

Die Deutsche Bahn baut mit Mitteln des Freistaates Thüringen und der Stadt Jena in den Jahren 2003/2004 den ICE-Bahnhof Jena Paradies

Kurzbeschreibung der Maßnahme Städtebau

Der Neubau Paradiesbahnhof wird entlang der bestehenden Bahnlinie Berlin–Halle–Jena–München im direkten Innenstadtbereich geplant. Das Gebiet ist im Süden durch die Bahntrasse mit dem bestehenden Bahnhofsgebäude als Grenze zwischen bebauter Stadt und Saaleaue, im Osten durch die Bahnunterführung der Straßenbahn, im Norden durch den Übergang der südlichen Innenstadt zur Altstadt (Löbdergraben) und im Westen durch die Ernst-Haeckel-Straße begrenzt.

Die geographische Lage in der neuen städtebaulichen Achse Marktplatz– Weimar Gasse–Volksbad–Saaleaue bietet Jena eine neue Qualität der Verknüpfung von Bahnhof, Stadtzentrum und städtischem ÖPNV. Die vorhandene Infrastruktur wird mit dem neuen Bahnhofsgebäude ein städtebauliches Ensemble mit hohem Identifikationswert sowohl für die Bürger der Stadt als auch für die Nutzer der Bahn bewirken.

Leitgedanken des Entwurfs

Für die Ausgangslage des Bahnhofes (Bahnhofsbereich mit gemischten Funktionen) entlang dem Bahndamm steht die Verknüpfung von Stadt und Haltepunkt im Mittelpunkt. Da die Geometrie der Gleislage nur einen Außenbahnsteig zulässt, wird ein Brückenbauwerk errichtet, das auch als öffentlicher Durchgang zur Saale-aue konzipiert ist. In diesem Bereich wird ein Reise- und ein Service-Bereich angeboten. Durch die Durchfahrtsmöglichkeit von Individualverkehr bzw. Taxis wird die Anbindung und Attraktivität an den Bahnhof gesteigert. Dadurch entsteht eine sinnvolle Verbindung zwischen Funktionen der Bahn und öffentlichen Bürgerinteressen.

Das Bahnhofsprojekt gliedert sich grundsätzlich in drei Bereiche:

1. Bahnsteig auf dem bestehenden Bahndamm

Durch den vorhandenen schmalen Korridor zwischen Bahnlinie und Knebelstraße, sowie einer bestehenden Stützwand entlang dem Fußweg ist eine Integration des neuen Bahnsteiges am Bestand die sinnvollste Lösung. Dabei wird der 4,0 m breite Bahnsteig auf ein Fundamentstreifen auf Gleisseite sowie auf eine Spundwand vor der bestehenden Stützwand aufgesetzt. Die sich daraus ergebende Ansicht einer gefalteten Stahlwand wird durch Gabionenkörbe mit Jenenser Naturstein verkleidet, welche in gleicher Ebene auf der Stützwand steht. Dieses Gestaltungsprinzip verleiht der harten, unmotivierten Kante des Bahndammes ein ortstypisches Erscheinungsbild. Auch im Hinblick der bestehende Blockrandbebauung der anderen Straßenseite entsteht nun eine städtisch anmutende Neustrukturierung des Gebietes, welche den Innenstadtring durch eine kompakte homogene Geschlossenheit begrenzt. Entlang der bestehenden Stützwand befinden sich ausreichend Stellplätze für Fahrräder.

2. Zentraler Bereich Bahnhofsbrücke

In der Blick- und Zielgeraden der neuen städtebaulichen Achse Markt, Am Volksbad, Saaleaue entsteht das zentrale Gebäude, um

die Möglichkeit einer engen Verknüpfung zwischen Bahn, Stadtzentrum und städtischen ÖPNV sicherzustellen. Da die Gleishöhen bestehen bleiben, wird die Konstruktion als Brücke mit 35,0 m Spannweite konzipiert und beinhaltet unterseitig die bahntypischen Serviceeinrichtungen. Um die Vermarktungsflächen und das Raumangebot zu vergrößern, werden die Räume um das Auflager nach Osten um ca. 25,0 m verlängert. Im Bereich der Kiss & Ride Durchfahrt für den Individualverkehr erreicht man die allgemeine Erschließung mittels Rampen. Als Wendemöglichkeit ist ein doppelter Wendekreis integriert, welcher ermöglicht, dass eine Anzahl Taxis diesen Bereich als Wartezone benutzen.

Im Einzelnen sind folgende Flächen im zentralen Bereich untergebracht:

- Reisezentrum mit Fahrscheinverkauf, Büro und sozialen Einrichtungen,
- Service-Store mit sozialen Einrichtungen,
- Büro Service-Team,
- Eingangshalle mit Schiebetüren,
- Reisefrische mit Behinderten-WC,
- Technikräume,
- Info-Wand,
- Schließfächer im Mittelaufleger,
- Gepäckwagensammelstelle,
- mobile Verkaufs- und Infoelemente,
- Bahnsteigerschließstreppe auf der jeweiligen Gleisachse,
- Glasaufzüge mit ausreichender Größe zur Beförderung von Fahrrädern oder Gepäckwagen,
- öffentliche Telefone,
- Kiss & Ride Durchfahrt,
- öffentlicher Durchgang zum Saalepark.

Der darüber liegende Bahnsteig erhält eine Verbreiterung auf 6,0 m, da in diesem Bereich durch die vertikale Erschließung von Treppe und Aufzug mit einem erhöhtem Besucherstrom zu rechnen ist. Ferner werden die bahnspezifischen Einrichtungen wie Sitzbänke, Info, Getränke- und evtl. Süßwarenverkauf verstärkt angeordnet. Für eine weitere Attraktivitätssteigerung sorgt das Bahnsteigdach, welches über eine Länge von 117,0 m dem Bahnhofsbereich und dem Bahnhof sein unverwechselbares Gesicht verleiht. Es ist von weitem zu erkennen und dient auch als Orientierungsmerkmal. Als Konstruktion wurde ein durchlaufendes Flügeldach gewählt, welches durch im Endfeld befindliche eingespannte Stützen im Achsmaß von 7,5 m und einem daran befestigten Stahlrundrohr statisch gehalten wird. Die Stützen erlauben das Anbringen von Zug- bzw. Gleisanzeiger und weiteren Info-Medien. Die Dachuntersicht besteht aus einer vollflächig aufgetragenen Alu-Welle. Die Beleuchtung und Beschallung des Bahnsteiges erfolgen über ein durchgehendes Edelstahlblech, welches zwischen die Stützen gespannt ist.

Im Verlauf des breiteren Bahnsteiges sieht der Entwurf eine 3-Gelenkbogenkonstruktion vor, die jeweils auf den gegenüberliegenden Bahnsteigen gelagert wird. An ihren Auskragungen wird ein „Tragflächendach“ angebracht, um den dynamischen Gesamteindruck zu steigern und genügend Schutz vor Schlagregen zu bieten. Dieses leichte Dach scheint über den Bahnsteigen zu schweben, da es keine auffällige Verbindung zum Träger gibt. Die Atmosphäre des Schwebens steigert sich, da die Untersicht des Daches aus einem für Reinigungszwecke abnehmbaren Edelstahlgittergewebe besteht, welches indirekt im Elypsenhohlraum angestrahlt wird.

Darüber hinaus können die Oberleitungen über eine separate Abhängung an den Bogenträgern befestigt werden, wodurch auf die störenden Oberleitungsmasten verzichtet werden kann.

3. Brücke über Straßenbahnunterführung

Aufgrund des bestehenden Paradiesbahnhofs, der in seiner Lage erhalten bleibt und lediglich fremd genützt wird, ist die Ausdehnung der geforderten Länge des Bahnsteiges auf 370,0 m auf der Stadtseite begrenzt. Daher sieht der Entwurf eine Ausdehnung des stadtseitigen Bahnsteiges nach Osten über die bestehende Straßenbahnunterführung vor. Um das Brückenwiderlager mit Natursteinverkleidung als ortstypisches Element zu erhalten und wegen der Medienkonzentration im umgebenden Erdreich, wählte man eine Brückenkonstruktion auf Bohrpfehlstützen, welche an die bestehende Bahnbrücke integriert wird. Das Ende der Brückenkonstruktion bildet gleichzeitig auch den Abschluss des Bahnsteiges.

Auf der Saaleseite wird sinngemäß die Anpassung der Stützwand auf Stadtseite (Genius Loci) sowie die Ansicht mit der direkt anschließenden Umgebung in Einklang gebracht. Analog der stadtseitigen Ausbildung wurde auch hier eine Gabionenwand aus Jenenser Sandstein in Edelstahlkörben verwendet. Die bestehende Böschung mit Grünbepflanzung bleibt in ihrer Ausbildung nahezu erhalten, wodurch der Charakter des dicht bewachsenen Parks erhalten bleibt. Der Bahnhof wird somit in die jeweilige Umgebung integriert und bildet die Kante zur Stadt.

Einzig im Bereich des Brückenbauwerks wird die Kante unterbrochen und lässt Blickbeziehungen zum Kern Jenas zu. Die Wendeschleife für den Individualverkehr flankiert die Böschung und benötigt daher eine Stützwand, welche homogen gekrümmt um die gesamte Wendeschleife geführt wird und demzufolge eine Trichterfunktion übernimmt.

Erschließung des Bahnhofes

Im Knotenpunkt der öffentlichen Nahverkehrserschließung platziert sich der zentrale Eingang/Durchgang des Gebäudes. Mittels einer großzügig angelegten Treppe gelangt man in den tiefer gelegenen Bereich. Für Rollstuhlfahrer bzw. Kinderwagen steht ein seitlicher Weg entlang der Fassade zur Verfügung. Von dort erreicht man die Bahnsteige entweder über die Glasaufzüge (mit integriertem Maschinenraum im Schacht) oder über die Treppenanlage seitlich der Shops mit einer nutzbaren Breite von 2,4 m.

Der öffentliche Durchgang wird dabei als multi-nutzbare Halle ausgebildet, welche aus Sicherheitsaspekten nachts geschlossen werden kann. In ihr befinden sich ein Teil der Fahrkartenautomaten sowie ein Serviceaufpunkt, die vom abschließbaren Bereich und der offenen Kiss & Ride Durchfahrt bedient werden. Gleichzeitig bietet die Halle Möglichkeiten für den mobilen Verkauf von Einzelwaren bzw. für Veranstaltungen. Gegenüber des Mittelauflegers steht ein Fußweg, mit Schließfächern sowie Versorgungsautomaten, zur Erschließung der Grünfläche zur Verfügung.

Konzept der Dienstleistungsflächen

Um eine größere Einsatzfläche und damit eine größere Werbewirksamkeit für die Verkaufsflächen zu gewährleisten, werden alle Flächen, die nicht konstruktiv zur Kraftableitung des Brückenbauwerkes benötigt werden, voll verlastet.

Um die Wirkung am repräsentativen Ort zu erhöhen, werden die Fassadenflächen mit kontrastierendem (siebbedrucktem) Glas mit Motiven der Jenenser Sehenswürdigkeiten sowie den Abbildungen der Sandsteine in den Edelstahlgalionen bestückt.

Im Bereich des Hallendurchganges besteht die Möglichkeit, durch Schiebeelemente die Verkaufsfläche zu erweitern und das Erlebnis des Durchschreitens des Durchgangs zu steigern.

Autor: Michael Hanka, IFB DR. BRASCHEL AG