

Die städtebauliche Eigenart des Gebietes wird durch kleinteilige Bau- und Grundstücksstrukturen, durch wertvolle Gebäude der Vorgründer- und Gründerzeit sowie denkmalgeschützte Gebäude und Gebäudeensembles verbunden mit einem vielfältigen Einzelhandel geprägt.

Das heutige Bahnhofsquartier hat sich aus den beiden mittelalterlichen Vorstädten, der historischen „Löbervorstadt“ im Westen und der „August-Vorstadt“ im Osten, weitgehend auf dem überkommenen Stadtgrundriss entwickelt und wurde maßgeblich gründerzeitlich überformt. Aus dieser baugeschichtlichen Entwicklung heraus entstand ein Quartier in dem die heute prägende gründerzeitliche Struktur durch bestehende, vorgründerzeitliche Gebäude unterbrochen wird. Die hieraus resultierende unterschiedliche Maßstäblichkeit der Bebauung führt zu einer bauhistorischen Collage erhaltenswerter Bebauung und Bebauungsstruktur.

Von besonderer struktureller Bedeutung sind die öffentlichen Straßen (Schmidtstedter Straße, Trommsdorffstraße, Thomasstraße, Bürgermeister-Wagner-Straße, Bahnhofstraße) und der vom Hauptbahnhof, dem ehemaligen Reichsbahndirektionsgebäude sowie dem Erfurter Hof begrenzte Willy-Brandt-Platz.

Zentrale stadtbildprägende Elemente sind der Willy-Brandt-Platz sowie die Bahnhofstraße mit ihrer gründerzeitlichen Bebauung und den Arkaden auf der Ostseite. Die Bahnhofstraße stellt als Blick- und Hauptwegeachse die Verbindung zwischen Anger und Hauptbahnhof her und mündet auf dem Willy-Brandt-Platz. Der Willy-Brandt-Platz bildet als ganztägig besonnener, räumlich geschlossener Stadtplatz mit hoher Aufenthaltsqualität den attraktiven Endpunkt der innerstädtischen Hauptachse von der Altstadt zum Hauptbahnhof.

Umfangreiche Baumaßnahmen im Rahmen der Sanierung des Bahnhofsquartieres führten zu einer wesentlichen Aufwertung, Neugestaltung und Attraktivitätssteigerung. Hierzu zählen insbesondere:

- der Neubau des Hauptbahnhofes
- die Um- und Neugestaltung des Willy-Brandt-Platzes einschließlich der Tiefgarage
- der Neubau des Busbahnhofes
- die Sanierung des ehemaligen Hotels „Erfurter Hof“
- die Neugestaltung der südlichen Bahnhofstraße einschließlich der Schaffung des Hauptknotenpunktes zwischen regionalen und überregionalen Schienenverkehr mit dem ÖPNV-Netz der Stadt Erfurt in der Eisenbahnüberführung

In Erwartung der Inbetriebnahme eines der bedeutendsten ICE-Umsteigepunkte in den neuen Bundesländern, ist mit weiteren Entwicklungsimpulsen im Bahnhofsquartier Erfurt zu rechnen.

Die Bau- und Nutzungsstrukturen werden durch den Bahnhofsneubau bestimmt. Der Neubau folgt im wesentlichen den klassisch gründerzeitlichen Leitbildern. Das Bahnhofsquartier wird durch die dem Bahnhof innewohnenden Funktionen ergänzt und zu einem in sich geschlossenen identitätsstiftenden städtebaulichen Ensemble entwickelt. Das innerstädtische Quartier, mit dem Hauptbahnhof in seiner heutigen Gestalt und Funktion, trägt den oberzentralen Funktionen der Landeshauptstadt Rechnung und wird wesentlich gestärkt. Es besteht ein hohes öffentliches Interesse daran, diesen Gebietszustand dauerhaft Aufrecht zu erhalten.

Durch die oben beschriebene zunehmende Dynamik und in der Aussicht der Funktion als zentraler Knotenpunkt innerhalb des transeuropäischen Netzes Venedig – Malmö ist zu befürchten, dass ein erheblicher Veränderungsdruck auch über die zeitlich begrenzten Steuerungsmöglichkeiten des Sanierungsrechtes hinaus entstehen wird. Insbesondere in den für Gewerbe weniger renditeträchtigen Bereichen des Bahnhofsquartiers besteht die Gefahr baulicher Veränderungen bzw. von Abbrüchen (Thomasstraße, Schmidtstedter Straße, Trommsdorffstraße).

Nachdem wesentliche Teile des Sanierungsgebietes umfassend aufgewertet sind, ist zu erwarten, dass Anträgen auf Entlassung aus der Sanierung gemäß § 163 BauGB stattgegeben werden muss. Dies bestätigt sich durch bereits vorliegende Anträge von Eigentümern.

Zur Sicherung des erreichten Sanierungsstandes ist neben dem Abschluss der derzeit im Verfahren befindlichen Bauleitplanungen, insbesondere in den weniger renditeträchtigen Randbereichen der Erlass einer Erhaltungssatzung zum heutigen Zeitpunkt angemessen.

Aus den vorgenannten Gründen wird mit der vorliegenden Erhaltungssatzung die Erhaltung der städtebaulichen Eigenart des Gebietes aufgrund seiner städtebaulichen Gestalt und Funktion verfolgt, bestehende bauliche Anlagen zu schützen, wenn diese als "bauliche Anlage allein oder im Zusammenhang mit anderen baulichen Anlagen das Ortsbild, die Stadtgestalt oder das Landschaftsbild prägt oder sonst von städtebaulicher, insbesondere geschichtlicher oder künstlerischer Bedeutung ist" (§ 172 Abs.3 Satz 1 BauGB).

Dabei beziehen sich das „Ortsbild“ und das „Landschaftsbild“ insbesondere auf das optische Erscheinungsbild, während der Begriff der 'Stadtgestalt' darüber hinaus geht und vor allem auf Strukturen wie den Stadtgrundriss oder topografische Gegebenheiten und Funktionen, wie die Nutzung baulicher Anlagen abstellt.

Das Erscheinungsbild und die gesamtstädtisch bedeutsame Funktionsstruktur des Quartiers sind vorrangige Schutzgüter für diesen Bereich. Der Hauptbahnhof ist prägende Funktion ("Stadtstruktur") und städtebauliche Dominante ("sonstige städtebauliche Funktion") des Quartiers. Der Umbau des Bahnhofes dient der Sicherung und Stärkung seiner Funktion und damit der Sicherung der städtebaulichen Eigenart des Gebiets, das in seiner Struktur wesentlich durch diesen geprägt wird.

Im einzelnen können Nutzungen, Gebäude, Bauteile und Baugestalt, wie z.B. Geschossigkeit, Fassaden und Fenstergliederung oder Dachformen, wie auch Werbeanlagen die Tatbestände erfüllen, die das unverwechselbare und das erhaltenswerte dieses Stadtgebietes darstellen.

Da die Zielstellung der Erhaltungssatzung maßgeblich innerhalb des Geltungsbereiches der 2001 beschlossenen Sanierungssatzung SA ALT 489 greifen, erfolgt die räumliche Abgrenzung mit identischem Geltungsbereich (Erhaltungssatzung Lageplan).