

Gunstraumstudie Thüringer ICE-Knoten



Arnstadt



Bad Langensalza



Eisenach



Gera



Gotha



Ilmenau



Jena



Meiningen



Nordhausen



Sondershausen



Sonneberg



Suhl

Inhaltsverzeichnis

1 Einführung	5
Anlass und Ziel für das Projekt Gunraumstudie.....	5
1.1 Projekt ICE-Knoten Thüringen	6
1.2 Die Rolle der Arbeitsgruppe Gunraum sowie der Lenkungsgruppe	6
1.2.1 Die Arbeitsgruppe Gunraum (AG 2)	6
1.2.2 Die Lenkungsgruppe	7
1.3 Methodik der Studie	7
2 Abgrenzung des Gunstraumes	10
2.1 Identifikation zu untersuchender Städte	10
2.2 Bewertungsmethodik	11
2.3 Bewertungsergebnisse.....	12
2.3.1 Reisezeitveränderungen	12
2.3.2 Landesplanerische Funktionen.....	18
2.3.3 Demografie	22
2.3.4 Gesamtbewertung zur Begünstigung	25
3 Teilbereich I: Gunraum	27
3.1 Impulse durch das VDE 8	29
3.1.1 Nutzungspotenzial der Standorte	29
3.1.2 Erhoffte Wirkungen	31
3.2 Kommunale Standortpotenziale und Handlungsempfehlungen	32
3.2.1 Untersuchungsmethodik und Auswahl von Vertiefungsstandorten.....	32
3.2.2 Kommunale Ergebnisse / Steckbriefe der Kommunen ohne Handlungskonzept	34
Altenburg.....	34
Apolda	37
Mühlhausen	39
Sömmerda	42
Zella-Mehlis	44
3.2.3 Zwölf Handlungskonzepte für ausgewählte Kommunen	47
Arnstadt	48
Bad Langensalza.....	58
Eisenach	66
Gera	74
Gotha	82
Ilmenau	91
Jena	100
Meiningen.....	111
Nordhausen	119
Sondershausen	127
Sonneberg	136
Suhl	144
3.3 Handlungsempfehlungen	152
3.3.1 Zusammenfassung von Chancen, Risiken und Umsetzungshemmnissen.....	152
3.3.2 Empfehlungen an Kommunen	155
3.3.3 Empfehlung an die Landesregierung	158
3.3.4 Empfehlung an sonstige Akteure.....	161

4 Teilbereich II: Weniger begünstigte Räume	163
4.1 Unterstützungsmöglichkeiten aus verkehrsplanerischer Sicht	163
4.1.1 Hintergrund	163
4.1.2 Risiken der beschleunigenden Verkehrsentwicklung	164
4.1.3 Bestandsanalyse der verkehrlichen Themen	166
4.1.4 Verkehrliche Unterstützungsmöglichkeiten	168
4.1.5 Zusammenfassung der Unterstützungsmöglichkeiten	178
4.2 Unterstützungsmöglichkeiten aus raumplanerischer Sicht	180
4.2.1 Differenzierter Unterstützungsbedarf	180
4.2.2 Räumlich differenzierte Unterstützungsmöglichkeiten aus raumplanerischer Sicht	185
4.2.3 Übergreifende Handlungsempfehlung ohne konkreten räumlichen Bezug	198
5 Fazit	201
6 Verzeichnisse	207
6.1 Abbildungsverzeichnis	207
6.2 Tabellenverzeichnis	209
6.3 Abkürzungsverzeichnis	210
6.4 Literaturverzeichnis	211
7 Impressum	215

1 Einführung

Anlass und Ziel für das Projekt Gunraumstudie

Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 8 (VDE 8) schließt mit der Verbindung zwischen München und Berlin nicht nur eine Lücke im Netz des deutschen Schienenfernverkehrs, sondern stellt im transeuropäischen Verkehrsnetz eine durchgängige Verbindung von Italien über Österreich und Deutschland bis nach Skandinavien her. Es handelt sich um das größte deutsche Verkehrsprojekt nach der Wiedervereinigung Deutschlands. Der letzte Teilabschnitt wird 2017 in Betrieb gehen. Wesentliches Merkmal des Projektes ist die Anbindung der mitteldeutschen Regionen über die Knoten Erfurt, Halle und Leipzig an das schnelle Netz. Mit der Fertigstellung des letzten Teilstücks der neuen Nord-Süd-Verbindung für den ICE von Berlin nach München wird sich die Erreichbarkeit Thüringens und insbesondere die der Landeshauptstadt Erfurt deutlich verbessern. Neue Wertschöpfungspotenziale, die maßgeblich durch den ICE-Knoten Erfurt induziert werden, werden aber nicht nur vordergründig in Erfurt selbst und dort vor allem im Umfeld des Bahnhofes gesehen. Die teilweise erheblichen Reisezeitverkürzungen bei geeigneter Fahrplangestaltung werden auch ganz oder zumindest teilweise an zahlreiche Thüringer Städte weitergegeben und können auch hier Werkschöpfungspotenziale für die Stadt- und Regionalentwicklung eröffnen.

Die Thüringer Landesregierung will sicherstellen, dass die möglichen Entwicklungsimpulse, die sich aus der verbesserten Erreichbarkeit ergeben, von den Kommunen erschlossen werden können. Zur Untersuchung dieser Impulse und ihrer Nutzungsmöglichkeiten dient die vorliegende Studie. Diese knüpft an eine Untersuchung zur Ermittlung der Bedeutung der künftigen Verkehrsinfrastruktur für die Landesentwicklung Thüringens der Prognos AG aus dem Jahr 2012 an.

In dieser Studie der Prognos AG¹ wurden die erzielbaren Reisezeitverkürzungen für ausgewählte Thüringer Städte analysiert. Auf dieser Grundlage wurde ein Raum abgegrenzt, für welchen besonders günstige Entwicklungsvoraussetzungen gesehen werden (Gunraum).

Die vorliegende Studie baut darauf auf: Im Arbeitsprozess wird der Gunraum flächendeckend abgegrenzt und näher untersucht. Es werden Handlungsempfehlungen für die begünstigten und für die weniger begünstigten Räume erarbeitet und beispielhafte Standortkonzepte für begünstigte Städte entwickelt.

Die Studie hat sich zum Ziel gesetzt:

Die Erarbeitung von planerischen Grundlagen und Handlungsempfehlungen zur Nutzbarmachung der verkehrlichen Begünstigung durch die neuen ICE-Verbindungen für die kommunale Entwicklung auf bahnhofsnahe Potenzialflächen. Diese werden beispielhaft konkretisiert an maximal zwölf privilegierten Standorten durch die entsprechenden Standortkonzepte (Teilbereich 1).

Das Aufzeigen von Unterstützungsmöglichkeiten für weniger begünstigte Kommunen / Räume (Teilbereich 2).

Dazu werden im Rahmen der Studie zunächst die begünstigten Städte identifiziert (Gunraum), ihre Standortpotenziale abgeschätzt und konzeptionelle Empfehlungen zur Entwicklung geeigneter Potenzialflächen erarbeitet. Eine vertiefende Untersuchung mit der Erarbeitung von Standortkonzepten erfolgt für zwölf ausgewählte Standorte unter intensiver Abstimmung mit den betroffenen Kommunen. Für die von den Erreichbarkeitsverbesserungen weniger begünstigten Städte bzw. Regionen werden Handlungsempfehlungen zur Stärkung der nahräumlichen und regionalen Entwicklung aufgezeigt, um eventuelle Nachteile abzubauen bzw. zu kompensieren. Mit der im Rahmen dieser Studie vorgenommenen Unterscheidung in begünstigte Städte und weniger begünstigte Städte und Räume ist

¹ Prognos AG: Bedeutung der künftigen Verkehrsinfrastruktur für die Landesentwicklung Thüringens, Langfassung – Endbericht, Berlin, 2012

keine Präjudizierung des künftigen Fördermitteleinsatzes verbunden, sie dient lediglich dazu, passgenaue Antworten auf die mit der neuen Verkehrsinfrastruktur veränderten Entwicklungspotenziale zu finden.

1.1 Projekt ICE-Knoten Thüringen

Der Hintergrund der vorliegenden Studie und der Sachstand des Projektes ICE-Knoten Thüringen wird nachfolgend kurz erläutert (Ausschreibung Gunraumstudie):

Mit dem Thüringer ICE-Verkehrsknotenpunkt in Erfurt, dessen Erschließung in Thüringen im Rahmen des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit (VDE 8) zum Ende des Jahres 2017 abgeschlossen sein wird, verbessern sich die Erreichbarkeiten von weiten Teilen Thüringens aus den Richtungen Berlin, München, Frankfurt und Dresden erheblich. Wie sich die Erreichbarkeiten über Erfurt hinaus in den Freistaat verändern und welche Chancen und Risiken sich daraus für die Lagegunst Thüringens und die einzelnen Landesteile ergeben, wurde 2011 / 2012 im Auftrag des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL) und der Landesentwicklungsgesellschaft Thüringen mbH (LEG), in einem Gutachten zur „Bedeutung der künftigen Verkehrsinfrastruktur für die Landesentwicklung Thüringens“ durch die Prognos AG und Prog Trans AG ermittelt.

Um auf der Grundlage der Ergebnisse des Gutachtens einen gemeinsamen Umsetzungsprozess im Land in Gang zu setzen, wurde das TMIL mit Kabinettsbeschluss 2012 beauftragt, auf Landesebene eine fachübergreifende Lenkungsgruppe (LG-ICE) sowie anlass- und handlungsbezogene Arbeitsgruppen zur Umsetzung der in der Studie identifizierten Leitprojekte einzurichten.

Ziel der Umsetzung der Leitprojekte ist die zügige Realisierung von Projekten und Maßnahmen, von denen strukturwirksame Effekte zu erwarten sind. Hierzu wurden seitdem durch die LG-ICE und durch vier Arbeitsgruppen Schlüsselprojekte definiert und priorisiert, aber auch Maßnahmen initiiert, vorbereitet und teilweise umgesetzt.

Das Thüringer Kabinett beschloss im Juni 2015, den Gunraum über die Landeshauptstadt Erfurt hinaus zu betrachten und zu erschließen. Es ist erklärtes Ziel der Thüringer Landesregierung, Erreichbarkeitsvorteile aus der verbesserten Fernverkehrsanbindung in die Thüringer Regionen zu tragen. Es sollen die entstehenden Potenziale für die Regional- und Landesentwicklung ermittelt werden, um standortspezifisch Handlungsempfehlungen geben zu können und strategische Entscheidungen zur Erschließung der sich ergebenden Chancen vorzubereiten. Damit verbunden sind Potenziale für Entwicklungen insbesondere im Bahnhofsumfeld von Thüringer Städten. Um den Beschluss des Kabinetts umzusetzen, wurde eine Arbeitsgruppe Gunraum unter dem Vorsitz der Referatsleitung Regionalentwicklung im Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL) gegründet².

1.2 Die Rolle der Arbeitsgruppe Gunraum sowie der Lenkungsgruppe

1.2.1 Die Arbeitsgruppe Gunraum (AG 2)

Die Arbeitsgruppe Gunraum ist eine der vier Arbeitsgruppen³ im Projekt ICE-Knoten Thüringen, welche die Entwicklungsmöglichkeiten untersuchen, die sich aus den Erreichbarkeitsverbesserungen ergeben. Mitwirkende sind Vertreter ausgewählter Kommunen, Vertreter der Industrie- und Handelskammern sowie Handwerkskammern, der Deutschen Bahn, der Landesentwicklungsgesellschaft Thüringen und des Gemeinde- und Städtebundes. Die AG 2 wird von der LEG als Projektkoordinator ohne inhaltliche Einflussnahme organisiert und moderiert. Seit November 2015 fanden regelmäßige Beratungen statt, in denen auch die Aufgabenstellung für diese Studie abgestimmt wurde. Ab Anfang des Jahres 2017 begleitet die AG 2 die Erarbeitung der Gunraumstudie fachlich in regelmäßig stattfindenden Beratungen.

² Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL): Ausschreibung Gunraumstudie, Sachstand, 2016

³ AG Mobilität, AG Gunraum, AG Tourismus/Tagung/Dienstleistung und AG Stadtentwicklung Erfurt

Aus der Projektarbeit der anderen drei Arbeitsgruppen findet ein regelmäßiger fachlich begleiteter Informationsaustausch statt, welcher durch eine übergeordnete Projektkoordination gewährleistet wird.

1.2.2 Die Lenkungsgruppe

Die Lenkungsgruppe ist das Entscheidungsgremium im Projekt Thüringer ICE-Knoten. Ihr wird regelmäßig aus der Projektarbeit aller Arbeitsgruppen sowie dem Fortschritt der Gunstrraumstudie berichtet.

1.3 Methodik der Studie

Mit dem Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 8 (VDE 8) sind die Hoffnung und der Anspruch verbunden, möglichst große Landesteile Thüringens von einer verbesserten Erreichbarkeit profitieren zu lassen.

Um alle Landesteile Thüringens in den Blick zu nehmen, werden zunächst alle Zentralen Orte höherer Stufe (Oberzentren, Mittelzentren mit Teilfunktionen eines Oberzentrums, Mittelzentren) hinsichtlich folgender Themen untersucht: Reisezeitverbesserung (durch den ICE-Knoten), landesplanerische Funktionen und Demografie. Es wird eine kriteriengestützte Gruppierung vorgenommen, um aus der Gesamtheit der Thüringer Städte begünstigte Standorte zu identifizieren. So werden Kommunen ausgewählt, die neben einer verbesserten Erreichbarkeit weitere Entwicklungspotenziale aufweisen. Diese Kommunen bilden mit ihrem zugeordneten mittelzentralen Funktionsraum den näher zu untersuchenden Gunstrraum.

Für Kommunen innerhalb des Gunstraumes (Teilbereich I) werden standortbezogene Einschätzungen zu Standortpotenzialen sowie Handlungsempfehlungen zur Nutzbarmachung der Erreichbarkeitsverbesserungen im Bahnhofsumfeld erarbeitet. Sie basieren auf der Auswertung einer umfassenden Datenrecherche sowie den Ergebnissen eines Fragebogens, den jede interessierte Kommune beantwortet hat. Auf dieser Grundlage werden in einem weiteren Arbeitsschritt zwölf Kommunen mit einer bahnhofsnahen entwicklungsbedürftigen Fläche nach qualitativen Kriterien ausgewählt. Für diese Standorte wird in der nächsten Bearbeitungsstufe jeweils ein Entwicklungskonzept erstellt bzw. ein bestehendes aktualisiert. Es erfolgt somit eine stufenweise, vertiefende Betrachtung mit dem Ziel, begünstigte Kommunen bei der Nutzbarmachung der Entwicklungsimpulse zu unterstützen.

Kommunen und ihre mittelzentralen Funktionsräume außerhalb des Gunstraumes (Teilbereich II) werden als Regionen näher betrachtet. Hier werden allgemeine Handlungsempfehlungen und Unterstützungsmöglichkeiten aus verkehrs- und raumplanerischer Sicht formuliert. Ziel ist es, geeignete Maßnahmen aufzuzeigen, die gegebenenfalls bestehende Nachteile in der Verkehrsanbindung reduzieren bzw. die Entwicklung innerhalb der Regionen stärken.

Bereits mit Beginn der ersten Bearbeitungsstufe wurden Datenblätter für die einzelnen Kommunen aufgebaut, in die weitere Daten und Informationen im Arbeitsprozess der Studie eingearbeitet werden. Die Datenblätter sind Anlagenband (unter Punkt 1.1) dargestellt.

Sie gliedert sich in zwei Teilbereiche und sieht verschiedene Bearbeitungsstufen vor, wie die folgende Abbildung zeigt.

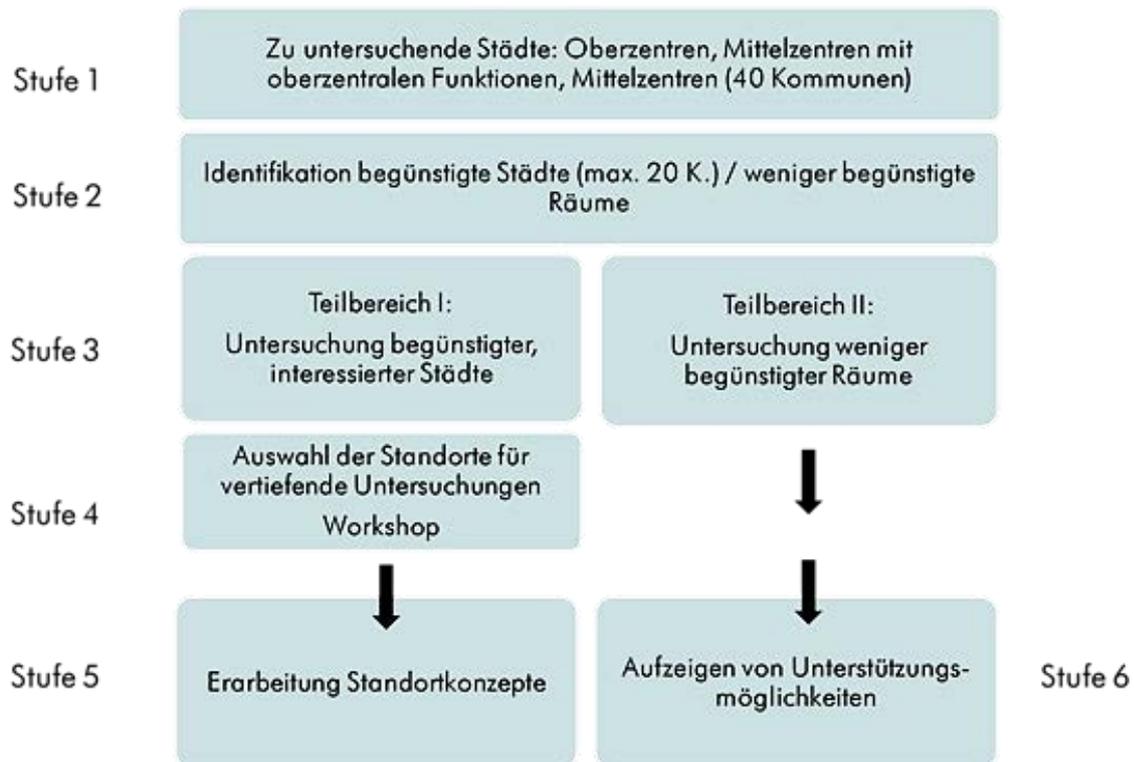


Abb. 1: Bearbeitungsstufen der Gunraumstudie. Darstellung: GRAS.

Tab. 1: Bearbeitungsstufen der Gunstrraumstudie.

Bearbeitungsstufen		Inhalt
1	Identifikation zu untersuchender Städte → Kapitel 2.1	Aus allen Landesteilen Thüringens werden Städte entsprechend ihrer zentralörtlichen Funktion ausgewählt. <i>Ergebnis:</i> 40 Städte mit zentralörtlicher Funktion (Oberzentren, Mittelzentren mit Teilfunktionen eines Oberzentrums, Mittelzentren), ohne Erfurt.
2	Unterscheidung in begünstigte und weniger begünstigte Städte → Kapitel 2.2	Ermittlung des Grades der Begünstigung mittels <ul style="list-style-type: none"> – Reisezeitveränderung, – zentralörtlicher Funktion und – demografischen Rahmenbedingungen. <i>Ergebnis:</i> 21 begünstigte Städte (Teilbereich I) und 19 weniger begünstigte Städte / Räume (Teilbereich II)
Teilbereich I – Begünstigte Städte		
3	Untersuchung der begünstigten Städte → Kapitel 3.1	Recherche, bzw. Erhebung (mittels Fragebogen) von Daten zur Kommune und regionalen Verflechtungen. Themen u. a. Interesse der Kommune, Sozioökonomische Rahmenbedingungen, Attraktivität Tourismus / Tagung und Kultur- / Kreativwirtschaft, Entwicklung und Perspektiven, Potenzialflächen in Bahnhofsnähe und gegebenenfalls konzeptionelle Ansätze. <i>Ergebnis:</i> Einschätzung der Standortpotenziale sowie Handlungsempfehlungen für begünstigte Kommunen
4	Auswahl von zwölf Standorten für die Erarbeitung von Standortkonzepten → Kapitel 3.2.1	Qualitative Auswahl in Rücksprache mit den Kommunen anhand von Kriterien wie lokale Entwicklungsdynamik, erwartete Impulswirkung, Erfolgsaussichten, Bedarf und Nutzen in der Region, Modellcharakter, Innovation. <i>Ergebnis:</i> zwölf beispielhafte Standorte mit breitem Spektrum bezüglich räumlicher Verteilung, Nutzungsansätzen und Entwicklungsstand
5	Erarbeitung der Standortkonzepte → Kapitel 3.2.3	Sammlung und Auswertung von Feindaten zu den Potenzialflächen wie Lage und Größe, Verfügbarkeit, Eignung und Restriktionen, Städtebauliche Bedingungen, Nutzungsansätze, bestehende Entwicklungskonzepte oder -ansätze, Fördermöglichkeiten. <i>Ergebnis:</i> zwölf Standortkonzepte
Teilbereich II – Weniger begünstigte Räume		
6	Unterstützungsmöglichkeiten für weniger begünstigte Räume → Kapitel 4	Auswerten von Unterlagen und Daten zur kommunalen bzw. regionalen Situation wie LEP 2025, Regionalpläne, REK, etc. und nahräumlichen Verkehr für 19 weniger begünstigte Städte, bzw. Räume. <i>Ergebnis:</i> Allgemeine Handlungsempfehlungen aus verkehrs- und raumplanerischer Sicht zum Abbau von eventuellen Standortnachteilen

2 Abgrenzung des Gunstraumes

2.1 Identifikation zu untersuchender Städte

In der ersten Bearbeitungsstufe werden die 40 Zentralen Orte mit mittleren und höheren zentralörtlichen Funktionen (Oberzentren, Mittelzentren mit Teilfunktionen eines Oberzentrums, Mittelzentren) ermittelt, welche die Basis der Studie bilden. Sie decken mit ihren mittelzentralen Funktionsräumen (2.3.1 Grundsatz des LEP 2025⁴, siehe Abb. 2) das Territorium Thüringen flächendeckend ab. Insofern sind vor dem Hintergrund der Gleichwertigkeit der Lebensbedingungen (Art. 72 Abs. 2 GG, § 1 Abs. ROG) zunächst alle Landesteile in die Untersuchungen der Gunraumstudie einbezogen. Eine Ausnahme bildet die Landeshauptstadt Erfurt, da sie Gegenstand eigenständiger Entwicklungsprojekte ist (z. B. ICE-City) und wie zuvor beschrieben aufgrund der Ausrichtung der Studie nicht im Fokus der Betrachtungen liegt.

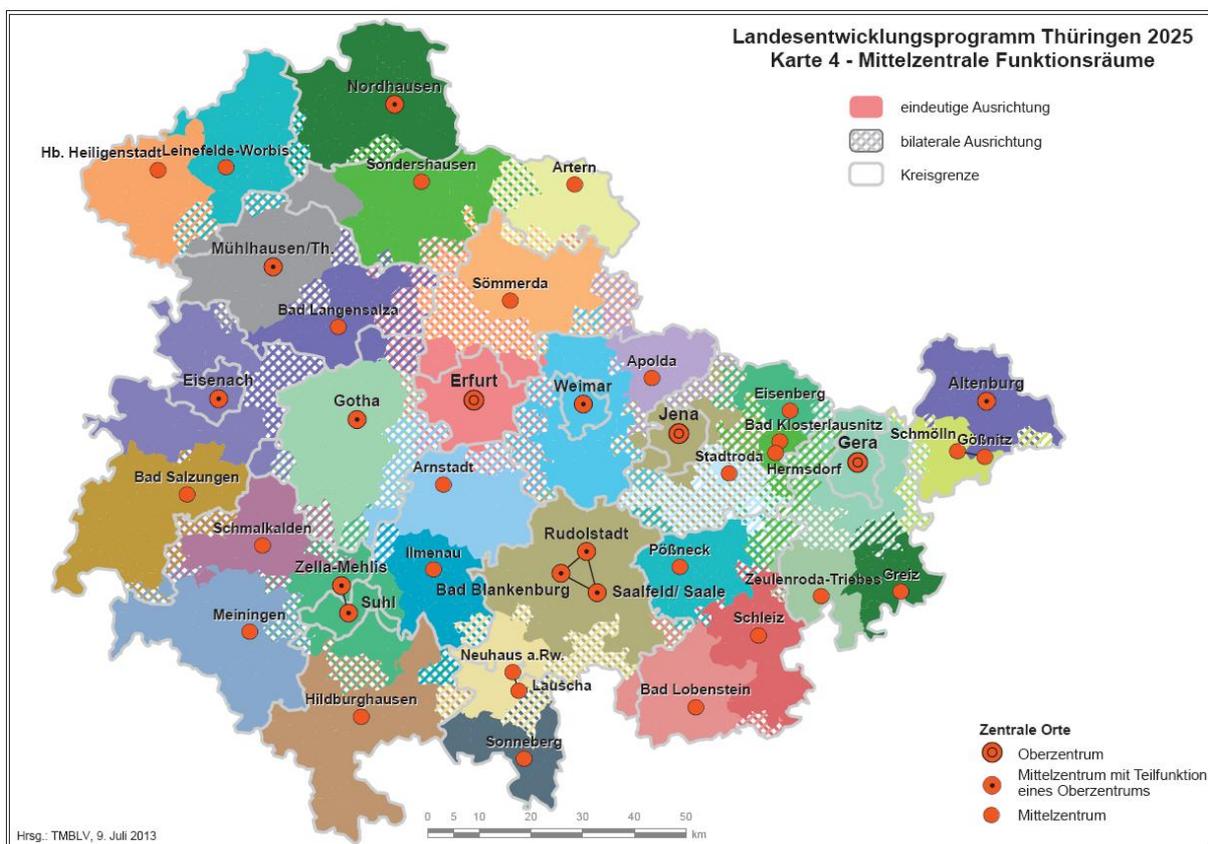


Abb. 2: Zentrale Orte und mittelzentrale Funktionsräume⁵. Quelle: LEP Thüringen 2025, Karte 4.

⁴ TMBLV: Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025 (LEP 2025), 2014

⁵ Erläuterung zur Karte: Die Überschneidungen der mittelzentralen Funktionsräume leiten sich von einer unterschiedlichen Zuordnung der Gemeinden zu den Zentralen Orten hinsichtlich a) Pendlerverflechtungen und b) Erreichbarkeit mit dem PKW ab. Da beide Kriterien nicht den gleichen Zentralen Ort als Bezugspunkt ergeben, handelt es sich um eine sogenannte bilateral zugeordnete Gemeinde (im Überschneidungsbereich). Entlang der äußeren Landesgrenzen bestehen Gemeinden, die entweder hinsichtlich der Erreichbarkeit mit PKW oder / und im Hinblick auf Pendlerverflechtungen zu Zentralen Orten außerhalb Thüringens stärkere Bezüge haben als zum zugeordneten Mittelzentrum in Thüringen. Dieser Sachverhalt ist im Plan der mittelzentralen Funktionsräume im LEP 2025 nicht dargestellt. Die Überschneidung der Funktionsräume bewirkt im weiteren Verlauf der Studie, dass auch ein Gunraum nicht scharf abgegrenzt werden kann.

2.2 Bewertungsmethodik

Ziel der zweiten Bearbeitungsstufe ist die Bildung einer auf die Begünstigung durch das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 8 (VDE 8) abstellenden Rangfolge der 40 Städte.

Entsprechend der Aufgabenstellung sind ca. 20 Kommunen aus der Rangfolge mit der höchsten Begünstigung für weitere Untersuchungen zu identifizieren. Im Rahmen dieser weitergehenden Untersuchungen sollen Handlungsempfehlungen für die Nutzbarmachung der Erreichbarkeitsverbesserungen im Bahnhofsumfeld abgeleitet werden.

Folgende Kriterien wurden zur Einteilung der 40 betrachteten zentralen Orte herangezogen:

- die Reisezeitverkürzung zu / aus den Zielorten Berlin, München, Frankfurt und Dresden durch das VDE 8,
- die landesplanerische Funktion sowie
- die demografischen Rahmenbedingungen aus Einwohnergröße und -prognose bis 2035.

Der Grad der Begünstigung der Kommunen wird mit Hilfe einer Bewertungsmatrix identifiziert.

Kriterium	Indikatoren	Überlegungen zur Wichtung
Reisezeitverkürzung im SPfV und SPNV	Reisezeitverkürzungen zu/aus den Zielorten Berlin, München, Frankfurt, Dresden (Basis: Eigene Reisezeitermittlung für alle betrachteten Städte)	Sehr hoch: 50%
Landesplanerische Funktionen	Stufe des ZO-Systems, sowie zusätzlich: <ul style="list-style-type: none"> • Entwicklungskorridor (LEP 2025) • Industriegroßflächen (LEP 2025) • Schwerpunktraum Tourismus (LEP 2025) • Überörtlich bedeutsame Gemeindefunktion: Kultur- und Bildungstourismus (RP) 	Hoch: 35%
Einwohnerzahl und Einwohnerprognose	<ul style="list-style-type: none"> • Ist-Stand der Einwohnerzahl • Prognose (1. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung bis 2035 auf Basis 13. kBV) 	Mittel: 15%

Abb. 3: Vorgehensweise zur Bewertung der Kommunen hinsichtlich Begünstigung. Darstellung: GRAS.

Der Reisezeit wird im Kontext der Studie die mit Abstand höchste Bedeutung beigemessen. Anlass der Studie ist es, die von der Verkürzung der Reisezeit profitierenden Orte zu ermitteln. Daher geht die Punktzahl der Reisezeitveränderung mit 50 % in die Gesamtwertung ein.

Weiterhin sind die Landesplanerischen Funktionen von großer Bedeutung für die Kommunen und ihr Umland. Kommunen haben sowohl Pflichten gegenüber ihrem Umland, als auch Chancen, die sich aus dem Umland ergeben. Beides spiegelt sich in den Festlegungen der Landesplanung wider. Diese Kategorie geht mit 35 % in die Gesamtwertung ein.

Einen kleineren, aber doch relevanten Anteil am Entwicklungspotenzial hat der demografische Hintergrund einer Stadt (inkl. Prognose zur Bevölkerungsentwicklung). Bei bevölkerungsstärkeren Kom-

munen ist eine größere kommunale Stärke wahrscheinlich, wodurch bessere Entwicklungsvoraussetzungen zu erwarten sind. Aus diesem Grund geht diese Kategorie mit 15 % in die Gesamtwertung zur Begünstigung ein.

Innerhalb jeder Kategorie wurden nach unten stehenden Kriterien die Punkte 1-10 vergeben, wobei 1 Punkt für sehr geringe Potenziale innerhalb der Kategorie steht und 10 Punkte für sehr hohe Potenziale. Die Kriterien Reisezeitveränderung, landesplanerische Funktionen und die demografischen Rahmenbedingungen wurden mittels Indikatoren konkretisiert.

Ergebnis dieses Arbeitsschrittes ist somit die Einteilung der 40 betrachteten zentralen Orte in sogenannte „begünstigte“ und „weniger begünstigte“ Städte.

Ausgehend von dieser Einstufung erfolgt im weiteren Verlauf der Studie eine unterschiedliche inhaltliche Auseinandersetzung mit diesen beiden Gruppen. Die Daten als Grundlage für die Einstufung / Bewertung gehen in das für jede der 40 Kommunen erstellte Datenblatt ein (siehe Anlage 1.1).

2.3 Bewertungsergebnisse

2.3.1 Reisezeitveränderungen

Zentrale Bedeutung für die Begünstigung hat die Verkürzung der Reisezeiten von der jeweiligen Kommune zu den vier Destinationen Berlin, München, Dresden und Frankfurt. In der Studie wird die Veränderung der Reisezeiten berücksichtigt (nicht etwa die absolute Reisedauer von einer Kommune zu den vier oben genannten Destinationen). Ziel ist es, Impulse durch das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 8 aufzugreifen und auszubauen.

Dabei stehen die Auswirkungen von Veränderungen des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) zwischen den Fahrplanperioden 2011 / 2012 und 2017 / 2018 im Vordergrund. Die ermittelten Fahrzeitverkürzungen können direkt durch die Fertigstellung des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit (VDE 8.1 / 8.2 / 8.3) oder indirekt durch darauf abgestimmte Anpassungen beim Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erreicht werden.

Die Reisezeit stellt grundsätzlich nur ein Kriterium für die Bewertung der Anbindungsqualität und der Erreichbarkeit dar. In vergleichbaren Reisezeitanalysen für andere Studien werden darüber hinaus auch Anzahl der Umstiege, knappe oder zu lange Umsteigezeiten, Anzahl der Verbindungen am Tag, Regelmäßigkeit der Verbindungen (Takt) und Reisezeitveränderungen in Relation zur Gesamtreisezeit betrachtet. Die Analyse der Reisezeiten ist innerhalb der Gunstramstudie allerdings nur eines von mehreren Werkzeugen zur Identifikation von Städten, die für die weitere Betrachtung in Frage kommen. Mit der allgemeinen Zielstellung der Gunstramstudie ist die alleinige Betrachtung des Kriteriums Reisezeit am besten zu vereinbaren. Die Berücksichtigung der anderen oben genannten Faktoren wird für diesen Rahmen als nicht sinnvoll erachtet.

Grundlage Prognos-Studie

2012 wurde im Rahmen der Prognos-Studie für 27 Mittel- und Oberzentren eine Untersuchung zur Reisezeitveränderung durchgeführt. Darin wird von voraussichtlichen Reisezeitersparnissen von Erfurt nach München in Höhe von ca. 2 h ausgegangen, nach Berlin von ca. 45 min und nach Leipzig bzw. Dresden von ca. 3 min. In Richtung Frankfurt werden kaum nennenswerte Reisezeitverkürzungen festgestellt. Ausgehend vom Knoten Erfurt werden die realisierten Reisezeitgewinne an die nachgelagerten Ober- und Mittelzentren weitergegeben, wo die Fahrzeitunterschiede dann tendenziell geringer ausfallen.

Zunächst war geplant, die Prognos-Studie als Basis für die Bearbeitung der Gunstramstudie zu verwenden und die dort für die 27 Ober- und Mittelzentren verwendete Methodik auf die nicht betrachteten 13 Mittelzentren zu übertragen. Bei der detaillierten Betrachtung der Prognos-Studie sind

jedoch einige methodische Annahmen aufgefallen, die deren Nutzbarkeit für die weiteren Arbeitsschritte der Gunraumstudie einschränken:

- Als Verknüpfungspunkt zwischen Schienenpersonennahverkehr und Schienenpersonenfernverkehr werden neben dem Thüringer Knoten Erfurt nur Knoten Coburg, Fulda, Kassel, Göttingen, Leipzig / Halle und Hof berücksichtigt. Die für die Städte im Landkreis Sonneberg ebenfalls relevanten Knoten Würzburg sowie der Knoten Nürnberg (relevant z. B. für Saalfeld) blieben unberücksichtigt.
- In den Landkreisen Sonneberg, Schmalkalden-Meiningen, Hildburghausen sowie der kreisfreien Stadt Suhl werden intermodale Reiseketten betrachtet, bei denen Straßen- und Schienenverkehr kombiniert genutzt werden. Diese Kombinationen ergeben günstigere Reisezeiten. Diese Annahme wird allerdings nur für den Betrachtungszeitraum 2017 / 2018 zugrunde gelegt. Somit wird eine reine Bahnnutzung (2011 / 2012) mit einer kombinierten Nutzung von Straße und Schiene verglichen. Es ist naheliegend, dass mit dieser Annahme auch Verringerungen der Fahrzeit ohne jegliche Veränderungen beim Schienenverkehr auftreten würden.
- Die Ergebnisse der „schnellsten Reisezeiten“ der Textfassung der Prognos-Studie und der zugehörigen, vom TMIL bereitgestellten Datentabelle⁶ differieren. Von den 21 in Tabelle 10 dargestellten Reisezeitdifferenzen weichen sieben Werte um zehn Minuten ab.
- Die methodische Herangehensweise ist nicht so detailliert dargelegt, als dass eine Reproduktion der Methodik und eine Anwendung auf die im Rahmen dieser Studie zusätzlich betrachteten 13 Mittelzentren möglich wäre. So wurden die Fahrplaninformationen aus verschiedenen Quellen zusammengetragen, die selbst als „Angabe von Plan-Werten mit gewissem Unschärfebereich“ bezeichnet werden, die „einer Bandbreiten-Abschätzung“ dienen und mit denen „eine Minuten-genaue Betrachtung nicht erfolgen kann“. Darüber hinaus wurden „eigene Abschätzungen und Berechnungen durchgeführt“, die nicht näher dokumentiert sind.

Insgesamt erscheinen die Prognos-Werte als Grundlage für die Gunraumstudie nur eingeschränkt geeignet. Deshalb werden, um die Reisezeitveränderungen auf eine konsistente Datenbasis zu stellen, die Reisezeitermittlungen nicht nur für die fehlenden Mittelzentren durchgeführt, sondern für alle 40 betrachteten Ober- und Mittelzentren. Dafür wird ein eigenes Reisezeitmodell aufgebaut.

Entwicklung eines eigenen Reisezeitmodells

Zur Erstellung des Reisezeitmodells und der Analyse und Prognose der Fahrzeiten wurden zuerst die Start- und Verknüpfungspunkte zusammengestellt. Es wurden alle 40 betrachteten Ober- und Mittelzentren Thüringens berücksichtigt sowie relevante Fernverkehrshalte als Umsteigepunkte für die Verbindungen nach Berlin, Dresden, Frankfurt am Main und München betrachtet.

Als verkehrlich für Thüringen relevant werden folgende SPFV-Halte erachtet (teilweise kein Fernverkehrshalt in beiden Fahrplanperioden):

- Coburg (nur 2017 / 2018)
- Eisenach
- Erfurt
- Göttingen
- Halle
- Jena (nur 2011 / 2012)
- Leipzig
- Lichtenfels (nur 2011 / 2012)
- Naumburg (nur 2011 / 2012)

⁶ Email vom TMIL vom 9.12.2016: Datei LEG-Thüringen_Reisezeiten.xlsx, bereitgestellt durch Prognos AG.

- Nürnberg
- Saalfeld (nur 2011 / 2012)
- Würzburg.

Sonstige in der Region liegende Fernverkehrshalte bieten keinen Fahrzeitvorteil. Kriterium für die Auswahl eines Knotens ist es, dass beim SPFV-Halt ein Bedienungsstandard von mindestens einem Zugpaar alle zwei Stunden angeboten wird. Nach diesem Standard wäre Coburg nicht in die Auswahl eingeflossen. Dort sind von DB Fernverkehr nur drei Zugpaare am Tag vorgesehen, zwei davon in Tagesrandlagen (ca. 7:00 Uhr und 22:00 Uhr). Hier kann diskutiert werden, ob mit diesen drei Fahrtmöglichkeiten am Tag von einem qualitativ ausreichenden Fernverkehrsangebot ausgegangen werden kann. Vor dem Hintergrund der Bedeutung des ICE-Halts für die Region Südthüringen und den erheblichen erwarteten Verbesserungen für die Region, auf die das TMIL in vielen Veröffentlichungen hinweist, erfolgt eine volle Einbeziehung in das Reisezeitmodell.

In den meisten Fällen erfolgt die Anbindung der Mittelzentren an SPFV-Halte durch einen zentrumsnahen Bahnhof und schienengebundene Verkehre. Davon weichen folgende Sonderfälle ab:

- Hermsdorf und Bad Klosterlausnitz teilen sich den Bahnhof und erhalten deshalb im Modell dieselben Reisezeiten.
- Schleiz und Eisenberg werden aufgrund einer fehlenden Schienenanbindung mit dem Bus erschlossen.
- Bei der Relation Neuhaus am Rennweg → Berlin weisen Busverbindungen deutlich günstigere Reisezeiten als der SPNV auf. In diesem Fall werden Busfahrzeiten einbezogen.

Die Vorgehensweise gestaltete sich wie folgt:

1. Im ersten Schritt wurden die Start-, Umsteige- und Zielpunkte (siehe oben) ermittelt.
2. Im zweiten Schritt erfolgte die Ermittlung der Fahrzeiten. Die für das Management des Schienenverkehrs zuständige Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH (NVS) konnte im Analysezeitraum keine als Grundlage für eine einfache Ermittlung aufbereiteten Fahrzeitmatrizen für die beiden betrachteten Fahrplanperioden bereitstellen. Gleichzeitig erscheint der erhebliche Aufwand für die Erstellung von stadtspezifischen Erreichbarkeitsanalysen aus dem bei der NVS vorliegenden Verkehrsmodell als nicht angemessen⁷, zumal daraus für die hier vorliegende Aufgabenstellung keine zusätzlichen Aspekte relevant erscheinen. Deshalb werden die einzelnen Fahrzeiten der Relationen möglichst präzise aus unterschiedlichen Quellen zusammengestellt.
3. Dazu wurden für die Verbindungen im SPNV Fahrzeiten für die Fahrten zu den Fernverkehrshalten ermittelt. Sofern möglich, wurden die Daten aus Tabelle 6.3 des 4. Nahverkehrsplan Thüringens⁸ benutzt. Weitere Werte wurden durch Abfrage der DB-Fahrplanauskunft ergänzt. Als Abfahrtszeit wurde als mittlerer Werktag ein Mittwoch um 12:00 Uhr gewählt. Um nicht verfügbaren Tagen und Bauzuständen Rechnung zu tragen, wurden zwei Stichtage, nämlich der 10.02.2016 und der 07.12.2016, verwendet.
4. Aus den ermittelten Routen wurde sodann die Fahrzeit der günstigsten Verbindung von mindestens zweistündig abfahrenden Verbindungen angesetzt. Bei Verbindungen mit ähnlichen Fahrzeiten wurde ein Mittelwert gebildet. Selbstverständlich enthalten diese Werte auch etwaige Umsteigezeiten bis zum Fernverkehrsbahnhof. Die Umsteigezeiten vom Nah- auf den Fernverkehr blieben jedoch unberücksichtigt.

⁷ Telefonat mit Herrn Grewing, Geschäftsführer, am 31.01.2017

⁸ Quelle: TMBLV, 4. Nahverkehrsplan für den SPNV im Freistaat Thüringen, März 2014

5. Zu beachten ist, dass zuerst für beide betrachteten Fahrplanperioden die gleichen Fahrzeiten im SPNV unterstellt wurden. Für einzelne Relationen erfolgte im Nachgang eine Differenzierung nach Fahrplanperiode, für die von der NVS bereitgestellte Informationen zu Fahrzeitbeschleunigungen im Nahverkehr zu Grunde gelegt wurden⁹.
6. Für die Analysedaten des SPFV in der Fahrplanperiode 2011 / 2012 wurde, soweit möglich, auf die Daten für 2012 aus der Prognos-Studie zurückgegriffen. Diese wurden zur Absicherung mit Planungsunterlagen des Projekts VDE 8 abgeglichen. Weitere Daten wurden mithilfe der Angaben aus der Fahrplanauskunft der Deutschen Bahn ergänzt. Es wurden die gleichen Abfahrts- und -zeiten wie beim SPNV gewählt.
7. Einen Sonderfall stellen die Fahrten von Erfurt bzw. Eisenach nach Dresden dar. Hier mussten aufgrund fehlender Daten hypothetische Fahrzeiten für 2011 angenommen werden. Als Basis wurden hierfür auf die von der Fahrplanauskunft ausgegebenen Fahrzeiten die Fahrzeitverringerungen zwischen Erfurt und Leipzig aus der Prognos-Studie aufgeschlagen.
8. Für die Prognose des SPFV in der Fahrplanperiode 2017 / 2018 wurden ebenfalls die Fahrzeitangaben der Prognos-Studie herangezogen. Fahrzeiten nach Dresden wurden für den Stichtag 07.12.2016 ermittelt, da die Neubaustrecke zwischen Erfurt und Leipzig hier schon in Betrieb war. Sie dürften daher den Fahrzeiten im Prognosezeitraum sehr nahe kommen. Für Fahrten von Halle nach Berlin wurde der 15.11.2017 gewählt, um Fehler durch Bauzustände auszuschließen.
9. Bei den Umstiegen SPNV → SPFV wurde immer ein optimaler Anschluss unterstellt. Das heißt, dass diese Verknüpfung keine Warte- und Umsteigezeiten zum ICE enthält. Dieser Schritt ist drei Gründen geschuldet:
 - a) Mit Hilfe der öffentlich verfügbaren und vom TMIL bereitgestellten Daten sind keine Umsteigezeiten ableitbar. Methodisch wäre die Integration von Reisezeiten so komplex, dass dies nicht zeitgerecht im Projekt möglich gewesen wäre.
 - b) Viele Relationen weisen in der Summe Reisezeitveränderungen (für alle vier betrachteten Richtungen) von über drei Stunden durch die verbesserte ICE-Anbindung auf. Im Verhältnis dazu fallen die im Rahmen der im Thüringer Nahverkehr verfolgten Verbesserungen nicht mehr so stark ins Gewicht.
 - c) Die Verbesserung von Umsteigebeziehungen und die Einführung von integrierten Taktfahrplänen sind eine bundesweite Tendenz, die sicherlich auch unabhängig von der Veränderung im ICE-Netz in der einen oder anderen Form in Thüringen stattfinden wird. Generell ist festzustellen, dass die Umsteigezeiten stark von der Kooperation der jeweiligen Bahnbetreiber bzw. Aufgabenträger abhängig sind.

Das entwickelte Reisezeitmodell erhebt nicht den Anspruch, auf allen Relationen minutengenaue Veränderungen abzubilden: Dies wäre auf Basis der vorliegenden Daten nicht möglich und ist auch wegen der Vielzahl der sonstigen Attraktivitätsmerkmale auch nicht sinnvoll (Anzahl der Umstiege, knappe oder zu lange Umsteigezeiten, Anzahl der Verbindungen am Tag, Regelmäßigkeit der Verbindungen, Reisezeitveränderungen in Relation zur Gesamtreisezeit, etc.). Für die hier vorliegende Aufgabenstellung stellt das Vorgehen allerdings die bisher präzisesten Vergleichskenngrößen der Reisezeitveränderungen durch die Inbetriebnahme des Projekts VDE 8 im gesamten Freistaat Thüringen dar.

Bewertung der Reisezeitveränderung

Für eine Bewertung der Reisezeitveränderungen ist eine Zusammenfassung der vier betrachteten Richtungen München, Berlin, Dresden und Frankfurt notwendig. Dies wird durch Summenbildung der jeweiligen Veränderungen umgesetzt.

⁹ Quelle: Präsentationen der Regionalkonferenzen in Nord-, Süd-, Mittel- und Ostthüringen

Die summierten Reisezeitveränderungen werden in Gruppen von je 30 Minuten aggregiert. Die Spannweite reicht dabei von Reisezeitverlängerungen durch Wegfall nahegelegener ICE-Halte um mehr als eine Stunde bis zu Reisezeitverkürzungen von über drei Stunden. Für jede dieser 30-Minuten-Klassen werden Punkte von 1 bis 10 vergeben.

Die drei Thüringer Städte Jena, Saalfeld und Weimar verlieren im Zuge des VDE 8 ihre ICE-Halte. Die Notwendigkeit der SPNV-Nutzung wird als Komforteinbuße wahrgenommen, die unabhängig von den Veränderungen der Reisezeiten wirkt. Um diesem Effekt Rechnung zu tragen, erfolgt bei diesen drei Städten ein Abzug von jeweils einem Punkt, obwohl Reisezeitverbesserungen auftreten.

Diese Punkte sind eine relevante Grundlage für die Ermittlung des Grades der Begünstigung. Zur Information wird darüber hinaus auch die Summe der Reisezeiten (Gesamtreisezeit) in der Fahrplanperiode 2017 / 2018 im Anlagenband (unter Punkt 3.1) angegeben. Diese Werte können der Einschätzung dienen, wie die Städte insgesamt an die Metropolen angebunden sind. Für die Gruppeneinteilung nach dem Grad der Begünstigung sind im Kriterium Reisezeit jedoch nur die Veränderungen der Reisezeiten ausschlaggebend.

Die Methodik der Bewertung der Reisezeitveränderung ist in nachfolgender Grafik festgehalten.

Reisezeitveränderung	
↓	
Punktevergabe 1-10	
10 Punkte	> 3 h
9 Punkte	2,5 – 3 h
8 Punkte	2 – 2,5 h
7 Punkte	1,5 – 2 h
6 Punkte	1 – 1,5 h
5 Punkte	0,5 – 1 h
4 Punkte	0 – 0,5 h
3 Punkte	(-0,5) – 0 h
2 Punkte	(-1) – (-0,5) h
1 Punkt	< (-1)

Abb. 4: Grafik Bewertung Reisezeitveränderung. Darstellung: GRAS.

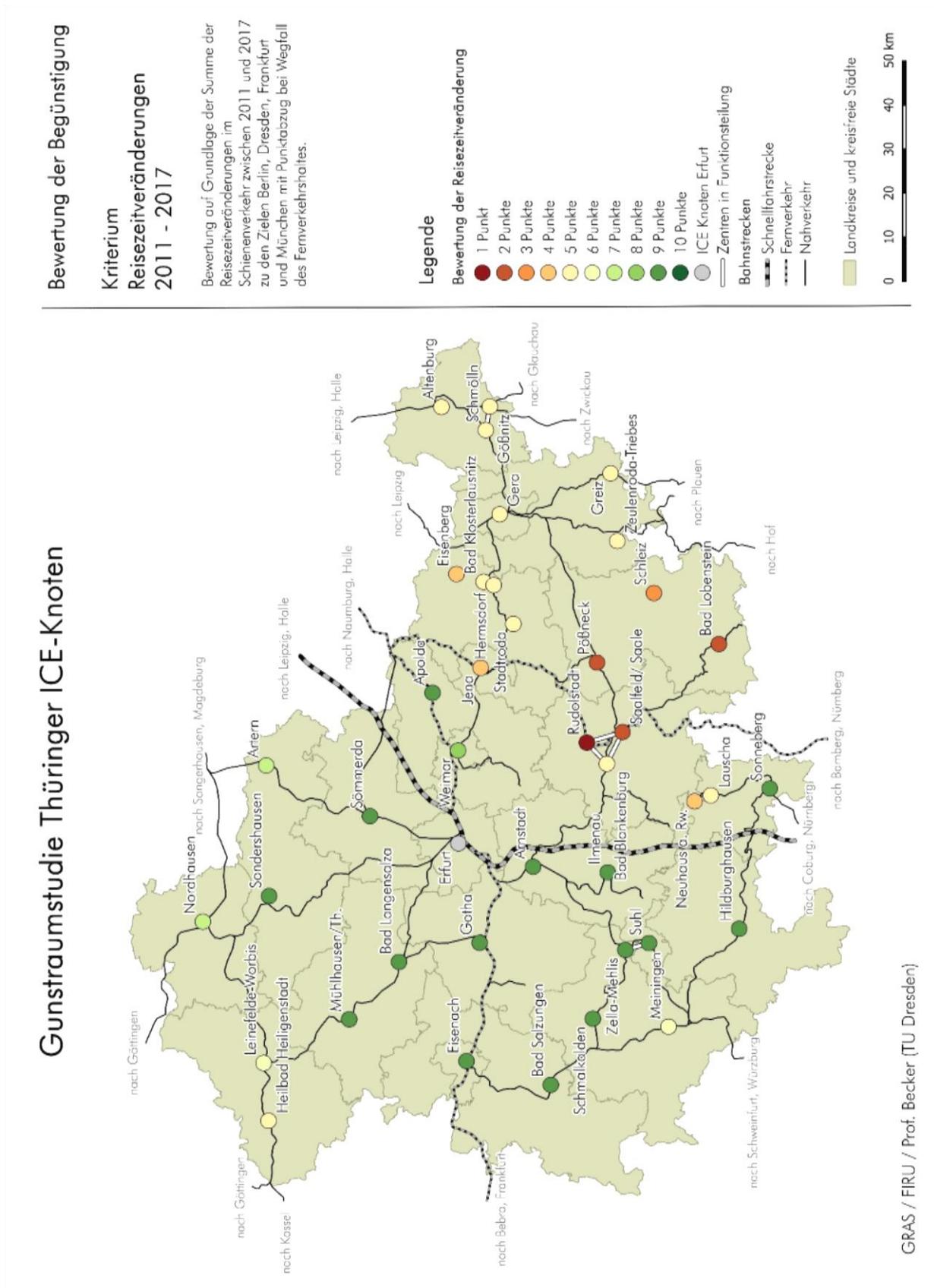


Abb. 5: Karte Reisezeitveränderung (Punktbewertung). Darstellung: FIRU / GRAS.

2.3.2 Landesplanerische Funktionen

Der demografische Wandel ist eine für die Strategie und Ausrichtung des LEP 2025 maßgebliche Rahmenbedingung. Die Stärkung der Zentren als Grundlage für die Daseinsvorsorge auch im ländlichen Raum steht auch für die zentralen Fragen der Gunstramstudie im Vordergrund:

Inwiefern können die Impulse, die sich aus einer veränderten bzw. verbesserten Schienenpersonenfernverkehrsverbindung für die Städte und ihr Umland ergeben, für neue wirtschaftliche Aktivitäten und für die Schaffung von neuen Erwerbsquellen genutzt werden? Welche Städte und Regionen bieten in Relation zu den anderen die erfolgversprechendsten Voraussetzungen für neue Ansiedlungen in den jeweiligen Bahnhofsumfeldern?

In welchem Maße diese Voraussetzungen gegeben sind und ausgebaut werden sollen, wird wesentlich durch das Landesentwicklungsprogramm (LEP) Thüringen 2025 umfassend untersucht und programmatisch vorbestimmt. Die nachfolgend genannten landesplanerischen Funktionen bilden die erfolgversprechenden Rahmenbedingungen sowohl hinsichtlich des Status quo als auch hinsichtlich der angestrebten Ziele am besten ab:

- Zentralörtliche Funktion (2.2 LEP 2025),
- Entwicklungskorridore (4.2 LEP 2025),
- Industriegroßflächen (4.3 LEP 2025),
- Schwerpunkträume Tourismus (4.4.1 LEP 2025),
- Stadt mit Kultur- und Bildungstourismus (Regionalpläne, 2011-12¹⁰).

Die **zentralörtliche Funktion der Städte** ist das grundlegende Auswahlkriterium, wenn es darum geht, Wirtschaftsansiedlungen mit überörtlicher Bedeutung standörtlich zu steuern bzw. planerisch vorzubereiten. Das im Juli 2014 in Kraft getretene Landesentwicklungsprogramm (LEP) Thüringen 2025 – Thüringen im Wandel bestimmt in seinen Leitvorstellungen:

- Die Zentralen Orte sollen das Rückgrat der Landesentwicklung zur Stabilisierung (Ankerpunkt) oder Entwicklung (Impulsgeber) aller Landesteile bilden sowie als Standortsystem der öffentlichen Daseinsvorsorge dienen. (LEP Thüringen 2025: 2.2, Leitvorstellungen Pkt 1.)
- Das Modell der dezentralen Konzentration soll das Grundgerüst für die überörtlich raumwirksamen Entwicklungen und Entscheidungen bilden. Entwicklungsimpulse sollen künftig noch stärker als bisher in den Zentralen Orten konzentriert werden, um die wichtigsten Funktionen der Wirtschaft, der Infrastruktur und der Versorgung zu bündeln und Synergien zu nutzen. (LEP Thüringen 2025: 2.2, Leitvorstellungen Pkt 2.)

Die zentralen Orte höherer Stufe sind als Ziele der Raumordnung festgelegt:

- Oberzentren neben Erfurt die Städte Jena und Gera (2.2.5 LEP 2015),
- Mittelzentren mit Teilfunktionen eines Oberzentrums: Altenburg, Weimar, Nordhausen, Mühlhausen, Gotha, Eisenach sowie funktionsteilig Saalfeld / Rudolstadt / Bad Blankenburg und Suhl / Zella-Mehlis (2.2.7 LEP 2025),
- Mittelzentren: Greiz, Zeulenroda-Triebes, Schleiz, Bad Lobenstein, Eisenberg, Bad Klosterlausnitz, Hermsdorf, Stadtroda, Pößneck, Apolda, Sondershausen, Artern, Sömmerda, Arnstadt, Ilmenau, Hildburghausen, Meiningen, Schmalkalden, Bad Salzungen, Bad Langensalza, Sondershausen, Leinefelde-Worbis, Heilbad Heiligenstadt sowie funktionsteilig Schmölln / Gößnitz und Neuhaus am Rennweg / Lauscha (2.2.9 LEP 2025).

¹⁰ Regionalplan Nordthüringen, 2012; Regionalplan Mittelthüringen, 2011; Regionalplan Südwestthüringen, 2011 / 2012; Regionalplan Ostthüringen, 2012

Der LEP 2025 identifiziert die für die Ansiedlung neuer bzw. Erweiterung vorhandener Unternehmen am besten geeigneten Räume Thüringens und legt die **Entwicklungskorridore** (4.2 LEP 2025) als Erfordernis der Raumordnung (Grundsatz) fest. Bei der standörtlichen Festlegung der Entwicklungskorridore wurde insbesondere auf das Vorhandensein der für den regionalen und überregionalen Wirtschaftsverkehr ausschlaggebenden Autobahnen abgehoben. Die Lagegunst der Entwicklungskorridore für den straßengebundenen Verkehr kann an vielen Stellen in Thüringen mit der Lagegunst von zentralen Orten in Bezug auf den Schienenpersonenverkehr sinnvoll verknüpft werden, wodurch Potenziale für die weitere wirtschaftliche Entwicklung an diesen Standorten gehoben werden können.

Ausgehend von der Thüringer Großflächeninitiative zur Bereitstellung von großen zusammenhängenden Industrieflächen werden im LEP 2025 (4.3.1) thüringenweit insgesamt 23 **Industriegroßflächen** festgelegt. Das Standortangebot der Industriegroßflächen zielt insbesondere auf Ansiedlungen mit großem Flächenbedarf und gegebenenfalls hohem Störgrad für die Umgebung ab. Eine Ansiedlung in integrierten Stadtlagen ist insofern nicht vorgesehen. Gleichwohl kann sich aus einer industriellen Großansiedlung außerhalb der Stadt eine nützliche Standortkombination mit einem Verwaltungs- oder Entwicklungsbaustein in unmittelbarer Bahnhofsnähe des jeweiligen Zentralen Ortes aufbauen. Vor diesem Hintergrund werden Industriegroßflächen des LEP 2025 im Rahmen dieser Studie dann als Potenzial gewertet, wenn sie im mittelzentralen Funktionsraum des Zentralen Ortes liegen.

Die Tourismusbranche leistet in Thüringen einen wesentlichen Beitrag zur Schaffung von Arbeitsplätzen und zum Bruttoinlandsprodukt mit großen Wachstumsaussichten für die Zukunft¹¹.

Die verbesserte überregionale Erreichbarkeit Thüringens generell sowie die gestiegene Anbindungsqualität einzelner Städte und Regionen in Thüringen werden diese Wachstumschancen zusätzlich verbessern. Vor diesem Hintergrund sind die im LEP 2025 (4.4.1) festgelegten **Schwerpunkträume Tourismus** als Potenzialraum in die Bewertung eingegangen. Das Thüringer Tourismuskonzept konzentriert sich auf den Dreiklang aus „Kultur und Städte“, „Natur und Aktiv“ sowie „Wellness und Gesundheit“. Da die Schwerpunkträume Tourismus im LEP 2025 weitgehend auf die Mittelgebirgslagen beschränkt sind, werden hierdurch raumordnerisch insbesondere die touristischen Schwerpunkte „Natur und Aktiv“ sowie teils „Wellness und Gesundheit“ unterstützt.

Das LEP 2025 legt kein Erfordernis der Raumordnung fest, welches dezidiert den touristischen Schwerpunkt „Kultur und Städte“ standörtlich bestimmt¹². Da aus der verbesserten Anbindungsqualität einiger Städte gerade in Bezug auf den Kultur- und Bildungstourismus (Kongresse, Museen, Ausstellungen, etc.) besondere Entwicklungspotenziale für Immobilienentwicklungen in Bahnhofsnähe erwachsen, wurde dieses Potenzial einiger Städte gesondert in die Bewertung einbezogen. Hierzu wurde auf die rechtsgültigen Regionalpläne der vier Planungsregionen Bezug genommen. Die in den Regionalplänen (auf der Basis des LEP 2004) als „**Stadt mit Kultur- und Bildungstourismus**“ festgelegten Städte gehen insofern auch in die Bewertung der Potenziale der landesplanerischen Funktionen ein.

Bewertung der landesplanerischen Funktionen

Innerhalb dieser Kategorie werden zunächst Punkte für die zentralörtliche Funktion vergeben. Ein Mittelzentrum wird mit drei Punkten, ein Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums mit fünf Punkten und ein Oberzentrum mit sieben Punkten eingestuft.

Zusätzlich zur Bewertung der zentralörtlichen Funktion werden Punkte für bestimmte landesplanerische Funktionen vergeben, wie sie im LEP 2025 ausgewiesen sind. Die Kommune wird jeweils mit einem Zusatzpunkt bewertet für ihre Lage in einem Entwicklungskorridor (LEP 2025), für eine Industriegroßfläche im mittelzentralen Funktionsraum, für ihre Lage in einem Schwerpunktraum Tourismus

¹¹ Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025, Kap. 4.4 Tourismus und Erholung.

¹² Das LEP aus dem Jahr 2004 hat im Programmsatz 5.4.6 jene Städte bestimmt, in denen der Kultur- und Bildungstourismus weiter zu entwickeln ist.

(LEP 2025) und für ihre überörtliche Gemeindefunktion im Bereich Kultur- und Bildungstourismus (jeweiliger Regionalplan).

Die Gesamtbewertung der jeweiligen Kommune in dieser Kategorie setzt sich aus der Addition der Punkte für ihre zentralörtliche Funktion mit den Zusatzpunkten für weitere landesplanerische Funktionen zusammen. Analog zu den anderen Kategorien (Reisezeitveränderung und Demografie) werden maximal zehn Punkte vergeben (siehe Anlagenband unter Punkt 3.2).

Die Methodik der Bewertung der landesplanerischen Funktion ist in Abb. 6 festgehalten.

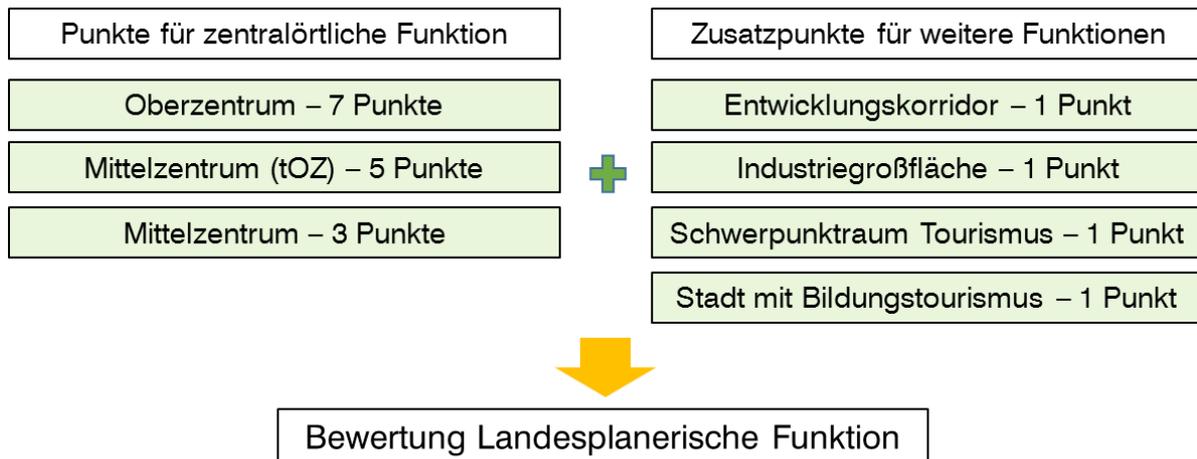


Abb. 6: Grafik Bewertung Landesplanerische Funktionen. Darstellung: GRAS.

Gunstramstudie Thüringer ICE-Knoten

Bewertung der Begünstigung

Kriterium Landesplanerische Funktionen

Bewertung auf Grundlage der Zentralitätsstufe im Zentrale-Orte-System. Bonuspunkte für Städte mit Industrie- und Dienstleistungsflächen im mittelzentralen Funktionsraum, für Städte mit Kultur- und Bildungstourismus sowie für die Lage in den Entwicklungskorridoren und Schwerpunkträumen Tourismus.

Legende

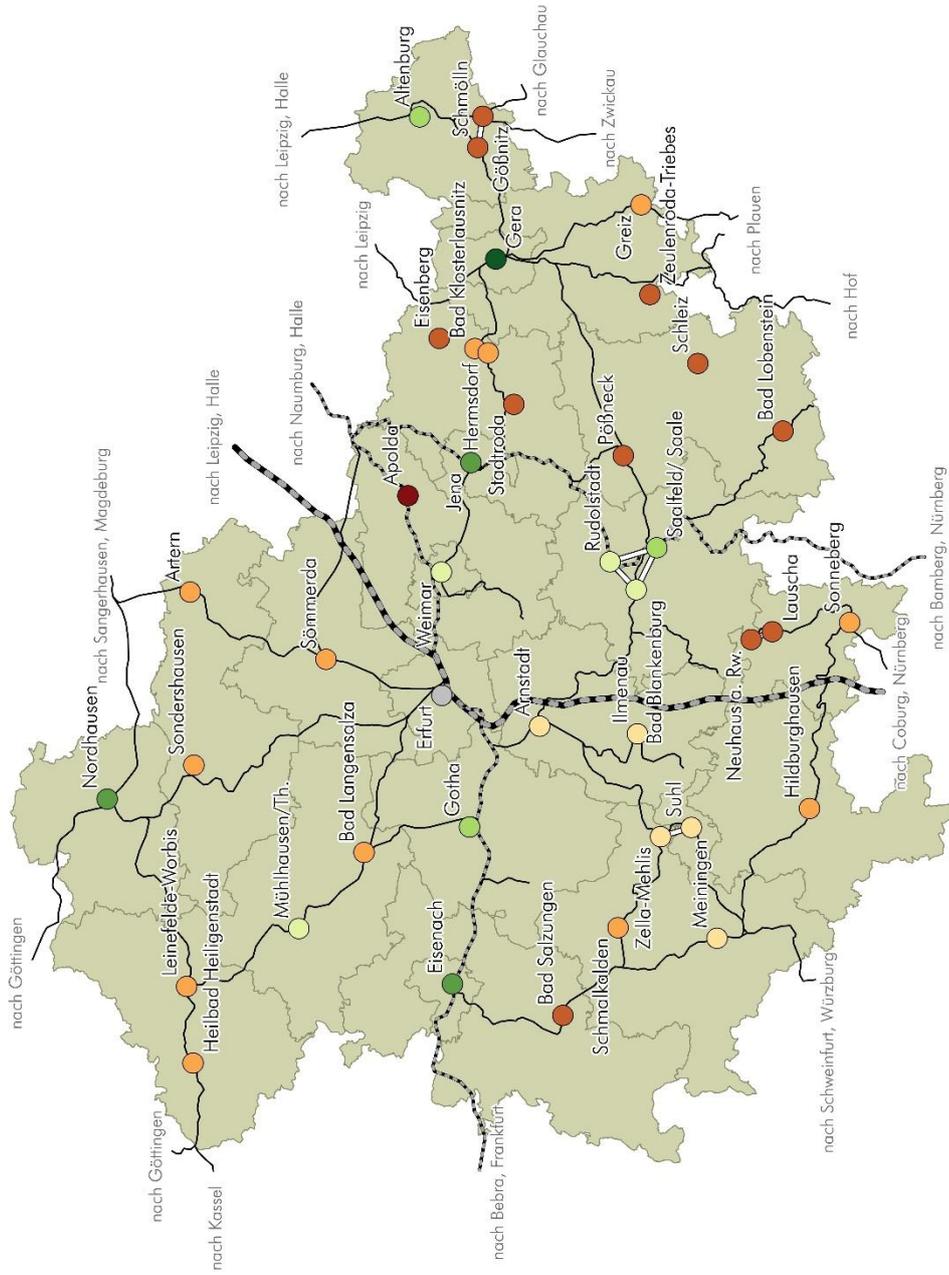
Bewertung der Landesplanerischen Funktionen

- 3 Punkte
- 4 Punkte
- 5 Punkte
- 6 Punkte
- 7 Punkte
- 8 Punkte
- 9 Punkte
- 10 Punkte

ICE Knoten Erfurt
Zentren in Funktionsteilung

- Bahnstrecken
- Schnellfahrstrecke
- Fernverkehr
- Nahverkehr

Landkreise und kreisfreie Städte



GRAS / FIRU / Prof. Becker (TU Dresden)

Abb. 7: Karte Landesplanerische Funktionen (Punktbewertung). Darstellung: FIRU / GRAS.

2.3.3 Demografie

Die Demografie in Thüringen ist derzeit und wird voraussichtlich auch weiterhin durch Einwohnerverluste und Überalterung geprägt sein. Dabei sind aber sehr deutliche Unterschiede in der lokalen und regionalen Dynamik charakteristisch. Insofern werden sowohl die aktuelle Bevölkerungszahl als auch die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung als bedeutende Merkmale für die aktuelle und zukünftige kommunale Stärke eines Zentrums und ihre Anziehungskraft für neue Nutzungen und Investitionen gesehen (siehe Abb. 8). Dabei lässt sich grundlegend festhalten, dass große Kommunen günstigere Entwicklungsvoraussetzungen für die Nutzbarmachung von Erreichbarkeitsvorteilen haben als kleinere. Ebenso lassen Kommunen mit positiver Einwohnerentwicklung eine höhere Entwicklungsdynamik erwarten. Mit zunehmender Anzahl potenzieller Nutzer und Nachfrager werden der Ansiedlung neuer Nutzungen höhere Chancen eingeräumt.

Die mit der 1. regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung¹³ dargestellten demografischen Perspektiven sind ebenfalls ein Indikator für die lokale Dynamik in der Wahrnehmung und Umsetzung von Entwicklungspotenzialen. So gehen Wachstumsperspektiven positiv in die Bewertung ein, während Schrumpfungsperspektiven in ihrer graduellen Abstufung negativ in der Bewertung berücksichtigt werden.

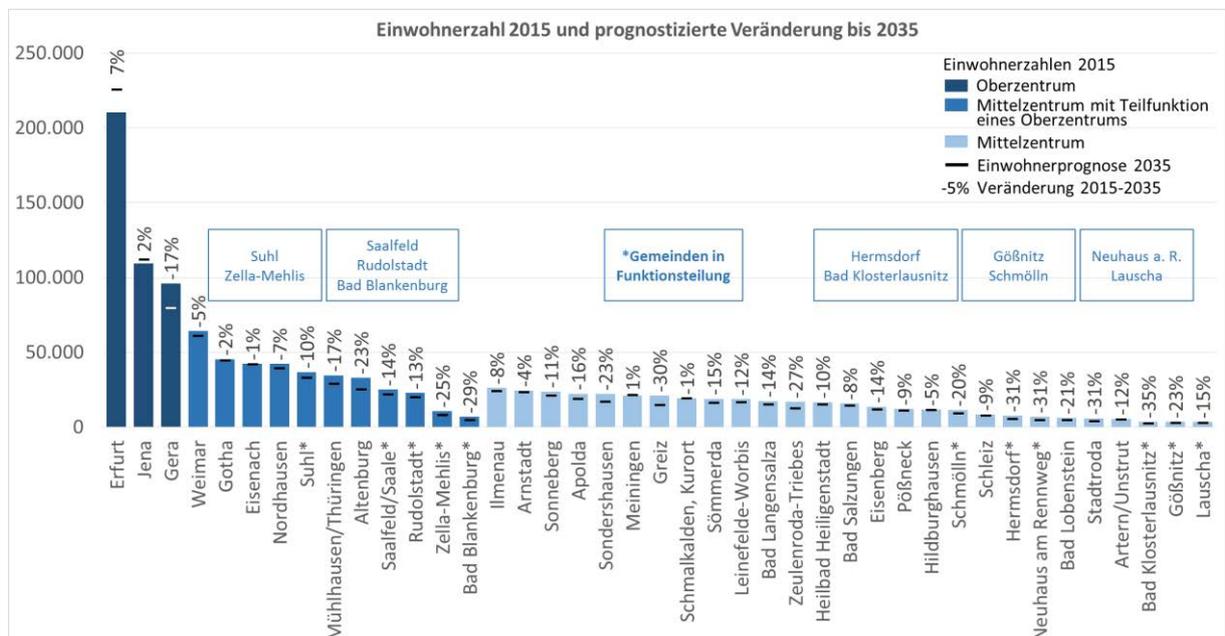


Abb. 8: Einwohnerzahl 2015 und Einwohnerprognose 3035. Quelle: TLS, Darstellung: GRAS.

*Gemeinden in Funktionsteilung

Die Abbildung zur Einwohnerzahl und zur prognostizierten Veränderung befindet sich zusätzlich im Großformat im Anlagenband (unter Punkt 1.2).

Bewertung der Demografie

Für die Bevölkerungszahl wurde folgender Bewertungsmaßstab angesetzt: Einen Punkt erhalten Kommunen mit weniger als 5.000 Einwohnern und zehn Punkte erhalten Kommunen mit mehr als 45.000 Einwohnern. Dazwischen sind Intervalle je 5.000 Einwohner angesetzt. Datengrundlage bilden die Einwohnerzahlen von 2015, wie sie das Thüringer Landesamt für Statistik veröffentlicht. Für die Prognose bis 2035 wurden die Daten der 1. regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung des

¹³ 1. regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung (Thüringer Landesamt für Statistik), veröffentlicht am 7.9.2015, basierend auf der 13. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung (Destatis), veröffentlicht am 13.4.2015.

Thüringer Landesamt für Statistik verwendet. Bewertet wurde die Veränderung (in %) zwischen der Bevölkerungszahl 2015 und der voraussichtlichen Bevölkerung 2035. Die Punkte wurden für prozentuales Wachstum bzw. Schrumpfung vergeben.

Wie nachfolgende Grafik verdeutlicht, gehen der Einwohnerstand zum Jahr 2015 wie die Einwohnerprognose bis 2035 je hälftig in die Gesamtbewertung ein (vgl. Anlagenband unter Punkt 3.3).

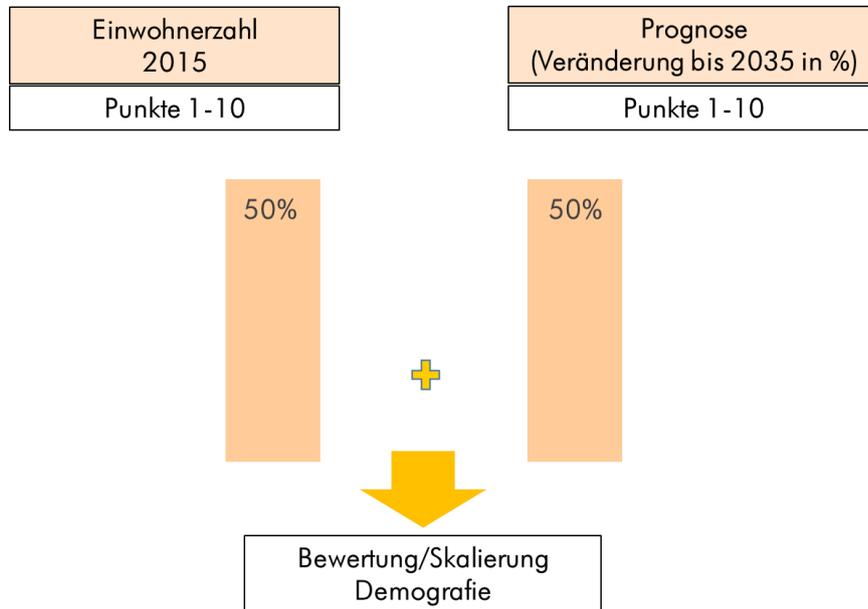


Abb. 9: Grafik Bewertung der Demografie. Darstellung: GRAS.

Gunraumstudie Thüringer ICE-Knoten

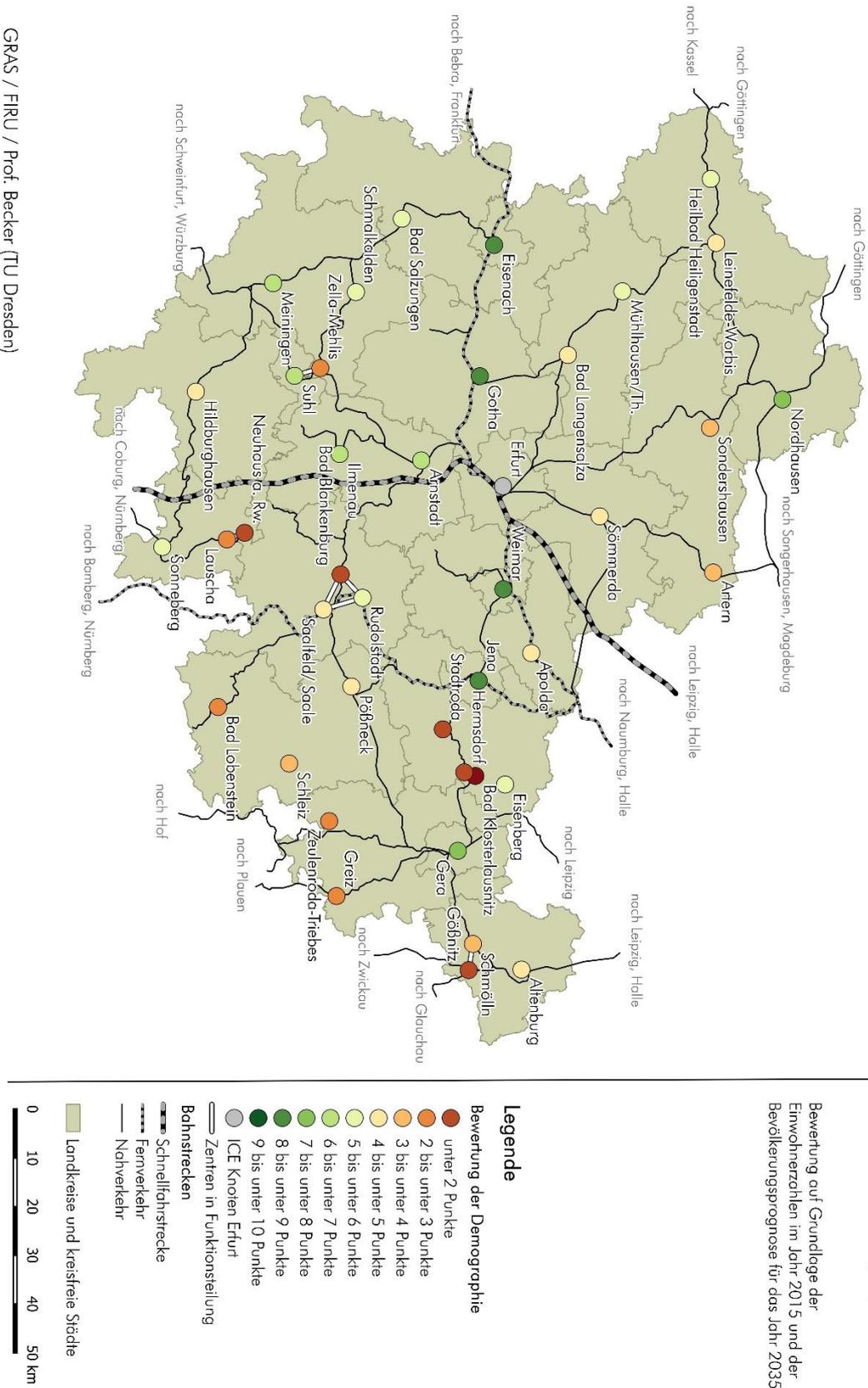


Abb. 10: Karte Demografie (Punktbewertung). Darstellung: FIRU / GRAS.

2.3.4 Gesamtbewertung zur Begünstigung

Die drei Kriterien Reisezeitveränderung, Landesplanerische Funktionen und Demografie fließen zu den in einer Sensitivitätsanalyse als plausibel bestätigten Anteilen 50 %, 35 % und 15 % in die Gesamtbewertung ein (siehe Abb. 3, S. 11). Dies bringt zum Ausdruck, welche Bedeutung diesen Faktoren für die Abschätzung der aus dem Projekt VDE 8 resultierenden und lokal umsetzbaren Entwicklungspotenziale im Sinne von Chancen und Chancenwahrnehmung zugemessen wird. Aus dieser zusammenfassenden Bewertung ergibt sich eine Rangfolge der Städte nach dem Grad ihrer „Begünstigung“ entsprechend der Definition im Rahmen dieser Studie (Tab. 2). Auf Basis dieser Rangfolge kommen für den weiteren Verlauf der Studie zwei auf die Bewertung „begünstigt“ bzw. „weniger begünstigt“ abgestimmte Vorgehensweisen zur Untersuchung der jeweiligen lokalen Bedingungen und zur Ableitung der entsprechenden Planungen und Handlungsempfehlungen zum Einsatz. Eine Zäsur in der Rangfolge ist nach Rang 21 zu erkennen, was in etwa der Einschätzung des TMIL und der AG 2 bei der Entwicklung der Aufgabenstellung zur Gunstramstudie entspricht (Ziel des TMIL: Etwa die Hälfte der zentralen Orte Thüringens sollen in eine ausführliche Betrachtung ihrer Potenziale im Zusammenhang mit dem VDE 8 eingebunden werden).

Nachfolgende Grafik verdeutlicht die Kriterien und ihre Wichtung zur Bewertung des Grades der Begünstigung.

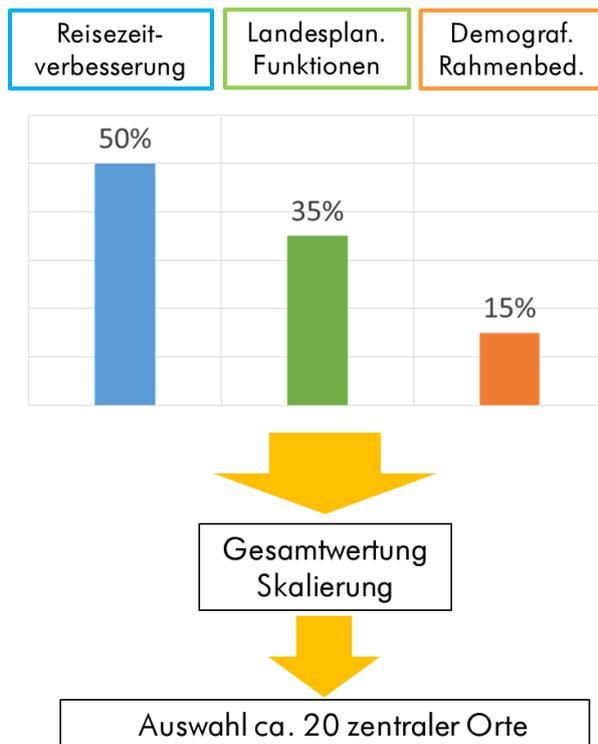


Abb. 11: Grafik Gesamtbewertung der Begünstigung.
Darstellung: GRAS.

Tab. 2: Gesamtbewertung zum Grad der Begünstigung.

Nr.	Gemeinde	Punkte Bevölkerung (15 %)	Punkte Funktionen (35 %)	Punkte Reisezeit (50 %)	Gesamt- punktzahl	
1	Gotha	9,5	8	10	9,2	Teilbereich I
2	Eisenach	9,0	9	9	9,0	
3	Mühlhausen	6,0	7	10	8,4	
4	Suhl	7,5	6	10	8,2	
5	Arnstadt	6,5	6	10	8,1	
6	Ilmenau	6,5	6	10	8,1	
7	Nordhausen	8,5	9	7	7,9	
8	Weimar	9,0	7	8	7,8	
9	Sonneberg	6,0	5	10	7,7	
10	Zella-Mehlis	3,0	6	10	7,6	
11	Bad Langensalza	5,0	5	10	7,5	
12	Sömmerda	5,0	5	10	7,5	
13	Sondershausen	4,5	5	10	7,4	
14	Schmalkalden	6,5	5	9	7,2	
15	Gera	7,5	10	5	7,1	
16	Hildburghausen	5,5	5	9	7,1	
17	Bad Salzungen	5,5	4	9	6,7	
18	Jena	10,0	9	4	6,7	
19	Apolda	5,0	3	9	6,3	
20	Meiningen	7,5	6	6	6,2	
21	Altenburg	5,5	8	5	6,1	
22	Artern	4,5	5	7	5,9	Teilbereich II
23	Leinefelde-Worbis	5,5	5	6	5,6	
24	Bad Blankenburg	2,0	7	5	5,3	
25	Heilbad Heiligenstadt	5,5	5	5	5,1	
26	Greiz	3,5	5	5	4,8	
27	Saalfeld	6,0	8	2	4,7	
28	Hermisdorf	2,0	5	5	4,6	
29	Lauscha	3,5	4	5	4,4	
30	Schmölln	3,5	4	5	4,4	
31	Zeulenroda-Triebes	3,5	4	5	4,4	
32	Bad Klosterlausnitz	1,0	5	5	4,4	
33	Gößnitz	2,5	4	5	4,3	
34	Stadtroda	2,0	4	5	4,2	
35	Eisenberg	4,5	4	4	4,1	
36	Rudolstadt	5,5	7	1	3,8	
37	Neuhaus am Rennweg	2,0	4	4	3,7	
38	Schleiz	4,5	4	3	3,6	
39	Pößneck	5,0	4	2	3,2	
40	Bad Lobenstein	3,0	4	2	2,9	

Die Kommunen aus der Rangfolge 1 bis 21 bilden mit ihren mittelzentralen Funktionsräumen den Gunraum im Sinne dieser Studie (siehe Abb. 12, S. 28). Für diese Kommunen werden weitere Untersuchungsschritte durchgeführt und im Rahmen dieser Studie standortspezifische Handlungsempfehlungen ausgearbeitet (Teilbereich I der Studie ab S. 27). Weniger begünstigte Kommunen (Rangfolge 22 bis 40) werden mit anderem Untersuchungsschwerpunkt betrachtet (Teilbereich II der Studie ab S. 163). Für diesen Teilbereich sind ebenso Handlungsempfehlungen erarbeitet.

3 Teilbereich I: Gunraum

Der Begriff „Gunraum“ wird für diese Studie folgendermaßen definiert:

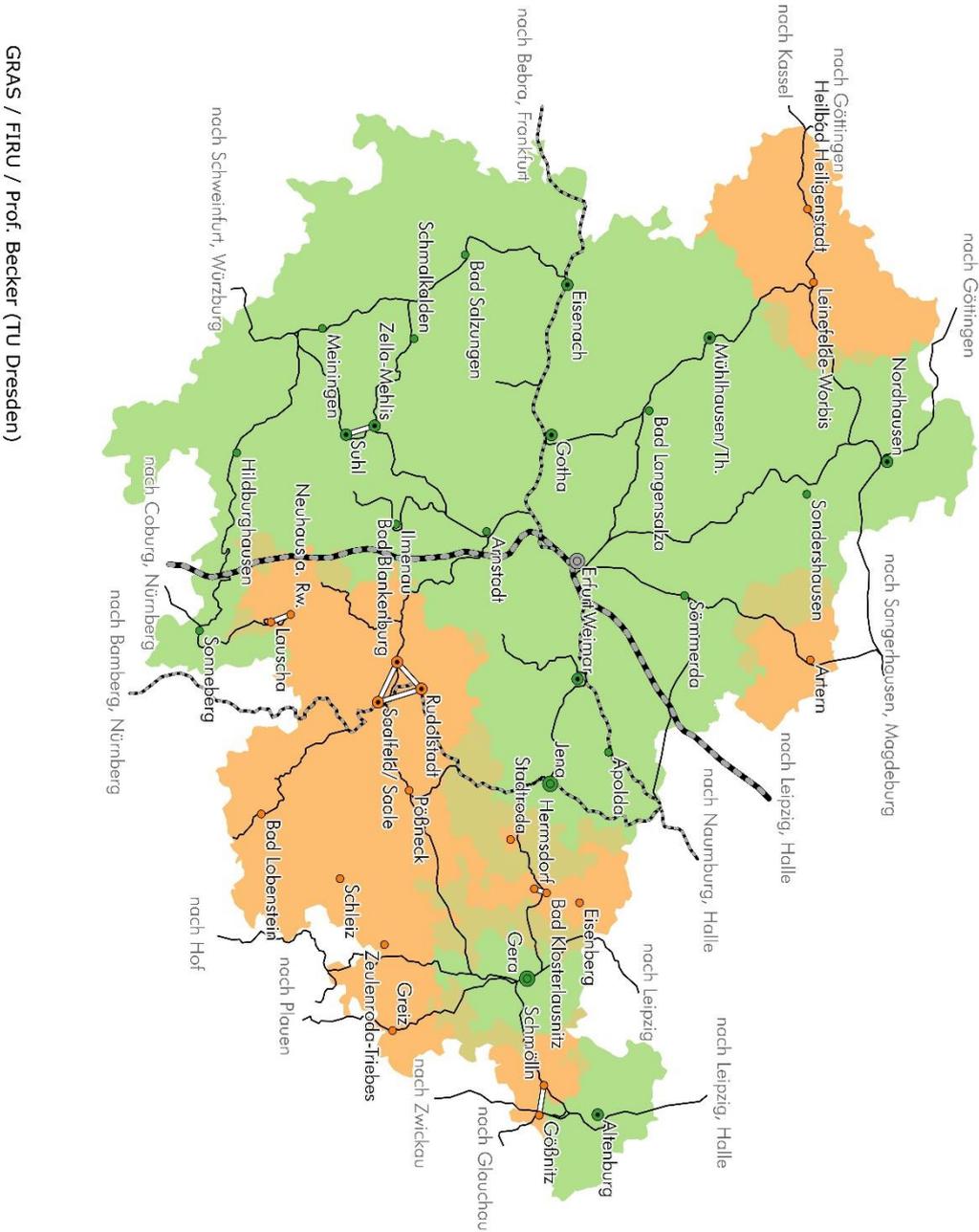
Der Gunraum umfasst Kommunen und deren Umland (mittelzentrale Funktionsräume), die bezüglich ihrer Verbindung zu den Metropolen Berlin, München, Frankfurt und Dresden in besonderem Maße vom ICE-Knoten Erfurt und Haltepunkten des VDE 8 sowie weiterer günstig gelegener Knoten profitieren, gleichzeitig bedeutende landesplanerische zentralörtliche Funktionen wahrnehmen und eine vergleichsweise stabile Bevölkerungsentwicklung aufweisen. Der Mehrwert aus der neuen Fernverkehrs-Infrastruktur ergibt sich im Sinne dieser Studie nicht nur durch die verbesserten Reisezeiten zu den o. g. Metropolen, sondern aus dem Zusammentreffen der Reisezeitverbesserung mit landesplanerischen Zielen und lokalen demografischen Faktoren, die erwarten lassen, dass die verbesserte Erreichbarkeit für Einwohner-, Wirtschafts-, Stadt- und Regionalentwicklung nutzbar gemacht werden können.

Eine Übersicht über den für die nachfolgenden Untersuchungsschritte entsprechend der oben genannten Kriterien zu Grunde gelegten Raum mit seinen Städten gibt die Karte zum Gunraum auf der nachfolgenden Seite (Abb. 12).

Der Gunraum ist nicht nur verkehrsplanerisch begründet. Er ergibt sich aus der Überlagerung von verschiedenen Potenzialen, die für die künftige Entwicklung von Kommunen und ihrem Umland von Bedeutung sind. Der Übergang von begünstigten zu weniger begünstigten Kommunen mit ihren mittelzentralen Funktionsräumen ist fließend, wie in den vorangegangenen Kapiteln deutlich wurde (siehe Abb. 2, S.10). Die Trennung zwischen Teilbereich I (Gunraum) und Teilbereich II (weniger begünstigte Räume) ist aus der Vorgabe abgeleitet, den Fokus der Untersuchung auf die 20 am meisten begünstigten Städte zu konzentrieren. Nach einer weiteren Selektion sind aus dieser Vorauswahl exemplarisch zwölf vertiefende Standortkonzepte zu erarbeiten.

Die Einschätzung zur Begünstigung bezieht sich zunächst stadtkonkret – also punktuell – auf den jeweiligen Zentralen Ort (von Mittelzentrum aufwärts). Das Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025 betont die Bedeutung der Mittelzentren und der Zentren höherer Stufe für die Daseinsvorsorge in den zugeordneten mittelzentralen Funktionsräumen. Die Erreichbarkeit der Mittelzentren ist (neben weiteren Angeboten des ÖPNV) unter Nutzung des motorisierten Individualverkehrs mit einem angemessenen Zeitaufwand gewährleistet. Vor diesem Hintergrund ist es gerechtfertigt, nicht nur von begünstigten Städten, sondern unter Einschluss der ihnen zugeordneten mittelzentralen Funktionsräumen von einem Gunraum zu sprechen (siehe oben). Der Grad der Begünstigung ist in den Randbereichen einzelner mittelzentraler Funktionsräume mitunter stark abgeschwächt. Das gilt explizit für zentrenferne Gebiete entlang der Landesgrenze. Teilbereiche einiger mittelzentraler Funktionsräume sind bilateral ausgerichtet. Somit kann sich punktuell eine räumlich nicht eindeutige bzw. trennscharfe Abgrenzung des Gunraumes gegenüber den weniger begünstigten Räumen ergeben.

Gunstrraumstudie Thüringer ICE-Knoten



GRAS / FIRU / Prof. Becker (TU Dresden)

Gunstrum

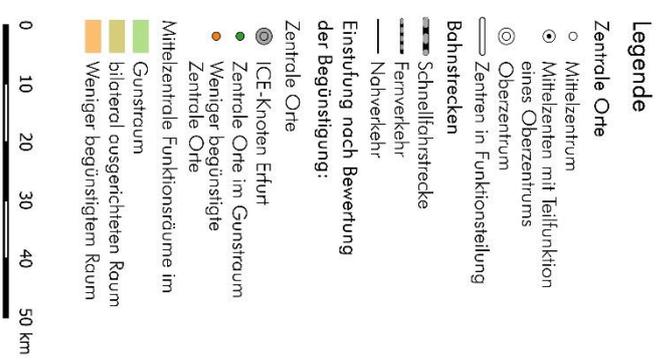


Abb. 12: Gunstrum; Darstellung FIRU / GRAS.

3.1 Impulse durch das VDE 8

Von der Reisezeitverkürzung, die durch das Projekt VDE 8 entstehen, werden Chancen für lokale Entwicklungsimpulse nicht nur am ICE-Knoten Erfurt, sondern auch in den im Sinne dieser Untersuchung „begünstigten“ Räumen und Kommunen erwartet. Der Fokus der vorliegenden Studie liegt in der Frage, wie es der jeweiligen Kommune gelingen kann, diesen Entwicklungsimpuls zur Stärkung ihrer Wirtschaftskraft und zum Nutzen der Stadt- bzw. Regionalentwicklung einzusetzen.

3.1.1 Nutzungspotenzial der Standorte

Es wird eingeschätzt, dass relevante Standortvorteile bzw. Entwicklungsimpulse durch die deutlich verbesserte Reisezeit in den Städten des Gunstraumes vor allem in den nachfolgend aufgeführten Bereichen zu erwarten sind. Gegenstand der Untersuchung ist, inwiefern derartige Entwicklungsimpulse für die Revitalisierung bahnhofsnaher Flächen genutzt werden können. Diese Fokussierung auf die Bahnhöfe und ihr Umfeld ergibt sich aus folgenden Gründen: Für Bahnreisende sind der Bahnhof und sein Umfeld die Visitenkarte für die jeweilige Stadt bzw. die Zustiegsstelle zu einem eigenständigen, zukunftsweisenden Verkehrssystem. Mit der abnehmenden Bedeutung des Güterverkehrs sowie dem Rückzug der Deutschen Bahn aus kleineren Bahnhöfen ergibt sich häufig in zentralen Lagen ein Nutzungsvakuum. Mindergenutzte Bahnflächen weisen auch in Verbindung mit angrenzenden Gewerbebrachen vielerorts die Qualität eines städtebaulich-funktionalen Misstandes auf, was das Image der Städte ganz allgemein und der Deutschen Bahn als modernen, umweltfreundlichen Verkehrsanbieter beeinträchtigt. Über eine konzeptionelle Betrachtung der Flächen im Bahnhofsumfeld und damit in unmittelbarer Nähe zur verbesserten Schieneninfrastruktur soll diesen Herausforderungen begegnet werden.

Standorte mit Nutzungspotenzial für Tourismus / Tagungen

Tourismus in seinen vielfältigen Ausprägungen ist in Thüringen ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Großartige Landschaftsräume, eine große Zahl von Städten mit hochwertig sanierten historischen Innenstädten ebenso wie herausragende Institutionen, Kulturevents oder eine reiche geschichtliche Vergangenheit bieten Reiseziele für ein breites Spektrum von Zielgruppen. Je größer die touristische Ausstrahlung, desto weiter das Einzugsfeld, regional, national und international. Eine signifikante Verbesserung der Erreichbarkeit kann hier zu einer verstärkten touristischen Nachfrage bzw. zur Entwicklung neuer touristischer Attraktionen oder Infrastrukturen beitragen.

In diesem Sinne sind Verbesserungen der Beherbergungs- und Tagungskapazitäten an bahnhofsnahe Standorten ebenso in Betracht zu ziehen wie die Schaffung neuer Anziehungspunkte. Dies gilt insbesondere, wenn die Städte als Bildungs- und Wirtschaftsstandort profiliert sind oder Vertreter der für Thüringen charakteristischen Tourismusschwerpunkte „Kultur und Städte“ (z. B. Eisenach oder Gotha), „Natur und aktiv“ (z. B. Nordhausen) sowie „Wellness und Gesundheit“ (z. B. Bad Langensalza) sind.

Standorte mit Nutzungspotenzial für Büroarbeitsplätze

In modernen Wirtschaftsbereichen werden Büroarbeitsplätze zunehmend standortunabhängig. Statt der Zuordnung zu einer „Zentrale“ kann die Kundennähe zu einem wichtigen Standortkriterium werden. Die Thüringer Städtelandschaft mit ihren vielen, relativ kleinen Städten bietet vielfältige Ansatzpunkte für die Entwicklung von Bürostandorten mit lokalen, allenfalls regionalen Einzugsbereichen. Die Chance liegt in einer dezentralen Struktur, in welcher die Standorte zwar nur lose an die Metropolen angebunden sind, aber dennoch von der verbesserten Erreichbarkeit der Metropolen profitieren können. Dieses Potenzial kann vor allem dann entwickelt werden, wenn die jeweilige Stadt über weitere positive Standortfaktoren hinsichtlich Wohnungsmarkt, Bildung, Kultur, Freizeit und Naherholung verfügt.

Für bahnhofsnahe Standorte können unternehmensnahe Dienstleistungen in Betracht kommen, z. B. Marketing, Steuer, Recht mit bundesweiter Auftraggeberschaft, Gesundheitswirtschaft, Medien-Arbeitsplätze, Office-Center (temporäre Arbeitsplätze für wechselnde Nutzer, bzw. Belegschaften), Coworking-Spaces für Kreativbranche, Ausgründungen aus studentischen Milieus (auch in der Kopplung aus Wohnen und Arbeiten in geeigneten altindustriellen Bestandsgebäuden) mit guter Erreichbarkeit der Hochschulstandorte und Forschungseinrichtungen.

Bei entsprechenden Vorhaben ist sicherzustellen, dass sie nicht die Entwicklungsperspektiven innerstädtischer Potenzialflächen beeinträchtigen.

Standorte mit Nutzungspotenzial für Bildungs- und Forschungseinrichtungen

Bildungs- und Schulungseinrichtungen sind, gerade bei betrieblichen Einrichtungen, oft an bestimmte Standorte gebunden. Ihre Einzugsbereiche müssen im Interesse einer rentablen Auslastung groß sein, die Anreise mit der Bahn ist für viele Teilnehmer obligatorisch. Oft sind für Lehrende wie für Auszubildende und Studierende kurzzeitige, einfache Unterbringungsmöglichkeiten gefragt, wie sie das lokale Beherbergungsgewerbe quantitativ und preislich nicht abdeckt. Das in Deutschland praktizierte duale Ausbildungssystem wird weltweit als beispielgebend klassifiziert und ist die Grundlage für eine große Zahl internationaler Kooperationsprojekte.

Daraus können – die entsprechenden kommunalen und wirtschaftlichen Profile vorausgesetzt – Ansätze für die Entwicklung bahnhofsnaher Flächen abgeleitet werden. Die Nutzungsansätze können je nach Standort und der Nähe zu entsprechenden universitären Einrichtungen auch ausgeweitet werden auf hochschulnahe Forschungs- und Dienstleistungseinrichtungen oder Büros und Labore für Ausgründungen und Start-ups. Entsprechende interkommunale Kooperationen können dazu beitragen, dass Entwicklungshemmnisse, wie sie beispielsweise in Jena wegen Mangels an geeigneten Bauf lächen bestehen, durch entsprechende Angebote in Nachbarkommunen kompensiert werden.

Standorte mit Nutzungspotenzial als (temporäre) Wohnstandorte

Grundsätzlich ist bei der Frage nach der Nutzungseignung einer bahnhofsnahe Fläche auch das Wohnen in Betracht zu ziehen. Ansatzpunkte für bahnhofsnahe Flächen wären somit auch entsprechende Wohnungsangebote, wobei auch hier sicherzustellen ist, dass diese Wohnungen nicht zu Lasten der Entwicklung in der Innenstadt gehen. Auch hier gilt, dass solche Potenziale vor allem dann genutzt werden können, wenn die Kommune entsprechende weiche Standortfaktoren hat oder aufbaut. Eine enge Kooperation mit Wirtschafts- und Bildungsakteuren ist zwingend. Auch als Hotelstandorte oder für andere Formen des temporären Wohnens können bahnhofsnahe Flächen in Betracht kommen, wenn entsprechende touristische oder sonstige Attraktionen gegeben sind. Ob das Wohnen am Bahnhof für die große Zahl von Berufspendlern attraktiv sein kann, erscheint eher fraglich, da die Gründe für die Trennung von Wohn- und Arbeitsort oft in Bindungen an eine bestimmte Wohnung (Familieneigentum, gute Nachbarschaft, günstige Kosten, Nähe zu Schule der Kinder oder Arbeitsort des Partners) liegen, so dass ein Wechsel des Arbeitsplatzes nicht auch zwangsläufig einen Wohnungswechsel nach sich ziehen kann. Eine Wohnung am Bahnhof könnte eventuell sinnvoll sein, wenn der Arbeitsplatz des Pendlers am Bahnhof des Arbeitsortes liegt, so dass keine weiteren Verkehrsmittel genutzt werden müssten.

Generell sind Wohnstandorte in Nähe von Gleisen oder des Mobilitätsknotens Bahnhof wegen der Lärm- und Luftschadstoffemissionen durchaus konfliktbeladen. Durch gute städtebauliche Lösungen können die störsensiblen Wohnnutzungen jedoch beispielsweise in einer Kombination mit anderen Nutzungen baulich von den Lärmquellen abgeschirmt werden.

Im Übrigen gilt es bei neuen Wohnungsangeboten grundsätzlich zu prüfen, ob sie nicht zu Lasten des lokalen Wohnungsmarkts mit seinen Leerstandsquoten und Angebotsstrukturen gehen und damit auch einer Stabilisierung der Innenstädte bzw. der Kernbereiche von Plattenbaugebieten entgegen stehen.

Standorte mit Nutzungspotenzial für schienengebundenes Gewerbe

Wenn es sich bei den bahnhofsnahe Flächen um ehemalige Anlagen zu Abfertigung von Gütern handelt, sind auch (gewerbliche) Nutzungen in Betracht zu ziehen, für die ein Schienenanschluss eine infrastrukturelle Voraussetzung darstellt. In diesem Falle spielt die Reisezeitverringerung nur insofern eine Rolle, dass Geschäfts- und Kundenreisen von und zu dem neuen Standort und damit auch die Anbindung an die Metropolen erleichtert werden. Sofern entsprechende Überlegungen angestellt werden, ist sicherzustellen, dass die Verträglichkeit mit benachbarten Nutzungen gegeben ist. Sofern es sich um große, für gewerbliche Nutzungen geeignete Flächen handelt, ist abzuwägen, ob es sinnvoll ist, diese Flächen in kleinere Einheiten zu unterteilen oder ob die Fläche als Reserve für eine großflächige Ansiedlung bevorratet werden kann.

Standorte mit Ausbaupotenzial des Bahnhofes als Mobilitätsknoten

Unabhängig von der Wahl der Standortschwerpunkte ist es erforderlich, sich mit der Anschlussmobilität der Reisenden auseinander zu setzen. Die meisten Reisen enden oder beginnen nicht im unmittelbaren Bahnhofsumfeld, sodass ein Wechsel der Verkehrsmittel erforderlich wird. Daher ist die Attraktivität eines Bahnstandsstandortes unmittelbar an die Verfügbarkeit von weiteren Mobilitäts- und auch Serviceangeboten gekoppelt. Die Verknüpfungsmöglichkeiten beziehen sich auf alle Verkehrsarten, wie straßengebundenen ÖPNV (StPNV), Radverkehr (touristisch, innerstädtisch oder regional), den motorisierten Individualverkehr oder den fußläufigen Verkehr. Entsprechend sind Angebote erforderlich, wie

- nahegelegene Haltestellen mit witterungsgeschützten Wartebereichen für den städtischen, regionalen wie auch den Fernbusverkehr,
- direkte Anbindung innerstädtischer und überregionaler touristischer Radwege einschließlich sicherer und überdachter Abstellmöglichkeiten,
- Park&Ride-Plätze in fußläufiger Nähe sowie
- barrierefreie Zuwegungen für den Fußverkehr.

Weitere Serviceleistungen wie Fahrrad- und Autoverleih oder auch Carsharing-Standorte, Angebote für Elektromobilität sowie bestenfalls Versorgungs- und Infopunkte im Bahnhofsgelände runden den Mobilitätsknoten Bahnhof ab.

Die Stärkung des schienengebundenen Verkehrs als Reisemittel und des Bahnhofes als Mobilitätsknoten kann demnach eine Stärkung für den gesamten „Umweltverbund“ sein und einen wesentlichen Beitrag zur Veränderung des Modal Splits und zur Erreichung der Klimaschutzziele leisten. Dies ist auch deshalb eine Chance, da der Trend hin zu nachhaltiger, umweltgerechter, emissionsarmer Mobilität wachsend ist.

3.1.2 Erhoffte Wirkungen

Weitere Ziele und Ansatzpunkte, die bei der Entwicklung der Potenzialflächen im Umfeld der Bahnhöfe aufgegriffen werden können, sind:

- Die Behebung städtebaulicher Missstände, die beispielsweise mit Nutzungsdefiziten, brachliegenden, verwahrlosten Flächen oder der mangelhaften städtebaulich-funktionalen Einbindung des Bahnhofes in die Stadtstrukturen zusammenhängen,
- die Wiederbelebung minder- oder ungenutzter, stadtbildprägender Empfangsgebäude (Stärkung Stadteingang / Visitenkarte), zentraler Bahngelände und -flächen,
- die Stärkung des Stadtzentrums als wünschenswerte Nebenwirkung der besseren Anbindung und der erhöhten Passagierzahlen, unter Umständen auch als Gegenwirkung zu den weiterhin laufenden Schrumpfungsprozessen und

- die Aufwertung / Ausweitung des Images der Gesamtstadt nach innen und außen als ein zeitgemäßes Gemeinwesen mit modernen, umweltgerechten Mobilitätsangeboten.

Diese Auflistung ist exemplarisch zu verstehen. Für jeden der zu untersuchenden Standorte wird es im Folgenden darum gehen, das Profil und die Maßnahmen zu entwickeln, die der individuellen Situation am besten gerecht werden. Der Impuls aus verbesserter Anbindung an den Schienen-Fernverkehr soll gesamtstädtisch und regional optimal aufgegriffen werden. Es versteht sich, dass die Festlegung des passenden Standortprofils in vielen Fällen die Überlagerung mehrerer Nutzungen beinhalten kann. Frühzeitiger Ausschluss einzelner Nutzungsperspektiven sollte – auch im Hinblick auf eine flexible Umsetzung der Standortkonzepte – nur im Falle offensichtlicher Konflikte erfolgen.

3.2 Kommunale Standortpotenziale und Handlungsempfehlungen

3.2.1 Untersuchungsmethodik und Auswahl von Vertiefungsstandorten

Die 21 Kommunen des im Sinne dieser Studie definierten Gunstraumes wurden ob ihres Interesses an der Mitwirkung bei dieser Studie befragt und über einen Fragebogen um ausführliche Angaben zu ihren Standortfaktoren, ihren gesamtstädtischen Entwicklungszielen und -potenzialen, den Nutzungspotenzialen auf ihren angegebenen Potenzialstandorten sowie um ihre Einschätzung zu Hemmnissen und Risiken gebeten (siehe Fragebogen im Anlagenband unter Punkt 2).

17 Kommunen haben ihr Interesse an der weiteren Mitarbeit bekundet und mit unterschiedlicher Intensität Angaben zu ihren Nutzungsabsichten geliefert.

Gutachteraufgabe in diesem Untersuchungsschritt ist die vergleichende Analyse dieser interessierten, begünstigten Kommunen. Dazu erfolgt eine tiefergehende sozioökonomische Analyse insbesondere hinsichtlich Trends der kommunalen Einwohnerentwicklung, der Wirtschaftsstruktur und -kraft, der kommunalen Finanzsituation und Leistungsfähigkeit. Ein weiteres wichtiges Herausstellungsmerkmal ist die Analyse des jeweiligen regionalen Umfeldes und benachbarten Zentren. Die Ergebnisse der Analyse werden mit den landes- und regionalplanerischen Zielstellungen abgeglichen.

Im Vergleich der Kommunen wurde zudem analysiert, ob die jeweilige kommunale Potenzialfläche im Bahnhofsumfeld geeignet ist, die Strahlwirkung der Stadt für die Region zu erhöhen. Ein weiterer Analysefokus lag auf der Betrachtung der regionalen Koordinierung, um Konkurrenzen darzustellen und perspektivisch zu vermeiden.

Für diese Untersuchungsschritte wurden unter anderem Daten zur Bevölkerungs- und Altersstruktur, zu Wanderungsbewegungen, zur kommunalen Beschäftigungs- und Wirtschaftssituation, zur Haushaltssituation und zur verkehrlichen Situation, wie sie seitens des Thüringer Landesamtes für Statistik (TLS) sowie aus dem Monitoring zum Stadtumbau Ost des TMIL zur Verfügung stehen, ausgewertet. Die Daten wurden in die Datenblätter der vorangegangenen Bearbeitungsstufe eingefügt (siehe Anlagenband unter Punkt 1.1).

Ausgehend davon wurden kurze „Steckbriefe“ für diese Kommunen erarbeitet mit:

- Basisdaten zur Kommune,
- einer allgemeinen Einschätzung zu Standortfaktoren, Entwicklungspotenzialen sowie Entwicklungsabsichten der Kommune selbst,
- einer Übersicht und Einschätzung über die angegebenen bahnhofsnahen Flächen sowie
- die Dokumentation der Handlungsbedarfe, die die Kommunen aufgezeigt haben.

Aus der vergleichenden Analyse der sozioökonomischen Rahmenbedingungen und Einschätzung der Kommunen wurden aus Gutachtersicht erste Entwicklungsansätze und Handlungsempfehlungen zur Qualifizierung der Flächen abgeleitet. Die Ergebnisse sind ebenfalls in den „Steckbriefen“ dargestellt.

Im Verlauf der vertieften Untersuchung wurden für ausgewählte Kommunen die „Steckbriefe“ zu Handlungskonzepten¹⁴ weiter qualifiziert.

Auswahl von zwölf Vertiefungsstandorten

Entsprechend der Architektur der Gunstramstudie sollen unter den begünstigten Städten für maximal zwölf Standorte in enger Abstimmung mit den Kommunen Handlungskonzepte erarbeitet bzw. bestehende Konzepte weiter konkretisiert und qualifiziert werden (soweit dies erforderlich ist).

Vier von 21 als „begünstigt“ identifizierten Kommunen haben entweder die erforderlichen Unterlagen nicht rechtzeitig bereitgestellt oder ausdrücklich erklärt, kein Interesse an einer weiteren Berücksichtigung in der Gunstramstudie zu haben. Somit waren unter den verbleibenden, interessierten 17 Kommunen zwölf zu identifizieren, für die weiterführende Untersuchungen im Rahmen dieser Studie vorgenommen werden sollten. Diese wurden über folgendes Ausschlussverfahren ermittelt:

Wesentliche Zielstellung der Gunstramstudie ist, darzustellen, wie die verbesserte Erreichbarkeit in Entwicklungsimpulse für Stadt und Region umgesetzt werden kann, wobei der Fokus ausschließlich auf den Bahnhöfen und bahnhofsnahen Potenzialflächen als Zugangsort zur verbesserten Schienenanbindung liegt. Vor diesem Hintergrund fallen jene Städte aus der weiteren Betrachtung, in denen keine geeigneten Flächen zur Verfügung stehen. Dies trifft für die Städte Sömmerda und Zella-Mehlis zu, die nur über ein geringes Flächenangebot im Bahnhofsumfeld verfügen, welches zudem vorrangig für die Erweiterung der Mobilitätsinfrastruktur (Park&Ride, Fernbusse) eingesetzt werden soll.

Ein weiterer Ausschlussgrund liegt vor, wenn keine Nutzungen von Gebäuden und Flächen im Bahnhofsumfeld erkennbar sind, die von der verbesserten Erreichbarkeit im Schienenpersonenverkehr maßgeblich profitieren oder dem Anspruch eines Impulses für die Entwicklung von Stadt und Region gerecht werden. Auch wenn bahnhofsnahen Flächen aufgrund der ausreichenden Verfügbarkeit anderer bereits erschlossener Flächen im Stadtgebiet allenfalls für eine langfristige Entwicklung in Betracht kommen, ist ein Ausschlussgrund gegeben. Diese Gründe treffen für die Stadt Mühlhausen (vorhandene Flächenreserven in erschlossenen Gewerbegebieten) und die Stadt Altenburg (schienegebundenes Gewerbe, Verfügbarkeit der Fläche voraussichtlich ab 2024) zu.

Auch der Standort Apolda bedarf aus Sicht der Gutachter keiner, über die Erarbeitung von Steckbriefen hinausgehenden, weiteren Untersuchungen, da hier aufgrund des Status als Projekt der IBA Thüringen bereits intensive Konzeptuntersuchungen zu bahnhofsnahen Flächen erfolgen.

Für die Kommunen Altenburg, Apolda, Mühlhausen, Sömmerda und Zella-Mehlis werden über die nachfolgend dargestellten Steckbriefe hinaus im Rahmen dieser Studie keine weiteren Untersuchungen durchgeführt.

Im Gegensatz zu den oben genannten Auswahlkriterien stellen die sehr unterschiedlichen Anarbeitungsstände kein Auswahlkriterium dar. Sie erlauben vielmehr durch den Vergleich den Transfer von Erfahrungen. Die Diskussionen über Konzepte, Strategien und ihre Umsetzung können auch für Kommunen mit weit fortgeschrittenem Vorbereitungsstand und hochwertigen Konzepten noch wichtige Hilfestellungen bieten.

Für die Kommunen Arnstadt, Bad Langensalza, Eisenach, Gera, Gotha, Ilmenau, Jena, Meiningen, Nordhausen, Sondershausen, Sonneberg und Suhl wurden in einem nachfolgenden Untersuchungsschritt die erarbeiteten Steckbriefe zu Handlungskonzepten erweitert. Die Erarbeitung erfolgte gemeinsam in Abstimmung mit den jeweiligen Kommunen. Grundlage der Erarbeitung bilden ein gemeinsam durchgeführter Workshop sowie Abstimmungsgespräche in den Kommunen selbst.

Im Folgenden sind zuerst die fünf Kommunen mit Steckbriefen aufgeführt und nachfolgend die zwölf Kommunen, für die Handlungskonzepte erarbeitet wurden.

¹⁴ Der vormals verwendete Begriff „Standortkonzepte“ wird in „Handlungskonzepte“ transformiert.

3.2.2 Kommunale Ergebnisse / Steckbriefe der Kommunen ohne Handlungskonzept

Altenburg

Einwohner 2015	EW-Prognose bis 2035	Zentralörtliche Funktion
32.910	-23,3%	Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums
Reisezeit Gesamt	Reisezeit Veränderung	Landesplanerische Funktionen
11,5-12 h	0,5-1 h kürzer	Lage in Entwicklungskorridor Industriegroßflächen in MZ-Funktionsraum Stadt mit Kultur- und Bildungstourismus

Allgemeine Einschätzung zur Kommune

Die Stadt Altenburg ist Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums mit zusätzlichen landesplanerischen Funktionen.

Die Kreisstadt des Landkreises Altenburger Land ist wichtiges wirtschaftliches und impulsgebendes Zentrum in der Region. Dennoch hat Altenburg seit 1981 kontinuierlich sinkende Einwohnerzahlen zu verzeichnen, von ehemals 55.000 liegt die Einwohnerzahl aktuell bei knapp 33.000. Bis 2035 wird ein Rückgang auf 25.000 Einwohner erwartet. Überdies sind überdurchschnittliche Quoten für Durchschnittsalter (50,1 %), Arbeitslosigkeit (16,2 %) sowie Leerstand (15 % in 2011) zu verzeichnen. Die Leerstandssituation in der Innenstadt wird von Seiten der Stadt als eher problematisch beschrieben.

Die Stadt profitiert deutlich stärker vom ICE-Knoten Leipzig, als vom ICE-Knoten Erfurt. Sie ist mit zwei Linien der S-Bahn Mitteldeutschland sehr gut an Leipzig angebunden. Vom ICE-Knoten Erfurt kann sie kaum profitieren: Noch immer ist die Mitte-Deutschland-Verbindung nicht hinreichend ausgebaut. Die Reisezeitverkürzung ist eher gering (>0,5-1 h) bei einer leicht unterdurchschnittlichen Gesamtreisezeit. Mit einem Flughafen für Instrumentenanflug, mit der relativen Nähe zur Autobahn A 4 Dresden – Frankfurt am Main sowie der Lage am Knotenpunkt der Bundesstraßen B 93, B 7 und B 180 verfügt die Stadt dennoch über sehr gute Verkehrsanbindungen.

Die gute verkehrliche Anbindung in Richtung Leipzig (an Werktagen stündlich zwei S-Bahnverbindungen, Reisezeit ca. 50 min) trägt zu einer starken Orientierung der Stadt Altenburg in Richtung Sachsen bei. Aber auch die Lage an der Grenze zu Sachsen-Anhalt verdeutlicht die besondere Situation von Altenburg.

Altenburg hat viel erreicht und eine Vielzahl eindrucksvoller Projekte umgesetzt. Der Stadtboden in der Altstadt ist weitgehend saniert. Sein reiches historisches, kulturelles und architektonisches Erbe mit zahlreichen Baudenkmalern bietet Potenzial für die Stärkung des Tourismus, aber auch als Wohnstandort zwischen Großstadt (Leipzig) und ländlichem Raum: Ziele, die entsprechend dem Leitbild der Stadt zunehmend stärker in den Fokus der Stadtentwicklung und Vermarktung gerückt werden sollen.

Die Zahl der Auspendler ist hoch und übersteigt die der Einpendler. Es wird vorwiegend in Richtung Leipzig oder Zwickau ausgedependelt. Ziel der Stadt ist es daher, die dort Beschäftigten an ihren Wohnsitz in Altenburg weiter zu binden.

Die Haushaltssituation ist aktuell angespannt und wird auch perspektivisch so eingeschätzt.

Einschätzung der zu entwickelnden Potenzialflächen



Abb. 13: Potenzialflächen Altenburg. Rot – Güterbahnhof, grün – Erweiterung Park&Ride, blau – Bahnhofgebäude. Quelle: Stadt Altenburg.

Die angegebenen Potenzialflächen sind das bestehende großvolumige Bahnhofgebäude, welches seitens der Deutschen Bahn verkauft werden soll. Das eindrucksvolle, stadtbildprägende Gebäude ist saniert und teilvermietet (Wohnen, Büroräume der Bahngesellschaft, Servicepoint, Freie Kirche). Die Stadt Altenburg hofft auf einen Eigentümer, der das Empfangsgebäude vermietet und auch langfristig unterhält. Sie sieht die Notwendigkeit zur Erstellung eines Nutzungskonzeptes gemeinsam mit dem Eigentümer. Eine Nutzung als Einkaufszentrum wird dabei seitens der Stadt nicht favorisiert.

Das Gelände des alten Güterbahnhofes soll aus Sicht der Stadtverwaltung perspektivisch für die Ansiedlung von schienengebundenem Gewerbe (Instandhaltung von Schienenfahrzeugen) genutzt werden. Die nach 2024 frei werdende Fläche ist Teil des Gewerbeflächenentwicklungskonzeptes des Landkreises Altenburger Land. Nördlich angrenzend befindet sich bereits schienengebundenes Gewerbe, darüber hinausgehendes Interesse für eine Neuansiedlung wurde bereits bei der Wirtschaftsförderung der Stadt angemeldet. Eine Wohnnutzung ist aufgrund der Leerstandssituation insbesondere in der Innenstadt keine Option.

Eine weitere Fläche südlich des Park&Ride-Platzes auf der Südseite vom Bahnhofgebäude an der Wettiner Straße wird als potenzielle Erweiterungsfläche für Park&Ride gesehen, wenn diese nach 2024 seitens der Deutschen Bahn frei wird.

Der Bahnhof ist infrastrukturell gut ausgestattet: In unmittelbarer Nähe befinden sich der Zentrale Omnibusbahnhof, Taxistände, eine Mietwagenverleih, eine Elektroladestation für zwei PKW sowie Park&Ride-Stellplätze.

Der Radweg Altenburg – Colditz beginnt bzw. endet am Bahnhof. Dieses touristische Potenzial bedarf entsprechender Infrastruktur am Bahnhof. Die angegebene Ausstattung mit 20 Fahrradstellplätzen erscheint in Anbetracht der Größe von Altenburg eher zu gering.

Keine der Flächen ist zurzeit im Eigentum der Stadt. Die Stadt hat jedoch erste zielführende, klärende Gespräche mit der Deutschen Bahn geführt, konkrete Ergebnisse stehen noch aus.

Für alle von der Stadt genannten Flächen werden keine Ansatzpunkte für Unterstützungsmöglichkeiten im Rahmen der Gunstramstudie gesehen.

Handlungsbedarfe aus kommunaler Sicht

- Die Mobilitätsinfrastruktur am Bahnhof ist noch nicht vollständig ausgebaut: Es bedarf nach Aussage der Stadtverwaltung an Impulsschüben zur weiteren Qualifizierung als Mobilitätsknoten, unter anderem durch Erweiterung des Stellplatzangebotes für Fahrräder, Erweiterung des Park&Ride-Angebotes (siehe oben) und einer Fahrradverleihstation.
- In Richtung Erfurt wird eine optimierte Direktverbindung benötigt bzw. ist die bestehende Verbindung mindestens zu erhalten. Zudem wird der Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung gefordert.
- Der Ausbau der Schienenverbindung „Sachsenmagistrale“ in Richtung Leipzig ist bedeutend für die weitere Entwicklung der Stadt. Probleme, die im Zusammenhang mit der länderübergreifenden Vernetzung entstehen können, müssen zum Wohl der Region gelöst werden.

Handlungsempfehlungen aus Gutachtersicht

- Gemeinsam mit der Deutschen Bahn bzw. mit dem zukünftigen Eigentümer sollte sich die Stadt mit hoher Priorität in die konzeptionellen Überlegungen zur Nutzung des Bahnhofsgebäudes einbringen.
- Die perspektivische Entwicklung der Fläche des ehemaligen Güterbahnhofes nach 2024 sollte bereits jetzt gemeinsam mit der Deutschen Bahn und potenziellen gewerblichen Nutzern im Rahmen eines städtischen Entwicklungskonzeptes abgestimmt werden, um längerfristig einen repräsentativen Stadteingang zu erreichen. Eine Verbesserung der Beschäftigungsangebote in diesem Bereich sollte auch im Interesse der regionalen Ausstrahlung der Stadt verfolgt werden.
- Aufgrund des hohen Auspendleranteils besteht die Absicht, die bestehenden Park&Ride-Flächen nach Fertigstellung der „Sachsenmagistrale“ in südlicher Richtung zu ergänzen. Dies ist, ebenso wie die weitere Qualifizierung und der Ausbau des Mobilitätsknotens, zielführend im Sinne der weiteren Stärkung der Stadt und der Region als Wohnstandort. Mit diesen Entwicklungsabsichten sollte die Stadt trotz angespannter Haushaltssituation auf die Nahverkehrsservicegesellschaft und die zuständigen Ressort-Verantwortlichen der Landesregierung zugehen und Lösungsmöglichkeiten erörtern.
- Die Mobilitätsinfrastruktur am Bahnhof sollte entsprechend der formulierten Handlungsbedarfe weiter qualifiziert und auch für Touristen attraktiv ausgebaut werden.
- Die Erarbeitung eines Handlungskonzeptes im Rahmen der Gunstramstudie wird nicht vorgenommen.

Apolda

Einwohner 2015	EW-Prognose bis 2035	Zentralörtliche Funktion
22.364	-16,5%	Mittelzentrum
Reisezeit Gesamt	Reisezeit Veränderung	Landesplanerische Funktionen
10-10,5 h	2,5-3 h kürzer	keine

Allgemeine Einschätzung zur Kommune

Das Mittelzentrum Apolda befindet sich als ehemaliger Industriestandort mit dem vormaligen Schwerpunkt Textilindustrie in einem umfassenden Strukturanpassungsprozess, der Umbrüche in der Wirtschaft, im Bereich der Demografie und in der städtebaulichen Entwicklung mit sich bringt und entsprechende Anpassungen erfordert. Die räumliche Nähe zu den prosperierenden Zentren Jena und Weimar erschwert die Bemühungen, eine eigene Identität auszubilden. Heute ist der Dienstleistungsbereich von größerer Bedeutung für die Beschäftigung der Stadtbewohner als die verarbeitende Industrie. Das negative Pendlersaldo verdeutlicht die Schwäche als Arbeitsstättenstandort und weist zugleich auf die Bedeutung Jenas als dominante Einpendlerstadt der Region hin. Die Branchenvielfalt der ortsansässigen Betriebe mit Schwerpunkten in der Lebensmittelindustrie oder Chemie, aber auch mit kleinen innovativen Betrieben der Textilbranche verspricht für die Zukunft eine allmähliche Steigerung der aktuell deutlich unterdurchschnittlichen Arbeitsplatzdichte im Landesvergleich. Der für die Beschäftigungssituation so wichtige Dienstleistungssektor stützt sich ganz wesentlich auf die öffentliche Verwaltung mit der Kreisverwaltung als Kernelement.

Der über viele Jahre anhaltende Rückgang der Bevölkerung mit dem Verlust von Jugendlichen und jungen Erwachsenen hat das Durchschnittsalter auf über 47 Jahre ansteigen lassen. Dies liegt deutlich über dem Landesdurchschnitt. In den letzten beiden Jahren konnten die Einwohnerzahlen durch Zuzüge stabilisiert werden. Es ist davon auszugehen, dass es sich hierbei um keinen nachhaltigen Trend handelt (Zuwanderung von Flüchtlingen). Das Statistische Landesamt prognostiziert bis 2035 einen weiteren Verlust von über 16 % der Bewohner gegenüber 2015. Der Einwohnerverlust bewirkt eine hohe Leerstandsquote, die laut Zensus von 2011 mit über 10 % zu den höchsten in Thüringen gehört.

Apolda hat trotz der Attraktionen Kunsthaus und GlockenStadtMuseum kein ausgeprägtes Profil als Touristenmagnet und bewegt sich deutlich im Schatten von Weimar. Mit der Landesgartenschau im Jahr 2017 wurde versucht, Apolda bekannter zu machen und die touristischen Ansätze auch langfristig auszubauen. Die Stadt verfügt über eine Stadthalle und über den bauhistorisch bedeutsamen Eiermannbau (ehemaliges Feuerlöschgerätewerk), der ein möglicher Standort der Kreativwirtschaft werden könnte. Eine Vielzahl weiterer leerstehender Gebäudeensembles vor allem im Bereich der Gründerzeit zwischen Bahnhof und Altstadt werden als Potenziale für Auslagerungen von Funktionen aus den an ihre baulichen Grenzen stoßenden Universitätsstädten Jena und Weimar angesehen.

Apolda wurde verpflichtet, ein Haushaltssicherungskonzept aufzustellen, was die Handlungsmöglichkeiten der Stadt einschränkt.

Einschätzung der zu entwickelnden Potenzialflächen



Abb. 14: Bahnhofsnahe Potenzialflächen Apolda. Quelle: Entwicklungsskizze Gebietskulisse Bahnhof Apolda, Schulten Stadt u. Regionalentwicklung 2016. Quelle: Stadtverwaltung Apolda.

Die Stadt Apolda hat zwei Potenzialflächen benannt: das etwa 1 ha große ehemalige NORI-Gelände nördlich des Bahnhofes an der Sulzaer Straße (Fläche 1) und das 2,2 ha große RST-Gelände südlich des Bahnhofes im Gründerzeitbereich (Fläche 2). Beide Industriebrachen stehen schon seit einigen Jahrzehnten leer. Apolda hat sich mit diesen Flächen als IBA Kandidat beworben und ist als IBA Projekt anerkannt. Für die Reaktivierung der Brachen sind bereits wertvolle konzeptionelle Grundlagen im Rahmen von Werkstattverfahren geschaffen worden. Die Klärung der Grundstücksfragen ist angelaufen. Für das NORI-Gelände wurden erste Umsetzungsschritte zur Altlastenbeseitigung und Baureifmachung unter Benutzung von GRW-Fördermitteln bereits eingeleitet.

Die Landesgartenschau in Apolda im Jahr 2017 hat Aufmerksamkeit für die Flächen erzeugt, was mit Blick auf die Vermarktung positiv einzuschätzen ist.

Handlungsbedarfe aus kommunaler Sicht

- Die Möglichkeiten der Stadt für erforderliche Investitionen bzw. zur Aufbringung von Mittleistungsanteilen bei Fördermaßnahmen sind wegen des Haushaltssicherungskonzepts begrenzt.
- Die verkehrliche Anbindung Apoldas an Jena sollte verbessert werden.

Handlungsempfehlungen aus Gutachtersicht

- Die Aktivitäten im Rahmen der IBA und mit Unterstützung der LEG sollten zielorientiert fortgeführt werden.
- Apolda sollte seine Potenziale als Wohnstandort für Erwerbstätige der ortsansässigen Betriebe weiter ausbauen und Anstrengungen zur Fachkräftesicherung unternehmen, da der Fachkräftemangel bereits heute ein Engpass für die Wirtschaftsentwicklung darstellt. Ein möglicher Ansatz hierzu könnte die Aufnahme von Kooperationen zwischen Apoldaer Unternehmen und höheren Bildungseinrichtungen in Jena sein (z. B. für Fachpraktika in Apoldaer Unternehmen).
- Es ist bereits ein Planungsstand erreicht, der durch ein Handlungskonzept im Rahmen der Gunstrraumstudie nicht vertieft werden könnte. Die Erarbeitung eines Handlungskonzeptes im Rahmen der Gunstrraumstudie wird deshalb nicht vorgenommen.

Mühlhausen

Einwohner 2015	EW-Prognose bis 2035	Zentralörtliche Funktion
34.552	-16,5%	Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums
Reisezeit Gesamt	Reisezeit Veränderung	Landesplanerische Funktionen
11-11,5 h	> 3 h kürzer	Lage in Entwicklungskorridor Stadt mit Kultur- und Bildungstourismus

Allgemeine Einschätzung zur Kommune

Das Landesentwicklungsprogramm 2025 weist Mühlhausen die zentralörtliche Funktion eines Mittelzentrums mit Teilfunktionen eines Oberzentrums zu. Mühlhausen ist Kreisstadt des Unstrut-Hainich-Kreises. Die ehemals freie Reichsstadt Mühlhausen ist mit ihrer ausgedehnten Fachwerkalstadt und der vollständig erhaltenen Stadtmauer ein attraktives Ziel für den Städtetourismus. Sowohl das Hotel- und Gaststättengewerbe als auch der Einzelhandel profitieren von den Touristen. Mühlhausen ist ein Einpendlerort, was insbesondere mit einer Vielzahl von mittelständischen Firmen in den Branchen Automotive, Metallverarbeitung, Elektrotechnik / Elektronik, Bau- und Denkmalpflege und in der Lebensmittel- und Leichtindustrie zusammenhängt. Bei der Ansiedlung von weiteren Firmen muss die autobahnferne Lage der Stadt durch Vorteile in anderen Bereichen kompensiert werden. Die Stadt liegt entsprechend LEP 2025 zwar im Entwicklungskorridor Bad Langensalza – Mühlhausen – Leinefelde-Worbis entlang der B 247. Eine Bundesstraße kann trotz des angelaufenen verkehrstechnischen Ausbaus mit Blick auf Wirtschaftsförderungsaktivitäten dennoch nicht den Stellenwert einer Autobahn erreichen.

Mühlhausen verfügt über keine Hochschuleinrichtung. Die ehemals in Mühlhausen angesiedelte pädagogische Hochschule wurde aufgegeben. Im größten Berufsschulzentrum Thüringens werden Berufsausbildungen für die Bereiche Technik, Gesundheit und Soziales angeboten. Die Ausbildungsgänge sollen systematisch ausgebaut werden, um mehr Jugendliche in der Stadt zu halten und um die ansässigen Betriebe besser mit Fachkräften versorgen zu können. Ein wesentlicher Standortvorteil sind eine Vielzahl sogenannter weicher Standortfaktoren: Ein breites Angebot an Grundschulen, Realschulen und Gymnasien, die Thüringentherme und eine attraktive Umgebung mit der Nähe zum Nationalpark Hainich, der zu den Schwerpunktträumen Tourismus (LEP 2025) gehört.

Es ist zu vermuten, dass die zwischenzeitliche Erholung bei der Entwicklung der Bevölkerungszahlen nur einen temporären Effekt im Zusammenhang mit der großen Zahl der Flüchtlinge darstellt. Die Landesprognose geht für Mühlhausen bis ins Jahr 2035 von einem Rückgang der Einwohnerzahlen von ca. 16 % gegenüber 2015 aus. Die Leerstandsquote bewegt sich im landesweiten Vergleich auf einem leicht überdurchschnittlich hohen Wert (7,7 %; Stand 2011). Insbesondere in der Altstadt sind Leerstände in den kleinen, gemessen an heutigen Wohnbedürfnissen wenig geeigneten Fachwerkgebäuden verbreitet. Teilweise ist nach Verfall und Abriss das Stadtbild in der Altstadt beeinträchtigt. Brachflächen, die als Gemeinschaftsstellplätze genutzt werden, sind als städtebauliche Missstände zu beklagen.

Ein Haushaltssicherungskonzept durchläuft aktuell das Genehmigungsverfahren.

Einschätzung der zu entwickelnden Potenzialflächen



Abb. 15: Potenzialflächen im Bahnhofsumfeld von Mühlhausen. Quelle: Stadtverwaltung Mühlhausen.

Der Mühlhäuser Bahnhof liegt am östlichen Rand eines Gründerzeitquartiers, das sich seinerseits östlich der Altstadt befindet. Die relativ große Entfernung zum Stadtzentrum (ca. 1 km) erschwert Aktivitäten zur städtebaulichen Aufwertung des Bahnhofsbereichs. Zudem wird die Akzeptanz zur Benutzung der Bahn dadurch erschwert, dass die Reisezeit bis zum Erreichen eines ICE-Haltepunktes schlicht zu lang ist (nach Erfurt und Göttingen jeweils 50 min).

Von Seiten der Stadt wurden als Potenzialflächen der Gebäudekomplex des Bahnhofes selbst, zwei Baulücken an den Stirnseiten des fächerartigen Bahnhofplatzes sowie eine Brache im Gründerzeitquartier an der Thälmannstraße benannt. Weiterhin ist die Fläche des ehemaligen Güterbahnhofes auf der stadtabgewandten Seite der Gleise aufgeführt worden.

Die Baulücken und die Brache im Gründerzeitquartier sind durchaus als relevante städtebauliche Missstände einzustufen, die beseitigt werden sollten. Ein besonderes Potenzial dieser Immobilien am Bahnhof, welches einen Impuls infolge einer verbesserten Reisezeitanbindung aufnehmen könnte, wird jedoch nicht gesehen. Zumindest würde ein Handlungskonzept bei der Entwicklung der Brachen keinen hilfreichen Beitrag leisten können. Angesichts der geringen Größe der Flächen besteht die Herausforderung insbesondere darin, Investoren zu finden. Die Vermarktungsfähigkeit wird jedoch dadurch eingeschränkt, dass in integrierter Altstadtlage weitere Flächenangebote bestehen. Die Reaktivierung der Brachflächen in der Altstadt hat einen deutlich höheren stadtentwicklungspolitischen Stellenwert.

Für das Güterbahnhofsareal, das sich im Eigentum der Bahn befindet, erscheint eine gewerbliche Nachnutzung zielführend zu sein. Von Seiten der Stadt stehen aktuell ca. 50 ha verkaufsbereite Gewerbeflächen zur Verfügung. Außerdem steht die Erschließung des neuen Gewerbestandortes der ehemaligen Görmar-Kaserne nordöstlich des Bahnhofes unmittelbar bevor. In Anbetracht des vorhandenen und zukünftigen Flächenangebotes für Gewerbe- und Industriegebiete sollte das Areal des Güterbahnhofes als langfristige Gewerbeflächenreserve angesehen werden.

Für alle von der Stadt genannten Flächen werden keine Ansatzpunkte für eine Unterstützungsmöglichkeit im Rahmen der Gunstramstudie gesehen. Eine Vertiefung durch ein Handlungskonzept würde aktuell keine Hilfestellung darstellen.

Handlungsbedarfe aus kommunaler Sicht

- Ausbau der B 247 für eine bessere Verknüpfung mit dem mittelzentralen Funktionsraum.
- Ein Abbau des Investitionsstaus scheitert an den beschränkten Möglichkeiten der Stadt zur Aufbringung von Miteleistungsanteilen.

Handlungsempfehlungen aus Gutachtersicht

- Die ehemalige Güterbahnhofsfläche ist für gewerbliche Nutzungen prädestiniert. Weil derzeit aufgrund eines Überangebotes hierfür kein Bedarf vorhanden ist, sollte das Areal erst in langfristiger Perspektive entwickelt werden. Für eine gewerbliche Nutzung muss zuvor die straßenseitige Erschließung hergestellt werden. Zwischenzeitlich sollte in Kooperation mit der Deutschen Bahn geprüft werden, ob ggf. auch über eine temporäre Freiraumnutzung oder -gestaltung und Bepflanzung das Erscheinungsbild der Brachflächen aufgewertet werden kann.
- Für die Kleinflächen auf der stadtzugewandten Seite der Gleise sind keine konzeptionellen Grundlagen zu erarbeiten, sondern Investoren zu suchen.
- Die Erarbeitung eines Handlungskonzeptes im Rahmen der Gunstrraumstudie wird nicht vorgenommen.

Sömmerda

Einwohner 2015	EW-Prognose bis 2035	Zentralörtliche Funktion
18.996	-15,4%	Mittelzentrum
Reisezeit Gesamt	Reisezeit Veränderung	Landesplanerische Funktionen
9-9,5 h	> 3 h kürzer	Lage in Entwicklungskorridor Industriegroßflächen in MZ-Funktionsraum

Allgemeine Einschätzung zur Kommune

Das Mittelzentrum Sömmerda ist Teil des Zweckverbandes Allianz Thüringer Becken, welcher einen Zusammenschluss zwischen Sömmerda und den Kommunen Buttstädt, Kindelbrück und Straußfurt bildet.

Für Sömmerda wird sich eine sehr hohe Reisezeitverbesserung (> 3 Stunden) und eine insgesamt unterdurchschnittliche Gesamtreisezeit aus den großen Städten ergeben. Auch die direkte Anbindung an die A 71 sowie die schnelle Anbindung an den Knoten Erfurt über den SPNV mit ca. 20 min Fahrzeit trägt zur außerordentlich guten Lagegunst der Stadt bei.

Der Landkreis Sömmerda gehört entsprechend wirtschaftlicher und arbeitsmarktbezogener Daten zum guten Mittelfeld Thüringens. Der Trend der Arbeitsmarktentwicklung ist gerade im industriell-gewerblichen Bereich überdurchschnittlich gut. Der unterdurchschnittliche Anteil von Beschäftigten in wissensintensiven Bereichen ist unter anderem der Tatsache geschuldet, dass es keine Hochschuleinrichtung gibt. Die Universitätsstädte entlang der A 4 sind jedoch nicht weit entfernt, entfalten aber wegen dieser Nähe umso größere Zugkraft für junge Menschen mit dem Wunsch nach höheren Bildungsabschlüssen. Die größten Wachstumschancen haben die Metall- und Elektroindustrie und der IT-Bereich. Als Herausforderung zeichnet sich schon heute ab, wie der Bedarf an Fachkräften in diesen Branchen gedeckt werden kann.

Neben der geplanten Industriegroßfläche Sömmerda / Kölleda IG-3 an der A 71, welche ab 2020 zur Verfügung steht und vermarktet werden soll, stehen der Stadt zwei weitere Gewerbestandorte zur Verfügung, die sich in Nähe zum Bahnhof bzw. zum neuen Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) befinden. Die Arbeitsplatzdichte ist seit 2011 deutlich angestiegen (+ 15 %), bereits jetzt weist die Stadt einen Einpendlerüberschuss auf.

Sömmerda sieht sich als attraktiven Wohnstandort (kein nennenswerter Leerstand) sowie überregional bedeutsame touristische Destination hinsichtlich Ausflugstourismus. Dazu tragen das historische Stadtbild mit Stadtmauer und zahlreiche Sehenswürdigkeiten sowie die unmittelbare Lage am Unstrut-Radweg bei. Begünstigt wird dies durch die zentrale Lage und Nähe zur Landeshauptstadt Erfurt und Kulturhauptstadt Weimar. Die Stabilisierung und der Ausbau des touristischen Potenzials ist weiterhin kommunales Ziel. Tagungsmöglichkeiten für den Geschäftstourismus sind vorhanden und die Bettenkapazität im Stadtgebiet ist ausreichend und gut ausgelastet. Auch die Qualität der Einrichtungen entspricht dem heutigen Standard. Zur weiteren Stärkung der Attraktivität als Wohnstandort werden seitens der Stadt die Voraussetzungen geschaffen, um entsprechend der Nachfrage Wohnbaugrundstücke anbieten zu können.

Auch für die Stadt Sömmerda ist die Haushaltsslage angespannt. Das Haushaltssicherungskonzept ist zum 31.12.2015 zwar beendet, nach Einschätzung der Kommune ist jedoch das Aufbringen von Miteleistungsanteilen aufgrund fehlender Eigenmittel voraussichtlich nicht möglich.

Einschätzung der zu entwickelnden Potenzialflächen



Abb. 16: Potenzialfläche Sömmerda. Quelle: Stadtverwaltung Sömmerda.

Die angegebene Fläche ist ein schmaler Streifen entlang der in Nord-West-Richtung verlaufenden Gleise mit nur 0,06 bis 0,1 ha Größe, welcher derzeit als Bahngelände genutzt wird. Die Fläche kann als Parkplatz einen Beitrag zur Verbesserung der Pendlerverknüpfungen leisten und damit die benachbarten Wohngebiete, die derzeit von Fremdparkern übernutzt werden, entlasten. Das Vorhaben der Stadt zur Entwicklung von Park&Ride-Flächen wird deshalb grundsätzlich als sinnvoll angesehen. Der Regionalverkehr (StPNV) ist eher schlecht an den Bahnhof angebunden, da Haltestellen nicht unmittelbar anliegen und der ZOB nicht am Bahnhof, sondern in der Stadtmitte angesiedelt ist.

Handlungsbedarfe aus kommunaler Sicht

- Einrichtung einer Haltestelle für den ÖPNV unmittelbar am Bahnhof

Handlungsempfehlungen aus Gutachtersicht

- Weiteren Planungen sollte eine Ermittlung des konkreten Bedarfs, unter anderem durch Zählung der Fremdarker im Wohnquartier, vorangestellt werden. Weiterhin sollte eine Erweiterung des Flächenpotenzials geprüft werden, um insgesamt eine Neuordnung des Bereiches um den Bahnhof unter Einbezug möglicher Haltestellen für den Regionalverkehr zu ermöglichen. Damit könnten gegebenenfalls die Voraussetzungen zur Ansiedlung von Service- und Dienstleistungsgewerbe am Bahnhof geschaffen werden.
- Durch eine bessere Verknüpfung am Bahnhof mit angepasster Taktung könnte es der Stadt gegebenenfalls gelingen, die hohe Zahl an Einpendlern über den SPNV / ÖPNV an die Arbeitsorte in der Stadt sowie perspektivisch an den Industriestandort IG-3 zu verteilen.
- Angesichts der kurzen Reisezeit nach Erfurt und der deutlich gestiegenen Attraktivität von Erfurt als Arbeitsstandort sollte Sömmerda seine Funktion als Wohnstandort für Erfurt weiter ausbauen. Dazu gehört auch die Verbesserung der Mobilitätsverknüpfung am Bahnhof.
- Die Erarbeitung eines Handlungskonzeptes im Rahmen der Gunstrraumstudie wird nicht vorgenommen.

Zella-Mehlis

Einwohner 2015	EW-Prognose bis 2035	Zentralörtliche Funktion
10.631	-24,7%	Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums
Reisezeit Gesamt	Reisezeit Veränderung	Landesplanerische Funktionen
11,5-12 h	> 3 h kürzer	Schwerpunktraum Tourismus

Allgemeine Einschätzung zur Kommune

Zella-Mehlis bildet gemeinsam mit Suhl das Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums für Südthüringen. Trotz dieser landesplanerischen Funktionszuweisung fällt es der Stadt schwer, ein eigenes städtisches Image und Profil auszuprägen. Die Teilung in zwei Ortskerne behindert die Ausbildung eines funktionsstarken Stadtkerns. Zella-Mehlis zeichnet sich insbesondere als Arbeitsstättenstandort und als Standort von großflächigem Einzelhandel aus. Die Industriebetriebe haben ihre Branchenschwerpunkte in den Bereichen Metall und Bauwesen.

Wegen der verkehrstechnisch über die A 71 sehr gut erschlossenen Gewerbegebiete ist Zella-Mehlis trotz seiner eher geringen Größe ein Einpendlerort. Zella-Mehlis ist bemüht, seine Attraktivität als Wohnort zu erhöhen. Mit dem vom Statistischen Landesamt bis zum Jahr 2035 prognostizierten Einwohnerverlust von 25 % gegenüber dem Jahr 2015 gehört die Stadt zu jenen Städten in Thüringen, die voraussichtlich die stärksten Einwohnerverluste zu verkraften haben.

Zella-Mehlis ist staatlich anerkannter Erholungsort und weist mit dem Meeresaquarium und einem weitverzweigten Wanderwegenetz sommers wie winters Attraktionen auf, die Besucher und Übernachtungstouristen anziehen. Die Kombination aus dem Wirtschaftsstandort mit großen Gewerbegebieten und dem auf Naturerlebnis ausgerichteten Tourismus gelingt, da beide Nutzungszonen räumlich voneinander getrennt sind. Im Bereich des Städtetourismus weist die Stadt aber keine herausragenden Attraktionen auf.

Städtebaulich gehen die Siedlungsbereiche von Zella-Mehlis und Suhl ohne Zäsur nahtlos ineinander über. Das Verhältnis zwischen den Entscheidungsträgern, aber auch der Bewohnerschaft der beiden unterschiedlich großen Städte ist belastet. Gleichwohl bestehen bereits heute praktizierte Kooperationen zwischen Zella-Mehlis und Suhl, unter anderem im Bereich der Nahverkehrsgesellschaft und im Bereich Wasser und Abwasser.

Zella-Mehlis hat eine ausgeglichene Haushaltssituation, was nicht zuletzt mit den überdurchschnittlichen Gewerbesteuererträgen im Zusammenhang steht.

Einschätzung der zu entwickelnden Potenzialflächen



Abb. 17: Potenzialflächen Zella-Mehlis. Darstellung: GRAS, Luftbild: ©GDI-Th.

Der Standort des Bahnhofes in Zella-Mehlis liegt am Rand des Siedlungsbereichs am Übergang zum ausgedehnten Gewerbegebiet zwischen Zella-Mehlis und Suhl. Erst kürzlich wurde der Bau eines modernen ÖPNV-Verknüpfungspunktes mit barrierefreien Bushaltestellen, Park&Ride-Plätzen sowie Bike&Ride-Plätzen abgeschlossen. Auch das Bahnhofsumfeld wurde attraktiver gestaltet. Der barrierefreie Ausbau des Bahnhofes durch den Einbau von Aufzügen ist auf den Weg gebracht worden.

Beim Flächenpotenzial Bahnhofstraße (Fläche 1) im nördlichen Zwickel zwischen der Bahnlinie und der Tunneldurchfahrt der Bundesstraße B 62 handelt es sich um eine Gewerbebrache (Autohandel). Die Fläche 2 im schmalen Streifen zwischen B 62 und den nach Suhl führenden Gleisen ist ehemaliges Bahngelände und frei von Bebauung.

Die Fläche 1 weist nach einer vorläufigen Einschätzung in Bezug auf Lage und Nachbarschaft kaum Eignung für eine höherwertige bauliche Nutzung auf. Nach Aussagen der Stadt wird zwar durchaus der Bedarf für ein weiteres Hotel gesehen – der Standort ist für eine solche Nutzung jedoch ungeeignet. Eine erneute Ansiedlung von Gewerbe dürfte auch zu Konflikten mit der benachbarten Wohnbebauung führen. Die Wohngrundstücke, die von Westen her ohnehin von der Bundesstraße Belastungen ausgesetzt sind, würden im rückwärtigen Bereich zusätzlich beeinträchtigt werden. Eine unmittelbare Nachbarschaft zum Bahnhof ist nicht gegeben, weil durch die Unterführung unter dem Bahndamm eine gewisse Distanz zurückgelegt werden muss, die auch mental als Barriere wirkt.

Die Fläche 2 eignet sich für eine Erweiterung der Mobilitätsinfrastruktur. Dies dürften in erster Linie Parkplätze für Pendler sein oder Haltepunkte für Fernbusse. Eine bauliche Nutzung kann wegen des Zuschnitts der Fläche und der Lage zwischen zwei lärmemittierenden Trassen ausgeschlossen werden.

Handlungsbedarfe aus kommunaler Sicht

- Erhöhung der Taktung des touristischen Anschlusses Oberhof (ab Dezember 2017 Funktionshaltepunkt).
- Aufwertung der Unterführung B 62.

Handlungsempfehlungen aus Gutachtersicht

- Die Fläche 2 sollte für die Ergänzung der Mobilitätsinfrastruktur am Bahnhof ausgebaut werden: denkbar sind Park&Ride-Plätze, Haltestellen für Fernbusse und gegebenenfalls weitere Bausteine, um den Bahnhof zu einem attraktiven Mobilitätsknoten für Pendler, Besucher und Touristen auszubauen.
- Die Anbindung des Gewerbegebiets von und zum Bahnhof sollte für Fußgänger und Radfahrer mit möglichst kurzer Wegstrecke und in ansprechender Qualität gewährleistet werden.
- Ein zusätzlicher Impuls für eine bauliche Nutzung der Potenzialfläche 1, der mit der verkehrlichen Anbindung an den Bahnhof im Zusammenhang steht, wird als wenig wahrscheinlich eingestuft. Die Erarbeitung eines Handlungskonzeptes im Rahmen der Gunraumstudie für die Potenzialfläche 1 wird nicht vorgenommen.

3.2.3 Zwölf Handlungskonzepte für ausgewählte Kommunen

Aufbauend auf den Steckbriefen und der Arbeit im Workshop wurden mit den Kommunen die Handlungsfelder für eine weitere Qualifizierung der Potenzialstandorte erarbeitet. Folgende wesentliche Handlungsfelder bildeten sich heraus und stellen die Prüfungsgrundlage in den einzelnen Kommunen dar:

- Klärung der Eigentumsituation,
- Analyse der Eignung der Potenzialflächen,
- Verkehrliche regionale Verflechtung,
- Funktionale regionale Verflechtung und interkommunale Abstimmungen,
- Entwicklung der Nutzungsprofile und Abgleich mit übergeordneten kommunalen Planungen,
- Kommunalpolitische Festlegungen,
- Konzeptionelle und sonstige Vorbereitungen,
- Mitwirkungsbereitschaft und Interessenslagen von Akteuren,
- Klärung der Finanzierung und zum Einsatz von Fördermitteln,
- Schaffung von Planungsrecht,
- Vermarktung der Flächen.

Die Beschreibung der kommunalen Entwicklungsziele, des kommunalen Planungsstandes, der Potenzialflächen sowie des Sachstandes in den Handlungsfeldern wurde mit den Kommunen abgestimmt.

In den folgenden zwölf kommunalen Handlungskonzepten werden gutachterliche Empfehlungen zu Handlungsbedarfen sowie zu erforderlichen Maßnahmen der Kommune sowie sonstiger Akteure gegeben.

Arnstadt

Einwohner 2015	EW-Prognose bis 2035	Zentralörtliche Funktion
23.636	-1,0%	Mittelzentrum
Reisezeit Gesamt	Reisezeit Veränderung	Landesplanerische Funktionen
9,5-10 h	> 3 h kürzer	Lage in Entwicklungskorridor Industriegroßflächen in MZ-Funktionsraum Stadt mit Kultur- und Bildungstourismus

Allgemeine Einschätzung zur Kommune

Durch die hohe Taktfolge und die geringe Zeitdistanz (15 – 20 min) zum Erfurter Hauptbahnhof profitiert Arnstadt in hohem Maße von den Reisezeitverkürzungen, die sich über den ICE-Knoten Erfurt zu den Metropolräumen in Deutschland ergeben werden.

Arnstadt und sein mittelzentraler Funktionsraum weisen eine hohe Dynamik als Wirtschaftsstandort auf. Eine hohe Arbeitsplatzdichte mit deutlich positivem Entwicklungstrend machen Arnstadt und sein Umland zu einem der prosperierenden Wirtschaftsstandorte des Landes. Die Industrie- und Gewerbeparks weisen eine Gesamtgröße von 700 ha auf, von denen noch ca. 250 ha entwickelt werden können. Wichtigste Wirtschaftszweige sind Betriebe der Logistikbranche, der Automobilzulieferindustrie, der Kunststoff- und Elektrotechnikindustrie, der Nahrungsmittelindustrie und der Solarwirtschaft.

Mit der Lage am Kreuzungspunkt der beiden landesbedeutsamen Entwicklungskorridore A 4 und A 71 bestehen beste Aussichten für eine Fortsetzung dieser positiven Entwicklung. Die Industriegroßfläche am Erfurter Kreuz, die zu etwa einem Drittel in der Stadt Arnstadt und zu etwa zwei Dritteln in der angrenzende Gemeinde Ichttershausen liegt, bietet dabei Chancen für die Ansiedlung weiterer Unternehmen. Die hinzukommenden Gewerbesteuererinnahmen werden aber perspektivisch nur zu einem geringen Teil Arnstadt zu Gute kommen, da sich ein Großteil der Erweiterungsflächen in der Gemeinde Ichttershausen befinden.

Parallel zu diesem ausgeprägten industriellen Profil durch die im Norden der Stadt gelegene Industriezone ist Arnstadt mit seiner kulturhistorisch wertvollen Altstadt, als Bachstadt und mit den Sakralbauten der Bachkirche, der Liebfrauenkirche und der Oberkirche ein bedeutsames Besuchsziel von Kultur- und Städtetouristen. Von den zahlreichen Geschäftstouristen wird auch die Stadthalle Arnstadt mit einer Kapazität von 770 Plätzen gut genutzt. Die Stadt schätzt ein, dass insbesondere Hotels im Drei- und Vier-Sterne-Bereich fehlen.

Die Einwohnerverluste haben sich in den letzten Jahren deutlich abgeschwächt. Durch Wanderungsgewinne (unklarer Anteil an Flüchtlingen) können aktuell sogar Wanderungsgewinne erzielt werden, die den negativen natürlichen Saldo mehr als nur kompensieren. Das Thüringer Landesamt für Statistik prognostiziert für Arnstadt für 2035 einen Wohnerrückgang um 1 % gegenüber dem Stand von 2015.

Die Stadt bemüht sich, die wachsende Zahl der Beschäftigten im Industriegebiet am Erfurter Kreuz auch teilweise als Wohnbevölkerung für ihre Stadt zu gewinnen bzw. zu binden. Neben Angeboten in der Altstadt durch die anhaltende Stadtsanierung und Um- und Neubauten im weiteren Siedlungsbestand bietet die Stadt auch Wohnungsbaugrundstücke für den individuellen Wohnungsbau an, die innerhalb kurzer Zeit veräußert und bebaut werden konnten. Zahlreiche historische Wohnhäuser konnten somit erhalten und aufgewertet werden, sodass die Innenstadt kaum Lücken aufweist. Weitere Wohnbaustandorte werden entwickelt. Die Attraktivität als Wohnort wird ganz wesentlich durch das gute Infrastrukturangebot der Stadt für junge Familien unterstützt.

Arnstadt steht vor der Herausforderung, den Mobilitätsknoten am Hauptbahnhof den aktuellen Erfordernissen hinsichtlich Funktionalität, Servicequalität und Gestaltung anzupassen. Darüber hinaus weist das weitere Bahnhofsumfeld zahlreiche Brachen und untergenutzte Flächen auf, die zu entwickeln sind.

Die Stadt Arnstadt verfügt über ein 2016 genehmigtes Haushaltssicherungskonzept, welches Handlungsgrundlage und -leitfaden für alle Maßnahmen in der Stadtentwicklung ist. Für wichtige Maßnahmen der Stadtentwicklung können voraussichtlich trotzdem die erforderlichen Miteleistungsanteile aufgebracht werden.

Einschätzung der angemeldeten Potenzialflächen sowie Auswahl

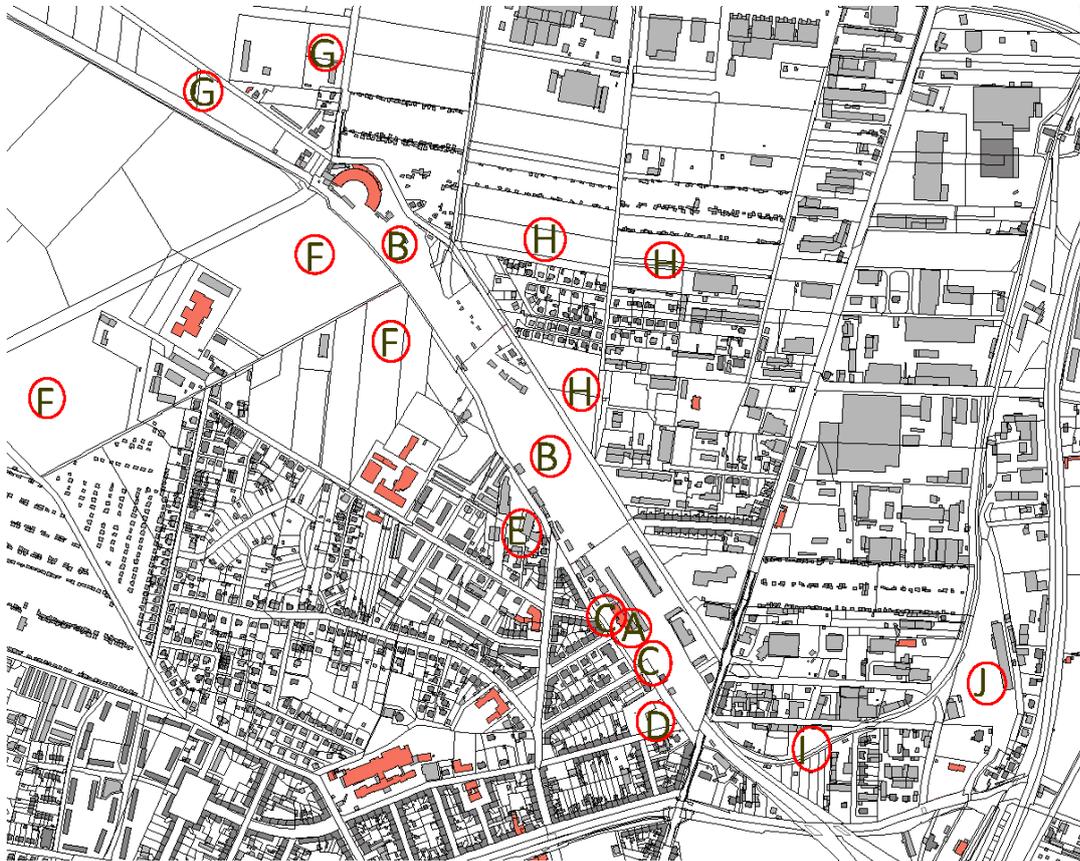


Abb. 18: Potenzialflächen der Stadt Arnstadt. Quelle: Stadtverwaltung Arnstadt.

Die Stadt hat etwa ein Dutzend Flächen im näheren und weiteren Umfeld des Bahnhofes genannt, die aus ihrer Sicht als Potenzialflächen in Frage kommen. Von besonderer Relevanz ist das Bahnhofsgebäude (Potenzial A), das gegenwärtig teilweise leer steht (Obergeschoss und Nebengebäude). In nordwestlicher Richtung erstreckt sich bis zum Bahnbetriebswerk eine etwa zwölf ha große Bahnbrache (Potenzial B). Diese Fläche hat wegen ihrer Lage zwischen dem Stadtkern im Süden und dem großen Industrieentwicklungsstandort im Norden eine große städtebauliche Bedeutung. Bislang scheint die Frage, wie die Stadt Arnstadt von der Prosperität der Industriezone im Norden auch unmittelbar städtebaulich profitieren kann und wie in diesem Zusammenhang die zahlreichen Brachen im Weichbild des Bahnhofes genutzt werden können, nicht ansatzweise geklärt zu sein. Die Scharnierfunktion des erweiterten Bahnhofsbereichs zwischen Innenstadt im Süden und Industriezone im Norden muss noch ausformuliert werden. Der Bahnhofsvorplatz und die Straße Am Bahnhof (Potenzial C) spielen eine wichtige Rolle als Entree zur Stadt und als Standort für die erforderliche Mobilitätsinfrastruktur. Für die weiteren Potenzialflächen in der gründerzeitlichen Bahnhofsvorstadt (Potenzial D) und vereinzelte Restflächen nördlich der Bahn im Übergangsbereich von Kleingartennutzungen zum gewerblich-industriellen Bereich (mehrere Potenzialflächen H) konnten bisher keine Nutzungen gefunden werden. Die Fläche D weist zudem eine hochkomplexe Eigentumssituation auf. Die Potenzialfläche E könnte aus der Nachbarschaft zur Berufsschule eventuell auf einen Impuls für innovative gewerbliche Entwicklungen aufbauen. Die Stadt sollte hier die aktuelle Nutzungs- und Eigentümersituation aufarbeiten, um zu einer besseren Einschätzung der Entwicklungschancen zu kommen. Die Potenzialflächen I und J stehen bereits im Fokus der Stadtentwicklungspolitik; einzelne

Sanierungs-, Um- und Ausbaumaßnahmen haben bereits stattgefunden. Es wird eingeschätzt, dass im Vergleich zu den Potenzialen A und B für diese Teilbereiche östlich der Ichtershäuser Straße eine weitergehende konzeptionelle Unterstützung im Rahmen der Studie nicht zielführend ist. Die Potenzialflächen F und G sind in der Gesamtschau aller Potenzialflächen von nachrangiger Bedeutung.

Für weitere Untersuchungen wird deshalb dem Potenzial des Bahnhofsgebäudes (A), den voraussichtlich entbehrlichen Flächen der Deutschen Bahn (Flächen B, ca. 2,5 ha groß) sowie den öffentlichen Verkehrsflächen des Bahnhofsvorplatzes (Fläche C, ca. 0,8 ha) der Vorzug gegeben. Weiterhin ist die Fuß- und Radwegeverbindung (Schwarzer Weg) zum Bahnübergang am alten Bahnbetriebswerk relevant für die Verbindung zwischen dem Bahnhofsbereich und dem Industriestandort im Norden. Darüber hinaus könnte für einen mittelfristigen Zeithorizont auch die Gemengelage der Teilfläche D (Brache in der Gründerzeitstruktur) von Interesse sein. Eine vertiefende Betrachtung im Rahmen der Gunstramstudie erfolgt für die Flächen D und E (Gemengelage) allerdings nicht.

Kurzbeschreibung der Potenzialflächen und Status quo



Abb. 19: Potenzialflächen Arnstadt: A – Hauptbahnhofsgebäude (hellrot) / B – ggf. entbehrliche Grundstücksnebenflächen der Deutschen Bahn (blau/lila) / C – Bahnhofsvorplatz (gelb), Straße Am Bahnhof, weitere Verkehrsflächen. Quelle: Stadtverwaltung Arnstadt.

Potenziale und Defizite der Flächen

- Die Lage der Flächen am Hauptbahnhof sowie die geringe Entfernung des Standortes einerseits zur Altstadt im Süden bzw. andererseits zum Industriegrößstandort Erfurter Kreuz im Norden stellen den herausragenden Standortvorteil dar. Sowohl aus der Altstadt als auch vom Industriegrößstandort sind Entwicklungsimpulse zu erwarten.
- Der hohe Leerstand im Bahnhofsgebäude und die geringe Service- und Aufenthaltsqualität schränken die Attraktivität für Bahnreisende erheblich ein.
- Der Bahnhof kann dem Anspruch als Mobilitätsknoten zwischen den Verkehrsträgern auch deshalb nur eingeschränkt gerecht werden, weil der Bahnhofsvorplatz und die Zufahrt „Am Bahnhof“ gestalterisch und funktional deutliche Mängel aufweisen.
- Offensichtlich für Zwecke der Deutschen Bahn nicht mehr benötigte Flächen und Bauten, die sich zu beiden Seiten des Bahnhofsgebäudes entlang der Hauptgleise erstrecken, erzeugen ein Bild von Vernachlässigung und Stillstand und wirken nicht nur nachteilig für den Bahnhofsstandort, sondern letztlich auch imageschädigend für die Stadt Arnstadt.

Kommunale Entwicklungsziele und -absichten

- Am Hauptbahnhof soll ein attraktiver Mobilitätsknoten entstehen. Die Kommune hat bislang lediglich für den Bahnhofsvorplatz und die Flächen bis zum Wasserturm konkretere Entwicklungsabsichten in Form einer Vorplanung entwickelt. Insbesondere besteht hier die Absicht, Reisende des ÖPNV und des Individualverkehrs optimal an den Schienenverkehr anzubinden und den entsprechenden Service anzubieten: Kurz- und Langzeitparkplätze, Taxistände, Fahrradabstellanlagen, öffentliche Toiletten und Informationsanlagen. Die gestalterische Qualität der Grün- und Aufenthaltsbereiche soll deutlich gesteigert werden.
- Für das Bahnhofsgebäude und benachbarte, gegebenenfalls für die Deutschen Bahn entbehrliche Nebenflächen wurden von städtischer Seite noch keine Nutzungsprofile entwickelt. Geleitet von der Motivation, die aktuellen städtebaulichen Missstände zu beseitigen, werden Gespräche mit den Akteuren geführt, um die nächsten konzeptionellen Schritte vorbereiten zu können. Erwerbsabsichten der Stadt für diese Flächen sind nicht bekannt.

Kommunaler Planungs- / Arbeitsstand

- Der Bahnhofsvorplatz sollte bereits vor einigen Jahren umgestaltet werden. Zum Bahnhofsvorplatz besteht eine Vorplanung aus dem Jahr 2012; es wurden Abstimmungen mit den direkt Beteiligten und weiteren Betroffenen geführt. Offene Fragen zum Leitungsbestand in Verbindung mit finanziellen Engpässen der Stadt haben schließlich dazu geführt, dass das Projekt nicht weiter konkretisiert wurde. Verfügbare Gelder wurden stattdessen in den Neubau der Busknoten-Haltestelle im Industriegebiet Erfurter Kreuz investiert.
- In Bezug auf das Bahnhofsgebäude sind Anfang 2018 Gespräche mit der Deutschen Bahn geplant, um den aktuellen Zustand zu verändern.
- Für die Flächen der Deutschen Bahn entlang der Hauptgleise, die voraussichtlich nicht mehr für Bahnzwecke erforderlich sind, besteht noch keine Planung. Die Entbehrlichkeit für Bahnzwecke ist noch nicht geklärt, die Entwidmung der Flächen ist noch nicht vollzogen. Es besteht die Absicht, entbehrliche Bahnflächen in den Geltungsbereich des zu erweiternden Stadtumbauebiets „Gründerzeitring nördlich der Altstadt“ aufzunehmen.

Handlungsfelder – Sachstand und Handlungsbedarfe

Klärung der Eigentumssituation mit Deutscher Bahn und privaten Eigentümern

- Das Bahnhofsgebäude ist im Eigentum der Deutschen Bahn. Die Stadt hat im Zusammenhang mit den Überlegungen zur Umgestaltung des Zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB) einen Kaufantrag für einen Anbau gestellt, in dem sich eine Toilettenanlage befindet. Der Kaufantrag wurde kürzlich abschlägig beschieden. Die Deutsche Bahn lehnt eine Insellösung ab.
- Ein Großteil der Flächen, die für die Gestaltung des Mobilitätsknotens erforderlich sind (Bereich des ZOB), befindet sich im städtischen Eigentum.
- Flächen an beiden Stirnseiten des Bahnhofsgebäudes sind ungenutzt bzw. mindergenutzt. Die Entbehrlichkeit dieser Flächen für Bahnbetriebszwecke ist noch nicht ermittelt worden.

Analyse der Potenzialflächen hinsichtlich ihrer Eignung

- Für die Attraktivitätssteigerung und den Ausbau des Mobilitätsknotens im Bereich des Bahnhofsvorplatzes hat im Rahmen der Vorplanung eine Analyse stattgefunden. Der Leitungsbestand im unterirdischen Straßenraum sowie die Frage, ob für den Bahnbetrieb erforderliche Leitungen durch den Umbau betroffen sind, haben weder Stadt noch Deutsche Bahn bisher untersucht. Stadt und Deutsche Bahn konnten sich nicht darauf einigen, wer für den Untersuchungsaufwand aufkommen soll.
- Für das Bahnhofsgebäude und die voraussichtlich zu entwidmenden Bahnflächen wurden noch keine weiteren vertiefenden Analysen durchgeführt.

Verkehrliche regionale Verflechtung

- Umsteigemöglichkeiten von der Regionalbahn zum Regionalbusverkehr sind auf dem Bahnhofsvorplatz zwar vorhanden. Der Mobilitätsknoten weist jedoch funktionale und gestalterische Mängel auf. Die Servicequalität ist unzureichend.
- Der Bahnhof Arnstadt als Verkehrsknoten für die Anbindung an den Fernverkehr (über Erfurt) und an den Regionalverkehr hat trotz der Nähe zum Industriegroßstandort noch nicht den Stellenwert für die in großer Zahl hier tätigen Arbeitspendler. Ein Großteil der Pendler nutzt daher den eigenen PKW.
- Im Industriegebiet wurde vor wenigen Jahren eine Busknoten-Haltestelle „Erfurter Kreuz“ geschaffen, die von allen regionalen Buslinien angefahren wird. Zudem bestehen Direktbusverbindungen von und nach Erfurt sowie von und nach Neudietendorf.
- Der Mobilitätsknoten Hauptbahnhof Arnstadt sollte sich sehr viel stärker auch als Mobilitätsangebot für die Pendler des Industriegroßstandortes positionieren. Hierfür ist die Kooperation in der Region entscheidend, zumal Verlagerungen der Verkehre vom motorisierten Individualverkehr zu Bahn und Bus aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes auch im Interesse aller Kommunen sind.
- Neben dem Schienenpersonenverkehr spielt in der Region angesichts der großen Ballung von Industriebetrieben auch der schienenbezogene Güterverkehr eine große Rolle. Durch Initiative und Unterstützung der Stadt wurde in das neue Industrie- und Gewerbegebiet ein Anschlussgleis für den Güterverkehr gelegt, welches bis in die Gemarkung von Amt Wachsenburg hineinführt. Dieses erscheint bisher nicht ausreichend ausgelastet.

Funktionale regionale Verflechtung und interkommunale Abstimmungen

- Die Entwicklung des Industriegroßstandortes „Erfurter Kreuz“ wird seit vielen Jahren durch das Amt Wachsenburg, aber auch in der Regionalen Arbeitsgemeinschaft „Wirtschaftsregion

Erfurter Kreuz“ auf Ebene der Kreise durch den Ilm-Kreis, den Kreis Gotha und die Landeshauptstadt Erfurt vorangetrieben. Das gemeinsame Ziel dieser Kooperationen ist die ganzheitliche Entwicklung dieser Wirtschaftsregion. Arnstadt profitiert aber nur teilweise von den Gewerbesteuererinnahmen, da ein erheblicher Teil der Flächen in der Gemeinde Ichtershausen liegt. Der Stadt obliegt jedoch zu einem großen Teil die Aufgabe, die Pendlerströme in und aus dem Industriestandort zu verteilen und Wohnbauland bereitzustellen. Es bleibt zu klären, wie diese ungleichgewichtige Verteilung von Lasten und Nutzen des Industriegroßstandortes durch interkommunale Abstimmungen verbessert werden kann. Mit Ilmenau besteht insbesondere im Bereich der beruflichen Bildung eine enge Kooperation. Seit August 2017 sind die Staatliche Berufsbildende Schule Arnstadt und das Staatliche Berufsschulzentrum Ilmenau zum neuen Staatlichen Berufsschulzentrum Arnstadt-Ilmenau fusioniert. Außerdem bestehen teilweise enge Kontakte zwischen Unternehmen in Arnstadt und den umliegenden Hochschulen (TU Ilmenau, FH Erfurt und FH Schmalkalden). Eine Fortführung und wenn möglich Vertiefung dieser Zusammenarbeit wird angestrebt.

Entwicklung der Nutzungsprofile und Abgleich mit übergeordneten kommunalen Planungen

- Die Entwicklung des Mobilitätsknotens steht im Einklang mit kommunalen Planungen wie der Stadtentwicklungskonzeption Arnstadt (Leitbilder), dem Flächennutzungsplan und der Gesamtverkehrskonzeption. Weitergehende Nutzungsprofile sind bisher nicht entwickelt.

Kommunalpolitische Festlegungen durch Beschlüsse / Genehmigungen

- Zum Bahnhof und zur Entwicklung des Bahnhofsumfelds liegen aktuell keine Beschlüsse vor.
- Der Bau-, Vergabe- und Umweltausschuss hat in seiner Sitzung am 15.08.2017 die Empfehlung an den Stadtrat ausgesprochen, das Stadtumbaugebiet „Gründerzeitring nördlich der Altstadt“ zu erweitern und damit Flächen im Bahnhofsumfeld in den Geltungsbereich aufzunehmen.

Konzeptionelle und sonstige Vorbereitung durch Gutachten, Rahmenpläne, Wettbewerbe

- Für den Mobilitätsknoten und die Gestaltung der öffentlichen Flächen existiert eine Vorplanung. Weitere Konkretisierungen sind jedoch notwendig. Unter anderem ist zu klären, welche Leitungsbestände durch den Umbau des ZOB und der westlich gelegenen Aufenthaltsbereiche betroffen wären.
- Im Rahmen einer von der Nahverkehrsservicegesellschaft initiierten Untersuchung wurde durch das Büro yverkehrspanung neben anderen Zulaufstellen zum ICE-Knoten Erfurt auch für Arnstadt betrachtet, in welcher Größenordnung ein Bedarf an Park&Ride-Plätzen besteht und welche konkreten Standorte bzw. Flächen hierfür geeignet sind. Demnach sind ca. 35 Stellplätze vorhanden, die jedoch nicht markiert sind. Eine Ausweisung über diese Kapazität hinaus erscheint zunächst nicht erforderlich.
- Der künftige Stellenwert und die inhaltliche Ausrichtung des mit zahlreichen Brachen durchsetzten Siedlungsbereichs um den Bahnhof zwischen der Innenstadt im Süden und dem Industrie- und Gewerbegebiet Erfurter Kreuz im Norden ist planerisch noch nicht geklärt.
- Im Zuge der Erweiterung der Fördergebietskulisse des Stadtumbaugebiets „Gründerzeitring nördlich der Innenstadt“ werden neben Gemengelagen westlich der Kasseler Straße insbesondere entbehrliche bzw. vermeintlich entbehrliche Bahnflächen nordöstlich der Straße Am Bahnhof von der Bahnhofstraße im Osten bis auf Höhe der verlängerten Karl-Liebknecht-Straße im Nordwesten in die Betrachtung einbezogen. Das neue städtebauliche Entwicklungskonzept gemäß § 171 b BauGB für das erweiterte Fördergebiet wird auf der Basis einer umfassenden Analyse die Ziele und Stadtumbaumaßnahmen festlegen. Der Ausbau des Mobilitätsknotens am Hauptbahnhof ist als ein zentrales Ziel für den Erweiterungsbereich anzusehen.

Mitwirkungsbereitschaft und Interessenslagen von Akteuren / Investoren / Interessenten

- Im Rahmen der Vorplanung zum Bahnhofsvorplatz und zur Straße Am Bahnhof (2012) sind die Interessenslagen der Beteiligten und Betroffenen abgefragt worden und – soweit möglich – im Planungsprozess berücksichtigt worden. Die Aussagen der Vorplanungsstudie haben aus Sicht der Stadt nach wie vor Gültigkeit.
- Die Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn muss im weiteren Prozess verbessert und zielorientiert geführt werden. Ein weiterer wichtiger Projektpartner ist der Omnibusbetrieb – die Regionalbus Arnstadt GmbH (RBA), mit der die Stadt vertrauensvoll zusammenarbeitet. Die verkehrlichen Anforderungen an den ZOB werden durch die RBA definiert.
- Für eine öffentliche, städtische Nutzung des Bahnhofsgebäudes wird aus städtischer Sicht kein Bedarf gesehen, zumal im Stadtkern andere Immobilien besser für öffentliche Nutzungen geeignet sind. Ein gewisses Risiko für Funktionsverluste und regionale Ausstrahlung besteht, falls bei einer Kreisgebietsreform Arnstadt den Status als Kreisstadt und damit auch Behörden und Ämter des Kreises verlieren würde.

Klärung der Finanzierung und zum Einsatz von Fördermitteln

- Um die Umgestaltung des ZOB und des Nahverkehrsknotens finanzieren zu können, war vor wenigen Jahren bereits ein Antrag auf Nahverkehrsförderung an den Freistaat gestellt worden. Die bewilligten Mittel wurden schließlich umgelenkt und für den Ausbau des Busknotens Erfurter Kreuz im Industrie- und Gewerbegebiet eingesetzt. Eine Neubeantragung von Fördermitteln steht nach Vorliegen der aktualisierten Planung erneut auf der Tagesordnung.
- Der unmittelbare Bahnhofsbereich war bis dato nicht Teil der Gebietskulisse eines Städtebauförderprogramms. Das Stadtumbauegebiet „Gründerzeitring nördlich der Innenstadt“ endete an der Franz-Schubert-Straße bzw. der Straße Am Bahnhof. Das Stadtumbauegebiet soll u. a. um Bahnbrachen nordöstlich der Straße Am Bahnhof und der Franz-Schubert-Straße sowie um die Gemengelage westlich der Kasseler Straße bis zur Berufsschule erweitert werden. Diesbezügliche Abstimmungen mit der Landesebene haben bereits stattgefunden. Der zuständige Bauausschuss hat sich bereits für eine Erweiterung ausgesprochen. Die Städtebauförderung bietet neben der ÖPNV-Förderung des Landes ebenso zahlreiche Möglichkeiten und Fördertatbestände, um den Mobilitätsknoten neu zu gestalten.
- Die Fuß- und Radwegeverbindung (Schwarzer Weg) vom Bahnhofsgelände zum Knoten am alten Bahnbetriebswerk ist bislang nur auf einer Teilstrecke ausgebaut worden. Der Lückenschluss mit der Anbindung an das überörtliche Radwegenetz an der Straße Am Riesenlöffel steht noch aus. Für diese Maßnahme besteht ein Förderbedarf.
- Der Förderantrag des Kreises mit dem von der TU Ilmenau geplanten Projekt eines Innovations-, Service- und Transferzentrums Erfurter Kreuz ist leider abschlägig beschieden worden. Der damit verfolgte Ansatz, die Themen Forschung und Entwicklung in einer firmenübergreifenden Institution für den Industriegroßstandort zu befördern, bleibt als Aufgabenstellung aber bestehen.
- Einige der Brachen bzw. untergenutzten Gemengelagen sind als Altlastenverdachtsflächen ausgewiesen. Insofern könnten für die Altlastenuntersuchung und gegebenenfalls die Altlastenbeseitigung auch Fördermittel aus dem Umweltbereich relevant sein.

Schaffung von Planungsrecht

- Die rechtlichen Grundlagen zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes werden im Baugenehmigungsverfahren geschaffen.

Vermarktung der Flächen

- Nach gegenwärtigem Kenntnisstand der Stadt bleibt die Deutsche Bahn Eigentümerin des Bahnhofsgebäudes. Ihr obliegt die Verantwortung, den Vermietungsstand im Gebäude deutlich zu verbessern.
- Für weitere Flächen im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofes ist zunächst zu klären, ob diese für Bahnzwecke entbehrlich sind. Aufgaben der Vermarktung stellen sich heute noch nicht.

Gutachterliche Empfehlungen

- Der Schwerpunkt der kommunalen Aktivitäten liegt richtiger Weise auf der zügigen Verbesserung von Funktion und Gestalt des Mobilitätsknotens am Bahnhof. Das Mittelzentrum Arnstadt weist in diesem Punkt im Vergleich zu vielen anderen Mittelzentren ein erkennbares Defizit auf. Der Ausbau des Mobilitätsknotens wird auch für jene Reisenden von Belang sein, die über den ICE-Knoten Erfurt per Bahn Fernziele ansteuern. Darüber hinaus wird Arnstadt als Touristenziel von dieser Umgestaltung und Aufwertung profitieren.
- Ob durch die Reisezeitverkürzung die Chancen zur Inwertsetzung von ungenutzten Immobilien im Bahnhofsumfeld nennenswert steigen, ist noch nicht absehbar. Da in Arnstadt keine Hochschule ansässig ist, fehlen vermutlich jene Personen- und Berufsgruppen, die den Impuls aus der verbesserten Erreichbarkeit in Ansiedlungsaktivitäten umwandeln können. Eine Nutzungszuführung wird sich auf den Brachflächen am Bahnhof wohl eher aus endogenen Nachfragen speisen, die sich im Zuge der Stadtentwicklung bei sich stabilisierenden Einwohnerzahlen mittel- und langfristig ergeben werden.
- Durch das Wachstum des Industriegroßstandortes „Erfurter Kreuz“ im vergangenen Jahrzehnt haben sich neue stadtstrukturelle Gegebenheiten etabliert. Neben dem Entwicklungspol der Innenstadt südlich der Bahngleise hat sich im Norden ein wachstumsstarker Pol gebildet. Zwischen beiden Polen liegt das Bahnhofsquartier mit zahlreichen Gebäudeleerständen und Brachen. Eine konzeptionelle Strategie für die Entwicklung des Bahnhofsquartiers unter diesen neuen Rahmenbedingungen liegt noch nicht vor. Im Rahmen der städtebaulichen Planung ist zu definieren, welche Funktionen der Bahnhofsbereich zusätzlich zur Mobilitätsfunktion als Scharnierraum zwischen den beiden Entwicklungspolen übernehmen sollte.
- Das Industrie- und Gewerbegebiet Erfurter Kreuz ist in erster Linie ein Arbeitsstättenstandort. Die Schaffung von Voraussetzungen, um neue Gewerbebetriebe anzusiedeln, stand in den vergangenen Jahren im Vordergrund. Inzwischen werden – unter intensiver Beteiligung der Initiative Erfurter Kreuz – auch neue Akzente gesetzt, die sich stärker auf weiche Standortfaktoren ausrichten. Die Sicherung und Gewinnung von Fachkräften steht heute im Vordergrund. Vor diesem Hintergrund sollte geprüft werden, ob im Bahnhofsumfeld Angebote angesiedelt werden können, die diesen neuen Ansprüchen der potenziellen Mitarbeiter gerecht werden (z. B. Kindertagesstätte, Ausbildungseinrichtungen).
- Das zunächst gescheiterte Projekt eines „Innovations-, Service- und Transferzentrums Erfurter Kreuz“ (EFRE-Antrag des Kreises und der TU Ilmenau) sollte neu aufgegriffen werden. Aus stadtstruktureller Sicht wäre wünschenswert, diesen wichtigen Innovationsbaustein standörtlich in einem städtischen Kontext zu verankern. Das Bahnhofsquartier bietet hierfür gute Voraussetzungen. Der Standort ist Bindeglied zwischen dem Arbeitsstättenstandort im Norden und der multifunktional geprägten Innenstadt im Süden. Der Bahnhof ist Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs und von den Hochschul- und Wissenschaftszentren des Landes aus gut zu erreichen. Von der Ansiedlung eines Innovations-, Service- und Transferzentrums im Bahnhofsquartier würde eine Signalwirkung ausgehen, die die Reaktivierung weiterer Brachen und Leerstände im Bereich beschleunigen könnte.
- Der Bahnhof hat als potenzieller Verkehrsknoten (bislang) offenbar nur geringe Bedeutung für die Arbeitskräfte aus der Region. Der Stellenwert des öffentlichen Verkehrs könnte durch

die Einführung von Jobtickets seitens der Betriebe gestärkt werden. Die Regionalbus Arnstadt GmbH bietet den Betrieben einen 10 %-Rabatt, wenn Jobtickets erworben werden.

- Die Bahngleise bilden eine erhebliche Barriere zwischen der Innenstadt im Süden und dem Industriestandort im Norden. Der Hauptbahnhof ist derzeit nur einseitig orientiert und die nördlichen Stadtteile sind somit nicht direkt angebunden. Es sollte geprüft werden, ob zusätzlich – möglichst auf Höhe des Bahnhofsgebäudes – eine Querung für Fußgänger und Radfahrer geschaffen werden kann.
- Das vorhandene Anschlussgleis für den schienengebundenen Güterverkehr in das Industriegebiet „Erfurter Kreuz“ bedarf einer höheren Auslastung. Dafür müsste ein professionelles Management eingerichtet werden, für welches sich Arnstadt und das Amt Wachsenburg in Kooperation einsetzen.
- Mit der Deutschen Bahn sollte schnellstmöglich eine Arbeitsebene gefunden werden, um die offenen Punkte im Zusammenhang mit dem Ausbau des Mobilitätsknotens am Bahnhof zu klären. Weiterhin sind die wichtigen Fragen der Entbehrlichkeit von Flächen und zur Perspektive des Bahnhofsgebäudes zu besprechen. Insbesondere sollte schnellstmöglich eine Klärung zur Entbehrlichkeit bzw. Umverlegung der vorhandenen Leitungsbestände herbeigeführt werden.
- Für heute noch für Zwecke der Deutschen Bahn genutzte Teilflächen, für die absehbar ist, dass eine Entwidmung durch das Eisenbahn-Bundesamt erfolgen kann, sollte zügig ein Nutzungskonzept erarbeitet werden. Für Teilflächen, die nicht nach § 34 BauGB beurteilt werden können, wird voraussichtlich ein Bebauungsplan zu erstellen sein.
- Die Planungen für den Bahnhofsvorplatz sollten forciert werden, damit kurzfristig eine deutlich höhere Service- und Aufenthaltsqualität erreicht werden kann. Die Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen verfügt über Kompetenzen beim Ausbau von Mobilitätsknoten, auch hinsichtlich der Abstimmung mit der Deutschen Bahn, und sollte in die Projektarbeit eingebunden werden.
- Ein integriertes städtebauliches Konzept sollte Ziele und Maßnahmen für die Umstrukturierung der untergenutzten bzw. brachliegenden Flächen im Umfeld des Bahnhofes festlegen. Für die Flächenpotenziale sollten demnach Nutzungsprofile entwickelt werden, die aus den übergeordneten Zielen der Stadtentwicklung abzuleiten sind. Der Funktionserhalt bzw. die Stärkung der Innenstadt sind sorgfältig abzuwägen, wenn im Bahnhofsbereich Nutzungszuführungen realisiert werden sollen. Durch die Erweiterung des Stadtumbaugebietes können sowohl die Konzepterarbeitung, als auch die Umsetzung von Maßnahmen durch Städtebaufördermittel unterstützt werden.

Maßnahmen der kommunalen Ebene

- Die Stadt ist der entscheidende Akteur, um den Planungs- und Umsetzungsprozess zur Umgestaltung und Attraktivitätssteigerung des Mobilitätsknotens mit dem zentralen Baustein des Zentralen Omnibusbahnhofes voranzutreiben. Die Stadt sollte dieser Rolle als Motor des Projekts gerecht werden.
- Die Stadt wird durch städtebauliche Analysen und Planungen im Zusammenhang mit der Erweiterung des Stadtumbaugebietes die erforderlichen konzeptionellen Grundlagen für die Umstrukturierung brachgefallener bzw. mindergenutzter Flächen schaffen. Insbesondere durch Investitionen zur Verbesserung der Freiraumgestaltung können Anreize für weitere private Investitionen im Gebäudebestand oder im Neubau geschaffen werden.
- Sofern Rahmenpläne oder andere informelle Planungen erstellt werden, sollten diese durch Selbstbindungsbeschluss des Stadtrats als Grundlage der Stadtentwicklungspolitik und des Verwaltungshandelns bestätigt werden.

- Der geplante Wohnungsbaustandort „Wohnpark am Kesselbrunn“ an der Karl-Liebknecht-Straße wird mit seiner schrittweisen Realisierung auf das weitere Umfeld ausstrahlen und die Umstrukturierung und Revitalisierung der benachbarten Brachen unterstützen.
- Um die umfänglichen Brachen im Bahnhofsviertel schrittweise beseitigen zu können, ist ausgehend von Erfahrungen ähnlicher Fallkonstellationen eine erste Impulsnutzung als Initialzündung wünschenswert. Privatinvestoren scheuen oft das Risiko, wenn ein ganzes Quartier von Stillstand geprägt ist. Andernorts konnten öffentliche Investitionen als Impulsgeber eine Entwicklungsdynamik im Quartier initiieren. Eine solche öffentliche Anschubinvestition zeichnet sich in Arnstadt allerdings derzeit nicht ab, weil für etwaige öffentliche Nutzungen andere Immobilien in der Innenstadt zur Verfügung stehen und diese Immobilien einen höheren städtebaulichen Stellenwert besitzen. Sofern keine bauliche Impulsnutzung akquiriert werden kann, sollte das Erscheinungsbild der Brachflächen durch temporäre, gegebenenfalls auch langfristige Freiraumnutzung oder -gestaltung und Bepflanzung aufgewertet werden.
- Ohne den Einsatz von Fördermitteln können die städtebaulichen Missstände nicht beseitigt werden. Die Stadt sollte die vorhandenen Fördermöglichkeiten nutzen, auch für die Gestaltung des Nahverkehrsknotens auf dem Bahnhofsvorplatz. Hier sollten die Landesdienststellen als zuständige Fördermittelgeber einbezogen werden. In diesem Zusammenhang wäre auch zu klären, ob die Untersuchung der Leitungsbestände und deren gegebenenfalls erforderliche Umverlegung nicht auch Fördertatbestände der ÖPNV-Richtlinie sind.

Maßnahmen sonstiger Akteure

- Nach gegenwärtigem Kenntnisstand wird die Deutsche Bahn das Bahnhofsgebäude im Eigentum behalten. Einige Leerstände im Erdgeschoss und der Leerstand des gesamten Obergeschosses sollten durch den Eigentümer Deutsche Bahn aktiv durch Nutzerakquise bekämpft werden.
- Von Seiten der Deutschen Bahn sollte sowohl mit Blick auf das Bahnhofsgebäude als auch in Bezug auf die Flächen neben den Hauptgleisen geprüft werden, welche Nutzungsansprüche für Bahnzwecke bestehen und welche Flächen bzw. Immobilien demzufolge entwidmet werden können. Da der Standort Bahnhof eine hohe Bedeutung für die Stadtentwicklung und, wegen der Nähe zum Industriegroßstandort, darüber hinaus eine besondere Relevanz für den regionalen Wirtschaftsstandort besitzt, sollten die öffentlichen Interessen bei der Veräußerung der Immobilien Berücksichtigung finden.
- Die Regionalbusgesellschaft Arnstadt ist als Dienstleister und Partner im Planungsprozess gefragt. Weitere Partner wie die Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen sowie die Kreisverwaltung sollten frühzeitig in den Prozess eingebunden werden. Um auf die spezifischen Bedürfnisse der Beschäftigten sowie der Betriebe des Industriestandortes Erfurter Kreuz reagieren zu können, sollte auch die Initiative Erfurter Kreuz beteiligt werden.
- Angesichts der weiten regionalen Ausstrahlung des Industriestandortes und der damit induzierten Verkehrsströme sollte mit dem Ausbau des Mobilitätsknotens von allen Akteuren gemeinsam der Weg zu einem regional wirksamen Verkehrs- und Umweltverbund geebnet werden.

Bad Langensalza

Einwohner 2015	EW-Prognose bis 2035	Zentralörtliche Funktion
17.483	-14,4%	Mittelzentrum
Reisezeit Gesamt	Reisezeit Veränderung	Landesplanerische Funktionen
10,5-11 h	> 3 h kürzer	Lage in Entwicklungskorridor Industriegroßflächen in MZ-Funktionsraum

Allgemeine Einschätzung zur Kommune

Das Mittelzentrum liegt an der Schnittstelle dreier Bundesstraßen und kann perspektivisch über den Knoten Erfurt (Fahrzeit SPNV ca. 45 min) mit einer sehr hohen Reisezeitverbesserung zu den vier Großdestinationen rechnen.

Bad Langensalza ist eine traditionelle und etablierte Kurstadt, eingebettet in einer Abfolge attraktiver Parklandschaften. Die mit hoher Gestaltqualität sanierte Altstadt sowie der nahe Nationalpark Hainich sind wichtige touristische Anziehungspunkte des Mittelzentrums. Der Kurbetrieb, wie auch der Ausflugs- und Urlaubstourismus spielen als Wirtschaftsfaktoren eine bedeutende Rolle. Insofern kommt dem Bahnhof und seinem Umfeld als zentraler Stadteingang eine große Bedeutung zu. Die Dienstleistungsbranche mit dem Schwerpunkt Gesundheitswirtschaft bildet einen Hauptbestandteil der am Arbeitsort Bad Langensalza vorhandenen Arbeitsplätze. Das verarbeitende und produzierende Gewerbe bildet mit fast 3.000 Beschäftigten nach dem Dienstleistungssektor den zweitwichtigsten Wirtschaftsbereich. Der Dienstleistungsbranche wie dem produzierenden Gewerbe werden die größten Wachstumspotenziale zugesprochen. Darüber hinaus sollen der Tourismussektor weiter ausgebaut und ansässige Betriebe in ihrer Bestandsentwicklung weiter unterstützt werden. Der Trend der letzten Jahre im Bereich der wirtschaftlichen und der Arbeitsmarktentwicklung (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort) liegt über dem Landesdurchschnitt. Bad Langensalza profitiert insofern auch von der Nähe zum wachstumsstarken Wirtschaftsraum an der A 4.

Jedoch ist auch zu vermerken, dass Bad Langensalza entsprechend der Bevölkerungsvorausberechnung des Landesamtes für Statistik bis 2035 voraussichtlich 14 % seiner Einwohner verlieren wird. Die Entwicklung der letzten beiden Jahre deutet darauf hin, dass der prognostizierte Abwärtstrend durch die Zuwanderungen abgeschwächt wird. Inwieweit sich diese Entwicklung fortsetzen wird, ist aber unklar. Den Bedarf an Fachkräften zu decken, stellt heute schon eine Herausforderung dar, die sich weiter verstärken wird.

Der Bahnhofsvorplatz und sein Umfeld wurden als Umsteigepunkt für Bahn, Bus, PKW und Fahrrad funktional und gestalterisch gut ausgebaut. Allerdings steht das in Privateigentum befindliche Bahnhofsgebäude leer und ist in einem ungenügenden, verwahrlosten Zustand. Dieser Missstand und die ungeordneten Flächen jenseits der Gleise bedeuten für das touristische Profil der Stadt einen Imageschaden.

Als Herausforderung ist die angespannte kommunale Haushaltssituation zu sehen. Es besteht ein genehmigtes Haushaltssicherungskonzept. Die Konsolidierung wird konsequent fortgeführt und die Handlungsfähigkeit der Kommune wird dadurch wieder erweitert.

Einschätzung der angemeldeten Potenzialflächen sowie Auswahl

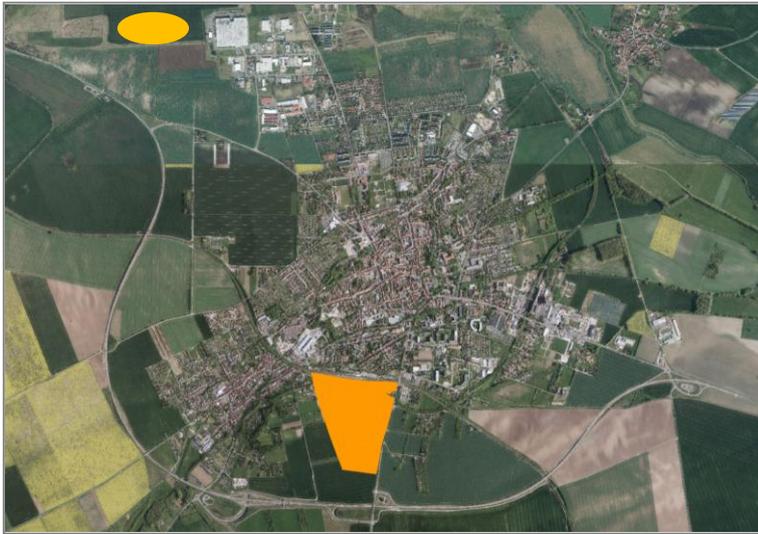


Abb. 20: Angemeldete Potenzialflächen Bad Langensalza. Quelle: Stadtverwaltung Bad Langensalza.

Durch die Stadt Bad Langensalza wurden zwei Potenzialflächen benannt. Die aktuell als Sonderlandeplatz bzw. landwirtschaftlich genutzte Fläche im Norden der Stadt ist das Erweiterungspotenzial für das vorhandene Gewerbegebiet Nord. Es wurde bereits der Aufstellungsbeschluss für ein Bebauungsplanverfahren gefasst, um bei Ansiedlungsanfragen für produzierendes Gewerbe kurzfristig planerisch reagieren zu können und Baurecht zu schaffen. Es besteht jedoch kein Bezug zum Bahnhof. Die Fläche ist im Zusammenhang mit der Gunstraumbetrachtung nicht relevant.

Die sich südlich des Bahnhofes und der Gleise erstreckende Fläche ist geprägt durch bestehende und in Nutzung befindliche Gewerbebetriebe, teilweise mindergenutzte Gewerbeflächen sowie einige Ackerflächen.

Im zentralen Stadtgebiet selbst wird wenig Potenzial für Bürostandorte aus dem wachsenden Segment des Dienstleistungsbereichs gesehen. Die Zahl der Brachen und Gebäudeleerstände, die für solche Nutzungen in Frage kämen, sind in den letzten Jahren deutlich reduziert worden. Brachen wurden gezielt für attraktive Freiräume oder auch für den Wohnungsbau umgestaltet. Die Stadt kann auf etwaige Anfragen für gewerbliche Ansiedlungen in einem mittelgroßen Flächensegment derzeit keine Angebote unterbreiten. Die Fläche südlich des Bahnhofes kann perspektivisch für dieses Segment entwickelt werden.

Kurzbeschreibung der Potenzialfläche und Status quo



Abb. 21: Ausgewählte Potenzialfläche Bad Langensalza. Quelle: Stadtverwaltung Bad Langensalza.

Die insgesamt etwa 30 ha große Fläche ist zu ca. 2/3 mit gewerblich genutzten bzw. nutzbaren Gebäuden bebaut. Das Gelände fällt topographisch vom Süden nach Norden zu den Gleisen hin ab.

Darüber hinaus steht das Bahnhofsgebäude im Blickpunkt. In seinem aktuellen Zustand muss das Gebäude als schwerwiegender städtebaulicher Missstand, ja als imageschädigend für die Stadt bezeichnet werden.

Potenziale und Defizite der Fläche

- Das Areal gehört neben der Erweiterungsfläche am Gewerbestandort Nord zu den wenigen Potenzialen in der Stadt, die noch Reserven für zusätzliche Gewerbeansiedlungen aufweisen.
- Die unmittelbar in Nachbarschaft der Hauptgleise liegenden Bereiche (ehemaliges Güterbahnhofsareal, Recyclingbetrieb) beeinträchtigen das Bild des Stadteingangs für Bahnreisende.
- Die Fläche weist insgesamt eine hohe Lagegunst auf, insbesondere durch ihre direkte Anbindung an die B 84 sowie B 247. Ihre äußere Erschließung vom Zentrum und Bahnhof sowie ihre innere Erschließung sind allerdings eher ungenügend. Insgesamt bedarf es einer Neuordnung des Gebietes.
- Die voraussichtlich bevorstehende Nutzungsaufgabe einzelner Betriebe am Standort (Verlagerungen von Thüringer Recycling und Born Feinkost) eröffnet neue Optionen zur Umgestaltung des Standortes.

Kommunale Entwicklungsziele und -absichten

- Das Bestandsgewerbegebiet bietet einerseits Möglichkeiten zur Erweiterung. Andererseits werden einige gewerbliche Nutzer wegen Verlagerungen kurz- bis mittelfristig den Standort aufgeben. Angesichts ohnehin bestehender Unternutzungen drängt sich die Frage nach einer Umstrukturierung des gesamten Bereichs auf.
- Der Standort soll als Arbeitsstättengebiet für Büro und Dienstleistungen, in seinem südlichen Teil auch für industrielle Nutzungen entwickelt werden.
- Das Bahnhofsgebäude bietet aus Sicht der Stadt das Potenzial, Startup-Unternehmen und Unternehmen aus dem Dienstleistungsbereich aufzunehmen.

Kommunaler Planungs- / Arbeitsstand

- Die bisherigen Überlegungen zur weiteren Qualifizierung der Flächen gehen über ein Grobkonzept nicht hinaus. Die konzeptionellen Überlegungen beziehen sich insbesondere auf Varianten der inneren Erschließung des gesamten Gebietes für den Verkehr und für technische Medien.

Handlungsfelder – Sachstand und Handlungsbedarfe

Klärung der Eigentumssituation mit Deutscher Bahn und privaten Eigentümern

- Das Bahnhofsgebäude war von der Deutschen Bahn in einem Immobilienpaket mehrerer Empfangsgebäude an einen britischen Immobilienfonds veräußert worden. Seit einigen Jahren ist der Hauptbahnhof nun schon im Eigentum eines privaten Eigentümers, der jegliches Engagement vermissen lässt, die aktuelle Leerstandssituation zu beenden. Eine zwischenzeitliche Nutzung durch einen alternativen Jugendclub wurde wegen unhaltbarer Zustände durch die Bauaufsicht des Landkreises untersagt. Die Stadt sieht aktuell jedoch keine Möglichkeit, zu einer Veränderung der Situation beizutragen, zumal kein substantielles Nutzungsinteresse an der Immobilie – weder von Seiten der Stadt, noch von Seiten Dritter – absehbar ist.

- Das Areal unmittelbar südlich der Hauptgleise – im Wesentlichen der ehemalige Güterbahnhof – war bis vor kurzem im Eigentum der Deutschen Bahn. Die Stadt ist kürzlich vom Verkauf dieser Flächen an eine Privateigentümerin überrascht worden. Dem vom Notar der Stadt vorgelegten Antrag auf Vorkaufsrechtsverzicht (§§ 24f BauGB) wird die Gemeinde leider entsprechen müssen, weil die rechtlichen Voraussetzungen zur Begründung eines kommunalen Vorkaufsrechts nicht vorliegen. Für die gesamte Standortentwicklung südlich der Bahn-
gleise hat das zur Folge, dass die aus topographischen Gründen naheliegende Variante, die neue Abwasserkanalisation am tiefsten Punkt mit direktem Anschluss an die Gothaer Land-
straße zu bauen, nicht oder nur mit hohem Kostenaufwand realisiert werden kann. Durch
das Vorgehen der Deutschen Bahn beim Verkauf und die fehlende Kommunikation der Deut-
schen Bahn mit der Stadt als öffentlichen Aufgabenträger wird die Standortentwicklung vor-
aussichtlich deutlich erschwert.
- Die sich südlich des Güterbahnhofes anschließenden Flächen befinden sich im Eigentum von etwa einem Dutzend Privatpersonen bzw. von Firmen.
- Eine detaillierte Aufbereitung der Eigentümersituation wird in der Stadt aktuell vorgenom-
men; die konkreten Entwicklungsabsichten der Eigentümer sind noch nicht erfasst.

Analyse der Potenzialflächen hinsichtlich ihrer Eignung

- Für gewerblich-industrielle Nutzungen sind für große Teile des Plangebietes keine Restriktionen erkennbar. Lediglich im Teilbereich an der Gothaer Landstraße im Umfeld des Kreuzungspunktes Am Güterbahnhof existiert eine störsensible Inselnutzung mit einigen Wohngebäuden. Die Option zur Nutzung eines Anschlussgleises im Bereich des alten Güterbahnhofes ist als zusätzlicher Standortvorteil einzuordnen.
- Büro- und Dienstleistungsgewerbe ist im Gebiet bislang nur an einer Stelle vertreten: die Agentur für Arbeit an der Molkereistraße. Das Nutzungsprofil im Plangebiet wird bislang von Betrieben mit hohem Störgrad bestimmt: ein Betonmischwerk, ein Recyclingbetrieb, eine Gießerei, eine Metallbaufirma. Die meisten Betriebe weisen zudem ein hohes Lkw-Verkehrsaufkommen auf und nutzen insofern auch die hervorragende Anbindung über die Gothaer Landstraße an die Ortsumgehung.
- Eine vertiefende Analyse der Bestandssituation, möglicher Restriktionen auch mit Blick auf die vorhandenen Nutzer und zu den Entwicklungszielen steht noch aus.

Verkehrliche regionale Verflechtung

- Auf der stadtzugewandten Seite ist der Mobilitätsknoten mit Umsteigemöglichkeiten zu den regionalen Buslinien, zum Citybus und zum Taxi bereits vor vielen Jahren funktional und gestalterisch in guter Qualität erstellt worden.
- Die Pendlerverkehre in Bad Langensalza und in der Region werden nach wie vor stark vom PKW dominiert. Der ÖPNV wird insbesondere von Schülern und Auszubildenden sowie von Senioren genutzt. Ob der Arbeitsstättenstandort in direkter Nachbarschaft zum Bahnhof und zum ZOB künftig auch für ÖPNV-Pendler aus der Region Attraktivität entwickeln kann, wird wesentlich davon abhängen, ob die früher bereits bestehende direkte Wegeverbindung mit einer Tunnelquerung unter den Gleisen wieder hergestellt wird. Angesichts des generellen Fachkräftemangels kann in der Perspektive die gute Erreichbarkeit für Pendler ein wichtiges Argument für eine Neuansiedlung von Firmen an diesem Standort sein.
- Zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV wird von Seiten der Stadt Verbesserungsbedarf darüber hinaus bei der Abstimmung des Streckenplanes zwischen den Verkehrsgesellschaften und den Gebietskörperschaften Landkreis und Kommune sowie durch eine einheitlichere Tarifgestaltung des Verkehrsverbundes gesehen.

- Weiterhin bestehen Defizite im öffentlichen Nahverkehr in Richtung Eisenach. Mit der schrittweisen Umsetzung des geplanten Landebusnetzes besteht die Hoffnung, dass auf dieser Verbindung eine Verbesserung erreicht werden kann.
- Es besteht zusätzlicher Bedarf an Parkmöglichkeiten am Bahnhof: Aufgrund des beschränkten Platzangebotes auf der stadtzugewandten Seite können die vorhandenen 35 Stellplätze aktuell jedoch nicht erweitert werden.

Funktionale regionale Verflechtung und interkommunale Abstimmungen

- Die interkommunale Zusammenarbeit in der Region konzentriert sich bislang auf touristische Themen. In diesem Bereich lagen in den vergangenen Jahren die Schwerpunkte des Regionalmanagements Unstrut-Hainich.
- Auch im Rahmen des ab 2017 angelaufenen Gemeinsamen Regionalmanagements mit den Kreisen Nordhausen und Kyffhäuserkreis steht bislang der Tourismus im Fokus. Grundsätzlich fordert das neue Regionalwirtschaftliche Entwicklungskonzept für Nordthüringen aber eine stärkere Schwerpunktsetzung auch auf den Handlungsschwerpunkt „Gewerbe und Wirtschaft“.

Entwicklung des Nutzungsprofils und Abgleich mit übergeordneten kommunalen Planungen

- Der Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt befindet sich in der Aufstellung. Der Standort ist ohnehin aufgrund der Bestandssituation als gewerbliche Baufläche dargestellt. Das vorgesehene Nutzungsprofil leitet sich aus dieser Darstellung ab.
- Die größten Entwicklungschancen für eine Nachnutzung der in nächster Zukunft nicht mehr genutzten Flächen bzw. der Arrondierungsflächen dürften im industriell-gewerblichen Bereich liegen. Die kurze Entfernung zur autobahnähnlichen Ortsumgehung der B 84 / B 247 und der Umstand, dass für Industriebetriebe nahezu keine Einschränkungen in Bezug auf Emissionen bestehen, sind die ausschlaggebenden Standortfaktoren.
- Für die als Industriegebietserweiterung des Gewerbegebiets Nord vorgesehene Fläche läuft die Bebauungsplanung. Die Potenzialfläche im Norden ist im Rahmen der Großflächeninitiative des Freistaates ausdrücklich als Industriegroßfläche im Landesentwicklungsprogramm als Ziel der Landesplanung festgelegt. Eine kontraproduktive Entwicklung der beiden Standorte im Norden und Süden ist nicht zu befürchten, weil sowohl die Flächengrößen unterschiedlich sind als auch insbesondere im Süden bebaute, kleingliedrige Flächen angeboten werden. Durch die jeweils unterschiedlichen Standortmerkmale kann ein breites Spektrum an Investorenwünschen abgedeckt werden.

Kommunalpolitische Festlegungen durch Beschlüsse / Genehmigungen

- Zusätzlich zum Flächennutzungsplan (im Verfahren) existieren für den Standort keine kommunalpolitischen Festlegungen und Beschlusslagen. Insbesondere ist bisher kein Bebauungsplanverfahren zur Steuerung der städtebaulichen Entwicklung eingeleitet worden. Genehmigungen werden daher bisher nach § 34 BauGB erteilt.

Konzeptionelle und sonstige Vorbereitung durch Gutachten, Rahmenpläne, Wettbewerbe

- Eine Grobplanung wurde erstellt, die sich insbesondere mit der Verbesserung und Erweiterung der Versorgungsmedien auseinandergesetzt hat. Ein Masterplan oder städtebaulicher Rahmenplan existiert bisher nicht.

Mitwirkungsbereitschaft und Interessenslagen von Akteuren / Investoren / Interessenten

- Mit dem Verkauf des Güterbahnhofsgeländes durch die Deutsche Bahn an einen privaten Erwerber ist ein Schlüsselgrundstück für die Abwasserentsorgung zunächst nicht verfügbar.

Mit der neuen Eigentümerin werden nach Klärung der städtischen Interessen Gespräche geführt werden müssen.

- Die große Zahl von privaten Eigentümern könnte sich im Umsetzungsprozess als Hindernis herausstellen, wenn es darum geht, ein kostengünstiges Erschließungssystem zu erstellen und vermarktungsfähige Grundstücke zu bilden. Neben den Interessen der Eigentümer sind auf dem Areal auch die Ansprüche unterschiedlicher Nutzer und Mieter zu berücksichtigen.
- Es existierte eine Unterführung der Bahngleise vom Bahnhofsgebäude in Richtung der südlich anschließenden Flächen (Güterbahnhof), welche aber zwischenzeitlich geschlossen wurde. Eine direkte fußläufige Anbindung der Gewerbeflächen an den Bahnhof könnte sich jedoch als ein weiteres Standortpotenzial erweisen und die Lokalisierung weiterer, gut erreichbarer Stellplatzangebote erleichtern.

Klärung der Finanzierung und zum Einsatz von Fördermitteln

- Das neue Regionalwirtschaftliche Entwicklungskonzept für Nordthüringen (für den Unstrut-Hainich-Kreis, den Kyffhäuserkreis und den Kreis Nordhausen) setzt einen Schwerpunkt auf den Handlungsschwerpunkt „Gewerbe und Wirtschaft“. Eines der festgelegten Themenfelder bezieht sich ausdrücklich auf „Standortoptimierung“ mit dem Ziel, bedarfsgerechte Gewerbegebiete zu entwickeln, wobei die Flächenneuanspruchnahme reduziert werden sollte.
- Insofern entspricht die beabsichtigte Umstrukturierung und Qualifizierung des Bestandsgebietes südlich des Bahnhofes idealtypisch den Förderkriterien im Rahmen des Regionalmanagements. Weitere Themenfelder des Regionalwirtschaftlichen Entwicklungskonzeptes beziehen sich auf Forschung und Entwicklung, Innovationsförderung, Fachkräftesicherung und Marketing, die im weiteren Entwicklungsprozess relevant werden könnten.

Schaffung von Planungsrecht

- Der FNP liegt im Entwurf vor. Die Potenzialflächen sind als gewerbliche Bauflächen dargestellt.
- Ein B-Plan ist nicht vorhanden. Für Teilflächen erfolgt aktuell die planungsrechtliche Beurteilung in einigen Teilbereichen auf der Grundlage des § 34 BauGB sowie nach § 35 BauGB.

Vermarktung der Flächen

- Diese Aufgabe steht erst zu einem späteren Zeitpunkt an.

Gutachterliche Empfehlungen

- Das drängendste Handlungserfordernis stellt aktuell der inakzeptable Zustand des Bahnhofsgebäudes dar. Mit dem Anspruch der Kurstadt Bad Langensalza ist dieses Entree – auch im Zusammenspiel mit der südlich benachbarten Bahnbrache – nicht vereinbar.
- Die Umstrukturierung bzw. Erweiterung des Gewerbebestandes südlich der Hauptgleise ist als Baustein der Stadtentwicklungspolitik zur Sicherung und Weiterentwicklung des Arbeitsstättenangebots einzuordnen. Wegen der stadtabgewandten Lage und der Vorprägung des Areals handelt es sich wohl eher um ein Standortprojekt mit städtischer bzw. Stadt-Umland-Relevanz. Ein innovatives Entwicklungsprofil, das hinsichtlich der Arbeitskräfte oder Kunden gezielt auf die Bahnanbindung über den ICE-Knoten Erfurt abzielt, erscheint wenig realistisch.
- Die Überlegungen der Stadt, das bestehende Gewerbegebiet umzustrukturieren und zu erweitern und im Ergebnis die Zahl der Arbeitsplätze deutlich zu erhöhen, ist aus wirtschaftlicher und ökologischer Sicht höchst sinnvoll und unterstützenswert.
- Bezüglich des angestrebten Nutzungsprofils sollte überdacht werden, ob die geplanten Bürodienstleistungen und Startups aus der Gründerszene am Standort südlich der Hauptgleise

tatsächlich die richtigen Rahmenbedingungen vorfinden bzw. ob diese Rahmenbedingungen überhaupt geschaffen werden können. Das Gebiet wird heute und voraussichtlich auch in Zukunft von typischen Industriebetrieben mit entsprechender Störwirkung geprägt sein (Betonmischwerk, Gießerei). Das vorherrschende Ambiente und Umfeld ist eher nicht geeignet, die Zielgruppe der Startups anzusprechen. Demgegenüber sprechen die Bautypologie des Bahnhofsgebäudes und seine stadtzugewandte Lage durchaus für eine Nutzung für Bürodienstleistungen und Unternehmen aus der Gründerszene.

- Ein städtebaulicher Rahmenplan bzw. eine Masterplanung sollte erstellt werden. Dabei sollte auch das Bahnhofsgebäude einschließlich Unterführung sowie die Fläche des Güterbahnhofes einbezogen werden. Auf der Grundlage der Grobplanung sollten Potenziale und Restriktionen im Detail untersucht werden. Die Eigentümer und Nutzer sind intensiv in den Planungsprozess einzubeziehen. Das städtebauliche Konzept muss voraussichtlich in Varianten erarbeitet werden, um auf Veränderungen in der Bestandssituation oder auf unterschiedliche Investorenanfragen reagieren zu können.
- Aus Gutachtersicht würde ein Bebauungsplanverfahren für das Gewerbeareal die Stadt weit aus besser in die Lage versetzen, die Liegenschaftsentwicklung zu steuern. Bei Genehmigungen auf Grundlage des § 34 BauGB besteht die Gefahr, dass entweder störsensible Nutzungen einsickern oder dass Betriebe mit hohen Störgraden eine ganzheitliche Standortentwicklung erschweren. Durch einen Bebauungsplan entsteht Investitions- und Planungssicherheit für alle Akteure. Dadurch wird auch ein verbindlicher Rahmen für Erweiterungsoptionen zu einem späteren Zeitpunkt gesetzt. Der Bebauungsplan kann auf den Ergebnissen der vorauslaufenden Rahmen- bzw. Masterplanung aufbauen. Wegen der Komplexität und des Umfangs der Aufgabenstellungen sowohl in der Planungsphase, als auch in der Phase der Neuerschließung, Grundstücksneuordnung und Vermarktung erscheint die Beauftragung einer Entwicklungsgesellschaft zielführend. Die Phase der informellen Planung (Rahmenplan / Masterplan) kann gegebenenfalls noch in der Regie der Stadtverwaltung koordiniert werden, wobei auch hierfür die Einschaltung eines externen Dienstleisters, insbesondere zur Moderation der unterschiedlichen Belange der Eigentümer sinnvoll ist.
- Der Standortvorteil einer guten Anbindung für ÖV-Pendler kann nur dann voll zur Geltung kommen, wenn es auf Höhe des Bahnhofes eine direkte Wegeverbindung in das Arbeitsstät-engebiet südlich der Gleise gibt. Auch die Möglichkeit, in diesem Gebiet den zusätzlichen Stellplatzbedarf nachzuweisen, sollte im Zusammenhang mit der Erarbeitung eines Rahmenplanes geprüft werden.

Maßnahmen der kommunalen Ebene

- Das leer stehende Bahnhofsgebäude beeinträchtigt das Image des Standortes. Mit dem Eigentümer sollte nach einer einvernehmlichen Lösung gesucht werden, um den städtebaulichen Missstand zu beseitigen. Bei der Planung für das unmittelbar südlich an das Bahnhofs-gelände angrenzende Areal (Brache des Güterbahnhofes) sollte eine optische Abschirmung in Form einer Begrünung vorgesehen werden. Dies könnte durch Festsetzungen in einem Bebauungsplan planungsrechtlich abgesichert werden.
- Wegen der differenzierten Eigentümer- und Nutzerstruktur im Gewerbegebiet kommt der Kommune als Trägerin der Planungshoheit die Aufgabe zu, zunächst die Planungsziele für die Umstrukturierung des Gebiets und die Instrumente und Organisationsformen der Realisierung zu definieren.
- In Vorbereitung eines Bebauungsplanes sollten durch einen Städtebaulichen Rahmenplan bzw. Masterplan unter intensiver Beteiligung der Eigentümer und Nutzer sowie der Deutschen Bahn folgende Aspekte bearbeitet werden: Absichten und Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer und Nutzer, Störgrade einerseits und Störsensibilitäten andererseits und Konsequenzen für Abstände und Zonierung im Plangebiet, Altlastenverdacht, Erschließung für Verkehr und

technische Infrastruktur, Erweiterung P&R-Angebot, Aktivierung der Unterführung für Fußgänger. Verschiedene Varianten sollten einer Kostenbetrachtung unterzogen werden. Selbst wenn sich im Prozess eine Variante klar als Vorzugsvariante herauskristallisieren sollte, wird wegen der vielen Unwägbarkeiten im Bestandsgebiet ein hohes Maß an Flexibilität vonnöten sein.

- Der Rahmenplan / Masterplan sollte per Selbstbindungsbeschluss des Stadtrats eine gewisse Verbindlichkeit erlangen, um die nächsten Schritte einleiten zu können: kommunaler Erwerb von Erschließungsflächen, Bebauungsplan, Einschaltung eines beauftragten Entwicklungsträgers, Bebauungsplanung.
- Finanzierungsfragen stellen sich zwar erst, wenn der Planungsprozess weiter fortgeschritten ist. Dennoch sollte bereits im Vorfeld mit der Thüringer Aufbaubank sowie mit dem Regionalmanagement Nordthüringen Kontakt aufgenommen werden, um Fördertatbestände und Regularien für investive und nicht-investive Maßnahmen zu eruieren.

Maßnahmen sonstiger Akteure

- Der Umstrukturierungsprozess des Gewerbestandortes mit Grundstücksneuordnungsmaßnahmen, Erschließungsaufgaben und Vermarktung erfordert ein hohes Maß an komplexen Managementleistungen, das durch das Personal der Stadtverwaltung vermutlich kaum zu bewältigen ist. Eine Entwicklungsgesellschaft könnten diese Aufgaben übernehmen.
- Der Verkauf der Güterbahnfläche durch die Deutsche Bahn an eine private Eigentümerin erschwert die Umstrukturierung des Erschließungssystems für das Gesamtgebiet. Die Chancen, durch Kooperation zwischen Deutscher Bahn und Stadt eine geordnete städtebauliche Entwicklung im Bahnhofsbereich und seinem Umfeld zu erreichen, sind damit weitgehend vertan. Im Planungsprozess sollten im Weiteren die Optionen zur Nutzung von Anschlussgleisen für gewerbliche Nutzer und für eine erneute Öffnung des Gleistunnels für eine fußläufige Querung in Höhe des Bahnhofsgebäudes geprüft werden. In diesem Zusammenhang sind Abstimmungen zwischen der Stadt und der Deutschen Bahn dringend geboten.

Eisenach

Einwohner 2015	EW-Prognose bis 2035	Zentralörtliche Funktion
42.417	-0,9%	Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums
Reisezeit Gesamt	Reisezeit Veränderung	Landesplanerische Funktionen
9,5-10 h	2,5-3 h kürzer	Lage in Entwicklungskorridor Industriegroßflächen in MZ-Funktionsraum Schwerpunktraum Tourismus Stadt mit Kultur- und Bildungstourismus

Allgemeine Einschätzung zur Kommune

Die Wartburgstadt bleibt im Gegensatz zu einigen anderen thüringischen Städten als Haltepunkt im ICE- / IC-Bahnverkehr erhalten. Die Gesamtreisezeit in die Metropolen ist vergleichsweise gering und die Zeitersparnis durch die neuen Schnellfahrstrecken ist beachtlich. Die Reisezeitverkürzung und der direkte Zugang zum Schnellbahnnetz lassen Impulse erwarten, die sich positiv auf die wirtschaftlichen Standortfaktoren Eisenachs auswirken.

Eisenach ist eine Stadt mit ausgeprägtem touristischen und kulturellen Profil. Die Wartburg, die Wirkungsstätten von Bach und Luther sind Attraktionen, die Eisenach zu einem Hotspot des Kultur- und Städtetourismus in Thüringen und bundesweit machen. Auch die wirtschaftliche Basis der Stadt wird von prominenten Namen beherrscht: Opel und Bosch gehören mit ihren derzeit 1.800 bzw. 2.000 Beschäftigten zu den größten industriellen Arbeitgebern des Landes. Die Automobilindustrie mit ihren zahlreichen Zulieferbetrieben bildet das Rückgrat der verarbeitenden Industrie der Stadt. Angesichts der konjunkturellen Schwankungen in dieser Branche und vor dem Hintergrund der Unwägbarkeiten bei der Übernahme von Opel durch PSA (Groupe Peugeot Société Anonyme) werden aktuell eher die Nachteile einer zu automobillastig strukturierten Wirtschaft gesehen. Die Arbeitslosenquote bewegt sich in Eisenach selbst in Hochkonjunkturphasen des Automobilbaus auf eher durchschnittlichem Niveau. Ein nicht zu vernachlässigender Teil der Belegschaften der Industriebetriebe pendelt aus dem Umland nach Eisenach ein. Erwerbstätige mit Hochschulabschluss sind in Eisenach im Vergleich zu Jena und Weimar, aber auch zu Gera und Suhl deutlich unterrepräsentiert. Eisenach ist Teil des landesweit bedeutsamen Entwicklungskorridors entlang der A 4. Die Industriegroßfläche Eisenach-Kindel liegt im mittelzentralen Funktionsraum. Darüber hinaus liegt Eisenach an der Nahtstelle der beiden Schwerpunkträume Tourismus (LEP Thüringen) – dem Thüringer Wald und dem Hainich.

Nach einer Phase des steten Einwohnerrückgangs stabilisieren sich die Einwohnerzahlen der kreisfreien Stadt und werden sich bis zum Jahr 2035 etwa auf einem Niveau von 42.000 einpegeln.

Einer der Standortnachteile der Stadt war in der Vergangenheit das Fehlen einer Universität bzw. Hochschule. Die Duale Hochschule Gera-Eisenach mit den Schwerpunkten Technik und Wirtschaft versucht – zunehmend mit Erfolg – diese Lücke zu füllen und bedient den Fachkräftebedarf, der von den beherrschenden Branchen am Standort ausgeht.

Der Eisenacher Hauptbahnhof liegt am östlichen Rand der Innenstadt. Dem Haupteingang unmittelbar südlich vorgelagert befindet sich eine große Brache, die am Übergang zur Altstadt als schwerwiegender städtebaulicher Missstand einzustufen ist. Auf der nördlichen Seite des Hauptbahnhofes befinden sich in einiger Entfernung – an der Rennbahnstraße und im Bereich Palmental – weitere Brachen, die einer städtebaulichen Aufwertung bedürfen. Dem Bahnhof kommt für die Reaktivierung dieser Brachen eine große Bedeutung zu, weil vom wichtigsten Mobilitätsknoten der Stadt Impulse für eine Folgenutzung zu erwarten sind. Mit dem gerade abgeschlossenen Neubau des Zentralen Omnibusbahnhofes wird die Ausstrahlungskraft weiter ausgebaut.

Die Stadt weist schon seit vielen Jahren eine angespannte Haushaltssituation auf. Seit 2012 wird ein Haushaltssicherungskonzept aufgestellt, wodurch die Handlungsmöglichkeiten bei der Erfüllung freiwilliger Aufgaben eingeschränkt sind.

Einschätzung der angemeldeten Potenzialflächen sowie Auswahl

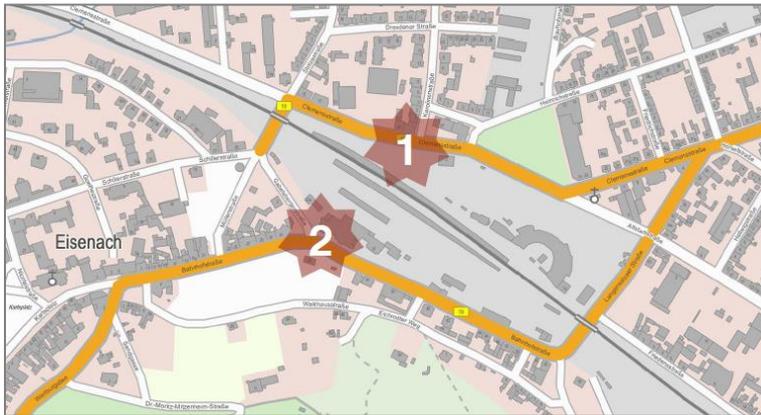


Abb. 22: Potenzialflächen in Eisenach. Potenzial 1: Mobilitätspunkt an der Nordseite des Hauptbahnhofs, Potenzial 2: Bahnhofsvorplatz. Quelle: Stadtverwaltung Eisenach.

Die mindergenutzten Flächen bzw. Gewerbebrachen südlich und südwestlich des Bahnhofes (Potenzial 1) stellen schon seit zwei Jahrzehnten einen schwerwiegenden städtebaulichen Missstand in Eisenach dar. Unter dem Titel „Tor zur Stadt“ wurden bereits mehrere Anläufe unternommen, diesen Missstand zu beseitigen. Eine hochkomplexe Altlastensituation und die ungelöste Frage nach einem wirtschaftlich tragfähigen Nutzungsprofil, das einen Mehrwert für die Stadt darstellt, zugleich aber die Innenstadt funktional nicht beeinträchtigt, verzögerten über viele Jahre eine Projektrealisierung.

Die nach wie vor nicht endgültig geklärte Frage, ob die B 19 vom Bahnhof nach Süden an die Waldkante verlegt wird, tat ein Übriges. Der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) wurde im Jahr 2017 unmittelbar westlich des Bahnhofes neu erstellt. Damit wird eine neue Qualität der Verknüpfung der Verkehrsträger Bahn und Bus (Stadtbus, Regionalbus) erreicht. Mit der Fertigstellung des ZOB konnte ein Teil der Potenzialfläche südlich des Bahnhofes, die als Abstellfläche für die Busse diente, geräumt werden.

Für die etwa sechs ha große Fläche, die bis an den sogenannten Nicolaiplatz heranreicht, wurde inzwischen ein Gesamtvorhaben definiert, das durch einen privaten Investor realisiert wird. Die bauplanungsrechtlichen Grundlagen wurden geschaffen. Das Vorhaben „Tor zur Stadt“ beinhaltet den Bau eines Tagungs- und Kongresszentrums (Stadthalle mit bis zu 550 Sitzplätzen), eines Parkhauses mit 630 Stellplätzen, eines Hotels und eines Fachmarktzentums. Der Baubeginn für das Großprojekt wird für das Jahr 2018 erwartet, sofern noch einige offene Fragen mit dem Investor geklärt werden können.

Durch die Realisierung des Vorhabens würde die – bislang vernachlässigte – Bahnhofsvorstadt deutlich gestärkt werden, der Bahnhof als Stadteingang deutlich aufgewertet und das Defizit bei Tagungskapazitäten für Veranstaltungen mit mehr als 200 Besuchern aufgelöst werden.

Weiterer Handlungsbedarf wird im Bahnhofsumfeld – unabhängig vom privaten Investitionsvorhaben – vor allem am nördlichen Ausgang des Bahnhofes (Potenzial 1) und unmittelbar südlich vor dem Hauptzugang zum Bahnhofesgebäude (Potenzial 2) gesehen. Beide Projektansätze führen zur Aufwertung des Mobilitätsknotens. Die Projektidee für einen Mobilitätspunkt am Nordausgang des Hauptbahnhofes ist relativ unabhängig von der Projektumsetzung des Großvorhabens „Tor zur Stadt“ zu sehen, während der Bahnhofsvorplatz – quasi vis-a-vis des Vorhabens „Tor zur Stadt“ – nur in enger inhaltlicher Abstimmung mit diesem Investitionsvorhaben geplant und umgesetzt werden kann.

Kurzbeschreibung der Potenzialflächen und Status quo



Abb. 23: Untersuchungsraum für den Mobilitätspunkt Hbf Nord. Quelle: Stadtverwaltung Eisenach.

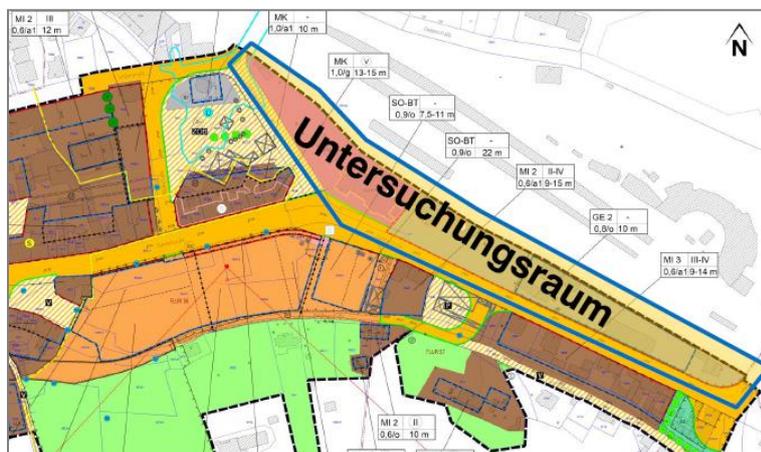


Abb. 24: Untersuchungsraum Bahnhofsvorplatz. Quelle: Stadtverwaltung Eisenach.

Am nördlichen Bahnhofsausgang an der Clemensstraße geht es insbesondere um die Einrichtung von Kiss&Ride-Plätzen, von Fahrradabstellanlagen und eine gestalterische Aufwertung des Tunnelzugangs. Auf der Südseite wird währenddessen angestrebt, den unmittelbar vor dem Bahnhofsgelände liegenden öffentlichen Raum unter Berücksichtigung der Verkehrsfunktion der Bahnhofstraße und an der Schnittstelle zwischen dem aufgewerteten ZOB-Gelände und dem gegenüber entstehenden Tagungs-, Hotel- und Einkaufszentrum neu zu gestalten.

Bei beiden Flächenpotenzialen stehen insofern keine Nutzungszuführungen im Mittelpunkt, sondern es handelt sich um begleitende Maßnahmen im Freiraum, die darauf abzielen, barrierefreie Zugänge zu ermöglichen und die gestalterische Qualität sowie die Servicequalität und -ausstattung des Mobilitätsknotens Hauptbahnhof zu verbessern.

Potenziale und Defizite der Flächen

- Im Zuge der Aufwertung des Nordausgangs des Hauptbahnhofes steigen die Chancen, bislang brachliegende Flächen in den benachbarten Stadtquartieren (Rennbahnstraße, Palmental) mit Nutzungen zu befüllen. Potenzial besteht insofern neben der direkt für den Mobilitätspunkt vorgesehenen Kleinfläche, vor allem durch die industriellen Brachflächen im Umfeld, die entwickelt und ausgebaut werden können.

- Am Nordausgang des Bahnsteigtunnels existiert wegen der parallel zum Bahndamm verlaufenden Hauptverkehrsstraße (B 19, Clemensstraße) nur wenig Platz, um einen Mobilitätsknoten zu errichten.
- Die südlich des Bahnhofsgebäudes verlaufende Durchgangsstraße (ebenfalls B 19) mit ihrer Verkehrsfrequenz erschwert eine gestalterische Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes.

Kommunale Entwicklungsziele und -absichten

- Eisenach gehört zu den wenigen Städten Thüringens, die als ICE-Haltepunkt dienen. Der neuerrichtete ZOB in unmittelbarer Nachbarschaft zum Hauptbahnhof sichert die Mobilität für die Region und die Verknüpfung zwischen Schienenpersonenfernverkehr und schienenbezogenem Regionalverkehr einerseits und straßenbezogenem Regional- und Stadtverkehr andererseits.
- Das Bahnhofshauptgebäude ist vollständig in Nutzung und weist eine hohe architektonische Qualität auf. Der Bahnhof liegt am Rand der Innenstadt und erschließt durch die Tunnelquerung nach beiden Seiten der Gleise unmittelbar große Bereiche der Stadt. Diese Alleinstellungsmerkmale Eisenachs im Bereich der Mobilität sollen noch weiter ausgebaut werden.
- Der Mobilitätsknoten Hauptbahnhof soll funktional und ästhetisch noch attraktiver werden.

Kommunaler Planungs- / Arbeitsstand

- Für beide Potenzialflächen wurde in der Fachverwaltung die Feststellung getroffen, dass städtebauliche Missstände vorliegen. Nach der Realisierung des Zentralen Omnibusbahnhofes und des Investitionsvorhabens „Tor zur Stadt“ würden im engeren Bahnhofsquartier diese beiden ungelösten Problembereiche nördlich und südlich des Bahnhofes verbleiben.
- Um die bereits weit fortgeschrittene Gestaltung und funktionale Aufwertung des Mobilitätsknotens Hauptbahnhof auch auf den verbleibenden Restflächen einer Lösung zuzuführen, wurden für diese Flächen zunächst erste Ansatzpunkte formuliert und grundsätzliche Überlegungen angestellt. Konkrete Planungen liegen noch nicht vor.

Handlungsfelder – Sachstand und Handlungsbedarfe

Klärung der Eigentumssituation mit Deutscher Bahn und privaten Eigentümern

- Im Bereich des Bahnhofsvorplatzes entspricht die Eigentumssituation nicht den Festsetzungen des Bebauungsplanes. Die Begrenzung der öffentlichen Verkehrsfläche stimmt nicht mit der Eigentumssituation überein. Die Eigentumsfrage muss zwischen öffentlicher Hand und der Deutschen Bahn noch geklärt werden. Erste Gespräche haben hierzu bereits stattgefunden.
- Bislang ist ungeklärt, ob die Bahnflächen östlich des Bahnhofsgebäudes langfristig für Bahnzwecke genutzt werden oder ob sie für bahnfremde Funktionen zur Verfügung stehen.
- Abhängig vom konkreten Gestaltungsentwurf für den Mobilitätspunkt am Nordausgang werden Eigentumsfragen und Abstimmungen mit der Deutschen Bahn relevant. Nach einer ersten Recherche kommen für den Mobilitätspunkt ausschließlich Flächen der Deutschen Bahn in Frage.

Analyse der Potenzialflächen

- Eine detaillierte Analyse hat in den beiden Untersuchungsgebieten noch nicht stattgefunden.

Verkehrliche regionale Verflechtung

- Der Hauptbahnhof und der ZOB haben einen außerordentlich hohen Stellenwert für Arbeitspendler in der Region, für Touristen und Besucher der Sehenswürdigkeiten der Stadt und in

der Region und darüber hinaus für die Bewohner der Region, welche die Arbeitsplätze sowie die mittel- und oberzentralen Einrichtungen der Stadt nachfragen.

- Im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs bestehen in Richtung Bad Salzungen und Bad Hersfeld noch qualitative und leistungsbezogene Defizite.
- Aus förderrechtlichen Gründen war es im Rahmen der ÖPNV-Investitionsrichtlinie Thüringens nicht möglich, den Fernbushalt im Bereich des Zentralen Omnibusbahnhofs zu integrieren (Fernbusse zählen nicht zum ÖPNV.). Der Fernbushalt befindet sich in der Uferstraße; die Servicequalität an diesem Standort ist unzureichend. Eine Verlegung an den Bahnhof ist grundsätzlich sinnvoll, gegebenenfalls muss die Stadt diese Maßnahme in Eigenregie finanzieren.
- Die Bundesstraße B 19 verläuft sowohl südlich als auch nördlich des Hauptbahnhofs. Hier besteht aus Sicht der Stadt Bedarf für eine Radverkehrsanlage, um die Zufahrt zum Nordausgang auch für Radfahrer attraktiver und sicherer zu gestalten.

Funktionale regionale Verflechtung und interkommunale Abstimmungen

- Das Großprojekt „Tor zur Stadt“ wird mit seinen Bausteinen Tagung & Kongress, Einzelhandel und Hotel das Angebot an ober- und mittelzentralen Einrichtungen in Eisenach erweitern. Insbesondere von der Schaffung einer Tagungs- und Veranstaltungskapazität für über 500 Besucher werden auch Menschen aus der Region profitieren. Das Tagungs- und Veranstaltungszentrum stellt zudem einen wichtigen Standortfaktor für Eisenach und die Region dar. Der Standort am Bahnhof und am ZOB bietet den Besuchern aus der Region eine optimale Erreichbarkeit.
- Interkommunale Zusammenarbeit ist für Eisenach noch nicht gewohnte Praxis. Die Stadt ist Arbeitsstättenstandort für die Region und hat einen hohen Einpendlerüberschuss, was angesichts der ländlich geprägten Raumstruktur nicht ungewöhnlich ist.

Entwicklung der Nutzungsprofile und Abgleich mit übergeordneten kommunalen Planungen

- Der Ausbau des Mobilitätsknotens am Hauptbahnhof sowie die Umsetzung des Projekts „Tor zur Stadt“ gehören zu den Leitprojekten, die im Integrierten Stadtentwicklungskonzept 2006 definiert wurden.
- Die aktuelle Beschlusslage in der Stadt geht davon aus, dass der Industriebau O1 auf dem alten AWE-Gelände (Automobilwerk Eisenach) zur neuen Handballhalle umgebaut wird. Die Erreichbarkeit per Bahn und Bus hat bei den Spielen einen besonderen Stellenwert.
- Indem die Verkehrsträger des Umweltverbundes weiter ausgebaut und attraktiviert werden, besteht eine realistische Chance, die Umweltbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr in der beengten Tallage Eisenachs zu reduzieren.

Kommunalpolitische Festlegungen durch Beschlüsse / Genehmigungen

- In Bezug auf die konkreten Einzelprojekte „Bahnhofsvorplatz“ und „Mobilitätspunkt Nordzugang“ liegen keine Beschlüsse o. ä. vor. Es handelt sich um Ideenskizzen, die weiter ausformuliert werden müssen, bevor sie politischen Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Konzeptionelle und sonstige Vorbereitung durch Gutachten, Rahmenpläne, Wettbewerbe

- Für den Mobilitätspunkt Nord liegen bislang nur erste grundsätzliche Überlegungen der Stadtverwaltung vor. Im nächsten Schritt sind verkehrsplanerische und städtebauliche Analysen durchzuführen, die in einen Gestaltungsentwurf münden sollten.

- Die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes steht in Abhängigkeit von der Großinvestition „Tor zur Stadt“. Die Prominenz des Standortes würde durchaus einen Wettbewerb für die Gestaltung des öffentlichen Raums rechtfertigen.

Mitwirkungsbereitschaft und Interessenslagen von Akteuren / Investoren / Interessenten

- Da die Verbesserung der Servicequalität für Bahnreisende im ureigenen Interesse der Deutschen Bahn liegt, ist von einer hohen Mitwirkungsbereitschaft der Deutschen Bahn an der Konzepterstellung und an der Klärung der Eigentumsfragen auszugehen. Für den Bahnhofsvorplatz haben bereits Gespräche stattgefunden; für den Mobilitätspunkt am Nordausgang hat es noch keine Abstimmungen mit der Deutschen Bahn gegeben.

Klärung der Finanzierung und zum Einsatz von Fördermitteln

- Fragen der Finanzierung werden frühestens nach Vorliegen erster Planungen relevant. Für den Mobilitätspunkt kommen Fördermittel aus der ÖPNV-Investitionsrichtlinie Thüringens in Betracht. Auf Bundesebene besteht mit der Kommunalrichtlinie im Rahmen der Klimaschutzinitiative eine weitere Option, um investive Klimaschutzmaßnahmen für eine nachhaltige Mobilität fördern zu lassen.
- Der Bahnhofsvorplatz liegt in der Kulisse des Stadtumbaugebiets „Innenstadt-Georgenvorstadt“. Die Gestaltung von Freiräumen einschließlich vorgelagerter Analysen, Konzepte oder Wettbewerbe gehören zu den klassischen Fördertatbeständen der Städtebauförderung.

Schaffung von Planungsrecht

- Der Bahnhofsvorplatz ist Teil des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes Nr. 6 „Bahnhofsvorstadt“. Die direkte Vorfläche vor dem Bahnhofsgelände ist als Bahnfläche nachrichtlich übernommen; weitere Vorflächen bis zur eigentlichen Straßenbegrenzungslinie sind als Verkehrsflächen festgesetzt.
- Aktuell läuft ein Planfeststellungsverfahren zur verkehrlichen Erschließung unter dem Arbeitstitel „Neubau Verkehrsanlagen Tor zur Stadt in Eisenach“.
- Die Gestaltung des Mobilitätspunktes am Nordausgang wird voraussichtlich im Genehmigungsverfahren geklärt. In Abstimmung mit der Deutschen Bahn ist vorab zu klären, ob angesichts der vorgesehenen Nutzung eine Entwidmung der Bahnfläche überhaupt erforderlich und zweckmäßig ist.

Vermarktung der Flächen

- Die Flächen verbleiben voraussichtlich im Eigentum der Deutschen Bahn oder gehen nach Erwerb in die öffentliche Hand. Eine Vermarktung an Dritte ist nach gegenwärtigem Kenntnisstand nicht vorgesehen.

Gutachterliche Empfehlungen

- Der Hauptbahnhof ist ein unverzichtbarer Impulsgeber und Frequenzerzeuger für die Revitalisierung der Brachflächen südlich und nördlich des Bahndamms. Insofern sind alle Maßnahmen, die zu einer besseren Funktionalität und einer höheren Gestaltungsqualität des Bahnhofsbereichs beitragen, klar zu befürworten.
- Eisenach verfügt in Thüringen neben der Landeshauptstadt über die beste Anbindung im Bereich des Schienenpersonenfernverkehrs, welche sich mit dem Fahrplanwechsel 2017/18 noch einmal deutlich verbessern wird. Dieses Alleinstellungsmerkmal sollte im Rahmen der Wirtschaftsförderungsstrategie der Stadt als Chance für weitere Unternehmensansiedlungen begriffen werden. Für Bürogewerbe mit bundesweit agierenden Belegschaften und / oder Kundenkreisen, für Schulungszentren mit großen Kundeneinzugsradien oder für im gesamten

Bundesgebiet tätige unternehmensbezogene Dienstleister dürfte die gute Erreichbarkeit im Schnellbahnnetz ein zentrales Standortkriterium sein. Eisenach verfügt insbesondere im Stadtbereich nördlich der Bahngleise über zahlreiche Potenzialflächen, die solche Nutzungen aufnehmen könnten.

- Eine gestalterische Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes als Entree zur Stadt einerseits und andererseits als Übergangsbereich zum Projekt „Tor zur Stadt“ ist dringend erforderlich. Da wegen der geringen Größe der Fläche und wegen der Abhängigkeiten vom Großprojekt „Tor zur Stadt“ ein Wettbewerbs- oder Gutachterverfahren wenig sinnvoll erscheint, sollte eine hohe stadtgestalterische Qualität durch andere geeignete Maßnahmen erreicht werden. Bei der Auswahl des für die Planung zu beauftragenden Büros sollte Wert darauf gelegt werden, dass neben den Kompetenzen im Bereich Verkehrstechnik auch ausgewiesene Referenzen im Bereich Städtebau und Freiraumgestaltung vorliegen.
- Das denkbar schlechteste Szenario für die Entwicklung des Bahnhofsumfeldes wäre ein Scheitern des nahezu endverhandelten Großprojekts für das Tagungs-, Hotel- und Fachmarktzentrum „Tor zur Stadt“. Das Projekt sollte daher von allen Beteiligten weiter unterstützt und vorangebracht werden.
- Angesichts der regionalen Ausstrahlung Eisenachs für Beschäftigte (Pendler) wie Besucher ist die alle Verkehrsarten einbeziehende Entwicklung des Mobilitätsknotens am Bahnhof als Grundlage für den verkehrlichen Umweltverbund mit höchster Priorität zeitnah weiter voranzutreiben.

Maßnahmen der kommunalen Ebene

- Die Stadt sollte im nächsten Schritt eine verkehrsplanerische und freiraumplanerische Analyse zum Mobilitätspunkt Nordzugang und ein Funktions- und Gestaltungskonzept beauftragen.
- Mit der Deutschen Bahn sollten Gespräche aufgenommen werden, um einerseits die Flächenzuschnitte im Bereich des Bahnhofsvorplatzes bereinigen zu können und andererseits die Rahmenbedingungen für die Umsetzung des Mobilitätspunktes am Nordzugang des Bahnhofes zu klären. Im Arbeitsprozess sollte mit der Eigentümerin Deutsche Bahn und weiteren Beteiligten eng kommuniziert werden. So kann frühzeitig abgeklärt werden, unter welchen Prämissen eine Umsetzung realisierbar ist.
- In Gesprächen mit der Deutschen Bahn ist auch zu eruieren, ob gegebenenfalls weitere Flächen und Gebäude aus Bahnsicht mittel- oder langfristig entbehrlich sind und somit für Park&Ride-Anlagen oder andere Angebote des Mobilitätsknotens zur Verfügung stehen. Das ungenutzte Bahnpostgebäude könnte unter Umständen als Radparkhaus und Servicestation für E-Mobilität dienen. In diesem Zusammenhang sind auch städtische Flächen im Umfeld des Bahnhofes (Bahnhofstraße 38) daraufhin abzuprüfen, ob sie für Ergänzungsfunktionen (Taxirastplatz o. ä.) genutzt werden können.
- Da es sich im Süden nur um eine Kleinstfläche von einigen hundert Quadratmetern handelt, und zudem kontraproduktive Effekte auf bereits getroffene Vereinbarungen mit dem Investor „Tor zur Stadt“ möglich sind, muss Sorge dafür getragen werden, eine hohe ästhetische Qualität zu erreichen. Die Interessen der unterschiedlichen Beteiligten müssen aufgenommen und mit dem Ziel einer ansprechenden gestalterischen Lösung koordiniert werden.
- Als weitere Beteiligte sind das Straßenbauamt (B 19) und die Denkmalschutzbehörde einzubinden. Die Anliegen von Behinderten, von Radfahrern, den Taxi-Unternehmen und Weiteren sind im Planungsprozess frühzeitig zu eruieren und bei der Umsetzung zu berücksichtigen.
- In Zusammenhang mit der Errichtung der Handballhalle sind eine attraktivere Gestaltung und die Schaffung weiterer Serviceangebote am Nordzugang des Hauptbahnhofes sinnvoll.

- Für das Großprojekt „Tor zur Stadt“ konnte bis Ende 2017 der Baubeginn nicht vermeldet werden. Einige Details im Vertragsverhältnis zwischen Stadt und Investor sind noch nicht ausverhandelt. Sofern die Stadt Unterstützungsbedarf von Seiten der Landesebene, und sei es zur Moderation, sieht, sollte sie die entsprechenden Ressorts auf Landesebene anfragen.

Maßnahmen sonstiger Akteure

- In beiden Projektflächen sind Eigentumsflächen der Deutschen Bahn betroffen. Eine enge Kooperation zwischen der Stadt und der Deutschen Bahn ist eine Vorbedingung für eine erfolgreiche Realisierung der Projekte.
- Die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes erfordert insbesondere eine Koordination der unterschiedlichen Beteiligten, bei der neben allen Sachzwängen insbesondere der gestalterischen Qualität eine hohe Priorität eingeräumt werden sollte.
- Das Straßenbauamt sollte Maßnahmen der Nahmobilität und von multimodalen Transportketten wohlwollend unterstützen. Das zuständige Straßenbauamt Südwestthüringen sollte für die Clemensstraße eine Radverkehrsanlage planen und die Qualität der Fuß- und Radwegen verbessern.

Gera

Einwohner 2015	EW-Prognose bis 2035	Zentralörtliche Funktion
96.011	-17,2%	Oberzentrum
Reisezeit Gesamt	Reisezeit Veränderung	Landesplanerische Funktionen
11-11,5 h	0,5-1 h kürzer	Lage in Entwicklungskorridor Industriegroßflächen in MZ-Funktionsraum Stadt mit Kultur- und Bildungstourismus

Allgemeine Einschätzung zur Kommune

Die Stadt Gera ist eines von drei Oberzentren in Thüringen mit Status einer kreisfreien Stadt. Sie und der umgebende Funktionsraum besitzen keine direkte Anbindung an den SPfV. Die nächstgelegenen Zugangsstationen (Leipzig und Erfurt) sind erst mit einstündiger Reisezeit über den SPNV zu erreichen. Insgesamt wird sich die Reisezeit zu den Metropolen mit Eröffnung des ICE-Knotens in Erfurt kaum verbessern. Die Verknüpfung des innerstädtischen ÖPNV mit dem SPNV-Zugangsstellen ist als sehr gut zu bezeichnen. Die Stadt Gera ist über drei Autobahnabfahrten direkt an die A 4 angebunden und durch die Nähe des Hermsdorfer Kreuzes auch an die A 9.

Die Stadt ist inzwischen Sitz zahlreicher Bildungseinrichtungen (Hochschule für Gesundheit Gera, Duale Hochschule Gera-Eisenach als Nachfolgeeinrichtung der Berufsakademie, zahlreiche Berufsschulen und Fachschulen), was einen zentralen Standortfaktor für die gesamte Region darstellt (Ausbildung für ca. 80 Berufe). Gera verfügt darüber hinaus über ein Technologie- und Gründerzentrum. Die Stadt sieht die Ansiedlung von hochschulnahen bzw. wissenschaftlichen Forschungseinrichtungen als eine wesentliche Entwicklungsaufgabe, da diese als Nährboden für Unternehmensgründungen fungieren könnten.

Gera ist ein bedeutender Wirtschaftsstandort in Ostthüringen mit ca. 6.000 überwiegend kleinen bis mittleren Unternehmen aus einem breiten Branchenmix. Branchen mit Wachstumspotenzial liegen in der Energie- und Umwelttechnik, der Gesundheitswirtschaft und in den Bereichen Metall / Optik, Technische Ingenieurdienstleistungen sowie Tourismus-, Freizeit- und Kreativwirtschaft. Eine große Zahl der Gewerbe- und Industriegebiete befindet sich in den drei großen Wirtschaftsräumen in der Nähe der Autobahnabfahrten. Sie sind damit prädestiniert für Industrieansiedlungen sowie Ansiedlungen der Industrie- und Handelslogistik.

Die Zahl der Beschäftigten hat sich zwischen 2011 und 2015 kaum verändert. Insgesamt pendeln mehr Beschäftigte ein als Beschäftigte auspendeln.

Gera ist darüber hinaus Standort zahlreicher Behörden. Die Stadt verfügt weiterhin über ein vielfältiges kulturelles Angebot.

Trotz der relativ großen Einwohnerzahl und der landesplanerisch zugewiesenen Funktion als Oberzentrum fällt es der Stadt Gera wegen der eigenen demografischen und wirtschaftsstrukturellen Anpassungsprobleme bislang schwer, mit positiven Impulsen in die Region auszustrahlen. Als Mitglied in der Metropolregion Mitteldeutschland versucht Gera, die ohnehin bestehenden Verflechtungen zur westsächsischen Region aufzugreifen und weiter auszubauen. Die Unterstützung von Innovationsträgern im Bereich der KMU, die Reaktivierung von Brachflächen und die Fachkräftesicherung sind wichtige Aspekte der gemeinsamen Kooperation.

Gera hat nach wie vor mit im Thüringen-Vergleich überdurchschnittlichem Wohnungsleerstand zu kämpfen, die Leerstandssituation in der Innenstadt wird seitens der Stadt als „eher problematisch“ eingeschätzt (12,1 %, Stand 2011). Die Reduzierung des Leerstandes insbesondere im Bereich der Innenstadt (Stadtmitte 2016 mit 12,4 %) ist auch weiterhin wesentliches Entwicklungsziel der Stadt Gera.

Perspektivisch wird im Gegensatz zu Jena und Erfurt mit einem überdurchschnittlichen Bevölkerungsrückgang von 17,2 % bis 2035¹⁵ gerechnet. Die Stadt Gera hat eine eigene Bevölkerungsvorausberechnung (Datenbasis aus 2012) aufgestellt, die von der des TLS abweicht. Aktuell kann die Stadt auf seit 2015 anhaltende Einwohnergewinne im Bereich von 50 Personen pro Jahr verweisen. Der Ausländeranteil ist inzwischen auf ca. 6 % angestiegen, sodass die Stadt Gera für die zukünftige mittelfristige Entwicklung von einer Stabilisierung oder sogar einem Wachstum ausgeht.

Angesichts des Profils der Stadt Gera und einer perspektivisch positiveren demografischen Entwicklung ergeben sich im Bahnhofsbereich Chancen für Entwicklungen, die über die Stadt und die Region hinaus strahlen können. Der vorhandene Mobilitätsknoten befördert die regionale Verflechtung und kann im Bedarfsfalle noch weiter ausgebaut werden.

Eine große Herausforderung für die Stadt ist nach wie vor die kommunale Haushaltssituation. Die Stadt Gera hat ein Haushaltssicherungskonzept für die Jahre 2013 bis 2023 aufgestellt, das jährlich fortgeschrieben wird. Die dritte Fortschreibung ist genehmigt, die vierte Fortschreibung liegt zur Genehmigung vor.

Einschätzung der angemeldeten Potenzialflächen und Auswahl



Abb. 25: Angemeldete Potenzialflächen Gera. Darstellung: GRAS, Luftbild: ©GDI-Th

¹⁵ Quelle: Thüringer Landesamt für Statistik und Berechnungen GRAS auf Basisjahr 2015

- Die ehemalige Güterbahnhofsfläche (Standort 1) an der Berliner Straße ist sehr zentral in der Nähe des Hauptbahnhofes gelegen. Sie wird seitens der Stadt als Standort für zukunftsorientierte Technologien und Unternehmen gesehen.
- Der Standort 2 im Vorfeld des Bahnhofsvorplatzes besteht überwiegend aus ungenutzten Gebäuden. Hier sieht die Stadt Entwicklungspotenzial für hochschulnahe Einrichtungen (ISEK Gera 2030). In einem Teilbereich hat sich eine Christliche Gesamtschule eingerichtet.
- Der Standort 3 ist eine freie Brachfläche in innerstädtischer zentraler Lage (Kandidat IBA Thüringen „Geras Neue Mitte“). Hier wird von Zentrumseinrichtungen gemischt mit Wohnfunktionen ausgegangen. Diese Fläche sollte aus Sicht der Stadt deshalb prioritär entwickelt werden.
- Standort 4 an der Brückenstraße / Geschwister-Scholl-Straße ist aus städtischer Sicht eine Entwicklungspotenzialfläche für die Kultur- und Kreativwirtschaft. Sie befindet sich in der Nähe des Bahnhofes Gera Süd.
- Standort 5 ist die Fläche des ehemaligen sächsischen Güterbahnhofes, die aktuell seitens der Deutschen Bahn zum Verkauf steht. Die Fläche befindet sich fußläufiger Nähe zum ausgebauten Halt Gera Süd (ca. 400 m Entfernung) und gegenüber von im Rahmen der Bundesgartenschau (2007) vorgenommenen Aufwertungsmaßnahmen. Hier ist die Stadt für verschiedene Entwicklungsabsichten offen (Gewerbe und sonstige Nutzungen). Aufgrund der Nähe zum Bahnhof und der Flächengröße wären auch hier aus Sicht der Gutachter Nutzungen für Bildungs- oder Forschungseinrichtungen denkbar.

Standorte 3, 4 und 5 liegen sehr weit entfernt vom (Haupt-)Bahnhof, daher werden sie nicht als Potenzialflächen für Entwicklungen im Zusammenhang mit verbesserten Reisezeiten eingestuft. Gegenstand des Handlungskonzeptes ist die Potenzialfläche 1, da diese sehr groß und bahnhofsnah gelegen ist. Hinsichtlich Standort 2 wird davon ausgegangen, dass die Christliche Gemeinschaftsschule ein stabiler Nutzer wird. Verbleibende, kleine Restflächen am Standort 2 sollen im Zusammenhang mit der Schulentwicklung genutzt werden.

Kurzbeschreibung der Potenzialfläche und Status quo



Abb. 26: Ausgewählte Potenzialflächen Gera. Darstellung: GRAS, Luftbild: ©GDI-Th.

Die ehemalige Güterbahnhofsfläche (Standort 1) ist ca. 15 ha groß und mittlerweile überwiegend brach liegend. Die Stadt hat Interesse an einer neuen Nutzung, von der sie sich Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung in Gera erhofft. Die Fläche steht seitens der Deutschen Bahn zum Verkauf an, lediglich eine Teilfläche vor den Lokschuppen ist derzeit als Gleisfläche noch nicht entbehrlich (Holzverladung).

Potenziale und Defizite der Fläche

- Mit ihrer Lage in der Nähe des Hauptbahnhofes ist die Potenzialfläche zentral gelegen und mit verschiedenen Verkehrsmitteln gut erreichbar. Zur direkt angrenzenden Berliner Straße besteht ein deutlicher Höhenversatz (ca. 20 m), sodass hier aus Sicht der Stadt nicht nur eine straßenunabhängige Nutzung, sondern insbesondere auch eine Zugänglichkeit auf verschiedenen Gebäudeebenen möglich wäre.
- Der Standort kann durch die exponierte Lage und die weitreichende Wahrnehmbarkeit hoch werbewirksam für Unternehmen und imageprägend für die Stadt werden.
- Der im nördlichen Teil liegende Ringlokschuppen ist leerstehend, aber teilerneuert (80er Jahre). Es bestehen Anfragen zur Teilnutzung.

Kommunale Entwicklungsziele und -absichten

- Derzeit (07/2017) finden Vorgespräche mit der Deutschen Bahn zu ihren Verkaufsabsichten statt. Der Stadt liegt ein Plan über die zum Verkauf vorgesehenen Flächen vor.
- Aus Sicht des Baudezernates wäre ein kommunaler Erwerb der Fläche nötig. Aufgrund der Haushaltssicherung kann die Stadt aber den Erwerb nicht aus eigener Kraft finanzieren. Damit ergibt sich bei einer Veräußerung an Dritte das Risiko, dass die hochwertige Fläche nicht im Sinne einer nachhaltigen kommunalen Wirtschaftsentwicklung aktiviert wird. Die Stadt hat die Vorstellung, dass an dem Standort geförderte Forschungsvorhaben und Unternehmertum zusammentreffen, um die Basis für Wachstumsbranchen in Gera zu schaffen.
- Aufgrund der Nähe zum Bahnhof eignet sich die Fläche aus Sicht der Gutachter und der Kommune für die Ansiedlung von Bildungs- oder Forschungseinrichtungen. Möglicherweise könnten diese auch durch Impulse aus Jena kommen, wenn dort keine Flächenverfügbarkeit mehr gegeben ist (Tandemlösung); die Reisezeit nach Jena mit dem SPNV beträgt zurzeit 30 min. Als zentrale, unbebaute Fläche in einer Großstadt weist sie sehr hohe Entwicklungspotenziale auf, obwohl die Stadt aktuell keinen direkten Fernverkehrsanschluss hat.

Kommunaler Planungs- / Arbeitsstand

- Seitens der Stadt liegen keine Planungen vor. Aufgrund der eingeschränkten Personalsituation ist zurzeit nicht vorgesehen und nicht möglich, für Flächen, die sich gegenwärtig der kommunalen Planungshoheit entziehen, weitergehende Nutzungsperspektiven zu konkretisieren.

Handlungsfelder – Sachstand und Handlungsbedarfe

Klärung der Eigentumsituation mit der Deutschen Bahn und privaten Eigentümern

- Die Flächen befinden sich im Eigentum der Deutschen Bahn, die verkaufsbereit ist. Ein Verkauf von Teilflächen an verschiedene Interessenten hat bisher nicht stattgefunden.

Analyse der Potenzialflächen hinsichtlich ihrer Eignung

- Eine genauere Analyse der Flächeneignung hat bisher nicht stattgefunden. Die Stadt sollte im Gesamtzusammenhang der Stadtentwicklung als Grundlage für die Eignungsprüfung, den Erwerb und die spätere Vermarktung der Flächen ein tragfähiges Nutzungsportfolio entwickeln.
- Die Altlastsituation ist zu klären.

Verkehrliche regionale Verflechtung

- Am Bahnhof bestehen Übergangsmöglichkeiten zu Straßenbahn sowie örtlichen und regionalen Buslinien. Die Verknüpfung mit dem Regionalbusverkehr ist aus Sicht der Stadt optimierungsbedürftig. Die Fernbus-Haltestelle liegt in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof und ZOB.
- Auch über den MIV ist der Bahnhof gut zu erreichen. Es werden ca. 162 Park&Ride-Plätze vorgehalten, und es gibt eine Autovermietung am Bahnhof. Darüber hinaus sind ca. 60 nahegelegene Fahrradabstellanlagen guter Ausstattung (beleuchtet und überdacht) vorhanden. Unmittelbar am Bahnhofsvorplatz besteht eine Ladestation für zwei Elektroautos (für Normalladen).

Funktionale regionale Verflechtung und interkommunale Abstimmungen

- Die Potenzialfläche kann, insbesondere auch aufgrund ihrer Flächenkapazität und ihrer zentralen bahnhofsnahen Lage, hohe regionale Relevanz entwickeln. Bisher haben keine interkommunalen Abstimmungen, z. B. zwischen Gera und Jena, zur Entwicklung der Potenzialfläche stattgefunden.

Entwicklung der Nutzungsprofile und Abgleich mit übergeordneten kommunalen Planungen

- Die Stadt sieht Nutzungen im Bereich zukunftsorientierter Technologien und Unternehmen vor. Durch einen möglichen privaten Investor ist hingegen der Bau eines Factory Outlet Centers beabsichtigt.

Kommunalpolitische Festlegungen durch Beschlüsse / Genehmigungen

- Festlegungen zu Erwerb und Nutzung der Potenzialfläche liegen nicht vor.

Konzeptionelle und sonstige Vorbereitung durch Gutachten, Rahmenpläne, Wettbewerbe

- Bisher wurden noch keine Gutachten oder ein Rahmenplan erarbeitet.

Mitwirkungsbereitschaft und Interessenslagen von Akteuren / Investoren / Interessenten

- Für einen Teil der Fläche im Zusammenhang mit dem Lokschuppen am Nordende hat ein Investor sein Interesse bekundet. Für den Rest der Fläche gibt es noch keine Interessenten.

Klärung der Finanzierung und zum Einsatz von Fördermitteln

- Die Kommune ist in Haushaltssicherung und würde angesichts der aktuell geringen Zinsen gerne einen Kredit für den Flächenkauf aufnehmen, wozu sie sich aber derzeit nicht in der Lage sieht. Die Haushaltsschwierigkeiten des Oberzentrums Gera führen zu einer problematischen Einschränkung ihrer Handlungsfähigkeit.

Schaffung von Planungsrecht

- Gegenwärtig besteht noch kein planerischer Zugriff der Stadt auf die Fläche, da sie noch nicht entwidmet ist.

Vermarktung der Flächen

- Eine Vermarktung der Flächen kann erst angegangen werden, wenn die Rahmenbedingungen eines Erwerbs durch die Kommune geklärt sind.

Gutachterliche Empfehlungen

- Der neue ICE-Knoten in Erfurt lässt keine wesentlich verbesserten Entwicklungschancen für Gera erwarten. Der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur auf der Mitte-Deutschland-Verbindung (vollständiger zweigleisiger Ausbau Weimar – Gera, Elektrifizierung Weimar – Gera – Gößnitz) und der Strecke Leipzig – Gera – Mehlteuer (– Hof) stärkt die jetzt schon bestehende Verflechtung der Stadt Gera mit Leipzig. Unabhängig davon stellen die Flächen des ehemaligen Güterbahnhofes auf Grund ihrer zentralen Lage und Größe ein Potenzial mit regionaler und auch überregionaler Bedeutung dar, dessen Entwicklung sich die Stadt Gera durch eine strategische Flächenbevorratung sichern sollte. Dabei sollte darauf hingewirkt werden, dass die Deutsche Bahn keine Teilflächen ohne Zustimmung der Stadt separat verkauft.
- Bei der Entwicklung der Flächen des ehemaligen Güterbahnhofes muss die Stadt in ganz besonderem Maße darauf achten, dass keine Nutzungen angesiedelt werden, die die bestehenden zentralen Funktionen (insbesondere Einzelhandel / Einkaufszentren) schwächen. Die Entwicklung des Nutzungsprofils sowie Ansiedlungsentscheidungen sind im gesamtstädtischen Zusammenhang abzuwägen.
- Am Standort des ehemaligen Güterbahnhofes wird aufgrund der schnellen und häufigen Verbindungen nach Jena die besondere Chance gesehen, Einrichtungen für Bildung und Wissenschaft sowie technologische Start-ups anzusiedeln, für die in Jena keine Flächenreserven verfügbar sind. Eine derartige Kooperation ist von langer Hand vorzubereiten (gegebenenfalls im Rahmen einer AG Gunstram) und könnte im Bedarfsfall moderierend durch die zuständigen Verantwortlichen auf Landesebene überstützt werden. Sie würde zudem die Neuausrichtung der Stadt Gera als Hochschulstadt befördern.

Maßnahmen der Kommune

- Die Gespräche der Stadt mit der Deutschen Bahn sollten fortgeführt werden, mit dem Ziel, die Flächen ungeteilt zu erwerben, selbst wenn aktuell keine konkrete Nutzung in Aussicht ist.
- Nach weiteren Vorklärungen hinsichtlich Erwerb und möglicher Nutzungsprofile der Fläche sollte die Entscheidung für eine strategische Flächenbevorratung fallen. Die Umsetzbarkeit im Rahmen des Haushaltssicherungskonzeptes muss im Interesse der langfristigen Stadt- und Standortentwicklung gesichert werden (hierzu sind Klärungen seitens der Stadt auf Landes- und Bundesebene erforderlich). Die Stadt sollte mit dem TFM, dem TLVWA und der Deutschen Bahn Wege evaluieren, wie die kommunale Verfügung über die Fläche ermöglicht werden kann.
- Entsprechend dem Fortschritt der Erwerbsgespräche und parallel zur Entwidmung der Flächen sind frühzeitig planungsrechtliche Instrumente zur Absicherung der kommunalen Entwicklungsziele einzusetzen (z. B. über Bauleitplanverfahren, Sanierungsgebietsausweisung). Gegebenenfalls ist eine Entwicklungsgesellschaft mit Zwischenerwerb, Planung und Umsetzung zu beauftragen.
- Die regionale / interkommunale Abstimmung über mögliche Nutzungsprofile der Fläche sollte aufgenommen werden. Die Entwicklung eines Nutzungszusammenhangs mit den Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen in Jena sollte aktiv vorangetrieben werden.
- Es wird empfohlen, Nutzungsoptionen mit Impulscharakter im gesamtstädtischen, regionalen bzw. überregionalen Zusammenhang zu konkretisieren und potenzielle Bedarfe abzuschätzen. Von der Ansiedlung großflächigen Einzelhandels sowie eines Factory Outlet Centers wird aufgrund der Konkurrenzsituation zur Innenstadt und aufgrund des Potenzials des Standortes für Wachstumsbranchen abgeraten.

- Um die Entwicklungschancen und die Bedarfslage abzuklären, sollte (auch als Begründung für die Kaufabsicht) kurzfristig ein funktionaler Rahmenplan erarbeitet werden. Die Visualisierung einer möglichen architektonischen Ausgestaltung des Quartiers ist für eine spätere Vermarktung hilfreich.
- Die Suche nach Investoren sollte beginnen, sobald die Entwicklungsabsichten der Kommune klarer sind.
- Der Ausbau der Mobilitätsinfrastruktur am Hauptbahnhof ist mit besonderem Fokus auf den Fahrradverkehr ebenso fortzusetzen, wie die Optimierung der Verknüpfung am Geraer Hauptbahnhof mit dem Regionalbusverkehr und die tarifliche Kooperation zwischen den EVU, den Verkehrsunternehmen der Stadt Gera und jenen des Landkreises Greiz. Es wird deshalb empfohlen, Rücksprachen mit den Akteuren, einschließlich der angrenzenden Landkreise, zu halten (Verwaltung, Verkehrsunternehmen, Nahverkehrsservicegesellschaft).
- Ergänzend ist die Aufwertung des Bahnhofes Gera-Zwötzen mit Schaffung von Park&Ride- / Bike&Ride-Kapazitäten anzugehen, da dieser Bahnhof zunehmend vom SPNV angefahren und von einem großen Einzugsbereich (südliche Stadtteile) angenommen wird.
- Der Anschluss des Hauptbahnhofes an das örtliche Radverkehrsnetz und an das Radfernwegenetz (Elster-Radwanderweg) sollte entwickelt werden, auch um das Radfahren in Gera zu befördern (gegenwärtig geringster Anteil am Modal-Split im thüringenweiten Vergleich).

Maßnahmen sonstiger Akteure

- Die Gespräche der Deutschen Bahn mit der Stadt Gera zur Veräußerung des Areals sind zu intensivieren und zu verstetigen, gegebenenfalls erforderliche Untersuchungen zur Klärung von Rahmenbedingungen (z. B. Altlasten, Leitungstrassen, notwendige Gleistrassen) sind zeitnah einzuleiten.
- Die verkehrliche Anbindung des Areals ist weiter auszubauen: Dichter Takt der Anbindung an SPNV in Erfurt und Leipzig sowie weiterer Ausbau des Mobilitätsknotens.
- Der Diskurs der Stadt Gera mit der Region sowie mit Jena zur Nutzungszuführung sollte, sofern seitens der Kommunen der Bedarf gesehen wird, von Landesseite moderativ unterstützt werden.
- Sofern Verwaltungs- oder Bildungseinrichtungen (Bundes- oder Landeseinrichtungen) neu anzusiedeln sind, sollte in jedem Falle das Güterbahnhofsareal als potenzieller Standort in die Überlegungen einbezogen werden.

Gotha

Einwohner 2015	EW-Prognose bis 2035	Zentralörtliche Funktion
45.410	-1,9%	Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums
Reisezeit Gesamt	Reisezeit Veränderung	Landesplanerische Funktionen
9,5-10 h	> 3 h kürzer	Lage in Entwicklungskorridor Industriegroßflächen in MZ-Funktionsraum Stadt mit Kultur- und Bildungstourismus

Einschätzung zur Kommune

Ähnlich wie Eisenach profitiert Gotha von den Reisezeitverbesserungen im Zuge des VDE 8 durch vergleichsweise geringe Gesamtreisezeiten. Die hohen Reisezeitersparnisse, insbesondere in die Richtungen Berlin und München und der ICE-Halt am Bahnhof Gotha sind ein Potenzial, das eine Impulswirkung für die Stadt und ihren mittelzentralen Funktionsraum erwarten lässt.

Gotha ist Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums mit ausgeprägtem kulturellen und touristischen Profil durch das „barocke Universum“ sowie den nahe gelegenen Thüringer Wald. Die Angebote für Schulbildung, berufliche Ausbildung, die breite Palette kultureller Angebote sowie Imagerträger wie Schloss Friedenstein und die barocke Altstadt sprechen für den Wohnstandort Gotha, der vielfältige Wohnqualitäten und Wohnlagen bietet.

Die Indikatoren zur wirtschaftlichen Situation und zur Arbeitsmarktlage bewegen sich im Landesmaßstab im oberen Drittel der Rangliste. Eine breit gefächerte Branchenstruktur im verarbeitenden Gewerbe sowie vielfältige Arbeitsplätze im Dienstleistungssektor sind Hauptgründe für einen hohen Einpendlerüberschuss.

Gotha liegt eng zwischen den beiden Zentren Erfurt und Eisenach. Die Stadt besitzt dennoch eine stabile Position innerhalb der Thüringer Städtekette, was nicht zuletzt an der generell positiven wirtschaftlichen und demografischen Entwicklung entlang der A 4 und an der unmittelbaren Nachbarschaft zur Landeshauptstadt liegt. Mit den beiden geplanten Industriegroßflächen Hörsel (Waltershausen / Hörselgau, Hörselgau / Marktal, LEP 2025) sowie der geplanten Industrie- und Gewerbeflächenenerweiterung im südlichen Stadtgebiet von Gotha können zusätzliche Impulse zur Stärkung der industriellen Basis der Region erwartet werden.

Der Einwohnerverlust im vergangenen Jahrzehnt ist moderat und die Altersstruktur relativ ausgewogen, was auch an der hohen Attraktivität der ehemaligen Residenzstadt liegt. Gleichwohl weist die Kernstadt noch vereinzelte Leerstände und brachgefallene Flächen auf, die angesichts der Stabilisierung der Bevölkerungszahlen (lt. Prognose stabile Einwohnerzahl bis 2035) weniger als Missstände, sondern vielmehr mit Blick auf ihre Potenziale wahrgenommen werden. Gleiches gilt für die in unmittelbar am Bahnhof gelegenen Flächen, für welche die Stadt Entwicklungschancen, die sich durch die Erreichbarkeitsverbesserungen ergeben, aufgreifen will.

Gotha kann, wie auch in den vergangenen Jahren, einen ausgeglichenen Haushalt vorweisen. Ein Haushaltssicherungskonzept ist nicht erforderlich.

Einschätzung der angemeldeten Potenzialflächen

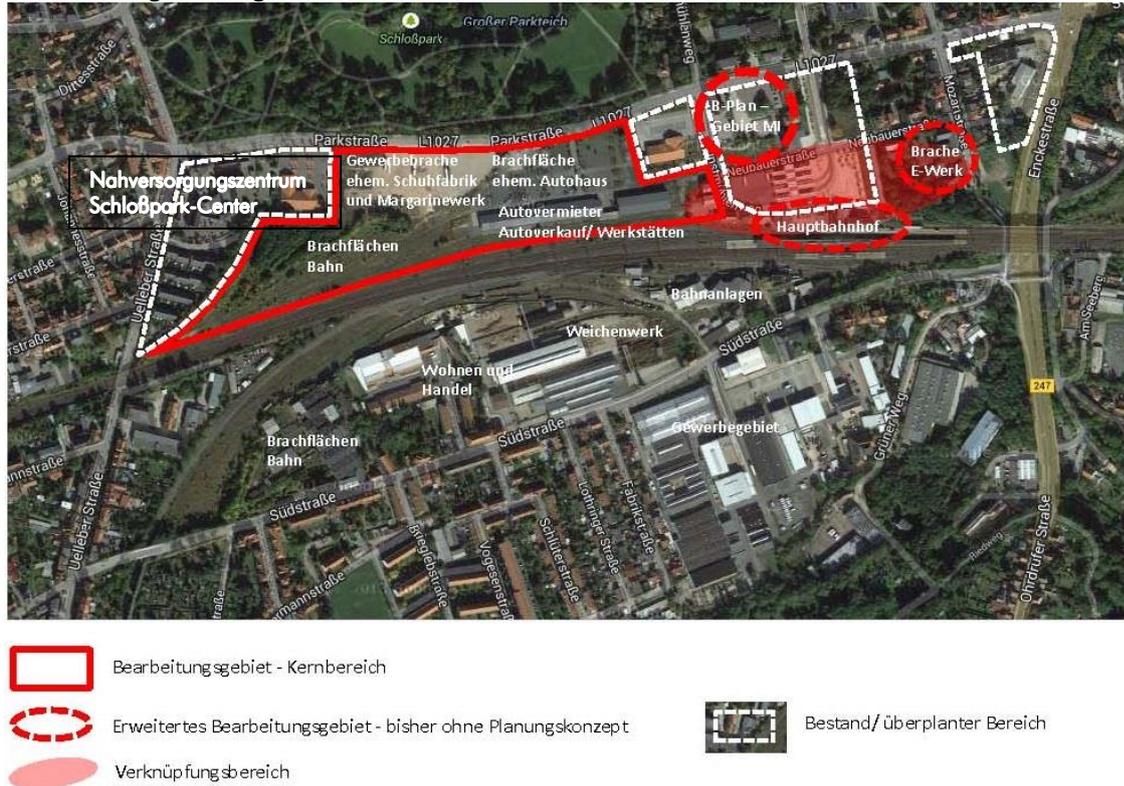


Abb. 27: Potenzialfläche Gotha. Quelle: Stadtverwaltung Gotha.

Die sich in West-Ost-Richtung nördlich der Bahngleise erstreckende Fläche des ehemaligen Güterbahnhofes und weiterer Gewerbebrachen ist für ihre Größe und Lage sehr funktionsarm. Die Potenzialfläche mit den aktuellen Nutzungen ist wegen ihrer Lage zwischen dem Bahnhof als Tor zur Stadt und dem Schlosspark, der den Übergang zur Altstadt bildet, als deutlicher und wahrnehmbarer städtebaulicher Missstand einzuordnen. Eine Reaktivierung des Standortes könnte – wegen der Einsehbarkeit von der Bahnstrecke – dem Image der Stadt zu Gute kommen.

Das Areal zwischen Bahnhof und Parkstraße weist eine hervorragende Lagegunst auf. Nicht nur die Nähe zum Schlosspark sowie zu Einkaufsmöglichkeiten und Gemeinbedarfseinrichtungen sind gegeben, auch die verkehrliche Lagegunst ist ausgezeichnet: Die Parkstraße bindet direkt an die B 247 an, der Bahnhofsvorplatz wurde vor einigen Jahren als Umsteigepunkt für die Verkehrsträger Bahn, Thüringer Waldbahn, Straßenbahn, Bus, PKW, Rad und Fußgänger sowohl funktional als auch gestalterisch vorbildlich umgestaltet. Im Zusammenspiel dieser Verknüpfungen ergibt sich ein Umsteigepunkt mit hohem Potenzial, insbesondere für den Tourismus sowie für die Region.

Kurzbeschreibung der Potenzialflächen und Status quo

Die Fläche ist im Kernbereich etwa 8,5 ha, mit erweitertem Bereich etwa 10,7 ha groß. Im minder genutzten Kernbereich stehen unmittelbar an den Gleisen zwei alte Hallen, von denen eine gewerblich genutzt wird (Kfz-Gewerbe). Darüber hinaus gibt es im erweiterten Bereich einen Lebensmittelmarkt im Osten, am westlichen Ende eine kleine Reihenhaussiedlung und ein Nahversorgungszentrum („Schlosspark-Center“) am alten Schlachthof. Unmittelbar östlich des Bahnhofsgebäudes liegt eine weitere, nicht mehr genutzte Kleinsfläche (E-Werk der TEAG – Thüringer Energie AG). Nördlich des Bahnhofsvorplatzes befindet sich ein Hotel im gehobenen Standard für Schulungsteilnehmer eines ortsansässigen Betriebes. Östlich der Bahnhofstraße in unmittelbarer Bahnhofsnähe ist die Errichtung eines Pflegeheims auf einer bereits beräumten Brachfläche geplant. Das Bahnhofsgebäude selbst ist in privater Hand, leerstehend und in einem verwahrlosten Zustand. Vom Bahnhof entlang

der Achse Bahnhofstraße / Friedrichstraße in Richtung Stadtkern sind in stadtbildprägenden Gebäuden Bildungseinrichtungen wie Fachschulen, Verwaltungsschule und Weiterbildungseinrichtungen angesiedelt.

Die Deutsche Bahn hat in diesem Areal ihre Flächen weitgehend entwidmet. Lediglich zwei kleine Teilflächen sollen für Betriebszwecke gewidmet bleiben.

Potenziale und Defizite der Flächen

- Das Bild des Stadteingangs ist durch das leerstehende Empfangsgebäude sowie die anschließenden mindergenutzten Brachflächen zwischen Gleisen und Landschaftspark beeinträchtigt.
- Die Fläche weist eine hohe Lagegunst auf, insbesondere durch ihre unmittelbare Lage am Landschaftspark von Schloss Friedenstein, über den auch eine gute fußläufige Erschließung an die Innenstadt gegeben ist. Sie ist sowohl innerstädtisch als auch regional und überregional über die Mobilitätsverknüpfung MIV / ÖPNV / ÖPFV am Bahnhof sehr gut erschlossen und weist damit auch ein hohes touristisches Potenzial auf.

Kommunale Entwicklungsziele und Absichten

- Die Stadt Gotha will die Lagegunst der Fläche ausnutzen und diese intensiv entwickeln. Eine Nachverdichtung sowie die weitere Vernetzung der ÖPNV-Strukturen werden angestrebt. Es soll ein attraktives „Tor zur Stadt“ entwickelt werden mit einer Verknüpfung von Wohnen, Arbeiten, Bildung und Mobilität. Die Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel wird seitens der Stadt Gotha nicht angestrebt.

Kommunaler Planungs- / Arbeitsstand

- Die Entwicklungsansätze wurden in einem Rahmenplan erarbeitet und sehen ein gemischtgenutztes Quartier vor, welches die Erreichbarkeitsvorteile des Standortes in den Vordergrund rückt. Demnach sind Wohnen (gegebenenfalls auch temporäres Wohnen (Boardinghouse)), Beherbergungseinrichtungen, Schulungseinrichtungen (Fachschulungen), einer Sport- / Mehrzweckhalle und / oder eine Kongress- und Tagungsstätte zentrale Bausteine des Gesamtkonzepts. Aufbauend auf den Ergebnissen des Rahmenplanes erfolgte eine städtebauliche Vertiefung.
- Der Arbeitsstand der städtebaulichen Vertiefung zum Rahmenplan lässt die bauliche Nutzung einer am Park anliegenden Bebauung mit am zentralen Umsteigeplatz verorteten zentralen Nutzungen wie Dienstleistungen oder Einzelhandel, im Übrigen Wohnungsbau in unterschiedlichem Mix der Wohnformen erkennen. Südlich dieses Streifens verbleibt die Restfläche, die sich bis an den Gleiskörper erstreckt, als Grünfläche ohne weiteren gestalterischen oder funktionalen Bezug zur Wohnbebauung. Ein Platzhalter für großflächige Nutzungen mit regionaler Ausstrahlung (Sport, Veranstaltung, Arbeiten) ist in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof vorgesehen.

Handlungsfelder – Sachstand und Handlungsbedarfe

Klärung der Eigentumssituation mit der Deutsche Bahn und privaten Eigentümern

- Die Teilflächen des Kerngebietes sind unterschiedlichen Eigentümern zuzuordnen. Darunter sind die Stadt Gotha mit 16 % der Fläche, die Deutsche Bahn mit Verkaufsabsichten mit dem größten Anteil von 46 % und zwei Private mit 38 %. Die Stadt schätzt, nach Auswertung der aktuellen Interessenslage, ca. 64 % der Fläche als verfügbar ein.
- Das Bahnhofsgebäude ist in Privatbesitz und in einem verwahrlosten Zustand. Bisher konnte keine Gesprächsbereitschaft mit dem Eigentümer hinsichtlich einer Aufwertung des Gebäudes erreicht werden. Die Deutsche Bahn wurde seitens der Stadt als potenzieller Vermittler eingeschaltet, was aber bisher noch zu keinem Erfolg führte.

Analyse der Potenzialflächen hinsichtlich ihrer Eignung

- Die Eignung der Flächen für eine gemischte Nutzung wie auch für eine gewerbliche Nutzung wurde durch den Rahmenplan analysiert, wobei die Stadt eine Mischnutzung mit Wohnen und nichtstörendem Gewerbe vorzieht. Die teilweise Wohnnutzung wird seitens der Stadt aufgrund der gesamtstädtischen Bedarfslage sowie der Nachfrage am Standort in unmittelbarer Umgebung (Reihenhausstandort Uelleber Straße) als geeignet angesehen. In den konzeptionellen Überlegungen zur Flächennutzung wird für eine am Bahnhof gelegene Fläche (Bahnhofstraße) die Eignung als Pflegeheimstandort gesehen.
- Nach Aussage der Stadt fehlt es im Stadtgebiet an temporären Unterkünften für Geschäftsreisende, Seminarteilnehmer, Wochenendtouristen sowie junge Menschen. Das im erweiterten Bearbeitungsbereich befindliche 4 Sterne-Hotel kann den zunehmenden Bedarf teilweise nicht abdecken. Das Bahnhofsumfeld mit seiner attraktiven Lage am Schlosspark sowie am Mobilitätsknoten als Verknüpfungspunkt zum Thüringer Wald (Alleinstellungsmerkmal) erscheint geeignet für die Ansiedlung / Erweiterung derartiger Einrichtungen, auch in Kombination mit Tagungsmöglichkeiten.
- Aufgrund der prominenten Lage sowie der sehr guten regionalen Erreichbarkeit des Standortes wird eine gute Eignung für eine Sport- / Mehrzweckhalle gesehen. Über Gutachten bzw. weiterführende Studien wurden die Restriktionen für den Kernbereich der Potenzialfläche hinsichtlich Schienen- und Straßenlärm sowie Bodenkontamination untersucht. Zur Gewährleistung eines ausreichenden Schallschutzes werden im Rahmenplan die Errichtung einer Lärmschutzwand- / wall oder andere bauliche Anlagen zur Abschirmung (z. B. Parkhaus) vorgeschlagen.
- Des Weiteren sind zwei Altlastenstandorte vorhanden, die sich auf städtischem wie auf privatem Gelände befinden. Die Abfallproblematik stellt ein Kostenrisiko dar, weshalb die Aushubmassen bereits planungsseitig minimiert werden sollte.

Verkehrliche regionale Verflechtung

- Die Stadt Gotha wird mindestens bis zum Jahr 2018 ICE-Halt bleiben. Sie setzt sich dafür ein, dass dies auch langfristig so beibehalten wird. Mit oder ohne ICE-Halt, Erfurt ist in etwa 20 Minuten mit dem Zug zu erreichen, sodass Erfurt als Arbeitsstandort, aber auch als Verknüpfungspunkt zu den Großdestinationen gut erreichbar ist.
- Die Potenzialfläche an der Parkstraße ist über die B 247 direkt an die nahegelegene A 4 sowie über die B 7 an die A 71 angebunden, womit eine schnelle Erreichbarkeit umliegender Städte gewährleistet ist.
- Unmittelbar am Bahnhofsvorplatz liegen städtische Bus- und Straßenbahnlinien sowie Regionalbuslinien an. Eine Besonderheit ist die Thüringer Waldbahn – eine Straßenbahnlinie, die vom Gothaer Hauptbahnhof über Waltershausen und Friedrichroda bis nach Tabarz im Thüringer Wald führt und vorrangig für den Tourismus, aber auch für Pendler attraktiv ist. Die touristischen Potenziale von Kunst und Kultur der Thüringer Städtekette (Städtetourismus) entlang des Streckenverlaufes der Deutschen Bahn werden mit den umfangreichen touristischen Angeboten entlang der Thüringer Wald- und Straßenbahn (Naturtourismus Thüringer Wald) am Gothaer Bahnhof optimal miteinander verknüpft. Zusammen mit Friedrichroda, Tabarz, dem Landkreis Gotha ausgewählten Thüringer Firmen sowie den Stadtwerken Gotha wurde im Rahmen der IBA-Bewerbung bereits ein Projekt entwickelt, das eine Aufwertung der Haltestellen entlang der Waldbahn-Linie vorsieht. Dies kann aus Sicht von Stadt und Region einen wesentlichen Beitrag zur Attraktivitätssteigerung der Region, aber auch für den Umweltverbund leisten. Studentische Entwürfe des Projektpartners Bauhausuniversität Weimar liegen vor. Die Umsetzung bedarf einer Finanzierungsunterstützung.
- Für den MIV werden ca. 60 Stellplätze (für Park&Ride) bereitgehalten. Die Zahl der Auspendler aus Gotha ist seit 2005 jedoch kontinuierlich und deutlich (ca. 35 %) gestiegen. Der

zukünftige Bedarf wird auf 158 Stellplätze eingeschätzt.¹⁶ Potenzielle Standorte zur Abdeckung des Bedarfs wurden in Varianten im Rahmen einer Park&Ride-Studie geprüft. Die unter Kostengesichtspunkten günstigsten Varianten weisen die Stellplätze außerhalb des Kernbereichs der Potenzialfläche nach. In ihrem Konzept „Entwicklungsperspektive Parkstraße“ sieht die Stadt Gotha als Alternativstandort eine Stellplatzfläche für ca. 80 Stellplätze unmittelbar am Bahnhof vor.

- Am Bahnhof gibt es außerdem eine Autovermietung und eine Carsharing-Station. Für Fahrräder stehen ca. 25 Abstellgelegenheiten zur Verfügung, was seitens der Stadt als nicht ausreichend eingeschätzt wird. Ermittlungen der NVS haben einen Stellplatzbedarf für Bike&Ride von ca. 50 Fahrradstellplätzen ermittelt, d. h. 40 Stellplätze nördlich der Gleise am ZOB und 10 Stellplätze südlich der Gleise (am Tunnel). Die Errichtung eines Fahrradparkhauses am ZOB für ca. 40 Stellplätze wurde bereits mit positivem Ergebnis geprüft.
- Überregional bedeutsame Radwege binden von Süden über die enge Bahnunterführung an den Bahnhof an. Eine Überführung oder durchgängige Unterführung im Bereich des Bahnhofes für Fuß- und Radverkehr würde die Anbindung aus der Südstadt verbessern. Dennoch steht diese Bestrebung nicht an oberster Stelle städtischer Prioritäten.
- Die Ladeinfrastrukturstrategie für Elektrofahrzeuge des Freistaates Thüringen (Bauhaus-Universität Weimar / Fraunhofer 2016) empfiehlt für den Standort Bahnhof Gotha, als „Hauptbahnhof kleiner bis mittelgroßer Städte mit hoher verkehrlichen Bedeutung und vielen Reisenden“, eine Ladestation für Elektroautos (für Normalladen) aufzustellen. Die Stadtwerke der Stadt Gotha beabsichtigen, die Ladeinfrastruktur gesamtstädtisch weiter auszubauen.

Funktionale regionale Verflechtung und interkommunale Abstimmungen

- Von Überlegungen, die regionale THW-Leitstelle auf der Fläche unterzubringen, wurde aufgrund von weiteren Lärmemissionen auf der Fläche Abstand genommen. Dies ist nur bedingt nachvollziehbar, da an einem lärmbelasteten Standort mit sowieso erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen die Bündelung emittierender Nutzungen effizient sein kann. Die Entwicklung der vergangenen Jahre hat gezeigt, dass sich einige zentrale Einrichtungen aus dem umliegenden ländlichen Raum zurückziehen und sich in der Stadt Gotha konzentrieren. Als Ansiedlungspotenzial am Standort werden deshalb Einrichtungen mit regionaler Bedeutung, bisher vorrangig Bildungseinrichtungen, aber auch soziale Einrichtungen (z. B. Seniorenwohnen und -betreuung), gesehen. Bei einer zukünftigen Kreisgebietsreform wird seitens der Stadt keine zusätzliche Ansiedlungsoption hinsichtlich Verwaltungseinrichtungen für die Region erwartet, jedoch könnten zentrale Infrastruktureinrichtungen, gegebenenfalls aus dem Bereich Tourismus / Tagung, die Standortentwicklung unterstützen.
- Der Empfang im Bahnhofsgebäude, insbesondere für Touristen und die zahlreichen Besucher der Region, welche die mittel- und oberzentralen Einrichtungen nutzen, ist noch unzureichend.

Entwicklung der Nutzungsprofile und Abgleich mit übergeordneten kommunalen Planungen

- Die Entwicklungsabsichten für die Potenzialfläche sind im aktuellen Integrierten Stadtentwicklungskonzept Gotha 2030+ verankert. Die Entwicklungsansätze sehen ein gemischtgenutztes Quartier vor, welches die Erreichbarkeitsvorteile des Standortes in den Vordergrund rückt.
- Option Sport- / Mehrzweckhalle: Die Lage am Mobilitätsknoten macht den Standort für eine Mehrzweckhalle zwar attraktiv. Besonders der Zusammenhang zwischen Sport und Veranstaltung könnte eine Ankernutzung für den Standort und ein Impuls für die Region sein. Allerdings kann die Stadt die Finanzierung eines solchen Baus nicht ohne Sponsoren und ohne Fördermittel stemmen.

¹⁶ Park&Ride Studie am Bahnhof Gotha, BPV Consult GmbH im Auftrag der NVS Thüringen mbH, 2017

- Option Wohnen: Die Lage zwischen Bahnhof und Schlosspark ist als Wohnstandort für verschiedene Zielgruppen attraktiv. Seitens der Stadt werden Chancen für die Ansiedlung von temporärem Wohnen aufgrund der Nähe zu Bildungseinrichtungen gesehen. Sie sieht auch Chancen für Sozialen Wohnungsbau, da die Verfügbarkeit von günstigem Wohnraum in Gotha mittlerweile deutlich eingeschränkt ist. Eine Konkurrenz zur Innenstadt wird nicht erwartet, sollte aber nochmals geprüft werden.
- Option Hotel mit Tagungsräumen: Es besteht ein Bedarf an Unterkünften für ortsansässige Firmen (z. B. ENERCON), die in Gotha ihre Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen für die ganze Welt aus- und weiterbilden. Die Bettenauslastung in Gotha liegt über dem thüringischen Durchschnitt. Der Landkreis Gotha verzeichnet seit Jahren die höchste Anzahl an Gästeübernachtungen aller Stadt- und Landkreise im Freistaat¹⁷. Es fehlt an Businesshotels, touristisch genutzten Wochenend- und Jugendunterkünften. Nach Aussage der Wirtschaftsförderung jedoch ist die Stadt Gotha aktuell noch nicht im Visier von großen Hotelkettenbetreibern für Neuansiedlungen.
- Im Bahnhofsumfeld und auf der Bahnhofstraße gibt es bereits eine Konzentration von Bildungseinrichtungen. Es ist Ziel der Stadtentwicklung, diese Achse durch zusätzliche Ansiedlungen weiterer Bildungseinrichtungen zu stärken und damit den Anteil junger Menschen in der Stadt zu erhöhen. Die Stadt verfügt über zahlreiche Fachschulen sowie über einen Außenstandort der Universität Erfurt (Forschungsbibliothek), eine Hochschule fehlt im Portfolio der Bildungseinrichtungen.
- Gemeinsam mit zwei Universitäten entstanden studentische Arbeiten zu Entwicklungsoptionen für das „Areal Parkstraße“. Diese Überlegungen fließen in den städtebaulichen Rahmenplan ein.

Kommunalpolitische Festlegungen durch Beschlüsse / Genehmigungen

- Der Bahnhof einschließlich seines Vorbereiches liegt im Sanierungsgebiet. Hinsichtlich der Potenzialflächen gibt es Aufstellungsbeschlüsse für Bebauungspläne, deren Ziele und Zwecke entsprechend der Ergebnisse des Rahmenplanes modifiziert werden. Mithilfe von Veränderungssperren konnten Entwicklungsabsichten, die den Stadtentwicklungszielen entgegenstehen, bisher verhindert werden.
- Die Stadt Gotha beabsichtigt, das Konzept „Entwicklungsperspektive Parkstraße“ nach Beteiligung der Öffentlichkeit Anfang 2018 dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorzulegen.
- Der Erwerb der Flächen im Sinne einer Flächenbevorratung ist aus Sicht der Stadtverwaltung zunächst nicht beschlussfähig, da die Erwerbskosten auf Grundlage eines Verkehrswertgutachtens aktuell die Haushaltsmöglichkeiten überschreiten. Die Stadt erwartet, dass die Deutsche Bahn mit Inbetriebnahme des VDE 8 ihre Veräußerungsabsicht für ihren Flächenanteil erklärt. Die Stadt möchte prioritär angesprochen werden. Sie erhofft, dass ein Entwicklungsträger den Zwischenerwerb der Flächen übernehmen kann, um für die Stadt eine langfristige Flächenbevorratung und Flächenentwicklung sicherstellen zu können.

Konzeptionelle und sonstige Vorbereitung durch Gutachten, Rahmenpläne, Wettbewerbe

- Nach Erarbeitung des Rahmenplanes und der städtebaulichen Vertiefung liegt die „Entwicklungsperspektive Parkstraße“ als Entwurf vor. Zahlreiche Gutachten wie abfall- und altlastentechnische Studien und eine Schallimmissionsprognose wurden im Rahmen der Analysearbeit durchgeführt, um die Rahmenbedingungen abzuklären.

¹⁷ Quelle: Thüringer Landesamt für Statistik

Mitwirkungsbereitschaft und Interessenslagen von Akteuren / Investoren / Interessenten

- In Bezug auf die Aktivierung des Bahnhofsgebäudes sind der private Eigentümer und die Deutsche Bahn die entscheidenden Akteure. Eine Problemlösung mit dem Ziel der Beseitigung von Leerständen und der Verbesserung des Erscheinungsbildes sowie der Etablierung von Serviceeinrichtungen zeichnet sich aktuell noch nicht ab. Von der Deutschen Bahn wird weiterhin Mitwirkungsbereitschaft erwartet.
- Die Stadt ist im Gespräch mit dem Eigentümer des bestehenden Hotels im Bahnhofsumfeld. Mit Betreibern von Hotelketten wurden über das Amt für Wirtschaftsförderung der Stadt bereits Kontakte aufgenommen, bislang ohne Ergebnis.
- Weitere potenzielle Beteiligte sind die privaten Eigentümer der Flächen sowie Wohnungsunternehmen.

Klärung der Finanzierung und zum Einsatz von Fördermitteln

- Die Stadt plant als nächste Schritte die Flächen an der Parkstraße als Stadtumbaugebiet auszuweisen und damit die Fördermöglichkeiten der Städtebauförderung, insbesondere z. B. für den Zwischenerwerb von Grundstücken im Rahmen von Ordnungsmaßnahmen, aususchöpfen. Der Bahnhof und der Vorplatz liegen bereits im Sanierungsgebiet Altstadt.
- Der erforderliche Umfang der Altlastenbeseitigung sowie der Bedarf an Lärmschutzmaßnahmen stehen in engem Zusammenhang mit der geplanten Nutzung. Der Fördermittelbedarf ist deshalb noch nicht abschätzbar.
- Für die bestehenden Engpässe am Mobilitätsknoten hinsichtlich Fahrradabstellanlagen sowie Park&Ride stehen voraussichtlich weiterhin Mittel über die ÖPNV-Investitionsrichtlinie zur Verfügung (Verlängerung des Förderzeitraums bis 2019). Die Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen ist für die Kommunen bereitwilliger Ansprechpartner.

Schaffung von Planungsrecht

- Die Stadt hat vor, im Anschluss an den städtebaulichen Rahmenplan die in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne zur Rechtskraft zu bringen.

Vermarktung der Flächen

- Zunächst ist es erklärtes Ziel der Stadt, eine Sicherung der Flächen und damit Grundstücksverfügbarkeit zu erreichen. Erst wenn mögliche Ankernutzungen in Aussicht sind und das Konzept „Entwicklungsperspektive Parkstraße“ vom Stadtrat beschlossen wurde, erscheint eine Vermarktung sinnvoll. Die Stadt sieht hierfür Unterstützungsbedarf durch einen Projektentwickler.

Gutachterliche Empfehlungen

- In Gotha können die Voraussetzungen, die Reisezeitverkürzung in einen Entwicklungsimpuls umzusetzen, als sehr günstig eingeschätzt werden. Das Flächenpotenzial und die zentrale Lagegunst eröffnen Chancen für die Ansiedlung von Nutzungen mit regionaler Ausstrahlung und regional bedeutsamen Infrastruktureinrichtungen. Ansiedlungsoptionen hierfür ergeben sich möglicherweise erst mittel- oder langfristig. Eine Flächenbevorratung ist unbedingt weiter zu verfolgen.
- Wichtig ist ein ganzheitliches Konzept, wie es mit der vorliegenden „Entwicklungsperspektive Parkstraße“ verfolgt wird: Die exklusive Lage erfordert ein Baukonzept mit städtebaulichem Gewicht und hoher Qualität – der Standort sollte zu einer „Visitenkarte“ der Stadt entwickelt werden (Repräsentation und Identifikation). Ohne einen „Leitinvestor bzw. eine Leitinvestition“ besteht die Gefahr einer unabgestimmten Entwicklung von Teilflächen.

- Eine Mehrzweckhalle könnte eine Ankernutzung für die weitere Flächenentwicklung sein, die die zentralörtliche Funktion der Stadt Gotha zusätzlich unterstützt. Auch die angestrebte Ansiedlung eines Hotels mit Tagungskapazitäten ist als eine mögliche Ankernutzung zu betrachten. Im Rahmen des von der städtischen Wirtschaftsförderung verfolgten Ansatzes, auf Hotelketten zuzugehen, sollten die positiven Gästezahlen der Region vermarktet werden. Die aktuelle regionale Angebotssituation sowie die bereits in der Projektentwicklung befindlichen Angebote benachbarter Städte (z. B. Eisenach und Erfurt) sind bei den Ansiedlungsbestrebungen zu berücksichtigen. Eine fundierte Einschätzung zum künftigen Bedarf und zu den Wettbewerbsstandorten sowie zu den möglichen Profilen sollte durchgeführt werden. Eine interkommunale Abstimmung hierzu wird unbedingt empfohlen.
- In der weiteren Ansiedlung von Bildungseinrichtungen oder auch gegebenenfalls Sozial- oder Gesundheitseinrichtungen überregionaler Bedeutung wird ebenfalls ein Potenzial gesehen. Aufgrund einer Mehrzahl geplanter Senioreneinrichtungen in Gotha sowie aufgrund des Potenzials an leerstehenden, großvolumigen Gebäuden mit Denkmalschutz im Stadtgebiet sind eine sorgfältige Bedarfsprüfung sowie eine Abwägung der Belange erforderlich. Grundsätzlich sollte vermieden werden, dass Neubauaktivitäten auf der Potenzialfläche Nutzungszuführungen in der Innenstadt (vorrangig Gebäude unter Denkmalschutz) beeinträchtigen.
- Die Lage zwischen Bahnhof und Schlosspark macht die Fläche zwar für die Wohnnutzung für verschiedene Zielgruppen attraktiv, aber kommunaler Wohnungsbau oder die partielle Entwicklung von kleinteiligen Wohnstrukturen sollten aus gutachterlicher Sicht eher nachrangig betrachtet werden. Die Lage am Mobilitätsknoten würde sich auch für temporäres Wohnen (Boardinghouse) sowie studentische Wohnungseinrichtungen eignen. Zentralörtliche Nutzungsoptionen, auch für den langfristigen, regionalen Bedarf, sollten jedoch im Bahnhofsumfeld den Vorrang haben. Darüber hinaus sollte das Ausbau- oder Nachverdichtungspotenziale in anderen Wohnquartieren der Stadt geprüft werden.
- Eine Tourismusinformation bzw. ein Fahrradverleih in Bahnhofsnähe könnten sinnvolle Nutzungsergänzungen sein, die auch die mit der Thüringer Waldbahn erreichbare Tourismusregion einbinden. Die erfolgreiche Zusammenarbeit der Stadt Gotha mit Kommunen und Partnern entlang der Achse der Thüringer Waldbahn im Rahmen des IBA-Projektantrages sollte fortgesetzt werden, um die Attraktionen dieser wichtigen touristischen Verbindung weiter zu stärken.

Maßnahmen der kommunalen Ebene

- In mehreren Gesprächen mit der Deutschen Bahn hat die Stadt sichergestellt, dass bei einem Verkauf der Bahnflächen zuerst die Stadt angesprochen wird. Die nahezu flächendeckende Entwidmung ist bereits erfolgt. Mit dem Erwerb des Bahnhofgebäudes könnte die Stadt Handlungsfähigkeit zurückgewinnen, den attraktiv ausgestalteten Mobilitätsknoten auch funktional vervollständigen zu können. Die Bemühungen seitens der Stadt zum Erwerb des Bahnhofgebäudes sind deshalb zu begrüßen und sollten fortgesetzt werden. Die Umsetzung von Aufwertungen und Lückenschließungen im Umfeld des Bahnhofes (z. B. Brache E-Werk) würden ebenso erheblich zur Attraktivitätssteigerung beitragen.
- Als langfristiges Ziel für die Stärkung des Bahnhofsviertels, der besseren Anbindung der Südstadt und zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs sollte die Herstellung einer möglichst barrierefreien Querungsmöglichkeit der Gleise (Unter- / Überführung) umgesetzt werden.
- Die Möglichkeiten, über das bis Ende 2019 verlängerte ÖPNV-Investitionsprogramm die Angebote am Bahnhof hinsichtlich Park&Ride sowie Fahrradstellplätzen zu verbessern, sollten in Zusammenarbeit mit der NVS ausgeschöpft werden.
- Es ist zu prüfen, ob der Takt für die ÖPNV-Anbindung des Bahnhofes an die Innenstadt weiter verkürzt werden kann.

- Die Verträglichkeit intensiverer Wohnnutzung am Standort mit den gesamtstädtischen Entwicklungszielen sollte – gegebenenfalls im Rahmen der geplanten Bedarfsermittlung zur Klärung der Wohnungsnachfrage sowie im Rahmen von Standortuntersuchungen zur Entwicklung der Wohnquartiere – in der Fortschreibung des Flächennutzungsplanes nachgewiesen werden. In diese Überprüfung sind auch andere Wohnquartiere (insbesondere Plattenbaustandorte) mit Stabilisierungsbedarf und Nachverdichtungspotenzial einzubeziehen.
- Es wird vorgeschlagen, nach Beschlussfassung des städtebaulichen Konzeptes „Entwicklungsperspektive Parkstraße“ über ein Wettbewerbsverfahren Lösungen zu finden, die eine hohe Qualität in dieser prominenten Lage sicherstellen.
- Aus Gutachtersicht erscheint es sinnvoll, die in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne zur Rechtskraft zu bringen, wenn sich mögliche Ankernutzungen und weiterführende Planungen konkretisiert haben.

Maßnahmen sonstiger Akteure

- Die Stadt verfügt zum jetzigen Zeitpunkt nicht über die finanziellen Mittel, um die Fläche selbstständig zu kaufen und zu entwickeln. Gleichzeitig steht zumindest für die Deutsche Bahn fest, dass die nicht mehr benötigte Fläche verkauft werden soll. Einer unkontrollierten Entwicklung oder Entwicklungsblockade durch Teilverkäufe an private Eigentümer könnte entgegen gewirkt werden, wenn in konstruktiver Zusammenarbeit von Stadt, potenziellem Entwicklungsträger, Deutscher Bahn und gegebenenfalls mit moderativer Unterstützung zuständiger Ressorts auf Landesebene eine städtische Flächenbevorratung erreicht werden kann.
- Für die Entwicklung der Potenzialfläche sowie des Bahnhofsgebäudes ist es notwendig, Mittel der Städtebauförderung sowie der ÖPNV-Investitionsrichtlinie in Anspruch zu nehmen. Diesbezügliche Aktivitäten der Stadt (Förderanträge) sollten durch die zuständigen Ressorts auf Landesebene unterstützt werden.
- Es ist begrüßenswert, dass die Vermittlungsbemühungen der Deutschen Bahn zwischen Bahnhofseigentümer und Stadt anhalten. Inwieweit hier noch weiterer Moderationsbedarf besteht, sollte kontinuierlich beobachtet werden.

Ilmenau

Einwohner 2015	EW-Prognose bis 2035	Zentralörtliche Funktion
26.153	-8,2%	Mittelzentrum
Reisezeit Gesamt	Reisezeit Veränderung	Landesplanerische Funktionen
11,5-12 h	> 3 h kürzer	Lage in Entwicklungskorridor Schwerpunktraum Tourismus Stadt mit Kultur- und Bildungstourismus

Allgemeine Einschätzung zur Kommune

Die Stadt Ilmenau profitiert vom neuen ICE-Knoten Erfurt durch eine bedeutende Reisezeitverkürzung, was die bestehende verkehrliche Begünstigung durch die Lage an der A 71 und der direkten Schienenverkehrsanbindung an Erfurt weiter ausbaut.

Schwerpunkte ihres Profils bilden der Universitäts- und Technologiestandort TU Ilmenau sowie zahlreiche wissenschaftsnahe Institute („Stadt der Wissenschaft und der Bildung“), die zusammen als größte Arbeitgeber der Stadt auftreten. Die unmittelbare Lage am Naturraum des Rennsteigs und damit in einem Schwerpunktraum des Tourismus ist als bedeutender Standortfaktor zu sehen.

Die Stadt verfügt über einen ausgeglichenen Wohnungsmarkt (5 % Leerstand in 2011). Die Leerstandsquote ist weiter gesunken.

Ilmenau verzeichnet einen Einpendlerüberschuss. Am Bahnhof ist der zentrale Busbahnhof angesiedelt, von dem aus das gesamte Stadtgebiet sowie der mittelzentrale Funktionsraum erschlossen werden. Das stark frequentierte Hochschulgelände sowie die umgebenden Institute und Unternehmen werden teilweise über Buslinien erschlossen. Die Gewerbegebiete im Norden der Stadt sind nach aktueller Einschätzung der Gutachter nicht ausreichend an den ÖPNV angebunden.

Das Mittelzentrum hat in den vergangenen zehn Jahren kaum Einwohner verloren und wird bis 2035 Einwohnerverluste entsprechend dem Thüringer Durchschnitt verzeichnen (voraussichtlich bis 8 %). Die Kommune verfolgt daher das Ziel, das Potenzial junger Akademiker aus der Hochschule langfristig an den Standort zu binden. Durch zielgerichtete Angebote und Flächenbereitstellung sollen universitätsnahe Ausgründungen und innovative Firmen und Neugründungen gefördert werden.

Mehr als drei Viertel der Studenten der Technischen Universität stammen nicht aus der Region. Der Anteil der internationalen Studenten liegt bei ca. 30 %. Auch im Bereich des wissenschaftlichen Personals ist der Anteil der Mitarbeiter mit nichtthüringischer Herkunft erheblich. Die wissenschaftlichen Netzwerke sind deutschlandweit oder sogar international gespannt. Die Neigung der Studenten und des wissenschaftlichen Personals der Universität sowie der weiteren Forschungseinrichtungen zur Benutzung des Schienenverkehrs ist hoch.

Ilmenau bietet wegen seines wissenschaftlichen und technologischen Profils und der stark vertretenen bahnaffinen Personengruppen hervorragende Voraussetzungen, um Reisezeitverkürzungen im Schienenpersonenfernverkehr auch in wirtschaftliche Impulse und Ansiedlungen in Bahnhofsnähe umzusetzen. Die Verkürzung der Reisezeiten zu den Metropolen ist deutlich. Allerdings ist die annähernd einstündige Bahnverbindung zwischen dem ICE-Knoten Erfurt und Ilmenau im Vergleich zu der kürzeren Reisezeit mit dem PKW nicht attraktiv genug. Die Vergünstigung durch Beschleunigung auf den ICE-Strecken geht so im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs teilweise wieder verloren. Die geplante Expresszugverbindung zwischen Erfurt und Ilmenau wird die Situation etwas zugunsten der Bahn verändern.

Die Haushaltssituation der Stadt ist als gut einzustufen.

Einschätzung der angemeldeten Potenzialflächen sowie Auswahl

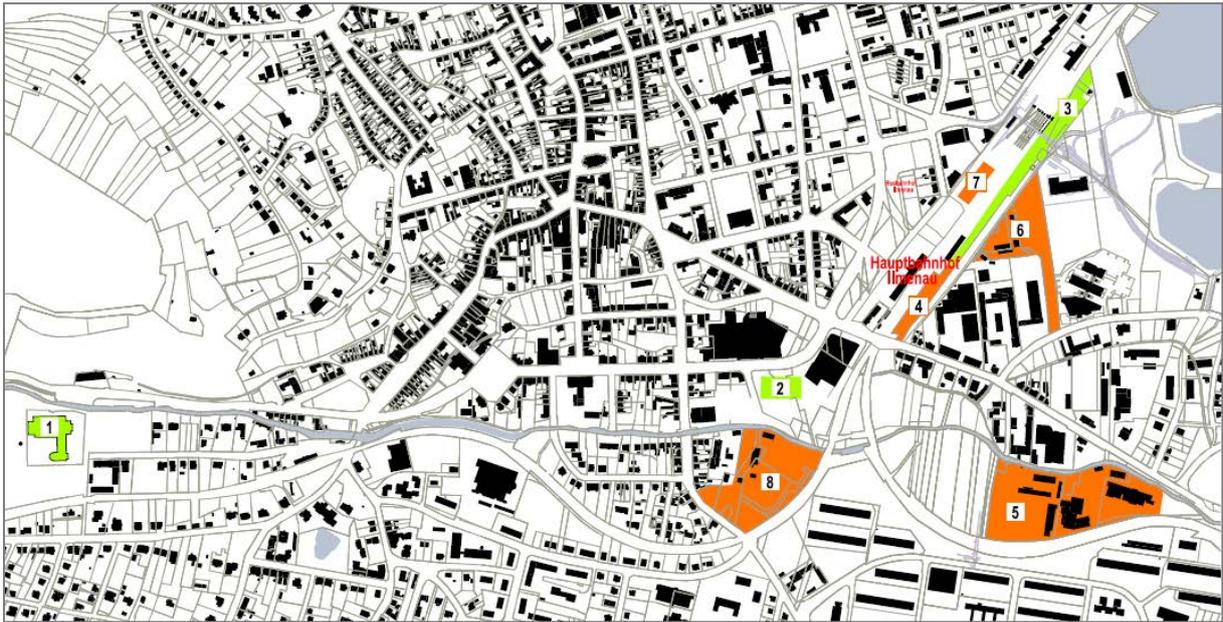


Abb. 28: 1: Kongresszentrum, 2: Schwimmhalle, 3: Bahnbrache, 4: Technologieterminal C+D, 5: I-Campus Fischerhütte, 6: Erweiterung Gründerzentrum, 7: Ausstellungshalle Rennsteigbahn, 8: Wohnpark. Quelle: Stadtverwaltung Ilmenau.

Die Kommune hat insgesamt acht Potenzialflächen angegeben, wovon sich drei Flächen unmittelbar am Bahnhofsgelände befinden und eine sinnfällige Ergänzung und Erweiterung des etablierten Technologiezentrums erwarten lassen: eine potenzielle Erweiterungsfläche gegenüber des bereits bestehenden Technologieterminals (4), eine Bahnbrache unmittelbar an diese angrenzend (3) sowie eine Brachfläche mit teilweise gewerblich genutzten Gebäuden, die als Erweiterungspotenzial des Technologie- und Gründerzentrums geplant ist (6). Auf einer weiteren Brache am Bahnhof ist eine Ausstellungshalle der Rennsteigbahn e.V. (7) vorgesehen, was in einer längerfristigen Perspektive als weiterer Baustein zur Steigerung der touristischen Attraktivität der Stadt zu sehen ist. Die genannten Flächen sind nicht nur über den Bahnhof bzw. über die Langwiesener Straße, sondern auch über eine neu errichtete Fußgängerbrücke über die Gleise (direkte Verbindung zwischen Hochschule und Innenstadt) gut erschlossen.

Als weitere Fläche in diesem Zusammenhang ist eine mit teilweise leerstehenden Bestandsgebäuden bebaute Brache (5) zwischen Hochschulcampus und Stadtmitte zu sehen, die als modernes Weiterbildungszentrum für junge ausländische Studienanfänger, Akademiker und Existenzgründer entwickelt werden soll. Dies würde als ein weiterer Baustein zur bipolaren Vernetzung von Altstadt und Campus beitragen.

In Vorbereitung bzw. in Realisierung befinden sich das Vorhaben zur Sanierung der Festhalle und Umbau zu einem Kongresszentrum (1) am Stadtpark sowie der Neubau einer Schwimmhalle (2). Letzteres erfolgt in unmittelbarer Nachbarschaft der vor zehn Jahren erbauten Eissporthalle, allerdings auf sehr begrenztem Flächenpotenzial. Der Ausbau der am westlichen Stadtrand gelegenen denkmalgeschützten Festhalle zu einem Kongresszentrum am Stadtpark gibt dem Wissenschaftsstandort einen attraktiven Tagungsort, der aber perspektivisch verkehrlich noch besser angebunden werden sollte.

Für ein größeres Flächenpotenzial an der Oehrenstöcker Straße (8) in Zentrumsnähe ist seitens eines Privatinvestors eine Wohnflächenentwicklung vorgesehen, die an dieser Stelle eine bereits bestehende Wohnbebauung abrundet.

Kurzbeschreibung der empfohlenen Potenzialflächen und Status quo

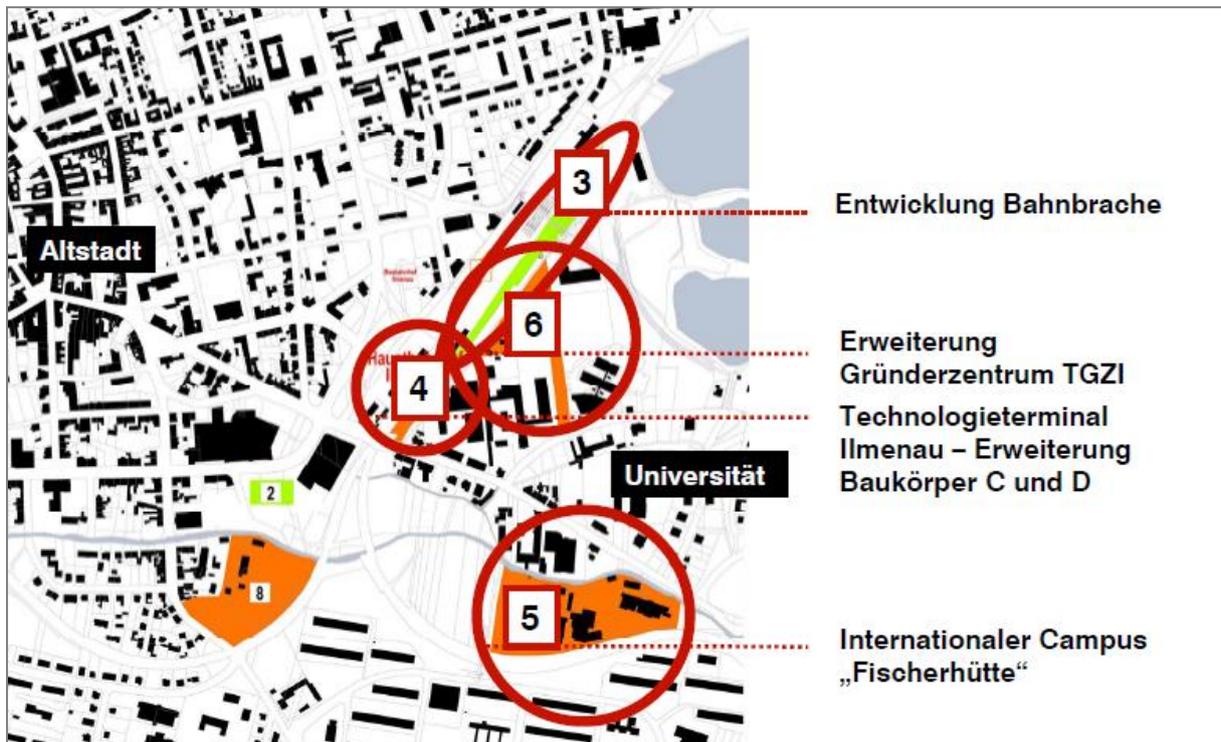


Abb. 29: Empfohlene Potenzialflächen Ilmenau. Quelle: Stadtverwaltung Ilmenau.

Die Flächen unmittelbar am Bahnhof (Flächen 3, 4 und 6) sowie südlich abgesetzt der Bereich der sogenannten Fischerhütte (5) sind als bedeutende Potenzialflächen für die Weiterentwicklung als Technologie- und Wissenstransferstandort einzuschätzen. Diese Flächen wurden ausgewählt, weil für deren Entwicklung dezidiert der Standortvorteil der Lage am Bahnhof oder in dessen Umfeld aufgegriffen und nutzbar gemacht werden soll.

Potenziale und Defizite der Flächen

- Im Rahmen der bipolaren Raumstruktur Ilmenaus aus Altstadt einerseits und Uni-Campus andererseits hat der dazwischen liegende Bahnhofsbereich eine Brücken- und Vernetzungsfunktion. Daneben ist der Bahnhof aber auch der Verknüpfungsknoten im öffentlichen Verkehr der Stadt und der Region sowie zum ICE-Knoten Erfurt. Der Standort weist insofern in doppelter Hinsicht einen besonderen Lagevorteil auf.
- Der Standort rings um den Ilmenauer Bahnhof entwickelt sich bereits seit einigen Jahren durch die Ansiedlung von Startups aus der Universität und aus dem Technologie- und Gründerzentrum. Die Nähe zur Universität, die Lage am Übergang zwischen Uni-Campus und Innenstadt und die Existenz von verfügbaren Immobilien sind die ausschlaggebenden Faktoren der erfolgreichen Ansiedlungen. Die guten Mobilitätsangebote am Bahnhof schlagen als Standortfaktor zusätzlich positiv zu Buche.
- Die bereits realisierten Bausteine der Terminals A (altes Bahnhofsgebäude) und B (Anbau an den Bahnhof) verfolgen das Ziel, junge Akademiker an den Standort Ilmenau zu binden. Wenn es gelingt, weitere Bausteine für technologieorientierte, innovative Startups anzudocken, kann der Mikrostandort eine Dynamik entfalten, wodurch weitere benachbarte Flächenpotenziale baulich entwickelt werden.
- Auf dem Gelände der Fischerhütte, das als Internationaler Campus (I-Campus) entwickelt werden soll, böte sich der TU Ilmenau die Chance, sich noch stärker für ausländische Studenten zu öffnen und zugleich einen Beitrag zu Integration junger Menschen mit Migrationshintergrund zu leisten. Neben dem hervorragenden Standortvorteil der Nachbarschaft zum

Uni-Campus bestehen aber auch Restriktionen, weil die Belange des Hochwasserschutzes zu berücksichtigen sind.

Kommunale Entwicklungsziele und -absichten

- Als Universitätsstadt sieht Ilmenau ihre größten Entwicklungschancen in den Bereichen von Technologie und Innovation. Der Standort am Bahnhof ist als Ort für Ausgründungen und universitätsnahe Einrichtungen bereits mit ersten Pilotprojekten auf den Weg gebracht. Das Technologie- und Gründerzentrum (TGZI) bietet den Gründern zunächst Rahmenbedingungen, in denen sie mit viel Unterstützung ihre ersten Unternehmensschritte gehen können, bevor sie dann eine eigene Firma gründen und in andere Gebäude umziehen. Die Technologieterminals am Bahnhof sind eine nahe liegende Option, die durch einige Startups bereits angenommen wurde.
- Die vorhandenen Flächenpotenziale (3, 4, 6) im Bahnhofsumfeld bieten die Möglichkeit, den potenziellen Flächenbedarf von Startups, die sich aus der Universität entwickeln, zu befriedigen und die Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze zu unterstützen.
- Die Beseitigung städtebaulicher Missstände und die gezielte Nutzungszuführung an dieser Stelle im zweigeteilten Stadtkörper ist die konsequente Fortführung der seit Jahrzehnten von der Stadt Ilmenau erfolgreich betriebenen Stadtreparatur.

Kommunaler Planungs- / Arbeitsstand

- Die Technologieterminals A und B sind bereits realisiert. Die weiteren Module werden schrittweise vorangetrieben und weisen unterschiedliche Planungsstände auf.
- Für das Terminal C liegt die Baugenehmigung vor; die Bauarbeiten haben bereits begonnen. Für die TGZI-Erweiterungsfläche (6) befindet sich der B-Plan gerade im Änderungsverfahren; Eigentumsprobleme mit Privateigentümern sind noch zu lösen. Für die Bahnbrache (3) werden aktuell Grundstücksverhandlungen geführt. Auch für das Areal der Fischerhütte (Industriebrache Glasmaschinenbau) liegt bereits ein Konzept vor.
- Die Projektarbeit zur Sanierung der Festhalle, die zu einem Kongresszentrum ausgebaut werden soll, ist bereits angelaufen. Der Fördermittelbescheid wird für 2018 erwartet.

Handlungsfelder – Sachstand und Handlungsbedarfe

Klärung der Eigentumssituation mit Deutscher Bahn und privaten Eigentümern

- Bei den bereits umgesetzten Vorhaben auf ehemaligen Flächen der Deutschen Bahn konnten Erfahrungen im Zusammenspiel zwischen der Stadt und der Deutschen Bahn gesammelt werden, auf die bei den weiteren Entwicklungsabschnitten aufgebaut werden kann. Das Bahnhofsgebäude wurde vor Jahren – wegen des Imageschadens durch die vernachlässigte Immobilie für die Stadt – durch die Kommune erworben. Das Bahnhofsgebäude (Terminal A) ist an kleinere Computerfirmen und einen Fahrradladen voll vermietet. Das Terminal B wurde im Projektstadium an die Ilmenauer Wohnungsgesellschaft (IWG) weiterveräußert. Für die Bahnbrache (3) befinden sich Stadt und Deutsche Bahn gerade in Grundstückskaufverhandlungen.
- Bei der Fläche 4 (Erweiterung des Technologieterminals) ist die Verfügbarkeit bereits geklärt. Die städtische Wohnungsgesellschaft ist Eigentümerin und agiert als Projektträger. Bezüglich der Fläche 5 (Fischerhütte / I-Campus) werden nach abschließender Klärung der Eigentümerfrage (mit der bundeseigenen Bodenverwertungs und -verwaltungs GmbH - BWVG) die Wohnungsbaugenossenschaft bzw. eine universitätsnahe Stiftung als Eigentümer und Projektentwickler in Erscheinung treten.

- Für die Erweiterung des TGZI (6) führt die Stadt Grundstücksverhandlungen mit privaten Eigentümern. Eine geplante Stichstraße vom TGZI zum Bahngelände ist nur realisierungsfähig, wenn die Eigentumsfrage geklärt werden kann.

Analyse der Potenzialflächen

- Für alle Teilflächen wurden städtebauliche Vorstudien erstellt. Potenziale und Restriktionen wurden eruiert und bewertet; im Falle der TGZI-Erweiterung teils auch im Ergebnis der Bebauungsplanung.
- Bei der Fläche 3 steht die Prüfung der Altlastensituation noch aus.
- Für den Teilbereich der Fischerhütte (5) bestehen Restriktionen sowohl im Hinblick auf den Denkmalschutz (einzelne Gebäude der historischen Glashütte), als auch für den Hochwasserschutz. Die Investoren – die Wohnungsbaugenossenschaft WBG und eine universitätsnahe Stiftung – werden auch die Prüfung des Altlastenverdachts veranlassen.
- Die Arbeiten an den anderen Standorten verlaufen planmäßig. Die Umsetzung der Sanierungsmaßnahmen an der Festhalle soll zwischen 2018 und 2021 erfolgen.

Verkehrliche regionale Vernetzungen

- Der gewählte Standort am Mobilitätsknoten Bahnhof bietet optimale Voraussetzungen, damit Menschen aus der Region an diesen Arbeitsplatz- und Bildungsangeboten partizipieren können.
- Auch die Lage an regionalen und städtischen Radwegeverbindungen wird als Standortvorteil wahrgenommen und genutzt.
- Der Mobilitätsknoten weist heute bereits eine gute Qualität auf. Als nächster Baustein ist die Einrichtung eines Carsharing-Angebots vorgesehen. Allerdings bestehen inzwischen Platzprobleme. Es wird zudem darüber nachgedacht, die Zahl der PKW-Stellplätze zu erhöhen, was aber nur durch eine Parkdecklösung möglich wäre.
- Im Zusammenhang mit dem auch für die nächsten Jahre gesicherten RennsteigShuttle von Erfurt über Ilmenau zum Bahnhof Rennsteig ist die Stadt Ilmenau bestrebt, die Bedingungen für die Ausflügler und Touristen attraktiv zu gestalten. Für den Umstieg von Bahnsteig 1 zu Bahnsteig 2 und umgekehrt steht eigentlich eine Unterführung unter den Gleisen zur Verfügung, die jedoch gesperrt ist. Die Stadt könnte sich vorstellen, dass diese Unterführung wieder geöffnet wird, weil sonst alle Reisenden die Gleise nur am etwa 100 m entfernt liegenden, beschränkten Straßenübergang queren könnten. Eine pragmatische Lösung sollte mit der Deutschen Bahn gefunden werden.

Funktionale regionale Verflechtung und interkommunale Abstimmungen

- Die Entwicklungen im Bahnhofsumfeld leisten einen wichtigen Beitrag, um neue Arbeitsplätze in innovativen Branchen mit Wachstumspotenzialen zu schaffen. Sofern es gelingt, junge Akademiker durch attraktive Arbeitsmöglichkeiten in der Stadt zu halten, wird dies auch für die Region nachhaltige Effekte haben.
- Im wirtschaftlichen Bereich wird die regionale Zusammenarbeit im Rahmen der Technologie-Region Ilmenau-Arnstadt organisiert.
- Auch der Ausbau der Festhalle zum Tagungs- und Kongresszentrum bietet die Chance, in die Region auszustrahlen. Insbesondere bietet es Einrichtungen, Instituten und Unternehmen aus Stadt und Region sowie der Hochschule die Möglichkeit, dort größere Tagungen und Kongresse abzuhalten.

Entwicklung und Abgleich der Nutzungsprofile mit übergeordneten kommunalen Planungen

- Die Stadtentwicklungsstrategie Ilmenaus hat beginnend mit dem bipolaren Stadtentwicklungsmodell aus dem Jahr 2002 den Brachflächen im Umfeld des Bahnhofes eine neue Rolle zugewiesen. Die Vernetzung von Altstadt und Uni-Campus durch Nutzungszuführungen im Bahnhofsbereich unter Bewahrung einer Grünstäur (Grünes Band) stellt das übergeordnete stadtstrukturelle Leitbild dar, aus dem Einzelprojekte abgeleitet werden.
- Mit der Integrierten Kommunalen Strategie „Campusstadt“ aus dem Jahr 2015 wurden Maßnahmen und Projektvorschläge aus dem ISEK 2010 und in den Sanierungsgebieten (insbesondere Sanierungsgebiet Langewiesener Straße) gewichtet, in ihren Wechselwirkungen betrachtet und in eine Rang- und Reihenfolge gebracht. Die Nutzungsvorstellungen und Einzelprojekte bzw. Projektansätze am und im Umfeld des Bahnhofes sind logisch und nachvollziehbar direkt aus der Integrierten Kommunalen Strategie „Campusstadt“ abgeleitet worden.
- Es ist begrüßenswert, dass die Stadt den eingeschlagenen Weg fortsetzt und aktiv Flächen und Immobilien planerisch und teils baulich vorbereitet, um bei Vorliegen entsprechender Anfragen aus dem universitären Umfeld auch Angebote unterbreiten zu können.

Kommunalpolitische Festlegungen durch Beschlüsse / Genehmigungen

- Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept wurde durch den Stadtrat beschlossen. Die zentralen Schlüsselmaßnahmen des ISEK sind dadurch auch mit politischer Mehrheit bestätigt.
- Die Integrierte Kommunale Strategie 2015 wurde als Wettbewerbsbeitrag der Stadt Ilmenau zur Bewerbung für das EFRE-Förderprogramm – Nachhaltige Stadtentwicklung 2014 bis 2020 vom Hauptausschuss bestätigt.
- Für die Potenzialfläche 4 (Terminal C) trägt die Ilmenauer Wohnungsbaugesellschaft (IWG) Verantwortung. Im Aufsichtsrat der IWG sitzen Stadtratsmitglieder aller Fraktionen. Die Aktivitäten der IWG sind insofern in zweifacher Hinsicht legitimiert.

Konzeptionelle und sonstige Vorbereitung durch Gutachten, Rahmenpläne, Wettbewerbe

- Alle Einzelprojekte wurden konzeptionell durch das Integrierte Stadtentwicklungskonzept und die Einzelmaßnahmenbeschreibungen sowie durch städtebauliche Vorstudien vorbereitet, bevor die detaillierten Abstimmungen mit den Beteiligten erfolgten.
- Abhängig von den konkreten thematischen Fragestellungen wurden bei Bedarf Fachgutachten erstellt. Dies betrifft insbesondere die Altlastenproblematik für die Flächen 4 und 5.
- Für die Teilfläche Fischerhütte (5) werden die Aspekte Hochwasserschutz und Denkmalschutz vertiefend betrachtet. Die Ergebnisse des Hochwasserschutzgutachtens wurden mit der zuständigen Landesbehörde abgestimmt. Der I-Campus wird bauplanungsrechtlich nur dann umzusetzen sein, wenn einige Hochwasserschutzmaßnahmen, insbesondere das Anheben einiger Brückenbauwerke, realisiert werden. Für die denkmalgerechte Sanierung und Modernisierung der Festhalle Ilmenau wurde ein zweiphasiges Wettbewerbsverfahren durchgeführt, um den geeigneten Partner für Generalplanungsleistungen zu finden. Das Verfahren ist abgeschlossen; der Vertrag mit dem Planungsbüro wurde unterzeichnet. Der Förderbescheid wird für 2018 erwartet, so dass danach die Umsetzung in Angriff genommen werden kann.

Mitwirkungsbereitschaft und Interessenslagen von Akteuren / Investoren / Interessenten

- Die einzelnen Projekte werden durch unterschiedliche Akteurskonstellationen getragen. Die positive Prognose für Flächenentwicklungen, die durch beständige Nachfragen aus der Technischen Universität hervorgerufen wird, führt dazu, dass sich neben der Stadt als Akteur auch private Bauherren und Wohnungsunternehmen engagieren.

Für das Projekt Terminal C trägt die Wohnungsbaugesellschaft (IWG) Verantwortung als Bauherrin, für den I-Campus Fischerhütte die Wohnungsbaugenossenschaft (WBG). Für die Flächen 3 und 6 koordiniert zunächst die Stadt die vorbereitenden Arbeitsschritte in der Planungsphase.

Die Verteilung und eindeutige Zuordnung der Bauherrenschaft auf die einzelnen Projekte kann als Erfolgsmodell des Ilmenauer Vorgehens angesehen werden.

- Die Hochschule beabsichtigt, die sanierte Festhalle zukünftig auch für ihre Konferenzen zu nutzen. Sie ist somit ein wichtiger, zu beteiligender Akteur.

Klärung der Finanzierung und zum Einsatz von Fördermitteln

- Bis auf den Bau des Terminals C durch die IWG ist bei allen Einzelprojekten der Einsatz von Fördermitteln vorgesehen. Die IWG realisiert das Terminal C ohne Inanspruchnahme von staatlichen Zuschüssen. In das Terminal C sollen die Verwaltung der IWG und ein Software-Unternehmen einziehen.
- Die Stadt Ilmenau stellt das EFRE-Programm, Teil Nachhaltige Stadtentwicklung in Thüringen, als wichtigste Finanzierungsquelle in den Mittelpunkt ihrer Finanzierungsstrategie. Ilmenaus Integrierte Kommunale Strategie hat 2015 auf Landesebene überzeugt und zur Aufnahme in das Programm geführt. Die Stadt strebt eine umfängliche Förderung aus diesem Programm an. Gleiches gilt für die Entwicklung der Bahnbrache.
- Das Fischerhütte-Areal liegt im Sanierungsgebiet Langwiesener Straße. Die Inanspruchnahme von geeigneten Fördermitteln wird seitens der zukünftigen Projektträger WBG und der Stiftung in Erwägung gezogen. Darüber hinaus werden mit großer Wahrscheinlichkeit Subventionen aus dem Bereich Umweltförderung notwendig sein, um das Projekt wirtschaftlich tragfähig zu gestalten. Die im Rahmen des Hochwasserschutzgutachtens definierten Maßnahmen belaufen sich auf Kosten von über 2 Millionen Euro. Die Stadt wird im Jahr 2018 eine erste kleinere Brückenbaumaßnahme aus Eigenmitteln finanzieren, um ihrer Vorbildfunktion gerecht zu werden. Die weiteren Maßnahmen sind aus Sicht der Stadt nur unter Inanspruchnahme von Fördermitteln mit hohen Förderquoten realisierbar. Bisher konnte kein tragfähiges Finanzierungskonzept entwickelt werden.
- Das Gesamtkonzept der Neugestaltung des Fischerhütte-Areals geht davon aus, dass die im Ostteil vorhandenen und genutzten Gebäude in der ersten Bauphase laufende Einnahmen generieren, die Bestandteil des Finanzierungskonzepts sind.

Schaffung von Planungsrecht

- Für das Technologie- und Gründerzentrum (6) bzw. die Erweiterungsfläche (3) wird aktuell das 1. Änderungsverfahren eines Bebauungsplanes durchgeführt.
- Für das Fischerhütte-Areal befindet sich ein Bebauungsplan in Aufstellung.

Vermarktung der Flächen

- In der Stadt besteht eine geringe Leerstandsquote. Aus dem universitären Umfeld besteht eine dauerhafte und hohe Nachfrage nach Immobilien für studentisches Wohnen. Die lokale Wohnungswirtschaft hat sich bereits den Zugriff auf geeignete Flächen gesichert.
- Aus dem Bereich der Technischen Universität, aus angegliederten oder selbständigen Instituten, Forschungseinrichtungen und technologieorientierten Unternehmen entstehen immer wieder Flächenbedarfe für Ausgründungen, Start-ups, etc. Die Flächenpotenziale werden dezidiert für die Nutzeransprüche der jungen Akademiker aufbereitet und entsprechend nutzbare Baustrukturen angeboten.

- Das Technologie- und Gründerzentrum und die Technologieterminals zeigen beispielhaft, dass auf die jeweiligen Bedürfnisse zugeschnittene Angebote gut nachgefragt sind. Es wird davon ausgegangen, dass diese Nachfrage weiter steigen wird.
- Die Vermarktung der Immobilien liegt in der Verantwortung der IWG (4), perspektivisch der WBG (westlicher Teil von 5) und der universitätsnahen Stiftung (Osteil von 5). Für das Terminal C (4) sind bereits große Flächenanteile an einen Mietinteressenten gebunden.

Gutachterliche Empfehlungen

- Auf den Potenzialflächen werden entsprechend den derzeitigen Planungen Arbeitsplätze für jene Personengruppen entstehen, für welche die Nähe zum Bahnhof und die Erreichbarkeit anderer Forschungszentren bzw. Ballungszentren via Schienenfernverkehr ein wichtiges Standortmerkmal ist. Die Bezeichnung „Technologieterminal“ für die Potenzialfläche 4 charakterisiert die Grundidee: die Mobilitätsvorteile des Bahnstands sind besonders für jene Berufsgruppen ausschlaggebend, die regelmäßig zu Meetings und Kongressen in andere Zentren der Hochtechnologie fahren oder von Kollegen anderer Wissenschaftszentren für gemeinsame Arbeitsphasen besucht werden. Innovationen entstehen durch wechselseitige Informationen und Austausch. Standorte mit guten Voraussetzungen für die Mobilität bieten dafür die besten Voraussetzungen. Auch die Festhalle als potenzielles Kongresszentrum könnte dabei ein wichtiger Baustein sein und sollte deshalb perspektivisch noch besser an den Bahnhof angebunden werden.
- Die ab 2017 eintretenden Reisezeitverkürzungen auf den Bahnfernverkehrsstrecken (von bzw. bis Erfurt) sind zwar deutlich, dürften für den Bahnhofsbereich Ilmenau aber nur eines von mehreren Motiven für Neuansiedlungen werden. Die oben genannten und bereits wirksamen Standortfaktoren und eine stetige Nachfrage aus dem Universitätsumfeld bilden auch weiterhin das Fundament für eine sich fortsetzende positive Entwicklung der Potenzialflächen im Weichbild des Bahnhofes und des Universitätscampus. Es wird daher empfohlen den eingeschlagenen Weg zur Entwicklung der bahnhofsnahe Flächen fortzuführen.

Maßnahmen der kommunalen Ebene

- Die Stadt betätigt sich als Motor der Entwicklung, indem sie die Flächen planerisch vorbereitet, etwaige Restriktionen der Flächen fachgutachterlich untersuchen lässt und zur Klärung der Eigentumsituation beiträgt. Es wird empfohlen, diese aktive Flächenpolitik fortzuführen und auch bei den verbleibenden Flächen anzuwenden.
- Um den Bereich Fischerhütte zu einem Internationalen Campus für Studenten umzubauen (International School, studentisches Wohnen und kulturelle Einrichtungen), müssen nach aktuellem Stand kostenaufwändige Hochwasserschutzmaßnahmen durchgeführt werden, die die Wirtschaftlichkeit des Gesamtvorhabens gefährden. Die Stadt sollte prüfen, inwieweit hierfür Fördermittel in Anspruch genommen werden können.
- Vor dem Hintergrund der denkmalpflegerischen Relevanz sollte für den Standort Fischerhütte die Durchführung eines Wettbewerbs in Erwägung gezogen werden.
- Für die Reaktivierung der Gleisquerung im Zusammenhang mit dem RennsteigShuttle sollte die Kommune, gegebenenfalls unter Vermittlung des TMIL, gemeinsam mit der Deutschen Bahn eine pragmatische Lösung anstreben.
- Im Rahmen der Planungen für die Sanierung der Festhalle als Kongresszentrum sollte sich die Stadt hinsichtlich der Nutzungsanforderungen sowie -potenziale auch intensiv mit der Hochschule sowie relevanten Unternehmen in der Region abstimmen, um die Sanierung zielgruppenorientiert zu optimieren und um eine möglichst hohe Auslastung sicherzustellen

(z. B. Nutzung für Hochschulveranstaltungen oder als Messestandort für Berufswahl / Ausbildung). Der verkehrlichen Verknüpfung mit dem Hochschulcampus bzw. Mobilitätsknoten am Bahnhof sollte besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden.

Maßnahmen sonstiger Akteure

- Die bisher realisierten Projekte in Ilmenau belegen die Richtigkeit des eingeschlagenen Weges. Aus der Universität und ihrem Forschungsumfeld heraus können durch gezielte Wirtschaftsförderungsaktivitäten Innovationen entstehen, die zu neuen, hochwertigen Produkten, Gütern und Dienstleistungen führen. Es entstehen Arbeitsplätze für hoch qualifizierte Beschäftigte. Die Wertschöpfung in der Region steigt. Die Wahrscheinlichkeit, dass die eingesetzten Subventionen letztlich auch eine Stärkung der regionalwirtschaftlichen Situation zur Folge haben, ist relativ hoch. Das Gelände der Fischerhütte liegt in einer Kulisse der Städtebauförderung. Der geplante Internationale Campus kann wegen der repräsentativen Bestandsgebäude ein neues Aushängeschild für die Universität und die Stadt werden. In Absprache mit der WBG und der universitätsnahen Stiftung sollte geprüft werden, ob über den Weg eines städtebaulichen oder architektonischen Wettbewerbs eine hohe städtebauliche, funktionale, ökologische und ästhetische Qualität erzielt werden kann.

Jena

Einwohner 2015	EW-Prognose bis 2035	Zentralörtliche Funktion
109.527	+2,2%	Oberzentrum
Reisezeit Gesamt	Reisezeit Veränderung	Landesplanerische Funktionen
10,5-11 h	0,5-1 h kürzer	Lage in Entwicklungskorridor Stadt mit Kultur- und Bildungstourismus

Allgemeine Einschätzung zur Kommune

Die Stadt Jena gehört zu jenen Kommunen in Thüringen, die durch das VDE 8 ihren Fernverkehrshalt verlieren werden. Dies bedeutet einen großen Einschnitt im Reisekomfort, aber voraussichtlich keinen bezüglich der Reisezeit. Darüber hinaus wird die Anbindung an die Großdestination München und Frankfurt zukünftig nicht mehr über den bereits ausgebauten Verknüpfungsknoten Jena-Paradies erfolgen. Vielmehr wird der Bahnhof Jena West für Bahnreisende im Fernverkehr in Richtung Frankfurt a. M. und München zum Tor der Stadt. Der Bahnhof Jena-Göschwitz fungiert als wichtiger Umsteigebahnhof, da sich nur hier die beiden Strecken Saalebahn und Mitte-Deutschland-Verbindung kreuzen.

Die Stadt Jena ist eines von drei Oberzentren in Thüringen und zählt zu den wenigen „Leuchtturm“-Städten, die seit vielen Jahren durch eine prosperierende wirtschaftliche und demographische Entwicklung geprägt sind. Die Stadt ist Sitz weltweit agierender Unternehmen und ein international bekannter Universitäts-, Wissenschafts- und Forschungsstandort.

Der Bereich entlang der Städtekette Gotha-Erfurt-Weimar-Jena zählt im LEP 2025 zu den Räumen mit günstigen Entwicklungsvoraussetzungen. Damit übernimmt Jena eine wesentliche Funktion als Wachstumsmotor für das gesamte Land: Es verzeichnet Spitzenwerte bei vielfältigen Rankings.

Jena ist Spitzenreiter in Thüringen bei der Entwicklung des Bruttoinlandproduktes und der Erwerbstätigkeit. Die Arbeitsplatzdichte ist überdurchschnittlich, ergänzt von einem hohen Einpendlerüberschuss. Im Bereich des produzierenden Gewerbes prägen zukunftsfähige, innovative High-Tech-Betriebe das Bild. Die Zahl der Erwerbstätigen im verarbeitenden Gewerbe der Industrie der High-Tech Branchen wird im Prognose-Zeitraum 2012-2025 um ca. 6 % zunehmen. Der Dienstleistungsbereich verzeichnet einen sehr hohen Anteil an der Beschäftigtenzahl (78 %) und einen starken Zuwachs der Bruttowertschöpfung. Allein in dieser Branche hat sich seit 2011 ein Zuwachs der Beschäftigten um ca. 9 % vollzogen. Für den Bereich der unternehmensbezogenen Dienstleistungen wird bis 2025 ein Zuwachs von ca. 19 % prognostiziert¹⁸. Räumliche Schwerpunktstandorte für die Dienstleistungsbranche sind das Stadtzentrum, die Campus-Achse sowie Göschwitz mit wichtigen Konzentrationen an den Bahnhöfen West und Göschwitz. Eine weitere Nutzungsintensivierung durch die beabsichtigte Aktivierung des ehemaligen Schott-Geländes am Bahnhof West ist durch die Fa. Carl Zeiss Jena GmbH in Vorbereitung.

Die Stadt weist eine ausgesprochen junge Bevölkerung auf (Studenten und Wissenschaftler)¹⁹. Das Durchschnittsalter ist dementsprechend vergleichsweise niedrig (42,3 Jahre). Jena gehört zu den wachsenden Städten in Thüringen, auch bis 2035, was nicht nur auf kontinuierliche Wanderungsgewinne, sondern auch auf zunehmende positive natürliche Salden zurückzuführen ist.

Die zwei Hochschulen bieten für insgesamt 25.000 Studierende ein breites Spektrum an natur- und geisteswissenschaftlichen Fachrichtungen mit Schwerpunkt auf Optik und Innovationstechnologien. Die rund 4.500 Wissenschaftler sind zusätzlich in 11 außeruniversitären Forschungsinstituten beschäftigt. Eine Bedarfsstudie des Technologie- und Gründerzentrums Jena (2016) beschreibt weitere Entwicklungsbedarfe für technologieorientierte Gründer sowie Gründer der Kreativwirtschaft.

¹⁸ Quelle: Fragebogen Stadt Jena

¹⁹ Altersgruppe unter 25 Jahre: Anteil 25%; Altersgruppe 25 bis 40 Jahre: Anteil 27% (Stand 2015, TLS)

Mit der beabsichtigten Sanierung und Erweiterung des Volkshauses erschließen sich zukünftig Tagungskapazitäten bis 1.000 Teilnehmern entsprechend den Bedarfsanforderungen.

Die Flächenentwicklungsmöglichkeiten der Stadt für Gewerbe und Wohnen sind aufgrund der topografischen Lage und naturschutzrechtlicher Restriktionen im Saaleetal begrenzt. Der Wohnungsleerstand ist gering, die Nachfrage übersteigt das Angebot. Die Stadt sieht deshalb im Anbetracht dieser Engpässe eine ihrer wichtigen Aufgaben in der Mobilisierung, Nachnutzung und Verdichtung brachliegender, unter- und fehlgenutzter Flächen.

Vor den genannten Hintergründen sieht Jena den Verlust des ICE-Halts am Bahnhof Paradies nicht nur als Komforteinbuße, sondern auch als einen bedeutenden Image-Verlust, den es auszugleichen gilt. Die verstärkte Ausrichtung auf den ICE-Knoten Erfurt und den ICE-Knoten Halle macht jetzt Aufwertungen im Umfeld der Bahnhöfe Jena-Göschwitz und Jena-West, welche die künftige direkte Bedienfunktion zum ICE-Knoten Erfurt übernehmen, erforderlich. Das Projekt VDE 8 löst für die Stadt Jena in erheblichem Umfang strukturelle Anpassungsbedarfe aus, um das Zusammenspiel zwischen lokalen, regionalen und überregionalen Verkehrsinfrastrukturen bzw. Verkehrsangeboten wieder in einen schlüssigen Zusammenhang zu bringen.

Der Haushalt der Stadt ist bis 2021 ausgeglichen.

Einschätzung der angemeldeten Potenzialflächen sowie Auswahl



Abb. 30: Potenzialflächen Jena, oben: Bahnhof West, unten: Bahnhof Göschwitz. Darstellung: GRAS, Luftbild: ©GDI-Th.

Die Stadt hat konzeptionell auf die veränderten verkehrlichen Rahmenbedingungen reagiert und entsprechende Schritte eingeleitet: Hauptaufgabe ist die Integration der Bahnhöfe Jena-West und Jena-Göschwitz in den lokalen Verkehrsverbund.

Der Bahnhof West als zentrumsnaher Bahnhof der Mitte-Deutschland-Verbindung mit zukünftig direkter Bedienfunktion zum ICE-Knoten Erfurt und sehr hohem Fahrgastaufkommen soll zur besseren Einbindung in die städtischen ÖPNV-Strukturen neugestaltet werden. Diese Verknüpfung fehlt bislang vollständig, da diese Funktion vom (früheren) ICE-Halt Jena-Paradies abgedeckt wurde. Hierbei ist

es Ziel der Stadt, eine hochwertige funktionale und stadtgestalterische Ausformung eines neuen Stadteingangs für Bahnreisende zu schaffen.

Für die Revitalisierung des angrenzenden ehemaligen Schott-Geländes liegt bereits ein Masterplan vor, welcher auf Grundlage der Entwicklungsabsichten der Carl Zeiss Jena GmbH auf Aktualisierungsbedarf überprüft werden wird. Auf der Fläche soll verdichteter Gewerbe-, Büro- und Institutsbau entstehen. Der Zeiss-Konzern beabsichtigt an diesem Standort am Bahnhof Jena-West seine bisherigen Jenaer Betriebsstandorte zusammenzuführen mit einer Konzentration von ca. 2.500 Mitarbeitern. Für 2018 ist die Auslobung eines Wettbewerbes zur Gestaltung des Gebäudeensembles geplant.

Der Bahnhof Jena-Göschwitz wird als Umsteigebahnhof und Mobilitätsdrehscheibe für die Gewerbegebiete und touristischen Destinationen im Süden an Bedeutung gewinnen. Über den Bahnhof Göschwitz soll die neue Expresslinie in Richtung Naumburg / Halle / Leipzig verlaufen und der Süden Thüringens angebunden werden²⁰. Ein Ausbau zu einem attraktiven Verknüpfungspunkt ist auch erforderlich, um wichtige bestehende und neue Gewerbegebiete miteinander zu verbinden und die Saaleaue als touristischen Anziehungspunkt von hier aus zu erschließen. Um seine künftige Funktion als Erschließungspunkt und touristisches Entree hinreichend zu erfüllen, sind Maßnahmen zum Ausbau der Mobilitätsinfrastruktur und zur Verlängerung des Personentunnels eingeleitet. Es liegt bereits eine Machbarkeitsstudie vor. Die Verhandlungen zu einem Teilgrunderwerb mit der Deutschen Bahn stehen kurz vor dem Abschluss.

Beide Entwicklungen sind für Jena aufgrund des Wegfalls des ICE-Haltes in Jena-Paradies erforderliche strukturelle Anpassungsmaßnahmen. Sie stellen die notwendigen Verknüpfungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern her und stärken die Mobilität und Nachhaltigkeit sowie die Attraktivität der Stadt als Wirtschafts- und Universitätsstadt. Bei beiden Entwicklungsflächen ist die Deutsche Bahn ein wichtiger Partner.

Im Rahmen dieser Studie wird der Fokus auf die Entwicklung und Ausgestaltung des Mobilitätsverknüpfungspunktes Jena West gelegt, da hier der größte und dringlichste Handlungsbedarf gesehen wird. Die Umfeldverbesserung am Bahnhof Jena-Göschwitz ist bereits eingeleitet und kann von der Stadt vorerst aus eigener Kraft weiter entwickelt und gestaltet werden.

²⁰ NVS Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH, Fahrplanjahr 2017 / 2018

Beschreibung der empfohlenen Potenzialfläche und Status quo

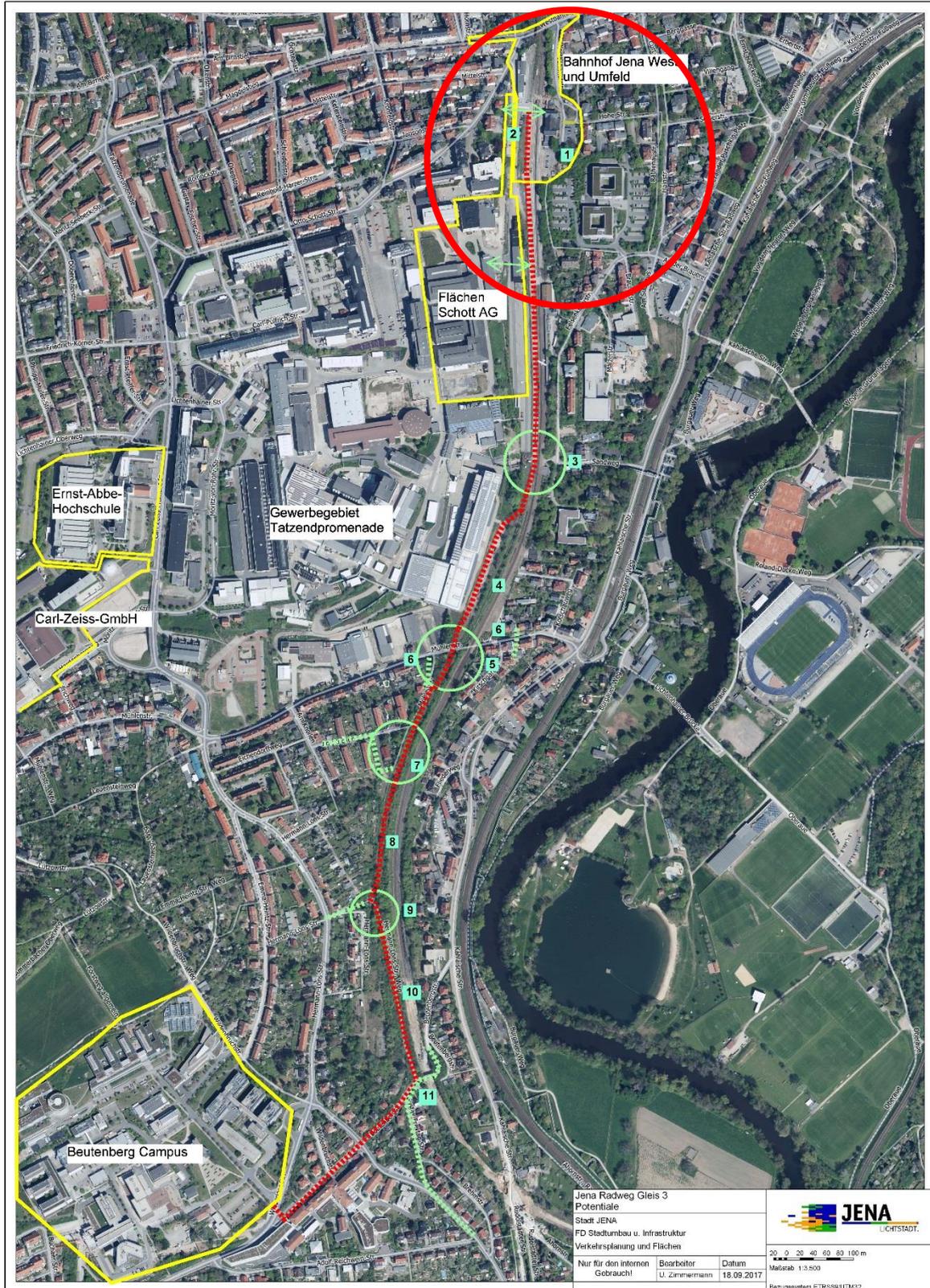


Abb. 31: Potenzialfläche Bahnhof Jena-West und Umfeld. Quelle: Stadtverwaltung Jena.

Der Bahnhof Jena West ist bisher noch nicht ausreichend in den lokalen Verkehrsverbund eingebunden. Auf dem Bahnhofsvorplatz halten bisher nur zwei Buslinien, weitere vier Buslinienhalte sind in ca. 120 bis 250 m Entfernung an der Westbahnhofstraße gelegen und insbesondere für Geschäftsreisende, die sich stadtauswärts in Richtung Beutenbergcampus und zukünftig auch zur neuen Zeiss-

Betriebsstätte auf dem ehemaligen Schott-Gelände orientieren, schlecht ersichtlich und erreichbar. Der Radverkehr ist bisher nur über die Hauptverkehrsstraßen an den Bahnhof angebunden, die Fahrradabstellanlagen, die in Jena zahlreich benötigt werden, sind im Bahnhofsumfeld unübersichtlich an mehreren Standorten verteilt.

Es ist deutlich, dass der Bahnhof und sein Umfeld als lokaler Verknüpfungspunkt qualifiziert werden müssen. Die Netzstruktur der Schienenwege mit vier Bahnhöfen im Stadtgebiet stellt dabei eine besondere Herausforderung dar. Unabhängig davon ist ein Entree in eine Stadt zu gestalten, die das Image eines international anerkannten Hochtechnologiezentrums kultiviert.

Das unmittelbar an das Bahnhofsgelände angrenzende ehemalige Schott-Gelände und zukünftige Zeiss-Betriebsstätte als zweitgrößter Bürostandort Jenas liegt direkt an der Campus – Achse. Es ist insgesamt acht ha groß und wird aktuell nur noch in Teilen genutzt. Auf Grund der zentrums- und bahnhofsnahen Lage hat diese Fläche das Potenzial für die von Zeiss angestrebten hochwertigen Nutzungen. Auf der Fläche soll verdichteter Gewerbe-, Büro- und Institutsbau entstehen, was angesichts des Anspruchs der Stadt, vorrangig mindergenutzte Flächen zu aktivieren, sowie angesichts der Bahnhofsnähe, zu begrüßen ist.

Dieses Gelände, das Gewerbegebiet Tatzendstraße, die Ernst-Abbe-Hochschule sowie den weiter südlich gelegenen Beutenberg-Campus einschließlich der angrenzenden Wohngebiete will die Stadt an den Bahnhof West über einen Radweg auf einer ehemaligen Gleistrasse kreuzungsfrei anbinden. Damit könnten mindestens 15.000 Tausend Menschen (Einwohner, Mitarbeiter, Studierende) an den Mobilitätsknoten herangeführt werden.

Potenziale und Defizite der Flächen

- Die Deutsche Bahn hat die Bahnsteige zwar saniert, aber das Bahnhofsgebäude selbst weist im Innern keine Aufenthaltsqualität auf und verfügt auch nicht über eine Toilettenanlage. Ein Reisezentrum der Deutschen Bahn ist vorhanden sowie ein Laden, weitere Räumlichkeiten sind leerstehend.
- Aufgrund der räumlichen Enge im Bahnhofsvorbereich ist nur eine kleine Buswendeschleife für zwei Linien vorhanden. Für Fahrgäste der Bahn ist die Orientierung, insbesondere der Umstieg auf die Buslinien, die nur an der Westbahnhofstraße und somit erst in ca. 160 m Entfernung halten, als unzureichend zu bezeichnen. Davon ist auch der Umstieg auf die Regionalbuslinien, die aktuell den ZOB am Bahnhof Paradies anfahren, betroffen. Neben der unbefriedigenden Entfernung ist die mangelnde Beschilderung ein großes Defizit.
- Die Fahrradabstellanlagen sind an mehreren Standorten verteilt und optisch, wie auch hinsichtlich ihrer Ausstattung nicht befriedigend. Auch der Eingang in den Bahnhof sowie zu den Gleisen entspricht nicht dem Anspruch eines Oberzentrums und den Erwartungen von Besuchern und Gästen.
- Der Bereich jenseits der Gleise (Westseite) ist an die Bahnsteige angebunden. Die Unterführung ist durchgehend und die Gleise sind barrierefrei zu erreichen. In diesem Bereich sind ein Imbiss, ein weiterer voll ausgelasteter überdachter Fahrradabstellplatz, ein Carsharing Standort sowie weitere PKW-Stellplätze, die zum Schott-Gelände gehören, angesiedelt. Jedoch bestehen hier noch deutliche Potenziale zur gesamtäumlichen Attraktivitätssteigerung hinsichtlich Gestalt und Funktion.

Kommunale Entwicklungsziele und Absichten

- Die Stadt Jena geht, auch aufgrund der Entwicklungsabsichten von Zeiss, davon aus, dass die Nahverkehrsbeziehungen am Verknüpfungspunkt West weiter deutlich zunehmen werden und beabsichtigt deshalb beidseitig des Bahnhofes die Bedingungen zu verbessern. Das Bahnhofsumfeld soll zu einem barrierefreien Mobilitäts-Verknüpfungspunkt im Umweltverbund (Bahn, ÖPNV, Carsharing, Rad) entwickelt werden. Dafür wurden seitens der Stadt bereits EFRE-Fördermittel beantragt. Auf der Insel der Buswendeschleife wird provisorisch

eine Toilettenanlage installiert. Die künftig elektrifizierte Buslinie 15 soll am Bahnhofsvorplatz eine Lademöglichkeit erhalten.

- Die Aktivierung des ehemaligen Schott-Geländes hat für die Stadt Jena eine große Bedeutung. Die Fläche liegt ideal zum Bahnhof West. Hier wurde bereits ein städtebaulicher Masterplan erarbeitet, der auf Grundlage der Entwicklungsabsichten von Zeiss auf Aktualisierung überprüft wird. Gleiches gilt für den in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan. Aus dem topografischen Höhenversatz zum Bahnhof ergeben sich besondere Herausforderungen für die Erschließung des Betriebsgeländes vom Bahnhof.
- Um das Gelände, das GE-Gebiet Tatzendstraße, die Hochschule sowie den weiter südlich gelegenen Beutenberg-Campus mit zahlreichen Instituten besser anzubinden, ist die Ausbildung einer kreuzungsfreien Radwegtrasse geplant, die sich aufgrund der Höhenlage mit interessanten Aussichtspunkten auch als attraktive Alternative zum Saaleradweg im Tal anbietet.

Kommunaler Planungs- / Arbeitsstand

- Für die Qualifizierung des Bahnhofes und seines Umfeldes liegt noch kein Gesamtkonzept vor. Zunächst werden Einzelmaßnahmen umgesetzt, die noch in ein Gesamtkonzept einzubetten sind.
- Der in Vorbereitung der Entwicklung des Schott-Geländes erstellte Masterplan, wie auch der Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan wird auf Aktualisierung überprüft. Ein Wettbewerb für die Gestaltung der neuen Zeiss-Betriebsstätte ist geplant.
- Die Stadtverwaltung hat Voruntersuchungen zur geplanten Radtrasse durchgeführt. Für die einzelnen Streckenabschnitte sind erste Grundlagen hinsichtlich Eigentumsituation sowie Anbindungsmöglichkeiten ermittelt.

Handlungsfelder – Sachstand und Handlungsbedarfe

Klärung der Eigentumsituation mit der Deutschen Bahn und privaten Eigentümern

- Das Bahnhofsgebäude befindet sich im Eigentum der Deutschen Bahn. Bisher konnte keine Einigung über die Einrichtung von Toilettenanlagen erreicht werden. Die Stadt wird deshalb auf dem im städtischen Eigentum befindlichen Vorplatz eine provisorische Toilettenanlage errichten. Eine langfristige und nachhaltige Lösung ist anzustreben.
- Die Flächen im Bahnhofsumfeld auf der Westseite jenseits der Gleise sind in Teilen in Privateigentum (u. a. zukünftiges Zeiss-Gelände). Im Rahmen der Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes für das Bahnhofsumfeld ist die Fa. Zeiss zusätzlich zur Deutschen Bahn einzubinden.
- Die geplante Radverkehrsstrasse ist in Teilen im Eigentum der Deutschen Bahn. Einige Flächen liegen auf dem ehemaligen Schott-Gelände bzw. sind städtisches Eigentum.

Analyse der Potenzialflächen

- Gesamtkonzeptionelle Untersuchungen zur Qualifizierung des Verknüpfungspunktes unter Einbezug aller Bushaltestellen haben noch nicht stattgefunden. Es erfolgten lediglich Analysen zu Einzelmaßnahmen wie z. B. Toilettengebäude und Elektrifizierung der Buswendschleife. Auf der Westseite der Gleise bestehen die Flächenpotenziale, die auf der Ostseite vor dem Empfangsgebäude nicht ausreichend gegeben sind, um eine vollfunktionsfähige Infrastruktur aufzubauen. Diese Flächen werden deshalb bis einschließlich der Bushaltestellen an der Westbahnhofstraße in den Untersuchungsbereich mit einbezogen. Grundlage des Gesamtkonzeptes muss eine verkehrliche Untersuchung zur Neuordnung der Verknüpfungen und der sonstigen Funktionen des Mobilitätsknotens Bahnhof Jena West sein. Im Anschluss stehen weitergehende gestalterische Überlegungen an.

- Hinsichtlich des geplanten Radweges wurden erste Voruntersuchungen durchgeführt: zum Verkehrsmittelwahlverhalten (Wohnbevölkerung, Stadtverwaltung, Befragungen), zum Einzugsbereich und Trassenverlauf sowie zur Eigentumssituation. Weiterführende Analysen sind vorgesehen. Insbesondere die Anbindung des Schott-Geländes (d. h. der neuen Zeiss-Betriebsstätte) erfordert aufgrund der großen Höhenunterschiede eine besondere Untersuchung.

Verkehrliche regionale Verflechtung

- Der Zentrale Omnibusbahnhof liegt am bisherigen ICE-Halt Jena-Paradies, der als Systemverknüpfungspunkt sämtliche Straßenbahnlinien und ÖPNV-Angebote einschließlich Fern- und Regionalbusverkehr einbindet. Dem Westbahnhof und damit dem SPNV fehlt die direkte Verbindung zur Jenaer Straßenbahn. Es gibt lediglich Buslinien, jedoch fahren nur zwei dieser Buslinien den Bahnhof Jena-West direkt an, andere Buslinienhaltestellen sind bis 250 m entfernt und schlecht ersichtlich.
- Es erscheint generell notwendig, die strukturellen Anpassungen, die durch den Verlust des ICE-Halts Jena Paradies im ÖPNV erforderlich werden, im gesamtstädtischen Zusammenhang zu klären, um daraus stabile Vorgaben für den Mobilitätsknoten Bahnhof Jena West (sowie die anderen Bahnhöfe in Jena) ableiten zu können.
- Der Radverkehr hat in Jena einen hohen Stellenwert. Die hohe Bedeutung des Fahrrades im Vergleich zum PKW zeigt sich auch in der Anzahl der vorhandenen überdachten Stellplätze. Für Fahrräder stehen 130 Plätze zur Verfügung, die bereits jetzt weitgehend ausgelastet sind. Für PKW stehen ca. 30 Stellplätze zur Verfügung. Weitere Ausbaupazitäten wären gegebenenfalls auf dem ehemaligen Schott-Gelände gegeben, eine Bereitstellung weiterer P&R-Plätze wäre mit den verkehrspolitischen Zielen der Stadt abzugleichen.
- Die geplante Radwegetrasse könnte mit ihren Aussichtspunkten auch ein alternatives Angebot für Radtouristen sein, die den Saaleradweg befahren und den Bahnhof West als Ziel- bzw. Ankunftsbahnhof nutzen wollen.

Funktionale regionale Verflechtung und interkommunale Abstimmungen

- Der von Zeiss geplante Technologiecampus am Bahnhof West ist optimal gelegen, so dass auch Erwerbstätige aus der Region die Arbeitsplatzangebote umweltfreundlich erreichen können. Über die geplante Radwegetrasse wären auch das Gewerbegebiet Tatzendpromenade und der Campus Beutenberg sowie die Hochschule gut an den SPNV angebunden.
- Jena verfügt über zahlreiche Kooperationen mit benachbarten Zentren und dem Umland. Es ist Mitglied der Impulsregion Erfurt-Weimar-Jena sowie der Europäischen Metropolregion Mitteldeutschland, der u. a. auch Gera angehört.

Entwicklung der Nutzungsprofile und Abgleich mit übergeordneten kommunalen Planungen

- Die Entwicklung der ehemaligen Schott-Flächen zum Technologie-Campus Zeiss entspricht den übergeordneten kommunalen Planungen. Die Fläche ist im FNP als Gewerbefläche ausgewiesen.
- Ein wichtiges städtebauliches Leitbild der Stadt Jena ist die „verdichtete Stadt der kurzen Wege“; eines ihrer sieben Zukunftsthemen sind „Mobilitätsangebote neu denken“. Insofern ist der geplante Radweg ein wesentlicher Beitrag zur Erreichung dieser Ziele.
- Die Ladeinfrastrukturstrategie für Elektrofahrzeuge des Freistaates Thüringen (BUW / Fraunhofer 2016) empfiehlt für den Standort Bahnhof Jena West eine Ladestation für Elektroautos (für Normalladen) aufzustellen. Die Aufstellung wird seitens der Stadt geprüft.

Kommunalpolitische Festlegungen durch Beschlüsse / Genehmigungen

- Es liegt ein Stadtratsbeschluss vom Januar 2017 zur „Einleitung eines B-Planverfahren Technologiecampus Otto-Schott-Straße“ vor. Die Zielstellungen werden auf Grundlage der aktuellen Entwicklungsabsichten überprüft.

Konzeptionelle und sonstige Vorbereitung durch Gutachten, Rahmenpläne, Wettbewerbe

- Die Überprüfung zum Aktualisierungsbedarf des vorliegenden Masterplanes für eine Teilfläche des Betriebsgeländes ist in Vorbereitung.
- Es ist davon auszugehen, dass mit dem Fahrplanwechsel 2017 / 2018 und den damit verbundenen Umstellungen die Orientierung für Fernreisende erschwert ist. Ein Leitsystem für die Benutzer von Bahn und ÖPNV ist noch nicht vorgesehen.
- Für die Entwicklung des Mobilitätsknoten beidseitig der Gleise liegt noch keine Gesamtplanung vor.

Mitwirkungsbereitschaft und Interessenslagen von Akteuren / Investoren / Interessenten

- Im Bahnhofsgelände wurde ein Reisezentrum wiedereröffnet. Die Deutsche Bahn bemüht sich, noch weitere Nutzungen im Bahnhofsgelände zu aktivieren. Die Toilettenanlagen wurden seitens der Deutschen Bahn nicht wieder hergestellt, sodass die Stadt nunmehr eine City-Toilette auf der Grünanlage vor dem Bahnhof errichten und selbst betreiben wird. Dies wird seitens der Gutachter als unbefriedigende Situation angesehen.

Klärung der Finanzierung und zum Einsatz von Fördermitteln

- Für die Aufwertung des Bahnhofsumfelds einschließlich des Altindustriemfeldes sowie für die Ausbildung eines Mobilitätsverknüpfungspunktes wurde ein EFRE-Förderantrag gestellt, welcher noch nicht bestätigt wurde.
- Für den Teilbereich „Technologiecampus Otto-Schott-Straße“ wurde eine GRW-Fördermittelevoranfrage gestellt.

Schaffung von Planungsrecht

- Im Jahr 2017 wurde der Beschluss zur Einleitung eines Bebauungsplanverfahrens für den Technologiecampus Otto-Schott-Straße gefasst. Grundlage bildet der erarbeitete Masterplan. Mithilfe eines Architekturwettbewerbes soll Anfang 2018 die architektonische Gestalt für das Zeiss-Gelände abgestimmt werden.

Vermarktung der Flächen

- Eine Vermarktung von Flächen ist aktuell nicht Gegenstand.

Gutachterliche Empfehlungen

- Mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke des VDE 8 ergeben sich neue Aufgabenteilungen zwischen den vier Bahnhöfen in Jena:
 - Jena West: Der Bahnhof ist bereits jetzt ein wichtiger Bahnhof im SPNV der Stadt und wird zukünftig für Fernreisende aus / in Richtung Frankfurt a. M. und München zum Tor der Stadt. Für diese Funktion muss er weiter qualifiziert werden.
 - Jena Göschwitz: Der Bahnhof ist Umsteigebahnhof in Richtung Erfurt für die SPNV-Verbindungen aus dem Süden sowie Mobilitätsverknüpfungspunkt zur Erschließung der südlichen städtischen Gewerbegebiete sowie für die Naherholungsgebiete im Süden. Die erfolgten und geplanten Anstrengungen der Stadt zur weiteren Qualifizierung werden seitens der Gutachter positiv beurteilt.
 - Jena Paradies: Der Bahnhof ist als Verknüpfungspunkt sehr gut qualifiziert und innenstadtnah gelegen. Er ist der Bahnhof für Fernreisende aus / in Richtung Berlin

und Dresden. Aufgrund seiner innerstädtischen Lage sollte er auch zukünftig Haltepunkt für Fernreisende aus / in Richtung Nürnberg bleiben.

- Saalebahnhof: Der Bahnhof ist ein Halt auf der SPNV-Verbindung in Richtung Naumburg / Halle. Der Halt bedarf einer Aufwertung.
- Das Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsträger und der entsprechenden Infrastrukturen muss gesamtstädtisch neu strukturiert werden. Die Qualifizierung des Bahnhofes Jena West als Mobilitätsknoten und als Tor zur Stadt muss in diesem Zusammenhang höchste Priorität haben. Die Entwicklung der ehemaligen Schott-Flächen durch Zeiss steht in einem engen räumlichen Zusammenhang und ist im Bereich des näheren Bahnhofsumfeldes aufeinander abzustimmen.
- Bei der Gestaltung von Bahnhofsvorfeld und Verknüpfungsinfrastruktur bietet sich die Chance, die technologische Innovationskraft der Betriebe und Hochschuleinrichtungen im IT-Bereich demonstrativ in innovative Lösungen einzubringen.
- Die Stadt Jena benötigt dringend Unterstützung, um die erforderlichen strukturellen Umstellungen, die mit dem Fahrplanwechsel und dem Verlust des ICE-Halts verbunden sind, kurzfristig zu meistern. Mittelfristig geht es aber darum, dass Jena wieder einen dem Image der Stadt entsprechenden Stadteingang erhält. Im Hinblick auf die Komplexität und den Qualitätsanspruch der Aufgabe ist die Erarbeitung eines Rahmenplanes für den Bahnhof West und sein großräumiges Umfeld beidseitig der Gleise zwingend erforderlich.
- Auf Grundlage der zu erarbeitenden Machbarkeitsuntersuchungen und Rahmenplanungen sollten Wettbewerbe durchgeführt werden, um Lösungen zu finden, die den hohen Anspruch und den Status der Stadt Jena als Innovationszentrum verdeutlichen und weiterbringen. Die erforderlichen Fachdisziplinen sind dabei einzubeziehen.
- Die geplante Radwegetrasse bindet im Sinne des Umweltverbundes die anliegenden Gebiete in idealer Weise an den Bahnhof ein. Es ist zu erwarten, dass viele Nutzer diesen Weg in Anspruch nehmen werden, was Anforderungen an die Ausbaustandards stellen wird, die über das als förderfähig angesehene Maß hinausgehen.

Maßnahmen der kommunalen Ebene

- Es bedarf eines Verkehrskonzeptes für den Mobilitätsknoten Bahnhof West, welches beide Seiten der Gleise einbezieht und auch die Frage der Buslinienanbindung klärt. Dieses Konzept ist mit einer Überprüfung der gesamtstädtischen Situation auf weitere erforderliche strukturelle Anpassungen in Folge des Verlustes des ICE-Haltes Jena Paradies zu untersetzen.
- Bahnhof und Bahnhofsumfeld sind für die Funktionen des zentralen Stadteingangs und des Mobilitätsknotens zu ertüchtigen. Hinsichtlich der Aufwertung des Bahnhofsgebäudes einschließlich seiner Unterführung sowie der Toilettenanlagen sollten die Gespräche mit der Deutschen Bahn fortgesetzt werden, um einen dem städtischen Anspruch gerechten Stadteingang zu gewährleisten. Im Rahmen der Ausgestaltung des Mobilitätsknoten sind alle erforderlichen Akteure einschließlich der umliegenden Eigentümer und Anwohner einzubeziehen.
- Die Einleitung der notwendigen Planungsschritte für die Neuordnung des Bahnhofsumfeldes und Mobilitätsknotens Jena West sollte durch eine entsprechende Willenserklärung des Stadtrats abgesichert werden.
- Im Zusammenhang mit den durch den Fahrplanwechsel verbundenen Umstellungen für Fernreisende muss umgehend für das Bahnhofsumfeld ein Orientierungskonzept erarbeitet und als Leitsystem für die Benutzer von Bahn und ÖPNV umgesetzt werden.
- Zur Ermittlung des zu erwartenden Radverkehrs entlang der geplanten Trasse sowie zur Anzahl notwendiger Fahrradabstellanlagen und E-Bike-Ladestationen am Bahnhof West sollten

weitergehende Befragungen und Ermittlungen durchgeführt werden, um die tatsächliche Flächenbedarfslage einschätzen zu können. Die Flächenbedarfe sowie die Anforderungen an die Ausgestaltung der Radwege sollten wie geplant über eine Machbarkeitsstudie geprüft werden, um sie frühzeitig mit den entsprechenden Förderstellen besprechen und den Grunderwerb einleiten zu können. Als wichtige Akteure bei der Entwicklung der neuen Radwegetrasse sind die Deutsche Bahn, die Eigentümer der ehemaligen Schott-Fläche sowie die Anwohner und Bürger einzubeziehen. Mit dem Fördermittelgeber sollten frühzeitig die Erfordernisse vor Ort und die Förderbedingungen abgesprochen werden.

- Es ist zu prüfen, ob der Bahnhof West in eine Gebietskulisse der Städtebauförderung einbezogen werden kann. Die Stadt sollte darüber hinaus prüfen, ob die Maßnahmen zur Qualifizierung des Verkehrsverbundes ÖPNV über die Thüringer ÖPNV-Investitionsrichtlinie sowie über die Kommunalrichtlinie im Rahmen der Klimaschutzinitiative (Bundesprogramm) gefördert werden könnten.
- Zur Überbrückung von Engpässen bei Entwicklungsflächen im Stadtgebiet sollte die Stadt Jena interkommunale Kooperationen, insbesondere mit Gera (z. B. hinsichtlich Flächennutzung des ehemaligen Güterbahnhofes in Gera), aufgreifen bzw. ausbauen. Falls erforderlich, sollte die Stadt auf Landesebene um moderative Unterstützung bitten.

Maßnahmen sonstiger Akteure

- Die Absicht der Stadt Jena, das Bahnhofsumfeld aufzuwerten und zu einem Mobilitäts-Systemverknüpfungspunkt im Umweltverbund zu entwickeln, sollte von allen beteiligten Akteuren unterstützt werden.
- Die Attraktivitätssteigerung des Empfangsgebäudes müsste auch im Interesse der Deutschen Bahn als Eigentümer stehen. Dem bestehenden Leerstand im Gebäude könnte durch eine Sanierung der Innenräume entgegengewirkt werden. Die Deutsche Bahn sollte das Bahnhofsgebäude weiter qualifizieren. Erste Schritte sind mit der Sanierung der Bahnsteige, der Bahnsteigdächer sowie mit der Errichtung von Aufzügen unternommen, die Sanierung des Innenbereiches muss nun folgen. Auch die Wiedererrichtung von Toilettenanlagen ist anzustreben.
- Die geplanten Entwicklungen am Bahnhof West sollten, sofern von der Stadt gewünscht, seitens der zuständigen Ressorts der Landesebene unterstützt werden (z. B. durch Moderation der Verhandlungen der Stadt Jena mit der Deutschen Bahn zur Qualifizierung des Bahnhofsgebäudes und seines Umfeldes, zur Flächenbereitstellung für den geplanten Radweg oder durch Prüfung von Sonderlösungen im Rahmen einer Förderung der Radverkehrstrasse).
- Angesichts der weit in die Region ausstrahlenden funktionalen und Pendlerbeziehungen, die sich durch interkommunale Kooperation zur Nutzbarmachung von Entwicklungsflächen z. B. auch für Wohnen im Umland, weiter intensivieren dürften (Ansatzpunkte z. B. in Gera, Pößneck, Kahla, Dornberg, Apolda), sollte der Ausbau der Mobilitätsknoten an den Bahnhöfen in Jena auf allen Ebenen mit hoher Priorität vorangetrieben werden.

Meiningen

Einwohner 2015	EW-Prognose bis 2035	Zentralörtliche Funktion
21.231	+0,9%	Mittelzentrum
Reisezeit Gesamt	Reisezeit Veränderung	Landesplanerische Funktionen
12,5-13 h	1-1,5 h kürzer	Lage in Entwicklungskorridor Industriegroßflächen in MZ-Funktionsraum Stadt mit Kultur- und Bildungstourismus

Allgemeine Einschätzung zur Kommune

Das Mittelzentrum Meiningen kann zwar perspektivisch mit Reisezeitverbesserungen zu den Großdestinationen Berlin, München, Frankfurt und Leipzig / Dresden rechnen, die Gesamt-Reisezeiten liegen jedoch im Thüringer Durchschnitt.

Die ehemalige Residenzstadt Meiningen hat ein ausgeprägtes Profil als Kultur- und Kunststadt und gewinnt seit dem Bau der Bundesautobahn A 71 mit zwei Anschlussstellen für die Stadt auch als starker Wirtschaftsstandort an Bedeutung. Der Entwicklungskorridor entlang der A 71 sowie die Industriegroßfläche Grabfeld / Thüringer Tor (LEP 2025) werden diesen Trend auch in Zukunft stützen. Die Wirtschaftsstruktur ist breit gefächert mit Unternehmen des Werkzeug- und Anlagenbaus, der Elektronik und Optoelektronik, der Ernährungswirtschaft und der Gesundheitswirtschaft. Die Dienstleistungsbranche ist überdurchschnittlich vertreten durch Behörden und Verwaltungen (Stadt- und Kreisverwaltung), durch die Finanzwirtschaft und nicht zuletzt das Justizzentrum mit Amtsgericht, Landgericht, Verwaltungsgericht, Sozialgericht und Staatsanwaltschaft. Meiningen übernimmt hinsichtlich der Funktionen Kultur und Justiz oberzentrale Ergänzungsfunktionen für Suhl / Zella-Mehlis.

Meiningen ist ein bekannter Zielort des Kultur- und Städtetourismus. Insbesondere durch sein Theater, aber auch durch Schloss Elisabethenburg, die Parkanlagen und die historische Altstadt werden Besucher angezogen. Trotz zahlreicher Übernachtungsmöglichkeiten fehlt es bislang an einem Tagungshotel. Als Standort und gegebenenfalls auch als Gebäude ist als Zentraler Tagungs- und Veranstaltungsort das Volkshaus vis-a-vis vom Theater vorgesehen, das mit einem qualitativvollen Hotel kombiniert werden könnte.

Obwohl sich der Saldo der natürlichen Bevölkerungsentwicklung aus Geburten und Gestorbenen auch auf absehbare Zeit negativ gestalten dürfte, konnte die Stadt seit einigen Jahren durch Wanderungsgewinne den Einwohnerrückgang stoppen. Bis zum Jahr 2035 geht das Statistische Landesamt sogar von geringen Einwohnerzuwächsen aus. Meiningen hat im thüringenweiten Vergleich eine durchschnittliche Leerstandsquote, wovon gerade auch Teile der Altstadt betroffen sind. Nach vielen Jahren vergeblicher Bemühungen zur Beseitigung eines schwerwiegenden städtebaulichen Missstandes direkt am Meininger Markt ist die Marktwestseite mit dem Herzog-Georg-Forum mit der Schwerpunktnutzung Einzelhandel nun bebaut.

Im Meininger Berufsbildungszentrum werden Bautechniker, Elektrotechniker und Gebäudetechniker, Kaufleute sowie Verwaltungsfachangestellte ausgebildet. Meiningen ist mit seinem Bildungszentrum der Thüringer Polizei Fachhochschulstandort. Mit seinen verschiedenen Ausbildungszweigen und Studienangeboten für den mittleren und gehobenen Polizeivollzugsdienst sowie umfangreichen Fortbildungsprogrammen für Vollzugsbeamte aller Laufbahngruppen stellt Meiningen ein überregionales Ziel dar.

Angesichts der Lage und Struktur der Stadt sowie der verfügbaren Potenzialflächen sind von den Reisezeitverkürzungen im SPFV keine grundlegenden Entwicklungsimpulse zu erwarten. Es wird am Bahnhof vielmehr darum gehen, die Funktion des Areals als „Tor zur Stadt“ und als Drehscheibe zwischen Altstadt und Oststadt zu verbessern. Von der neuen Attraktivität dürfte insbesondere auch der Städtetourismus, insbesondere im Hinblick auf Meiningen als überregionales touristisches Ziel (Kunst- und Kulturstadt, Erlebniswelt Dampflokomotive) profitieren, so dass sich der Einzugsbereich der Stadt erweitern wird.

Die Haushaltssituation der Stadt ist ausgeglichen, wodurch Handlungsspielräume für Investitionen bestehen.

Einschätzung der angemeldeten Potenzialfläche



Abb. 32: Potenzialfläche Meiningen. Quelle: Stadtverwaltung Meiningen.

Die Potenzialfläche Meiningens umfasst den Bahnhof mit Vorplatz und Gebäuden, den Zentralen Omnibusbahnhof, nach Auffassung der Deutschen Bahn entbehrliche Gleisanlagen und einen Teil der denkmalgeschützten Lindenallee, welche vom Bahnhof in Richtung Altstadt führt. Westlich der Fläche, auf der anderen Seite der Lindenallee, schließt der Englische Garten an – ein weitläufiger Landschaftspark, der zum Theater und auch in die Altstadt führt. Im Vergleich zu diesem weit gelegenen, attraktiv hergerichteten Stadtteil mit Schloss und Theater wirken der Bahnhof, der Zentrale Omnibusbahnhof und das gesamte Umfeld ausgesprochen vernachlässigt.

Der kürzlich beschlossene Nahverkehrsplan des Landkreises Schmalkalden-Meiningen hat sich zum Ziel gesetzt, den Meiningen Bahnhof und ZOB zu einem Rendezvous-Punkt mit besserer Vertaktung zwischen den Verkehrsträgern zu entwickeln. Über diese Verkehrsfunktionen hinausgehend soll ein Rahmenplan Bahnhof für das gesamte Areal zwischen Justizzentrum im Norden bis über die Marienstraße hinweg zum Parkplatz Wettiner Straße im Süden aufgestellt werden. Eckpunkte der Analysen und Planungen werden unter anderem sein: Der Bahnhofsvorplatz, der alte und neue ZOB, das Bahnhofsgebäude selbst, die zugehörige Mobilitätsinfrastruktur, die Anbindung an die Oststadt, die

denkmalgeschützte Lindenallee und die Wegebeziehungen zur Altstadt. Dieses gesamtheitliche Herangehen wird ausdrücklich unterstützt. Die öffentlich zugänglichen und einsehbaren Flächen sollten nicht nur funktional, sondern auch hinsichtlich ihrer ästhetischen Qualität neu gestaltet und aufgewertet werden. Die Stadt stellt Überlegungen zur Herstellung einer zusätzlichen Fuß- und Rad-Verbindung zur Oststadt an, weil die aktuelle Barriere durch den Gleiskörper auf einer Länge von etwa 700 m inakzeptabel ist. Zudem ist der Fußgängerzugang von der Oststadt zu Bahnhof und Innenstadt durch den Tunnel Marienstraße unattraktiv.

Kurzbeschreibung der Potenzialfläche und Status quo

Potenziale und Defizite der Fläche

- Die verfügbare Fläche ist ein zentraler Gelenkpunkt zwischen Bahnhof, Altstadt und Oststadt. In ihrer aktuellen Gestaltung kann sie diese Funktion nicht ausfüllen. Zu viele gestalterische und funktionale Mängel beeinträchtigen das „Tor zur Stadt“.
- Das Empfangsgebäude ist unsaniert und in Privatbesitz. Die Gespräche mit dem Eigentümer zum Nutzungsprofil und zu den Sanierungszielen verlaufen konstruktiv. Der erste Bauabschnitt ist genehmigt, sodass mit der Sanierungsmaßnahme begonnen werden konnte.
- Die Süd-Thüringen-Bahn (STB) beabsichtigt, den Standort Meiningen als Betriebshof zu halten und auszubauen, was seitens der Stadt begrüßt wird.
- Der Tunnel Marienstraße (Bahnunterführung) ist in einem baulich schlechten Zustand. Zudem ist der Querschnitt zu schmal, um eine ausreichende Sicherheit für zwei Fahrspuren mit angemessen breiten Gehwegen zu gewährleisten. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.
- Im Bereich des Bahnhofes befinden sich weitere Gebäude und Flächen, für die seitens der Deutschen Bahn Verkaufsabsichten bestehen. Beim Verkauf sind die Entwicklungsziele der Stadt zu berücksichtigen bzw. sollte die Stadt Vorrang beim Erwerb der Flächen erhalten.

Kommunale Entwicklungsziele und Absichten

- Die Stadt beabsichtigt, den Bahnhofsbereich als Mobilitätsknoten zu qualifizieren und als Eingangstor zur Stadt auszugestalten und ihn somit besser mit dem Stadtzentrum mit seinen historischen Parkanlagen sowie sonstigen touristischen Zielen zu verbinden.
- Der Stadtteil Oststadt jenseits der Gleise, ein bevölkerungsreicher Stadtteil (ca. 4400 EW) mit Berufsschulen und einer Förderschule, soll perspektivisch besser an den Bahnhof angebunden werden. Im Rahmen der Erarbeitung des Rahmenplanes sollen deshalb Varianten für Querungsmöglichkeiten der Gleisanlagen geprüft werden.
- Für die in Wohngebieten und entlang der denkmalgeschützten Lindenallee abgestellten Lastkraftwagen soll alternativ ein zentraler, abschließbarer Standort angeboten werden. Im nördlichen Bereich der Potenzialfläche soll hierfür eine Fläche bereitgehalten und qualifiziert werden.

Kommunaler Planungs- / Arbeitsstand

- Die Stadt befindet sich in Vorgesprächen mit dem privaten Eigentümer des Empfangsgebäudes, der Deutschen Bahn sowie weiteren Akteuren im Gebiet. Sie ist dabei, die Rahmenbedingungen, die Handlungsbedarfe und die Aufgabenstellung für nachfolgende Planungen abzuklären.
- Bezüglich der möglichen Ausgestaltung des zukünftigen ZOB laufen Vorgespräche zwischen dem Landkreis, dem Planer des Verkehrsentwicklungskonzeptes der Stadt Meiningen und der Stadtverwaltung, was ebenfalls Einfluss auf die Aufgabenstellung nachfolgender Planungen haben wird.

Handlungsfelder – Sachstand und Handlungsbedarfe

Klärung der Eigentumssituation mit Deutscher Bahn und privaten Eigentümern

- Das aus zwei Teilen bestehende Empfangsgebäude (der Preußische sowie der Bayrische Bahnhof) wurde vor einigen Jahren seitens der Deutschen Bahn an einen privaten Investor veräußert. Die Stadt unterstützt den Investor bei der Entwicklung des Standortes. Die Sanierung des ersten Gebäudeabschnitts wurde bereits begonnen und soll bis 2020 abgeschlossen sein.
- Die Stadt ist im Besitz der Flächen nördlich der Bahnhofsgebäude sowie des Bahnhofsvorplatzes (Ausnahme: Gebäude der Meininger Busbetriebs GmbH (MBB) nördlich des Bahnhofsvorplatzes). Die Flächen mit Gebäudeteilen südlich des Empfangsgebäudes sind noch im Besitz der Deutschen Bahn, die diese teilweise vermarktet. Eine Kaufabsicht seitens der Stadt besteht hier nicht.
- Die Flächen jenseits der Gleise sind im Besitz der Deutschen Bahn. Die Süd-Thüringen-Bahn hat Interesse zum Kauf angemeldet, um ihren jetzt nördlich anliegenden Betriebshof ausbauen zu können. Im Rahmen des Verkaufs sollten die Interessen der Stadt an einer Queermöglichkeit in diesem Bereich berücksichtigt werden.
- Die Deutsche Bahn beabsichtigt, einige Gleise im Westen der Zubringergleise des ehemaligen Bayrischen Bahnhofes zurückzubauen. Die Stadt plant, perspektivisch die Gleisflächen zu erwerben um eine fußläufige Anbindung an einen geplanten Park&Ride-Platz am Rande der Altstadt zu ermöglichen. Eine Anbindung des geplanten Weges an die Gleise ist aber nur über Flächen der Deutschen Bahn möglich, die aktuell zum Verkauf stehen.
- Der Tunnel Marienstraße befindet sich in einem bedenklichen Zustand und ist im Eigentum der Deutschen Bahn, die Unterseite sowie die Fahrbahn liegen im Zuständigkeitsbereich der Stadt. Im Zuge der Veräußerung von entbehrlichen Gleisflächen der Deutschen Bahn wünscht sich die Stadt auch eine Klärung zum Unterhalt des Tunnels.

Analyse der Potenzialflächen hinsichtlich ihrer Eignung

- Die Stadt Meiningen beabsichtigt, das Bahnhofsareal sowie den ZOB als attraktiven Rendezvous-Punkt zu entwickeln. Im Empfangsgebäude sollen Fahrradverleih und -reparatur, Wartebereich sowie Toilettenanlagen und Büroräume der Bundespolizeibehörde sowie der STB untergebracht werden. Auch ein Hostel ist geplant. Nach weiteren Nutzern, z. B. Gastronomie, wird gesucht.
- Die nach Abriss des Plattenbaugesbüdes der Bundespolizei freiwerdende Fläche soll für einen neu zu gestaltenden ZOB genutzt werden, der damit näher an die Gleise rückt und somit die Umsteigezeiten erheblich verkürzt. Die jetzige ZOB-Fläche soll nach aktuellem Planungsstand als Wartebereich für Busse fungieren.
- Die nördliche Fläche in Nähe des Justizzentrums ist aus Sicht der Gutachter zu wertvoll, um sie dauerhaft als Lkw-Parkplatz auszubauen. Sie hat das Potenzial für eine mögliche Erweiterung des Justizzentrums oder auch für die Ansiedlung anderer Funktionen zur Stärkung der mittelzentralen Funktionen und regionalen Ausstrahlung der Stadt. Eine Nutzung als Lkw-Parkplatz ist allenfalls als Zwischennutzung akzeptabel. Die Verträglichkeit hinsichtlich der verkehrstechnischen Erschließung im Zusammenhang mit dem ZOB muss geprüft und gesichert werden.
- Weitere bisherige Nutzer der umliegenden Gebäude sind die STB, die MBB sowie ein Taxi-Unternehmen. Es ist im Interesse der Stadt, diese auf dem Gelände zu halten. Das Gebäude der MBB am Bahnhofsvorplatz ist zwar barrierefrei saniert (Eigentümer ist der Landkreis), beeinträchtigt jedoch das Stadtbild an dieser Stelle und steht möglicherweise der Errichtung

eines ausreichend großen ZOB entgegen. Die Stadt will bezüglich dieser Problematik frühzeitig mit dem Landkreis ins Gespräch kommen, um eine einvernehmliche Lösung zu finden.

- Die Stadt sieht die Notwendigkeit, die Oststadt jenseits der Gleise mit ca. 4.400 Einwohnern besser an den Bahnhof anzubinden. Dafür ist eine zusätzliche Querung der Gleisanlagen erforderlich. Die Prüfung von Querungsvarianten wird eine der Aufgaben nachfolgender Untersuchungen und Planungen sein.
- Die Flächen östlich der Bahngleise eignen sich für die betriebliche Nutzung der Süd-Thüringen-Bahn die hinsichtlich des Erwerbs mit der Deutschen Bahn in Verhandlung steht. Die Fläche würde der STB die Errichtung eines zeitgemäßen, neuen Betriebshofes ermöglichen. Die Stadt hat großes Interesse an der Stabilisierung des Standortes.
- Die Stadt beabsichtigt, ihre bisherige Analyse zu Handlungsspielräumen und Eckdaten weiter zu vertiefen.

Verkehrliche regionale Verflechtung

- Der Nahverkehrsplan des Landkreises wird zum Schuljahresbeginn 2018 / 2019 den Integralen Taktfahrplan umsetzen. Dabei sind auch die Umsetzung eines regionalen verkehrsmittelübergreifenden flexiblen Ticketingsystems sowie eine verbesserte Verbindung und Vertaktung von Regional- und Stadtlinien geplant. Im Rahmen der Umgestaltung des ZOB sollte auch angestrebt werden, den Fernbushalt zu integrieren. Hierzu ist eine frühzeitige Kontaktaufnahmen mit den Anbietern erforderlich.
- Im unmittelbaren Bahnhofsumfeld befinden sich ca. 50 Park&Ride-Plätze, deren Anzahl durch eine Neuanlage südlich des Tunnels perspektivisch erweitert werden soll (ca. 100 zusätzliche Stellplätze im Bereich des ehemaligen Kohlebahnhofes). Diese ist Teil des Parkraumkonzeptes bzw. Verkehrsentwicklungskonzeptes der Stadt Meiningen, welches zurzeit erarbeitet wird.
- Durch Meiningen führen der Werratal-Radweg sowie weitere touristische Radwege. Die Verknüpfung des Radverkehrs am Standort Bahnhof soll perspektivisch ausgebaut werden. Im Bahnhofsgebäude ist seitens des Investors die Ansiedlung eines Fahrradverleihs mit -werkstatt geplant. Im öffentlichen Raum soll die Anzahl und Qualität der aktuell vorhandenen fünf Fahrradabstellplätze ausgebaut werden. Auch das Thema vernetzter (Elektro-)Radverleih in Kooperation mit der Süd-Thüringen-Bahn sowie mit einem Bildungsträger wird aktuell für die Region geprüft.
- Für Meiningen ist der Haltepunkt Grimmenthal von großer Bedeutung, da dieser einen wesentlichen Verknüpfungspunkt für Expressverbindungen nach Erfurt oder nach Würzburg darstellt. Der Verknüpfungspunkt Grimmenthal ist bisher zwar barrierefrei ausgebaut, aber ansonsten ohne Aufenthaltsqualität für Reisende (keine Wartebereiche oder Unterstellmöglichkeiten, Toilettenanlagen etc.). Die Vertaktung der verschiedenen Verkehrsmittel aus dem mittelzentralen Funktionsraum Meiningens ist teilweise unzureichend. Die Ausstattung für Park&Ride ist ebenfalls ungenügend. Der Landkreis will einen Knotenpunkt der Buslinien in voraussichtlich weiterer Entfernung einrichten, was seitens der Stadt als unbefriedigend angesehen wird.
- Mit dem Fahrplanwechsel Ende 2017 ist seitens der Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH (NVS) die Beschleunigung der Regionalbahn-Linie Erfurt-Meiningen vorgesehen (19 min Reisezeitverkürzung). In Richtung München wird Meiningen zukünftig über Sonneberg an den ICE-Knoten in Coburg angebunden.

Funktionale regionale Verflechtung und interkommunale Abstimmungen

- Die interkommunalen Abstimmungsbedarfe hinsichtlich der Potenzialfläche konzentrieren sich auf die Themen Verkehr sowie Tourismus. Es finden kontinuierliche Abstimmungen mit dem Landkreis zur Umsetzung des Nahverkehrsplanes statt. Auch zum Thema „Vernetzung (Elektro-) Radverleih“ sind Abstimmungen und Kooperationen auf regionaler Ebene erforderlich.

Entwicklung der Nutzungsprofile und Abgleich mit übergeordneten kommunalen Planungen

- Der Ausbau des ZOB / Bahnhofsvorplatz gehört zu den im Verkehrsentwicklungsplan Meinungen 2030 formulierten Zielen.

Kommunalpolitische Festlegungen durch Beschlüsse / Genehmigungen

- Der Bereich des Bahnhofes ist im ISEK 2030 der Stadt Meiningen (Stand 2015) als Stadtumbaugebiet vorgeschlagen. Ein Stadtratsbeschluss hierzu steht noch aus.
- Eine Fördermittelbeantragung nach ÖPNV-Investitionsrichtlinie für den Umbau des Bahnhofsgebäudes wurde Mitte 2017 beschlossen.
- Es liegt noch kein Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan vor.

Konzeptionelle und sonstige Vorbereitung durch Gutachten, Rahmenpläne, Wettbewerbe

- Die Stadt hat zwar bereits vielfältige Überlegungen angestellt und Gespräche mit Eigentümern und Trägern geführt, jedoch noch keine eigene Planung aufgestellt. Derzeit wird eine Aufgabenbeschreibung für weitere Planungen vorbereitet. Dabei müssen als solide Grundlage für weitergehende Planungen insbesondere das Funktionsschema und der Platzbedarf des ZOB geklärt werden.

Mitwirkungsbereitschaft und Interessenslagen von Akteuren / Investoren / Interessenten

- Laut Kommune sind bei der Entwicklung des Bahnhofsareals folgende Akteure zu beteiligen: Deutsche Bahn, DB Regio, Süd-Thüringen-Bahn, Meininger Busbetriebs GmbH, Private Eigentümer, Stadt Meiningen, Landkreis Schmalkalden-Meiningen, regionale Bildungsträger als Projektträger, Meiningen GmbH (Stadtmarketing), NVS und TMIL.

Klärung der Finanzierung und zum Einsatz von Fördermitteln

- Das Bahnhofsareal mit Lindenallee und Empfangsgebäuden liegt noch nicht in einer Fördergebietskategorie. Insofern sind die Voraussetzungen für die Förderung von Planungen und Umsetzung im Rahmen der Städtebauförderung noch nicht gegeben. Die Ausweisung als Stadtumbaugebiet ist im ISEK 2030 bereits vorgeschlagen.
- Der Ausbau der Barrierefreiheit, der Wartebereich und Toilettenanlagen, Elektromobilität und Ladeinfrastruktur (Carsharing, Pedelecs etc.) sowie eine Fahrradverleihstation werden über die ÖPNV-Investitionsrichtlinie gefördert. Auch der Erwerb dafür notwendiger Flächen ist über das Förderprogramm möglich. Die NVS bietet sich als Ansprechpartner bei der Antragstellung an. Mit der Kommunalrichtlinie im Rahmen der Klimaschutzinitiative besteht auf Bundesebene die Möglichkeit, investive Klimaschutzmaßnahmen für eine nachhaltige Mobilität zu fördern.

Schaffung von Planungsrecht

- Ein Bebauungsplanverfahren ist noch nicht eingeleitet.

Vermarktung der Flächen

- Eine Vermarktung der Flächen ist nicht relevant, da Mobilitätsangebote durch Stadt und Nahverkehrsgesellschaft, gegebenenfalls in Kooperation mit privaten Bildungsträgern, gestellt werden sollen. Bei der Vermarktung der Mietflächen bzw. bei der Nutzersuche (Empfangsgebäude) unterstützt die Stadt den Investor.

Gutachterliche Empfehlungen

- Der Vorrang zur Herstellung der Mobilitätsinfrastruktur im Sinne eines Rendezvous-Punkts ist sinnvoll. Ein verkehrliches Funktionsschema für den ZOB sowie alle weiteren verkehrlichen Funktionen am Bahnhofplatz sollte als Grundlage für alle weitergehenden Planungen erarbeitet werden. Das Funktionsschema muss in enger Zusammenarbeit mit der Süd-Thüringen-Bahn, den Betreibern des Stadt- und Regionalbusverkehrs und gegebenenfalls der Deutschen Bahn entwickelt werden.
- Die fußläufige Verbindung Oststadt – Bahnhof sollte möglichst auf Höhe der Drachenbergstraße geplant und realisiert werden. Die Möglichkeit eines Park&Ride-Standortes auf der Ostseite der Gleise ist zu prüfen.
- Auf der Grundlage der verkehrlichen Vorgaben sollte ein städtebaulicher Ideenwettbewerb für das gesamte Bahnhofsareal mit Realisierungsteil für den ZOB und das unmittelbare Bahnhofsvorfeld ausgelobt werden. Grundlage des Wettbewerbs für interdisziplinäre Teams sollte ein Funktionsschema bilden, wie es bereits im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes in Zusammenarbeit mit der Nahverkehrsservicegesellschaft erarbeitet wurde. Für die Anbindung der Oststadt sowie für Potenzialstandorte Park&Ride sind dabei Lösungsvorschläge einzufordern. Das beste Ergebnis sollte in einen Rahmenplan überführt werden.
- Es wird empfohlen, einen auf das Wettbewerbsergebnis aufbauenden Rahmenplan in einen Bebauungsplan zu übersetzen, um städtebaulichen Ziele, auch für die nicht im kommunalen Eigentum befindlichen Flächen, festzulegen.
- Da der ZOB seinen heutigen Standort verlässt, ergeben sich im Norden des Plangebietes Flächenpotenziale, die auch baulich genutzt werden könnten. Aufgrund der Nähe zu Bahnhof und ZOB haben diese Flächen eine besondere Eignung für Nutzungen, welche die mittelzentrale Funktion der Stadt und ihre regionale Ausstrahlung stärken. Die Fläche sollte als strategische Flächenreserve gesichert werden. Allenfalls als Zwischennutzung könnte bis auf weiteres der Lkw-Parkplatz in Frage kommen.
- Für die seitens der Deutschen Bahn zum Verkauf stehenden Flächen sollte von der Stadt zumindest ein Zwischenerwerb erwogen werden, um potenzielle Nutzungskonflikte zu verhindern und um sich weitere Optionen, auch für Querungen und fußläufige Anbindungen, offen zu halten.

Maßnahmen der kommunalen Ebene

- Es wird die Erarbeitung einer Eigentumskarte zu allen Gebäuden und Flächen im Areal empfohlen, um in Überlagerung mit den Planungsabsichten etwaige Konflikte und Handlungsbedarfe aufzuzeigen. Für die Flächen der Deutschen Bahn wird die Erarbeitung einer differenzierten Kartierung nach den Verantwortlichkeiten (z. B. DB Immobilien, DB Netz, etc.) empfohlen.

- Die Gebietskulisse (Erweiterung des Sanierungs- und Stadtumbaugebietes) sollte seitens des Stadtrates beschlossen werden, um entsprechende Fördermöglichkeiten für den Standort generieren zu können.
- Mit der Deutschen Bahn sollte durch eine bahninterne Freistellungsprüfung geklärt werden, ob für entbehrliche Flächen eine Freistellung unter Auflagen erreicht werden kann. Damit können Bahnflächen noch vor der Erteilung des Freistellungsbescheides mittels Bebauungsplan (§ 9 (2) BauGB) ganz oder teilweise überplant werden. Entsprechend werden einzelne Nutzungen erst dann zulässig, wenn die damit verknüpfte Bedingung (Freistellung) eingetreten ist²¹.
- Die kontinuierliche Abstimmung mit den Akteuren sollte für die Erarbeitung und Umsetzung von Planungen weiter fortgeführt werden. Insbesondere bei der Deutschen Bahn sollte ein kontinuierlicher Ansprechpartner gesucht und eine Arbeitsebene aufgebaut werden.
- Die Fläche des geplanten Lkw-Platzes sollte langfristig als Flächenreserve für regional bedeutsame Nutzungen gesichert werden.
- Es muss darauf hingewirkt werden, dass die Aufenthaltsqualität und das Angebot von Park&Ride am Haltepunkt Grimmenthal verbessert werden und der Knotenpunkt der Buslinien einen optimalen Standort in Bahnhofsnähe erhält.

Maßnahmen sonstiger Akteure

- Das Zusammenspiel zwischen dem mittelzentralen Funktionsraum von Meiningen und dem Haltepunkt Grimmenthal muss transparent gemacht und optimiert werden (z. B.: verbesserte Vertaktung, Shuttle-Dienste durch Stadt- bzw. Regional-ÖPNV, etc.). Auf eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität und des Angebotes an Park&Ride-Plätzen sowie auf eine bahnhofsnaher Lage des ZOB Knotenpunktes Grimmenthal ist hinzuwirken.
- Im Bereich des Bahnhofes befinden sich weitere Gebäude und Flächen, für die seitens der Deutschen Bahn Verkaufsabsichten bestehen. Bei einem Verkauf sollten die Entwicklungsziele der Stadt Berücksichtigung finden bzw. die Stadt sollte Vorrang beim Erwerb der Flächen erhalten.
- Die Teilnahme des Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn in der AG 2 (Gunstraum) als direkter zentraler Ansprechpartner der Kommunen sollte im Rahmen der AG Gunstraum fortgeführt werden.
- Für die Problematik „Lkw-Parken in Wohngebieten“ muss bundesweit eine Lösung gefunden werden. Der Verantwortungsbereich der Firmen für das Parken des Fuhrparks darf nicht auf die Städte abgewälzt werden.

²¹ Forum Bahnflächen NRW, Ulrike Holtel: „Baurecht auf Bahnflächen – Bedingte Nutzungen und Freistellungen“, Rheinbach, 2006

Nordhausen

Einwohner 2015	EW-Prognose bis 2035	Zentralörtliche Funktion
42.217	-6,8%	Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums
Reisezeit Gesamt	Reisezeit Veränderung	Landesplanerische Funktionen
12,5-13 h	1,5-2 h kürzer	Lage in Entwicklungskorridor Industriegroßflächen in MZ-Funktionsraum Schwerpunktraum Tourismus Stadt mit Kultur- und Bildungstourismus

Einschätzung zur Kommune

Nordhausen ist Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums und die bevölkerungsreichste Stadt in Nordthüringen (sechstgrößte Stadt in Thüringen). Sie übernimmt die führende Rolle als prosperierendes Wirtschaftszentrum und Behördenstandort im Dreiländereck im Südharz. Mit der aktuellen Entwicklung der Industriegroßfläche Goldene Aue wird weiteres Flächenpotenzial zum Ausbau des Wirtschaftsstandortes bereitgestellt. Auch der breitgefächerte Dienstleistungsbereich soll weiter ausgebaut werden.

Die Stadt Nordhausen weist zahlreiche Attraktionen auf und ist Ausgangspunkt in einen hochattraktiven touristischen Landschaftsraum. Der Tourismus als ergänzender Wirtschaftsfaktor wird zunehmend unter Ausnutzung der gegebenen naturräumlichen und kulturellen Potenziale der Stadt ausgebaut. Auf den Geschäftstourismus entfallen 2/3 der Übernachtungen, allerdings fehlt es an angemessenen Hotelkapazitäten. Die Möglichkeiten für Tagungen sind räumlich und terminlich begrenzt. Mit dem Theater Nordhausen (in enger Kooperation mit dem Loh-Orchester Sondershausen), Jugendkunstschule, Hochschule etc. sind Potenziale vorhanden, den Bereich Kultur- und Kreativwirtschaft weiter zu entwickeln.

Nordhausen besitzt neben zahlreichen Bildungseinrichtungen auch eine Hochschule, die ihr Studienangebot kontinuierlich erweitert. Über die Industrie sowie die Dienstleistungsbranche ist ein direkter Austausch mit den Bildungseinrichtungen gegeben. Die Hochschule betreibt ein erfolgreiches Gründercoaching. Ein Gründerzentrum (Business Innovation Center) ist seit 1990 in Nordhausen ansässig, befindet sich jedoch in Stadtrandlage.

Die Stadt hat einen deutlichen Einpendlerüberschuss. Im industriellen Bereich sind die Metallbearbeitung und der Schwermaschinenbau stark vertreten. Auch die Nahrungs- und Genussmittelproduktion, das Bauhandwerk und die Gesundheitswirtschaft gehören zu den wichtigen Säulen des Arbeitsmarktes.

Nordhausen wird bis 2035 ca. 6,8 % an Einwohnern (entsprechend dem Thüringer Durchschnitt) verlieren. Allerdings kann die Stadt auch positive Trends aufweisen: Die Zahl der Geburten ist seit 2012 wieder deutlich steigend und auch hinsichtlich der Zuzüge ist seit 2009 ein kontinuierlicher Anstieg zu verzeichnen.

Durch einen konsequent umgesetzten und erfolgreichen Stadtumbau hat Nordhausen keinen nennenswerten Wohnungsleerstand zu verzeichnen. In der Innenstadt werden noch verbliebene Brachflächen für Wohnnutzung sukzessive aktiviert. Nordhausen wird sich als „ModellStadtRegion für energetischen Wandel 2030+“ im Rahmen der IBA Thüringen entwickeln (vier Projektbausteine). Der Stadtumbau in der Großwohnsiedlung Nordhausen Nord wird entsprechend vorangetrieben. Der Abbau vorhandener Defizite hinsichtlich Elektromobilität ist ebenso im Fokus aktueller Entwicklungsabsichten.

Die Reisezeitverbesserung für Nordhausen ist moderat, insbesondere da die Stadt insgesamt eine hohe Gesamt-Reisezeit aufweist. Lediglich zur Destination München ist mit einer deutlichen Reisezeitverbesserung zu rechnen, die anderen Großdestinationen sind über andere Knoten (z. B. Göttingen oder Halle) besser erreichbar. Es wird seitens der Stadt erwartet, dass Entwicklungsimpulse für den Bahnhof und sein Umfeld nur in sehr geringem Maße durch den ICE-Knoten Erfurt entstehen.

Die finanziellen Handlungsspielräume der Stadt sind eingeschränkt: Nordhausen befindet sich seit 2014 in Haushaltskonsolidierung, die 2. Fortschreibung des Haushaltssicherungskonzeptes ist genehmigt. Ab 2020 scheint ein ausgeglichener Haushalt möglich.

Einschätzung der angemeldeten Potenzialfläche sowie Auswahl

Es wurden mehrere Potenzialflächen angemeldet:

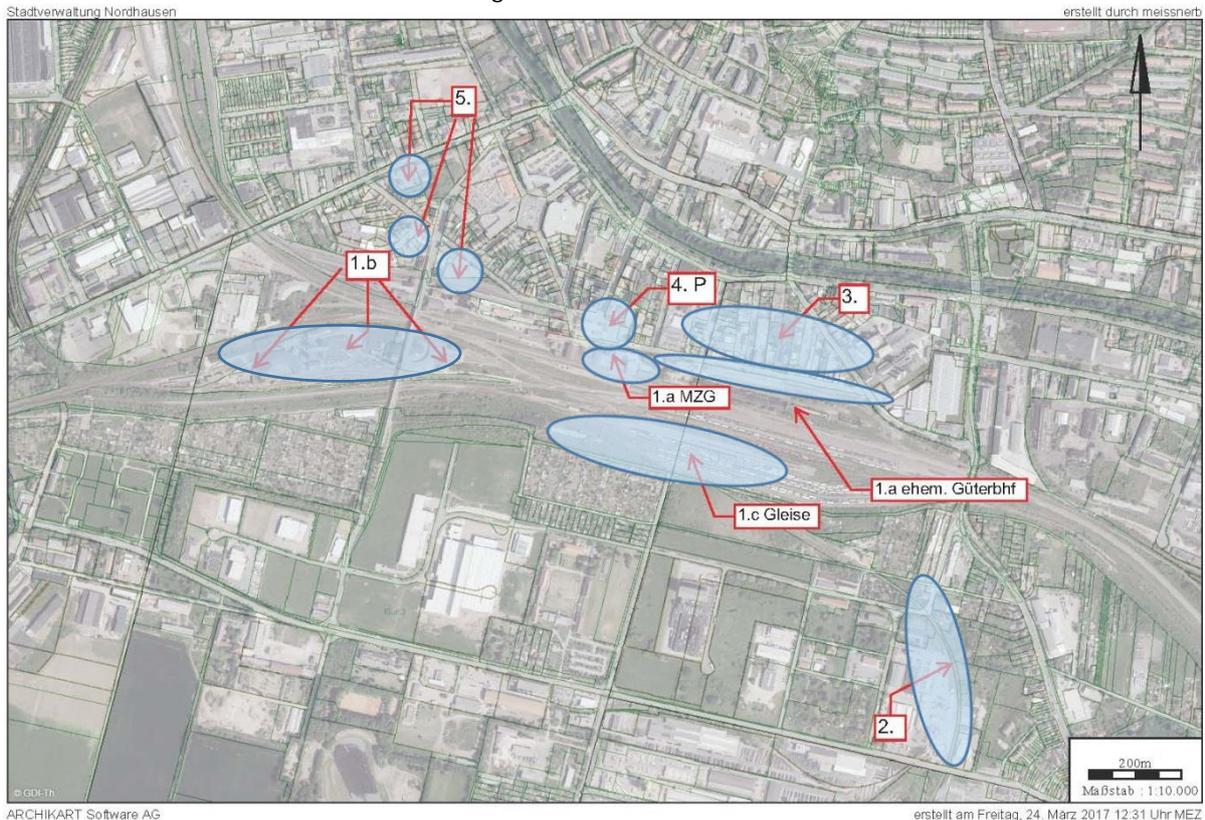


Abb. 33: Potenzialflächen Nordhausen. Quelle: Stadtverwaltung Nordhausen.

Ein Grundstück direkt am Bahnhof (Fläche 1a, östlicher Teil) einschließlich eines hohen, leerstehenden Mehrzweckgebäudes (MZG) wurde unlängst an einen Käufer veräußert, der offenkundig keine Investitionsabsichten hat. Die Fläche ist sehr gut an den Bahnhofplatz angebunden. Nach Entwidmung der Fläche des MZG sind seitens der Stadt hier gewerbliche Bauflächen vorgesehen. Im mittleren Teil der Fläche 1a befinden sich weitere Flächen und Gebäude, die noch im Eigentum der Deutschen Bahn liegen. Der größte Teil der noch für Bahnzwecke gewidmeten Fläche des ehemaligen Güterbahnhofes (Fläche 1a, östlicher Teil) ist im Privatbesitz ohne erkennbare Investitionsabsicht. Es wird ein profitabler Wiederverkauf angestrebt. Die Stadt hat Interesse, die Fläche langfristig für die Logistikbranche o. ä. zu sichern und zu erwerben, jedoch nicht zu den angebotenen Konditionen. Der Standort ist im FNP der Stadt bereits als Gewerbegebiet ausgewiesen.

Die Fläche mit Lokschruppen, Wasserturm und weiteren Gebäuden (Fläche 1b), die an einen ortsansässigen Investor veräußert wurde, besitzt durch ihr außergewöhnliches Flair („Industrieromantik“) ein Potenzial für die Kultur- und Kreativwirtschaft. Die Klientel ist hier, gegebenenfalls langfristig, über junge ansässige Akademiker (Hochschule Nordhausen) oder andere Kreativberufsgruppen gegeben.

Die Fläche südlich des Gleiskörpers (Fläche 1c; 2) eignet sich für schienengebundenes Gewerbe, Industrie und Logistik Güterumschlag. Die eventuell nicht mehr genutzten Gleisanlagen könnten in die bestehenden erschlossenen Gewerbegebiete einbezogen werden.

Das Quartier zwischen Uferstraße, Erfurter Straße und Lange Straße (Fläche 3) ist gewerblich geprägt, allerdings verhindern ungünstige Grundstückszuschnitte die mögliche Ansiedlung zusätzlicher Betriebe. Eine Aufwertung des Gebietes in dieser zentralen Lage ist städtebaulich gewünscht, ein Potenzial für die Kultur- und Kreativwirtschaft wird hier gesehen. Eine Quartiersentwicklung der gewerblich genutzten Fläche 3 (Bebauungsplan) kann möglicherweise durch Gespräche mit den Eigentümern und durch Umlegungsmaßnahmen angeschoben werden.

Die Fläche 4 stellt eine Baulücke am Bahnhofplatz dar. Hier bedarf es einer Stadtraumreparatur. Die Fläche befindet sich im Eigentum der Stadt und ist aktuell mit Kurzzeitparkplätzen belegt. Aufgrund der damit verbundenen Einnahmequelle besteht zurzeit keine Verkaufsabsicht seitens der Stadt, obwohl ein Investor Entwicklungsabsichten zur Erweiterung des nebenstehenden Hotels angemeldet hat. Für die Fläche liegt ein städtebauliches Konzept zur Stadtreparatur vor. Der Bedarf für ein hochwertiges Hotel mit größeren Veranstaltungs- und Tagungsräumen wird in der Stadt gesehen.

Des Weiteren sind Baulücken angegeben (Flächen 5), welche im Besitz privater Eigentümer sind. Hier bedarf es der Reparatur des Stadtraumes.

Angesichts der zu erwartenden geringen Impulswirkung durch Reisezeitverkürzungen wird im Rahmen dieser Studie der Fokus auf das Areal gelenkt, das für den Bahnreisenden den Stadteingang markiert und für den ersten Eindruck und das Image der Stadt ausschlaggebend ist (insbesondere Flächen 1a und 4).

Kurzbeschreibung der Potenzialfläche und Status quo



Abb. 34: Potenzialfläche Nordhausen. Darstellung: GRAS, Luftbild: ©GDI-Th.

Das Areal beinhaltet das Empfangsgebäude, den Bahnhofplatz mit seinem funktionalen bzw. stadtgestalterischen Umfeld einschließlich Einzelhandelsbesatz, nordöstlich des Bahnhofplatzes das Hotel

sowie die Baulücke mit Parkplätzen, östlich des Bahnhofes das Grundstück mit dem Mehrzweckgebäude einschließlich angrenzender Grundstücksflächen sowie die Flächen westlich des Bahnhofsgebäudes. Die mindergenutzten Flächen, unsanierten Gebäude und Baulücken in diesem hochfrequentierten Bereich stellen städtebauliche Missstände dar und beeinträchtigen das Bild des Stadteingangs, was insbesondere für die Attraktion der Stadt für Touristen und Geschäftsreisende negativ ist. Durch die jüngsten Veräußerungen von Bahnflächen in diesem Bereich an Private ergeben sich Entwicklungshemmnisse, deren Überwindung für die Stadtentwicklung hohe Priorität haben muss.

Potenziale und Defizite der Flächen

- Das Empfangsgebäude der Deutschen Bahn ist saniert, weist aber teilweise leerstehende Ladenflächen im Erdgeschoss und auch Leerstand an Büroflächen im Dachgeschoss auf. Die Verkaufsstelle für Fahrkarten soll seitens der Deutschen Bahn perspektivisch erhalten bleiben.
- Zum Bedauern der Stadt wurden wichtige Service-Einrichtungen am Bahnhof geschlossen (Toiletten). Aus Sicht der Stadt ist das ein untragbarer Zustand, sie verhandelt mit der Deutschen Bahn über Lösungen.
- Der Mobilitätsknoten ist für Stadt und Region mit Stadt- und Regionalbusverkehr, Straßenbahn, Harzer Schmalspurbahn sowie Fernbusverkehr bereits sehr gut ausgebaut und frequentiert.
- Das seit Jahren leerstehende MZG ist auch stadtgestalterisch problematisch. Im Zusammenspiel mit weiteren Brachflächen sowie fehlenden Raumkanten beeinträchtigt es das Bild und den räumlich-funktionalen Zusammenhang, so dass der Bahnhof relativ isoliert und abgekoppelt erscheint.

Kommunale Entwicklungsziele und -absichten

- Im unmittelbaren Umfeld des anlässlich der Landesgartenschau 2004 gestalteten Bahnhofsvorplatzes liegen städtebauliche Missstände vor, welche die Stadt zwar prinzipiell angehen möchte; aufgrund der angespannten Haushaltslage legt sie aber ihren Fokus prioritär eher auf die Entwicklung der Innenstadt.
- Der bestehende Mobilitätsknoten soll hinsichtlich seiner Infrastruktur für Anschlussmobilität wie E-Carsharing, E-Tankstelle und (E-)Bike Verleih perspektivisch noch attraktiver ausgestaltet werden.

Kommunaler Planungs- / Arbeitsstand

- Zur funktionalen Aufwertung des Mobilitätsknotens wurden zunächst nur erste grundsätzliche Überlegungen und Ansatzpunkte formuliert. Konkrete Planungen liegen noch nicht vor.

Handlungsfelder – Sachstand und Handlungsbedarfe

Klärung der Eigentumssituation mit Deutscher Bahn und privaten Eigentümern

- Die unmittelbar im Umfeld des Bahnhofes gelegenen Potenzialflächen gehören verschiedenen Eigentümern. Das direkt am gestalteten Bahnhofsplatz gelegene Hotel will der Eigentümer perspektivisch zu einem Tagungshotel ausbauen. Eine potenzielle Erweiterungsfläche hierfür ist die städtische Baulücke am Bahnhofsplatz, die vorübergehend als städtischer Parkplatz genutzt wird. Die Verkaufsbereitschaft der Stadt wird aufgrund der dann entfallenden Einnahmequelle (Parkgebühren) sowie möglicher Konkurrenz mit einem anderen Hotel-Vorhaben diskutiert.
- Das mehrgeschossige Mehrzweckgebäude, ein jahrelang unsaniertes Schandfleck, wurde kürzlich seitens der Deutschen Bahn an einen Privateigentümer verkauft, der jedoch gegenüber der Stadt aktuell noch keine Gesprächsbereitschaft zeigt. Die unmittelbar angrenzenden

ehemaligen Bahnflächen im Westen sind an einen ortsansässigen Privateigentümer verkauft, der die Errichtung eines kleinen Handwerkerhofes beabsichtigt. Weiter angrenzende Flächen sowie das Bahnhofsgebäude einschließlich eines separaten Toilettengebäudes sind noch im Eigentum der Deutschen Bahn. Die Ankaufsabsicht der Stadt für das Toilettengebäude scheiterte bisher an schwierigen eigentumsrechtlichen Fragen, an der aktuellen Haushaltssituation und dem zu erwartenden Unterhaltungsaufwand.

Analyse der Potenzialflächen hinsichtlich ihrer Eignung

- Die Baulücke am Rande des Bahnhofplatzes erscheint gut geeignet als potenzielle Erweiterungsfläche für ein Hotel mit Tagungskapazitäten. Durch die Lagegunst in Zentrumsnähe und am Mobilitätsknoten ist der Standort für Touristen als auch für Geschäftsreisende, die mit der Entwicklung der Industriegroßfläche Goldene Aue noch weiter zunehmen werden, ideal gelegen.
- Die Stadt Nordhausen ist „ModellStadtRegion für energetischen Wandel 2030+“ und will diesbezüglich Vorreiter für die Region werden. An attraktiver und öffentlichkeitswirksamer Lage wird deshalb ein Standort für E-Mobilität, integriert in das Gesamtkonzept des Bahnhofsvorplatzes, gesucht. Eine Standortanalyse hierzu hat noch nicht stattgefunden.
- Das stark sanierungsbedürftige MZG ist geeignet für kerngebietstypische Nutzungen, fügt sich jedoch aufgrund seiner Höhe und Baugestalt nicht in die Stadtgestalt der näheren Umgebung ein.
- Östlich des Bahnhofes befindet sich eine Parkplatzfläche (Park&Ride) der Deutschen Bahn, für die aus Sicht der Stadt perspektivisch Erweiterungsbedarf besteht und welche gegebenenfalls auch den Bedarf der Harzer Schmalspurbahn aufnehmen kann. Alternativ ist zu prüfen, ob auf dem Gelände des geplanten Handwerkerhofes im Westen noch Parkplätze für Gäste der Harzer Schmalspurbahn untergebracht werden könnten.
- Das Bahnhofsgebäude ist im EG mit Serviceeinrichtungen und Gastronomie teilweise belegt, die Räume im OG stehen teilweise leer. Eine Vermietung der Räume (kerngebietstypische Nutzung; keine Spielhalle) ist im besonderen Interesse der Stadt, auch um Vandalismus im Gebäude entgegenzuwirken. Das separat stehende Toilettenhaus verfügt über eine behindertengerechte Toilette, steht aber zurzeit aufgrund von Vandalismus nicht mehr zur Verfügung.
- Eine ins Detail gehende Situations- und Bedarfsanalyse hat im Untersuchungsgebiet noch nicht stattgefunden.

Verkehrliche regionale Verflechtung

- Der Bahnhof Nordhausen hat als Mobilitätsverknüpfungspunkt einen hohen Stellenwert in der Region, insbesondere auch für Touristen und Besucher, die mit der Harzer Schmalspurbahn den Harz, die KZ-Gedenkstätte oder die Stadt besichtigen. Auch von Bewohnern der Region, welche die mittel- und oberzentralen Einrichtungen nutzen, geht eine hohe SPNV- sowie StPNV-Nachfrage aus²².
- Es werden ca. 50 Parkplätze für PKW und ca. 30 Stellplätze für Fahrräder vorgehalten. Damit ist der Bahnhof Nordhausen bereits sehr gut als Mobilitätsverknüpfungspunkt ausgebaut. Aus Sicht der Stadt fehlt es noch an einer Lademöglichkeit für Elektromobilität. Für Ladesäulen und Fahrradabstellmöglichkeiten werden derzeit noch Mikrostandorte gesucht. Die Stadt ist diesbezüglich aufgrund ihrer Haushaltsslage nur eingeschränkt handlungsfähig.

²² Gemeinsamer Nahverkehrsplan StPNV Landkreis und Stadt Nordhausen, Fortschreibung für den Zeitraum 2017 bis 2021

- Ein Anbieter für Carsharing ist darüber hinaus auf der Suche nach geeigneten Abstellmöglichkeiten am Bahnhof.
- Verkehrsbetriebe Nordhausen und Harzer Schmalspurbahn planen die Einrichtung einer gemeinsamen Mobilitätszentrale am Bahnhof, welche die Funktion der Fahrplan- und Tarifinformation, des Fahrscheinverkaufs sowie gegebenenfalls der Stadtinformation übernimmt.
- Die Stadt Nordhausen ist federführendes Mitglied in einem Projekt zur Untersuchung eines möglichen Bürgertickets im Landkreis. Die Ergebnisse stehen noch aus.
- Fernbusse (Flixbus) sind bereits in den Mobilitätsknoten Bahnhofsplatz eingebunden.

Funktionale regionale Verflechtung und interkommunale Abstimmungen

- Neben dem Mobilitätsknoten dürfte vor allem die Ansiedlung eines Tagungshotels an diesem optimal erschlossenen Standort für die regionale Verflechtung von Bedeutung sein. Entsprechende interkommunale Abstimmungen haben zu diesem Thema noch nicht stattgefunden.

Entwicklung der Nutzungsprofile und Abgleich mit übergeordneten kommunalen Planungen

- Die Vervollständigung des Stadtbildes im Bahnhofsumfeld sowie der Ausbau des Mobilitätsknoten am Bahnhof sind Ziele der Stadtentwicklung, welche im ISEK 2030 aus dem Jahr 2016 bereits formuliert wurden.
- Mit dem Titel „ModellStadtRegion für energetischen Wandel 2030+“ hat die Stadt Nordhausen am Bundeswettbewerb „Zukunftsstadt“ mit der Absicht teilgenommen, diesbezüglich Vorreiter für die Region werden. Die Themen werden für die IBA-Kandidatur weiterqualifiziert. Die Weiterentwicklung der vorhandenen Mobilitätsverknüpfung durch Ergänzung von Angeboten, insbesondere im Bereich der E-Mobilität, entspricht diesen Zielen, konkretisiert zusätzlich ihr angestrebtes Profil und ergänzt das Mobilitätsangebot am Bahnhof.

Kommunalpolitische Festlegungen durch Beschlüsse / Genehmigungen

- Es liegen bezüglich der dargestellten Entwicklungsansätze keine weitergehenden Beschlüsse o. ä. vor. Insofern gelten die Aussagen des 2016 aktualisierten ISEK.

Konzeptionelle und sonstige Vorbereitung durch Gutachten, Rahmenpläne, Wettbewerbe

- Bereits im Jahr 2002 wurden im Rahmen eines Realisierungswettbewerbs zur Landesgartenschau 2004 Vorplanungen für die Ausgestaltung des Bahnhofsplatzes sowie seines direkten Umfeldes (einschließlich der Baulücke) erarbeitet. Diese Planungen mit Ausnahme der Bebauung der Baulücke sind umgesetzt.
- Für die weitere Qualifizierung des Mobilitätsverknüpfungspunkts liegen erste grundsätzliche Überlegungen der Stadtverwaltung vor. Weitere grundlegenden Analysen oder ein Rahmenplan liegen noch nicht vor.

Mitwirkungsbereitschaft und Interessenslagen von Akteuren / Investoren / Interessenten

- Als Beteiligte bindet die Stadt die Eigentümer der Immobilien, die Verkehrsträger wie Harzer Schmalspurbahn, Deutsche Bahn und Nahverkehrsgesellschaften sowie die EVN (Energieversorgung Nordhausen) ein.
- Hinsichtlich der Nutzungszuführung und Werterhaltung des sanierten Bahnhofsgebäudes wird von einer Mitwirkungsbereitschaft der Deutschen Bahn ausgegangen. Die Gespräche zur Lösungsfindung für das Toilettengebäude bzw. die Bereitstellung von Toiletten stagnieren aktuell jedoch.

- Ein weiterer möglicher Akteur könnte das ortsansässige Start-Up-Unternehmen Mobeno sein, welches unter der Marke „mobeee“ im Landkreis Nordhausen ein E-Carsharing für Privatleute und Unternehmen anbietet.

Klärung der Finanzierung und zum Einsatz von Fördermitteln

- Das Bahnhofsgebäude sowie das unmittelbare Umfeld liegen im Sanierungsgebiet, womit die Voraussetzungen für eine Förderung von Analysen, Konzepten oder Wettbewerben gegeben sind. Vorbereitende Maßnahmen zur Umsetzung, wie z. B. für Grundstückserwerb für Ordnungsmaßnahmen oder für Abriss sind damit ebenfalls förderfähig.
- Für die weitergehende Qualifizierung des Mobilitätspunktes kommen gegebenenfalls Fördermittel aus der ÖPNV-Investitionsrichtlinie Thüringens (Verlängerung des Förderzeitraums bis 2019) in Betracht. Mit der Kommunalrichtlinie im Rahmen der Klimaschutzinitiative ist eine weitere Möglichkeit zur Förderung investiver Klimaschutzmaßnahmen für eine nachhaltige Mobilität gegeben. Aufgrund der Haushaltslage wird die Leistung des Eigenanteils für die Stadt jedoch weiterhin ein wesentliches Hemmnis darstellen.

Schaffung von Planungsrecht

- Für die Baulücke am Bahnhofplatz besteht bereits ein Bebauungsplan für ein Mischgebiet. Die sonstigen Flächen unmittelbar westlich und östlich des Bahnhofes sind im FNP noch als Bahnflächen ausgewiesen. Die Flächen des ehemaligen Stückgutbahnhofes wurden als Gewerbegebiet ausgewiesen.

Vermarktung der Flächen

- Die Vermarktung städtischer Flächen (Baulücke) steht erst zu einem späteren Zeitpunkt an – nach intensiven Eigentümergesprächsrunden sowie der Klärung städtebaulicher Ziele.

Gutachterliche Empfehlungen

- Mit den Eigentümern aller Flächen rund um den Bahnhof und Bahnhofplatz sowie potenziellen weiteren Akteuren sollten Gesprächsrunden zur Vermittlung und Klärung der privaten und städtebaulichen Entwicklungsziele sowie zu nutzungsrechtlichen Handlungsspielräumen durchgeführt werden. Auch Klärungen zu Fragen der Eigentumssituation und Flächenbereitstellung oder -tausch könnten damit angeschoben werden.
- Es wird empfohlen, die Stabilisierung des Hotelstandortes durch Nutzungserweiterung zu ermöglichen. Mit einer geplanten Erweiterung des Hotels zu einem Tagungshotel wäre ein weiterer wichtiger Beitrag zum Ausbau der ober- und mittelzentralen Angebote für Stadt und Region sowie für den Umweltverbund geleistet. Der Standort bietet eine optimale verkehrliche Erreichbarkeit, auch hinsichtlich der Industriegroßfläche „Goldene Aue“ sowie der touristischen Attraktionen um Nordhausen.
- Eine Verbesserung der Situation am Bahnhof und Bahnhofsvorplatz kann einen Beitrag zur Beseitigung städtebaulicher Missstände, eine Anschubwirkung und damit eine Verbesserung der Standortfaktoren der Stadt Nordhausen leisten.
- Der bereits jetzt sehr gute Mobilitätsknoten wäre mit einer zusätzlichen Verknüpfung E-Mobilität beispielhaft ausgestattet. Möglichkeiten der Förderung einzelner Maßnahmen der (E-) Mobilität sollten geprüft und gemeinsam mit den Akteuren vorbereitet werden. Ein Unterstützungspartner könnte hierbei die NVS sein.

Maßnahmen der kommunalen Ebene

- Die Stadt sollte sich als Interessent für Bahnflächen (z. B. für das Toilettengebäude) bei der Deutschen Bahn (DB Immobilien) vormerken zu lassen, um bei Verkaufsabsichten informiert

zu werden. Unabhängig davon sollten die Gespräche mit der Deutschen Bahn zur Lösungsfindung für das Toilettengebäude bzw. die Bereitstellung von Toiletten weiter fortgeführt werden.

- Die Gesprächsrunden gemeinsam mit allen Eigentümern und Akteuren sind seitens der Stadt als Hauptakteur zu initiieren. Gegebenenfalls ist der Einbezug eines externen Moderators hilfreich.
- Es wird die Erarbeitung eines Rahmenplanes mit grundlegenden Analysen empfohlen. Das Nutzungsprofil ist unter Einbeziehung aller Akteure zu schärfen. Dabei sollte bei Blockaden gegebenenfalls auch ein Eigentümerwechsel in Erwägung gezogen werden.
- Nach Entwidmung des Mehrzweckgebäudes ist gegebenenfalls ein Einbezug in den bestehenden Bebauungsplan seitens der Stadt zu prüfen, um eine Entwicklung entsprechend der städtebaulichen Zielstellungen zu gewährleisten.
- Die Stadt sollte hinsichtlich eines Standortes für ein Tagungshotel ihre Planungshoheit wahrnehmen. Es ist seitens der Stadt zu klären, ob eine Anpassung des bestehenden Bebauungsplanes für eine Hotelerweiterung am Bahnhofplatz erforderlich wird.

Maßnahmen sonstiger Akteure

- Da Eigentumsflächen der Deutschen Bahn betroffen sind, ist eine enge Kooperation zwischen der Stadt und der Deutschen Bahn erforderlich. Dies betrifft insbesondere die Nutzbarmachung und Unterhaltung oder Eigentumsübertragung der Toilettenanlagen.
- Für das Bahnhofsgebäude ist die Vermietung mit weiteren kerngebietstypischen Nutzungen wie Läden, Büroflächen oder Wohnungen durch die Deutsche Bahn anzustreben.
- Die finanzielle Handlungsfähigkeit der Stadt Nordhausen ist stark eingeschränkt. Damit wird die Wahrnehmung passgenau zugeschnittener Fördermöglichkeiten stark eingeschränkt oder sogar unmöglich. Die Reduzierungsmöglichkeit der Mittleistungsanteile oder andere Möglichkeiten zu Sicherung einer begrenzten Handlungsfähigkeit trotz Haushaltskonsolidierung sollten ausgeschöpft werden.
- Die Tourismusdestination Nordhausen bedarf eines intensiven Marketings weit über Thüringen hinaus. Dabei ist auf das breite Spektrum von Attraktionen (z. B.: Historie, Kultur, Naturerlebnisse, Wandern, Radfahren oder Tauchen und die entsprechenden Infrastrukturen) abzuheben. Parallel dazu sind die Information und Orientierung der Besucher durch entsprechende Beschilderungen und Leitsysteme am Bahnhofplatz zu verbessern und Wander- bzw. Fernradwege in den Mobilitätsknoten einzubeziehen. Dieses dürfte auch die städtischen Entwicklungsziele am Bahnhof unterstützen.

Sondershausen

Einwohner 2015	EW-Prognose bis 2035	Zentralörtliche Funktion
22.039	-23,1%	Mittelzentrum
Reisezeit Gesamt	Reisezeit Veränderung	Landesplanerische Funktionen
12-12,5 h	> 3 h kürzer	Schwerpunktraum Tourismus Stadt mit Kultur- und Bildungstourismus

Allgemeine Einschätzung zur Kommune

Das Mittelzentrum Sondershausen wird zwar eine sehr hohe Verbesserung der Reisezeit erfahren, insgesamt liegt die Reisezeit zu / von den Metropolen aber im durchschnittlichen Bereich. Sondershausen liegt auf der SPNV-Verbindung zwischen Nordhausen und Erfurt. Derzeit liegt die Reisezeit bis Erfurt bei einer knappen Stunde, diese wird sich aber bis 2025 durch die Einrichtung einer Expressverbindung auf 38 Minuten reduzieren.

Die ehemalige Bergwerkstadt liegt in einem ausgewiesenen Schwerpunktraum Tourismus und kann mit einem reichen Fundus an Sehenswürdigkeiten und Freizeitattraktionen aufwarten, die jährlich ca. 800.000 Tagesgäste anlocken. Auch als Tagungs- und Kongress-Standort wird Sondershausen nachgefragt.

Die jetzige Kreisstadt übernimmt eine wichtige Zentrumsfunktion in der Region, wird aber perspektivisch mit einem Verlust von ca. 5.000 Einwohner rechnen müssen (-23 %), um 2035 einen Einwohnerstand von ca. 17.000 zu erreichen. Dies ist auf den mit dem Rückgang der Bergbauindustrie zusammenhängenden tiefgreifenden Strukturwandel mit hohen Wanderungsverlusten zurückzuführen. Die Leerstandsquote der Stadt lag 2011 bei 8 %, der Leerstand in der Innenstadt von Sondershausen wird nach Aussage der Stadtverwaltung als problematisch eingeschätzt.

Mit der Thüringer Landesmusikakademie und der Kreismusikschule sind zwei musikalische Bildungseinrichtungen ansässig, die neben dem Loh-Orchester Sondershausen (in Kooperation mit dem Theater Nordhausen) das Profil Sondershausen als Musikstadt mitbestimmen. Mit Nordhausen besteht darüber hinaus eine enge Kooperation über den öffentlich rechtlichen Vertrag „Städtebund Nordhausen – Sondershausen“.

Aus der Reisezeitverbesserung durch das Projekt VDE 8 erhofft sich die Stadt Sondershausen eine mögliche Impulswirkung für die bereits vorhandenen kulturellen und touristischen Potenziale (Tagungen / Kongresse sowie Kulturveranstaltungen), auch aufgrund ihrer Nähe zu Erfurt.

Die städtische Haushaltssituation ist angespannt. Mit Stadtratsbeschluss vom 16.3.2017 wurde die zweite Fortschreibung des Haushaltssicherungskonzeptes 2015 bis 2024 beschlossen. „Sofern Entwicklungsbedarfe und -chancen bestehen, werden, wie beim Unstrut-Werra-Radweg, auch in schwierigen Zeiten kommunale Mitleistungsanteile aufgebracht werden können“²³.

²³ Quelle: Fragebogen der Stadt Sondershausen

Einschätzung der angemeldeten Potenzialflächen



Abb. 35: Potenzialflächen Sondershausen. Darstellung: GRAS, Luftbild: ©GDI-Th.

Als eine prioritäre städtebauliche Zielstellung wird die Sanierung und Wiederbelebung des seit 2011 leerstehenden Residenzbahnhofes mit der Aufwertung und Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes als Eingangstor zur Stadt gesehen. Der Bahnhof liegt ca. 1,5 km vom Stadtzentrum entfernt und somit in eher peripherer Lage.

Auf der Wegeachse Bahnhofstraße in Richtung Innenstadt wird bis 2018 die Regelschule „Franzbergerschule“ fertiggestellt und von der Bahnhofstraße auch zukünftig erschlossen. Damit wird ein wichtiger Baustein umgesetzt, der zur Attraktivitätssteigerung des Bildungsstandortes Sondershausen, des Wohnquartiers „Franzberg“ sowie des Stadteingangs von Sondershausen beiträgt.

In die Überlegungen um den Bahnhofsvorplatz eingeflossen ist auch eine ergänzende Wohnbebauung in Abrundung der bestehenden Wohnblöcke der Wohnungsgenossenschaft „Glückauf“, denn das Gebiet Franzberg erfreut sich zunehmender Beliebtheit junger Familien. Aufgrund der zukünftig schnellen Anbindung an Erfurt oder Nordhausen kann der Wohnstandort aus Sicht der Stadt auch für Auspendler interessant sein. Aber auch von der zunehmend älter werdenden Bevölkerung werden entsprechende barrierefrei ausgestattete Wohnformen nachgefragt, die in den bestehenden Strukturen oft nicht angeboten werden können. Alternativ ist der Standort aus Sicht der Stadt auch als Dienstleistungs- oder medizinischer Versorgungsstandort, da hier eine gute Erreichbarkeit sowohl für die Stadt als auch für die Region gegeben ist. Eine Bebauung der Flächen kann zur Stärkung der Vorplatzsituation um den Bahnhof einen wichtigen Beitrag leisten und eine städtebaulich verbindende Wirkung entfalten.

Im rückwärtigen Bereich des Bahnhofes befinden sich gewerbliche Flächen sowie Flächenpotenziale für Park&Ride auf entbehrlich gewordenen Gleisanlagen. Diese über eine fußläufige Anbindung an den Bahnhof anzubinden bzw. zu aktivieren, ist für die Stadt Sondershausen eine weitere Entwicklungsabsicht, die seitens der Gutachter befürwortet wird.

Die geplanten Aufwertungsmaßnahmen im und am Bahnhof sind gut und sehr ambitioniert. Die Stadt Sondershausen demonstriert eindrucksvoll ihren Willen zur Stärkung ihrer Zentrumsfunktion für die Region sowie zur Beseitigung städtebaulicher Missstände und struktureller Defizite – trotz aktuell schwieriger Haushaltslage.

Ausgehend vom städtischen Profil erscheint am Bahnhof aus Gutachtersicht eine Entwicklung sinnvoll, die sich entweder auf das Musik-Profil der Stadt stützt, wie es bereits von der Stadt angedacht war, oder auf touristische Nutzungen. Medizinische Versorgungsangebote erscheinen am Standort

aufgrund der vorhandenen Potenziale in der Innenstadt nur nachrangig geeignet. Darüber hinaus könnte der Bahnhof mit Mobilitätsknoten auch soziale Funktionen für das Quartier übernehmen. Es ist zu erwarten, dass die Entwicklung des Bahnhofsareals eher im Bereich lokaler und regionaler Bedarfe liegt und weitgehend unabhängig vom Fernverkehr ist.

Kurzbeschreibung der Potenzialflächen und Status quo



Abb. 36: Potenzialflächen in Sondershausen. Quelle: Stadtverwaltung Sondershausen, Ergänzungen: GRAS.

Die Kommune sieht das gesamte Quartier am Bahnhof als Potenzialfläche, welche von der verbesserten Schienenanbindung Thüringens profitieren kann. Das Gebiet umfasst das Empfangsgebäude sowie den Bahnhofsvorplatz, welcher derzeit (ohne entsprechende Ausweisung) als Parkplatz benutzt wird, sowie einen unsanierten Wasserturm. Neben dem Vorplatz befinden sich die Bushaltestelle und eine Wendeschleife. Die unmittelbar anliegende „Franzbergsschule“ wird bis 2018 fertig gestellt und zukünftig von der Bahnhofstraße erschlossen werden. Gegenüber der Schule befindet sich mehrgeschossiger Wohnungsbau mit angrenzenden, zum Teil brachliegenden Gärten. Im Bahnhofsvorfeld wurde eine Verladerampe (Schiene-Straße) für Zwecke der Bundeswehr ausgebaut. Infolge der starken Eingrünung seines Umfeldes wirkt der Bahnhof derzeit trotz seiner Nähe zum Wohngebiet und zur Schule eher isoliert. Die gewerblich genutzten Flächen jenseits der Gleise sind bisher nicht direkt an den Bahnhof angebunden.

Potenziale und Defizite der Flächen

- Mit Einführung einer neuen Expressverbindung bis 2025 zwischen Erfurt und Nordhausen wird sich die Fahrzeit auf 38 Minuten bis Erfurt und elf Minuten bis Nordhausen verkürzen. Daraus können Potenziale für Pendlerverkehr, als auch für den Tourismus entstehen.
- Die entbehrlichen Gleisflächen am Gewerbegebiet stellen eine Potenzialfläche für den Ausbau von Park&Ride-Plätzen dar. Eine erforderliche fußläufige Anbindung könnte aus Sicht der Stadt durch eine Verlängerung der bestehenden Unterführung gewährleistet werden.
- Das historische Flair des Bahnhofgebäudes eröffnet zahlreiche denkbare Nutzungsmöglichkeiten. Mit Entwicklung des Bahnhofes kann der umliegende Stadtteil in seiner Identität und

Entwicklung gestärkt werden. Wechselseitig bieten das zunehmend beliebte Wohnquartier Franzberg in der Umgebung des Bahnhofes und die benachbarte Franzbergsschule Chancen für die weitere Entwicklung.

- Der Standort bietet das Potenzial, dass durch maßvolle Ergänzung der bestehenden Wohnbauflächen in diesem Teil der Stadt Defizite an bestimmten Wohnformen ausgeglichen und die Bauflächen städtebaulich miteinander verbunden werden können.
- Nachteilig könnte sich die Entfernung des Standortes zur Alt- und Innenstadt auswirken. Zu Fuß sind es ca. 20 Minuten bis zum Markt. Der Zentrale Omnibus-Bahnhof (ZOB) befindet sich nicht am Bahnhof, allerdings ist die Verknüpfung über den Stadtbus optimal eingerichtet. Positiv zu bewerten ist der nahezu kreuzungsfreie Radweg entlang einer alten Schienentrasse, über den eine sehr bequeme Radverkehrsverbindung vom Bahnhof bis in die Stadt besteht.
- Der Unstrut-Werra-Radweg verläuft durch Sondershausen, ist aber noch nicht an den Bahnhof angebunden. Er wird als zusätzliches, noch ausbaufähiges Tourismuspotenzial gesehen.
- Das weitgehend leerstehende, denkmalgeschützte Residenzbahnhofsgebäude weist mit Ausnahme des Daches einen verhältnismäßig guten Zustand auf. Das Gebäude und sein Umfeld werden durch die Stadt mit Unterstützung des Residenzbahnhofvereins gepflegt. Die Stadt beabsichtigt, die Sicherungsmaßnahmen am Dach über Städtebaufördermittel zu finanzieren.

Kommunale Entwicklungsziele und -absichten

- Sondershausen ist nach Erfurt hinsichtlich ihrer Gemeindefläche die flächengrößte Stadt Thüringens. Sie sieht eine besondere Herausforderung in der Aufrechterhaltung und weiteren Stärkung ihrer Zentrumsfunktion für ihre Stadtteile sowie ihren mittelzentralen Funktionsraum. Der Anbindung dieser Räume kommt deshalb eine besondere Bedeutung zu.
- Als eine prioritäre städtebauliche Zielstellung wird die Sanierung und Wiederbelebung des leerstehenden Residenzbahnhofes mit der Aufwertung und Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes als Eingangstor zur Stadt gesehen. Durch bauliche Ergänzungen sollen die benachbarten Quartiere städtebaulich näher an den Bahnhof herangerückt werden.
- Es ist beabsichtigt, die entbehrlichen Gleise perspektivisch als Park&Ride-Flächen auszubauen. Ihre Anbindung an den Bahnhof ist durch eine mögliche Verlängerung der vorhandenen Unterführung angedacht. Mit dieser fußläufigen Anbindung könnte auch das jenseits der Gleise liegende Gewerbegebiet mit seinen Forschungseinrichtungen direkt an den Bahnhof angebunden werden.
- Um die Attraktivität des Bahnhofes zusätzlich zu steigern, treibt die Stadt die Anbindung des Unstrut-Werra-Radweges an den Bahnhof voran. Damit will die Stadt einen weiteren Beitrag zur Weiterentwicklung als Tourismusdestination leisten.
- Das bestehende Wohngebiet Franzberg soll zu einem attraktiven Wohngebiet für junge und ältere Menschen und Familien weiterentwickelt werden. Mit ergänzender Wohnbebauung soll auf den zunehmenden Bedarf an Familien- und altersgerechten Wohnungen reagiert werden.

Kommunaler Planungs- / Arbeitsstand

- Seit längerer Zeit befand sich die Kommune mit der Deutschen Bahn im Gespräch zum künftigen Umgang mit dem Empfangsgebäude. Zur Sicherung einer langfristigen Entwicklung trat die Stadt frühzeitig in Zusammenarbeit mit einem lokalen Investor an die Deutsche Bahn heran. Nach dessen Rücktritt entschloss sich die Stadt selbst zum Kauf, um eine Versteigerung zu vermeiden. Der Kauf ist inzwischen nach erfolgter Altlastensanierung und Vermessung erfolgt. Die Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn hat die Stadtverwaltung sehr positiv wahrgenommen.

- Parallel zu den Kaufverhandlungen wurden gemeinsam mit der LEG im Jahr 2014 verschiedene Nutzungskonzepte, von Fahrradhotel mit Serviceeinrichtungen und Mobilitätszentrale bis Gästehaus der Musikakademie mit Übungsräumen, Konzertsaal und Cafe entwickelt. Mithilfe studentischer Arbeiten wurden erste Möglichkeiten einer städtebaulichen Entwicklung aufgezeigt.
- Das Empfangsgebäude soll perspektivisch an einen Investor verkauft werden, wofür die Stadt kurzfristig eine gezielte Akquise vorbereitet.

Handlungsfelder – Sachstand und Handlungsbedarfe

Klärung der Eigentumssituation mit Deutscher Bahn und privaten Eigentümern

- Empfangsgebäude, Vorplatz und Wasserturm befinden sich im Eigentum der Stadt, womit zunächst günstige Voraussetzungen für einen Abgleich zwischen potenziellen Nutzungen und den Zielen der Stadt gegeben sind.
- Die Eigentumsverhältnisse der anderen Flächen im Quartier sind geklärt. Für die Fläche des geplanten Park&Ride-Platzes (auf ehemaligen Gleisanlagen) und die zugehörige geplante Unterführung müssen zwischen Stadt und der Deutschen Bahn noch Regelungen getroffen werden, welche die gewünschte Nutzung ermöglichen. Als Ansprechpartner zum Thema Planverfahren dient die DB Immobilien – Region Südost (db.dbimm-baurecht-suedost@deutschebahn.com).
- Die Rampe zur Verladung von Panzern der Bundeswehr ist Eigentum der DB Netz. Die Bundeswehr wird perspektivisch diese Nutzung am Standort aufgeben, sodass eine Neu-Ausschreibung mit unklarer Zeitperspektive erfolgen wird. Potenzielle Nutzungsinteressenten sind nach Information der Stadt der Residenzbahnverein sowie die Nahverkehrsservicegesellschaft. Eine gewerbliche Nachnutzung (z. B. Holzverladung) würde eine empfindliche Störung für die beabsichtigte Standortentwicklung im Bahnhofsumfeld bedeuten.

Analyse der Potenzialflächen

- In die Analyse wurde ein größerer Gebietsumfang um das Empfangsgebäude einbezogen: Es wurde sowohl die Eignung entbehrlicher Gleisflächen im Westen für Park&Ride sowie ihre mögliche Anbindung geprüft, als auch der Übergangsbereich zwischen Wohnflächen und Bahnhof auf Eignung für Wohnbaupotenzial. Darüber hinaus wurde in die Analyse der Bahnhofsvorplatz einschließlich der Verladerrampe der Bundeswehr einbezogen.
- Für das Empfangsgebäude wurden Nutzungskonzepte erarbeitet, die eine Vielzahl von Möglichkeiten abdecken. Für einen Teil möglicher Nutzungen gibt es Interessenten, für andere müssen noch gezielt Investoren angesprochen werden.
- Die Stadt ist dabei, die medientechnischen Rahmenbedingungen zu prüfen und in Vorbereitung der Vermarktung entsprechende Bereinigungen vorzunehmen.

Verkehrliche regionale Verflechtung

- Der Bahnhof ist über Stadt- und Regionalbuslinien, den Radverkehr und den MIV gut angebunden und über den ZOB in der Stadtmitte gut mit dem Umland vernetzt. Der SPNV und der StPNV sind am Standort Bahnhof optimal miteinander vertaktet.
- In Anbetracht der zu erwartenden Expressverbindung zwischen Erfurt und Nordhausen ist von Sondershausen mit erhöhtem Pendlerverkehr zu rechnen, weshalb die Stadt perspektivisch die Aktivierung der stillgelegten Gleisanlage als Park&Ride-Platz anstrebt.
- Es stehen am Bahnhof ca. acht Fahrrad- und ca. 30 PKW-Stellplätze bereit, die auch von Anwohnern und zukünftig von Lehrern der Franzbergsschule genutzt werden. Die Stadt schätzt

die Qualität und Quantität der Fahrradabstellanlagen als unzureichend ein und strebt daher eine Erweiterung an.

- Sondershausen hat die Bestrebung, eine Fortführung der bestehenden Unterführung herzustellen, auch wenn die finanzielle Situation die Umsetzung derzeit nicht ermöglichen kann. Im Rahmen des Planverfahrens der Deutschen Bahn für den behindertengerechten Ausbau des Haltepunktes (Sanierung der Unterführung, Einbau von Fahrstühlen) versucht die Stadt bereits die Fortführung der Unterführung vorzubereiten. Damit würde neben der Anbindung des geplanten Park&Ride-Platzes gleichzeitig das Kaliforschungszentrum besser vom Bahnhof erschlossen und könnte zusätzlich Nutzer (Pendler, Dienstreisende) für den Bahnhof generieren.
- Weiterhin ist geplant, den Unstrut-Werra-Radwanderweg, der fast kreuzungsfrei durch die gesamte Stadt führt und derzeit nur 800 m vom Bahnhof entfernt endet, bis zum Bahnhof heranzuführen.
- Die Ausweitung des Hoppertickets von Erfurt bis nach Sondershausen (Grenzlage des Geltungsbereichs) ist aus Sicht der Stadt erforderlich, um die Attraktivität von Sondershausen als Wohnstandort für in Erfurt Berufstätige oder Studierende zu steigern. Auch der Besuch von Kulturveranstaltungen und Sondershausen als Tourismusdestination könnten damit beworben werden.

Funktionale regionale Verflechtung und interkommunale Abstimmungen

- Mit der Inbetriebnahme der Franzbergsschule ab 2018 ist davon auszugehen, dass auch Schüler aus dem regionalen Einzugsbereich den Bahnhof nutzen werden.
- Die Stadt Sondershausen kooperiert bereits eng mit der Stadt und dem Landkreis Nordhausen. Sie geht davon aus, dass sich ihre Zentrumsfunktion für die Region perspektivisch weiter verstärken wird.

Entwicklung der Nutzungsprofile und Abgleich mit übergeordneten kommunalen Planungen

- Ein Konzept für das Bahnhofsgebäude mit verschiedenen Nutzungsvarianten von Fahrradhotel über Gästehaus der Musikakademie bis Fitnessstudio und Gesundheitszentrum wurde im Jahr 2014 über einen Entwicklungsträger ausgearbeitet und durch das Regionalbudget Wachstumsinitiative Kyffhäuser gefördert. Insbesondere eine gastronomische Einrichtung würde aus Sicht der Stadt den Standort befördern.

Kommunalpolitische Festlegungen durch Beschlüsse / Genehmigungen

- Die Übernahme der Grundstücke zum Unstrut-Werra-Radweg vom Landkreis Kyffhäuserkreis wurde bereits im Jahr 2016 beschlossen. Mit dem im Jahr 2017 beschlossenen Radverkehrskonzept hat sich Sondershausen das Ziel gesetzt, ihren Radverkehrsanteil bis 2025 zu verdoppeln.

Konzeptionelle und sonstige Vorbereitung durch Gutachten, Rahmenpläne, Wettbewerbe

- Die Stadt hat von Studenten der Brandenburgischen Technischen Universität Cottbus-Senftenberg Konzeptvarianten für eine städtebauliche Integration des Bahnhofsgebäudes erarbeiten lassen. Damit ist ein erster Einstieg in eine Zieldiskussion für die Entwicklung des Bahnhofsumfelds erfolgt.

Mitwirkungsbereitschaft und Interessenslagen von Akteuren / Investoren / Interessenten

- Die städtischen Akteure zeichnen sich durch hohe Motivation und konsequente Fortführung der Entwicklungsabsichten am Bahnhof aus. Die Stadtverwaltung bemüht sich derzeit um das Interesse von lokalen und überregionalen Investoren. Die Stadt wird das Empfangsgebäude

nur an einen Investor verkaufen, der ein tragfähiges Konzept in enger Zusammenarbeit mit der Stadt vorlegen kann.

- Da sich das mechanisch betriebene Stellwerk der Deutschen Bahn derzeit noch im Empfangsgebäude befindet und dort noch bis 2020 in Betrieb sein wird, ist eine weitere Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn unabdingbar. Verhandlungserfordernis besteht auch über die Flächen für die rückwärtige Öffnung der Unterführung und den potenziellen Park&Ride-Platz.
- Eine besondere Rolle spielt der Verein Residenzbahnhof Sondershausen. Der Verein engagiert sich für den Erhalt des gesamten Bahnhofsareals. Er hat bereits einige kleine Gebäude am Rande erworben und engagiert sich auch für das Empfangsgebäude selbst. Ein Bundesfreiwilligendienstler der Stadt kümmert sich aktuell um die Pflege von Gebäude und Vorplatz. Langfristig möchte der Verein das historische Stellwerk als Museum erhalten und betreiben. Für die Stadtverwaltung ist es ein großes Glück, diesen engagierten Verein an ihrer Seite zu haben.
- Weitere wichtige Akteure sind der Landkreis als Schulträger sowie die Schulleitung und die Wohnungsgenossenschaft „Glückauf“ als Akteur für die zukünftige Wohnungsbauergänzung.
- Ein wichtiger Akteur ist derzeit die Bundeswehr, die aktuell noch eine Laderampe im Vorfeld des Bahnhofsgebäudes nutzt. Die zeitliche Nutzungsperspektive ist jedoch noch nicht mit der Stadt kommuniziert.

Klärung der Finanzierung und zum Einsatz von Fördermitteln

- Das Bahnhofsgebäude wurde in den Geltungsbereich des Stadtumbaugebietes einbezogen, um Fördermittel für die Sanierung beantragen zu können.
- Da sich die Stadt in Haushaltskonsolidierung befindet, ist es für sie nicht ohne weiteres möglich, Investitionen zu tätigen.
- Weitere Fördermöglichkeiten zur Ausgestaltung der Mobilitätsverknüpfungen sind gegebenenfalls über die Thüringer ÖPNV-Investitionsrichtlinie (Verlängerung des Förderzeitraumes bis 2019) sowie über die Kommunalrichtlinie im Rahmen der Klimaschutzinitiative des Bundes gegeben.

Schaffung von Planungsrecht

- Die Stadt geht davon aus, dass für die Umsetzung der Wohnungsneubauten kein Bebauungsplan erforderlich wird, was noch zu prüfen ist. Sie beabsichtigt, ein Gestaltkonzept zu erarbeiten, wobei der Bahnhofsvorplatz sowie die Rampe in das Gestaltkonzept mit einbezogen werden sollten. Entsprechende Planungsschritte sind nach Klärung der städtebaulichen Rahmenbedingungen einzuleiten.

Vermarktung der Flächen

- Die Stadt betreibt auf ihrer Homepage ein Portal mit Exposés zu allen verfügbaren Gewerbeflächen. Derzeit wird das Exposé für das Empfangsgebäude erarbeitet, wobei eingeschätzt wird, dass damit vor allem regionale, gegebenenfalls aber auch überregionale Interessenten angesprochen werden. Die Stadt steht bereits in Kontakt mit der Landesmusikakademie.
- Die Untersuchungsergebnisse zur medientechnischen Erschließung fließen in die Erarbeitung des Exposés ein, um kompetent aussagefähig sein.

Gutachterliche Empfehlungen

- Die Stadt sieht ihre wichtige Funktion in der weiteren Ausformung und Stärkung ihrer Zentrumsfunktion für die Stadtteile sowie für ihre Region. Die Planungen zum Bahnhofsgebäude und seinem Umfeld untersetzen diese Entwicklungsziele. Dieser Weg sollte weiter fortgeführt werden.
- Die kommunalen Begleitmaßnahmen zur städtebaulichen Eingliederung des Bahnhofes tragen dazu bei, dass der Standort Bahnhof an Attraktivität gewinnt und stärker ins Blickfeld der Anwohner gerät. Da es sich bei den geplanten Wohnstandorten nur um wenige Wohneinheiten handelt, ist auch keine nennenswerte Konkurrenz zu anderen Stadtteilen zu erwarten. Standortüberlegungen für medizinische Versorgungseinrichtungen sollten sich auf die bestehenden Standorte im Zentrum der Stadt konzentrieren.
- Da die Schüler der Landesmusikakademie vorrangig mit der Bahn anreisen, liegen die Nutzungsüberlegungen für ein Gästehaus der Landesakademie mit Übungsräumen und sozialer Infrastruktur nahe. Die Verträglichkeit dieses Ansatzes mit den bestehenden Beherbergungseinrichtungen der Landesmusikakademie muss geklärt werden. Aufgrund der Nähe zur Franzbergsschule sollte auch die Kombinierbarkeit von Angeboten für beide Zielgruppen in die Überlegungen einbezogen werden.
- Die Stadt sollte den Erwerb der stillgelegten Gleisanlagen und den Ausbau zu einer Park&Ride-Fläche beschließen. Es wird empfohlen, zuvor den Bedarfsumfang sowie die fußläufige Anbindung an den Bahnhof zu prüfen. Das seitens der Stadt beabsichtigte abschnittsweise Vorgehen sollte weiter verfolgt werden.
- Aufbauend auf den bestehenden Überlegungen zur Entwicklung des Bahnhofsareals wird ein Wettbewerbsverfahren empfohlen, um eine hochwertige Gestaltung der Wohnbebauung und des Bahnhofsvorplatzes sicher zu stellen. Die Wohnbaugenossenschaft ist in die Erarbeitung der Aufgabenstellung einzubinden. Ein darauf aufbauender Rahmenplan kann anschließend die Grundlage für die Erarbeitung von Wettbewerben oder Gutachterverfahren zur Realisierung bilden.
- Mit der geplanten Heranführung des Radweges an den Bahnhof wird Sondershausen als Ziel- und Ankunftsbahnhof für den überregionalen Radverkehr attraktiv. Das Nutzungskonzept für ein Fahrradhotel mit angegliederten Serviceeinrichtungen sowie einer Mobilitätszentrale erscheint deshalb zielführend. Die Vermarktung dieser Potenziale sollte gemeinsam mit der Region abgestimmt werden. Darüber hinaus sollte seitens der Stadt und der zuständigen Ressorts auf Landesebene versucht werden, die vorhandenen touristischen Potenziale Sondershausens und der Region durch die Nutzung der Erfurter Werbeplattform ICE-Knoten zu vermarkten.

Maßnahmen der kommunalen Ebene:

- Künftig sollte der Bahnhof als Mobilitätsknoten für Pendler, (Fahrrad-)Touristen und Schüler aus dem regionalen Einzugsbereich noch weiter gestärkt und ausgebaut werden.

Im Zusammenhang mit der geplanten, begrüßenswerten Anbindung des Unstrut-Werra-Radweges an den Bahnhof sollten die Kapazitäten für das sichere Abstellen von Fahrrädern am Bahnhof (hochwertige Abstellanlagen, gegebenenfalls abschließbare Boxen) deutlich ausgebaut sowie die Ausstattung für E-Mobilität geprüft werden. Auch ist gegebenenfalls die Einrichtung einer Fahrradverleihstation am Bahnhof denkbar, zumal Sondershausen über zahlreiche Sehenswürdigkeiten verfügt, die hohe Besucherzahlen aufweisen und mit dem Fahrrad gut erreichbar sind.

- Zunächst sollten die Nutzungsabsichten für das Bahnhofsgebäude aus der Vielzahl der Ideen (z. B. Fahrradhotel, Gästehaus der Landesmusikakademie) gemeinsam mit einem Investor

und potenziellen Nutzern konkretisiert werden. Vor Entscheidung hinsichtlich eines Nutzungsprofils sollte der lokale / regionale Bedarf für diese Nutzung sowie deren wirtschaftliche Tragfähigkeit abgeklärt werden. Bei einer Nutzung für Unterkünfte ist zu bedenken, dass unter Umständen Kundenpotenzial für Beherbergungsstätten im Stadtzentrum abgezogen werden könnte.

- Die Absicht der Stadt, mit den dargelegten Nutzungsvarianten in konkrete Verhandlungsgespräche mit potenziellen Investoren / Betreibern zu gehen, ist sinnvoll und sollte gegebenenfalls ergänzend durch eine Machbarkeitsstudie zur Wirtschaftlichkeit überprüft und konkretisiert werden.
- Die Investorensuche stellt sich als die größte Herausforderung für die Stadt dar. Es ist nicht zu erwarten, dass eine große Anzahl Interessenten auf die Stadt zugehen wird. Daher bereitet sie sich darauf vor, den Bahnstandsstandort selbst zu bewerben und mit kommunalen Begleitmaßnahmen attraktiver zu gestalten. Die Eigenaktivitäten der Stadt sind insofern massiv eingeschränkt, als sie in der Haushaltssicherung ist und nur schwer Eigenanteile für Investitionen aufbringen kann. Sollte sich kein Investor für das gesamte Objekt finden, wäre die Vermietung von Teilbereichen durch die städtische Wohnungsgesellschaft eine denkbare Lösung.
- Als potenzielle Nutzergruppen sollten sowohl Anwohner des Quartiers und der Stadt als auch Touristen und Dienstreisende angesprochen werden. Auch die Schule könnte gegebenenfalls ein geeigneter Kooperationspartner für einzelne Nutzungen sein. Die Option der Nutzung als Stadtteilzentrum sollte geprüft werden.
- Die in den studentischen Arbeiten aufgezeigten städtebaulichen Alternativen sollten mit der Wohnungsbaugenossenschaft „Glückauf“ weiter vertieft werden.
- Im Interesse größerer Gestaltungsspielräume sollte im Vorfeld des Wettbewerbes überprüft werden, ob eine Option besteht, die Verladerampe aus dem unmittelbaren Sichtfeld des Bahnhofes zu verlagern. Mit der Bundeswehr und der Deutschen Bahn (DB Netz) ist deshalb abzuklären, wie die perspektivischen Nutzungsbedarfe für die Laderampe sein werden. Nach Aufgabe der Nutzung sollte die DB Netz als wichtiger Akteur dafür gewonnen werden, die städtischen Entwicklungsabsichten am Bahnhof zu unterstützen und mit der Stadt die Nutzungsabsichten abzustimmen, um Konflikte zu vermeiden. Bei einer Neuvergabe sollte zumindest die befestigte Fläche am Anschlussgleis dem Bahnhofsquartier (Stadt) zugeordnet werden. Die Stadt sollte dafür ihre Handlungsspielräume ausloten und gegebenenfalls auch einen Erwerb der befestigten Fläche am Anschlussgleis in Erwägung ziehen.

Maßnahmen anderer Akteure:

- Die Deutsche Bahn sollte sich, auch im Hinblick auf Sicherung potenzieller Bahnkunden, für die Einrichtung des Park&Ride-Platzes engagieren und die Flächenverfügbarkeit und -bereitstellung gewährleisten.
- Die DB Netz sollte als wichtiger Akteur die städtischen Entwicklungsabsichten am Bahnhof unterstützen und mit der Stadt die Nutzungsabsichten für das Anschlussgleis abstimmen, um Konflikte zu vermeiden.
- Die zuständigen Ressorts auf Landesebene sollten die Bemühungen der Stadt, den fehlenden Abschnitt des Unstrut-Werra-Radwanderweges bis zum Bahnhof herzustellen, unterstützen.

Sonneberg

Einwohner 2015	EW-Prognose bis 2035	Zentralörtliche Funktion
23.736	-11,4%	Mittelzentrum
Reisezeit Gesamt	Reisezeit Veränderung	Landesplanerische Funktionen
13,5-14 h	> 3 h kürzer	Industriegroßflächen in MZ-Funktionsraum Schwerpunktraum Tourismus

Allgemeine Einschätzung zur Kommune

Die Stadt Sonneberg ist Kreisstadt des gleichnamigen Landkreises. Sie wird zukünftig über den Knoten Coburg an den Schienenpersonenfernverkehr angeschlossen sein und damit eine deutliche Reisezeitverbesserung, insbesondere in Richtung München, erfahren. Die Entfernung zur A 73 beträgt ca. 20 km.

Bis 2035 wird die Stadt voraussichtlich 11 % ihrer Einwohner verlieren. Die Stadt sieht allerdings einen positiven Trend der Entwicklung bei Einwohnern unter 6 Jahren (seit 2011 +24,4 %) sowie bei den 6- bis 15-Jährigen (seit 2005 +16,8 %).

Nach der Wende entwickelte sich Sonneberg nach Coburg zum zweitgrößten Arbeitsplatzstandort in der thüringisch-bayerischen Grenzregion mit stetig wachsenden Arbeitsplatzzahlen. Die Stadt Sonneberg ist außerdem Teil der Metropolregion Nürnberg. Mit einem bundesweit überdurchschnittlichen Industriebesatz steht Sonneberg an der Spitze Thüringens. Die Arbeitslosenquote ist seit 2009 gesunken und schwankt seit 2011 zwischen niedrigen 3,3 % und 5,2 %. Seit 2011 konnte ein Zuzug von jungen Auszubildenden und Fachkräften erreicht werden. Der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort konnte zwischen 2011 und 2015 um 11,2 % gesteigert werden. In allen Branchen besteht hoher Fachkräftebedarf.

Sonneberg hat nach Einschätzung der Stadt einen unterdurchschnittlichen Besatz an Beschäftigten im Dienstleistungssektor. Es befinden sich auch nur wenige Ämter und Behörden des Freistaates in der Stadt.

Es besteht ein deutlicher Einpendlerüberschuss. Die Einpendlerströme kommen aus den direkt angrenzenden Gemeinden im Landkreis sowie aus dem Landkreis Saalfeld-Rudolstadt und zum Teil auch aus den angrenzenden Landkreisen in Bayern.

Auch für den Tourismus ist seit 2005 eine positive Entwicklung zu verzeichnen, die Zahl der Ankünfte stieg um 36,8 %, die der Übernachtungen um 49,4 %. Aufgrund des Angebotes in der Region (Coburg, Nürnberg) wird dem Tagungstourismus aktuell nur eine untergeordnete Bedeutung beigemessen. Eine intensivere Vermarktung des Thüringer Waldes soll verstärkt Touristen aus Bayern ansprechen. Mit der neuen SPFV-Anbindung über Coburg wird sich die Reisezeit in Richtung München erheblich verbessern (allerdings werktags nur drei Zugpaare mit Halt in Coburg).

Mit der Stadt Neustadt bei Coburg sollen die Verflechtungen grenzüberschreitend intensiviert werden. Die Dynamik des Wirtschaftsraumes der Städteachse Sonneberg – Neustadt bei Coburg – Rödental – Coburg bestimmt maßgeblich die Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung für Sonneberg.

Der mittelzentrale Funktionsraum ist nach Einschätzung der Stadt sehr gut mit dem Bahnhof der Stadt Sonneberg verknüpft. Es gibt einen länderübergreifenden Stadtbusverkehr mit Neustadt bei Coburg. Die Stadt hat als eine der ersten Städte in Thüringen einen hochwertigen ÖPNV-Verknüpfungspunkt am Bahnhof geschaffen und damit den Schienenverkehr attraktiv mit dem städtischen und regionalen Busliniennetz verbunden. Flächenpotenzialen in der Nähe des Sonneberger Bahnhofes kommt vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Bedeutung der Städteachse bis Coburg in jedem Fall eine strategische Bedeutung zu.

Aufgrund struktureller Unterfinanzierung hat die Stadt Sonneberg ein genehmigtes Haushaltssicherungskonzept (2015-2025). Die Haushaltssituation beschränkt die Möglichkeiten, Flächenpotenziale in Bahnhofsnähe zu entwickeln.

Einschätzung der angemeldeten Potenzialfläche



Abb. 37: Potenzialfläche Sonneberg. Quelle: Stadtverwaltung Sonneberg.

Der ehemalige Güterbahnhof liegt in sehr zentraler Lage zwischen der Innenstadt und dem bevölkerungsreichen Wohngebiet Wolkenrasen. Die beiden Quartiere sind bereits jetzt durch eine Fußgängerbrücke, die unmittelbar am Bahnhof über die Bahngleise führt, miteinander verknüpft. Die Stadt Sonneberg strebt hier die Entwicklung eines gemischtgenutzten Stadtquartiers an.

Die zentral gelegene Potenzialfläche bietet eine große Chance zur Entwicklung von Innenbereichsflächen an verkehrlich zentraler Lage, die gleichzeitig eine Verbindung der Innenstadt mit dem Stadtteil Wolkenrasen ermöglicht.

Angesichts der Größe der Liegenschaft und vor dem Hintergrund der ausgeprägten Leerstandsproblematik in der Stadt muss der Bedarfssituation ein besonderes Gewicht beigemessen werden.

Kurzbeschreibung der Potenzialfläche und Status quo

Die insgesamt ca. 6 ha große Fläche wird durch die Fußgänger- und Radfahrerbrücke in zwei Teilbereiche gegliedert. Typische Bauten eines Güterbahnhofs wie Lager- und Werkstattgebäude, Lokschuppen und weitere bauliche Anlagen prägen das Bild im Teilbereich östlich der Fußgängerbrücke. Der westliche Teilbereich ist inzwischen vollständig beräumt. Im Norden wird die Fläche durch die weiterhin in Betrieb befindlichen Hauptgleise der Bahn begrenzt. Im Süden schließt sich unmittelbar der Stadtteil Wolkenrasen an. In direkter Nachbarschaft zur Bahnbrache dominiert individueller Wohnraum in Form von Einfamilien- und Doppelhausbebauung sowie Reihenhäusern. Zudem grenzt der Hauptstandort des Sonneberger Gymnasiums an die Bahnbrache an.

Potenziale und Defizite der Fläche

- Die Größe und relative Kompaktheit der Fläche und die Lage am Bahnhof sind als positive Standorteigenschaften einzuordnen. Dabei wird mit dem Lagevorteil am Bahnhof als Alleinstellungsmerkmal vor allem die gute Erreichbarkeit des prosperierenden Oberzentrums

Coburg in den Fokus genommen. Zugleich ist der Umweltbahnhof Sonneberg als Mobilitätsknoten für die Region schon im Jahr 1999 ausgebaut worden und sichert dadurch die Erreichbarkeit für die Bewohner der umliegenden Gemeinden.

- Der Standort der Potenzialfläche weist aber auch einige Defizite auf, die eine Entwicklung erschweren könnten. Wegen der Vornutzung sind Altlasten vorhanden, die vor einer Folgenutzung zu beseitigen sind. Ein ehemaliger Tankstellenstandort im Westteil ist als sanierungsbedürftige Altlast bestätigt. Im Ostteil befinden sich mehrere Altlastenverdachtsflächen, wobei der Sanierungsbedarf noch nicht konkret feststeht.
- Weiterhin bestehen seitens der Thüringer Eisenbahn Nutzungsrechte für Schwerlasttransporte (Zufahrt für Holzverladung), wodurch die Flächen derzeit noch nicht uneingeschränkt zur Verfügung stehen.

Kommunale Entwicklungsziele und -absichten

- Das innerstädtische Areal soll zu einem Stadtquartier mit überregionaler Ausstrahlung für Arbeiten, Freizeit und Kultur, mit Raumangeboten für junge Gründer und Kreative entwickelt werden. Das Plangebiet soll Raum für neue Wirtschaftszweige aus den Bereichen Informationstechnologie, neue Technologien im Bereich Mobilität, Social Media und Design bieten und zur Stärkung der Ankerfunktion des Mittelzentrums Sonneberg im ländlichen Raum beitragen.
- Aus Sicht der Stadt bestehen gute Chancen für Entwicklungspotenziale im Bereich Technologie-, Kreativ- und Kulturwirtschaft durch eine mögliche Vernetzung mit der Hochschule Coburg (Ansiedlung von Fachbereichen). Alternativ ist die Ansiedlung einer eigenen Fachhochschule im Gespräch, die das vorhandene Entwicklungspotenzial nutzen könnte.
- Das Bahnhofsgebäude befindet sich in privater Hand. Die Stadt unterstützt die Pläne des Eigentümers, im Bahnhofsgebäude Übernachtungsmöglichkeiten für Touristen zu schaffen und dabei das Thema eines „Spielzeughofbahnhofs“ aufzugreifen.

Kommunaler Planungs- / Arbeitsstand

- In Zusammenarbeit zwischen der Stadt und der LEG wurde eine Vision und ein Grobkonzept für das Gelände des Güterbahnhofes entwickelt.
- Ein studentischer Wettbewerb der Hochschule Coburg hat durch die Vielfalt der Entwürfe weitere Anregungen für die städtebauliche Gestaltung geliefert.
- Im Zuge der Grundstückskaufverhandlungen zwischen der LEG Thüringen und der Deutschen Bahn wurde festgestellt, dass die Deutsche Bahn langfristige Nutzungsvereinbarungen mit Dritten eingegangen ist, die die Verfügbarkeit der Flächen erheblich beeinträchtigen.
- Die Standortentwicklung stagniert, insbesondere aufgrund der ungeklärten Frage bzgl. des Umgangs mit der Holzverladung; die vorgesehene Erarbeitung des Masterplans wird aktuell daher nicht fortgeführt.

Handlungsfelder – Sachstand und Handlungsbedarfe

Klärung der Eigentumssituation mit Deutscher Bahn und privaten Eigentümern

- Die LEG Thüringen hat das Gelände von der Deutschen Bahn erworben und ist de jure Eigentümerin der Fläche. Der Kaufvertrag kann aber noch nicht vollzogen werden, weil vor Jahren durch die Deutsche Bahn längerfristige Nutzungsvereinbarungen mit der Thüringer Eisenbahn geschlossen wurden. Demnach muss der Eigentümer für die Thüringer Eisenbahn an bestimmten Stellen im Gebiet die Zufahrt mit Langfahrzeugen ermöglichen, um Holz von der Straße auf die Schiene verladen zu können.

- Es wird geprüft, ob diese Vereinbarung im Zusammenhang mit der Aufhebung der Planfeststellung durch das Eisenbahn-Bundesamt überhaupt rechtlich Bestand hat.
- Bisher liegt keine Alternative für die Holzverladung an diesem Ort vor. Die Thematik ist aber bereits mit dem Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn für Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen besprochen worden.

Analyse der Potenzialflächen

- Das Güterbahnhofsareal war im Jahr 2008-2010 bereits Gegenstand eines REFINA-Forschungsprojekts unter dem Titel „optirisk“, das sich der Reduzierung der Risiken bei der Immobilienentwicklung von altlastenbehafteten Standorten widmete. Detailliertere Untersuchungen, insbesondere zum Gebäudebestand und zur Altlastenproblematik haben stattgefunden. Es wurden mehrere Entwicklungsszenarien aufgestellt, die den Vorbelastungen Rechnungen tragen.
- Weiterführende Analysen wurden durch die LEG Thüringen erstellt. Die Fläche war bereits als Projekt für die IBA Thüringen eingereicht worden. Die IBA-Bewerbung war jedoch nicht erfolgreich.

Verkehrliche regionale Verflechtung

- Der Umweltbahnhof Sonneberg wurde vor der Jahrtausendwende als Modellvorhaben zu einem attraktiven Mobilitätsknoten ausgebaut. Der Zentrale Omnibusbahnhof, die Fuß- und Radwegbrücke über die Gleise hinweg in das Wohnquartier Wolkenrasen sowie Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen waren die wichtigsten Bausteine der Umgestaltung und Qualitätsverbesserung in den 90er Jahren. Der mittelzentrale Funktionsraum ist damit optimal an den Bahnhof Sonneberg angebunden.
- Der Mobilitätsknoten am Bahnhof, insbesondere der ZOB, wurde im Jahr 2017 modernisiert, damit er den heutigen Anforderungen an Gestaltung und Barrierefreiheit gerecht wird. Nach Abschluss der Modernisierung des ZOB wird im nächsten Schritt mit Unterstützung durch das Straßenbauamt Südwestthüringen die erste Sanierung der Fußgängerbrücke in Angriff genommen. Darüber hinaus ist die Einrichtung von zwei Ladestationen für Elektroautos geplant.
- Der Mobilitätsknoten Bahnhof wird sich im Hinblick auf seine Infrastrukturausstattung auch künftig den rasanten Entwicklungen bei den mobilitätsbezogenen Technologien anpassen. Ein innovatives Unternehmen aus der Region arbeitet bereits erfolgreich an der Wasserstofftechnologie als Antrieb für Straße und Schiene. Der Umweltbahnhof Sonneberg ist prädestiniert, hierfür die notwendige Infrastruktur bereitzustellen.

Funktionale regionale Verflechtung und interkommunale Abstimmungen

- Die Reaktivierung des Güterbahnhofsareals mit Nutzungen, welche die mittelzentrale Funktionalität Sonnebergs stärken würden, hätte einen erheblichen Einfluss auf die Region insgesamt. Die Stadt Sonneberg verfolgt hinsichtlich der Schaffung einer höheren Bildungseinrichtung zwei Optionen: entweder die Ansiedlung von Fachbereichen der Hochschule Coburg oder die Einrichtung einer eigenen Fachhochschule.
- Sonneberg ist der nördliche Endpunkt der Metropolregion Nürnberg. Gemeinsam mit der Partnerstadt Neustadt auf bayrischer Seite und dem Oberzentrum Coburg bildet die Städteteachse eine starke Wirtschaftsregion. Die Kooperationen in diesem Raum soll nach dem Willen der Stadt weiter ausgebaut werden.
- Die Überlegungen zur Bildung eines, die Landesgrenze überschreitenden gemeinsamen Oberzentrums mit Neustadt bei Coburg sind aktuell durch eine entsprechende Stellungnahme der thüringischen Landesverwaltung eher abschlägig beschieden worden. Die Stadt

Sonneberg wird voraussichtlich weiter das Ziel verfolgen, die Intensivierung der grenzüberschreitenden Kooperation mit Neustadt im Rahmen der Landesplanung durch eine raumordnerische Sonderkategorie verbindlich zu verankern.

Entwicklung des Nutzungsprofils und Abgleich mit übergeordneten kommunalen Planungen

- Innenstadtentwicklung und Brachflächenrevitalisierung sind wichtige Leitlinien der Stadtentwicklungspolitik. Die Reaktivierung der Bahnbrache fügt sich in diese übergeordneten Leitlinien ein.
- Das Gelände des Güterbahnhofes ist die größte Brachfläche in der Kernstadt und ist vor diesem Hintergrund prädestiniert, Nutzungen und Einrichtungen aufzunehmen, die die prägenden Funktionselemente der Stadt strategisch ergänzen bzw. erweitern können.
- Im Rahmen der aktuell anlaufenden Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes werden auch Leitlinien der Entwicklung des Wohnungsbestands und weiterer Funktionen behandelt werden. Auf der Basis dieser gesamtstädtischen Analysen werden im Rahmen des ISEK auch Rückschlüsse und Zielaussagen zum künftigen Profil des Güterbahnhofsareals erarbeitet werden.

Kommunalpolitische Festlegungen durch Beschlüsse / Genehmigungen

- Der Stadtrat hat Grundsatzbeschlüsse sowohl hinsichtlich der Ambitionen, in Kooperation mit der Hochschule Coburg einen Hochschulzweig in Sonneberg zu begründen, als auch bezüglich der Projektkooperation mit der Landesentwicklungsgesellschaft Thüringen, das Güterbahnhofsareal zu entwickeln, gefasst.
- Auch die Vorplanung zum Güterbahnhof im Rahmen des REFINA-Projekts „optirisk“ ist mit Selbstbindungsbeschluss des Stadtrates als informelle Planung bestätigt worden.

Konzeptionelle und sonstige Vorbereitung durch Gutachten, Rahmenpläne, Wettbewerbe

- Die LEG Thüringen hat in Zusammenarbeit mit der Stadt und der Hochschule Coburg, Fakultät Design, im Jahr 2015 einen Studentischen Wettbewerb durchgeführt. Die alternativen Entwurfskonzepte für das neue Stadtquartier „Bahn-City Sonneberg“ wurden zur Diskussion gestellt und durch eine Jury bewertet.
- Als nächster Schritt soll ein Masterplan erarbeitet werden, der eine stufenweise Entwicklung des Quartiers ermöglicht. Dieser Masterplan soll in einem umfassenden Partizipationsprozess entstehen. Wegen der ungeklärten Eigentumsthematik (s. o.) wurde die Arbeit am Masterplan noch nicht in Angriff genommen.
- Zur besseren Einschätzung des künftigen Wohnflächenbedarfs sowie zur Situation im Einzelhandel sind im Rahmen des angelaufenen Prozesses zur Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes auch entsprechende Fachgutachten vorgesehen.

Mitwirkungsbereitschaft und Interessenslagen von Akteuren / Investoren / Interessenten

- Die LEG Thüringen hat durch den Erwerb der Liegenschaft ihre Bereitschaft zur Projektträgerschaft deutlich zum Ausdruck gebracht. Sie würde – sofern die Hindernisse bezüglich des Eigentums ausgeräumt sind – als Projektentwickler in Erscheinung treten.
- Die Stadt Sonneberg ist der Schlüsselakteur, weil nur in ihrer Vernetzung und Zusammenarbeit mit den weiteren Kommunen der Metropolregion Impulsnutzungen etabliert werden können, die als Initialzündung für die Reaktivierung des Geländes dienen können.
- Sollten die Hindernisse für den Vollzug des Kaufvertrages zwischen Deutscher Bahn und LEG in absehbarer Zeit nicht geklärt werden können, wäre die Stadt – für den Fall des Rückzugs der LEG – unter bestimmten Umständen auch bereit, die Fläche zu erwerben.

Die Stadt möchte generell eine aktivere Bodenmarktpolitik betreiben und für die Stadtentwicklung relevante Flächen und Immobilien dem spekulativen Marktgeschehen entziehen. Es bestehen Überlegungen für eine städtische Grundstückspolitik, bei der durch Aufkauf, Aufbereitung und Planung sowie Verkauf an investitionsbereite Nutzer ein Rückfluss der Finanzierung ermöglicht wird (revolvierender Fonds).

- Die beiden großen Wohnungsunternehmen der Stadt könnten im weiteren Entwicklungsprozess zu wichtigen Akteuren werden. Die grundsätzliche Bereitschaft seitens der Wohnungsbau GmbH Sonneberg und der Vereinigten Wohnungsbaugenossenschaft Sonneberg eG liegt vor.

Klärung der Finanzierung und zum Einsatz von Fördermitteln

- Die Förderkulissen des Stadtumbauprogramms für die Untere Stadt sowie der Sozialen Stadt für das Wohngebiet Wolkenrasen reichen jeweils von Norden bzw. von Süden bis an die Bahnanlagen heran. Die Fördertatbestände des Stadtumbauprogramms entsprechen deutlich besser den Finanzierungserfordernissen, die sich bei der Aufbereitung einer Bahnbrache stellen. Eine Erweiterung des Stadtumbau-Fördergebietes um die Bahnbrache bietet sich an.
- Bei investiven Fördermaßnahmen ist zu beachten, dass die Stadt wegen des Haushaltssicherungskonzeptes gewissen Einschränkungen bei der Aufbringung der kommunalen Miteleistungsanteile unterliegt.

Schaffung von Planungsrecht

- Der Fachplanungsvorbehalt für den ehemaligen Güterbahnhof ist noch nicht aufgehoben.
- Im Rahmen des REFINA-Forschungsprojekts „optirisk“ wurde für die westliche Teilfläche wegen der höheren Altlastenbelastung eine Nutzung für eine Photovoltaik-Freiflächenanlage vorgeschlagen. Daraufhin wurde ein B-Planaufstellungsbeschluss mit diesem Ziel gefasst. Das Bebauungsplanverfahren ist jedoch nicht weiter geführt worden.
- Um eine nichtbahnbetriebliche Nutzung der Fläche zu ermöglichen, ist die Aufstellung eines Bebauungsplans in jedem Fall erforderlich. Dieser Planungsschritt würde nach Abschluss der Masterplanung erfolgen. Parallel müsste der Flächennutzungsplan geändert werden.

Vermarktung der Flächen

- Die Vermarktung der Flächen steht derzeit nicht auf der Tagesordnung.
- Eine Nutzungszuführung aus den Standardsegmenten Wohnen und Gewerbe würde dem exklusiven Standort nicht gerecht und würde zudem die Bemühungen der Stadt erschweren, die vorhandenen Leerstände in der denkmalgeschützten Unteren Stadt zu reduzieren.

Gutachterliche Empfehlungen

- Die Verbesserung der Bahnanbindung für Sonneberg erfolgt insbesondere über den neuen ICE-Halt Coburg. Coburg ist bereits heute das Oberzentrum, zu welchem die stärksten Verflechtungsbeziehungen bestehen. Die Kooperationen in der fränkisch-thüringischen Städteachse werden sich weiter verstärken. Welcher Stellenwert in diesen Kooperationsstrukturen der Stadt Sonneberg als nördlichem Endpunkt der Städteachse zukommt, ist noch nicht absehbar. Der Ansatz der Stadt Sonneberg, die Bahnbrache in zentraler Stadtlage am Bahnhof für Nutzungen und Einrichtungen vorzusehen, die das Innovationspotenzial der Stadt stärken und damit einen spezifischen Beitrag der Stadt für die Städteachse insgesamt darstellen können, wird als richtige strategische Leitlinie eingestuft.

- Zur Einschätzung eines realistischen und realisierbaren Nutzungskonzeptes sollten alle Bedarfe im gesamtstädtischen und regionalen Kontext geprüft werden. Für einzelne Funktionen, wie beispielsweise bei der Hochschulausbildung, sind die Zuständigkeiten der Länderebene betroffen, was intensive Abstimmungen der beiden Länder erforderlich macht.
- Wenn der Baustein „Hochschulbildungseinrichtung“ in Sonneberg nicht etabliert werden kann, dürfte es sehr viel schwerer sein, die gewünschte Zielgruppe junger Kreativer und Akademiker an den Standort zu binden. Für diesen Fall müsste das Gesamtkonzept völlig neu überdacht werden, weil insbesondere im Bereich der klassischen Nutzung „Wohnen“ etwaige Konkurrenzen zu Standortpotenzialen an anderen Stellen in integrierten Lagen zu berücksichtigen sind.
- Entwicklungschancen ergeben sich aber voraussichtlich auch durch innovative Firmen aus der Region. Aktuell wird ein Produktansatz eines Innovationsführers aus der Region verfolgt, der im Bereich der Mobilität arbeitet. Die Wasserstofftechnologie eröffnet neue Chancen für die Mobilität. Der Mobilitätsknoten Sonneberg könnte entsprechende Infrastrukturen (Wasserstofftankstelle, etc.) bereitstellen. Der alte Güterbahnhof wäre als Flächenpotenzial für entsprechende Startups geeignet.
- Eine Masterplanung sollte nach Prüfung möglicher Funktionen erstellt werden. Neben den städtebaulichen Analysen und Konzepten ist ein besonderer Schwerpunkt auf die Betrachtung der Bedarfssituation zu legen. Wie belastbar und aussichtsreich sind Ansätze zur Verlagerung von Hochschulzweigen aus Coburg? In welchen Themenfeldern und in welchen Trägerkonstellationen kann ein Fachhochschulstandort oder eine vergleichbare höhere Bildungseinrichtung neu gegründet werden? Welche weiteren Nutzungsansätze in den Bereichen Technologie und Kreativwirtschaft können verfolgt werden? Der Masterplan sollte zudem so gestaltet werden, dass er stufenweise entwickelt und umgesetzt werden kann.
- Kernelement für die Entwicklung des Standortes sollten Nutzungen sein, die einen Beitrag zur Stärkung der mittelzentralen oder höherrangigen Funktionen der Stadt Sonneberg leisten können.
- Die Bestrebungen der Stadt, die Fußgängerbrücke zu sanieren, sind zu begrüßen. Diese erforderlichen Sanierungsmaßnahmen sollten angegangen werden, um die Attraktivität des Mobilitätsknotens weiter zu stärken.

Maßnahmen der kommunalen Ebene

- Die Umsetzungsfähigkeit des Gesamtkonzeptes eines durchmischten Stadtquartiers aus Arbeiten, Wohnen, Bildung und Freizeit wird ganz wesentlich davon abhängen, ob im Bereich Hochschulbildung eine Ankernutzung etabliert werden kann. Weitere Nutzungsbau- steine könnten sich an diesem Anker andocken. Die Initiative zur Begründung einer Hochschuleinrichtung am Standort Sonneberg geht von der politischen Spitze der Stadt aus.
- Die Aktivitäten Sonnebergs zur Stärkung der Kooperation mit der Partnerstadt Neustadt bei Coburg mit dem Ziel einer diesbezüglichen landesplanerischen Kategorie in den Landesentwicklungsprogrammen der beiden Länder sind wichtige Handlungsebenen. Dies gilt auch für die Aktivitäten der Stadt im Rahmen der Metropolregion Nürnberg.
- Für den Fall des Rückzugs der LEG von der Projektträgerschaft, weil Eigentumsfragen nicht in absehbaren Zeiträumen gelöst werden können, sollte die Stadt ausgehend von den Ergebnissen der Fortschreibung des ISEK und dem dort definierten Stellenwert der Liegenschaft für die Stadtentwicklung erwägen, die Liegenschaft als strategische Flächenreserve selbst zu erwerben. Größe, Kompaktheit und Lage der Fläche sprechen für diesen Ansatz.
- Die Stadt sollte prüfen, ob die Fördergebietskulisse für den Stadtumbau in Richtung der Bahnbrache erweitert werden kann, damit gegebenenfalls auch Fördermittel aus diesem Programm eingesetzt werden können.

Maßnahmen sonstiger Akteure

- Der Immobilienkauf seitens der LEG ist noch nicht endgültig vollzogen. Die Frage der Nutzungsrechte der Thüringer Eisenbahn (Zufahrt für Holztransporte) ist noch offen. Durch Abstimmungen zwischen Deutscher Bahn und Thüringer Eisenbahn sowie gegebenenfalls unter Hinzuziehung der Landesverwaltung sollten alternative Lösungen (Standorte außerhalb von Kernstädten) für Verladestellen der Holztransporte gesucht werden. Erst wenn die Eigentumsfrage endgültig gelöst ist, ist die LEG für die weitere Projektentwicklung handlungsfähig. Der Sachverhalt sollte mit hoher Priorität geklärt werden.
- Die LEG Thüringen ist in ihrer Rolle als Eigentümer und Projektentwickler der Motor der Standortentwicklung. Ohne die Ressourcen eines Entwicklungsträgers dürfte das anspruchsvolle Projekt nur schwer zu realisieren sein.
- Zu den Überlegungen zur Schaffung eines funktionsteiligen Oberzentrums zwischen Sonneberg und Neustadt bei Coburg hat die thüringische Landesverwaltung eine ablehnende Stellungnahme abgegeben. Unabhängig davon ist die Landesebene gefordert, sich eine inhaltliche Position zu erarbeiten, ob und mit welchen Mitteln eine intensivere Kooperation der beiden Städte auch raumordnerisch unterstützt werden kann.
- Das Land sollte sich für eine attraktivere Bahnverbindung von Sonneberg zum ICE-Halt Coburg einsetzen, damit Sonneberg auch wirkungsvoll von der neuen ICE-Strecke profitieren kann.

Suhl

Einwohner 2015	EW-Prognose bis 2035	Zentralörtliche Funktion
36.778	-10,3%	Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums
Reisezeit Gesamt	Reisezeit Veränderung	Landesplanerische Funktionen
11,5-12 h	> 3 h kürzer	Schwerpunktraum Tourismus

Allgemeine Einschätzung zur Kommune

Im Ergebnis der Fertigstellung des Verkehrsprojekts VDE 8 wird Suhl überproportional von Reisezeitverkürzungen profitieren. Trotz dieser Verbesserungen liegt die Gesamtreisezeit zu den Metropolen, die bisher im Thüringer Vergleich sehr schlecht war, in Zukunft lediglich im Mittelfeld der Thüringer Ober- und Mittelzentren.

Suhl hat als Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums in Südthüringen bereits über einen langen Zeitraum Einwohnerverluste hinnehmen müssen und darauf durch Rückbau im randstädtischen Plattenbaubestand in erheblichem Umfang reagiert. Nur so konnte die Funktionalität des Innenstadtbereiches mit seinem Nebeneinander von großformatigen Baukörpern der sozialistischen Moderne und einem historisch-kleinstädtischen Einkaufsbereich (Steinweg) bewahrt werden. Die Wohnerrückgänge haben sich abgeschwächt, die Einwohnerentwicklung wird aber auch auf langfristige Sicht negativ bleiben. Ein besonderes Problem ist der hohe Seniorenanteil in der Stadt. Dies hängt unter anderem mit der hohen Zahl Jugendlicher und junger Erwachsener zusammen, die Suhl für eine Hochschulausbildung verlassen haben und nach dem Studium überwiegend nicht in ihre Heimatstadt zurückkehren. Vor dem Hintergrund des Anspruchs der Stadt, das bestimmende Zentrum für Südthüringen zu sein, fällt das Fehlen einer Hochschuleinrichtung besonders schwer ins Gewicht.

Die einstige Industriestadt mit einem ausgeprägten Profil in der Fahrzeug- und Jagdwaffenherstellung ist in der Branchenstruktur heute deutlich breiter aufgestellt. Kleine und mittelständische Betriebe der Jagd- und Sportwaffenproduktion, der Präzisions- und Messtechnik, der Metallbearbeitung und der Nahrungsgüterproduktion prägen die Struktur der verarbeitenden Industrie. Der Fachkräftebedarf in der verarbeitenden Industrie, aber auch in der Gesundheitswirtschaft und bei Sozialdienstleistungen ist bereits heute zu einem Engpassfaktor geworden, der sich zukünftig verstärken wird.

Suhl ist ein staatlich anerkannter Erholungsort und ist durch seine Lage im Zentrum des Thüringer Waldes prädestinierter Standort für Sport-, Aktiv- und Wellness-Tourismus. Die Übernachtungskapazität ist außergewöhnlich groß; sechs Hotels der Stadt weisen ein 4-Sterne-Niveau auf. Mit dem Congress Centrum Suhl steht ein großes Zentrum für Tagungen, Kultur- und Großveranstaltungen zur Verfügung.

Im Zusammenhang mit dem ausgeprägten touristischen Profil der Stadt spielt der Bahnhof als Visitenkarte der Stadt eine wichtige Rolle. Die Beseitigung der bestehenden Defizite steht daher im Vordergrund der anzustrebenden Aktivitäten in Suhl. Wegen der relativ großen Distanz bzw. Zeitspanne, die bis zum nächstgelegenen ICE-Haltepunkt überwunden werden muss (50 min bis Erfurt), werden Impulse wegen der verbesserten Bahnanbindung nur im Zusammenspiel mit anderen begünstigenden Standortfaktoren zu Ansiedlungen im Bahnhofsbereich führen können.

Aufgrund der engen siedlungsstrukturellen Verflechtung, der hervorragenden überregionalen Verkehrsanbindung sowie als Wirtschafts-, Versorgungs- und Bevölkerungsschwerpunkt kommt Suhl / Zella-Mehlis zusammen mit den Kommunen der Stadtumlandregion eine besondere Bedeutung in Südthüringen zu. Suhl sieht sich vor der Herausforderung, die Kooperation mit der Nachbarstadt Zella-Mehlis und den anderen Umlandgemeinden zu verstärken. Ziel ist die Schaffung eines gemeinsamen Oberzentrums für Südthüringen. Suhl wird seine mittel- und teils oberzentralen Ausstattungen jedoch nur aufrechterhalten können, wenn es zu einem fairen Lastenausgleich in der Region kommt. Für die Kommune liegt ein genehmigtes Haushaltssicherungskonzept in 2. Fortschreibung vor.

Einschätzung der angemeldeten Potenzialflächen sowie Auswahl

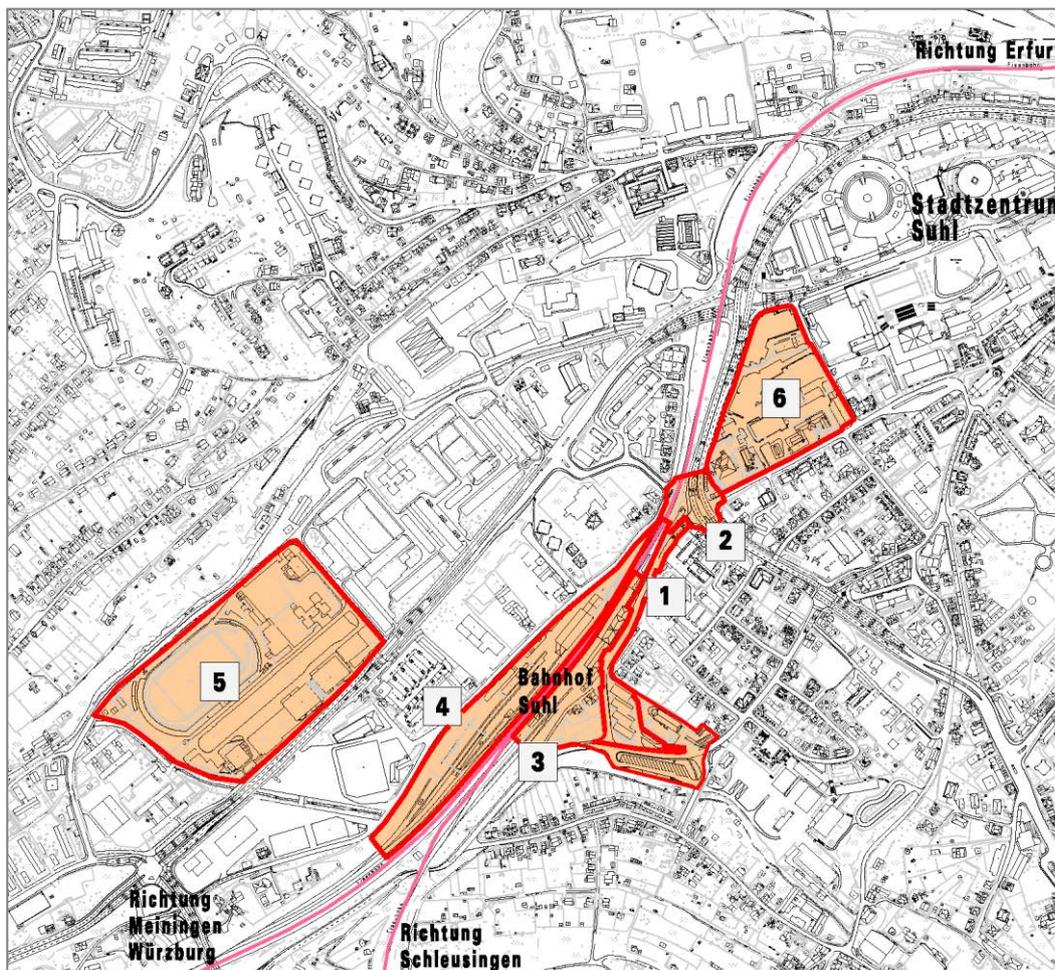


Abb. 38: Potenzialflächen Suhl. Quelle: Stadtverwaltung Suhl.

Die Stadt hat insgesamt sechs Flächen benannt, die sich im unmittelbaren bzw. weiteren Umfeld des Bahnhofes befinden:

- Fläche 1 – Bahnhofstraße und ZOB: gemeinsames Projekt „Verkehrsverknüpfung“ Bahnhof / Stadt von Stadt und Nahverkehrsservicegesellschaft (NVS); die Umgestaltung dieser Flächen ist bereits in der Bearbeitung durch die NVS (Park&Ride, Bike&Ride, Erneuerung des ZOB inkl. Verlegung von Haltestellen direkt vor den Bahnhof). Eine Entwurfsplanung liegt vor, der Antrag auf Nahverkehrsförderung ist gestellt. Die Realisierung ist für die Jahre 2018 / 2019 geplant.
- Standort 2 – Fußgängerquerung Dr.-Th.-Neubauer-Straße / Knoten Bahnhofstraße: nach Reduzierung des Durchgangsverkehrs auf der Dr.-Th.-Neubauer-Straße (wegen der Autobahnen A 71/ A 73) beabsichtigt die Stadt die Unterführung durch einen niveaugleichen, barrierefreien Übergang in das Stadtzentrum zu ersetzen.
- Fläche 3 – das Bahnhofsgebäude, der Bahnsteig für das Gleis nach Schleusingen und das Umfeld südöstlich der Gleisanlagen: Hintergrund für die Benennung dieser Teilflächen ist die Überlegung, das stillgelegte Gleis von und nach Schleusingen mit einer touristischen Ausrichtung (Friedbergbahn) wieder in Betrieb zu nehmen. Der konzeptionelle Ansatz sollte vor dem Hintergrund des touristischen Profils der Stadt im Sinne eines Pilotprojekts weiter vertieft werden. Das Bahnhofsgebäude könnte in diesem bahnbezogenen und touristischen Zusammenhang weitere Servicefunktionen aufnehmen.
- Fläche 4 – ehemaliger Güterbahnhof nordwestlich der Bahngleise: eine Untersuchung der Altlastensituation hat stattgefunden, ein erstes Erschließungskonzept liegt vor. Wegen der

geringen Emissionsbelastung der Fläche (kaum Güterverkehr, nur stündlich Personenzüge) ist eine gemischte Folgenutzung aus Büronutzungen und Wohnen denkbar. Die benachbarten Pflegeheime belegen die Attraktivität des Standortes für das Wohnen. Die Erschließung ist über die Würzburger Straße gegeben. Ein Zugang zum Bahnhof sollte ermöglicht werden.

- Fläche 5 – Sportpark Ave: das Sport- und Freizeitgelände zielt hinsichtlich der Nutzer und der Zuschauer eher auf das Quartier bzw. auf die Stadt. Die Bahnhofsnahe ist für Nutzer und Publikum von geringer Relevanz.
- Fläche 6 – ehemalige Haenel-Fabrik: das Gelände ist durch Nutzungszuführungen im vergangenen Jahrzehnt (Multiplex-Kino, Discounter) inzwischen bis auf Restflächen weitgehend belegt. Ein besonderer Unterstützungsbedarf mit dem Ziel, Impulse aus der verbesserten Erreichbarkeit proaktiv aufzunehmen, wird wegen fehlender Flächenpotenziale nicht gesehen.

Es wird davon ausgegangen, dass die Umgestaltung des Mobilitätsknotens (Fläche 1) hinsichtlich der konzeptionellen Vorbereitung auf gutem Weg ist. Insofern sind die Flächen 3 und 4 Gegenstand des Handlungskonzeptes.

Kurzbeschreibung der Potenzialflächen und Status quo



Abb. 39: Ausgewählte Potenzialflächen Suhl. Quelle: Stadtverwaltung Suhl.

Die Fläche 3 umfasst das Bahnhofsgebäude, den Bahnsteig 3 (Gleis nach Schleusingen) und Flächen im direkten Umfeld. Die Flächengröße beträgt ca. 2 ha.

Die Fläche 4, der ehemalige Güterbahnhof nordwestlich der Hauptgleise, ist ca. 2,8 ha groß.

Potenziale und Defizite der Flächen

- Der Bahnhofsbereich liegt am westlichen Rand der Innenstadt. Die hohe Verkehrsgunst als Mobilitätsknoten der Stadt sichert eine gute Erreichbarkeit. Für gewerbliche Nutzungen ist die nahegelegene Autobahnanschlussstelle Suhl-Zentrum mit Anbindung an die A 73 ein gewichtiger Standortfaktor.
- Das Bahnhofsgebäude wurde zwar denkmalgerecht saniert. Bis auf das Reisezentrum der Deutschen Bahn in der Haupthalle existieren aber keine weiteren Nutzungen im Gebäude. Das benachbarte Gebäude der Bahnmeisterei wird als Hostel genutzt.
- Der ehemalige Güterbahnhof ist durch Altlasten kontaminiert (Mineralöllager, Tanklager). Die Lärmbelastung, die durch den Bahnverkehr hervorgerufen wird, stellt kein schwerwiegendes Hindernis dar, da die Zugfrequenzen gering sind.

Kommunale Entwicklungsziele und -absichten

- Die Hauptmotivation der Stadt besteht darin, den Bahnhofsbereich wieder zu einem Aushängeschild der Stadt zu machen. Angesichts des touristischen Profils der Stadt hat der

Bahnhof als Ankunftsort für Besucher einen besonderen Stellenwert. Auch zur Verbesserung der verkehrlichen Verknüpfung mit dem mittelzentralen Funktionsraum werden funktionale Verbesserungen am Bahnhof sowie Verbesserungen hinsichtlich der Vertaktung angestrebt.

- Für das Güterbahnhofsgelände ist eine gewerbliche bzw. Mischnutzung vorgesehen.
- Darüber hinaus sind das Empfangsgebäude und der Bahnsteig 3 mit dem Gleis der Friedbergbahn nach Schleusingen wichtige Bausteine des Konzepts „Ringbahnverkehr im UNESCO-Biosphärenreservat Thüringer Wald“, wodurch schrittweise eine zusätzliche touristische Attraktion und Vernetzung von touristischen Highlights in der Region aufgebaut werden könnte.

Kommunaler Planungs- / Arbeitsstand

- Die Stadt ist bereits seit mehreren Jahren bemüht, durch Abstimmungen mit der Deutschen Bahn und durch planerische Schritte die notwendigen Grundlagen für eine dem Standort Bahnhof angemessene Nutzung und Gestaltung zu schaffen.
- Die Priorität der Stadt liegt aktuell auf der Umsetzung der Neugestaltung des Mobilitätsknotens. Dabei soll auch geklärt werden, inwieweit das Bahnhofsgebäude in die Umgestaltung eingebunden werden muss. Die Stadt verfolgt das Ziel, die im Bahnhofsgebäude vorhandenen Toiletten wieder nutzbar zu machen bzw. eine neue Toilettenanlage im Außenbereich zu erstellen.
- Ein Nutzungsprofil für die Fläche des Güterbahnhofsgeländes liegt vor. Die Stadt ist allerdings noch nicht Eigentümer der Fläche, was die Weiterentwicklung behindert.
- Die Reaktivierung des Gleises 3 (von und nach Schleusingen) ist Teil eines übergreifenden touristischen Konzepts. Konkretere Planungen für den Standort Suhl existieren noch nicht.

Handlungsfelder – Sachstand und Handlungsbedarfe

Klärung der Eigentumssituation mit Deutscher Bahn und privaten Eigentümern

- Das Bahnhofsgebäude ist im Eigentum einer Privatperson. Deren Bemühungen, neben dem Servicecenter der Deutschen Bahn weitere Mieter zu finden, sind bislang nicht erfolgreich gewesen. Die Stadt hatte in der Vergangenheit den Erwerb des Bahnhofsgebäudes erwogen. Noch gilt jedoch eine Beschlusslage aus dem Jahr 2013, wonach wegen der Haushaltssituation ein Kauf abgelehnt wird.
- Zum Güterbahofsareal sind im Zusammenhang mit den erforderlichen Sanierungskosten für die Altlastenbeseitigung und die Kosten zur Neuerschließung der Fläche ebenfalls bereits Grundstückskaufverhandlungen geführt worden. Die Stadt hatte Verhandlungen über den Erwerb einer 3,4 ha großen Fläche aufgenommen. Eine Einigung über den Kaufpreis und über die Kostenträgerschaft für die Altlastenbeseitigung konnte noch nicht erzielt werden.

Analyse der Potenzialflächen

- Die Eignung der Güterbahofsfläche für ein gewerbliches bzw. gemischtes Nutzungsprofil ist analysiert und nachgewiesen. Möglicherweise erweist sich der Fachkräftemangel als limitierender Faktor für die Entwicklung gewerblicher Nutzungen.
- Die vorliegenden Informationen zur Altlastensituation reichen noch nicht aus, um den Aufwand für die Beseitigung der Altlasten beziffern zu können. Der Kostenumfang für die Altlastenbeseitigung ist darüber hinaus von der konkreten Nachnutzung und ihrer Sensibilität bezüglich Bodenverunreinigungen abhängig. Letztlich ist davon auszugehen, dass im Zuge

der Tiefbauarbeiten eventuell weitere unterirdische Tanks entdeckt werden. Deren Bergung und Entsorgung kann zu deutlichen Kostensteigerungen führen.

Verkehrliche regionale Verflechtung

- Der ÖPNV-Knoten am Bahnhof wird in den Folgejahren durch eine Erneuerung und eine Verlegung des Zentralen Omnibusbahnhofes direkt an den Bahnhof sowie durch den Bau von Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen qualitativ deutlich aufgewertet.
- Vor allem durch die Schaffung von insgesamt 54 PKW-Stellplätzen auf dem Gelände des heutigen ZOB wird das im Bahnhofsbereich besonders beklagte Manko fehlender Parkplätze beseitigt. Dadurch wird der Bahnhof auch für Nutzer aus dem Umland interessanter.
- Entscheidend für die Attraktivität des Mobilitätsknotens wird darüber hinaus sein, dass Zugverkehr und Stadtbuslinien bzw. Regionalbuslinien gut miteinander vertaktet werden.
- Das langfristig verfolgte Konzept zur Einrichtung eines touristischen Ringbahnverkehrs im Biosphärenreservat birgt erhebliche Potenziale zur Stärkung des Tourismus als Wirtschaftsfaktor. Mit dem Rennsteigbahn-Verein ist ein kompetenter Partner aktiv tätig. Der Rennsteig-Shuttle von Ilmenau zum Bahnhof Rennsteig bei Schmiedefeld ist durch eine Finanzierungsvereinbarung zwischen Thüringer Infrastruktur- und Wirtschaftsministerium bis zum Jahr 2030 abgesichert. Die weiteren Ausbaustufen mit den Streckenabschnitten von Schmiedefeld / Rennsteig nach Schleusingen und von Schleusingen nach Suhl sowie durch den Brandleitetunnel nach Plaue würden einen attraktiven Ringverkehr schaffen und zugleich Zugangsmöglichkeiten im Schienenverkehr für Touristen aus dem nördlichen Vorland des Thüringer Waldes und umgekehrt aus dem südlichen Vorland des Thüringer Waldes bieten. Die Friedbergbahn zwischen Schleusingen und Suhl ist deutschlandweit die steilste Bahnstrecke für Normalzüge, wodurch die Zielgruppe der Eisenbahnenthusiasten in besonderer Weise angesprochen werden kann.
- Die Umsetzung des Gesamtkonzepts zur Ringstrecke erfordert einen umfänglichen Steuerungs- und Moderationsaufwand. Die Erfahrungen mit dem Rennsteig-Ticket zeigen, dass viele Abstimmungen durchgeführt und Überzeugungsarbeit geleistet werden müssen, um den Ringverkehr realisieren zu können.

Funktionale regionale Verflechtung und interkommunale Abstimmungen

- Der größte und nachhaltigste Effekt für die Tourismuswirtschaft dürfte dann erreicht werden, wenn der Rennsteig-Shuttle die vollständige Ringstrecke befährt und dieses Angebot über mehrere Jahre etabliert ist, so dass auch an den Stationen unterwegs entsprechende touristische Angebote angedockt werden können.
- Um das Ziel, mit Zella-Mehlis ein gemeinsames Oberzentrum zu bilden, zu erreichen, sieht die Stadt die Notwendigkeit des weiteren Ausbaus von Kooperationen, auch mit anderen Kommunen der Region.

Entwicklung der Nutzungsprofile und Abgleich mit übergeordneten kommunalen Planungen

- Die Entwicklungsabsichten für den Bahnhofsbereich stehen im Einklang mit übergeordneten kommunalen Planungen. Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept Suhl 2025 definiert sieben Entwicklungsziele. Die Stadt Suhl soll demnach als regionales Zentrum für Südthüringen entwickelt werden. Der Mobilitätsknoten Bahnhof spielt vor diesem Hintergrund eine besondere Rolle, weil er die entscheidende Drehscheibe für den Personenverkehr in der Region ist.

Kommunalpolitische Festlegungen durch Beschlüsse / Genehmigungen

- Zum Vorhaben der Neugestaltung des ÖPNV-Verknüpfungspunktes liegen Beschlüsse des Stadtrates vor. Die erforderlichen Eigenmittel sind beginnend mit dem Jahr 2017 im Haushalt eingestellt.
- Durch einen Beschluss des Wirtschafts- und Stadtentwicklungsausschusses aus dem Jahr 2013 ist der Stadt der Ankauf des Bahnhofsgebäudes vom privaten Eigentümer nicht möglich. Allerdings kann bei Vorliegen neuer Rahmenbedingungen ein neuer Beschluss gefasst werden. In der Stadtpolitik wird dieser Punkt aktuell wieder diskutiert.
- Für Anfang 2018 wird der Beschluss des Stadtrates zum Verkehrsentwicklungsplan 2030 erwartet. Der ÖPNV-Verknüpfungspunkt ist eine der zentralen Maßnahmen des Konzeptes.

Konzeptionelle und sonstige Vorbereitung durch Gutachten, Rahmenpläne, Wettbewerbe

- Beide Flächen gehören zum Plangebiet des städtebaulichen Rahmenplanes für das Stadtgebiet „Aue“, der 2012 vom Stadtrat beschlossen wurde. Die Beseitigung des städtebaulichen Missstandes durch eine geeignete Nachnutzung gewerblicher oder sonstiger Art wurde als Ziel formuliert.
- Sowohl für das Bahnhofsgebäude als auch für die Güterbahnhofsfläche wurden von städtischer Seite Schritte unternommen, um entweder selbst oder durch Dritte eine Nutzungsintensivierung bzw. Neunutzung zu erreichen. Für das Gelände des Güterbahnhofes wurden zunächst alle verfügbaren Informationen, insbesondere zur Altlastensituation zusammengestellt und aufbereitet. Ein Grobkonzept mit Erschließung und Nutzungszonen wurde erstellt. Verhandlungen zum Erwerb der Liegenschaft konnten jedoch noch nicht zum Abschluss gebracht werden. Die Kaufpreiserwartungen der Deutschen Bahn waren der Stadt bisher deutlich zu hoch.

Mitwirkungsbereitschaft und Interessenslagen von Akteuren / Investoren / Interessenten

- In Bezug auf das Bahnhofsgebäude sind der private Eigentümer und die Deutsche Bahn als einzige Nutzerin (Reiseverkehrszentrum) die entscheidenden Akteure. Eine Problemlösung mit dem Ziel der Beseitigung von Leerständen und der Verbesserung des Serviceangebotes zeichnet sich aktuell noch nicht ab. Es laufen jedoch Gespräche zwischen dem privaten Eigentümer und der Stadt, weil die bestehende, aber nicht nutzbare Toilettenanlage im Bahnhofsgebäude gegebenenfalls wieder reaktiviert werden soll.
- Für die Revitalisierung des Güterbahnhofsareals sind bei der Deutschen Bahn die DB Services und Immobilien GmbH (Leipzig) und bezüglich der Altlastensanierung der Fachbereich Sanierungsmanagement in Frankfurt am Main verantwortlich. Die Positionen im Rahmen der Kaufverhandlungen sind mit der Stadt ausgetauscht. Eine Lösung ist noch nicht erreicht.
- Der Rennsteigbahn-Verein leistet wichtige Vorarbeiten, damit das touristische Ringbahnkonzept für das Biosphärenreservat Schritt für Schritt umgesetzt werden kann.

Klärung der Finanzierung und zum Einsatz von Fördermitteln

- Der Bahnhof und alle Potenzialflächen liegen in der Fördergebietskulisse des Stadtbaus.
- Die Inbetriebnahme der Friedbergbahn (Suhl – Schleusingen) als Teil der Ringbahnverbindung ist abhängig von der Bereitstellung von Fördermitteln für die Ertüchtigung und Instandhaltung der Anlagen. Darüber hinaus ist durch den Freistaat die Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs erforderlich, was ebenso finanzielle Auswirkungen auf Ebene des Landes nach sich zieht.

Schaffung von Planungsrecht

- Der FNP liegt im Entwurf vor. Die Fläche des Güterbahnhofes ist als Bahnfläche dargestellt, weil sie noch nicht entwidmet wurde.
- Ein B-Plan ist nicht vorhanden, weil die Fläche des Güterbahnhofes der kommunalen Planungshoheit entzogen ist. Um Bauplanungsrecht zu schaffen, muss nach Vorliegen der Entwidmung ein B-Plan erstellt werden.

Vermarktung der Flächen

- Aktuelle Vermarktungsaktivitäten seitens des privaten Eigentümers können unter dem Obertitel „Kulturbahnhof“ zusammengefasst werden. Öffentliche Nutzungen mit Publikumsverkehr liegen auch im Interesse der Stadt. Konkrete Mietabschlüsse konnten allerdings noch nicht erreicht werden.
- Das benachbarte Gebäude der Bahnmeisterei wurde von einem privaten Investor aus der Region erworben, der es seit wenigen Jahren als Hostel nutzt.

Gutachterliche Empfehlungen

- Mit der Neugestaltung des ÖPNV-Verknüpfungspunktes wird angesichts der touristischen sowie der zentralörtlichen Bedeutung Suhls für den Südthüringer Raum eine längst überfällige Infrastrukturmaßnahme realisiert. Bei der Nachnutzung der Bahnbrache des ehemaligen Güterbahnhofes steht auch die Beseitigung eines städtebaulichen Missstandes im Fokus. Die prominente Lage mit entsprechenden Wirkungen für das Image der Stadt begründet das besondere Handlungserfordernis. Es ist zwar heute noch nicht abzusehen, ob die verbesserte Bahnanbindung für den Personenverkehr als gewichtiger Standortfaktor für eine Ansiedlungsentscheidung im Bahnhofsbereich tatsächlich wirksam werden kann, von einer unterstützenden Wirkung kann aber sicher ausgegangen werden.
- Das Nutzungskonzept für den Güterbahnhofsbereich mit einem Mix aus gewerblicher Nutzung und Wohnen sollte ausgehend von der Bedarfssituation fortentwickelt werden. Dabei sollte auch die Option einer Flächenreserve für zentralörtliche Einrichtungen (z. B. Ansiedlung eines Hochschul- / Bildungsstandortes) geprüft werden. Die Ansiedlung einer Dualen Hochschule könnte grundsätzlich eine wichtige Maßnahme gegen den Fachkräftemangel sein.
- Mit dem touristischen Ringbahnkonzept unter Nutzung von Gleis 3 könnte die Stadt Suhl mittel- und langfristig eine neue touristische Attraktion hinzugewinnen, die zudem eine hohe Ausstrahlungskraft für und in die Region entfalten kann. Die möglichen Anknüpfungspunkte mit touristischen Angeboten im Bereich Natur- und Aktivtourismus liegen auf der Hand. Das Projekt sollte weiter verfolgt und qualifiziert werden.
- Mit Blick auf das Konzept des touristischen Ringbahnverkehrs sollte bedacht werden, dass das Bahnhofsgebäude auch Funktionen aufnehmen könnte, die dezidiert auf die Zielgruppe der Touristen ausgerichtet sind und insofern zu einem integralen Bestandteil des touristischen Programms des Ringbahnverkehrs ausgebaut werden könnten (Informationen, Erläuterungen zu den bahntechnischen Besonderheiten der Friedbergbahn).
- Die Vorbereitung und mittelfristige Realisierung des ÖPNV-Verknüpfungspunktes hat oberste Priorität. Im Zuge der Realisierung des Bauvorhabens wird der Bahnhofsbereich wieder stärker in den Fokus rücken. Es ist eine neue Dynamik zu erwarten, die entweder durch den Privateigentümer des Bahnhofsgebäudes durch eigene Vermietungsaktivitäten aufgegriffen wird oder die Stadt entschließt sich, eine aktivere Rolle zu übernehmen: als Erwerber bzw. Zwischenerwerber. Voraussetzung dafür wäre aber eine deutliche Verbesserung der Haushaltssituation der Stadt.

Maßnahmen der kommunalen Ebene

- Zwischen der Stadtverwaltung und dem privaten Eigentümer des Bahnhofsgebäudes werden derzeit Gespräche geführt mit dem Ziel, das Gebäude mit neuen Nutzungen zu beleben. Diese Vermittlungsposition sollte die Stadt fortführen. Sollten die aktuellen Vermietungsbemühungen des privaten Eigentümers für das Bahnhofsgebäude erneut scheitern, sollte die Stadt eine Abwägung treffen, ob eine Verlängerung des Status quo hinnehmbar ist. Die Option zum Erwerb der Immobilie durch die Stadt wird aktuell in den politischen Gremien diskutiert.
- Hinsichtlich eines Flächenerwerbs des Güterbahnhofs-Areals durch die Stadt sollte durch eine erneute Abstimmung mit der Deutschen Bahn ein neuer Anlauf genommen werden, ob hinsichtlich des Kaufpreises und den Altlastenbeseitigungskosten eine Einigung erzielt werden kann. Außerdem sollten die grundsätzlichen Förderfähigkeiten für Altlastensanierung und straßenseitige Erschließung geprüft werden. Auch wenn aktuell noch keine flächendeckende Nutzungsperspektive nachgewiesen werden kann, ist der Erwerb durch die Stadt als strategische Flächenreserve zu erwägen.
- Die für den Kauf des Güterbahnhofsareals relevanten Rahmendaten sollten aufbereitet und gegebenenfalls konkretisiert werden. Unter Umständen sind weitere Untersuchungen erforderlich, um die Kosten der Altlastensanierung weiter einzugrenzen. Falls keine Einigung erzielt werden kann, sollten die zuständigen Ressorts auf Landesebene als Moderator und möglicher Fördermittelgeber einbezogen werden.
- Vermarktungsaktivitäten für das Areal des Güterbahnhofes sind nach Klärung der Eigentumsfragen und einer Konkretisierung der Planung in Angriff zu nehmen.

Maßnahmen sonstiger Akteure

- Das touristische Ringbahnkonzept erfordert in der Vorbereitung ein umfangreiches und auf vielfältige Aspekte eingehendes Management sowie eine signifikante finanzielle Unterstützung. Es sollten Strukturen geschaffen werden oder bestehende Strukturen genutzt werden, bei denen im Sinne einer Regiestelle alle Aktivitäten zum Ringbahnkonzept zusammenlaufen und koordiniert werden. Dies setzt das Engagement und eine Kooperation der betroffenen Kommunen und Landkreise voraus. Da SPNV Aufgabe des Landes ist, ist aber auch eine intensive Einbeziehung der Landesebene bzw. des Aufgabenträgers erforderlich.

3.3 Handlungsempfehlungen

3.3.1 Zusammenfassung von Chancen, Risiken und Umsetzungshemmnissen

Die große Herausforderung für die Kommunen besteht darin, die durch das VDE 8 verbesserte Erreichbarkeit mit standortgerechten und umsetzbaren Nutzungsprofilen für die Potenzialflächen an den Bahnhöfen gesamtstädtisch oder regional wirksam werden zu lassen.

Die Anarbeitungsstände bezüglich der Entwicklung der Potenzialflächen im Bahnhofsumfeld sind sehr unterschiedlich. Sie reichen von abgeschlossenen Rahmenplanungen bis hin zu keinen bzw. allenfalls vagen Vorstellungen. In den meisten Fällen liegen jedoch Ideen konkret oder zumindest ansatzweise vor. Gerade die Kommunen, für die sich exemplarische Möglichkeiten der Nutzbarmachung der verbesserten Erreichbarkeit ergeben, haben dies frühzeitig erkannt und einen weit fortgeschrittenen Planungsstand erreicht (siehe z. B. die Städte Eisenach und Jena).

Im Vergleich der 17 am weiteren Verfahren aktiv mitwirkenden Kommunen, wie sie sich anhand der Daten sowie der per Fragebogen erfassten Einschätzungen und Absichtserklärungen darstellen, lassen sich Chancen und Risiken für die Entwicklung und Umsetzung neuer Nutzungsprofile ableiten. Dabei wird deutlich, wie eng Chancen und Risiken miteinander verflochten sind: Angesichts der gerade bei kontinuierlich sinkenden Einwohnerzahlen begrenzten bzw. sehr selektiv wirksamen Nachfrage nach Flächen für neue Nutzungen ist die Entwicklung bahnhofsnaher Flächen immer auch vor dem Hintergrund der notwendigen Stabilisierung der Innenstädte durch Nutzungszuführungen gesamtstädtisch abzuwägen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich im demografischen Wandel die Bedarfe verschieben und neue Investitionen erforderlich machen können, für die geeignete Standorte gefunden werden müssen. Grundsätzlich muss bei der Suche nach geeigneten Nutzungen vermieden werden, dass sich aus der Stärkung der Bahnhöfe und ihres Umfeldes kontraproduktive Wirkungen für die Stabilisierung der Innenstädte ergeben.

Die Ansiedlung regional wirksamer Nutzungen muss darüber hinaus in interkommunaler Abstimmung und Abwägung entschieden werden, um Risiken eventueller Benachteiligungen und regionaler Ungleichgewichte entgegen wirken zu können.

Im Quervergleich der begünstigten, untersuchten Kommunen ist festzuhalten:

- Die Profile der Kommunen und ihre Entwicklungsvorstellungen für die bahnhofsnahe Potenzialflächen entsprechen den landes- und regionalplanerischen Zielstellungen. Nach aktuellem Kenntnisstand kann bezüglich der Nutzungsüberlegungen für die bahnhofsnahe Potenzialflächen davon ausgegangen werden, dass keine unproduktiven Konkurrenzprojekte zwischen den Städten entstehen werden. Lediglich im Bereich der Tagungskapazitäten der Städteachse Eisenach – Gotha – Erfurt – Weimar, wo lokale Engpässe vermeldet werden, könnten in Abhängigkeit von der jeweils geplanten Größenordnung neuer Veranstaltungs- und Tagungshotels Überkapazitäten entstehen. Vor der Umsetzung von neuen Kapazitäten sollten in jedem Falle die Chancen einer klugen Zusammenarbeit zwischen den Städten in die Abwägung einbezogen werden. Das in der Planung weit fortgeschrittene Vorhaben eines Tagungszentrums in Eisenach entspricht nach überschlägiger Betrachtung dem regionalen Bedarf.

Wichtig wird deshalb sein, dass im weiteren Prozess generell eine konstruktive Zusammenarbeit und kontinuierliche Abstimmung der Kommunen untereinander über die Ziele und Inhalte der Handlungskonzepte sowie deren Umsetzung stattfindet, um rechtzeitig unproduktive Überkapazitäten und Konkurrenzen auszuschließen.

- Die seitens der Kommunen vorgeschlagenen Nutzungen für die Potenzialflächen reagieren auf in den ausgefüllten Fragebögen dargestellte, oft auch gesamtstädtische und regionale Defizite. Sie können somit die gesamtstädtische Ausstrahlung verbessern und leisten bei ihrer Ansiedlung in Zentrumsnähe einen wertvollen Beitrag zur Stadt- und Regionalentwicklung.

Bei zentrenfernen Lagen wird zu klären sein, ob möglicherweise Nutzungs- und Investitionspotenzial für Potenzialflächen am Bahnhof nicht die Stabilisierung der Zentren beeinträchtigen kann. Dies wird bei der Umsetzung der Handlungskonzepte abzuwägen sein.

- Auch wenn sich klare Nutzungsprofile abzeichnen, ist die Suche nach einem Investor gerade vor dem Hintergrund weiterhin sinkender Einwohnerzahlen eine zentrale Herausforderung. Je nach Art der Maßnahmen werden private oder öffentliche Maßnahmenträger zu finden und die entsprechende Finanzierung (mit oder ohne Förderung) zu sichern sein. Es erscheint sinnvoll, die passende Nutzungsperspektive in den Vordergrund zu stellen. Dies kann als „Angebot“ dienen, um im weiteren Prozess geeignete Interessenten bzw. Finanzierungen zu finden. Bei der Klärung der Nutzungsprofile sollte deutlich gemacht werden, welche Nutzungen (z. B. wegen zu befürchtender Schwächung der Zentrumsfunktionen) bewusst ausgeschlossen werden müssen, um auf Vorstellungen von Investoren, die von den wünschenswerten Nutzungsprofilen abweichen, klare inhaltliche Vorgaben zu haben. Planungsrecht z. B. in Form des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes, ggf. in Verbindung mit städtebaulichen Verträgen, muss sicherstellen, dass die kommunalen Belange bei der baulichen Nutzung der Potenzialflächen angemessen berücksichtigt sind. Gegebenenfalls sind – auf der Grundlage gesamtstädtischer bzw. regionaler Zielstellungen, die im ISEK verankert sind – die planungsrechtlichen Instrumente des BauGB auch zur Abwehr unerwünschter Entwicklungen einzusetzen.

- Für viele Kommunen liegt der Fokus der Entwicklung auf der funktionalen und gestalterischen Verbesserung der Bahnhofsbereiche als Mobilitätsknoten. In den Überlegungen zur Nutzung des Entwicklungsimpulses durch die verbesserte Erreichbarkeit spielt hier oftmals die Ansiedlung neuer Nutzungen eine nachgeordnete Rolle. Dies ist vor allem dann der Fall, wenn die relative Verbesserung der Reisezeit zu den Metropolen eher gering und die Gesamtreisezeit zu diesen aber hoch ist (z. B. Meiningen). Mit dem Ausbau der Bahnhofsbereiche als Mobilitätsknoten können die regionale Ausstrahlung der Kommune gestärkt und gleichzeitig die ländlichen Räume der Umgebung besser angebunden werden. Als Verbesserungspotenziale werden seitens der Kommunen immer wieder eine bessere Vertaktung gesehen, aber auch die Neuordnung oder verbesserte Verknüpfung der lokalen wie regionalen Buslinien.

Im Zuge des Ausbaus der Bahnhöfe zu Mobilitätsknoten werden die Belange der Fußgänger und Radfahrer zunehmend wahrgenommen. Gleichzeitig sind noch erhebliche Nachholbedarfe festzustellen (z. B. hinsichtlich Barrierefreiheit, Quantität und Qualität der Bike&Ride-Plätze, Anbindung Radverkehrswege). Für den Pendlerverkehr besteht wachsender Bedarf an Park&Ride-Plätzen. Mit der zunehmenden Verbreitung der E-Bikes entsteht für kürzere Strecken eine interessante Alternative zum MIV, was durch entsprechende Infrastrukturen an den Bahnhöfen unterstützt werden sollte.

- Interessante Nutzungsansätze können sich ergeben, wenn benachbarte Kommunen kooperieren. Im Untersuchungsfeld gibt es Beispiele, in denen im Städteverbund Entwicklungsrestriktionen der einen Stadt durch bahnhofsnahe Flächen in der Nachbarstadt kompensiert werden könnten. Dies trifft in ganz besonderem Maße auf Jena mit seinen sehr begrenzten Flächenreserven zu, gilt aber möglicherweise auch länderübergreifend für die Nachbarstädte Sonneberg und Coburg. Wichtige Voraussetzungen für die Nutzung dieser Entwicklungschance sind effektive Mobilitätsknoten und ein schneller Nahverkehr.
- Generell kann festgehalten werden, dass die Chancen der Potenzialflächen und der Mobilitätsknoten für die regionale Verflechtung noch weiter ausgelotet werden sollten. Die Stärkung der regionalen Verflechtung ist gerade im demografischen Wandel eine strategische Option, welche die Funktionsfähigkeit der Städte und der ländlichen Räume absichern kann.

Umsetzungshemmnisse

Die Nutzung der verbesserten Erreichbarkeit als Entwicklungsimpuls für die Kommune kann auf Schwierigkeiten treffen, die von den Kommunen nur bedingt aufgelöst werden können.

- Die Finanzlage der Kommunen (viele Kommunen befinden sich aktuell in Haushaltsicherung) erlaubt ihnen nur in seltenen Fällen den Erwerb von strategisch wichtigen Grundstücken und Bahnhofsgebäuden. Eine direkte kommunale Einflussnahme auf die Entwicklung durch aktives Liegenschaftsmanagement im Bahnhofsumfeld ist damit eher die Ausnahme. Die Motive der privaten Erwerber sind oft nicht bekannt bzw. können den Zielen der Stadtentwicklung widersprechen. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn die Finanzkraft der Erwerber keine angemessene Instandhaltung oder Aufwertung der Immobilien erwarten lässt. Es muss vielmehr davon ausgegangen werden, dass mit der öffentlichen Diskussion über die Entwicklung der bahnhofsnahen Potenzialflächen Begehrlichkeiten geweckt werden, die eine zielführende Standortprofilierung nicht befördern.

Das ist umso bedauerlicher, als für die Bahnreisenden der Bahnhof mit seinem Umfeld die Visitenkarte der Stadt abgibt. Es ist absehbar, dass sich diese Situation für die Kommunen noch verschlechtern wird, da seitens der Deutschen Bahn weitere Verkäufe in Vorbereitung sind.

- Die bekannte Knappheit öffentlicher Haushalte kann gerade dort zu Engpässen führen, wo wichtige öffentliche Infrastrukturen realisiert werden sollen (z. B. Mobilitätsknoten), deren Finanzierung aber wegen fehlender kommunaler Mitleistungsanteile nicht möglich ist. Derartige Vorhaben müssen dennoch in die Handlungskonzepte aufgenommen werden, um die tatsächlichen Bedarfe und Hemmnisse aufzuzeigen, damit Wege zur Umsetzung entwickelt werden können. Die Finanzknappheit führt auch zu Problemen bei der Planungsvorbereitung, wenn aus der Verwaltung keine Personalkapazitäten für diesen Aufgabenbereich bereitgestellt werden.
- Im Zusammenhang mit Überlegungen zu einer künftigen Kreisgebietsreform werden vielerorts Unsicherheiten über zukünftige Funktionszuordnungen und eventuelle Auswirkungen auf die Haushaltssituation deutlich. Dies kann ein Hemmnis für die Entwicklung der Potenzialflächen sein. Die Kommunen bräuchten hier kurzfristige Klärungen, um die nötige Planungssicherheit für die Bahnhöfe und das Bahnhofsumfeld zu bekommen. Vor diesem Hintergrund könnte es sich als Entwicklungshemmnis erweisen, dass die bereits eingeleitete Kreisgebietsreform bis auf weiteres zurückgestellt wurde.
- Der Zielkonflikt zwischen kommunalen Entwicklungsabsichten und der betriebswirtschaftlichen Optimierungsverpflichtung der Deutschen Bahn ist offensichtlich: Seitens der Deutschen Bahn wurden in der Vergangenheit Bahnflächen verkauft, ohne die Kommunen im Vorfeld in diese Absichten einzubeziehen. Für einzelne Empfangsgebäude erfolgte ein zunehmender Nutzungsentzug und eine anschließende Privatisierung mit dem Verlust wichtiger Funktionen und Infrastrukturen (z. B. Toiletten). Selbst bei Kenntnis der Verkaufsabsichten ist die Kommune oftmals mangels finanziellem Spielraum handlungsunfähig, sodass andere Bieter zum Zuge kommen. Die Kontaktaufnahme und Verhandlungen mit den neuen Privateigentümern erweisen sich mitunter als schwierig.
- Wiederholt kann beobachtet werden, dass die Kommunen wegen der für Außenstehende undurchsichtigen Komplexität des DB-Konzerns und seiner internen Zuständigkeiten vor einer direkten Ansprache der Deutschen Bahn, die für die Umsetzung kommunaler Ziele im Bahnhof und seinem Umfeld zwingend erforderlich ist, Abstand nehmen. Auch das Hemmnis der Planungskomplexität, teilweise fehlende Sachkenntnis zu rechtlichen Fragen im Umgang mit Bahnflächen sowie Personalengpässe in den kommunalen Verwaltungen sind Hindernisse bei der Kooperation mit der Deutschen Bahn.
- In der Regel sind die Potenzialflächen sowie die Empfangsgebäude (noch) nicht in eine kommunale Fördergebietskulisse integriert. Die Stadt Sondershausen hat ihr Stadtumbaugebiet

um die Potenzialfläche erweitert, für andere Kommunen ist dies ebenfalls bereits Planungsabsicht. Für zentrenfernen Lagen bzw. Potenzialflächen ohne benachbarte Gebietskulissen ist hiermit ein Förderhemmnis gegeben.

- Einige Kommunen haben das Problem der Trennwirkung der Schienenkörper, die oft auch im Bahnhofsbereich nicht aufgehoben ist oder zumindest nicht der gewünschten Qualität entspricht. Für Fußgänger und Radfahrer verschlechtert dies die Erreichbarkeit des Bahnhofes. Es bestehen eindeutige Lageunterschiede (diesseits und jenseits der Gleise), die sich als Entwicklungshemmnis auswirken. Für einen Teil der Potenzialflächen bedeutet dies erhebliche Einschränkungen bezüglich möglicher Nutzungszuführungen sowie bezüglich der Nutzbarmachung der verbesserten Erreichbarkeit für bestehende Nutzungen. Wenn es gelingt, im Zuge der Entwicklung der bahnhofsnahe Potenzialflächen diese Lageunterschiede abzubauen, können sich daraus zusätzliche stadtstrukturell wirksame Entwicklungsimpulse ableiten. Die Aktivierung vorhandener, jedoch stillgelegter Unterführungen wird seitens der Deutschen Bahn eher restriktiv gehandhabt.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass eine zielführende und nachhaltige Entwicklung der bahnhofsnahe Potenzialflächen nur gesichert werden kann, wenn diese Entwicklung in den gesamtstädtischen und regionalen Kontext eingeordnet und mit allen wesentlichen Akteuren abgestimmt ist. Grundlage dafür sind die strategisch-koordinierenden Aussagen des LEP 2025 sowie der kommunalen Integrierten Stadtentwicklungskonzepte. Letztere müssen gegebenenfalls bezogen auf die neue Erreichbarkeitssituation und deren Auswirkungen auf die lokale Entwicklungsstrategie aktualisiert werden. Dabei sollten die Entwicklungschancen, die sich aus der interkommunalen Kooperation zur Intensivierung der funktionalen Verflechtung zwischen Stadt und Region und zur Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit über den Ausbau der Mobilitätsknoten sowie des Nahverkehrs ergeben, strategisch nutzbar gemacht werden.

3.3.2 Empfehlungen an Kommunen

Stadtentwicklung und damit auch die Entwicklung der Potenzialflächen an den Bahnhöfen in Folge ihrer durch das VDE 8 verbesserten Erreichbarkeit fallen in die kommunale Planungshoheit. Es zeigt sich, dass sowohl hinsichtlich der Nutzungszuführung als auch eventueller Hemmnisse viele Kommunen mit ähnlichen Themen konfrontiert sind. Ergänzend zu den Empfehlungen, die in den jeweiligen Handlungskonzepten enthalten sind, werden nachfolgend die wesentlichen, übergreifend geltenden Empfehlungen zusammengefasst.

Ausbau der Mobilitätsknoten

Mit dem VDE 8 ist ein Schritt hin zu einer umweltfreundlichen Mobilität auf den Fernverkehrsstrecken zu den Metropolen Berlin, München, Frankfurt und Dresden gegangen worden. Dieser Impuls kann nur seine Wirkung entfalten, wenn flächendeckend der Zustieg zum Schienenverkehr effizienter und angenehmer gestaltet wird. Für praktisch alle untersuchten Kommunen bedeutet dies die kontinuierliche (Weiter-)Entwicklung der Bahnhöfe zu Mobilitätsknoten, die nicht nur die jeweilige Stadt, sondern auch das ländlich geprägte Umland in einen attraktiven Verkehrsverbund, der alle Verkehrsarten umfasst, einbinden. Vor diesem Hintergrund sind die entsprechenden Absichten der Kommunen zu begrüßen und in der Planung und Umsetzung zu befördern.

Die Anforderungen hinsichtlich der Weiterentwicklung bestehen vorrangig in der Verbesserung der Vernetzung, der innerstädtischen und regionalen Verknüpfung sowie der Einbindung des Fernbusverkehrs, der räumlichen Nähe der verschiedenen Verkehrsträger zueinander, der Verbesserung der Haltestellenausstattung, der Verbesserung der Barrierefreiheit, der Gleisquerungen / -unterführungen sowie der Anbindung von städtischen und überregionalen Rad- und Fußwegenetzen. Letzteres beinhaltet auch die Verbesserung von Fahrradabstellanlagen hinsichtlich Anzahl, Ausstattungsqualität und das Angebot an Ladestationen. Darüber hinaus sind in ausreichender Anzahl und Qualität

Park&Ride-Anlagen für Nutzer des öffentlichen Verkehrs (einschließlich E-Ladestationen) sowie erforderlichenfalls Kiss&Ride-Anlagen bereitzustellen²⁴. Das schließt (E-)Sharing-Stellplätze für PKW und Fahrräder ein. Auch die Ausstattung der Bahnhofsgebäude gehört in dieses Anforderungsspektrum: barrierefreie Erreichbarkeit, Vorhaltung von Toilettenanlagen und Wartebereichen, aber auch Service-Einrichtungen (Nutzerinformation, gegebenenfalls zusätzlicher Service für Radfahrer und Tourismus) müssen selbstverständliche Bestandteile der Bahnhöfe sein.

Die Kommunen sollten sich hinsichtlich Bahnhofsausstattung und auch der Fördermöglichkeiten mit ihren jeweiligen Landkreisen und mit der Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen abstimmen.

Angesichts der besonderen Bedeutung der Bahnhöfe und ihres Umfeldes als Visitenkarte der Stadt wird empfohlen, für die Gestaltung der Verkehrsanlagen und Freiräume hochwertige Konzepte im Rahmen von Realisierungswettbewerben zu entwickeln. Für diese Wettbewerbe sind Teams zu bilden, welche die Disziplinen Städtebau, Architektur, Freiraum- und Verkehrsplanung abdecken. Sofern im Bahnhofsbereich Flächen verfügbar sind, die einer ergänzenden baulichen Nutzung zugeführt werden können, sind diese mit der entsprechenden Programmatik in den Wettbewerb einzubeziehen. Falls für diese Flächen noch keine verbindlichen Nutzungs- oder Bauabsichten bestehen, kann die Einbeziehung dieser Flächen als vorgeschalteter Ideenwettbewerb erfolgen.

Der mit dem VDE 8 gegebene Erreichbarkeitsvorteil kann mit dem Ausbau der Bahnhöfe zum Mobilitätsknoten in einer ersten Stufe in den begünstigten Städten und ihren mittelzentralen Funktionsräumen flächendeckend als Entwicklungsimpuls wirksam gemacht werden, dem dann schrittweise weitere Nutzungszuführungen folgen können. Sofern sich eine entsprechende, in das Standortprofil passende Nachfrage mit Investitionspotenzial abzeichnet, werden die Kommunen das erforderliche Planungsrecht schaffen. Als Orientierung für die Ansiedlungsentscheidungen erscheint es sinnvoll, einen Rahmenplan zu erarbeiten, der die städtebaulichen und funktionalen Spielräume abgrenzt. Die bestehenden Fördermöglichkeiten sollten dabei frühzeitig berücksichtigt werden. So kann z. B. durch die Abgrenzung oder gegebenenfalls Erweiterung entsprechender Gebietskulissen der Einsatz von Mitteln der Städtebauförderung ermöglicht werden.

Strategisch wirksame Nutzungszuführungen

Unter den begünstigten Städten gibt es einige, für welche die Erreichbarkeitsvorteile im Zusammenhang mit der Entwicklung bahnhofsnaher Flächen zu unmittelbaren Entwicklungsimpulsen führen können. Hier erscheinen Nutzungszuführungen realistisch, die für die Stadt und die Region eine deutliche Strahlkraft haben. Die jeweiligen Kommunen haben sich zumeist schon auf diese Situation vorbereitet und entsprechende Planungsunterlagen erarbeitet. Gegebenenfalls können diese Unterlagen durch Wettbewerbe weiter qualifiziert werden. Die entscheidende Aufgabe besteht für die Kommunen nun darin, ihre Nutzungsabsichten mit den Interessen der Deutschen Bahn abzustimmen und das Interesse von Investoren zu wecken, die bereit sind, sich auf das jeweilige Standort- und Nutzungsprofil der Potenzialflächen einzulassen. Die Kommunen sollten hierzu bei Bedarf auf die Moderationsangebote der zuständigen Landesressorts zurückgreifen. Sofern es die kommunale Haushaltslage erlaubt, sollten an diesen aussichtsreichen Standorten Grundstücke und Gebäude aufgekauft werden, die für die Verwirklichung der Handlungskonzepte strategisch wertvoll sind. Über aktives Liegenschaftsmanagement kann die Kommune die Umsetzung der Handlungskonzepte maßgeblich unterstützen. Sie kann z. B. durch die Ausweisung und gegebenenfalls Ausweitung entsprechender Gebietskulissen den Zugang zu Mitteln der Städtebauförderung ermöglichen.

Die Kommunen in schwieriger Haushaltslage bzw. Haushaltskonsolidierung sollten sich in Gesprächen, insbesondere mit der Kommunalaufsicht und der Deutschen Bahn darüber auseinandersetzen, ob es Wege gibt, die trotz dieser finanziellen Restriktion eine strategische Flächenbevorratung bzw. eine Flächenentwicklung entsprechend den Zielen der Stadt- und Regionalentwicklung sichern können.

²⁴ Die Nahverkehrsservicegesellschaft NVS hat hierzu eine Park&Ride Konzeption für den Freistaat Thüringen erarbeitet (Entwurf 2017). Für Thüringen wurde ein Gesamtbedarf von zusätzlich insgesamt 481 Park&Ride-Stellplätzen ermittelt.

Kommunen, die mit untätigen bzw. handlungsunfähigen privaten Eigentümern wichtiger Potenzialflächen konfrontiert sind, sollten den Kontakt zu diesen Eigentümern suchen, um die kommunalen Erwartungen und die Rechte und Pflichten von Eigentum, aber auch die Möglichkeiten der Förderung und Unterstützung zu kommunizieren. Falls auf diesem Weg keine Fortschritte erzielt werden können, sollte das rechtliche Instrumentarium, das geeignet ist, die Eigentümer zum Handeln zu bringen, systematisch eingesetzt werden (z. B. verbindliche Bauleitplanung, städtebauliche Gebote gem. §§ 175 ff. BauGB, Enteignung nach § 85 BauGB, Vorkaufsrecht nach § 24 BauGB, Vorkaufsrechtsatzung nach § 25 BauGB, Erhaltungssatzung nach § 172 ff. BauGB, städtebauliche Sanierungsmaßnahmen nach §§ 136 ff. BauGB und Stadtumbaumaßnahmen nach §§ 171a ff. BauGB).²⁵

Inanspruchnahme von Fördermöglichkeiten

Die Kommunen sollten frühzeitig durch die Erstellung und kontinuierliche Fortschreibung ihrer integrierten Stadtentwicklungskonzepte sowie von Teilkonzepten Voraussetzungen schaffen, um die Fördermittelakquise argumentativ untersetzen zu können.

Das Thüringer ÖPNV-Investitionsprogramm ist geeignet, den Ausbau der Mobilitätsknoten zu unterstützen. Das Programm, das vorerst bis Ende 2019 hinaus in Anspruch genommen werden kann, beinhaltet vor allem Fördermöglichkeiten für Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur und Fahrgastinformation, jedoch keine Planungskosten. Die NVS steht den Kommunen für eine Beratung zur Verfügung und kann auch gegebenenfalls notwendige Ansprechpartner der Deutschen Bahn benennen.

Kooperation und Kommunikation mit der Deutschen Bahn

Die frühzeitige und kontinuierliche Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn scheint ebenso bedeutend, wie ihr umfassender Einbezug in die kommunalen Argumentationsstränge: Beispiele einer erfolgreichen Zusammenarbeit, wie in Ilmenau und auch Sondershausen zeigen, dass die Deutsche Bahn langfristig angelegte Stadtentwicklungsziele unterstützt und sich als Kooperationspartner zeigt. Als Ansprechpartner zum Thema Planverfahren dient die DB Immobilien – Region Südost (db.dbimm-baurecht-suedost@deutschebahn.com).

Die Gutachter gehen davon aus, dass sich in Folge der Gunstrraumstudie für die Kommunen Verfahren zur Umsetzung vereinfachen werden und empfehlen, weiter im Austausch mit TMIL und Deutsche Bahn die sich ergebenden Chancen wahrzunehmen. Das große Interesse an der Weiterführung der AG Gunstrraum zeugt von dem Bedarf an Erfahrungsaustausch, Fachinformation und Vermittlung.

Kommunikation mit Privateigentümern

Den privaten Flächeneigentümern von Potenzialflächen sollte deutlich gemacht werden, dass spekulative Flächenkäufe ohne die Absicht oder Möglichkeit von Investitionen und Nutzung und ohne den Konsens und eine aktive Mitwirkung der Kommune in den allfälligen Genehmigungsverfahren sich wirtschaftlich nicht lohnen. Da die Immobilienpreise in Thüringen mit wenigen Ausnahmen konjunktur- und demografiebedingt tendenziell sinken, kann gegebenenfalls eine Veräußerung an die Kommune oder an tatsächliche Investoren mit konkreten Verwertungsabsichten wirtschaftlich sinnvoll sein. Die Kommune sollte deshalb aktiv auf die Privateigentümer zugehen und eine konsensfähige Nutzung von Flächen und Gebäuden abstimmen oder auf Eigentümerwechsel hinwirken.

²⁵ Quelle: „Verwahrloste Immobilien – Leitfaden zum Einsatz von Rechtsinstrumenten beim Umgang mit verwahrlosten Immobilien; Hrsg. BMUB, 2014

3.3.3 Empfehlung an die Landesregierung

Unterstützung des Ausbaus von Mobilitätsknoten

Angesichts der strategischen Bedeutung der Entwicklung der Mobilitätsknoten für die Landesentwicklung ist zu prüfen, wie die Kommunen bei der Umsetzung dieser Aufgabe unterstützt werden können. Nach der weit fortgeschrittenen Sanierung der historischen Stadtkerne und Innenstädte könnte die Entwicklung der Bahnhöfe und ihres Umfelds als Mobilitätsknoten bei zentrumsnaher Lage als Abrundung der Sanierung im Sinne von Stadtreparatur, Aufwertung des Stadtbildes, Schärfung der lokalen und regionalen Profile und auch der Fortsetzung der Innenentwicklung im Rahmen der Städtebauförderung gefördert werden. Es ist zu prüfen, ob die spezifischen verkehrsinfrastrukturellen Anforderungen damit abgedeckt werden können oder aus anderen Programmen unterstützt werden sollten. Bei einer zentrumsfernen Lage, die eine Einordnung in die verfügbaren Gebietskulissen der Städtebauförderung nicht erlaubt, wäre zu prüfen, inwieweit hier die funktionalen und städtebaulichen Entwicklungen mit einem neuen Förderschwerpunkt „Mobilitätsknoten“ unterstützt werden können, insbesondere dann, wenn sich aus dem Mobilitätsknoten positive Auswirkungen für die verkehrliche Anbindung der Innenstädte ergeben.

Ein Förderschwerpunkt „Mobilitätsknoten“ wäre auch aus raumordnerischer Sicht sinnvoll. Auf Grundlage der durchgeführten Interviews wird eingeschätzt, dass es einer Reihe der kleineren Mittelzentren Thüringens zunehmend schwerer fällt, ihren mittelzentralen Aufgaben gerecht zu werden. Die gehobenen Funktionen der Daseinsvorsorge mit mindestens regionaler Bedeutung können möglicherweise im Laufe der weiteren Entwicklung nur noch von einem Teil der Mittelzentren aufrechterhalten werden. Die Alternative ist eine Spezialisierung der Mittelzentren auf bestimmte Funktionen in einem funktionsteiligen Städtenetz. Für beide Ansätze ist der Bahnhof als Mobilitätsknoten von herausragender Bedeutung für diejenigen, welche die Daseinsvorsorgeinfrastruktur in Anspruch nehmen möchten.

Deshalb kann es aus politischen und aus Landesentwicklungsgesichtspunkten sinnvoll sein, einen Diskussions- und Abstimmungsprozess zu starten, der nicht mehr auf Zentrale-Orte-Kategorien (Zuordnung als Mittel- oder Oberzentrum) beruht, sondern der die Bedürfnisse der Bevölkerung in den Mittelpunkt stellt: Eine Politik, die mit den Gemeinden thematisiert, wie denn die Menschen die jeweiligen Orte zur Abdeckung von Mobilitätsbedürfnissen erreichen können (Schulen, Hausärzte, Apotheken, Einkaufsgelegenheiten, Verwaltungsstellen, usw.), würde den betroffenen Einwohnern signalisieren, dass ihre konkreten Bedürfnisse ernst genommen und politisch adressiert werden.

Ganz konkret würden dabei auch Kooperationen und kleinräumige Strukturen gefördert: denn dann werden Maßnahmen, die Verkehr zu weiter entfernten Orten erzwingen, nicht mehr ausschließlich priorisiert. Diese Diskussions- und Planungsprozesse übersteigen die derzeitigen Kapazitäten der Kommunen und müssen aus unserer Sicht durch die verschiedenen betroffenen Landesministerien koordiniert und angestoßen werden. Die Förderung der Entwicklung und Umsetzung von Verkehrskonzepten der höherstufigen zentralen Orte bzw. für deren mittelzentralen Funktionsraum zur Sicherung / Entwicklung der zentralörtlichen (Verkehrsknoten-)Funktion könnte gegebenenfalls Fördergegenstand einer Richtlinie Regionalentwicklung sein.

Die Verlängerung der ÖPNV-Investitionsrichtlinie des TMIL bis Ende 2019 ist zu begrüßen. Sie kann die Kommunen bei der Weiterentwicklung ihrer Mobilitätsknoten unterstützen und leistet damit einen entscheidenden Beitrag zur regionalen Vernetzung.

Im Zuge der Gunstrraumstudie wurden die Bedarfe der Kommunen hinsichtlich der Nahverkehrsanbindung deutlich kommuniziert. Die Auswertung der Ergebnisse sollte den Akteuren (z. B. NVS) zur Verfügung stehen.

Strategische Ansiedlung von Funktionen

Im Falle von baulichen Neuinvestitionen für Infrastrukturangebote des gehobenen (und höheren) Bedarfs wären die jeweiligen Bahnstandsstandorte mit Blick auf die sehr gute regionale Erreichbarkeit mit den Verkehrsträgern des Umweltverbundes in besonderer Weise prädestiniert.

Mit Nutzungs- / Funktionszuweisungen bzw. strategischer Ansiedlungspolitik (z. B. übergeordnete Behördenstandorte, Bildungseinrichtungen) kann die Nutzungsbelegung bahnhofsnahe Flächen und die regionale Entwicklung aktiv unterstützt werden.

Die Verlängerung der ÖPNV-Investitionsrichtlinie des TMIL bis Ende 2019 ist zu begrüßen, sie kann die Kommunen bei der Weiterentwicklung ihrer Mobilitätsknoten unterstützen und leistet damit einen entscheidenden Beitrag zur regionalen Vernetzung.

Verbesserung der kommunalen finanziellen Handlungsfähigkeit für Stadt- und Regionalentwicklung

Die Nutzbarmachung der durch das VDE 8 gegebenen Erreichbarkeitsvorteile z. B. durch Nutzungsansiedlung auf den Potenzialflächen und den Ausbau von Mobilitätsknoten ist immer mit dem Einsatz kommunaler Ressourcen verbunden. Kommunen, die sich in Haushaltskonsolidierung befinden, müssen sich auf die Erfüllung ihrer Pflichtaufgaben zurückziehen. Die hier angesprochenen Vorhaben in den Bahnhöfen bzw. deren Umfeld gehören nicht dazu. Damit können die Kommunen auch keine Eigenmittel bereitstellen, welche die Voraussetzung für den Einsatz von Fördermitteln darstellen. Das bedeutet, dass wichtige Entwicklungschancen nicht genutzt bzw. Maßnahmen zu deren Absicherung (z. B. strategische Flächenbevorratung) nicht durchgeführt werden können. Daraus ergibt sich eine zunehmende Polarisierung der Kommunen in Gewinner und Verlierer, auch wenn in begründeten Einzelfällen der Miteilungsanteil abgesenkt werden kann. Es bleibt abzuwarten, ob die aktuell laufende Anpassung des kommunalen Finanzausgleichs in Thüringen hier zu grundlegenden Verbesserungen führen wird. Es muss aber unterstrichen werden, dass ohne eine Verbesserung der Haushaltslage der betroffenen Kommunen wesentliche Effekte des VDE 8 nicht zum Tragen kommen können.

Eine wichtige Option kann in dieser Situation eine Intensivierung der interkommunalen Zusammenarbeit im Sinne von regionaler Vernetzung und Funktionsteilung sein. Unabhängig davon sollten aber Lösungswege reflektiert werden, wie die Handlungsfähigkeit der Kommunen weiter verbessert werden kann.

Dass hier noch Spielräume für Lösungsmöglichkeiten gegeben sind, zeigen Beispiele aus anderen Bundesländern:

- der Stadtentwicklungskredit des Landes NRW (für die Entwicklung von Brachflächen, komplexer Gesamtprojekte sowie Schlüsselimmobilien) mit tilgungsfreien Jahren und optionaler Haftungsfreistellung, gewährt durch die Landesbank – Zielgruppe sind Kommunale (Stadt-) Entwicklungsträger, Privatwirtschaftliche Projekt- bzw. Entwicklungsträger sowie zivilgesellschaftliche Projektträger und gemeinnützige Organisationen,
- die Programme zur Aufwertung von Bahnhöfen in Hessen (das Bahnhofsprogramm bis 2021 zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit von Bahnhöfen, finanziert durch Eigenmittel der Deutschen Bahn, des Landes Hessen, des Bundes und eines Verkehrsverbundes) und in Sachsen-Anhalt (das Bahnhofsprogramm zur Erneuerung / Neubau von Bahnsteiganlagen sowie Revitalisierung von Bahnhofsgebäuden einschließlich service- und fahrgastorientierter Nutzungen, mit 80-prozentiger Förderung für überwiegend kommunale Eigentümer),
- das Landesprogramm Flächenpool NRW – ein Programm zur Aktivierung brachgefallener Liegenschaften oder Flächen im Innenbereich, die in ihrer Entwicklung gehemmt sind. Der Flächenpool hat sich zum Ziel gesetzt, komplexe Entwicklungshemmnisse dieser Standort zu lösen und unterschiedliche Interessenslagen auszugleichen. Jeder Kommune steht ein zentraler Projektsteuerer mit einem interdisziplinär besetzten Fachteam zur Verfügung (Träger ist die landeseigene Entwicklungsgesellschaft zusammen mit der BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW mbH (BEG)).

- Generell sollte geprüft werden, wie das Zusammenspiel der verschiedenen Förderprogramme ressortübergreifend abgestimmt und die Kommunen bei der häufig notwendigen Bündelung unterstützt werden können. Dabei sind auch, entsprechend den jeweiligen Vorhaben neben Städtebau-, Infrastruktur- oder Umweltförderung Bereiche wie Wirtschaftsförderung, Soziales, Bildung, Kultur, Bildung oder Sport mit ihren spezifischen Fördermöglichkeiten in die Betrachtung einzubeziehen und vorrangig zu nutzen.
- Förderrichtlinien sollten dahingehend geprüft werden, ob sie den Erfordernissen, wie sie sich in den Vorhaben konkretisieren, entsprechen (z. B. Nutzung von Nahverkehrsinfrastrukturen durch Fernbusse, förderfähige Breite von Fahrradwegen) oder eine größere Flexibilität ermöglichen können.
- Auch die Wiederbelebung der Richtlinie Regionalentwicklung mit Schwerpunktsetzung auf Sicherung und Entwicklung der zentralörtlichen Funktion durch interkommunale Vernetzung und Kooperation, Funktionsteilung sowie Ausbau der Verkehrsknotenfunktion sollte geprüft werden (vgl. hierzu „Unterstützung des Ausbaus von Mobilitätsknoten“).

Verbesserung der Flächenverfügbarkeiten

Vor dem Hintergrund geringer (finanzieller) Handlungsspielräume vieler Kommunen sowie der Schwierigkeiten bei der Flächenverfügbarkeit und dem Flächenerwerb wäre zu prüfen, inwiefern die Entwicklungsprozesse seitens des Landes weiter unterstützt werden können. Das in Nordrhein-Westfalen praktizierte Modell zur Integration von Bahnflächen in die Stadtentwicklung könnte möglicherweise auch auf Thüringen übertragen werden. Das Land Nordrhein-Westfalen hat dafür zusammen mit der Deutschen Bahn eine Gesellschaft gegründet, die BEG. Ziel ist eine Flächenentwicklung im Ausgleich von öffentlichen und privaten Interessen zu erreichen und damit zu neuen städtebaulichen Lösungen zu kommen.

Weitere Unterstützung der Kommunen bei der Kooperation mit der Deutschen Bahn

Die Kooperation zwischen Deutscher Bahn und den Kommunen ist das Schlüsselthema. In der Bearbeitung der Gunstramstudie hat sich gezeigt, dass der Erfahrungsaustausch zwischen den Kommunen sowie die Einrichtung geeigneter Arbeitsebenen mit der Deutschen Bahn wesentlich dazu beitragen können, die Erreichbarkeitsvorteile durch das VDE 8 nutzbar zu machen. Um Fehlentwicklungen der Vergangenheit (insbesondere die nicht abgestimmten Verkäufe von Bahnliegenschaften an Private) nicht zu wiederholen, sollten die Absichten und Handlungen der Deutschen Bahn mit Relevanz für die Stadtentwicklung transparenter, der Austausch mit den Kommunen kontinuierlicher als bisher werden. Im Projektverlauf des VDE 8 hat sich die Arbeitsgruppe 2 (Gunstram) als wirkungsvolle Plattform für den Austausch zwischen den beteiligten Partnern und für die Klärung vieler im Prozess auftauchender Fragen bewährt. Von hier aus konnten bei Bedarf auch die Leitungsebenen angesprochen werden.

- Die Fortführung der AG 2 als AG Gunstram im Referat Regionalentwicklung über die Fertigstellung und Inbetriebnahme der Neubaustrecke des VDE 8 hinaus wird von den Kommunen gewünscht und von den Gutachtern empfohlen. Es wird vorgeschlagen, die AG Gunstram über den aktuellen Teilnehmerkreis auch für die Kommunen zu öffnen, die in weniger begünstigten Räumen liegen bzw. für die im Rahmen dieser Studie keine Handlungskonzepte entwickelt wurden. Damit verbessern sich die Chancen, dass das VDE 8 seine strukturpolitische und regionalplanerische Wirkungen tatsächlich entfalten kann (z. B. durch Transfer von Know-how, Informationsaustausch, Sammeln von aktuellen Problemen und Fragen, Herbeiführen von Klärungen auf den jeweiligen Leitungsebenen). Die Teilnahme des Konzernvollmächtigten der Deutschen Bahn für die Länder Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen als direkter zentraler Ansprechpartner der Kommunen sollte im Rahmen der AG Gunstram fortgeführt werden.

- Es wäre hilfreich, wenn auf Ebene der Konzernleitung der Deutschen Bahn bzw. gegebenenfalls auch im Gesetzgebungsverfahren die Modalitäten zur Veräußerung von Liegenschaften, die für die kommunale Entwicklung von strategischer Bedeutung sind, so definiert werden, dass die Flächen zum Nutzen des Gemeinwesens verfügbar gemacht werden können.
- Darüber hinaus wird empfohlen, die Moderationsangebote der zuständigen Landesressorts auszubauen, insbesondere um bei verfahrenen Gesprächsständen und Ausgangssituationen einzelnen Kommunen auf Anfrage als Partner zur Seite stehen zu können.

Prozessbegleitung

Mit der Inbetriebnahme des VDE 8 verändern sich in ganz Thüringen wesentliche Parameter der Stadtentwicklung. In der Vorbereitung der Maßnahmen zur Nutzbarmachung der erwarteten Entwicklungsimpulse sind in den betroffenen Mittelzentren sehr unterschiedliche Arbeits- und Erfahrungsstände festzustellen. Um die anstehenden kommunalen und regionalen Entwicklungsprozesse effizienter gestalten zu können, erscheint eine übergeordnete Prozessbegleitung im Sinne einer Initiative „Mobilitätsknoten Bahnhof“ (gegebenenfalls im Verbund mit der Fortführung der Arbeitsgruppe Gunraum) sinnvoll. Neben systematischer externer Beobachtung der Prozesse und der sich ändernden Entwicklungsparameter als Grundlage für Erfahrungsaustausch und Beratung der Akteure sollte die Prozessbegleitung ein Monitoring von entscheidungsrelevanten Schlüsseldaten (z. B. Entwicklung des Fahrgastaufkommens im Nah- und Fernverkehr, Pendlerbeziehungen, Entwicklung der Grundstückspreise, Wirksamkeit von Steuerinstrumenten) aufbauen. Das Monitoring dient dem Ziel, kommunales Handeln ebenso wie die Entscheidungen auf Ebenen des TMIL und der Deutschen Bahn oder sonstiger Akteure auf eine solide Basis stellen zu können.

3.3.4 Empfehlung an sonstige Akteure

Deutsche Bahn und Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen (NVS)

Die Deutsche Bahn als Flächeneigentümerin und Betreiberin von Bahnhöfen und Netzen schafft wesentliche Rahmenbedingungen für die Stadtentwicklung und für Maßnahmen der regionalen Verflechtung. Im Gegenzug hat sie ein vitales Interesse daran, dass kommunale und regionale Entwicklungsziele und die Verwertung von Bahnliegenschaften aufeinander abgestimmt sind, um einen eventuellen Veräußerungsprozess reibungslos gestalten zu können.

Die Deutsche Bahn kann wesentliche Voraussetzungen für einen produktiven Dialog mit den Kommunen schaffen. Hilfreich wären z. B.

- für jede Kommune die Benennung eines Ansprechpartners und eine Zusammenstellung der Bahn-Liegenschaften mit den aktuellen und mittelfristigen Verwertungsabsichten,
- eine übersichtliche Darstellung der verschiedenen Konzernteile und ihrer jeweiligen Verantwortungsbereiche,
- die frühzeitige Einbeziehung der Kommunen im Falle von Verkaufsabsichten und die Einräumung eines kommunalen Vorkaufsrechts,
- eine Übersicht über die verschiedenen Etappen der Entwidmung und Veräußerung für Kommunen sowie interessierte Käufer und
- die Klärung mit den Kommunen, wie die notwendigen oder ergänzenden Servicefunktionen an Bahnhöfen sichergestellt werden können, ohne originäre Leistungen der Deutschen Bahn für ihre Kunden (z. B. Verfügbarkeit von Toiletten etc.) auf die Kommune zu übertragen.

Die NVS ist verantwortlich für die Planung und sachgerechte und effiziente Gestaltung des Angebotes im Schienenpersonennahverkehr in Thüringen. Im Zuge der Studie hat sich gezeigt, dass die Kom-

munen hierzu wertvolle Anregungen geben können. Sie können der NVS für weitergehende Überlegungen zur Verfügung gestellt werden. Einige Kommunen stehen bereits im Austausch bzw. in der Zusammenarbeit mit der NVS.

4 Teilbereich II: Weniger begünstigte Räume

Neben den begünstigten Räumen sind auch 19 weniger begünstigte Städte und ihre mittelzentralen Funktionsräume identifiziert (siehe Abb. 12, Seite 28), für die vor dem Hintergrund der Gleichwertigkeit der Lebensbedingungen²⁶ Vorschläge für Unterstützungsmöglichkeiten unterbreitet werden.

4.1 Unterstützungsmöglichkeiten aus verkehrsplanerischer Sicht

4.1.1 Hintergrund

Das Ergebnis der Untersuchung der weniger begünstigten Räume sind allgemeine Maßnahmen zum Abbau bzw. zur Kompensation der Erreichbarkeitsnachteile. Dadurch sollen die benachteiligten Räume stabilisiert und die regionale Ausstrahlung der Räume erhöht werden.

Dabei ist jedoch zu betonen, dass die nachfolgend formulierten Empfehlungen nicht allein für die weniger begünstigten Räume Gültigkeit besitzen. Auch in den als begünstigt eingestuftten Räumen handelt es sich teilweise um Klein- und Mittelstädte bzw. ländliche Räume, bei denen leicht verringerte Reisezeiten zu Metropolen keinen plötzlichen Entwicklungsschub verursachen werden. Die Problemlage der Verkehrsentwicklung ist dagegen bei den langfristigen Trends weitestgehend vergleichbar und unterscheidet sich eher auf Ebene von rein raumbezogenen Rahmenbedingungen wie etwa der Topografie. Die Empfehlungen zur Verkehrsentwicklung sind zwar auf Basis der weniger begünstigten Räume entwickelt worden, sie lassen sich aber trotzdem in großen Teilen auf viele andere Räume in Thüringen übertragen. Aus strukturpolitischer Sicht kann es für das Land Thüringen sinnvoll sein, die notwendige Verkehrswende²⁷ zuerst in den weniger begünstigten Räumen zu priorisieren. Möglichst zeitnah sollte diese Strategie aber auf das gesamte Bundesland ausgedehnt werden.

Bevor der Schwerpunkt auf einzelne verkehrliche Herausforderungen gelegt wird, ist es wichtig, einige übergeordnete Entwicklungen zu betonen. So sind aufgrund der steigenden Brisanz des Klimawandels hier die Klimaschutzziele der Bundesregierung, in denen unter anderem die Energiewende angestrebt wird, als Rahmenbedingung zu berücksichtigen. Die Hauptziele stellen sich dabei wie folgt dar:

- Verminderung der Treibhausgas-Emissionen um 80 bis 95 % bis 2050 im Vergleich zu 1990,
- Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien am Bruttoenergieverbrauch auf 60 % bis 2050,
- Reduktion des Primärenergieverbrauchs um 50 % bis 2050 im Vergleich zum Referenzjahr 2008 sowie
- Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung: Minderung der verkehrsbezogenen CO₂-Emissionen um 41 % bis 2030.

Zur Erreichung dieser Ziele bis 2050 ist ein beträchtlicher Beitrag durch den Verkehrssektor unerlässlich. Maßnahmen der verkehrlichen Infrastruktur müssen zukünftig ausnahmslos den Ansprüchen der Umweltverträglichkeit und Klimaentlastung genügen. Des Weiteren stellen auch der demografische Wandel, einhergehend mit einer Entleerung ländlicher Räume, und besonders die knappen öffentlichen Ressourcen weitere Herausforderungen für Thüringer Kommunen dar. Daher sind den baulichen Vorhaben zur Verbesserung der Anbindung an den Schienenfernverkehr und den Straßenverkehr enge Grenzen gesetzt. Weiterhin ist deren Wirksamkeit im Hinblick auf Anreize zum Pendeln oder Abwandern in Frage zu stellen. Vorrang müssen folglich jene Maßnahmen haben, die weniger

²⁶ (Art. 72 Abs. 2 GG, § 1 Abs. 2 ROG)

²⁷ Veränderung des Modal Split durch zunehmende Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf den ÖPNV, Fuß- und Radverkehr zur Erreichung der Klimaschutzziele der Bundesregierung

eine bloße Beschleunigung, als mehr eine umweltverträgliche Verkehrsmittelwahl befördern. Diese Folgerungen betreffen in keinem Punkt die Frage nach Ausgleichszielstellungen oder Wachstumszielstellungen.

4.1.2 Risiken der beschleunigenden Verkehrsentwicklung

Das vorliegende Projekt beschäftigt sich mit den Auswirkungen von Erschließungsveränderungen und den Einflussmöglichkeiten auf Stadt- und Regionalentwicklung. Vor diesem Hintergrund ist es zwingend notwendig, die sich etwa aus der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) ergebenden Konsequenzen mit einzubeziehen: Werden diese vernachlässigt, stehen alle darauf aufbauenden Planungen auf unsicherem Boden.

Bei der Einschätzung der Realisierungschancen hilft zunächst der Ende 2016 verabschiedete Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030). Das gesamte Bewertungsverfahren gilt in der Fachwelt als umstritten. Ein Hauptkritikpunkt ist etwa die unzureichende Berücksichtigung der Ziele des Klimaschutzes. Thüringen hat insgesamt 110 Projekte angemeldet, zusätzlich waren acht bereits laufend bzw. fest disponiert. Für 32 Projekte wurde durch den Bund „kein Bedarf“ ermittelt. Eine Übersicht über die Thüringer Fernstraßenprojekte einschließlich der Kosten findet sich in der untenstehenden Tabelle.

Tab. 3: Anzahl, Kosten und Finanzierung der Thüringischen Projekte im BVWP. Eigene Darstellung auf Basis von BVWP und Entwurf 6. FStrAbÄndG - Sechstes Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes.

Dringlichkeit	Anzahl	Kosten lt. BVWP (in Mio. Euro)	Finanzierung lt. 6. FStrAbÄndG (in Mio. Euro)
Fest disponiert (FD)	8	976,4	974
Vordringlicher Bedarf (VB)	38	811,3	802
Weiterer Bedarf – Engpassbeseitigung (WB*)	3	52,9	-
Weiterer Bedarf (WB)	37	992	-
Kein Bedarf	32	-	-
Summe	118	2.832,6	1.776

Unabhängig von der Ziel- und Methodenkritik bedeutet der beschlossene Plan geringe Realisierungschancen für eine Reihe von Thüringer Projekten. Grundsätzlich sind überhaupt nur fest disponierte und Projekte des vordringlichen Bedarfs in der 6. Änderung zum Fernstraßenausbaugesetz vorgesehen. Thüringen soll demnach rund 2,6 % der vorgesehenen Mittel erhalten.

Obwohl dadurch der im BVWP veranschlagte Finanzierungsbedarf grundsätzlich in Gesetz überführt wurde, bleibt zu berücksichtigen, dass dieses keine Haushaltsbindung besitzt: „Der Bedarfsplan wird nur in dem Umfang durchgeführt, in dem Haushaltsmittel nach Maßgabe anderer gesetzlicher Vorschriften zur Verfügung gestellt werden. Durch den Bedarfsplan selbst werden unmittelbar keine Haushaltsbelastungen verursacht“²⁸.

²⁸ Deutscher Bundestag (Hrsg.), 2016: „Gesetzesentwurf der Bundesregierung – Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes“ (FStrAbÄndG), ISSN 0722-8333, Seite 1.

Zudem kritisiert der Bundesrechnungshof sowohl die zu gering angesetzten Mittel für Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen²⁹ als auch die Tatsache, dass die Kostenberechnung für einzelne Projekte nicht nachvollziehbar ist.

Letztendlich zeigt die Erfahrung, dass im Bundeshaushalt oftmals weniger Mittel für Straßenbauprojekte bereitgestellt werden. Bei der Veranschlagung von 1.776 Mio. Euro über die Laufzeit des BVWP von 14 Jahren (Ende 2016 bis Ende 2030), ergeben sich für die Thüringer Projekte jährliche Kosten von rund 127 Mio. Euro. In der untenstehenden Tabelle sind die Anteile für Straßeninvestitionen in der Haushaltsplanung des Bundes für 2016 und 2017, inklusive der prozentual abgeleiteten Anteile für Thüringer Projekte, dargestellt.

Tab. 4: Anteil für Straßeninvestitionen in der Haushaltsplanung des Bundes für 2016 und 2017. Eigene Darstellung auf Basis der Haushaltsplanung für 2016 und 2017.

	Haushaltsplan 2016 (in Mio. Euro)	Haushaltsplan 2017 (in Mio. Euro)
Investitionen in Straßenprojekte	6.796	7.133
Abzgl. Erhaltung und sonstige Investitionen	5.119	5.406
Investitionen Bedarfsplanmaßnahmen für Bundesstraßen und Bundesautobahnen (inkl. Um- / Ausbau sowie Lärmschutz und Rastanlagen)	1.677	1.727
Anteil für Thüringen (bei 2,6 %)	43,6	44,9
Anteil Thüringen (bei 5,9 % aus 2014)	98,27	101,18

Setzt man die im Fernstraßenbaugesetz veranschlagten 2,6 % für Thüringen an, wird schnell deutlich, dass gerade mal ein knappes Viertel der jährlich benötigten 127 Mio. Euro auch tatsächlich aus dem Bundeshaushalt zu erwarten ist. Selbst die optimistischere Rechnung, bei der die 5,9 % der im Verkehrsinvestitionsbericht von 2014 auf Thüringen entfallenen Investitionen angesetzt werden, unterschreitet den benötigten Finanzierungsbedarf noch deutlich. Somit ist selbst die Umsetzung der 38 Projekte im vordringlichen Bedarf durchaus fragwürdig.

Diese geringen Realisierungschancen sollten im Ergebnis nicht zu Unmut gegenüber dem Bund (oder bei Landesstraßen gegenüber dem Land) führen. Vielmehr sollte die Kompatibilität der Ziele der Regionalplanung mit den Zielen des Klimaschutzes, des Infrastrukturausbaus und der Netzentwicklung geprüft werden:

Welche Erwartungen werden mit den Projekten verknüpft?

Welche Probleme sollen konkret gelöst werden?

Sind Ersatzmaßnahmen zur Lösung dieser Probleme möglich?

Für welche Zielgruppen sind die häufig wenigen Minuten kürzere Reisezeiten relevant?

Führen die Maßnahmen mit Sicherheit zu einer Stärkung der Region?

Ziehen die Maßnahmen wirklich Menschen und wirtschaftliche Entwicklung an oder motivieren sie nicht stärker zum Weggang durch tägliches Pendeln, Wochenendpendeln oder kompletten Umzug mit seltenen Heimatbesuchen?

²⁹ Bundesrechnungshof (Hrsg.), 2015: „Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach §88 Abs.2 BHO über die Erhaltungsbedarfsprognose im Bundesfernstraßenbau“, Bonn, Seite 26f.

Die positiven Auswirkungen von Verkehrsinvestitionen für die Entwicklung strukturschwacher Regionen, speziell im eher ländlichen Raum, wurden in der Vergangenheit häufig überschätzt. Eine Untersuchung von Gather et al. (2013)³⁰, die einen Untersuchungsschwerpunkt auf Thüringen legte, hat für viele Projekte negative Gesamtwirkungen festgestellt. In peripheren ländlichen Räumen zeigt weder die Nähe zu Verdichtungskernen noch die Autobahnverfügbarkeit Auswirkungen auf die regionalwirtschaftliche Entwicklung. Besonders in Nord- und Südwestthüringen konnten keinerlei Vorteile durch die Nähe zu einer Autobahn festgestellt werden. Vor einer Weiterverfolgung ähnlicher Projekte in der Zukunft sollte ausgeschlossen werden, dass auch dabei ähnliche Entwicklungen auftreten.

Ein größerer Teil der in den Regionalplänen vorgesehenen Projekte sind Ortsumfahrungen. Diese werden, neben einer Minderung der Reisezeit zusammen mit Verbesserungen bei der Aufenthaltsqualität, häufig mit Verringerungen bei der Lärm- und Luftschadstoffbelastung begründet. Vielfach werden Ortsumfahrungen aber nur als reine Neubauprojekte realisiert. Entscheidend dafür, dass die erwarteten Ziele tatsächlich auch eintreten, ist die konsequente Verknüpfung mit Verkehrsberuhigung entlang der gesamten alten Strecke. Hier sind infrastrukturelle Maßnahmen unvermeidbar, die bis hin zu Shared-Space-Konzepten reichen sollten. Wird eine Ortsumfahrung gar nicht realisiert, so bietet die Verkehrsberuhigung eine wichtige Alternative. Auch im Bestand können mittels guter Verkehrsraumgestaltung die zulässigen Geschwindigkeiten deutlich reduziert, sichere Querungsmöglichkeiten geschaffen und die Aufenthaltsqualität verbessert werden. Hier kann eine Genehmigungspraxis, die das Ziel der Verkehrssicherheit in den Leitlinien der §§ 39 bis 43 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV StVO) ernst nimmt, eine enorme Hilfestellungen für Kommunen bieten.

Aus unserer Sicht ergeben sich aus diesen – von Thüringen nicht beeinflussbaren – Entwicklungen und Zwängen zwingende Anforderungen an eine Präzisierung der Strategie im Verkehrs- und Mobilitätsbereich des Freistaates Thüringen. Selbstverständlich bieten Beschleunigungen im Verkehr zunächst allen Nutzern Vorteile; dies ist auch Inhalt der traditionellen Verkehrsplanungsverfahren. Allerdings werden damit systematisch Nutzer der schnellen Verbindungen bevorzugt; relativ gesehen werden also Nutzer langsamer Verkehrsmittel und Regionen, die im Vergleich nähere Zieldestinationen aufweisen, benachteiligt. Eine schnelle Verbindung in den Hauptort sorgt immer auch dafür, dass auf den Dörfern und in den Nebenorten Strukturen, Wirtschaftsformen und Verkehrsverhaltensweisen geschwächt werden, die auf Nähe, Vernetzung, lokale Wertschöpfung und Erhalt kleiner und mittlerer Strukturen beruhen. Jede Verkehrsbeschleunigungsstrategie stellt deshalb implizit auch immer eine indirekte Strategie zur Schwächung ländlicher Räume und zur Benachteiligung von Nahverkehrsverhaltensweisen dar. Diese Diskussion hat die positiven wie negativen Folgewirkungen einzubeziehen und sollte insbesondere mit den zuständigen Abteilungen der jeweiligen Verkehrsressorts auf allen Ebenen geführt werden. Die dabei aufgeworfenen Fragen sind im sehr überschaubaren Rahmen dieses Vorhabens nicht bearbeitbar.

4.1.3 Bestandsanalyse der verkehrlichen Themen

Analyse der vorhandenen Verkehrskonzepte

Im Rahmen der Gunstrraumstudie wurde als erster Schritt eine umfassende Analyse der vorhandenen Verkehrskonzepte der jeweiligen weniger begünstigten Kommunen Thüringens durchgeführt. Aufgrund der geringen Größe vieler Kommunen waren kaum Verkehrskonzepte dieser auffindbar. Es wurden daher auch Verkehrskonzepte der Thüringischen Kreise (z. B. Nahverkehrspläne) einbezogen. Dabei wurde sowohl auf selbst recherchierte, als auch auf zur Verfügung gestellte Konzepte zurückgegriffen. Berücksichtigung fanden Nahverkehrspläne, Gesamtverkehrspläne, Verkehrsentwicklungspläne und verkehrsmittelspezifische Konzepte wie Radverkehrskonzepte oder Nahverkehrspläne. Zusätzlich wurden die vorhandenen Stadtentwicklungskonzepte auf verkehrliche Zielvorhaben

³⁰ Gather, M.; Kosok, P. (2013): „Analyse der regionalwirtschaftlichen Effekte des Fernstraßenbaus anhand ausgewählter Autobahnprojekte“. Berichte des Instituts Verkehr und Raum, Band 13 (2013), Fachhochschule Erfurt. ISSN 1868-8586.

untersucht. Neben den darin vorgesehenen Maßnahmen für den ÖPNV, Fuß-, Rad- und motorisierten Individualverkehr wurden ebenfalls Vorhaben im Bahnhof bzw. Bahnhofsumfeld untersucht. Grund dafür ist die Funktion der Bahnhöfe als zentraler Umsteigepunkt, wodurch ihnen besonders im Hinblick auf die Integration aller Verkehrsarten eine gesteigerte verkehrliche Bedeutung zukommt.

Eine Übersicht der betrachteten Pläne sowie der darin beschriebenen Maßnahmen für alle Verkehrsmittel sowie das Bahnhofsumfeld findet sich im Anlagenband (unter Punkt 6).

Bei Betrachtung der Maßnahmen waren die oftmals fehlenden bzw. stark veralteten Verkehrskonzepte auffällig. Trotz der relativ geringen Einwohnerzahlen in den untersuchten Kommunen ist eine Auseinandersetzung mit der Verkehrsthematik wünschenswert und sollte nicht nur auf Kreisebene erfolgen. Diese muss nicht im selben Umfang wie bei größeren Städten erfolgen, auch ist eine Beauftragung eines Planungsbüros nicht zwingend notwendig. Stattdessen könnten stadtinterne Workshops abgehalten werden, in die sowohl Verwaltung und Politik als auch die Bürger einbezogen werden. Diese Vorgehensweise ist deshalb erstrebenswert, da so Kompetenzen zentriert, verschiedene Ideen und Wünsche gesammelt sowie durch den Input der verschiedenen Akteure, die zukünftige Gestaltung der Kommune erarbeitet und konkrete Vorhaben abgeleitet werden können. Dadurch können für die Kommunen, neben einer Vision, auch konkrete Umsetzungsschritte der Verkehrsentwicklung für die kommenden zehn Jahre erarbeitet werden. Eine Abstimmung mit den entsprechenden Kreisen kann anschließend zielgerichteter erfolgen. Der Arbeitsaufwand für diese Konzeption sollte eine Woche nicht übersteigen, tendenziell wäre sogar ein geringerer Zeitaufwand wünschenswert.

Zur Unterstützung einer solchen kommunalen Planung wäre die Implementation eines Landesprogrammes hilfreich. Sinnvoll wäre hier beispielsweise die Berufung eines verkehrlichen Beraters mit Finanzierung durch das zuständige Ressort, der über die nötigen Kenntnisse verfügt und die Kommunen in den entsprechenden Prozessen begleitet, berät und gegebenenfalls auch neue Impulse gibt. Ganz konkret schlagen wir hier die Informationen und Weiterbildungen über die Möglichkeiten „nachhaltiger strategischer Mobilitätspläne“ SUMP (Sustainable Urban Mobility Plans) vor, welche die EU-Kommission stark unterstützt und die zukünftig vermutlich für bestimmte Förderungen obligatorisch sein werden. Ein zweiter konkreter Ansatzpunkt wäre die Schaffung eines „Zukunftsnetz Mobilität“ für Thüringen. Ein solches Zukunftsnetz konnte beispielsweise in Nordrhein-Westfalen äußerst erfolgreich etabliert werden (siehe <http://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/>) und bietet den Kommunen eine Vielzahl von Informations-, Weiterbildungs-, Vernetzungs- und Förderungskonzepten zu allen Themen des Managements von Mobilität. Es wird vom dortigen Verkehrsministerium intensiv unterstützt.

Neben der Recherche der Gutachter hatten alle weniger begünstigten Städte die Gelegenheit, Defizite bei der überregionalen Anbindung genauso wie rein lokale verkehrliche Probleme zu äußern. Auch wenn nicht alle Kommunen auf die Anfrage reagierten, ergeben die eingegangenen Rückmeldungen einen wertvollen Überblick über die jeweilige Situation vor Ort.

Als Hauptproblem wurde von den meisten Kommunen die schlechte Situation des kommunalen Haushaltes aufgrund der Haushaltskonsolidierungen, einhergehend mit Schwierigkeiten bei der Erbringung des Eigenanteils für Projekte, genannt. Dadurch konnten bereits in der Vergangenheit viele notwendige und teilweise auch bereits genehmigte Projekte letztendlich nicht durchgeführt werden. Diese schlechte finanzielle Lage verursacht zudem einen Unterhaltsstau bei der Straßeninfrastruktur, da nur Ausbesserungen vorgenommen werden können – ein Ansprechpartner beschrieb dies sehr treffend als „Leben von der Substanz“. Die Verknüpfungspunkte zwischen Bus und Bahn, einschließlich gesicherter Übergänge, waren in zahlreichen Kommunen bereits vorhanden und wurden seitens der Kommunen als „gut“ eingeschätzt bzw. befanden sich in der Planung. Als großes Defizit ist jedoch die Tatsache zu werten, dass das ÖPNV-Angebot in vielen Kreisen vornehmlich auf den Schülerverkehr ausgerichtet ist. Dies benachteiligt besonders Zwangskunden und mindert die Anreize zur Nutzung des ÖPNV für Berufstätige stark. Zudem endet das ÖPNV-Angebot in vielen Kommunen bereits ca. 19.00 Uhr, was weitere Nachteile mit sich bringt. Auch bleibt grundsätzlich festzuhalten, dass alternative Bedienformen bisher kaum Berücksichtigung finden. Diese bieten jedoch besonders für kleinere Kommunen vielfältige Vorteile und werden im Folgenden noch detailliert dargestellt. Die

Spannweite des Radverkehrs war recht groß: In einigen Kommunen ist das Radverkehrsnetz gut ausgebaut und an die überregionalen Radwanderwege angeschlossen, in anderen fand diese Thematik bisher kaum Berücksichtigung. Aus den Wünschen einiger Kommunen kristallisierte sich deutlich heraus, dass die Verschlechterung der ICE-Anbindung dringend einer Kompensation durch den SPNV bedarf (u.a. Saalfeld, Rudolstadt). Auffällig waren zudem die im Allgemeinen kaum vorhandenen Konzepte zur Verkehrsentwicklung. Auch hier besteht Nachholbedarf.

Befragung der Kommunen

Im Anlagenband (unter Punkt 5) sind für alle Kommunen, die sich inhaltlich geäußert haben, detailliert die Defizite gelistet. Zusätzlich wird auf die entsprechenden Zuständigkeiten laut Gutachter verwiesen. Außerdem wurden die Städte explizit aufgefordert, Wünsche zu äußern. Diese sind ebenfalls mit den jeweiligen Zuständigkeiten aus Gutachtersicht dargestellt. Die Zuständigkeiten liegen dabei hauptsächlich bei den Kommunen, den entsprechenden Kreisen und dem Land Thüringen einschließlich der nachgeordneten Behörden und Landesgesellschaften (z. B. Verkehrsverbund Mittelthüringen). Von einigen wenigen Kommunen trafen die benötigten Unterlagen, trotz des vorab beim Land Thüringen geäußerten Beteiligungswunsches sowie mehrmaliger Kontaktaufnahme durch die Projektmitarbeiter, bis Ende der Bearbeitungszeit nicht ein, sodass deren Anliegen nicht einbezogen werden konnten. Dies betrifft die Kommunen Bad Klosterlausnitz sowie Schleiz. Von der Kommune Pöbneck wurden keine nennenswerten Problemstellungen benannt.

Aus unserer Sicht zeigt die Analyse der verschiedenen Rückmeldungen und Befunde deutlich, dass unterschiedliche Ausgangssituationen unterschiedliche Vorgehensweisen erfordern. Selbstverständlich kann es sinnvoll sein, die Erreichbarkeitsvorteile des VDE 8 in die Fläche zu tragen. Es kann aber im Einzelfall auch geradezu fatal sein, bestimmte Regionen durch aufwändige Infrastrukturerweiterungen unter ungleichen Rahmenbedingungen unter vollständigen Konkurrenzdruck zu setzen. Die Tatsache, dass beschleunigte und ausgebauten Verkehrswege oftmals zu einer signifikanten Schwächung kleiner und mittlerer Wirtschaftsformen in kleinen und mittleren Kommunen führen und damit den Problemdruck dort noch verschärfen, ist auch auf die Priorisierung schneller und weiträumiger Verkehrsinfrastrukturen (zulasten umweltfreundlicher und kleinräumiger Strukturen) zurückzuführen. Einzelbeispiele im Schulbereich, im Gesundheitssektor und im Einzelhandel können praktisch aus allen betrachteten Kommunen als Beleg herangezogen werden. Diese Fragen sind in jedem Einzelfall zu prüfen. Festzuhalten ist deshalb aber auch, dass es im Einzelfall für die wirtschaftliche, soziale und ökologische Entwicklung bestimmter Regionen und Kommunen geradezu zwingend geboten sein kann, die vorhandenen lokalen, kleinräumigen, langsameren, energiesparsameren und umweltfreundlicheren Strukturen weiter zu entwickeln und zu stärken (Schulung der Facharbeiterkräfte, Stärkung der lokalen Schulen und Verknüpfungen, raumplanerische Förderungen usw.) und gerade **nicht** zur Schwächung dieser Regionen beizutragen, indem man sie dem vollen Konkurrenzdruck der stärkeren / anders entwickelten Räume aussetzt.

4.1.4 Verkehrliche Unterstützungsmöglichkeiten

Maßnahmen im überregionalen Verkehrsnetz

Ein relativ dichtes Taktangebot, konkurrenzfähige Reisezeiten im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (MIV) und abgestimmte Anschlüsse, besonders im Berufsverkehr und auch an administrativen Grenzen, sind vor allem im überregionalen Verkehr einige Grundvoraussetzungen für einen attraktiven und bedarfsgerechten ÖPNV.

Die 2014 im 4. Thüringer Nahverkehrsplan festgehaltenen Ziele sind daher unter anderem:

- Gestaltung attraktiver und bedarfsgerechter Verkehrsangebote,
- Verknüpfung des Schienenpersonenverkehrs mit dem Straßenpersonennahverkehr (StPNV), dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem Rad- und Fußverkehr,

- Schaffung durchgehender Reiseketten,
- Unterstützung der Raumerschließung und -entwicklung,
- Sicherung der Daseinsvorsorge,
- Barrierefreiheit,
- Elektrifizierung als Beitrag zur Energiewende.

Diese Ziele sind grundsätzlich sinnvoll und sollten daher auch in den einzelnen Regionen umgesetzt werden. Mit der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplanes sollte die Chance wahrgenommen werden, auf Basis des nun stärker auf den neuen ICE-Knoten abgestimmten Betriebskonzepts, weitere Optimierungen vorzunehmen.

Grundsätzlich profitieren große Teile Thüringens im Eisenbahnverkehr deutlich von den Reisezeitverbesserungen im Rahmen des Projekts VDE 8. In den hier als weniger begünstigt betrachteten Regionen wird ab Ende 2017 mindestens eine relative Verschlechterung im Vergleich zu anderen Landesteilen eintreten. In Einzelfällen kommt es sogar aufgrund des Wegfalls von Haltestellen zu einer direkten Verschlechterung im Vergleich zum früheren Betriebskonzept.

Die natürliche Reaktion auf eine derartige Entwicklung, insbesondere aus Perspektive der Akteure vor Ort, ist die Forderung nach beschleunigenden Maßnahmen auch in diesen Regionen. Besonders im Schienenfernverkehr und auf den Relationen zu den Metropolen wird dies, wie auch aus den obigen Tabellen hervorgeht, von den betroffenen Kommunen oftmals als einzige Lösung gesehen. Aus Sicht von beispielsweise Saalfeld ist dies selbstverständlich und durchaus nachvollziehbar, da die Verbindungen objektiv schlechter geworden sind. Die ausschließliche Beschleunigung im Fernverkehr oder auf den Relationen zu den zentralen Orten (Jena, Erfurt) würde aber nur wenigen Reisenden helfen, große Finanzmittel benötigen und damit andere Investitionen verhindern. Es ist daher festzuhalten, dass sich eine grundsätzliche Beschleunigung im Thüringer Fernverkehr als nicht zielführend darstellt, weshalb diese nicht im Detail bearbeitet wurde. Stattdessen sollte eine möglichst direkte Anbindung aufkommensstarker Punkte in Grundzentren an Mittelzentren sowie an weitere wichtige Ziele der Ausbildung, Infrastruktur und Naherholung angestrebt werden: Davon können mehr Menschen in einem größeren Gebiet profitieren.

In dieser Hinsicht ist es auch erfreulich, dass das Landesbusnetz, welches im laufenden 4. Nahverkehrsplan des Landes noch nicht im Detail vorgesehen war, mittlerweile kurz vor der Umsetzung steht. Es verbindet zentrale Orte miteinander und setzt auf eine einheitliche Linienführung, Vertaktung (auch zu Schwachlastzeiten), Übergänge zu überregionalen Verkehren an den Endpunkten sowie an zentralen Haltestellen (Mobilitätspunkte). In den weiteren Umsetzungsstufen sollten speziell die Mittelzentren und Korridore berücksichtigt werden, die wenig vom neuen ICE-Netz profitieren und insgesamt schlecht an den ÖV angebunden sind.

Dabei stellt ein übergeordnetes und abgestimmtes Hauptnetz aus SPNV und Landesbusnetz die möglichst umsteigefreie Verbindung zu örtlichen und überregionalen Zentren des öffentlichen Lebens her. Diese bewegen sich oftmals auf verkehrlichen Hauptachsen mit hohem Pendleraufkommen. Hiermit werden gerade die Räume gestärkt, in denen der ÖPNV systembedingt eine realistische Chance, im Hinblick auf einen wirtschaftlichen Betrieb, hat. Mit großen Fahrzeugen auch sehr dünn besiedelte Landesteile attraktiv erschließen zu wollen, dürfte sich langfristig, auch angesichts des demografischen Wandels, kaum finanzieren lassen. Die Förderrichtlinie für das Landesbusnetz ist rechtskräftig und die ersten Linien werden voraussichtlich noch 2017 in Betrieb gehen. Die aktuell vorgesehenen Linien sind der folgenden Abbildung zu entnehmen. Auch wenn die konkreten Fahrpläne noch nicht bekannt sind, kann entlang der Korridore mit einer deutlichen Beschleunigung des ÖV gerechnet werden.

Anbindung der Region Südthüringen an das ICE-Netz
Landesbusnetz

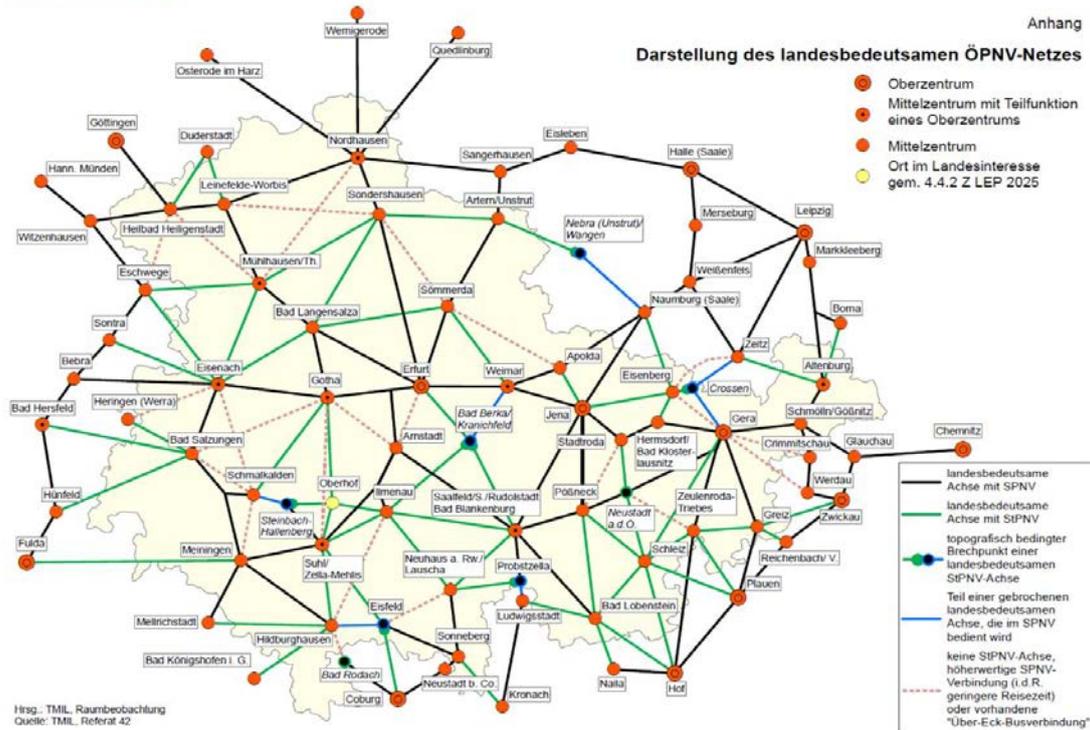


Abb. 40: Geplantes Landesnetz. Quelle: Nahverkehrsgesellschaft Thüringen mbH.

In eine vergleichbare Richtung geht das klassische SPNV-Konzept. Der 4. Nahverkehrsplan hatte 2014 den Schwerpunkt auf die Integration des SPNV in das fertiggestellte Projekt VDE 8 und die damit verknüpften Verbesserungen beim Fernverkehr gelegt. Dieses Konzept wird inklusive der darin vorgesehenen Vertaktung von Verkehren bereits 2017 in Betrieb gehen.

Ein wichtiges Ziel bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes sollte die Betrachtung der weniger begünstigten Räume, insbesondere der Räume mit hohen Gesamtreisezeiten, sein. Hier ist unter Berücksichtigung betrieblicher, infrastruktureller und wirtschaftlicher Rahmenbedingungen an Verbesserungen zu arbeiten.

Die Regionen mit Defiziten sind in der vorliegenden Gunraumstudie klar benannt. In der zweiten Umsetzungsstufe des Regionallinienkonzepts und des zukünftigen SPNV-Fahrplanes bedarf es einer detaillierten Planung. Die gegenseitigen Abhängigkeiten sind dabei so komplex, dass an dieser Stelle von konkreten Vorschlägen einzelner Maßnahmen bewusst abgesehen werden muss.

Thüringen hat für einige Eisenbahnstrecken im Bereich der Nebenbahnen die Bedienung mit SPNV-Leistungen in der Vergangenheit eingestellt. Auch für die Zukunft kann nicht ausgeschlossen werden, dass weitere Strecken von diesem Schritt betroffen sein werden. Wichtig ist, dass bei diesen Strecken eine Baufreiheit weiterhin gewährleistet wird. Im Zweifelsfall sollten auch Finanzmittel dafür zur Verfügung gestellt werden. Gerade unter veränderten Rahmenbedingungen, wie einem konsequenten Umsetzen des Klimaschutzes, können diese Strecken in der Zukunft wieder ein Potenzial für eine Wiederinbetriebnahme darstellen. Eine verträgliche Nutzung, die mit dem Ziel der Sicherung eines durchgehenden Trassenverlaufes vereinbar ist, stellt der Ausbau als Radweg dar.

Verkehrsplanerische Maßnahmen vor Ort

Im folgenden Kapitel werden einzelne Stichpunkte zu den Maßnahmen vor Ort genannt, die generell zur wirtschaftlichen und sozialen Stärkung der Kommunen führen können. Die Liste ist weder erschöpfend, noch dürften alle Maßnahmen in allen Fällen sinnvoll und / oder geeignet sein. Dies ist im Einzelfall zu prüfen. Da aber unseres Wissens nach keine solche übergeordnete und integrierende Aufstellung für den Freistaat Thüringen existiert, stellt diese Liste aus unserer Sicht den entscheidenden Beitrag zur Verfolgung der Ziele des Vorhabens dar. Selbstverständlich kann aus der Position der Landesregierung hier viel getan werden; die ganz konkreten Ausgestaltungsdetails und die Masse der Interventionen werden aber durch lokale Entscheidungen und Umsetzungen geprägt. Unserer Erfahrung nach kann die Summe der lokalen Einflussmöglichkeiten die Potenziale übergeordneter Maßnahmen weit übertreffen.

Besonders in ländlichen Räumen und kleineren Kommunen ohne attraktives ÖPNV-Netz ist der MIV das wichtigste Verkehrsmittel für die alltäglichen Wege. Jedoch werden heute in vielen Bereichen die vielfältigen Kosten des motorisierten Straßenverkehrs als hoch oder als zu hoch betrachtet. Die Gründe dafür liegen sowohl in den Infrastrukturkosten, den Energiekosten, den Lärm- und Abgaskosten, den externen Kosten, als auch in anderen Kostenblöcken. Wer diese Kosten reduzieren will, muss zum einen Alternativen zum MIV bieten, zum anderen müssen aber auch den MIV-Nutzern alle Kosten sichtbar gemacht werden. Dies kann nur in Push & Pull – Paketen geschehen: Manches (z. B. die Alternativangebote ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) muss attraktiver gestaltet werden, der MIV hingegen muss durch die Maßnahmen weniger bevorzugt werden als heute. Ein Modal-Shift hin zu umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln, wie er für die Erreichung der Klimaschutzziele der Bundesregierung notwendig ist, kann niemals ohne Senkung der Attraktivität des MIV erfolgen. Deshalb sind neben Pull-Maßnahmen im nicht-motorisierten Verkehr und ÖPNV auch Push-Maßnahmen für den motorisierten Verkehr zu implementieren. Damit soll nicht etwa irgendjemand schikaniert werden, sondern es sind die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass die individuellen Entscheidungen keine gesellschaftlich kontraproduktiven Auswirkungen und Schäden erzeugen.

Nicht-motorisierter Verkehr

Zur Förderung einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung kommt den nicht-motorisierten Verkehren, also Fuß- und Radverkehr, eine wichtige Bedeutung zu. Neben der Sicherung der nahräumlichen Erreichbarkeit über kurze Wege, beispielsweise durch den Ausbau der regionalen Wertschöpfungskette, sollte vor allem die gute Verknüpfung von Wohnstandorten mit Grund- und Mittelzentren eines der Kernanliegen zukunftssträchtiger Verkehrsgestaltung in Thüringen sein. Diese Zentralisierung auf niedriger Ebene dient der Abdeckung grundlegender Bedürfnisse und ist damit entscheidend für die Attraktivität eines Rad-, aber auch Fußverkehrsnetzes. Geplante Maßnahmen, wie die Errichtung einer Fuß- und Radbrücke zur Verbindung eines Wohngebietes mit dem Bahnhof in Heilbad Heiligenstadt³¹ sind in diesem Sinne begrüßenswert.

Thüringen weist im Bundesländervergleich mit 32 % den größten Fußverkehrsanteil auf. Trotz dieser guten Ausgangslage wird der Fußverkehr oftmals nicht als eigenständige Thematik behandelt und gefördert³². Grundsätzlich sollten deshalb sowohl Politik und Verwaltung, als auch die Bevölkerung für diesen Verkehrsbereich verstärkt sensibilisiert werden. Vorbild dafür könnten die sogenannten „Fußverkehrs-Checks“ in Baden-Württemberg sein. Diese dienen der Beteiligung der drei oben genannten Akteure an der systematischen Fußverkehrsplanung³³. Besonders die Einbeziehung der Bevölkerung, die dadurch Defizite aufzeigen und Wünsche äußern kann, ist hier als positiv zu bewerten.

³¹ Stadt Heilbad Heiligenstadt (Hrsg.); 2008: „Fortschreibung Stadtentwicklungskonzept. Perspektiven für Heilbad Heiligenstadt“, Seite 42. Online im Internet: http://www.heilbad-heiligenstadt.de/fileadmin/redakteure/stadt/Politik_und_Buergerservice/Wohnen_und_Bauen/Fortschreibung_Stadtentwicklungskonzept.pdf, Abruf: 27.02.17

³² Domin, R. (2016): „Fußverkehrsförderung – Strategie für das Programm der Internationalen Bauausstellung Thüringen“. Masterarbeit an der Bauhaus-Universität Weimar, Weimar, Seite 64.

³³ Ebd. Seite 39.

Zudem kommen kurze und möglichst direkte Verbindungen (beispielsweise diagonale statt rechtwinklige Verbindungswege) dem Fußverkehr zugute. Die Stadtstruktur in Thüringischen Kommunen bietet hier durchaus Potenziale. Des Weiteren gibt Domin (2016) folgende grundsätzliche Empfehlungen für eine systematische, strategische und konzeptionelle Fußverkehrsförderung in Thüringen³⁴:

- „Schaffung entsprechender institutioneller Strukturen zum gezielten und koordinativen Vorgehen,
- Veranstaltungen und Beteiligungsformate wie ‚Fußverkehrs-Checks‘,
- Integration und Berücksichtigung sämtlicher Akteure,
- Erstellung von Konzepten,
- Erarbeitung und Umsetzung von Maßnahmen (organisatorisch und baulich) sowie
- Aufbau von Kommunikations- und Marketingstrategien“.

Für Nahdistanzen zu zentralen Haltestellen oder Nachbarorten wird das Fahrrad schon jetzt häufig benutzt. Diese Nutzung variiert dabei weniger zwischen Stadt und Land als eher zwischen flachen und reliefierten Regionen, Kurz- und Langdistanzen und der empfundenen Verkehrssicherheit auf Straßen ohne begleitenden Radweg. Die sukzessive Verbreitung von elektrisch trittunterstützten Fahrrädern (Pedelects oder schnellere E-Bikes) kann den Einsatz des Zweirades auch im ländlichen Raum zu steigern helfen. Wie dieses Ziel erreicht werden kann, wird sicherlich im landesweiten Radverkehrskonzept, welches aktuell in Bearbeitung ist, konkretisiert.

Infrastrukturprojekte

Dem Radwegebau oder auch der Erschließung von Radrouten abseits von Straßen kommen zur Attraktivierung autonabhängiger Mobilität erhebliche Bedeutung zu. Gerade für die Strecken entlang Bundes- und Landesstraßen sollte das neue Radverkehrskonzept konkrete Aussagen zur Umsetzung treffen. Ziel müsste es sein, den Radverkehr nicht nur auf fahrradtouristischen Routen, sondern überall flächendeckend wegebaulich und ausschilderungstechnisch zu attraktivieren, selbst wenn heute, etwa wegen hügeligen Geländes, noch nicht von einer Relevanz des Fahrrades für den Nahverkehr im ländlichen Raum ausgegangen werden kann.

Der Radverkehr, aber auch der Fußverkehr sollten deshalb bei der Planung neuer Infrastrukturprojekte immer einbezogen, insgesamt gestärkt und gegenüber allen anderen Verkehrsmitteln als mindestens gleichberechtigt angesehen werden. Dabei darf deren wichtige Zu- und Abbringerfunktion zum ÖPNV nicht unterschätzt werden: Die Zufriedenheit mit den Zu- und Abwegen zum ÖPNV ist ein Entscheidungskriterium für oder gegen die Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Da Fahrradfahrer und Fußgänger eine in besonderem Maße schützenswerte Gruppe von Verkehrsteilnehmern bilden, sollte der Planungsfokus auf deren Sicherheit und Komfort liegen. Auch während der Bauphase ist bei Baustellenumgehungen und besonders an Engstellen auf den Schutz der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer zu achten. Verkehrsberuhigung, eine Schwerpunktsetzung hinsichtlich guter Sichtverhältnisse zwischen Fuß- sowie Radverkehr und dem motorisierten Individualverkehr, einhergehend mit einer gezielten Beseitigung infrastruktureller Unfallrisiken, sind unabdingbar. Zudem ist auf eine gute Beleuchtung und leicht erkennbare sowie einheitliche Wegweisung zu achten. Zur Förderung des Radverkehrs sind weiterhin überdachte und ebenfalls gut beleuchtete Abstellanlagen, bestenfalls inklusive bereitgestellter Serviceleistungen (z. B. Luftpumpen), vorzuhalten. Auch Fahrradmitnahmemöglichkeiten, wie sie im Thüringer SPNV in den Nahverkehrszügen des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes bereits bestehen, können die Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel unterstützen.

³⁴ Ebd. Seite 92.

Tourismus- und Freizeitverkehre

Trotz der Wichtigkeit eines ganzheitlichen Ansatzes im Fuß- und Radverkehr können auch Tourismus- und Freizeitverkehre zur Attraktivierung dieser Verkehrsmittel genutzt werden. Anzustreben ist in diesem Zusammenhang der Anschluss kultureller und natürlicher Potenziale an das Wanderwegenetz, wie es beispielsweise in Bad Klosterlausnitz durch den Bau eines neuen Fußweges zur Verbindung des Jugendwaldheimes geschah³⁵. Gleiches gilt für den Radverkehr. Auch dort sollte die Attraktivität von Radwanderwegen gesteigert werden. Die Erhöhung der Zahl von Einrichtungen mit „Bett&Bike“-Zertifizierung entlang der Radwanderrouen und der Anschluss an das nationale Radfernwegenetz oder eine bevorzugte Routenplanung entlang von Gewässern und Grünanlagen sind nur einige Beispiele zur Unterstützung dieses Vorhabens.

Politische Ansatzpunkte

Um den besonderen infrastrukturellen Ansprüchen der Fußgänger und Fahrradfahrer gerecht zu werden, sollten Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplaner entsprechend geschult werden. Ein gelungener Wissenstransfer durch regelmäßige, überregionale Treffen der jeweiligen Verantwortlichen befördert innovative Ideen sowie die einheitliche Gestaltung von Rad- und Fußverkehrsanlagen. Dabei kann auch das Knowhow der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen hilfreich sein. Hier gilt es, den Erfolg ähnlicher Arbeitsgemeinschaften in anderen Bundesländern auf die Thüringer Arbeitsgemeinschaft zu übertragen. Zudem sollten bestehende wissenschaftliche Arbeiten zur Rad- und Fußverkehrsplanung grundsätzlich einbezogen und gegebenenfalls explizit an den regionalen Forschungseinrichtungen ausgeschrieben werden.

Zusätzlich kann eine Zentralisierung der Betreuung Thüringischer Radfernwege nach Baden-Württembergischem Vorbild helfen, den Mitteleinsatz zu optimieren und auch kleinere Kommunen zu mehr Engagement zu motivieren. Diese Wirkung entsteht besonders durch die Erleichterung der Radverkehrsplanung der Kommunen mittels vereinfachter Verfahren sowie der Erstellung und Verbreitung einheitlicher Standards. In der 2016 veröffentlichte Radverkehrsstrategie des Landes Baden-Württemberg, mit der das Ziel verfolgt wird, den Radverkehrsanteil im Land durch ein flächendeckendes Netz bis 2020 auf 20 % zu steigern, fallen unter anderem folgende Aufgaben in die Zuständigkeit des Landes³⁶:

- Definition einheitlicher Qualitätsstandards und Musterlösungen für das Radnetz,
- Abstimmung der Radverkehrsführung über Gemeinde- und Kreisgrenzen hinweg,
- Erhebung detaillierter Zustandserfassungsdaten des Radnetzes sowie Erstellung der Kostenabschätzung zur Mängelbeseitigung für die Kommunen, auch Erfassungstool und Datenbanken werden zur Verfügung gestellt,
- Bereitstellung von Maßnahmenblättern für die Kommunen zu jedem identifizierten Mangel sowie Priorisierung der Maßnahmen nach Bedeutung für die Umsetzung des Radnetzes,
- Unterstützung der Kommunen bei Modal Split Erhebungen im Radverkehr,
- Förderung der Erstellung kommunaler Radverkehrskonzepte, welche den Qualitätsstandards entsprechen,
- Unterstützung durch Fortbildungen, Leitfäden und Handbücher in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Baden-Württemberg,
- Unterstützung der Vernetzung der Kreiskoordinatoren mit kreisangehörigen Kommunen und untereinander,

³⁵ Bad Klosterlausnitz (Hrsg.); 2015: „Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) 2025“, Seite 73. Online im Internet: <http://www.bad-klosterlausnitz.de/entwurf-isek/>, Abruf: 27.02.2017.

³⁶ VM Baden-Württemberg, 2016, S. 29

- Unterstützung der Kommunen bei der Initiierung von Runden Tischen und bei der Durchführung von Evaluationen der Radverkehrspolitik, bspw. mittels Bicycle Policy Audit (BYPAD),
- Förderung kommunaler Infrastrukturprojekte im Radnetz auf Grundlage des Landesgemeindefinanzierungsgesetzes im Rahmen des Förderprogramms „Kommunale Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur“ sowie durch Sonderprogramme und -finanzierungen,
- Umsetzung von Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen im Verlauf von Landes- und Bundesstraßen,
- Hundertprozentige Übernahme der baulichen Umsetzung der Erstbeschilderung sowie Anpassung der vorhandenen Beschilderung im gesamten Radnetz sowie Pflege und Wartung dieser (inkl. jährlicher Befahrung sowie Instandhaltung),
- Unterstützung der Baulastträger bei der öffentlichkeitswirksamen Eröffnung neuer Radnetzstrecken durch entsprechende Informationsmaterialien,
- Erstellung von Faltkarten zum Radnetz mit ergänzenden Informationen mit Alltagsrelevanz für den Radverkehr.

Im Interesse der Regionalplanung wäre deshalb die Einbindung der zuständigen Ressorts und eine Prüfung und Abstimmung über die gemeinsamen Ziele, Möglichkeiten und Maßnahmen empfehlenswert: Damit können in vergleichsweise kurzer Zeit mit geringem Aufwand sichtbare und politisch verwertbare Erfolge im Interesse der betroffenen Kommunen und Nutzer geschaffen werden.

Mobilitätsmanagement

Neben den infrastrukturellen Maßnahmen kommt vor allem dem Mobilitätsmanagement ein hoher Stellenwert zu. Unter dem Begriff „Mobilitätsmanagement“ sind dabei alle Maßnahmen, Informationen, Instrumente und Konzepte einzuordnen, die

- Zum einen die Mobilität der Menschen sichern,
- Zum zweiten aber die dafür notwendigen Kosten, Energieverbräuche, Strukturen, Umweltbelastungen und Flächenverbräuche reduzieren helfen.

Das nordrhein-westfälische Zukunftsnetz Mobilität (siehe etwa <http://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/>) stellt eine annähernd vollständige Zusammenstellung aller Inhalte und Formen dar.

Daneben sollte bei allen Verkehrsteilnehmern die Kenntnis und Akzeptanz der Verkehrsregeln gestärkt sowie die Sensibilisierung für Konfliktpunkte zwischen den Nutzern verschiedener Verkehrsmittel gestärkt werden. Die Weiterbildung der Polizei, beispielsweise hinsichtlich der Ahndung von Regelverstößen der Kfz-Führer gegenüber den nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmern sowie Angebote zur Codierung von Fahrrädern als Diebstahlschutz schaffen zusätzliche Sicherheit. Zudem kann eine erweiterte Verkehrserziehung von Kindern und Jugendlichen deren Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten stärken und so zu einer nachhaltigeren Nutzung des Fahrrads motivieren. Auch Kinder- und Jugendarbeit außerhalb der Schule oder Projekte wie das des ADFC Kreisverbandes Jena „Fahrräder für Flüchtlinge“³⁷ können dazu beitragen, nachhaltiges Verkehrsverhalten bei bestimmten Zielgruppen bereits frühzeitig zu implementieren, unter gleichzeitiger Sicherung deren Mobilität.

ÖPNV

Im Straßenpersonenverkehr mit Bussen (StPNV) sind die oft dispersen Siedlungsstrukturen in ländlichen Räumen zu beachten. Diese bedeuten für den Busverkehr komplexe und weitverzweigte Linienwege. Dadurch erhöhen sich Fahrtzeiten und Umwege und es werden bedeutende Komfortnachteile gegenüber der Nutzung des eigenen PKW verursacht. Bei der Infrastrukturgestaltung ist es deshalb

³⁷ ADFC-Landesverband Thüringen (Hrsg.); 2015: „Thüringer Pedalritter“, Ausgabe 2/15, Seite 21.
Online im Internet: http://www.adfc-thueringen.de/Pedal-Ritter/2015/Pedalritter_2-2015.pdf, Abruf: 28.02.17.

sinnvoll, auf eine Bevorrechtigung des ÖPNV gegenüber dem MIV (z. B. Haltestellenanordnung) zu achten. Dadurch kann eine Beschleunigung des ÖPNV unter gleichzeitiger Senkung der Attraktivität des MIV erzielt werden.

Zukünftig steht zu erwarten, dass die verschiedenen (und innovativ neuen!) flexiblen Bedienformen, besonders im ländlichen Raum, einen deutlichen Bedeutungszuwachs zur Raumschließung und als Zu- und Abbringer von den Hauptachsen erleben werden. Die Einführung solcher nachfrageorientierter Angebote kann helfen, die Mobilität der Bevölkerung auch an Orten zu sichern, an denen ein regelmäßiges ÖPNV-Angebot nicht besteht. Rufbusse und Anrufsammeltaxen, gegebenenfalls ergänzt durch eine flexible Schaffung von ÖPNV-Angeboten zu kulturellen Abendveranstaltungen, könnten diesen Zweck erfüllen. Diese Art der Bedienung kann auch im touristischen Verkehr Anwendung finden. Der Kyffhäuserbus, der Freizeitbus im Vogtland sowie der Wanderbus im Eichsfeld sind Beispiele für eine erfolgreiche Implementierung alternativer Angebote im Tourismusverkehr. Erfahrungen aus ganz Deutschland zeigen, dass bei der konkreten Umsetzung Standardlösungen keine Garantie für einen Erfolg bieten. Stattdessen wird empfohlen, finanzielle Förderungen mit möglichst geringen Einschränkungen zu verknüpfen, um lokale Lösungen zu entwickeln („Experimentierklauseln“).

Als Möglichkeit zur Überbrückung der letzten Meile sind außerdem alternative Mobilitätsangebote wie Car- und Bikesharing, Mitfahrplattformen und Ridesharing möglich. Zur Verbesserung der Zugangsmöglichkeit ist die Integration dieser Angebote in einer zentralen Mobilitätsapp oder -plattform ratsam. Diese sorgt für einen einheitlichen Auftritt und schafft die Möglichkeit, dass Kunden aus den bestehenden Angeboten die für sie vorteilhaftesten Kombinationen auf einen Blick ermitteln können. Empfehlungen zur Verknüpfung der Verkehrsmittel werden später noch näher diskutiert.

Im Hinblick auf den demografischen Wandel sollte eine zunehmende Barrierefreiheit für Menschen mit eingeschränkter Mobilität in der ÖPNV-Infrastruktur angestrebt werden. Ein mehrstufiger Umsetzungsplan zu Erreichung dieses Ziels setzt dabei nicht nur schon lange geltendes Recht um, sondern wirkt sich zusätzlich positiv auf die Integration des Radverkehrs aus.

Teilweise sehen die Nahverkehrspläne in den Kreisen eine Elektrifizierung des StPNV mit Durchführung von Pilotprojekten und einer langfristig flächendeckenden Implementierung vor. Hier sollte im Einzelfall geprüft werden, ob die neue Fahrzeugtechnik sinnvoll und wirtschaftlich einsetzbar ist. Der Problemdruck in Thüringen ist in Bereichen, die sich gegebenenfalls durch Elektrifizierung lösen lassen, oft kleiner als in anderen Teilen Deutschlands (etwa bei der Luftqualität). Deshalb erscheint es sinnvoll, erst zu einem späteren Zeitpunkt auf die Erfahrungen in anderen Regionen aufzubauen und die Umstellung dann intensiver voranzutreiben. Ähnliche Vorbehalte sind im Hinblick auf autonomes Fahren angebracht, da gerade Landstraßen zu den am schwierigsten automatisierbaren Straßentypen gehören.

Wie bereits angesprochen, wird es in vielen ländlichen Räumen aufgrund geringerer Einnahmen und zeitgleich steigender Kosten insgesamt schwerer, die Finanzierung des heute bekannten ÖPNV zu gewährleisten. Zu prüfen bzw. auszuprobieren wäre deshalb, wie das Mobilitätsangebot im ländlichen Raum durch die Organisation von Mitfahrdiensten nicht nur bei Fahrten von Privatpersonen, sondern auch bei Dienstleistungsverkehren (Fahrten von Pflegediensten, von Handwerksbetrieben o. ä.) verbessert werden kann. In einigen Nahverkehrsplänen der Kreise werden entsprechende Ansätze bereits diskutiert. Letztlich würden damit auch regionale und lokale Netze erweitert und gestärkt. In Kombination mit Dorfläden könnte so die Nahversorgung gestärkt werden. Auch touristische Angebote, wie der Transport von Gepäck beispielsweise von (Rad-)Wandergruppen oder Belieferung von Gaststätten und Herbergsbetrieben mit lokalen Produkten sind denkbar.

Ein weiterer Ansatzpunkt ist die Verknüpfung von Dienstleistungsverkehren mit dem ÖPNV. Generell steht dahinter der Gedanke, freie Kapazitäten bei anfallenden Fahrten zu besetzen. So könnten etwa Patientenbusse regelmäßige Fahrten zu Ärzten und Pflegeeinrichtungen anbieten und bei freien Kapazitäten auch BürgerInnen mitnehmen, die nicht wegen gesundheitlicher Probleme unterwegs sind.

Auch Pflegedienste und Handwerksbetriebe könnten bei anfallenden Fahrten auf einem Portal Mitfahrgelegenheiten anbieten. Allgemein müssen diese Angebote zentral gebündelt und koordiniert werden. So können hier auch die Bedarfsverkehre im ÖPNV gesteuert und koordiniert werden.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Wie bereits diskutiert, muss der MIV zur Erreichung der angestrebten Verkehrswende im Vergleich zu den nicht-motorisierten Verkehrsmitteln und dem ÖPNV weniger attraktiv gestaltet werden. Von Ideen, wie etwa der Aufhebung von Fußgängerzonen in der Innenstadt, der Reduzierung oder Abschaffung von Parkgebühren im Zentrum, der Beschleunigung des Autoverkehrs oder ähnlichen Vorschlägen sollte dabei grundsätzlich abgesehen werden, denn langfristig erhöhen sie nur die Aufwände für alle. Stattdessen sollte ein geschlossenes Parkraumkonzept für den gesamten Innenstadtbereich umgesetzt werden, um manche MIV-Fahrten aus diesem herauszuhalten und zu einer verstärkten Nutzung des ÖPNV anzuregen. Die nach außen gestaffelte Parkraumbewirtschaftung des Zentrums in Pöbneck, einhergehend mit der Aufpflasterung und der Verengung der Fahrbahn zur Verkehrsberuhigung, ist ein Beispiel gelungener Maßnahmenimplementierung. Dieses Vorhaben animiert durch die Kombination der Maßnahmen zur verminderten Nutzung des privaten Kfz in der Innenstadt³⁸.

Die Förderung alternativer Mobilitätsangebote, wie von Fernbusse und Car- bzw. Ridesharing, kann ebenfalls zur Senkung des MIV-Anteils beitragen. Diese wird im folgenden Abschnitt genauer diskutiert.

Vereinzelt können auch öffentlichkeitswirksame Maßnahmen Anwendung finden, um auf die negativen Effekte des MIV aufmerksam zu machen.

Zukünftige Anforderungen

Eine bessere Vernetzung der Verkehrsmittel, unter Vermeidung konkurrierender Verkehre, ist essentiell für ein zukunftsfähiges, nachhaltiges Verkehrssystem in Thüringen. Das zugrundeliegende Ziel sollte dabei eine verstärkte Nutzung umweltfreundlicher Verkehre sein. Künftig kann es nicht mehr um „Management der Verkehre“ gehen, sondern es sind die Mobilitäten der Einwohner zu erheben und zu sichern: Etwa durch ein umfassendes Mobilitätsmanagement.

Zur sinnvollen Koordinierung aller Verkehrsmittel ist es grundsätzlich notwendig, vorab Verantwortlichkeiten zu klären. Es ist daher darauf zu achten, dass ein solcher Mobilitätsmanager mit entsprechender Qualifizierung in den Kommunen bzw. Landkreisen vorhanden ist. Dadurch lassen sich ebenfalls Identität und Selbstverantwortung der Region stärken. Zusätzlich können so auch spezifische, lokal geeignete Mobilitätsangebote aufgebaut werden.

Die Nutzung des Radverkehrs als Vor- und Nachlauf für den SPNV ist besonders wünschenswert, weshalb dessen Vernetzung zu fördern ist. Dazu wären an allen Zugangsstellen, wettergeschützte sowie diebstahlsicherere Bike&Ride-Anlagen vorzuhalten. Diese sind sinnvoll nach der durchschnittlichen täglichen Ein- und Aussteigerzahl zu dimensionieren. Speziell in den ländlicheren Regionen Thüringens besteht hier noch Handlungsbedarf. Das Vorhalten zusätzlicher Serviceleistungen für Fahrradfahrer ist dabei wünschenswert. Vorbild könnte das vom Land geförderte Programm für Fahrradstationen in Nordrhein-Westfalen sein. Die dort eingerichteten Stationen bieten neben Bewachung und Witterungsschutz als Grundvoraussetzungen zusätzlich Angebote, wie Pannenhilfe, Fahrradwartung und -reparatur. Zudem sind an einigen Standorten Fahrradverleihsysteme sowie andere

³⁸ Stadt Pöbneck (Hrsg.); 2010: „Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Pöbneck 2020 Entwurf“, Seite 72ff. Online im Internet: http://www.poessneck.de/media/downloads/isek_pneck_31012011.pdf, Abruf: 28.02.17.

fakultative Serviceleistungen (Mobilitätsberatung, Fahrradkurierdienste, Verkauf von Fahrradkarten und -literatur etc.) integriert³⁹.

Die Förderung solcher Vorhaben ist ebenso sinnvoll wie das Anstreben einer Zusammenarbeit mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem Infrastrukturbetreiber (insbesondere Deutsche Bahn). Zum komfortablen Transport des Fahrrads ist zudem die Barrierefreiheit innerhalb der ÖPNV-Infrastruktur zu gewährleisten. Des Weiteren ist die Ausweitung der kostenlosen Fahrradmitnahme, gegebenenfalls auch durch länderübergreifende Kooperationen, zu prüfen.

Zur Stärkung eines integrierten ÖPNV-Systems unter Einbeziehung aller Verkehrsarten, auch über das Fahrrad hinaus, sollten entsprechende Zugangsstellen geschaffen werden. Diese Mobilitätspunkte dienen sowohl als zentrale Haltestellen des ÖPNV, als auch als Anlauf- und Treffpunkt für Mitfahrssysteme und Ridesharing aus den Gemeindeteilen sowie gegebenenfalls als Lade- oder Ausleihstation für Pedelecs, konventionelle Fahrräder, Lastenräder und / oder Carsharing-Fahrzeuge. Des Weiteren bieten sie sichere Anschluss- und Unterstellmöglichkeiten für private Zweiräder. Dabei ist idealerweise darauf zu achten, dass die Mobilitätspunkte identisch oder in räumlicher Nähe zu ländlichen Dienstleistungszentren sind.

Besonders an kleineren Standorten besteht ein Attraktivitätsproblem für die Ansiedlung von Car- und Bikesharing-Anbietern, da diese den großen Organisationsaufwand für ein vergleichsweise niedriges Kundenpotenzial scheuen. Mobilitätsstationen können auch hierbei Abhilfe schaffen, indem sie die Organisation sowohl für Anbieter als auch Kunden vereinfachen und das Produkt dadurch für beide Seiten attraktiver machen. Gerade in den weniger begünstigten Räumen kann es sinnvoll sein, den privaten Anbietern für die Einrichtung bis zur Erreichung eines Mindestniveaus an Kunden eine Unterstützung für die Anlaufphase zu gewähren.

Um die Bandbreite der Angebote zu vereinen und aufeinander abzustimmen sind vielfältige Kooperationen nötig. Dabei sollten die Verkehrsunternehmen als lokale Mobilitätsdienstleister auftreten und als leitende Einheit verschiedene Stakeholder zusammen bringen (SPNV-Unternehmen, Verkehrsverbände, Kommunen, Taxi- und Mietwagengewerbe, lokale Wirtschafts- und Aufgabenträger sowie die Bürgerschaft mit ihren Vereinen und Einrichtungen). Auch die Kommune kann diese Aufgabe übernehmen. In Leinefelde-Worbis ist dies beispielsweise mit dem Service-Center für Anschlussmobilität im Projekt „Bahnhof der Zukunft“ geplant⁴⁰. Durch diese Bündelung aller Angebote an einer zentralen Stelle können Nutzer künftig eine informierte Mobilitätsentscheidung treffen.

Allgemein muss sich die Ausgestaltung der Mobilitätsstationen an den Bedürfnissen und Gegebenheiten der Region orientieren. Pauschale Aussagen dazu, welche Angebote integriert werden sollten, sind daher kaum möglich. Eine breite Beteiligung von Akteuren aus allen gesellschaftlichen sowie Verwaltungsbereichen ist daher eine Grundvoraussetzung für die erfolgreiche Planung und Implementierung. Es versteht sich von selbst, dass sich die Anforderungen an Mobilitätsknoten kontinuierlich verändern; eine regelmäßige Prüfung und gegebenenfalls Anpassung ist zwingend.

Zusätzlich zu den Mobilitätsstationen vor Ort, können IT-gestützte Mobilitätsplattformen über Angebote von verschiedenen Verkehrsanbietern (z. B. Linienverkehr, Bürgerbusse, Carsharing, PKW-Mitfahrangebote usw.) informieren, sodass sich die Angebote gegenseitig ergänzen. Eine Berücksichtigung lokaler Angebote und Besonderheiten (z. B. Dienstleistungsangebote und -zeiten) in der App kann akzeptanzfördernd sein.

Defizite bestehen derzeit bei der Integration von Bedarfsangeboten in übergeordnete Informationssysteme. Die unterschiedlichen Systemwelten verhindern eine kundengerechte, intuitive Nutzung.

³⁹ MVEL NRW – Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.), 2006: „Fahrradstationen in NRW – Eine Idee wird Programm“, Seite 7f. Online im Internet: https://www.radstation-nrw.de/fileadmin/dateien/Landesverband/Texte/Pressedownloads/PDF/Broschuere_Fahrradstationen_in_NRW_Eine_Idee_2006.pdf, Abruf: 01.03.2017.

⁴⁰ Leinefelde-Worbis (Hrsg.), 2015: „Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2030“, Seite 62. Online im Internet: http://www.leinefelde-worbis.de/fileadmin/user_upload/bauamt/PDF/Konzepte/ISEK_2015/01_Konzept__S.1-64.pdf, Abruf: 01.03.2017.

Zu empfehlen ist eine Erweiterung bestehender Plattformen entlang von zwei Dimensionen: Auf horizontaler Ebene sollten neben den Kernleistungen des ÖV auch flexible, bedarfsgesteuerte und geteilte Angebote (Car-, Ride- oder Bikesharing) in die Plattformen integriert werden, um das vollständige Angebotsportfolio abzubilden. Die vertikale Dimension beschreibt eine Funktionserweiterung über die Informationsbereitstellung hinaus. Das heißt, es sollten auch die Funktionen Registrierung, Buchung, Zugang und Abrechnung abgebildet werden, damit die integrierten Angebote vollumfänglich nutzbar werden.

Wesentliches Erfolgskriterium ist zudem ein mandantenfähiges System. Damit bleiben die etablierten Kundenbeziehungen bestehen, kein Unternehmen muss seine Kunden abgeben und jeder Kunde kann die verfügbaren ÖV-Leistungen über das Unternehmen seiner Wahl beziehen.

4.1.5 Zusammenfassung der Unterstützungsmöglichkeiten

Die genannten Ansätze sind einschließlich der entsprechenden Zuständigkeiten aus Gutachtersicht als Überblick in der untenstehenden Tabelle dargestellt. Im Gegensatz zur formaljuristischen und verwaltungsrechtlichen Definition von Zuständigkeiten wird im Rahmen des Kapitels unter „Zuständigkeit“ auch eine Moderations- oder Koordinationsfunktion verstanden: Wegen des oftmals nicht mehr ausreichend vorhandenen Fachpersonals in manchen Kommunen / Kreisen könnten und sollten übergeordnete Ebenen hier Unterstützung anbieten.

Tab. 5: Zusammenfassung der Handlungsansätze im Bereich Verkehr.

	Maßnahme	Maßnahmenart	Zuständigkeit
MIV	Verkehrsberuhigung durch Verengung, Aufpflasterung etc.	Infrastruktur	Kommune
	Planerische Schwerpunktsetzung auf gute Sichtverhältnisse zwischen MIV und nicht-motorisierten Verkehren	Infrastruktur	Kommune
	Deattraktivierung des MIV durch gestaffelte Parkraumbewirtschaftung, Fußgängerzonen oder Haltestellenanordnung des ÖPNV	Infrastruktur	Kommune
	Durchführung öffentlichkeitswirksamer Aktionen (z. B. autofreie Tage)	Öffentlichkeitsarbeit	Kommune / Kreis
ÖPNV	Einrichtung von umsteigefreien, schnellen Verbindungen zu naheliegenden Zentren, ICE-Bahnhöfen und weiteren wichtigen Zielen der Infrastruktur, Ausbildung und Naherholung	Politik	Verkehrsunternehmen / Land
	Verstärkter Einsatz flexibler, nachfrageorientierter Bedienformen (z. B. Rufbusse, Anrufsammeltaxen) zur Raumerschließung	Mobilitätsmanagement	Kommune/ Kreis / Land
	Prüfung der Verknüpfung von Dienstleistungsverkehren mit dem ÖPNV	Mobilitätsmanagement	Kreis
	Erprobung der Organisation von Mitfahrdiensten bei Privat und Dienstleistungsverkehren (z. B. Fahrten von Pflegediensten, Handwerksbetrieben etc.)	Mobilitätsmanagement	Kommune / Kreis
	Schaffung von Übergängen zu überregionalen Verkehren an Endpunkten des StPNV	Infrastruktur	Kreis
	Schaffung von zentralen Haltestellen / Mobilitätspunkten	Infrastruktur	Kreis
	Bevorzugung des ÖPNV ggü. MIV (z. B. Haltestellenanordnung)	Infrastruktur	Kommune / Kreis
	Gewährleistung der Barrierefreiheit der ÖPNV-Infrastruktur	Infrastruktur	Kommune / Kreis

	Maßnahme	Maßnahmenart	Zuständig-keit
Fußverkehr	Erstellung und Verbreitung einheitlicher Qualitätsstandards und Leitfäden für die Fußverkehrsplanung	Politik	Land
	Regelmäßige, überregionale Treffen der Verantwortlichen	Politik	Kreis / Land
	Gezielte Schulung der Verkehrsplaner	Mobilitätsmanagement	Land
	Schulung der Polizei hinsichtlich der Ahndung von Regelstößen der Kfz-Führer gegenüber nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmern	Mobilitätsmanagement	Land
	Stärkung der Kenntnis und Akzeptanz der Verkehrsregeln bei allen Verkehrsteilnehmern	Mobilitätsmanagement	Kommune / Kreis
	Ausweitung der Verkehrserziehung von Kindern	Mobilitätsmanagement	Kommune / Kreis
	Anschluss natürlicher und kultureller Potenziale an das Wanderwegnetz	Infrastruktur	Kommune / Kreis
	Generelle Berücksichtigung der Zu- und Abbringerfunktion zum ÖPNV, bspw. durch Errichtung von Fußgängerbrücken zur Verbindung von Wohngebieten mit ÖPNV-Verknüpfungspunkten	Infrastruktur	Kommune / Kreis
	Gezielte Beseitigung infrastruktureller Unfallrisiken	Infrastruktur	Kommune / Kreis / Land
Radverkehr	Erstellung und Verbreitung einheitlicher Qualitätsstandards und Leitfäden für die Radverkehrsplanung	Politik	Land
	Stärkung der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen	Politik	Land
	Regelmäßige, überregionale Treffen der Verantwortlichen	Politik	Land
	Ausweitung der im MdV geltenden Fahrradmitnahmemöglichkeiten	Politik	Kreis / Land
	Gezielte Schulung der Verkehrsplaner	Mobilitätsmanagement	Land
	Schulung der Polizei hinsichtlich der Ahndung von Regelstößen der Kfz-Führer gegenüber nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmern	Mobilitätsmanagement	Land
	Stärkung der Kenntnis und Akzeptanz der Verkehrsregeln bei allen Verkehrsteilnehmern	Mobilitätsmanagement	Kommune / Kreis
	Ausweitung der Verkehrserziehung von Kindern	Mobilitätsmanagement	Kommune / Kreis
	Angebot von Sonderaktionen, wie Codierung von Fahrrädern	Mobilitätsmanagement	Kommune / Kreis
	Flächendeckende wegebauliche und ausschilderungstechnische Attraktivierung des Radverkehrs	Infrastruktur	Kreis / Land
	Anschluss des örtlichen Radverkehrsnetz an das Radfernwegnetz	Infrastruktur	Kommune / Kreis
	Anschluss natürlicher und kultureller Potenziale an das Radwegnetz	Infrastruktur	Kreis
	Radwegebau (innerorts sowie an Land- und Bundesstraßen) / Erschließung von Radrouten abseits von Straßen	Infrastruktur	Kommune / Kreis

	Maßnahme	Maßnahmenart	Zuständig-keit
	Gute Beleuchtung; Vorhaltung von Abstellanlagen mit Serviceleistungen (z. B. Luftpumpen) an Aufkommensschwerpunkten	Infrastruktur	Kommune / Kreis
	Sukzessive Verbreitung elektrisch-trittunterstützter Fahrräder (Pedelecs, E-Bikes)	Öffentlichkeitsarbeit	Kommune / Kreis / Land
	Erhöhung der Zahl von Einrichtungen mit Bett&Bike-Zertifizierung entlang der Radwanderrouen	Sonstige	Kreis / Land
Intermodalität	Berufung eines Mobilitätsmanagers mit entsprechender Qualifikation	Politik	Kommune / Kreis / Land
	Schaffung alternativer Mobilitätsangebote zur Überbrückung der letzten Meile (Car-, Bike- und Ridesharing)	Mobilitätsmanagement	Kommune / Kreis
	Schaffung von Mobilitätspunkten und -stationen als Service- und Verknüpfungsstelle aller Verkehre	Mobilitätsmanagement	Kommune / Kreis
	Implementierung einer Koordinierungsstelle zur Abstimmung zwischen allen Stakeholdern	Mobilitätsmanagement	Kreis
	Angebot einer IT-gestützten Mobilitätsapp / -plattform zur Integration der verschiedenen Angebote	Mobilitätsmanagement	Kreis / Land
	Förderung des Fernbusverkehrs	Mobilitätsmanagement	Land
	Bau von Park&Ride sowie Bike&Ride-Anlagen (überdacht, beleuchtet) an den SPNV-Zugangsstellen	Infrastruktur	Kommune

4.2 Unterstützungsmöglichkeiten aus raumplanerischer Sicht

4.2.1 Differenzierter Unterstützungsbedarf

Differenzierung auf Grundlage des LEP 2025

Die 19 Städte, die als weniger begünstigte Städte im Zusammenhang mit dem Verkehrsprojekt VDE 8 eingestuft wurden, bilden ein breites Spektrum in Bezug auf die Intensität von Problemkonstellationen bzw. den daraus erwachsenden Herausforderungen ab. Auch im Hinblick auf die relevanten Themen der jeweiligen Problemsituationen gibt es große Unterschiede.

Eine relative Benachteiligung im Zusammenhang mit dem Projekt VDE 8 ist für sich genommen noch kein hinreichender Beleg, um einen besonderen Entwicklungsbedarf seitens des Landes zu attestieren.

Eine übergreifende und objektive Einschätzung zu den Rahmenbedingungen der Regionen Thüringens und ihrer mittelzentralen Funktionsräume, der in Artikel 72 Absatz 2 des Grundgesetzes verankerten Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse gerecht zu werden, sollte Maßstab und Basis der weiterführenden Überlegungen sein. Der Unterstützungsbedarf einzelner Städte und ihrer Einzugsbereiche ist vordergründig daran auszurichten, ob und in welchem Maße wirtschaftliche und demografische Herausforderungen zu bewältigen sind. Das aktuelle Landesentwicklungsprogramm – das LEP 2025 – bietet hierfür geeignete Bewertungsgrundlagen, weil darin diese zentralen Themen in Verbindung mit der Nähe bzw. Erreichbarkeit von Oberzentren durch die Typisierung der Raumstrukturen innerhalb Thüringens adäquat abgebildet werden.

Mit dem aktuellen Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025 wurde in Thüringen die Unterteilung der Raumstruktur in Verdichtungsräume und Ländliche Räume aufgegeben. Nicht die Aufteilung

in einen Verdichtungsraum einerseits und ländliche Räume andererseits ist charakteristisch für das Land, sondern ein nahezu flächendeckendes Netz aus Mittelzentren mit jeweils differenzierten Problemkonstellationen. Um der Vielfalt der sich unterschiedlich entwickelnden Räume besser zu entsprechen, wurde eine stärkere Differenzierung in drei Raumstrukturgruppen und zehn Raumstrukturtypen vorgenommen.

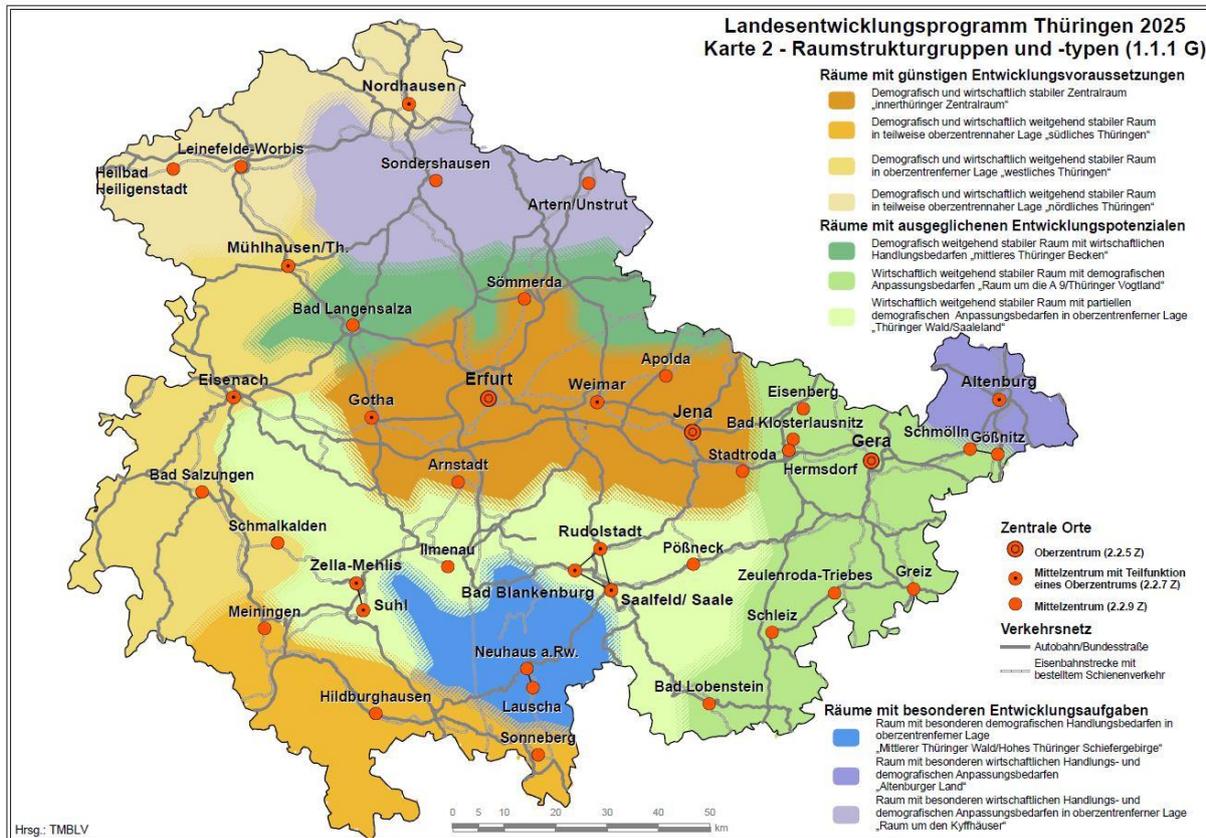


Abb. 41: Raumstrukturgruppen und -typen (1.1.1 G), Quelle: LEP Thüringen 2025, Karte 2.

Zur Unterscheidung der Raumstrukturtypen wurden auf der Gemeindeebene demografische Aspekte und die wirtschaftliche Situation sowie die Nähe zu Oberzentren als bedeutsame Merkmale für die Möglichkeit zur Inanspruchnahme höherwertiger zentralörtlicher Güter und Dienstleistungen herangezogen.

Ein besonderer Unterstützungsbedarf wird von Landesseite insbesondere in jenen Raumstrukturtypen gesehen, die zur Gruppe der „Räume mit besonderen Entwicklungsaufgaben“ gemäß LEP 2025 gehören. In Thüringen werden drei Räume zu dieser Raumstrukturgruppe zugeordnet (im Plan mit violetten und blauen Farbtönen):

- der Raum um den Kyffhäuser,
- der Raum des Mittleren Thüringer Waldes und des Hohen Thüringer Schiefergebirges,
- das Altenburger Land.

Eine vergleichsweise weniger angespannte Problemlage ist laut LEP 2025 in den „Räumen mit ausgeglichenen Entwicklungspotenzialen“ vorherrschend (im Plan mit grünen Farbtönen). Räume mit überdurchschnittlich guten Rahmenbedingungen sind in der Raumstrukturgruppe „Räume mit günstigen Entwicklungsvoraussetzungen“ zusammengefasst (im Plan gelbe und braune Farbtöne).

Differenzierte Intensitätsstufen des Unterstützungsbedarfs

Aus einer plangraphischen Überlagerung der weniger begünstigten Zentren (bzw. Räume) mit den drei Raumstrukturgruppen des LEP 2025 können die differenzierten Intensitätsstufen des Unterstützungsbedarfs abgeleitet werden:

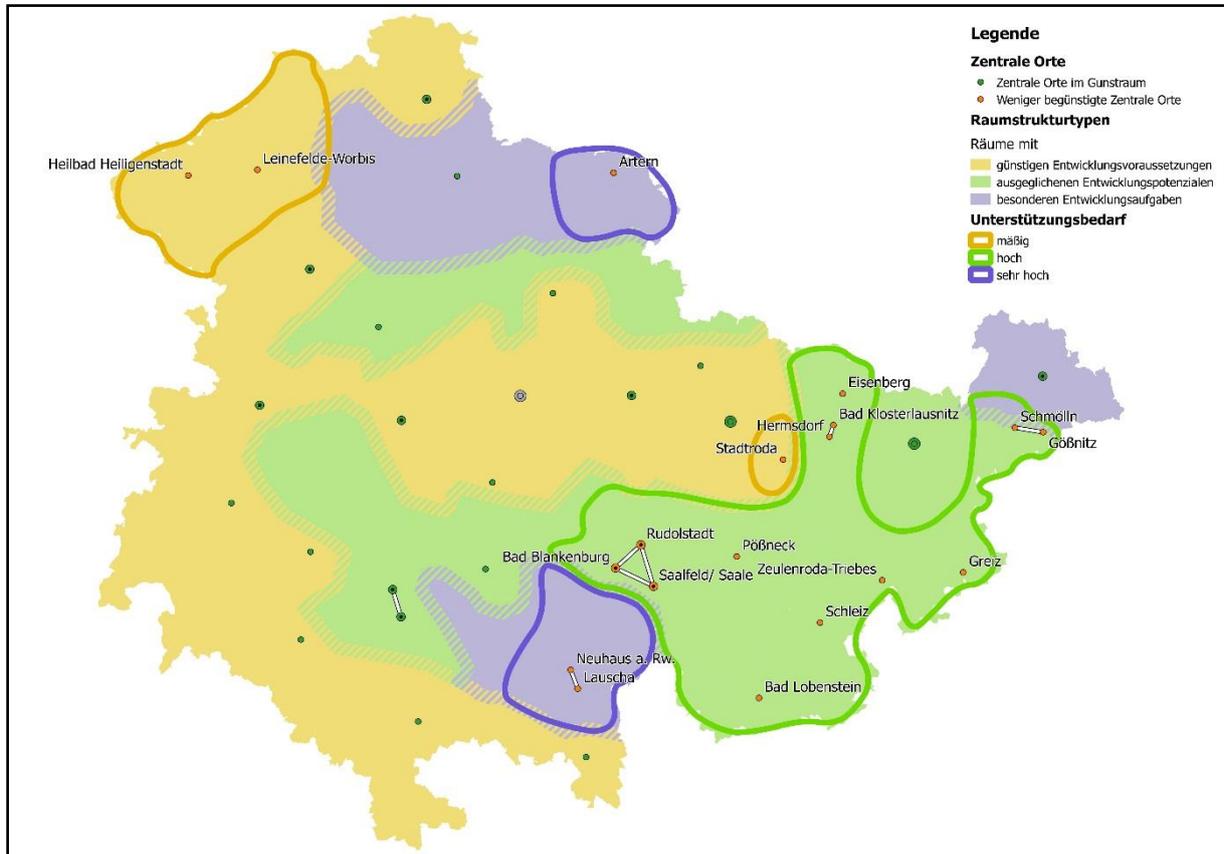


Abb. 42: Differenzierter Unterstützungsbedarf: Überlagerung der weniger begünstigten zentralen Orte mit den Raumstrukturgruppen des LEP 2025. Darstellung: FIRU.

Drei der als weniger begünstigt eingestuft zentralen Orte liegen in Räumen, in denen laut LEP 2025 besondere Entwicklungsaufgaben zu erfüllen sind. Das bedeutet, es liegt eine Ballung von Problemkonstellationen vor, zu deren Lösung auch das Verkehrsprojekt VDE 8 nicht beitragen kann. Obwohl der Impuls des Projekts VDE 8 für große Teile des Landes voraussichtlich positive Wirkungen entfalten kann, partizipieren diese drei Städte nicht davon.

Weitere 13 Städte bzw. zentrale Orte werden im Zusammenhang mit dem Projekt VDE 8 ebenso keine positiven Impulse erhalten können, liegen aber zumindest in Räumen mit ausgeglichenen Entwicklungspotenzialen gemäß LEP 2025. Die Problemdichte ist hier weniger stark ausgeprägt. Die Städte dieser Gruppe liegen ausnahmslos in der Planungsregion Ostthüringen.

Schließlich kann noch eine dritte Gruppe von zentralen Orten unterschieden werden, für die das Verkehrsprojekt VDE 8 keine positiven Wirkungen entfalten wird. Die drei Städte liegen im nördlichen Thüringen bzw. im innerthüringer Zentralraum und damit in Räumen mit günstigen Entwicklungsvoraussetzungen. Die Problemsituation ist vergleichsweise entspannt.

Das LEP 2025 legt in G 1.1.2 bis G 1.1.4 ausgehend von den jeweiligen Herausforderungen entsprechende strategische Entwicklungsansätze für die einzelnen Räume fest.

Die nachfolgenden Tabellen stellen die Intensitäten des erforderlichen Unterstützungsbedarfs aus Sicht der Gutachter sowie die zugehörigen Entwicklungsansätze für die Mittelzentren und ihre mittelzentralen Funktionsräume gemäß LEP 2025 dar:

Tab. 6: Städte und mittelzentrale Funktionsräume mit sehr hohem Unterstützungsbedarf.

Raumstrukturtyp laut LEP 2025	Stadt / mittelzentraler Funktionsraum	Unterstützungsbedarf aus gutachterlicher Sicht	Themen / Strategischer Entwicklungsansatz laut LEP 2025
Räume mit besonderen Entwicklungsaufgaben			
Raum um den Kyffhäuser	Artern	Sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> ➤ besonderer wirtschaftlicher Handlungsbedarf ➤ besonderer demografischer Anpassungsbedarf ➤ oberzentrenferne Lage
Mittlerer Thüringer Wald / Hohes Thüringer Schiefergebirge	Neuhaus am Rennweg / Lauscha	Sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> ➤ besonderer demografischer Anpassungsbedarf ➤ oberzentrenferne Lage

In der Gesamtschau aus den vorhandenen raumstrukturellen Rahmenbedingungen und den Effekten im Zusammenhang mit dem Projekt VDE 8 werden das Mittelzentrum Artern und das Mittelzentrum in Funktionsteilung Neuhaus am Rennweg / Lauscha sowie deren mittelzentrale Funktionsräume als Räume mit einem sehr hohen Unterstützungsbedarf identifiziert.

Tab. 7: Städte und mittelzentrale Funktionsräume mit hohem Unterstützungsbedarf.

Raumstrukturtyp laut LEP 2025	Stadt / mittelzentraler Funktionsraum	Unterstützungsbedarf aus gutachterlicher Sicht	Themen / Strategischer Entwicklungsansatz laut LEP 2025
Räume mit ausgeglichenen Entwicklungspotenzialen			
Thüringer Wald / Saaleland	Saalfeld / Rudolstadt / Bad Blankenburg	Hoch	Wirtschaftlich weitgehend stabil <ul style="list-style-type: none"> ➤ demografischer Anpassungsbedarf ➤ oberzentrenferne Lage
	Pößneck	Hoch	Wirtschaftlich weitgehend stabil <ul style="list-style-type: none"> ➤ demografischer Anpassungsbedarf ➤ oberzentrenferne Lage

Raumstrukturtyp laut LEP 2025	Stadt / mittel-zentraler Funktionsraum	Unterstützungsbedarf aus gutachterlicher Sicht	Themen / Strategischer Entwicklungsansatz laut LEP 2025
Räume mit ausgeglichenen Entwicklungspotenzialen			
Raum um die A 9 / Thüringer Vogtland	Greiz	Hoch	Wirtschaftlich weitgehend stabil ➤ demografischer Anpassungsbedarf
	Hermisdorf / Bad Klosterlausnitz	Hoch	Wirtschaftlich weitgehend stabil ➤ demografischer Anpassungsbedarf
	Schmölln / Gößnitz	Hoch	Wirtschaftlich weitgehend stabil ➤ demografischer Anpassungsbedarf
	Zeulenroda-Triebes	Hoch	Wirtschaftlich weitgehend stabil ➤ demografischer Anpassungsbedarf
	Eisenberg	Hoch	Wirtschaftlich weitgehend stabil ➤ demografischer Anpassungsbedarf
	Schleiz	Hoch	Wirtschaftlich weitgehend stabil ➤ demografischer Anpassungsbedarf
	Bad Lobenstein	Hoch	Wirtschaftlich weitgehend stabil ➤ demografischer Anpassungsbedarf

In der Gesamtschau aus den vorhandenen raumstrukturellen Rahmenbedingungen und den Effekten im Zusammenhang mit dem Projekt VDE 8 werden mit Ausnahme von Jena, Gera und Altenburg alle Zentren höherer Stufe in der Planungsregion Ostthüringen als Räume mit einem hohen Unterstützungsbedarf identifiziert.

Tab. 8: Städte und mittelzentrale Funktionsräume mit mäßigem Unterstützungsbedarf.

Raumstrukturtyp laut LEP 2025	Stadt / mittelzentraler Funktionsraum	Unterstützungsbedarf aus gutachterlicher Sicht	Themen / Strategischer Entwicklungsansatz laut LEP 2025
Räume mit günstigen Entwicklungsvoraussetzungen			
Nördliches Thüringen	Leinefelde-Worbis	Mäßig	demografisch weitgehend stabil wirtschaftlich weitgehend stabil
	Heilbad Heiligenstadt	Mäßig	demografisch weitgehend stabil wirtschaftlich weitgehend stabil
Innerthüringer Zentralraum	Stadtroda	Mäßig	demografisch weitgehend stabil wirtschaftlich weitgehend stabil

Die drei Mittelzentren gehören mit ihrem Umland zu den wirtschaftlich und demografisch weitgehend stabilen Bereichen in Thüringen. Es besteht ein mäßiger Unterstützungsbedarf. Angesichts der Vielzahl von Räumen mit deutlich ausgeprägterer Problemlage wird von einer vertieften Betrachtung dieser Räume im Rahmen dieser Studie abgesehen.

Im Weiteren wird untersucht und dargestellt, welche Unterstützungsmöglichkeiten aus raumordnerischer und regionalplanerischer Sicht für die weniger begünstigten zentralen Orte bzw. ihr Umland seitens des Landes empfehlenswert sind. Gegenstand der Überlegungen sind in erster Priorität die Städte und Räume mit sehr hohem Unterstützungsbedarf und in zweiter Priorität die Städte und Räume mit hohem Unterstützungsbedarf.

4.2.2 Räumlich differenzierte Unterstützungsmöglichkeiten aus raumplanerischer Sicht

Methoden und Grundlagen

Um räumlich differenzierte Unterstützungsmöglichkeiten ableiten zu können, wurden in einem ersten Schritt relevante Unterlagen im Bereich der Raumordnung und Landeplanung ausgewertet. Dazu zählen insbesondere das Landesentwicklungsprogramm 2025 und die Landesentwicklungsberichte 2014 und 2016. Darüber hinaus wurden die vom Ministerium übergebenen Regionalen Entwicklungskonzepte, Dokumentationen zu Wachstumsinitiativen und weitere relevante Informationen studiert. Des Weiteren wurden die Regionalpläne Nordthüringen, Ostthüringen und Südwestthüringen hinsichtlich ihrer Ziel- und Grundsatzaussagen für die weniger begünstigten Zentren und mittelzentralen Funktionsräume analysiert. Im März 2017 fanden Fachgespräche mit den Regionalen Planungsstellen statt⁴¹. Gegenstand dieser Gespräche waren die spezifischen Problemlagen der im Rahmen dieser Studie identifizierten weniger begünstigten Städte sowie entsprechende Ansätze und gegebenenfalls konkrete Vorschläge, wie den jeweiligen Anpassungsbedarfen entsprochen werden kann. Von Seiten der Regionalen Planungsstellen wurde auf weitere Konzepte hingewiesen⁴², die in der Folge ausgewertet wurden. Die Regionalpläne werden gegenwärtig fortgeschrieben. Die aktuellen Stände zur Fortschreibung der Regionalpläne standen für eine Auswertung nicht zur Verfügung,

⁴¹ RPISt Nordthüringen am 7.3.17 mit Frau Vetter, Herrn Kuhmann, Herr Barth; RPISt Südwestthüringen am 10.3.17 mit Herrn Möhring; RPLSt Ostthüringen am 15.3.17 mit Frau Siering, Frau Schirrmeister

⁴² Siehe Literaturverzeichnis!

da im laufenden Verfahren der Stand der Öffentlichkeitsbeteiligung noch nicht erreicht war oder lediglich die Eignungs- bzw. Vorranggebiete für Windenergie fortgeschrieben werden.

Bei der Auswertung von Regionalen Entwicklungskonzepten lag der Fokus auf Konzepten aus den vergangenen fünf bis zehn Jahren. Ältere Unterlagen wurden nicht ausgewertet, da die darin getroffenen Aussagen in der Regel überholt sind.

Die nachfolgenden Analyseergebnisse und ausgesprochenen Empfehlungen sind auf der Grundlage der oben genannten Pläne, Konzepte und Informationen entstanden. Es haben über die Termine mit den Regionalen Planungsstellen hinaus keine weiteren Abstimmungen, statistische Erhebungen oder Auswertungen, etc. in den Regionen selbst stattgefunden. Die Empfehlungen sind insofern unter dem Vorbehalt einzuordnen, dass eine Rückkopplung und Abstimmung mit den regionalen und lokalen Entscheidungsträgern im Rahmen der Studie nicht stattfinden konnte. Sie stellen jedoch einen Hinweis dar, mit welchen strategischen Ansätzen, mit welchen thematischen Schwerpunktsetzungen und teils auch mit welchen instrumentellen Ansätzen eine sozioökonomische Konsolidierung der Räume gelingen kann.

Räume mit sehr hohem Unterstützungsbedarf

Die vorliegende Studie hat zwei Räume identifiziert, die einen sehr hohen Unterstützungsbedarf aufweisen: zum einen das Mittelzentrum bzw. den mittelzentralen Funktionsraum Artern und zum anderen das Mittelzentrum Neuhaus am Rennweg / Lauscha mit seinem mittelzentralen Funktionsraum.

Mittelzentrum und mittelzentraler Funktionsraum Artern

Kursorische Einschätzung zur Problemsituation

- Es liegen mehrdimensionale Herausforderungen aus besonderem wirtschaftlichem Handlungsbedarf, besonderem demografischem Anpassungsbedarf und oberzentrenferner Lage vor.
- Über Jahrzehnte hinweg bestand eine schlechte Anbindung an das Fernstraßennetz Deutschlands, die sich seit 2009 (A 38) bzw. 2015 (A 71) entscheidend verbessert hat.
- Das Arbeitsplatzangebot des Kreises ist im thüringenweiten Vergleich deutlich unterdurchschnittlich (267 Arbeitsplätze je 1.000 Einwohner 2016 im Kyffhäuserkreis; in Thüringen 365 Arbeitsplätze), was eine überdurchschnittlich hohe Arbeitslosigkeit zur Folge hat (im Kyffhäuserkreis 2017 8,4 % zu 5,6 % in Thüringen).
- Die Einwohnerentwicklung der Stadt Artern ist seit vielen Jahren negativ; auch die Prognose bis zum Jahr 2035 geht von weiteren Verlusten in einer Größenordnung von 12 % gegenüber 2015 aus. Hinzu kommt das Problem einer überalterten Bevölkerung.
- Artern kann seine mittelzentralen Funktionen nur unzureichend erfüllen. Die fehlende Ausstrahlungskraft des Mittelzentrums für seinen Versorgungsbereich dürfte für einige Funktionen in Zukunft noch zunehmen, weil Infrastrukturen der Daseinsvorsorge im Zusammenhang mit der negativen Einwohnerentwicklung an Grenzen der wirtschaftlichen Tragfähigkeit stoßen werden.
- Artern befindet sich bereits seit 1998 in der Haushaltskonsolidierung und ist insofern nur eingeschränkt handlungsfähig.

Ziel- und Grundsatzaussagen der Raumordnung⁴³

Tab. 9: Ziele und Grundsätze der Landes- und Regionalplanung zum Raum Artern.

Ziele (Z) und Grundsätze (G)	Bezug
<p>Bei überregional bedeutsamen Standortentscheidungen und Infrastrukturvorhaben soll den Räumen mit besonderen Entwicklungsaufgaben zur wirtschaftlichen und demografischen Stabilisierung besonderes Gewicht beigemessen werden. Raumbedeutsame Bewältigungs- und Anpassungsmaßnahmen sollen auf die jeweilige Betroffenheit ausgerichtet werden und durch Wachstumsinitiativen unterstützt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Der „Raum um den Kyffhäuser“ soll den Folgen des demografischen Wandels in oberzentrenferner Lage zur Stärkung der wirtschaftlichen Leistungskraft Rechnung tragen. Die Verbesserung des Zugangs zum transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) sowie die Entwicklung leistungsfähiger Verkehrsverbindungen zwischen Sondershausen und Erfurt / Nordhausen sowie Sondershausen, Bad Frankenhausen und Artern / Unstrut soll dies unterstützen. 	<p>LEP 1.1.4 G</p>
<p>Durch Flächensicherung und -entwicklung, Erhalt und Ausbau der Infrastruktur sowie Brachflächenrecycling im Raum mit besonderen Entwicklungsaufgaben „Raum um den Kyffhäuser“ günstige Bedingungen schaffen für Arbeitsplätze im produzierenden Gewerbe, in der Tourismuswirtschaft sowie im Dienstleistungssektor.</p>	<p>RP Nord: G 1-5</p>
<p>Entwicklung der Industriegroßfläche Artern / Unstrut für die Ansiedlung von Arbeitsplätzen im produzierenden Gewerbe mit höchster Priorität; vorhandene Gewerbe- und Industriestandorte in Artern, Sondershausen, Ebeleben, Greußen, Roßleben und Ringleben als bedeutende Potenzialflächen weiter auslasten und gegebenenfalls den Bedürfnissen von Unternehmen anpassen.</p>	<p>RP Nord: G 1-6</p>
<p>Anbindung des Raumes an die A 38 sowie die Landeshauptstadt Erfurt.</p>	<p>RP Nord: G 1-7</p>
<p>Mittelzentrum Artern mit einem breiten Spektrum von Einrichtungen mit überörtlicher Bedeutung sowie umfassende Angebote an Gütern und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfs.</p>	<p>RP Nord. Kap. 1.2.2</p>
<p>Vorranggebiet Großflächige Industrieansiedlungen IG-1 – Artern / Unstrut ist für die Vorhaltung und Sicherung von Standorten mit hoher strukturpolitischer und landesweiter Bedeutung vorgesehen.</p>	<p>RP Nord: Z 2-1</p>
<p>Zeitgleich mit Fertigstellung von Teilabschnitten der A 71 sollen Neu- und Ausbaumaßnahmen an Zubringerstraßen realisiert werden: Neutrassierung der L 1172 im Raum Ringleben / Artern.</p>	<p>RP Nord: G 3-7</p>
<p>Zur Schaffung durchgehender, weitestgehend vertakteter Verkehrsangebote des Schienenpersonennahverkehrs mit den regionalen und städtischen Buslinien soll das Umsteigen zwischen den Verkehrsträgern in den Verknüpfungspunkten Artern und Heldrungen erfolgen.</p>	<p>RP Nord: G 3-15</p>
<p>Vorbehaltsgebiete Tourismus und Erholung Kyffhäusergebirge / Kelbraer Feuchtgebiet und Hohe Schrecke mit besonderem Gewicht auf natur- und landschaftsgebundene Erholung sowie infrastrukturell geprägter Freizeitgestaltung entwickeln.</p>	<p>RP Nord: G 4-19</p>

⁴³ Regionalplan Nordthüringen, 2012 und LEP 2025

Status quo bezüglich strategischer Ausrichtung und Unterstützung

- Das Land hat im Jahr 2008 auf die besondere Problematik im Kyffhäuserkreis reagiert und eine Wachstumsinitiative Kyffhäuserkreis gestartet. Grundidee der Wachstumsinitiative war, durch verstärkte Investitionen in den Bereichen Verkehrsinfrastruktur, Städtebau, Wirtschaftsförderung für das Gewerbe, Tourismusinfrastruktur und Schulbau einen Entwicklungsschub auszulösen. Durch Steuerung und Abstimmung der Akteure und der Aktivitäten in der Region soll ein Mehrwert entstehen. Die gemeinsame Verständigung auf Inhalte und Prioritäten der Maßnahmen soll helfen, Hindernisse zu überwinden und zu einer Beschleunigung des Investitionsgeschehens führen. Trotz der Unterstützung im Rahmen der Wachstumsinitiative und bestimmter Erfolge am Arbeitsmarkt ist eine selbsttragende Konsolidierung noch nicht erreicht.
- Im Landesentwicklungsprogramm ist entlang der A 71 ein landesbedeutsamer Entwicklungskorridor festgelegt. Die besondere Lagegunst dieser Verkehrsachse soll gezielt aufgegriffen werden, um die wirtschaftliche Wettbewerbsfunktion zu stärken. In den Entwicklungskorridoren sollen die bestehenden Chancen für Existenzgründungen und von Neuan siedlungen durch aktives Handeln aller Akteure genutzt werden. Die Industriegroßfläche Artern / Unstrut als Standort mit hoher strukturalpolitischer und überregionaler Bedeutung ist bauplanungsrechtlich bereits gesichert. Die Verkehrsanbindung an die Anschlussstelle der A 71 wurde realisiert. Das Flächenpotenzial von ca. 100 ha wird gegenwärtig erschlossen.
- Neben der Entwicklung der neuen Industriegroßfläche wird die gewerbliche Entwicklung auch durch Revitalisierung von Bestandsflächen vorangetrieben. In Artern wird der Standort der Kyffhäuserhütte aktuell umstrukturiert, wodurch weitere 20 ha für Gewerbeansiedlungen zur Verfügung stehen.
- Ein neues Regionalwirtschaftliches Entwicklungskonzept wurde im April 2016 durch Kooperation der Kreise Kyffhäuserkreis, Kreis Nordhausen und Unstrut-Hainich-Kreis erstellt. Mit dem größeren räumlichen Umgriff wird eine zentrale Bedingung erfüllt, um im Rahmen des Regionalmanagements GRW-Fördermittel in Anspruch nehmen zu können. Das Konzept definiert Handlungsbedarfe, Entwicklungsziele und Handlungsschwerpunkte der regionalwirtschaftlichen Entwicklung.

Empfehlung bezüglich strategischer Ausrichtung und Unterstützung

- Die Fokussierung auf Stärkung der industriellen Basis hat richtigerweise an den spezifischen Standortpotenzialen von Artern angesetzt. Mit der deutlich verbesserten überregionalen Verkehrsanbindung wurde und wird ein weiterer Push-Faktor geschickt ausgenutzt. Die eingeschlagene Strategie sollte fortgesetzt werden.
- Während Arterns Stärken im industriell-gewerblichen Bereich liegen, verfügt das benachbarte Bad Frankenhausen über ein starkes Profil in den Bereichen Gesundheitswirtschaft und Tourismus. Die beiden Städte stehen insofern nicht in Konkurrenz zueinander und könnten sich daher gut ergänzen. Diese unterschiedlichen Profile der beiden Städte bilden sich auch in entsprechenden Einrichtungen und Angeboten der Daseinsvorsorge ab. Die jeweiligen Stärken der Städte sind die Grundlagen der Zusammenarbeit mit der Partnerstadt. Das Land sollte solche auf Netzwerkstrukturen gründende Kooperationen unterstützen.

Empfohlene Handlungsschwerpunkte und Projekte

- Die im kürzlich erstellten Regionalwirtschaftlichen Entwicklungskonzept für Nordthüringen festgelegten Handlungsfelder „Infrastruktur“, „Gewerbe und Wirtschaft“, „Arbeitsmarkt und Fachkräfte“ sowie „weiche Standortfaktoren“ sind auch in der Region um Artern die Themenbereiche, die künftig bearbeitet werden müssen, um die sozioökonomischen Bedingungen

der Region zu stabilisieren und zu entwickeln. Unterstützung der jeweils zuständigen Ressorts auf Landesebene sollte sich insbesondere auf die Bereitstellung von Finanzmitteln sowie auf personelle Ressourcen für Managementaufgaben und bei Abstimmungsprozessen über die Landesgrenze zu Sachsen-Anhalt erstrecken.

- Zusätzlich zu der bereits umgesetzten Maßnahme zur Anbindung der neuen Industriegroßfläche an die Autobahn sollte geprüft werden, ob eine Neutrassierung der L 1172 im Raum Ringleben / Arten in Verbindung mit einer Schienenverbindung in das neue Gewerbegebiet die Ansiedlungschancen nicht deutlich verbessern könnte.
- Im mittelzentralen Funktionsraum und in der gesamten Region dominieren klein- und mittelständische Betriebe (KMU), die bereits heute teils schwerwiegende Probleme haben, neue Fachkräfte an sich zu binden. Wissensbasierte Berufstätigkeiten bestimmen in der Perspektive immer mehr den Berufsalltag. Die KMU brauchen dringend Unterstützung bei der Fachkräftegewinnung. Der Hochschule Nordhausen mit ihren technischen Ausbildungsgängen kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. Der bereits eingeschlagene Weg des Ausbaus der Kapazitäten muss fortgesetzt werden. Die Studiengänge und die Zahl der Studienplätze sollten auf den steigenden Bedarf in der Region ausgerichtet werden. Die Berufsschulbildung sowie die Schaffung von Ausbildungsverbänden zwischen verschiedenen Einrichtungen sollten in Abstimmung mit den Wirtschaftsbetrieben gestärkt werden.
- Begleitend zur Entwicklung der wirtschaftsnahen Infrastrukturen ist wegen der demografischen Trends und der Fachkräfteproblematik ein Schwerpunkt auf die Stärkung weicher Standortfaktoren zu legen. Die Region muss als Wohn- und Lebensort sowohl für die einheimischen Jugendlichen attraktiv sein, aber auch eine größere Anziehungskraft für gut ausgebildete Arbeitskräfte aus einem überregionalen Umfeld entwickeln. Das bedeutet vor allem, dass die Attraktivität der Einrichtungen der Daseinsvorsorge stabilisiert bzw. ausgebaut werden sollte. Dies betrifft zum Beispiel die Qualität der sozialen Infrastruktur (insbesondere Schulen, Kitas), aber auch den Ausbau der Breitbandversorgung.
- Der Widerspruch aus einer zu stabilisierenden bzw. zu verbessernden Daseinsvorsorgeinfrastruktur bei gleichzeitig geringer werdender Auslastung und Tragfähigkeit der Einrichtungen kann nur durch intelligente Kooperations- und Kombinationsmodelle gelöst werden. Für Arten steht im Vordergrund, dass Lösungsansätze für den Erhalt der mittelzentralen Versorgung gefunden werden.
- Güter und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfs sollten gegebenenfalls entsprechend des städtischen Profils in einem Netzwerk von Städten vorgehalten und angeboten werden. Die wichtigste Partnerstadt ist in diesem Zusammenhang Bad Frankenhausen. Solche Kooperationsmodelle setzen aber voraus, dass attraktive, gut vertaktete Mobilitätsangebote in der Region geschaffen werden. Von ausschlaggebender Bedeutung sind die ÖV-Angebote und die Landesstraßenverbindungen zwischen den Grundzentren und dem Mittelzentrum bzw. dem Städtenetzwerk mit mittelzentralen Einrichtungen. Die Standorte der Ausbildung, der Daseinsvorsorgeinfrastruktur und der Naherholung sollten im Mittelpunkt stehen⁴⁴.
- Arten verfügt über noch nicht gehobenes Potenzial als Wohnstandort. Gerade mit Blick auf Zuwanderung von außerhalb der Region sollte bewusst auf die Alleinstellungsmerkmale wie Naturnähe (Hohe Schrecke) und Wohnqualität gesetzt werden.
- Die fehlenden finanziellen Bewegungs- und Handlungsspielräume der Stadt hemmen bisher den Fördermitteleinsatz, da die Erbringung des Eigenanteils für die Stadt nicht immer möglich ist. Die finanziellen Spielräume müssen daher verbessert werden, damit sie sich bei strukturwirksamen Projekten als Partner beteiligen kann. Dabei sollte insbesondere geprüft werden, wie die Stadt bei der Erbringung des Eigenanteils entlastet oder unterstützt werden kann.

⁴⁴ Siehe auch Kapitel 4.2.3 Übergreifende Handlungsempfehlung ohne konkreten räumlichen Bezug.

Mittelzentrum und mittelzentraler Funktionsraum Neuhaus am Rennweg / Lauscha

Kursorische Einschätzung zur Problemsituation

- Neuhaus am Rennweg und Lauscha sind nicht in der Lage, mittelzentrale Versorgungsaufgaben in der geforderten Breite an Gütern und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfs zu erfüllen. Lauscha weist keine mittelzentralen Funktionen auf. Neuhaus konnte durch die Einbindung in den RegioMed-Verbund sein Krankenhaus stabilisieren. Auch das Gymnasium besteht fort. Deutliche Defizite weist das Mittelzentrum in Funktionsteilung bei kulturellen Angeboten, bei Einzelhandelsangeboten des gehobenen Bedarfs und bei Fachärzten auf.
- Die Einwohnergröße der Nachbarstädte mit insgesamt weniger als 11.000 Einwohnern bildet vor dem Hintergrund der prognostizierten Einwohnerrückgänge von etwa einem Viertel der Einwohner bis 2035 keine hinreichende Grundlage für eine Aufrechterhaltung der mittelzentralen Funktionalität.
- Der mittelzentrale Funktionsraum Neuhaus am Rennweg / Lauscha ist dank seiner industriellen Vorprägung in der Glasindustrie relativ gut mit industriell-gewerblichen Arbeitsplätzen ausgestattet. Spezialisierte klein- und mittelständische Betriebe sind als wirtschaftliche Kerne vorhanden.
- Der Raum um Neuhaus am Rennweg und Lauscha hat durch die Lage im Hohen Thüringer Schiefergebirge eine ausgeprägte touristische Bedeutung, insbesondere für den Wintersport aber auch für Wandern und Naturerlebnis.

Ziel- und Grundsatzaussagen der Raumordnung⁴⁵

Tab. 10: Ziele und Grundsätze der Landes- und Regionalplanung zum Raum Neuhaus a. R. / Lauscha.

Ziele (Z) und Grundsätze (G)	Bezug
Bei überregional bedeutsamen Standortentscheidungen und Infrastrukturvorhaben soll den Räumen mit besonderen Entwicklungsaufgaben zur wirtschaftlichen und demografischen Stabilisierung besonderes Gewicht beigemessen werden. Raumbedeutsame Bewältigungs- und Anpassungsmaßnahmen sollen auf die jeweilige Betroffenheit ausgerichtet werden und durch Wachstumsinitiativen unterstützt werden. – Im oberzentrenfern gelegenen Raum „Mittlerer Thüringer Wald / Hohes Thüringer Schiefergebirge“ soll der Bewältigung der Folgen des demografischen Wandels sowie der Stabilisierung der wirtschaftlichen Lage Rechnung getragen werden. Die Nähe und das Potenzial der umliegenden höherstufigen Zentralen Orte Coburg, Sonneberg und Saalfeld / Rudolstadt / Bad Blankenburg soll durch den Ausbau leistungsfähiger Verkehrsverbindungen dafür nutzbar gemacht werden.	LEP 1.1.4 G
Stärkung des Mittelzentrums Neuhaus am Rennweg / Lauscha: Verbesserung der Leistungsfähigkeit als funktionsteiliger Zentraler Ort im Rahmen der interkommunalen Kooperation; Stabilisierung der infrastrukturellen Ausstattung mit mittelzentraler Versorgungsfunktion (Neuhaus: Gymnasium, Krankenhaus, Schwimmhalle).	RP Südwest: G 1-10
Sicherung der regional bedeutsamen Schienenverbindung Sonneberg – Ernstthal – Neuhaus am Rennweg als Verbindung zwischen benachbarten Mittelzentren; damit auch verbesserte Erreichbarkeit und innere Erschließung für den Tourismus.	RP Südwest: Z 3-1; G 3-4

⁴⁵ Regionalplan Südwestthüringen, 2012 und LEP 2025

Ziele (Z) und Grundsätze (G)	Bezug
Bestandsnaher Ausbau der B 281 zwischen dem Städtedreieck am Saalebogen und Neuhaus am Rennweg.	RP Ost: G 3-9
Im Vorbehaltsgebiet Tourismus und Erholung Thüringer Wald sollen natur- und landschaftsgebundener Erholung sowie infrastrukturell geprägter Freizeitgestaltung ein besonderes Gewicht beigemessen werden.	RP Süd- west: G 4-27, G 4-28
Regional bedeutsame Tourismusorte Neuhaus am Rennweg und Lauscha als Schwerpunkte des Tourismus (insbesondere Wintersporttourismus) entwickeln und Tourismus- und Erholungsfunktion sichern.	RP Süd- west: Z 4-7; G 4-33

Status quo bezüglich strategischer Ausrichtung und Unterstützung

- Der Raum „Mittlerer Thüringer Wald / Hohes Thüringer Schiefergebirge“ ist landesweit als einer von drei Räumen mit besonderen Entwicklungsaufgaben im LEP 2025 identifiziert. Der mittelzentrale Funktionsraum Neuhaus am Rennweg / Lauscha bildet den Kern dieses Problemraums. Trotz dieser Einstufung wurde bislang keine dezidierte Landesunterstützung analog zu den Wachstumsinitiativen Kyffhäuserkreis und Altenburger Land auf den Weg gebracht. Das LEP 2025 legt als Grundsatz unter 1.1.4 fest, dass für diese Räume Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur, der Wirtschaftsstruktur und der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit zu ergreifen sind.
- Zum Jahresende 2016 hat der Freistaat Thüringen ein ressortübergreifendes Handlungskonzept „Zukunft Thüringer Wald“ verabschiedet. Die Maßnahmenpakete „Stärkung wirtschaftlicher Kernbranchen“, „Verbindung von Natur- und Kulturtourismus“ sowie „Verkehrsinfrastruktur und Mobilität“ adressieren die zukunftsweisenden Handlungsfelder, die generell auch für Neuhaus am Rennweg und Lauscha relevant sind. Angesichts des weit ausgreifenden räumlichen Bezugs des Handlungskonzepts auf den gesamten Thüringer Wald ist zu hinterfragen, ob dadurch die spezifischen Handlungserfordernisse im mittelzentralen Funktionsraum Neuhaus am Rennweg / Lauscha mit ausreichender Intensität bearbeitet werden können.
- Der Regionalverbund Thüringer Wald e. V. mit Sitz in Suhl ist als Impulsgeber und Managementeinheit installiert. Seine Tätigkeitsschwerpunkte liegen aber deutlich im touristischen Bereich. Die im Raum Neuhaus am Rennweg / Lauscha zu bearbeitende und zu steuernde Themenpalette ist deutlich breiter angelegt und umfasst auch die in den anderen Anstrichen genannten Themen wie die Stabilisierung und Sicherung der Einrichtungen der Daseinsvorsorge oder die Stärkung der Wirtschaftsstruktur.

Empfehlung bezüglich strategischer Ausrichtung und Unterstützung

- Die Grundprobleme des Raums bestehen in der demografischen Situation mit einem sich fortsetzenden Trend von Einwohnerverlust und Überalterung sowie in der Distanz zu den Oberzentren und damit zu den Stätten von Innovation, höherer Bildung, Kultur, etc. Die Grundlinien der negativen demografischen Entwicklung können nur schwer beeinflusst werden. Im Zuge der Anpassung der Daseinsvorsorgeinfrastrukturen sollte die Balance gefunden werden zwischen notwendiger Fusion bzw. Zentralisierung wegen Mangel an wirtschaftlicher Tragfähigkeit und Erhalt von Attraktivität am Standort, um für Zuzügler interessant zu bleiben.

- Im mittelzentralen Funktionsraum Neuhaus am Rennweg / Lauscha sind die Interventionsmöglichkeiten eingeschränkt. Die Mittelgebirgslage und das Ausmaß an naturschutzfachlichen und wasserschutzrechtlichen Restriktionen führen dazu, dass sich etwaige Impulse für Wirtschaftswachstum im Wesentlichen nicht auf Schaffung zusätzlicher Flächenangebote oder Errichtung von zusätzlichen Verkehrsinfrastrukturen beziehen können. Die Unterstützung muss insofern auf den Bestand ausgerichtet werden. Das bedeutet im baulichen Zusammenhang vor allem Revitalisierung von Brachen, Ertüchtigung von bestehenden Verkehrsstrassen, platzsparende Bauweisen, energieeffiziente Lösungen. Bei Einhaltung dieser Prinzipien kann auch die Tourismuswirtschaft profitieren, die auf Natur- und Aktiverholung ausgerichtet ist.
- Die thüringischen Zentren in den Räumen entlang der bayerischen Grenze stehen im Wettbewerb mit funktionsstarken Zentren in Bayern (Coburg, Kronach). Die Infrastrukturangebote werden auf bayerischer Seite stetig ausgebaut, teils werden Zentren hinsichtlich ihrer Funktionen aufgestuft. Damit kein „Rutschbahneffekt“ entsteht, müssen Thüringer Zentren mit guten Voraussetzungen und nachhaltiger Perspektive als Ankerpunkte im Raum stabilisiert werden.
- Bei einigen mittelzentralen Gütern und Dienstleistungen sind Neuhaus am Rennweg und Lauscha bereits heute auf ihre Kreisstadt Sonneberg ausgerichtet. Es kann davon ausgegangen werden, dass die raumordnerischen Bezüge nach Sonneberg und weiter in südlicher Richtung in die Region Coburg noch zunehmen werden. Der Zugang zum ICE-Netz über Saalfeld fällt weg. Stattdessen wird das Fernverkehrsnetz über Sonneberg – Coburg bzw. Bamberg erreicht. In Abhängigkeit von den möglichen Änderungen der administrativen Grenzen (Gemeindefusionen, Landkreisneugliederung) sollte ausgehend von raumstrukturellen Gegebenheiten die Kooperation zwischen Neuhaus am Rennweg / Lauscha und dem vergleichsweise stabileren Mittelzentrum Sonneberg weiter verstärkt werden.
- Weitere Bezugspunkte im Raum sind das Städtedreieck am Saalebogen und die Universitätsstadt Ilmenau. Maßgeblich sind hier die Kooperationen zwischen den Betrieben gleicher Branchen, die durch gemeinsame Produktketten verbunden sind und durch Innovationen ihre Wettbewerbsfähigkeit sichern. Eine wichtige Rolle kommt dabei der Technischen Universität Ilmenau zu. Die Werkstoffe Glas und Keramik sind ein Schwerpunktthema der Forschung und Entwicklung und zugleich in der Lehre. Die Kooperationen zwischen der Universität und den klein- und mittelständischen Unternehmen mit dieser Branchenausrichtung im Raum Neuhaus / Lauscha sollte fortgesetzt und intensiviert werden.
- Es sollte geprüft werden, ob für den Raum des Hohen Thüringer Schiefergebirges eine Unterstützungsinitiative etabliert werden kann. Der Raum ist gegebenenfalls auch deswegen bislang wenig im Fokus des Landes, weil er sich im Grenzbereich von Kreisen und Planungsregionen befindet. Es ist zu prüfen und abzuwägen, ob eine Unterstützungsinitiative für das Hohe Thüringer Schiefergebirge eine sinnvolle Ergänzung zu bestehenden Unterstützungsstrukturen für die Fortentwicklung des Raumes darstellt. Dabei sollte insbesondere geprüft werden, ob die bestehenden Bemühungen im Rahmen der Initiative „Zukunft Thüringer Wald“ ergänzt werden können.

Empfohlene Handlungsschwerpunkte und Projekte

- Der Anpassungsdruck, der durch den demografischen Wandel hervorgerufen wird, ist enorm. Die aktuelle Diskussion um die Kreis- und Gebietsreform offenbart das Dilemma, dass sich Strukturen der Kooperation erst noch etablieren müssen. Der Prozess sollte bei Bedarf moderiert und mit klaren Prämissen von Seiten des Landes flankiert werden.
- Die Entwicklung der Daseinsvorsorgeinfrastruktur, der Mobilitätsangebote zu den Zentren und zwischen den Zentren, das sich im Bereich der KMU verschärfende Problem der Fachkräftesicherung und die Entwicklung von Innovationskompetenzen in den KMU sind wichtige Handlungsschwerpunkte für die Zukunft.

- Der Regionalverbund Thüringer Wald konzentriert sich bislang stark auf Qualitätssteigerung im Tourismus, auf Tourismusmarketing und Vernetzung von Tourismusakteuren. Die o.g. Themen, die über dieses Spektrum hinausgehen, können ohne Managementunterstützung voraussichtlich nicht vorangetrieben werden.
- Instrumentelle Bausteine der Unterstützung sollten finanzielle Vorrangförderung, Managementunterstützung, Moderation und Vernetzungsaktivitäten sein.
- Die Schienennahverkehrsverbindung von Neuhaus / Lauscha nach Sonneberg mit ihrem attraktiven 1-Stunden-Takt sollte langfristig gesichert werden. Dieses Mobilitätsangebot ist sowohl für Einheimische, als auch für Touristen von hoher Bedeutung.

Räume mit hohem Unterstützungsbedarf

Gesamtraum Ostthüringen

Gesamtraumbetrachtung für Ostthüringen

- Die identifizierten mittelzentralen Funktionsräume mit hohem Unterstützungsbedarf befinden sich alle in der Planungsregion Ostthüringen. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Räume / Städte:

Den Raum um die A 9 / Thüringer Vogtland mit den Zentren

- o Bad Lobenstein,
- o Schleiz,
- o Schmöln / Gößnitz,
- o Eisenberg,
- o Hermsdorf / Bad Klosterlausnitz,
- o Zeulenroda-Triebes,
- o Greiz.

Den Raum Thüringer Wald / Saaleland mit den Zentren

- o Pößneck,
- o Saalfeld / Rudolstadt / Bad Blankenburg.

- Mit Ausnahme von Jena und Teilen des Saale-Holzland-Kreises mit überdurchschnittlich guten Entwicklungsvoraussetzungen sind alle weiteren Teilräume der Planungsregion Ostthüringen durch ein Nebeneinander von positiven und negativen Entwicklungsmerkmalen gekennzeichnet. Das Altenburger Land ist als Raum mit besonderen Entwicklungsaufgaben eingeordnet, in dem eine mehrdimensionale Problemsituation vorherrscht. Gera und Altenburg sind im Rahmen der Studie – auch mit Blick auf die Anbindung an Leipzig – als begünstigte Städte eingestuft worden. Dennoch sollen auch diese beiden Städte und ihr jeweiliges Umfeld mit analysiert werden. Raumordnerische Entwicklungsansätze und Vorschläge für unterstützende Maßnahmen müssen wegen der Komplexität und Interdependenzen von einer Gesamtraumbetrachtung Ostthüringens ausgehen.

Kursorische Einschätzung zur Problemsituation

- Der Anpassungsdruck wegen der demografischen Veränderungen ist das bestimmende Thema in Ostthüringen (ohne Jena und Teile des Saale-Holzland-Kreises). In den Teilräumen Altenburg und Greiz bestehen hierbei die größten Herausforderungen, auch im Zusammenhang mit altersstrukturellen Disproportionen.

- Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen stellen sich in Ostthüringen differenziert dar. Während Gera und das Altenburger Land überproportional hohe Arbeitslosenquoten aufweisen, sind die Teilräume beiderseits der A 9 in einer wirtschaftlich deutlich günstigeren Situation. Ein in der Branchenstruktur breiter aufgestellter KMU-Bereich bildet hier einen relativ stabilen Grundstock an Beschäftigungsmöglichkeiten.
- Das Oberzentrum Gera wird seiner ihm zugedachten Funktion nicht vollständig gerecht. Die oberzentralen Funktionen als Arbeitsstättenstandort und als Standort für höhere Bildung und Wissenschaft strahlen in der Konsequenz bisher nur teilweise in das Umfeld aus.
- Mehrere Räume Ostthüringens haben stärkere Beziehungen über die Landesgrenzen hinweg, als zum thüringischen Kernland. So sind Altenburg und Gera eher auf den Wirtschaftsraum Leipzig ausgerichtet, Greiz auf Zwickau bzw. Plauen sowie Bad Lobenstein und Schleiz auf Hof.
- Die Oberzentrenferne, gerade im Raum des Städtedreiecks Saalfeld-Rudolstadt-Bad Blankenburg, ist ein gewichtiger Standortnachteil, weil Güter und Dienstleistungen des höherwertigen Bedarfs – insbesondere im Bereich von Bildung, Kultur und Wissenschaft – für die Wirtschaft und die Bevölkerung immer wichtiger werden. Der ICE-Halt Saalfeld hat in der Vergangenheit das Manko der fehlenden Autobahnanbindung teils kompensieren können. Durch den Wegfall des direkten Zugangs zum ICE-Netz wird das Defizit verstärkt.

Ziel- und Grundsatzaussagen der Raumordnung⁴⁶

Tab. 11: Ziele und Grundsätze der Landes- und Regionalplanung zum Raum um die A 9 / Thüringer Vogtland.

Ziele (Z) und Grundsätze (G)	Bezug
In den Räumen mit ausgeglichenen Entwicklungspotenzialen sollen die Entwicklungsvoraussetzungen genutzt und Entwicklungshemmnisse überwunden werden. – Der „ Raum um die A 9 / Thüringer Vogtland “ soll unter Ausnutzung der lagebedingten Potenziale weiter gefestigt werden. Den Folgen des demografischen Wandels soll Rechnung getragen werden.	LEP 1.1.3 G
Mittelzentrum Bad Lobenstein: Profilierung als Heilbad durch a) Erhalt und Ausbau des Kurbezirkes b) Ausbau der kurortspezifischen Infrastruktur c) Einbeziehung des innerstädtischen Erlebnisbereiches d) Nachnutzung innerstädtischer Brachflächen e) Maßnahmen zum Lärmschutz durch Ortsumfahrung B 90 / L 1099	RP Ost: G 1-15
Mittelzentrum Schleiz: a) Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandortes b) Entfaltung des Tourismus als Wirtschaftsfaktor in Verbindung mit dem Profil als Rennstadt sowie als Tor zum Naturpark Thüringer Schiefergebirge / Obere Saale und zum Thüringer Vogtland ausbauen	RP Ost: G 1-15

⁴⁶ LEP 2025 sowie Regionalplan Ostthüringen, 2012; die ausgewählten Festlegungen des Regionalplanes beziehen sich nur auf die weniger begünstigten Städte bzw. mittelzentralen Funktionsräume.

Ziele (Z) und Grundsätze (G)	Bezug
<p>Mittelzentrum Schmölln / Gößnitz:</p> <p>a) Ausgestaltung der interkommunalen Kooperation Schmölln – Gößnitz</p> <p>b) Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandortes</p> <p>c) Ausbau der Verkehrsinfrastruktur: L 1358, L 1359</p>	<p>RP Ost: G 1-15</p>
<p>Mittelzentrum Eisenberg:</p> <p>a) Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandortes</p> <p>b) weitere Verbesserung der Verkehrsanbindung</p>	<p>RP Ost: G 1-15</p>
<p>Mittelzentrum Hermsdorf / Bad Klosterlausnitz:</p> <p>a) in Hermsdorf – Profilierung des Industriestandortes und Ausbau der außeruniversitären Forschung und Entwicklung</p> <p>b) in Bad Klosterlausnitz – Erhalt und Ausbau der Kurortfunktion</p>	<p>RP Ost: G 1-15</p>
<p>Mittelzentrum Zeulenroda-Triebes:</p> <p>a) Koordinierung der touristischen Entwicklung an der Talsperre Zeulenroda</p> <p>b) Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandortes</p> <p>c) Verbesserung des Verkehrsanschlusses an die A 9</p>	<p>RP Ost: G 1-15</p>
<p>Mittelzentrum Greiz:</p> <p>a) Fortführen der länderübergreifenden Zusammenarbeit im Städteverbund Nordöstliches Vogtland; Stärkung vorhandener oberzentraler Funktionen: Bereiche Bildung, Wissenschaft / Forschung, Kultur</p> <p>b) Verbesserte Bedingungen für Kultur- und Bildungstourismus schaffen</p> <p>c) Fortsetzung der Innenstadtentwicklung mit Schwerpunkt auf Nachnutzung innerstädtischer Brachflächen</p>	<p>RP Ost: G 1-15</p>

Tab. 12: Ziele und Grundsätze der Landes- und Regionalplanung zum Raum Thüringer Wald / Saaleland.

Ziele (Z) und Grundsätze (G)	Bezug
<p>In den Räumen mit ausgeglichenen Entwicklungspotenzialen sollen die Entwicklungsvoraussetzungen genutzt und Entwicklungshemmnisse überwunden werden.</p> <p>– Im Raum „Thüringer Wald / Saaleland“ soll die eigene wirtschaftliche Leistungskraft in überwiegend oberzentrenferner Lage unter Berücksichtigung der Anpassungsbedarfe an den demografischen Wandel gefestigt werden.</p>	<p>LEP 1.1.3 G</p>
<p>Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums Saalfeld – Rudolstadt – Bad Blankenburg:</p>	
<p>Überregionale Entwicklungs- und Stabilisierungsfunktion als gemeinsames Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums erfüllen: in den Bereichen Kultur, Wirtschaft, Gesundheit und Verwaltung</p>	<p>LEP 2025 2.2.7 Z 2.2.8 G</p>

Ziele (Z) und Grundsätze (G)	Bezug
<p>Fortführung der interkommunalen Zusammenarbeit zwischen den Städten:</p> <p>a) Wirtschaftskraft in Kooperation mit der Technologieregion Ilmenau – Arnstadt und der Tourismusregion Thüringer Wald / Thüringer Schiefergebirge / Saalestauseen stärken; als Impulsgeber für die Region wirksam werden</p> <p>b) oberzentrale Funktionen in den Bereichen Kultur, Sport und Gesundheit erhalten und ausbauen</p> <p>c) Bedingungen für den Kultur- und Bildungstourismus verbessern</p> <p>d) Einzelhandelsentwicklung zur Stärkung der jeweiligen zentralen Versorgungsbereiche abstimmen</p> <p>e) funktionsteilige räumliche Entwicklung durch gemeinsamen FNP strukturieren und miteinander verflechten</p>	<p>RP Ost: G 1-14</p>
<p>Saalfeld / Rudolstadt / Bad Blankenburg als prädestinierter Standort für berufsbildende Schulen</p>	<p>RP Ost: G 3-66</p>
<p>Mittelzentrum Pößneck:</p> <p>a) Fortsetzung der Innenstadtentwicklung mit Schwerpunkt Nachnutzung innerstädtischer Brachflächen</p> <p>b) Fortführung der interkommunalen Zusammenarbeit entlang der landesbedeutsamen Entwicklungsachse in der Orlasenke</p>	<p>RP Ost: G 1-15</p>

Status quo bezüglich strategischer Ausrichtung und Unterstützung

- Das Altenburger Land – und damit auch der im Rahmen dieser Studie als „weniger begünstigt“ eingestufte Raum Schmölln / Gößnitz – erfuhr viele Jahre bereits Landesunterstützung im Rahmen der Wachstumsinitiative Altenburger Land.
- Um auch in Zukunft neue Impulse für wirtschaftliche Entwicklung durch Ansiedlung von Industriebetrieben setzen zu können, hat das Land für Ostthüringen auf der Ebene der Raumordnung durch die Ausweisung von landesbedeutsamen Entwicklungskorridoren Vorsorge getroffen. Diese Entwicklungskorridore entlang der A 9, der A 4, der B 90n bzw. B 281 sowie entlang der B 93 verfügen über besondere Standortvorteile bei der überregionalen Verkehrsanbindung und sollen daher Schwerpunkte für gewerbliche Entwicklungen darstellen. Weiterhin wurde durch die Festlegung von Industriegroßflächen an mehreren Standorten raumordnerisch Vorsorge getroffen, damit ein großflächiges und kompaktes Potenzial mit guten Voraussetzungen zur Verkehrserschließung entstehen kann. Solche Industriegroßflächen wurden in den Räumen Gera, Hermsdorf, Triptis und Altenburg festgelegt. Im Süden der Planungsregion Ostthüringen bestehen solche Angebote nicht, u. a. wegen des eingeräumten Vorrangs als Schwerpunktraum Tourismus, der sich auf die Naturraumpotenziale der Mittelgebirgslagen stützt.
- Um die vorhandenen, aber ausbaubedürftigen Ansätze im Tourismus weiterentwickeln zu können, sind mit Unterstützung des Landes konzeptionelle Grundlagen und Vernetzungsaktivitäten im Bereich der Stauseen Hohenwarte und Bleiloch, aber auch am Zeulenrodaer Stausee auf den Weg gebracht worden.

Empfehlung bezüglich strategischer Ausrichtung und Unterstützung

- Die in großen Teilen Ostthüringens durchaus positive Entwicklung bei Wirtschaftsunternehmen im verarbeitenden Gewerbe steht zunehmend in einem Konflikt mit den zur Verfügung stehenden Personalressourcen in der Region. Die durch langjährige Auswanderung ausgedünnte Personaldecke in den nachwachsenden Generationen stellt die expansionswilligen Unternehmen vor große Probleme. Bildung und Ausbildung sollten in der Region trotz Sparzwängen eine sehr hohe Priorität eingeräumt werden.
- Für den Ostteil der Planungsregion Ostthüringen ist ein voll funktionsfähiges Oberzentrum Gera als Impulsgeber entscheidend. Insbesondere in den Bereichen der Hochschulausbildung und von Forschung und Entwicklung müssen die Kompetenzen bzw. die Funktionen der Stadt ausgebaut werden.
- Eine nahezu vergleichbare Impuls- und Ankerfunktion für den Südwesten der Planungsregion Ostthüringen nimmt das Städtedreieck Saalfeld – Rudolstadt – Bad Blankenburg ein. Wegen der Oberzentrenferne des Raumes kommt es darauf an, einen Teil der oberzentralen Angebote im Verbund der Städte vorzuhalten. Neben den Angeboten in den Bereichen Kultur, Wirtschaft, Gesundheit und Verwaltung sollte auch hier eine Stärkung der Kompetenzen im Bereich Bildung geprüft werden.
- Die Zusammenarbeit über die Landesgrenze zu Sachsen und zu Bayern sollte verstärkt werden. Um einen höheren Grad der Verbindlichkeit und Verlässlichkeit zu erreichen, sollten sich die Landesregierung bzw. die zuständigen Ministerien stärker einbringen (durch finanzielle und organisatorische Unterstützung zur Verbesserung der Zusammenarbeit, z. B. beim Abbau von Defiziten im länderübergreifenden ÖPNV-Angebot).

Empfohlene Handlungsschwerpunkte und Projekte

- Trotz der Unterschreitung der für ein Oberzentrum relevanten Einwohnerzahl von 100.000 Einwohnern sollte Gera den Status als Oberzentrum zwingend behalten. Mit seinen oberzentralen Funktionen hat Gera für Ostthüringen eine große Bedeutung, ein weiterer Ausbau der oberzentralen Ausstattung ist wünschenswert: der Ansatz der Dualen Hochschule Gera-Eisenach sollte deutlich ausgebaut und an den Bedürfnissen der Wirtschaft in der Region ausgerichtet werden. Von Bedeutung sind insbesondere auch der Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung sowie der Anschluss der Stadt an den Fernverkehr. Sofern möglich sollten weitere Funktionszuweisungen erfolgen, die das Oberzentrum stärken. Da die genannten Aufgaben im Zuständigkeitsbereich des Landes liegen, benötigt Gera auch von den zuständigen Ressorts bzw. der Landesregierung weitere Impulse, um die Oberzentrumfunktion ausfüllen zu können.
- In diesem Zusammenhang sollten zum Beispiel „Überlaufeffekte“ aus Jena wegen begrenzter Flächen- oder auch Personalressourcen gezielt nach Gera umgelenkt werden. Zweigniederlassungen von Instituten oder Forschungseinrichtungen bzw. einzelne Studiengänge der Jenaer Hochschulen könnten in Gera angesiedelt werden.
- In der Tiefe des Raumes mit den vielen kleinen Mittelzentren und Grundzentren existieren zahlreiche Arbeitsstätten von klein- und mittelständischen Unternehmen, die unter Fachkräftemangel leiden. Regionale Ausbildungsverbände könnten ein Modell sein, um dem anwachsenden Fachkräftebedarf insbesondere im gewerblich-technischen Bereich gerecht werden zu können.
- Die engen wirtschaftlichen Verbindungen von Unternehmen Ostthüringer Kreise und Städte in die mitteldeutsche Metropolregion mit den Zentren Leipzig, Chemnitz, Zwickau, Plauen muss deutlich besser durch den Ausbau von zeitgemäßer Verkehrsinfrastruktur begleitet werden. Um länderübergreifend eine größere Verbindlichkeit zu erreichen, sollten für ausgewählte strukturwirksame Projekte Verträge zwischen den Ländern geschlossen werden (z. B.

Anbindung der Industriegroßfläche Altenburg per B 92 n; durchgängige Taktung der Elstertalbahh zwischen den Oberzentren Gera und Plauen).

- Weite Teile Ostthüringens können von dem Verkehrsprojekt Deutsche Einheit VDE 8 weitaus weniger profitieren als der Rest des Landes und werden im Einzelfall durch den Wegfall von Fernverkehrshalten oder durch die Verlängerung der Reisezeiten benachteiligt. Vor diesem Hintergrund ist eine Beschleunigung und Qualitätsverbesserung im Schienenpersonenverkehr auf zentralen Trassen unverzichtbar. Diese Trassen gewährleisten die Gesamtanbindung des Raumes an die Metropolräume und Oberzentren. Dies betrifft die Schienenverbindung Gera – Leipzig, die Mitte-Deutschland-Verbindung mit einer Verbindung zwischen den Oberzentren Erfurt, Jena, Gera und Chemnitz, die Schienenverbindung nach Hof und die Verbindung auf der Saaleachse.
- Besonderer Wert ist einerseits auf die Mobilität zwischen den sich voraussichtlich auf bestimmte Funktionsprofile spezialisierenden Mittelzentren und andererseits auf angepasste Mobilitätsangebote zwischen den Grundzentren als Ankerpunkten im Raum und den Mittelzentren zu legen.
- Die naturräumlichen Potenziale des Thüringer Schiefergebirges und der Saaleregion sowie des Vogtlandes für den Tourismus mit seinen positiven Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt sind bei weitem noch nicht ausgereizt. Ein besonderes Potenzial kann an den Stauseen erschlossen werden. Sinnvolle Tourismusaktivitäten wurden bereits konzeptionell vorbereitet. Diesbezügliche Strategien und Marketingkonzepte unter den Titeln „Thüringer Meer“ und „Zeulenrodaer Meer“ können nur erfolgreich sein, wenn die in den Konzepten abgeleiteten strukturwirksamen Investitionen zur touristischen Entwicklung auch von Landesseite unterstützt werden.
- Ein Großteil der ostthüringischen Mittelzentren ist über die Pflichtaufgaben hinausgehend wegen der Haushaltssicherung finanziell nicht handlungsfähig. Wichtige strukturwirksame Projekte werden deshalb nicht realisiert. Um neue Handlungsspielräume zu eröffnen und um neue Impulsprojekte in die Realisierung zu überführen, sollten offensiver Möglichkeiten zur Reduzierung oder Übernahme von kommunalen Eigenanteilen bei der Inanspruchnahme von Fördermitteln eröffnet werden.

4.2.3 Übergreifende Handlungsempfehlung ohne konkreten räumlichen Bezug

Mittelzentrales Städtenez

Der Erhalt mittelzentraler Ausstattungsmkmale und Funktionen ist eine wegweisende Herausforderung für viele Mittelzentren in Thüringen. Ein großer Teil der Mittelzentren weist Einwohnerzahlen unterhalb von 20.000 Einwohnern auf. Für die überwiegende Mehrzahl dieser kleinen Mittelzentren werden bis 2035 weitere Bevölkerungsrückgänge prognostiziert. Die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Einrichtungen zur Bereitstellung von Gütern und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfes ist dadurch zunehmend gefährdet, weil die Auslastung unter einen kritischen Wert absinkt. Zugleich können die Städte jedoch nur dann ihre Funktion als Anker und Impulsgeber im Raum erfüllen, wenn diese Funktionen erhalten und möglichst ausgebaut werden. Die Städte stehen bundesweit im Wettbewerb um Einwohner, Arbeitskräfte, Auszubildende, Investoren und Touristen. Ein Verlust von sozialen Infrastrukturangeboten schränkt die Attraktivität der Städte als Lebens- und Wohnort oft empfindlich ein.

Der Freistaat Thüringen hat im Landesentwicklungsprogramm 2025 an dem relativ engmaschigen Netz an Mittelzentren festgehalten, obwohl bei einigen der Mittelzentren die Funktionalität eingeschränkt ist und perspektivisch weitere Funktionsverluste zu erwarten sind⁴⁷.

⁴⁷ Entsprechend LEP 2025 ist für die Zentrale-Orte-Struktur nach einer Übergangs- und Qualifizierungsphase eine Prüfung vorgesehen, wie die Struktur zukunftsfähig gestaltet werden kann (G 2.2.2 und G 2.2.10).

Das Festhalten an der hohen Zahl von Mittelzentren bedeutet in der Konsequenz, dass zahlreiche Mittelzentren nur noch einen Teil der Güter und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfs anbieten können. Eine Studie von Klingholz und Slupina⁴⁸ spricht in diesem Zusammenhang von „Etikettenschwindel“ und empfiehlt eine Straffung der Struktur. Das heißt, die Zahl der Mittelzentren sollte deutlich reduziert werden.

Die Rückstufung von Mittelzentren ist in einigen wenigen Fällen sicher unausweichlich. Ein probates Mittel ist sie in vielen Teilen Thüringens dennoch nicht. Eine große Zahl von Klein- und Mittelstädten ist im Raum gleichmäßig verteilt, die Verkehrsinfrastrukturen sind auf diese Knotenpunkte ausgerichtet. Die Mittelzentren bilden insofern das Rückgrat der Daseinsvorsorgeinfrastruktur in den Regionen. Sollte eine substantielle Zahl von Mittelzentren abgestuft werden, würde diese Lücke durch die anderen – in der Regel nur wenig funktionsstärkeren und einwohnerstärkeren Städte – kaum übernommen werden können.

Als Alternative zur Abstufung von Zentren werden aus Sicht des Gutachterteams daher für Regionen mit mehreren funktionschwachen Mittelzentren Mittelzentrale Städtenetze mit integrierten Mobilitätsnetzen vorgeschlagen.

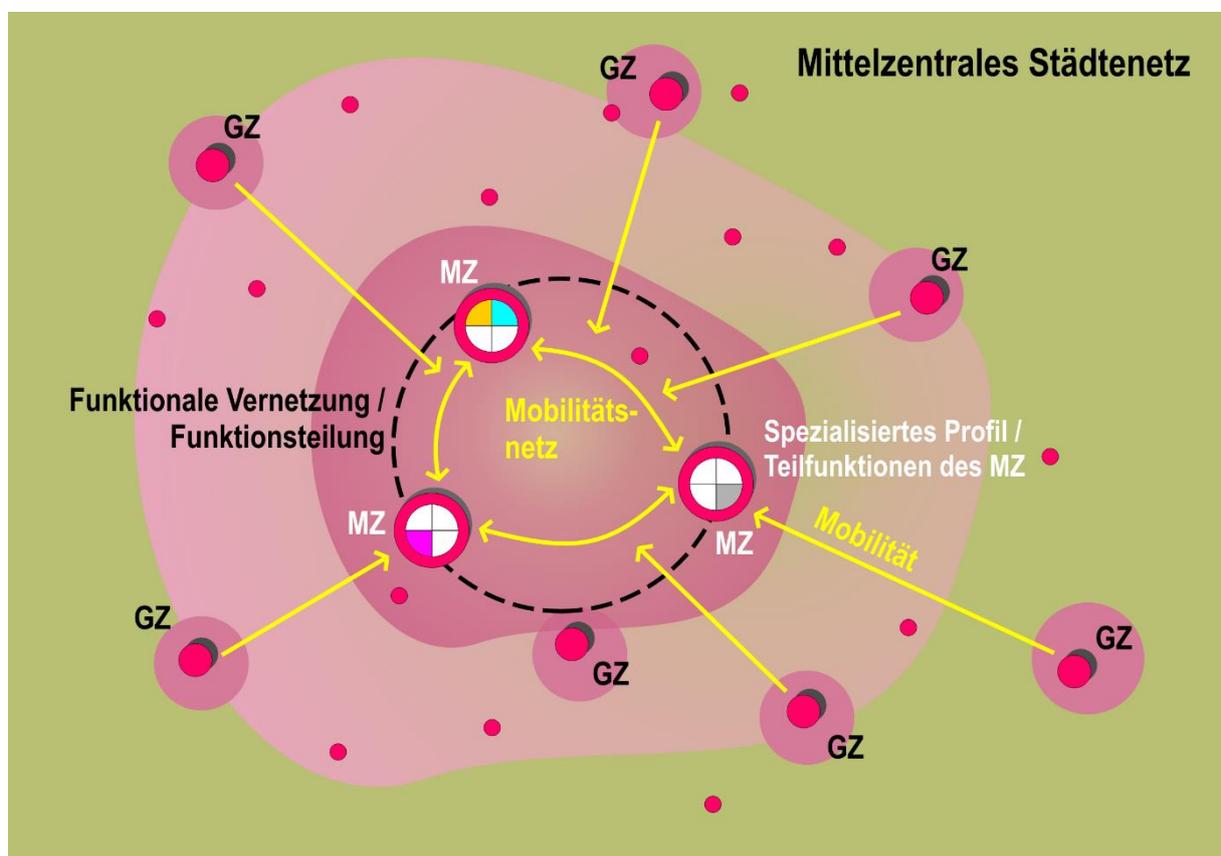


Abb. 43: Mittelzentrales Städtenetz mit integriertem Mobilitätsnetz. Darstellung: FIRU.

Kern der Überlegung ist die in der Landesplanung bei einigen Mittelzentren und Mittelzentren mit Teilfunktionen eines Oberzentrums bereits praktizierte funktionsteilige Aufgabenerfüllung. Einzelne Städte konzentrieren sich ausgehend von ihren Stärken auf ein bestimmtes spezialisiertes Profil, halten entsprechende Infrastruktureinrichtungen vor und bringen diese mit ihren Dienstleistungen und Gütern des gehobenen Bedarfs in einen Verbund mit weiteren Städten ein. Diese Spezialisierung ist bei vielen Städten traditionell bereits angelegt und führt zu passfähigen Kombinationen mit anderen

⁴⁸ Klingholz, Slupina (2014): „Mittelzentren Thüringens. Wenn weniger mehr bedeutet.“

Städten. In einigen der zu bildenden Städtenetze müssten solche Spezialisierungen zunächst untereinander abgestimmt und Schritt für Schritt entwickelt werden.

Dieses Modell der Spezialisierung und funktionsteiligen Aufgabenerfüllung sollte auf eine breitere Basis gestellt werden: weitere Städte – durchaus mit größeren Distanzen zwischen den Städten als bei den bislang bestehenden funktionsteiligen Zentren – sollten in solche Kooperationsnetze mittelzentraler Aufgabenerfüllung einbezogen werden. Solche Mittelzentralen Städtenetze werden jedoch nur dann ihre Aufgaben erfüllen können, wenn zugleich ein leistungsfähiges Mobilitätsnetz zwischen den beteiligten mittelzentralen Orten etabliert wird und darüber hinaus insbesondere die Mobilität zwischen den Grundzentren der Region und den Städten des Mittelzentralen Städtenetzes gewährleistet wird. Beides – die funktionale Spezialisierung und Kombination einerseits und ein darauf angepasstes Mobilitätssystem für die Region andererseits – müssen integriert werden, um den Verflechtungsbereich in guter Qualität und zuverlässig zu versorgen. Nur so kann auch die Akzeptanz für die etwaige Zusammenlegung oder Verlagerung von Einrichtungen, die zu größeren Distanzen führen, geschaffen werden.

Planung und Umsetzung entsprechender Konzepte könnte gegebenenfalls Gegenstand einer neu aufgelegten Richtlinie zur Förderung der Regionalentwicklung sein.

Weitere Maßnahmen zur Stärkung der Standorte

Angesichts der regionalen, nationalen und teilweise auch internationalen Konkurrenz der Standorte erscheint es unabdingbar, über die Verbesserung der raumordnerischen Rahmenbedingungen hinaus alle Instrumente einzusetzen, die eine bessere Platzierung der Städte und Räume Thüringens im Markt und im Bewusstsein der Marktteilnehmer als Standorte für Wohnen, Arbeiten und Tourismus befördern. Der Standortwerbung kommt hier einer zwischen lokaler, regionaler und Landesebene abgestimmten Marketingstrategie eine besondere Bedeutung zu.

5 Fazit

Am 10. Dezember 2017 ging im Rahmen der Fertigstellung des VDE 8 die neue ICE-Trasse von München nach Berlin in Betrieb. Die Verknüpfung mit der Ost-West ICE-Verbindung Dresden – Frankfurt erfolgt am ICE-Knoten Erfurt; die Landeshauptstadt gewinnt damit an Zentralität und Erreichbarkeit innerhalb der Metropolen Deutschlands und bereitet sich mit der ICE-City auf eine verstärkte Nachfrage nach Büro- und Wohnflächen in Bahnhofsnähe vor.

Die Landesregierung des Freistaates möchte die mit der Verbesserung der Erreichbarkeit zu erwartenden Entwicklungsimpulse über Erfurt hinaus landesweit nutzbar machen und konzentriert ihre Überlegungen auf die 40 Mittel- und Oberzentren, welche die regionalplanerische Grundstruktur der Daseinsvorsorge in Thüringen darstellen.

Die Hypothese ist, dass diese Entwicklungsimpulse vorrangig in Bahnhofsnähe zum Tragen kommen und dass es bei der Reisezeitverkürzung und ihrer Nutzbarmachung begünstigte und weniger begünstigte Städte und Räume gibt.

Gegenstand der „Gunstramstudie“ ist, für alle interessierten Mittel- und Oberzentren Empfehlungen zu erarbeiten, wie sie als begünstigte oder weniger begünstigte Kommunen und Räume die Chancen des VDE 8 nutzbar machen können. Für zwölf Städte, die als begünstigt zu betrachten sind und die größten Erfolgschancen bei der Umsetzung der Impulse in Stadt- und Regionalentwicklung erwarten lassen, waren Handlungskonzepte zu entwickeln und abzustimmen, um eventuelle Entwicklungshemmnisse wirksam auflösen zu können.

Nachfolgend werden die wesentlichen Ergebnisse der Untersuchung zusammenfassend dargestellt.

Definitionen und Rahmendaten

1. Die Gunstramstudie bezieht sich flächendeckend auf den Freistaat, wobei die Landeshauptstadt ausgeklammert wird, da sie im Rahmen anderer und weitergehender Untersuchungen und Planungen abgedeckt ist.
2. Die Differenzierung der 40 Mittel- und Oberzentren in begünstigte bzw. weniger begünstigte Städte ist nicht nur eine Frage der zu erwartenden Reisezeitverkürzung im schienengebundenen Personen-Fernverkehr; Demografie, Wirtschaftsdynamik und regionalplanerische Einstufung bzw. landesplanerische Funktionen der Kommunen entscheiden darüber, ob eine Umsetzung der veränderten Standortbedingungen in konkrete Entwicklung erwartet werden kann.
3. Die Städte Jena und Saalfeld verlieren mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke ihren jeweiligen ICE-Halt, was für die Bahnreisenden einen Komfortverlust bedeutet, der bei der Bewertung des Grades der Begünstigung berücksichtigt wird.
4. Eine klare Abgrenzung zwischen begünstigt und weniger begünstigt ist de facto nicht gegeben, die Übergänge sind fließend. Aus untersuchungsökonomischen Gründen wurde die Trennlinie zunächst in der Mitte des Feldes der untersuchten Städte gezogen. Im Ergebnis legt es die Skalierung der Bewertung nahe, 19 Kommunen und ihre zugeordneten Funktionsräume als weniger begünstigt und 21 Kommunen mit ihren Funktionsräumen als begünstigt einzustufen. Entsprechend der Terminologie der Untersuchung bilden die 21 begünstigten Kommunen mit ihren Funktionsräumen den „Gunstram“ (siehe Karte) bzw. Teilbereich I.

5. Teilbereich II umfasst alle weniger begünstigten Mittelzentren und ihre Funktionsräume. Für sie werden im Rahmen dieser Untersuchung die Unterstützungsbedarfe in verkehrsplanerischer und raumplanerischer Sicht ermittelt und Möglichkeiten der Unterstützung aufgezeigt.
6. Von den 21 begünstigten Kommunen in Teilbereich I hatten vier kein Interesse bzw. keine Kapazität, an der nachfolgenden vertiefenden Untersuchung teilzunehmen.
7. Nach einer differenzierten Analyse der jeweiligen kommunalen Situation, der verfügbaren Potenzialflächen, der kommunalen Ziele sowie Chancen in Folge des VDE 8 für die Entwicklung von bahnhofsnahe Flächen wurden für die nachfolgenden zwölf Städte Handlungskonzepte erarbeitet:
 Arnstadt, Bad Langensalza, Eisenach, Gera, Gotha, Ilmenau, Jena, Meiningen, Nordhausen, Sondershausen, Sonneberg und Suhl.

Teilbereich I: Begünstigte Städte

8. Deutliche Entwicklungsimpulse sowie reale Chancen ihrer Nutzbarmachung für die Entwicklung bahnhofsnahe Flächen in Folge des VDE 8 sind prototypisch vor allem in Eisenach und Gotha (Mittelzentren mit Teilfunktionen eines Oberzentrums und mit ICE-Halt) sowie in Jena, und ansatzweise in Gera (Oberzentren) gegeben.
9. Für alle begünstigten Städte sind die Entwicklung bzw. Verbesserung der Mobilitätsknoten am Bahnhof Gegenstand der Handlungskonzepte und Empfehlungen. In Arnstadt, Eisenach, Jena und Meiningen ist dies die aktuell anstehende Schwerpunktaufgabe, die dort bereits erkannt wurde.
10. Für die Vorbereitung der Entwicklungen in Bahnhof und Bahnhofumfeld sind in den begünstigten Städten sehr unterschiedliche Arbeitsstände gegeben:
 - **Grundsatzklärungen zur strategischen Orientierung** der Entwicklung sind in Arnstadt im Kontext der gesamtstädtischen Entwicklung erforderlich; in Gera ist der Prozess der politischen Willensbildung abzuschließen.
 - **Strategische Flächenbevorratung** großer Potenzialflächen hat für Gotha, Gera, Sonneberg, gegebenenfalls auch Eisenach und ansatzweise für Nordhausen hohe Priorität und muss trotz teilweise schwieriger kommunaler Haushaltslagen ermöglicht werden.
 - **Verbesserung der Rahmenbedingungen** für die Entwicklung der Potenzialflächen z. B. durch infrastrukturelle Maßnahmen steht in Bad Langensalza, Sonneberg, Meiningen, Nordhausen und Suhl auf der Tagesordnung.
 - **Nutzungsakquise und Umsetzung** der Entwicklungskonzepte verweisen in Ilmenau und Sondershausen auf weit fortgeschrittene Arbeitsprozesse. Für Teile der Potenzialflächen gilt dies auch in Eisenach, Jena und Gotha.
11. Die Handlungskonzepte fokussieren auf folgende Handlungsfelder und konkretisieren entsprechend dem jeweiligen Sachstand die Handlungsbedarfe:
 - Klärung der Eigentumsituation
 - Analyse der Eignung der Potenzialflächen
 - Verkehrliche regionale Verflechtung
 - Funktionale regionale Verflechtung und interkommunale Abstimmungen
 - Entwicklung der Nutzungsprofile und Abgleich mit übergeordneten kommunalen Planungen

- o Kommunalpolitische Festlegungen
 - o Konzeptionelle und sonstige Vorbereitungen
 - o Mitwirkungsbereitschaft und Interessenslagen von Akteuren
 - o Klärung der Finanzierung und zum Einsatz von Fördermitteln
 - o Schaffung von Planungsrecht
 - o Vermarktung der Flächen
12. Aus der detaillierten Analyse sowie den Handlungskonzepten konnten übergeordnete Hemmnisse und Handlungsbedarfe abgeleitet werden, die auf den Ebenen Bund, Freistaat Thüringen, Deutsche Bahn sowie weiterer Akteure zu klären und Gegenstand gesonderter Empfehlungen sind (siehe unten).

Teilbereich II: Weniger begünstigte Städte und Räume

13. Die 19 im Sinne dieser Untersuchung weniger begünstigten Städte und Räume bilden ein breites Spektrum in Bezug auf Problemkonstellationen, deren Intensität und entsprechende Unterstützungsbedarfe ab.
14. Ein wesentlicher Ansatz ist in allen Kommunen und ihren Funktionsräumen die Verbesserung der lokalen und regionalen Mobilität durch Optimierung und Integration der verschiedenen Verkehrsträger, nutzergerechte Informationsplattformen sowie das Schließen von Angebotslücken. In Grundzentren sollten aufkommensstarke Punkte möglichst direkt an Mittelzentren sowie weitere wichtige Ziele der Daseinsvorsorge angebunden werden. Im Vordergrund darf dabei nicht alleine eine Beschleunigung der Verkehre stehen. Es geht wesentlich auch darum, umweltgerechtes Mobilitätsverhalten zu fördern, was den Aufbau attraktiver Infrastrukturen für Radfahrer und Fußgänger bedeutet. Die Mobilitätsknoten an den Bahnhöfen sind in ihrer Funktion auch auf die Nahmobilität auszurichten. Die Verkehrsplanung hierfür sollte nicht nur auf Kreisebene erfolgen, sondern von der Basis, d. h. direkt von den Städten unter Einbezug ihrer Verwaltung, Politik und Bürger mitgestaltet werden. Bei der Fortschreibung der Nahverkehrspläne der Landkreise sollten unter Berücksichtigung betrieblicher, infrastruktureller und wirtschaftlicher Rahmenbedingungen Verbesserungen für die weniger begünstigten Räume angestrebt werden.
15. Die raumplanerischen Entwicklungshemmnisse für die Kommunen in Teilbereich II sind laut LEP 2025 begründet in wirtschaftsstrukturellen Defiziten, demografischen Anpassungsbedarfen und punktuell in oberzentrenfernen Lagen.
16. Entsprechend der lokalen Problemkonstellationen und der spezifischen Herausforderungen und Entwicklungsaufgaben, die sich aus dem LEP 2025 für die Landesentwicklung ergeben, werden drei Intensitätsstufen der raumplanerischen Unterstützungsbedarfe definiert, die bezogen auf die jeweiligen Räume konkretisiert werden:
- o Sehr hoher Unterstützungsbedarf ergibt sich zum einen für das Mittelzentrum Artern und seinen mittelzentralen Funktionsraum und zum anderen für das Mittelzentrum Neuhaus am Rennweg / Lauscha und seinen mittelzentralen Funktionsraum.
 - o Hoher Unterstützungsbedarf besteht für nahezu alle Mittelzentren und mittelzentralen Funktionsräume in Ostthüringen.
 - o Geringer Unterstützungsbedarf ergibt sich für einige Mittelzentren im nordwestlichen Thüringen sowie im innerthüringer Zentralraum, die entsprechend dieser Studie durch VDE 8 weniger begünstigt werden. Der geringe Unterstützungsbedarf leitet sich von ihrer weitgehenden demografischen und wirtschaftlichen Stabilität ab. Diese Räume werden im Rahmen dieser Studie nicht detailliert untersucht.

Übergreifende Hemmnisse und Zusammenfassung der Empfehlungen

17. Das grundsätzliche Hemmnis bei der Entwicklung innerstädtischer, bahnhofsnaher Flächen sind in Thüringen die weitgehend unzureichende wirtschaftliche Dynamik (Ausnahmen: Erfurt, Jena, Ilmenau), das daraus resultierende geringe Investitionspotenzial und in der Folge die fehlende Nachfrage nach derartigen Standorten. Wenn es den Kommunen und der Deutschen Bahn gelingt, die konjunkturunabhängigen Hemmnisse wie langwierige und undurchsichtige bzw. kostenträchtige Prozeduren (z. B. Entwidmung von Bahnflächen, Beseitigung von Altlasten etc.) auszuräumen und dies entsprechend zu kommunizieren, kann aber davon ausgegangen werden, dass neue Nachfrage generiert und auf diese Standorte gelenkt werden kann. Daraus können wirtschaftliche Impulse entstehen, die sich positiv auf die Konjunktur im Freistaat auswirken können.
18. Generell ist festzuhalten, dass es zwischen der seitens der Deutschen Bahn zu betreibenden wirtschaftlichen Optimierung bei Betrieb bzw. Verwertung der Bahnliegenschaften und der kommunalen Verantwortung für das Gemeinwohl einen grundlegenden Interessenskonflikt gibt, der auf Bundesebene thematisiert und aufgelöst werden muss. Andernfalls können wichtige Entwicklungschancen, die sich aufgrund der Freilegung von Bahnflächen in häufig zentraler Lage sowie ihrer verbesserten Erreichbarkeit ergeben, nicht adäquat für die Stadt- und Regionalentwicklung genutzt werden. Dieser Aspekt ist auch unabhängig von dem VDE 8 von Bedeutung, da zu erwarten ist, dass die Deutsche Bahn mit ihren strukturellen Veränderungen im Güterverkehr auch perspektivisch weitere entbehrliche Flächen in zentralen Lagen zur Veräußerung anbieten wird.
19. Die bahninternen Standards bezüglich Minimalausstattung bzw. Aufgabe von Empfangsgebäuden und damit einhergehend von Service-Einrichtungen (u. a. Toiletten, Aufenthaltsräumen) müssen nutzerfreundlich aktualisiert werden. Eine klare Abgrenzung zwischen den Verantwortlichkeiten von Deutscher Bahn und den Kommunen ist festzulegen.
20. Die Veräußerung von Empfangsgebäuden an private Eigentümer beeinträchtigt in Bad Langensalza, Gotha und Suhl in erheblichem Maße die Qualität der Stadteingänge und die Attraktivität des Schienenverkehrs. Sofern mit den aktuellen Eigentümern keine Entwicklungsperspektive erarbeitet werden kann, ist auf eine Veränderung der Eigentumssituation hinzuwirken. Künftig sollte selbstverständlich sein, dass die Bahn im Vorfeld von Flächenveräußerungen die notwendigen Abstimmungen mit den betroffenen Kommunen in die Wege leitet.
21. Der kommunale Zugriff auf die Förderangebote von Bund und Freistaat Thüringen sollte – auch durch verbesserte ressortübergreifende Programmkoordination – vereinfacht werden.
22. Die Handlungsfähigkeit der Kommunen in schwieriger Haushaltslage muss zur langfristigen Absicherung von Entwicklungschancen (z. B. durch Flächenbevorratung oder Inanspruchnahme von Fördermitteln) verbessert werden. Es sollte auf Landes- und Bundesebene geklärt werden, welche Strukturen (z. B. Flächenpool auf Landesebene, (Zwischen-)Erwerb von Flächen durch Projektentwickler unter Bereitstellung eines Fonds, Sonderkonditionen für Kreditaufnahme zum Erwerb von Immobilien) bzw. Regularien (z. B. Absenkung Miteleistungsanteile in begründeten Ausnahmefällen) angeboten werden können, um eine zumindest minimale Handlungsfähigkeit finanzschwacher Kommunen sicherzustellen.
23. Für die Zielstellung des Landes, die Impulswirkung des VDE 8 landesweit wirksam zu machen, spielen die Bahnhöfe und die angegliederten Mobilitätsknoten in den begünstigten und weniger begünstigten Räumen eine Schlüsselfunktion. Angesichts der im Zuge der Gunstramstudie offengelegten funktionalen wie gestalterischen Defizite an diesen „Toren zur Stadt“ sollte auf Landesebene geprüft werden, wie der zielgerichtete Einsatz

von Fördermitteln verbessert und vereinfacht werden kann (z. B. im Rahmen eines zu etablierenden Landesprogramms „Bahnhöfe“).

24. Mit der Inbetriebnahme des VDE 8 ergeben sich neue Parameter für die Regionalentwicklung. Es wird zu beobachten sein, ob dies eine vorzeitige Aktualisierung des LEP z. B. in Bezug auf das System der zentralen Orte erforderlich macht.
25. Die Erarbeitung und Umsetzung von integrierten interkommunalen Mobilitätskonzepten für die höherstufigen Zentralen Orte und die mittelzentralen Funktionsräume könnte gegebenenfalls Fördergegenstand einer neu aufzulegenden Richtlinie Regionalentwicklung sein. Diese könnte auch Förderansätze beinhalten, die Kooperationsaktivitäten der Kommunen weitere Impulse geben (z. B. durch Finanzierung von Moderation, Beratung und Prozessbegleitung).
26. Hilfreich wäre auch die Implementierung eines Landesprogramms „Nachhaltige strategische Mobilitätspläne – SUMP“ (Sustainable Urban Mobility Plans) mit Finanzierung eines verkehrlichen Beraters als Prozessbegleiter und Impulsgeber. Ein weiterer Ansatzpunkt wäre die Schaffung eines „Zukunftsnetz Mobilität“ für Thüringen (wie in Nordrhein-Westfalen erfolgreich etabliert), welches den Kommunen eine Vielzahl von Informations-, Weiterbildungs-, Vernetzungs- und Förderungskonzepten zu allen Themen des Managements von Mobilität bietet.
27. Die ISEK der Kommunen müssen vor dem Hintergrund der veränderten Erreichbarkeit im schienengebundenen Fern- und Nahverkehr sowie der Entwicklungsperspektiven im Umfeld der Bahnhöfe geprüft und ggf. aktualisiert werden. Dabei ist insbesondere sicherzustellen, dass
 - a. die Entwicklung der Potenzialflächen im Bahnhofsumfeld nicht gesamtstädtische Zielstellungen wie Zentren- und Wohnungsmarktstabilisierung beeinträchtigen,
 - b. Nutzungszuführungen im Bahnhofsumfeld auch vor dem Hintergrund möglicher interkommunaler Kooperation und Funktionsteilung Sinn ergeben,
 - c. die Mobilitätskonzepte und Mobilitätsknoten ihre regionale Ausstrahlung entfalten können und die regionale Vernetzung aller Verkehrsträger (auch Fußgänger und Radfahrer) stärken.
28. Generell sind die Kommunen darin zu bestärken, eine Kontinuität in der Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn aufzubauen. Die strategische Vorbereitung von Maßnahmen, für deren Umsetzung die Mitwirkung der Deutschen Bahn erforderlich ist, ist unabdingbar, um langfristig eine Umsetzung zu erreichen. Das wird an Erfolgsbeispielen wie Ilmenau oder Sondershausen deutlich.
29. Mit der AG Gunstraum hat das TMIL eine Plattform geschaffen, die wesentlich zu einer Verbesserung der Kommunikation mit der Deutschen Bahn und zu notwendigen Klärungen beitragen konnte. Es wird empfohlen, diese AG fortzuführen und für alle in dieser Studie angesprochenen Kommunen zu öffnen. Damit können auch die Chancen für regionale Verflechtung und Regionalentwicklung in den weniger begünstigten Räumen besser genutzt werden.

Ziel ist nach Inbetriebnahme des VDE 8 im jetzt anlaufenden Prozess der Umsetzung der Handlungskonzepte und Empfehlungen dieser Studie

- o den Erfahrungsaustausch zwischen den Kommunen und den übrigen Akteuren zu verstetigen,
- o die interkommunale Kooperation und regionale Verflechtung zu stärken,
- o die anstehenden Probleme zu erfassen und Lösungswege aufzuzeigen und

- o ggf. Grundsatzentscheidungen herbeizuführen durch Einbeziehung der entsprechenden Entscheidungsebenen.
30. Angesichts der bei unterschiedlichen Arbeits- und Erfahrungsständen zeitgleich verlaufenden Entwicklungen in den untersuchten Mittelzentren Thüringens kann eine übergreifende Prozessbegleitung (z. B. im Rahmen einer Initiative „Mobilitätsknoten Bahnhof“ oder angeschlossen an die AG Gunraum) dazu beitragen, dass die Umsetzungsprozesse effizienter gestaltet werden können. Grundlage dafür sollte ein übergreifendes Monitoring von Schlüsseldaten sein, die geeignet sind, insbesondere den Prozessverlauf und die Wirkungen von Maßnahmen abzubilden (z. B. Entwicklung des Fahrgastaufkommens im Nah- und Fernverkehr, Pendlerbeziehungen, Entwicklung der Grundstückspreise, Wirksamkeit von Steuerinstrumenten). Ein detaillierter Indikatorenkatalog wäre mit den verschiedenen Nutzern sowie mit der Begleitforschung Stadtumbau Thüringen, welche ein Monitoring mit ähnlichen Indikatoren durchführt, abzustimmen.
 31. Da eine enge Zusammenarbeit zwischen der Deutschen Bahn und den Kommunen auch für die Deutsche Bahn vorteilhaft ist, sollte die Deutsche Bahn diese Zusammenarbeit durch die Aufbereitung und Kommunikation von Informationen zu internen Strukturen, Verantwortlichkeiten und Prozeduren unterstützen. Im Gegenzug ist den Kommunen zu empfehlen, frühzeitig mit eigenen Interessen an die Deutsche Bahn heranzutreten und den Kontakt regelmäßig zu pflegen.
 32. Im Umgang mit Eigentümern von Potenzialflächen sollten die Kommunen versuchen, diese in kontinuierliche Arbeitsprozesse (z. B. Erarbeitung von Rahmenplänen) einzubinden, um einen Abgleich der Interessen und Kooperation sicherzustellen.

6 Verzeichnisse

6.1 Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Bearbeitungsstufen der Gunstramstudie. Darstellung: GRAS.....	8
Abb. 2: Zentrale Orte und mittelzentrale Funktionsräume. Quelle: LEP Thüringen 2025, Karte 4.10	
Abb. 3: Vorgehensweise zur Bewertung der Kommunen hinsichtlich Begünstigung. Darstellung: GRAS.	11
Abb. 4: Grafik Bewertung Reisezeitveränderung. Darstellung: GRAS.	16
Abb. 5: Karte Reisezeitveränderung (Punktbewertung). Darstellung: FIRU / GRAS.....	17
Abb. 6: Grafik Bewertung Landesplanerische Funktionen. Darstellung: GRAS.....	20
Abb. 7: Karte Landesplanerische Funktionen (Punktbewertung). Darstellung: FIRU / GRAS.....	21
Abb. 8: Einwohnerzahl 2015 und Einwohnerprognose 3035. Quelle: TLS, Darstellung: GRAS. ...	22
Abb. 9: Grafik Bewertung der Demografie. Darstellung: GRAS.....	23
Abb. 10: Karte Demografie (Punktbewertung). Darstellung: FIRU / GRAS.	24
Abb. 11: Grafik Gesamtbewertung der Begünstigung.....	25
Abb. 12: Gunstram; Darstellung FIRU / GRAS.....	28
Abb. 13: Potenzialflächen Altenburg. Rot – Güterbahnhof, grün –	35
Abb. 14: Bahnhofsnahe Potenzialflächen Apolda. Quelle: Entwicklungsskizze Gebietskulisse Bahnhof Apolda, Schulten Stadt u. Regionalentwicklung 2016. Quelle: Stadtverwaltung Apolda.	38
Abb. 15: Potenzialflächen im Bahnhofsumfeld von Mühlhausen. Quelle: Stadtverwaltung Mühlhausen.	40
Abb. 16: Potenzialfläche Sömmerda. Quelle: Stadtverwaltung Sömmerda.	43
Abb. 17: Potenzialflächen Zella-Mehlis. Darstellung: GRAS, Luftbild: ©GDI-Th.	45
Abb. 18: Potenzialflächen der Stadt Arnstadt. Quelle: Stadtverwaltung Arnstadt.....	49
Abb. 19: Potenzialflächen Arnstadt: A – Hauptbahnhofsgebäude (hellrot) / B – ggf. entbehrliche Grundstücksnebenflächen der Deutschen Bahn (blau/lila)/ C – Bahnhofsvorplatz (gelb), Straße Am Bahnhof, weitere Verkehrsflächen. Quelle: Stadtverwaltung Arnstadt.	50
Abb. 20: Angemeldete Potenzialflächen Bad Langensalza. Quelle: Stadtverwaltung Bad Langensalza.	59
Abb. 21: Ausgewählte Potenzialfläche Bad Langensalza. Quelle: Stadtverwaltung Bad Langensalza.	59
Abb. 22: Potenzialflächen in Eisenach. Potenzial 1: Mobilitätspunkt an der Nordseite des Hauptbahnhofs, Potenzial 2: Bahnhofsvorplatz. Quelle: Stadtverwaltung Eisenach.	67
Abb. 23: Untersuchungsraum für den Mobilitätspunkt Hbf Nord. Quelle: Stadtverwaltung Eisenach.	68
Abb. 24: Untersuchungsraum Bahnhofsvorplatz. Quelle: Stadtverwaltung Eisenach.	68
Abb. 25: Angemeldete Potenzialflächen Gera. Darstellung: GRAS, Luftbild: ©GDI-Th.	75
Abb. 26: Ausgewählte Potenzialflächen Gera. Darstellung: GRAS, Luftbild: ©GDI-Th.	77
Abb. 27: Potenzialfläche Gotha. Quelle: Stadtverwaltung Gotha.....	83
Abb. 28: 1: Kongresszentrum, 2: Schwimmhalle, 3: Bahnbrache, 4: Technologieterminal C+D, 5: I-Campus Fischerhütte, 6: Erweiterung Gründerzentrum, 7: Ausstellungshalle Rennsteigbahn, 8: Wohnpark. Quelle: Stadtverwaltung Ilmenau.....	92
Abb. 29: Empfohlene Potenzialflächen Ilmenau. Quelle: Stadtverwaltung Ilmenau.....	93
Abb. 30: Potenzialflächen Jena, oben: Bahnhof West, unten: Bahnhof	102
Abb. 31: Potenzialfläche Bahnhof Jena-West und Umfeld. Quelle: Stadtverwaltung Jena.....	104
Abb. 32: Potenzialfläche Meiningen. Quelle: Stadtverwaltung Meiningen.	112
Abb. 33: Potenzialflächen Nordhausen. Quelle: Stadtverwaltung Nordhausen.	120
Abb. 34: Potenzialfläche Nordhausen. Darstellung: GRAS, Luftbild: ©GDI-Th.....	121
Abb. 35: Potenzialflächen Sondershausen. Darstellung: GRAS, Luftbild: ©GDI-Th.....	128
Abb. 36: Potenzialflächen in Sondershausen. Quelle: Stadtverwaltung Sondershausen, Ergänzungen: GRAS.....	129
Abb. 37: Potenzialfläche Sonneberg. Quelle: Stadtverwaltung Sonneberg.....	137

Abb. 38: Potenzialflächen Suhl. Quelle: Stadtverwaltung Suhl.	145
Abb. 39: Ausgewählte Potenzialflächen Suhl. Quelle: Stadtverwaltung Suhl.	146
Abb. 40: Geplantes Landesnetz. Quelle: Nahverkehrsgesellschaft Thüringen mbH.....	170
Abb. 41: Raumstrukturgruppen und –typen (1.1.1 G), Quelle: LEP Thüringen 2025, Karte 2.	181
Abb. 42: Differenzierter Unterstützungsbedarf: Überlagerung der weniger begünstigten zentralen Orte mit den Raumstrukturgruppen des LEP 2025. Darstellung: FIRU.....	182
Abb. 43: Mittelzentrales Städtenetz mit integriertem Mobilitätsnetz. Darstellung: FIRU.....	199

Ausführliche Quellenangabe für die Luftbilder im Kapitel 3.2 Kommunale Standortpotenziale und Handlungsempfehlungen: © GDI-Th, Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0, Heruntergeladen unter: <http://www.geoportal-th.de/de-de/downloadbereiche/downloadoffenegeodatenh%C3%BCringen/downloadluftbilderundorthophotos.aspx>

6.2 Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Bearbeitungsstufen der Gunstramstudie.	9
Tab. 2: Gesamtbewertung zum Grad der Begünstigung.....	26
Tab. 3: Anzahl, Kosten und Finanzierung der Thüringischen Projekte im BVWP. Eigene Darstellung auf Basis von BVWP und Entwurf 6. FStrAbÄndG - Sechstes Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes.	164
Tab. 4: Anteil für Straßeninvestitionen in der Haushaltsplanung des Bundes für 2016 und 2017. Eigene Darstellung auf Basis der Haushaltsplanung für 2016 und 2017.	165
Tab. 5: Zusammenfassung der Handlungsansätze im Bereich Verkehr.	178
Tab. 6: Städte und mittelzentrale Funktionsräume mit sehr hohem Unterstützungsbedarf.	183
Tab. 7: Städte und mittelzentrale Funktionsräume mit hohem Unterstützungsbedarf.....	183
Tab. 8: Städte und mittelzentrale Funktionsräume mit mäßigem Unterstützungsbedarf.	185
Tab. 9: Ziele und Grundsätze der Landes- und Regionalplanung zum Raum Artern.....	187
Tab. 10: Ziele und Grundsätze der Landes- und Regionalplanung zum Raum Neuhaus a. R. / Lauscha.	190
Tab. 11: Ziele und Grundsätze der Landes- und Regionalplanung zum Raum um die A 9 / Thüringer Vogtland.	194
Tab. 12: Ziele und Grundsätze der Landes- und Regionalplanung zum Raum Thüringer Wald / Saaleland.....	195

6.3 Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Bedeutung
13. kBV	- 13. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung 2015
Abb.	- Abbildung
AG	- Arbeitsgruppe
BVWP	- Bundesverkehrswegeplan
bzw.	- beziehungsweise
ca.	- circa
d. h.	- das heißt
etc.	- et cetera
DB	- Deutsche Bahn
ebd.	- ebenda
EFRE	- Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EG	- Erdgeschoss
GG	- Grundgesetz
GRW	- Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“
ggf.	- gegebenenfalls
IBA	- Internationale Bauausstellung
ICE	- Inter City Express
ISEK	- Integriertes Stadtentwicklungskonzept
IT	- Informationstechnik
KMU	- Kleine und mittlere Unternehmen
LEP	- Landesentwicklungsprogramm
MIV	- Motorisierter Individualverkehr
NVS	- Nahverkehrsgesellschaft Thüringen mbH
o. ä.	- oder ähnliche(s)
OG	- Obergeschoss
ÖPNV	- Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	- Öffentlicher Verkehr
REK	- Regionales Entwicklungskonzept
ROG	- Raumordnungsgesetz
RP	- Regionalplan
s. o.	- siehe oben
SPFV	- Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	- Schienenpersonennahverkehr
StPNV	- Straßengebundener Personennahverkehr
Tab.	- Tabelle
u. a.	- unter anderem
THW	- Technisches Hilfswerk
TLS	- Thüringer Landesamt für Statistik
TMIL	- Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
VDE 8	- Verkehrsprojekt der Deutschen Einheit 8
VwV-StVO	- Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung
z. B.	- zum Beispiel
ZO-System	- Zentrale-Orte-System
ZOB	- Zentraler Omnibusbahnhof

6.4 Literaturverzeichnis

abraxas. Tourismus- & Regionalberatung GmbH; 2014: „Organisation und Management der Erstellung des Regionalen Entwicklungskonzeptes (REK) Thüringer Meer“, Endbericht im Auftrag von KAG Thüringer Meer, c/o Landratsamt Saale-Orla-Kreis.

ADFC-Landesverband Thüringen (Hrsg.); 2015: „Thüringer Pedalritter“, Ausgabe 2/15, online im Internet: http://www.adfc-thueringen.de/Pedal-Ritter/2015/Pedalritter_2-2015.pdf, Abruf: 28.02.17.

Bad Klosterlausnitz (Hrsg.); 2015: „Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) 2025“, online im Internet: <http://www.bad-klosterlausnitz.de/entwurf-isek/>, Abruf: 27.02.2017.

BMUB (Hrsg.); 2014: „Verwaarloste Immobilien – Leitfaden zum Einsatz von Rechtsinstrumenten beim Umgang mit verwaerlosten Immobilien“.

Bogumil, Prof. Dr. Jörg; 2016: „Neugliederung der Landkreise und kreisfreien Städte in Thüringen“, Gutachten im Auftrag des Thüringer Ministeriums für Inneres und Kommunales (TMIK).

Bundesrechnungshof (Hrsg.); 2015: „Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach §88 Abs.2 BHO über die Erhaltungsbedarfsprognose im Bundesfernstraßenausbau“, Bonn.

Carius, Christian, Minister, Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr; 2014: „Aufbruch oder Abbruch – Die Zukunft des ländlichen Raums in Thüringen“, Vortrag im Rahmen der Veranstaltung der Konrad-Adenauer-Stiftung, Schloss Ettersburg.

CIMA – Institut für Regionalwirtschaft (Hrsg.); 2013: „Evaluierung der Förderung von Regionalmanagement und Regionalbudget“, Studie im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW) in Thüringen seit der Einführung der Fördertatbestände 2000 bzw. 2008.

Deutscher Bundestag (Hrsg.); 2016: „Gesetzesentwurf der Bundesregierung – Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes“, ISSN 0722-8333.

Domin, R.; 2016: „Fußverkehrsförderung – Strategie für das Programm der Internationalen Bauausstellung Thüringen“, Masterarbeit an der Bauhaus-Universität Weimar, Weimar.

dwif-Consulting GmbH, Brand Trust GmbH; 2016: „Tourismuskonzeption Thüringer Wald 2025, Regionalwirtschaftliche Analyse“, im Auftrag von Regionalverbund Thüringer Wald e. V. (RVTW).

dwif-Consulting GmbH, Brand Trust GmbH; 2016: „Tourismuskonzeption Thüringer Wald 2025, Markenstrategie und -architektur“, im Auftrag von Regionalverbund Thüringer Wald e. V. (RVTW).

dwif-Consulting GmbH, Brand Trust GmbH; 2016: „Tourismuskonzeption Thüringer Wald 2025, Marketingkonzeption“, im Auftrag von Regionalverbund Thüringer Wald e. V. (RVTW).

dwif-Consulting GmbH, Brand Trust GmbH; 2016: „Tourismuskonzeption Thüringer Wald 2025, Regionale Governance und Organisationsstruktur / Destinationsmanagement Thüringer Wald“, im Auftrag von Regionalverbund Thüringer Wald e. V. (RVTW).

dwif-Consulting GmbH, Brand Trust GmbH; 2016: „Tourismuskonzeption Thüringer Wald 2025, Handlungsleitfaden“, im Auftrag von Regionalverbund Thüringer Wald e. V. (RVTW).

Ehrlich, M. (FSU Jena); Hänel, A. (FSU Jena); unter Mitarbeit von Schellberg, Prof. Dr. Klaus (EVFH Nürnberg); Rabe, Peter (FSU Jena); Möller, M. (M.A.); 2012: „Demografiebericht - Teil 3, Entwicklungen der Sozial- und Gesundheitswirtschaft in Thüringen“, im Auftrag des Thüringer Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Verkehr.

Forum Bahnflächen NRW, Ulrike Holtel; 2006: „Baurecht auf Bahnflächen – Bedingte Nutzungen und Freistellungen“, Rheinbach.

Gather, M.; Kosok, P.; 2013: „Analyse der regionalwirtschaftlichen Effekte des Fernstraßenbaus anhand ausgewählter Autobahnprojekte“, Berichte des Instituts Verkehr und Raum, Band 13 (2013), Fachhochschule Erfurt. ISSN 1868-8586.

Gertz Gutsche Rügenapp Stadtentwicklung und Mobilität GbR; 2011: „Weiterführung und Ausweitung des „Masterplans Daseinsvorsorge“, im Planungsbereich der Regionalen Planungsgemeinschaft Nordthüringen – Abschlussbericht“, Teil A bis Teil D.

IWT - Institut der Wirtschaft Thüringens GmbH (Hrsg.); 2016: „Fachkräfteentwicklung und Demografie - Perspektiven und Strategien in Südthüringer Unternehmen“.

Klingholz, Dr. R. und Slupina, M.; 2014: „Mittelzentren Thüringens. Wenn weniger mehr bedeutet.“, im Auftrag des Thüringer Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Technologie, Thüringer Memos, Ausgabe 04.

komet-empirica GmbH, Regionales Demografie-Management Saalfeld/Rudolstadt; 2015: „Lust auf Zukunft im Städtedreieck am Saalebogen“, für Thüringer Ministerin für Infrastruktur und Landwirtschaft.

LEG Thüringen mbH; 2016: „Wachstumsinitiative Altenburger Land - Abschlussbericht zum 31. Mai 2016, Umsetzungsperiode 2015/2016“, im Auftrag des Landkreises Altenburger Land, Fachdienst Wirtschafts- und Tourismusförderung.

LEG Thüringen mbH; 2016: „Regionalwirtschaftliches Entwicklungskonzept für die Region Nordthüringen“.

Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung e. V. (IÖR); 2014: „„Kleinräumige Bevölkerungsprognosen für alle Gemeinden der Planungsregion Ostthüringen für die Jahre 2020, 2025 und 2030 nach Altersgruppen - Abschlussbericht“, im Auftrag der Regionalen Planungsgemeinschaft Ostthüringen, Regionale Planungsstelle.

Leinefelde-Worbis (Hrsg.); 2015: „Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2030“. Online im Internet: http://www.leinefelde-worbis.de/fileadmin/user_upload/bauamt/PDF/Konzepte/I-SEK_2015/01_Konzept__S.1-64.pdf, Abruf: 01.03.2017.

Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitale Gesellschaft (Hrsg.); 2016: „Projekt ‚Zukunft Thüringer Wald‘“, Präsentation.

MVEL NRW – Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.); 2006: „Fahrradstationen in NRW – Eine Idee wird Programm“, online im Internet: https://www.radstation-nrw.de/fileadmin/dateien/Landesverband/Texte/Pressedownloads/PDF/Broschuere_Fahrradstationen_in_NRW_Eine_Idee_2006.pdf, Abruf: 01.03.2017.

Prognos AG; 2012: „Bedeutung der künftigen Verkehrsinfrastruktur für die Landesentwicklung Thüringens“, Langfassung – Endbericht, Berlin

Regionale Planungsstelle Mittelthüringen beim Thüringer Landesverwaltungsamt (Hrsg.); 2011: „Regionalplan Mittelthüringen“.

Regionale Planungsstelle Nordthüringen beim Thüringer Landesverwaltungsamt (Hrsg.); 2012: „Regionalplan Nordthüringen“.

Regionale Planungsstelle Ostthüringen beim Thüringer Landesverwaltungsamt (Hrsg.); 2012: „Regionalplan Ostthüringen“.

Regionale Planungsgemeinschaft Südwestthüringen (Hrsg.); 2012: „Regionalplan Südwestthüringen“.

Regionalmanagement Kyffhäuserkreis; 2015: „Wachstumsinitiative Kyffhäuser – Abschlussbericht 2015“.

Stadt Heilbad Heiligenstadt (Hrsg.); 2008: „Fortschreibung Stadtentwicklungskonzept. Perspektiven für Heilbad Heiligenstadt“, online im Internet: http://www.heilbad-heiligenstadt.de/fileadmin/redakteure/stadt/Politik_und_Buerger/Buergerservice/Wohnen_und_Bauen/Fortschreibung_Stadtentwicklungskonzept.pdf, Abruf: 27.02.17.

Stadt Pößneck (Hrsg.); 2010: „Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Pößneck 2020 Entwurf“, online im Internet: http://www.poesneck.de/media/downloads/isek_pneck_31012011.pdf, Abruf: 28.02.17.

Thüringer Landtag (Hrsg.); 2004: „Thüringer Verordnung über den Landesentwicklungsplan“, im Gesetz- und Verordnungsblatt für den Freistaat Thüringen, Nr. 18 v. 29.10.2004.

Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Medien (Hrsg.); 2009: „Abschlussbericht zur Überprüfung einiger Zentraler Orte höherer Stufe entsprechend der Festlegung im Landesentwicklungsplan (LEP) 2004 Thüringen“.

Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr, Referat M3 - Presse und Öffentlichkeitsarbeit (Hrsg.); 2014: „Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025 - Thüringen im Wandel, Herausforderungen annehmen - Vielfalt bewahren - Veränderungen gestalten“.

Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr; 2014: „4. Nahverkehrsplan für den SPNV im Freistaat Thüringen“.

Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL); 2016: „Ausschreibung Gunstramstudie“, Sachstand.

Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Abteilung 3 – Strategische Landesentwicklung, Kataster- und Vermessungswesen (Hrsg.); 2013: „Demografiebericht 2013 - Teil 1, Bevölkerungsentwicklung des Freistaats Thüringen und seiner Regionen“.

Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Abteilung 3 – Strategische Landesentwicklung, Kataster- und Vermessungswesen (Hrsg.); 2013: „Demografiebericht 2013 - Teil 2, Herausforderungen und Handlungsansätze bei der Sicherung ausgewählter Schwerpunkte der Daseinsvorsorge“.

Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Abteilung 3 – Strategische Landesentwicklung, Kataster- und Vermessungswesen (Hrsg.); 2016: „Demografiebericht 2016 - Teil 1, Bevölkerungsentwicklung des Freistaats Thüringen und seiner Regionen“.

Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Abteilung 3 – Strategische Landesentwicklung, Kataster- und Vermessungswesen (Hrsg.); 2016: „Demografiebericht 2016 - Teil 2, Herausforderungen und Handlungsansätze bei der Sicherung ausgewählter Schwerpunkte der Daseinsvorsorge“.

Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Abteilung 3 – Strategische Landesentwicklung, Kataster und Vermessungswesen (Hrsg.); 2014: „Landesentwicklungsbericht Thüringen 2014“.

Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Abteilung 3 – Strategische Landesentwicklung, Kataster und Vermessungswesen (Hrsg.); 2016: „Landesentwicklungsbericht Thüringen 2016“.

VM Baden-Württemberg; 2016: „RadSTRATEGIE Baden-Württemberg. Wege zu einer neuen Radkultur“, S. 29.

Walter, T., Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr; 2014: „Verankerung der nachhaltigen Flächenpolitik im LEP sowie Schnittstellen GENIAL zentral – LEP“, Vortrag auf Veranstaltung GENIAL zentral – Jahrestagung, 2014.

WENZEL & DREHMANN P_E_M GmbH; 2016: „Abschlussbericht zur Fortschreibung des Regionalen Entwicklungskonzeptes ,Organisation und Management der Erstellung des Regionalen Entwicklungskonzeptes (REK) Thüringer Meer“, inkl. Anlagen, im Auftrag von KAG Thüringer Meer, c/o Landratsamt Saale-Orla-Kreis.

zsh – Zentrum für Sozialforschung Halle e. V. an der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg, 2013: „Fachkräfteperspektive Thüringen 2025“, Studie für Thüringer Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Technologie.

7 Impressum

Auftraggeber:

Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
Abteilung 3 – Strategische Landesentwicklung, Kataster und Vermessungswesen
Referat 32 – Regionalentwicklung
Simone Hold, Referatsleiterin
Kathleen Friedrich, Referentin

Werner-Seelenbinder-Str. 8
99096 Erfurt
Tel.: 0361 37900
Fax: 0361 3791198
poststelle@tmil.thueringen.de

Bearbeitung:

GRAS Gruppe Architektur & Stadtplanung
Dipl. Ing. Bettina Wolter, Architektin / Stadtplanerin, Büroleitung
M. Sc. Birgit Lies, Geographin und Raumplanerin
Dipl. Ing. Hermann Sträß, Architekt und Stadtplaner BDA und SRL

Unterer Kreuzweg 6
01097 Dresden
Tel.: 0351 2523797
Fax: 0351 2523257
info@gras-dresden.de
www.gras-dresden.de

In Zusammenarbeit mit:

FIRU Forschungs- und Informations-Gesellschaft für Fach- und Rechtsfragen der Raum- und Umweltplanung mbH, Berlin
Dipl.-Geograf Heiko Schultz, Büroleitung
M.Sc. Julian Boldt, Stadt- und Regionalplaner

Lehrstuhl für Verkehrsökologie der Technischen Universität Dresden
Prof. Dr.-Ing. Udo Becker, Inhaber des Lehrstuhls
Dr.-Ing. Thilo Becker, Wissenschaftlicher Mitarbeiter bis 2017

Stand: Dezember 2017

Gleichstellungsgrundsatz:

Für die bessere Lesbarkeit wird in diesem Bericht auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Personenbezogene Begriffe gelten für alle Geschlechter.

Verteilerhinweise:

Diese Studie wurde im Auftrage des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft erarbeitet. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbenden oder Wahlhelfern während des Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Die genannten Beschränkungen gelten unabhängig davon, wann, auf welchem Wege und in welcher Anzahl die Druckschrift dem Empfänger zugegangen ist. Den Parteien ist jedoch gestattet, die Druckschrift zur Unterrichtung ihrer einzelnen Mitglieder zu verwenden.

Copyright:

Diese Studie ist urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte, auch die des Nachdrucks von Auszügen und der foto-mechanischen Wiedergabe, sind dem Auftraggeber vorbehalten.

Auftraggeber:

Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
Abteilung 3 – Strategische Landesentwicklung, Kataster und Vermessungswesen
Referat 32 – Regionalentwicklung
Werner-Seelenbinder-Str. 8
99096 Erfurt

www.tmil.thueringen.de

poststelle@tmil.thueringen.de

Stand: Dezember 2017