Beantwortung

Große Anfrage

Investitionen der Stadt Jena in Verkehrsinfrastruktur nach Verkehrsarten

von Bündnis 90 / Die Grünen

Christian Gerlitz
Dezernent für Stadtentwicklung und Umwelt

Jena, 23.09.2020

Die Beantwortung der Großen Anfrage erfolgt federführend durch das Dezernat Stadtentwicklung und Umwelt in Zusammenarbeit mit dem Dezernat für Finanzen, Sicherheit und Bürgerservice und dem Kommunalservice Jena.

Präambel

Der Stadtrat entscheidet im Rahmen der Haushaltsplanung über die Aufteilung des zur Verfügung stehenden Investitionsvolumens in die Infrastruktur. Dabei sind vielfältige Belange zu berücksichtigen.

Um diese Entscheidungen sachgerecht treffen zu können, ist es sinnvoll das Verhältnis von Aufwendungen und Erträgen im Verkehrssystem zu kennen.

Um diese Frage beantworten zu können, wurde das „Tool zur verursachergerechten Aufteilung der Erträge und Aufwendungen städtischer Verkehrssysteme“ von der Universität Kassel 2018 entwickelt und exemplarisch auf drei Städte (Bremen/Kiel/Kassel) angewendet.

Mit dem von der Universität Kassel angebotenen Werkzeug besteht die Möglichkeit diese Kosten-/Nutzenberechnungen auf einer standardisierten Grundlage durchzuführen und aus den Ergebnissen Rückschlüsse auf die eigene Investitionstätigkeit zu ziehen.

Die Stadtverwaltung hat sich aus Anlass dieser Anfrage tiefergreifend mit dem Tool beschäftigt und ist entschlossen, dieses zu testen. Erste diesbezügliche Schritte wurden bereits eingeleitet.

Der Aufwand zur Datenaufbereitung wird als hoch eingeschätzt. Eine besondere Herausforderung besteht in der Splittung der Kosten bei Komplexmaßnahmen ohne klare Trennung der Anlagen für die verschiedenen Verkehrsarten.

Aus diesem Grund wurde mit dem Einreicher der Anfrage abgestimmt, die notwendigen Daten direkt in das Berechnungstool einzuspeisen. Fragen, die sich auf diese Daten beziehen (insbesondere Fragekomplex 1 und 2) bleiben deshalb unbeantwortet.

Fragebereich 7 kann ebenso vorab als beantwortet gelten.

Es ist geplant, dem Stadtrat über die Ergebnisse der Berechnungen im ersten Quartal 2021 zu berichten.

Fragenbereich 1:
Investitionen zur Herstellung und dem Erhalt von Verkehrsinfrastruktur

1.1. In welcher Höhe wurden in den Jahren 2010 bis 2019 städtische Eigenmittel bzw. Eigenmittel aus Städtischen Eigenbetrieben und Unternehmensbeteiligungen in die verschiedenen Verkehrssysteme investiert: (a) Öffentlicher Personennahverkehr, (b) motorisierter Straßenverkehr, (c) Fußverkehr und (d) Radverkehr?

1.2. In welcher Höhe sind in den nächsten fünf Jahren Investitionen in die verschiedenen Verkehrsarten geplant? Auch diese Daten sollen gemäß den Indikatoren in Frage 1 aufgeschlüsselt werden.

1.3. Wie hoch waren die Förderquoten für die verschiedenen Verkehrsarten im genannten Zeitraum im Durchschnitt?

Für die Beantwortung dieser Fragen wird auf die Präambel verwiesen.

Fragenbereich 2:
Verursachergerechte Aufteilung der laufenden Erträge und Aufwendungen für das Verkehrssystem

2.1. Welche Aufwendungen und Erträge entstehen der Stadt einschließlich ihrer Eigenbetriebe und Unternehmen für die verschiedenen Verkehrsträger. Dabei ist zwischen folgenden Aufwands- und Ertragspositionen zu unterscheiden. Die Zuordnung zu den einzelnen Verkehrsträgern soll gemäß Anteil der Verkehrsträger an der Verkehrsfläche oder der Fahrleistung erfolgen.

Für die Beantwortung dieser Frage wird auf die Präambel verwiesen.

Fragenbereich 3:
Abschätzung der verkehrsbedingten Wirkungen von externen Effekten für die Bezugsjahre 2010 bis 2019

3.1. Wie hoch ist die statistisch erfasste oder über Verkehrsmodelle berechenbare Jahresfahrleistung (Fzkm/a) für (a) ÖPNV-Gesamt, (b) Linienbusverkehr, (c) Lkw-Verkehr und (d) Pkw-Verkehr im Stadtgebiet Jena?

Statistisch erfasst sind die Fahrplankilometer der Fahrzeuge des ÖPNV. Über die Haushaltsbefragung „Mobilität in Städten – SrV 2013, 2018 liegen die Jahresfahrleistungen von privaten Pkw für das jeweils vorangegangene Jahr vor. Jahresfahrleistungen aus dem Verkehrsmodell liegen nicht vor.

Jahr	Fahrplankilometer pro Jahr Straßenbahnen *	Fahrplankilometer pro Jahr Busse *	Fzkm pro Jahr privater Pkw **
2010	2.203.633,4	1.616.120,5	
2011	2.205.421,4	1.569.942,4	
2012	2.209.782,4	1.566.774,5	14.000
2013	2.199.310,8	1.568.713,9	
2014	2.199.310,8	1.553.340,8	
2015	2.210.991,7	1.442.614,9	
2016	2.219.007,9	1.641.777,1	
2017	2.171.193,7	1.627.591,7	13.000
2018	2.153.087,0	1.615.998,4	
2019	2.181.575,2	1.648.791,5	

* Quelle: Jenaer Nahverkehrsgesellschaft mbH
** Quelle: Mobilität in Städten – SrV 2013, 2018

3.2. Wie hoch ist die Anzahl an Einwohnern, die von Verkehrslärm betroffen sind? Angaben differenziert nach Anzahl an betroffenen Einwohnern durch Straßenverkehr sowie durch Straßenbahnen nach den Schalldruckpegeln des Lärmindexes LDEN.

Die Lärmkartierung für den Straßenverkehr wurde durch das Thüringer Landesamt für Umwelt, Bergbau und Naturschutz (TLUBN) durchgeführt. Ermittelt wurden die Lärmbelastungen gemäß der Berechnungsvorschrift VBUS im Tagesmittel über 24 Stunden (L_{DEN}) und für die Nachtstunden (L_{Night}).

Geschätzte Anzahl der von Umgebungslärm betroffenen Personen (kartierte Strecken)

Pegelklasse in dB(A)	Straßenlärm **L_{DEN} (24 Stunden)**	Straßenlärm **L_{Night} (22-06 Uhr)**
über 50 bis 55	---	4.521
über 55 bis 60	5.872	2.275
über 60 bis 65	3.804	703
über 65 bis 70	2.543	0
über 70 bis 75	412	0
über 75	0	---
Summe	**12.631**	**7.499**

Die Straßenbahn von Jena wurde als Lärmquelle nicht kartiert bzw. die von ihr ausgehenden Emissionen nicht anderweitig untersucht, da die Stadt keinen Ballungsraum gem. § 47 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) darstellt. Nur für Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern und einer Einwohnerdichte von mehr als 1.000 Einwohnern pro Quadratkilometer ist die Straßenbahn als Lärmquelle zu erfassen.

In den gesetzlichen Vorgaben zur Lärmkartierung bzw. der Lärmaktionsplanung wurden keine Festlegungen zu Grenzwerten getroffen, ab denen Lärmbelastungen als inakzeptabel gelten, sondern lediglich auf „relevante Grenzwerte oder andere Kriterien“ abgestellt.

Eine Einordnung der Pegel hinsichtlich ihrer Bedeutung für den menschlichen Organismus kann jedoch anhand anderer Quellen vorgenommen werden. So wird im „Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr“ durch den Rat von Sachverständigen für Umweltfragen eine Bewertungsmöglichkeit aufgezeigt.

Demnach erhöht sich bei Dauerbelastungen über 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht das Risiko gesundheitlicher Folgen (insbesondere Herz-Kreislauf-Erkrankungen) signifikant. Als Belästigung werden Werte von mehr als 55 dB(A) im Tagesmittel sowie oberhalb 50 dB(A) nachts eingestuft.

In Jena wurden dieser Einordnung folgend als Ziel der Lärmaktionsplanung die Senkung der Lärmpegel unterhalb der gesundheitlich bedenklichen Pegel (über 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts) beschlossen.

Quelle: Lärmaktionsplanung der Stadt Jena 2018 – Kurzbericht
https://umwelt.jena.de/laermminderungsplanung

3.3. Wie hoch ist die Anzahl der Personen, die in den Bezugsjahren im Straßenverkehr getötet, schwerverletzt oder leichtverletzt wurden? Angaben zu polizeilich erfassten Verkehrsunfällen mit Personenschäden aufgelistet und jeweils differenziert nach:

- ***Angabe des verursachenden Verkehrssystems am Unfallereignis (Pkw / Fahrrad / Fußgänger / Lkw / Bus / Zweiräder / Sonstige/ Straßenbahn)***
- ***Anzahl der beteiligten Verkehrssysteme***
- ***Anzahl der Personenschäden, die am Unfallereignis entstanden sind (getötete, schwerverletzte und leichtverletzte Personen)***

Jährlich wird von der Landespolizeiinspektion Jena die Verkehrsunfallstatistik für die Stadt Jena an die Straßenverkehrsbehörde übergeben. Aus diesen Daten wurde die folgende Tabelle zusammengestellt.

Jahr	Verkehrs-unfälle insgesamt	Personen-schäden insgesamt	davon			Unfallverursacher (Angaben in % vom Gesamtunfallaufkommen)						
			getötete	schwer Verletzte	leicht Verletzte	Pkw	Lkw	Krad	Fahrrad	Fußgänger	Bus	Straßenbahn
2010	2644	362	1	44	317	64,60	13,25	0,94	2,68	0,98	1,17	0,22
2011	2735	422	0	40	382	69,45	10,88	1,93	3,97	0,73	0,80	0,47
2012	2647	356	1	38	317	66,49	12,24	1,47	3,55	0,53	0,68	0,11
2013	2728	375	4	56	315	69,87	11,73	1,21	3,08	0,59	0,70	0,26
2014	2917	401	2	41	358	67,50	12,00	0,93	3,98	0,58	1,17	0,27
2015	2978	414	2	49	363	66,32	12,96	1,07	3,56	0,47	0,94	0,34
2016	3144	391	0	39	352	68,32	12,53	0,64	3,44	0,57	0,99	0,10
2017	2928	379	0	34	345	65,92	13,05	0,99	3,48	0,61	0,65	0,27
2018	2860	403	0	37	366	65,00	13,71	0,98	3,60	0,56	0,84	0,21
2019	2866	336	3	27	306	64,13	13,29	1,26	3,49	0,59	1,33	0,35

Quelle: Landespolizeiinspektion Jena

Fragenbereich 4:
Raumaufteilung

4.1. Wie groß ist die durch Verkehrsanlagen im Stadtgebiet verwendete Fläche insgesamt und wie teilt sich diese unter den Verkehrssystemen auf? Wie hat sich die Verkehrsflächennutzung absolut und deren Aufteilung unter den Verkehrssystemen im betrachteten Zeitraum verändert?

	Fläche (m²)
Fahrbahnen	2.294.665
Straßenbahngleise	312.076
Geh-/Radwege	875.259
Gehwege	74.342
separat geführte Rad-/Gehwege	120.067
separat geführte Gehwege	80.376
Treppenanlagen	9.056
Fußgängerzonen	25.557
Busbucht, Buswendestellen	9.188
Seitenstreifen/Parkplätze	116.761
Gesamt	**3.917.347**

Quelle: Kommunalservice Jena, Jenaer Nahverkehrsgesellschaft mbH

In der folgenden Tabelle sind die erstmalig neu errichtetet Verkehrsflächen im m² aufgelistet.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Fahrbahn	3.000	13.103	4.424	14.044	6.539	6.182	472	2.594	10.034	
Radweg				9.904						
Rad-/Gehweg	480	3.374	10.524	8.848	2.316	2.999	925	447		
Gehweg		3.349	303	4.420	1.834	1.432	257	115	1.256	1.020

Quelle: Kommunalservice Jena

Die Erweiterung von Verkehrsflächen geht im Wesentlichen auf die Neuerschließung von Wohngebieten (z. B. Hausberg, Ilmnitz) zurück.
Die Veränderung des Verhältnisses der Flächen der Verkehrsträger untereinander bei Umbaumaßnahmen im Bestand wird nicht erhoben.
Dieses ist häufig auch abhängig von nach dem Umbau veränderten Verkehrsregelungen (z. B. einseitig Parkverbote, Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr).

4.2. Wie hoch ist die Anzahl der bewirtschafteten Parkplätze? Wie viele davon sind städtisch, wie viele privat? Wie hoch wird die Anzahl der regelmäßig im nicht bewirtschafteten öffentlichen Straßenraum abgestellten Kfz eingeschätzt?

Zur Parkraumbewirtschaftung zählen hauptsächlich Parkdauerbegrenzungen, Gebührenpflicht sowie Bewohnerparken.
Parkdauerbegrenzungen werden i.d.R. vor öffentlichen Einrichtungen wie Kitas oder Gesundheitseinrichtungen außerhalb der Innenstadt angeordnet, um den dortigen Hol- und Bringeverkehr zu ermöglichen.
Gebührenpflichtige Parkplätze im öffentlichen Straßenraum unterliegen der Parkgebührenordnung (Gebührenordnung zur Erhebung von Parkgebühren der Stadt Jena vom 28.08.2013). Das Stadtgebiet ist in 6 Parkzonen eingeteilt.
Im Jahr 2015 erfolgte die Harmonisierung der Zonenabgrenzung zwischen der Parkgebührenordnung und dem Bewohnerparken. Gleichzeitig erfolgte die Erweiterung des Mischparkens (Gebührenpflicht, Bewohner mit Parkausweis parken frei) mit dem Ziel der effektiveren Auslastung des Parkraumes.
Die Anzahl der erfassten Stellplätze ist in nachfolgender Tabelle zusammengefasst.
Nicht aufgeführt sind die parkdauerbegrenzten Stellplätze, da diese nicht flächendeckend erhoben sind.
Aktuell nicht mehr enthalten sind die Stellplätze am Lutherplatz (Baustelle, Ersatz durch Parkhaus mit ca. 400 Stellplätzen) sowie das Parkhaus der Schillerpassage (650 Stellplätze, derzeit Umbau). Ebenfalls nicht aufgeführt sind Parkhäuser bzw. Tiefgaragen, die ausschließlich einer speziellen Nutzung (z. B. Einkaufszentrum, private Parkhäuser) zuzuordnen sind und keine Erschließungswirkung für das Umfeld entfalten (z.B. Burgaupark, WIN-Center, Columbus-Center). Ebenfalls nicht eingerechnet sind die touristischen Wanderparkplätze Windberg und Steinkreuz.

Bewirtschaftungszone gem. Parkgebührenordnung		städtische bewirtschaftete Stellplätze			öffentlich zugängliche private PH/TG	Summe
Zone		Parkautomat/ Parkuhr	Bewohner-Parkplätze	Mischprinzip		
1	Altstadt	380	170	200	1.320	2.070
2	westliche Vorstadt	0	20	240	0	260
3	Damenviertel	60	490	130	0	680
4	Südwestvorstadt	20	0	0	0	20
5	Wöllnitzer Straße	0	30	310	0	340
6	übriges Stadtgebiet	450	160	20	1.300	1.930
Summe		910	870	900	2.620	5.300

Es gibt weitere nicht bewirtschafteten Stellplätze im öffentlichen Straßenraum.

4.3. Wie hoch ist die Anzahl der öffentlich zugänglichen Kfz-Stellplätze und Fahrradabstellanlagen im Stadtzentrum (incl. zentrumsnahe Bereich der Ortsteile Jena-West, Jena-Süd, Kernberge und Jena-Nord) und wie haben sich diese in den letzten zehn Jahren verändert? (Die Frage kann gern in Form einer Tabelle beantwortet werden) Bitte die Fahrradanhängerabstellanlagen extra ausweisen.

Neben den o.g. bewirtschafteten **Pkw**-Stellplätzen wurden im Rahmen interner bzw. externer Erhebungen im Rahmen von Parkraumuntersuchungen unbewirtschaftete Stellplätze im öffentlichen Straßenraum erfasst. I.d.R. erfolgte die Erhebung einmalig bzw. vor/nach Einführung von Bewirtschaftungsmaßnahmen. Regelmäßige Erhebungen finden auf Grund des hohen Zeitaufwandes nicht statt, so dass genaue Aussagen über die Entwicklung des Stellplatzangebotes nicht möglich sind. Die Zahl wird jedoch als relativ stabil bewertet.

Westviertel (eigene Erhebung 2015) (Landgrafenviertel – Katharinenstraße – Bahn – Lassallestraße)	**1.100 Stpl.**
Südwestvorstadt (Erhebung „Verkehr plus“ 2012) (Forstweg – Bahn - Mühlenstraße)	**1.400 Stpl.**
Süd (eigene Erhebung 2011) (Westbahnhofstraße – Mühlenstraße – Bahnlinien beidseits)	**250 Stpl.**
Südost / Kernbergviertel (eigene Erhebung 2008 / 2011) (Lindenhöhe – Kernbergstraße – Burgweg – Camsdorfer Straße)	**800 Stpl.**
Nord (eigene Erhebung 2019) (Clara-Zetkin-Str. – Camburger Str. – Fr.-Wolf-Str. – Dornburger Str.)	**600 Stpl.**
Summe	**4.150 Stpl.**

Die öffentlich zugänglichen **Fahrrad**abstellanlagen im Innenstadtbereich sind teilweise bestimmten Gebäuden und deren Nutzung zugeordnet (z.B. der Universität und einzelnen Behördenstandorten). Vor allem werden die öffentlich zugänglichen Abstellanlagen in der Innenstadt jedoch von RadfahrerInnen genutzt, die Einkaufen und oder die anderen innerstädtischen Angebote nutzen.

Abstellanlagen für Fahrradanhänger existieren derzeit noch nicht.

Standorte / Anzahl	Innenstadt	Behördenstandort Am Anger	wichtige innenstadtnahe Bahnhöfe (West und Paradies)	Lutherstraße
gesamt	1407	148	374	28
davon überdacht	167	10	240	0
neu seit 2010	69	92	100	28

Für andere Stadtteile liegen keine Erhebungen über öffentliche (zugängliche) Abstellanlagen vor. Hier sind jedoch den Einzelhandelsnutzungen i.d.R. auch Fahrradabstellplätze zugeordnet, dies liegt jedoch in der Verantwortung der jeweiligen Eigentümer / Händler. Öffentliche Gebäude wie z.B. die Musikschule / Schwimmbäder, etc. verfügen ebenfalls über zugeordnete Abstellanlagen.

Seit 2016 werden in Jena die Hinweise zum Fahrradparken der FGSV (2012, geltendes Regelwerk) für die Festlegung der notwendigen Anzahl von Fahrradstellplätze an Neubauten oder baugenehmigungspflichtigen Umbauten regelmäßig angewendet. Bauherren erhalten Vorgaben über die Anzahl der zu errichtenden Fahrradstellplätze entsprechend der Gebäudenutzung.

4.4. In welchen Stadtgebieten sind Potenziale für eine Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung?

Die Straßenverkehrsordnung i.V. mit der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift lässt Parkraumbewirtschaftung nur zu, wo

- kein ausreichender Parkraum vorhanden ist und deshalb erreicht werden muss, dass möglichst viele Fahrzeuge nacheinander für möglichst kurze genau begrenzte Zeit parken können (§13: Parkuhren, Parkautomaten, Parkscheibe) oder
- wo mangels privater Stellflächen und auf Grund eines erheblichen allgemeinen Parkdruckes die Bewohner des städtischen Quartiers regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in ortsüblich fußläufiger Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden (§45: Bewohnerparken).

Zudem sollen Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen nur dort eingesetzt werden, wo eine wirksame Überwachung gewährleistet ist.

In den vergangenen Jahren erfolgten mehrere Parkraumuntersuchungen auf Grund wiederholter Beschwerden von Bewohnern über ein zu geringes Stellplatzangebot oder um den Ersatzbedarf an Stellplätzen bei geplanten Hochbaumaßnahmen zu ermitteln (Westviertel, Süd-/Südwestviertel, Kernbergviertel,Nord, Lobeda Ost/Klinikum, Theobald-Renner-Straße).
Im Ergebnis wurde in den überwiegenden Fällen festgestellt, dass die Parkraumnachfrage hauptsächlich durch die Anwohner selbst erzeugt wird, somit das Bewohnerparken keine erfolgversprechende Maßnahme darstellt (z.B. Lutherstraße). In anderen Fällen bestand im betrachteten Gebiet ein ausreichendes Stellplatzangebot, die Nachfrage kann lediglich nicht im unmittelbaren Wohnumfeld abgedeckt werden (z.B. Süd).

In Lobeda Ost erfolgten im Zusammenhang mit dem Klinikum Parkraumerhebungen in den Jahren 2011 und 2018. Im Ergebnis wurde für die Ziegesarstraße eine eng begrenzte Bewohnerparkzone eingeführt. Die Situation soll beobachtet werden, um ggf. weitere Maßnahmen abzuleiten.

Potentielle Parkraum-Bewirtschaftungsgebiete müssten, um wirksam betrieben zu werden, sehr großflächig gefasst werden. Für die Einführung des zu bevorzugenden Mischsystems wäre das Aufstellen einer entsprechend großen Anzahl von Parkautomaten notwendig. Der Aufwand dafür wäre im Vergleich zu den erwarteten Einnahmen (Parkgebühren, Ahndung von Verstößen) vergleichsweise hoch, eine zeitnahe Refinanzierung ist kaum zu erwarten. Auch der personelle Aufwand für das Ausstellen der Parkausweise, die Betreibung der Parkautomaten sowie für die notwendigen Kontrollen würden z.T. erheblichen zusätzlichen Bedarf an Personal hervorrufen.

4.5. Wie hoch ist die Anzahl der überdachten Parkflächen für Kfz, wie viele überdachte Fahrradabstellplätze?

KIJ verwaltet insgesamt ca. 2.300 Garagen an über 60 Standorten im gesamten Stadtgebiet.
Im Stadtzentrum befinden sich ca. 2.600 überdachte Stellflächen in öffentlich zugänglichen Parkhäusern und Tiefgaragen (vgl. Frage 4.2).

Die Frage nach der Anzahl von überdachte Fahrradabstellplätzen wurde in der Frage 4.3. beantwortet.

4.6. Welches Potenzial hat die Stadt für ein Fahrradparkhaus?

Die Stadt Jena hat hierzu noch keine Untersuchung durchgeführt. Es wird jedoch über ein Projekt der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Thüringen e.V. (AGFK) eine Potenzialanalyse für Radabstellanlagen an Bahnhöfen finanziert. In Jena wird diese Analyse für die Bahnhöfe Jena-West und Jena-Göschwitz durchgeführt. Ergebnis soll es unter anderem sein, Defizite bei Abstellanlagen an beiden Bahnhöfen festzustellen, zu beziffern und Empfehlungen zu erhalten, welche Art und Anzahl von Abstellanlagen einen bestimmten Standort zugeordnet werden sollten. Dabei wird auch die Frage zu klären sein, ob sich am Bahnhof Jena-West das Potential für die Errichtung und Betreibung eines Fahrradparkhauses darstellen lässt. Mit Ergebnissen ist im Laufe des Jahres 2021 zu rechnen.

Fragenbereich 5:
Ruhender & Fließender Verkehr

Ruhender Verkehr

5.1. Wie haben sich die Preise für 1h Parken und für Tagesparken (Tageshöchstpreis) seit 2000 entwickelt (Angabe in 5-Jahres-Schritten)?

Im Jahr 2013 erfolgte die Anpassung der Parkgebühren. Davor und danach waren die Gebühren für die städtischen Parkplätze konstant. Es erfolgt deshalb die Aufstellung vor / nach 2013.

Parkgebührensatzung	2000 bis 2013	seit 2013	Änderung absolut	in %
Zone 1	1,00 €/h	1,50 €/h	**+ 0,50 €/h**	**+ 50 %**
Zone 2 – 4	0,50 €/h	0,80 €/h	**+ 0,30 €/h**	**+ 60 %**
	ab 3. Stunde 0,40 €/h	0,80 €/h	**+ 0,40 €/h**	**+ 100 %**
	ab 8. Stunde frei	0,80 €/h	**+ 0,80 €/h**	
Zone 5	max. 2,00 €/Tag	max. 2,00 €/Tag	**± 0,00 €/h**	**± 0 %**
Zone 6	0,50 €/h	0,50 €/h	**± 0,00 €/h**	**± 0 %**
	ab 3.Stunde frei	0,50 €/h	**+ 0,50 €/h**	
Bhf. Jena-West	0,50 €/h	0,80 €/h	**+ 0,30 €/h**	**+ 60 %**
Bhf. Jena-Paradies	1,00 €/h	0,80 €/h	**- 0,20 €/h**	**- 20 %**

Mit der Umstellung von DM auf EURO ab 01.01.2002 wurden die Parkgebühren umgerechnet und gerundet.

5.2. Sammelt die Stadt Jena Informationen über die Parkgebühren in den größeren privaten Parkhäusern, die der Öffentlichkeit zugänglich sind, und wenn ja, bewegen sich diese in ähnlicher oder anderer Höhe? (Innenstadt und Klinikum Lobeda)

Es erfolgt keine Erhebung zu den Parkgebühren in privaten Parkierungsanlagen.

5.3. Wie haben sich im Vergleich dazu die Preise für das Einzelticket, das Tagesticket und das Monatsticket beim ÖPNV im gleichen Zeitraum 2000 – 2020 verändert?

Die Preisgestaltung im ÖPNV wird (seit 2005) durch die Tarifbestimmungen des VMT geregelt.

Ticketpreis JNV	2000	2005	2010	2015	2020	Änderung absolut	Änderung in %
						(2000 / 2020)	
Einzel-ticket	1,02 €	1,50 €	1,70 €	1,90 €	2,10 €	**+1,08 €**	**+106 %**
Tages-ticket	3,07 €	3,80 €	4,20 €	4,90 €	5,40 €	**+2,33 €**	**+76 %**
Monats-ticket	31,70 €	44,00 €	47,60 €	55,50 €	60,50 €	**+28,80 €**	**+91 %**

5.4. Welche Kosten für die Bewirtschaftung des Parkraumes standen den Einnahmen gegenüber? Sind die Parkgebühren auskömmlich für die Deckung der Kosten? Wie haben sich die Kosten zur Instandhaltung der städtischen Parkplätze seit 2000 entwickelt?

Die gewünschten Daten (in EURO) liegen erst seit 2009 beim KSJ vor.
Der Einnahmeüberschuss wird laut Infrastrukturvereinbarung für die Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur verwendet.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Erträge (Einnahmen)	1.514.949	1.398.489	1.490.556	1.476.196	1.673.024	2.050.692
Aufwendungen (Material-,Personalaufwand)	319.150	313.609	367.012	414.302	427.440	414.351
Einnahmeüberschuss	1.195.799	1.084.881	1.123.544	1.061.893	1.245.584	1.636.340
Die Instandhaltungskosten für die Parkplätze sind in den Aufwendungen enthalten. Aufgrund der Frage nach deren Entwicklung, wurden diese in der folgenden Zeile separat ausgewiesen.						
Instandhaltungskosten für Parkplätze	173.569	101.033	129.361	180.164	153.410	121.792

	2015	2016	2017	2018	2019
Erträge (Einnahmen)	1.888.480	1.853.059	1.774.543	1.718.425	1.675.799
Aufwendungen (Material-,Personalaufwand)	606.803	483.575	602.569	583.226	495.772
Einnahmeüberschuss	1.281.677	1.369.484	1.171.974	1.135.199	1.180.028
Die Instandhaltungskosten für die Parkplätze sind in den Aufwendungen enthalten. Aufgrund der Frage nach deren Entwicklung, wurden diese in der folgenden Zeile separat ausgewiesen.					
Instandhaltungskosten für Parkplätze	147.011	130.536	122.225	122.225	94.576

Quelle: Kommunalservice Jena

5.5. Wie viele Anwohnerparkausweise hat die Stadt Jena in den Jahren 2000, 2010 und 2019 ausgegeben und welche Summen hat sie damit erlöst?

Das Statistikmodul der Fachanwendung liefert lediglich eine Auswertung hinsichtlich der Anzahl der aktuell gültigen Anwohnerparkausweise.
Die erzielten jährlichen Einnahmen können hieraus nicht abgeleitet werden.

Anwohnerparkausweise werden nicht grundsätzlich zum 1.1. des jeweiligen Jahres ausgegeben und gelten nicht zwingend bis zum 31.12. des jeweiligen Jahres. Je nach Beantragungsdatum (Zuzug in ein Gebiet mit Anwohnerparken) wird eine Anwohnerparkausweis ausgestellt.

Somit ist bildet das Multiplizieren der aktuell gültigen Anzahl von Anwohnerparkausweisen mit 31,00 € nicht die Einnahmesituation ab.

Parkzonen	aktuell gültige Anwohnerparkausweise
Zone I	608
Zone II	94
Zone III	805
Zone V	58
Zone VI	161
Zone VII	80
Gesamt	**1806**

Quelle: Bürgerservice der Stadt Jena, Stand: 23.07.2020

5.6. Wie haben sich die Gebühren für Anwohnerparkausweise seit 2000 entwickelt?

Die Gebühren für die Anwohnerparkausweise haben sich nicht verändert. Sie liegen bei 31,00 EURO pro Jahr.

5.7. Gibt es eine Obergrenze für die Anzahl von Anwohnerparkausweisen? Wenn ja, wo liegt diese?

Nein, es gibt keine Obergrenze.
Jeder Anwohner einer Anwohnerparkzone hat ein Anrecht auf einen Anwohnerparkausweis.
Aus diesem Grund ist die Ausweisung von Anwohnerparkzonen ohne Parkdruck von „außen“ oder in Bereichen mit deutlich zu wenigen Parkplätzen auch wenig sinnvoll.

5.8. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Ordnungsamts Jena beschäftigen sich schwerpunktmäßig mit der Ahndung regelwidrigen Parkens?

Aktuell sind im Außen- und Innendienst 16 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit der Kontrolle des ruhenden Verkehrs beschäftigt.

5.9. Wie hoch sind die durch die genannten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erzielten Einnahmen und wie hoch sind die Aufwendungen für Personal und Equipment im Durchschnitt der letzten 3 Jahre?

Einnahmen	Personalkosten	Materialkosten wie z. B. Schutzkleidung, Geräte, Gerätewartung etc.
753.000 €	866.000 €	21.510 €

Die obigen Daten sind nicht dazu geeignet eine Gesamtaussage zur Wirtschaftlichkeit abzuleiten, da beispielsweise Aufwendungen im Bereich der Bußgeldstelle oder der Buchhaltung nicht mit berücksichtigt sind. Es wird auf den Bericht zur Verkehrsüberwachung 2019 verwiesen (TOP 3 des Finanzausschusses vom 15.09.20, siehe Anlage).

Zusätzlich zu oben benannten Kosten fallen noch Materialkosten wie z. B. Mieten, Bürobedarf etc. in Höhe von 137.800,- EURO an, für die eine getrennte Zuordnung zu den Kostenstellen ruhenden bzw. fließenden Verkehr nicht möglich ist.

5.10. Erwartet die Stadt Jena eine Veränderung dieses Verhältnisses durch die i.d.R. deutlich nach oben korrigierten Strafsummen in der 2020 novellierten StVO?

Diese Frage kann aufgrund der zurückgestellten in 2020 novellierten StVO aktuell nicht beantwortet werden.

Fließender Verkehr

5.11. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Ordnungsamts Jena beschäftigen sich schwerpunktmäßig mit der Ahndung von Geschwindigkeitsüberschreitungen (Blitzer)?

Aktuell sind im Außen- und Innendienst 6 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit der Kontrolle des fließenden Verkehrs beschäftigt.

5.12. Wie oft und an welchen Stellen wurden temporäre Geschwindigkeitsmessungen im Stadtgebiet Jena in den letzten 3 Jahren durchgeführt? Wie oft und an welchen Stellen durch die Polizeidienststelle im gleichen Zeitraum?

Die Stadt Jena verfügt aktuell über 261 aktive Messstellen. Wie oft an der jeweiligen Stelle Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt wurden und werden ist abhängig von der aktuellen Situation vor Ort. Zu berücksichtigen sind in diesem Fall zum Beispiel die jeweils aktuelle Verkehrssituation, Baustellen, partielle Änderungen bei der Beschilderung etc. Wie oft und an welchen Stellen Kontrollen des fließenden Verkehrs außerdem / selten durch die Polizeidienststelle in diesem Zeitraum durchgeführt wurden, ist nicht bekannt.

5.13. Wie hoch sind die durch die genannten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erzielten Einnahmen und wie hoch sind die Aufwendungen für Personal und Equipment im Durchschnitt der letzten 3 Jahre?

Einnahmen	Personalkosten	Materialkosten wie z. B. Schutzkleidung, Geräte, Gerätewartung etc.
1.721.000 €	306.000 €	74.420 €

Die obigen Daten sind nicht dazu geeignet eine Gesamtaussage zur Wirtschaftlichkeit abzuleiten, da beispielsweise Aufwendungen im Bereich der Bußgeldstelle oder der Buchhaltung nicht mit berücksichtigt sind. Es wird auf den Bericht zur Verkehrsüberwachung 2019 verwiesen (TOP 3 des Finanzausschusses vom 15.09.20, siehe Anlage).

Zusätzlich zu oben benannten Kosten fallen noch Materialkosten wie z. B. Mieten, Bürobedarf etc. in Höhe von 137.800,- EURO an, für die eine getrennte Zuordnung zu den Kostenstellen ruhenden bzw. fließenden Verkehr nicht möglich ist.

5.14. Erwartet die Stadt Jena eine Veränderung dieses Verhältnisses durch die i.d.R. deutlich nach oben korrigierten Strafsummen in der 2020 novellierten StVO?

Diese Frage kann aufgrund der zurückgestellten in 2020 novellierten StVO aktuell nicht beantwortet werden.

Fragenbereich 6:
Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

6.1. Wie hoch sind die durch Nahverkehrsgesellschaft erzielten Einnahmen und wie hoch sind die Aufwendungen im Durchschnitt der letzten 3 Jahre?

Die Einnahmen der Jenaer Nahverkehrsgesellschaft mbH belaufen sich durchschnittlich in den letzten 3 Jahren auf **32.770.600 EURO**. Die Aufwendungen liegen im Durchschnitt der letzten 3 Jahre bei **38.553.235 EURO**.

Quelle: Fachdienst Haushalt, Controlling und Organisationsentwicklung

6.2. Wie hoch war der jährliche Verlustübertrag des Nahverkehrs an die Stadtwerke Jena seit dem Jahr 2015?

Jährlich werden an die Jenaer Nahverkehrsgesellschaft mbH rund 6 Mio. EURO durch die Stadtwerke gezahlt.

	2015	2016	2017	2018	2019
Erträge aus Verlustübernahme	5.851.422	5.482.679	5.012.854	6.103.668	6.360.608

Quelle: Fachdienst Haushalt, Controlling und Organisationsentwicklung

6.3. Wie schätzt die Stadt Jena die Qualität der Erreichbarkeit und des Angebotes von Nahverkehrsangeboten im Stadtgebiet ein? Die Bewertung sollte mindestens je Ortsteil anhand der Entfernung zur nächsten Haltestelle (Netzdichte) sowie dem dort realisierten Angebot (Taktdichte) im Tages- und Wochenverlauf vorgenommen werden.

Die Qualität des Nahverkehrsangebotes wird vom Stadtrat im Nahverkehrsplan definiert, zu dessen Aufstellung die Aufgabenträger gemäß Personenbeförderungsgesetz und Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr verpflichtet ist. Der aktuell gültige Nahverkehrsplan wurde 2014 durch den Stadtrat beschlossen. Derzeit erfolgt dessen Fortschreibung.
Im Nahverkehrsplan werden die Erschließungsbedingungen ortsteilscharf dargestellt. Außerdem wird das ÖPNV-Angebot werktags, samstags und an Sonn- und Feiertagen, differenziert nach Haupt-, Neben-, Spät- und Nachtverkehr, festgeschrieben.

Die gewünschten detaillierten Aussagen können zum Zeitpunkt des Vorliegens der Analyseergebnisse des fortzuschreibenden Nahverkehrsplanes erfolgen.
Zur Bewertung des ÖPNV-Systems wird ergänzend auf den Entwurf des ÖPNV-Konzeptes verwiesen (Beschlussvorlage Stadtrat 14.10.2020):

Auszug

2.3.1 Benchmarking Nahverkehrssysteme in Thüringen – Jena im Vergleich

Der Freistaat erhebt jährlich wichtige Kennzahlen des ÖPNV aller Thüringer Kommunen und Landkreise.[1]

Diese Kennzahlen werden den Aufgabenträgern zur Verfügung gestellt. Es ist möglich, mithilfe dieser Untersuchung das Niveau der ÖPNV-Bedienräume zu vergleichen.

Um eine noch bessere Vergleichbarkeit zu erreichen, gruppiert der Freistaat die untersuchten Räume in Landkreise, Städte mit reinen Busbediensystemen und Städte mit Straßenbahnen.

Nachfolgende Aussagen beziehen sich auf Grund der deutlich abweichenden Kostenstruktur ausschließlich auf Städte mit Straßenbahnen. Lokale Besonderheiten (Stadtstruktur, Topografie usw.) werden berücksichtigt.

Es ist erkennbar, dass die Stadt Jena in allen Feldern der Bedienquantität teilweise sehr deutlich überdurchschnittlich abschneidet.

Die Einnahmen aus Fahrscheinerlösen liegen hingegen unterhalb der Durchschnittswerte (Hinweis: Die Tarifentwicklung im VMT ist durch den Jenaer Nahverkehr und Stadt Jena nur bedingt beeinflussbar).

Der Jenaer Nahverkehr produziert seine Verkehrsleistung mit insgesamt unterdurchschnittlichen Kosten.

Trotzdem liegt der Zuschussbedarf sehr deutlich über dem Durchschnitt (2018 weist Jena den höchsten Zuschussbedarf aller Vergleichsstädte auf).

[1] Finanzuntersuchung des straßengebundenen ÖPNV im Freistaat Thüringen (jährlich, i.A. des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft, Verfasser: ISUP Ing.büro für Systemberatung und Planung GmbH)

Fazit

- Keine Stadt / kein Landkreis in Thüringen bietet seinen Einwohnern mehr öffentlichen Nahverkehr als Jena (höchstes Angebot Fahrplan-km pro EW und pro Fläche).
- Die Verbund-Tarifentwicklung scheint insgesamt moderat und es bestehen eine ganze Reihe von Tarifvergünstigungen, die sich auf die Einnahmesituation des Verkehrsunternehmens auswirken (z. B. Jenabonus, Schülerverkehr).
- Wenn die Quantität der Flächenabdeckung mit neuen Linien oder dichteren Takten weiter erhöht wird, ist damit zu rechnen, dass sich Jena im Zuschussbedarf noch weiter vom Durchschnitt der Thüringer Straßenbahnstädte entfernt. Flächenbezogen (Fahrplankilometer/Fläche) liegt Jena im Jahr 2018 in dieser Kategorie z. B. bei 214,2 % des Durchschnitts aller Thüringer Aufgabenträger.

Fragebereich 7:
Transparente kommunale Verkehrssysteme

7. Ist der Stadt Jena das Toolset zur Ökonomische Bewertung kommunaler Verkehrssysteme (CostTool, Uni Kassel 2018[2]) bekannt? Plant die Stadt den Einsatz dieses Tools? Wenn ja, wann ist die Einführung geplant. Wenn nein, welche Gründe hat die Stadt Jena, das Tool nicht einzuführen?

Für die Beantwortung dieser Fragen wird auf die Präambel verwiesen.

Anlage: Übersicht Prozesskosten im Bereich Verkehrsüberwachung 2019

[2] https://www.uni-kassel.de/fb14bau/institute/ifv/verkehrsplanung-und-verkehrssysteme/forschung-und-dienstleistungen/it-gestuetzte-tools/costtool.html

Große Anfrage Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur - Anlage

Übersicht Prozesskosten im Bereich Verkehrsüberwachung 2019

Position	Ruhender Verkehr	Fließender Verkehr (mobil)	Fließender Verkehr (stationär)	Gesamt / Durchschnitt	Bemerkung
Verwarnungen/Bußgelder	36.995	50.229	29.397	116.621	Quelle: Amts-Statistik EurOwiG; Verwarnungen mit später eingeleitetem Bußgeldverfahren werden als **ein** Vorgang gezählt
Erträge	*701.817,47 €*	*1.152.880,10 €*	*663.038,60 €*	*2.517.736,17 €*	Soll-Erträge Wirtschaftsjahr unabhängig vom Zeitpunkt der Zahlung
Ertrag pro Vorgang	**18,97 €**	**22,95 €**	**22,55 €**	**21,59**	
PK Verkehrsüberwachung	839.714,27 €	217.348,07 €	79.452,27 €	1.136.514,60 €	Ermittlung anhand Durchschnittskostenberechnung
Allgemeine SK VÜ	48.027,30 €	48.027,30 €	48.027,30 €	144.081,90 €	Verteilung zu je 1/3
Spezielle SK VÜ	18.366,40 €	57.057,14 €	59.487,31 €	134.910,85 €	hier insbesondere Gerätemiete, Fallpauschale etc.
PK/SK Bußgeldstelle	141.666,11 €	192.343,48 €	112.570,85 €	446.580,43 €	Ermittlung anhand Durchschnittskostenberechnung; Sachkosten pauschal 15 % der PK
Bereich OB Poststelle	30.254,56 €	41.077,34 €	24.040,90 €	95.372,80 €	Portokosten 84.871 € zzgl. anteilig 0,2 VbE (inkl. SK 15 %)
FD BHVS	82.386,81 €	111.858,55 €	65.466,28 €	259.711,63 €	Registrierung Einzahlung/Mahnung/Vollstreckung PK inkl. 15 % SK
FD HHCO Adressteam	26.651,40 €	36.185,24 €	21.177,76 €	84.014,40 €	1,6 VbE inkl. 15 % SK; Verteilung anhand Gesamtzahl
FD KO ZEVD	35.567,22 €	48.290,47 €	28.262,46 €	112.120,14 €	338 Nachermittlungen (zu je 210 Min); 184 Vollstreckungen (zu je 420 Min); Verteilung anhand Gesamtzahl;PK inkl. 15 % SK
Aufwendungen gesamt	*1.222.634,05 €*	*752.187,58 €*	*438.485,12 €*	*2.413.306,75 €*	
Aufwand pro Vorgang (ohne GK)	**33,05 €**	**14,98 €**	**14,92 €**	**20,69 €**	
Gemeinkosten pro Vorgang	3,13 €	1,29 €	1,13 €	1,83 €	Pauschal 10% (ohne Berücksichtigung der SK VÜ)
Aufwand pro Vorgang (inkl. GK)	**36,17 €**	**16,26 €**	**16,04 €**	**22,52 €**	
Saldo pro Vorgang	**-17,20 €**	**6,69 €**	**6,51 €**	**-0,93 €**	
Saldo gesamt	***-636.440,62 €***	***335.982,21 €***	***191.456,42 €***	***-109.001,98 €***	

Abkürzungen:

SK = Sachkosten
VÜ = Verkehrsüberwachung
GK = Gemeinkosten
PK = Personalkosten
VbE = Vollbeschäftigteneinheit

Hinweis:

Durch die Betrachtung von Teilprozessen und teils pauschalierten Kosten besteht eine gewisse Unschärfe.

Team Controlling und Statistik/Heise
09.09.2020