

Beantwortung

Große Anfrage „Verkehrsplanung im Umfeld des Campusneubaus am Inselplatz“

der Zählgemeinschaft FDP / Piraten
vom 12.01.2018

Frau Dr. Jänchen
17.04.2018
22:51

Denis Peisker
Dezernent für Stadtentwicklung und Umwelt

0. Präambel

Der Neubau des Universitäts-Campus am Inselplatz ist aktuell zweifellos eines der größten und wichtigsten Bauvorhaben der Stadt. Neben diesem Bauvorhaben werden in den Jahren bis 2025 noch eine ganze Reihe von Bauvorhaben in der erweiterten Innenstadt zu bewältigen sein.

Es handelt sich dabei zu großen Teilen um die (Wieder-) Bebauung von aus verschiedenen Gründen bestehenden innerstädtischen Brachflächen und nicht um klassische extensive Stadterweiterungen. Diese Brachflächen werden zum großen Teil seit langer Zeit verkehrlich intensiv als Großparkplätze genutzt und erzeugen damit einen intensiven Quell- und Zielverkehr. Es ist wichtig, dies festzustellen.

Die Wiederbebauung o.g. Flächen und damit auch des Inselplatzes ist seit vielen Jahren Ziel der Stadt und spiegelt sich deshalb in allen strategischen Planungen wider und trifft die Stadt damit nicht überraschend. So beschäftigt sich zum Beispiel das Parkraumkonzept 2010 nahezu ausschließlich mit den verkehrlichen Auswirkungen o.g. Bauvorhabens. Die Stadtverwaltung hat dem Stadtrat im Juni 2017 das Verkehrskonzept Jena-Zentrum und Jena-West vorgelegt. In diesem Verkehrskonzept wird detailliert auf alle innerstädtischen Vorhaben und deren Auswirkungen eingegangen. Außerdem werden die Grundannahmen der objektiv zu erwartenden Verkehrsentwicklung dargelegt.

1. Derzeitiges Verkehrsaufkommen

1.1 Welche Daten liegen zu den tatsächlichen Verkehrsströmen auf den an das Plangebiet Inselplatz angrenzenden Straßen vor? Gibt es belastbare Daten zum tageszeitlichen Verlauf?

Wenn ja: Welche Verkehrsfrequenzen wurden im Tageszeitverlauf auf diesen Straßen ermittelt?

1.2 Wann und wie wurden diese Daten ermittelt? Wie wurde sichergestellt, dass keine Sondereffekte (z. B. Ferienzeiten, wetterbedingte Frequenzschwankungen oder Baustellen im angrenzenden Stadtgebiet) diese verfälschen?

Antwort

Die Grunddimensionierung der Verkehrsanlagen großer Städte erfolgt nicht auf der Grundlage von unmittelbaren Verkehrszählungen sondern auf der Grundlage von Verkehrsmodellen und daraus abgeleiteten Verkehrsprognosen (aktueller Prognosehorizont ist das Jahr 2030). Dies gilt ebenfalls für die Dimensionierung von Schutzeinrichtungen vor verkehrsbedingten Umwelteinflüssen.

Dies ist verbindlich so geregelt, um kurzzeitig auf das Verkehrssystem einwirkende Einflüsse (Störungen, jahreszeitliche Schwankungen, Leerstände größerer Verkehrserzeuger usw.) weitgehend zu eliminieren.

Die der strategischen Verkehrsplanung zugrundeliegenden Verkehrsmodelle werden auf der Grundlage der potentiell möglichen Flächennutzung des Flächennutzungsplans erstellt. Zählraten einzelner Knotenpunkte sind wichtige Kontrollwerte, dienen aber praktisch lediglich der „Eichung“ und Plausibilisierung des Verkehrsmodells.

Die Daten des Verkehrsmodells sind damit praktisch frei von Einflüssen von Ferien, Wetter, Baustellen und Verkehrsstörungen u.ä..

Da im Verkehrsmodell auch vorübergehend stillgelegte Flächen als Verkehrserzeuger auftreten (z.B. Studentenbaracken in Zwätzen) und aus wirtschaftlichen Gründen nicht jede Nebenstraße berücksichtigt wird, sind die Belastungsdaten von Verkehrsmodellen in der Regel höher als die Realbelastung. Nur mittels eines Modells können Änderungen im Verkehrssystem (Straßenneubau, Verkehrsberuhigung) simuliert und auf den Prognosehorizont projiziert werden.

Das Verkehrsmodell der Stadt Jena wurde Anfang der 90er Jahre erstmalig aufgestellt und danach regelmäßig aktualisiert. Die letzte Aktualisierung wurde 2014 abgeschlossen und es läuft derzeit eine neuerliche Überprüfung, die im Mai 2018 abgeschlossen werden soll. Das Verkehrsmodell wurde und wird in Zusammenarbeit mit externen Dienstleistern erstellt, weil die Anschaffung der hierfür erforderlichen hochspezialisierten Software für Städte der Größenordnung Jena's unwirtschaftlich ist.

Im Vorfeld aller Überprüfungen wurden/werden alle technischen Möglichkeiten der Stadt genutzt, Eichwerte für das Modell zu erzeugen. Hierfür stehen der Stadt mittlerweile eine ganze Reihe von automatischen Detektionsmöglichkeiten (Zählgeräte, Detektoren an Lichtsignalanlagen) zur Verfügung, so dass auf Handzählungen weitgehend verzichtet werden kann.

1.3 Gibt es belastbare Daten (Uhrzeit, Länge, Dauer, Häufigkeit oder Auslöser, etwa unfallbedingte Sperrungen auf der A4) zur Ausbildung von Stau auf den angrenzenden Straßen?

Antwort

Hierfür liegen keine Daten vor.

1.4 Liegen passend zu den Verkehrsdaten Erhebungen zu verkehrsbedingten Emissionen (Feinstaub, Abgase sowie Lärm von Bussen, Straßenbahnen, LKWs und sonstigen KFZ) vor? Alle Gebäude des neuen Campus liegen mit mindestens einer Seite an einer der beiden Hauptverkehrsstraßen B88 bzw. B7 (das Psychologie-Hochhaus sogar an beiden und direkt an der Anger-Kreuzung) und werden aus Kostengründen nur dort mit Klimaanlage ausgestattet werden, wo dies technisch oder arbeitsschutzrechtlich unabweisbar ist. Vor allem bei heißen Wetterlagen kann ihre „Klimatisierung“ daher nur durch das Öffnen und Schließen von Fenstern erfolgen. Die damit verbundene zusätzliche Immissionsbelastung von Studenten und universitären Mitarbeitern kann vermutlich nur über dafür maßgeschneiderte bauliche Maßnahmen für Belüftung und Schallschutz gemindert werden.

Antwort

Im Rahmen der Bearbeitung des B-Plans Inselplatz wurden auch die Auswirkungen, der das Bau- und Umfeld umgebenden Verkehrsanlagen, hinsichtlich der in 1.4. genannten Kriterien untersucht. Forderungen nach Schutzmaßnahmen wurden -wenn erforderlich- in die Festsetzungen des Bebauungsplans übernommen.

Darüber hinausgehende Anforderungen müssen im konkreten Genehmigungsverfahren der Gebäude erfüllt werden.

1.5 Wie haben sich die Verkehrsfrequenzen um das Plangebiet in den letzten 20 Jahren entwickelt?

Antwort

Für die Straßen rund um den Inselplatz liegen Zählraten aus unterschiedlichen Zählperioden vor. Festzustellen ist, dass die Einzelzählungen leichte Schwankungen (kleiner +/- 5%) aufweisen, dem Grunde nach aber seit mindestens 20 Jahren stabil sind.

Dies kommuniziert dem Grunde nach mit den Zählwerten des gesamten Stadtgebietes und stützt die These, dass die Verkehrsnachfrage bei gleichbleibenden Verkehrsgewohnheiten der Einwohner (=Ergebnis langjähriger Vergleichsreihen in Jena) von der demografischen Entwicklung bestimmt ist.

Ausführlich kann dies im Mobilitätskonzept Jena-Zentrum und Jena-West 2017 (Abschnitt 2.3/www.jena.de) nachgeschlagen werden.

2. Ruhender Verkehr

2.1 Welche Stellplatzzahl wird am Inselplatz von der Stadt tatsächlich realisiert werden?

Antwort

Im Parkhaus Inselplatz können laut Rahmenbedingungen des Bebauungsplanes max. 550 Stellplätze eingeordnet werden. Die endgültige Zahl kann sich auf Grund einer gewünschten Mantelbebauung zum Inselplatz sowie Leistungsfähigkeitsbeschränkungen durch die notwendigen Abfertigungsanlagen noch reduzieren und erst mit Vorliegen der abgeschlossenen Projektplanung benannt werden.

2.2 Wie viele dieser Stellplätze werden der Universität für ihren Eigenbedarf zur Verfügung gestellt?

2.3 Welche Stellplatzzahl möchte/wird die Universität ablösen, also nicht selbst nachweisen? Wie ist die stadt- und verkehrsplanerische Einschätzung dazu?

Antwort

Das Bauvorhaben des Universitätscampus unterliegt gemäß § 76 ThürBO nicht der Bauaufsicht der Stadt Jena als unterer Bauaufsichtsbehörde.

Die Verhandlungen zum Thema Stellplätze zwischen dem Freistaat und der Stadt sind noch nicht abgeschlossen, so dass auch noch keine Aussage über die konkrete Lösung getroffen werden kann. Auf Grund der zentralen Lage, der optimalen Erschließung durch den Nahverkehr sowie der letztlich eher umweltaffinen Klientel der Universität wird eine teilweise Unterdeckung des tatsächlichen Stellplatzbedarfes als denkbar gesehen, eine rechtskonforme Ausgestaltung (Ablösung, anderweitiger Nachweis + Sicherung über Baulasten) wird vorausgesetzt.

2.4 Gibt es eine Abschätzung zur Unterdeckung des Stellplatzbedarfes durch die Bürogebäude der GW Real GmbH? Wurde dabei insbesondere der Parkplatzbedarf des lt. Medienberichten geplanten Supermarktes berücksichtigt? Wo sollen diese fehlenden Stellplätze geschaffen werden?

Antwort

In der Stellplatzberechnung nach Thüringer Bauordnung werden alle für das Gebäude vorgesehenen Nutzungen berücksichtigt (z.B. Büro, Handel).

Es ist absehbar, dass der Stellplatzbedarf des Bauvorhabens auf dem unmittelbaren Grundstück nicht vollumfänglich zu erbringen sein wird. Aus diesem Grund laufen aktuell Bemühungen in unterschiedlichen Richtungen, um den für die Baugenehmigung notwendigen Nachweis erbringen zu können.

2.5 Die Festlegung, dass in der Tiefgarage unter dem Eichplatz ausschließlich der Eigenbedarf der künftigen Bebauung gedeckt werden soll (also kein Ersatz für die wegfallenden Stellplätze geschaffen werden soll), beruhte auf der Annahme, dass Parkmöglichkeiten am Rande der Innenstadt geschaffen werden sollen, um Fußgängerverkehr in den Innenstadt-Randlagen zu generieren. Wo sollen diese entstehen und wird damit das Ziel höherer Fußgängerfrequenzen in den B-Lagen der Innenstadt erreicht?

Antwort

Die Festlegung, dass in der Tiefgarage unter dem Eichplatz ausschließlich der Eigenbedarf der künftigen Bebauung gedeckt werden soll, beruhte nicht auf der Absicht, Fußgängerverkehr zu generieren. Einen wesentlichen Grund, am Standort nur auf den Nachweis des Eigenbedarfes zu orientieren, benennt hingegen das Parkraumkonzept 2010: *„Für den Standort Eichplatz wird empfohlen, über den Eigenbedarf aus neuen Nutzungen hinaus keinen Ersatzbedarf festzulegen, um den sensiblen städtebaulichen Kontext der Innenstadt zu schützen.“*

Hintergrund der Formulierungen des Parkraumkonzepts ist, dass innerhalb des Grabenringes -in oder am Rande der Fußgängerzone- nur unbedingt notwendige Kfz-Verkehre erzeugt werden sollen.

2.6 Wie schätzt das zuständige Dezernat die Akzeptanz eines Parkhauses in 1,2 km Entfernung zur Innenstadt ein, was fußläufig etwa einer Viertelstunde entspricht? Welche B-Lagen werden konkret durch ein Parkhaus an der Stadtrodaer Straße begünstigt?

Antwort

Gemäß Leitfaden *Gesamtstädtische Parkraumkonzeption Stadt Jena* aus dem Jahr 2010 gibt es wissenschaftlich begründete Grundannahmen, wie weit die jeweils betroffenen Nutzergruppen zu Fuß vom Kfz zum Ziel üblicherweise zu gehen bereit sind: „Für Beschäftigte liegt dieser Entfernungsbereich erfahrungsgemäß bei rund 10-15 Minuten (das sind rund 1.000 – 1.500 m Distanz), für Besucher/Kunden und Bewohner dagegen nur bei rund 5 Minuten Fußweg (ca. 300 – 400 m Distanz). Dabei können je nach Reisezweck unterschiedliche Gehgeschwindigkeiten angesetzt werden, diese liegen bei Beschäftigten bei ca. 100 m pro Minute, bei anderen Nutzergruppen etwas niedriger (ca. 80 m pro Minute).“

Die Vor- und Nachteile der Erweiterung der Stellplatzkapazitäten an der Seidelstraße wurden im Mobilitätskonzept Jena-Zentrum und Jena-West 2017 (Abschnitt 5.2/www.jena.de) ausführlich dargestellt. Der Standort ist mit seiner Lage an der Zubringerstraße von Süden günstig gelegen, um Zielverkehre noch vor dem Zentrum aufzunehmen. Auf Grund der Lage könnte ein Parkhaus v.a. den Stellplatzbedarf von Pendlern abdecken, zusätzliche Stellplätze für den Stadionbetrieb bzw. die neue Leichtathletikanlage generieren sowie als Puffer für die Innenstadt dienen. Diese Denkansätze decken sich mit der aktuellen Nutzung des Parkplatzes.

2.7 Welche Aktivitäten unternimmt die Stadt, um den tatsächlichen Stellplatzbedarf andernorts, aber in der Nähe (z. B. Schillerpassage) zu realisieren?

Antwort

Neben der Untersuchung der Wirtschaftlichkeit der Erweiterung des Stellplatzangebotes an der Seidelstraße ist die Stadt aktuell bemüht, das Parkhaus der Schillerpassage, zunächst v.a. für die Bauzeit der innerstädtischen Hochbauvorhaben am Eichplatz und Inselplatz, für die öffentliche Nutzung zu sichern. Diesbezüglich fanden bereits Gespräche mit dem Verwalter des Objektes statt.

2.8 Wo und mit welcher Kapazität werden Parkieranlagen für Fahrräder geschaffen?

Antwort

Größere städtische Fahrrad-Abstellanlagen in der Innenstadt sind aktuell nicht in Planung. In Verbindung mit den Hochbaumaßnahmen sind jedoch gemäß §49 (5) ThürBO entsprechende Abstellanlagen zu schaffen (z.B. rd. 85 Stellplätze im Bauvorhaben Intershop/Steinweg). Gleiches gilt für die zukünftigen universitären Einrichtungen des Inselplatzes.

3. Verkehrsprognose

3.1 Welches zusätzliches Verkehrsaufkommen wird durch die Neubauprojekte Inselplatz Campus, Bürogebäude am Steinweg und Parkhaus insgesamt sowie insbesondere in der Hauptverkehrszeit erwartet? Auf welche Annahmen begründet sich diese Prognose? Welches Verkehrsmodell wird dazu verwendet? Gibt es andere begründbare Annahmen, die zu einer anderen Prognose führen würden?

Antwort

Es wird auf die Ausführungen nach Punkt 1 und die detaillierte Betrachtung des Mobilitätskonzeptes Jena-Zentrum und Jena-West 2017 (Abschnitt 3.1) verwiesen.

3.2 Welches zusätzliche Verkehrsaufkommen wird im Plangebiet durch die Erweiterung der industriellen Nutzung in Jena-Süd durch den Zeiss-Neubau und die Nachnutzung des jetzigen Zeiss-Areals erwartet? In der Presse wurde von bis zu 500 zusätzlichen Arbeitsplätzen berichtet, die durch den einseitig im Planungsraum Jena-Nord angesiedelten Wohnungsbau zusätzlichen Verkehr generieren würden.

Antwort

Mit Blick auf das Verkehrsmodell gelten die Aussagen nach Punkt 1.

Da es sich bei den von der Firma Zeiss zu bebauenden Flächen um schon bestehende Gewerbeflächen handelt, sind diese Flächen und das zugehörige Verkehrsaufkommen im Verkehrsmodell der Stadt Jena berücksichtigt.

Wenn sich im Rahmen der Entwicklung der Flächen eine deutliche Nutzungsintensivierung (z.B. höhere Arbeitsplatzdichte) ergibt als im Modell dort angenommen, müssen diese Daten zu gegebener Zeit in das Modell eingepflegt werden. Um bestimmte Schwellenwerte zu überschreiten, müssten diese aber deutlich sein.

Auf Grund der im Bereich Schott/Zeiss im Bestand festzustellenden dichten Gewerbebebauung wird hier im Modell schon von einer hohen Verkehrserzeugung ausgegangen.

Es darf außerdem erwartet werden, dass hier, ein dem Anspruch des Standortes genügendes, innovatives Verkehrsmanagement eingeführt wird und damit die negativen Auswirkungen auf das Gesamtsystem begrenzt werden.

3.3 Inwieweit wird das Verkehrsaufkommen auf der Osttangente gegenüber dem Ist-Stand ansteigen, wenn auch der weitere Ausbau von Gewerbegebieten im Süden und Wohnflächen im Norden in Betracht gezogen wird? Welche Annahmen liegen der Prognose zugrunde?

Antwort

Auch hier gelten die Aussagen nach Punkt 1.

Wenn im Rahmen z.B. der Flächennutzungsplanung Änderungen der Flächennutzung vorgenommen werden (z.B. Ausweisung neuer Baugebiete) sind die Auswirkungen auf das Verkehrsmodell zu überprüfen. Bei den genannten Baugebieten im Norden der Stadt Jena ist dies geschehen. Die neuen Kfz-Verkehre des tatsächlich neu ausgewiesenen Wohngebietes „Im Oelste“ („Neues Wohnen in Jena-Zwätzen“) verteilen sich tageszeitlich und stadträumlich so stark, dass diese auf der Camburger Straße und der Wiesenstraße kaum noch explizit nachzuweisen sind.

3.4 Welche Auswirkungen wird die Bebauung des Eichplatzes auf das Verkehrsgeschehen um den Inselplatz haben? Welche Annahmen liegen der Prognose zugrunde?

Antwort

Auch hier gelten die Aussagen nach Punkt 1.

Für den Eichplatz wurde im Rahmen der Bauplanungen bis 2014 ein spezielles Verkehrsgutachten erstellt. Durch die aktuell vorhandene Parkzeitbeschränkung und die gute Auslastung erzeugt der Eichplatz aktuell ein außerordentlich hohes Verkehrsaufkommen.

Der Gutachter kam seinerzeit zum Ergebnis, dass durch eine zu erwartende andere Nutzungsstruktur zukünftiger Tiefgaragen (z.B. Bindung bestimmter Stellplätze an Wohnungen/Geschäfte/Büros) von einer Abmilderung des Verkehrsaufkommens ausgegangen werden kann. Dies gilt ähnlich für die aktuell in der Diskussion befindlichen Bauformen.

3.5 Gibt es aus der Jenaer Verkehrsentwicklung der letzten Jahre Anhaltspunkte, die die Prognose eines rückläufigen Verkehrsaufkommens in der Innenstadt rechtfertigen?

Antwort

Zu dieser Frage wird auf das Mobilitätskonzept Jena-Zentrum und Jena-West 2017 (Abschnitt 2.3) verwiesen. Anhand der Bevölkerungsprognose sowie der Shell-Prognose wurde begründet, warum im gesamtstädtischen Kontext prognostisch nicht mit bedeutsamen Zuwächsen des Verkehrsaufkommens zu rechnen ist. Die demografische Gesamtentwicklung des Regionaleinzugsbereichs ist rückläufig.

3.6 Wie hoch ist das prognostizierte Aufkommen von Lieferverkehr für Inselplatz-Campus und die Bürogebäude am Steinweg?

Antwort

Es liegen keine Prognosen zum Lieferverkehr für den Inselplatz-Campus und die Bürogebäude am Steinweg vor. Aus den Funktionen lässt sich vorerst jedoch kein überdurchschnittliches Aufkommen ableiten. Bei Betrachtung der Tagesganglinie von Normalverkehr und Lieferverkehr sind Probleme kaum zu erwarten.

4. Verkehrsführung

4.1 Besteht die Möglichkeit, Knotenpunkte entlang der künftigen Osttangente im Interesse eines flüssigen Verkehrs als Kreisverkehre auszubilden? Wenn nein, welche Argumente sprechen konkret dagegen und gibt es Möglichkeiten, diesen abzuwehren?

Antwort

Studien zu Kreisverkehrsplätzen für den Angerknoten wurden bereits 1997 durch das Ingenieurbüro Verkehr 2000 AHNER+MÜNCH sowie durch die Ingenieurgesellschaft Schnüll Haller und Partner im Jahr 2001 vorgenommen.

Dabei wurden verschiedene Ausformungen der Kreisverkehrsplätze (einstreifige, zweistreifige) untersucht und hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit sowie der Gestaltungswirkungen und -möglichkeiten beschrieben. Zudem wurden Fußgänger- und Radverkehrsbeziehungen mit betrachtet und auch die benachbarten Knotenpunkte in die Untersuchungen einbezogen.

Beide Studien kommen zu dem Ergebnis, dass der Planung einer lichtsignalgeregelten Kreuzung der Vorzug vor der Anlage eines Kreisverkehrs zu geben ist. Begründet wird diese Aussage damit, dass eine Kreisverkehrsanlage die zukünftigen Verkehrsmengen mit einer akzeptablen Verkehrsqualität nicht bewältigen kann (HBS – Verkehrsqualität E!)

Durch die geringen Abstände zu den benachbarten Knoten würden Vorteile, wie flüssigerer Verkehrsablauf, verminderte Schadstoff- und Lärmemissionen an der Angerkreuzung lediglich örtlich verlagert werden. Die Führung des Fußgänger- und Radverkehrs im und um den Knoten ist ebenfalls wesentlich komplizierter als bei einer LSA-geregelten Kreuzung.

Die Knotenpunkte Am Anger/Steinweg und Stadtrodaer Straße/Fischgasse lassen durch die Lage am Bahndamm Kreisverkehre geometrisch nicht zu.

4.2 In der Auslobung zum Architektenwettbewerb Inselplatz-Campus heißt es: „Der Löbdergraben ist ein wichtiger Verbindungsast zwischen zwei Bundesstraßen-Knotenpunkten. Es besteht perspektivisch die Absicht, den Löbdergraben im Bereich zwischen Inselplatz und Universitätshauptgebäude (UHG) umzubauen und verkehrlich zu beruhigen, um die aktuell starke Trennwirkung aufzuheben.“

Falls der Löbdergraben, wie von Stadt und Universität angestrebt, zur besseren Anbindung an Universitäts-Hauptgebäude und Innenstadt verkehrsberuhigt wird, welche Auswirkungen hat das auf den Verkehr in den anliegenden Straßen?

Antwort

Die Verkehrsberuhigung des Löbdergrabens ist schon das Ziel städtischer Planungen seit mindestens 1990.

Ziel war und ist die Verlagerung des verdrängten Kfz-Verkehrs auf die zu erweiternde Ostumgehung.

Diese soll die Hauptlast der Maßnahme tragen. Auswirkungen auf nachgeordnete Straße sollen weitgehend vermieden werden.

4.3 In welcher Form soll die Anbindung des Parkhauses an den Straßenraum erfolgen? Falls nur eine Zufahrt von der Straße „Am Bahndamm“ geplant sein sollte: Wie soll ein Rückstau durch Linksabbieger oder alternativ zusätzlicher Verkehr durch Umfahrung des Plangebietes, um rechts einbiegen zu können, verhindert werden? Welche Varianten der Anbindung wurden diskutiert?

Antwort

Im Vorfeld der Aufstellung des B-Plans wurde die Erschließung des Inselplatzes und auch des Parkhauses am Inselplatz diskutiert. Zufahrten über Steinweg und Inselplatz wurden aus städtebaulichen Gründen ausgeschlossen. Unterirdische Zufahrten (Tunnellösungen) sind für das Parkhaus aus Kostengründen und aus Platzgründen im Straßenraum unverhältnismäßig.

Insofern ist gemäß B-Plan die Ein-/Ausfahrt ausschließlich rechtsein- bzw. ausbiegend auf die Straße „Am Anger“ geplant. Die Gefahr eines Rückstaus durch regulär linksabbiegende Fahrzeuge besteht somit nicht.

Dies entspricht im Wesentlichen dem Bestand der Zufahrt des aktuellen Parkplatzes Inselplatz.

Die unmittelbaren Auswirkungen des neuen Parkhauses auf die umgebenden Verkehrsanlagen werden im Mobilitätskonzept Jena-Zentrum und Jena-West 2017 (Abschnitt Punkt 3.1) detailliert dargestellt. Die Auswirkungen sind unwesentlich, auch wenn die Anzahl der Parkplätze im Parkhaus aktuell noch nicht genau feststeht und auch noch kein konkretes Nutzungskonzept (Dauerparker/Kurzzeitparker) vorliegt.

4.4 Wie soll der Lieferverkehr auf den Inselplatz-Campus und zu den Bürogebäuden am Steinweg organisiert werden, ohne dass durch regelwidrig abgestellte Lieferfahrzeuge der Verkehr behindert wird? Wie soll insbesondere der Lieferverkehr für den am Steinweg geplanten Supermarkt organisiert werden? Welche Zuwegungen sind grundsätzlich für den Lieferverkehr vorgesehen?

Antwort

Im Rahmen der Planung der inneren und äußeren Verkehrsflächen des Inselplatzes wird es Abstimmungen mit dem TLBV resp. der FSU zu notwendigen Lieferzonen geben. Die Anlieferung der bestehenden Gebäude am Steinweg wird sich nicht ändern.

Die Belieferung des geplanten Supermarktes am Steinweg ist gemäß derzeitigem Planungsstand von der Westseite des Gebäudes aus vorgesehen. Gemäß B-Plan gibt es sowohl vom Lutherplatz als auch von der Straße Am Anger und vom Steinweg aus, die Möglichkeit, den Inselplatz zu befahren.

4.5 Über welche Zufahrten soll der Zugang für Feuerwehr, Rettungsdienste und Reinigungsfahrzeuge gewährleistet werden?

Antwort

Gemäß B-Plan gibt es sowohl vom Lutherplatz als auch von der Straße Am Anger und vom Steinweg aus, die Möglichkeit, den Inselplatz zu befahren.

Der Fachdienst Feuerwehr wurde im Rahmen der Bauleitplanung entsprechend beteiligt.

4.6 Wie sollen diese Wegeführungen mit den Höhenunterschieden des Inselplatz-Areals zu seinen angrenzenden Straßen interagieren (bis zu 1,5 m zu den Straßen „Am Anger“ und „Lutherplatz“, vor allem im nordöstlichen Kreuzungsbereich bis zu 1,7 m entlang der Ostgrenze; bis zu 50 cm entlang des Löbdergrabens im Westen und noch deutlich mehr an der Ecke Löbdergraben/Steinweg, von der aus das Areal derzeit nur über eine Treppe betretbar ist)?

Antwort

Die Planungen der Verkehrsanlagen des Inselplatzes sowie der umgebenden Verkehrsflächen werden miteinander abgestimmt.

4.7 Welche Radwege sind im und um das Plangebiet herum geplant? Kann im Zuge der Baumaßnahmen die Gefährdungssituation für den Radverkehr durch die Straßenbahngleise im Steinweg reduziert werden? Ist die Planung der Radverkehrswege auf die Verkehrsplanung in der unmittelbaren Innenstadt abgestimmt und ermöglicht störungsfreie Verbindungen insbesondere in Nord-Süd-Richtung?

Antwort

Innerhalb des Inselplatzes wird es Mischverkehrsflächen geben, so dass sich nach dem Shared Space Prinzip alle Nutzer die Flächen teilen. Mit den bisher getroffenen Festlegungen (Wettbewerb, B-Plan) gibt es innerhalb des Inselplatzes grundsätzlich keinen privaten, regulären Kfz-Verkehr, so dass neben notwendigen Lieferverkehren der FSU (der zeitlich nur eingeschränkt zugelassen werden sollte) sowie Ver- und Entsorgungsverkehr sich ausschließlich Fußgänger und Radfahrer dort bewegen.

Im Rahmen der Planung des Vorhabens Osttangente werden für die Bereiche Lutherplatz und Straße Am Anger Radverkehrsanlagen eingeplant, in Abhängigkeit der Verfügbarkeit der Flächen soweit möglich als separate, vom Fußgängerverkehr getrennte Anlagen.

Ein Umbau des Steinweges ist zunächst nicht vorgesehen, da dieser vglw. neuzeitlich (und mit Fördermitteln) errichtet ist. Ob dennoch ein Umbau mit dem Ziel der Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr erfolgt, bleibt den Diskussionen zur Planung der Osttangente oder des Löbdergrabens (für den perspektivisch ebenfalls eine geänderte Gestaltung in Rede steht) vorbehalten.

Durchgängige störungsfreie Radverkehrsverbindungen in Nord-Süd-Richtung, die am Zentrum vorbei führen, werden im Fokus der Planungen liegen.

4.8 Wie sollen Rad- und Fußgängerverkehr voneinander getrennt werden?

Antwort

siehe Antwort zu Punkt 4.7

4.9 Falls der Löbdergraben, wie perspektivisch von Stadt und Universität beabsichtigt, verkehrsberuhigt wird – welchen Bereich wird dann diese Verkehrsberuhigung umfassen?

Antwort

Der Bereich, für den Maßnahmen der Verkehrsberuhigung bzw. gestalterische Maßnahmen in Rede stehen, umfasst den östlichen Löbdergraben, d.h. von der Einmündung der Fischergasse (roter Turm) bis zum Lutherplatz.

5. Projektorganisation

5.1 Wie setzt sich städtischerseits die Projektgruppe für die Inselplatzbebauung zusammen?

Antwort

Die städtische Projektgruppe (unter Leitung des KSJ) setzt sich aus Vertretern des Dezernates III (Stadtentwicklung/Stadtplanung, Stadtumbau, Verkehrsplanung) und des KSJ zusammen, bei Bedarf werden weitere Struktureinheiten involviert. Weitere Vertreter sind Projektleiter/Mitarbeiter des TLBV und die Planer des Wettbewerbssiegers Code Unique Architekten und Querfeldeins Freianlagenplaner aus Dresden.

5.2 Welche Meilensteine und Synchronisationspunkte mit den Planungsgruppen von Land und FSU sieht der städtische Projektplan für den Inselplatz vor?

Antwort

Die Planungen des Landes/der FSU werden in enger Abstimmung zu den städtischen Planungen erstellt. Besonderes Augenmerk gilt dabei den Frei- und Verkehrsanlagen, insbesondere an den Übergängen der inneren zu den äußeren Verkehrsflächen.

Die kommenden Meilensteine (nach Abschluss des Wettbewerbes) werden der Abschluss des B-Plan-Verfahrens und der konkreten Planungen des Landes sowie der Baubeginn der Hoch- und Tiefbaumaßnahmen sein.

Die in diesem Zusammenhang notwendigen Abstimmungen werden im Rahmen der regelmäßig stattfindenden Projektgruppensitzungen geführt.

5.3 An welchen Punkten sind Stadtratsbeschlüsse erforderlich und damit in etwa wann einzuplanen?

Antwort

Die grundsätzlichen/wesentlichen Beschlüsse sind mit dem Abschluss des Wettbewerbes und des B-Planes gefasst worden (Abwägungs- und Satzungsbeschluss für B-Plan in Vorbereitung, geplant StR April 2018).

5.4 Was sind die kritischen Pfade in diesem Projektplan und welche davon berühren in welcher Weise die Planungen der FSU?

Antwort

In Bezug zur Planung des Landes/der FSU stehen die Planungen zu den inneren und äußeren Verkehrsflächen des Inselplatzes. Dazu erfolgen regelmäßige Abstimmungen zwischen Land/TLBV und Stadt.

Die Organisation des Baustellenregimes in Zusammenhang mit weiteren privaten und auch öffentlichen Vorhaben wird umfangreicher konzeptioneller Abstimmungen bedürfen.

5.5 Wie ist der Projektplan auf die entsprechenden Projektpläne zur Osttangente und zum Eichplatz abgestimmt (Entflechtung der Bauvorhaben, Handhabung der verkehrlichen Ausnahmesituation während der Bauphase, Führung der Bauverkehre, etc.)?

Antwort

Die Ausführung des Vorhabens Osttangente wird gemäß gegenwärtiger Terminplanung frühestens dann beginnen, wenn die wesentlichen Hochbaumaßnahmen des Inselplatzes abgeschlossen sind, so dass die angrenzenden Verkehrsflächen für den Baustellenverkehr umleitungsfrei zur Verfügung stehen werden.

Bauarbeiten am Eichplatz sind etwa ab 2021 vorgesehen also zeitgleich mit denen des Inselplatzes, wobei der Baustellenverkehr durch die Entfernung zum Inselplatz kein Problem darstellen wird.

Zum Parkverkehr während der Bauzeit erfolgen gegenwärtig planerische Untersuchungen mit dem Ziel der Findung einer verträglichen Lösung für die verschiedenen Nutzergruppen (Kurzzeitparker, Kunden, Miet- und Dauerparker).

5.6 Gibt es aus der Projektplanung heraus kritische Phasen, in denen sich die Bauprojekte Inselplatz-Campus und Bürogebäude am Steinweg negativ beeinflussen?

Antwort

Gemäß Aussage des Planers des Bürogebäudes am Steinweg soll dieses Ende 2019 bezogen werden. Die Hochbaumaßnahmen des Inselplatzes sollen erst 2020 beginnen, so dass (problematische) Überschneidungen derzeit nicht absehbar sind.