann man nicht zum Umstieg auf Bus und Bahn motivieren, wenn man Park & Ride trotz Stadtratsbeschluss noch nicht einmal ausprobiert.

Im Bereich der Kernstadt ist das Fahrrad die einzig sinnvolle Alternative zum Auto, weil es schneller als Fußgänger und der ÖPNV ist, wenn man es denn lässt. Durch E-Bikes wird das Radfahren trotz steiler Anstiege für mehr Menschen interessant. Aber dafür braucht es sinnvolle und sichere Wege, auf denen man den täglichen Stau umgehen kann. Das motiviert weit mehr zum Umstieg aufs Rad als einmal im Jahr „Stadtradeln“, womit man sowieso nur die überzeugten Radfahrer erreicht.

### **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?**

Der Beirat ist Berater des Stadtrates für alle Themen des Radverkehrs und kann eigene Anträge einbringen. Eine Satzung hat er sich bei der Gründung selbst gegeben – es gibt keinen Grund, daran von außen zu rütteln. Der Beirat findet seine Schwerpunkte zuverlässig selbst. Die weniger formalisierte AG Radverkehr war mir eigentlich sympathischer, weil sie für Beteiligung von Bürgern offen war.

Dass der Beirat direkt Anträge an den Stadtentwicklungsausschuss stellt, statt den Umweg über Stadträte zu nehmen, finde ich richtig.

Nach dem diesjährigen Bericht des Beirates fehlt es an Unterstützung bei Arbeitsmaterialien wie Gesetz- und Normtexten. Das sollte unbürokratisch geregelt werden. Was nötig ist, muss durch die Stadt bereitgestellt werden.

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

An einigen Stellen hat sich in den letzten Jahren etwas verbessert, etwa mit dem Angebotsstreifen auf dem Magdelstieg. Auch die Radwege durch die Saaleaue sind gute Angebote. Der Beschluss, zusammen mit dem Zeiss-Neubau das „Gleis 3“ als Radweg auszubauen, war gut und richtig.

Eine Zumutung ist die Durchquerung der Innenstadt. Dass ehemalige Radwege in Fußwege umgewandelt wurden, die auch von Radfahrern genutzt werden dürfen, ist ein Schritt in die falsche Richtung. Bei den Baumaßnahmen am Inselplatz müssen in allen Richtungen echte Radwege geschaffen werden. Angebotsstreifen kosten wenig, schützen aber nicht vor breiteren Fahrzeugen wie Bussen und Lkw. Die Verbindung nach Ost ist durch Straßenbahnschienen und Bordsteinkanten geradezu gemeingefährlich und führt immer wieder zu Stürzen mit schweren Verletzungen.

Bei der Neuplanung der Eichplatz-Bebauung habe ich dafür gesorgt, dass die Bedürfnisse des Radverkehrs nicht vergessen wurden. Daran müssen Architekten und Stadtplaner auch zukünftig immer wieder erinnert werden.

An vielen hoch frequentierten Stellen der Stadt fehlt es an Abstellanlagen für Fahrräder, besonders auf dem Ernst-Abbe-Platz und am Teichgraben. Diese Fehler müssen behoben werden und dürfen sich am neuen Inselplatz Campus nicht wiederholen. Sondernutzungsgebühren für das Aufstellen von Radständen sind falsch, solange die Stadt selbst keine ausreichenden Angebote macht (was sie freilich sollte).

Radwege sind in Jena noch viel zu sehr Stückwerk, das unvermittelt endet. Sie müssen sinnvoll verbunden und besser ausgeschildert werden.

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

Hoch. Aber vielleicht sollte sie nicht innerhalb, sondern auf dem Grabenring organisiert werden. Der Löbdergraben kann durch die Osttangente entlastet werden und hätte damit Platz für eine gute Radtrasse. Derzeit ist die Verbindung ein einziges Kuddelmuddel, weil Fußgänger Vorfahrt

haben und selbst auf normalen Straßen keine Rücksicht auf andere Verkehrsteilnehmer nehmen. Der Radverkehr wird auf spaziergängertypische 3 bis 4 km/h heruntergebremst und büßt damit seinen Vorteil gegenüber ÖPNV und motorisiertem Individualverkehr ein. Störungsfreie Radverkehrstrassen durch die Innenstadt sind durch meinen Änderungsantrag in die Mobilitätsleitlinien der Stadt gekommen. Ursprünglich sollte nur die Priorisierung der Fußgänger festgeschrieben und damit der jetzige unbefriedigende Zustand zementiert werden.

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

Die Durchwegung der Innenstadt einschließlich Inselplatz halte ich für besonders wichtig. Danach kommen die leidige Frage des Winterdienstes auf Radwegen und die bessere Gestaltung des Goldbergtunnels am Eingang zu Lobeda. Gleis 3 ist durch den Zeiss-Bau ohnehin in der Planung.

Heidrun Jänchen