



AMTSBLATT

Preis 0,60 Euro

DER STADT JENA • 28/25

36. Jahrgang

17. Juli 2025

Inhaltsverzeichnis

Seite

Beschlüsse des Stadtrates	230
Maßnahmenseitige Untersetzung der Einsparziele im Nahverkehr	230
Einführung eines ÖPNV-Zeitfahrscheins in Jena	234
Datenstrategie der Stadt Jena	234
Bericht aus dem Beirat der Jenaer Bäder- und Freizeit GmbH	235
Öffentliche Bekanntmachung	236
Bekanntmachung der Beschlüsse der 49. Verbandsversammlung des ZVL	236
Öffentliche Ausschreibung	236
„Lieferung von Radarsensorik für Lichtsignalanlagen (40 Stück Sensoren)“	236

Das Amtsblatt der Stadt Jena ist das offizielle Mitteilungsblatt der Stadtverwaltung Jena.

Herausgeber: Stadtverwaltung Jena, Büro Stadtrat

Anschrift: Stadtverwaltung Jena, Büro Stadtrat, Postfach 10 03 38, 07703 Jena, Fax: 49-20 38, Telefon: 49-20 63, E-Mail: amtsblatt@jena.de Erscheinungsweise: wöchentlich, jeweils Donnerstag Einzelbezug: 0,60 € - Jahres-ABO: bei Bezug auf Rechnung 28,80 €, bei Bezug im Lastschriftverfahren 26,40 €, zzgl. Vertriebsgebühr: 0,25 €. Kündigungstermine: 30.06. und 31.12. eines Jahres - Kündigungsfrist: 1 Tag vor o.g. Terminen (Datum des Poststempels). **Adressänderungen bitte schriftlich an o.g. Anschrift (per Post, Fax oder E-Mail).**

Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion. Alle Angaben ohne Gewähr.

Druck: Saale Betreuungswerk der Lebenshilfe Jena gGmbH, anerkannte Werkstatt, § 57 SchwBGB, Am Flutgraben 14, 07743 Jena.

Redaktionsschluss: 10. Juli 2025 (Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 17. Juli 2025)

Beschlüsse des Stadtrates

Maßnahmenseitige Untersetzung der Einsparziele im Nahverkehr

Beschl. am 21.05.2025; Beschl. Nr.: 25/0370-BV

001 Die Maßnahmen 3, 4, 5a, 5b, 5c, 6 und 7 der beigefügten Anlage werden zum nächstmöglichen Zeitpunkt im Jahr 2025 durch die Jenaer Nahverkehr GmbH (JNV) umgesetzt.

002 Anlage 1 des Nahverkehrsplanes 2022+ (ÖPNV-Regelbedienstandards) wird durch diesen Beschluss entsprechend geändert.

003 Die Anlage der Beschlussvorlage wird im Punkt 6 (Linie 16) geändert auf: Mo-Fr ab 8:30 Uhr: Reduzierung von 15' auf 20'-Takt (zwischen Mühltal und Ziegenhainer Tal).

004 Die geplante Einsparmaßnahme Nr. 4 (AST-Verkehre) wird für die Linie 18 nicht umgesetzt. Der AST-Verkehr für die Linie 18 bleibt somit weiterhin erhalten.

005 Der Oberbürgermeister wird beauftragt, im Rahmen der Stadt-Umland-Kooperation mit dem zuständigen Aufgabenträger verbindlich sicherzustellen, dass bis zur Inbetriebnahme der geplanten Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 die Regionalbuslinien 420, 422 und 426 die bisherigen Haltepunkte der Buslinie 42 nördlich der Wendeschleife Zwätzen mitbedienen.

006 Zudem soll geprüft werden, ob die Regionalbuslinie 43 in das Erschließungskonzept für die Haltestellen Himmelreich kostenneutral integriert werden kann.

007 Darüber hinaus ist zu prüfen, wie mit dem derzeitigen Personalbestand des JNV die Schließung der bestehenden Lücken angemessen zur bisherigen Beförderungssituation, auch unter Einbeziehung von Rufbussystemen, sichergestellt werden kann.

008 Darüber hinaus wird a) eine Erweiterung des CarSharing Angebots und b) das Aufstellen von Mitnahmebänken in Jena-Zwätzen angestrebt und geprüft.

009 Um die negativen Folgen der Taktdehnung zu reduzieren wird geprüft, wie die Linien 14 und 16 künftig aufeinander abgestimmt zeitlich versetzt im Stadtzentrum abfahren können.

010 Die Fahrgäste werden – an bzw. in den Fahrzeugen und / oder auf anderen Wegen – offensiver darüber informiert, dass eine Nutzung des JES im Stadtgebiet problemlos mit Jenah-Fahrscheinen möglich ist.

011 Der Oberbürgermeister wird beauftragt zu prüfen, ob die ausfallenden Fahrten durch Umsetzung der Einsparmaßnahmen auf Linie 48 (geplante Maßnahme Nr. 7 – Einstellung der JNV-Fahrten Linie 48) durch die Verlängerung der Linie 12 teilweise ersetzt werden kann. Als Alternative könnten auch einige Fahrten der Linie 48 erhalten bleiben.

Begründung:

zu 001: Die Stadt Jena ist nach Art. 2 Buchstabe b) VO (EG) 1370/ 2007 zuständige örtliche Behörde und gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 2 des Thüringer Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) Aufgabenträger für den Straßenpersonennahverkehr auf ihrem Territorium.

Sie ist seit seiner Gründung am 1. April 2006 Mitglied im Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT). Mit der Wahrnehmung der Aufgaben und Erbringung der Leistungen im Öffentlichen Personennahverkehr hat sie die Jenaer Nahverkehr GmbH (JNV) mittels Öffentlichem Dienstleistungsvertrag (vgl. Beschluss-Nr. 23/1900-BV) betraut. Für die verkehrliche Umsetzung und Kontrolle der gem. Nahverkehrsplan (NVP) 2022+ zu erbringenden Leistungen ist das Dezernat für Stadtentwicklung und Umwelt zuständig, für die Überwachung und Einhaltung der finanziellen Vorgaben und Rahmenbedingungen das Dezernat für Finanzen und Sicherheit.

Im thüringenweiten Vergleich bietet die Stadt Jena Ihren Bürgern ein sehr gutes ÖPNV-Angebot, was verschiedene, jährlich durch das Land erhobene Kennzahlen, wie folgt belegen. Die Werte beziehen sich auf den Mittelwert (je Kategorie) der kreisfreien Thüringer Städte Erfurt, Weimar, Gera, Suhl und Nordhausen, als Stadt mit einem Angebot im Straßenbahnverkehr. Die Kennzahlen unterstreichen das hohe Angebotsniveau des gesamten Jenaer ÖPNV-Systems.

Kennzahl-im-Jahr-2023	Abweichung-vom-Mittelwert-der-Thüringer-Städte
Fahrplankilometer pro Einwohner	+8,1%
Kosten pro Einwohner	+17,6%
Jährlicher Zuschussbedarf pro Einwohner	+77%

Gemäß der im Jahr 2023 durchgeföhrten Erhebung „Mobilität in Städten“ der Universität Dresden bewerten rund 65% der befragten Einwohner den ÖPNV in Jena als gut bis sehr gut.

Mit Beschluss Nr. 19/0055-BV hat der Stadtrat am 06.11.2019 beschlossen, dass die Erhöhung des Ausgleichsbedarfes für den JNV den Zielwert von jährlich 6% nicht überschreiten soll. Ausgenommen hieron sind außerordentliche Steigerungen der Zuschüsse durch bspw. Investitionen in die Straßenbahninfrastruktur. Ungeachtet dessen konnte rückblickend diese Begrenzung nicht eingehalten werden, wie die folgenden Zahlen verdeutlichen:

Jahr	Gesellschafterzuschuss-JNV			Zuschuss-Stadt-an-Stadtwerke-(gem. Beschluss-Nr.: 24/0189-BV)
	Mittelfrist-Plan- (Stand: 12/2020)	IST	Veränderung-zum-Vorjahr-in-%	
2019	€	6.360.608 €	€	0 €
2020	7.583.000 €	5.891.337 €	-7,4%	0 €
2021	10.974.000 €	7.745.326 €	31,5%	0 €
2022	10.789.000 €	9.492.790 €	22,6%	0 €
2023	10.902.000 €	11.968.431 €	26,1%	0 €
2024	12.250.000 €	16.447.006 € (Plan)	37,4%	1.355.000 € (Prognose)
2025	11.604.000 €	18.032.000 € (Plan)	9,6%	5.800.000 € (Plan)

Die geplant steigende Verlustentwicklung beim JNV ist vor allem auf die großen Investitionsmaßnahmen im Straßenbahnbereich (sowohl im Fuhrpark als auch im Netz) zurückzuführen. Zudem verzeichnet das Unter-

nehmen starke Personalkostensteigerungen nach den zuletzt realisierten Tarifabschlüssen mit deutlichen Lohnzuwächsen sowie anhaltend hohe Materialkosten, insbesondere bei Kraftstoff und Energie, infolge der disruptiven Preisentwicklung am Energiemarkt seit Beginn des Ukraine-Krieges. Die Zinskosten für das Fremdkapital zur Beschaffung der Straßenbahnfahrzeuge sowie der Anpassung der Infrastruktur liegen aufgrund der aktuellen Situation am Kapitalmarkt ebenfalls in einem hohen Bereich und tragen damit zu einer Steigerung der Belastung bei.

Gleichwohl ist festzustellen, dass die Fahrgastzahlen des JNV das Vor-Corona-Niveau im Jahr 2019 noch nicht wieder erreicht haben (derzeit bei ca. 94%).

Aus den beschriebenen Kostensteigerungen und in Relation geringer steigenden Einnahmen aus Fahrgeld-erlösen sowie Drittmittelzuschüssen ergibt sich ein anhaltend hoher Zuschussbedarf. Erstmals seit den 90er Jahren wurden die Stadtwerke Jena im Jahr 2024 mit originär städtischen Mitteln bezuschusst. Da der Jahresabschluss für das Verkehrsunternehmen für das Jahr 2024 noch nicht festgestellt wurde, wird der städtische Zuschuss auf annähernd 1,4 Mio. Euro prognostiziert, der Gesellschafterzuschuss beträgt laut Plan-Trennungsrechnung rund 16,4 Mio. Euro. Nach der aktuellen Wirtschaftsplanung werden die Zuschüsse auch in diesem Jahr weiter ansteigen (vgl. Tabelle).

Nimmt man diese Kostenentwicklungen vor dem Hintergrund der aktuellen finanziellen Situation der Stadt und ihrer Tochterunternehmen zur Kenntnis, sind im Sinne einer Konsolidierung des Zuschussbedarfes entweder deutliche Fahrpreiserhöhungen erforderlich oder spürbare Anpassungen im ÖPNV-Angebot vorzunehmen. Zusätzliche Mittel zur Stabilisierung der Betriebskosten des Bundes oder Landes sind perspektivisch nicht zu erwarten.

Ungeachtet der finanziellen Situation steht das Verkehrsunternehmen auch personell vor großen Herausforderungen und kann das beauftragte Leistungsvolumen durch die bereits realisierte Kürzung im Stellenplan nicht vollständig erbringen. Der JNV benötigt 224 Fahrgesellpersonale in Vollzeit, um das beauftragte Angebot (gem. NVP 2022+) zu erbringen. Im Wirtschaftsplan bzw. Stellenplan für das Jahr 2025 wurden vom Aufsichtsrat des Verkehrsunternehmens jedoch lediglich 210 Vollzeitstellen genehmigt. Dieser – vorweg genommene Beschluss - muss nunmehr zwangsläufig zu einer Ausdünnung des Fahrplanes durch Reduzierung von Fahrten, Dehnung des Taktes oder Einstellung ganzer Linien führen, um mit dem vorhandenen Personal auszukommen. Hinzu kommt aufgrund von Mehrbelastung insbesondere in den Wintermonaten ein hoher Krankenstand, der zurzeit keine Fahrplanstabilität gewährleistet und dem Fahrgäst sowie den Mitarbeitern zumindest stellenweise einiges an Toleranz abverlangt. Dieser Zustand ist weder der Anspruch des Unternehmens noch der des Aufgabenträgers, weshalb die vollständige und kontinuierliche Leistungserbringung gemäß (marginal reduziertem) Fahrplan künftig wieder im Vordergrund stehen muss.

Am 19.12.2024 hat der Stadtrat den Doppelhaushalt für die Jahre 2025 und 2026 beschlossen. Bestandteil dieses Beschlusses ist eine Aufforderung an den Oberbürgermeister, dem Stadtrat im Jahr 2025 einen

Beschluss vorzulegen, welcher die Leistungen des NVP 2022+ auf ein durch die Stadt leistbares Niveau reduziert. Konkret soll auch unter Berücksichtigung der vorliegenden Linienerfolgsrechnung aus dem Jahr 2023 ein Einsparvolumen von 500.000 Euro in der Verkehrsleistung erzielt werden.

Ziel des Beschlusses ist es, den Zuschussbedarf der Stadtwerke Jena Gruppe an die JNV auf eine im Haushalt der Stadt Jena noch beherrschbare Größenordnung zu begrenzen. Dafür ist es notwendig, verkraftbare Einschränkungen vorzunehmen. Wo diese stattfinden sollen, obliegt dem Stadtrat im Rahmen seiner Aufgabe im eigenen Wirkungskreis.

Aus Sicht der Verwaltung sollen mit dem Beschluss zur Umsetzung von Einsparungen beim JNV folgende Zielstellungen verfolgt werden:

- Gewährleistung der Daseinsvorsorge in den bereits heute mit ÖPNV bedienten Räumen,
- Einsparung bei wenig bis nicht nachgefragten Leistungen bzw. Einsparung von Leistungen mit hohem Zuschussbedarf pro Fahrgäst,
- Sicherstellung der Leistungserbringung/ Fahrplanstabilität (Vermeidung betriebs- bzw. krankheitsbedingter kurzfristiger Fahrtenausfälle),
- Bessere Auslastung der verfügbaren Fahrzeugkapazitäten (Taktdehnung durch größere Gefäße im Straßenbahnverkehr),
- Optimierung der Betriebsabläufe und der Anschlussbeziehungen,
- Einsparung von 500.000 Euro pro Jahr und mindestens 14 Vollzeitstellen.

Auf Basis der vom Stadtrat vorgegebenen Einsparvorlage (500.000 Euro) und anhand der o.g. Ziele hat der JNV eine Übersicht mit Vorschlägen erarbeitet, welche dieser Beschlussvorlage als Anlage beigefügt ist.

Im oberen Teil der Übersicht sind zunächst die vom JNV geschilderte Ausgangssituation, die Wertansätze sowie die dargestellten Ergebnisse in den jeweiligen Spalten beschrieben. An dieser Stelle sei insbesondere auf die Spalten „Kosten“ und „Ergebnis“ verwiesen, welche verdeutlichen, wie hoch die monetäre Einsparung einer Verkehrsleistung aufgrund dadurch entgehender leistungsbezogener Zuschüsse/ Landeszuweisungen (gemäß StPNV-Finanzierungsrichtlinie, Richtlinie Verlustausgleich Deutschlandticket) tatsächlich wäre. Die Spalte „Ergebniswirksamkeit“ beschreibt die wirtschaftliche Effektivität der einzusparenden Kosten pro Maßnahme im Verhältnis zu den dadurch zurückgehenden Betriebskostenzuschüssen und Ausgleichsleistungen des Freistaates Thüringen an die Stadt Jena. Die Spalte „Erfüllung Nahverkehrsplan“ verdeutlicht, welche Maßnahmen die Vorgaben des aktuellen NVP bereits heute erfüllen (Paket 1).

Die Tabelle selbst gliedert sich in drei Maßnahmenpakete. Paket 1 (grün) benennt Maßnahmen, welche bis spätestens Dezember 2025 umgesetzt werden sollen und im Rahmen des gültigen Nahverkehrsplanes erfolgen. Paket 2 (blau) definiert Einsparmöglichkeiten im schwach nachgefragten Teil des Busnetzes bzw. im Bedarfsverkehr (AST-Verkehre). Paket 3 (rot) beschreibt zusätzlich einzusparende Maßnahmen für die eingeschätzt wird, dass es auf bestimmten Linien zu teils deutlichen Kapazitätsengpässen im Netz kommen könnte, insbesondere in

Zeiten hoher Nachfrage. Ferner wären Teile des Stadtgebietes mit hohem Fahrgastpotential ohne eine angemessene Nahverkehrsversorgung.

Die Umsetzung aller Maßnahmen würde eine Einsparung von 38,5 Vollzeitbeschäftigen und jährlich rund 1,3 Mio. Euro bedeuten.

Bei den vorzunehmenden Einsparungen orientieren sich die Prämissen der Verwaltung an den eingangs formulierten Zielen und nicht nur an Effektivitätskriterien. Das heißt in erster Linie, dass die Daseinsvorsorge mit ÖPNV in den bereits heute bedienten Gebieten auch weiterhin sichergestellt, Angebote reduziert aber nicht komplett eingestellt werden und sich die Leistungserbringung an einem wirtschaftlichen Mitteleinsatz orientieren sollen. Zudem sollen Einsparungen zunächst da vorgenommen werden, wo sie mit Blick auf die Zuschüsse des Landes kostenseitig die größte Wirkung zugunsten der Stadt erzielen. Aus verkehrlicher und wirtschaftlicher Perspektive empfiehlt die Verwaltung die Umsetzung der Einsparmaßnahmen Nr. 3, 4, 5a, 5b, 5c, 6 und 7 (vgl. Tabelle) und begründet dies wie folgt:

Zur Umsetzung empfohlene Einsparmaßnahmen im Nahverkehr						
Nr.	Beschreibung	Erfüllung NVP 2022+	Einsparung Fahrpersonal	Einsparung Kosten	Ergebnis	Ergebniswirksamkeit
In Umsetzung bis Dezember 2025						
1a	Straßenbahn-Linie 1: neue Linienführung Zwätzen – Lobeda-Ost Mo-Fr im Berufs- und Tagesverkehr 10'-Takt mit Lichtbahn (42m)	JA	-4,3	-372.595 €	+1.839 €	0,50 %
1b	Straßenbahn-Linien 4/5: neue Linienführung EAP-Lobeda-West Mo-Fr im Berufs- und Tagesverkehr 10'-Takt	JA	-2,0	-135.223 €	+82.495 €	61,00 %
2	Bus-Linie 14 (Schlegelsberg – Langetal): Mo-Fr ab 9 Uhr Reduzierung von 15'- auf 20'-Takt	JA	-2,0	-135.223 €	+82.495 €	61,00 %
Zwischensumme			-6,3	-507.818 €	+84.334 €	
Zusätzliche Angebotsreduzierungen auf Bus-Linien						
3	Bus-Linie 42 (E.-Kuithan-Str. – J.-N.-Bach-Weg): Einstellung JNV-Fahrten	NEIN	-2,8	-174.403 €	+133.843 €	76,70 %
4	AST-Verkehre Linien 11, 12, 16, 18, 41, 42, 43A, 48 Einstellung	NEIN	0	-64.433 €	+46.751 €	72,60 %
5a	Bus-Linie 14 (Schlegelsberg – Langetal): Sa/ So Reduzierung von 20'- auf 30'-Takt	NEIN				
5b	Bus-Linie 15 (Westbahnhof-Rautal): Sa/ So Reduzierung von 20'- auf 30'-Takt	NEIN	-1,7	-120.807 €	+62.401 €	51,70 %
5c	Bus-Linie 16 (Ziegenhainer Tal – Mühlthal): Sa/ So Reduzierung von 20'- auf 30'-Takt	NEIN				
6	Bus-Linie 16 (Ziegenhainer Tal – Mühlthal): Mo-Fr im Tagesverkehr Reduzierung von 15'- auf 20'-Takt	NEIN	-2,8	-186.767 €	+118.626 €	63,50 %
7	Bus-Linie 48 (Busbahnhf. – Maua): Einstellung JNV-Fahrten	NEIN	-1,4	-113.429 €	+34.641 €	30,50 %
Zwischensumme			-8,7	-659.839 €	+396.262 €	
Summe			-15,0	-1.167.657 €	+480.596 €	

Zur Umsetzung empfohlene Einsparmaßnahmen im Nahverkehr:

- In Umsetzung befindliche Änderungen bis Dezember 2025 (grün)

Bei den Maßnahmen 1a und 1b geht es im Wesentlichen um eine Reduzierung des Angebotes im Straßenbahnverkehr im Berufs- und Tagesverkehr auf einen 10'-Minuten Takt aufgrund der größeren Beförderungskapazität durch die Lichtbahn. Zudem soll die Linienführung der Linie 1 (neu: Zwätzen – Lobeda-Ost) und der Linien 4 und 5 (neu: Ernst-Abbe-Platz – Lobeda-West) geändert werden. Aufgrund der im Vergleich zur Lichtbahn deutlich geringeren Fahrgastkapazität der Alt-Fahrzeuge (GT6M) und der hohen Nachfrage insbesondere zur Spitzen- und Hauptverkehrszeit musste in der Vergangenheit über die Mindestvorgaben im NVP hinaus ein dichterer Takt auf den Linien 1, 4 und 5 gefahren werden. Die Vorgaben (Bedienstandards) im NVP beziehen sich auf Fahrzeuge mit größerer Beförderungskapazität (Lichtbahn).

Maßnahme 2 sieht auf der Linie 14 (Schlegelsberg – Langetal) im Tagesverkehr die Reduzierung von einem 15'-Minuten- auf einen 20'-Minutentakt vor. Nach Einschätzung des JNV deckt der reduzierte Takt die aktuelle Nachfrage im Tagesverkehr ab. Ein Nachfragezuwachs wäre zwar wünschenswert, ist jedoch mittelfristig nicht zu erwarten.

Die Umsetzung dieser Maßnahmen auf das im NVP 2022+ geforderte Niveau bedeutet eine Einsparung in Höhe von jährlich rund 84.000 Euro und 6,3 Vollzeitäquivalenten. Eine Änderung des NVP 2022+ ist hierfür nicht erforderlich.

- Angebotsreduzierungen auf Buslinien (blau)

Maßnahme 3 sieht die Einstellung der JNV-Leistungen auf der Linie 42 (Erich-Kuithan-Straße – Johann-Nikolaus-Bach-Weg) vor. Diese Linie ist schwach ausgelastet (mittlerer Besetzungsgrad zwei Fahrgäste pro Fahrt) und besitzt ein hohes Einsparpotential (rd. 134.000 Euro pro Jahr, 2,8 Vollzeitäquivalente). Die eingesparten Leistungen dieser Linie werden in Teilen durch Leistungen im Regionalverkehr (Linien 420, 426) kompensiert, so dass dieser Raum künftig nicht gänzlich ohne ÖPNV wäre.

Maßnahme 4 sieht die Einstellung der AST-Leistungen auf den Linien 11, 12, 16, 18, 41, 42, 43A, und 48 vor, welche im Wesentlichen im Spät- und Wochenendverkehr stattfinden. Hauptargument für diese Abbestellung ist der geringe Abrufgrad der angebotenen Leistungen und damit die geringe Zahl der zu befördernden Personen im Verhältnis zum Zuschussbedarf. Die Leistungen werden ausschließlich durch externe Firmen erbracht, weshalb kein Personal eingespart wird, jedoch im Ergebnis rund 47.000 Euro pro Jahr.

Die Maßnahmen 5 a-c sehen auf den Linien 14 (Schlegelsberg – Langetal), 15 (Westbahnhof – Rautal) und 16 (Ziegenhainer Tal – Mühlthal) im Wochenendverkehr ganzjährig die Reduzierung von einem 20'-Minuten- auf einen 30'-Minuten-Takt vor. Nach Einschätzung des JNV deckt der reduzierte Takt die aktuelle Nachfrage ab und ist zu unterstützen. Die Umsetzung dieser drei Maßnahmen bedeutet eine Einsparung in Höhe von jährlich rund 62.000 Euro und 1,7 Vollzeitäquivalenten.

Die Maßnahme 6 sieht auf dem Abschnitt Ziegenhainer Tal – Mühlthal der Linie 16 im Tagesverkehr die Reduzierung von einem 15'-Minuten- auf einen 20'-Minuten-Takt vor. Nach Einschätzung des JNV deckt der reduzierte Takt die aktuelle Nachfrage nicht ab und es ist nicht ausgeschlossen, dass insbesondere zur Spitzerverkehrszeit Fahrgäste zurückbleiben. Um dies zu vermeiden müsste bis mindestens 8:30 Uhr der 15'-Minuten-Takt erhalten bleiben. Die Umsetzung dieser Maßnahme bedeutet eine Einsparung in Höhe von jährlich rund 119.000 Euro und 2,8 Vollzeitäquivalenten.

Maßnahme 7 betrifft die Einstellung der JNV-Leistungen auf der Linie 48 (Busbahnhof – Maua). Zum einen sind auch diese Leistungen schwach nachgefragt (mittlerer Besetzungsgrad zwei Fahrgäste pro Fahrt), andererseits besteht mit der weiterhin im Stundentakt verkehrenden Linie 18 (Winzerla – Leutra) ein kompensierendes Angebot. Zudem bedienen die Regionalbuslinien 480, 481, 482, 484, 492, 964) ebenfalls die Relation Jena-Zentrum

– Maua, sodass Wöllnitz und Maua weiterhin erschlossen bleiben. Die Umsetzung dieser Maßnahme bedeutet eine Einsparung in Höhe von jährlich rund 35.000 Euro und 1,4 Vollzeitäquivalenten.

Die Umsetzung dieser sieben Maßnahmen bedeutet eine Einsparung in Höhe von jährlich rund 396.000 Euro und 8,7 Vollzeitäquivalenten.

Mit den in Umsetzung befindlichen Maßnahmen 1a+b und 2 (grün) sowie den genannten Maßnahmen 3, 4, 5a-c, 6 und 7 (blau) können pro Jahr insgesamt rund 480.000 Euro und 15 Vollzeitstellen eingespart werden. Dies entspricht monetär annähernd der Vorgabe des Stadtrates gem. Beschluss Nr. 24/0243-BV vom 19.12.2024 und unterstützt das Unternehmen dauerhaft, sein Personal im Fahrbetrieb ressourcenschonend und effizient einzusetzen, um die vereinbarten (reduzierten) Leistungen vollumfänglich, planbar und dauerhaft fahrplantreu erbringen zu können.

Die Umsetzung der Maßnahmen ist nach Genehmigung der zuständigen Behörde (Thüringer Landesverwaltungsamt) zum nächstmöglichen Zeitpunkt durch den JNV vorzunehmen. Die Änderung der Liniengenehmigung bzw. die Entbindung von der Betriebspflicht (Entfall der Konzession) gelten auf Dauer und lassen sich nur im Rahmen eines neuen Genehmigungsverfahrens wieder rückgängig machen.

Nicht zur Umsetzung empfohlene Maßnahmen:

Der Katalog an Einsparungen listet weitere Maßnahmen (8 – 16) auf, die fürs Erste jedoch nicht zur Umsetzung empfohlen werden. Dies begründet sich wie folgt:

Die Einstellung des Kleinbusangebotes auf der Linie 43A (Kunitz – Laasan, Ergebniswirksamkeit 84,6%), führt zur ÖPNV-Abkopplung des Ortsteils Laasan. Durch die innerorts räumlich begrenzte Lage im Bereich der Wendestelle besteht hier keine Möglichkeit diesen Verlust durch Leistungen im Regionalverkehr zu kompensieren. Die Verwaltung vertritt den Standpunkt, dass der Ortsteil Laasan aufgrund seiner fußläufig weiten Entfernung von Kunitz aus, ohne Fußweg und entsprechende Beleuchtung, weiterhin vom ÖPNV, insbesondere auch zur Schülerbeförderung, erschlossen bleiben sollte.

Die Streichung der Fahrten auf der Linie 15 (Westbahnhof – Rautal) nach 21 Uhr wird ebenfalls nicht empfohlen, weil diese Leistungen gut durch die Fahrgäste angenommen werden. Ferner wird damit das Angebot im Spätverkehr auf den Buslinien 14, 15 und 16 harmonisiert.

Die Einstellung der Linie 17 (Lobeda-West – Lobeda Ost) wird nicht unterstützt, weil damit das Gewerbegebiet JenA4 weitgehend vom ÖPNV abgekoppelt wäre, da es hier keinen Ersatz durch andere JNV- und/ oder Regionalbuslinien gibt.

Die Linie 47 (Lobeda-Ost – Ilmnitz) erbringt ihre Leistungen im Verbund mit der Linie 17, weshalb die singuläre Einstellung dieser Leistung zu keinen nennenswerten Einsparungen führen würde, wenn gleich auf dieser Relation ein Angebot im Regionalverkehr mit der Linie 472 besteht, so dass Ilmnitz nicht gänzlich abgekoppelt wäre.

Die Einstellung der Linie 18 (Winzerla – Maua) wird nicht empfohlen, weil bereits die Leistungen der Linie 48 (Busbahnhof – Maua) eingestellt werden sollen. Eine Einsparung beider Linien würde bedeuten, dass insbesondere die Orte Maua und Leutra nur noch unzureichend an den städtischen ÖPNV und SPNV am Bahnhof in Jena Göschwitz angebunden wären.

Die Einstellung der Linie 44 (Mühlthal – Münchenroda – Remderoda) wird nicht empfohlen, weil dieses Angebot im Bedarfsverkehr (AST) als einziges über einen nennenswerten kontinuierlichen Abrufgrad, insbesondere im Schüler- und Berufsverkehr, verfügt. Die auf dieser Linie stabilen Fahrgastzahlen rechtfertigen sogar die Bestellung eines dauerhaften Angebotes.

Die Abbestellung der Leistungen der Linie 43 (Busbahnhof – Kunitz) am Wochenende wird ebenfalls nicht empfohlen, da die generierten Ausgleichsleistungen zu keiner tatsächlichen Ergebnisverbesserung führen.

Die Einführung der zusätzlich bestellten Buslinien nach Drackendorf, Ziegenhain, Lichtenhain und Lobeda-Altstadt wurde am 28.02.2024 vom Stadtrat beschlossen (Beschluss-Nr. 24/2344-BV) und soll in 2025 umgesetzt werden.

Die beiden Maßnahmen 15 bis 17 vorzunehmende Taktreduzierung auf der Straßenbahlinie 2 (Jena-Ost – Winzerla) und den Buslinien 10 (Zentrum - Burgaupark), 11 (Zentrum – Ammerbach), sowie 12 (Zentrum – Göschwitz) führt insbesondere im Busverkehr zu nennenswerten Einsparungen. Jedoch schätzt der JNV ein, dass es dadurch zu spürbaren Kapazitätsengpässen kommen könnte und besonders im Berufsverkehr Fahrgäste in größerem Umfang zurück gelassen werden müssten. Dies gilt es auch aus Sicht der Verwaltung unbedingt zu vermeiden. Eine Taktreduzierung auf der Linie 2 führt wie bei der Linie 43 dazu, dass die generierten Ausgleichsleistungen des Landes zu keiner Ergebnisverbesserung führen.

Abschließend sei an dieser Stelle noch auf zwei weitere Aspekte hingewiesen:

Der Stadtrat hat am 18.12.2024 beschlossen (vgl. Beschluss Nr. 24/0221-BV), im Jahr 2025 die Jugendmobilität zu fördern und damit allen Kindern und Jugendlichen bis 18 Jahre einen Zuschuss von einem Drittel (19,- Euro) für die Inanspruchnahme des Deutschlandtickets (D-Ticket) zu gewähren. Auf Basis der Nutzerzahlen aus dem Jahr 2024 (Zuschuss i.H.v. 15,- € zum D-Ticket) und dem ersten Quartal 2025 (Zuschuss 19,- Euro, durchschn. 2.650 Nutzer pro Monat) werden der Stadt in 2025 Kosten von voraussichtlich mindestens 600.000 Euro für diesen Beschluss entstehen. Diese Kosten würden, unter Annahme eines gewissen Nachfragerückgangs aufgrund des mangelnden finanziellen Anreizes, sonst durch den Nutzer (i.d.R. die Eltern) selbst getragen werden.

Ferner wird ggw. in den Gremien des Stadtrates ein Antrag diskutiert, mit dem im Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT) geprüft werden soll, ob Rück- und Rundfahrten auf Basis eines Einzelfahrscheines in einem bestimmten Zeitfenster (gegenwärtig 1 Zeitstunde) ermöglicht werden können. Nach einer ersten groben Einschätzung der Verwaltung auf Basis der verkauften

Einzelfahrtscheine und Vierfahrtenkarten i. H. v. Rund 2,8 Mio. Euro im Jahr 2024 in der Tarifzone 30 und einer in Frage kommenden Nutzerzahl von rund 20 % entstünden der Stadt Jena zusätzliche Kosten i. H. v. Rund 560.000 Euro, welche in den Einnahmepool des VMT eingespeist bzw. allen Leistungserbringern im Stadtgebiet beihilferechtskonform ausgeglichen werden müssten. Sicherlich würden durch die mögliche Regelung zur Berechtigung einer Hin- und Rückfahrt innerhalb einer bestimmten Zeiteinheit zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden, der Anteil dieser ist jedoch schwer abschätzbar und wird sich im einstelligen Prozentbereich bewegen.

Beide Beschlüsse stehen im Widerspruch zu den oben genannten und begründeten Einsparungen im Jenaer ÖPNV-Netz. Ein vergünstigtes Abonnement oder die Möglichkeit zu Rück- und Rundfahrten mit einem Fahrschein können die volle Wirkung erst entfalten, wenn überhaupt ein ÖPNV-Angebot besteht. Im Kontext der vorzunehmenden Einsparungen beim JNV gemäß Anlage empfiehlt die Verwaltung, von weiteren Beschlüssen zur Vergünstigung der Fahrpreise im ÖPNV Abstand zu nehmen und stattdessen das ÖPNV-Angebot auf Basis der vorgeschlagenen Maßnahmen dauerhaft zu stabilisieren und finanziell zu konsolidieren.

Zu 002: Anlage 1 des NVP 2022+ beschreibt tabellarisch die Regelbedienstandards für den städtischen ÖPNV. Diese Tabelle ist gemäß der Beschlussfassung unter Punkt 001 entsprechend anzupassen.

Hinweis:

Die Anlagen des vorstehenden Beschlusses können bei Bedarf – nach telefonischer Vereinbarung (03641 / 495001) – während der Dienstzeiten eingesehen werden, im Büro des Dezerenten für Stadtentwicklung und Umwelt, Am Anger 26, Zi. 1_12 und sind unter <http://www.jena.de/sitzungskalender> abrufbar.

Einführung eines ÖPNV-Zeitfahrscheins in Jena

Beschl. am 21.05.2025; Beschl. Nr.: 25/0360-BV

001 Der Oberbürgermeister wird beauftragt, für den ÖPNV in Jena die Möglichkeit der Einführung eines für den VMT-Verbund anwendbaren zeitlich begrenzten Tickets zu prüfen, bei dem Rund- und Rückfahrten in einem vorgegebenen zeitlichen Rahmen inkludiert sind.

Im Rahmen des Prüfauftrages soll vor allem untersucht werden, (1) ob eine Anwendbarkeit im Rahmen des VMT-Verbundes möglich ist, (2) welcher zeitliche Rahmen eines solchen Zeitfahrscheins sinnvoll wäre, (3) ob bzw. in welcher Höhe bei einer Einführung mit Einnahmeausfällen zu rechnen ist und (4) inwiefern dadurch die Attraktivität des ÖPNV und damit auch die Zahl der Fahrgäste gesteigert werden kann.

002 Das Ergebnis des Prüfauftrages soll dem Stadtrat im 3. Quartal 2025 vorgelegt werden.

Begründung:

Die Einführung eines ÖPNV-Kurzstreckentickets wird in Jena seit vielen Jahren diskutiert und immer wieder mit der Begründung von Einnahmeverlusten und damit verbundenen Kostensteigerungen für andere Tarife verworfen.

Eine Alternative zum Kurzstreckenticket könnte die Einführung eines Zeitfahrscheins mit der Möglichkeit der Rund- und Rückfahrt sein, welches auch aus der Bürgerschaft angeregt wird. Durch dieses Angebot könnte die Idee eines „Kurzstreckentickets“ in abgewandelter Form weiterverfolgt werden, zumal aus Städten, wie Münster, Bielefeld, Halle/Saale und Leipzig über positive Erfahrungen mit der Einführung eines flexiblen 60-Minuten-Tickets berichtet wird. Demnach könnte durch eine flexiblere Regelung und einfachere Nutzungsbedingungen die Attraktivität des ÖPNV gesteigert und damit auch die Zahl der Fahrgäste erhöht werden. Dennoch gilt es, den VMT dabei nicht außer Acht zu lassen und die sinnvolle Anwendbarkeit für den ländlichen Raum zu berücksichtigen.

Mit Hilfe eines Prüfauftrages soll die Umsetz- und Anwendbarkeit eines Zeitfahrscheins in Ergänzung zu den bestehenden Tarifen ermittelt und somit eine mögliche realistische Alternative zum „Kurzstreckenticket“ ausgelotet werden.

Datenstrategie der Stadt Jena

Beschl. am 21.05.2025; Beschl. Nr.: 25/0404-BV

001 Die Datenstrategie „Jenas Zukunft mit Daten gestalten“ (Anlage 1) wird bestätigt.

002 Der Oberbürgermeister wird beauftragt, bis Ende 2025 auf der Grundlage dieser Strategie

- eine Neufassung der Satzung über die Kommunalstatistik der Stadt Jena vom 23.06.1993 dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorzulegen.
- eine Dienstanweisung zum Datenmanagement mit Gültigkeit für Kernverwaltung sowie Eigen- und Regiebetriebe zu erlassen
- einen Rahmenvertrag für gemeinsame Datennutzung und entsprechende Prozesse und Verantwortlichkeiten dafür mit der Stadtwerke Jena GmbH zu vereinbaren, der auch deren mehrheitliche Tochtergesellschaften umfasst.

003 Der Oberbürgermeister wird beauftragt, in 09/2026 im Rahmen eines Statusberichts des Smart City-Projekts Jena darzustellen, inwieweit die Maßnahmen der Datenstrategie dauerhaft über das Projektende hinaus weitergeführt werden sollen.

Begründung

zu 001: Bei nahezu jeder Tätigkeit kommunaler Daseins-vorsorge durch Verwaltung und städtische Unternehmen werden Daten als Arbeitsgrundlage genutzt, aber auch Daten erzeugt und gespeichert. Die Qualität und Nutzbar-keit von Daten entscheidet maßgeblich mit über Effekti-vität, Effizienz und Zeitgerechtigkeit aller kommunalen Prozesse. Daher sollten Daten als eigen-ständige Ressource betrachtet und mit derselben Sorgfalt bewirt-schaftet werden. Die dafür nötigen Maßnahmen werden als „DATA EXCELLENCE“ bezeichnet und in der Stra-tegie näher ausgeführt. Es geht dabei nicht vorrangig um die Veröffentlichung von Daten, sondern um ihre optimale Gestaltung und Nutzung im Interesse der Stadt, ihrer Unternehmen und der Stadtgesellschaft. Die Ver öffentlichung von Daten, bei denen dies entweder vorge schrieben oder aber erlaubt und von Nutzen für Stadt und Stadtgesellschaft ist, ist dann ggf. ein nächster Schritt.

Im Umgang mit Daten sind zahlreiche rechtliche Rahmenbedingungen zu beachten, die den Schutz personenbezogener Daten, kritischer Infrastrukturen und von Interessen Dritter beinhalten. Um unter strikter Beachtung dessen gleichwohl Daten optimal zu erstellen und zu nutzen, bedarf es entsprechender konkreter Regelungen und Prozesse innerhalb der Verwaltung und der städtischen Unternehmen, die unter dem Begriff „DATA GOVERNANCE“ zusammengefasst werden. Hierfür liegt bereits eine Vorarbeit vor, die der Datenstrategie als Anlage beigelegt ist.

Die hier vorliegende Strategie beschreibt Ziele, Grundprinzipien, Handlungsfelder und Maßnahmen zur Umsetzung eines modernen und „exzellenten“ Datenmanagements. Für sich genommen, enthält die Strategie keine verbindlichen Regelungen. Sie ist jedoch die inhaltliche Grundlage für solche (siehe 002).

zu 002: Mit den drei genannten Regelwerken (Statistiksatzung, Dienstanweisung, Rahmenvertrag mit den Stadtwerken) werden verbindliche Handlungsgrundlagen für das Datenmanagement und Datennutzung geschaffen. Diese betreffen jeweils spezifische organisatorische Bereiche und Handlungsfelder. Für die Erarbeitung können Ressourcen des Smart City-Projekts in Abstimmung mit den jeweiligen Bereichen und dem Fachdienst Recht genutzt werden.

Mit der Statistiksatzung sollen die Rechtsgrundlagen für die Arbeit der städtischen Statistikstelle aktualisiert werden, die sich auf interne Datenauswertungen wie auch auf die Veröffentlichung von Auswertungen beziehen. Die Statistikstelle ist Teil des Teams Datenmanagement und Statistik im Fachdienst Finanzen und kann unter strengen Datenschutz- und Sicherheitsregelungen Einzeldaten anderer Verwaltungsbereiche auswerten. Auswertungen, die die Statistikstelle intern oder extern zugänglich macht, müssen jedoch den Regelungen des statistischen Datenschutzes genügen und daher entsprechend aggregiert sein.

Eine Dienstanweisung zum Datenmanagement soll die internen Prozesse in Kernverwaltung, Eigen- und Regiebetrieben regeln. Weiterhin sind Verantwortlichkeiten zu klären sowie Rechte und Pflichten der einzelnen Rollen und Organisationseinheiten festzulegen. Durch die Präzisierung und Standardisierung der datenbezogenen Strukturen und Abläufe können diese effizienter und effektiver gestaltet werden und der Nutzen der Ressource „Daten“ gesteigert werden.

Auch die Unternehmen der Stadtwerkegruppe sind in vielen Bereichen der kommunalen Daseinsvorsorge tätig, die häufig mit Aufgaben von Kernverwaltung und Eigen-/Regiebetrieben verknüpft sind. Beispiele dafür sind Energieversorgung, Klimaschutz und Transformation des Energiesystems oder der Öffentliche Personennahverkehr. Deswegen liegt ein großes Potential in der gemeinsamen Nutzung von dazu vorliegenden Daten. Auch hier gilt, dass interne Datenprozesse primär betrachtet werden müssen, und eine Veröffentlichung auf entsprechender Aggregationsebene erst ein nächster Schritt ist. Dabei muss die jeweilige unternehmerische Spezifik der Stadtwerke-Unternehmen berücksichtigt werden. Neben den rechtlichen Bestimmungen zum Schutz von personenbezogenen Daten und kritischer Infrastruktur muss auch beachtet werden, dass keine

Wettbewerbsnachteile für die marktbezogenen Aufgabenfelder der Stadtwerke entstehen. Diese Aspekte sollen in einem Rahmenvertrag zwischen Stadt Jena und Stadtwerke Jena GmbH geregelt werden.

zu 003: Die technische Infrastruktur sowie auch Standards und Prozesse können im Rahmen des Smart City-Projekts etabliert werden, da dies in den genehmigten Maßnahmen des Handlungsfeldes „Digitale Infrastruktur und Datenpolitik“ enthalten ist. So kann ein Daten-„Rückgrat“ für viele Anwendungsfälle des Smart City-Projekts geschaffen werden. Rechtzeitig vor dem Ende des Smart City-Förderzeitraums (31.08.2027) muss entschieden werden, welche Maßnahmen weitergeführt werden sollen und wie dies finanziert werden kann. Dies betrifft auch die Maßnahmen der Datenstrategie. Der im Herbst 2026 vorliegende Kenntnisstand hierzu soll dann in den Statusbericht des Smart City-Projekts aufgenommen werden.

Hinweis:

Die Anlagen des vorstehenden Beschlusses können bei der Stadt Jena, Büro Stadtrat, Am Anger 15 in 07743 Jena, Zimmer 0_15 (EG) – nach telefonischer Vereinbarung (03641 / 492036) – während der Dienstzeiten eingesehen werden und sind unter <https://sessionnet.owl-it.de/jena/bi/info.asp> abrufbar.

Bericht aus dem Beirat der Jenaer Bäder- und Freizeit GmbH

Beschl. am 21.05.2025; Beschl. Nr.: 25/0392-BV

001 Der Oberbürgermeister berichtet in der nichtöffentlichen Stadtratssitzung im Juni über wesentliche Beratungsgegenstände und wesentliche Empfehlungen des Beirates der Jenaer Bädergesellschaft seit der Neuberufung, insbesondere zum Bauvorhaben Erneuerung Galaxsea.

Begründung:

Mit der Eröffnung der Sportschwimmhalle „Schwimmparadies“ und dem angekündigten Umbau des „Galaxsea“ zeichnen sich umfangreiche Veränderungen in der Jenaer Bäderlandschaft ab. Die Geschäftsentwicklung sowie Investitionsvorhaben der Bädergesellschaft werden im Beirat Jenaer Bäder und Freizeit GmbH besprochen. Fraktionen des Stadtrates ohne Vertretung im Beirat sind unabhängig von ihrer Stärke von Informationen und Entscheidungen abgeschnitten. Das ist für die betroffenen Stadtratsmitglieder ein unbefriedigender Zustand. Abhilfe kann ein Bericht des Oberbürgermeisters schaffen, der auch in nichtöffentlicher Sitzung erfolgen kann.

Öffentliche Bekanntmachung

Zweckverband Veterinär- und Lebensmittelüberwachungsamt Jena-Saale-Holzland (ZVL J-SH)



Bekanntmachung der Beschlüsse der 49. Verbandsversammlung des ZVL

Der Zweckverband Veterinär- und Lebensmittelüberwachungsamt Jena-Saale-Holzland fasste in seiner 49. Sitzung vom 26.05.2025 nachfolgende Beschlüsse:

Beschluss 01-49/2025

Die Verbandsversammlung des Zweckverbandes Veterinär- und Lebensmittelüberwachungsamt Jena-Saale-Holzland stimmt der Abberufung des ersten stellvertretenden Geschäftsleiters zu.

Zustimmung

Beschluss 02-49/2025

Die Verbandsversammlung des Zweckverbandes Veterinär- und Lebensmittelüberwachungsamt Jena-Saale-Holzland stimmt der Abberufung des zweiten stellvertretenden Geschäftsleiters zu.

Zustimmung

Beschluss 03-49/2025

Die Verbandsversammlung des Zweckverbandes Veterinär- und Lebensmittelüberwachungsamt Jena-Saale-Holzland stimmt der Bestellung der stellvertretenden Geschäftsleiterin zu.

Zustimmung

Die Beschlüsse mit den entsprechenden Anlagen können in der Geschäftsstelle des Zweckverbandes Veterinär- und Lebensmittelüberwachungsamt Jena-Saale-Holzland in 07646 Stadtroda, Kirchweg 18 nach vorheriger Terminabsprache zu den allgemeinen Sprechzeiten (Montag, Dienstag, Donnerstag und Freitag jeweils von 8:30 Uhr bis 12:00 Uhr, sowie zusätzlich Dienstag 13:30 Uhr bis 15:30 Uhr und Donnerstag von 13:30 Uhr bis 16:30 Uhr) eingesehen werden.

gez. Dr. Nitzsche
Verbandsvorsitzender

Öffentliche Ausschreibung



Öffentliche
Ausschreibung

Hinweis auf die Bekanntmachung einer Öffentlichen Ausschreibung

Der Auftraggeber Kommunalservice Jena, Löbstedter Straße 56, 07749 Jena (Tel.: 03641 / 49 89 0), hat unter der Vergabenummer: 527-2025 für den Vergabegegenstand nach UVgO

„Lieferung von Radarsensorik für Lichtsignalanlagen (40 Stück Sensoren)“

die Bekanntmachung einer Öffentlichen Ausschreibung auf der Vergabeplattform <https://www.dtvp.de>, der Internetseite des Kommunalservice Jena (www.ksj.jena.de/ausschreibungen) und www.bund.de veröffentlicht. Die Unterlagen können unter folgenden Link heruntergeladen werden:

https://satellite.dtvp.de/Satellite/notice/CXS0Y4GYT0PM_CXEZ/documents

Angebotsfrist: 19.08.2025, 10:00 Uhr