

Stadt Jena Fachdienst Verkehr			
FDL ✓	Nr.	AE	
	332	z. Erl.	
T1	03. April 2019		b.R.
T2	WV	Termin	z.K.
Büro			Kopie

Matthias Gather | Augustinerstr. 34 | 99084 Erfurt
 Stadtverwaltung Jena
 Dezernat Stadtentwicklung und Umwelt
 Herrn Michael Margull
 Am Anger 15
 07743 Jena

3. April 2019

Variantenbetrachtung zum IC-Knoten Jena: Schlussbericht

Sehr geehrter Herr Margull,

wie vereinbart erhalten Sie anbei den Schlussbericht „Variantenuntersuchung eines IC-Knotens Ostthüringen in Jena“ zu Ihrer Verwendung. Die digitale Fassung habe ich Ihnen bereits am 29.3.2019 per e-mail zukommen lassen.

Sollte ich von Ihnen bis zum 17.4.2019 nichts Gegenteiliges vernehmen, gehe ich davon aus, dass der Bericht so angenommen wurde.

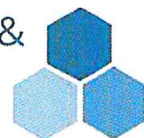
Vielen Dank und mit freundlichen Grüßen

„Variantenuntersuchung eines IC-Knotens Ostthüringen in Jena“

Auftraggeber: Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL)
Stadtverwaltung Jena

Auftragnehmer: Prof. Dr. Matthias Gather
Verkehrspolitik & Raumplanung
Augustinerstr. 34
99084 Erfurt
www.vur-erfurt.de

Datum: 29. März 2019



Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung.....	4
2	Methodisches Vorgehen.....	5
3	Analyse- und Bewertungsergebnisse.....	8
4	SWOT-Analyse für einen möglichen Hauptbahnhof in Jena-Burgau.....	11
5	Zusammenfassung und Fazit.....	14
6	Quellen.....	16
7	Anhang (Einzelbewertung der Bahnstandsstandorte).....	17

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Methodisches Vorgehen und Arbeitsschritte.....	5
Abbildung 2:	Ziele und Indikatoren der Bahnhofsbewertung.....	6
Abbildung 3:	Zusammenfassende Ergebnisse der Bahnhofsbewertung.....	8
Abbildung 4:	Erreichbarkeit der Bahnhöfe im Fuß- und Radverkehr.....	10
Abbildung 5:	SWOT-Analyse eines neuen Hauptbahnhofes in Jena-Burgau.....	11
Abbildung 6:	Bewertung des Bahnhofes Jena West.....	18
Abbildung 7:	Bewertung des Bahnhofes Jena-Paradies.....	19
Abbildung 8:	Bewertung des Bahnhofes Jena-Göschwitz.....	20
Abbildung 9:	Bewertung eines neuen Hauptbahnhofes in Jena-Burgau.....	21

Abkürzungsverzeichnis

BAB	Bundesautobahn
FNP	Flächennutzungsplan
ISEK	Integrierten Stadtentwicklungskonzept
K&R	Kiss & Ride, d.h. Möglichkeiten zum kurzfristigen Absetzen oder Abholen von Dritten mit dem eigenen Fahrzeug
NVS	Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen
P&R	Park & Ride, d.h. abstellen des eigenen Fahrzeugs am Bahnhof
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr

1 Aufgabenstellung

Mit der Fertigstellung des VDE 8 ist eine neue schnelle Bahnverbindung von München über Erfurt nach Berlin geschaffen worden, allerdings wurde damit auch die bestehende ICE-Verbindung von München nach Berlin über Jena eingestellt. Im Zuge des Deutschland-Taktes sowie des Netzkonzeptes 2030 der DB AG ist allerdings vorgesehen, künftig zwei IC-Linien über Jena zu führen und somit die Stadt Jena wieder systematisch an das Fernverkehrsnetz anzubinden.

Jena wird somit künftig zu einem Knoten zwei sich kreuzender IC-Linien. Der Freistaat Thüringen sowie die Stadt Jena haben sich zum Ziel gesetzt diesen neuen künftigen IC-Knoten sowohl für die Erreichbarkeit Ostthüringens als auch für die Stadtentwicklung in Jena optimal zu nutzen. Dabei ist erneut die Diskussion aufgekommen, ob ein neuer Hauptbahnhof in Jena-Burgau hierfür eine sinnvolle Option darstellt. Vor diesem Hintergrund haben der Freistaat Thüringen sowie die Stadt Jena Herrn Prof. Dr. Matthias Gather, Verkehrspolitik & Raumplanung, beauftragt in einer Expertise die Vor- und Nachteile eines neuen Hauptbahnhofes in Jena-Burgau aufzuzeigen und der derzeitigen Bahnhofssituation in Jena gegenüberzustellen.

Die vorliegende Expertise beruht dabei auf zwei Prämissen:

1. Die beiden vorgesehenen IC-Linien werden auch künftig sowohl an einem Innenstadt-Bahnhof (Jena West oder Jena-Paradies) sowie an einem Knoten-Bahnhof (Jena-Göschwitz bzw. neuer Hauptbahnhof in Jena-Burgau) halten.
2. Der neue Hauptbahnhof in Jena-Burgau wird ein zusätzlicher Bahnhof sein; kein anderer Bahnhof in Jena soll dafür aufgegeben werden.

2 Methodisches Vorgehen

Die vorliegende Expertise basiert auf den sechs in Abbildung 1 dargestellten Arbeitsschritten.

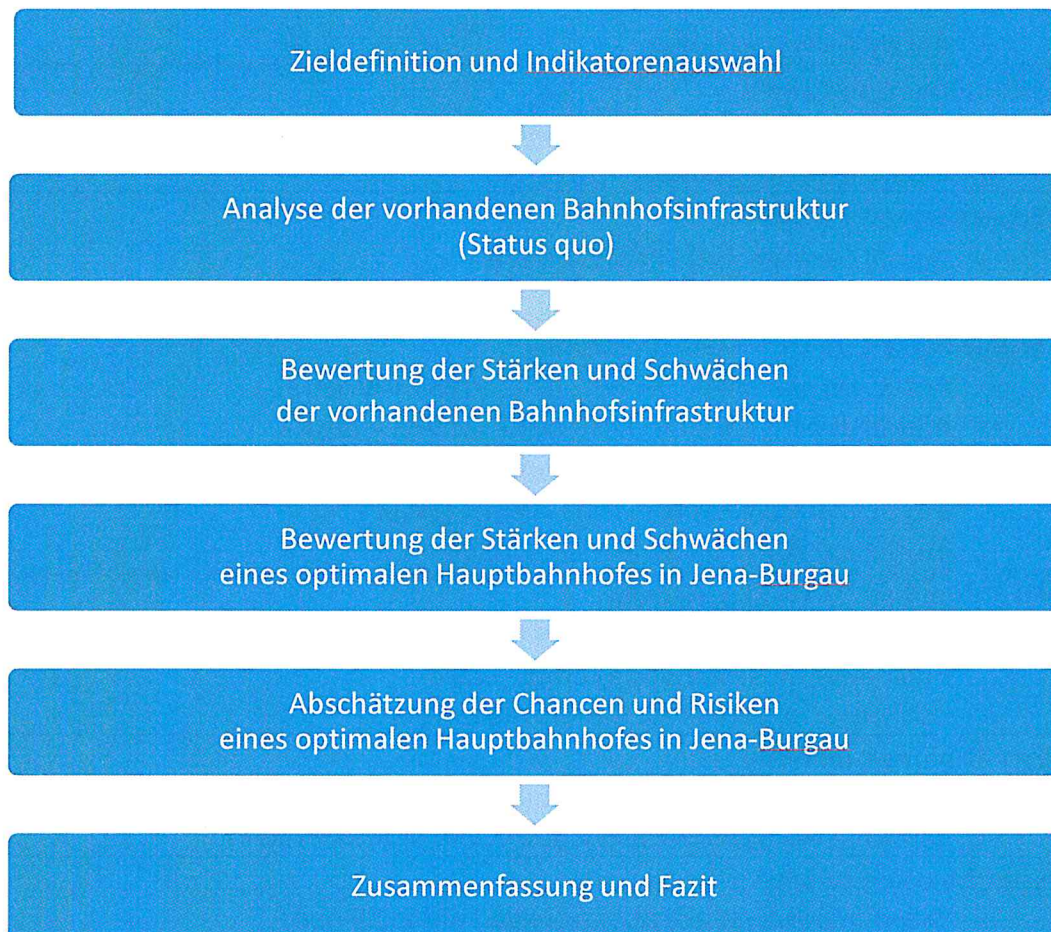


Abbildung 1: Methodisches Vorgehen und Arbeitsschritte

In einem ersten Arbeitsschritt wurden zunächst gemeinsam mit den Auftraggebern sowie unter Berücksichtigung der Diskussionen in den entsprechenden Begleitkreisen die Zielkriterien für einen optimalen IC-Knoten in Jena definiert (Abbildung 2). Der optimale Bahnhof bzw. die optimale Bahnhoftskonfiguration soll demnach eine intermodale Verknüpfung zu allen relevanten lokalen und regionalen Verkehrsträgern sicherstellen, sich zugleich aber auch als „Tor zur Region“ in die Ziele der Stadtentwicklung Jenas eingliedern und bestmögliche Potenziale für die Stadtentwicklung liefern.

<ul style="list-style-type: none"> ● Umsteigemöglichkeiten IC-Knoten <ul style="list-style-type: none"> ○ Fußläufige Entfernung ○ Bahnsteiggleicher Umstieg ○ Anzahl Bahnsteigkanten
<ul style="list-style-type: none"> ● Verknüpfung mit SPNV <ul style="list-style-type: none"> ○ Anzahl der regelmäßigen SPNV-Linien ○ Anzahl Bahnsteigkanten
<ul style="list-style-type: none"> ● Erreichbarkeit im SPNV <ul style="list-style-type: none"> ○ Anzahl der täglichen SPNV-Zughalte ○ Tägliche Ein- und Aussteiger
<ul style="list-style-type: none"> ● Erreichbarkeit im ÖPNV (Stadtverkehr) <ul style="list-style-type: none"> ○ Anzahl regelmäßiger ÖPNV-Linien (StraBa + Bus) ○ Anzahl der stündlichen ÖPNV-Halte (StraBa + Bus)
<ul style="list-style-type: none"> ● Erreichbarkeit im ÖPNV (Regionalverkehr) <ul style="list-style-type: none"> ○ Anzahl der regelmäßigen Regionalbus-Linien ○ Anzahl der täglichen Regionalbus-Halte
<ul style="list-style-type: none"> ● Erreichbarkeit im Fernbusverkehr <ul style="list-style-type: none"> ○ Fahrzeit zur nächsten BAB-Anschlussstelle ○ Anbindung an bestehende Fernbuslinien ○ Flächenverfügbarkeit für Fernbushaltestelle
<ul style="list-style-type: none"> ● Erreichbarkeit im nMIV <ul style="list-style-type: none"> ○ Einwohnererreichbarkeit in 500/1.000 m (Fußverkehr) ○ Einwohnererreichbarkeit in 2.500/5.000 m (Radverkehr)
<ul style="list-style-type: none"> ● Erreichbarkeit im MIV <ul style="list-style-type: none"> ○ Einwohnererreichbarkeit Straßenverkehr in 15 min ○ Flächenverfügbarkeit / P&R ○ Flächenverfügbarkeit / K&R
<ul style="list-style-type: none"> ● Modernitätsgrad / Empfangsfunktion <ul style="list-style-type: none"> ○ Bahnanlagen (Gleise, Bahnsteige, Barrierefreiheit) ○ Empfangsgebäude (Zustand und Eindruck) ○ Serviceeinrichtungen ○ Bahnhofsumfeld
<ul style="list-style-type: none"> ● Stadtentwicklung <ul style="list-style-type: none"> ○ Lage zum Siedlungskern ○ Lage zu vorgesehenen Entwicklungskernen ○ Flächenverfügbarkeit / Auszug Flächennutzungsplan (FNP) ○ Vorgesehene Einzelhandelsentwicklung am Standort ○ Revitalisierungspotential im Umfeld

Abbildung 2: Ziele (●) und Indikatoren (○) der Bahnhofsbewertung

Auf der Grundlage der indikatorenbasierten Zielbereiche erfolgte anschließend eine Analyse der vorhandenen Bahninfrastruktur in Jena. Hier wurde ausschließlich der Status quo beurteilt, mögliche Optimierungspotenziale der vorhandenen Bahnhöfe spielen keine Rolle.

Aufbauend auf der Analyse der vorhandenen Infrastruktur wurden danach für jeden einzelnen der betrachteten Bahnhöfe in Jena (Jena West, Jena-Paradies, Jena-Göschwitz) die Stärken und Schwächen aufgezeichnet, um abschließend in einem Gesamtbild für die derzeitige Situation der Bahnstruktur in Jena zusammenfassend bewertet zu werden.

Der Bewertung der Stärken und Schwächen der vorhandenen Bahninfrastruktur wurden anschließend die Stärken und Schwächen eines optimalen Hauptbahnhofes in Jena-Burgau gegenübergestellt. Grundlage für diesen Bewertungsschritt ist ein optimaler Hauptbahnhof in Jena-Burgau, der alle verkehrlichen Anforderungen hinsichtlich der Verknüpfung der beiden IC-Linien sowie zwischen den IC-Verkehren und dem regionalen SPNV erfüllt. Die technische und betriebliche Machbarkeit wurde damit als gegeben gesetzt, eine Kostenbetrachtung fand nicht statt.

Abschließend erfolgte eine Abschätzung der Chancen und Risiken eines optimalen Hauptbahnhofes in Jena. Hier wird zum einen aufgezeigt, welche Chancen ein solcher Hauptbahnhof für die Erreichbarkeit in Stadt und Region sowie für die Stadtentwicklung in Jena bieten kann; zum anderen wird aber auch dargelegt, welche Risiken bei der Realisierung sowie hinsichtlich der Stadtentwicklung gesehen werden. Die Expertise schließt mit einem kurzen Fazit und zusammenfassenden Empfehlungen.

Die Expertise ist ohne eigene Datenaufnahmen entstanden. Die zu Grunde liegenden Informationen wurden bezüglich des Schienenpersonennahverkehrs sowie des Regionalbusverkehrs von der Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen (NVS), bezüglich des Straßenpersonenverkehrs, der Stadtentwicklung sowie der Umweltrisiken am Standort Burgau von der Stadt Jena zur Verfügung gestellt. Ebenso erfolgte eine Auswertung des aktuellen ISEK der Stadt Jena. Die vorläufigen Bewertungsergebnisse wurden anschließend mit relevanten Stakeholdern (Bündnis Fernverkehr für Jena am 1.3.2019, Stadtverwaltung Jena am 8.3.2019, NVS am 11.3.2019) erörtert sowie abschließend am 15.3.2019 mit den Mitgliedern der AG 1 „IC-Knoten Jena“ diskutiert.

3 Analyse- und Bewertungsergebnisse

Die zusammengefassten Bewertungsergebnisse für die einzelnen Bahnhöfe in Jena, für die Situation in Jena insgesamt sowie für einen möglichen Hauptbahnhof in Jena-Burgau sind in Abbildung 3 dargestellt. Entscheidend für die gegenwärtige Situation ist weniger die Bewertung der einzelnen Bahnhöfe (hier Schattierung dargestellt) als die daraus resultierende Gesamtbewertung für die Stadt Jena. Die jeweiligen Analyseergebnisse und die Bewertung der einzelnen Bahnhöfe finden sich in den Tabellen im Anhang.

Erreichbarkeit / verkehrliche Verknüpfung	Göschwitz	Paradies	West	Jena gesamt		Jena-Burgau
• Umsteigemöglichkeiten IC-Knoten	mittel	schlecht	schlecht	mittel		gut
• Verknüpfung Fernverkehr mit SPNV	gut	schlecht	schlecht	mittel		gut
• Erreichbarkeit im SPNV	gut	gut	gut	gut		gut
• Erreichbarkeit im ÖPNV (Stadtverkehr)	gut	gut	mittel	gut		gut
• Erreichbarkeit im ÖPNV (Regionalverkehr)	schlecht	gut	mittel	gut		?
• Erreichbarkeit im Fernbusverkehr	gut	gut	mittel	gut		mittel
• Erreichbarkeit im nMIV	mittel	gut	gut	gut		mittel
• Erreichbarkeit im MIV	gut	mittel	mittel	gut		gut
Modernitätsgrad	schlecht	gut	mittel	mittel		gut
Stadtentwicklung	mittel	gut	gut	gut		mittel

Abbildung 3: Zusammenfassende Ergebnisse der Bahnhofsbewertung

Insgesamt ergibt sich folgender Befund:

Als Umsteigebahnhöfe im IC-Verkehr sind die Bahnhöfe Jena West und Jena-Paradies ungeeignet, bestehende Umsteigemöglichkeiten bietet der Bahnhof in Jena-Göschwitz. Hier sind die Umsteigemöglichkeiten sowohl im Richtungsverkehr als auch zwischen den sich kreuzenden IC-Linien aufgrund des Bahnhofdesigns nur mit einer Fußgängerunterführung möglich und somit nicht perfekt, die Situation für Jena kann aber damit als noch befriedigend bewertet werden. Ein neuer Hauptbahnhof in Jena-Burgau würde dieses Problem lösen.

Eine Verknüpfung zwischen dem Fernverkehr und den vorhandenen SPNV-Linien ist in Jena derzeit – mit den oben genannten Einschränkungen – am Bahnhof Jena-Göschwitz herstellbar. Auch dieses Problem würde ein neuer Hauptbahnhof in Jena-Burgau lösen.

Die Erreichbarkeit im SPNV ist für die Stadt Jena sowie für jeden der betrachteten Bahnhöfe bereits im derzeitigen Zustand ausgezeichnet. Auch ein Hauptbahnhof in Jena-Burgau würde mit den zahlreichen dort verkehrenden SPNV-Linien eine optimale Erreichbarkeit aufweisen.

Die Erreichbarkeit durch den straßengebundenen ÖPNV ist sowohl für die vorhandenen Bahnhöfe in Jena als auch für einen neuen Hauptbahnhof in Jena-Burgau durchweg als gut zu bewerten. Allein beim Bahnhof Jena-West, der lediglich im Busverkehr erreichbar ist, sind gewisse Abstriche zu machen.

Die Bahnhofserreichbarkeit im Regionalbusverkehr ist vor allem beim Bahnhof Jena-Paradies mit seinem zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) und 333 an- und abfahrenden täglichen Regionalbussen ausgezeichnet. Alle anderen Bahnhöfe – auch ein neuer Hauptbahnhof in Jena-Burgau – fallen demgegenüber deutlich zurück. Eine Verlagerung des ZOB nach Burgau, um dort eine optimale Verknüpfung herzustellen, würde für die gesamtstädtische Erreichbarkeit zu deutlichen Verschlechterungen führen.

Auch in der Erreichbarkeit der Bahnhöfe im Fernbusverkehr ist die Situation in Jena derzeit als sehr gut zu bewerten. Die meisten Linien halten innerstädtisch nahe Jena-Paradies, aufgrund der unmittelbaren Autobahnnähe ist darüber hinaus Jena-Göschwitz als Fernbusbahnhof gut geeignet. Ein Standort in Jena-Burgau fällt hier deutlich ab, von einer Verlagerung der Fernbushalte nach Jena-Burgau ist nicht auszugehen.

Die Erreichbarkeit der Bahnhöfe im Fuß- und Radverkehr in Jena ist angesichts des hohen Fußverkehrsanteils von besonderer Bedeutung. Diese ist aufgrund der bandförmigen Siedlungsstruktur und der hohen Anzahl von SPNV-Halten im gesamten Stadtgebiet als sehr gut zu bezeichnen (Abbildung 4). Dies gilt insbesondere für die innerstädtischen Haltepunkte in Jena West und Jena-Paradies, ein zusätzlicher Bahnhof in Jena-Burgau könnte weitere, allerdings geringe Einwohnerpotenziale erschließen.

Die Erreichbarkeit im PKW-Verkehr bezieht sich zunächst auf die Möglichkeit, Personen zum Bahnhof zu bringen bzw. dort abzuholen. Dies ist an allen Bahnhöfen in Jena ausreichend erfüllt. Schwierigkeiten ergeben sich allerdings bei den innerstädtischen Bahnhöfen, wenn man das Auto am Bahnhof abstellen möchte (P&R). Hier bieten sich Möglichkeiten in Jena-Göschwitz, auch ein neuer Hauptbahnhof in Jena-Burgau könnte diese Optionen vorhalten.

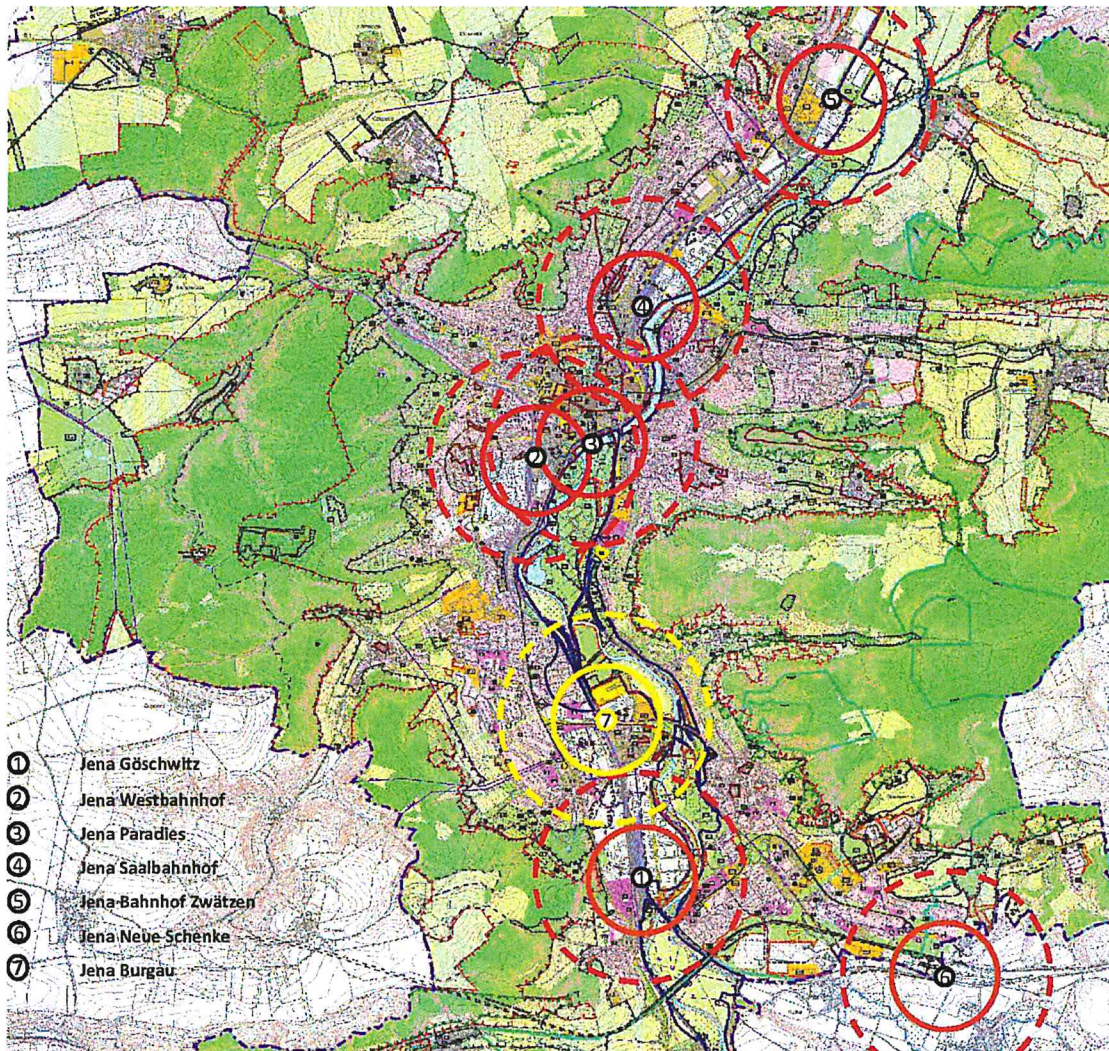


Abbildung 4: Erreichbarkeit der Bahnhöfe im Fuß- und Radverkehr (Eigene Darstellung, Kartengrundlage FNP)

Der Modernitätsgrad und die Empfangsfunktion der Bahnhöfe in Jena ist sehr unterschiedlich: An allen Jenaer Bahnhöfen sind die Gleisanlagen modernisiert und die Zugänge barrierefrei. Während aber der Bahnhof in Jena-Paradies modern und besucherfreundlich erscheint, ist die Situation in Jena-Göschwitz für Ankommende wenig gastlich. Ein neuer Bahnhof in Jena-Burgau würde und sollte als Neubau sowohl hinsichtlich der Architektur als auch hinsichtlich der vorhandenen Serviceeinrichtungen alle Ansprüche erfüllen. Gleichwohl wird der Empfangscharakter ganz erheblich auch durch das Bahnhofsumfeld bestimmt. Derzeit ist die städtebauliche Situation in Burgau als wenig ansprechend zu bewerten, entscheidend für den Empfangscharakter wäre daher die Entwicklung des unmittelbaren Bahnhofsumfeldes.

Hinsichtlich der Stadtentwicklung sind die Bahnhöfe in Jena West und Jena-Paradies aufgrund der hohen Nutzungsdichte und -mischung unverzichtbar. Auch stärken die beiden Bahnhöfe die im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) formulierten Ziele einer Konzentration solcher Funktionen sowie von Einzelhandelseinrichtungen in der Innenstadt. Demgegenüber weist ein möglicher Hauptbahnhof in Jena-Burgau eine eher randliche Lage auf. Eine weitere Verlagerung besonders des Einzelhandels aus der Innenstadt, wie sie bereits im Burgau-Park gegeben ist, ist hinsichtlich der allgemeinen Stadtentwicklung nach derzeitigem Planungsstand ausdrücklich nicht erwünscht.

4 SWOT-Analyse für einen möglichen Hauptbahnhof in Jena-Burgau

In der nachfolgenden SWOT-Analyse werden für einen möglichen Hauptbahnhof in Jena-Burgau die Stärken und Schwächen sowie die Chancen und Risiken zusammengetragen:

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Optimale Verknüpfung im Schienenpersonenfernverkehr • Optimale Verknüpfung von SPNV und SPNV • Sehr gute Erreichbarkeit mit Straßenbahn • Lückenschluss im städtischen SPNV • Hohe städtebauliche Flächenverfügbarkeit • Keine erkennbaren Konflikte mit Naturschutzbelangen 	<ul style="list-style-type: none"> • Geringe Entfernung zum Bhf. Jena-Göschwitz • Bestehender und funktionierender Fern- und Regionalbusbahnhof in Jena-Paradies • Fußläufige Einwohnerreichbarkeit nur gering • Keine bestehenden oder geplanten Fernverkehrs-affinen Nutzungen im Bahnhofsumfeld • Jahrelange Einschränkungen im Bahnbetrieb • Erhebliche Beeinträchtigungen während der Bauphase
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • „Intermodaler Regio-Hub“/ „Leuchtturmprojekt“ einer intermodalen Verkehrspolitik • Optimale Verknüpfung aller Verkehrsträger • Revitalisierung industrieller Brachflächen • Neue städtebauliche Impulse in einer stark wachsenden Stadt • Nachhaltiges Bekenntnis zum / Sicherung des IC-Knotens 	<ul style="list-style-type: none"> • Kosten derzeit nicht kalkulierbar • Keine Finanzierung durch Bund/DB • Flächenverfügbarkeit nicht gegeben • Fahrplantechnische Konsequenzen eines zusätzlichen Haltes nicht nachgewiesen • Entfallen anderer IC-Zughalte in Jena • Kein weiteres Wachstum in Jena • Gefährdung des innerstädtischen Einzelhandels • Keine Wachstumsimpulse im Bahnhofsumfeld • Städtebauliche Konflikte mit dem angrenzenden dörflichen Burgau / Anwohnerkonflikte mit dem angrenzenden Wohngebiet Ringwiese • Lage im Überschwemmungsgebiet • Altlasten aufgrund der Vornutzungen möglich

Abbildung 5: SWOT-Analyse eines neuen Hauptbahnhofes in Jena-Burgau

Stärken

Die Stärken eines Hauptbahnhofes in Jena-Burgau liegen vor allem in der optimalen Verknüpfung der beiden IC-Linien sowie in der Anbindung des regionalen SPNV an diese beiden Linien. Ebenso weist der Bahnhof eine sehr gute Erreichbarkeit mit der Straßenbahn auf und könnte auch eine Lücke bei der fußläufigen Erreichbarkeit der Bahnhöfe in Jena schließen. Die Flächen im Bahnhofsumfeld sind aktuell wenig intensiv genutzt und lassen eine hohe Verfügbarkeit für einen Bahnhofsneubau sowie mögliche Entwicklungen im Bahnhofsumfeld erwarten. Zudem sind derzeit im unmittelbaren Umfeld keine erheblichen Konflikte mit Naturschutzbelangen zu erkennen.

Schwächen

Als erkennbare Schwäche eines neuen Hauptbahnhofes in Jena-Burgau wird angesichts des bestehenden und funktionierenden Fern-/Regionalbusbahnhofes in Jena-Paradies eine Verknüpfung mit dem regionalen Busverkehr nicht umfänglich möglich sein, auch ist das unmittelbare Passagieraufkommen im fußläufigen Einzugsbereich des Bahnhofes aufgrund fehlender Fernverkehrs-affiner Nutzungen im Bahnhofsumfeld sowie der geringen Entfernung zum Bahnhof in Jena-Göschwitz sehr gering. Zudem wird ein Bahnhofsneubau zu jahrelangen Einschränkungen im Bahnbetrieb auf der vorhandenen Strecke sowie zu erheblichen Beeinträchtigungen während der Bauphase im Umfeld führen.

Chancen

Die Chancen eines neuen Hauptbahnhofes in Jena-Burgau als „intermodaler Regio-Hub“ bzw. als „Leuchtturmprojekt“ einer intermodalen Verkehrspolitik liegen vor allem in einer optimalen Verknüpfung aller Verkehrsträger aus Stadt und Region mit dem Fernverkehr der Bahn. Eine solche Investition stellt auch ein nachhaltiges Bekenntnis zum IC-Knoten dar und könnte somit die Fernverkehrs-anbindung Jenas langfristig unterstützen. An katalytischen Wirkungen kann es in einer sehr stark wachsenden Stadt Jena rund um den Standort zu neuen städtebaulichen Impulsen kommen. Im Umfeld sind zahlreiche, wenig genutzte Flächen vorhanden, die sich für eine städtebauliche Revitalisierung und Inwertsetzung grundsätzlich anbieten.

Risiken

Die größten Risiken eines neuen Hauptbahnhofes in Jena-Burgau liegen in seiner technischen, betrieblichen und finanziellen Realisierbarkeit: Die Machbarkeit und der Entwurf eines neuen Hauptbahnhofes sind noch nicht untersucht worden, dementsprechend liegen bislang auch hinsichtlich der Baukosten keine Schätzungen vor. Bezüglich der Finanzierung von neuen Gleisanlagen und Bahnhofsgebäude ist nicht davon auszugehen, dass der Bund oder die Deutsche Bahn AG diesbezügliche Kosten übernehmen, sofern nicht aus verkehrlicher Sicht ein entsprechendes Nutzen-Kosten-Verhältnis nachgewiesen ist.

In betrieblicher Hinsicht ist deutlich, dass aus Sicht der Stadt Jena die Fernverkehrshalte in Jena West und Jena-Paradies für die Stadtentwicklung unverzichtbar sind. Sollten die Fernverkehrszüge entgegen der getroffenen Annahme künftig nur einmal in Jena halten, wäre hier die Abwägung zwischen einem Halt im neuen Hauptbahnhof oder an den beiden innerstädtischen Bahnhöfen zu treffen. Ebenso sind die fahrplantechnischen Konsequenzen eines zusätzlichen Haltes in Jena-Burgau bislang nicht nachgewiesen.

Auch für die Stadtentwicklung in Jena bestehen zahlreiche Risiken: Ein neuer Hauptbahnhof in Jena-Burgau setzt ein erhebliches lokales Fahrgastaufkommen voraus, das nur bei einer sehr stark wachsenden Stadt Jena möglich erscheint. Das aktuelle ISEK geht bis 2030 von einem (ambitionierten) Bevölkerungswachstum von ca. 10 % aus, das für die erforderlichen Wachstumsimpulse im Bahnhofsumfeld nicht ausreichend sein wird. Ohne ein starkes zusätzliches Wachstum besteht aber das Risiko, dass es zu einem Kannibalismus der vorhandenen innerstädtischen Nachfrage und einer Schwächung der Innenstadt in Jena kommen kann. Angesichts der gegenüber anderen Städten mit neuen Entwicklungen im Bahnhofsumfeld wie Erfurt, Mannheim oder Lille vergleichsweise geringen Lagegunst im Fernverkehr sowie der eher randlichen Lage des Bahnhofsstandortes Burgau im Stadtgefüge sind demgegenüber die Chancen, dass der neue Bahnhof zu beträchtlichen lokalen Wachstumsimpulsen führen kann, als sehr gering einzuschätzen (vgl. hierzu auch ECK 2002).

Im Sinne einer Umwelt-Risiko-Einschätzung ist schließlich auf die Lage des Bahnhofs im Überschwemmungsgebiet der Saale sowie auf mögliche Altlasten aufgrund der vorhandenen Vornutzungen hinzuweisen. Ebenso ist von städtebaulichen Konflikten mit dem angrenzenden dörflichen Burgau sowie mit Anwohnerkonflikten mit dem angrenzenden Wohngebiet Ringwiese auszugehen.

5 Zusammenfassung und Fazit

Die bestehende Ausgangslage der Bahnhöfe in Jena für einen IC-Knoten in Ostthüringen kann folgendermaßen zusammengefasst werden:

- Alle Stadtteile in Jena sind im Umweltverbund (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) grundsätzlich gut an den SPNV angebunden, eine kleine fußläufige Erschließungslücke ist in Burgau erkennbar.
- Die bestehenden Haltepunkte in Jena-Paradies und Jena-West sind aufgrund ihrer zentralen Lage als künftige Fernverkehrshalte für die Stadtentwicklung von zentraler Bedeutung, aber als Knotenbahnhöfe des Fernverkehrs ungeeignet.
- Umsteigemöglichkeiten im Fernverkehr sowie vom SPNV zu allen Fernverkehrslinien bestehen in Jena-Göschwitz, im Richtungsverkehr allerdings nicht immer am selben Bahnsteig.
- Zentraler Regionalbusbahnhof für Jena ist Jena-Paradies; eine Anbindung des Fernbahnhofs Jena-Göschwitz an den Regionalbusverkehr besteht dagegen nicht.
- Der Bhf. Jena-Göschwitz als bestmöglicher Knotenbahnhof im SPNV ist aufgrund des baulichen Zustandes sowie der städtebaulichen Situation im Umfeld als „Visitenkarte der Stadt“ für Fernverkehrsreisende derzeit ungeeignet.

Die Stärken und Schwächen, die Chancen und Risiken eines neuen Hauptbahnhofes in Jena-Burgau werden folgendermaßen eingeschätzt:

- Ein neuer Hauptbahnhof in Jena-Burgau wäre als Verknüpfungsbahnhof im Schienenpersonenfern- und -nahverkehr in der Lage die derzeitigen (geringen) Defizite im Bahnsystem der Stadt Jena zu lösen. Zudem könnte eine gewisse Angebotslücke bei der Naherreichbarkeit des SPNV geschlossen werden.
- Hinsichtlich seiner eher dezentralen Lage im Stadtgebiet sowie der Erreichbarkeit im Regionalbus- und Fernbusverkehr weist der Standort dagegen Schwächen auf.
- Im regionalen SPNV handelt es sich ganz überwiegend um Ziel- und Quellverkehr in und aus der Stadt Jena; es ist davon auszugehen, dass nur relativ wenige Personen den Verknüpfungsbahnhof als solchen nutzen werden.
- Der künftige Ziel- und Quellverkehr nach Burgau wird angesichts der derzeit geringen Nutzungsdichte v.a. von der städtebaulichen Entwicklung im Umfeld abhängen, doch sind die Chancen einer qualitativ hochwertigen Entwicklung als schwierig einzuschätzen. Beispiele aus anderen Städten zeigen, wie schwer sich sogar Flächen deutlich höherer verkehrlicher Lagegunst entwickeln lassen.
- Das ISEK der Stadt Jena geht von einem moderaten, aber gleichwohl ambitionierten städtischen Wachstum aus. Die Impulse eines neuen Hauptbahnhofes in Burgau für die Stadtentwicklung in Jena werden aber nur bei einem ganz erheblichen städtischen Wachstum, wie es das ISEK nicht vorsieht, spürbar werden, ansonsten kommunale Leitbilder eher konterkarieren.
- Neben den sehr ungewissen, teils unerwünschten Stadtentwicklungseffekten bestehen zahlreiche, derzeit nicht kalkulierbare Risiken: Baukosten, Finanzierung, technische und betriebliche Realisierbarkeit sowie Umweltrisiken, die einer vertieften Untersuchung und umfangreichen Abstimmungen mit ungewissem Ausgang bedürften.

Fazit

Unter Berücksichtigung der erkennbaren Stärken und Schwächen eines neuen Hauptbahnhofes in Jena-Burgau, vor allem aber angesichts der zahlreichen Risiken bei vergleichsweise geringen Chancen für die Stadtentwicklung erscheint es nicht ratsam weitere, deutlich intensivere und kostspielige vorbereitende Untersuchungen für einen Hauptbahnhof in Burgau anzustellen. Vielmehr wird empfohlen die personellen, zeitlichen und finanziellen Ressourcen von Stadt und Land für eine Beseitigung der bestehenden Defizite im Jenaer Bahnhofssystem aufzuwenden.

Insbesondere folgende Maßnahmen scheinen geeignet, einen langfristig leistungsfähigen, attraktiven und wohldimensionierten IC-Knoten Ostthüringen in Jena herzustellen:

- Modernisierung und Aufwertung des Bahnhofsumfeldes in Jena-Göschwitz
- Prüfung der Möglichkeiten einer neuen Gleisgeometrie/Verlängerung der Bahnsteigkanten zur Optimierung der Umsteigemöglichkeiten in Jena-Göschwitz
- ggf. Errichtung eines neuen SPNV-Haltepunktes in Burgau, sofern eine städtebauliche Erschließung der angrenzenden Gebiete gewünscht ist

6 Quellen

- ECK, Florian: Die Bedeutung von Haltepunkten des spurgebundenen Personenverkehrs mit Hochgeschwindigkeit für Unternehmungen in Deutschland. Aachen 2000.
- NVS – Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH: SPNV- und Regionalbusangebote sowie Fahrgastzahlen der Bahnhöfe in Jena. E-Mail vom 8.2.2019.
- SCHÜTZ, Elmar: Stadtentwicklung durch Hochgeschwindigkeitsverkehr. Konzeptionelle und methodische Ansätze zum Umgang mit den Raumwirkungen des Schienengebundenen Personen-Hochgeschwindigkeitsverkehrs (HGV) als Beitrag zur Lösung von Problemen der Stadtentwicklung. In: IzR Heft 6, 1998, S. 369-384. Bonn 1998.
- SEDLACEK; Peter; HUTH, Nadja; DANZEGLOCKE, Ralf: Die raumordnungs- und regionalpolitische Bedeutung der Mitte-Deutschland-Schienenverbindung für die Entwicklung in Ostthüringen und Südwestsachsen. Jenaer Geographische Manuskripte, Band 26. 2002.
- STADT JENA, Dezernat Stadtentwicklung und Umwelt (Hg.): ISEK – Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Stadt Jena.2030+. Redaktionsstand 1. Dezember 2017.
- STADT JENA, Dezernat Stadtentwicklung und Umwelt: ÖPNV-Angebote und Erreichbarkeit der Bahnhöfe in Jena sowie umweltfachliche Informationen zum Standort Burgau. E-Mail vom 1.3.2019.
- STADT JENA, Team Grundlagen der Stadtentwicklung: Flächennutzungsplan Stadt Jena. Stand September 2005.

7 Anhang (Einzelbewertung der Bahnstandsstandorte)

Jena West			
Erreichbarkeit / verkehrliche Verknüpfung	Rohwert	Bewertung	
<ul style="list-style-type: none"> • Umsteigemöglichkeiten IC-Knoten ○ Fußläufige Entfernung ○ Bahnsteiggleicher Umstieg ○ Anzahl Bahnsteigkanten 	<ul style="list-style-type: none"> 500 m Nicht gegeben 2 	schlecht	
<ul style="list-style-type: none"> • Verknüpfung mit SPNV ○ Anzahl der regelmäßigen SPNV-Linien ○ Anzahl Bahnsteigkanten 	<ul style="list-style-type: none"> 2 2 		schlecht
<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit im SPNV ○ Anzahl der täglichen SPNV-Zughalte ○ Tägliche Ein- und Aussteiger 	<ul style="list-style-type: none"> 90 6.300 		
<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit im ÖPNV (Stadtverkehr) ○ Anzahl regelmäßige ÖPNV-Linien (StraBa + Bus) ○ Anzahl der stündlichen Halte (StraBa + Bus) 	<ul style="list-style-type: none"> 4 13 	mittel	
<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit im ÖPNV (Regionalverkehr) ○ Anzahl der regelmäßigen Regionalbus-Linien ○ Anzahl der täglichen Regionalbus-Halte 	<ul style="list-style-type: none"> 5 52 		mittel
<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit im Fernbusverkehr ○ Fahrzeit zur nächsten BAB-Anschlussstelle ○ Anbindung an bestehende Fernbuslinie ○ Flächenverfügbarkeit für Fernbushaltestelle 	<ul style="list-style-type: none"> Hoch Indirekt Gering 	schlecht	
<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit im nMIV ○ Einwohnererreichbarkeit 500/1.000 m (Fuß) ○ Einwohnererreichbarkeit 2.500/5.000 m (Rad) 	<ul style="list-style-type: none"> Hoch Hoch 		gut
<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit im MIV ○ Einwohnererreichbarkeit Straßenverkehr ○ Flächenverfügbarkeit / P&R ○ Flächenverfügbarkeit / K&R 	<ul style="list-style-type: none"> Hoch Schlecht Gut 		mittel
Stadtentwicklung <ul style="list-style-type: none"> • Lage zum Siedlungskern • Lage zu Entwicklungskernen • Flächenverfügbarkeit / Auszug FNP • Einzelhandelsentwicklung am Standort • Revitalisierungspotential 	<ul style="list-style-type: none"> Zentrumsnah Zentrumsnah Vorhanden Erwünscht Vorhanden 	gut	
Modernitätsgrad / Empfangsfunktion <ul style="list-style-type: none"> • Bahnanlagen • Empfangsgebäude • Serviceeinrichtungen • Bahnhofsumfeld 	<ul style="list-style-type: none"> Neu Saniert Vorhanden Teilweise 		mittel

Abbildung 6: Bewertung des Bahnhofes Jena West

Jena -Paradies		
Erreichbarkeit / verkehrliche Verknüpfung	Rohwert	Bewertung
<ul style="list-style-type: none"> • Umsteigemöglichkeiten IC-Knoten ○ Fußläufige Entfernung ○ Bahnsteiggleicher Umstieg ○ Anzahl Bahnsteigkanten 	 501 m Nicht gegeben 2	schlecht
<ul style="list-style-type: none"> • Verknüpfung mit SPNV ○ Anzahl der regelmäßigen SPNV-Linien ○ Anzahl Bahnsteigkanten 	 5 2	
<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit im SPNV ○ Anzahl der täglichen SPNV-Zughalte ○ Tägliche Ein- und Aussteiger 	 112 3.600	gut
<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit im ÖPNV (Stadtverkehr) ○ Anzahl regelmäßige ÖPNV-Linien (StraBa + Bus) ○ Anzahl der stündlichen Halte (StraBa + Bus) 	 4 22	gut
<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit im ÖPNV (Regionalverkehr) ○ Anzahl der regelmäßigen Regionalbus-Linien ○ Anzahl der täglichen Regionalbus-Halte 	 22 333	gut
<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit im Fernbusverkehr ○ Fahrzeit zur nächsten BAB-Anschlussstelle ○ Anbindung an bestehende Fernbuslinie ○ Flächenverfügbarkeit für Fernbushaltestelle 	 Hoch Direkt Vorhanden	gut
<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit im nMIV ○ Einwohnererreichbarkeit 500/1.000 m (Fuß) ○ Einwohnererreichbarkeit 2.500/5.000 m (Rad) 	 Hoch Hoch	gut
<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit im MIV ○ Einwohnererreichbarkeit Straßenverkehr ○ Flächenverfügbarkeit / P&R ○ Flächenverfügbarkeit / K&R 	 Hoch Schlecht Gut	mittel
Stadtentwicklung <ul style="list-style-type: none"> • Lage zum Siedlungskern • Lage zu Entwicklungskernen • Flächenverfügbarkeit / Auszug FNP • Einzelhandelsentwicklung am Standort • Revitalisierungspotential 	 Zentrumsnah Zentrumsnah Vorhanden Erwünscht Vorhanden	gut
Modernitätsgrad / Empfangsfunktion <ul style="list-style-type: none"> • Bahnanlagen • Empfangsgebäude • Serviceeinrichtungen • Bahnhofsumfeld 	 Neu Neu Vorhanden Neu	gut

Abbildung 7: Bewertung des Bahnhofes Jena-Paradies

Jena-Göschwitz		
Erreichbarkeit / verkehrliche Verknüpfung	Rohwert	Bewertung
Umsteigemöglichkeiten IC-Knoten		mittel
○ Fußläufige Entfernung	<50 m	
○ Bahnsteiggleicher Umstieg	Nicht gegeben	
○ Anzahl Bahnsteigkanten	6	
• Verknüpfung mit SPNV		gut
○ Anzahl der regelmäßigen SPNV-Linien	8	
○ Anzahl Bahnsteigkanten	6	
• Erreichbarkeit im SPNV		gut
○ Anzahl der täglichen SPNV-Zughalte	202	
○ Tägliche Ein- und Aussteiger	4.000	
• Erreichbarkeit im ÖPNV (Stadtverkehr)		gut
○ Anzahl regelmäßige ÖPNV-Linien (StraBa + Bus)	3	
○ Anzahl der stündlichen Halte (StraBa + Bus)	9	
• Erreichbarkeit im ÖPNV (Regionalverkehr)		schlecht
○ Anzahl der regelmäßigen Regionalbus-Linien	6	
○ Anzahl der täglichen Regionalbus-Halte	58 (Jena, 21)	
• Erreichbarkeit im Fernbusverkehr		gut
○ Fahrzeit zur nächsten BAB-Anschlussstelle	Gering	
○ Anbindung an bestehende Fernbuslinie	Einige	
○ Flächenverfügbarkeit für Fernbushaltestelle	Gering	
• Erreichbarkeit im nMIV		mittel
○ Einwohnererreichbarkeit 500/1.000 m (Fuß)	Mittel	
○ Einwohnererreichbarkeit 2.500/5.000 m (Rad)	Hoch	
• Erreichbarkeit im MIV		gut
○ Einwohnererreichbarkeit Straßenverkehr	Hoch	
○ Flächenverfügbarkeit / P&R	Hoch	
○ Flächenverfügbarkeit / K&R	Hoch	
Stadtentwicklung		mittel
• Lage zum Siedlungskern	Siedlungsrand	
• Lage zu Entwicklungskernen	Begrenzt	
• Flächenverfügbarkeit / Auszug FNP	Vorhanden	
• Einzelhandelsentwicklung am Standort	Nicht erwünscht	
• Revitalisierungspotential	Vorhanden	
Modernitätsgrad / Empfangsfunktion		schlecht
• Bahnanlagen	Neu	
• Empfangsgebäude	Alt	
• Serviceeinrichtungen	Tlw. vorhanden	
• Bahnhofsumfeld	Schlecht	

Abbildung 8: Bewertung des Bahnhofes Jena-Göschwitz

Jena-Burgau		
Erreichbarkeit / verkehrliche Verknüpfung	Rohwert	Bewertung
<ul style="list-style-type: none"> • Umsteigemöglichkeiten IC-Knoten ○ Fußläufige Entfernung ○ Bahnsteiggleicher Umstieg ○ Anzahl Bahnsteigkanten 	<ul style="list-style-type: none"> <50 m Gegeben 4 	gut
<ul style="list-style-type: none"> • Verknüpfung mit SPNV ○ Anzahl der regelmäßigen SPNV-Linien ○ Anzahl Bahnsteigkanten 	<ul style="list-style-type: none"> 8 4 	gut
<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit im SPNV ○ Anzahl der täglichen SPNV-Zughalte ○ Tägliche Ein- und Aussteiger 	<ul style="list-style-type: none"> 202 ? 	gut
<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit im ÖPNV (Stadtverkehr) ○ Anzahl regelmäßige ÖPNV-Linien (StraBa + Bus) ○ Anzahl der stündlichen Halte (StraBa + Bus) 	<ul style="list-style-type: none"> 6 27 	gut
<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit im ÖPNV (Regionalverkehr) ○ Anzahl der regelmäßigen Regionalbus-Linien ○ Anzahl der täglichen Regionalbus-Halte 	<ul style="list-style-type: none"> ? ? 	?
<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit im Fernbusverkehr ○ Fahrzeit zur nächsten BAB-Anschlussstelle ○ Anbindung an bestehende Fernbuslinie ○ Flächenverfügbarkeit für Fernbushaltestelle 	<ul style="list-style-type: none"> Mittel Nein Hoch 	mittel
<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit im nMIV ○ Einwohnererreichbarkeit 500/1.000 m (Fuß) ○ Einwohnererreichbarkeit 2.500/5.000 m (Rad) 	<ul style="list-style-type: none"> Mittel Hoch 	mittel
<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit im MIV ○ Einwohnererreichbarkeit Straßenverkehr ○ Flächenverfügbarkeit / P&R ○ Flächenverfügbarkeit / K&R 	<ul style="list-style-type: none"> Hoch Hoch Hoch 	gut
Stadtentwicklung <ul style="list-style-type: none"> • Lage zum Siedlungskern • Lage zu Entwicklungskernen • Flächenverfügbarkeit / Auszug FNP • Einzelhandelsentwicklung am Standort • Revitalisierungspotential 	<ul style="list-style-type: none"> zentrumsfern Begrenzt Vorhanden Nicht erwünscht Vorhanden 	mittel
Modernitätsgrad / Empfangsfunktion <ul style="list-style-type: none"> • Bahnanlagen • Empfangsgebäude • Serviceeinrichtungen • Bahnhofsumfeld 	<ul style="list-style-type: none"> Neu Neu Vorhanden Ungewiss 	gut

Abbildung 9: Bewertung eines neuen Hauptbahnhofes in Jena-Burgau

