

Rede zur Beantwortung der Großen Anfrage zur Verkehrsregelung am Inselplatz

Heidrun Jänchen



Das Bauvorhaben am Inselplatz ist zweifellos das derzeit wichtigste in Jena – zum einen weil es unmittelbar an die historische Innenstadt angrenzt, zum anderen weil die Universität der heimliche Wachstumsmotor der Stadt ist (etliche Unternehmen der Stadt profitieren direkt von der Arbeit der Fakultät für Mathematik und Informatik), zum dritten, weil das Baugebiet im Kreuzungsbereich der wichtigsten Verkehrsachsen der Stadt liegt.

Da informelle Fragen trotz Zusage nicht beantwortet wurden, haben wir zum Mittel der Großen Anfrage gegriffen.

Ich muss gestehen, ich war zunächst sprachlos, als diese Anfrage – im Gegensatz zu denen der Grünen und der SPD-Fraktion und im Widerspruch zur Geschäftsordnung des Stadtrates – nicht nach 2 Monaten beantwortet wurde. Eine Erklärung oder gar Entschuldigung seitens des verantwortlichen Dezernenten gibt es bis heute nicht.

Ich hatte gutwillig vermutet, dass eine besonders sorgfältige Bearbeitung die Verzögerung verursachte. Das Ergebnis belehrte mich eines Schlechteren. Ganze 12 Seiten umfasst die Antwort, wobei allein 39 % auf die darin enthaltenen Fragen entfallen. Dabei wurde der äußerst geringe Inhalt bereits nach Kräften breitgewalzt. Der Umgang mit der Anfrage wäre allenfalls noch steigerbar, indem man als Antwort schreibt: Das Recht auf eine Große Anfrage umfasst nicht das Recht auf eine sinnvolle und verwertbare Antwort. Ich bezweifle sogar, dass es überhaupt eine ordnungsgemäße Beantwortung der Anfrage gibt, denn das vorliegende Papier ist es nicht.

Ein drittes Mal war ich sprachlos, als die Stellungnahme des Fachdienstes Verkehrsorganisation einging, die der vorliegenden Antwort grundsätzlich widerspricht. Wobei man sich von der Verkehrsorganisation immerhin noch ernst genommen fühlt. Aber es zeigt, dass dieser Fachdienst gar nicht einbezogen wurde, obwohl er betroffen ist, und dass man in unmittelbar aneinander angrenzenden Fachgebieten der Stadtverwaltung offenbar nicht zusammen arbeitet.

Im Wesentlichen wird nur auf vorhandene Konzepte verwiesen, etwa auf das Mobilitätskonzept Jena-Zentrum und Jena-West 2017. Dass wir diese Anfrage gestellt haben, liegt aber vor allem daran, dass es in unseren Augen keine ausreichenden Antworten zum Inselplatz gibt, die die konkreten Bauvorhaben berücksichtigen, und sich auf Gemeinplätze und vage Prognosen beruft.

Noch kühner ist der Verweis auf das Parkraumkonzept 2010, dessen Datengrundlage bereits 10 Jahre alt ist. Die Einwohnerzahl hat seither um knapp 7.000 zugenommen, aber diese 7.000 sind nach Ansicht der Verkehrsplaner offenbar ausschließlich zu Fuß unterwegs. Allerdings hat auch die Zahl der Kraftfahrzeuge um 4.680 zugenommen. Die Zahl der Einpendler ist um 5.200 gestiegen. Das Mobilitätskonzept stellt sogar eindeutig fest, das Verkehrsaufkommen folge der demographischen Entwicklung – und ignoriert diese. Und ist es nicht egal, ob das Umland Einwohner verliert, solange immer mehr davon zur Arbeit nach Jena kommen? Findet das einen Niederschlag in der Betrachtung? Nein.

Witzigerweise steht im Parkraumkonzept von 2010 hinsichtlich des Parkplatzbedarfes durch die Neubauvorhaben in der Innenstadt: „Die künftige Entwicklung ... kann zum gegenwärtigen Stand der Neubauvorhaben noch nicht fundiert abgeschätzt werden“. Das stimmt zweifellos, denn der Parkierungsbedarf durch das Doppelbauvorhaben Steinweg/Frauengasse

war damals nicht absehbar und wird nirgends abgebildet. Dort werden in erheblicher Höhe Arbeitsplätze geschaffen, und der derzeitige Arbeitsort wird nach dem Umzug nicht leerstehen. Gleichzeitig zielt das acht Jahre alte Konzept gerade auf eine Verdrängung der Berufspendler von den Parkplätzen der Innenstadt zugunsten der Kurzzeitparker. 2018 beruft man sich also auf die Ahnungslosigkeit von 2010 und behauptet allen Ernstes, dass sei eine sinnvolle Reaktion auf die aktuellen Herausforderungen.

Auf die Frage „Welche Verkehrsfrequenzen wurden im Tageszeitverlauf auf diesen Straßen ermittelt?“ erfahren wir immerhin, dass die Stadt über umfangreiche Möglichkeiten zur automatischen Zählung des Verkehrs verfügt, aber die einzigen angegebenen Zahlen in der Antwort sind – Jahreszahlen. Das ist unglaublich.

Ebenso zahlenfrei wird beim Parkflächenbedarf von Universität und den beiden Neubauten der GW Real argumentiert, obwohl die Größenordnung der Unterdeckung bereits absehbar ist und in einem Fall bereits die Ablösung einer erheblichen Stellplatzzahl beschlossen wurde. Die vorgetäuschte Unkenntnis verschleiert also nur eine bereits bekannte Deckungslücke, mit der man sich nicht beschäftigen möchte.

In der Beantwortung der Frage zur Akzeptanz eines Parkhauses in der Seidelstraße bei Besuchern der Innenstadt wird die Studie zur Machbarkeit mit keinem Wort erwähnt – die vor drei Wochen im SEA behandelt wurde und mehr oder minder zu dem Schluss kommt, dass ein Parkhaus an dieser Stelle schlecht funktioniert, weit überwiegend von Pendlern genutzt würde und ohne entsprechende finanzielle Beteiligung der den Parkplatzbedarf generierenden Investoren für die Stadt in hohem Maße unwirtschaftlich wäre. Diese Ergebnisse lagen bereits vor der Einreichung unserer Großen Anfrage vor, hätten also problemlos einbezogen werden können.

Kaum aussagefähig sind die Aussagen zum Radverkehr. Wenn man aus ideologischen Gründen die Behinderung des Autoverkehrs für geboten hält, sollte man doch wenigstens einen Plan für den Radverkehr haben? Fehlanzeige. Obwohl bereits heute die Abstellanlagen im Zentrum nicht ausreichen, sind keine neuen geplant – und am Inselplatz wird auf die Thüringer Bauordnung verwiesen. Nachrechnen darf man das als Stadtrat selbst. Fußgänger und Radfahrer sollen wieder einmal als mehr oder weniger das Gleiche behandelt werden und sich den gleichen Straßenraum teilen, obwohl dieser Ansatz bereits in der Altstadt gescheitert ist und täglich aufs Neue zu Konflikten führt. Radfahrer sind, wenn man sie denn lässt, drei- bis viermal so schnell wie Fußgänger, und nur dieser Geschwindigkeitsvorteil ist ein Argument dafür, sich mit dem Rad durch die Stadt zu bewegen. Wer den Radverkehr ausbremst, sorgt für mehr Autoverkehr. Für die gemeingefährliche Radverkehrsführung im Steinweg ist keine Verbesserung geplant, obwohl man eine starke Fahrradnutzung gerade durch Studenten und Wissenschaftler erwartet und mit dieser Begründung Parkplätze spart. Die „Vision zero“ bezüglich der Unfälle in der Stadt, die dem Dezernenten für Stadtentwicklung in den Verkehrsleitlinien so wichtig war, wird man nicht erreichen, solange man Radfahrer auf einen Sechzig-Zentimeter-Streifen zwischen einem überhohen Bordstein und Straßenbahnschienen einpfercht.

Insgesamt atmet die gesamte Beantwortung den Geist der Verweigerung. Konkrete Fragen nach Zahlen werden mit vagen Behauptungen gekontert. Das spricht für ein fehlendes Problembewusstsein ebenso wie für eine Missachtung gewählter Stadträte, wenn sie der falschen

Partei angehören. Der einzige Trost in dieser Sache ist, dass die hier papiergewordene Politik des Aussitzens, Abwimmelns und Ignorierens inzwischen abgewählt wurde.