

# ■ JENA LICHTSTADT.

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



**Erläuterungstext**

**Stand: 19.12.2024**

**Auftraggeber:**

Stadt Jena  
Bürgermeister und Dezernent für  
Stadtentwicklung und Umwelt  
Am Anger 26  
07743 Jena



**Auftragnehmer:**

BahnStadt GmbH  
Bötzowstraße 38  
10407 Berlin  
Tel. 030 – 4050577-13  
E-Mail: mail@bahnstadt.de  
Web: www.bahnstadt.de



Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im Folgenden auf die gleichzeitige Verwendung weiblicher und männlicher Sprachformen verzichtet und das generische Maskulinum verwendet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

Gefördert mit Mitteln der Regionalentwicklung

Freistaat  
Thüringen



Ministerium  
für Infrastruktur  
und Landwirtschaft

## Inhalt

<b>1.</b>	<b>Hintergrund und Aufgabenstellung.....</b>	<b>5</b>
<b>2.</b>	<b>Bestandsaufnahme.....</b>	<b>7</b>
<b>2.1.</b>	<b>Städtebauliche Situation .....</b>	<b>7</b>
2.1.1.	Untersuchungsgebiet .....	7
2.1.2.	Bebauungsstruktur.....	9
2.1.3.	Nutzungsstruktur.....	10
2.1.4.	Eigentumsstruktur.....	12
<b>2.2.</b>	<b>Verkehrliche Situation.....</b>	<b>14</b>
2.2.1.	Schienenpersonennahverkehr (SPNV).....	14
2.2.2.	Die Bedeutung des Bahnhofes Jena West im regionalen Gefüge .....	14
2.2.3.	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV).....	15
2.2.4.	Fußverkehr.....	17
2.2.5.	Radverkehr & Bike+Ride.....	18
2.2.6.	Motorisierter Individualverkehr & Park+Ride .....	19
2.2.7.	Alternative Mobilitätsformen .....	20
<b>2.3.</b>	<b>Bahnbetriebliche Rahmenbedingungen.....</b>	<b>21</b>
<b>2.4.</b>	<b>Vorhandene Untersuchungen und Fachkonzepte.....</b>	<b>22</b>
2.4.1.	Bauleitplanung .....	22
2.4.2.	ISEK 2030+ und STEK West/Zentrum .....	23
2.4.3.	Nachhaltigkeitsstrategie der Stadt Jena.....	24
2.4.4.	ÖPNV-Konzept 2030+.....	25
2.4.5.	Sonstige Untersuchungen.....	26
<b>2.5.</b>	<b>Aktuelle Neubauvorhaben.....</b>	<b>27</b>
2.5.1.	Neubau ZEISS Campus.....	27
2.5.2.	Campus Sozialwissenschaften .....	28
2.5.3.	Neubau Theaterplatz .....	28
2.5.4.	Sonstige Bauvorhaben .....	29
<b>2.6.</b>	<b>SWOT-Analyse.....</b>	<b>29</b>
<b>3.</b>	<b>Planungsziele.....</b>	<b>31</b>
3.1.	Flächenbedarfe und Mengengerüste.....	31
3.2.	Städtebauliches und verkehrliches Leitbild.....	33
3.3.	Entwicklungsszenarien.....	34
<b>4.</b>	<b>Städtebaulich-verkehrliche Varianten.....</b>	<b>36</b>
4.1.	Exkurs Eisenbahnüberführung.....	36
<b>4.2.</b>	<b>Variantenbetrachtung Bahnhofsumfeld.....</b>	<b>40</b>
4.2.1.	Bahnhofsumfeld Szenario 1 .....	40
4.2.2.	Bahnhofsumfeld Szenario 2 .....	42

4.2.3.	Bahnhofsumfeld Szenario 3 .....	44
4.3.	<b>Variantenbetrachtung Westbahnhofstraße .....</b>	<b>46</b>
4.4.	<b>Variantenbetrachtung Engelplatz.....</b>	<b>48</b>
4.4.1.	Engelplatz Variante 1 .....	48
4.4.2.	Engelplatz Variante 2 .....	49
4.5.	<b>Variantendiskussion.....</b>	<b>51</b>
4.6.	<b>Weiterentwicklung zur Vorzugsvariante.....</b>	<b>53</b>
5.	<b>Maßnahmen- und Stufenkonzept .....</b>	<b>56</b>
5.1.	<b>Stufe I - Kurzfristige Entwickelbarkeit .....</b>	<b>57</b>
5.1.1.	Maßnahme I-A Bahnhofsumfeld Ostseite.....	57
5.1.2.	Maßnahme I-B Entwicklungsfläche (optionale Verknüpfungsanlage) .....	59
5.1.3.	Maßnahme I-C Bahnhofsvorplatz Westseite .....	60
5.1.4.	Maßnahme I-D Barrierefreier Zugang Hohes Trottoir .....	62
5.1.5.	Maßnahme I-E Engelplatz.....	63
5.2.	<b>Stufe II – Mittelfristige Entwickelbarkeit.....</b>	<b>64</b>
5.2.1.	Maßnahme II-A Bahnhofsumfeld Westseite.....	64
5.2.2.	Maßnahme II-B Städtebaulicher Hochpunkt .....	66
5.2.3.	Maßnahme II-C Westbahnhofstraße - Ernst-Haeckel-Platz – Schillerstraße .....	67
5.2.4.	Maßnahme II-D Neubau Eisenbahnüberführung .....	69
5.2.5.	Maßnahme II-E Begrünung Westbahnhofstraße 16.....	70
5.3.	<b>Stufe III – Perspektivische Entwickelbarkeit .....</b>	<b>71</b>
5.3.1.	Maßnahme III-A Bahnsteigverlängerung bzw. -verlagerung.....	71
5.3.2.	Maßnahme III-B Westliches Zugangsbauwerk zur Personenunterführung .....	73
6.	<b>Finanzierung &amp; Realisierung .....</b>	<b>74</b>
6.1.	<b>Grobkostenschätzung .....</b>	<b>74</b>
6.2.	<b>Mögliche Fördermaßnahmen.....</b>	<b>76</b>
7.	<b>Beteiligung.....</b>	<b>77</b>
7.1.	<b>Beteiligung Dritter .....</b>	<b>77</b>
7.2.	<b>Online-Beteiligung .....</b>	<b>78</b>
7.3.	<b>Planungswerkstatt.....</b>	<b>79</b>
8.	<b>Abbildungsverzeichnis.....</b>	<b>81</b>
9.	<b>Tabellenverzeichnis .....</b>	<b>82</b>



## 1. Hintergrund und Aufgabenstellung

Als verkehrspolitisches Ergebnis der Studie „Variantenuntersuchung eines IC-Knotens Ostthüringen in Jena“ hält die Stadt Jena und das Land Thüringen am bestehenden dezentralen Bahnhofssystem in Jena fest. Statt eines neuen Hauptbahnhofes sollen Maßnahmen zur Verbesserung der Situation insbesondere an den Bahnhöfen Jena West sowie Jena-Göschwitz ergriffen werden.

Die Stadt Jena beabsichtigt den zukunftsgerichteten Ausbau des Westbahnhofs zu einem innerstädtischen Mobilitätsverknüpfungspunkt. In diesem Zusammenhang soll dessen Umfeld entlang der Westbahnhofstraße und Schillerstraße einschließlich des Engelplatzes attraktiver gestaltet werden. Aus diesem Grund hat die Stadt im Januar 2023 das Berliner Planungsbüro BahnStadt GmbH mit der Erarbeitung des „Rahmenplans zur Weiterentwicklung des Bahnhofes Jena West und des Umfelds als Mobilitätsverknüpfungspunkt“ beauftragt.

Der Bahnhof Jena West befindet sich im Westen der Jenaer Innenstadt in fußläufiger Entfernung zum Stadtzentrum. Der innenstadtnahe Bahnhof erreicht heute mit 6.300 Fahrgästen (Wert von 2019) die dritthöchsten Fahrgastzahlen Thüringens. Nicht zuletzt aufgrund der Vielzahl niedergelassener High-Tech-Unternehmen und der Agglomeration von Universitäten und Hochschulen rund um das Stadtzentrum ist er als ein bedeutender Einpendlerbahnhof zu identifizieren.

Bereits heute werden Bahnhof bzw. dessen Umfeld der (über-)regionalen verkehrlichen Bedeutung sowie der Bedeutung als „Tor zur Stadt“ nicht gerecht. Zum einen liegt das aus baukultureller Sicht wertvolle Bahnhofsgebäude abseitig der Verkehrsströme entlang der Westbahnhofstraße. Zum anderen mangelt es der Bahnhofswestseite an einer klaren städtebaulichen Ordnung. Die an der Zufahrt des westlichen Bahnhofsvorplatzes gelegenen Gewerbebauten und deren versiegelte Flächen laufen der Entfaltung eines Ortes mit urbanem Charakter zuwider.

Zusätzlich besteht ein zeitlicher Handlungsdruck für die städtebaulich-verkehrliche Aufwertung des Bahnhofs und Neuordnung des Umfeldes:

- Die Straßenbahn soll in den 2030er Jahren als (vorsorgliche) Reaktion auf eine langfristig steigende ÖPNV-Nachfrage die Funktion der Buslinien über den Beutenberg mit neuen umsteigefreien Verbindungen über Burgau nach Lobeda-West und -Ost übernehmen. Der Bahnhof Jena West soll einen direkten Anschluss erhalten.

- Die Planungen zur Neuen Zeiss Promenade mit dem prestigeträchtigen Neubau der Niederlassung der Carl-Zeiss AG schreiten zügig voran. Mit dem Neubauvorhaben werden ca. 2000 neue Arbeitsplätze geschaffen. Aufgrund der günstigen Bahnanbindung wird davon ausgegangen, dass ein Großteil der Arbeitnehmer über den Westbahnhof einpendelt. Die hieraus wirkenden Impulse für die städtebauliche Aufwertung reichen über die Bahnhofsrückseite hinaus, was gleichzeitig zu einem erhöhten Anspruch an eine entsprechende Gestaltung des städtebaulichen Entrees am Bahnhof führt.
- Die Nachnutzung der ehemaligen Kinderklinik durch den Campus für Sozialwissenschaften in unmittelbar nachbarschaftlicher Lage nordöstlich des Westbahnhofs wird zu einer zusätzlichen Belebung des öffentlichen Raumes führen.
- Darüber hinaus setzen seitens der Deutschen Bahn die laufenden Planungen zur Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung den zeitlichen Rahmen für eine mögliche Umgestaltung der Verkehrsstation. Ab 2030 soll die bestehende Fernverkehrslinie vom Ruhrgebiet nach Gera durchgehend elektrisch und ohne Lokwechsel betrieben werden.

An der Rahmenplanung besteht ein breites öffentliches Interesse, das die Stadt Jena mit einem umfassenden Beteiligungsprozess unterstützt hat. Dieser umfasste sowohl die Vermittlung von Informationen der Rahmenplanung auf dem stadteigenen Beteiligungsportal als auch die gemeinsame Bewertung der städtebaulichen Varianten in einer Planungswerkstatt vor Ort. Darüber hinaus werden von der Rahmenplanung betroffenen Dritte, deren Grundstücke einen Großteil der (benachbarten) Flächen ausmachen, frühzeitig in die Erarbeitung des Rahmenplanes einbezogen. Hier zu nennen sind vor allem die Deutsche Bahn AG und die Zeiss AG. Neben der Öffentlichkeit und den Dritten werden auch weitere Fachverwaltungen der Stadt Jena im Rahmen des regelmäßigen stattfindenden Arbeitskreises mit der Stadt Jena beteiligt.

Der vorliegende Abschlussbericht ist samt seinen Anlagen der erste Bestandteil (A) der Projektdokumentation. Die Projektergebnisse umfassen des Weiteren die folgenden Teile:

- Teil B: Analyse und Planung (Analysepläne und Vorzugsvarianten als städtebauliche Testentwürfe für den Westbahnhof und dessen Umfeld im Maßstab 1:1.000)
- Teil C: Kosten (Kostenschätzung zu der städtebaulich-verkehrlichen Vorzugsvariante auf Grundlage eines Maßnahmenplans)
- Teil D: Präsentationen

## 2. Bestandsaufnahme

### 2.1. Städtebauliche Situation

#### 2.1.1. Untersuchungsgebiet

Der Westbahnhof und dessen erweitertes Umfeld liegt weitestgehend im Ortsteil Jena-Süd im Südwesten der Stadt Jena. Das Untersuchungsgebiet ist in die Betrachtungsräume Bahnhofsumfeld, Westbahnhofstraße und Engelplatz unterteilt (siehe Abbildung 1). Das nähere Bahnhofsumfeld wird folgendermaßen begrenzt:

- Östlich: durch die Westbahnhofstraße, welche über den Bahnhofsvorplatz in die Hohe Straße bzw. Rathenaustraße übergeht,
- Südöstlich: durch die Flächen des Sondergebiets „Justizzentrum“,
- Südwestlich: durch unmittelbar an das Bahnareal angrenzende Privatflächen als Bestandteil des Gewerbegebiets „Tatzendpromenade“,
- Westlich: durch die von der Otto-Schott-Straße abknickende Zufahrt, welche der Erschließung der Gewerbehöfe westlich der Bahntrasse dient und im späteren Verlauf an die Personenunterführung des Westbahnhofs anschließt sowie
- Nördlich: durch den Magdelstieg bzw. durch die Westbahnhofstraße.





Westbahnhof - Bearbeitungsgebiet

Stadt JENA

Nur für den internen Gebrauch!	Bearbeiter	Datum
	Bearbeiter	21.01.2022

Abbildung 1 Luftbild mit Geltungsbereich des Rahmenplans (Stadt Jena: 2022)

## 2.1.2. Bebauungsstruktur

Das Untersuchungsgebiet ist durch eine heterogene Bebauungsstruktur geprägt. Östlich des Bahnhofsumfelds bzw. südlich der Westbahnhofstraße befindet sich ein gründerzeitliches Villenviertel. Das westlich des Bahnhofsumfelds gelegene Stadtgebiet prägt eine gründerzeitliche Blockrandbebauung. Südöstlich des Bahnhofs befinden sich außerdem die Verwaltungsgebäude des Thüringer Oberlandesgerichts, zwei Blöcke mit einer massiveren Bauweise. Südwestlich an das Rahmenplangebiet angrenzend entsteht die „Neue Carl-Zeiss-Promenade“. Die neue Hauptniederlassung der Carl-Zeiss AG befindet sich zurzeit im Bau. Mit dem jüngst fertiggestellten Neubau der Ernst-Abbe-Bibliothek wurde gegenüber dem Engelplatz ein neuer städtebaulicher Ankerpunkt errichtet.

Hinsichtlich der Geschossigkeit dominieren Gebäude mit 3 bis 4 Geschossen das Untersuchungsgebiet (siehe Abbildung 2). Dabei nimmt die Geschossigkeit entlang der vom Bahnhof ins Stadtzentrum führenden Westbahnhofstraße leicht zu. Entlang der Westbahnhofstraße ist sowohl eine offene Bauweise (Stadt villen, Verwaltungsgebäude) als auch eine geschlossene Bauweise mit abwechslungsreicher Fassadengestaltung abzulesen. Eine topographische Besonderheit stellt das Hohe Trottoir, südseitig der Fahrbahn zwischen Rathenastraße und Ernst-Haeckel-Platz dar. Das Hohe Trottoir entstand um 1900 im Zuge des Baus der früheren Straßenbahn, welche damals bis zum Westbahnhof führte. Hierfür musste die Fahrbahn und der nördliche Gehweg tiefer gelegt werden, der südseitige Gehweg jedoch verblieb auf altem Geländeniveau und bildet heute das Hohe Trottoir.

In Bezug auf das nähere Bahnhofsumfeld ist das aus baukultureller Sicht wertvolle und denkmalgeschützte Empfangsgebäude aus dem Jahr 1878 hervorzuheben. Aufgrund seiner rückseitigen Lage zur Westbahnhofstraße ist die Funktion des Westbahnhofs als Tor zur Stadt jedoch nicht deutlich erkennbar. Auch die eingeschossigen Gewerbebauten auf den westlich benachbarten Privatflächen nehmen eine hohe Grundfläche in Anspruch und verhindern eine dem Bahnhof gerecht werdende bauliche Fassung des Ortes.

Der ostseitige Bahnhofsvorplatz dient derzeit vor allem dem motorisierten Verkehr als Buswendeschleife und als Standort für das Kurzzeitparken bzw. Bringen und Holen. So sind landschaftlich wertvolle Sicht- und Wegebeziehungen wie zum Beispiel das Empfangsgebäude als Fluchtpunkt der Hohen Straße mit Übergang in das stadt bildprägende Villenviertel östlich des Bahnhofs nur noch geringfügig ausgebildet.



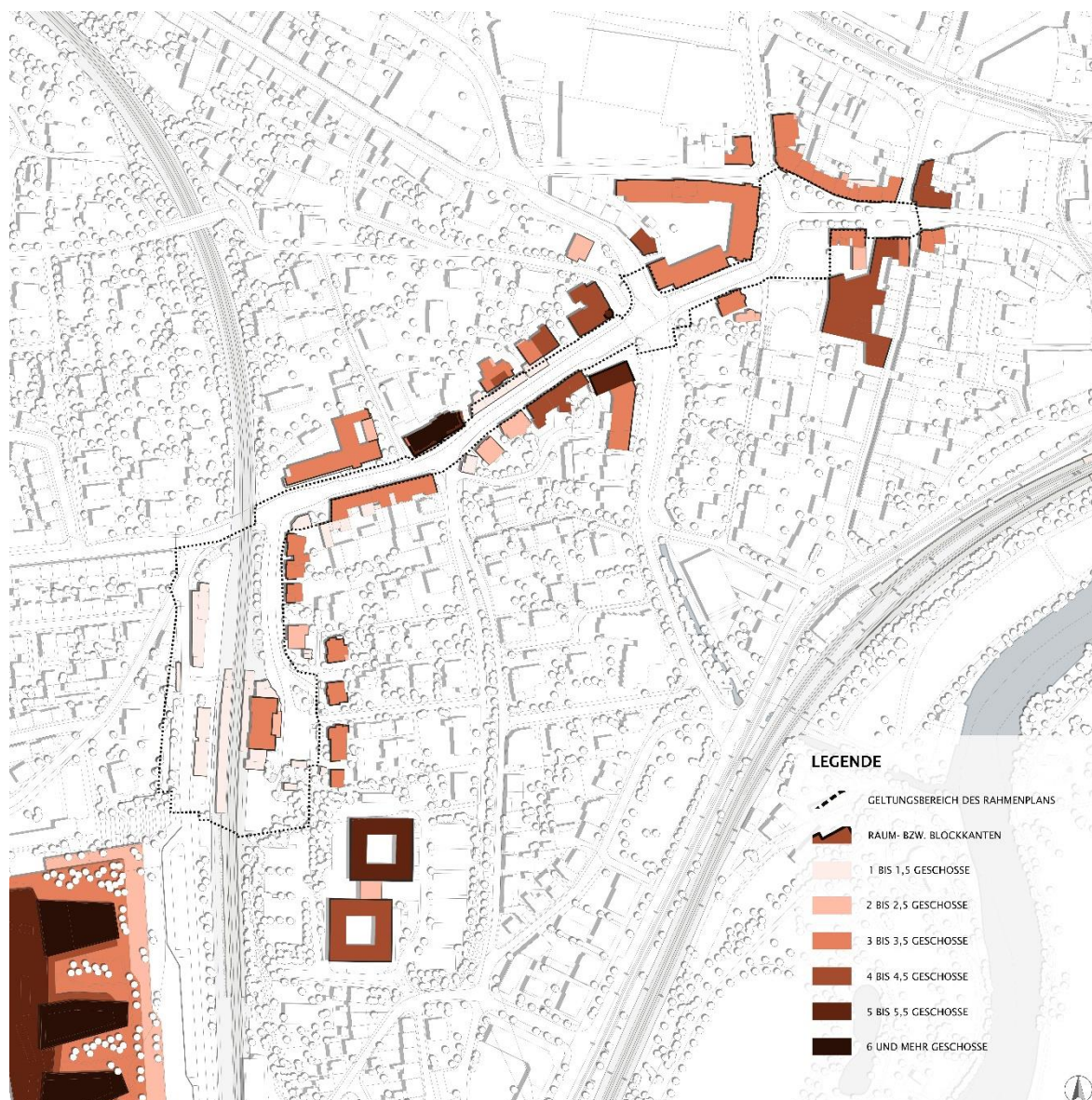


Abbildung 2 Analyse Bebauungsstruktur

### 2.1.3. Nutzungsstruktur

Den Geltungsbereich des Rahmenplans umgibt ein urbanes Viertel mit einem hohen Grad an Nutzungsmischung. Beidseitig der Westbahnhofstraße befinden sich Wohn- und Geschäftsbauten mit einer Nutzungsmischung aus Läden/ Gewerbe im Erdgeschoss und Wohnen vorrangig in den Obergeschossen (siehe Abbildung 3).

Südwestlich angrenzend an den Bahnhof befinden sich das Gewerbegebiet „Tatzendpromenade“ sowie die Entwicklungsfläche „Neue Carl-Zeiss-Promenade“. Südöstlich der Bahnhofsfläche sind neben dem Justizzentrum weitere Gewerbebauten am Standort „Felsenkeller“ angesiedelt.

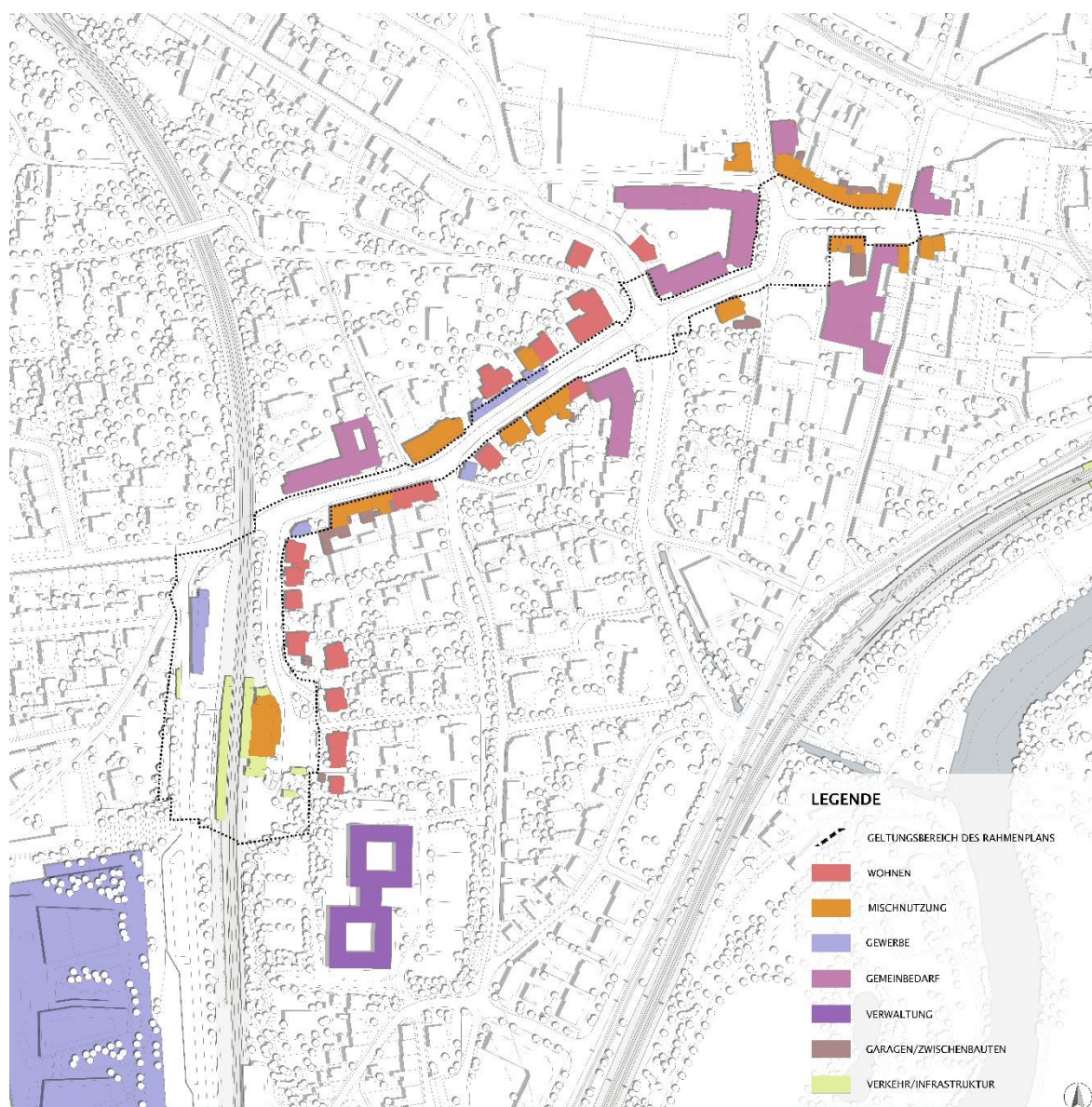


Abbildung 3 Analyse Bauliche Nutzung

Nordöstlich des Bereichs liegt die ehemalige Kinderklinik, die durch den Campus für Sozialwissenschaften nachgenutzt werden soll.

Entlang der Westbahnhofstraße befinden sich Wohn- und Gewerbenutzungen, Einrichtungen des Gemeindebedarfs sowie mischgenutzte Gebäude (siehe auch Abbildung 3). Die Erdgeschosse der mischgenutzten Gebäude sind teilweise mit Einzelhandel oder Dienstleistungsangeboten besetzt. Aufgrund der Vielzahl an sich zum Teil überlagernden Verkehrsströmen (siehe Kapitel 2.2) und geringen Seitenraumbreiten kann die Westbahnhofstraße jedoch nur eine geringe Qualität als Geschäftsstraße vorweisen.



#### 2.1.4. Eigentumsstruktur

Der Großteil der Fläche des Rahmenplans ist Eigentum der Stadt Jena. Darunter fallen die Verkehrsfläche der Westbahnhofstraße, der Schillerstraße, des Engelplatzes und die den Bahnhof Jena West umgebenden Erschließungsflächen (siehe Abbildung 4).

Der Bahnhof mit dem Empfangsgebäude, der Verkehrsstation (VST, der südöstlich gelegenen Fläche mit unbefestigten Stellplätzen und einer Bike+Ride-Anlage sowie der Bahnkörper selbst sind im Eigentum der Deutschen Bahn AG.

Auf der westlichen Bahnhofsseite sind die Flächen mit Ausnahme der von der Otto-Schott-Straße abknickenden Zufahrt hoch zum westlichen Bahnsteigzugang in privater Hand. Innerhalb des Geltungsbereiches des Rahmenplans sind außerdem die eingeschossigen Gewerbebauten im privaten Besitz gegenüber dem Hohen Trottoir in der Westbahnhofstraße zu benennen.

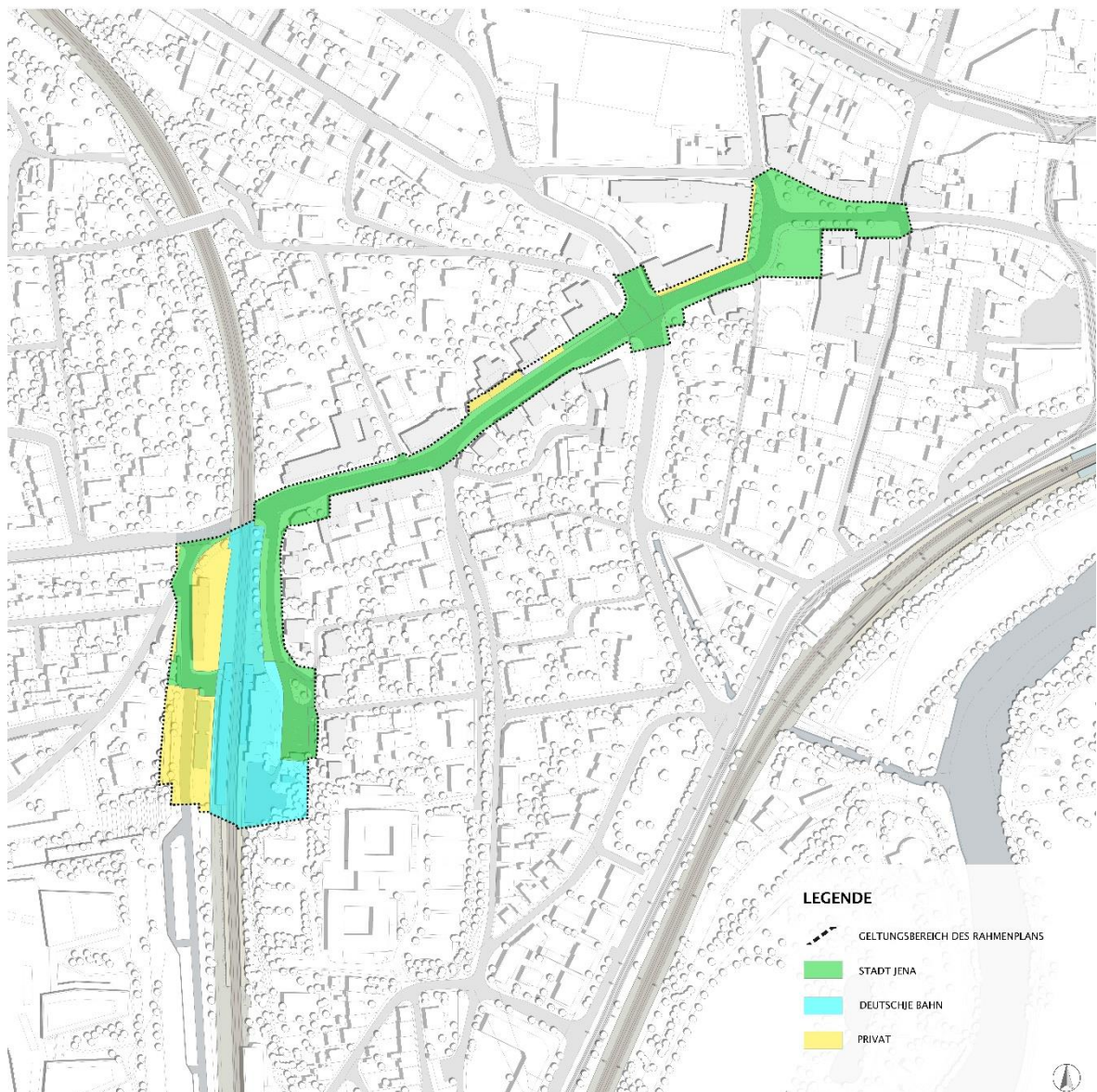


Abbildung 4 Analyse Eigentum

## 2.2. Verkehrliche Situation

### 2.2.1. Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Das nationale Verkehrsprojekt Deutsche Einheit mit der Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin-München hat in der Stadt Jena dazu geführt, dass ein ICE-Halt am Bahnhof der Jenaer Innenstadt, der Bahnhof Paradies (in Nord-Süd-Verbindung), entfallen ist. Der Bahnhof Jena West, welcher sich an der Bahnstrecke Weimar-Gera (Holzlandbahn mit Ost-West-Verbindung) mit der Streckennummer 6307 befindet, ist nun zum wichtigsten Innenstadtbahnhof mit dem stadtweit höchsten Fahrgastaufkommen (6.300 im Jahr 2019) geworden. Auf Landesebene erreicht der Bahnhof Jena West die dritthöchsten Fahrgastzahlen Thüringens.

Die Strecke ist außerdem Teil der Mitte-Deutschland-Verbindung. Via IC 51 wird über den Jenaer Westbahnhof das Ruhrgebiet und Westsachsen mit dem Schienenfernverkehr erschlossen. Es verkehren außerdem die Regionalverkehrslinien RE 1 (Göttingen – Glauchau), RE 3 (Erfurt – Altenburg / Greiz) und RB 21 (Erfurt – Gera).

Bis 2040 prognostiziert die Deutsche Bahn am Bahnhof Jena West einen Anstieg um ca. 60 Prozent auf 10.562 werktägliche SPNV-Reisende.

### 2.2.2. Die Bedeutung des Bahnhofes Jena West im regionalen Gefüge

Der Bahnhof Jena West spielt eine zentrale Rolle im regionalen Verkehrsnetz und stellt einen wichtigen Knotenpunkt für Pendler, Reisende und Besucher dar. Insbesondere die Verknüpfungen nach Weimar und zum ICE-Knoten nach Erfurt machen den Bahnhof zu einem bedeutenden Bestandteil des Verkehrsnetzes im Osten Deutschlands. Für die Ein- und Auspendler aus Jena stellt der Bahnhof Jena West eine besonders wertvolle Verbindung dar. Pendler, die täglich zwischen Jena und Erfurt oder anderen Städten im Umland pendeln, profitieren von der guten Erreichbarkeit des Bahnhofes und der schnellen Verbindung in das ICE-Netz.

Der Bahnhof Jena West ist für Reisende und Besucher außerdem Ausgangspunkt für Erkundungstouren in das Jenaer Umland bzw. in die „Saale-Unstrut-Region“, welche geographisch und kulturell von den Flüssen Saale und Unstrut geprägt ist. Sie umfasst weitere Städte und Landkreise in Thüringen, wie Weimar, Gera und die umliegenden ländlichen Gebiete.



Die zunehmende Bedeutung des Bahnhofes als Verkehrsknotenpunkt bedingt einen erhöhten Anspruch an den Reisendenkomfort. Hierzu zählt mitunter die Nachfrage nach flexiblen, sicheren Aufbewahrungsmöglichkeiten für Reisegepäck bedingen. Schließfächer bieten den notwendigen Komfort und die Sicherheit, damit Besucher die Stadt bzw. das Jenaer Umland unbeschwert genießen können. Sie tragen dazu bei, den Komfort für Pendler und Reisende zu erhöhen und den Bahnhof als modernen, serviceorientierten Ort der Reise zu etablieren.

### 2.2.3. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der Bahnhof Jena West ist über drei Regionalbuslinien (410, 820, 964) und zwei Stadtbuslinien (15, 41) an der Haltestelle Westbahnhof an das Stadt- und Regionalbusliniennetz angebunden (siehe Abbildung 5). Die Haltestellen befindet sich auf der östlichen Bahnhofseite an der Buswendeschleife auf Höhe des Bahnhofsvorplatzes bzw. an dessen Zufahrt. Drei weitere Stadtbuslinien (10, 11, 12) bzw. eine Regionalbuslinie (490) sind nur über die ca. 160m gen Norden entfernte Haltestelle an der Westbahnhofstraße zu erreichen. Die langen Umsteigewege verhindern eine funktional intakte SPNV-ÖPNV-Relation.

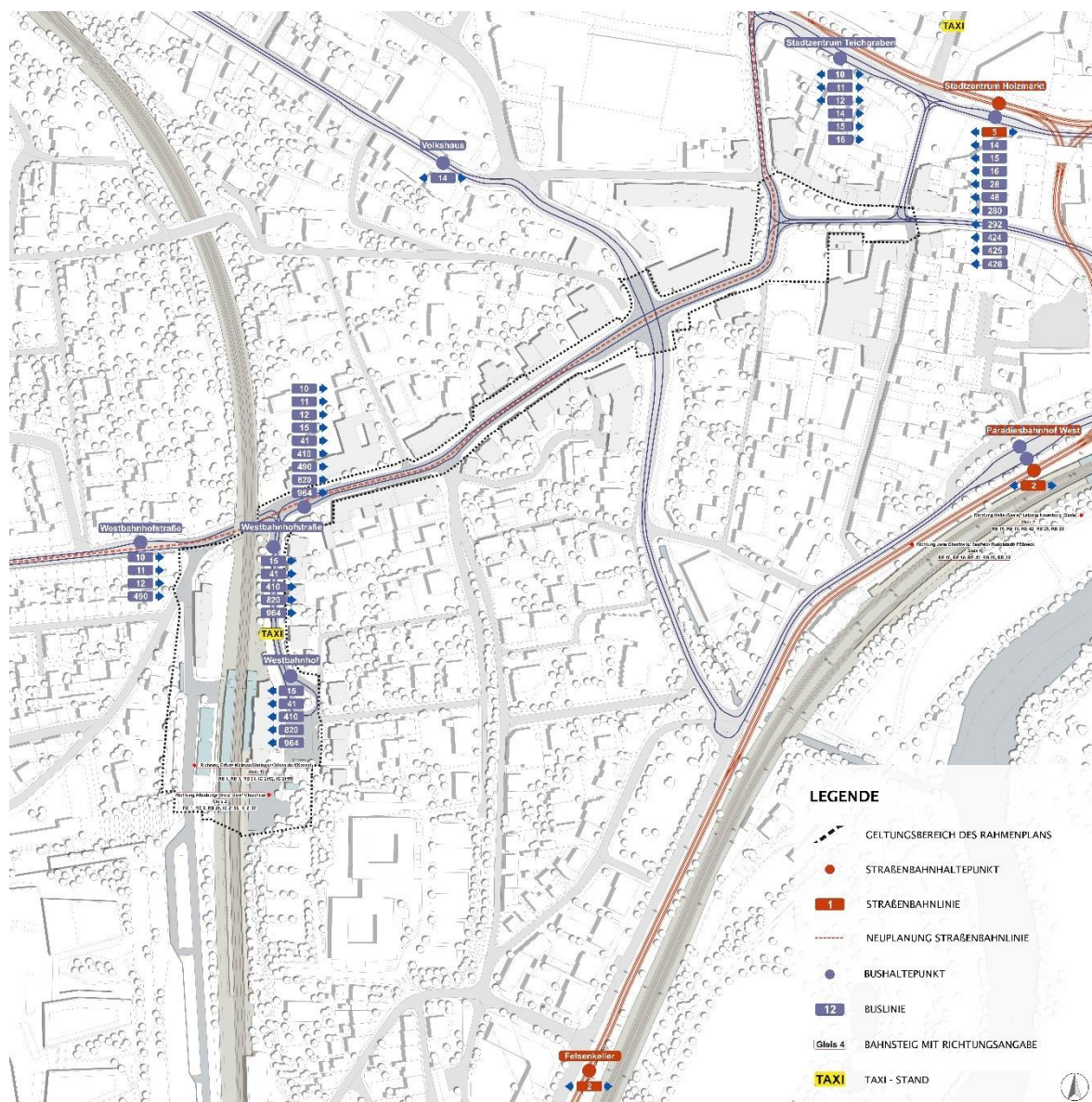


Abbildung 5 Analyse ÖPNV

5 Taxi-Halteposition befinden ebenfalls im Bereich der Regionalbushalte auf der Bahnhofssostseite.

In der Abbildung 5 ist außerdem die perspektivische Trassenführung der Straßenbahn verortet (siehe Kapitel 2.4.4). Bereits zwischen 1901 und 1963 existierte entlang der Westbahnhofstraße eine Straßenbahnlinie, die den Westbahnhof und den Saalbahnhof verbunden hatte. Damit einher ging das Herabsetzen der Fahrbahn und die Entstehung des Hohen Trottoirs.



## 2.2.4. Fußverkehr

Als besonders wichtige Quell- und Zielorte für den Fußverkehr im Untersuchungsgebiet sind der Bahnhof Jena West, das Verwaltungsgebäude des Thüringer Oberlandesgerichts, die Ernst-Abbe-Bibliothek sowie zukünftig der ZEISS Campus und der Campus für Sozialwissenschaften einzuordnen (siehe Abbildung 6). Der öffentliche Raum dient insbesondere im näheren Bahnhofsumfeld und entlang der Westbahnhofstraße eher dem Durchgangsverkehr und lädt nicht zum Verweilen ein.

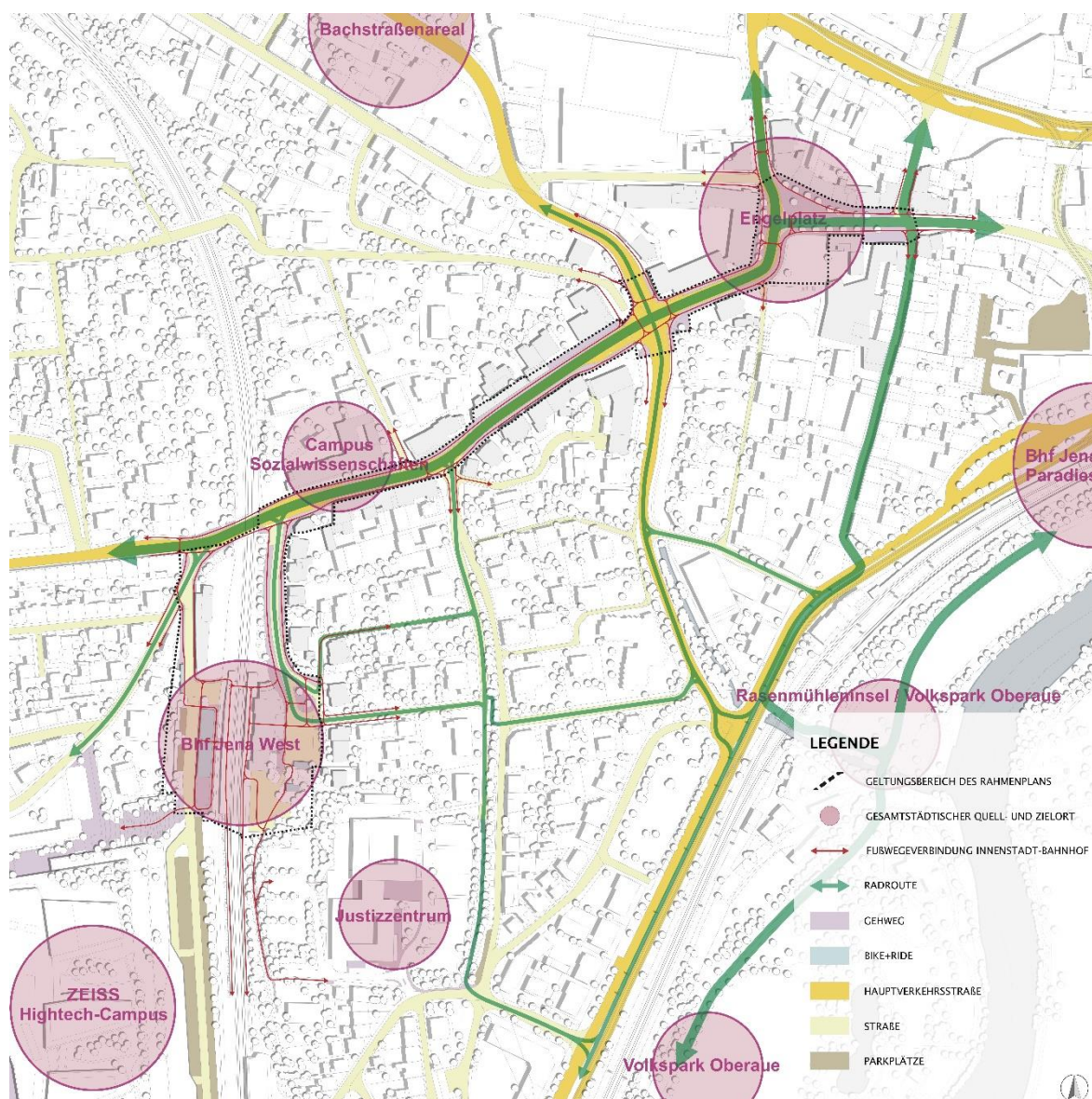


Abbildung 6 Analyse Individualverkehr

### 2.2.5. Radverkehr & Bike+Ride

Auch für den Radverkehr ist der Bahnhof Jena West ein wichtiger Quell- und Zielort. Insbesondere in Verbindung mit der Westbahnhofstraße als eine der wichtigsten Radrouten der Stadt (siehe auch Abbildung 6). Auf der Westbahnhofstraße und im weiteren Verlauf auf der Schillerstraße bestehen allerdings konkurrierende Nutzungsansprüche durch sich überlagernde Verkehrsströme. Die Westbahnhofstraße bündelt stadteinwärts den Verkehr und dient gleichzeitig als eine der wenigen Möglichkeiten zum Queren der Bahntrasse. Nicht zuletzt auf Grund der topographischen Rahmenbedingungen nehmen alternative Routen im Nebennetz (z. B. Hohe Straße, Rathenaustraße) eine untergeordnete Rolle ein.

#### *Bike+Ride:*

Die Radabstellanlagen sind im Bahnhofsumfeld dezentral angeordnet und weisen unterschiedliche Ausstattungsniveaus mit/ohne Überdachung sowie mit/ohne Anlehnmöglichkeiten aus (siehe Abbildung 7). Weiterhin bestehen deutliche Verbesserungspotentiale für zugangsgesicherte Anlagen.

Die insgesamt 212 Stellplätze sind im Bahnhofsumfeld wie folgt verteilt:

- Anlage gegenüber dem westlichen Bahnhofsvorplatz: 48 überdachte Hoch-Tief-Einsteller; nicht gesicherter Zugang
- Anlage auf dem östlichen Bahnhofsvorplatz: 80 überdachte Hoch-Tief-Einsteller; nicht gesicherter Zugang
- Anlage auf der erhöhten Verknüpfungsanlage der DB: 40 überdachte Hoch-Tief-Einsteller, nicht gesicherter Zugang
- Weitere 34 nicht überdachte Stellplätze (24 Hoch-Tief-Einsteller bzw. 10 Vorderradhalter) südlich des Empfangsgebäudes nahe der Paketstation; nicht gesicherter Zugang



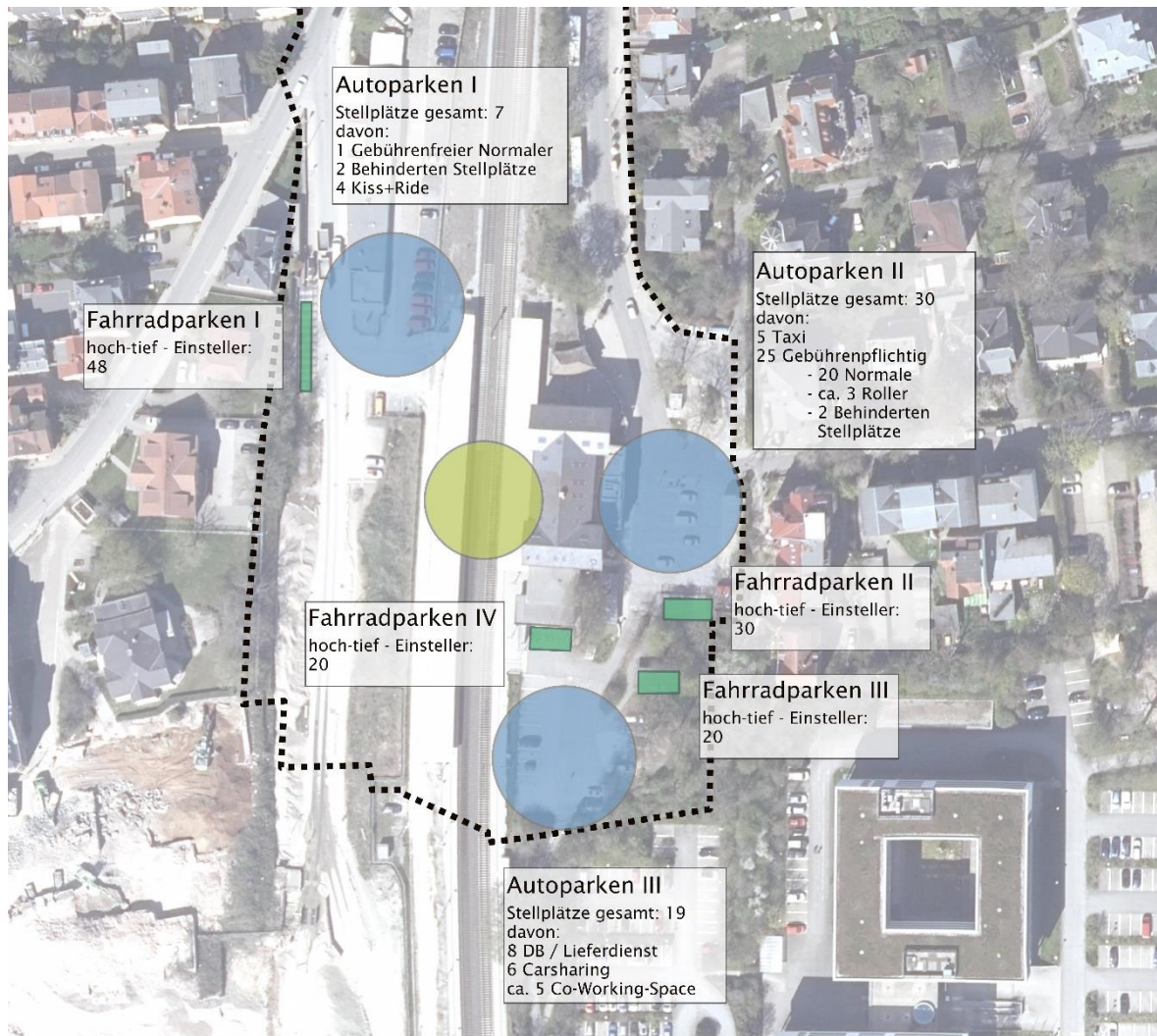


Abbildung 7 Analyse Verknüpfungsanlagen

### 2.2.6. Motorisierter Individualverkehr & Park+Ride

Die Westbahnhofstraße und im weiter östlichen Verlauf die Schillerstraße dienen als Hauptverbindungsachse in das Stadtzentrum (siehe auch Abbildung 6), ehe der Anschluss an das übergeordnete Straßennetz gegeben ist. Wie bereits angeführt, bestehen auf dieser Route konkurrierende Nutzungsansprüche zwischen dem Buslinienverkehr, dem individuellen Kraftfahrzeugverkehr, dem Rad- und dem Fußverkehr. Die Zahl der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) wird nach Prognosen der Stadt Jena bis zum Jahr 2030 auf 11.900 Kraftfahrzeuge (Kfz) pro Tag ansteigen (2019: 10.600 Kfz pro Tag).

Einen im Stadtverkehr bedeutsamen Knotenpunkt stellt der die Westbahnhofstraße und Schillerstraße kreuzende Ernst-Haeckel-Platz dar. Über diesen ist der Anschluss an die Ernst-Haeckel-Straße als Querverbindung zwischen der Westbahnhofstraße



und der Kahlaische Straße/Knebelstraße gen Süden bzw. der Lutherstraße gen Norden gegeben. Hier wird die Zahl der DTV nach Prognosen der Stadt Jena bis zum Jahr 2030 zwar geringfügig sinken, jedoch eine insgesamt hohe Verkehrsbelastung vorweisen. Die DTV in der Westbahnhofstraße wird im Jahr 2030 14.300 Kfz pro Tag zählen (2019: 14.400 Kfz pro Tag).

#### *Park+Ride:*

Der ruhende Kraftfahrzeugverkehr ist aufgrund der räumlich beengten Verhältnisse auf der westlichen Bahnhofseite schwerpunktartig auf der gegenüberliegenden östlichen Bahnhofseite organisiert (siehe auch Abbildung 7). So dient der östliche Bahnhofsvorplatz dem motorisierten Verkehr nicht nur als Buswendeschleife, sondern auch im südlichen Teilbereich als Kurzzeitparkplatz bzw. Kiss+Ride-Standort für 20 Personenkraftwagen und 3 Motorräder. Hier befinden sich auch zwei Behindertenparkplätze. Auf der Bahnhofswestseite ist das Angebot des ruhenden Verkehrs auf 2 Behindertenparkplätze, 1 Parkplatz und 4 Haltepositionen für Bringen und Holen begrenzt.

Das Befahren der Verknüpfungsanlage der DB südlich des Empfangsgebäudes gilt nur nach Sondergenehmigung der DB InfraGO AG und wird deshalb nicht als öffentlicher Park+Ride-Standort angeführt (siehe Kapitel 2.3).

### **2.2.7. Alternative Mobilitätsformen**

Im näheren Bahnhofsumfeld stehen auf beiden Bahnhofsseiten Carsharing-Angebote zur Verfügung. Einer der Standorte befindet sich als Teil der privat genutzten Flächen unweit des westlichen Bahnhofsvorplatzes. Der andere Standort ist auf der Ostseite, auf der DB-eigenen Verknüpfungsanlage südlich des Empfangsgebäudes.

Angebote der Elektromobilität im Sinne von Lademöglichkeiten sind lediglich für einen Teil der Stadtbusflotte vorzufinden. Im Jahr 2020 wurde an der Haltestelle unweit der Wendeschleife ein Ladeturm für die Linie 15 errichtet.

## 2.3. Bahnbetriebliche Rahmenbedingungen

Die Planungen zur Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung seitens der Deutschen Bahn AG zielen auf den durchgehend elektrischen Betrieb der bestehenden Fernverkehrslinie vom Ruhrgebiet nach Gera bis ca. 2030. Die Baufreiheit für den Baustellenverkehr soll bereits im Jahr 2029 hergestellt werden. Noch nicht vollständig geklärt sind dabei die konkreten Standorte der zu errichtenden Oberleitungsmasten. Ein Verweis auf standortsbezogene Abstimmungsbedarfe erfolgt im Kapitel 5 mit Darstellung des Maßnahmen- und Stufenkonzepts.

Die Verkehrsstation ist in den vergangenen Jahren entsprechend den langfristigen Bedarfen des Fernverkehrs technisch aufgerüstet und baulich angepasst worden. Die für einen ICE-Fernverkehr vorgesehene Bahnsteigzielhöhe von 0,76 m über Schienenoberkante wird derzeit noch unterschritten. Die derzeitige Bahnsteighöhe beträgt 0,55 m über Schienenoberkante.

Das Bahnhofsgebäude befindet sich im Kernportfolio der DB InfraGO AG. Der Westbahnhof ist Teil des Programms „Zukunftsbahnhof“ und soll bis 2029 entsprechend den DB-Sollstandards weiterentwickelt werden. Es beherbergt neben einem personenbesetzten Reisezentrum Räumlichkeiten für Co-Working, einen Bäcker und perspektivisch für die Bundespolizei. Gemäß der Auskunft der DB AG soll außerdem die Personenunterführung durch optische Maßnahmen aufgewertet werden. Wünschenswert wäre aus Fahrgastsicht auch die Einrichtung von Schließfächern und die Verlagerung der sanitären Anlagen inkl. WC zurück in das Bahnhofsgebäude. Die Stadt Jena will sich aktiv hierzu in den Verhandlungen mit der Bahn einsetzen.

Der südlich angrenzende Parkplatz wird durch die DB InfraGO AG beansprucht mit:

- 4 Stellflächen, für Carsharing angemietet
- 4 Stellflächen, für Bundespolizei und Notfallfahrzeuge
- je 6 Stellflächen, für Parkplatz Mieter und Coworking
- 1 Containerstellplatz für Restmüll sowie 1 DHL Packstation

Im Jahr 2020 hat die Studie „Fahrplankonzept zur Integration des SPNV Ostthüringens in die Deutschland-Takt-Studie eine Reihe von Ausbaumaßnahmen bzw. zusätzliche Infrastruktur-Folgemaßnahmen für den Leipziger Raum unterstellt. Demnach wird ein drittes Bahnhofsgleis (Stumpfgleis) im Bahnhof Jena West benannt. Da das Stumpfgleis im Falle einer Kopf-An-Kopf-Wende der Linie RB21 in Jena-Burgau oder -Göschwitz nicht benötigt wird, erfolgt zunächst keine Berücksichtigung auf Rahmenplanebene.

## 2.4. Vorhandene Untersuchungen und Fachkonzepte

### 2.4.1. Bauleitplanung

Die Stadt Jena hat seit März 2006 einen wirksamen Flächennutzungsplan (FNP), der die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke in der Gemeinde nach Maßgabe des Baugesetzbuches und nach seiner mittlerweile 8. Änderung vorbereitet. Da die Stadt Jena im Zeitraum der Aufstellung des FNP im Rahmen der Haushalts- und Bevölkerungsprognose von 2003 noch von einer rückläufigen Einwohnerentwicklung ausgegangen ist und die Stadt aufgrund aktueller Prognosen wieder wächst, wurde die Fortschreibung des FNP am 15.11.2017 mit dem Einleitungsbeschluss durch den Stadtrat beschlossen. Der Vorentwurf der Fortschreibung datiert auf das Jahr 2022 (siehe Abbildung 8).

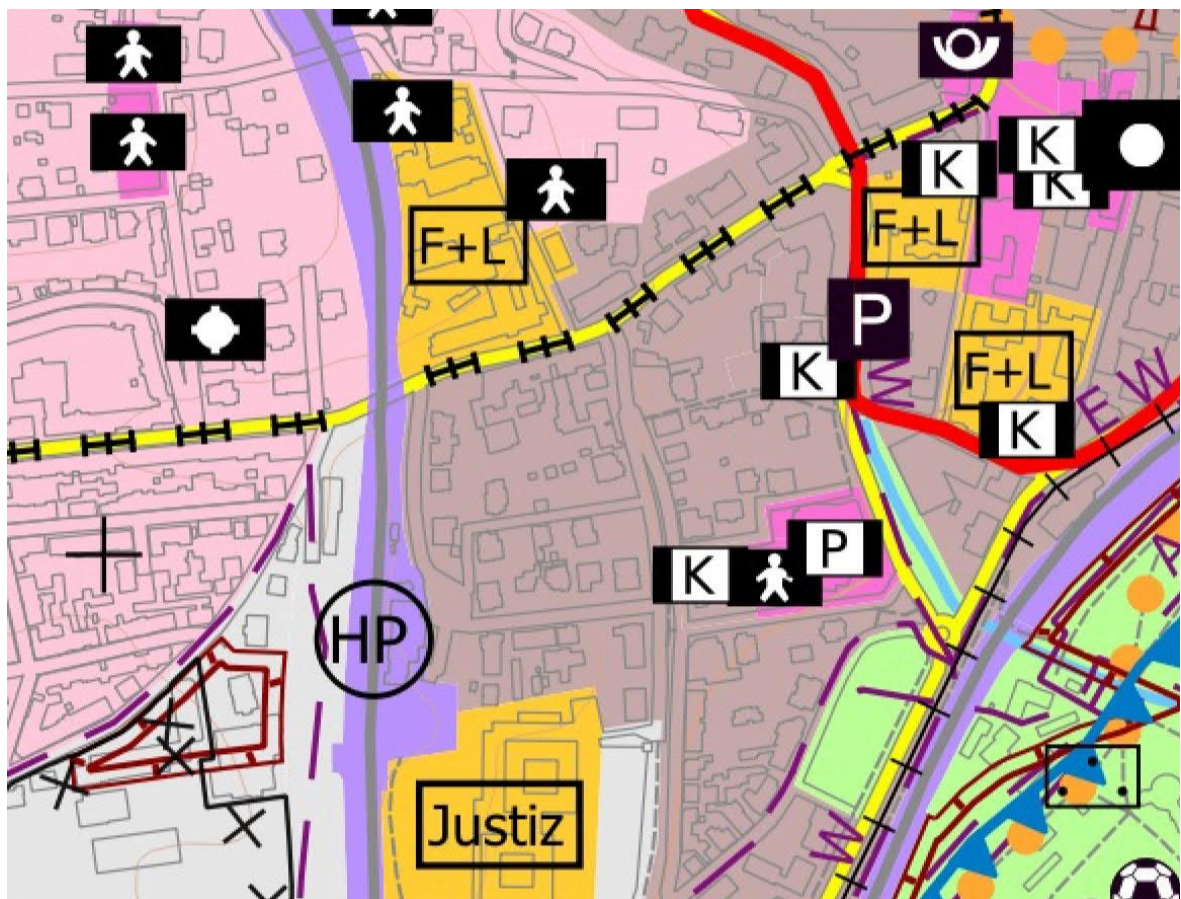


Abbildung 8 Ausschnitt Vorentwurf FNP Jena (Stadt Jena: 2022)

Das Untersuchungsgebiet ist ostseitig des Bahnhofes Jena West bzw. südseitig der Westbahnhofstraße von gemischten Bauflächen umgeben. Die Bahnanlagen trennen die gemischten Bauflächen und die weiter südlich gelegene Sonderbaufläche mit

der Zweckbestimmung „Justiz“ von den gewerblichen Bauflächen auf der Bahnhofswestseite. Eine weitere Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung „Forschung und Lehre“ ist am Standort der ehemaligen Kinderklinik nahe Kochstraße ausgewiesen.

Der aktuelle Vorentwurf des FNP beinhaltet gegenüber dem wirksamen FNP den Hinweis auf eine mögliche Linienführung des Straßenbahn-Ringschlusses über Magdelstieg, Beutenberg und Winzerlaer Straße.

Innerhalb des Rahmenplangebiets bilden keine rechtsgültigen Bebauungspläne den Rahmen für die verbindliche Bauleitplanung. Die Zulässigkeit von Vorhaben wird hier im Einzelfall gemäß § 34 BauGB geprüft. Unmittelbar an den Rahmenplan grenzen sowohl südwestlich als auch südöstlich die Umgriffe der Vorhabenbezogene Bebauungsplan VBB-J 43 „Neue Carl-Zeiss-Promenade“ bzw. der Bebauungsplan B-J 29 „Felsenkeller / Rathenaustraße“ an.

Der Vorhabenbezogene Bebauungsplan VBB-J 43 „Neue Carl-Zeiss-Promenade“ für das Gebiet zwischen „Tatzendpromenade“ im Westen, „Otto-Schott-Straße“ im Norden, der Eisenbahnstrecke Erfurt – Weimar – Gera im Osten und der „Mühlenstraße“ im Süden hat Rechtskraft seit September 2021. Er legt zum einen die Grundlage für die gewerbliche Nachnutzung auf bereits vorher gewerblich genutzten Flächen für den neuen Hauptsitz der ZEISS AG (siehe Kapitel 2.5.1). Zum anderen verfolgt er das Ziel der Neuordnung der Erschließung und des ruhenden Verkehrs insbesondere durch öffentliche und öffentlich nutzbare Wegeverbindungen, darunter die neue Carl-Zeiss-Promenade.

Der Bebauungsplan „B-J 29 Felsenkeller / Rathenaustraße“ für das Gelände der früheren städtischen Brauerei am Felsenkeller sowie der ehemaligen Kaserne am Westbahnhof mit Rechtskraft seit März 2004 weist einen Teil der Fläche als Gewerbegebiet (GE 1-5) zur Ansiedlung von Wirtschaft und Wissenschaft und den anderen als Sondergebiet Justizzentrum (SO 1-3) aus.

#### 2.4.2. ISEK 2030+ und STEK West/Zentrum

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) „Jena 2030+“ dient als Gesamtstrategie für die Entwicklung der Stadt Jena. Das Stadtteilentwicklungskonzept (STEK) West/Zentrum aus dem Jahr 2015 erarbeitet ergänzend auf Ebene des Planungsraums West/Zentrum einen Leitfaden zu dessen Entwicklungsrichtung. Für die zugrundeliegende Rahmenplanung werden die bedeutsamen Entwicklungsschwerpunkte angeführt:

*„Stärkung des Hauptverkehrsnetzes und flächige Verkehrsberuhigung im Nebennetz sowie Veränderung des Modal Split im Stadtverkehr“*

- Entlastung im Nebenstraßensystem durch Qualifizierung Hauptstraßensystem
- Entwicklung und Förderung alternativer Mobilitätsangebote

*„Ordnung des ruhenden Verkehrs zugunsten höherer Aufenthaltsqualität und Sicherheit im öffentlichen Raum“*

- Optimierung des Stellplatzangebotes im öffentlichen Raum
- Verbesserung der Überquerbarkeit für Fußgänger von durch den motorisierten Verkehr hoch belegte Straßen

*„Vernetzung durch Ausbau und Qualifizierung des Rad- und Fußwegenetzes“*

- Förderung von Fuß- und Radverkehr; Ausbau und Verbesserung Radwegenetz
- Vermeidung von Kfz-Verkehren durch gute Bedingungen für den Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV)
- Umsetzung bzw. Fortschreibung des Radverkehrskonzepts

### 2.4.3. Nachhaltigkeitsstrategie der Stadt Jena

Als Teil des Projekts „Global nachhaltige Kommune in Thüringen“ hat die Stadt Jena eine integrierte Nachhaltigkeitsstrategie entwickelt, die 2020 verabschiedet wurde. Einige der hier erarbeiteten Ziele haben dabei einen räumlichen Bezug zum erweiterten Umfeld des Westbahnhofs:

#### *A4.1.1 Ausschreibung öffentlicher Flächen zum Carsharing*

- Berücksichtigung bei der Neubewertung der Verknüpfungsanlagen am Bahnhof bzw. im Straßenraum

#### *B3.1.2 Umsetzung des Projektes „Stadtmitte“ aus dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK)*



- Stadträumliche Aufwertung und Belebung der Stadtmitte (Gestaltung des öffentlichen Raumes)
- Revitalisierung zentraler Flächen (Engelplatz)

Des Weiteren formuliert die Nachhaltigkeitsstrategie das operative Ziel, den gesamtstädtischen Verkehrsanteil des Umweltverbunds bis zum Jahr 2030 auf 75% zu erhöhen:

- Fußgängeranteil: 38%
- Radverkehrsanteil: 12%, langfristig auf über 15%
- ÖPNV-Anteil: 20%

#### 2.4.4. ÖPNV-Konzept 2030+

Das ÖPNV-Konzept 2030+ (Stand: 2020) befasst sich mit aktuellen globalen und nationalen Entwicklungen sowie mit konkreten Zielen der Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung in der Stadt Jena. Es ist eine Fortschreibung des zum Großteil umgesetzten ÖPNV-Konzeptes aus dem Jahr 2002.

Mit dem Neubau des ZEISS Campus wird die Fahrgastnachfrage perspektivisch weiter steigen. Das ÖPNV-Konzept überprüft deshalb die langfristige Eignung einer neuen Straßenbahntrasse über den Magdelstieg und Beutenberg. Die Straßenbahn soll perspektivisch die Funktion der Buslinien über den Beutenberg nach Burgau / Lobeda-West und -Ost übernehmen (siehe Abbildung 9). Damit einher geht das Ziel, umsteigefreie Verbindungen in diese Wohngebiete anzubieten und den Bahnhof Jena West als wichtigsten (bzw. aufkommensstärksten) Umsteigepunkt zur Eisenbahn im Stadtzentrum mit der neuen Straßenbahn zu verbinden.



Abbildung 9 Neubautrasse Straßenbahn (Stadt Jena: 2020)

#### 2.4.5. Sonstige Untersuchungen

Im Sinne der Ableitung städtebaulich-verkehrlicher Leitziele (siehe Kapitel 3.1) wird ferner das Mobilitätskonzept „Leitlinien Mobilität in Jena 2030“ berücksichtigt. Das Konzept basiert auf der Zusammensetzung der verkehrspolitischen Leitlinien der Stadt Jena. Die Leitlinien werden seit dem Jahr 2002 im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans überprüft. Der letzte Beschluss datiert auf den Beschluss des Stadtrates vom 14.02.2018.

Weitere planerische Hinweise liefern die Schriften zur Stadtentwicklung (u.a. Gestaltungshandbuch für den öffentlichen Raum „formatio jenensis“, Jenaer Klimaanpassungsstrategie JenKAS und Straßenbaumkonzept).

## 2.5. Aktuelle Neubauvorhaben

### 2.5.1. Neubau ZEISS Campus

Südwestlich an das Rahmenplangebiet angrenzend entsteht auf einer acht Hektar großen Fläche die „Neue Carl-Zeiss-Promenade“ (siehe Abbildung 10). Diese neue Hauptniederlassung der Carl-Zeiss AG mit ca. 110.000 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche für ca. 2.500 Arbeitsplätze befindet sich zurzeit im Bau. Es entstehen Flächen für Forschung, Produktion und Verwaltung in einem Ensemble aus 7 Gebäudeteilen. Es werden perspektivisch bis zu 1.100 Pkw-Stellplätze auf dem Firmengelände geschaffen. Die Hauptzufahrt wird über die Otto-Schott-Straße erfolgen und im weiter südlichen Verlauf am westlichen Bahnhofsvorplatz vorbeiführen. In unmittelbarer Nachbarschaft zum westlichen Bahnhofsvorplatz soll auch das Fahrradhaus, eine Radabstellanlage für ca. 500 Beschäftigte, entstehen. Mit der Verdichtung und Überlagerung der Verkehrsströme zwischen Beschäftigten und Bahnreisenden wird eine Belebung des westseitigen Bahnhofsumfeldes einhergehen.

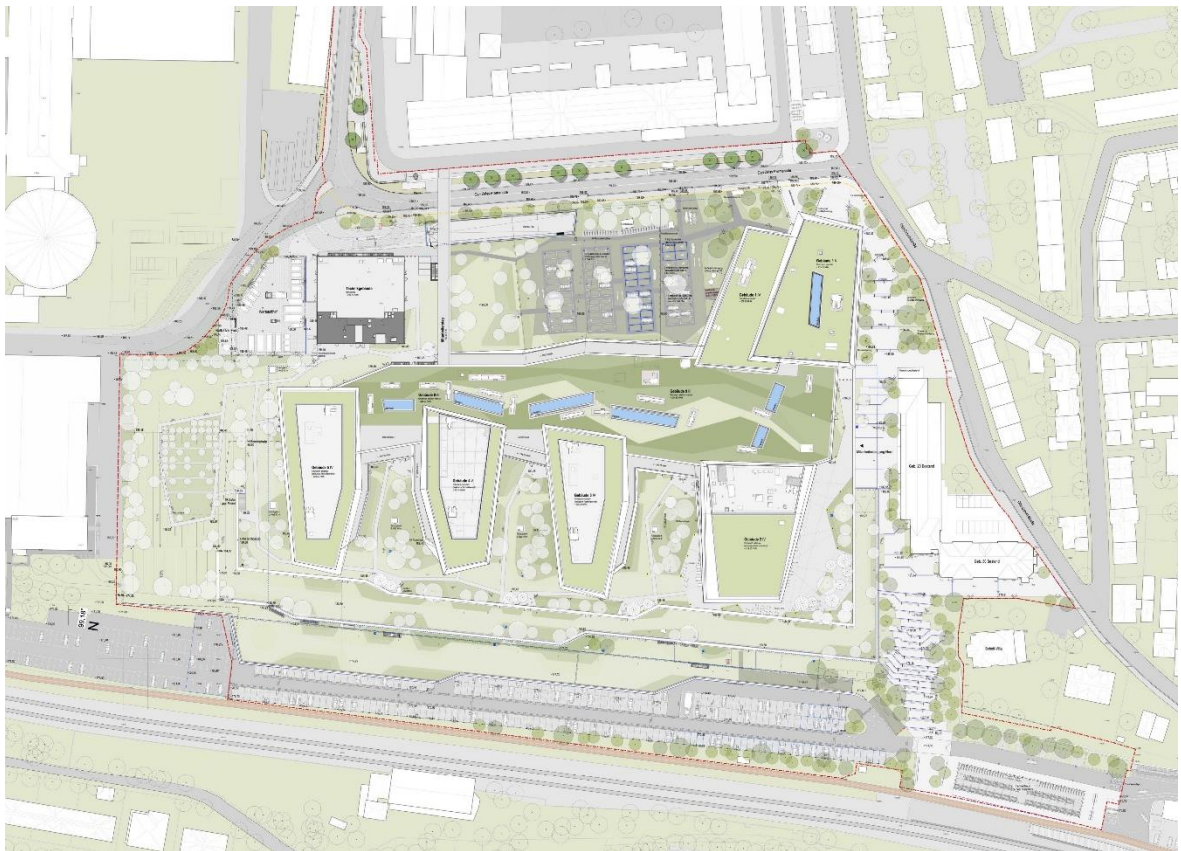


Abbildung 10 Ausschnitt Lageplan Freianlagen „Neue Carl-Zeiss-Promenade“ (ZEISS AG: 2022)



### 2.5.2. Campus Sozialwissenschaften

Die Nachnutzung der ehemaligen Kinderklinik durch den Campus für Sozialwissenschaften in unmittelbar nachbarschaftlicher Lage nordöstlich des Westbahnhofs wird zu einer zusätzlichen Belebung des öffentlichen Raumes, insbesondere der Westbahnhofstraße führen. Weitere Abstimmungen zu einer möglichen Verknüpfung der Freianlagen der Universität mit dem übergeordneten Wegenetz sind unabhängig der vorliegenden Rahmenplanung zu treffen.

### 2.5.3. Neubau Theaterplatz

Im Jahr 2017 wurde die Auslobung des Städtebau- und Architekturwettbewerbs für den Neubau der Ernst-Abbe-Bibliothek mit Bürgerservice veröffentlicht. In diesem Zusammenhang wurden auch Vorschläge zur Neugestaltung des Theaterplatzes erarbeitet. Während die Bauarbeiten für die Bibliothek im Jahr 2024 abgeschlossen wurden, sollen die Beiträge für den Theaterplatz weiterentwickelt werden. Die Stadt bereitet hierfür ein Bürgerbeteiligungsverfahren vor. Der Siegerbeitrag von pbr Planungsbüro Rohling AG, Jena / Stock Landschaftsarchitekten dient daher Übergangsweise als planzeichnerische Grundlage für den Gesamtplan des Rahmenplans (siehe Abbildung 11).

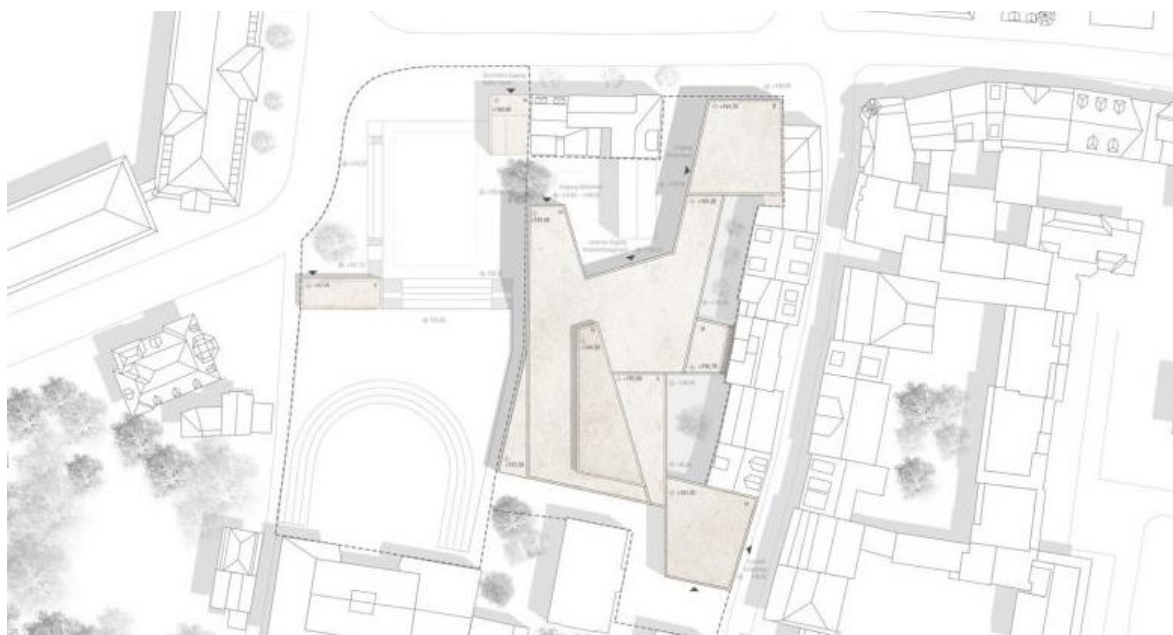


Abbildung 11 Ausschnitt Wettbewerbsbeitrag Neubau Bibliothek (Stock Landschaftsarchitekten: 2018)

#### 2.5.4. Sonstige Bauvorhaben

Für die Westbahnhofstraße liegt ein Antrag auf Vorbescheid mit einer 3-5geschossigen Wohnbebauung vor. Das Vorhaben wird in die Planzeichnung des Rahmenplans als schematische Darstellung übersetzt.

### 2.6. SWOT-Analyse

Als Ergebnis der Bestandsaufnahme werden die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des Untersuchungsgebiets des zugrundeliegenden Rahmenplans“ tabellarisch zusammengefasst. Hierbei wird zwischen den Handlungsfeldern Städtebau (siehe Tabelle 1) und Verkehr (siehe

Tabelle 2) unterschieden.

Tabelle 1 Stärken, Schwächen, Potenziale, Risiken im Handlungsfeld Städtebau

Stärken	Schwächen
Empfangsgebäude im Denkmalschutz	Nahes Bahnhofsumfeld wird dem urbanen Leitbild nicht gerecht
Urbanes Quartier mit Nutzungsmischung	Abseitige Lage des Bahnhofs
Attraktive (Wohn-) Lagen im Bahnhofsumfeld; dabei heterogene Bebauungsstrukturen	Westbahnhofstraße erfüllt nicht Kriterien einer Magistrale mit Büros und Einzelhandel
Städtebauliche Ankerpunkte in unmittelbarer Umgebung	
Zusätzliche Belebung und Prägung des Stadtraums durch Neubau des Zeiss-Standorts	
Potenziale	Risiken
Städtebauliche Neuordnung auf der Bahnhofswestseite	Bedeutungsverlust der Bahnhofswestseite
Zusätzliche Belebung des Bahnhofsumfeldes	Zunehmende Wärmebelastung in den Wohnquartieren beidseitig der Westbahnhofstraße
Nachverdichtung durch Einzelhandel und Dienstleistungen in der Westbahnhofstraße	Attraktivitätsverlust und Leerstand infolge von Verkehrsbelastungen in der Westbahnhofstraße

Tabelle 2 Stärken, Schwächen, Potenziale, Risiken im Handlungsfeld Verkehr

Stärken	Schwächen
Stadtweit höchste Fahrgastzahlen; Einpendlerbahnhof untermauert Leitmotiv „Tor zu Stadt“	Bahnlinie bedingt städtebauliche Zäsur
Bereits heute hohe Nachfrage nach Bike+Ride	Bahn-Bus-Relation mit Optimierungsbedarf
Anbindung an das Stadt- und Regionalbuslinien-netz	Bike+Ride-Anlagen mit geringem Ausstattungs-Standard
Car-Sharing bereits vorhanden	Keine Gleichberechtigung des Fuß- und Radverkehrs gegenüber MIV in der Westbahnhofstraße
Potenziale	Risiken
Modal Split erfährt deutliche Stärkung des Umweltverbundes	Überlagerung der Verkehrsströme führt in der Westbahnhofstraße zum „Infarkt“
quantitativer und qualitativer Ausbau von Bike+Ride	Überlastung der bereits begrenzten Leistungsfähigkeit der Verkehrsknoten, insbes. E.H.-Platz
Erhöhung der Aufenthalts- und Wohnqualität durch Aufwertung des Straßenraumes	Zusätzliche Belastung der Otto-Schott-Straße
Bedeutungszuwachs für den Umweltverbund durch Reaktivierung der Straßenbahn	



### 3. Planungsziele

#### 3.1. Flächenbedarfe und Mengengerüste

Die Ermittlung der Mengengerüste bildet den Ausgangspunkt für die konzeptionelle Auseinandersetzung mit der verkehrlichen Funktionalität des Bahnhofsumfeldes:

##### *Straßenbahn*

Unter Berücksichtigung der perspektivischen Führung einer neuen Straßenbahn über die Westbahnhofstraße und den Beutenberg ist eine neue Haltestelle mit direktem Anschluss an den Bahnhof Jena West zu verorten.

##### *Stadt und Regionalbus*

In Abstimmung mit dem Fachdienst Mobilität der Stadtverwaltung Jena sind die derzeit auf der Bahnhofsstseite verkehrenden Regionalbuslinien unabhängig der langfristigen Inbetriebnahme einer neuen Straßenbahn abzubilden. Perspektivisch werden die heute in der Westbahnhofstraße verkehrenden Stadtbuslinien der Straßenbahn weichen. Folglich sind 4 Haltepositionen für Regionalbusse mit einer Gefäßgröße von je 12m darzustellen.

Insbesondere mit Blick auf die Anbindung des Jenaer Umlands ist – unabhängig der Frage nach der zukünftigen räumlichen Situation des Umstiegs – eine bessere Taktung zwischen den Regionalbuslinien und dem SPNV erstrebenswert.

##### *Taxi*

Taxi-Haltestellen sind in ausreichender Anzahl und im Sinne einer hohen Orientierbarkeit analog zum Regionalbusverkehr auf der Ostseite zu verorten (Bündelung des ÖPNV).

### *Bike+Ride*

Für die Erhebung des Bike+Ride-Bedarfs werden zunächst die prognostizierten Fahrgastzahlen der Deutschen Bahn für das Jahr 2040 und die Zielgrößen des Modal Split auf Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsstrategie der Stadt Jena herangezogen. Bis 2040 prognostiziert die Deutsche Bahn am Bahnhof Jena West 10.562 werktägliche SPNV-Ein- und Aussteiger. Das entspricht einer Bemessungsgröße von 5.281 Einsteigern.

Die Nachhaltigkeitsstrategie der Stadt Jena formuliert für die Gesamtstadt das verkehrspolitische Ziel von einem 15-prozentigen Radverkehrsanteil.

Da ein Bahnhof grundsätzlich einen wichtigen Quell- bzw. Zielpunkt für den Radverkehr darstellt, wurde im weiteren Prozessverlauf stattdessen das verkehrspolitische Ziel von einem 20-prozentigen Radverkehrsanteil bei den Wegen von bzw. zum Bahnhof formuliert. Das heißt, 1057 Einsteiger nutzen im Jahr 2040 das Fahrrad auf dem Weg von/zum Westbahnhof. Bei einem Mehrbelegungsfaktor von 1,2 entspricht das einem absoluten B+R-Bedarf von 880 Stellplätzen. Setzt man den Bestand von 212 Bike+Ride-Stellplätzen voraus, liegt perspektivisch ein Neubaubedarf für ca. 670 Stellplätze vor.

Der Bau einer Bike+Ride Anlage ist in dieser Dimensionierung mit einem nicht unerheblichen Flächenbedarf verbunden. Am ehesten wird ein Doppelstockparksystem ggf. in einer mehrgeschossigen Anlage diesen Kapazitäten gerecht. Radboxen werden im Umkehrschluss aufgrund der hohen Flächeninanspruchnahme pro abgestelltes Rad nicht empfohlen.

### *Park+Ride*

Es ist das verkehrspolitische Ziel, den Umweltverbund zu stärken. Damit verbunden ist eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs auf ein städtebaulich verträgliches Maß. Von einer Erweiterung der bestehenden Park+Ride-Kapazitäten wird daher abgesehen. Mit Blick auf die stadtreionale Bedeutung der Pendlerverflechtungen mit dem Jenaer Umland und den begrenzten Flächenreserven am Bahnhof Jena West beabsichtigt die Stadt Jena, das Angebot für Park+Ride stattdessen auf dem Bahnhof Jena-Göschwitz zu konzentrieren.

## 3.2. Städtebauliches und verkehrliches Leitbild

Das Zielsystem des strategischen Leitbilds wird entsprechend den Handlungsebenen Städtebau und Mobilität bzw. Verkehr definiert.

*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 Endausbau von Bike+Ride mit insgesamt bis zu 800 Stellplätzen
- Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer in der Westbahnhofstraße



### 3.3. Entwicklungsszenarien

Mit der Rahmenplanung geht einerseits der Anspruch an eine städtebauliche Neuordnung und andererseits das Ausloten möglicher Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Funktionalität im näheren Bahnhofsumfeld einher. Insbesondere auf der Bahnhofswestseite, aber auch darüber hinaus werden private Liegenschaften bzw. Flächen der Deutschen Bahn AG berührt. Die Fragen der Flächenverfügbarkeit sowie der Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer und Nutzer muss bei der weiteren Konzeption der städtebaulichen Planung berücksichtigt werden. Im nächsten Planungsschritt wurden daher Entwicklungsszenarien für den Betrachtungsraum des näheren Bahnhofsumfelds erarbeitet. Kriterien sind hierbei u.a.:

- Konfliktpotenzial
- Flächenverfügbarkeiten bzw. Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer
- Städtebaulicher Spielraum
- Mittel- bzw. langfristige Perspektive/Umsetzbarkeit

In der Konsequenz werden folgende Pfadabhängigkeiten zugrunde gelegt:

- 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

Es wird folglich gegliedert in (Teil-)Flächen, an denen punktuelle Eingriffe unabhängig der Situation der anrainenden Liegenschaften möglich sind und in Flächenverbünde, die eine gemeinsame Flächenaktivierung im näheren Bahnhofsumfeld erfahren müssen. Auf Basis der Entwicklungsszenarien (siehe Tabelle 3) sind schließlich städtebauliche Variantenfamilien abzuleiten.

Hingegen unterstehen mögliche Maßnahmen in der Westbahnhofstraße und am Engelplatz keiner Pfadabhängigkeit.

Tabelle 3 Rahmenbedingungen auf Grundlage der Szenarien für das nähere Bahnhofsumfeld

	<b>I - Geringe Flächenverfügbarkeit / Hohe Widerstände</b>	<b>II - Moderate Flächenverfügbarkeit / Moderate Widerstände</b>	<b>III - Hohe Flächenverfügbarkeit / Geringe Widerstände</b>
<b>Empfangsgebäude (EG)</b>	Erhalt/Ergänzung der Nutzungen mit DB Service-Funktionen		Umnutzung im EG ohne DB Service-Funktionen; Entwicklungsfläche südlich des EG
<b>Verkehrsstation (VST)</b>	Keine Verlagerung/Verlängerung nach Norden, Ergänzende Wegeführungen von der Westbahnhofstraße zu den Bahnsteigen		Verlagerung und/oder Verlängerung nach Norden mit Anbindung an Westbahnhofstraße und Campus Sozialwissenschaften
<b>Bike+Ride</b>	Westseite mit kleinteiliger Aufwertung im Bestand, Ostseite mit dezentralen Angeboten (modular erweiterbar)	Neubau von B+R-Anlagen und annähernd gleiche Verteilung auf beiden Bahnhofsseiten	
<b>Baufeld Westseite</b>	Städtebauliche Entwicklung unabhängig einer Servicefunktion für Reisende	Städtebauliche Entwicklung unabhängig einer Servicefunktion für Reisende; integrierte Verkehrsfunktionen	DB Service-Funktion für Reisende mit Ergänzung durch gewerbliche Nutzungen; integrierte Verkehrsfunktionen
<b>Straßenbahn / Bus</b>	Anpassung der Straßenraumbreite bedingt baulichen Eingriff in die Bahnüberführung; Bestandsorientierte Regionalbuslösung mit klarer Trennung vom südlich angrenzenden Vorplatz		
<b>Platzgestaltung</b>	Beidseitige Platzgestaltung; dabei neuer Stadt- oder Vorplatzcharakter auf Ostseite sowie Anbindung des Campus Radwegs auf der Westseite		

## 4. Städtebaulich-verkehrliche Varianten

### 4.1. Exkurs Eisenbahnüberführung

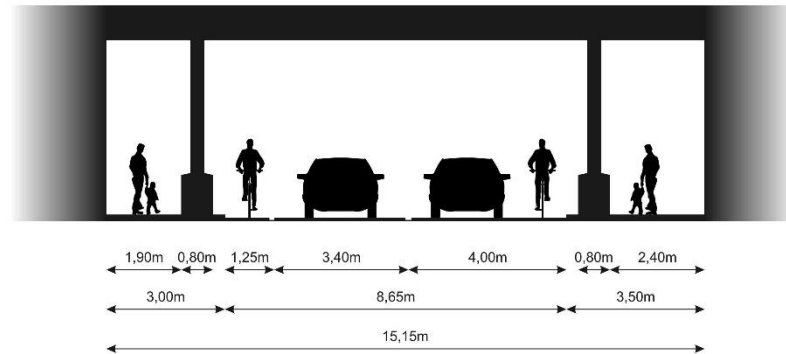
Die Eisenbahnüberführung (EÜ) an der Westbahnhofstraße bildet das räumliche Scharnier zwischen den Planungsräumen des näheren Bahnhofsumfelds und der Westbahnhofstraße. Mit der perspektivischen Wiederinbetriebnahme der Straßenbahn geht im Sinne einer verbesserten SPNV-ÖPNV-Relation der Bedarf nach einer direkten Umsteigesituation mit Halt der Straßenbahn unter dem Brückenkörper einher. Aus diesem Grund sollen in diesem Exkurs verschiedene Möglichkeiten der verkehrlichen Organisation für die konkurrierenden Nutzungsansprüche der Verkehrsträger untersucht werden.

Die lichte Weite des Straßenraumes unter der EÜ beträgt im Bestand etwa 15,15m (Schätzung auf Basis einer CAD-Grundlage der Stadt Jena). Die Stützpfeiler des Brückenbauwerks trennen den Fußverkehr von MIV und Radverkehr. Die beengten Verhältnisse führen dazu, dass der Radverkehr stadtauswärts nur über einen 1,25m breiten Schutzstreifen (Mindestmaß) geführt werden kann bzw. stadteinwärts auf der Fahrbahn geführt werden muss.

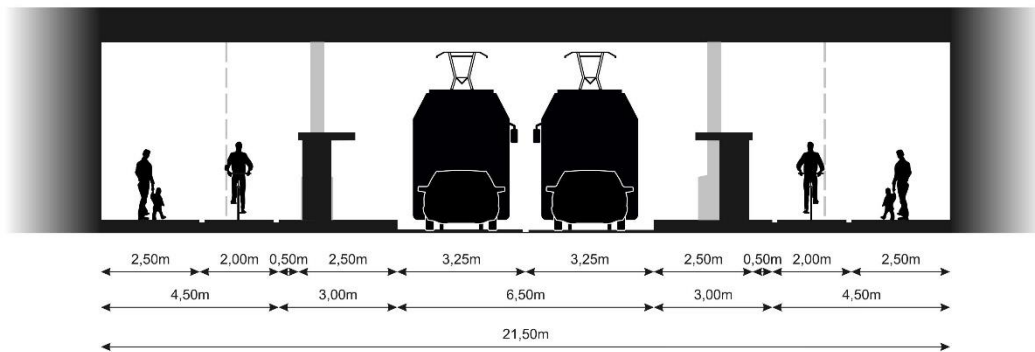
Obgleich die Trassierung der Straßenbahn einer anderen Maßstabsebene bzw. Planungsleistung vorbehalten ist, soll die vorliegende Rahmenplanung dabei helfen, mögliche Verkehrsführungen unter Berücksichtigung eines Straßenbahnhalts unter der EÜ anhand schematischer Schnitte aufzuzeigen (siehe Abbildung 12).



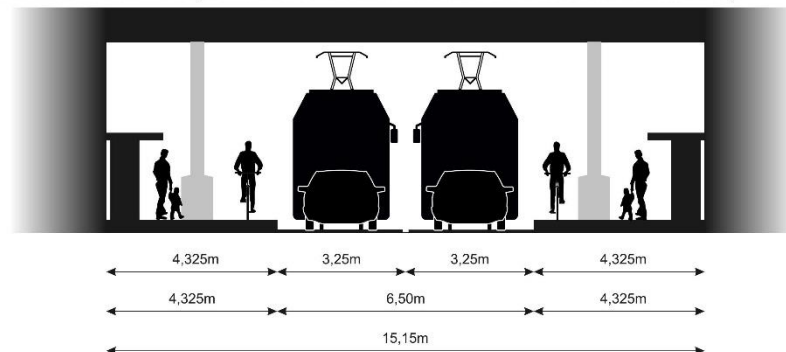
Bestand Eisenbahnüberführung (EÜ) Westbahnhofstraße



Variante 1 - Radweg im Seitenraum zwischen Wartebereich und Gehweg



Variante 2 - Mischfläche im Seitenraum (Zeichen StVO 240 oder Zeichen 239 StVO mit Zusatzschild 1022-10)



Variante 3 - Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Mischverkehr

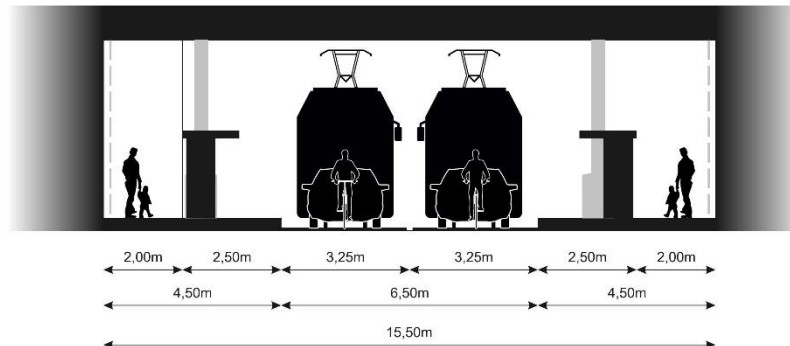


Abbildung 12 Mögliche Verkehrsführungen unter der Eisenbahnüberführung; stadteinwärts

*Variante 1: Radweg im Seitenraum zwischen Wartebereich und Gehweg*

- Trennung von Fuß- ( $b = 2,50\text{m}$ ) und Radverkehr ( $b = 2,00\text{m}$ ) im Seitenraum; dabei Einhaltung der Mindestbreiten gemäß Empfehlungen für Fuß- bzw. Radverkehrsanlagen (EFA/ERA); Gehweg
- Straßenbahn-Haltestellen zwischen Seitenraum und Straßenbahntrasse bzw. Fahrbahn ( $b = 6,50\text{m}$ )
- Deutliche Verbreiterung der lichten Weite auf  $21,50\text{m}$ ; Umbau der Stützpfeiler

*Variante 2: Mischfläche im Seitenraum*

- Gemeinsamer Geh- und Radweg (Zeichen StVO 240) oder Gehweg mit Radfahrer frei (Zeichen StVO 239 mit Zusatzschild 1022-10) im Seitenraum, bei dem Fußverkehr absoluten Vorrang hat, als Mischfläche im Haltestellenbereich
- Straßenbahn-Haltestellen mit Mischfläche ( $b > 4,00\text{m}$ ) zwischen Widerlager und Straßenbahntrasse bzw. Fahrbahn ( $b = 6,50\text{m}$ )
- Keine Veränderung der lichten Weite, wenn Umbau der Pfeiler erfolgen kann

*Variante 3: Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Mischverkehr*

- Führung des Radverkehrs gemeinsam mit MIV und Straßenbahn auf der Fahrbahn ( $b = 6,50\text{m}$ ) im Mischverkehr
- Straßenbahn-Haltestellen zwischen Seitenraum ( $b = 2,00\text{m}$ ) und Straßenbahntrasse bzw. Fahrbahn
- Geringfügige Verbreiterung der lichten Weite auf  $15,50\text{m}$ ; ggf. Rück- bzw. Umbau der Pfeiler

In Abstimmung mit der Stadt Jena stellt Variante 1 zugunsten einer klaren verkehrlichen Trennung der Verkehrsträger die Vorzugsvariante dar (siehe Abbildung 13). Die Integration der Straßenbahn in die Westbahnhofstraße bedingt sehr wahrscheinlich einen notwendigen Umbau der Eisenbahnüberführung (u. a. Eingriff in die Widerlager, Rück- bzw. Umbau der Stützpfeiler, szenarienabhängige Verlängerung der Bahnsteige gemäß Abbildung 14).

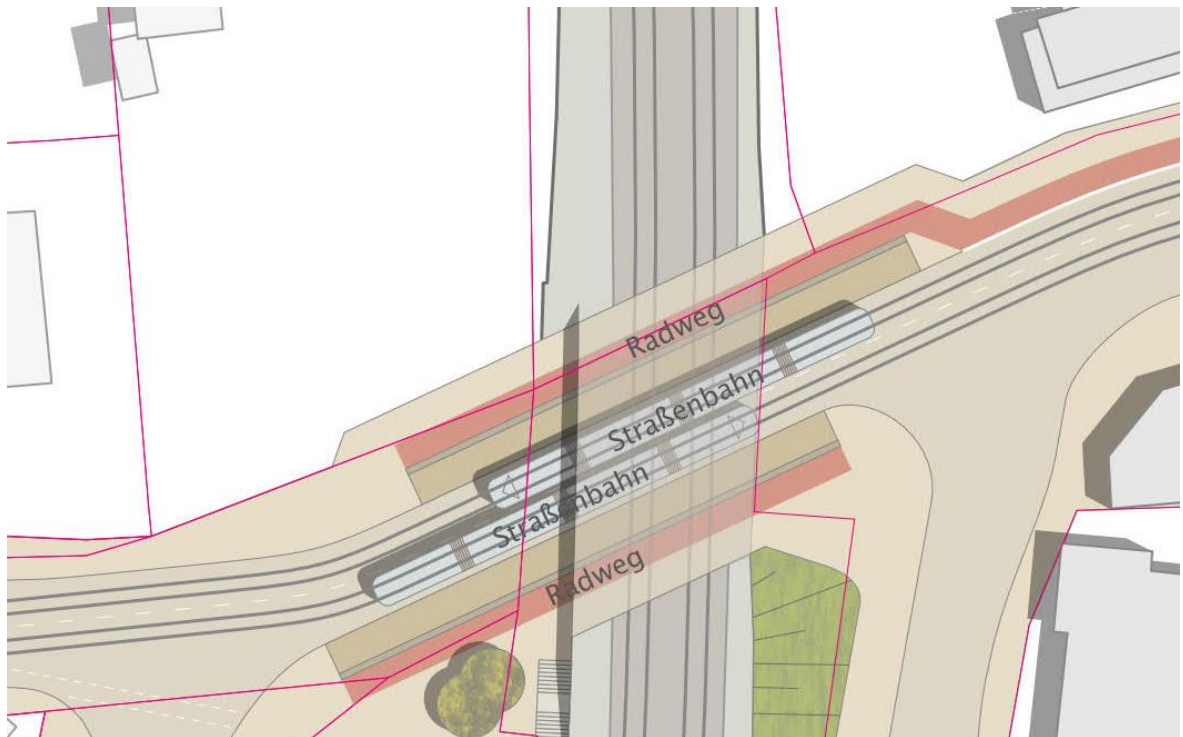


Abbildung 13 Lageplan Verkehrstrennung unter EÜ ohne Bahnsteigverlängerung

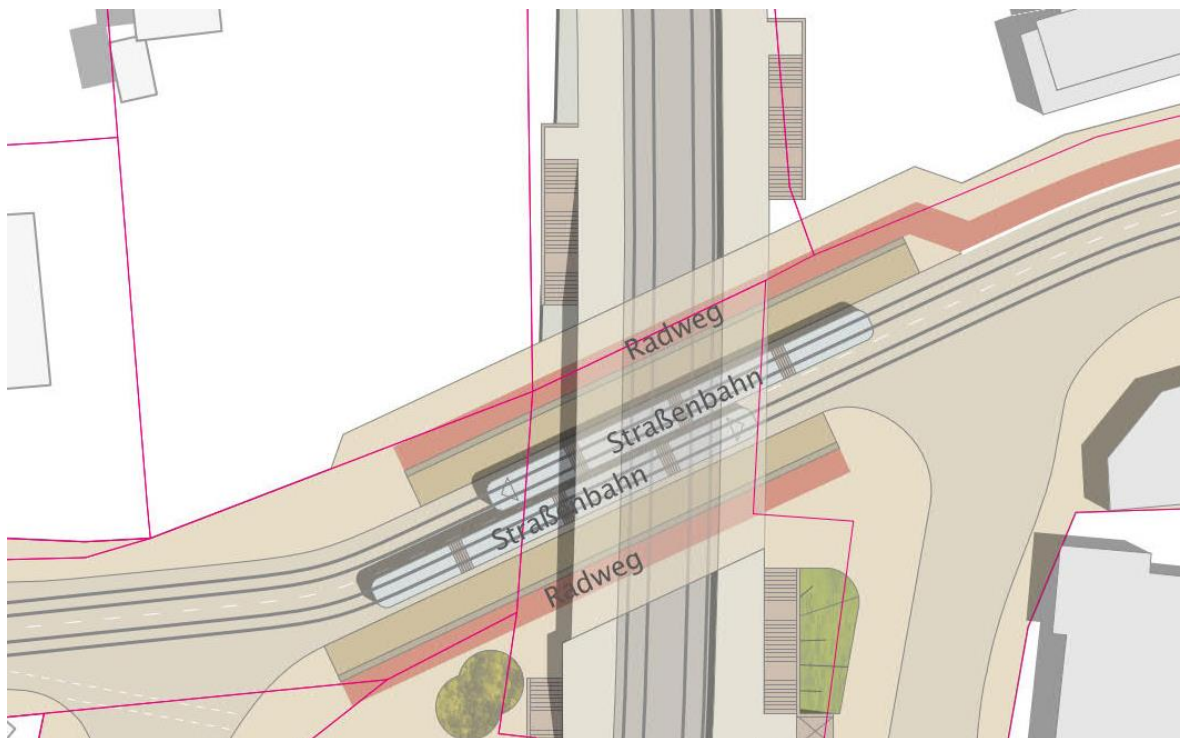


Abbildung 14 Lageplan Verkehrstrennung unter EÜ mit Bahnsteigverlängerung

## 4.2. Variantenbetrachtung Bahnhofsumfeld

### 4.2.1. Bahnhofsumfeld Szenario 1

*Beschreibung (siehe Abbildung 15):*

- Räumliche Konzentration der bahnhofsrelevanten Verkehrsfunktionen auf der Ostseite, begrenztes Bike+Ride-Angebot auf der Westseite
- Größere abschließbare Bike+Ride-Anlage bzw. Fahrradparkhaus auf der Ostseite, teilweise auf 2 Ebenen
- 4 bestandsorientierte Regionalbushalte, 2 Taxi-Haltepositionen am östlichen Ausgang der Unterführung
- Pkw-Vorfahrt hinter dem Bahnhofsgebäude gemäß Eigenbedarf der DB InfraGO AG
- Städtebauliche Neuordnung westlich der Bahn mit 3 solitären Gebäuden mit gewerblicher Nutzung; Geschossigkeit bis zu 6 Etagen im Bereich der Westbahnhofstraße mit Straßenbahnhalt
- Freiraumgestaltung durch Grüninseln mit verschatteten Sitzbänken östlich der Bahngleise (Bahnhofsvorplatz)





Abbildung 15 Städtebaulich-verkehrliche Entwurf Szenario 1 Näheres Bahnhofsumfeld

#### 4.2.2. Bahnhofsumfeld Szenario 2

*Beschreibung (siehe Abbildung 16):*

- 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 Regionalbushalte, 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 (westlich der Bahngleise)
- Schaffung eines Stadtplatzes vor dem Bahnhofsgebäude
- Freiraumgestaltung mit Grünstreifen bzw. Baumscheiben und verschatteten Sitzbänken



Abbildung 16 Städtebaulich-verkehrlicher Entwurf Szenario 2 Näheres Bahnhofsumfeld

### 4.2.3. Bahnhofsumfeld Szenario 3

*Beschreibung (siehe Abbildung 17):*

- 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 (Ostseite)
- Städtebauliche Neuordnung westlich der Bahn mit bahnhofsrelevanten Funktionen, Neubau eines Empfangsgebäudes (Geschossigkeit bis ca. 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 und verschatteten Sitzbänken



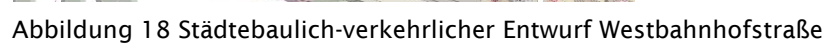


Abbildung 17 Städtebaulich-verkehrlicher Entwurf Szenario 3 Näheres Bahnhofsumfeld

### 4.3. Variantenbetrachtung Westbahnhofstraße

*Beschreibung (siehe Abbildung 18):*

- 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 Hohen Trottoirs in Richtung Stadtzentrum über einen Schutzstreifen
- Langfristig: Abbruch der eingeschossigen Gewerbebauten gegenüber dem Hohen Trottoir zugunsten einer Frei- bzw. Grünflächengestaltung
- Bestandsorientierter Umgang mit dem Ernst-Haeckel-Platz mit Berücksichtigung der Planung laut Radverkehrskonzept (gegenwärtig in Erarbeitung)



## 4.4. Variantenbetrachtung Engelplatz

Die Erarbeitung der Gestaltungsvorschläge für den Engelplatz umfasst im Detail die städtischen Flächen östlich der Schillerstraße bzw. nördlich der Grietgasse. Nicht berücksichtigt sind hingegen die von Seiten der Stadt Jena ausstehenden Planungen zu den südlich benachbarten Flächen am Theatervorplatz. In den Planzeichnungen wird das Wettbewerbsgebiet für den Vorplatz vor der Ernst-Abbe-Bibliothek schraffiert dargestellt (siehe Abbildung 19 und Abbildung 20). Beide Gestaltungsbereiche sollten in der weiteren Planung im Zusammenhang betrachtet werden.

### 4.4.1. Engelplatz Variante 1

*Beschreibung (siehe Abbildung 19):*

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





Abbildung 19 Städtebaulich-verkehrlicher Entwurf Engelplatz Variante 1

#### 4.4.2. Engelplatz Variante 2

*Beschreibung (siehe Abbildung 20):*

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



Abbildung 20 Städtebaulich-verkehrlicher Entwurf Engelplatz Variante 2

## 4.5. Variantendiskussion

Wie bereits im Kapitel 3.3 geschildert, bedingen die szenarienbasierten Flächenverfügbarkeiten am Bahnhof Jena West drei variantenabhängige städtebaulich-verkehrliche Varianten für das nähere Bahnhofsumfeldes. Für den Betrachtungsraum der Westbahnhofstraße liegt stattdessen ein variantenunabhängiger Entwurf vor. Für den Betrachtungsraum des Engelplatzes sind hinsichtlich der Freiflächengestaltung zwei unterschiedliche Gestaltungsansätze erarbeitet worden. Dementsprechend soll einerseits für das nähere Bahnhofsumfeld eine Vorzugvariante und andererseits ein Gestaltungsansatz für den Engelplatz festgelegt werden.

### *Bewertungsgrundlagen für die Variantendiskussion zum Bahnhofsumfeld*

Die Vorstellung der städtebaulich-verkehrlichen Testentwürfe erfolgte zunächst online über das Beteiligungsportal der Stadt Jena sowie im Rahmen der öffentlichen Planungswerkstatt am 21.02.2024 (siehe Kapitel 7.3). Vordergründig konnte eine sehr positive Resonanz in Bezug auf die Bahnsteigverlängerung auf Grundlage von Szenario 3 für das nähere Bahnhofsumfeld beobachtet werden. Begründet wird dies nicht nur mit einer verkehrlichen Verbesserung der ÖPNV-SPNV-Relation, sondern auch mit dem städtebaulichen Potenzial, den Westbahnhof durch ein neues und architektonisch anspruchsvolles Brückenbauwerk entsprechend seiner Funktion als Tor zur Stadt besser repräsentieren zu können.

Ein weiterer wichtiger Aspekt war bei der Bürgerbeteiligung das mehrheitliche Anliegen, die Funktion des historischen Bahnhofsgebäudes am heutigen Standort zu erhalten. Vor diesem Hintergrund zeigt das Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung nicht nur eine Tendenz zum Szenario 3, sondern auch zum Szenario 2.

Die Neuausrichtung des östlichen Bahnhofsvorplatz als primär öffentlich nutzbarer Stadtplatz ohne Nebenfunktionen für den MIV (insbesondere Kiss+Ride) wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung grundsätzlich positiv aufgenommen. Allerdings wurde mehrheitlich vorgeschlagen die Position der Zufahrt zur Verknüpfungsanlage südlich des Bahnhofsgebäudes bestandsorientiert zu belassen. Demnach soll von einer ostseitigen Verlagerung der Zufahrt (analog zu Variante 3), welcher eine den Vorplatz zerschneidende Wirkung zugeschrieben wurde, abgesehen werden. Die heutige, nah am Bahnhofsgebäude vorbeiführende Zufahrt dient gleichzeitig der Ver- und Entsorgung des Gebäudes.

Die Ergebnisse wurden dokumentiert und auf Grundlage von internen Abstimmungen mit der Stadtverwaltung weiterverarbeitet und in einer weiteren Abstimmungsrunde an die Deutsche Bahn AG am 11.03.2024 in Anwesenheit der Verwaltungsspitze der Stadt Jena herangetragen.

Der Variantendiskussion mit der Deutschen Bahn AG geht die Frage der bahnbetrieblichen Entwickelbarkeit (erneuter Ausbau der Verkehrsstation durch Bahnsteigverlängerung bzw. -verlagerung) unter Berücksichtigung der technischen und finanziellen Machbarkeit voraus. Eine Verlängerung bzw. Verlagerung würde nicht nur den Ausbau der Eisenbahnüberführung, sondern auch eine Spurplananpassung und eine Verlagerung der Signale bedingen. Die Beantwortung dieser Fragen kann jedoch nicht vollumfänglich bis zum Abschluss der Erarbeitung des zugrundeliegenden Rahmenplans geklärt werden. Gleichzeitig herrscht zwischen den Beteiligten der Abstimmung Konsens über die städtebaulich-verkehrlichen Vorzüge der Varianten 2a (Weiterentwicklung der Variante 2 mit Bahnsteigverlängerung) bzw. 3. Gleichwohl ist eine Veräußerung bzw. Umnutzung des Empfangsgebäudes von Seiten der Deutschen Bahn weder kurz- noch mittelfristig absehbar.

Im Sinne einer möglichen Umsetzung des Rahmenplans wird ein stufenweises Vorgehen vorgeschlagen, um mit der Durchführung kurzfristig umsetzbarer Maßnahmen beginnen zu können. In diesem Zusammenhang bietet (die Variante 2 bzw.) die Variante 2a, mit Bahnsteigverlängerung gegenüber der Variante 3 das höhere Maß an Flexibilität.

In Bezug auf den mittelfristigen, ohnehin notwendigen Neubau der Eisenbahnüberführung sind auch Zwischenlösungen (alternative Wegführungen) im Sinne der perspektivischen Anbindung der Straßenbahn an den SPNV zu integrieren.

### *Bewertungsgrundlagen für die Gestaltungsansätze zum Engelplatz*

Analog zum Betrachtungsraum des näheren Bahnhofsumfelds bilden die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung den Ausgangspunkt für die Bewertung der Gestaltungsansätze. Ausschlaggebend für das einheitlich wahrnehmbare Meinungsbild war der im Vergleich höhere Anteil an Bäumen bzw. Grünbereichen in der Gestaltungsvariante 1.



## 4.6. Weiterentwicklung zur Vorzugsvariante

Die Bürgerbeteiligung, die Arbeitskreise mit der Stadt Jena und der Austausch mit der Deutschen Bahn dienen im nächsten Planungsschritt der finalen Ausarbeitung. Im Folgenden werden die wesentlichen Hinweise für die weiterentwickelte Vorzugsvariante entsprechend den Betrachtungsräumen angeführt:

*Weiterentwicklung des Szenarios 2a (Szenario 2 mit Bahnsteigverlängerung) für das nähere Bahnhofsumfeld (siehe Abbildung 21)*

- Bahnsteigverlängerung einschließlich Überdachung; dabei Anpassung der Zugangsbereiche an der Westbahnhofstraße
- Berücksichtigung der perspektivischen Standorte der Oberleitungsmasten im Zuge der Elektrifizierungspläne der Deutschen Bahn AG
- Öffnung (Durchstich) und dadurch Verlängerung der Personenunterführung am Bahnhof nach Westen mit entsprechendem Zugangsbauwerk
- Darstellung und Kennzeichnung einer gewerblichen Entwicklungsfläche südlich des historischen Bahnhofsgebäudes auf der von der Deutschen Bahn AG genutzten Verknüpfungsanlage als Entwicklungsfläche durch Dritte; dabei zwei parallele Gebäude in Nord-Süd-Ausrichtung mit jeweils 2 bis 3 Geschossen, die Stellplätze für das Bahnhofsgebäude sind baulich jeweils in eine Tiefgaragenlösung im Untergeschoss der Entwicklungsfläche integriert, Neubau eines barrierefreien Rampenbauwerks
- Anpassung der Bike+Ride-Kapazitäten auf ca. 640 Stellplätze auf der Westseite und 200 auf der Ostseite
- Rückbau des eingeschossigen Anbaus südseitig des historischen Bahnhofsgebäudes zugunsten einer weiteren, räumlich abgerückten und überdachten Bike+Ride-Anlage mit 24 Stellplätzen



Abbildung 21 Ausschnitt der weiterentwickelten Vorzugsvariante 2a: Näheres Bahnhofsumfeld

*Weiterentwicklung der Westbahnhofstraße (siehe Abbildung 22)*

- Barrierefreie Erschließung des Hohen Trottoirs durch neues Treppen- und Rampenbauwerk am östlichen Ende des Hohen Trottoirs
- Einbeziehung und Neugestaltung der nicht öffentlichen Flächen vor dem Ärztehaus; 24 Fahrradstellplätze (Anlehnbügel)

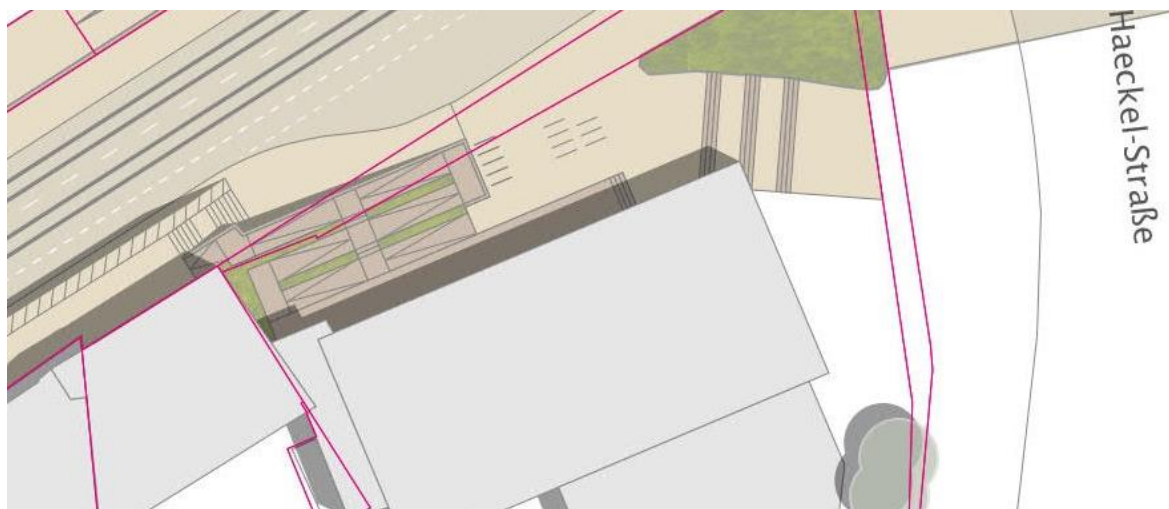


Abbildung 22 Ausschnitt der weiterentwickelten Vorzugsvariante 2a: Zugang Hohes Trottoir

*Weiterentwicklung des Engelplatzes (siehe Abbildung 23)*

- Integration eines Brunnens bzw. Wasserspiels
- Errichtung weiterer öffentlich nutzbarer Sitzgelegenheiten



Abbildung 23 Ausschnitt der weiterentwickelten Vorzugsvariante 2a: Engelplatz



## 5. Maßnahmen- und Stufenkonzept

Einen Hinweis auf die Umsetzung der Rahmenplanung soll der Stufen- und Maßnahmenplan liefern (siehe Abbildung 24). Im ersten Schritt sind die Maßnahmen in Abhängigkeit ihrer Flächenverfügbarkeit räumlich abgegrenzt und nummeriert worden. Für den stufenweisen Ausblick wird in kurzfristig entwickelbare Maßnahmen (I), in mittelfristig entwickelbare Maßnahmen (II) und in perspektivische Maßnahmen (III) unterschieden.

Folgend sollen je Entwicklungsstufe die Maßnahmen beschrieben werden. Darüber hinaus erfolgen Einschätzungen, inwiefern die Einzelmaßnahmen einen baulichen Abbruch (braune Konturen bzw. Schraffuren) und/oder eine Flächenaufteilung bedingen.

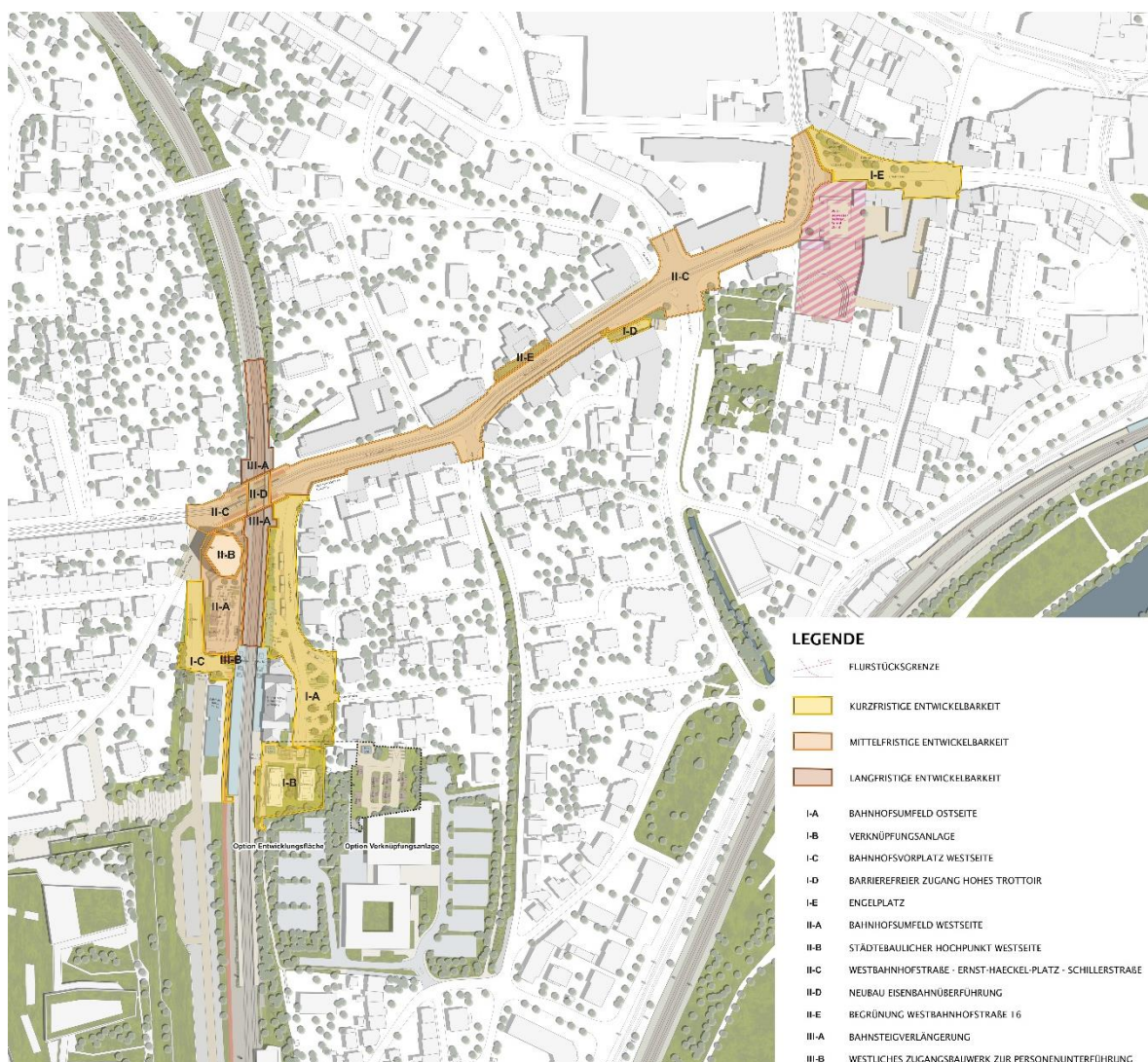


Abbildung 24 Stufen- und Maßnahmenplan



## 5.1. Stufe I - Kurzfristige Entwickelbarkeit

### 5.1.1. Maßnahme I-A Bahnhofsumfeld Ostseite

*Beschreibung der Maßnahmeninhalte (siehe Abbildung 25)*

- Gestaltung des Vorplatzes und des öffentlichen Raums als Begegnungszone mit niveaufreien Borden; einheitliche Verwendung des Materials und der Ausstattung für Oberflächen bzw. Stadtmobiliar sowie der Bepflanzungselemente
- Sammelschließanlage für ca. 200 Fahrradstellplätze nördlich des Zugangs zur Personenunterführung
- Verlagerung des rückseitigen Standortes der Paketstation zur neuen Sammelschließanlage
- 2-Taxi-Haltepositionen vor dem Zugang zur Personenunterführung
- Busverknüpfung mit 4 Haltepositionen (12m-Gefäßgrößen) und neuer Wendeanlage analog zur Gestaltung der Begegnungszone
- Geringfügige Anpassung bzw. Verschlinkung des Böschungsbereiches zugunsten des Gehwegs mit 4,00m breiten Buswartebereichen

*Eigentum*

- Flächen mehrheitlich in städtischer Hand; Teilflächen im Bereich der Böschung und der geplanten Sammelschließanlage im Eigentum der DB

*Anmerkung:*

Sofern vorläufig nur die Ostseite baulich umgesetzt werden kann, ist sicherzustellen, dass zumindest hier wenige Kiss+Ride-Stellplätze bzw. Kurzzeitparkplätze verfügbar sind. Dies gilt insbesondere für den Fall, sofern die gegenwärtig in privater Hand liegenden Flächen auf der Westseite nicht in städtisches Eigentum übertragen werden können (siehe Kapitel 5.2.1). Dementsprechend ist es denkbar, den Vorplatz südlich der Buswendeschleife in einer Zwischenstufe als Kiss+Ride-Standort zu nutzen.

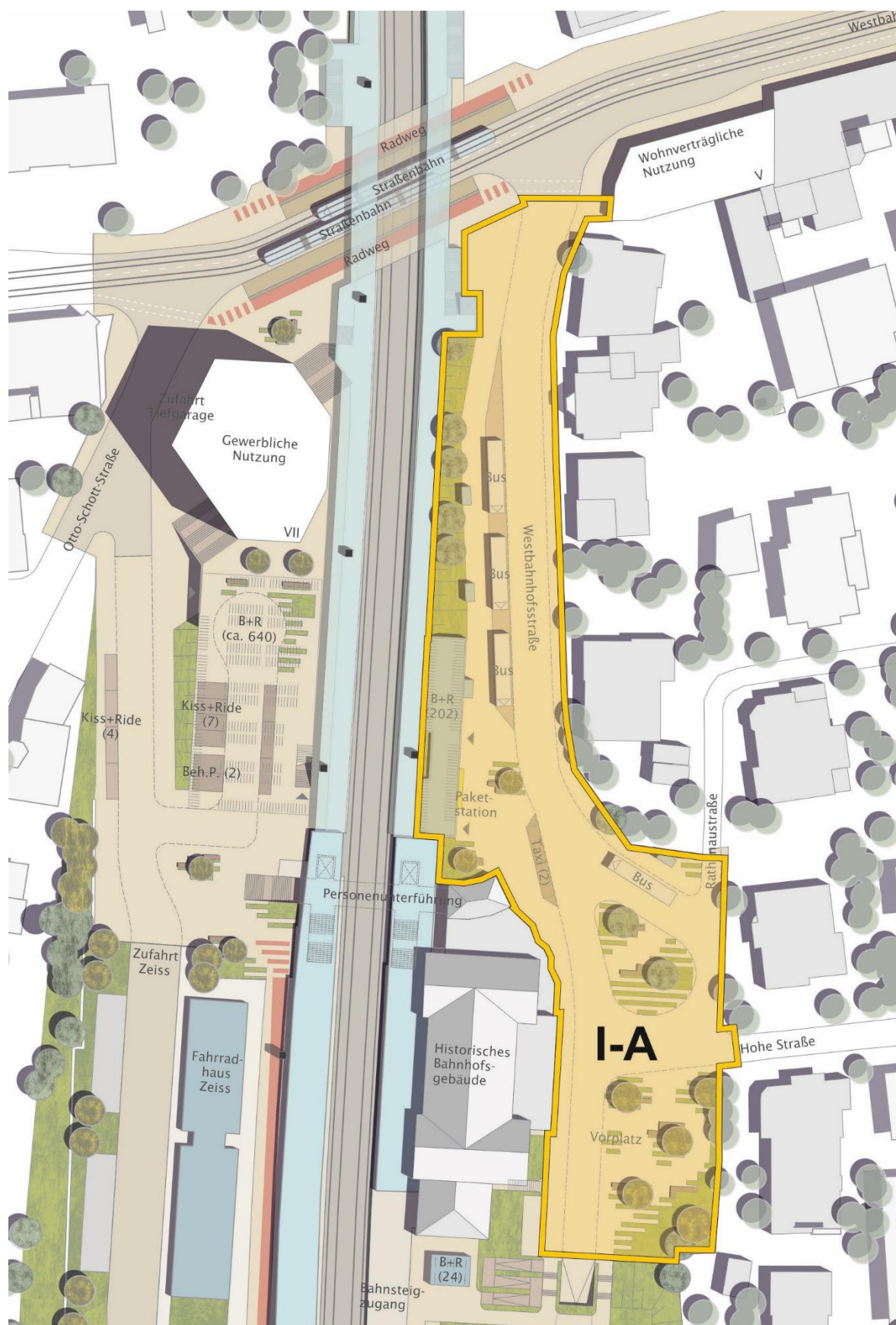


Abbildung 25 Maßnahme I-A - Bahnhofsumfeld Ostseite



### 5.1.3. Maßnahme I-C Bahnhofsvorplatz Westseite

#### *Beschreibung der Maßnahmeninhalte*

- Bestandsorientierter Anschluss an die Otto-Schott-Straße
- Gestaltung des Vorplatzes und des öffentlichen Raums als Begegnungszone mit niveaufreien Borden; einheitliche Verwendung des Materials und der Ausstattung für Oberflächen bzw. Stadtmobiliar sowie der Bepflanzungselemente analog zur Ostseite
- 4 Kiss+Ride-Stellplätze am westlichen Fahrbahnrand der Zufahrt
- Integration des Campus-Radwegs in den westlichen Vorplatz
- Zusätzliche Bahnsteigerschließung in Verlängerung der Freitreppe des ZEISS-Campus durch Treppeneinbau am bestehenden Bahnsteigkörper
- Rückbau der bestehenden Bike+Ride-Anlage sollte erst im Zusammenhang der Umsetzung von Maßnahme II-A (siehe Kapitel 5.2.1) durchgeführt werden; alternativ ist bis zu diesem Zeitpunkt die Errichtung temporärer B+R-Anlagen zu überprüfen

#### *Eigentum*

- Flächen mehrheitlich in städtischer Hand; Teilflächen im Bereich des geplanten Campus-Radwegs im Eigentum der DB

#### *Anmerkung:*

Gemäß Elektrifizierungspläne der Deutschen Bahn AG ist auf der Route des perspektivischen Campus-Radwegs ein Standort für einen Oberleitungsmast vorgesehen. Eine diesbezügliche Klärung wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erwartet.



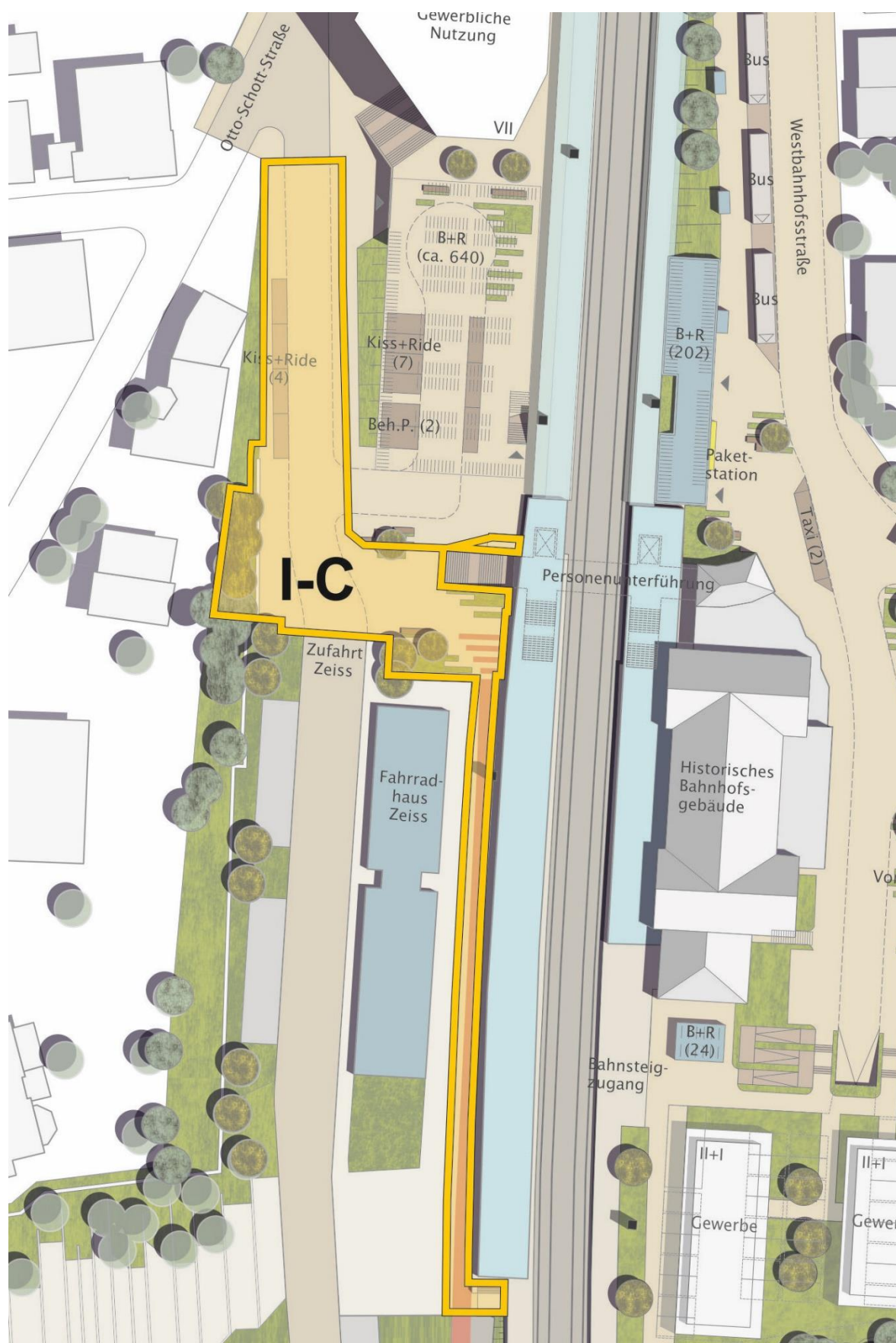


Abbildung 27 Maßnahme I-C - Bahnhofsvorplatz Westseite

#### 5.1.4. Maßnahme I-D Barrierefreier Zugang Hohes Trottoir

*Beschreibung der Maßnahmeninhalte (siehe Abbildung 28)*

- Barrierefreie Erschließung des Hohen Trottoirs und des Ärztehauses durch neues Rampenbauwerk am östlichen Ende des Hohen Trottoirs; dabei Anpassung und Verschlankung des bestehenden Treppenbauwerks
- Ersatz der weichenden Fahrradstellplätze durch 12 neue Fahrradbügel

*Eigentum*

- Flächen mehrheitlich in privater Hand; ggf. Flächenneuordnung bzw. -erwerb notwendig

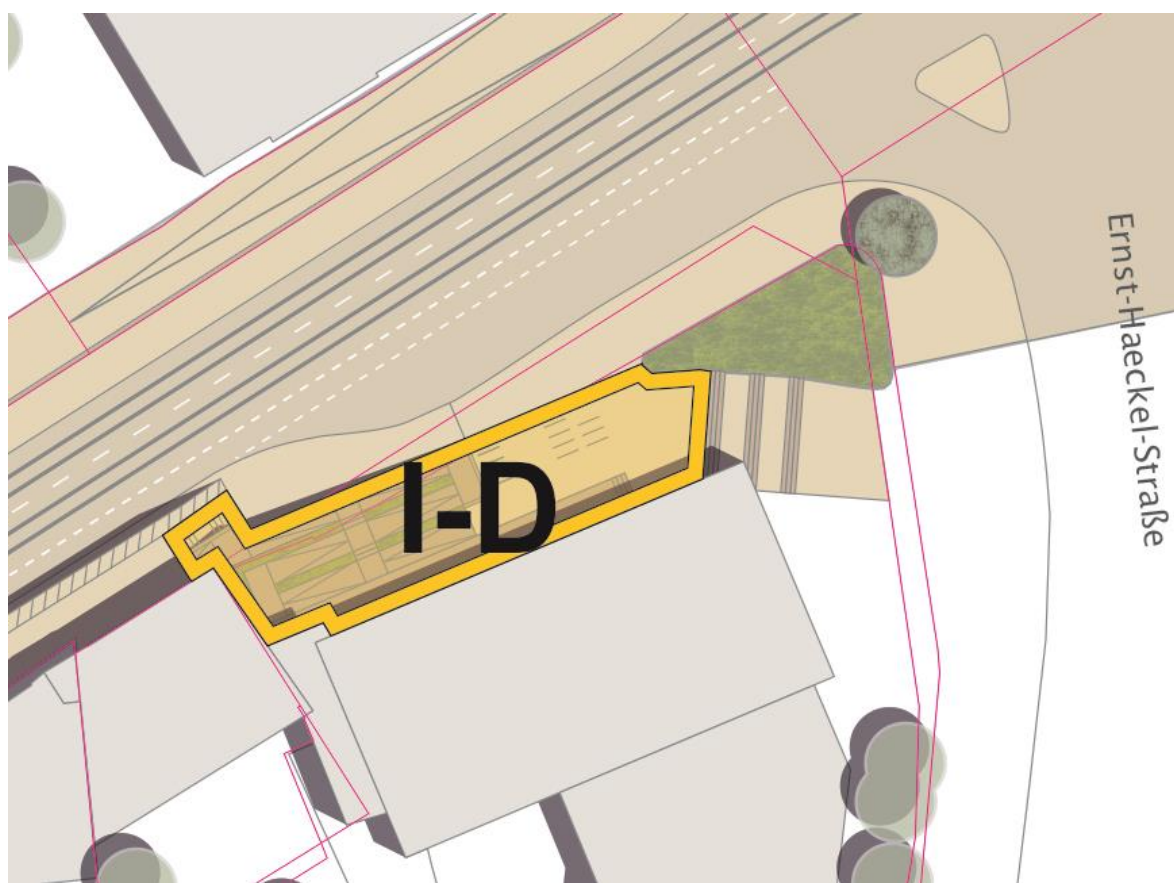


Abbildung 28 Maßnahme I-D - Barrierefreier Zugang Hohes Trottoir

### 5.1.5. Maßnahme I-E Engelplatz

*Beschreibung der Maßnahmeninhalte (siehe Abbildung 29)*

- Platzfläche, die über einen Grünstreifen mit den Aufenthaltsbereichen der Außengastronomie bzw. 28 Fahrradstellplätzen verbunden ist; Oberfläche bzw. Materialien der Platzfläche unterscheiden sich von den umliegenden Verkehrsflächen
- Ergänzung um drei raumgliedernde Stadtbäume
- Erneuerung des vorhandenen Brunnens bzw. Neubau eines Brunnens oder Wasserspiels am bestehenden Standort
- 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

*Eigentum*

- Flächen in städtischer Hand

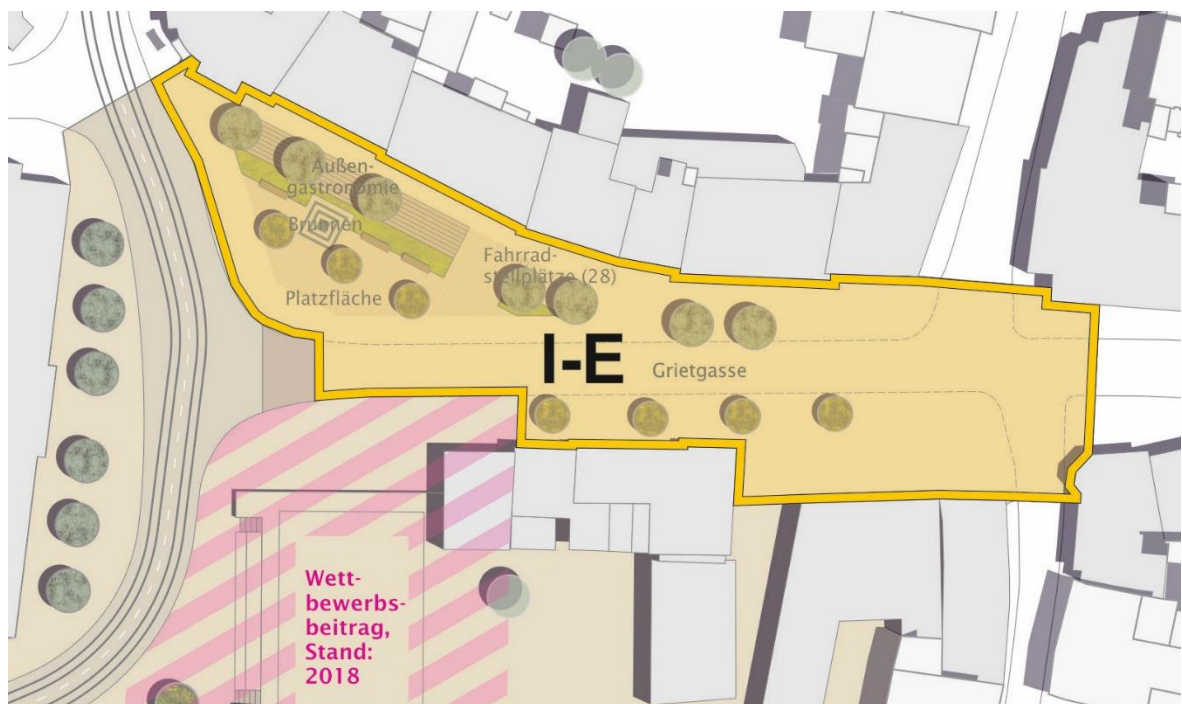


Abbildung 29 Maßnahme I-E - Engelplatz

## 5.2. Stufe II – Mittelfristige Entwickelbarkeit

### 5.2.1. Maßnahme II-A Bahnhofsumfeld Westseite

*Beschreibung der Maßnahmeninhalte (siehe Abbildung 30)*

- Fortführende Gestaltung des öffentlichen Raums als Begegnungszone mit niveaugleichen Borden; einheitliche Verwendung des Materials und der Ausstattung für Oberflächen bzw. Stadtmobiliar sowie der Bepflanzungselemente; dabei neue Treppenbauwerke nahe des Magdelstiegs
- Unterirdisch gelegenes Fahrradparkhaus mit ca. 640 Stellplätzen; ebenerdiger Zugang auf Höhe der abknickenden Zufahrt der Otto-Schott-Straße; weiterer Treppenzugang nahe des heutigen Bahnsteigzugangs
- Integration einer öffentlichen Verknüpfungsanlage für 7 Haltepositionen für Bringen & Holen und 2 Behindertenparkplätze

*Eigentum*

- Flächen in privater Hand; Flächenneuordnung und -erwerb notwendig



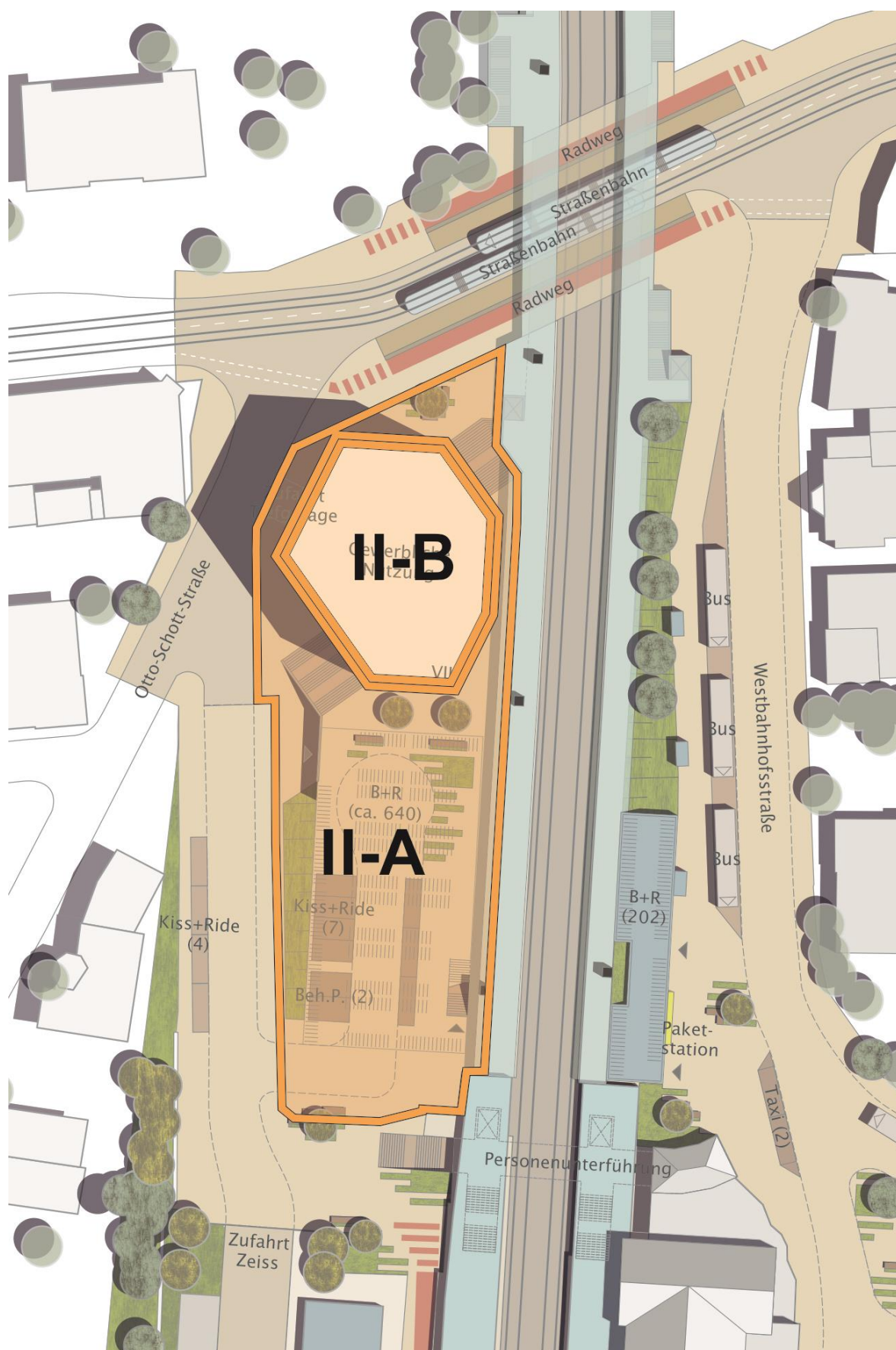


Abbildung 30 Maßnahme II-A+B - Bahnhofsumfeld Westseite + Städtebaulicher Hochpunkt

### 5.2.2. Maßnahme II-B Städtebaulicher Hochpunkt

*Beschreibung der Maßnahmeninhalte (siehe auch Abbildung 30)*

- Neubau eines 7-geschossigen Hochpunktes mit architektonischer Impulswirkung unweit des Knotenpunktes Magdelstieg/Otto-Schott-Straße
- Mögliche Nutzungen sind u. a. Gastronomie, Büro, Co-Working, Gewerbe, Einzelhandel, Handwerk, kleinteiliger 24h Lebensmittelhandel, Hotel bzw. gewerbliches Wohnen
- Integration einer Tiefgarage mit Zufahrt von der Otto-Schott-Straße

*Eigentum*

- Flächen in privater Hand; Realisierung erfolgt durch Dritte

### 5.2.3. Maßnahme II-C Westbahnhofstraße - Ernst-Haeckel-Platz – Schillerstraße

*Beschreibung der Maßnahmeninhalte (siehe Abbildung 31)*

- 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
- Geringfügige Anpassung des Anschlusspunktes Rathenaustraße
- Engstellen im Seitenraum (Mindestbreite = 2,50m) 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 Hohen Trottoirs in Richtung Stadtzentrum über einen Schutzstreifen
- Vertikale Begrünungsmaßnahmen am Hohen Trottoir
- Bestandsorientierter Umgang mit dem Ernst-Haeckel-Platz zugunsten der Leistungsfähigkeit des stark beanspruchten Knotenpunktes, das heißt kein Rückbau der Fahrbahnen und -spuren

*Eigentum*

- Flächen mehrheitlich in städtischer Hand; westlich + östlich (Universitätsfläche) der neuen Eisenbahnüberführung ist nördlich der Fahrbahn des Magdelstiegs der Erwerb einer privater Teilfläche notwendig

*Anmerkung:*

Um ein Entzerren der Verkehrsströme entlang der Westbahnhofstraße zu bewirken, sind über deren Umgestaltung hinaus flankierende Maßnahmen auf gesamtstädtischer bzw. stadtreionaler Ebene zu erarbeiten. Dies umfasst insbesondere die Überprüfung alternativer Radrouten im erweiterten Umfeld und andere verkehrslenkende Maßnahmen.





Abbildung 31 Maßnahme II-C - Westbahnhofstraße - Ernst-Haeckel-Platz - Schillerstraße



#### 5.2.4. Maßnahme II-D Neubau Eisenbahnüberführung

*Beschreibung der Maßnahmeninhalte (siehe Abbildung 32)*

- Neubau der Eisenbahnüberführung zugunsten der Verbreiterung des Straßenraumes bzw. zur Integration eines Straßenbahnhalts unter der Eisenbahntrasse (siehe Kapitel 4.1)
- Ggf. Fahrbahnabsenkung im Sinne der Einhaltung der Fahrdrachhöhe der Straßenbahn notwendig

*Eigentum*

- Fläche der Fahrbahn in städtischer Hand; ggf. Befahrbarkeit der privat angrenzenden Flächen während der Bauzeit notwendig

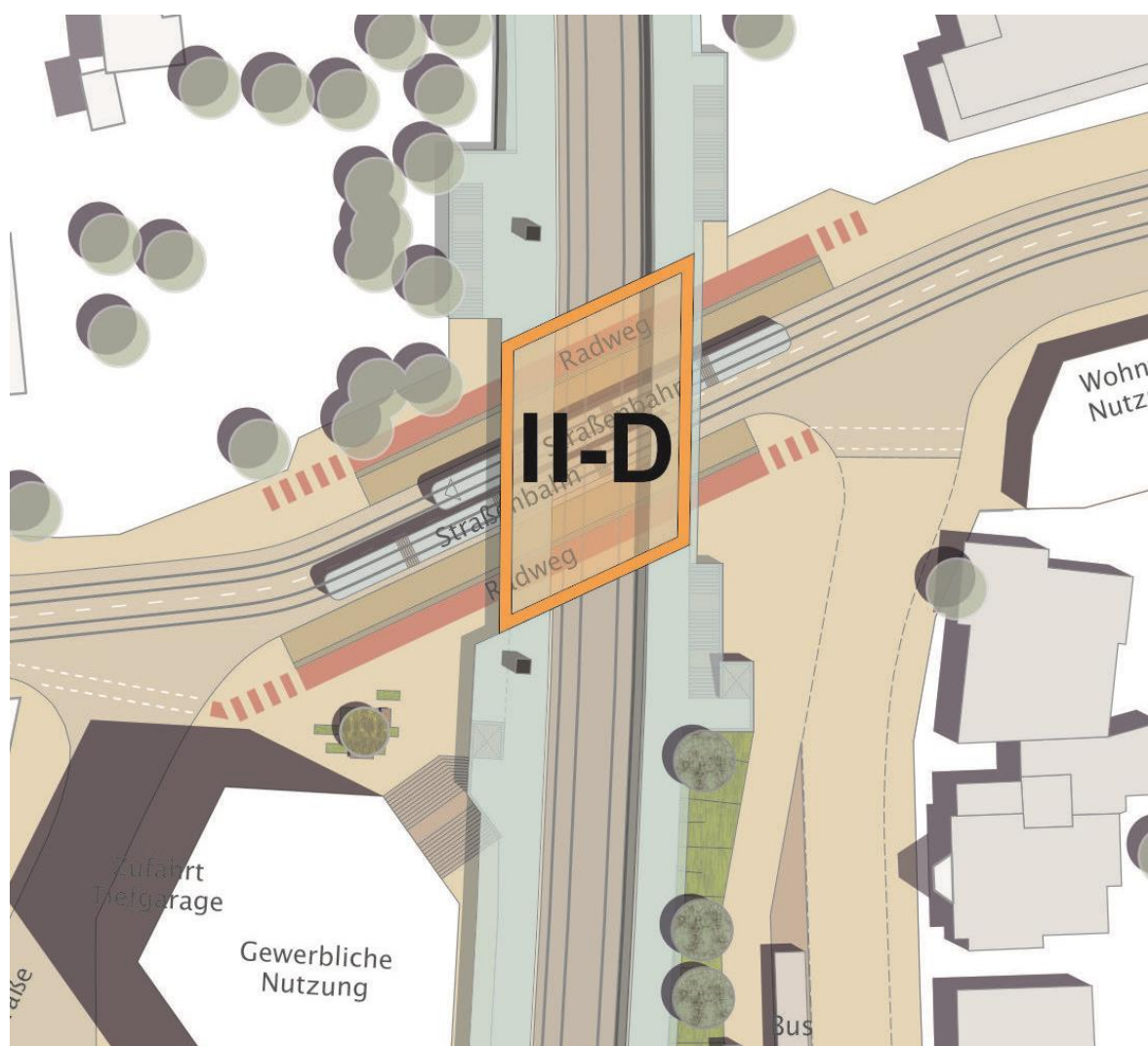


Abbildung 32 Maßnahme II-D - Neubau Eisenbahnüberführung

### 5.2.5. Maßnahme II-E Begrünung Westbahnhofstraße 16

*Beschreibung der Maßnahmeninhalte (siehe Abbildung 33)*

- Langfristiger Abbruch der eingeschossigen Gewerbebauten (Westbahnhofstraße 16) zugunsten einer Frei- bzw. Grünflächengestaltung; dabei Errichtung eines straßenseitigen Zugangs durch ein Treppenbauwerk
- Schwerpunktsetzung auf ökologische Funktion des Standortes zur Verbesserung des Mikroklimas; Fläche wird aufgrund des vorherrschenden Durchgangsverkehrs und der beengten Straßenraumbreite kein qualitativ wertvoller Aufenthaltsort sein und nicht zum Verweilen einladen

*Eigentum*

- Flächen in privater Hand; keine Neuordnung notwendig

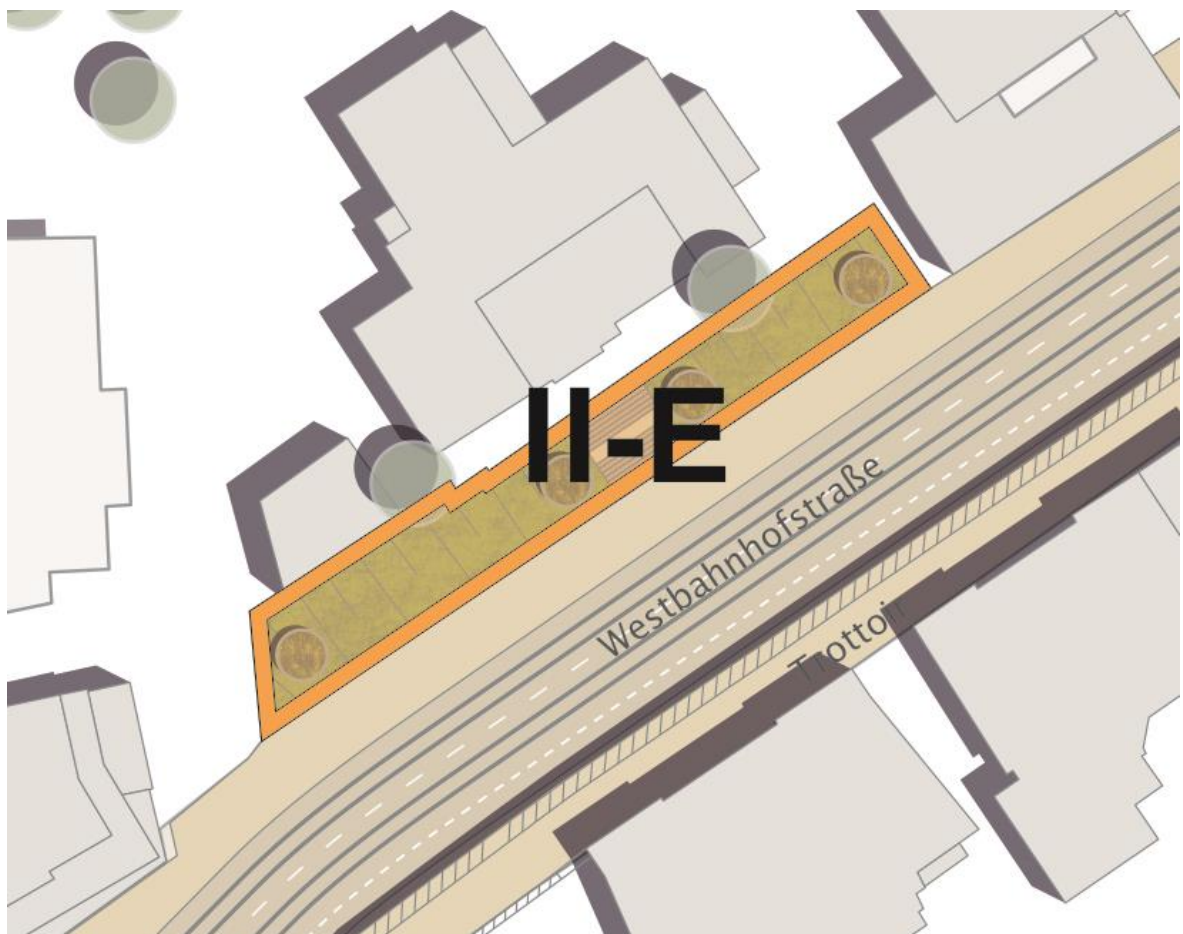


Abbildung 33 Maßnahme II-E - Begrünung Westbahnhofstraße 16

## 5.3. Stufe III – Perspektivische Entwickelbarkeit

### 5.3.1. Maßnahme III-A Bahnsteigverlängerung bzw. -verlagerung

*Beschreibung der Maßnahmeninhalte (siehe Abbildung 34)*

- Langfristiger Ausbau der Verkehrsstation durch Verlängerung bzw. Verlagerung der Bahnsteige nach Norden um ca. 200 Meter
- Langfristige Erschließung der Bahnsteige durch vier neue Zugangsbauwerke (Treppen und Aufzüge) im Bereich der Eisenbahnüberführung zugunsten des direkten Umstiegs in die Straßenbahn; dabei auch perspektivische Einbeziehung der Freianlagen des nordöstlich angrenzenden Campus der Sozialwissenschaften
- Ausstattung der neuen Bahnsteige mit Witterungsschutz

*Eigentum*

- Flächen im Eigentum der DB; ggf. Befahrbarkeit der privat angrenzenden Flächen während der Bauzeit notwendig
- Zugangsbauwerk nordwestlich der Eisenbahnüberführung bedingt die Flächeninanspruchnahme einer Teilfläche in privater Hand; ggf. zusätzliche Befahrbarkeit der privat angrenzenden Flächen während der Bauzeit notwendig

*Anmerkung:*

Aufgrund der Vielzahl an Unklarheiten (fehlende kapazitative Notwendigkeit für den Fernverkehr, Finanzierung, angrenzende Liegenschaften und Bahntechnik) können in Bezug auf die langfristige Perspektive dieser Maßnahme anstelle der verlängerten Bahnsteige auch temporäre Lösungen im Sinne direkter Wegeführungen zwischen Westbahnhofstraße und Verkehrsstation (heutiger Bahnsteigzugang) sinnvoll sein. Mögliche Wegeverbindungen sind idealerweise mit fortschreitendem Planungsstand zur Straßenbahnreaktivierung abzustimmen und zu erarbeiten.



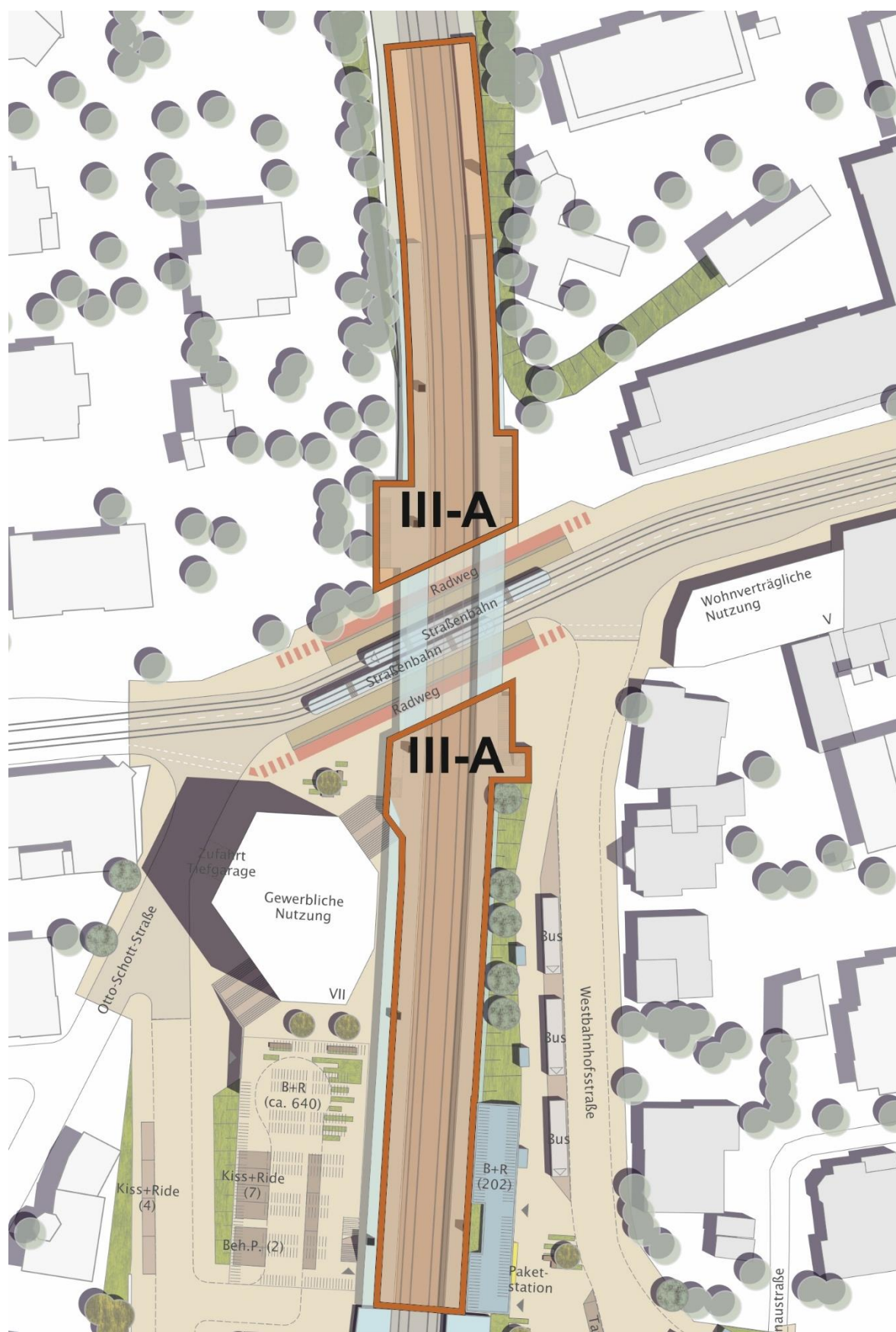


Abbildung 34 Maßnahme III-A - Bahnsteigverlängerung bzw. -verlagerung



### 5.3.2. Maßnahme III-B Westliches Zugangsbauwerk zur Personenunterführung

*Beschreibung der Maßnahmeninhalte (siehe Abbildung 35)*

- Öffnung und Verlängerung der bestehenden Personenunterführung nach Westen
- Erschließung durch neues Treppenbauwerk in Verlängerung der Personenunterführung, ggf. Ergänzung um ein architektonisch wertvoll gestaltetes Vordach als städtebauliche Geste für den westlichen Vorplatz

*Eigentum*

- Teilflächen sowohl im Eigentum der Stadt Jena als auch der DB

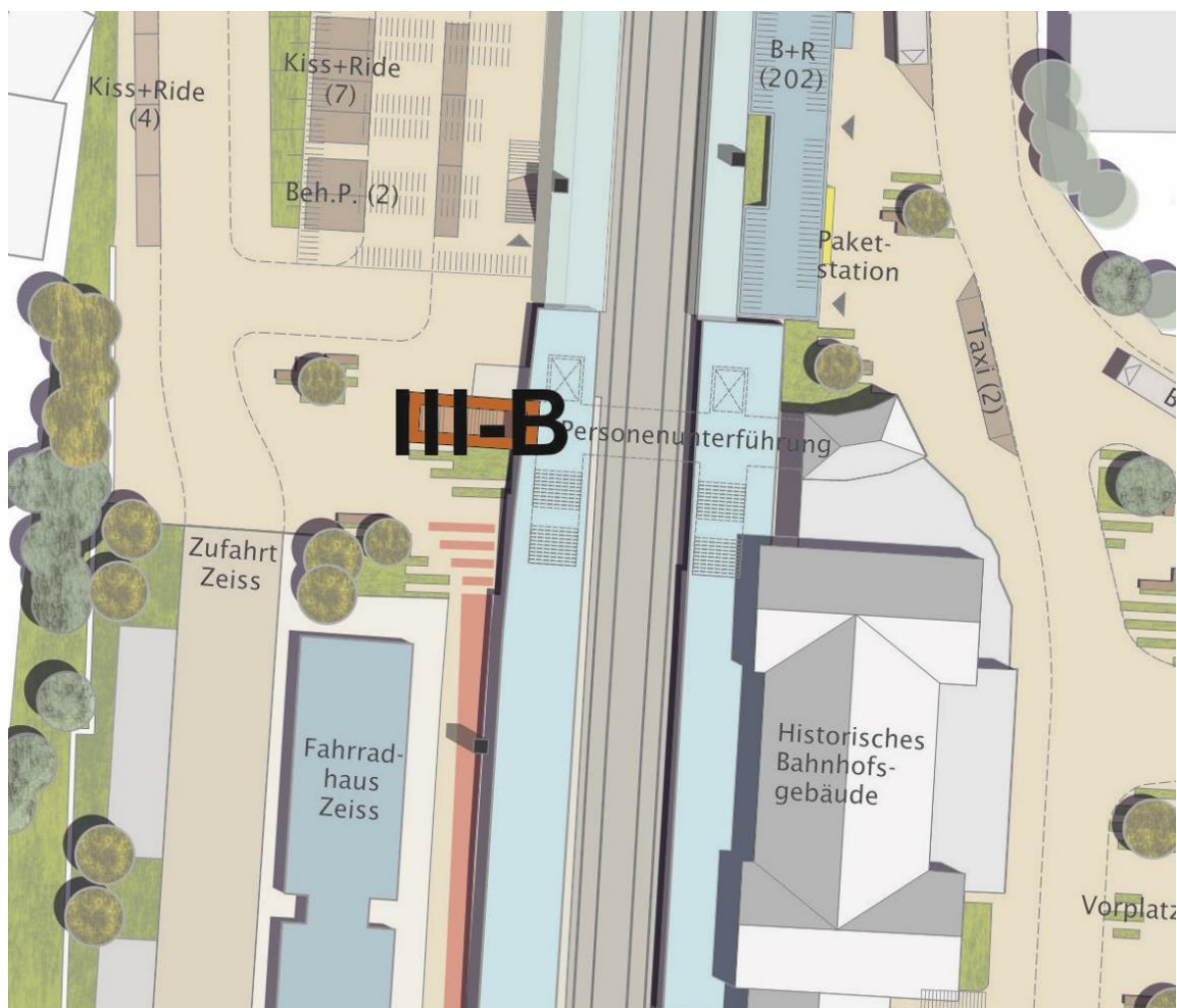


Abbildung 35 Maßnahme III-B – Westliches Zugangsbauwerk zur Personenunterführung

## 6. Finanzierung & Realisierung

### 6.1. Grobkostenschätzung

Die Darstellung der Grobkostenschätzung erfolgt für die Vorzugsvariante auf Ebene der im vorigen Kapitel festgelegten Maßnahmenbereiche (siehe Kapitel 5). Die Kostenangaben beinhalten Bau- und Planungskosten in brutto einschließlich Puffer für Unvorhergesehenes und Baustelleneinrichtungen (gerundet). Nicht berücksichtigt sind bei den Kosten hingegen ggf. notwendige Grunderwerbe durch die Stadt Jena, Hinweise auf eine mögliche Kampfmittelbeseitigung, Bodenkontamination und Kabelarbeiten einschließlich Erdbaumaßnahmen.

Die Umsetzung der Maßnahmen I-A Option „Entwicklungsfläche“ und II-B „Städtebaulicher Hochpunkt“ obliegt Dritten. Der Investitionsbedarf ist erst bei fortschreitender Planung im Kontext der tatsächlich beabsichtigten Kubatur, Geschossigkeit, Materialität, Nutzung und des Grundrisses einzuordnen.

Für die „Verbreiterung der Eisenbahnüberführung (II-D) bzw. „Verlängerung der Bahnsteige“ (III-A) kann keine seriöse Kostenschätzung abgegeben werden. Der Korridor für den geschätzten Investitionsbedarf zwischen etwa 30 und 50 Millionen Euro ist sehr breit gefasst. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt liegen noch viele Unklarheiten zum Baugrund, zur Entwässerungsfähigkeit, zur Statik, zur Signaltechnik, zur Gradienten der Bahn vor. Ggf. muss die Fahrbahn der Westbahnhofstraße aufgrund der Fahrdrahthöhe der Straßenbahn abgesenkt werden.

Eine konkrete, nicht gerundete Aufschlüsselung der einzelnen Kostenpositionen je Maßnahme ist im Berichtteil C: Kosten einsehbar. In diesem Kapitel werden die Gesamtkosten tabellarisch zusammengefasst (siehe Tabelle 4).

**Tabelle 4 Grobkostenschätzung (gerundet)**

Nr.	Titel	Bau- und Planungs- kosten brutto	Baukosten brutto
I-A	Bahnhofsumfeld Ostseite	2.750.000 €	2.230.000 €
I-B	Option: Verknüpfungsanlage	840.000 €	700.000 €
I-C	Bahnhofsvorplatz Westseite	530.000 €	450.000 €
I-D	Barrierefreier Zugang Hohes Trottoir	330.000 €	280.000 €
I-E	Engelplatz	880.000 €	740.000 €
II-A	Bahnhofsumfeld Westseite	8.790.000 €	7.390.000 €
II-C	Westbahnhofstraße – Ernst-Haeckel-Platz – Schil- lerstraße	2.840.000 €	2.390.000 €
II-E	Begrünung Westbahnhofstraße 16	210.000 €	180.000 €
III-B	Westliches Zugangsbauwerk zur Personenunter- führung	960.000 €	800.000 €
<b>Summe</b>		<b>18.150.000 €</b>	<b>15.260.000 €</b>

## 6.2. Mögliche Fördermaßnahmen

Um verbindliche Aussagen zu möglichen Förderungen treffen zu können, bedarf es weiterer planerischer Vertiefungen. Als zum gegenwärtigen Zeitpunkt gesichert angesehen werden können die folgenden Aussagen:

- Eine Förderung der verkehrlichen Maßnahmen durch das ÖPNV-Invest-Programm des Landes Thüringen mit der Förderbehörde Landesamt für Bauen und Verkehr (TLBV) ist für die verkehrlichen Maßnahmen zu erwarten. Es können Maßnahmen im Straßenbau, Fuß- und Radverkehr sowie im ÖPNV gefördert werden. Die Zuwendung wird im Rahmen der Projektförderung als Anteilfinanzierung in Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses in einer Höhe von bis zu 75% gewährt. Je nach Projektmaßnahme sind dabei Höchstgrenzen für die anrechenbaren Kosten zu beachten.
- Hinzukommen können bei der Umsetzung von Einzelmaßnahmen ggf. Mittel der Deutschen Bahn AG. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt prüft die DB die Anmeldung des Bahnhofs Jena-West für die Investitionskampagne Zukunftsbahnhöfe. Jena-West soll im Jahr 2029 erstmalig Zukunftsbahnhof werden. In diesem Zusammenhang wird zu prüfen sein, inwiefern die bereits bekannten Absichten zur Gestaltung der Personenunterführung, zur Verbesserung Radabstellanlagen sowie zur energetischen Ertüchtigung des Bahnhofsgebäudes mit den Inhalten der zugrundeliegenden Rahmenplanung verzahnt werden können.

Neue oder erneut aufgelegte Programme zur Förderung nachhaltiger Mobilität und des Fahrradverkehrs wie beispielsweise die Programme „Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen“, „Klimaschutz durch Radverkehr“ oder die Förderung von Umsteigeanlagen und Haltestelleneinrichtungen können weitere Finanzierungsquellen darstellen. In Bezug auf den öffentlichen Raum ist auch der Einsatz von Mitteln der klassischen Städtebauförderung, sofern die hierfür nötigen Rahmenbedingungen gegeben sind bzw. geschaffen werden, denkbar.



## 7. Beteiligung

Der Erarbeitung der Rahmenplanung liegt ein umfangreiches Beteiligungsverfahren zugrunde. Dieses Kapitel fasst die Beteiligung Dritter und der Öffentlichkeit zusammen.

### 7.1. Beteiligung Dritter

Die Projektkommunikation umfasste frühzeitige Abstimmungsprozesse mit verschiedenen Beteiligten, die direkt oder indirekt von der Rahmenplanung betroffen sind. Dazu zählte zunächst die Carl Zeiss AG, die durch den Neubau ihrer Hauptniederlassung in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Jena West Einfluss auf die Bahnhofswestseite haben wird. Um einerseits die Möglichkeiten einer besseren fußläufigen Anbindung des Campus an den Westbahnhof und andererseits ggf. Flächenverfügbarkeiten für die Stadt Jena zu erörtern, fanden am 17.05.2023 und am 17.10.2023 Abstimmungstermine statt.

Die Deutsche Bahn AG ist als Flächeneigentümerin wesentlicher Areale des Bahnhofes Jena West in besonderer Weise von der Rahmenplanung betroffen. Die Verwaltungsspitze der Stadt Jena, der Konzernbevollmächtigte für Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen der Deutschen Bahn AG einschließlich der Projektbeteiligten von DB InfraGO (Bahnhofsmanagement) und DB Immobilien trafen sich sowohl am 24.08.2023 als auch am 11.03.2024, um zum einen das Vorhaben Rahmenplanung sowie den aktuellen Projektstand vorzustellen und zum anderen die bahntechnischen Rahmenbedingungen zum Ausbau des Bahnhofes Jena West zu klären.

Außerdem fanden einzelne Termine zwischen der Stadtverwaltung Jena und Gewerbetreibenden im Bearbeitungsraum statt, bei denen die zukünftigen Absichten und die grundsätzliche Bereitschaft für eine mögliche städtebauliche Neuordnung in Erfahrung gebracht wurden. Die hier gewonnenen Erkenntnisse sind in Wesentlichem in die Variantenerarbeitung eingeflossen.

## 7.2. Online-Beteiligung

Die Stadtverwaltung Jena hat im Februar 2024 einen zweistufigen Beteiligungsprozess für die interessierte Öffentlichkeit initiiert. Den Auftakt der Öffentlichkeitsbeteiligung markierte ein Aufruf zur aktiven Mitwirkung der Bürger auf der stadteigenen Website [mitmachen.jena.de](https://mitmachen.jena.de). Hierdurch wurde nicht nur Stadtbürgern, sondern auch Pendlern die Möglichkeit gegeben, an der Entwicklung des Westbahnhofs und dessen Umfeld teilzuhaben. Das Webportal diente dem Einholen des öffentlichen Meinungsbildes zu den herausgearbeiteten Varianten für die entsprechenden Betrachtungsräume via Kommentarfunktion. Insgesamt wurden 184 Hinweise gesammelt, dabei konkret:

- 108 Hinweise zum näheren Bahnhofsumfeld,
- 50 Hinweise zur Westbahnhofstraße und
- 26 Hinweise zum Engelplatz.

Innerhalb von zwei Wochen, nachdem das Projekt „Rahmenplanung Westbahnhof“ online geschaltet wurde, zählte das Portal ca. 5.200 Aufrufe und mehr als 100 Neuregistrierungen.

Außerdem hat die Stadtverwaltung Jena zum Abschluss der Rahmenplanung der Stadtgesellschaft die Möglichkeit gegeben, auf [mitmachen.jena.de](https://mitmachen.jena.de), die Endergebnisse einzusehen und zu kommentieren. Dies ist im Zeitraum vom 04.11. bis 17.11.2024 erfolgt. Insgesamt sind 167 Kommentare eingegangen. Die projektbezogene Website zum Rahmenplan wurden 2.541-mal aufgerufen, der Erläuterungstext des Rahmenplans wurde 94-mal heruntergeladen.

Die inhaltlichen Ergebnisse der Online-Beteiligung und der Präsenzveranstaltung (Planungswerkstatt) sind weitestgehend im Einklang und werden im Folgekapitel zusammengefasst. Während die Hinweise der frühzeitigen Online-Beteiligung und der Planungswerkstatt bei der Erarbeitung des Rahmenplans mitbetrachtet worden sind, sollen die Anmerkungen der 2. digitalen Beteiligungsschleife nach der Abschlusspräsentation, welche am 04.11.2024 stattgefunden hat, bei der Umsetzung der Maßnahmen durch vertiefende (Fach-)Planungen Berücksichtigung finden.

### 7.3. Planungswerkstatt

Die Planungswerkstatt fand als Präsenztermin im Historischen Rathaus am 21. Februar 2024 in Jena statt. Es waren ca. 50 Besucher anwesend. Die Bestandsaufnahme und die daraus entwickelten Varianten wurden vorgestellt und nach dem Welt-Café-Prinzip mit Möglichkeit zum Wechsel der Arbeitstische „Näheres Bahnhofsumfeld“ und „Westbahnhofstraße + Engelplatz“ diskutiert. Es wurden Vorschläge, Ideen, Anmerkungen und Wünsche (siehe Abbildung 36) vermerkt:



Abbildung 36 Arbeitstisch „Näheres Bahnhofsumfeld“ am 21.02.2024

#### *Planungsraum Bahnhofsumfeld (Arbeitstisch 1)*

- Tendenz zu Szenario 2 (mit Bahnsteigverlängerung) bzw. Szenario 3, da Erhalt der Empfangsgebäudefunktion mehrheitlich begrüßt wird
- Allgemein sehr positive Resonanz in Bezug auf die Bahnsteigverlängerung; Formulierung eines hohen architektonischen Anspruchs an eine Überdachung der verlängerten Bahnsteige, ggf. Einbeziehung der Flächen zum Campus der Sozialwissenschaften

- Umstieg zum Busverkehr auch unter die Eisenbahnbrücke bzw. Anregung zu Busausstieg direkt vor dem Bahnhofsgebäude
- Verlängerung der Personenunterführung nach Westen, ggf. nur für Radverkehr; auch zweite südlichere Lage(n) für eine Unterführung
- Wunsch nach barrierefreier Zuwegung zum Klub „Kassablanca“ südlich vom Hausbahnsteig
- Bedenken der Tiefgaragenzufahrt zulasten der Aufenthaltsqualität am Stadtplatz (Szenario 3)
- Beidseitiges Kontingent von je 2 Behinderten-Stellplätzen

#### *Planungsraum Westbahnhofstraße (Arbeitstisch 2)*

- Problematik der fehlenden baulich getrennten Radwege (stattdessen „Radfahrer frei“); insbesondere am Ernst-Haeckel-Platz
- Differente Aussagen zu der Notwendigkeit einer Straßenbahn; Seilbahn unter anderem als Alternativvorschlag;
- Bauliche Anpassungen am Hohen Trottoir (Aushöhlen des Untergeschosses) bzw. Radweg auf „Stelzen“ zur Verbreiterung des Straßenraums
- Begrünungsmaßnahmen im mittleren Abschnitt des Hohen Trottoirs mit Fokus auf ökologischen Nutzen, statt auf mehr Aufenthaltsqualität
- Tendenz zu „grünen“ Aufwertungsmaßnahmen im Bestand (Sanierung der Gewerbebauten, vertikale Begrünung am Hohen Trottoir) erkennbar
- Problematik der Führung des Radwegs hinter der Haltestelle unter der Eisenbahnüberführung

#### *Planungsraum Engelplatz (auch Arbeitstisch 2)*

- Mehrheitliche 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 verkehrsberuhigter Räume; stattdessen Vorrang für den Umweltverbund und/oder Fahrradstraße oder getrennter Radweg
- Anregungen zur zusammenhängenden Betrachtung von Engel- und Theatervorplatz



## 8. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Luftbild mit Geltungsbereich des Rahmenplans (Stadt Jena: 2022) .....	8
Abbildung 2 Analyse Bebauungsstruktur .....	10
Abbildung 3 Analyse Bauliche Nutzung .....	11
Abbildung 4 Analyse Eigentum .....	13
Abbildung 5 Analyse ÖPNV .....	16
Abbildung 6 Analyse Individualverkehr .....	17
Abbildung 7 Analyse Verknüpfungsanlagen .....	19
Abbildung 8 Ausschnitt Vorentwurf FNP Jena (Stadt Jena: 2022) .....	22
Abbildung 9 Neubautrasse Straßenbahn (Stadt Jena: 2020) .....	26
Abbildung 10 Ausschnitt Lageplan Freianlagen „Neue Carl-Zeiss-Promenade“ (ZEISS AG: 2022) .....	27
Abbildung 11 Ausschnitt Wettbewerb Neubau Bibliothek (Stock Landschaftsarchitekten: 2018) .....	28
Abbildung 12 Mögliche Verkehrsführungen unter der Eisenbahnüberführung; stadteinwärts .....	37
Abbildung 13 Lageplan Verkehrstrennung unter EÜ ohne Bahnsteigverlängerung .....	39
Abbildung 14 Lageplan Verkehrstrennung unter EÜ mit Bahnsteigverlängerung .....	39
Abbildung 15 Städtebaulich-verkehrliche Entwurf Szenario 1 Näheres Bahnhofsumfeld .....	41
Abbildung 16 Städtebaulich-verkehrlicher Entwurf Szenario 2 Näheres Bahnhofsumfeld .....	43
Abbildung 17 Städtebaulich-verkehrlicher Entwurf Szenario 3 Näheres Bahnhofsumfeld .....	45
Abbildung 18 Städtebaulich-verkehrlicher Entwurf Westbahnhofstraße .....	47
Abbildung 19 Städtebaulich-verkehrlicher Entwurf Engelplatz Variante 1 .....	49
Abbildung 20 Städtebaulich-verkehrlicher Entwurf Engelplatz Variante 2 .....	50
Abbildung 21 Ausschnitt der weiterentwickelten Vorzugsvariante 2a: Näheres Bahnhofsumfeld .....	54
Abbildung 22 Ausschnitt der weiterentwickelten Vorzugsvariante 2a: Zugang Hohes Trottoir .....	55
Abbildung 23 Ausschnitt der weiterentwickelten Vorzugsvariante 2a: Engelplatz .....	55
Abbildung 24 Stufen- und Maßnahmenplan .....	56
Abbildung 25 Maßnahme I-A - Bahnhofsumfeld Ostseite .....	58
Abbildung 26 Maßnahme I-B - Verknüpfungsanlage .....	59
Abbildung 27 Maßnahme I-C - Bahnhofsvorplatz Westseite .....	61
Abbildung 28 Maßnahme I-D - Barrierefreier Zugang Hohes Trottoir .....	62
Abbildung 29 Maßnahme I-E - Engelplatz .....	63
Abbildung 30 Maßnahme II-A+B - Bahnhofsumfeld Westseite + Städtebaulicher Hochpunkt .....	65
Abbildung 31 Maßnahme II-C - Westbahnhofstraße - Ernst-Haeckel-Platz - Schillerstraße .....	68
Abbildung 32 Maßnahme II-D - Neubau Eisenbahnüberführung .....	69
Abbildung 33 Maßnahme II-E - Begrünung Westbahnhofstraße 16 .....	70
Abbildung 34 Maßnahme III-A - Bahnsteigverlängerung bzw. -verlagerung .....	72
Abbildung 35 Maßnahme III-B - Westliches Zugangsbauwerk zur Personenunterführung .....	73
Abbildung 36 Arbeitstisch „Näheres Bahnhofsumfeld“ am 21.02.2024 .....	79

**9. Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1 Stärken, Schwächen, Potenziale, Risiken im Handlungsfeld Städtebau ..... 29

Tabelle 2 Stärken, Schwächen, Potenziale, Risiken im Handlungsfeld Verkehr..... 30

Tabelle 3 Rahmenbedingungen auf Grundlage der Szenarien für das nähere Bahnhofsumfeld..... 35

Tabelle 4 Grobkostenschätzung ..... 75