

■ Ablauf

I. Begrüßung durch die Stadt Jena	18:00 Uhr

II. Inputvortrag	18:10 Uhr
1. Anlass der Rahmenplanung	
2. Bestandsaufnahme / SWOT	
3. Leitbild für die städtebaulich-verkehrliche Entwicklung und Szenarien	
4. Städtebauliche Testentwürfe	
5. Ergebnisse der Online-Beteiligung	

III. Austausch an den Tischen	19:00 Uhr

IV. Zusammenfassung & Schlusswort	20:30 Uhr

BAHNSTADT



Rahmenplanung zur Weiterentwicklung des Bahnhofes Jena West und des Umfelds als Mobilitätsverknüpfungspunkt

Öffentlichkeitsbeteiligung am 21. Februar 2024
im Historischen Rathaus, Markt 1, 07743 Jena

Roland Neumann / Ralf Fischer (BahnStadt GmbH)

1. Anlass der Rahmenplanung

■ Vorhaben im Umfeld

- Neubau-Impulse für eine städtebauliche Aufwertung reichen über Bahnhofsrückseite hinaus
- Erwartbare Verlagerung der Verkehrsströme zugunsten der Bahnhofsrückseite
- Erhöhter Anspruch an eine entsprechende Gestaltung des städtebaulichen Entrées am Bahnhof



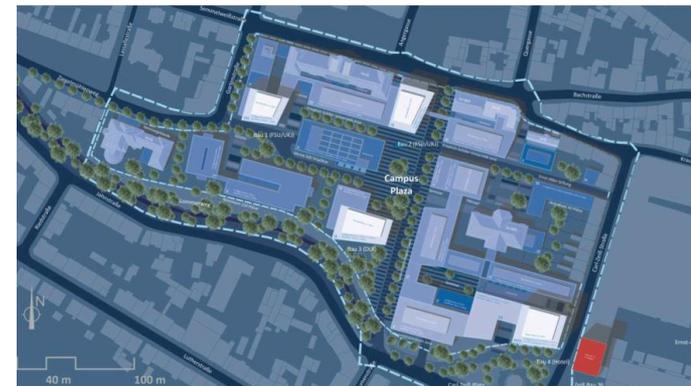
ZEISS Hightech-Campus , Quelle: ZEISS AG



Theatervorplatz

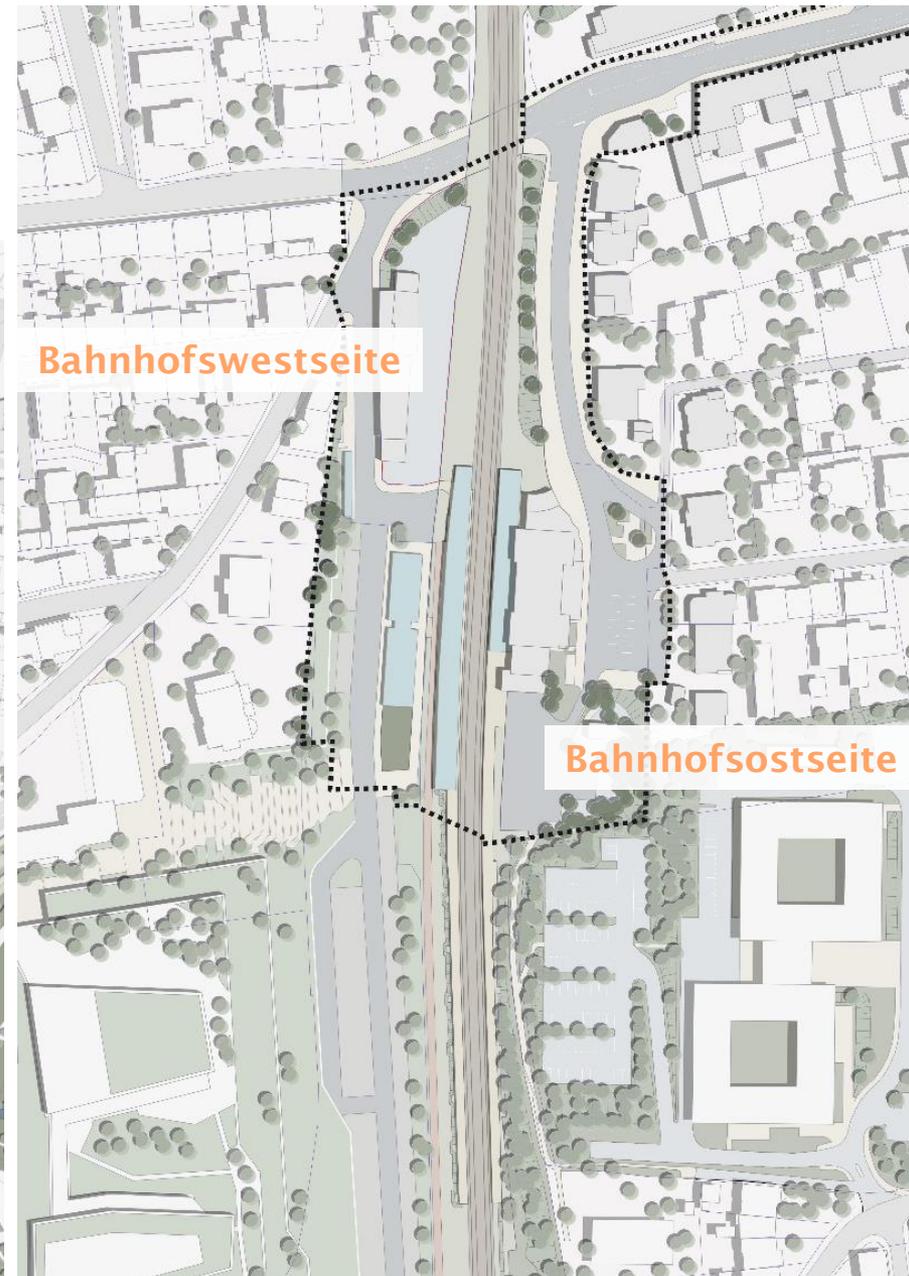
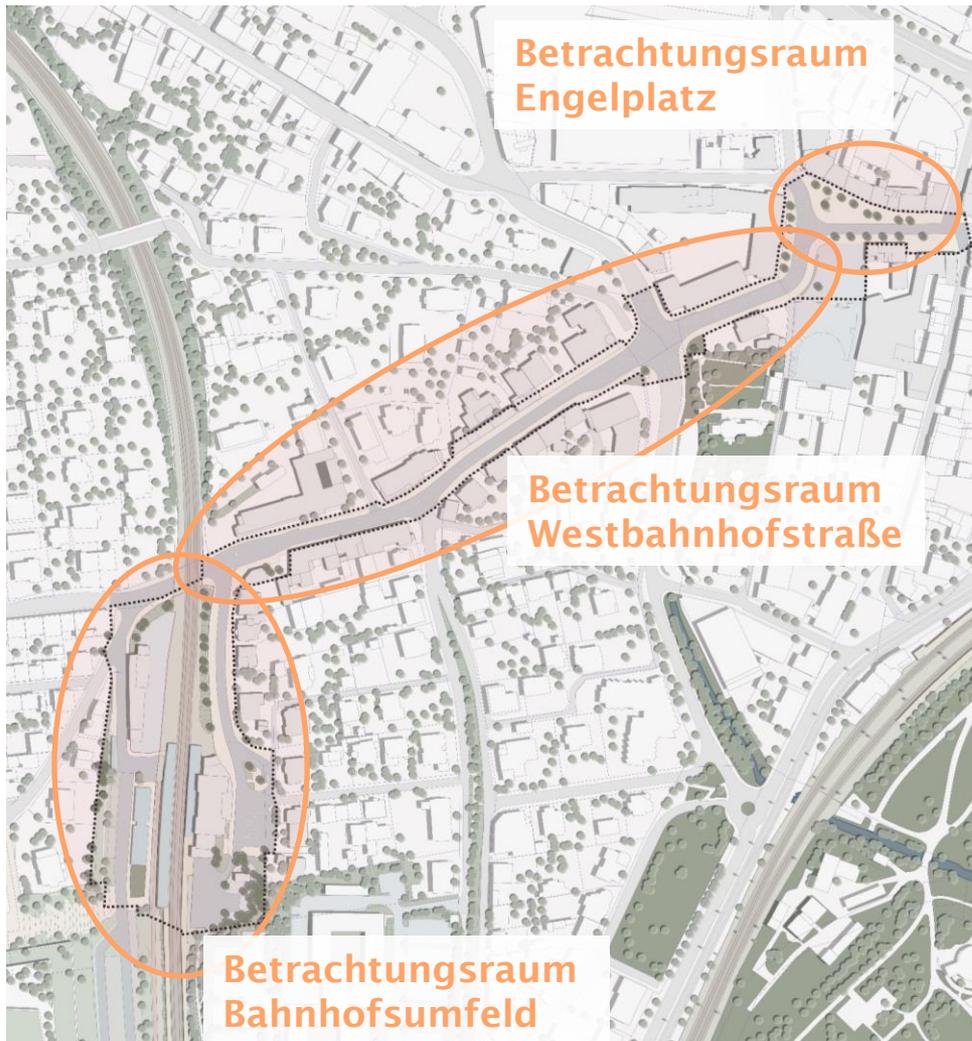


Campus Sozialwissenschaften

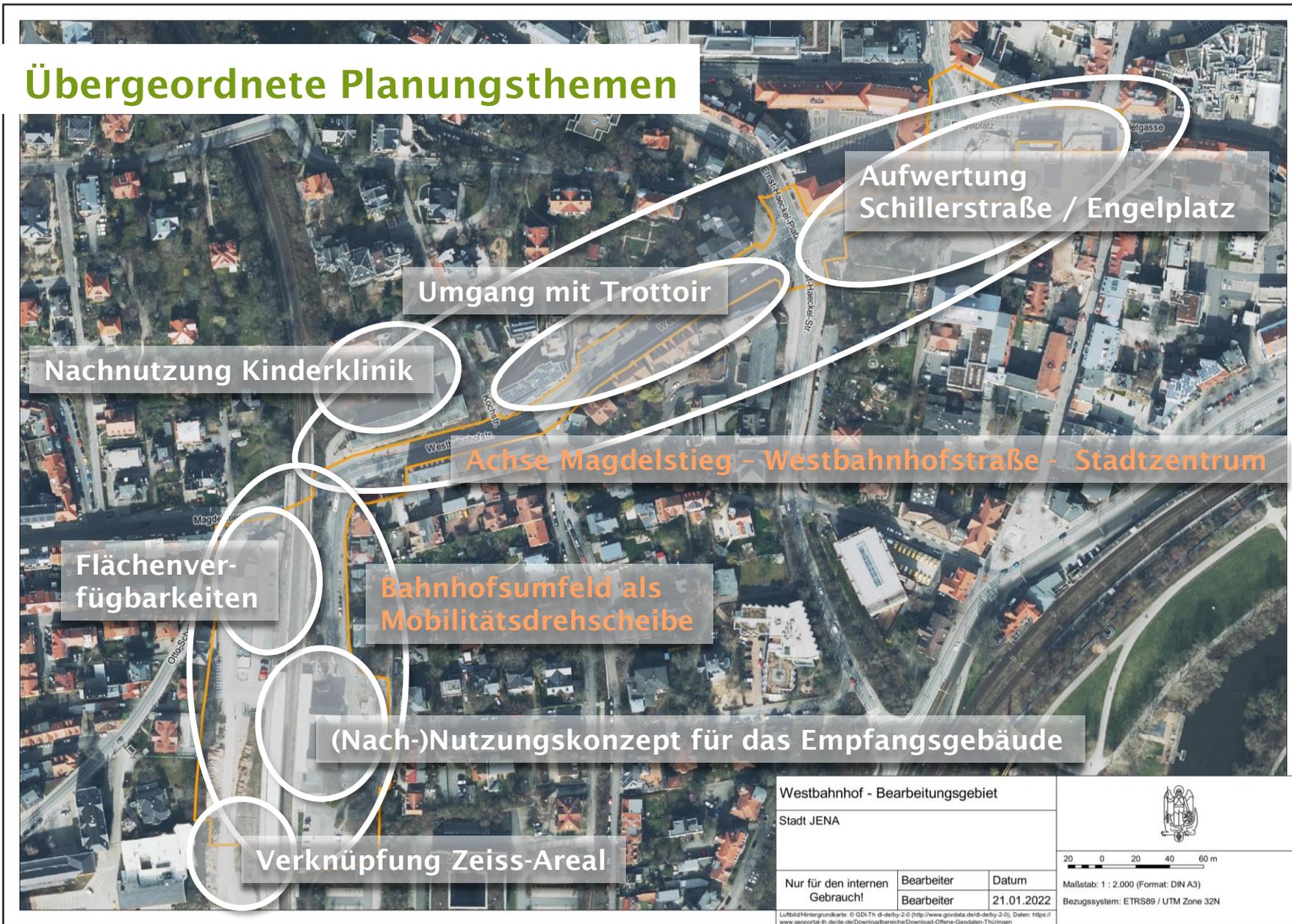


Campus Bachstraßenareal, Quelle: Stadt Jena

Planungsgebiet



■ **Übergeordnete Planungsthemen**



■ Aufgaben im Zuge der Rahmenplanung

■ Gegenstand der Planung:

- städtebaulich-verkehrliches Gestaltungskonzept (städtebauliche Gestaltung, Neuordnung der verkehrlichen Funktionen) für das Bahnhofsumfeld und die Westbahnhofstraße (bis zum Engelplatz); dabei auch Aussagen zum Umgang mit dem Empfangsgebäude
- Dimensionierung und Funktionalität von Grün- bzw. Freiflächen
- Festlegung von Mengengerüsten (Anzahl P+R, B+R, ÖPNV)
- Ableitung eines Maßnahmenkonzepts (kurz-, mittel- und langfristige Umsetzbarkeit)
- Berücksichtigung der Planungen in Bezug auf die Wiederinbetriebnahme der Straßenbahn in der Westbahnhofstraße

■ Kein Gegenstand der Planung:

- Planungen oder Maßnahmen außerhalb des Planungsgebiets (z.B. Verlagerung des Bahnhofs oder gestalterische Aussagen zur Nachnutzung der Kinderklinik)
- Bahnbetrieb, Tarifstrukturen, Sauberkeit, Sicherheit etc.
- detaillierte Festlegungen im Bereich der Entwurfs-/Ausführungsplanung (z. B. Beleuchtung, Müllkörbe, Pflanzenarten, Videoüberwachung, Anzeigetafeln / Beschilderung, Uhren etc.)

2. Bestandsaufnahme / SWOT

■ Handlungsfeld Städtebau: Stärken & Potenziale

■ Stärken:

- Empfangsgebäude im Denkmalschutz
- Urbanes Quartier mit Nutzungsmischung
- Attraktive (Wohn-)lagen im Bahnhofsumfeld; dabei heterogene Bebauungsstrukturen
- Städtebauliche Ankerpunkte in unmittelbarer Umgebung
- Zusätzliche Belebung und Prägung des Stadtraums durch Neubau des Zeiss-Standorts mit 2.500 Mitarbeiter*innen

■ Potenziale:

- Städtebauliche Neuordnung auf der Bahnhofswestseite
- Zusätzliche Belebung des Bahnhofsumfeldes
- Nachverdichtung durch Einzelhandel und Dienstleistungen in der Westbahnhofstraße



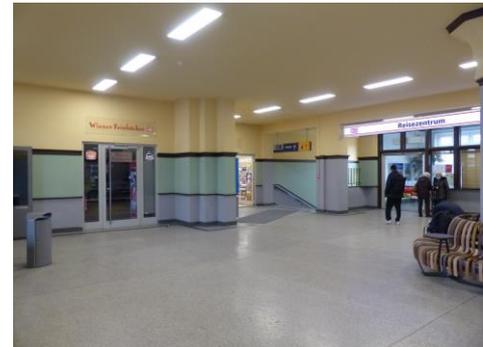
■ Handlungsfeld Städtebau: Schwächen & Risiken

■ Schwächen:

- Nahes Bahnhofsumfeld wird weder dem Leitbild des urbanen Quartiers noch der Gesamtstadt gerecht
- Abseitige Lage des Bahnhofsvorplatzes
- Keine dauerhafte Belebung des Empfangsgebäudes
- Westbahnhofstraße erfüllt nicht Kriterien einer Magistrale mit dem Schwerpunkt auf Büros und Einzelhandel

■ Risiken:

- Bedeutungsverlust der Bahnhofsostseite
- Zunehmende Wärmebelastung in den Wohnquartieren beidseitig der Westbahnhofstraße
- Attraktivitätsverlust und Leerstand infolge zunehmender Verkehrsbelastungen in der Westbahnhofstraße



■ Handlungsfeld Verkehr: Stärken & Potenziale

■ Stärken:

- Wichtigster Bahnhof mit dem stadtweit größten Verkehrsaufkommen; Status als Einpendlerbahnhof untermauert das Leitmotiv „Tor zur Stadt“
- Bereits heute hohe Nachfrage nach Bike+Ride
- Sehr gute Anbindung an das Stadt- und Regionalbusliniennetz
- Car-Sharing bereits vorhanden

■ Potenziale:

- Modal Split erfährt deutliche Stärkung des Umweltverbundes
- Quantitativer und qualitativer Ausbau von Bike+Ride
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes und der Wohnqualität durch Aufwertung des Straßenraumes
- Bedeutungszuwachs der Westbahnhofstraße als Trasse für den Umweltverbund durch Reaktivierung der Straßenbahn



■ Handlungsfeld Verkehr: Schwächen & Risiken

■ Schwächen:

- Bahnlinie bedingt städtebauliche Zäsur
- Bahn-Bus-Relation mit Optimierungsbedarf
- Bike+Ride-Anlagen mit geringem Ausstattungs-Standard
- Mangelnde Gleichberechtigung des Fuß- und Radverkehrs gegenüber dem MIV in der Westbahnhofstraße

■ Risiken:

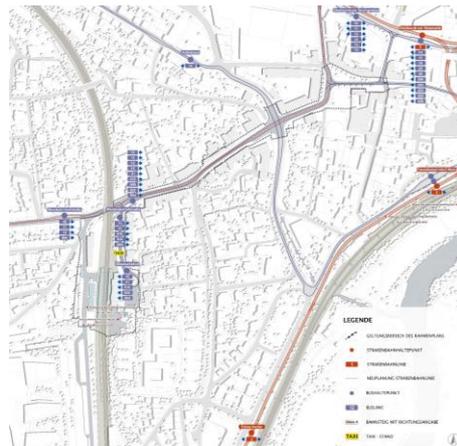
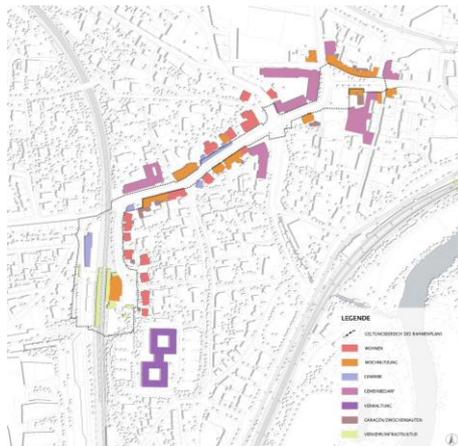
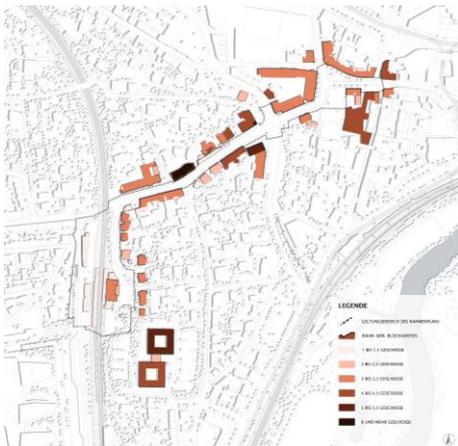
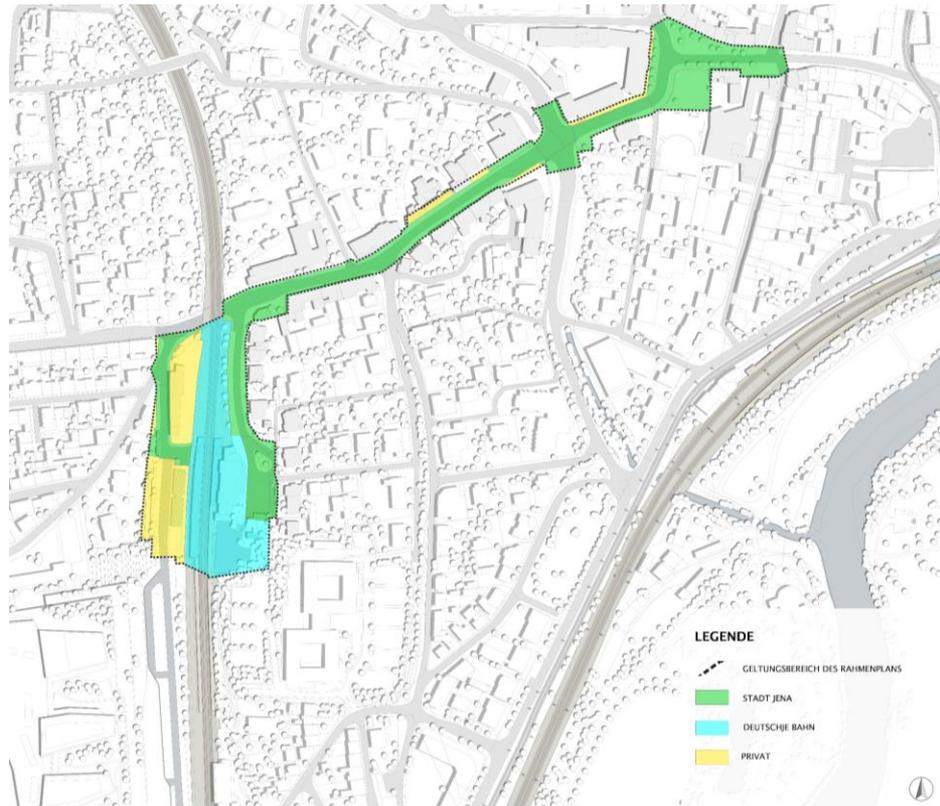
- Anstieg und gleichzeitige Überlagerung der Verkehrsströme führt in der Westbahnhofstraße zum „Infarkt“
- Erhöhter Anspruch an die Leistungsfähigkeit wichtiger Verkehrsknoten
- Zusätzliche Belastung der Otto-Schott-Straße



Bestandsaufnahme

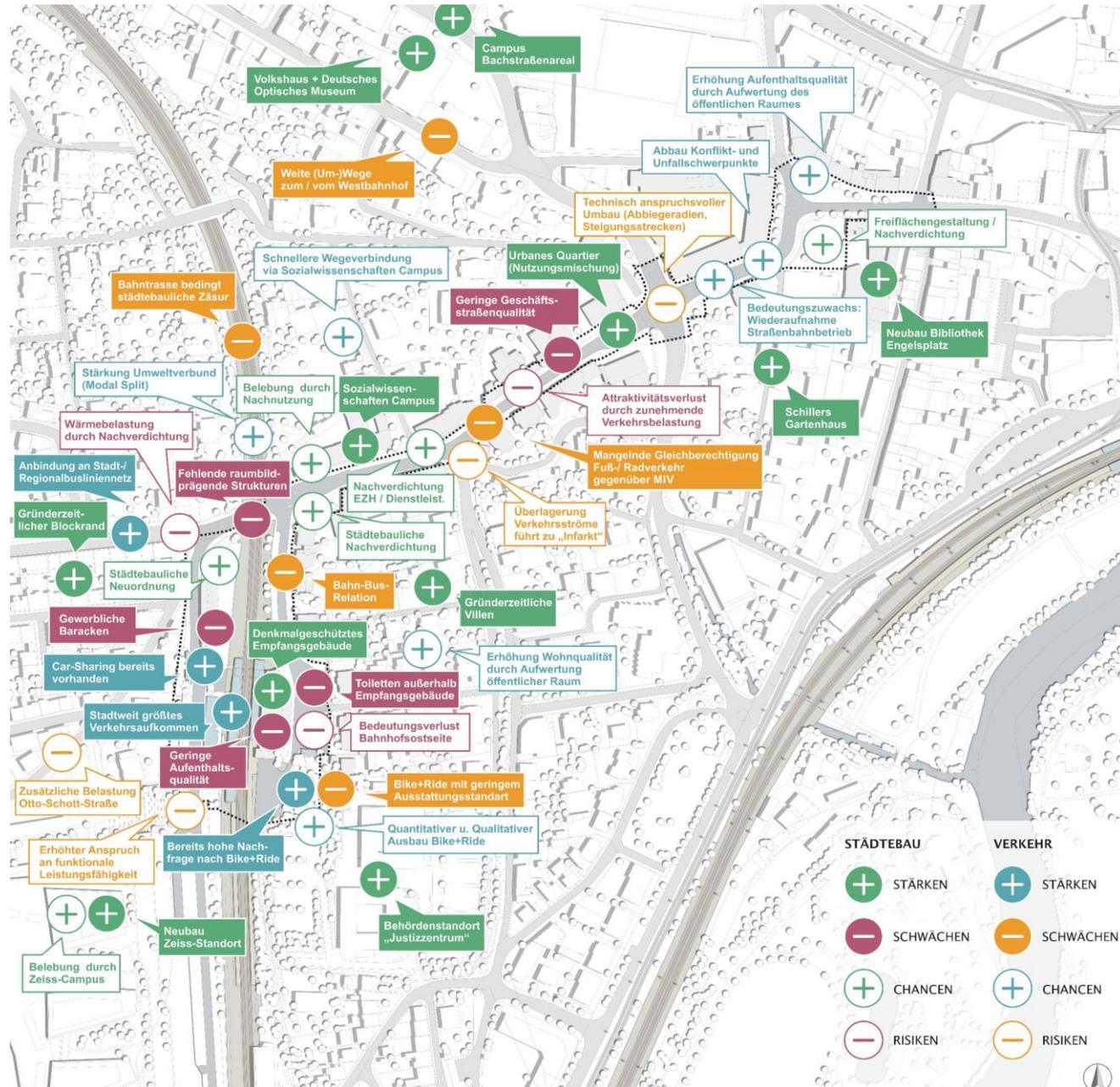
Visualisierung der Analyse:

- Eigentum
- Bebauungsstruktur
- Bauliche Nutzung
- ÖPNV
- Individualverkehr



SWOT

- Darstellung der Stärken, Schwächen, Chancen & Risiken für die Handlungsfelder Städtebau und Mobilität



3. Leitbild für die städtebaulich-verkehrliche Entwicklung und Szenarien

■ Leitziele

- **Städtebauliches Leitziel: „Repräsentativer Eingangsbereich als Tor zur Stadt“**
 - Aufwertung des östlichen Bahnhofsvorplatzes mit historischem Empfangsgebäude und umliegenden Flächen
 - zukunftsweisende Flächenaktivierung und städtebauliche Neuordnung der Bahnhofswestseite
 - Belebung und Stärkung der Aufenthaltsqualität der Westbahnhofstraße durch entsprechende Maßnahmen bei der Straßen- bzw. Seitenraumgestaltung
 - Verbesserung der mikroklimatischen Verhältnisse im Stadtraum
- **Verkehrliches Leitziel: „Stärkung des Umweltverbundes“**
 - Verbesserung der Umsteige-Relation Bahn-Bus/Straßenbahn; dabei bestandsorientiertes Mengengerüst für die Stadt- und Regionalbuslinien
 - Verbesserung des Reisendenverkehrs unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit
 - qualitativer und quantitativer Ausbau von Bike+Ride mit insgesamt bis zu 600 Stellplätzen
 - Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer*innen in der Westbahnhofstraße

■ Entwicklungsszenarien für das nähere Bahnhofsumfeld

- Kriterien sind hierbei u.a.:
 - Konfliktpotenzial
 - Flächenverfügbarkeiten bzw. Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer*innen und Projektbeteiligten (z.B. DB)
 - städtebaulicher Spielraum
 - mittel- bzw. langfristige Perspektive/Umsetzbarkeit
- Konsequenz:
 - Szenario I: **Geringe Flächenverfügbarkeit + hohe Widerstände** bei der Umsetzbarkeit
 - Szenario II: **Moderate Flächenverfügbarkeit + moderate Widerstände** bei der Umsetzbarkeit
 - Szenario III: **Hohe Flächenverfügbarkeit + geringe Widerstände** bei der Umsetzbarkeit

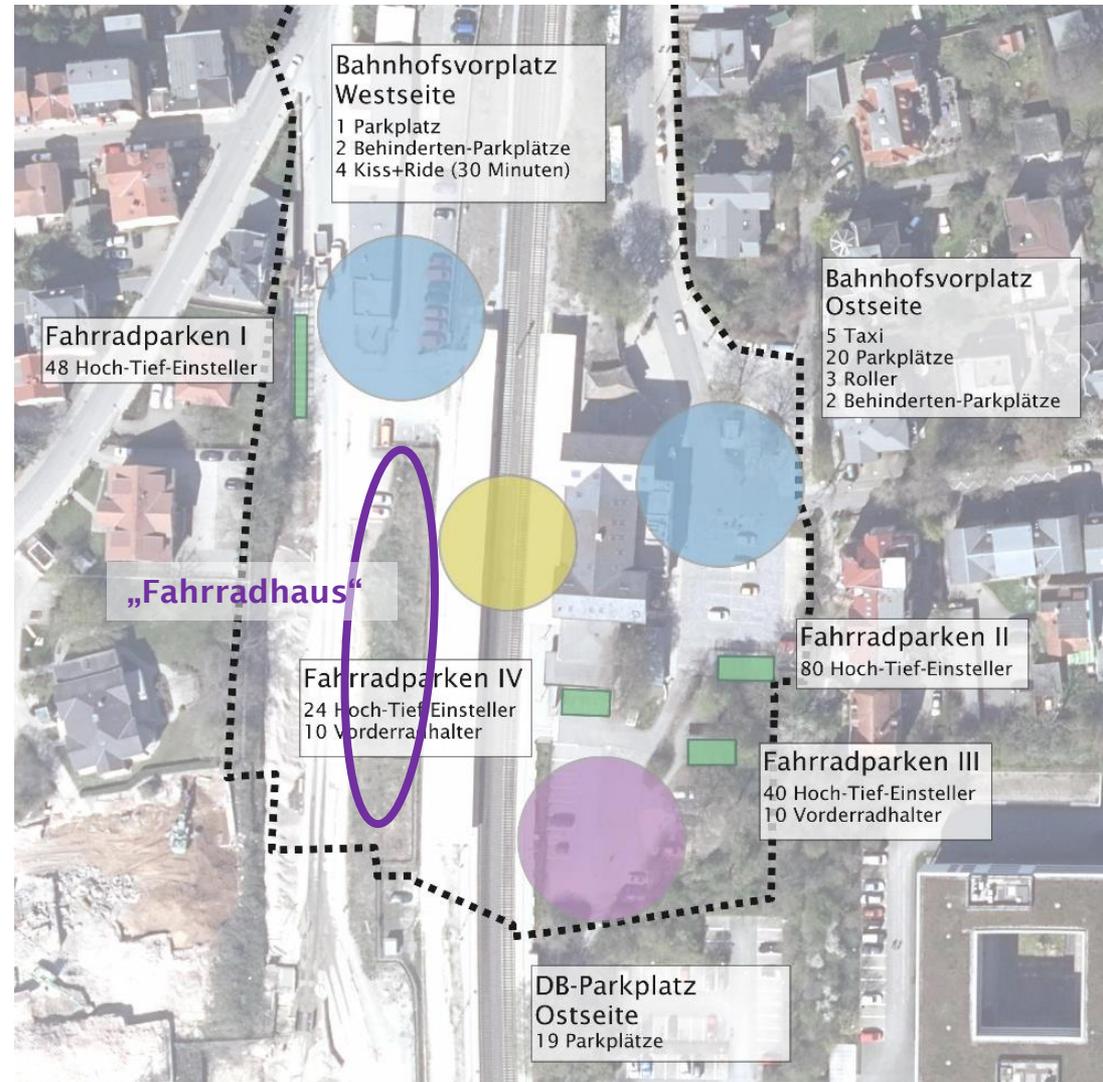
■ Mengenermittlung B+R

■ Modal Split:

- Zielgröße von 20 Prozent für den Radverkehrsanteil
- Mengenermittlung für 6.300 Fahrgäste im Jahr 2019 bzw. für 10.562 Fahrgäste im Jahr 2040 (DB-Prognose)
- Verweis auf die strategischen Zielvorgaben gemäß Klima-Aktionsplan: Jena klimaneutral bis 2035

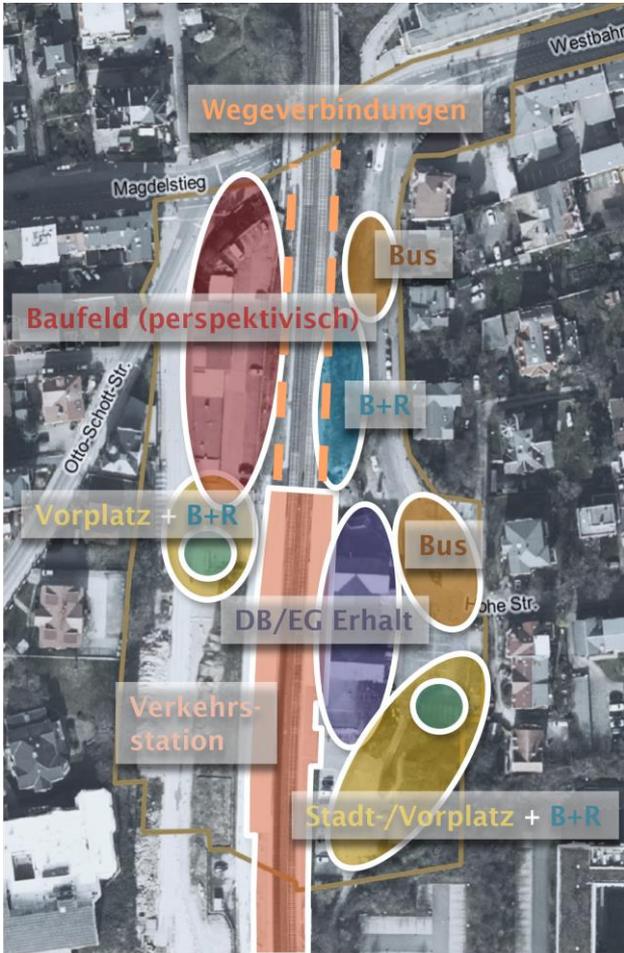
■ Neubaubedarf:

- 600 B+R-Stellplätze (212 SP im Bestand und bis zu 400 neue SP)



▪ Rückblick: Entwicklungsszenarien

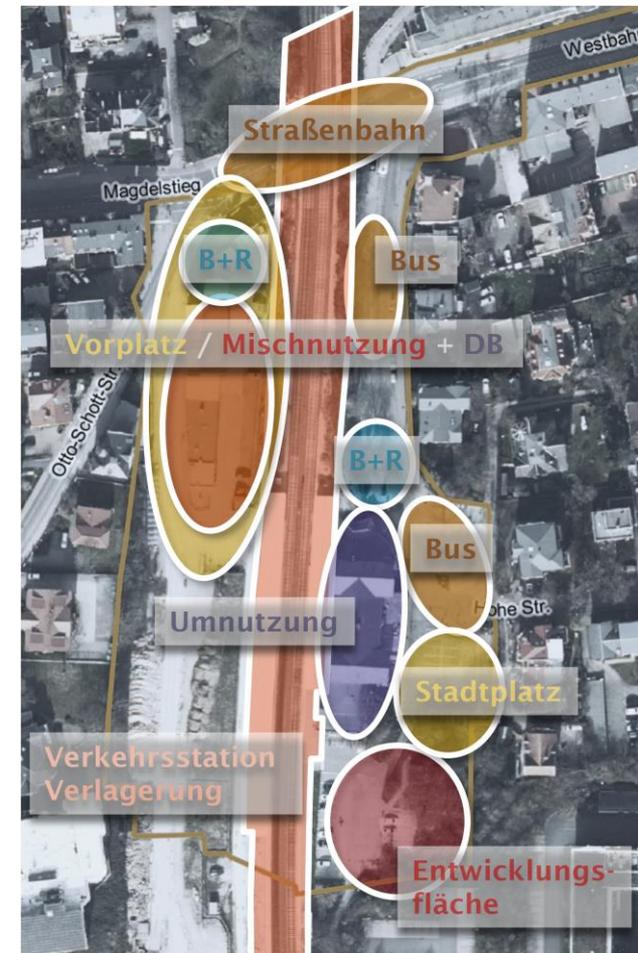
Szenario I -
Geringe Flächenverfügbarkeit/Widerstände



Szenario II -
Moderate Flächenverfügbarkeit/Widerstände



Szenario III -
Hohe Flächenverfügbarkeit/Widerstände

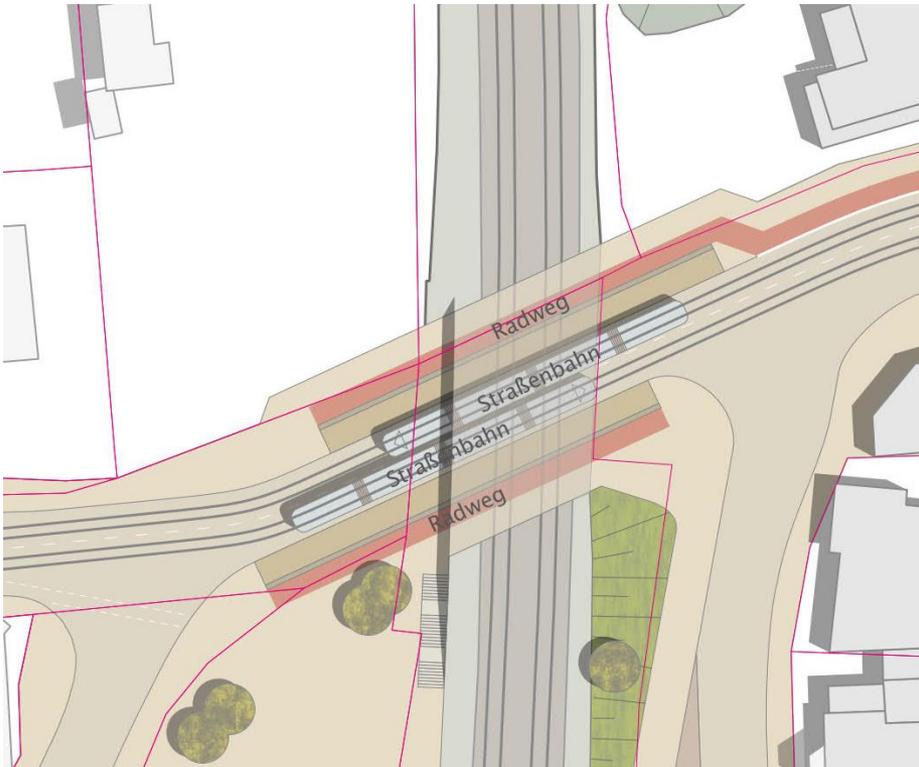


4. Städtebauliche Testentwürfe

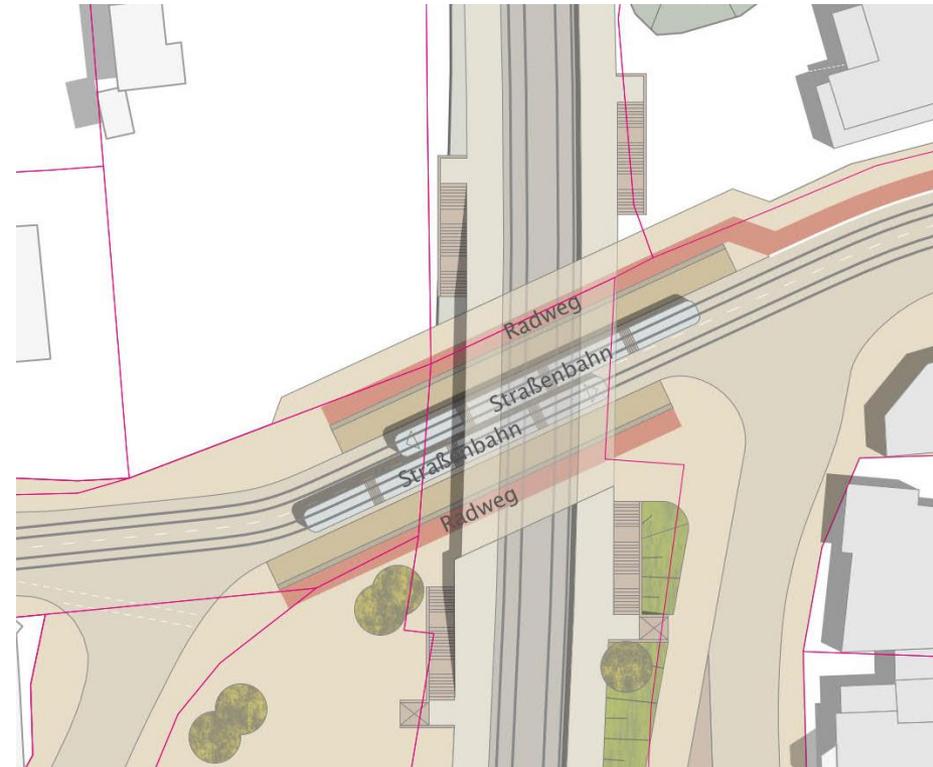
▪ Szenarienabhängiger Umgang mit der Eisenbahnüberführung

- Integration der Straßenbahn in die Westbahnhofstraße bedingt sehr wahrscheinlich einen Neubau der Eisenbahnüberführung, spätestens bei einer Verlängerung der Bahnsteige
- Führung des nördlichen Gehwegs hinter Radweg bedingt den Teilerwerb von Flächen Dritter

EÜ ohne Bahnsteigverlängerung (Szenario 1 und 2)



EÜ mit Bahnsteigverlängerung (Szenario 3)



■ Bahnhofsumfeld: Szenario 2

- Gleichmäßige Verteilung der bahnhofsrelevanten Verkehrsfunktionen zwischen den Bahnhofsseiten
- Kurzeitparken (Bringen & Holen) und Behinderten-Parken nordwestlich der Personenunterführung
- Zwei größere zentrale Bike+Ride-Anlagen ost- und westseitig; die westliche Anlage befindet sich unter der Pkw-Vorfahrt mit Zufahrt unmittelbar nach bzw. vor Abbiegen auf die Otto-Schott-Straße
- 4 bestandsorientierte Regionalbushaltes, 2 Taxi-Haltepositionen am östlichen Ausgang der Unterführung
- Pkw-Vorfahrt hinter dem Bahnhofsgebäude gemäß Eigenbedarf der DB InfraGO AG
- Hochpunkt; Geschossigkeit bis zu 7 Etagen im Bereich der Westbahnhofstraße mit Straßenbahnhalte
- Schaffung eine Stadtplatzes vor dem Bahnhofsgebäude
- Freiraumgestaltung mit Grünstreifen bzw. Baumscheiben (Befestigungen am Boden um den Baum herum) und verschatteten Sitzbänken



■ Bahnhofsumfeld: Szenario 3

- Bahnsteigverlängerung um 200m nach Norden
- Räumliche Konzentration des bahnhofsrelevanten Individualverkehrs auf der Westseite
- Bike+Ride-Anlage mit hohen Kapazitäten nahe der Westbahnhofstraße mit ebenerdigem Zugang
- Pkw-Vorfahrt mit Bringen & Holen und 2 Taxi-Haltepositionen auf dem Vorplatz westlich der Personenunterführung
- 4 bestandsorientierte Regionalbushalte
- Städtebauliche Neuordnung westlich der Bahn mit bahnhofsrelevanten Funktionen, Neubau eines Empfangsgebäudes (Geschossigkeit bis 5 Etagen); Umnutzung des historischen Bahnhofsgebäudes
- Schaffung eines Stadtplatzes östlich des Bahnhofsgebäudes
- Städtebauliche Neuordnung südlich des historischen Bahnhofsgebäudes; Geschossigkeit bis zu 3 Etagen
- Freiraumgestaltung mit Grünstreifen bzw. Baumscheiben (Befestigungen am Boden um den Baum herum) und verschatteten Sitzbänken



■ Westbahnhofstraße

- Getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr im Seitenraum hinter den Haltestellenbereichen (im Abschnitt der Eisenbahnunterführung)
- Weitestgehend bestandsorientierte Fahrbahnführung mit Straßenbahn in der Fahrbahnmitte entlang der Westbahnhofstraße und Schillerstraße; erforderliche Fahrbahnbreite = 6,50m
- Engstellen im Seitenraum verhindern Radfahrstreifen am Fahrbahnrand, stattdessen Fuß- und Radfahrer auf gemeinsamen Geh- und Radweg oder Gehweg mit Radfahrer frei im Seitenraum; Führung des Radverkehrs im Abschnitt des Trottoirs in Richtung Stadtzentrum über einen Schutzstreifen
- Langfristig: Abbruch der eingeschossigen Gewerbebauten gegenüber dem Trottoir zugunsten einer Frei- bzw. Grünflächengestaltung
- Bestandsorientierter Umgang mit dem Ernst-Haeckel-Platz



■ Engelplatz: Variante 1

- Platzfläche, die über einen Grünstreifen mit den Aufenthaltsbereichen der Außengastronomie und den Fahrradstellplätzen verbunden ist; Oberfläche bzw. Materialien unterscheiden sich in von den umliegenden Verkehrsflächen
- Ergänzung um drei raumgliedernde Stadtbäume
- Geringfügige Anpassung der Fahrbahnführung der Schillerstraße (Straßenbahn)
- Grietgasse wird Begegnungszone (Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer*innen) mit Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf maximal 20 km/h oder weniger



■ Engelplatz: Variante 2

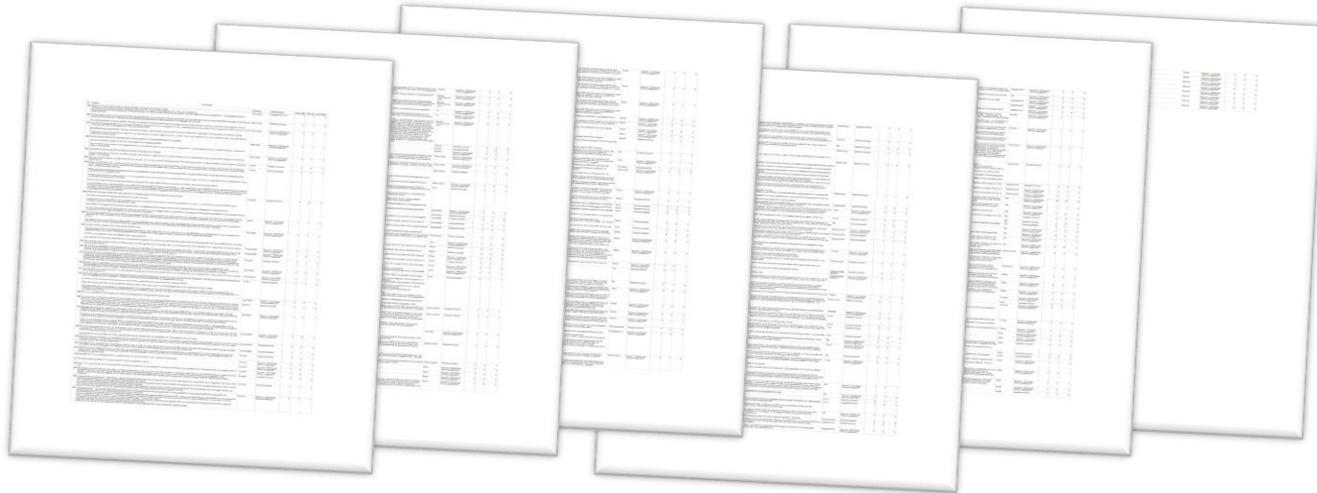
- Eher offene Platzgestaltung mit schmalen Grünstreifen vor den Aufenthaltsbereichen der Außengastronomie und den Fahrradstellplätzen; Oberfläche bzw. Materialien ähneln den umliegenden Verkehrsflächen
- Weitestgehend bestandsorientierte Umgang mit den vorhandenen Stadtbäumen
- Geringfügige Anpassung der Fahrbahnführung der Schillerstraße (Straßenbahn)
- Grietgasse wird Begegnungszone (Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer*innen) mit Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf maximal 20 km/h oder weniger



5. Ergebnisse der Online-Beteiligung

■ Großes Interesse an der Rahmenplanung

- Sammlung von 195 Hinweisen über die Plattformen mitmachen.jena.de
 - <https://mitmachen.jena.de/rahmenplanung-westbahnhofumfeld>
 - Bahnhofsumfeld (108), Westbahnhofstraße (50), Engelplatz (26)
- Mehr als 100 Neuregistrierungen auf der Plattform seitdem die Rahmenplanung „Westbahnhof“ online geschaltet wurde
- Bis zu 5.200 Aufrufe auf der Plattform in den vergangenen zwei Wochen



■ Anregungen zum Bahnhofsumfeld „Szenario I“

- Bedarf nach Straßenbahnanschluss analog zu Szenario III
- Eher weniger, dafür größere Gebäude, statt mehrere (3) kleinere Solitäre auf der Westseite
- Nutzungsvielfalt statt reine Büronutzung
- Begrüßung der B+R-Konzentration auf der Ostseite; jedoch zulasten der Kapazität auf der Westseite
- Mehr Aufenthaltsbereiche und Bänke auch südlich des historischen Bahnhofsgebäudes
- Rückseitige Lage des Bahnhofs mit Empfangsgebäude, kein „Tor zur Stadt“



■ Anregungen zum Bahnhofsumfeld „Szenario II“

- Bedarf nach Straßenbahnanschluss analog zu Szenario III
- Geschossigkeit und Dimensionierung des gewerblichen Neubaus auf der Westseite
- Sichtbarkeit B+R
- Begrüßung der im Vergleich großzügig dimensionierten Aufenthalts- und Grünbereiche
- Rückseitige Lage des Bahnhofs mit Empfangsgebäude
- Begrüßung des bestandsorientierten Umgangs mit dem historischen Empfangsgebäude
- Mehr Bäume



■ Anregungen zum Bahnhofsumfeld „Szenario III“

- Mehrheitliche Begrüßung der „Wenn, dann richtig“-Variante (umfangreiche Neuordnung, Straßenbahnhalt unter EÜ, Aufenthaltsbereiche)
- Geschossigkeit bz. Notwendigkeit des neuen Empfangsgebäudes
- Westlicher Neubau auch ohne Empfangsfunktion denkbar
- Nachverdichtung vs. Grünraumerhalt südlich des historischen Bahnhofsgebäudes; Tiefgaragenzufahrt zulasten der Aufenthaltsqualität
- Hochfrequentierte Zuwegung zur großen Bike+Ride-Anlage
- Sichtbarkeit bzw. rückseitige Lage des neuen Stadtplatzes vor dem historischen Bahnhofsgebäude
- Mehr Bäume



■ Anregungen zur Westbahnhofstraße

- Problematik der fehlenden baulich getrennten Radwege (stattdessen „Radfahrer frei“); insbesondere am Ernst-Haeckel-Platz
- Problematische straßenbündige Führung des Radverkehrs (insbesondere bei Gleisen)
- Uneinigkeit über Notwendigkeit der Straßenbahn; Alternativvorschläge (z. B. Seilbahn)
- Begrüßung der Begrünungsmaßnahmen im mittleren Abschnitt; auch Prüfung von “grünen“ Aufwertungsmaßnahmen im Bestand (Sanierung der Gewerbebauten, vertikale Begrünung der Mauer am Trottoir) gewünscht
- Problematik der Führung des Radwegs hinter der Haltestelle unter der Eisenbahnüberführung



■ Anregungen zum Engelplatz

- Begrüßung der im Vergleich höheren Anzahl an Bäumen bzw. Grünbereiche in Variante 1
- Bedarf nach mehr öffentlich nutzbaren Sitzgelegenheiten
- Integration des Brunnens bzw. von Wasserspielen
- Prüfung der Integration eines möglichen Straßenbahnhalts am Engelplatz bzw. Theatervorplatz
- Grietgasse: Prüfung der Wirksamkeit verkehrsgleichberechtigter Räume; stattdessen Vorrang für den Umweltverbund und/oder Fahrradstraße oder getrennter Radweg
- Zusammenhängende Betrachtung von Engel- und Theatervorplatz
- Weitestgehend einheitliches Meinungsbild zu beobachten



▪ Weitere Anregungen ohne Variantenbezug

- Kapazität und Flächenbedarfe von Bike+Ride, Car-Sharing, Bringen & Holen und DB InfraGO
- Fassaden- und Dachbegrünung bei Neubauten zugunsten der Luftqualität
- Überdachung der verlängerten Bahnsteige geht mit hohem architektonischem Anspruch an neues, überdachtes Brückenbauwerk einher; ggf. Einbeziehung der Flächen zum Campus der Sozialwissenschaften
- Barrierefreie Zuwegung zum „Kassablanca“ südlich vom Hausbahnsteig
- Straßenbahnhaltestelle mit Bus kombinieren oder auf Westseite verlagern
- Busausstieg direkt vor dem Bahnhofsgebäude
- Verlängerung der Personenunterführung nach Westen, ggf. nur für den Radverkehr; auch südlichere Lage(n) für eine Unterführung
- mögliche Nutzungen auf der Westseite (u a. Gastronomie, Büro, Co-Working, Gewerbe, Einzelhandel, Handwerk, kleinteiliger 24h Lebensmittelhandel, Hotel bzw. gewerbliches Wohnen)
- alternative Knotenpunktgestaltungen Ernst-Haeckel-Platz, Otto-Schott-Straße/Magdelstieg

III. Austausch an den Tischen

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Kontakt:

Ralf Fischer
BahnStadt GmbH
Bötzowstraße 38
10407 Berlin
Tel.: 030 - 4050577-15
fischer@bahnstadt.de
www.bahnstadt.de