



# REGIONALE PLANUNGSGEMEINSCHAFT MITTELTHÜRINGEN

Körperschaft des öffentlichen Rechts  
PLANUNGSAUSSCHUSS

## **Beschluss-Nr. PLA 02/02/20 vom 18.02.2020**

der Regionalen Planungsgemeinschaft Mittelthüringen (RPG) zur

### **Förderung der Interdisziplinären Gesamtstudie „Mobilitätsknoten Hauptbahnhof Gotha“ als Projekt der Regionalentwicklung**

Mit Schreiben vom 14.10.2019 hat die Stadtverwaltung Gotha die Regionale Planungsgemeinschaft Mittelthüringen um Stellungnahme zur „Interdisziplinären Gesamtstudie Mobilitätsknoten Hauptbahnhof Gotha und Umfeldaktivierung“ gebeten. Für das Projekt wurden Fördermittel im Rahmen der Richtlinie zur Förderung von Projekten und Maßnahmen der Regionalentwicklung und zur Gestaltung der Folgen des demographischen Wandels (Teil A – Regionalentwicklung) beim TMIL beantragt.

Der inhaltliche Schwerpunkt liegt auf der Entwicklung eines städtebaulichen, verkehrlichen und funktionalen Gesamtkonzeptes, welches u.a. Vorschläge zur Abwicklung der vielfältigen Nutzerströme, zum ruhenden Verkehr und weiteren Mobilitätsangeboten sowie eine tragfähige städtebaulich-architektonische Idee für ein neues bzw. neuartiges Bahnhofsgebäude erarbeitet. Das interdisziplinäre Projekt, vertreten durch ein Team aus Verkehrsplanung, Städtebau und Hochbau, befasst sich mit ineinandergreifenden Fachthemen aus dem Bereichen Verkehr/Mobilität, Städtebau sowie Gebäude (siehe Projektbeschreibung, Seite 13/14).

Das Bearbeitungsgebiet erstreckt sich über eine Fläche von 15 ha mit dem Bahnhofsvorplatz samt Bahnhofsgebäude als Mittelpunkt. In diesem Bereich und darüber hinaus sind brachliegende und ungenutzte Potenzialflächen von 2,5 ha vorhanden (siehe Projektbeschreibung, Seite 2/3). Insbesondere wird die Wahrnehmung des Standortes durch das negative Erscheinungsbild des Bahnhofsgebäudes bestimmt. Das Gebäude ist derzeit zu 80 % ungenutzt, und der jahrzehntelange Sanierungsstau ist deutlich ablesbar.

Der Bahnhofsbereich stellt eine Mobilitätsschnittstelle dar, weil hier Bus-, Straßenbahn- sowie der Regional- und Fernverkehr zusammentreffen. Außer dem Bus- und Straßenbahnterminal (2006/07 umgestaltet) stehen im restlichen Bereich weitere Maßnahmen zur Standortaufwertung aus. Als Ankerpunkt mit ICE- und IC-Halt, perspektivischen S-Bahn-artigen Verbindungen von und nach Erfurt, ÖPNV-Terminal der Thüringerwald- und Straßenbahn sowie innerstädtischen und landkreisweiten Buslinien wird das Bahnhofsareal seinen regionalen und überregionalen Funktionszusammenhang ausstattungsseitig als auch gestalterisch nicht umfänglich gerecht.

Die Zielstellung ist es, verschiedene Mobilitätsangebote an einem Standort zu vereinen und die Übergänge zwischen den Verkehrsmitteln zu vereinfachen. Die verbesserten Erreichbarkeiten fördern die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse für Gotha und den ländlichen Raum. Gleichzeitig soll die Herstellung und Sicherung kostengünstiger und flexibler Mobilität im ländlichen Raum unter Gewährleistung maximal erreichbarer Barrierefreiheit erfolgen. Die Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz leistet einen erheblichen Beitrag zur Attraktivität und Bestandssicherung ländlicher Wohnstandorte. Die verbesserten Mobilitätsbedingungen und -angebote sollen die sozialen Strukturen und Zusammenhalte bewahren und durch die Nachnutzung von Bestandsimmobilien dörfliche Strukturen erhalten.

Ein fortwährendes Ziel ist, ausreichend P+R-Stellplätze an Umsteigepunkten zwischen MIV und SPNV einzurichten. Hierbei sollen vor allem angemessene Reisezeiten im ÖPNV, attraktive, ausreichende und gebührenfreie P+R-Stellplätze, ausreichend dimensionierte Vorfahrts- und Haltemöglichkeiten am ÖPNV-Zugang und kurze und barrierefreie Wege zwischen Stellplatz und ÖPNV-Zugang umgesetzt werden.

Die gute Anbindung an den ICE-Knoten Erfurt und das attraktive Potenzial von 2,5 ha brachliegenden und ungenutzten Flächen bieten die Chance, die gesetzten Ziele umzusetzen. Gleichzeitig dienen die Nutzerströme und die Verknüpfung von Räumen, Verkehrsmitteln und Förderung umweltgerechter Mobilität dazu, das Bahnhofsareal aufzuwerten.

Das Gesamtkonzept soll bis Ende 2020 mit der Ausarbeitung einer Vorzugsvariante sowie geeigneten Folgemaßnahmen fertiggestellt werden. Mit dem Vorliegen der Gesamtstudie steht eine Handlungsgrundlage für die nachhaltige Entwicklung des Bearbeitungsgebietes, bindend für Kommune, Eigentümer und Nutzer, zur Verfügung. Mit Folgeprojekten sind bauliche Maßnahmen am Empfangsgebäude und die Nachnutzung der Potenzialflächen einzuleiten. Maßgebliche Teilprojekte sollen bis 2025 zur Umsetzung kommen. Das Bearbeitungsgebiet befindet sich im Bereich des Sanierungsgebietes Altstadt sowie des Stadtumbaugebietes, wodurch die Aussicht besteht, dass das Projekt Finanzhilfen für weiterführende und investive Maßnahmen erhält.

Angesichts der Schlüsselrolle ist die Stadt Gotha der Ansicht, dass weitergehende Vernetzungen und die Ausrichtung auf zukunftsfähige Verkehrsarten erforderlich sind, um die Anforderung an einen modernen Mobilitätsknoten zu erfüllen.

Die Regionale Planungsgemeinschaft Mittelthüringen hat das Projekt auf der Grundlage der vorgelegten Projektbeschreibung geprüft und fasst folgenden Beschluss:

**Dem Antrag der Stadt Gotha auf Förderung der Gesamtstudie „Mobilitätsknoten Hauptbahnhof als Projekt der Regionalentwicklung“ wird zugestimmt.**

#### **Hinweise:**

1. Die Bereitstellung von gebührenfreien P+R-Stellplätze im Entwicklungsbereich des Bahnhofsareals kann zur Folge haben, dass sich die Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) reduzieren und sich das Verkehrsaufkommen in diesem Bereich erhöht.
2. Derzeit befindet sich der Regionalplan Mittelthüringen in der Fortschreibung. Der 1. Entwurf zur Änderung des Regionalplanes Mittelthüringen lag im Zeitraum vom 7. November 2019 bis 10. Februar 2020 öffentlich aus und gegenwärtig werden die eingehenden Stellungnahmen geprüft. Die eingehenden Anregungen, Hinweise und Bedenken werden bei Erfordernis eingearbeitet und anschließend im 2. Entwurf des Regionalplanes Mittelthüringen veröffentlicht. Die Fortschreibung beinhaltet **neue Grundsätze der Verkehrsinfrastruktur**, die für die Umsetzung der Gesamtstudie von Relevanz sein können. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass sich der 1. Entwurf zur Änderung des Regionalplanes Mittelthüringen in der Überarbeitungsphase befindet und der Regionalplan Mittelthüringen mit Bekanntgabe vom 01.08.2011 weiterhin Gültigkeit besitzt.

#### **Begründung:**

Die Stadt Gotha liegt im „innerthüringer Zentralraum“ der, als leistungsfähiger und attraktiver Standortraum im nationalen und europäischen Wettbewerb gestärkt und so seine Funktion als Wachstumsmotor und Impulsgeber für angrenzende Räume bzw. für ganz Thüringen ausbauen soll (→ LEP, 1.1.2).

Sie übernimmt als Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums die Aufgabe, höherwertige Funktionen der Daseinsvorsorge mit in der Regel überregionaler Bedeutung zu konzentrieren und zukunftsfähig weiterzuentwickeln. Hierzu gehört insbesondere die überregionale Verkehrsknotenfunktion, zu denen die Fernstraßenverbindung sowie der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bzw. schnelle SPNV zählen (→ LEP, 2.2.8).

Deshalb sollen zentralörtlichen Funktionen innerhalb der Gemeinde so angeordnet werden, dass sie aus ihrem Verflechtungsbereich gut erreichbar sind. Hierbei soll eine Funktionsbündelung erhalten bzw. angestrebt werden (→ LEP, 2.2.3). Diese muss durch eine überregionale Steuerungsfunktion der Verkehrsinfrastruktur erreichbar gemacht werden und damit die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse für Gotha und den ländlichen Raum fördern.

Weiterhin sollen bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung, Verkehrsminimierung sowie Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger ein besonderes Gewicht beigemessen werden (→ LEP, 4.5.1). Dabei wird das ÖPNV-Netz auf die Mittel- und Oberzentren ausgerichtet. Die raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zum öffentlichen Nahverkehr sollen eine günstige Anbindung zu den anderen Verkehrsträgern, insbesondere dem Rad- und Fußverkehr, an den jeweiligen Zugangsstellen einschließen. Die Zugangsstellen sollen den Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Personen Rechnung tragen und städtebaulich integriert werden (→ LEP, 4.5.14).

Der Regionalplan bezieht sich diesbezüglich noch einmal auf einzelne Linien des ÖPNV, welche in den zentralen Orten sowie an weiteren Verknüpfungspunkten an innerörtlich zentral gelegenen Umsteigepunkten miteinander verbunden werden sollen (→ Regionalplan G 3-22). Der gegenwärtig in der Fortschreibung befindliche Regionalplan Mittelthüringen erweitert diesen Grundsatz durch die Verknüpfungen anderer Verkehrsträger des Umweltverbundes (umweltverträgliche Verkehrsmittel u.a. Fußgänger und Radfahrer, öffentliche Verkehrsmittel sowie Car-sharing und Mitfahrzentralen) mit den Linien des ÖPNV.

Die Demographie ist ein entscheidender Parameter für die zukünftige Entwicklung des Landes. Die Studie setzt sich mit der demographischen Entwicklung der Stadt sowie des Umlandes auseinander und sieht sich in der Verantwortung, den qualitativ steigenden Ansprüchen an eine leistungsfähige Mobilitätsinfrastruktur gerecht zu werden. Dabei möchte sie bei der Gestaltung der Stadt-Umland-Beziehungen den Bewohnern dörflicher Gemeinden einen verbesserten Zugang zu zentralen Einrichtungen ermöglichen. Der rechtskräftige Regionalplan Mittelthüringen ist in vielen Bereichen mit der Demographie befasst und sieht die Auseinandersetzung mit dieser Thematik als grundlegend für das Erreichen der gesetzten Zielstellung.

Die mit der Gesamtstudie „Mobilitätsknoten Hauptbahnhof Gotha“ geplanten Maßnahmen sind geeignet, die Ziele und Grundsätze des Landesentwicklungsplans 2025 sowie des Regionalplanes Mittelthüringen umzusetzen. Sowohl die verbesserten Erreichbarkeiten als auch die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse für Gotha und den ländlichen Raum, die durch die Studie herausgestellt werden sollen, stehen für eine weitsichtige Planung in der Regionalentwicklung Mittelthüringens. Darüber hinaus werden durch die Zusammenführung verschiedener Mobilitätsformen und die Gewährleistung einer maximal erreichbaren Barrierefreiheit neue Möglichkeiten geschaffen, sich fortzubewegen.

Weiterhin ist festzuhalten, dass sich das Projekt ebenfalls den Grundsätzen der Änderung des sich im 1. Entwurf befindlichen Regionalplanes Mittelthüringen anpasst und insgesamt mit den Festlegungen der Regionalen Planungsgemeinschaft Mittelthüringen vereinbar ist.

Zu den Hinweisen:

Ein fortwährendes Ziel der Studie ist es, den Kfz-Verkehr, vor allem zu den Hauptverkehrszeiten, zu reduzieren. Gemäß des LEP, 4.5.1 G wird der Fokus bei raumbedeutsamen Projekten auf die Verkehrsvermeidung, Verkehrsminimierung sowie Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger gesetzt. Die Bereitstellung von gebührenfreien P+R-Stellplätze im Entwicklungsbereich birgt jedoch die Gefahr, dass sich die Nutzer des ÖPNV verringern. Die gebührenfreien P+R-Stellplätze könnten vermehrt von Besuchern und Berufstätigen der Stadt Gotha genutzt werden und dementsprechend die Stellplätze für die Nutzer des Umsteigepunktes auf den ÖPNV reduzieren. Das attraktive Angebot für den mobilisierten Individualverkehr (MIV) könnte künftig das Verkehrsaufkommen in Bahnhofsbereich erhöhen und hätte unter Umständen negative Auswirkungen beim Umstieg vom MIV auf Angebote anderer Verkehrsträger des Umweltverbundes.

gez. Hertwig  
Vorsitzender

Siegel