



REGIONALE PLANUNGSGEMEINSCHAFT OSTTHÜRINGEN

Beschluss PLA/STA 03/03/24

der gemeinsamen Sitzung des Planungs- und Strukturausschusses der Regionalen Planungsgemeinschaft Ostthüringen am 29.11.2024 in Gera.

Stellungnahme der Regionalen Planungsgemeinschaft Ostthüringen zum Antrag auf Förderung von Projekten und Maßnahmen der Regionalentwicklung und zur Gestaltung der Folgen des demographischen Wandels

Hier: Machbarkeitsstudie Regionaler Mobilitätsknoten Gera

Mit Schreiben vom 10.10.2024 sowie in der gemeinsamen Sitzung am 04.11.2024 in der Stadtverwaltung Gera wurde die Regionale Planungsgemeinschaft Ostthüringen durch die Stadt Gera, Dezernat für Stadtentwicklung, Bau und Umwelt um Stellungnahme zum o. g. Fördermittelantrag gebeten.

Antragsteller: Stadt Gera, vertreten durch den Baudezernenten Herrn Michael Sonntag, Dezernat für Stadtentwicklung, Bau und Umwelt

Hintergründe

In der Gunstraumstudie Thüringer ICE-Knoten von 2017 wurde der Zukunftsstandort Hauptbahnhof und Güterbahnhof Gera als Potenzialfläche dargestellt.¹ Aufgrund seiner zentralen Lage und Größe ist er für eine regionalbedeutsame Entwicklung geeignet. Ausgehend von den Entwicklungsabsichten der Deutschen Bahn (u. a. Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung bis 2031 sowie Elektrifizierung der Trasse Gera – Leipzig bis Ende 2036) wird die Chance gesehen, Einrichtungen für Bildung und Wissenschaft sowie technologische Start-Ups anzusiedeln. Der Ausbau des Mobilitätsknotens stellt daher einen ersten Handlungsbedarf als Prämisse für die gewerbliche Entwicklung dar. Gleichzeitig sollen die Voraussetzungen für eine Bau- und Landentwicklung untersucht werden.

Im Vordergrund stehen die verkehrlichen Verflechtungen am Hauptbahnhof, die sowohl im Bestand als auch perspektivisch zu optimieren sind. Die Intermodalität des Hauptbahnhofs ist gegeben, aber konfliktbehaftet. Unter anderem:

- sind die Fuß- und Radverkehrsbezeichnungen zum Teil unübersichtlich und werden durch den Busbahnhof und die Parkplätze unterbrochen,
- ist die Orientierung auf städtische Ziele (Innenstadt, Hochschulen, Hofwiesenspark und Weiße Elster) kaum erkennbar,
- ist der Busbahnhof auf zwei Standorte verteilt, von denen einer als Wartebereich für die Busfahrer dient,

¹ Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (2017:74ff.): Gunstraumstudie Thüringer ICE-Knoten. <https://lbg.thueringen.de/fileadmin/Strat_Landesentwicklung_Demografie/Regionalentwicklung/Gunstraumstudie_Thueringer_ICE-Knoten_Abschlussbericht.pdf> (Zugriff: 05.11.2024)

- erfolgten die bisherigen Anpassungen des Bahnhofsvorplatzes an die Verkehrswende nur im minimalen Umfang,
- wurden bisher nur wenigen Ladestationen für Elektroautos an ungünstigen Stellen installiert, so dass Gehwege nicht mehr barrierefrei sind,
- fehlen notwendige Angebote, um den Standort als oberzentralen Mobilitätsknoten zu kennzeichnen,
- sind die Wartezeiten für Fahrgäste aufgrund der einfachen Aufenthaltsqualität (umliegende Brachflächen und überwiegend Verkehrsflächen) unattraktiv.

Mit den Projekten wie Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung und Zukunftsbahnhof 2030 strebt die Deutsche Bahn neben der Verbesserung des Bahnangebots auch die Sanierung des Hauptgebäudes zur Wiedernutzung derzeit leerstehender Bereiche an. Die Initiative der Deutschen Bahn bietet für die Stadt Gera Chancen, regionalplanerische Bestrebungen, wie die Stärkung des oberzentralen Ankerpunktes in der Region, zu erreichen.

In der Machbarkeitsstudie soll ebenfalls untersucht werden, welche Auswirkungen eine Fernverkehrsanbindung für die Region hat und inwieweit der heutige Mobilitätsknoten zufriedenstellend ist. Die Stadt Gera strebt dabei die Unterstützung der angrenzenden Kommunen und Landkreise an. Die Machbarkeitsstudie soll jedoch auch innovative Lösungen aufzeigen, um die Brach- und Freiflächen im Bahnhofsumfeld für den Ausbau nutzen zu können. Aufgrund der komplexen Situation (gewidmete Bahnflächen) sind zunächst die Klärung der Hemmnisse für eine Baulandmobilisierung und die Ermittlung der Entwicklungspotenziale vorgesehen.

Zusammenfassend soll in der Machbarkeitsstudie aufgezeigt werden, inwieweit das Hauptbahnhofsumfeld Gera als intermodaler und zeitgemäßer Umsteigepunkt ausgebaut werden kann, welche Vorteile sich daraus für die gewerbliche Entwicklung ergeben und wie die Stadt ihrer Rolle als Impulsgeber gerecht werden kann.

Die Regionale Planungsgemeinschaft Ostthüringen (RPG OT) befürwortet und unterstützt das Projekt einer Machbarkeitsstudie für den Regionalen Mobilitätsknoten Gera.

Nach Prüfung des Antrags kann festgestellt werden, dass die Machbarkeitsstudie mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung gemäß des zur Genehmigung eingereichten Regionalplans Ostthüringen (G-RPO 2024) vom 19.04.2024 (Beschluss PLV Nr. 30/01/24) steht. Folgende Bezüge zum Regionalplan stehen mit diesem Vorhaben im Zusammenhang oder sind bei einer Entwicklung des Standorts zu berücksichtigen:

- Ziele: - Z 2-5 ist zu beachten
Grundsätze: - G 1-2, G 1-7, G 1-8, G 2-1, G 2-2, G 2-3, G 2-7, G 2-8, G 2-9, G 2-22, G 2-25, G 3-1, G 3-2, G 3-9, G 3-18, G 3-20, G 3-22 sind zu berücksichtigen

Stellungnahme

Einführung

Das Oberzentrum Gera profitiert durch die infrastrukturellen Maßnahmen des Bundes und der Deutschen Bahn entlang der Mitte-Deutschland-Verbindung (MDV) sowie der Trasse Gera – Leipzig. Die Elektrifizierung der MDV ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 als vordringlicher Bedarf determiniert (vgl. BSWAG Anlage zu § 1, Unterab-

schnitt 2 lfd. Nr.: 20) und der geplante zweigleisige Ausbau wird über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG-Bundesprogramm 2022 bis 2026) gefördert. Die Fertigstellung und Inbetriebnahme ist aktuell für das Jahr 2031 avisiert. Die Elektrifizierung der Trasse Leipzig – Gera ist nach Investitionsgesetz Kohleregion (InvKG) Anlage 4 zu den §§ 20 und 21 Abs. 2 gesichert und die Fertigstellung ist derzeit für das Jahr 2036 geplant. Die Elektrifizierung der beiden Trassen sowie der zweigleisige Ausbau der MDV ermöglicht eine Taktverdichtung der Regionalbahnen. Weiterhin soll es laut Deutschlandtakt (dritter Gutachterentwurf) einen zweistündigen Takt mit Fernverkehrszügen (Zugkategorie FR – Zugtyp G)² zwischen dem Ruhrgebiet und Chemnitz mit Halt in Gera geben. Dahingehend ist es folgerichtig, dass die Stadt Gera von einem Anstieg der Fahrgastzahlen ausgeht und in der Konsequenz einen regionalen Mobilitätsknoten am Standort des Geraer Hauptbahnhofs schaffen möchte. Die geplante Machbarkeitsstudie soll dabei aufzeigen, wie die oben im Hintergrund stichpunktartig genannten Konfliktbereiche aufgelöst werden können. Als weiteres Ergebnis wird erwartet, dass Entwicklungspartnerschaften u. a. mit der Deutschen Bahn und weiteren Partnern zur Lösung komplexer Fragestellungen am ehemaligen Güterbahnhof entstehen.

Das Projekt steht im Kontext zu den Zielen und Grundsätzen des G-RPO 2024. Während Ziele der Raumordnung verbindliche, abschließend abgewogene Vorgaben sind (gemäß ROG § 3 Abs. 1 Nr. 2), bilden Grundsätze Aussagen zur Entwicklung des Raums, welche für die nachfolgende Abwägungs- und Ermessensentscheidung entscheidungsrelevant sind (gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 3 ROG).

Raumstruktur und Siedlungsentwicklung

Die Bahnbrache am ehemaligen Güterbahnhof Gera ist im Grundsatz G 2-25 als Konversions- und Brachfläche benannt sowie in der Raumnutzungskarte unter kb-2 räumlich dargestellt. Als besonders geeignet erscheint die Fläche für eine gewerbliche Nutzung, da aufgrund der Nähe zu aktiven Bahngleisen u. a. für Wohnbebauung eine zu hohe Lärmbelastung besteht.

Gemäß G 1-2 soll u. a. das Oberzentrum Gera mit seiner überregionalen Bedeutung Entwicklungsimpulse für den ländlichen Raum geben. Hierzu sollen beispielsweise Kooperationen zwischen den Zentralen Orten und Umlandgemeinden weitergeführt werden. Die Schaffung eines regionalen Mobilitätsknotens mit der angedachten Verbesserung am Busbahnhof für den Regionalverkehr sowie die spätere Entwicklung eines bis zu 15 ha großen Gewerbegebiets für Einrichtungen der Bildung, Wissenschaft sowie Start-Ups entspricht dem Wesenskern des Grundsatzes. Entwicklungsimpulse für die gesamte Region sollen vom Oberzentrum Gera ausgehen. Ein Mobilitätsknoten wird als Stärkung der Standortqualität und Impuls für die gesamte Region gesehen, da die Attraktivität des Hauptbahnhofumfelds sowie die Erreichbarkeit wichtiger Standorte mit regionaler und überregionaler Bedeutung (Duale Hochschule, Hochschule für Gesundheit, Berufsschulen, Stadtzentrum mit Einzelhandel) verbessert wird.

Des Weiteren stärkt die geplante Optimierung des Mobilitätsknotens und die darauf folgende Entwicklung des Gewerbebestands auf dem Areal des ehemaligen Güterbahnhofs die interkommunale Verflechtung zwischen den beiden Oberzentren Jena und Gera sowie mit dem Mittelzentrum Hermsdorf/Bad Klosterlausnitz. Entsprechend dem Grundsatz G 1-8 soll darauf hingewirkt werden, dass die Kooperation mit der

² BMVI (2020) Zielfahrplan Deutschlandtakt, Dritter Gutachterentwurf, Fernverkehr <https://assets.cffassets.net/scbs508bajse/55FqSU1scLy5OcgIKTo4QH/c5cd6c048b5d10d2a0d7876f8f17a34a/Netzgrafik_3_Entwurf_Fernverkehr.pdf> (Zugriff: 05.11.2024)

ImPuls Region Erfurt-Weimar-Jena fortgeführt wird. Weiter heißt es, dass das „Oberzentrum Gera durch höhere Bildungs-, Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen, insbesondere in Zusammenarbeit mit entsprechenden Einrichtungen in Jena“, gestärkt werden soll. In Hinblick der gestiegenen Grundstückspreise in und um das Oberzentrum Jena, verbunden mit der ausgeprägten Problematik des Mangels verfügbarer Gewerbeflächen, bildet die Flächenentwicklung des ehemaligen Güterbahnhofs Gera für Wissenschaft und High-Tech zusammen mit der Entwicklung des benachbarten Hauptbahnhofs zu einem Mobilitätsknoten, immense Potenziale für die Sicherung der Bedeutung der oberzentralen Funktion der Stadt Gera. Auf eine interkommunale Zusammenarbeit vor allem mit dem Oberzentrum Jena, dem Mittelzentrum Hermsdorf/Bad Klosterlausnitz, dem Saale-Holzland-Kreis und dem Landkreis Greiz ist bereits während der ersten Projektphasen hinzuwirken (siehe auch G 2-7).

Bei der Machbarkeitsstudie ist nach dem Grundsatz G 2-1 zu berücksichtigen, dass die Entwicklung auf den gemeindebezogenen Bedarf insbesondere in Hinblick auf den demografischen Wandel ausgerichtet wird. Dieser Grundsatz lehnt sich an das „Netto-Null“ Prinzip an. Die Flächenneuinanspruchnahme soll bis 2050 demnach auf null reduziert werden. Dem kann die Stadt Gera entsprechen, indem Brachflächen bevorzugt auf dem ehemaligen Güterbahnhof, entlang des Bahnhofsvorplatzes sowie entlang des Bahndamms (Am Bärenweg) zwischen Hauptbahnhof und dem Historischem Bahnbetriebswerk Gera entsiegelt und aufgewertet werden. Des Weiteren soll der zukünftige Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung bei flächeneffizienten Siedlungsformen und angemessene Nachverdichtung liegen (G 2-2). Die Entwicklung eines Mobilitätsknotens und damit die Fokussierung der regionalen Intermodalität auf einen konzentrierten Standort entspricht diesem Grundsatz. Ebenfalls entspricht die Vermeidung der Entwicklung eines Gewerbestandortes für wissenschafts- und technologisch versierten Unternehmen im Außenbereich dem Grundsatz G 2-3. Daher wird die Entwicklung der innerstädtischen Brachfläche am ehemalige Güterbahnhof von der RPG OT begrüßt.

In der Projektbeschreibung wird bisher nicht auf die Potenziale der Schaffung von Freiflächen bzw. grünen Inseln eingegangen. Gerade der als Bahnhofsvorplatz gekennzeichnete Bereich sowie die blau markierten Brachflächen entlang des Bahndamms (nach Plangrafischer Projektbeschreibung) bieten Potenziale für eine Begrünung und Schaffung von verschatteten Plätzen. Nach dem Grundsatz G 2-8 sollen bei Siedlungstätigkeiten „die Herausforderungen der Klimakrise berücksichtigt werden.“ Dies bedeutet, dass „bei der Nachverdichtung und Neuausweisung von Baugebieten [...] auf eine klimaresiliente, wassersensible, energie- und ressourcensparende – insbesondere flächensparende – Bauweise geachtet werden [soll].“ Der hohe Grad an Flächenversiegelung am Bahnhofsvorplatz sowie dessen Umgebung kann bei Starkregenereignissen zu Überlastung des Entwässerungssystems führen und weitere Überflutungen zur Folge haben. Eine klimaresiliente und wassersensible Siedlungsentwicklung ist daher von Beginn an in die Planungen mit einzubeziehen. Ansatzpunkte können der Erhalt innerörtlicher Grünzüge oder die Vermeidung von Wärmeinseln und das Freihalten von Frischluftschneisen sein (siehe G 2-12 und G 2-13). Im weiteren Verlauf einer Machbarkeitsstudie sollten Verschattungseffekte durch Vegetation, Fassaden- und Dachbegrünung, Gestaltung wasserdurchlässiger Flächen im Bahnhofsumfeld sowie Möglichkeiten zur Wasserrückhaltung durch Mulden berücksichtigt werden. Ohnehin soll nach dem Grundsatz G 2-9 die Gewerbeflächenentwicklung „landschaftsverträglich, flächenschonend und energieeffizient erfolgen“ sowie auf „flächeneffiziente Erschließungsform und multifunktionale Gebäudenutzung hingewirkt werden.“ Die RPG OT bittet diesbezüglich darum, die Grundsätze G 2-8 und G 2-9 im weiteren Projektverlauf nicht unberücksichtigt zu lassen.

Die RPG OT möchte vorsorglich auf das neue Ziel Z 2-5 hinweisen, welches „die Errichtung neuer [...] Einzelhandelsgroßprojekte mit einem über die Grundversorgung hinausgehendem zentrenrelevanten Sortimenten [...] nur in den vorhandenen oder zu planenden zentralen Versorgungsbereichen der Zentralen Orte höherer Stufe“ zulässt. Mit einer Leerstandsquote von rund 30 % im Einzelhandel, steht das Oberzentrum Gera bereits vor besonderen Herausforderungen. Eine Nutzung der Flächen am ehemaligen Güterbahnhof Gera für Einzelhandelsgroßprojekte würde nicht den Vorgaben der Raumordnung entsprechen und Probleme der vorhandenen zentralen Versorgungsbereiche verstärken. Laut Projektbeschreibung sind für die Fläche Einrichtungen für Bildung, Wissenschaft sowie Technologieunternehmen und Start-ups vorgesehen. Eine gewerbliche Ausstattung mit im besten Fall schienengüteraffinen Unternehmen würde den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung entsprechen und wird von der RPG OT unterstützt. Im Gegensatz dazu sind Einzelhandelsgroßprojekte zu meiden. Dem Ziel nicht entgegenstehend sind kleinere Einzelhandelseinrichtungen im Bahnhof sowie am Bahnhofsvorplatz. Hierzu soll der Grundsatz G 2-24 berücksichtigt werden, indem moderner Einzelhandel das Verweilen und Erleben fokussiert und somit die bemängelte Aufenthaltsqualität verbessert.

Infrastruktur

Schlussendlich handelt es sich beim Mobilitätsknoten Gera neben einem Stadt- und Regionalentwicklungsprojekt vor allem um ein Infrastrukturprojekt. Die Aussagen zur Entwicklung der MDV sowie der Trasse Gera – Leipzig sind in den Grundsätzen G 3-1 und G 3-2 verankert. Hiernach sollte die Elektrifizierung und der zweigleisige Ausbau der MDV nicht den Planungshorizont von 2030 überschreiten. Nach aktuellen Plänen der Deutschen Bahn ist eine Teillinbetriebnahme Weimar – Jena Göschwitz bereits für Ende 2028 avisiert, jedoch die Gesamteinbetriebnahme für das Jahr 2031. Dies ist bei dem weiteren Studienverlauf zu berücksichtigen. Im Grundsatz G 3-7 strebt der Plangeber eine Taktverdichtung von 20 Minuten in den Hauptverkehrszeiten sowie einen S-Bahn-ähnlichen Verkehr an. Bei einer potenziellen Umsetzung kann dies zu einer Attraktivität des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) führen und somit zu einer Steigerung der Fahrgastzahlen. Die geplante Elektrifizierung und Geschwindigkeitserhöhung entlang der Trasse Leipzig – Gera (InvKG, Anlage 4, Abs. 2, lfd.-Nr. 34 zu den §§ 20 und 21) soll im Jahre 2036 abgeschlossen sein. Diese Maßnahmen werden ebenfalls zu einer Steigerung der Attraktivität des SPNV beitragen und somit zu einem weiteren Anstieg der Fahrgastzahlen führen. In Hinblick der aufgezeigten infrastrukturellen Entwicklungen am Hauptbahnhof Gera hin zu einem elektrifizierten Bahnknoten für den Regionalverkehr ist die Machbarkeitsstudie für einen regionalen Mobilitätsknoten Gera ein erster Schritt zu einem Umsetzungskonzept mit erheblichen Umsetzungspotenzial.

Die Umwandlung des Güterbahnhofs zu einem Gewerbestandort bildet einen weiteren Baustein der Machbarkeitsstudie, wobei nach dem Grundsatz G 3-9 der Erhalt von Güterverladestellen berücksichtigt werden soll. Wie bereits angedeutet soll angestrebt werden u. a. schienengüteraffine Unternehmen anzusiedeln. Denn es sollte zu keinem verstärkten Schwerlastverkehr entlang der Berliner- sowie Franz-Mehring-Straße kommen. Aufgrund der noch vorhandenen Gleise und bestehenden Laderampen besteht die Möglichkeit des direkten Abtransports schienenauffiner Güter. Das in der Plangrafischen Projektbeschreibung ausgewiesene Hindernis „Verladerampe“ für Übungszwecke der Bundeswehr kann durch frühzeitige Beteiligung des entsprechenden Akteurs beseitigt bzw. als Güterverladerampe für potenzielle Gewerbeansiedlungen

genutzt werden. Eine Verlagerung der Verladerampe für Übungszwecke der Bundeswehr in das nördliche Gebiet des Oberzentrums Gera kann den Verkehr schwerer Armeefahrzeuge in die Innenstadt reduzieren und demnach Lärmemissionen mindern. Ein potenzieller Standort für die Verladerampe der Bundeswehr nördlich von Gera kann am Bahnhof Bad Köstritz bzw. am Anschlussgleis des ansässigen Chemiewerks (siehe G 3-10) sowie an der Güterverladestelle Caaschwitz (siehe G 3-9) entstehen. Diese und weitere mögliche Standorte sollten gemeinsam mit den entsprechenden Akteuren sowie mit dem Landkreis Greiz und der Deutschen Bahn analysiert werden.

Für den Straßenpersonennahverkehr (StPNV) ist eine Optimierung der gegenwärtigen Situation mit zwei am Bahnhofsvorplatz verteilten Standorten vorgesehen. In der Karte 3-1 sowie im Grundsatz G 3-17 wird ersichtlich, dass Gera einen zentralen Mobilitätsknoten für den regionale und überregionale StPNV bildet. Dahingehend wird die Untersuchung einer potenziellen Verbesserung der Bahnhofsvorplatzsituation in Bezug auf die derzeitige Standortsituation begrüßt. Dies folgt auch dem Willen des Plangebers (G 3-18), dass die ÖPNV-Achsen „an zentral gelegenen Verknüpfungspunkten miteinander verbunden und dabei das Leistungsangebot der Nahverkehrsträger regionsübergreifend sowie systemübergreifend, integral und taktgenau abgestimmt werden“ soll. Das Oberzentrum Gera ist gemäß G 3-18 und Karte 3-1 als Verknüpfungspunkt „Bahn-Bahn & Bahn-(Fern-)Bus“ ausgewiesen. Ein zentraler Verknüpfungs- und Umsteigepunkt, welcher alle Verkehrsteilnehmer integriert (SPNV, Fernbusverkehr, StPNV, MIV sowie Feinmobilität) entspricht demnach dem Grundsatz der Raumordnung. Es ist zukünftig darauf zu achten, dass „Taktdefizite an den Verknüpfungspunkten stetig ermittelt und weiter reduziert werden [sollen], um stets ein optimales, integrales Taktsystem bereitzustellen“ (G 3-20).

Ebenso ist die Feinmobilität in der geplanten Machbarkeitsstudie zu betrachten. Hierzu zählen Mikromobile wie Pedelects, E-Scooter, Velocars und ähnliches. Nach der Begründung im Grundsatz G 3-22 können Arbeitgeber, Behörden, Schulen, Geschäfte und andere Institutionen durch sichere Abstellmöglichkeiten und Ladestationen für Mikromobile eine positive Entwicklung fundieren. So unterstützt ein Ausbau der Serviceleistungen, wie Bike & Ride und Fahrrad-2-Go-Angebote sowie Fahrradparkhäuser oder -boxen, Pedelect- und E-Scooter-Leih- und Ladestationen, die nachhaltige Entwicklung weg vom MIV. Demnach empfiehlt es sich, die Feinmobilität bedarfsgerecht und optimal in das Hauptbahnhofsumfeld zu integrieren.

In der Gesamtbetrachtung dieser Stellungnahme begrüßt die Regionale Planungsgemeinschaft Ostthüringen die geplante Machbarkeitsstudie, da diese anhand der vielfältig dargestellten Aspekte den Bestrebungen der Raumordnung/Regionalplanung bzgl. einer Mobilitätswende entspricht.

Abstimmungsergebnis:

Stimmberechtigte Mitglieder:	20
Anwesende Mitglieder:	16
Ja-Stimmen:	16
Stimmenthaltungen:	0
Nein-Stimmen:	0

Damit wurde der Beschluss einstimmig gefasst.



Kurt Dannenberg
Stellvertreter des Präsidenten und
Vorsitzender des Planungsausschusses