

**Berichts-/Beschlußvorlage** Nr. ....für die 16. Tagung der Stadtverordnetenversammlung  
am 15.05.1991

1. Betreff: Leitlinien für die Entwicklung des Verkehrs-  
wesens der Stadt Jena

**Vorwort des Publizisten**

Vor 12 Jahren, am 15. Mai 1991, lag der Jenaer Stadtverordnetenversammlung eine Berichtsvorlage zu den Leitlinien für die Entwicklung des Verkehrswesens vor, eingebracht vom damaligen Dezernat Wirtschaft und Verkehr unter Dezernent Christoph Schwind (CDU). Den Rahmen dazu lieferte das alltägliche Chaos auf Jenas Straßen: Die Bevölkerung holte in rasendem Tempo die private Motorisierung nach, auf die in der DDR von offizieller Seite kein Wert gelegt worden war. Die alten Berufsverkehrsströme waren noch nicht zusammengebrochen, Einkaufszentren mit „westlichem“ Angebot rar und nur über lange Wege zu erreichen. All das führte zu permanenten Staus im Straßennetz, die heute nur in Extremsituationen auftreten: tagsüber fast durchgehendes Stop-and-go von Wöllnitz oder Lobeda, der Papiermühle, Ostschule oder der Kreuzung Camburger/Scharnhorststraße bis ins Stadtzentrum war normal. Mittendrin fast leere öffentliche Verkehrsmittel, meist Busse, verschlissen und herunter gewirtschaftet. So konnte es nicht weitergehen.

Das Dezernat Wirtschaft und Verkehr legte unter diesen Bedingungen ein Strategiepapier vor, dessen Grundaussagen in der Tradition der umweltorientierten Jenaer Stadtentwicklung der 70er und 80er Jahre standen und in fast jeder Hinsicht als progressiv gelten dürfen. Dem ADFC-Webmaster ist nicht bekannt, ob das Originaldokument in elektronischer Form bei der Stadt archiviert wurde; auf jeden Fall geriet es in den Stadtrats- und Fraktionsarchiven in Vergessenheit. Bei den Recherchen im Zusammenhang mit der ersten AG Radverkehr (1995-98) fand er es im Archiv der bündnisgrünen Stadtratsfraktion auf und hielt es wert, allgemein bekannt gemacht zu werden – was damals am Fehlen eines geeigneten Publikationsmediums und am Arbeits-, sprich Abschreibeaufwand scheiterte. Heute, wo WWW und OCR-Programme diese Arbeit erleichtern, sprechen folgende Gründe dafür:

- Alle Jenaer Verkehrsentwicklungspläne, Radverkehrskonzepte etc. sind lediglich Konkretisierungen des vorliegenden Dokuments, das bisher nicht überarbeitet wurde.
- Der damals amtierende Dezernent ist heute, nach zwischenzeitlicher Abwahl, wieder in gleicher Funktion tätig und strebt wahrscheinlich in der nächsten Wahlperiode das Amt des Oberbürgermeisters an. Der verkehrspolitisch interessierte Wähler mag die hier vorgelegten Aussagen als Entscheidungshilfe verwenden.
- Die aktuelle Jenaer Verkehrspolitik ist mittlerweile von der geraden Linie des vorliegenden Strategiepapiers zu relativer Konzeptlosigkeit übergegangen. Etliche Einzelfallentscheidungen werden unter Missachtung früher beschlossener Grundsätze getroffen, wobei meist die Verkehrsmittel des Umweltverbundes die Leidtragenden sind. Dem Leser wird hiermit in gewisser Weise Munition gegen die Stadtverwaltung in die Hand gegeben; denn er kann jede konkrete Entscheidung an den übergeordneten Grundregeln messen, die sich die Stadt selbst vorgegeben hat. Ein städtischer Sachbearbeiter, der ohne nachvollziehbaren Grund (sprich Stadtratsbeschluss) dagegen verstößt, ist eigentlich immer in der Defensive.
- Das Dokument ist selbst historisch; seine Entstehungsbedingungen sind unwiederholbar. Deshalb sind einige Aussagen nur im Kontext der direkten Nachwendezeit zu verstehen.

Kommentare und Erläuterungen des Publizisten sind als Fußnoten hinzugefügt. Alle Hervorhebungen stammen ebenfalls von ihm.

Jena, 15. Juni 2003

Thomas Wedekind,  
Webmaster ADFC Jena

## Leitlinien für die Entwicklung des Verkehrswesens der Stadt Jena

### 1. Veranlassung

Die Stadt Jena sieht sich aufgrund der sprunghaft gestiegenen Motorisierung und der in den letzten Jahren in nur geringem Umfang erfolgten Investition in allen Bereichen der technischen Infrastruktur Anforderungen an das Verkehrswesen in bisher nicht gekanntem Ausmaß gegenüber.

Die technische Infrastruktur muß im Gleichklang mit der Bedeutung der Stadt als wissenschaftliches, politisches und kulturelles Zentrum in Thüringen stehen und ist eine Grundvoraussetzung für den wirtschaftlichen Aufschwung der gesamten Region.

Aufgrund der allgemeinen Entwicklung des gesellschaftlichen Lebens und der Wirtschaft muß sich eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik auf eine ständig zunehmende (-? T.W.) Nachfrage an Verkehrsleistungen einstellen. Da die Realisierung der Verkehrsnachfrage in Form der Lösung eines technischen Problems an ökologische Grenzen stößt, **muß die Verkehrserzeugung schon durch eine ausgewogene Stadtentwicklung beeinflusst werden.**

Möglichkeiten dazu bietet die **Verringerung der Distanz zwischen den verschiedenen Lebensbereichen** durch:

- die **innerstädtische Intensivierung der Flächennutzung unter gleichzeitiger Vermeidung extremer extensiver Zersiedelung** und
- den **Abbau von Disproportionen in der Stadtstruktur durch ein verteiltes und ausgewogenes Angebot an Arbeitsplätzen und Versorgungseinrichtungen**<sup>1</sup>.

Aufgabe der Verkehrsplanung ist es danach, durch gezielte Einflussnahme auf die Benutzungsstruktur der Verkehrsmittel **die Verkehrsnachfrage auf den "Umweltverbund" (öffentlicher Personennahverkehr, Fußgänger- und Fahrradverkehr) zu lenken** und den Kraftfahrzeugverkehr auf ein stadtverträgliches Maß zu reduzieren, **ohne die Mobilität und Freizügigkeit des Menschen generell einzuschränken.**

Verkehrsentwicklungskonzeptionen sind das fachlich begründete und politisch abgesicherte Handlungskonzept für die Lösung dieser Aufgabe. Sie erhalten ihre Vorgaben aus der Raumordnungs- und Bauleitplanung und haben über das Territorium der Stadt hinaus die naturräumlichen und funktionalen Gegebenheiten des Umlandes und der Region mit zu berücksichtigen.

Erster Schritt des Planungsprozesses ist die Erarbeitung eines Zielkonzeptes als politischer und sachlicher Rahmen.

### 2. Charakteristik des Verkehrssystems der Stadt

Die Stadt Jena ist mit 105.000 Einwohnern und einer Fläche von 58 km<sup>2</sup> <sup>2</sup> die drittgrößte Stadt Thüringens. Als Universitäts- und Industriestadt hat sich Jena zu einem wissenschaftlich-technischen Zentrum mit starker Ausstrahlung in die Region entwickelt.

Haushaltsbefragungen ergaben die folgende Entwicklung in den täglichen Ortsveränderungen bzw. Fahrten pro Einwohner:

---

1 Bei den Versorgungseinrichtungen wurde dieses Prinzip beispielhaft durchgehalten, während sich die meisten Arbeitsplätze jetzt zum Schaden der Stadtstruktur am südlichen und südwestlichen Stadtrand konzentrieren.

2 Die Werte sind jetzt: ca. 101.000 Einwohner und 114 km<sup>2</sup>.

	<b>1972</b>	<b>1977</b>	<b>1982</b>	<b>1987</b>
Ortsveränderungen	2,51	2,68	2,85	3,16
Fußwege	1,20	1,30	1,40	1,37
Fahrten	1,31	1,38	1,46	1,79
ÖPNV	0,87	0,92	0,92	0,99
Kraftfahrzeugverkehr	0,40	0,42	0,50	0,76
Radfahrten	0,04	0,05	0,04	0,05

Die Zahl der Ortsveränderungen wird einen Wert von 3,2 OV/EW/d nicht wesentlich überschreiten, während sich erhebliche Verschiebungen zwischen dem Anteil Fußwege zu Fahrten<sup>3</sup> einerseits und Fahrten im ÖPNV zu Fahrten mit individuellen Kraftfahrzeugen andererseits ergeben werden.

Die Motorisierung stieg bis 1989 systembedingt gedämpft und erfuhr im Jahre 1990 einen enormen Anstieg:

	<b>1985</b>	<b>1986</b>	<b>1987</b>	<b>1988</b>	<b>1989</b>	<b>1990</b>	<b>2001<sup>4</sup></b>
Bestand an Pkw	22911	23814	24588	25507	26342	35000	
Motorisierungskennziffer (PKW/1000 EW)	218	227	234	243	251	333	431

Für die Jahre 2000 und 2010 wird mit einem Anstieg der Motorisierungskennziffer auf 400 bzw. 460 Pkw/1000 Ew. gerechnet, womit der Sättigungswert der alten Bundesländer von 530 - 550 Pkw/1000 Ew. noch nicht erreicht sein wird.

Jena ist innerhalb des Siedlungsnetzes des Landes Thüringens als Oberzentrum eingestuft. Die Stadt ist sowohl in Nord-Süd-Richtung (Berlin – Halle/Leipzig – München) als auch in West-Ost-Richtung (Erfurt – Chemnitz) als Verkehrsknoten gut in das Eisenbahnnetz eingebunden. Die Region ist dazu im Überlandlinienverkehr flächenhaft gut mit dem Bus erschlossen.

Jena liegt am Schnittpunkt der Autobahnen A 9 Berlin – München (Nord-Süd-Richtung, 15 km zum Hermsdorfer Kreuz) und A 4 Köln/Frankfurt – Dresden (West-Ost-Richtung, zwei Autobahnanschlüsse an der südlichen Stadtgrenze). Ferner kreuzen sich in Jena die B 7 Dortmund – Altenburg (West-Ost-Richtung) und die B 88 Naumburg – Saalfeld (Nord-Süd-Richtung).

Jena besitzt ein Straßennetz von 270 km Länge. Davon sind 42 km Hauptnetzstraßen. Bis auf die Neubaugebiete und die Schnellstraße zwischen Lobeda und dem Stadtzentrum ist der Straßenzustand nicht zufriedenstellend<sup>5</sup>. Die Motorisierungsentwicklung und die Zunahme der Benutzung privater Kraftfahrzeuge haben zur Folge, daß die Verkehrsanlagen (fließender und ruhender Verkehr) über weite Teile des Tages in ihrer Leistungsfähigkeit erschöpft sind und stadtunverträgliche Verkehrsstromstärken in Bereichen der Innenstadt entstanden sind.

3 Hat sich so nicht bestätigt. Auch der Verkehrsentwicklungsplan 1993 lag bei dieser Aussage falsch.

4 Ergänzung T.W.

5 Diese und die folgenden Aussagen sind z.T. heute durch die Entwicklung überholt.

Der öffentliche Personennahverkehr der Stadt wird durch die Straßenbahn (12,6 km Streckenlänge; 4 Linien; 28 Trieb- und 53 Beiwagen) und durch Busse (110 km Linielänge; 14 Linien; 88 Fahrzeuge) betrieben. Der gesamte Fahrzeugpark (Durchschnittsalter: Straßenbahn 33 Jahre, Bus 9,1 Jahre), das Gleisnetz (lediglich 7,0 km eigener Bahnkörper) und der Betriebshof sind zu rekonstruieren bzw. zu ersetzen.

Erheblichen Nachholebedarf gibt es ferner in der Versorgung mit Kraftstoff und an Reparatur- und Serviceleistungen im Kraftfahrzeugverkehr.

Über den Verkehrslandeplatz Jena-Schöngleina kann die Region im Geschäftsflugverkehr angeflogen und ein Zubringerverkehr zu den Flughäfen Leipzig und Erfurt organisiert werden. Die Anlage ist für den ganztägigen und ganzjährigen Flugbetrieb auszubauen.

### 3. Ziele, Grundsätze und Prioritäten

Die verkehrlichen Voraussetzungen für eine kontinuierliche Entwicklung der Stadt Jena sind:

- die Anbindung an die überregionalen Wirtschaftsräume;
- die Erreichbarkeit der Stadt aus dem Umland und der Region sowie
- die Sicherung aller Lebensbereiche der Stadt einschließlich der Mobilität ihrer Bewohner.

Der Verkehr als Ausdruck der Ortsveränderungen von Personen und Gütern muß dabei:

- umweltverträglich, d.h. **flächensparend, leise und sauber** sein;
- **in die Naturräumlichkeiten, städtebauliche Strukturen und Straßenräume integrierbar** sein;
- sozialverträglich, d.h. für alle zugänglich, benutzbar, bezahlbar und sicher sein, sowie
- wirtschaftlich vertretbar, d.h. **langfristig finanzierbar** sein.

#### 3.1. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der Ausbau und die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV sind wesentliche Bestandteile einer sozial, ökologisch und städtebaulich orientierten Verkehrsplanung. Von der Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV hängt es entscheidend ab, ob dem Kfz-Verkehr die aus Gründen des Umweltschutzes, der Stadterneuerung und der Verkehrssicherheit nötigen zeitlichen und räumlichen Beschränkungen auferlegt werden können.

Um das Verhältnis der Verkehrsmittelbenutzung zwischen motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr<sup>6</sup> im Tagesverkehr bei 60:40 und im Berufsverkehr bei 40:60 halten zu können, sind folgende Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV erforderlich:

- der Ausbau der schienengebundenen Verkehrssysteme im städtischen und regionalen Bereich (Straßenbahn, City-Bahn, Regionalbahn) in Form optimaler Einordnung und Verknüpfung;
- die Durchführung von Beschleunigungsprogrammen für Bahnen und Busse;
- die Einführung flexibler Angebotsformen für Räume und Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage;
- die bessere städtebauliche Integration der Fahrwege;
- die attraktive Gestaltung von Bahnhöfen und Haltestellen ;
- der Aufbau eines Betriebsleit- und Informationssystems;

---

6 Hier ist wohl „Umweltverbund“ allgemein gemeint; Fußgänger- und Radverkehr wurden völlig vergessen.

- die Einführung eines kundenfreundlichen Tarifsystems bis in die Region sowie
- die verstärkte städtebauliche Entwicklung entlang der ÖPNV-Trassen.

Jena ist Knotenpunkt im Eisenbahnfernverkehr. Nach Aussagen der Deutschen Reichsbahn werden sich künftig INTERCITY- und INTERREGIO<sup>7</sup>-Verkehr in der Nord-Süd-Richtung und INTERREGIO-Verkehr in der Ost-West-Richtung in Jena kreuzen. Aufgabe der Verkehrsentwicklungsplanung wird es sein, gemeinsam mit dem Städtebau den für einen künftigen Hauptbahnhof geeigneten Standort auszuwählen. Aufgrund der vorhandenen Gleisanlagen und Sicherungstechnik bietet sich dafür der Bahnhof Göschwitz an. Neben erforderlichen Bahnsteigverlängerungen ist lediglich ein attraktives Empfangsgebäude zu errichten. Voraussetzung für den Ausbau des Bahnhofs Göschwitz als Hauptbahnhof der Stadt sind sowohl eine städtebauliche Aufwertung dieses Stadtteiles als auch eine attraktive Anbindung durch den ÖPNV<sup>8</sup>.

Regional- und Vorortbahnverkehr (Citybahn) erschließen Region und Umland und bilden den Zubringerverkehr zu den schnellfahrenden Fernzügen INTERCITY und INTERREGIO. Endpunkte der im 60- bzw. 30-Minutentakt verkehrenden Citybahn könnten die Städte Camburg und Kahla sowie Weimar und Stadtroda sein.

Zweiter Träger des ÖPNV im Regional- und Umlandverkehr ist der Busverkehr mit allen Arten wie Linien-, Vertrags- und Schülerverkehr.

Die Straßenbahn<sup>9</sup> ist aus qualitativen und energetischen Gründen sowie aus Gründen des Umweltschutzes zum tragenden Element des städtischen Personenverkehrs zu entwickeln. Als erste bauliche Maßnahme zur spürbaren Erhöhung der Beförderungskapazität und -qualität ist die Straßenbahnverbindung Stadtzentrum – Lobeda/Ost und -West zu realisieren. Parallel zum Bau dieser Straßenbahntrasse ist in Burgau ein Straßenbahnbetriebshof zu errichten. Aus Gründen der Liniennetzgestaltung und der Havariesicherheit muß danach der Bau der Streckenverbindung Burgau – Winzerla entlang der B 88 (vormals LIO 77) erfolgen. Der Anteil der Strecken auf besonderem oder eigenem Bahnkörper ist als Rekonstruktionsmaßnahme ständig zu erhöhen. Die Zentralhaltestelle im Stadtzentrum ist ebenfalls umzugestalten, Lage und Form sind letztendlich abhängig vom Ausgang der im Rahmen der Fördermittelbeantragung vorgeschriebenen Bewertung des Straßenbahnbauvorhabens Stadtzentrum – Lobeda-Ost und -West. Die perspektivischen Netzerweiterungen Burgau – Winzerla, Lobeda-West – Bahnhof Göschwitz und Stadtzentrum – Industriegebiet Süd-Lichtenhain<sup>10</sup> sind in der Bauleitplanung zu berücksichtigen.

Der Busverkehr ergänzt das Netz der Straßenbahn und hat in erster Linie flächenerschließende Funktion. Netzergänzungen sind im Nordgebiet, in Winzerla, im Tümpfinggebiet sowie nach Ziegenhain vorzusehen. Hier sind vor allem kleinere Einheiten wie der City-Bus und in verkehrsschwachen Zeiten neue Organisationsformen wie das Linien- und Anrufsammeltaxi zum Einsatz zu bringen.

Durch bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen wie Freilenkung<sup>11</sup> des Löbder-

---

7 Die Produkte „Citybahn“ und „Interregio“ sind mittlerweile von der DB eingestellt.

8 Beide Voraussetzungen – hochwertige ÖPNV-Anbindung dieses entlegenen Stadtteils und städtebauliche Aufwertung – waren nicht realisierbar. Da die DB den Fernverkehr auf der Ost-West-Verbindung einstellte und Göschwitz nur noch als lokale Umsteigestation Bedeutung hat, bestand kein Hinderungsgrund gegen eine Verlegung des Fernverkehrshalts an einen vorhandenen ÖPNV-Knoten (Jena Paradies).

9 Die Bauprojekte des folgenden Absatzes wurden 1993-97 realisiert.

10 Das letzte Projekt ist wegen des riesigen Aufwands z.Z. in keinem Plan, obwohl verkehrsstrukturell sinnvoll.

11 Noch 2003 bei keiner der angeführten Straßen voll verwirklicht.

grabens, der Saalbahnhofstraße, der Dornburger Straße und der Karl-Liebknecht-Straße vom städtischen und überörtlichen Kfz-Durchgangsverkehr wird der Grad der Behinderung des ÖPNV erheblich reduziert. Ergänzend dazu ist die Bevorrechtigung von Bahnen und Bussen an Lichtsignalanlagen zu erweitern.

Städtischer und regionaler Personennahverkehr mit Eisenbahn, Straßenbahn, Bus und Taxi sind künftig koordiniert zu betreiben. Über die Zwischenstufe Verkehrsgemeinschaft muß die gesamte Region Jena einmal Bestandteil eines räumlich noch zu definierenden Verkehrsverbundes (*frühestens 2006 zu erwarten [T. W.]*) sein.

### 3.2. Fußgängerverkehr

Der Fußgängerverkehr ist mit über 40 Prozent an der Gesamtmobilität nach wie vor die wichtigste Verkehrsart des Stadtverkehrs. Wichtigste Maßnahme der Förderung des Fußgängerverkehrs ist die flächenhafte Verkehrsberuhigung (Einführung von Tempo-30-Zonen etc.). Zusätzliche Maßnahmen sind neben dem Ausbau einer fußgängerfreundlichen Siedlungs- und Versorgungsstruktur:

- die Ergänzung des Fußwegenetzes;<sup>12</sup>
- die Verbreiterung von Gehwegen sowie die Verbesserung ihrer baulich-gestalterischen Qualität;<sup>13</sup>
- die Anlage von Fußgängerzonen, Hauptfußwegachsen, Alleen;
- der Ausbau von Überquerungshilfen wie Brücken, Unterführungen und fußgängerfreundlichen Signalanlagen.<sup>14</sup>

Die Altstadt, begrenzt durch Leutragraben, Teichgraben, Löbdergraben und Fürstengraben, ist durch die Anwendung verkehrsorganisatorischer Maßnahmen weitestgehend dem Fußgängerverkehr vorzubehalten. Der Kfz-Verkehr wird im wesentlichen auf den Anwohner- und Geschäftsverkehr beschränkt. Dieses wichtige Stadtgebiet wird im Rahmen der städtebaulichen Rekonstruktion qualitativ hochwertige Aufenthaltsräume erhalten. Aus dieser großflächigen Fußgängerzone führen Fußgängerachsen in die angrenzenden Stadtteile. Diese Straßen besitzen für den Kfz-Verkehr lediglich Erschließungsfunktion bei zeitlich begrenztem Belieferungsverkehr.

Folgende Fußgängerachsen sind neu zu gestalten:

- Steinweg/Karl-Liebknecht-Straße in das Stadtgebiet Jena-Ost. Für den Fußgänger- und Fahrradverkehr, den ÖPNV und den notwendigen Kfz-Verkehr ist ein gemeinsamer Straßenraum zu schaffen.<sup>15</sup>
- Zwätzigasse und Straße Am Planetarium stellen die Verbindung in Richtung Norden dar. Während die Zwätzigasse neben dem Fußgängerverkehr lediglich einen stark eingeschränkten Belieferungsverkehr aufzunehmen hat, ist die Straße Am Planetarium künftig einzige Alternative zur Osttangente (Zuführung für den Kfz-Verkehr aus Richtung Norden auf den Fürstengraben (Nordtangente)). Neben der Neugestaltung der

---

12 Dieser Grundsatz wurde an wesentlichen Stellen (z.B. Umnutzung des Kasernengeländes Nord II) leider fallen gelassen; dringend nötige Wegflächen wurden zu Baugrundstücken gemacht.

13 Auch dieser Grundsatz wurde durch Baumplantungen auf stark belaufenen Gehwegen im Stadtzentrum und zu schmale Bemessung neuer Gehwege, besonders auf dem Grabenring, zum Nachteil der Fußgänger ad absurdum geführt.

14 Gegen den Grundsatz, fußgängerfreundliche Signalanlagen anzulegen, wird in der Praxis unter faden-scheinigen Begründungen seitens der Stadt an vielen Stellen verstoßen. Die gehäuften Rotlichtverstöße von Fußgängern, von der Polizei öffentlich kritisiert, sind daher zumindest moralisch berechtigt.

15 Auch dieser vernünftige Planungsgrundsatz wurde im Rahmen der aktuellen Neuplanung der Karl-Lieb-knecht-Str. (2003) wieder umgeworfen, der genannte Straßenzug behält seinen alten Ausbauzustand als hoch belastbare Verkehrsstraße.

Gehbahnen ist zur Erhöhung der Verträglichkeit zwischen dem Fußgänger- und dem Kfz-Verkehr die Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/h zu beschränken.

- Bachstraße und Wagnergasse als Achsen in Richtung Westen sind ebenfalls bei starker zeitlicher Beschränkung des Belieferungsverkehrs in erster Linie dem Fußgänger vorzubehalten. Der knappe Straßenraum schließt den ruhenden Verkehr in der Wagnergasse aus, da auch der Busverkehr der Linie 16 durch diese Straße geführt wird.<sup>16</sup>
- Löbdergraben/Neugasse dienen überwiegend dem Fußgängerverkehr in Richtung Süden (u.a. zum Paradiesbahnhof). Der Kfz-Verkehr bleibt auf den Anwohner- und Belieferungsverkehr beschränkt.<sup>17</sup> Die Bedingungen für eine gute Straßenraumgestaltung verbessern sich durch die Herausnahme der Straßenbahn aus diesem Straßenzug.

Fußgängerstromzählungen werden darüber Auskunft geben, ob in den genannten Fußgängerachsen Fußgänger- und Fahrradverkehr gemeinsam geführt werden können.

In Nebenzentren ist analog zur Altstadt zu verfahren und dem Fußgängerverkehr, von innen nach außen abgestuft, das Primat einzuräumen.

### 3.3. Fahrradverkehr

Große Bedeutung besitzt der Fahrradverkehr im Einkaufs-, Ausbildungs- und Freizeitverkehr. Da 1/3 aller mit dem Auto zurückgelegten Fahrten Kurzstreckenfahrten sind, könnten durch ein Umsteigen vom Auto aufs Fahrrad auch in Jena Verkehrsentlastungen und Umweltverbesserungen erreicht werden.

Über Verkehrsberuhigungsmaßnahmen hinaus sind zur Radverkehrsförderung folgende Maßnahmen von Bedeutung:

- die Verdichtung des Radverkehrsnetzes, insbesondere durch den Ausbau von Fahrradwegen, Radfahrstreifen, Mehrzweckstreifen, Fahrbahnseitenstreifen;
- die Verbesserung der baulich-gestalterischen Qualität des vorhandenen Radverkehrsnetzes, insbesondere durch die Verbreiterung von Radwegen, Abflachung von Borden. Erneuerung der Beläge;
- die Einrichtung eines Wegweisungssystems für den Fahrradverkehr;
- den Ausbau von Brücken und Unterführungen für den Fahrradverkehr;
- den Ausbau von Abstellanlagen und
- die Förderung der kombinierten Nutzung Fahrrad/ÖPNV.

Um aus den wenigen bestehenden Teilstücken der Radwege zu einem Gesamtnetz zu gelangen, sind bei Straßenbaumaßnahmen und bei der Sanierung von Stadtgebieten als begleitende Maßnahmen Radwege mit zu planen. Das betrifft u.a. bei Straßenbaumaßnahmen:

- beiderseitige Radwege beim Ausbau der Tümpplingstraße;<sup>18</sup>
- einseitiger gemeinsamer Rad-/Gehweg beim Ausbau der Rudolstädter Straße;
- einseitiger Radweg bzw. gemeinsamer Rad-/Gehweg entlang der Industriesammelstraße Nord (*heute Wiesenstr. [T.W.]*) und
- beiderseitige Radwege, ggf. auch kombiniert mit den Gehwegen entlang der Camburger Straße.<sup>19</sup>

---

16 Die Linie 16 fährt inzwischen über die Humboldtstraße.

17 Die genannte Einschränkung wurde bis heute nicht realisiert.

18 Der gesamte Ausbau der Tümpplingstraße wurde abgesagt.

19 Inzwischen wird die Entlastung der Camburger Str. vom Durchgangsverkehr planerisch bevorzugt, so dass keine gesonderten Radverkehrsflächen nötig sein werden.

In den **Sanierungsgebieten Sophienstraße, Jena-Ost und Altstadt**

- **mindestens je eine Radverbindung in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung.**<sup>20</sup>

Desweiteren sind Mittel und Kapazitäten auf gezielte Maßnahmen zu richten wie:

- Herstellen des fehlenden Teils der Radwegeverbindung von der Ringwiese zum Burgauer Weg;
- Bau der Griesbrücke kombiniert für den Fußgänger- und Fahrradverkehr;
- Rekonstruktion des Promenadenwegs in Lobeda-West und Beschilderung als gemeinsamer Rad-/Gehweg (*erst 2002 realisiert [T. W.]*) sowie
- Schaffung einer Radwegeverbindung von Lobeda-West nach Göschwitz.

Darüber hinaus werden geringer belastete Straßen in das Radwegenetz einbezogen, wie z.B.: Ahornstraße, Wagnergasse/August-Bebel-Straße<sup>21</sup>, Oßmaritzer Straße, Drackendorfer Straße usw.

### 3.4. Kraftfahrzeugverkehr

#### 3.4.1. Fließender Verkehr

Auf der Grundlage einer gesamtstädtischen Planung ist ein Netz von Hauptverkehrsstraßen festzulegen. Dieses Vorbehaltungsnetz muß so zugeschnitten und ausgestaltet sein, daß es für den überörtlichen und innerstädtischen Durchgangsverkehr, den Wirtschaftsverkehr sowie den Linienverkehr des ÖPNV geeignet und aufnahmefähig ist.

In diesem Netz gilt die innerörtliche Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, mit der Möglichkeit einer im Einzelfall darüber oder darunter liegenden Geschwindigkeitsfestlegung.

Folgende Grundsätze sind einzuhalten:

- das vorhandene Straßennetz ist unter Anwendung verkehrsorganisatorischer Maßnahmen intensiv zu nutzen;
- ein Ausbau vorhandener Straßen hat dann zu erfolgen, wenn die angestrebten Verbesserungen die Nachteile für Natur, Landschaft und vorhandene Bebauung überwiegen;
- der Ausbau ist aus städtebaulichen Gründen auf maximal vier Spuren für die freie Strecke zu beschränken;
- **der Neubau von Straßen ist nur dann vorzusehen, wenn nach Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange die Nutzung oder der Ausbau vorhandener Straßen nicht vertretbar ist;**
- Straßen, deren Umfeldempfindlichkeit hohe Belastungen nicht zulassen, sind abzustufen und umzugestalten;
- alle Straßenbaumaßnahmen sind an einem als notwendig definierten<sup>22</sup> Kfz-Verkehr zu orientieren und
- Entwurfsstandards sind auf umweltverträgliche Geschwindigkeiten bezogen zu reduzieren.

Das Grundgerüst des Straßennetzes der Stadt Jena bilden die Bundesstraße 88 und 7, ergänzt durch die Stadtrodaer Straße von der Autobahn bis Lobeda und den Straßenzug

---

<sup>20</sup> Dieser Punkt muss bei allen Diskussionen zur Verkehrsführung in diesen Gebieten (aktuell: Altstadt) ständig im Blick bleiben, da er mitunter in Frage gestellt wird.

<sup>21</sup> Die nach endloser Diskussion Mitte der 90er Jahre verfügte Sperrung der Wagnergasse für den Radverkehr widerspricht also den langfristigen Planungen und muss spätestens nach dem Ausbau der August-Bebel-Str. wieder aufgehoben werden.

<sup>22</sup> Diese Definition wurde bis heute nicht veröffentlicht; Entscheidungen der Stadt zu Straßenbaumaßnahmen entziehen sich also der objektiven Beurteilung.

Rudolstädter Straße/Kahlaische Straße/Knebelstraße. Da der überörtliche Durchgangsverkehr mit nur weniger als 10 Prozent am Gesamtverkehrsaufkommen beteiligt ist, **sind alle Verkehrsmaßnahmen durch die Größe des städtischen Eigenverkehrs begründet.**<sup>23</sup>

Im Innenstadtbereich sind die Hauptverkehrsstraßen Eisenbahndamm, Anger (Osttangente) und Fürstengraben (Nordtangente) vierspurig auszubauen und durch eine Westtangente<sup>24</sup> zu einem geschlossenen Tangentenring zu ergänzen.

Die Knotenpunkte B 88/B 7 am Anger und Fischergasse sind als teilniveaufreie<sup>25</sup> Kreuzungen auszubauen. Die Knotenpunktsform sowie Linienführung und Gestaltung der Tangenten sind durch den Verkehrsentwicklungsplan zu begründen und durch Realisierbarkeitsstudien zu belegen. Lässt sich eine Westtangente aus städtebaulichen Gründen nicht realisieren, hat das erhebliche Auswirkungen auf den Ausbaugrad der Osttangente und die Nordtangenten.

Weitere wichtige Baumaßnahmen sind:

- der vierspurige Neubau des Bauabschnittes V der Osttangente zwischen Käthe-Kollwitz-Straße und Nollendorfer Straße;
- der Ausbau der Tümpplingstraße einschließlich neue Saalebrücke;<sup>26</sup>
- der Ausbau der B 88 zwischen Georg-Schumann-Straße (*heute Camburger Str. [T.W.]*) und dem Ortsausgang<sup>27</sup> einschließlich Verlegung der Straßenbahntrasse zwischen Rautal und Wendeschleife in die westliche Seitenlage bzw. auf eigenem Bahnkörper;
- der Bau der Industriesammelstraße Nord zwischen der Löbstedter Straße und der Brückenstraße einschließlich niveaufreie Querung der Eisenbahntrasse in Zwätzen;<sup>28</sup>
- der Ausbau des Straßenzuges Grenzstraße/Kesslerstraße als Umleitungstrasse;
- der Ausbau der B 88 am Göschwitzer Berg (Kriechspur);
- der Ausbau der Prüssingstraße einschließlich niveaufreie Querung der Eisenbahntrassen und Ausbau der Wiesenweg/Göschwitzer Straße;
- Neubau einer Straßenverbindung zwischen Tatzendpromenade und Katharinenstraße.<sup>29</sup>

Der Zentrumsring, bestehend aus Leutragraben, Teichgraben, Löbdergraben und Fürstengraben (der Fürstengraben erfüllt eine Doppelfunktion als Bestandteil des Tangentenringes und Zentrumsringes), erfährt eine Funktionsumwandlung und dient lediglich als Verteiler-ring für den stark beschränkten Quell- und Zielverkehr der Altstadt.

### 3.4.2. Verkehrsberuhigung

Eine bessere Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs ergibt sich, wenn die Fahrgeschwindigkeiten verringert werden, die Menge der fahrenden und parkenden Autos auf das für das jeweilige Umfeld verträgliche Maß begrenzt wird, die Verkehrsanlagen städtebaulich gut integriert werden und Straßen sowie Plätze eine gute Funktionsaufteilung zwischen Bewegung und Aufenthalt besitzen.

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen verbessern die Verkehrssicherheit nachhaltig und schaffen günstige Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer sowie für den ÖPNV.

---

23 Hier wird mit einem verbreiteten Trugschluss aufgeräumt.

24 über das Klinikgelände an der Bachstr. nach Umzug der Kliniken

25 Relikt aus der autogerechten Stadtplanung von 1969/70, inzwischen fallen gelassen.

26 Projekt nach Bürgerprotesten Mitte der 90er Jahre in 2 Teile mit 2 Brücken („Wiesen“- und „Stadtteilbrücke“) gespalten, Realisierung der zweiten z.Z. unklar.

27 Projekt fallen gelassen, die Wiesenstr. („Industriesammelstr. Nord“) im nächsten Punkt wird neue B88.

28 Querung der Eisenbahn erst nach 2005 im Plan.

29 Grundsätzlich umstritten; starke Umweltbeeinträchtigung und Verstoß gegen andere Grundsätze des vorliegenden Dokuments.

Maßnahmen der Verkehrsberuhigung sind flächenhaft anzuwenden, um eine reine Verlagerung von Verkehrsproblemen zu vermeiden.

Im Interesse der Erhöhung der Lebensqualität in der Stadt sind folgende Maßnahmen zu fördern:

- die Schaffung verkehrsberuhigter Bereiche und Tempo-30-Zonen;
- die Verkehrsberuhigung des Nebennetzes;
- die Verkehrsbeeinflussung durch Signalsysteme<sup>30</sup> sowie
- die begleitende Verkehrsüberwachung, Aufklärungs- und Informationsarbeit.

Als erstes sind in der Altstadt verkehrsberuhigende Maßnahmen einzuleiten, um den Wohn- und Erlebniswert dieses wertvollen Stadtbereiches wieder zu erhöhen. Hierin einbezogen sind u.a. Zufahrtsbeschränkungen auf den Löbdergraben.<sup>31</sup> Der Altstadtbereich soll dadurch dem Anwohner-, Geschäfts- und Dienstleistungsverkehr vorbehalten bleiben und gute Bedingungen für die Verkehrsarten des Umweltverbundes bieten.

Beginnend mit dem Westviertel sind Tempo-30-Zonen einzuführen, so daß am Ende alle Wohnbereiche der Stadt verkehrsberuhigt sind. Im Zuge der Schulwegsicherung werden bereits punktuell die Fahrgeschwindigkeiten auf 30 km/h gesenkt und entsprechend den finanziellen Möglichkeiten Lichtsignalanlagen installiert.

### 3.4.3. Ruhender Verkehr

Für die Erhaltung und Verbesserung der Funktionsfähigkeit der Stadt als Wohn- und Arbeitsplatzstandort sowie Einkaufs-, Dienstleistungs- und Kulturzentrum ist eine verträgliche Ordnung und Unterbringung des ruhenden Verkehrs von entscheidender Bedeutung. Durch die Lage, Größe, Gestaltung und Nutzung beeinflußt der Parkraum die Verkehrsmittelwahl, den Verkehrsablauf, die Stadtstruktur, das Stadtbild, die Verkehrssicherheit und die Benutzbarkeit von Geh- und Radwegen. Stadterneuerung und Verkehrsberuhigung sind nur im Gleichklang mit der Lösung der Probleme des ruhenden Verkehrs möglich. Der Flächenbedarf für den ruhenden Verkehr ist nur durch eine konsequente Parkraumbewirtschaftung zu realisieren. Um Verdrängungseffekte zu vermeiden, ist sie flächenhaft und abgestuft zur Anwendung zu bringen.

Folgende Grundsätze sind zu beachten:

- kein nachfrage- sondern angebotsorientierter Ausbau in sensiblen Bereichen wie der Altstadt und an Zielpunkten des ÖPNV;
- Beschränkung bzw. Verbot des Parkens auf ungeeigneten Flächen aus städtebaulichen Gründen und Gründen der Verkehrssicherheit;
- Begrenzung der Parkdauer, Erhebung von Parkgebühren, Beschränkung des Nutzerkreises (z.B. Anwohnerparken);
- Einführung eines Parkleitsystems;
- Verstärkung der Parkraumüberwachung und
- Bau von Park & ride- und Park & bike<sup>32</sup>-Anlagen an ÖPNV-Trassen.

Anlagen für den ruhenden Verkehr werden in ihrer Größe und Verteilung in erster Linie durch die städtebaulichen Bedingungen der Sanierung der Altstadt sowie durch die stadtverträglichen Grenzen der Ausbaufähigkeit des Straßennetzes bestimmt. Um das dem

---

30 Dieser Grundsatz wird zu strikt gehandhabt, da er auch den Rad- und Fußgängerverkehr unnötig hemmt.

31 Diese Beschränkungen wurden nach ihrer Einführung (Ende 80er Jahre) mit dem Ausbau des Löbdergrabens wieder abgeschafft, zum Nachteil der Verkehrsmittel des Umweltverbunds.

32 Gemeint wahrscheinlich bike&ride-Anlagen.

Fußgänger vorzubehaltene flächenmäßig nur kleine Altstadtgebiet nicht mit übermäßigem Parksuchverkehr zu belasten, werden in diesem Bereich Tiefgaragen und in nur geringer Anzahl verbleibende ebenerdige Stellplätze zur Abdeckung des Parkbedarfs von Anwohnern und des Geschäftsverkehrs eingesetzt. Größere mehrgeschossige Anlagen sind entlang dem Tangentenring zu errichten. Mögliche Standorte sind:

Löbstedter Straße, Osttangente (Am Anger, Knebelstraße), Haeckelstraße, Carl-Zeiss-Platz und Straße am Planetarium.

Sie sind als Verkehrsanlagen in die städtebauliche Umgestaltung einzubeziehen und im Flächennutzungsplan auszuweisen.

Mehrgeschossige Anlagen sind auch in Neubaugebieten zu errichten, wenn die Probleme des ruhenden Verkehrs in diesen Stadtbereichen einer Lösung zugeführt werden sollen. Der Bau und Betrieb mehrgeschossiger Anlagen sind vorzugsweise durch ein Parkraummanagement von Investoren zu organisieren.

#### 3.4.4. Güterverkehr

Der Güterverkehr ist für die wirtschaftliche Lebensfähigkeit der Stadt unverzichtbar. Er wird in Gebieten mit hoher Verkehrsdichte häufig durch den privaten PKW-Verkehr behindert, insbesondere durch ungeordnetes Parken.

Andererseits führt der Güterverkehr durch unangepasste Fahrweise aber auch zu Beeinträchtigungen des städtebaulichen Umfeldes und der Verkehrssicherheit. Es ist eine möglichst konfliktarme, verträgliche Ordnung und Lenkung des Güterverkehrs anzustreben.

Dazu sind folgende Möglichkeiten zu nutzen:

- die Substitution von Straßengüterverkehr durch die Bahn<sup>33</sup>,
- den Ausbau der Angebote für den kombinierten Verkehr (Containerterminals, Güterbahnhöfe, dezentrale Verteiler, Systeme, bessere Anschlüsse von Gewerbegebieten an die Bahn);
- Verkehrslenkung und Beschränkung des Güterverkehrs (Durchfahrverbote, Nachtfahrverbote, Gewichts- und Größenbeschränkungen, Zeitbeschränkungen, Ausweisung spezieller LKW-Trassen usw.) sowie
- der Ausbau von Lade- und Lieferzonen.

Durch eine gezielte Einflußnahme auf die Standortverteilung von verkehrsintensivem produzierendem oder verteilendem Gewerbe ist auf die Erfüllung o.g. Ziele einzuwirken. So sind bestehende Anschlußbahnen zu aktivieren und neue Nutzergemeinschaften zu fördern. Gewerbe mit vorwiegend logistischem Charakter sind in Autobahnnähe anzusiedeln.

---

<sup>33</sup> Diese Absicht wurde vorrangig durch die Preispolitik der DB, aber auch durch den Charakter der in Jena produzierten Güter, zunichte gemacht. Ende der 90er Jahre stellte die DB die Bedienung der Jenaer Bahnhöfe im Güterverkehr völlig ein.

## **Zusammenfassung**

Durch die Änderung der gesellschaftlichen, politischen und ökonomischen Randbedingungen, Änderungen in der Flächennutzung, in den Strukturdaten sowie in der Mobilität und in der Motorisierung besteht ein erheblicher Handlungsbedarf in der Stadt- und Verkehrsplanung. Im Rahmen der Erarbeitung eines Verkehrsentwicklungsplanes für die Stadt Jena sind Planungsstrategien und Maßnahmenkataloge zu entwickeln, die die Ansprüche an Wohnen, Arbeiten und Mobilität, d.h. das städtische Leben mit seinen vielfältigen Funktionen definieren, ordnen und orientieren sowie durch eine sinnvolle Aufteilung der Verkehrsarbeit auf die verschiedenen Verkehrsarten zu einer insgesamt stadtverträglichen Abwicklung des Verkehrsgeschehens führen.

Wesentliche Berücksichtigung müssen dabei verkehrsreduzierende Zuordnungen der Funktionen, die Stadtverträglichkeit der Infrastruktur und die gegenseitige Abhängigkeit bzw. Substitutionsmöglichkeit zwischen dem Umweltverbund (ÖPNV, Fahrrad- und Fußgängerverkehr) einerseits und dem motorisierten Individualverkehr andererseits finden.

Die aufgezeigten Leitlinien der künftigen Verkehrsentwicklung der Stadt Jena formulieren Ziele, Grundsätze und Prioritäten als ein Rahmenkonzept, des im Prozeß der Verkehrsentwicklungsplanung sowohl die Bestätigung als auch eine Korrektur, vornehmlich in Einzelmaßnahmen, erfahren kann.