

## **Stellungnahme zum Bauvorhaben Solarquartier von ADFC Jena-Saaletal, VCD Jena und Initiative Vision Verkehrswendeplan Jena**

*Datum: 27. Februar 2026*

### **Zusammenfassung der Eingabe**

Die geplante Tiefgaragenzufahrt im Süd-West-Bereich des Solarquartiers wird zu erheblichem Schleichverkehr durch das Damenviertel führen. Die Route kreuzt den vor Ort häufigen Rad- und Fußverkehr sowie den ÖPNV (Straßenbahn-Linie 1) und erhöht das Konfliktpotenzial zwischen motorisierten Fahrzeugen und nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer\*innen. Die genannte Strecke ist Teil einer wichtigen Hauptverbindung für Schüler\*innen in das Nordviertel mit 4 Schulen.

Wir fordern daher:

- direkte Einbindung der Tiefgaragenzufahrt ausschließlich über die Bundesstraße B88, damit Umsetzung der „geprüf. Alternative“
- verpflichtende verkehrsberuhigende Maßnahmen (Sackgassen, autofreie Zonen) im Damenviertel
- alle Einfahrten in das Gelände, welche über Fußwege führen, müssen mit entsprechenden Anrampungen auf Fußwegniveau ausgeführt werden

Damit wird die Belastung des Wohngebiets reduziert, die Sicherheit von Rad- und Schulwegen erhöht und die Störungsfreiheit des ÖPNV gewahrt.

Außerdem ergibt sich die Möglichkeit einer qualitativen Aufwertung des Quartiers auf der Südwestseite für die Anwohnenden.

### **Analyse der Verkehrsauswirkungen des Bauvorhabens**

Um die Auswirkungen der aktuell geplanten Zuwegung zur Tiefgarage zu betrachten, ist die Analyse der Verkehrsströme der Stadtverwaltung nicht weiträumig genug.

Hierfür sollen zwei Grafiken die aktuell geplanten Wegebeziehungen verdeutlichen, dabei wird zwischen „Hauptwegen“ (HW) und „Schleichwegen“ (SW) unterschieden. Hauptwege zeichnen sich durch Hauptstraßencharakter aus, dort soll der Verkehr zwischen den Wohnvierteln fließen. Schleichwege sind alternativ zugängliche Wege, die mitten durch Wohnviertel führen und dabei oft durch die geringere Anzahl an Ampeln für Autofahrende attraktiver erscheinen.

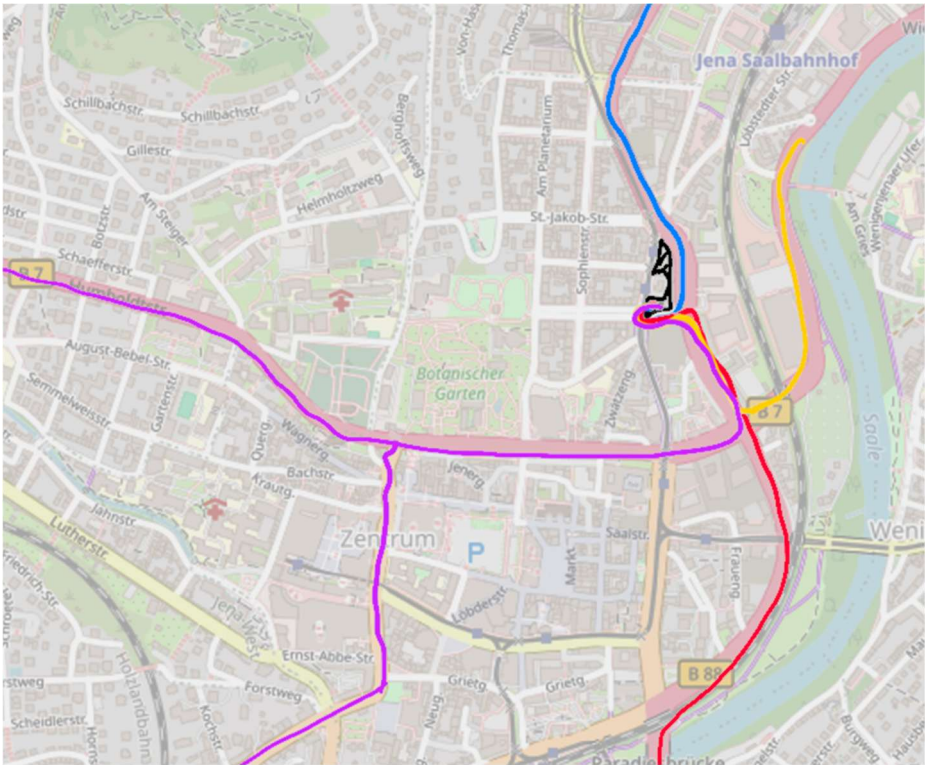


Abbildung 1: Hauptwegebeziehungen (HW); Zuwegung über Hauptstraßen zur aktuell geplanten Tiefgaragenezufahrt, kein Verkehr durch Wohnviertel

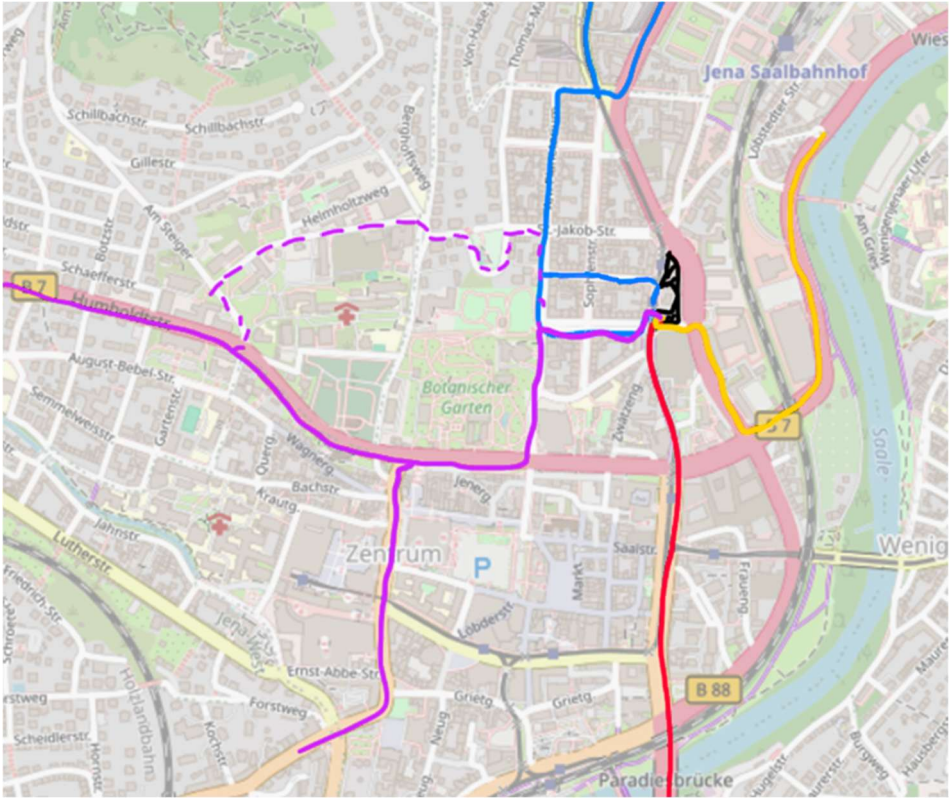


Abbildung 2: mögliche "Schleichwege" (SW) zur Abkürzung und Umgehung von Ampeln auf den Hauptwegebeziehungen; aktuell geplante Tiefgarageneinfahrt;

	Ausgangspunkt	Hauptweg (HW)	Schleichweg (SW)	Unterschied SW-HW
1	Norden (Nollendorfer Platz)	550 m, 3 LSA	650m, 0 LSA	+ 100m - 3 LSA
2	Süden (Knebelstraße/Fischergasse)	1000 m, 4 LSA	800 m, 4 LSA	- 200m - 0 LSA
3	Südwesten (Engelplatz)	1400 m, 9 LSA	SW1: 1100m, 5 LSA SW2: 1200m, 4 LSA	SW1: - 300m - 4 LSA SW2: - 200m - 5 LSA
4	Westen (B7/Am Steiger)	1400 m, 7 LSA	1250m, 0 LSA	- 150m - 7 LSA
5	Osten (Angerkreuzung)	keine bessere Alternative	–	–

\* LSA = Lichtsignalanlage (Ampel)

### Erkenntnisse

- In allen Richtungen (außer von Osten) bieten die Schleichwege kürzere Strecken oder zumindest weniger Ampelkreuzungen.
- Die aktuelle Planung zwingt den Durchgangsverkehr über die Kreuzung Am Anger / Käthe-Kollwitz-Straße, wodurch das Damenviertel dort de-facto eine Durchgangsstraße bekommt, bzw. die bereits jetzt häufig genutzte Wegebeziehung durch das Wohnviertel noch stärker belastet wird.
- Der zusätzliche Durchgangsverkehr interferiert mit bestehenden Radwegen, Schulwegen und der Straßenbahnlinie, die entlang der Saalbahnhofstraße verkehrt. Dadurch werden v.a. in Stoßzeiten Behinderungen entstehen, da die Ein- bzw. Ausfahrenden eher das eigene Fortkommen priorisieren und damit sowohl auf der Straßenbahntrasse stehen, als auch Zufußgehende und Radfahrende durch fahrlässige Fahrweise aufgrund der nahen LSA gefährden werden.

Diese Punkte werden in den städtischen Unterlagen nicht ausreichend aufgegriffen:

- Im [Entwurf vorhabenbezogener Bebauungsplan](#) wird in Punkt 1.9 die Freiflächenqualität für Gewerbe und Aufenthalt gepriesen – obwohl die Zuwegung für KFZ über diese Seite erfolgen soll und dort entsprechende Lärm- und Emissionsauswirkungen haben wird
- Im [Entwurf vorhabenbezogener Bebauungsplan](#) wird ebenso in Punkt 1.9 die fußläufige Quartierserschließung von Osten, d.h. von der Bundesstraße aus aufgeführt

Unserer Ansicht nach ist das verkehrt herum gedacht: Die Zufußgehenden müssen das Gelände prioritär vom Wohnviertel und von der ÖPNV-Seite her erreichen können, die KFZ müssen es von der Hauptverkehrsachse B88 her erschließen.

Die Ausführung, dass Treppenhäuser hier dem Schallschutz dienen, erscheint nachrangig bzw. hinfällig, da nicht die komplette Hausfront aus Treppenhäusern bestehen wird und somit nur ein minimaler Einfluss auf die Lärmqualität erwartet wird.

Der einmündende KFZ-Verkehr muss zur Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs mit Anrampung, Farbmarkierung und freien Sichtachsen geführt werden. Für die KFZ-Führenden muss ersichtlich sein, dass sie nachrangig sowohl ein- als auch ausfahren.

## Forderungen an die Stadt Jena

### 1. Zuwegung ausschließlich über B88

vermeidet Schleichverkehr durch das Damenviertel und reduziert Konflikte mit ÖPNV und Radverkehr.

- Diese Zuwegungsvariante erscheint insofern günstig, als der geplante Kreisverkehr am Spittelplatz die Zufahrt von Süden stark vereinfacht
- Aller Verkehr wird sofort auf die Hauptstraße geführt, ohne dass das Wohnviertel davon belastet wird
- Getrennte Führung von Fuß- und Radwegbeziehung sowie Autoverkehr zum Solarquartier

### 2. Verkehrsberuhigende Maßnahmen

- Verhinderung Durchfahrt der Arvid-Harnack-Straße von Saalbahnhofstraße aus, Einrichtung einer Wendemöglichkeit für Lieferdienste
- autofreie Zone Saalbahnhofstraße zwischen Käthe-Kollwitz und St-Jakob einrichten
- klare Trennung von Liefer- und Personenverkehr

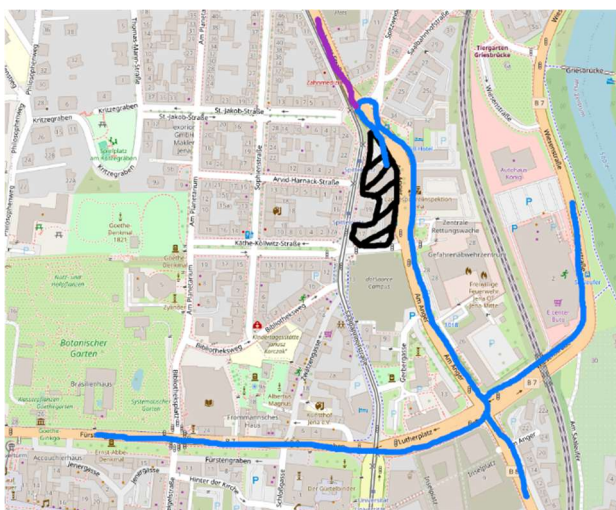
### 3. Integration von Lieferzonen

Separate Lieferzeiten und -bereiche definieren, um den regulären Rad- und Fußverkehr nicht zu behindern.

### 4. Transparente Dokumentation und Beteiligung

Alle Planungsunterlagen (inkl. Anmerkungen aus Anlage 10/11) müssen öffentlich zugänglich gemacht werden, damit Betroffene (Bürger\*innen, Verbände, Schulen) frühzeitig einbezogen werden können.

Diese Forderungen basieren auf den im **Vorentwurf (III. Quartal 2025)** genannten Zielsetzungen, die eine „nachhaltige Mobilitäts- und Verkehrsplanung“ fordern.



Die Zuwegung in die Tiefgarage über die B88 lässt sich aus allen Himmelsrichtungen mit wenig zusätzlichem Aufwand einrichten, da spätestens nach Realisierung des Kreisverkehrs am Spittelplatz von Süden dort einfach umgedreht werden kann. Dadurch entsteht ein automatischer Pull-Faktor zur B88, der die Zufahrt durch das Damenviertel deutlich unattraktiver macht. Im Sinne der Verkehrsvermeidung ist dies ein wichtiger Hebel. Folgende Grafik soll dies verdeutlichen:

Abbildung 3: pot. Verkehrsströme mit „geprüf. Alternative“

## 5. Schlussbemerkung

Der aktuelle Entwurf erhöht das Risiko von Unfällen, beeinträchtigt die Lebensqualität der Anwohner\*innen und widerspricht den Zielen einer nachhaltigen, fahrrad- und fußverkehrsfreundlichen Stadtentwicklung. Wir bitten die Stadt Jena, die oben genannten Punkte zu prüfen und die Planung entsprechend anzupassen, um ein sicheres, integriertes Mobilitätskonzept für das Solarquartier zu gewährleisten.

Wir sehen die Stadtverwaltung in der Pflicht, die ihr von den Bürger\*innen der Stadt übertragene, Verkehrsordnende Verantwortung wahrzunehmen und auf die Bauvorhaben von Bauträger\*innen entsprechend Einfluss zu nehmen. Dazu gehört die Vermeidung von Schleichverkehr, Reduktion von Gefahrenpotentialen und die Auflagen an die Bauträger\*innen, diese entsprechend in ihrer Planung zu berücksichtigen.

Freundliche Grüße

Andreas Seher  
Vorsitzender  
ADFC Jena-  
Saaletal

Jennifer Schubert  
Sprecherin  
VCD,  
Ortsgruppe Jena

Sebastian Facht  
Sprecher  
Initiative Vision  
Verkehrswendeplan  
Jena

