

ICE-CITY ERFURT

Machbarkeitsstudie



Impressum



Verfasser

FIRU - Forschungs- und Informations-Gesellschaft für
Fach- und Rechtsfragen der Raum- und Umweltplanung mbH
Bahnhofstraße 22
67655 Kaiserslautern
Tel. +49 631 36245-0
Fax +49 631 36245-99

IN KOOPERATION MIT:

BulwienGesa AG
Wallstraße 61
10179 Berlin
Tel. +49 30-278768-0
Fax +49 30-278768-68

in Zusammenarbeit mit

Amt für Stadtentwicklung
und Stadtplanung
Löberstraße 34
99096 Erfurt
Tel. 0361 655-3901
Fax 0361 655 3909

April 2010

Inhaltsverzeichnis

INHALTSVERZEICHNIS	3
ABBILDUNGS- UND TABELLENVERZEICHNIS	5
1 AUSGANGSLAGE	7
1.1 Sachverhalt	7
1.2 Herangehensweise / Methodik	8
2 MARKTSCREENING	11
2.1 Kurzdarstellung Makro- und Mikrostandort	11
2.1.1 Makrostandort Erfurt	11
2.1.2 Mikrostandort Plangebiet.....	14
2.1.3 Fazit	18
2.2 Kategorisierung des Nutzungsspektrums	20
2.2.1 Büromarkt Erfurt.....	20
2.2.2 Hotelmarkt in Erfurt	36
2.2.3 Sonstige Nutzungen.....	45
2.3 Ableitungen aus deutschen und europäischen Referenzbeispielen	46
2.4 ICE-City Erfurt –Hochmobilitätsportal – Ein regionale und kommunaler Premiumstandort	58
2.4.1 Regiopole Erfurt – Weimar – Jena – Schnellbahnknoten Premiumexzellenz.....	58
2.4.2 ICE-City Erfurt – Städtebaulicher und immobilienwirtschaftlicher Premiumstandort mit Zukunftsperspektive	59
2.5 Fazit Marktscreening	62
3 ERARBEITUNG EINES NUTZUNGSKONZEPTS	64
3.1 Ableitung eines Nutzungskonzepts.....	64
3.1.1 Bestehende planerische Vorstellungen	64
3.1.2 Darstellung von Entwicklungsprinzipien	66
3.1.3 Nutzungsvorschlag.....	67
3.2 Beispielhafte Ertragsprognose.....	68
3.3 Städtebauliche Struktur (Modell und Entwicklungsabschnitte)	71
4 EMPFEHLUNG	75
4.1 Empfehlung der Entwicklungsabfolge.....	75
4.2 Instrumentelle Empfehlung	79
4.3 Fazit	79

ABBILDUNGS- UND TABELLENVERZEICHNIS

Abbildung 1: Abgrenzung Plangebiet	7
Abbildung 2: Deutsches und europäisches Schnellbahnnetz 2017	8
Abbildung 3: Herangehensweise	10
Abbildung 4: Lage der Regiopole Erfurt zwischen den Metropolregionen.....	11
Abbildung 5: Struktur der Gesamtstadt Erfurt.....	12
Abbildung 6: Untersuchungsgebiet ICE-City	15
Abbildung 7: Ehemalige Bahngebäude	15
Abbildung 8: Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Erfurt.....	17
Abbildung 9: Abgrenzung B-Plan ALT 571 „Bahnhofsquartier – Teilbereich A“ ..	17
Abbildung 10: Bürobeschäftigte in Erfurt 1990-2013*	21
Abbildung 11: Büroflächenumsatz in Erfurt 1990-2009	22
Abbildung 12: Großflächige Umsätze in Erfurt 2008-2009	25
Abbildung 13: Abgrenzung Bürolagen Erfurt*	26
Abbildung 14: Neubaufertigstellung in Erfurt 1990-2003**	29
Abbildung 15: Entwicklung des Büroflächenbestandes in Erfurt**	30
Abbildung 16: Leerstandsrate in Erfurt 1993-2013**	31
Abbildung 17: Mietentwicklung in Erfurt 1220-2013**	32
Abbildung 18: Lage der Landesministerien in Erfurt.....	35
Abbildung 19: Entwicklung der Bettenzahlen	36
Abbildung 20: Standort 3-5 Sterne Hotels.....	39
Abbildung 21: Indexierte Entwicklung der Gästeankünfte und –übernachtungen	42
Abbildung 22: Indexierte Entwicklung der Gästeankünfte in Erfurt und Vergleichsstädten	43
Abbildung 23: Durchschnittliche Auslastungsquoten in Erfurt und Vergleichsstädten	44
Abbildung 24: ICE-Netz 2009.....	48
Abbildung 25: TGV-Netz in Frankreich und den Nachbarländern.....	49
Abbildung 26: Lage ICE-Haltepunkt Kassel zur Innenstadt	51
Abbildung 27: Lage: ICE-Haltepunkt Lille zur Innenstadt	52
Abbildung 28: Lage: ICE-Haltepunkt Saarbrücken zur Innenstadt.....	52
Abbildung 29: Lage ICE-Haltepunkt Wolfsburg zur Innenstadt.....	53
Abbildung 30: Lage ICE-Haltepunkt Erfurt zur Innenstadt	53

Abbildung 31: Entwurf zum Teilräumlichen Entwicklungskonzept „Erweitere Altstadt Erfurt Zielplan 1 „Nutzung und Nutzungsmischung“	64
Abbildung 32: Städtebaulicher Entwurf Rahmenplan ALT 453	65
Abbildung 33: Nutzungsentwurf gemäß der überschlägigen Bewertung zum Rahmenplan ALT 453	65
Abbildung 34: Nutzungsvarianten gemäß Kick-Off Gespräch vom 06.11.2009 ..	66
Abbildung 35: Prinzipien der Flächenentwicklung	67
Abbildung 36: Nutzungsschema	68
Abbildung 37: Flächeneinteilung je Nutzungssegment.....	70
Abbildung 38: Strukturmodell	73
Abbildung 39: „Aktuelle Marktvariante“	75
Abbildung 40: „Kompaktierungsoption“	77
Abbildung 41: „Premiumoption“.....	77
Abbildung 42: Zeitliche Abfolge der Standortentwicklung.....	78
Tabelle 1: Großflächige Umsätze in Erfurt 2008-2009.....	24
Tabelle 2: 20 wichtige Leitunternehmen und Behörden in Erfurt (Auswahl).....	28
Tabelle 3: Realistische Nutzungsbausteine für die ICE-City Erfurt	34
Tabelle 4: Tourismuskennziffern Erfurt (nur Hotels) - Angebot.....	36
Tabelle 5: 3- 5-Sterne-Hotels in Erfurt nach DEHOGA-Klassifikation, Bestand und Planung (geordnet nach Sternen und Zimmeranzahl)	38
Tabelle 6 Tourismuskennziffern Erfurt (nur Hotels) - Nachfrage.....	43
Tabelle 7: Sonstige Nutzungen	45
Tabelle 8: Gegenüberstellung der Referenzbeispiele.....	54
Tabelle 9: Machbarkeit der genannten Nutzungsoptionen	62
Tabelle 10: Nutzungssegmente	67
Tabelle 11: Geschätzter Flächenverbrauch aus dem Marktscreening	68
Tabelle 12: Stellplatzberechnung.....	69
Tabelle 13: Ermittlung der Potenzialfläche	70
Tabelle 14: Kalkulation der Erträge.....	71

1 AUSGANGSLAGE

1.1 Sachverhalt

Erfurts Wirtschaftsstruktur war über Jahrhunderte hinweg vom Handel und Handwerk geprägt. Mit der Industrialisierung entwickelte sich Erfurt zu einem bedeutenden Standort der Großindustrie, insbesondere im Bereich der Mikroelektronik. Nach 1990 setzte ein tief greifender Strukturwandel ein. Klein- und mittelständische Firmen sowohl in traditionsreichen als auch zukunftsorientierten Branchen prägen die Wirtschaftsstruktur. Mit der Gründung des Technologie- und des Anwenderzentrums bleibt die Mikroelektronik die dominierende Branche. Darüber hinaus bestimmen der Maschinenbau, Telekommunikation, Nahrungsmittelindustrie, Bau- und Baustoffindustrie sowie Gartenbau und Photovoltaik die Branchenstruktur.¹

Durch die zentrale Lage ist die Thüringer Landeshauptstadt Erfurt hinter Leipzig der zweitgrößte Messestandort in den Neuen Bundesländern. Mit der Gründung der Universität 1999 knüpft die Stadt zudem an die Tradition als bedeutender Universitätsstandort an. Mit 150 Medienbetrieben zählt Erfurt zu den bedeutenden Medienstandorten Deutschlands.



Abbildung 1: Abgrenzung Plangebiet²

¹ www.erfurt.de, Zugriff 30.11.2009

² Quelle: Google Maps, Zugriff vom 27.11.2009 und eigene Darstellung

Ab 2017 wird die Thüringer Landeshauptstadt Erfurt nun an einem zentralen, leistungsstarken Knoten des von der DB AG betriebenen deutschen ICE-Netzes liegen, der die Stadt an das europäische Schellbahnsystem, mit Strecken von Berlin nach München (240min) und Dresden-Frankfurt 180min), anbindet. Die Stadt Erfurt beabsichtigt nunmehr, in Arrondierung der bestehenden Nutzungen im ICE-Haltepunktbereich, Flächen für Funktionen vorzuhalten, die von den sich ergebenden spezifischen Standortpotentialen partizipieren können. In diesem Zusammenhang soll das ca. 9 ha große Areal der ehemaligen Bahnpostpakethalle und des alten Bahnhofs westlich des neu errichteten ICE-Hauptbahnhofs als Standort für eine **ICE-City-Erfurt** untersucht werden.



Abbildung 2: Deutsches und europäisches Schnellbahnnetz 2017

Der Zukunftsstandortfaktor „Schnellbahnhof“ soll die Stadt weiter landes- und bundesweit verkehrsgeographisch und ökonomisch positionieren. Es kann vermutet werden, dass die Funktion „Netz-knoten im Schnellbahnsystem“ der ggfs. Stadt weitergehende raumökonomische und stadtfunktionale Impulse vermittelt, mit denen die Bedeutung der Stadt als Teil der Regiopole „Erfurt-Weimar-Jena“ zwischen den Großzentren Berlin, München, Frankfurt nachhaltig gestützt und profiliert wird.. Zukünftig auf der Landkarte einen Knoten des europäischen Schnellbahnsystems bildend, sind im Vorfeld die (lokalen) Entwicklungsperspektiven abzuschätzen und eine geeignete Flächenportfolio- und Entwicklungspolitik zu betreiben. Das Ziel ist die Herleitung eines wirtschaftlichen und marktgängigen Nutzungsschemas für den Standort einer ICE-City Erfurt.

1.2 Herangehensweise / Methodik

In einem ersten Schritt zur Potenzial-/ Perspektivabschätzung soll mit Hilfe dieser Machbarkeitsstudie eine Verankerung der Standortperspektive in der Kommunalpolitik sowie die Einwerbung der Unterstützung von Eigentümern und Akteuren herbeigeführt werden.

Die Stadt Erfurt beabsichtigt eine proaktive qualitätsorientierte Entwicklung im Bahnhofsumfeld, um die zügige Schaffung von Angeboten der City-Ergänzungsfunktionen hinsichtlich der Eröffnung der ICE-Strecke gewährleisten zu können.

Die folgenden Arbeitsschritte sind innerhalb der Machbarkeitsabschätzung bearbeitet worden und fließen in die Gesamtempfehlung ein:

1. Durch eine vergleichende Betrachtung ähnlicher Projekte in Deutschland und Europa werden Referenzbeispiele identifiziert und evaluiert. Anhand von ausgewählten Standorten von Fernbahnhofsentwicklungen mit komplementären Nutzungen im direkten Standortumfeld sollen Hinweise und Erkenntnisse für mögliche Nutzungen der ICE City in Erfurt gewonnen werden. Hierbei wurden explizit Städte der gleichen Gemeindegrößenklasse, unter anderem auch Erfurts Partnerstadt Lille, eingebunden in das französische TGV-Netz, beleuchtet und hieraus Nutzungsanalogien / Segmente für eine ICE-City Erfurt abgeleitet.
2. Je potenzielles Nutzungssegment wurden für Erfurt Marktanalysen mit Stand 2009 durchgeführt, um so Hinweise und Anhaltspunkte für eine nachhaltige Konzeptentwicklung vor Ort zu erhalten. Dabei werden zum einen die gegenwärtigen (2009/10) marktgängigen Nutzungen abgefragt und zum anderen Hinweise auf potenzielle Ergänzungsnutzungen an dem Standort gegeben. Eine Berücksichtigung des Segments großflächiger Einzelhandel wird vor dem Hintergrund, der in der Einzelhandelskonzeption der Stadt Erfurt untersuchten Auswirkungen auf den Einzelhandelsstandort Altstadt, als sehr kritisch gesehen. Daher wird als sinnvolle Bausteingröße für den großflächiger Einzelhandel von einer maximalen Verkaufsfläche (VK) von 5.000 qm ausgegangen.
3. Auf Basis der Ergebnisse unter 1 und 2 wird ein nachhaltiges und tragfähiges Gesamtkonzept für das Planungsareal ICE-City Erfurt empfohlen. Bestandteil der Konzeptdefinition sind die Vernetzung der einzelnen Angebotsbereiche und der Vorschlag für eine skizzenhafte Flächen-Layout-Planung unter Berücksichtigung von Vorgaben aus der Plangebietsumgebung zu Anbindung, Ausrichtung usw. Im Ergebnis wird ein Nutzungsspektrum bezogen auf die konkrete lokale Situation vorgeschlagen, dass in Teilen aus dem Markt bereits gegenwärtig belegt und entwickelbar ist und in anderen Teilen als „Standortentwicklung“ aktiviert und akquiriert werden muss. Hierbei ist die Entwicklungsperspektive von 10 – 15 Jahren zu berücksichtigen.
4. Auf Grundlage der Layout-Planung werden die Flächenanteile der jeweiligen Nutzungssegmente in ihren prozentualen Anteilen an der Gesamtfläche in Bandbreiten dargestellt. Anhand der Gesamtflächen werden die Brutto- und Nettobauflächen je nach Nutzungsart ermittelt und eine beispielhafte Überprüfung der ökonomischen Leistungsfähigkeit dieser Flächen dargelegt. Dieser Schritt bildet eine (einfache) Investrechnung eines Eigentümers mit Blick auf eine Durchschnittsrentierlichkeit ab.
5. In Verbindung mit dem erarbeiteten Layout und dem entwickelten Flächenbedarf wird die Kompatibilität zwischen Anforderungsprofil des Marktes und dem Eignungsprofil des Projektes überprüft. Dies erfolgt abschließend in einer beispielhaften Konzeption eines städtebaulichen Strukturmodells.

Die Machbarkeitsstudie dient der Konkretisierung der Flächenverfügbarkeit und der Bedarfe hinsichtlich der möglichen und empfohlenen Nutzungssegmente. Es ist zu berücksichtigen, dass die Nutzungsperspektive ICE-City Erfurt auf das Jahr 2017ff. orientiert. Demzufolge lassen sich methodisch auf Basis

- a) einer Marktbetrachtung zum Status 2009 aktuelle Nutzungssegmente und ihr gegenwärtiger Flächenbedarf ermitteln und belegen
- b) perspektivisch auf zusätzliche Potenziale hinweisen, die gegenwärtig vom Markt nicht belegt sind und
- c) insoweit ein Standort „erst etabliert“ werden muss und
- d) aus Gründen der „Rarität“ des lokalen Flächenangebotes mit direktem räumlichen Bezug zum ICE-Halt (heute) und Hochgeschwindigkeitsknoten (ab 2017) eine qualitätsvolle, gestufte und geplante Entwicklung (Masterplan) grundsätzlich zu empfehlen ist, die ihrerseits den gesellschaftlichen, ökonomischen und lokal-politischen Veränderungen der kommenden Dekade (2010-2020) noch ausgesetzt sein wird.

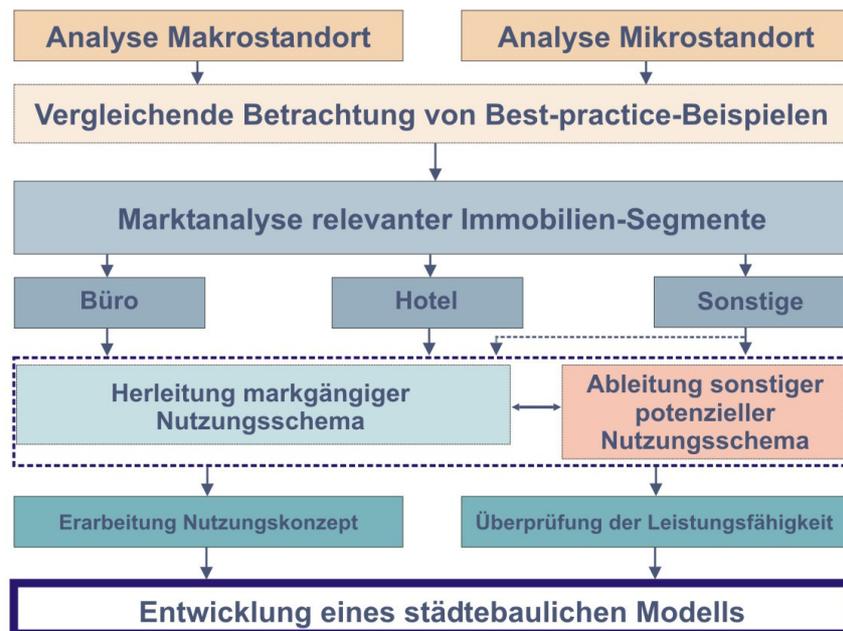


Abbildung 3: Herangehensweise

2 MARKTSCREENING

2.1 Kurzdarstellung Makro- und Mikrostandort

2.1.1 Makrostandort Erfurt

Zur Entwicklung und Bewertung der wirtschaftlichen Leistung der Landeshauptstadt Erfurt werden die wesentlichen Standortfaktoren im Überblick dargestellt. Hierzu zählen im Einzelnen Aussagen und Darstellungen zu den Aspekten, Lage, Siedlungsstruktur, Verkehrsanbindung, Soziodemographie und Wirtschaft.

Lage

Erfurt (ca. 200.000 Einwohner) ist Landeshauptstadt des Freistaates Thüringen und liegt geographisch in der Mitte Deutschlands. Als größte Stadt und eines der drei Oberzentren des Landes befinden sich wichtige Institutionen vor Ort, neben den Landesbehörden auch das Bundesarbeitsgericht sowie die Universität Erfurt und Fachhochschule Erfurt als Teil der Hochschul- und Bildungslandschaft. Die "Impulsregion" Erfurt-Weimar-Jena bildet eine Regiopole auf Grund des Mangels an benachbarten Ballungsräumen. Hierdurch wird für diesen Teil Deutschlands das System der Metropolräume funktional ergänzt.

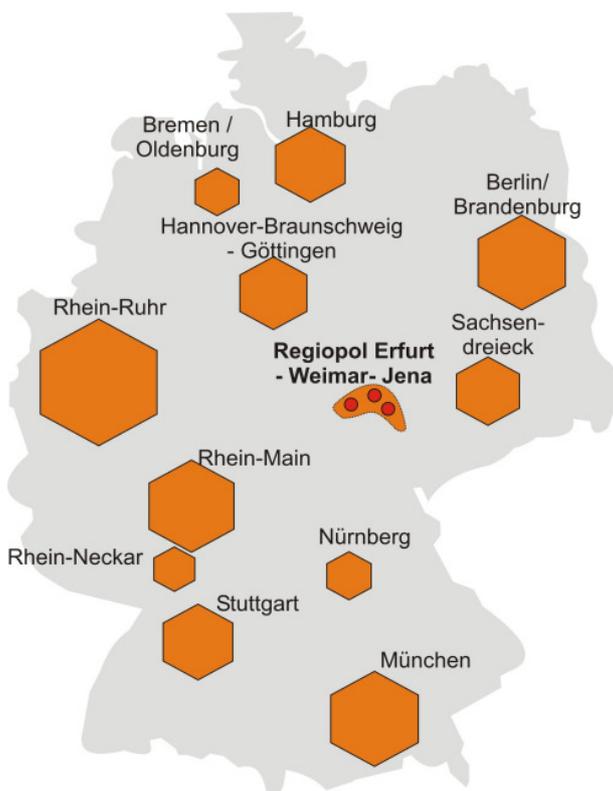


Abbildung 4: Lage der Regiopole Erfurt zwischen den Metropolregionen

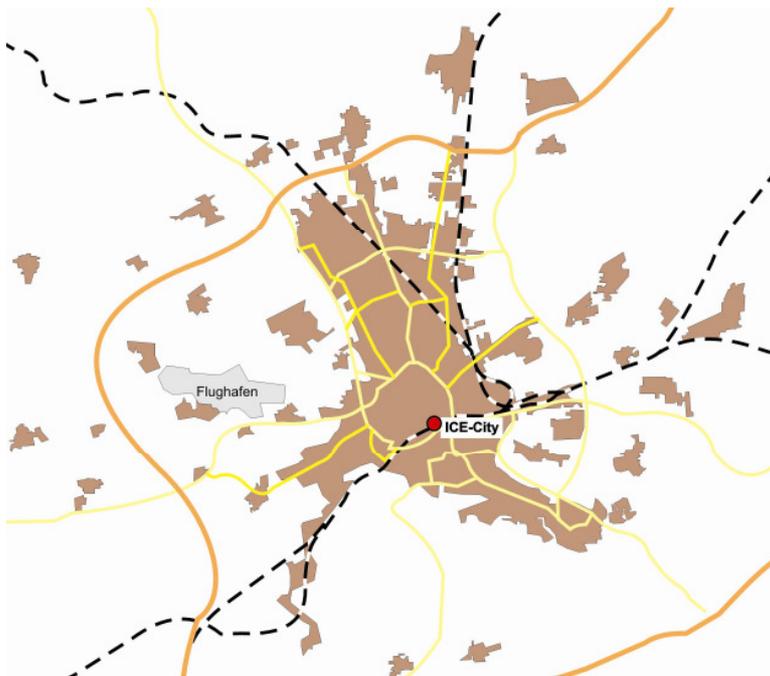


Abbildung 5: Struktur der Gesamtstadt Erfurt

Siedlungsstruktur

Die Stadtregion Erfurt umfasst die Kernstadt und das in weiten Teilen ländlich geprägte Umland. Das Stadtgebiet gliedert sich in 53 Stadtteile, von denen 18 Gemeinden 1994 in der Gebietsreform in die Stadt Erfurt eingemeindet wurde. Die stadträumliche Gliederung Erfurts erfolgt dabei in vier Stufen, der erweiterten Altstadt mit City, der inneren Stadt (Gründerzeit), der äußeren Stadt (Großwohnsiedlungen) und der peripher gelegenen Ortschaften. Naturräumlich liegt die Stadt Erfurt im Zentrum des Thüringer Beckens zwischen dem Thüringer Wald im Süden und dem Harz im Norden.

Aspekte der Verkehrsanbindung

Durch die zentrale Lage in der Mitte Deutschlands, an den Autobahnen A 4 und A 71, ist Erfurt an das großräumige IV-Verkehrsnetz optimal angebunden. Zudem begünstigen der ICE-Bahnhof und der Verkehrsflughafen in Bindersleben die Einbindung in das überregionale und transnationale Verkehrsnetz.

Regional ist Erfurt weiterhin über die B4 (Nord-Süd-Verbindung) und B7 (Ost-West-Verbindung) an die benachbarten Mittelzentren angebunden. Mit den neuen, außen liegenden Straßenverbindungen des Erfurter Ringes werden überregionale und städtische Verkehrsströme gebündelt.

Die Stadt verfügt über eine sehr gute markungsweite ÖPNV-Erschließung, neben 6 Stadtbahn- und 25 Stadtbuslinien wird das Netz durch eine Vielzahl von Regionalbuslinien ergänzt. Nach Umgestaltung bietet der neue DB-Fernbahnhof (Hbf.) mit ICE-Haltepunkt auf der Relation Frankfurt – Leipzig/Dresden bereits heute eine verbesserte nationale und regionale Anbindung Erfurts im Schienennetz der DB AG.

Eine weitere wichtige Verkehrsinfrastruktur stellt der Verkehrsflughafen Erfurt - Bindersleben dar. Von dort werden direkte (innerdeutsche) Linienflugverbindungen nach München, Köln, Düsseldorf und Hamburg angeboten. Seit 2005 besteht vom Flughafen aus eine Stadtbahn-Anbindung in die Erfurter-Innenstadt.

Soziodemographie (Bevölkerungsentwicklung, -struktur und -prognose)

Erfurt hatte seit den späten 50er Jahren des 20. Jahrhunderts bis zum Jahr 1988 eine stetig steigende Bevölkerungszahl. Nach 1989/90 bis zur Jahrtausendwende führten zunächst verschiedene ungünstige Einflussfaktoren zu einer Verringerung der Bevölkerungszahl um etwa 35.000 Einwohner. Inzwischen werden Wanderungsverluste in die alten Bundesländer durch Gewinne aus Thüringen kompensiert. Seit dem Jahr 2002 kann ein positives Wanderungssaldo das negative Geburtensaldo weitgehend ausgleichen. Dies ist auf die Attraktivität der Landeshauptstadt insbesondere auch als Ausbildungsort zurückzuführen.

Wirtschaftliche Rahmendaten

Die Landeshauptstadt Erfurt hat seit 1990 einen nachhaltigen ökonomischen Strukturwandel gemeistert; auf einen starken Rückgang der Beschäftigtenzahlen im Bereich des produzierenden Gewerbes folgte eine immense Stärkung des Dienstleistungssektors. Erfurt ist heute durch eine breite Branchenvielfalt und eine klein- und mittelständische Struktur gekennzeichnet. Zusätzlich hat sich der Bereich der Medien und Kindermedien als Zukunftsbranche in Erfurt etabliert. Hierin konnte bundesweit eine Marke – insbesondere mit dem Kinderkanal KIKA und entsprechenden Produktions- und Servicebereichen etabliert werden. Im Vergleich zu den anderen Großstädten im Mitteldeutschen Wirtschaftsraum rangiert die Landeshauptstadt Erfurt hinsichtlich des Bruttoinlandsprodukts im oberen Mittelfeld. Das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf betrug 2006 in Erfurt 29.674 Euro./p.a.

Bei den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten liegt Erfurt (bezogen auf die Bevölkerungsanzahl) in Mitteldeutschland ganz vorn. Das resultiert vor allem aus einer überdurchschnittlich hohen Einpendlerzahl (ca. 47.000) trotz in der Nähe liegender weiterer Wirtschaftsschwerpunkte.

Zukünftig ist beabsichtigt, die gesamte Region als gesamthaften „Wirtschaftsstandort Erfurt“ zu positionieren. Die Stadt muss weitere Zuzugsperspektiven eröffnen und berufsbedingte Abwanderungen zukünftig vermeiden, um die demographische Entwicklung, den Rückgang der Schulabgänger und somit dem zunehmenden Fachkräftemangel entgegen zu wirken.³

³ *Statistischer Halbjahresbericht II/2008 der Stadt Erfurt*

2.1.2 Mikrostandort Plangebiet

Eine wesentliche Grundlage der Mikrostandortanalyse bildet die Begehung und Besichtigung des 9 ha großen City-Entwicklungsareals westlich des neuen ICE Hauptbahnhofs. Das Gebiet selber ist in 3 Bereiche unterteilt, der potentiellen Entwicklungsfläche für eine ICE-City, darin der Entwicklungsbereich sowie der Kernbereich gemäß Vorgaben / Abgrenzungen des Auftraggebers. Das Hauptaugenmerk bei der vorliegenden Untersuchung bildet die Betrachtung des Kernbereiches. Im Einzelnen werden im Rahmen der Mikrostandortanalyse folgende Standortfaktoren einer Kurzevaluation unterzogen, Nutzung, Lage, Umfeld, Anbindung und planungsrechtliche Einordnung.

Nutzung

Gegenstand der vorliegenden Untersuchung ist ein Planareal für eine ICE-City mit einer Größe von rund 89.000 m². Der Entwicklungsbereich weist eine Fläche von rund 70.000 m² und der Kernbereich von rund 50.000 m² auf. Dieses innerstädtische Gebiet ist geprägt von Mischnutzung entlang des Juri-Gagarin-Rings sowie im Süden durch die ehemaligen Postpakethallen und die z.T. leerstehenden Bahnanlagen (Bahndirektionsgebäude und Kraftwagenbetriebswerk). Bei dieser Brachfläche handelt es sich um ein Areal, das der Stadt bisher für eine Entwicklung nicht zu Verfügung gestanden hat (Bahnbetriebsflächen).

Lagemerkmale bzw. Lagequalifizierung

Das Bahnhofsquartier liegt innerhalb der „Erweiterten Altstadt“ von Erfurt, südlich des heutigen Stadtzentrums am Anger, von dem es durch die stark befahrene Verkehrsachse des Juri-Gagarin-Ringes getrennt ist. Nach Süden hin ist das Gebiet durch die Bahnanlagen des Hauptbahnhofes und durch den Flutgraben begrenzt. Im Nordwesten stellt der Juri-Gagarin-Ring den Gebietsrand dar. Nach Westen entlang der Löberstraße schließen sich die Mischnutzung am Juri-Gagarin-Ring und die ausgedehnten Flächen der ehemaligen Bahnpost an. Östlich bildet die Bahnhofstraße mit dem ehemaligen Bahndirektionsgebäude die Grenze.

Die abriegelnde Wirkung der in Hochlage gelegenen Bahnanlagen und des direkt südlich angrenzenden Flutgrabens haben die Bahnhofstraße und die Löberstraße mit ihren Tunneln zu den einzigen Verbindungsstücken zwischen dem Stadtkern und den südlichen Stadtteilen gemacht. Das Quartier selber ist derzeit nur bedingt einsehbar, da es Richtung Bahnhof durch das ehemalige Bahndirektionsgebäude, Richtung Innenstadt durch die Bebauung am Juri-Gagarin-Ring und Richtung Löberstraße teilweise durch die bestehende Bebauung abgeschottet wird. Dies zeigt sich insbesondere in der geringen Passantenfrequenz auf dem Areal. Die Ursachen dafür sind u.a. die Brachfläche an sich, die fehlenden Nutzungen und die damit einhergehende unattraktive Durchquerung des Gebietes, die durch eine Entwicklung der Fläche geändert werden kann.



Abbildung 6: Untersuchungsgebiet ICE-City⁴

Umfeld

Das Umfeld des Untersuchungsgebietes ist geprägt von Mischnutzung. Insbesondere Handel, Gewerbe und Dienstleistung in Verbindung mit Wohnnutzung im Obergeschoss sind im Stadtquartier am Bahnhof typischerweise vorhanden und ausgeprägt. Diese City-Ergänzungs-Funktionen bestimmen einen Großteil der umliegenden Bereiche. Im Osten des Gebietes befindet sich der Hauptbahnhof mit angegliederten höherwertigen Handels- und Dienstleistungsnutzungen, während sich im Westen eine Mischnutzung aus vielfältigen, kleinteiligen Nutzungselementen findet. Nördlich gelegen ist das sog. Thomaseck mit Büro- und Dienstleistungssegmenten als Teil einer privat getragenen Stadtentwicklungsmaßnahme beiderseits des Juri-Gagarin-Ring; darin eingebettet eine Passage als fußläufiger Durchgang zum Plangebiet. In südlicher Richtung wird die Fläche von den Gleisanlagen begrenzt. Direkt hinter den Gleisen knüpft die Südstadt an, die hauptsächlich durch Wohnnutzung bestimmt ist.



Abbildung 7: Ehemalige Bahngelände

Grundstücksanbindung

Der Standort Bahnhofsquartier profitiert von der hervorragenden Anbindung sowohl an den Fernverkehr der Deutschen Bahn, als auch an den leistungsfähigen städtischen und regionalen Nahverkehr (max. Entfernung zum ÖPNV 250m).

Das westliche Bahnhofsquartier ist an den äußeren Rändern durch die Löberstraße sowie den Juri-Gagarin-Ring an das Hauptverkehrsnetz angeschlossen. Die Binnenerschließung erfolgt von der Rosengasse und dem Thomaseck zur Thomasstraße sowie Große Engengasse. Die verkehrliche Verbindung von der Thomasstraße Richtung Bahnhof ist nur eingeschränkt über die zu querende Bahnhofstraße möglich. Insgesamt bedarf es einer Verbesserung der inneren und äußeren Erschließung des Quartiers.

Die Fußwegeverbindungen verlaufen entlang der Thomasstraße und Rosengasse durch das Gebiet und verbinden den Bahnhofsvorplatz mit der Löberstraße. Aus Richtung Innenstadt führt zusätzlich einer Verbindung durch das Thomaseck zum Untersuchungsgebiet. Aufgrund der z.T. schmalen Gehsteige wird die Durchquerung jedoch erschwert. Neben dem ehemaligen Bahndirektionsgebäude befindet sich das sog. Radhaus, das in ausreichender Anzahl Abstellmöglichkeiten für Fahrräder bietet. Gesonderte Fahrradwege verlaufen nicht durch das Gebiet.

Planungsrechtliche Einordnung

Das Untersuchungsgebiet befindet sich im Geltungsbereich des sich in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes ALT 408 und ist im Flächennutzungsplan als gemischte Bauflächen gemäß §1 Abs. 1 Nr. 2 BauNVO festgesetzt. Der Bereich der ehemaligen Bahndirektion wird durch den Bebauungsplan ALT 571 „Bahnhofsquartier – Teilbereich A“ planungsrechtlich bestimmt.

Bei den Flächen der ehemaligen Bahnanlagen handelt es sich noch um gewidmete Bahnflächen gem. AEG i.V.m. § 38 BauGB.

⁴ Quelle: Bing, Zugriff vom 15.10.2009 und eigene Darstellung



Abbildung 8: Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Erfurt⁵

Der Ausschnitt des **Flächennutzungsplans - FNP** der Stadt Erfurt verdeutlicht die Lage des Untersuchungsgebietes zwischen den Gleisanlagen im Süden und der Altstadt im Norden. Das Gebiet selber ist als gemischte Bauflächen (M) gemäß §1 Abs. 1 Nr. 2 BauNVO festgesetzt.

Der **Bebauungsplan ALT 408 "westliches Bahnhofsquartier"** befindet sich derzeit in der Aufstellung. Mit dem Beschluss Nr. 102/97 wurden die Planungsziele des Aufstellungsbeschlusses durch den Rahmenplan RP 453, auf dessen Grundlage eine frühzeitige Bürgerbeteiligung durchgeführt wurde, präzisiert.

Im **Bebauungsplan ALT 571 „Bahnhofsquartier – Teilbereich A“** ist das Grundstück der Bahndirektion sowie die Flächen an der Bahnhofstraße als Kerngebiet (MK) und die Flächen entlang der Thomasstraße und Großen Engengasse als Mischgebiet (MI) festgesetzt.

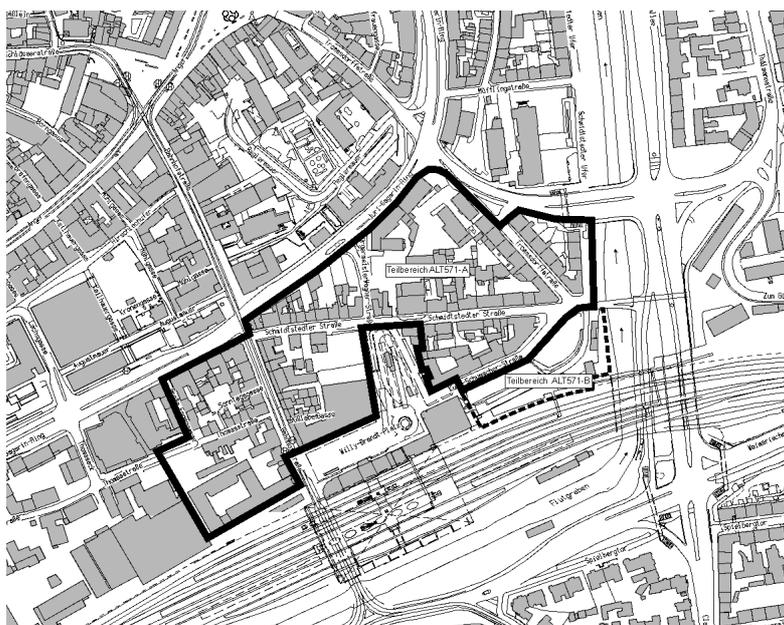


Abbildung 9: Abgrenzung B-Plan ALT 571 „Bahnhofsquartier – Teilbereich A“⁶

⁵ Quelle: Flächennutzungsplan, Stadt Erfurt

Zu den informellen Planungen die Fläche betreffend zählen, das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK), das Einzelhandels- und Zentrenkonzept sowie das Teilräumliche Entwicklungskonzept⁷. Insgesamt wird in den Konzepten das Untersuchungsgebiet der Innenstadt, dem zentralen Versorgungs-, Dienstleistungs- und Kulturzentrum zugeordnet, und mit Cityrandfunktionen bedacht.

2.1.3 Fazit

Das Untersuchungsgebiet des Kern- und Entwicklungsbereiches der ICE-City Erfurt ist, bedingt durch die zentrale Lage an der Altstadt und die unmittelbare Nähe zum Hauptbahnhof, dem Grunde nach geeignet zur Unterbringung von innenstädtischen Ergänzungsfunktionen. Allerdings sind Entwicklungspotenziale aufgrund der derzeit eingeschränkten Einsehbarkeit und der Insellage zwischen den Gleisanlagen und der vorhandenen baulichen Struktur entlang des Juri-Gagarin-Rings stadtstrukturell gegenwärtig begrenzt. Ein Entwicklungsimpuls des Quartiers in „2. Reihe“ ist demzufolge lediglich direkt von Westen (Löberstraße) bzw. Osten (Bahnhofsvorplatz) denkbar und möglich und setzt die Transität des Objektensembles Bahndirektion⁶ voraus. In Summe ist demnach festzustellen, dass das Areal wegen seiner bisherigen Nutzung als Bahnbetriebsflächen, der „Abschirmung“ durch die Großwohnanlagen am Juri-Gagarin-Ring und die „Barrierewirkung“ von Bahndirektion / Bundespolizei bislang von einer Entwicklungsdynamik ausgenommen war. Hinzu treten weitere Problemfelder:

- Barrierewirkung Bahn/Gleisanlagen sowie Bahndirektion
- Bereichsweise Denkmalschutz
- Aufstehende Altbausubstanz und potentielle Bodenverunreinigungen
- Südausrichtung Bahngleise in Hochlage als Immissionsband
- Unternutzung in Nahumgebung mit fehlenden Impulswirkungen (Thomaseck, Passage, usw.)
- Lage an aber nicht auf der Entwicklungsachse Bahnhof – Altstadt
- Bisher kaum Fußgängerfrequenzen in ost-westlicher sowie nord-südlicher Richtung
- Charakter einer „verbotenen“ Stadt in der Stadt

Die Skizze Fotoplan (im Anhang) zeigt in Summe die festgestellten städtebaulich-funktionalen Defizite / „Missstände“:

In der Perspektive einer vorausschauenden Stadtentwicklungskonzeption / Planung mit dem Horizont 2020 indes ist der Standort als Eingangs- bzw. Übergangsbereich zwischen der weiter hochfrequentierten Verkehrsdrehscheibe Bahnhof/Vorplatz und der funktionsstarken Innenstadt als Baustein für eine nachhaltige und qualitätsorientierte Entwicklung vorzuhalten und spezifisch zu positionieren. Gerade der Lageparameter

⁶ Quelle: B-Plan ALT 571 „Bahnhofsquartier – Teilbereich A“, Stadt Erfurt

⁷ Siehe Kapitel 3.1.1

ermöglicht es, das Areal zu einem überregional bedeutenden Knotenpunkt mit wichtigen Zentrumsfunktionen zu entwickeln.

Als „Kaskade“ der Lage- und Standortgunst ist im Fazit wie folgt festzustellen.

- Kleinräumig fußläufig – erheblich entwicklungsbedürftig aber auch fähig
- Kleinräumig radverkehrsorientiert - entwicklungsbedürftig aber auch fähig
- Stadtweit ÖPNV-orientiert – bereits voll entwickelt und optimal angeschlossen
- Stadtweit IV-orientiert – durch Zufahrpunkte Löberstraße und Juri-Gagarin-Ring optimal erschließbar
- Ruhender Verkehr – im bzw. unter dem Plangebiet zu verwirklichen
- Landesweit SPÖV – orientiert – bereits voll entwickelt und optimal angeschlossen
- Bundesweit ICE-Mono-Linienverkehr – bereits voll entwickelt und optimal angeschlossen
- Bundesweit – ICE-Knotenhalt / Hochgeschwindigkeitsmobilität – Netzausbau läuft – vor Ort optimal anschließbar

Insoweit ist angesichts der überlokalen, regionalen und bundesweiten Erschließungsgunst („Premium“) ein entsprechendes Immobilienprodukt zu konzeptionieren und städtebaulich auf hohem Qualitätsniveau zu etablieren.

2.2 Kategorisierung des Nutzungsspektrums

Je potenzielles Nutzungssegment werden überblickartige Markt-Checks durchgeführt, um so Hinweise und Anhaltspunkte für eine nachhaltige Konzeptentwicklung für die ICE-City Erfurt zu erhalten. Eine überwiegend auf großflächigen Einzelhandel gerichtete Entwicklung wird vor dem Hintergrund der in der Einzelhandelskonzeption der Stadt Erfurt untersuchten Auswirkungen auf den Einzelhandelsstandort Altstadt als sehr kritisch gesehen.

2.2.1 Büromarkt Erfurt

Der Erfurter Büromarkt weist einen Büroflächenbestand von rund 1,59 Mio. qm MF-G auf und ist damit der größte Büromarkt in Thüringen. Das untersuchte Projektareal liegt im Teilraum „Cityrand“, der an den Citybereich außerhalb des Juri-Gagarin-Rings angrenzt. Perspektivisch erscheint eine Erweiterung des Büroteilraums „City“ in Richtung Bahnhof durch das Projekt „ICE-City Erfurt“ möglich.

2.2.1.1 Nachfrage

Bürobeschäftigte

Die Zahl der Bürobeschäftigten⁸ lag Ende 2008 in Erfurt bei rund 49.500 und damit rund 7,9 % unter dem Spitzenwert des Jahres 2002. Dies stellt einen deutlichen Einbruch bei den Bürobeschäftigtenzahlen dar und ist zum einen auf den Verlust an Beschäftigungsverhältnissen von sozialversicherungspflichtigen (SPV) Jobs – verursacht durch Betriebsschließungen und –verlagerungen – zurückzuführen. Aber auch eingeschlossen war die Rückführung der klassischen arbeitsmarktpolitischen Förderinstrumente wie Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen (ABM) oder Strukturanpassungsmaßnahmen (SAM). Trotz der allgemeinen wirtschaftlichen Erholung in den Jahren 2005-2008 konnte die Zahl der Bürobeschäftigten in diesem Zeitraum nur unterdurchschnittlich um rund 1,15 % zulegen.

⁸ Setzt sich zusammen aus SVP-Bürobeschäftigten, Beamten, Selbstständigen, geringfügig Beschäftigten

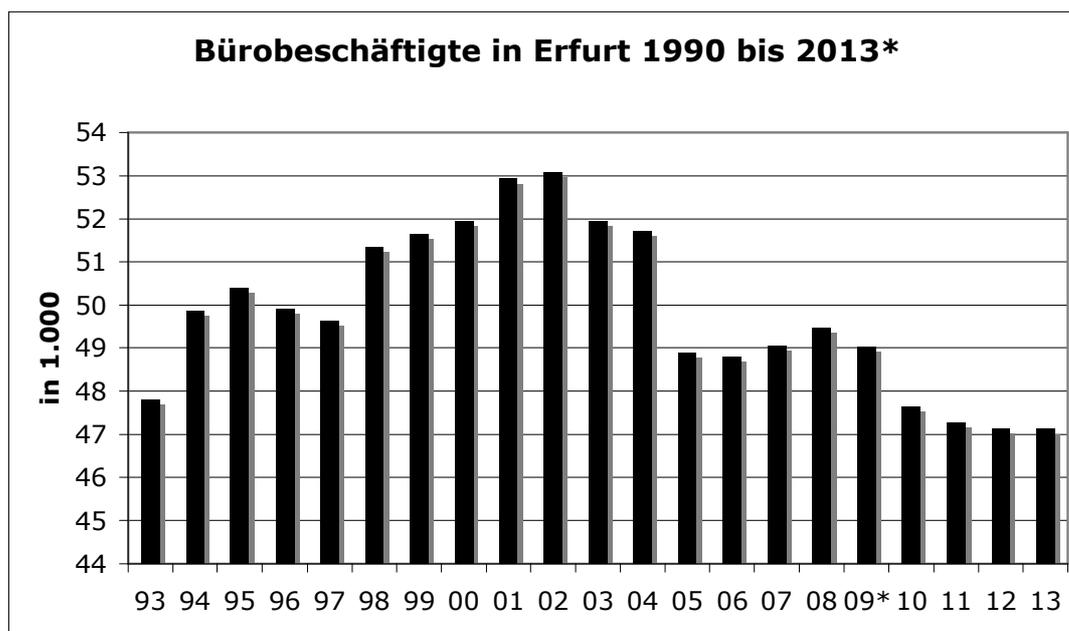


Abbildung 10: Bürobeschäftigte in Erfurt 1990-2013^{9*}

In Städten vergleichbarer Größenordnung lagen die Wachstumsraten im selben Zeitraum bei

- 5,8 % (Lübeck)
- 4,3 % (Regensburg)
- 4,3 % (Mannheim)
- 3,6 % (Braunschweig).

Während in anderen Städten trotz der Wirtschaftskrise im Jahr 2009 noch Bürobeschäftigtenwachstum aufgebaut werden wird (die Ursache liegt in der weiteren Tertiärisierung der Arbeitswelt und den positiven Effekten der Kurzarbeiterregelung) sehen die aktuellen Prognosen der BulwienGesa AG für Erfurt im Jahr 2009 bereits einen leichten Rückgang, der ab dem Jahr 2010 noch weiter zunehmen wird. Der Grund liegt zum einen in der vom statistischen Landesamt Thüringen prognostizierten Bevölkerungsentwicklung (11. koordinierte Bevölkerungsprognose), zum anderen ist die Wirtschaft in Erfurt im Vergleich zu anderen Städten nicht so stark aufgestellt, als dass aus der ansässigen Wirtschaft heraus fundamentale Wachstumsimpulse gesetzt werden könnten.

Diese Perspektiven lassen endogen ohne Berücksichtigung neuer Impulse durch ICE-Knoten nur geringe zusätzliche Nachfrageimpulse für das geplante Quartier „ICE-City Erfurt“ erwarten. Vielmehr müssen geplante Büroflächenvolumina im Projekt durch Verlagerungen von Unternehmensheadquartern innerhalb der Stadtgrenze (oder von außerhalb) belegt werden, wie es vor kurzem am Beispiel der Unternehmensverlagerung von E.ON in die Schwerborner Straße oder dem Neubau der Stadtwerke Anfangs des auslaufenden Jahrzehnts geschehen ist.

⁹ Quelle: RIWIS, *ab 2009 Prognose BulwienGesa AG,
* Prognose ohne Berücksichtigung neuer Impulse durch ICE-Knoten

Flächenumsatz

Der durchschnittliche Büroflächenumsatz¹⁰ in Erfurt lag zwischen 2004 und 2008 bei rund 26.000 qm MF-G, 2008 konnten insgesamt rund 30.000 qm MF-G umgesetzt werden. Für 2009 geht BulwienGesa von einem Umsatz in Höhe von 38.000 qm MF-G aus, was einen ungewöhnlich hohen Wert darstellt. Gegenüber dem Vorjahr lag der Umsatz somit um rund 26 % höher und rund 13 % über dem 10-jährigen Mittelwert (2000-2009) von ca. 33.500 qm MF-G.

Die wichtigste Nachfragegruppe in Erfurt ist traditionell die – eher als preissensibel einzustufende – öffentliche Hand, es folgen mit Abstand die Gesundheitsdienstleister und Industrie. Die unternehmensbezogenen Dienstleister, Verbände sowie Banken oder Versicherungen, die traditionell weniger preissensibel sind, spielen im Marktgeschehen eher eine untergeordnete Rolle.

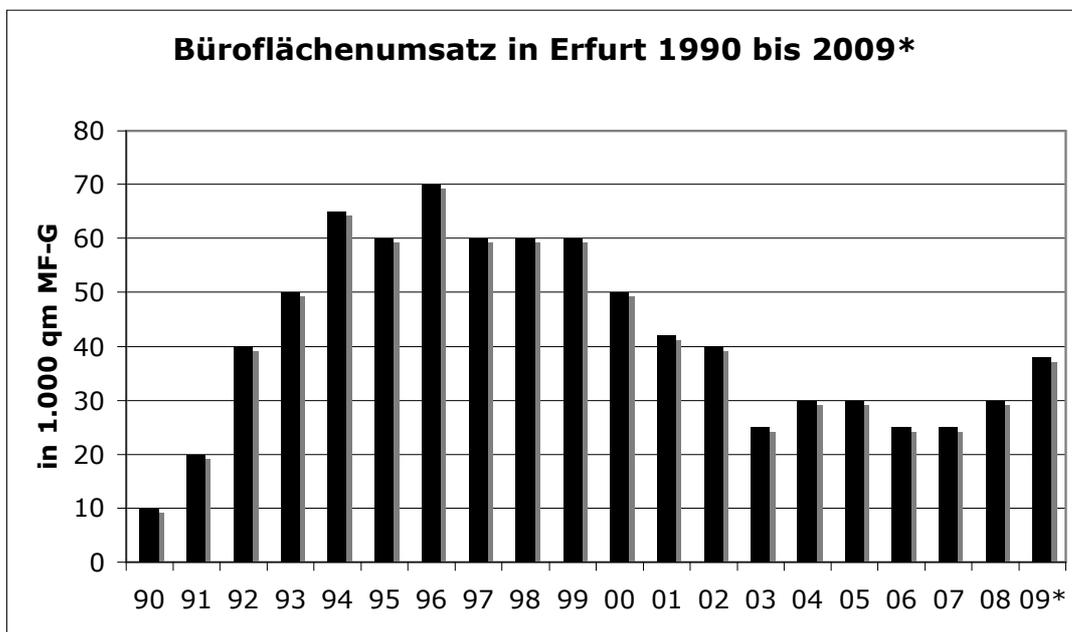


Abbildung 11: Büroflächenumsatz in Erfurt 1990-2009¹¹

Die Nachfrage der TMT-Branche¹² (darunter fallen auch Call-Center) ist traditionell in Erfurt als überdurchschnittlich einzuschätzen, allerdings sind diese Unternehmen ebenfalls als preissensitiv einzustufen und finden diesbezüglich im Erfurter Büromarkt aktuell ausreichend adäquate Angebote außerhalb der Innenstadtrings (bspw. im Bereich der „Am Herrenberg“/ „Konrad-Zuse-Straße“ oder im subventionierten Büroobjekt „Kindermedienzentrum“ in der Erich-Kästner-Straße), wo auch Synergieeffekte für die Ansiedlung eine nicht unbedeutende Rolle spielen. Perspektivisch ist aber auch am Standort ICE-City Erfurt eine Etablierung von Unternehmen aus der TMT-Branche möglich und sinnvoll. Allerdings sind auch hier subventionierte Mietniveaus (bspw.

¹⁰ Summe aus Eigennutzerbaustarts, Vermietungen, Vermietungen im Bau und Vorvermietungen innerhalb eines Kalenderjahres

¹¹ Quelle: RIWIS/BulwienGesa AG, *vorläufiger Wert

¹² Technologie, Medien, Telekommunikation

durch Stiftungen) nötig um die vorhandene Nachfrage (der 1. BA des Kindermedienzentrums ist bereits komplett belegt, so dass 2010 mit dem Bau des 2. Bauabschnitts begonnen wird) zielorientiert befriedigen zu können.

In den Jahren 2008/2009 wurden insgesamt rund 14 Deals (Eigennutzerbaustars/Vermietungen) mit mindestens 1.000 qm MF-G erfasst, darunter auch so bedeutende wie der

- Neubau der E.ON-Zentrale in der Schwerborner Straße mit ca. 8.000 qm MF-G (Eigennutzer),
- der Umbau der alten Feuerwache am Juri-Gagarin-Ring zu einem Behördenstandort mit rund 6.400 qm MF-G (Vorvermietung) und
- die fast vollständige Vermietung des Facharzt- und Gesundheitszentrums Südpark mit knapp 6.000 qm MF-G (Vermietung im Bau).

Tabelle 1: Großflächige Umsätze in Erfurt 2008-2009

Großflächige Umsätze in Erfurt 2008-2009 – ab 1.000 qm MF-G						
	Objekt	Mieter	Branche	Mietfläche in m ² MF-G	Miete in Euro/m ² MF-G	Umsatzart
1	Hauptzentrale E.ON	E.ON	Industrie, Produktion	8.000	–	E
2	Alte Feuerwache	Städtische Behörden	öffentliche Verwaltung	6.400	–	E
3	Südpark - Facharzt- und Gesundheitszentrum	diverse	Gesundheit	6.000	–	V
4	Collegium maius	Föd. Evang. Kirchen in Mitteldeutschland	öffentliche Verwaltung	4.700	–	E
5	Barbarossahof	Krankenkasse	Versicherungen	2.400	6,00	V
6	Eugen-Richter-Straße 44	–	Bildung, Erziehung	2.000	5,00	V
7	Objekt in Leipziger Straße 56	Diverse	Andere	1.600	–	V
8	Hauptpost	Fit Stop	Gesundheit	1.560	8,00	V
9	Objekt in Löberstraße 34- 36	Stadt Erfurt (Erweiterung)	öffentliche Verwaltung	1.500	5,60	V
10	City-Haus	Euroschulen	Bildung, Erziehung	1.397	4,50	V
11	Büroobjekt VBG	OBI	Handel	1.300	6,50	V
12	Thüringen Büropark	Carrier	Industrie, Produktion	1.000	6,50	V
13	Schmidtstedter Bogen	Fitnessstudio	Freizeit	1.000	5,50	VV
14	Omega-Bürohaus 2	CSC	Software/IT	1.000	8,16	V

E=Eigennutzer, V= Vermietung, VV= Vorvermietung

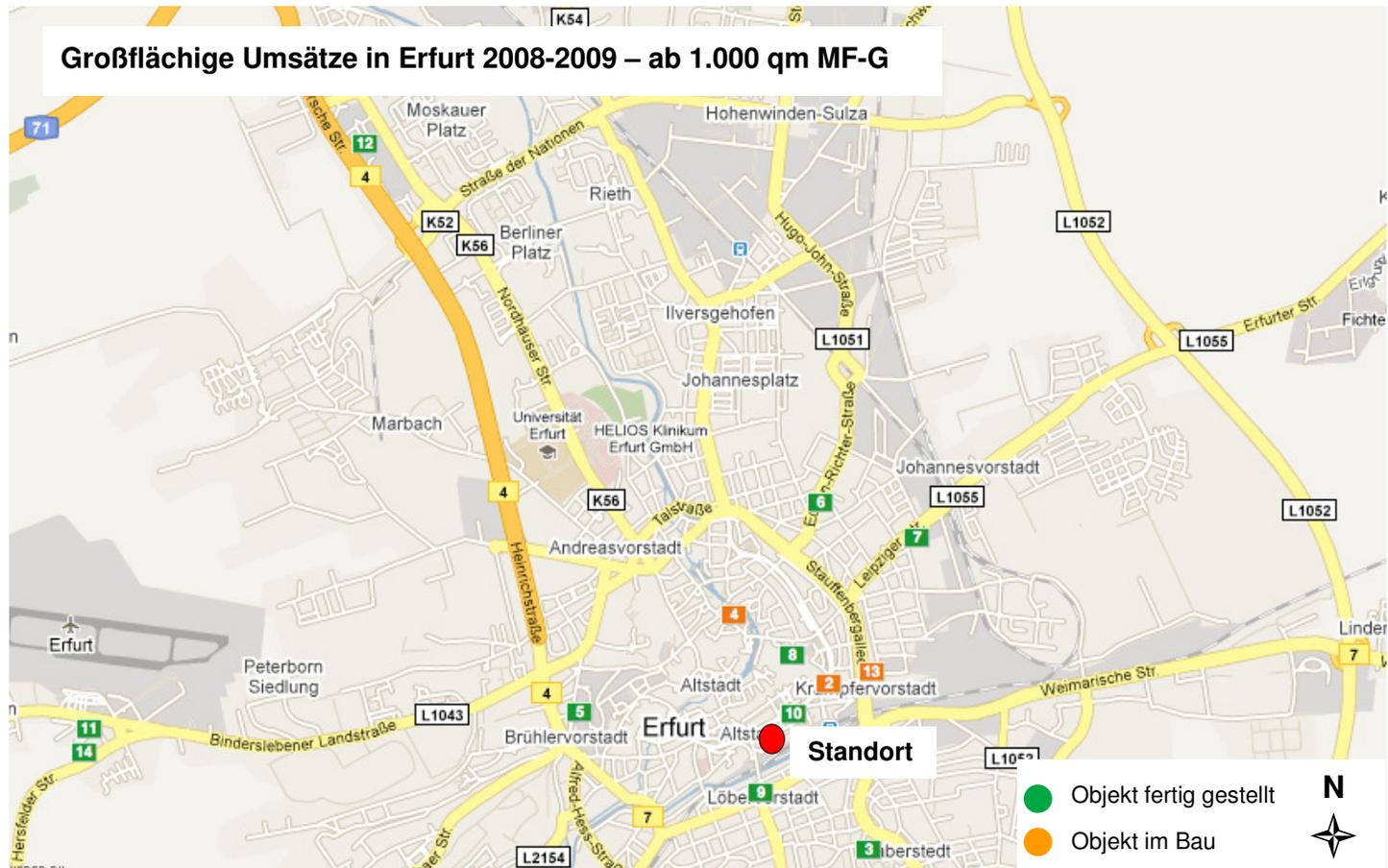


Abbildung 12: Großflächige Umsätze in Erfurt 2008-2009¹³

¹³ Quelle: Eigene Zusammenstellung, Kartengrundlage Google Maps

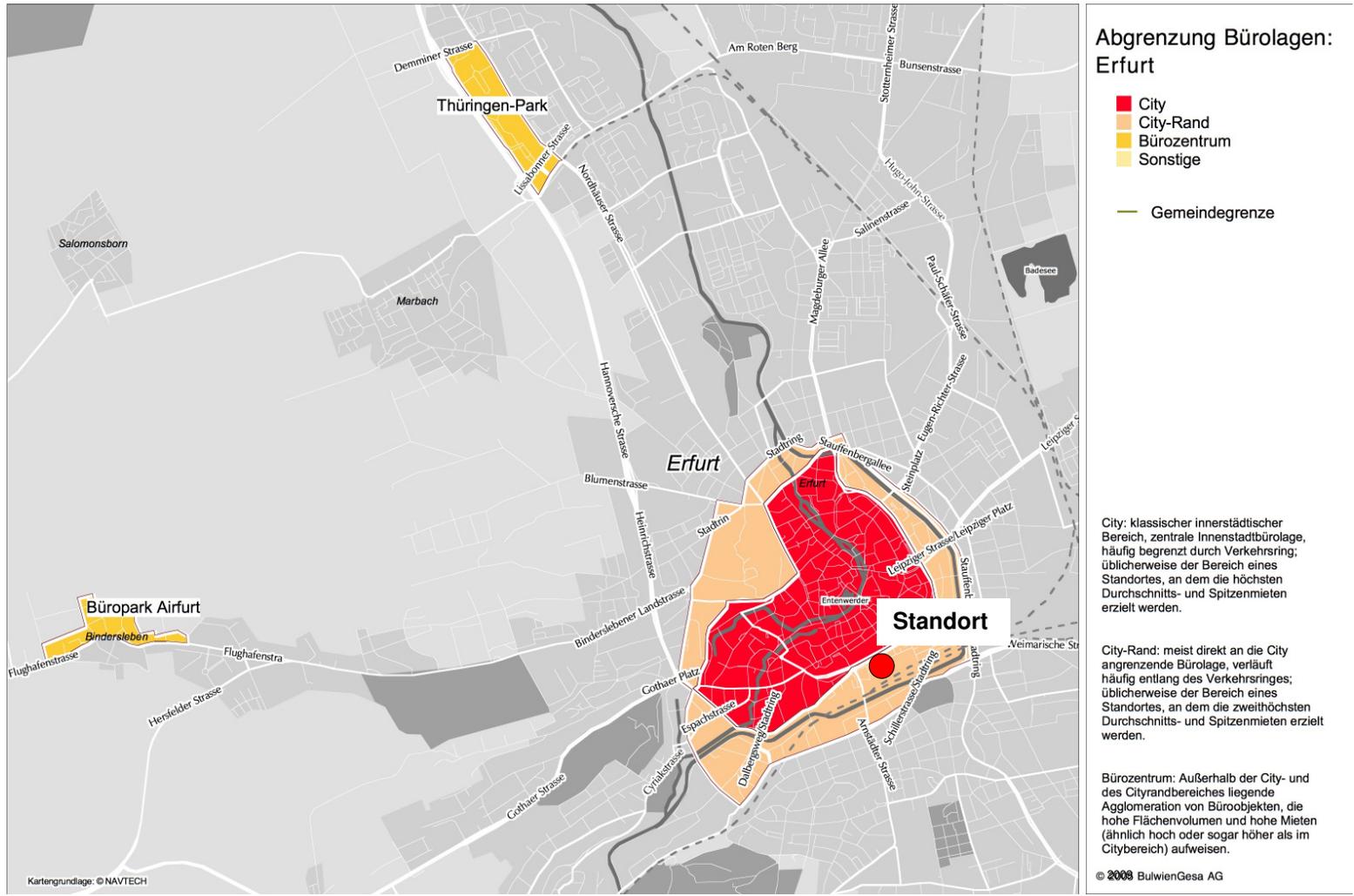


Abbildung 13: Abgrenzung Bürolagen Erfurt*

* nach einer erfolgreichen Etablierung der Ice-city, erfolgt eine Ausweitung des Citybereichs Richtung Bahnhof

Dabei konzentrierten sich die großflächigen Umsätze auf den City- und Cityrandbereich innerhalb des Juri-Gagarin-Rings, nur in einigen Ausnahmefällen (Büroobjekt VBG, Omegahaus, E.ON) lagen die Umsätze außerhalb der beiden genannten Teilräume.

Somit ist am untersuchten Standort ohne Berücksichtigung neuer Impulse durch ICE-Knoten nachfrageseitig aus dem freien Büroimmobilienmarkt heraus aktuell nicht mit volumenrelevanten Impulsen zu rechnen. Vielmehr muss der Standort über eine „Anentwicklung“ durch die öffentliche Hand¹⁴ oder (Landesbehörde, städtische Behörde, etc.) oder durch die Verlagerung eines Headquarter eines bereits ansässigen Unternehmens bekannt gemacht werden. Gleichzeitig fungiert dieser Ankermieter als Frequenzbringer für andere mögliche Nutzungen wie z. B. Einzelhandel. Dafür kommen aufgrund der großen, aktuell bereits zur Verfügung stehenden Angebotsvolumina im Gesamtmarkt (siehe auch Kapitel Leerstand) in Kombination mit dem am Standort zu erwartenden hohen Mietniveau wahrscheinlich nur wenige Unternehmen in Frage. Folgende 20 wichtige Leitunternehmen und öffentliche Einrichtungen sind in Erfurt vertreten:

¹⁴ Der Begriff der „Öffentlichen Hand“ wird als Oberbegriff für potenzielle Nachfragegruppen benutzt, die in der tabellarischen Auflistung in Kapitelgefasst 2.2.1.3 aufgeschlüsselt und näher benannt werden und wird in seinen.

Tabelle 2: 20 wichtige Leitunternehmen und Behörden in Erfurt (Auswahl)¹⁵

Unternehmen	Branche
Bosch Solar Energy	Industrie/Produktion
E.ON Thüringer Energie AG	Energiewirtschaft
SWE Stadtwerke Erfurt GmbH	Versorgung
Thüringer Innenministerium	Landesbehörde
Eliog Technologie AG	Technologie
Erfurter Verkehrsbetriebe	Verkehr
Landeskriminalamt Thüringen	Landesbehörde
Sparkasse Mittelthüringen	Bank
Thüringer Aufbaubank	Bank
Thüringer Industriebeteiligungs GmbH	Öffentliche Einrichtung
X-FAB Semiconductor Foundries AG	Technologie
SWE Stadtwirtschaft	Entsorgung
Thüringer Landesamt für Statistik	Landesbehörde
Zeitungsgruppe Thüringen	Medien
Björnsen beratende Ingenieure	Dienstleistung
Bosch Solar Thin Film GmbH	Technologie
Bundesarbeitsgericht	Bundesbehörde
Condomi Erfurt Produktionsgesellschaft	Produktion
EBT Elektrobau	Dienstleistung
Erfurter Bahn GmbH	Transport

¹⁵ Quelle: www.firmendatenbank.de, *Stand 2008, wenn nicht anders vermerkt

Nicht zu vernachlässigen ist in diesem Zusammenhang die Zunahme des Leerstandes an anderer Stelle in Erfurt, sollte es zu einem Umzug von Behörden/Unternehmen kommen).

Perspektivisch besteht zur Eröffnung der ICE-Verbindung nach München die Option zusätzliche Nachfragegruppen aus dem hochpreisigen Segment am Standort zu etablieren. Hierzu sind aber besondere Marketinganstrengungen bei gleichzeitiger Verknappung von anderen (für Erfurt) hochpreisigen Standorten notwendig. Eine detaillierte Darstellung der möglichen Nachfrageentwicklung für den Standort erfolgt im Kapitel „Fazit“ in Tabellenform.

2.2.1.2 Angebot

Bestand und Neubaufertigstellungen

Der Büroflächenbestand in Erfurt lag Ende 2009 bei über 1,59 Mio. qm MF-G und legte im Vergleich zum Vorjahr um rund 14.000 qm MF-G zu. Damit wurde seit langem wieder ein Fertigstellungsvolumen von über 10.000 qm MF-G realisiert. Zurückzuführen war dieser hohe Wert u. a. auf die Fertigstellung des eigengenutzten Bürogebäudes von E.ON (ca. 8.000 qm MF-G) und des Facharzt- und Gesundheitszentrums Südpark (ca. 6.000 qm MF-G).

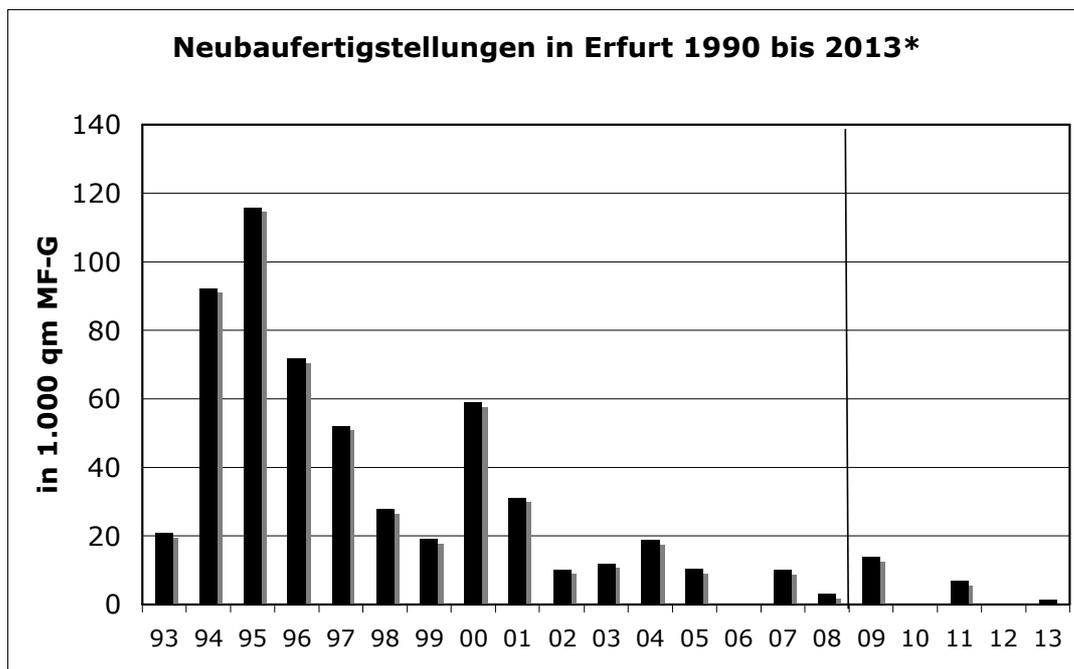


Abbildung 14: Neubaufertigstellung in Erfurt 1990-2003^{16**}

** Prognose ohne Berücksichtigung neuer Impulse durch ICE-Knoten

Perspektivisch ist bis zum Prognosehorizont im Jahr 2013 von deutlich geringeren Fertigstellungsvolumina unter der Marke von 5.000 qm MF-G ohne Berücksichtigung

¹⁶ Quelle: RIWIS/BulwienGesa AG *ab 2009 Prognose

neuer Impulse durch ICE-Knoten auszugehen. Diese insgesamt niedrigen Werte bei Neubaufertigstellungen im Bürosegment deuten auf einen wenig attraktiven Markt für Büroprojektentwickler hin. Diese werden im Normalfall nur bei entsprechender Nachfrage und entsprechend hohem Mietniveau aktiv, um eine Projektentwicklung immobilienwirtschaftlich seriös und rentierlich darstellen zu können.

Hinzu kommt die wenig volatile Miet- und Renditeentwicklung im Erfurter Büroimmobilienmarkt, die spekulative Projektierungen nicht sinnvoll und den Markt für (institutionelle) Endinvestoren wenig attraktiv erscheinen lassen.¹⁷

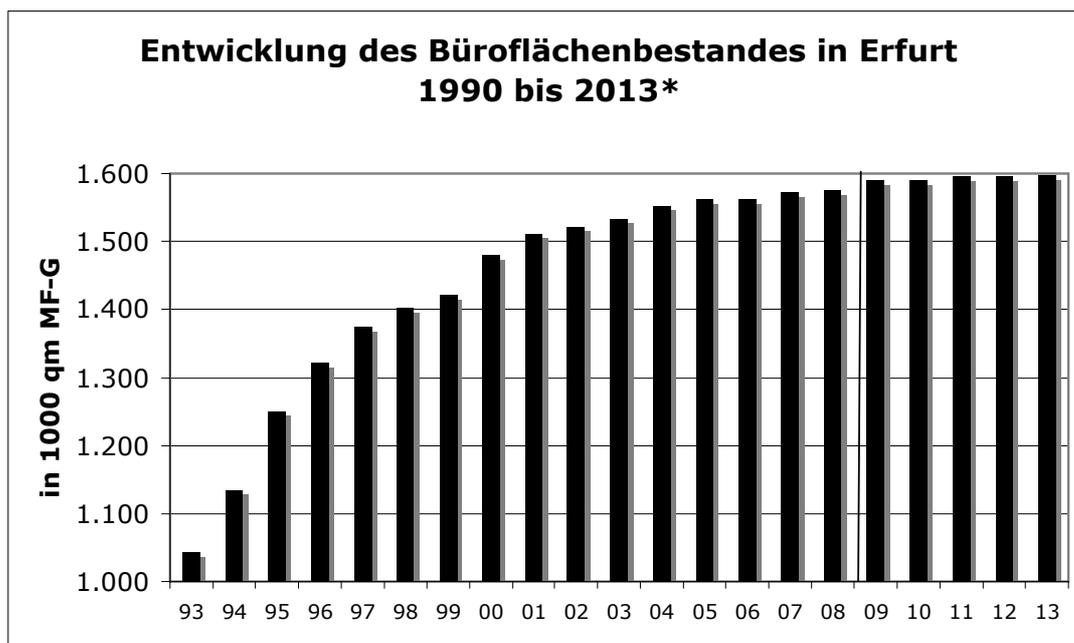


Abbildung 15: Entwicklung des Büroflächenbestandes in Erfurt^{18**}

** Prognose ohne Berücksichtigung neuer Impulse durch ICE-Knoten

Leerstand

Die Leerstandsrate im Erfurter Büromarkt stieg aufgrund der großflächigen spekulativen Neubaufertigstellungen zwischen 1995 und 2001 auf einen Rekordwert von fast 20 % im Jahre 2001. Seit 2002 kann ein leichter Rückgang auf aktuell 17,4% verzeichnet werden.

¹⁷ Quelle: RIWIS/BulwienGesa AG, *ab 2009 Prognose

¹⁸ ebenda

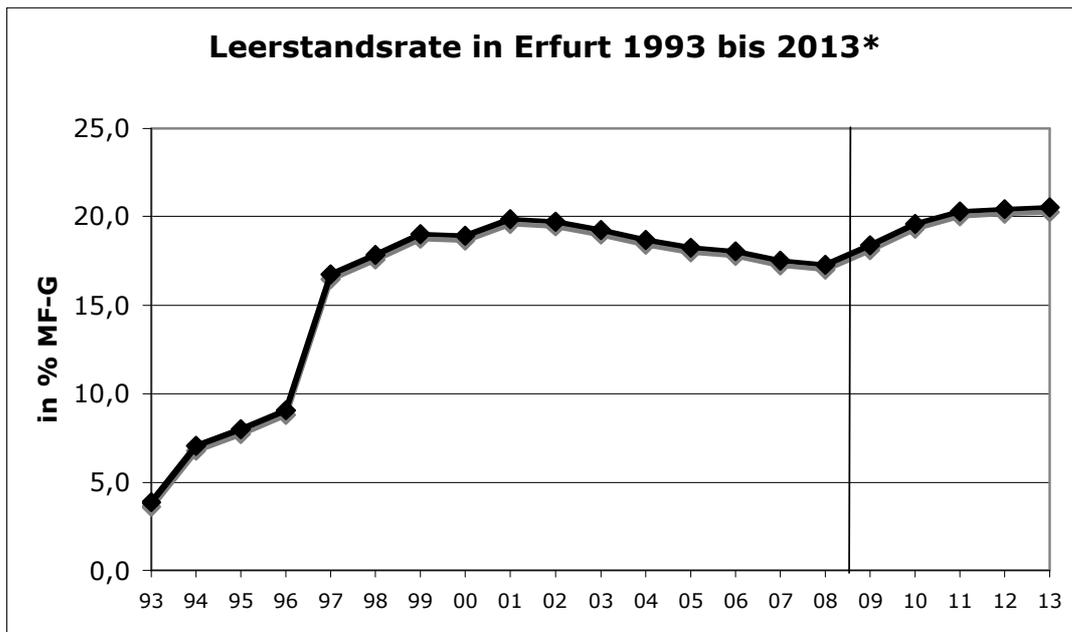


Abbildung 16: Leerstandsrate in Erfurt 1993-2013^{19**}

** Prognose ohne Berücksichtigung neuer Impulse durch ICE-Knoten

Damit liegt die Leerstandsquote deutlich über den Werten von Städten vergleichbarer Größe (Regensburg ca. 7 %, Mannheim 9,8 %, Mainz 5,6 %). Perspektivisch ist eher wieder von einer leichten Erhöhung der Leerstandsrate ohne Berücksichtigung neuer Impulse durch ICE-Knoten auszugehen, da wie bereits eingangs des Kapitels beschrieben – bedingt durch die Folgen der Wirtschaftskrise – eher mit einem Bürobeschäftigten ab- als –aufbau zu rechnen ist.

Allerdings ist der Leerstand auch ungleich im Stadtgebiet verteilt. So sind an wenig nachgefragten Standorten, wie dem „Büropark Airfurt“, Mitte bis Ende der 90er Jahre Flächenkapazitäten geschaffen worden, die bis heute die Leerstandsquote hochhalten. Diese Bürostandorte erfüllen aber weder funktional noch städtebaulich die heutigen Anforderungen eines nachgefragten, modernen und kombinierten innerstädtischen Quartiers mit den Funktionen Büro, Handel und Wohnen/Hotel, wie es bei der ICE-City Erfurt der Fall ist.

Spitzen- und Durchschnittsmieten

Zusammen mit den hohen Fertigstellungszahlen setzte Mitte der 90er Jahre gleichzeitig ein Preisverfall ein, der das Mietniveau auf ein im übrigen Bundesgebiet marktübliches Niveau reduzierte (dies gilt auch für die anderen beiden ostdeutschen Bürostandorte Leipzig und Dresden).

Die Bürospitzenmiete in Erfurt lag Ende 2009 in der City bei rund 9,60 Euro/qm MF-G. Nach der aktuellen Herbstprognose 2009 der BulwienGesa AG ist bis 2013 von einer Seitwärtsbewegung bei der Spitzenmiete auszugehen, die ebenfalls bei rund 9,50 Eu-

¹⁹ Quelle: RIWIS/BulwienGesa AG, *ab 2009 Prognose

ro/qm MF-G liegen wird. Dieses Spitzenmietniveau wird aktuell aber nur in der City-Lage innerhalb des Juri-Gagarin-Rings in hochwertigen Objekten von entsprechend zahlungskräftigen Mietern (tlw. mit Repräsentationsbedürfnis) erzielt, wie z. B. Ärzten, Rechtsanwälten, Banken, Finanzdienstleistern und Wirtschaftsprüfern. Das Umsatzvolumen dieser Nachfragegruppe ist in Erfurt jedoch beschränkt, da große Wirtschaftsprüfungsunternehmen oder Juristische Dienstleister in Erfurt keine oder nur kleinere Niederlassungen betreiben. Die Durchschnittsmieten in der City lagen Ende 2009 bei rund 7,20 Euro/qm MF-G.

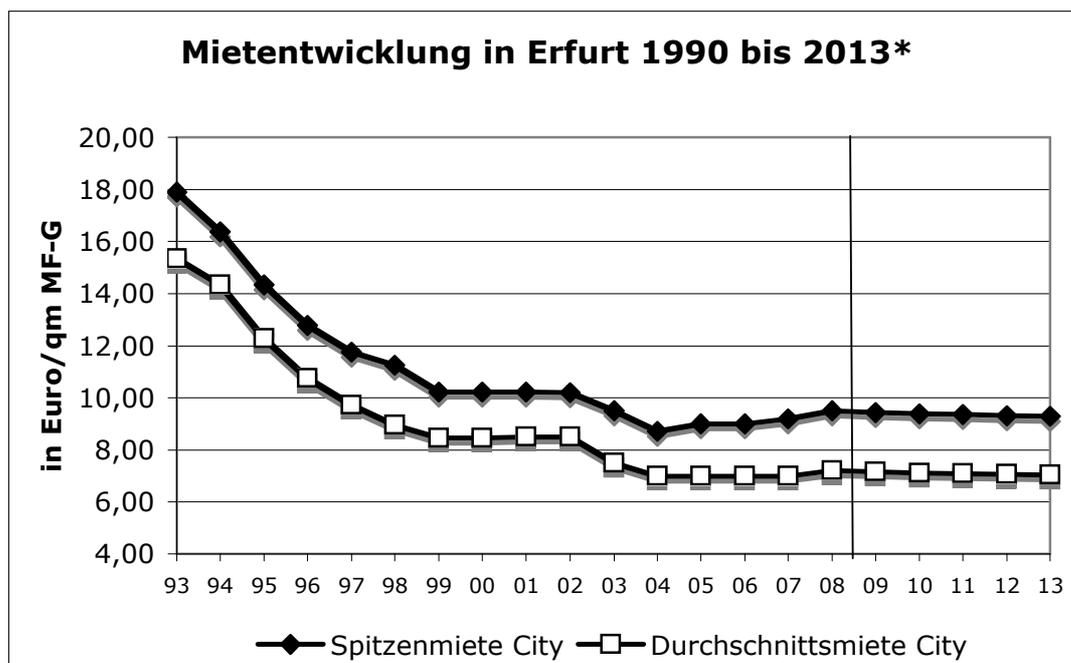


Abbildung 17: Mietentwicklung in Erfurt 1990-2013^{20**}

** Prognose ohne Berücksichtigung neuer Impulse durch ICE-Knoten

Im Teilraum City-Rand, in dem aktuell auch der untersuchte Projektstandort liegt, lag die Spitzenmiete Ende 2009 bei 7,90 Euro/qm MF-G, die Durchschnittsmiete bei rund 6,60 Euro/qm MF-G und damit deutlich unterhalb des Spitzenmietniveaus in Citylagen. Damit ist am geplanten Standort ICE-City Erfurt marktseitig aktuell ohne Berücksichtigung neuer Impulse durch ICE-Knoten kein Mietniveau erkennbar, welches eine rentierliche Projektentwicklung am Standort zulässt. Je nach Ausstattungsstandard ist eine Projektentwicklung im einfachen bis guten Segment in einem Mietkorridor von 8,50 – 10,00 Euro/qm MF-G bei entsprechender Laufzeit des Mietvertrages (mind. 10 Jahre) möglich²¹. Perspektivisch erscheint eine Erweiterung des Büroteilraums „City“ in Richtung Bahnhof durch das Projekt „ICE-City Erfurt“ möglich, so dass auch dort Spitzenmieten von um die 10 Euro/qm MF-G realistisch sind.

²⁰ Quelle: RIWIS/BulwienGesa AG, *ab 2009 Prognose

²¹ Voraussetzung ist ein entsprechender Grundstückspreis von maximal 250 Euro/qm, eine bonitätsstarker Mieter (bspw. öffentliche Hand) für rund 8-10.000 qm MF-G sowie der Verkauf an einen Endinvestor zum 15-16-fachen der Jahresnettokaltmiete.

2.2.1.3 Fazit Büromarkt

Der Markt für Bürovermietungen in Erfurt befindet sich nach Umsätzen in einer stabilen Verfassung. Allerdings findet ein Großteil der Vermietungen in einem Segment statt, das aufgrund des aktuell erzielbaren Mietniveaus nicht für normale Neubauprojektierungen in Frage kommt.

Hinzu kommt perspektivisch aufgrund der

- in Erfurt vorhandenen Wirtschaftsstrukturen,
- des prognostizierten Bevölkerungsrückgangs und
- der rückläufigen Wirtschaftsentwicklung im Zuge der Wirtschaftskrise

ein Rückgang der Bürobeschäftigten, die in Zukunft eine insgesamt geringere endogene Büroflächennachfrage induzieren. Dies geschieht vor dem Hintergrund einer immer noch hohen Leerstandsquote im gesamten Stadtgebiet von rund 17 % (darunter fällt auch der Leerstand an wenig attraktiven und wenig nachgefragten Standorten wie den „Büropark Airfurt“. Diese Bürostandorte erfüllen aber weder funktional noch städtebaulich die heutigen Anforderungen eines nachgefragten, modernen und kombinierten innerstädtischen Quartiers mit den Funktionen Büro, Handel und Wohnen/Hotel, wie es bei der ICE-City Erfurt der Fall ist) und einem Spitzenmietniveau in der standortaffinen Bürolagekategorie „City-Rand“ von aktuell 7,90 Euro/qm MF-G. **Perspektivisch erscheint allerdings eine Erweiterung des Büroteilraums „City“ in Richtung Bahnhof durch das Projekt „ICE-City Erfurt“ möglich, so dass auch dort Spitzenmieten von um die 10 Euro/qm MF-G realistisch sind.**

Auch wenn die Neubaufertigstellungen in den kommenden fünf Jahren unter der Marke von durchschnittlich 5.000 qm MF-G liegen werden, ist nicht mit einem nennenswerten Rückgang beim Leerstand im Stadtgebiet zu rechnen.

Wie die Referenzbeispiele zeigen, bestehen aber an neuen innerstädtischen Standorten, die mit hohen Taktzahlen in das Schnellbahnnetz eingebunden sind, sehr gute Optionen auf die erfolgreiche Entwicklung größerer zusammenhängender Areale. Diese positiven Entwicklungen setzen immer zusammen mit der Verbesserung der Taktfrequenzen in Verbindung mit verkürzten Fahrzeiten ein (Saarbrücken, Wolfsburg, Lille). Somit ist für Erfurt ab dem Jahr 2017, wenn die Fahrzeit nach München nur noch rund zwei Stunden betragen wird, mit dem Einsetzen dieser positiven Entwicklung zu rechnen.

Unabhängig von der Entwicklungsperspektive für das Jahr 2017 besteht bereits aktuell die Option auf die erfolgreiche Etablierung einer Büronutzung in der geplanten ICE-City Erfurt. Dabei spielen sowohl privatwirtschaftliche orientierte Büronutzer als auch im weitesten Sinne „öffentliche Nutzer“ eine Rolle.

Zum einen kann marktseitig die Etablierung eines Ärztehauses mit rund 3.800 – 5.500 qm MF-G funktionieren. Hinzu kommen bis zu 800 qm Einzelhandelsmietfläche für gesundheitsaffine Nutzer.

Andere Nutzergruppen wie bspw. aus der TMT-Branche kommen aufgrund der aktuell suboptimalen Sichtbarkeit des Geländes und/oder zu geringer Mieterwartungen derzeit nicht als Nutzer am Standort in Frage (insbesondere im Medienbereich besteht hier

noch ein subventioniertes, in Erweiterung befindliches Angebot im Kindermedienzentrum). Allerdings kann eine durch Stiftungsmittel getragene Entwicklung in der ICE-City auch hier zu flächenrelevanten Nachfragevolumina führen, die für den Standort auch imageprägend sein können. Unterstützend kann dabei auch eine Verbesserung der Wahrnehmung des Standortes sein.

Die Etablierung des Standortes „ICE-City Erfurt“ forcieren würde die Positionierung eines öffentlichen Nutzers (im weiteren Sinne) als Ankermieter am Standort, der gleichzeitig entsprechende Frequenzen am Standort generieren würde. In Frage kommen neben städtischen Behörden und Landesbehörden auch Gebietskörperschaften mit Publikumsverkehr, wie bspw. die IHK etc. Diese Nutzer und deren Besucher machen den Standort (überregional) bekannt und dienen – wie auch bereits an anderen Standorten in gleichen Entwicklungsgebieten in Deutschland als Katalysator für die weitere Entwicklung des Quartiers.

Tabellarisch stehen am Standort bis zum Jahr 2017 folgende Nutzungsoptionen zur Disposition, wobei die Bereitstellung ausreichender Stellplatzkapazitäten obligatorisch ist:

Tabelle 3: Realistische Nutzungsbausteine für die ICE-City Erfurt²²

Nutzungsart	Flächendimension in qm MF-G	Flächendimension in qm BGF	Mietniveau in Euro/qm MF-G	mögliche Nutzergruppen
Büro	8.000-10.000	9.500-12.000	8,50 – 10,00	<ul style="list-style-type: none"> – Landesbehörden/Ministerien – Städtische Verwaltung mit Publikumsverkehr (Arbeitsamt, etc.) – Energieversorger – Verbände (bspw. IHK) – Öffentliche Wohnungsgesellschaften – Versicherungen – Hochschuleinrichtungen
Büro	8.000-10.000	9.500-12.000	8,50-10,00	– Headquarter regional ansässiger Unternehmen
Ärztehaus*	3.800-5.500	4.500-6.500	9,50-10,50	<ul style="list-style-type: none"> – 12-20 Arztpraxen – ambulante Klinik

²² Quelle: Eigene Zusammenstellung, * Mehrwertsteuerschaden aufgrund Umsatzsteuerbefreiung ist zu berücksichtigen

Gesundheitsaf- finer Einzelhan- del (in Kombi- nation mit Ärz- tehaus)	600-800	800-1.000	15,00- 22,00	– Apotheke – Sanitätshaus – Optiker – Hörgeräteakustiker
Einzelhandel (periodischer Bedarf)	4.000	5.000	11-16	– Lebensmittel (gehobener Bedarf) – Drogeriemarkt – etc.
(durch Stiftung) subventionierte Büros	3.000-4.000	3.500-5.500	5,50	– Medienbranche

Die vollständige Vermarktung der rund 5,0 ha Grundstücksfläche der „Idee“ ICE-City Erfurt muss sich nach heutigem Sachstand – ähnlich wie in den Referenzbeispielen – an einer längerfristigen Perspektive orientieren, die bis ins Jahr 2030 reichen kann. Allerdings bestehen aktuelle Entwicklungsmöglichkeiten, die alle durch eine Verlagerung von Büronutzern im Stadtgebiet getrieben sind. Unter stadtplanerischen Gesichtspunkten kann eine Auflassung peripherer und schlecht angebundener Bürostandorte sinnvoll sein, Eigentumsinteressen müssen allerdings Berücksichtigung finden. Mit Eröffnung der Hochgeschwindigkeitsstrecke im Jahr 2017 sind – ableitbar aus den Referenzbeispielen – aber auch (Nachfrage)- Impulse zu erwarten, die den Standort ICE-City Erfurt nachhaltig stärken werden.

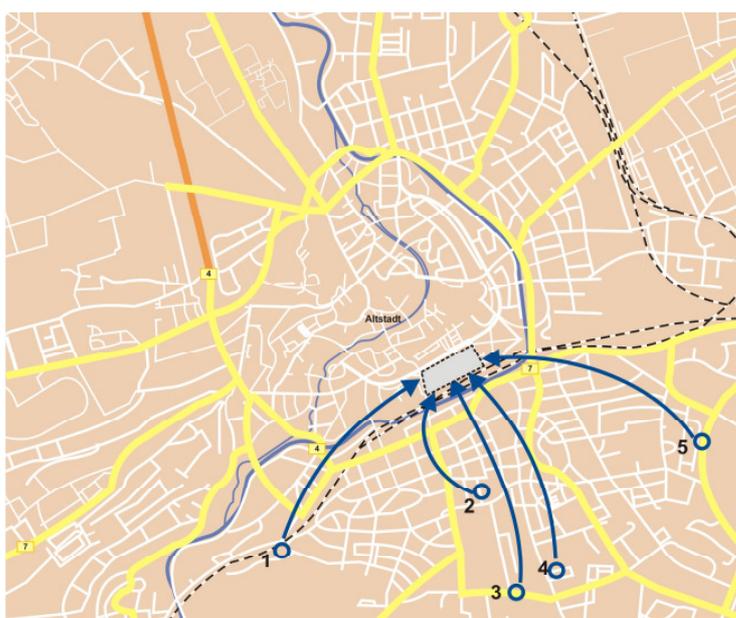


Abbildung 18: Lage der Landesministerien in Erfurt

2.2.2 Hotelmarkt in Erfurt

2.2.2.1 Angebot

Die Stadt Erfurt verfügt im Hotelleriesegment derzeit über 23 Beherbergungsbetriebe (davon 21 mit mindestens drei Sternen), die insgesamt rund 3.000 Betten umfassen. Damit sind die Bettenkapazitäten seit 2002 um rund 12,6 % gestiegen, ab dem Jahr 2005 ist allerdings eine Seitwärtsbewegung in der Entwicklung erkennbar. Die Anzahl der Betriebe blieb jedoch konstant, während sie in Gesamthüringen seit 2002 ebenso wie die Bettenkapazität stetig sinkt. Dieser Umstand deutet auf eine Professionalisierung/ Filialisierung des Marktes hin.

Tabelle 4: Tourismuskennziffern Erfurt (nur Hotels) - Angebot²³

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Hotels	21	23	22	23	23	23	23
Bettenangebot	2.736	2.830	2.815	3.020	3.076	3.057	3.082

Unter den 21 Hotels mit mindestens 3 Sternen in Erfurt sind ein 5-Sterne-Hotel (Pullmann), 12 4-Sterne-Hotels (darunter Radisson Blu, Mercure, IntercityHotel) und 7 3-Sterne-Hotels (darunter Hotel Wilna, Brühler Höhe). Die Verteilung der Hotelkapazitäten konzentriert sich dabei auf die Altstadt von Erfurt, also innerhalb und entlang des Juri-Gagarin-Rings.

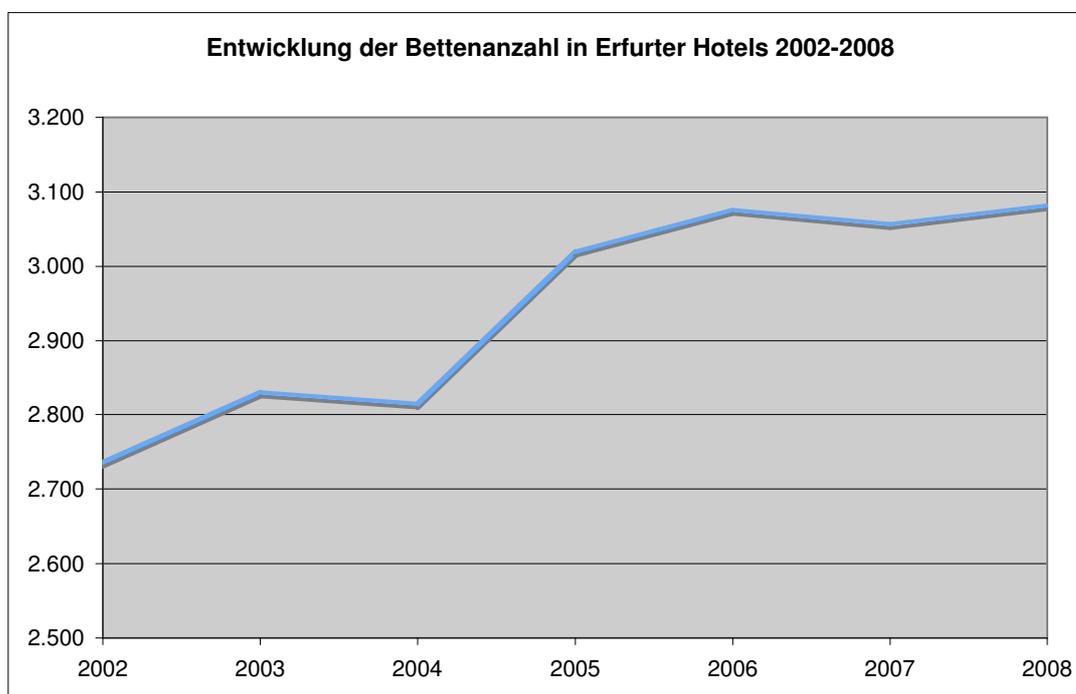


Abbildung 19: Entwicklung der Bettenzahlen²⁴

²³ Quelle: Statistisches Landesamt Thüringen

²⁴ Quelle: Statistisches Landesamt Thüringen

Die größten Anbieter im 3-5 Sterne-Segment sind das Radisson BLU Hotel (282 Zimmer), das InterCityHotel (161 Zimmer), das Hotel Pullman am Dom (160 Zimmer) sowie das Mercure Hotel Erfurt Altstadt (141 Zimmer). Alle anderen Betriebe liegen unter der 100-Zimmer-Grenze und werden – bis auf das Best Western Hotel Excelsior – von lokalen Betreibern unterhalten. Durchschnittlich verfügen die Hotels über 72 Zimmer.

Die Preise für Einzel- und Doppelzimmer betragen für:

- Das 5-Sterne-Hotel: 84,50–116,50 (EZ) und 99,00–163,00 (DZ)
- 4-Sterne-Hotels: 65,00–140,00 (EZ) und 79,00–170,00 (DZ)
- 3-Sterne-Hotels: 45,00–81,00 (EZ) und 65,00–98,00 (DZ).

Damit sind die Zimmerpreise für eine Landeshauptstadt aktuell als unterdurchschnittlich einzustufen, was auch auf das Fehlen von entsprechenden Volumina an Geschäftsreisenden zurückzuführen ist. Dieses Preisniveau gerät aktuell durch die Weltwirtschaftskrise und den damit verbundenen Rückgang der Geschäftsreisetätigkeit weiter unter Druck. Touristisch motivierte Übernachtungen generieren aufgrund von Wochenendbuchungen (Paketpreise) und Gruppenreisen grundsätzliche geringere Zimmerpreise.

Tabelle 5: 3- 5-Sterne-Hotels in Erfurt nach DEHOGA-Klassifikation, Bestand und Planung (geordnet nach Sternen und Zimmeranzahl) ²⁵

Nr.	Name	Straße	PLZ	Sterne (DEHOGA)	Zim mer	Preise in Euro				Konferenzräume (Personen in Parlament)
						Einzelzimmer		Doppelzimmer		
						min.	max.	min.	max.	
1	Hotel Pullman Erfurt am Dom	Theaterplatz 2	99084	5	160	84,5	116,5	99	163	10 (210)
2	Radisson BLU Hotel Erfurt	Juri-Gagarin-Ring 127	99084	4	282	80	90	90	130	11 (230)
3	InterCityHotel Erfurt	Willy-Brandt-Platz 11	99084	4	161	75	83	90	98	5 (100)
4	Mercure Hotel Erfurt Altstadt	Meienbergstrasse 26-27	99084	4	141	95	116	112	126	8 (180)
5	Ramada Hotel Erfurt	Auf der großen Mühle 4	99198	4	91	71	75	86	90	8 (80)
6	Ibb Hotel Erfurt	Gotthardtstraße 27	99084	4	85	86	90	106	110	3 (130)
7	Best Western Hotel Excelsior	Bahnhofstraße 35	99084	4	77	88	119	110	139	2 (35)
8	Airport Hotel Erfurt	Binderslebener Landstraße 100	99092	4	70	69	89	79	99	6 (180)
9	Victor's Residenz-Hotel Erfurt	Häbelerstraße 17	99096	4	68	74	121	79	126	8 (250)
10	Hotel Carat	Hans-Grundig-Straße 40	99099	4	60	65	130	85	145	5 (45)
11	Landidyll-Hotel Linder Hof	Azmannsdorfer Straße 27	99198	4	52	69	79	88	98	4
12	Hotel ZumNorde	Weitergasse 26	99084	4	50	100	140	120	170	5 (80)
13	Hotel Am Kaisersaal	Futterstraße 8	99084	4	35	74		84		
14	Hotel Wilna	Vilniuser Str. 2	99089	3	85	46		79		2 (100)
15	Hotel Brühlerhöhe Erfurt	Rudolfstraße 48	99092	3	26	70		85		
16	Hotel Sonja	Rudolstädter Straße 112- 118	99099	3	18	48	56	68	78	2 (40)
17	Hotel & Gasthof Nikolai	Augustinerstraße 30	99084	3	17	78	81	93	98	
18	Hotel "Zum Bären"	Andreasstraße 26	99084	3	16	45		65		
19	Hotel & Restaurant Gartenstadt	Binderslebener Landstraße 212	99092	3	13	50		80		
20	Hotel Erfurtblick	Nibelungenweg 20	99092	3	10	60		75		

²⁵ Quelle: Eigene Erhebungen

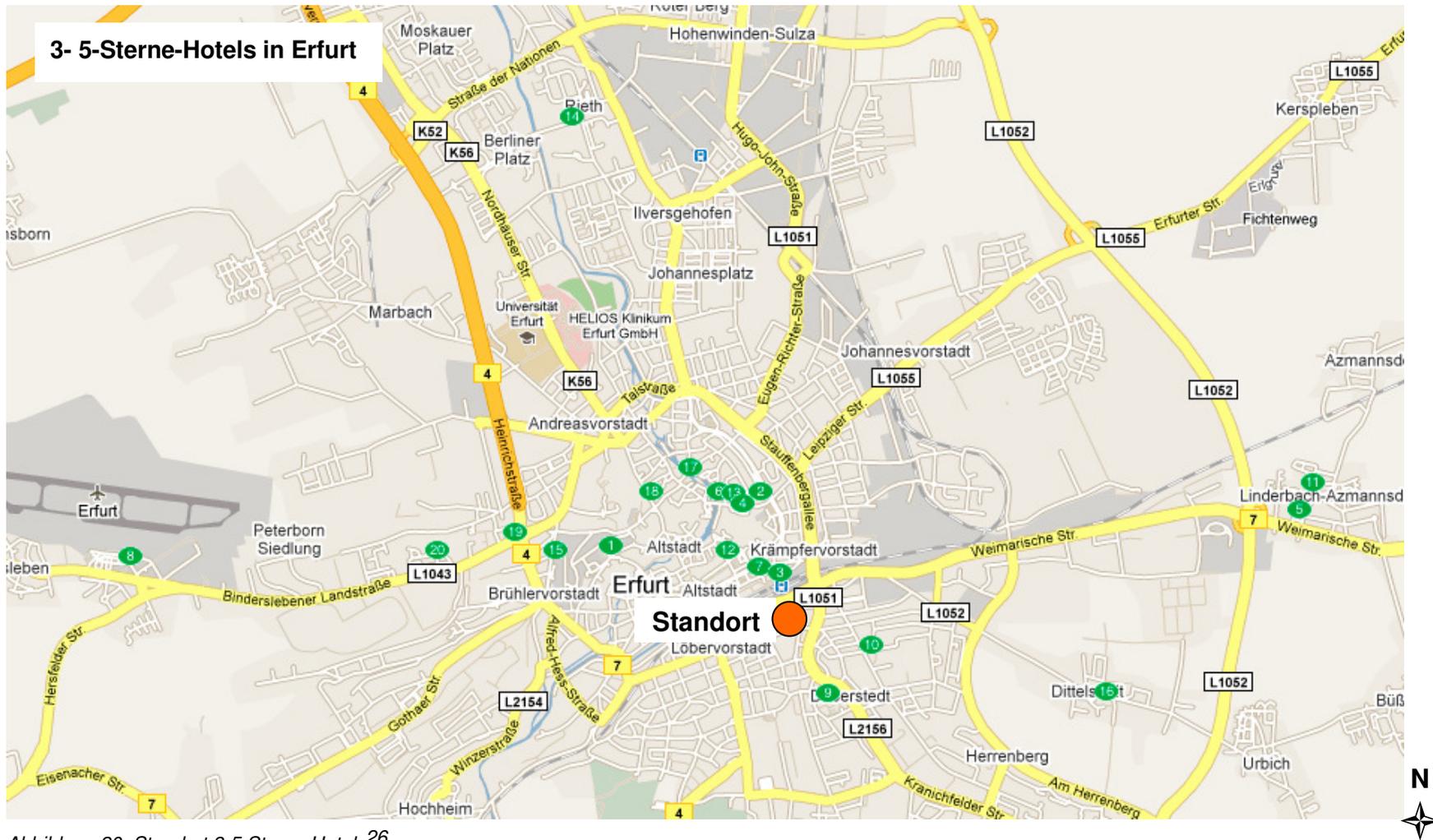


Abbildung 20: Standort 3-5 Sterne Hotels²⁶

²⁶ Quelle: Eigene Zusammenstellung, Kartengrundlage Google Maps

Laut einer Befragung von Kongressveranstaltern des Europäischen Instituts für Tagungswirtschaft (EITW)²⁷ lag der Anteil von Tagungstouristen an den Gesamtankünften im Freistaat Thüringen im Jahr 2008 bei 22,7 %. Das bedeutet Rang sechs in unter allen Bundesländern. Bei der Beliebtheit als Veranstaltungsland liegt Thüringen 2009 laut des Meeting und Eventbarometers 2009 auf Platz acht von 13 Flächenbundesländern im bundesweiten Mittelfeld und konnte im Vergleich zum Jahr 2008 zwei Plätze gut machen.

Damit besteht bereits zum heutigen Zeitpunkt grundsätzlich eine gute Basis für eine Fortentwicklung von Thüringen und damit auch Erfurt als Tagungsdestination.

Aktuell sind bei den 21 näher untersuchten Hotels der 3-5-Sterne-Kategorie in Erfurt – je nach Konzeption – unterschiedliche Tagungs- und Event-Kapazitäten vorhanden:

Während fünf Hotels gar keine Tagungskapazitäten aufweisen, bieten ebenfalls fünf Häuser nur jeweils zwischen 35- und 80 Gästen Platz in Parlamentformation. Acht Hotels verfügen über mindestens 100 Plätze in letztgenannter Anordnung. Der größte Anbieter von Tagungskapazitäten ist das Radisson BLU Hotel mit insgesamt 11 Räumen. Der größte Saal bietet 230 Plätze in Parlamentanordnung.

Drei Tagungszentren ohne Hotelfunktion weisen Kapazitäten von 90 bis 400 Tagungsteilnehmern in Parlamentsanordnung auf und bieten drei bis acht Konferenzräume. Außergewöhnlicher Veranstaltungsort ist das Evangelische Augustinerkloster aus dem 13. Jahrhundert.

Die beiden Haupt-Kongresszentren Erfurts sind die Messe und der Kaisersaal. In Letzterem können bei Veranstaltungen bis zu 333 Menschen in Parlamentsanordnung beiwohnen. Die Messe bietet zwölf Konferenzräume mit unterschiedlichsten Kapazitäten. Die größte Halle kann bis zu rund 2.950 Stühlen in Parlamentsanordnung bestückt werden.

Damit stehen für die derzeitige Nachfragesituation – auch nach Aussage lokaler Marktkenner – ausreichend Tagungskapazitäten zur Verfügung. **Nimmt man allerdings eine anhaltend positive Entwicklung der Nachfragekennziffern (siehe Kapitel Hotelnachfrage) an und antizipiert die Entwicklungen der Tagungsstandorte Kassel und Fulda nach Eröffnung des ICE-Fernbahnhofes Kassel-Wilhelmshöhe bzw. Fulda²⁸, wird auch Erfurt im Jahr 2017 nach Fertigstellung der ICE-Schnellstrecke**

²⁷ Europäisches Institut für Tagungswirtschaft GmbH: Meeting und Eventbarometer 2009

²⁸ Fulda konnte eine Steigerung der Übernachtungen von 1993 bis 2008 um 84% auf derzeit rund 291.000 erreichen. Die Zahl der Gästeankünfte stieg um 79% auf 192.000. Die Stadt präsentiert sich als *die* Kongressstadt im Zentrum Deutschlands. Kern des Angebots ist das Kongress- und Kulturzentrum Fulda Hotel Esperanto mit 19 Tagungsräumen und maximal 300 Personen in Parlamentanordnung. Diese Zahlen sind ungewöhnlich hoch für eine Stadt mit ca. 65.000 Einwohnern. Kassel steigerte die Zahl der Betten und die der Gästeankünfte im selben Zeitraum um ca. 60%. Die Vermarktungsstrategie Kassels als Tagungsziel ist wie die Fuldas auf die zentrale Position in Deutschland ausgerichtet. Das große Kongresszentrum Kongress Palais mit angeschlossenem Ramada-Hotel umfasst 27 Räume mit bis zu 882 Personen in Parlamentanordnung.

durch den Thüringer Wald einen deutlichen Nachfragezuwachs im Segment des Tagungstourismus erfahren. Hauptgrund ist die dann sehr schnelle Erreichbarkeit des Tagungsstandortes Erfurt aus allen Himmelsrichtungen (auch in Verbindung mit der Kreuzungsfunktion), die für die Attraktivität von Tagungsorten²⁹ maßgeblich ist. Zusätzliche Hotel- und Tagungskapazitäten zu diesem Zeitpunkt erscheinen vor diesem Hintergrund sinnvoll, um die zusätzliche Nachfrage binden zu können, zumal Erfurt auch mit einer attraktiven Altstadt und einem positiven Gesamtimage aufwarten kann. Diese weichen Standortfaktoren sind für ein attraktives Rahmenprogramm bei Tagungen unabdingbar.

Innerstädtische Standorte werden insbesondere bei Tagungshotels anderen eher peripheren Standorten vorgezogen, besonders wenn es sich um Lagen in unmittelbarer Bahnhofsnähe handelt. Gegenüber dem Standort Messe, an dem auch die Etablierung eines 4-Sterne-Hotels angedacht ist, bietet der innerstädtische Standort auch für „normale“ Touristen eine attraktive Übernachtungsoption.

2.2.2.2 Tourismuspotenzial

Die Übernachtungszahl der ausländischen Gäste liegt mit 10% (2008), im Vergleich zu München mit 45 % oder Frankfurt (52 %) noch niedrig. Der Ausbau des Erfurter Hauptbahnhofs, als großem ICE-Kreuzungsbahnhof wird diesbezüglich zusätzliche touristische Impulse erzeugen.

Da Erfurt jedoch über wenig international bedeutsame Wirtschaftsfunktionen verfügt und sich nur wenige Repräsentanzen bedeutender nationaler und internationaler Konzerne angesiedelt haben, ist das Geschäftsreisesegment noch unterrepräsentiert.

Das kulturelle Angebot besticht nicht nur durch seine Quantität, sondern gerade auch seiner Qualität. Die Altstadt gehört zu den größten und am besten erhaltenen in Deutschland. In ihr befinden sich Dom, Domplatz (größter Marktplatz Deutschlands) und die bekannte Krämerbrücke, um die nur einige zu nennen.

Einkaufen wird immer mehr zu einem Hauptmotiv für Städtereisen. Die vielfältigen, erstklassigen Einkaufsmöglichkeiten in der Innenstadt rund um Anger, Krämerbrücke und Domplatz bieten ausreichend Möglichkeiten. Ein besonderer Anziehungspunkt im Dezember ist der Weihnachtsmarkt mit ca. zwei Millionen Besuchern. Sollte dem Antrag Erfurts auf Aufnahme ins UNESCO-Welterbe stattgegeben werden, so ist mit weiteren Impulsen zu rechnen.

2.2.2.3 Nachfrage

In Erfurt waren für 2008 rund 386.000 Gästeankünfte und rund 677.000 Gästeübernachtungen (Kennwerte über alle Beherbergungsarten mit mindestens 9 Gästebetten) registriert, dabei entfallen rund 80 % dieser Ankünfte und Übernachtungen auf das Hotelsegment (ohne Gasthöfe, Hotel garni, Camping). Damit ist Erfurt die Stadt in Thüringen mit den höchsten Übernachtungszahlen insgesamt. Die steigende Attraktivität der Landeshauptstadt für Städtetourismus resultiert aus dem reichhaltigen und hoch-

²⁹ Europäisches Institut für Tagungswirtschaft GmbH: Meeting und Eventbarometer 2009

wertigen Mix von kulturellem und touristischem Erlebnis, sowie den guten Einkaufsmöglichkeiten, die auch für Kongresstourismus wichtige Rahmenbedingungen bilden.

Bei den Gästeankünften und Gästeübernachtungen (über alle Beherbergungsarten mit mindestens 9 Betten) im Vergleich zu den Kennzahlen des Freistaats konnte Erfurt in den vergangenen Jahren starke Steigerungsraten verzeichnen. Während Thüringen die Übernachtungszahlen seit 2002 nur um 5 % und die Zahl der Gästeankünfte um 12 % gestiegen sind, legte Erfurt bei den Gästeübernachtungen um 31 % und bei den Gästeankünften sogar um 35 % zu.

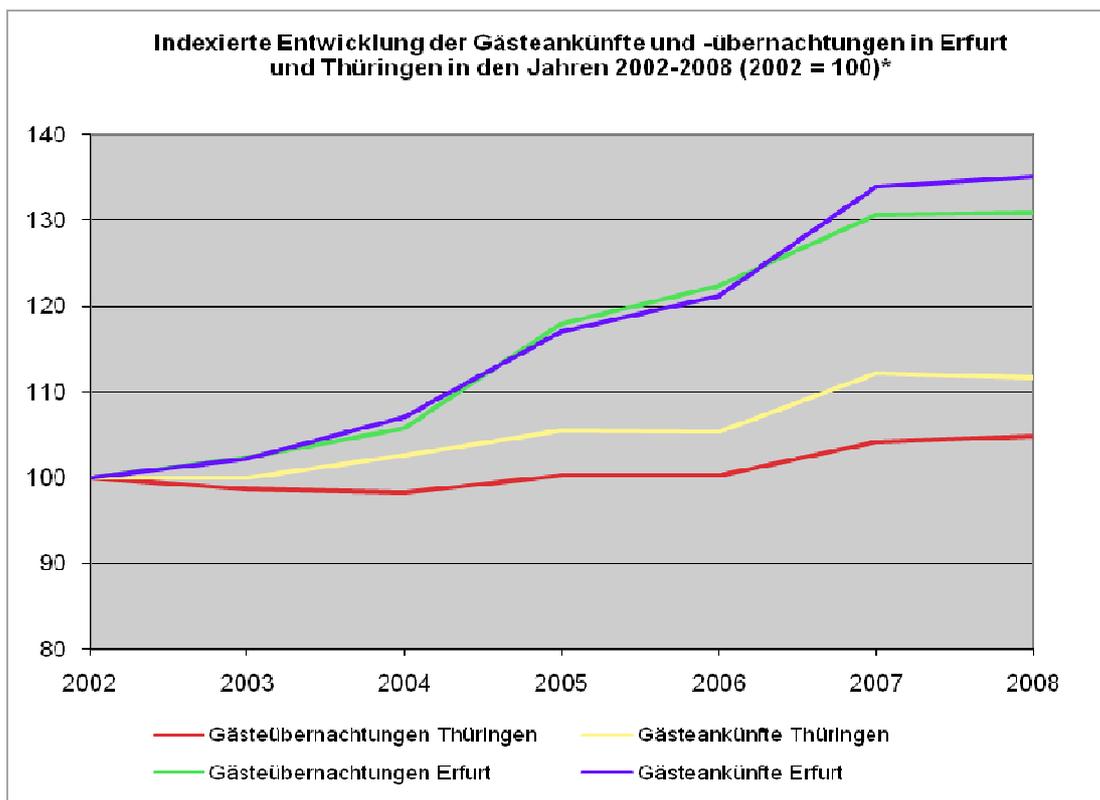


Abbildung 21: Indexierte Entwicklung der Gästeankünfte und -übernachtungen

* alle Beherbergungsarten

2009 wurden in Erfurt rund 290.000 Gästeankünfte und rund 469.000 -übernachtungen (nur Beherbergungsart Hotel) verzeichnet, dies entspricht bei einem Rückgang von rund 3,2 % bzw. 1,6 % im Vergleich zum Vorjahr. Diese Entwicklung ist hinsichtlich des schlechten Abschneidens in vergleichbaren Städten aufgrund der Wirtschaftskrise aber noch positiv zu bewerten ist. Insgesamt (inkl. Hotel Garni etc.) sind die Gästeankünfte und -übernachtungen in Erfurt 2009 sogar gestiegen.

Ab dem Jahr 2010 ist auch in der Beherbergungsart Hotel wieder mit der Rückkehr auf den Wachstumspfad zu rechnen, der wahrscheinlich aber nicht mehr so steil ausfallen wird, wie in den vergangenen sieben Jahren. Ab der geplanten Eröffnung der ICE-Strecke zwischen Erfurt und München sollte ab 2017 noch einmal eine überdurchschnittliche Steigerung, insbesondere bei den Geschäftsreisenden, möglich sein, da Erfurt als Tagungsdestination stark aufgewertet wird.

Auch im interkommunalen Vergleich sind die Steigerungsraten bei den Gästeankünften (nur Beherbergungsart Hotel) weit überdurchschnittlich. So stieg die Zahl der Gästean-

künfte in den Jahren 2002 bis 2008 von rund 200.000 auf rund 295.000, das entspricht einem Zuwachs von rund 47 %. Die Städte Lübeck (+37,5 %), Weimar (+ 30 %), Heidelberg (+23 %) und Regensburg (+18 %) folgen mit weitem Abstand auf den Plätzen. In Heidelberg ist seit 2005 sogar eine Stagnation mit rückläufigen Tendenzen ab 2008 zu erkennen. Selbst bei der Berücksichtigung des niedrigeren Ausgangsniveaus in Erfurt sind die dort gemessenen hohen Zuwächse beeindruckend. Hier spiegeln sich die vermehrten und erfolgreichen Anstrengungen der Tourismusmarketinggesellschaft von Erfurt nach einer besseren Platzierung und Wahrnehmung der Stadt im nationalen und internationalen Markt des Städtetourismus wider.

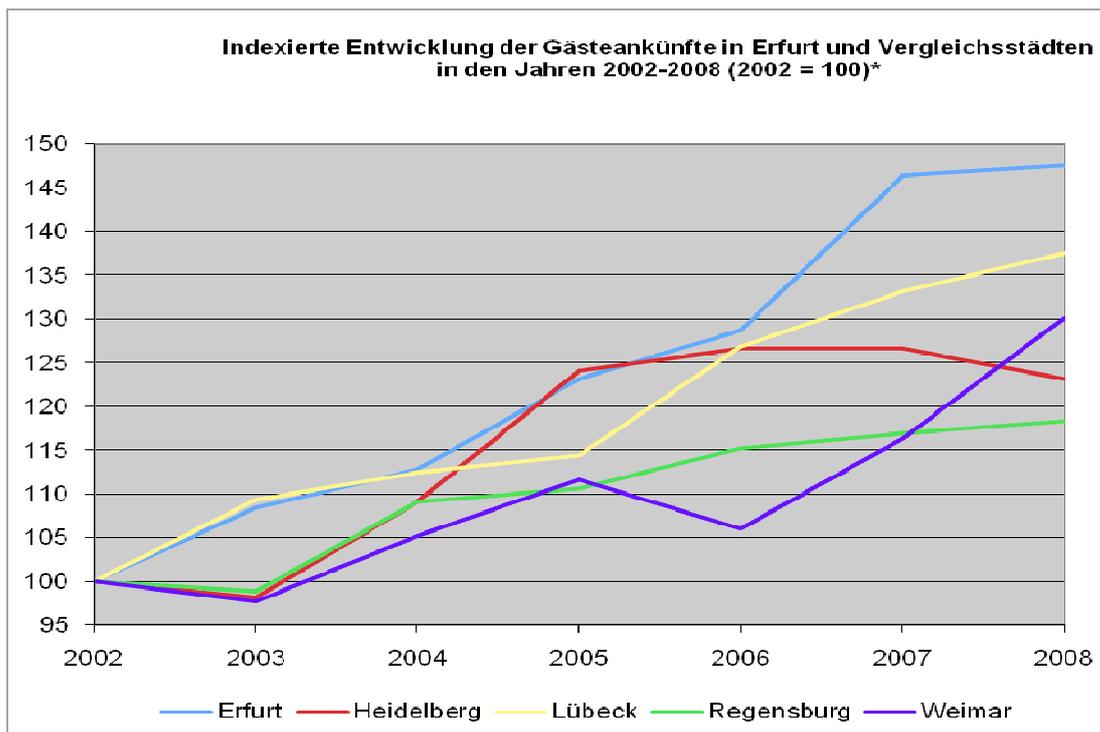


Abbildung 22: Indexierte Entwicklung der Gästeankünfte in Erfurt und Vergleichsstädten

* nur Beherbergungsart Hotel

Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer liegt seit 2002 konstant bei 1,6 - 1,8 Tagen. Ausländische Gäste verweilen etwas länger als deutsche und halten ihre durchschnittliche Aufenthaltsdauer seit 2003 konstant bei 2-2,1 Tagen.

Tabelle 6 Tourismuskennziffern Erfurt (nur Hotels) - Nachfrage³⁰

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Übernachtungen in 1.000	344	378	391	437	453	485	485
Ankünfte in 1.000	200	217	226	247	258	293	296
Ø Aufenthaltsdauer (Tage)	1,7	1,7	1,7	1,8	1,8	1,7	1,6
Durchschnittliche Auslastung in %	34,4	36,6	38,1	39,6	40,3	43,4	43,1

³⁰ Quelle: Statistisches Landesamt Thüringen

Die Bettenauslastung stieg von 2002 bis 2007 stetig an und ging im Jahr 2008 nur minimal von 43,4% auf 43,1% zurück. Das ist ein Wert weit unter dem Bundesdurchschnitt von 63,1%, im Vergleich zum Wert des Bundeslandes Thüringen (36,1%) stellt dies jedoch einen überdurchschnittlichen Wert dar.

Auch im interkommunalen Vergleich schneidet Erfurt in der Gesamtentwicklung gut ab, wenngleich die Auslastungsquote 2008 noch knapp unter den Werten der Städte Heidelberg (46,7 %), Lübeck (46,3 %) und Regensburg (43,9 %) lag. Allerdings sank die Auslastungsquote in Heidelberg von rund 50,3 % im Jahr 2006 auf nur noch 46,7 % im Jahr 2008 und weist somit eine rückläufige Tendenz auf.

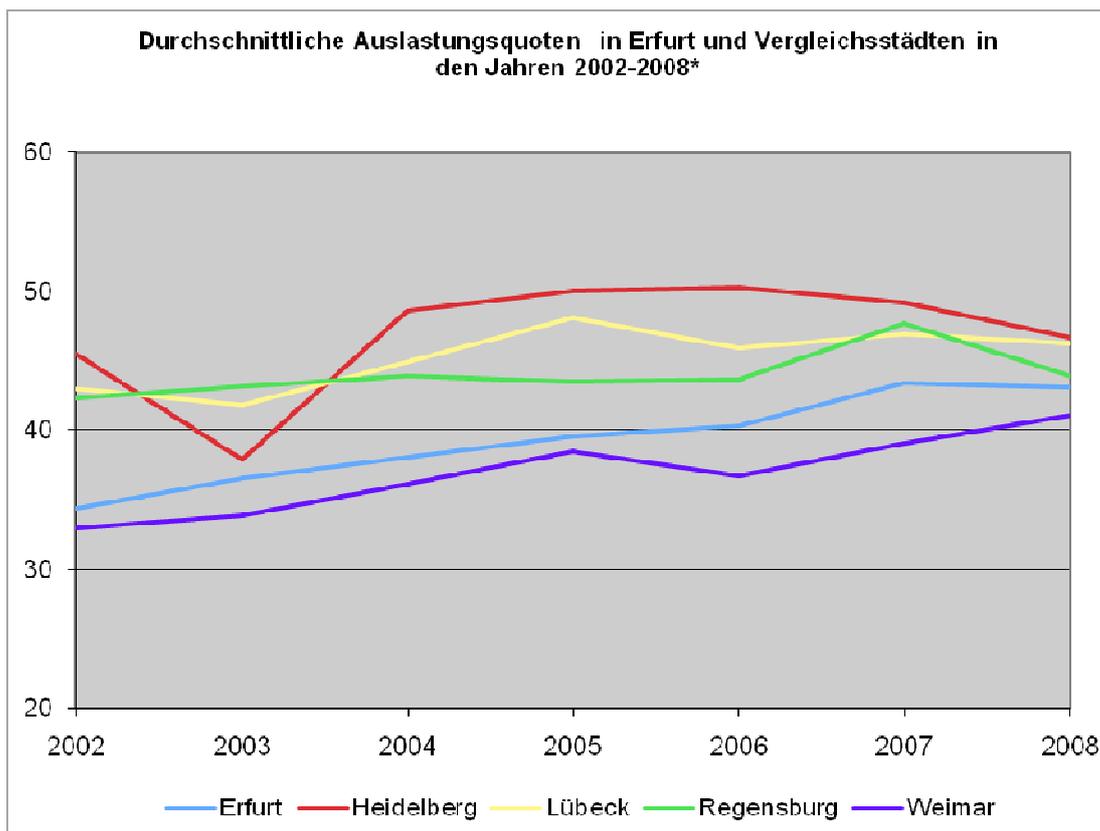


Abbildung 23: Durchschnittliche Auslastungsquoten in Erfurt und Vergleichsstädten

* nur Hotels

Diese Steigerung der Auslastung ist durch die stark zunehmende Zahl von Gästeankünften bei gleichzeitig stabilem Angebot (keine zusätzlichen Bettenkapazitäten) bedingt. Zukünftig sind bei einer weiter steigenden Zahl an Gästeankünften noch höhere Auslastungsquoten möglich, zumal derzeit keine unmittelbaren Planungen für zusätzliche Bettenkapazitäten in Form von neuen Häusern am Markt bestehen. Bis zum Jahr 2017 sollte sich der Markt – keine zusätzlichen Hotels am Markt angenommen – und die Auslastungsquote soweit stabilisiert haben, dass sich ein weiteres Hotel am Markt etablieren könnte.

2.2.2.4 Fazit und Empfehlungen

Für den Standort Hauptbahnhof Erfurt (ICE-City) besteht perspektivisch Potenzial für ein 4-Sterne-Haus bzw. ein Budget-Hotel, wenn die sich die Zahlen für Gästeankünfte

und Gästeübernachtungen sich weiterhin so positiv entwickeln. Insbesondere durch die 2017 geplante Eröffnung der ICE-Schnell-Strecke Berlin-Erfurt-München werden hinsichtlich des Tagungstourismus zusätzliche Impulse erwartet. (Ableitungen aus anderen Standorten Fulda, Kassel) Deshalb sollten die Planungen am Standort primär an einem 4-Sterne-Haus orientieren, da ein Budget Hotel am Standort nicht adäquat erscheint und normalerweise keine Tagungskapazitäten bereit hält:

- Die maximale Zimmeranzahl von ca. 180 sollte dabei nicht überschritten werden. Für ein Haus dieser Klasse bestehen bereits grundsätzliche Überlegungen für die Etablierung an einem anderen Standort (Messe), ein Betreiber steht hier jedoch noch nicht fest. Für ein Hotel (4-Sterne) am Hauptbahnhof Erfurt gelten folgende Rahmendaten:
- Zimmergrößen zwischen 24 bis 28 qm Nutzfläche (ca. 65–70 qm BGF)
- Rund 1.500 qm (BGF) Konferenzfläche mit Kapazitäten zwischen 10 und 400 Personen in bis zu 10 Räumen, die tlw. flexibel miteinander kombinierbar sein sollten.
- 2 Restaurants
- Angebot von Fitness-/ Wellnessflächen in einer Größenordnung von ca. 2 qm je Zimmer, d. h. ca. 500 qm Fläche
- Rund 55-70 Stellplätze (Stellplatzschlüssel von 1:3)
- Flächenbedarf BGF o.l.: 13.200 – 14.100 qm

2.2.3 Sonstige Nutzungen

Ohne für die nachfolgend genannten Nutzungsarten eine detaillierte Marktanalyse unter Berücksichtigung der Angebots- und Nachfragesituation durchgeführt zu haben, sind am Standort folgende Nutzungsarten vorstellbar:

Tabelle 7: Sonstige Nutzungen

Nutzungsart	Flächendimension in qm MF-G	Flächendimension in qm BGF	Kommentar
Konferenzzentrum für bis zu 1.000 Personen (in Parlamentsbestuhlung)	3.000	ca. 4.000	In Kombination mit empfohlenem Hotel, welches als Betreiber fungiert
Boardinghaus	1.000	1.200	in Kombination mit Hotel als Betreiber

Wohnen	2.000-3.000	2.500-3.500	mit separaten Zugängen als Penthouse
Freizeit	je nach Anbieter und Ausrichtung unterschiedliche Flächen- konzepte		

2.3 Ableitungen aus deutschen und europäischen Referenzbeispielen

Eine „ICE-City Erfurt“ soll ab dem Jahr 2017, wenn die ICE-Schnellverbindung von Erfurt nach München – und damit die Strecke Berlin- München – durchgehend befahrbar sein wird (Gesamtfahrzeit nur noch knapp über 4 Stunden) eine zentrale Rolle als Stadtquartier mit Hochmobilitätsportal zwischen den innerdeutschen Ost-West- und Nord-Süd-Verkehren beim Schienenfernverkehr einnehmen. Damit einhergehen können Impulse, die insbesondere auf dem Erfurter Immobilienmarkt zu speziellen Nachfrageeffekten führen können. Diese (Nachfrage-) Impulse sollen in dem bahnhofsnahe Standort mit dem Arbeitstitel „ICE-City Erfurt“ konzentriert werden. Andere ubiquitär umsetzbare Flächennachfragen möglichst auf andere Standorte gelenkt werden.

Um eine Abschätzung der Nachfrageimpulse vornehmen zu können, wurden insgesamt vier Referenzbeispiele

- Kassel (Hessen)
- Wolfsburg (Niedersachsen)
- Saarbrücken (Saarland)
- Lille (Frankreich)

ausgewählt und evaluiert.

Alle Beispiele sind ebenfalls nachträglich mit einem ICE/TGV-Haltepunkt an einer Schnellstrecke ausgestattet / profiliert / qualitativ aufgewertet bzw. erstmals in ein Schnellbahnnetz integriert worden.

In Kassel liegt die Eröffnung des neuen ICE-Bahnhofs bereits 18 Jahre zurück (1991). Die Station Kassel-Wilhelmshöhe liegt auf der Relation Hamburg – Hannover – Fulda – München bzw. Berlin – Kasse – Frankfurt – Stuttgart/Basel.

Lille wurde 1994 an das französische Hochgeschwindigkeitsnetz des TGV – Train a Grande Vitesse und darüber hinaus an das trinationale System des Thalys auf der Relation Paris – Brüssel - Köln angebunden. Die Fahrzeit nach Paris beträgt ca. 60 Minuten; etwa 40 Minuten werden nach Brüssel benötigt.

Saarbrücken ist Verkehrsstation auf der binationalen Strecke Paris – Frankfurt, die durch ein deutsch französisches Konsortium sowohl mit ICE- wie auch mit TGV-Zügen bedient wird. Die Fahrzeit nach in knapp 400 km entfernte Paris beträgt unter 120 Minuten; etwa 110 Minuten werden nach Frankfurt benötigt.

In Wolfsburg existiert seit dem Jahr 1998 ein ICE Bahnhof auf der Strecke Hannover – Berlin. Die Fahrzeitentfernung in beide Oberzentren beträgt je ca. 60 Minuten.

Die gewählten Beispielstädte entsprechen nach Größenordnung und Regionalfunktion der Bedeutung der Stadt Erfurt und sind – im weiteren Sinne miteinander vergleichbar. Gleichwohl sind auch wichtige Unterschiede festzustellen. Allem voran: Wolfsburg und Saarbrücken sind monolineare Verkehrshalte auf je einer Durchlaufrelation.

Lille und Kassel sind hingegen multilinearer Verkehrshalt auf Nord-Süd- bzw. Ost-Südwestrelationen, die räumlich jedoch im Großraum Kassel eine Trasse nutzen und erst außerhalb der Großregion eine Verzweigung vornehmen.

Allein Erfurt – gegenwärtig Verkehrsstation auf einer Durchlaufrelation – ist zukünftig Verkehrsknoten mehrerer Linien, die hernach im Stadtgebiet eine Verzweigung von Norden nach Süden und West nach Osten leisten.

Alle vorgenannten Beispiele sind darüber hinaus Knotenpunkte in untergeordneten Schienenverkehrsrelationen ohne Hochgeschwindigkeitsmerkmale.

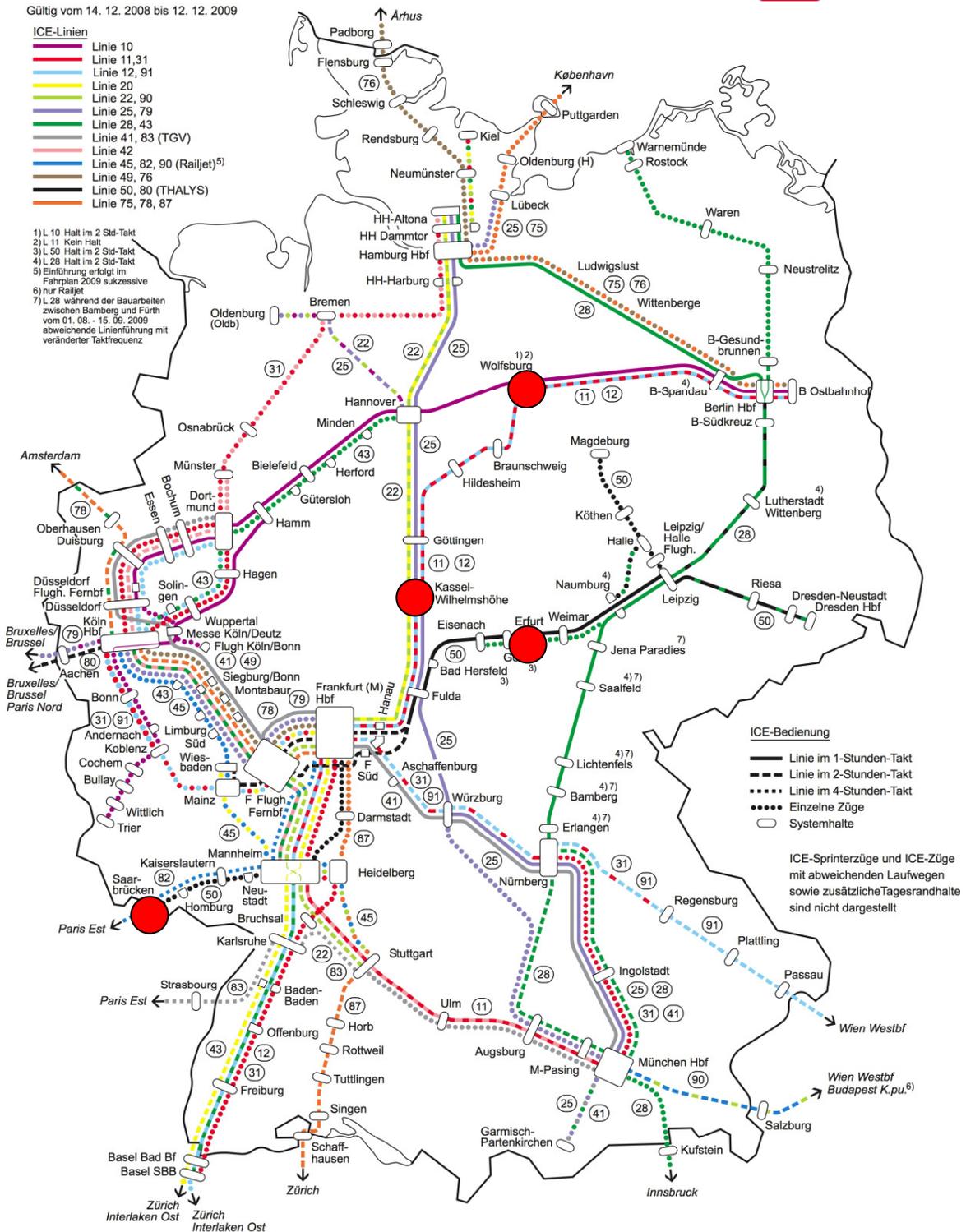
ICE-Netz 2009



Gültig vom 14. 12. 2008 bis 12. 12. 2009

- ICE-Linien**
- Linie 10
 - Linie 11, 31
 - Linie 12, 91
 - Linie 20
 - Linie 22, 90
 - Linie 25, 79
 - Linie 28, 43
 - Linie 41, 83 (TGV)
 - Linie 42
 - Linie 45, 82, 90 (Railjet)⁵⁾
 - Linie 49, 76
 - Linie 50, 80 (THALYS)
 - Linie 75, 78, 87

- 1) L 10 Halt im 2 Std-Takt
- 2) L 11 Kein Halt
- 3) L 50 Halt im 2 Std-Takt
- 4) L 28 Halt im 2 Std-Takt
- 5) Einführung erfolgt im Fahrplan 2009 sukzessive
- 6) nur Railjet
- 7) L 28 während der Bauarbeiten zwischen Bamberg und Fürth vom 01. 08. - 15. 09. 2009 abweichende Linienführung mit veränderter Taktfrequenz



Kartographie: DB Netz AG, Zentrale, INVT 5 (K)
Im Galluspark 23, 60326 Frankfurt am Main

Redaktion: DB Fernverkehr AG
P.TBF 11 Wa
Stand: Oktober 2008

Abbildung 24: ICE-Netz 2009³¹

³¹ www.bahn.de, Zugriff vom 30.11.2009



Abbildung 25: TGV-Netz in Frankreich und den Nachbarländern³²

Legende:

- blau - Hochgeschwindigkeitsstrecken in Frankreich,
- rot - Hochgeschwindigkeitsstrecken außerhalb Frankreichs,
- schwarz - Klassische Bahnlinien mit TGV-Nutzung,
- rot und blau gepunktet - Hochgeschwindigkeitsstrecken in Bau,
- schwarz gepunktet - Klassische Bahnlinien mit TGV-Nutzung in Planung,
- grau - andere klassische Bahnlinien im Passagierverkehr

³² www.wikipedia.de, Zugriff vom 17.12.2009

Zur vergleichenden Evaluation aller vorgenannten Beispielstädte werden folgende Merkmale untersucht:

- Lage
- Baustart/ Eröffnung
- Dimension
- Vermarktungsbeginn und –dauer
- Nutzungsmix
- Büromieten
- ICE-Halte am Tag
- Projektentwickler
- Investitionssumme

Im Ergebnis der tabellarischen Übersicht lassen sich folgende Ableitungen für den Standort „ICE-City Erfurt“ destillieren:

- Es existieren Impulse für den lokalen Immobilienmarkt durch die (Neu-) Anbindung an ICE/TGV-Hochgeschwindigkeitsstrecken.
- Die Vermarktungsdauer von Flächenangeboten ist mittel- bis langfristig zu konzeptionieren, kurzfristig sollte aber auch die aktuelle Nachfrage bedienbar sein.
- Der ICE-Halt in Erfurt bietet den einzigartigen Vorteil einer fast innerstädtischen integrierten Lage, ebenso wie die Konstellationen in Wolfsburg, Saarbrücken und Lille, während der Bahnhof in Kassel peripher zur Einkaufscity liegt.
- Die geplante ICE-City Erfurt ist ein zusammenhängendes Entwicklungsgebiet mit Minimum 5 ha und kann größtenteils zentral (nur wenige Eigentümer und Ansprechpartner) beplant werden, was für eine erfolgreiche Vermarktung große Vorteile in Bezug auf den geplanten Nutzungsmix, die Abfolge der einzelnen Bauabschnitte und die Vermarktung hat (wurde in Saarbrücken und Lille erfolgreich praktiziert). In Kassel wurden Baulücken ohne übergeordnetes Verfahren projektiert, in Wolfsburg wurden die Baulücken auf Basis des Masterplans „Wolfsburg Nordkopf“ gefüllt.
- An allen vier Standorten hat sich ein zusätzliches Hotel am lokalen Markt etabliert, insbesondere für Tagungs- und Geschäftsreisende; hier besteht zusammen mit den seit Jahren stark steigenden Gästeankünften auch in Erfurt (Städtetourismus) mittel- bis langfristig Potenzial (siehe Kapitel Hotelmarkt) für ein (Tagungs-) Hotel. Insbesondere der Vergleichsstandort Kassel (teilweise auch die nicht näher untersuchte Stadt Fulda) konnten aufgrund ihrer zentralen geografischen Lage in Mitteleuropa nach der Anbindung an das Hochgeschwindigkeitsnetz

deutliche Steigerungen beim Kongresstourismus verzeichnen. Dies ist auch für Erfurt zu erwarten.

- Teilweise ist die Ansiedlung/Umsetzung von Unternehmenszentralen (Headquarter) lokaler und überregionaler Unternehmen zum bahnhofsnahen Entwicklungsgebiet erfolgt.
 - Kassel: „Kali & Salz“,
 - Wolfsburg: LSW Nordkopf (Stadtwerke),
 - Lille diverse Finanzdienstleister (Caisse d'Epagne Nord France Europe, Cetelem), Transportunternehmen (Auchan) und vor allem auch öffentliche Nutzer (Regionalrat Nord-Pas de Calais, inpi ähnlich IHK, URSAFF ähnlich Arbeitsamt, Finanzamt.

Diese Entwicklung ist standorttypisch und stellt für Erfurt die zentrale potenzielle Nachfragegruppe am geplanten Entwicklungsstandort ICE-City dar.

- Die Mieten für Einzelhandel und Büro liegen – außer in Lille – nicht über dem Niveau des kommunalen Marktumfeldes. In Lille repräsentiert das neue Bahnhofsviertel „Euralille“ den Top-Bürostandort in Lille, was allerdings auch auf Zentrale die Lage zwischen Brüssel, Paris und London zurückzuführen ist und nur bedingt auf Erfurt übertragbar erscheint.
- Stellplätze in ausreichendem Maß müssen standortnah zur Verfügung stehen.

Im Folgenden werden die standörtlich-funktionalen Bezüge zwischen Schnellbahnhalt und Kernstadt / Altstadt / Einkaufscity illustriert:

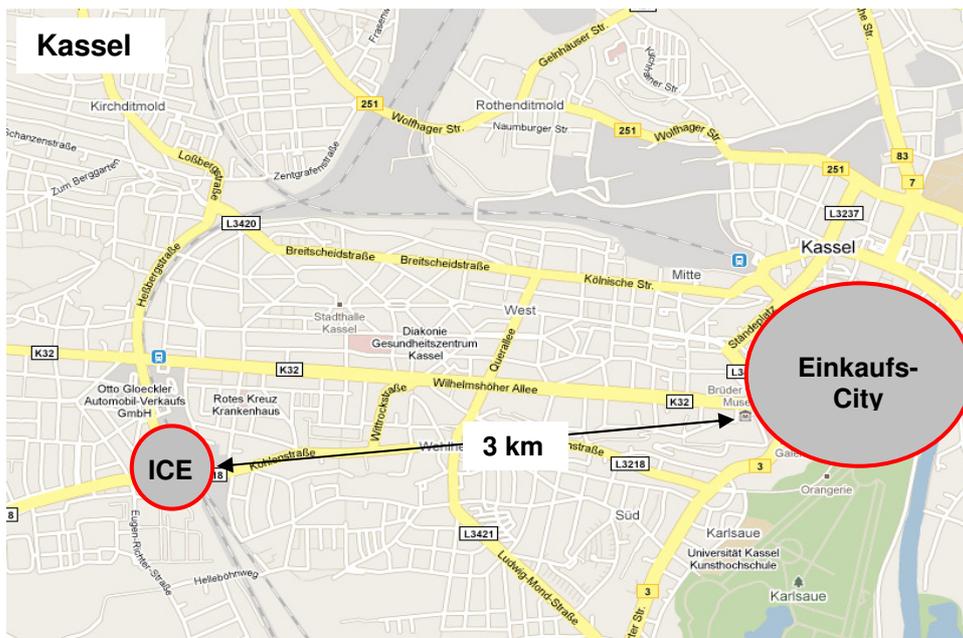


Abbildung 26: Lage ICE-Haltepunkt Kassel zur Innenstadt³³

³³ Kartengrundlage: Google Maps, eigene Bearbeitung



Abbildung 27: Lage: ICE-Haltepunkt Lille zur Innenstadt³⁴



Abbildung 28: Lage: ICE-Haltepunkt Saarbrücken zur Innenstadt³⁵

³⁴ Kartengrundlage: Google Maps, eigene Bearbeitung

³⁵ Kartengrundlage: Google Maps, eigene Bearbeitung

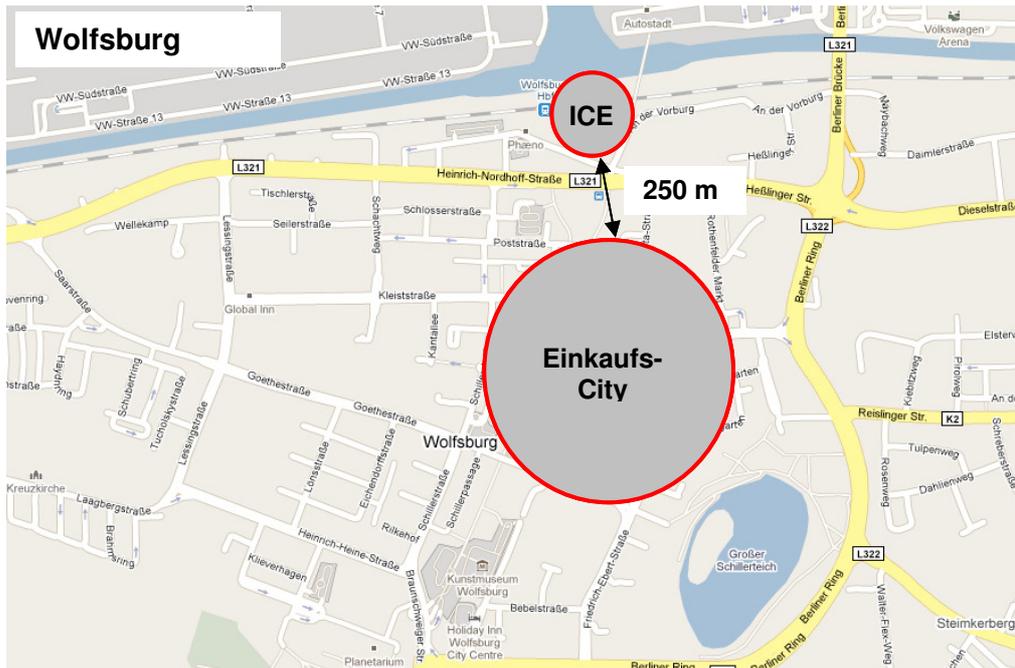


Abbildung 29: Lage ICE-Haltepunkt Wolfsburg zur Innenstadt³⁶

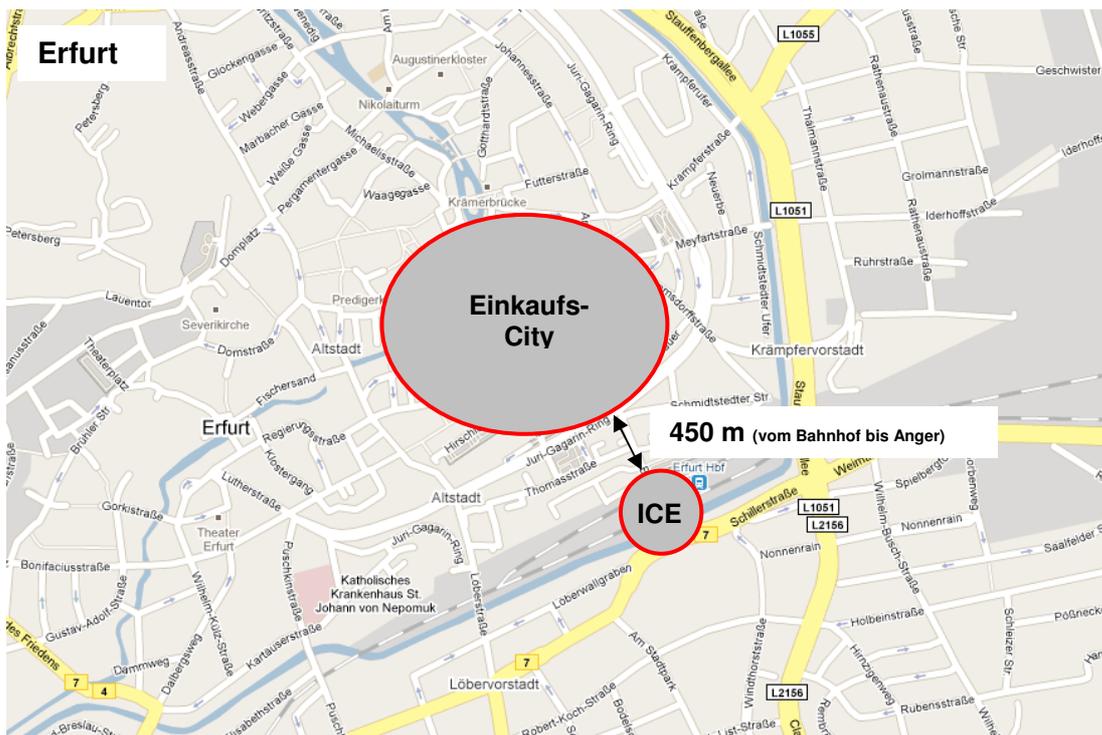


Abbildung 30: Lage ICE-Haltepunkt Erfurt zur Innenstadt³⁷

³⁶ Kartengrundlage: Google Maps, eigene Bearbeitung

³⁷ Kartengrundlage: Google Maps, eigene Bearbeitung

Gegenüberstellung der Referenzbeispiele

Tabelle 8: Gegenüberstellung der Referenzbeispiele

Name	Kassel-Wilhelmshöhe	Wolfsburg	„Euralille“ Lille	„Eurobahnhof“ Saarbrücken	ICE-City Erfurt
Einwohner der Stadt in 1.000	194	120	226	178	203
Kurzbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> – Kassel-Wilhelmshöhe als neu angelegter, peripher zu Innenstadt gelegener Fernverkehrsbahnhof – Erreichbarkeit zur City nur durch Umsteigen möglich – Bundesweite Vermarktung des Standortes als zentraler Tagungsstandort (ähnlich wie Fulda) 	<ul style="list-style-type: none"> – In Cityrandlage gelegener, sanierter Bahnhof – Aufwertung des Hbf. Wolfsburg durch ICE-Frequentierung und die stetige Entwicklung des Gebiets Nordkopf 	<ul style="list-style-type: none"> – Neubau eines TGV-Fernverkehrsbahnhofs in direkter Nähe zum alten Hauptbahnhof (Kopfbahnhof) in integrierter Innenstadtlage – Neubau eines Geschäftsviertels ("Euralille") im Bahnhofsumfeld – Besondere Lagegunst durch kurze Fahrzeiten nach Brüssel (1/2 Std.), London (2 Std.) und Paris (1 Std.) 	<ul style="list-style-type: none"> – Umbau und Modernisierung des Hauptbahnhofs im Rahmen des Projekts Saarbrücken 21 anlässlich der Entstehung der Fernverkehrsverbindung Paris-Frankfurt – Als Folge der Modernisierung und einer Verkleinerung der Gleisanlage wurden ca. 10 ha Fläche frei – Seit 2008 Entwicklung dieser Fläche ("Quartier Eurobahnhof") mit Ärztehaus, Bürogebäuden Hotels 	<ul style="list-style-type: none"> – Abriss und Neubau vom Bahnhof Erfurt inkl. Einzelhandelsflächen im EG – Aufwertung des Bhf. Erfurt mit höherer ICE-Frequentierung – Erreichbarkeit der Erfurter Innenstadt zu Fuß oder per Tram (500 m)
Lagemerkmale und -qualifizierung	<ul style="list-style-type: none"> – Wilhelmshöhe westlich der Innenstadt mit Anbindung zur BAB 44, BAB 49 und BAB B67 – Technologiepark Marchshöhe 	<ul style="list-style-type: none"> – Cityrandlage mit Anbindung an die 1a-Lage in rund ca. 700 m Entfernung – Tiefgarage Phaeno: 402 Stellplätze 	<ul style="list-style-type: none"> – Anbindung an die Innenstadt per Metro – Entfernung zur City ca. 600m – 2.900 Stellplätze am Centre commercial de ville Euralille 	<ul style="list-style-type: none"> – Anbindung an die City per Stadtbahn und Bus – Entfernung zur City ca. 1.000 m – 454 Parkplätze am Bahnhof 	<ul style="list-style-type: none"> – Integrierte Innenstadtlage mit Anbindung an die 1a-Lage in rund 500 m Entfernung
Baustart Bhf.	07/1985	Neubau Dachkonstruktion: 1996 - 1998	1993	3/2006	10/2001
Eröffnung Bhf.	05/1991	weitere Modernisierung 2004	4/1994	11/2007	12/2008

Dimension Entwicklungsgebiet	– 16 ha erschlossenes Bauland im Technologiepark Marbachshöhe, der aber deutlich vom Bahnhof abgesetzt ist – Sonst Entwicklung von einzelnen Baulücken im Umfeld	– Entwicklung von Baulücken im Umfeld u.a. auf Basis des "Masterplan Wolfsburg Nordkopf" – Insgesamt ca. 65.000 qm MF-G in Bahnhofsnähe entwickelte Flächen	– 110 ha Flächen für Büro-, Freizeit-, Einzelhandels- und Wohnnutzung sowie für Freiflächen und öffentlichen Raum	– Ca. 10 ha Entwicklungsfläche Eurobahnhof Saarbücken – Ca. 75.000 qm Bruttogeschossfläche	– Ca. 8,9 ha Gesamte Planungsfläche ICE-City – Ca. 7,0 ha erweiterter Entwicklungsbereich – Ca. 5,0 ha Kernbereich
Vermarktungsbeginn	Keine zentrale Vermarktung	Keine zentrale Vermarktung	2001	2008	Noch keine Vermarktung erfolgt
Vermarktungsdauer	Teilweise noch immer Brachflächen im Umfeld vorhanden	Teilweise noch immer Brachflächen im Umfeld vorhanden	Vermarktung hält an	Vermarktung hält an	–
Nutzungsmix	Bisher am Standort entwickelt: – Ca. 50.000 qm MF-G Bürofläche in insgesamt 7 Objekten – 2 Hotels: Intercity-Hotel (147 Zimmer); Penta Hotel (137 Zimmer) – Rund 6.400 qm Einzelhandelsnutzfläche in insgesamt 4 Objekten – 370 Stellplätze über den Bahngleisen	– Überwiegend Büroflächen (ca. 30.000 qm MF-G) sowie Hotels (ca. 7.000 qm MF-G) und Einzelhandel (ca. 17.000 qm MF-G) – Durch Phaeno und Kino ausgeprägte Freizeitnutzung	Nutzfläche geplant (Vermarktungsstand Anfang 2004) – Wohnen 163.199 qm (70,2%) – Büro 321.408 qm (76,4%) – Hotel 46.281 qm (32,4%) – Einzelhandel und Freizeit 104.297 qm (74,3%) – Technische Anlagen 163.748 qm (85,6%)	Entwicklungsgebiet Eurobahnhof: – B&B Hotel (107 Zimmer) – Bürogebäude (Ca. 1.500 qm Nutzfläche) – Medizeum Gesundheitszentrum (2.400 qm Nutzfläche) – Bürogebäude Ecooffice (Ca. 7.000 qm Nutzfläche, in Planung)	Bisher im unmittelbaren Standortumfeld entwickelt: – Ein Intercity-Hotel (161 Betten) – Ein Büroobjekt (ca. 9.000 qm MF-G)
Büromieten am Standort in Euro/qm MF-G (Ø/Spitze)	5,50 / 7,50	7,00 / 9,00	/ 15,00	5,50 / 8,00	6,80 / 7,80
Büromieten in der City in Euro/qm MF-G (Ø/Spitze)	5,50 / 8,70	9,00 / 11,00	/ 15,00	6,50 / 9,10	7,30 / 9,50
Mietansätze EH Standort in Euro/qm (Ø/Spitze)	8,00 / 11,00	14,00 / 20,00	/ 110	15,00 / 20,00	10,00 - 20,00

Mietansätze EH 1a in Euro/qm (Ø/Spitze)	45,00 / 85,00	32,00 / 40,00	/ 110	37,00 / 85,00	40,00 / 80,00
ICE-Halte/Tag	102 (ICE), 31 IC/EC	54 (ICE), 14 (IC/EC)	50 (TGV), 18 (Eurostar)	11 (ICE,TGV), 5 (IC/EC)	33 (dies sind Bestandszahlen zukünftig 50-70 ICE-Halte /Tag) (ICE), 16 (IC/EC)
Projektentwickler, -initiator und -treiber	Diverse Projektentwickler und Grundstückseigentümer	Mehrere einzelne Projektentwickler, (Hotels, Kino, Gesundheitszentrum), Stadt Wolfsburg (Phaeno, Bahnhofsumfeld)	Entwicklungsgesellschaft Euralille, bestehend aus Vertretern der Stadt und der lokalen Wirtschaft	Entwicklung des Eurobahnhof-Areals durch die Gesellschaft für Innovation und Unternehmensförderung mbH (GIU); alle weiteren Flächen: verschiedene Projektentwickler	ein zentraler Grundstückseigentümer
Investitionssumme in Euro	– Bahnhof: ca. 77 Mio. – Je nach Immobilie unterschiedlich	– Sanierung des Bahnhofs 1996-1998/2004: ca. 12,5/2 Mio. – Neubau des Phaeno: ca. 65 Mio. – NH-Hotel (in Planung) ca. 30 Mio. – Kino und Hotel: ca. 20 Mio. – Gesundheitszentrum Nordkopf (in Planung): ca. 20 Mio. – Designer Outlet (Erweiterung im Bau): ca. 50 Mio. – Job-Center Porschestraße: 50 Mio. – Verwaltungssitz LSW Nordkopf (in Planung): ca. 22 Mio. – Bürohaus Heinrich-Nordhoff-Straße (im Bau): ca. 10 Mio.	– Shoppingcenter (214 Mio)	Projekte im Entwicklungsgebiet Eurobahnhof: – Eurobahnhof: Ca. 55 Mio. – Medizeum: Ca. 5 Mio. – Ecooffice: Ca. 10 Mio. Weitere Projekte: – Erweiterung der Saar Galerie (im Bau): Ca. 120 Mio. – Congress Plaza (in Planung): Ca. 40 Mio. – Geschäftshaus Walter-eck: Ca. 36 Mio.	Bahnhof inkl. neuem Streckenanschluss: ca. 260 Mio.

<p>Fazit</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Kompletter neuer Bahn- hofsstandort (keine Sanie- rung/Umbau) – Kontinuierliche Entwick- lung von Einzelprojekten über die Jahre von Nach- frageseite getrieben – Insgesamt lange Ver- marktungsdauer – Büro- und Einzelhan- delsmieten deutlich unter- halb City-Niveau 	<ul style="list-style-type: none"> – Einziger deutscher Standort mit Masterplan für Bebauung des Bahnofs- umfeldes – Sonderstellung bei Nach- frage durch Volkswagen (Autostadt, Büro, Hotel, etc.) – Insgesamt sehr dynami- sche Entwicklung im Bahn- hofsumfeld 	<ul style="list-style-type: none"> – Am Innenstadtrand ge- legener Bahnofsneubau mit 110 ha großem Entwick- lungsgebiet – Vermarktung weitgehend erfolgreich abgeschlossen – Begünstigung der Umfel- dentwicklung durch beson- dere Lage zu Brüssel, Paris und London 	<ul style="list-style-type: none"> – Innerstädtisch gelegener, modernisierter Bahnhof mit nahegelege- nem Entwicklungsareal 	<ul style="list-style-type: none"> – Planungsfläche in unmit- telbarer Nähe zum Hbf.
--------------	---	--	--	--	---

2.4 ICE-City Erfurt –Hochmobilitätsportal – Ein regionale und kommunaler Premiumstandort

2.4.1 Regiopole Erfurt – Weimar – Jena – Schnellbahnknoten Premiumexzellenz

Die Städte Erfurt, Weimar und Jena sowie der Kreis Weimarer Land bilden seit Juni 2004 die kommunale Arbeitsgemeinschaft "Region Erfurt-Weimar-Jena", unter dem Motto "Die ImPuls-Region". Die Kommunen beabsichtigen, gemeinsam die Funktion als Wachstumsmotor Thüringens und des Großraums Mitteldeutschland zu stärken. Mit der Funktion „Regiopole“ wird angesichts der im bundesweiten Vergleich niedrigeren Einwohnerdichtewerte Thüringens und Mitteldeutschlands sowie der demographischen Entwicklung und des Strukturwandels in der Wirtschaft der Versuch unternommen, dem Entwicklungsleitbild der Metropolenräume und der ländlichen Bereiche eine strukturangepasste spezifische Entwicklungsplattform hinzuzufügen, die Fokus für exzellente Verkehrsinfrastruktur, Flächenangebote, Wissenschafts- und Bildungsangebote ist, um in Fortentwicklung des Grundsatzes der gleichwertigen Lebensbedingungen raumstrukturell einen tragfähigen wirtschaftsgeographischen Nukleus zu erhalten bzw. zu etablieren. Der Raum der Regiopole Erfurt - Weimar – Jena zeichnet sich dabei durch eine hohe Verkehrsferne zu den Großzentren Leipzig und Frankfurt aus, so dass eine Platzierung als **räumliches Exzellenzcluster** im vorgenannten regionalen und landesweiten sowie auf angrenzende Teile Hessens, Niedersachsens und Sachsen-Anhalts ausgerichteten Verflechtungsbereichs als **erfolgversprechend** eingeordnet werden kann.

Erfurt gilt als das Wirtschafts- und Verwaltungszentrum des Freistaates, die Universität, die Fachhochschule und die private Fachhochschule Adam-Ries sowie die Landes- und Staatsministerien, die Stellen der landesbezogenen Jurisdiktion und nicht zuletzt das Bundesarbeitsgericht prägen die Verwaltungsfunktion. Die Wirtschaftsstruktur ist vielfältig und durch zukunftssträchtige Branchen wie Maschinenbau, Logistik, Telekommunikation sowie Mikroelektronik und Photovoltaik mit Entwicklungspotential sowie Nachfrage nach F+E (Research) geprägt. Der Messestandort Erfurt mit Kapazitäten für Veranstaltungen mit bis zu 6.000 Teilnehmern ist ein etablierter Anziehungspunkt über Thüringen hinaus. Überdies hat sich in Erfurt rund um den MDR und den Kinderkanal eine mitteldeutsche Medienbranche entwickelt.

Für Weimar stehen die Themen Kultur und Dienstleistung, als kleinste Kulturstadt Europas und UNESCO-Stadt bietet sie exzellente "weichen Standortfaktoren". Jena ist innerhalb der Regiopole der Technologiestandort mit nachfolgenden bedeutenden Marktteilnehmern, Technologiekonzern Jenoptik und den Firmen Zeiss und Schott. In Summe weist die Regiopole eine Einwohnerzahl von 460.000 auf.³⁸

Infolge der von der DB AG geplanten Neustrukturierung des ICE-Netzes mit Knotenhalt in Erfurt wird die schienengebundene Anbindungsqualität (Geschwindigkeit, Takt, Zughalte, gebrochener Verkehr, Umsteigenotwendigkeit) von Jena und Weimar zurückgehen. Insoweit ist Erfurt zukünftig der (einzige) **Premium-Schieneverkehrsknoten**

³⁸ www.impulsregion.de, Zugriff vom 08.12.09

für den gesamten Freistaat. Nur von hier aus wird zukünftig das Portal in die Hochgeschwindigkeitszüge angeboten.

In der Folge ergibt sich für die in der Region ansässigen Wirtschafts- und Wissenschaftseinrichtungen die Notwendigkeit entsprechende Ferninteraktionen (per Bahn) entweder über Erfurt oder über Leipzig zu gestalten. Insbesondere der Raum Jena – Gera – Glauchau – Zwickau sowie Eisenach / Gotha ist dabei heute schon besser mit Erfurt verknüpft. Wegen der zurückgegangenen Bedeutung des Flughafens Erfurt – Bindersleben stellt der ICE-Knotenhalt Erfurt zukünftig das schienengebundene Hochmobilitätsportal für ca. 2,5 Mio. Einwohner dar. Es ist ohne jegliche strukturelle Alternative.

In der Folge steht eine **qualitätsvolle Standortentwicklung** einer ICE-City Erfurt im direkten Entwicklungsinteresse aller Kommunen der ImPuls-Region.

2.4.2 ICE-City Erfurt – Städtebaulicher und immobilienwirtschaftlicher Premiumstandort mit Zukunftsperspektive

Durch die Anbindung an ICE/TGV-Hochgeschwindigkeitsstrecken ergeben sich, wie gezeigt, lage- und situationsspezifische Impulse für den lokalen Immobilienmarkt. Von außerordentlicher Relevanz ist dabei, dass der ICE-Halt in Erfurt den Vorteil einer innerstädtischen Lage, als Eingangsbereich in die Kernstadt bietet. Dies bezeichnet eine fast **einzigartige** Lagegunst. Das zusammenhängende urbane Entwicklungsgebiet von 5-9 ha bietet für ein erfolgreiches Standortmarketing große Vorteile hinsichtlich Nutzmix, Profil, Bauabschnittsbildung sowie Diversifizierung von Investitionen aus

- dem öffentlichen Nachfragesegment (Behörden, zentrale Verwaltungen, Wissenschaft und Bildung)
- dem privaten Nachfragesegment (Büro, Hotel, Gesundheitswirtschaft, bereichsweise Wohnen, Einzelhandel in Nahversorgungs- und sonstiger stadtverträglicher Ausprägung)

Die Analyse der Vergleichsstandorte zeigt, nach der Anbindung an das Hochgeschwindigkeitsnetz deutliche Steigerungen bei der Ansiedlung neuer Unternehmen im direkten Bahnhofsumfeld. Teilweise ist die Ansiedlung von Headquarter lokaler und überregionaler Unternehmen in Verbindung mit öffentlichen Einrichtungen zum bahnhofsnahe Entwicklungsgebiet gelungen.

Dieses Entwicklungspotenzial stellt für Erfurt eine strukturelle und strategische Option am Standort dar, die unbedingt für die Stadtentwicklung genutzt werden sollte. Somit bietet der Standort die Voraussetzungen einer überregional bedeutsamen Marke, die ICE-City Erfurt als Premium-Immobilienstandort

- Vor Ort
- In der Stadtregion (ImPulsRegion)
- Landesweit
- Im geographischen Zentrum der Bundesrepublik

- Als Netzknoten innerhalb des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes zu positionieren.

Erfurt kann damit innerhalb des Schnellbahnsystems (erstmalig) die Chance gestalten ein spezifisches Immobilienportfolio zu profilieren, das sich aus der Eigenbedeutung der Stadtregion (bislang) nicht etablieren lässt.

Die verkehrsgeographische Premiumfunktion einer ICE-City bedarf einer in Qualität und Funktionalität analogen Immobiliennutzungsqualität und Diversifizierung. Hierbei ist auf gemischt genutzte Quartiere zu orientieren.

Bei optimaler Qualität und Nutzungsvielfalt kann Erfurt als „Arbeitsort mit Hochgeschwindigkeitsportal“ eine bedeutende Position als Knoten im europäischen Schnellbahnnetz einnehmen, soweit ein nachhaltiges, qualitätsorientiertes Flächenmanagement nicht lediglich die standörtliche Immobilienrendite, sondern auch diesen **Impuls für die Stadtstrukturpolitik** gleichermaßen leistet.

Hierdurch hat die Entwicklungsfläche in mehrfacher Hinsicht Potential, das in dieser Form durch keine andere Fläche in der Stadt angeboten wird. Es ist in der Projektentwicklungsperspektive zu unterscheiden nach:

- Regiopole – darin Erfurt: Teil im kooperativen, wirtschaftlichen Städtenetz der Metropolregionen
- ICE-Pole Erfurt: - darin standörtlich Raum der Bewegung, Schnelligkeit und des Austauschs im europäischen Kontext als spezifisches Immobilienangebot

Es wird empfohlen, beide Ansätze aufzugreifen und für eine nachhaltige Stadtentwicklung zu nutzen. Insbesondere die Flächen im Umkreis des ICE-Bahnhofs können von der Entwicklung profitieren, dies belegen die dargestellten Referenzbeispiele. Die ICE-City Erfurt kann nicht nur von ihrer Lage zum ICE-Bahnhof profitieren, sondern auch die räumliche Nähe zur Innenstadt prädestinieren das Areal für Projektentwickler.

Daher bedarf es nicht nur einer Überlegung marktgängiger (lokaler) Nutzungssegmente für diese Fläche, sondern darüber hinaus einer Betrachtung mobilisierbarer Bedarfsträger und Perspektivnutzer.

Eine entsprechende Immobilienprojektentwicklung vorausgesetzt (Branding, Imagebildung des Standortes durch Stadt und Eigentümer) lassen sich für das Areal ebenfalls Headquarterfunktionen etablieren und überregional tätige Unternehmen interessieren ggfs. mit Teilfunktionen ansiedeln. Im Folgenden werden beispielhaft – ohne jegliche Wertung und nicht mit dem Anspruch auf Vollständigkeit - Headquarterfunktionen erfolgreicher Thüringer Unternehmen benannt:

- Bosch Solar Energy
- E.ON Thüringer Energie AG
- Eliog Technologie AG
- Thüringer Aufbaubank
- Thüringer Industriebeteiligungs GmbH

- X-FAB Semiconductor Foundries AG

Auch für die Wissenschaftsinfrastruktur der Stadt und des Freistaates sowie für Dienstleistungen aus den Bereichen

- IKT – Informations- und Kommunikationstechnologien,
- Werbe- und Medienwirtschaft,
- Zertifizierung, Controlling, Reporting,
- Bio- und Nanotechnologien,
- Kulturwirtschaft,
- Gesundheitswirtschaft
- weitere

bietet der Standort Premiumanbindungsqualität innerhalb der Stadt, der Stadtregion sowie darüber hinausgehend.

Nicht zuletzt lassen sich am Standort auch Behörden, Eigenbetriebe, Anstalten des öffentlichen Rechts, Sondervermögensverwaltungen, Verbandsstrukturen und weiteres etablieren.

In Summe stellen alle vorgenannten Nutzungssegmente auf Büro- und Officegebäude sowie ein entsprechendes Flächenangebot ab.

Im Wege des Leitbildes der urbanen Stadtquartiere ist ein (untergeordneter) Anteil an Wohnen sowie die entsprechenden Dienstleistungsbetriebe zusätzlich flächennachfragewirksam zu integrieren.

2.5 Fazit Marktscreening

Das Marktscreening hat für die ICE-City Erfurt konkrete Nutzungsbausteine identifiziert, die z.T. in einem Abhängigkeitsverhältnis zueinander stehen. Um diese Abhängigkeit und die daraus folgenden, realistischen Entwicklungsstufen abzuleiten, wurde versucht, die verschiedenen Nutzungen in eine zeitliche und sinngemäße Abfolge zu bringen. Aufgrund der besonderen Entwicklungsperspektive des Areals sollte einer „schnellen,“ Nachnutzung „unter Wert“ aus kommunaler Sicht zurückhaltend begegnet werden. Letztlich entscheidend sind der Zeitfaktor und die Wirksamkeit des Hochgeschwindigkeitsreiseangebotes für Unternehmen im Freistaat sowie etwaige Bedeutungsüberschüsse Erfurts für ökonomische Interaktionen in den dann angeschlossenen Großzentren. Hierfür ist eine **marktseitige Prognose nicht leistbar**. Die nachfolgende Tabelle verdeutlicht anhand eines Ampelschemas die Empfehlung für eine mögliche Entwicklungsabfolge.

Die Umsetzbarkeit ist abhängig vom aktuellen Bedarf, der Etablierung des Standortes und vom gezielten Standortmarketing. Des Weiteren bedarf es einer weiteren markttechnischen Untersuchung von Add-on-Nutzungen.

Tabelle 9: Machbarkeit der genannten Nutzungsoptionen

Machbarkeit	Flächendimension in qm BGF	Flächendimension in qm MF-G	Nutzungen
	1.200	1.000	Boardinghaus
	2.500-3.500	2.000-3.000	Wohnen
	-	-	Freizeit
	13.200 bis 14.100 qm	-	4-Sterne Hotel mit rund 180 Betten
	9.500-12.000	8.000-10.000	Büro (öffentliche Einrichtungen)
	9.500-12.000	8.000-10.000	Büro (Headquarter)
	4.500-6.500	3.800-5.500	Ärztehaus
	800-1.000	600-800	Gesundheitsaffiner Einzelhandel (in Kombination mit Ärztehaus)

	Max. 5.000	4.000	Einzelhandel
	3.500-5.500	3.000-4.000	(durch Stiftung) subventionierte Büros

 aktuell umsetzbar

 durch Standortmarketing umsetzbar

 Add-on (noch zu prüfen)

3 ERARBEITUNG EINES NUTZUNGSKONZEPTS

3.1 Ableitung eines Nutzungskonzepts

3.1.1 Bestehende planerische Vorstellungen

Zu den verwaltungsintern sowie teilweise auf politischen Beschlussfassungen beruhenden städtebaulichen Planungen im Umfeld der ICE-City zählen neben dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept auch das sich in Bearbeitung befindliche Teilräumliche Entwicklungskonzept „Erweitere Altstadt Erfurt“ sowie ein festgelegtes Sanierungsgebiet Bahnhofsquartier.³⁹

3.1.1.1 Teilräumliches Entwicklungskonzept „Erweiterte Altstadt Erfurt“ (TREK)

Das TREK beinhaltet die gesamte Fläche der Erfurter Altstadt.

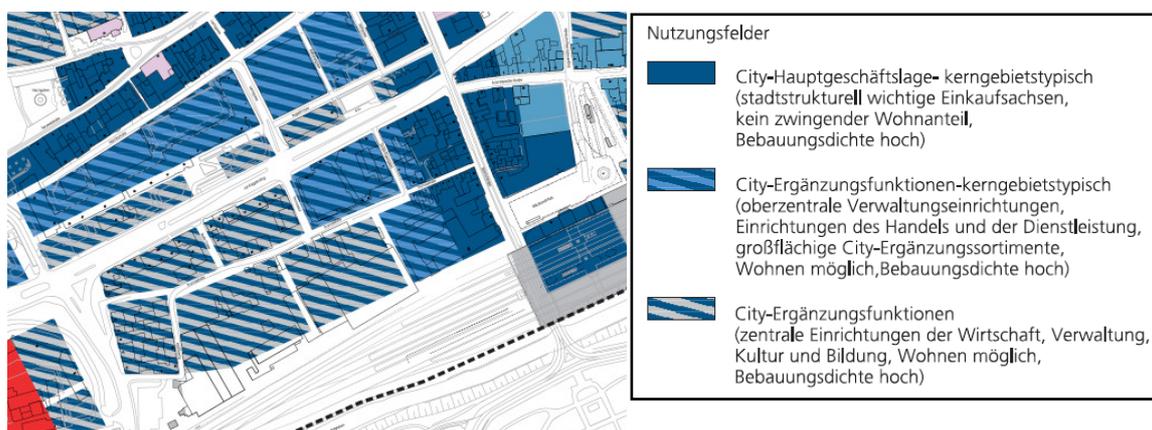


Abbildung 31: Entwurf zum Teilräumlichen Entwicklungskonzept „Erweitere Altstadt Erfurt Zielplan 1 „Nutzung und Nutzungsmischung“

Der Bereich des ehemaligen Bahngeländes wird als Problemfeld mit einer Überlagerung von städtebaulichen Mängeln bezeichnet, die negative Auswirkungen für Funktion und bauliche Struktur des Umfeldes mit sich bringen. Diese bieten allerdings auch Entwicklungspotenziale für Ansiedlungen von City-Funktionen bzw. Ergänzungsfunktionen.⁴⁰

Im Rahmen des TREK ist das Ziel unter der Prämisse einer hohen Nutzungsvielfalt eine Entwicklung mit einer Vielfalt an städtebaulichen Strukturen sowie Straßen- und Platzfolgen zu ermöglichen. Für das Untersuchungsgebiet der ICE-City ist gemäß den Entwicklungszielen, die Ansiedlung von City-Ergänzungsfunktionen vorgesehen. Bei diesen Funktionen handelt es sich zumeist um zentrale Einrichtungen der Verwaltung, der Wirtschaft, der Dienstleistung gekoppelt mit einem geringen Wohnanteil.⁴¹

³⁹ Datengrundlagen der Stadt Erfurt

⁴⁰ TREK, S. 21

⁴¹ Ebenda, S. 24ff.

3.1.1.2 Bebauungsplan ALT 408 und Rahmenplan ALT 453

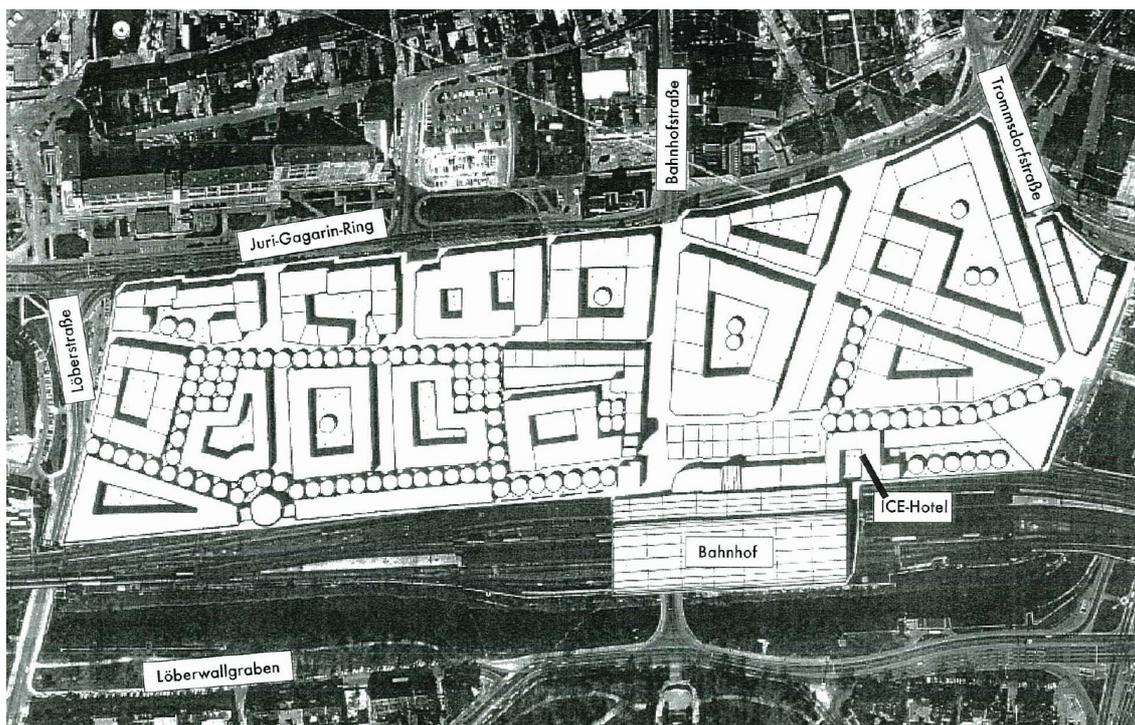
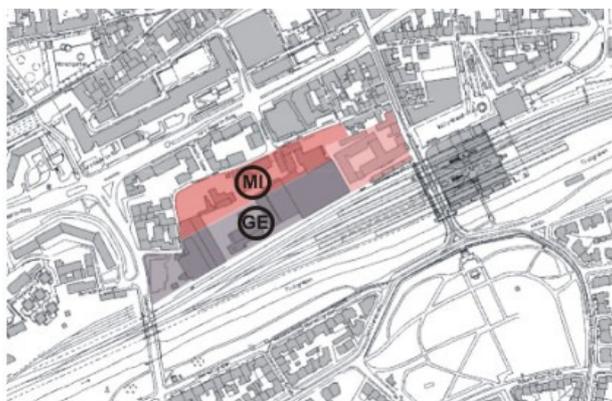


Abbildung 32: Städtebaulicher Entwurf Rahmenplan ALT 453

Der Rahmenplan ALT 453 von 1997 wurde als Grundlage für eine frühzeitige Bürgerbeteiligung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ALT 408 bestätigt und beinhaltet, wie des TREK, planerische Aussagen über die zukünftige Entwicklung des Gebietes. Der städtebauliche Entwurf verdeutlicht ein dichtes und gemischt genutztes Stadtquartier mit einem differenzierten Verkehrsprinzip und einer starken Durchgrünung.



Planerische Vorstellungen

Fläche entlang der Thomasstraße:

- Mischgebiet
- Anlehnung an dreigeschossige Bebauung
- Ca. 9.600m² groß (240m x 40m)
- GFZ 1,2

Fläche entlang der Bahn einschließlich Parkplatz Rosengasse:

- Gewerbliche Nutzung
- Ca. 33.000 groß
- GFZ 2,4
- Anteil Gemeinbedarfs- und Erschließungsflächen ca. 30%

Abbildung 33: Nutzungsentwurf gemäß der überschlägigen Bewertung zum Rahmenplan ALT 453

Anhand des Rahmenplanes wurde 2002 eine überschlägige Bewertung des Areals Thomasstraße/ Rosengasse vorgenommen. Die dabei entstanden planerischen Vorstellungen zeigen in Anlehnung der umgebenden 3-geschossigen Bebauung eine Unterteilung des Gebietes in Mischgebiet und Gewerbegebiet. Entlang der Thomasstraße sollte dabei ein Mischgebiet mit einer Größe von rund 9.600 m² und einer GFZ von 1,2 entstehen. Die Flächen an den Bahnanlagen mit einer Größe von rund 33.000 m² und einer GFZ von 2,4 sollten gewerblichen Nutzungen zugeführt werden. Der Anteil an Gemeinbedarfs- und Erschließungsflächen wurde auf 30% geschätzt.

3.1.1.3 Ergebnisse gemäß Kick-Off-Gespräch mit dem Auftragnehmer vom 06.11.2009

Kick-Off Gespräch

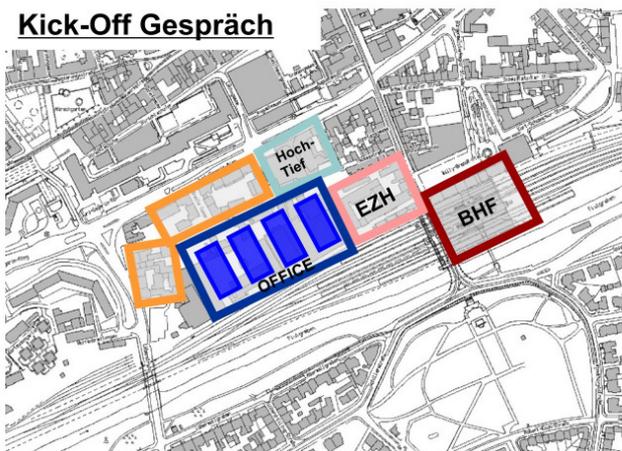


Abbildung 34: Nutzungsvarianten gemäß Kick-Off Gespräch vom 06.11.2009

Bei dem Kick-Off-Gespräch zu Beginn der Untersuchung zur Machbarkeitsstudie vom 06. November 2009 wurden auftraggeberseitig die Ziele, die mögliche Nutzungsstruktur und das Umfeld der ICE-City erläutert. Im Weiteren wurde auf planerische Vorstellungen der Stadt zur Entwicklung des Gebietes hingewiesen.

Die umgebende Bebauung ist dabei geprägt von dem Bahnhof im Osten, einer funktionalen Mischnutzung im Westen und der Objektentwicklung Dienstleistungszentrum Thomaseck (Projektentwickler HochTief) im Norden. Auftraggeberseitig wurde empfohlen für das Plangebiet gegliedert einen Officebereich Richtung Löderstraße zu prüfen, der die Schwerpunktnutzung in dem Gebiet darstellt, und dem Bereich (untergeordneter) Einzelhandel entlang der Bahnhofsstraße in dem ehemaligen Bahndirektionsgebäude zu unterscheiden. Der Einzelhandel soll in diesem Zusammenhang Entree und Durchgangsfunktion übernehmen und Passantenfrequenz in die dahinterliegenden Areale ermöglichen („Magnetwirkung“).

3.1.2 Darstellung von Entwicklungsprinzipien

Dem Nutzungskonzept wurden verschiedene funktionale Entwicklungsprinzipien und Mobilisierungsrichtungen zugrunde gelegt.

Zum einen die Entwicklung von der Innenstadt mit Fußgängerzone über das Kino und das Thomaseck hinein in das Gebiet (Prinzip 1).

Zum anderen die Entwicklung vom Bahnhof aus über das ehemalige Bahndirektionsgebäude in die Fläche der ICE-City (Prinzip 2). Dabei spielen die Passantenfrequenzen und die fußläufigen Verbindungen eine entscheidende Rolle.

Beide Prinzipien definieren eine Abfolge von Nutzungssegmenten, gestaffelt nach ihrer zukünftigen Passantenfrequenz (Prinzip 3).

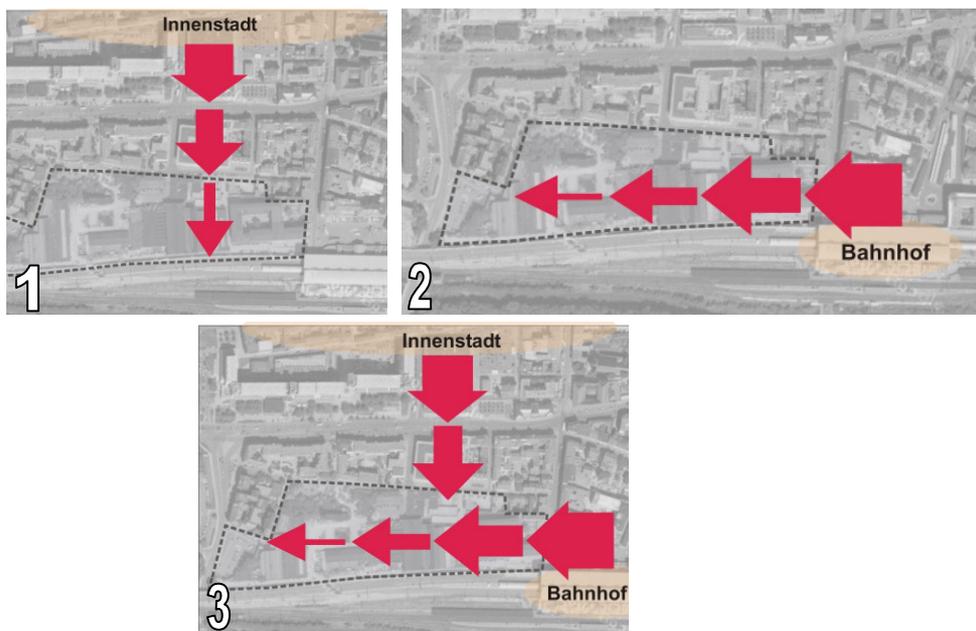


Abbildung 35: Prinzipien der Flächenentwicklung

3.1.3 Nutzungsvorschlag

Das Marktscreening hat in den nachfolgend genannten Nutzungssegmenten

Tabelle 10: Nutzungssegmente

Nutzungen	Flächen-dimension in qm BGF	Flächen-dimension in qm MF-G
4-Sterne Hotel	13.200 bis 14.100	13.200 bis 14.100
Büro	19.000-24.000	16.000-20.000
Ärztehaus	4.500-6.500	3.800-5.500
Gesundheitsaffiner Einzelhandel	800-1.000	600-800
Einzelhandel	max. 5.000	4.000
subventionierte Büros	3.500-5.500	3.000-4.000

aktuell konkrete objekt- und immobilienwirtschaftliche Entwicklungsoptionen für das Untersuchungsgebiet identifiziert. Sie sind Basis für einen 1 Bauabschnitt zur Impulssetzung für die ICE-City und bieten einem Eigentümer Investor kurz-/ mittelfristige Umsetzungsperspektiven.

Auf dieser Basis wurde ein Nutzungslayout entwickelt mit einer Verteilung der Segmente im Areal. Maßgebend hierfür ist auch das städtebaulich-funktionale Erfordernis einer hohen Baudichte bei gleichzeitiger Vorhaltung öffentlicher Räume. Hohe Baudichten verbinden immobilienwirtschaftliche und städtebauliche Ziele am Standort optimal.

Die Abbildung verdeutlicht das Prinzip der Dreiteilung der Fläche für Handel-, Hotel- Nutzungen, sowie für ein Zentrum für Gesundheitswesen und ein Büro- bzw. Behördenzentrum – in der Summe als Premiumstandort ICE-City.

Die beiden erstgenannten Segmente sind marktbelegt, das 3. Segment gründet auf qualitativer Projektentwicklung.

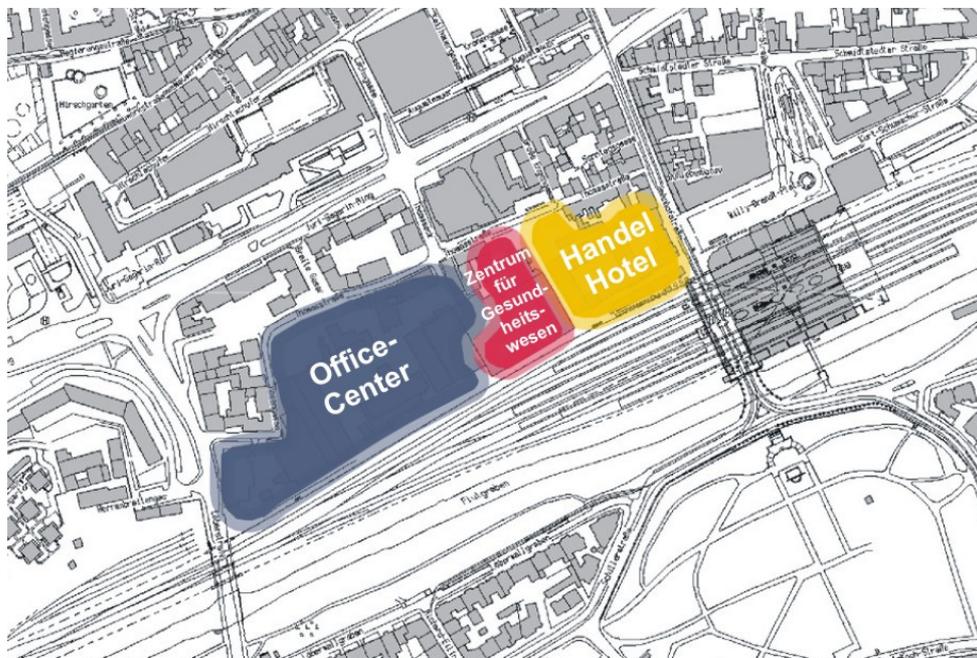


Abbildung 36: Nutzungsschema

3.2 Beispielhafte Ertragsprognose

Gemäß Layout-Planung werden die Flächenanteile der marktgängigen Nutzungssegmente (zusammengefasst) in ihrem prozentualen Anteil von der Gesamtfläche des Nutzungskonzeptes dargestellt.

Tabelle 11: Geschätzter Flächenverbrauch aus dem Marktscreening

Nutzungen	Flächen- dimension in qm BGF	Flächen- dimension in qm MF-G	Grundstücks- fläche in m ²
Büronutzungen	29.500	24.000	17.700
Hotel inkl. sonstigen Nutzungen	14.100	14.100	8.460
Gesundheit	7.500	6.300	4.500
Handel	5.000	4.000	3.000
Gesamt	56.100	48.400	33.660

Die Flächenanteile für die Bruttogeschossfläche und die vermarktbare Fläche (MF-G) sind aus den Angaben des Marktscreenings übernommen. Anhand dieser Flächenan-

gaben wurde mit dem Gebietsschlüssel „Kerngebiet“ (max. 0,6 GRZ) gem. § 17 (1) BauNVO die mögliche Grundstücksfläche ermittelt.

Da für derartige Nutzungen Stellplätze in ausreichender Anzahl zur Verfügung gestellt werden müssen, wurde die Anzahl anhand von Richtwerten berechnet. Im Bereich Hotel wurde die Anzahl bereits mit max. 70 Stellplätzen festgelegt. Für die sonstigen Nutzungen wurde pauschal ein Flächenschlüssel von 1 Stellplatz pro 40 m²/ MF-G bei Büroflächen und 1 Stellplatz pro 30 m²/ MF-G bei den gesundheitsaffinen sowie Handelsnutzungen angenommen. Als Ergebnis sind rund 660 Stellplätze für die o.g. Nutzungen notwendig. Die Grundstücksfläche der Stellplätze wurde pauschal mit 12,5 m² pro Stellplatz berechnet, was in etwa einem Nettoflächenverbrauch von 10.600 m² entspricht. Da die Parkierung durch den Bau einer Tiefgarage in den Untergeschossen der Gebäude bzw. auch in einem gesonderten Parkhaus erfolgen soll, wird dieser Flächenverbrauch nicht im Rahmen der Ertragsprognose berücksichtigt.

Tabelle 12: Stellplatzberechnung

Fläche	Anzahl der Stellplätze
Büro	600
Hotel	70
Gesundheit (inkl. Handel)	210
Handel	133
Gesamtanzahl	1013
Benötigte Grundstücksfläche in m ² netto	12.667

Der öffentliche Flächenanteil wurde pauschal mit 30% angerechnet, was einer Flächengröße von rund 15.500 m² entspricht. Dies bedeutet, dass ca. 33.700 m² Grundstücksfläche (65%) mit marktkonformen Nutzungssegmenten belegt werden können (siehe Abb. 33).

Büronutzungen ergeben eine Auslastung der Fläche von rund 26%. Die Potenzialfläche liegt demzufolge bei rund 2.500 m² (5%), sodass alle Nutzungssegmente problemlos auf dem Gelände untergebracht werden können.

Allerdings verbleibt die Unterbringung der marktgetragene Nutzungen weit unter dem städtebaulich wünschenswerten Dichte- und Ausnutzungsmodell. Es ist aber zu beachten, dass es sich um eine bietende mittel- bis langfristige Flächenreserve handelt.

Unter Berücksichtigung aller genannten, marktgängigen Nutzungssegmente bedeutet dies eine fast 100% Auslastung des Kernbereiches der ICE-City. Die genannten Add-on Nutzungen⁴² sind ebenfalls ohne zusätzlichen Flächenbedarf in der ICE-City realisierbar.

⁴² Siehe Kapitel 2.5

Tabelle 13: Ermittlung der Potenzialfläche

Fläche	Größe in qm
Grundstücksfläche ICE-City	89.062
Entwicklungsbereich	71.814
Kernbereich	51.547
Öffentliche Flächen (30% vom Kernbereich)	15.464
benötigte Grundstücksfläche gem. Marktscreening	33.660
Potenzialfläche	2.423

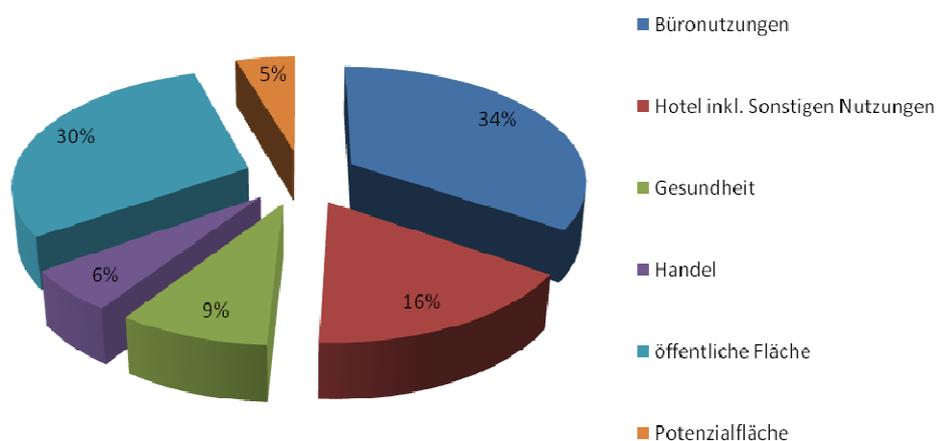


Abbildung 37: Flächeneinteilung je Nutzungssegment

Zur Überprüfung der ökonomischen Leistungsfähigkeit dieser Flächen („einfache Investorenrechnung“) werden im Sinne einer Tragfähigkeitsberechnung die potenziellen Umsätze je nach Nutzungsart und Flächenumfang beispielhaft dargelegt. Die vorhandene Mietfläche sowie die Miete/ Pacht im Monat bilden die Grundlage für die Ermittlung der Jahresmiete, anhand der vereinfacht mit einem pauschalen Vervielfältigen der mögliche Kaufpreis berechnet wird. Die Miete/ Pacht in Euro und der Vervielfältiger sind gemäß den Ergebnissen des Marktscreening in die Berechnung eingeflossen. Die daraus sich ergebende Ertragsprognose der ICE-City Erfurt beläuft sich auf rund 92 Mio. potenziellen Kaufpreis unterschieden nach dem jeweiligen Nutzungssegment.

Der tragbare Bodenwertanteil wird gutachterseitig dabei durchschnittlich mit ca. 250,00 €/qm angenommen.

Tabelle 14: Kalkulation der Erträge

Nutzung	Fläche MF-G in qm	Miete in		Vervielfältiger	Kaufpreis in Euro
		EURO/qm / Pacht/Monat	Miete p.a. in EURO/qm		
Büronutzungen	24.000	10	2.880.000	15	43.200.000
Hotel	14.100	135.000	1.620.000	13,5	21.870.000
Gesundheit	6.300	10,5	793800	15	11.907.000
Handel	4.000	22	1.056.000	15	15.840.000
Gesamt	48.400	-	6.349.800	15	92.817.000

3.3 Städtebauliche Struktur (Modell und Entwicklungsabschnitte)

Die ermittelten Nutzungssegmente sowie die marktgängigen Flächengrößen werden im Folgenden beispielhaft in einem Strukturmodell dargestellt. Dabei werden insbesondere die Parameter einer hohen baulichen Dichte, die geplanten Wegebeziehungen sowie die umgebende Struktur berücksichtigt.

Die auf den Vorgaben der Stadt Erfurt entwickelten Leitlinien für das Strukturmodell umfassen im Einzelnen:

- 4-5-Geschossigkeit der Baustruktur
- Abschirmung zur Bahn (Immissionsschutz)
- Zentrale Entwicklungsachse - bahnparallel
- Städtebauliche Kennwerte:
 - Art der baulichen Nutzung
 - Büro/Gesundheit 58.800 m² GF gesamt
 - Hotel 14.500 m² GF gesamt
 - Handelsnutzung 6.300 m² GF gesamt
 - Wohnanteile 2.900 m² GF gesamt
 - GRZ: 0,6
 - GFZ: 2,2
- Anteil öffentlicher Raum rund 30%
 - Grünflächen ca. 6.100 m²
 - Plätze Wege ca. 9.400 m²
- Gestaltung eines Entree vom Bahnhofsvorplatz
- Gestaltung eines Entree auf der Westseite zur Löberstraße
- Bildung funktionsfähiger Teilabschnitte

- Verkehrliche Anbindung über die Löberstraße und über das Thomaseck
- Unterbringung der Stellplätze in Tiefgaragen
- Fußläufige Anbindung über die Hotelnutzung

Hinweis:

Die ermittelten Geschossflächen im Strukturmodell Segment Büro/ Gesundheit unterscheiden sich aufgrund der hohen städtebaulichen Dichte und der vollständigen Bebauung der Fläche von den nach der Marktanalyse im Status quo hervorgehenden Zahlen. Bei der Berechnung des Verkaufserlöses ist demzufolge gemäß den Flächenzahlen im Strukturmodell von einer Verdoppelung des zu erzielenden Preises auszugehen.

Im Sinne eines urbanen Quartiers wird auch eine untergeordnete Wohnnutzung empfohlen. Mit Blick auf die immobilienseitige Etablierung ist hierbei zu unterscheiden nach:

- Gemischt genutzte Objekte mit Wohnen im Penthousebereich/ Staffel-/ Dachgeschoss (Variante 1)
- Eigenständige Wohnobjekte (Variante 2)

Die nachgehende Skizze zeigt aus Vereinfachungsgründen lediglich Variante 1.

In Summe wird eine mittel- bis langfristig angelegte immobilienwirtschaftliche Vermarktung der Fläche (10-15 Jahre) und eine Bildung von Entwicklungsabschnitten empfohlen.

Das Strukturmodell zeigt die Einteilung der ICE-City dementsprechend in drei Teilabschnitte, die nachhaltig und unabhängig voneinander je nach Entwicklung des Immobilienmarktes umgesetzt werden können. Die Reihenfolge der Entwicklungsschritte erfolgt dabei aus Richtung Osten nach Westen entsprechend der Entwicklungsprinzipien.

Im Zusammenwirken mit einem Investor / Eigentümer ergeben sich gegenwärtig günstige Umstände:

- Entwicklungsschritt 1 – Flächengröße ca. 21.000 m² – vollständig aus Markt belegt / belegbar – Perspektive 2012 - 2015
- Entwicklungsschritt 2 – Flächengröße ca. 16.000 m² – Projektentwicklungsaufgabe mit zu akquirierenden Nutzern vollständig – Perspektive 2015 - 2020
- Entwicklungsschritt 3 – Flächengröße ca. 14.500 m² – Projektentwicklungsaufgabe mit zu akquirierenden Nutzern vollständig – Perspektive 2020-2025

Alle genannten Perspektivzeiträume sind unverbindlich.



Abbildung 38: Strukturmodell

Das städtebauliche Strukturmodell profiliert zwei gegenüberliegende Eingangsbereiche. Das Entree am Bahnhofplatz bildet den Übergang von der ICE-Pole zum fußläufigen Bereich der ICE-City. Im Westen an der Löberstraße wird für den MIV ist ein gleiches Entree inszeniert. Beide Entrees sind durch eine Pointierung der Bebauung herauszubilden und durch einen Raum, der den Anliegern eine Adressbildung ermöglicht.

Die Nutzungssegmente sind entsprechend der anzustrebenden urbanen Dichte und zukünftigen Mischung des Stadtquartiers ICE City abgeleitet. Das ehemalige Bahndirektionsgebäude beherbergt dabei die zukünftige Hotelnutzung in den Obergeschossen sowie Flächen für Einzelhandel im Erdgeschoss. Die Handelsnutzung in der Ausprägung als Passarelle/ Durchwegung dient als Frequenzbringer mit Leitfunktion, um die die sich nach Westen anschließenden Abschnitte der ICE-City direkt an den Bahnhofsvorplatz anzubinden und eine Blick-/ Aktivitätenachse zu inszenieren.

Der Umbau des Gebäudes der ehemaligen Reichsbahndirektion als Entreesituation z.B. für ein Passagensystem zum Zwecke einer Durchwegung ist ebenso wie der bereichsweise Rückbau von gegenwärtig vorhandenen Einfriedungen des Objektes zum Bahnhofplatz hin (Tordurchfahrt) zwingend und wird empfohlen.

Daran angegliedert, schließen sich das Medizinzentrum mit unterlagertem gesundheitsaffinen Einzelhandel / Dienstleistungen im Erdgeschoss und mehrere Bürokomplexe an. Wohnnutzungen können in den Dachgeschossen mit separaten Zugängen als Penthouse aufgesattelt werden.

Die Unterbringung des ruhenden Verkehrs erfolgt im Modell beispielhaft durch die Anlage von Tiefgaragen unter den jeweiligen Entwicklungsabschnitten. Vorstellbar wären darüberhinaus Parkierungen in 5-6 geschossigen Parkhäusern im Westen der ICE-City.

Insgesamt sind ca. 1013 Stellplätze unterzubringen.

Das Strukturmodell verdeutlicht als Massenmodell lediglich eine beispielhafte Bebauung der ICE-City. Es stellt explizit kein städtebauliches Konzept oder einen Testentwurf dar.

Es ist im Weiteren mittels detaillierter Untersuchung und Konzeptionierung fortzuentwickeln.

4 EMPFEHLUNG

Die vorliegende Machbarkeitsstudie belegt einerseits die aus dem aktuellen Erfurter Immobilienmarktgeschehen möglichen Nutzungen / Nachfragepotenziale für die Ausgestaltung einer ICE-City, mit Hotel, Ärztehaus und Büronutzungen in Verbindung mit Wohnen.

Gleichwohl wäre hierdurch ohne Betrachtung der Zusatzeffekte als ICE-Drehkreuz und unter Beachtung der anzustrebenden städtebaulich-funktionalen Bedeutung und Dichtewerte lediglich eine Teilbelegung ableitbar.

In einem ergänzenden Schritt sind demzufolge perspektivische Nutzungssegmente identifiziert worden, die eine Entwicklung zum Premiumstandort ermöglichen.

Es bedarf hierzu einer gezielten Ansprache und Entwicklung und einer Kooperation zwischen Stadt und Eigentümer im Wege einer immobilienwirtschaftlichen und städtebaulichen Standortstrategie.

4.1 Empfehlung der Entwicklungsabfolge

Es lassen sich drei unterschiedliche, zeitlich auf einander abgestimmte Nutzungsansätze ableiten:

- die „Aktuelle Marktvariante“, (Step 1)
- die „Kompaktierungsoption“ (Step 2) sowie
- die „Premiumoption“. (Step 3)

4.1.1 Aktuelle Marktvariante

Die „Aktuelle Marktvariante“ arbeitet dabei mit der Unterbringung gegenwärtig markt-konformer Nutzungen, also mit dem bereits heute in Erfurt derzeit belegbaren Bedarf sowie mittelfristig **endogen** impulsierbaren Nutzungssegmenten. Gemäß Marktscreening haben sich insbesondere in Bereichen Hotel und Tagungsbereich sowie ärztliche Versorgung in Zusammenhang mit gesundheitsaffinem Einzelhandel Potenziale ergeben. Zudem ist trotz der bereits vorhandenen, vielfältigen Ausstattung Erfurts mit Einzelhandelsflächen ein geringes Potenzial dieses Nutzungssegmentes im Bereich des Bahnhofsumfeldes möglich.

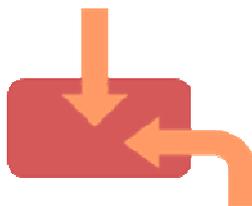


Abbildung 39: „Aktuelle Marktvariante“

Die marktkonformen Nutzungssegmente umfassen konkret:

- 4-Sterne Hotel inkl. Tagungsräume
- Ärztehaus inkl. gesundheitsaffinem Einzelhandel
- Einzelhandel (5.000 qm VK)

Der Flächenbedarf dieser Nutzungen im Kontext des zur Verfügung stehenden Gesamtareals wird mit max. 40% angenommen. Dies bedeutet, dass im Rahmen der städtebaulichen Umsetzung diese Nutzungen bereits einen Großteil des Kernbereiches der ICE-City ausmachen können.

Damit ist gutachterseitig bereits eine tragfähige Basis für den Entwicklungsdialog zwischen Stadt und Eigentümer gegeben.

4.1.2 Kompaktierungsoption

Die „Kompaktierungsoption“ orientiert auf weitergehenden öffentlich getragenen Mietnutzungen als Träger von standörtlichen Objektinvestitionen in Office-/Bürobauten. Hierbei wird die Verlagerung auslaufender Mietverhältnissen an anderen Orten aufgegriffen und zu einer standörtlichen Kompaktierung mit Vorteilen von

- Nähe zum ICE-Knotenpunkt
- Objekteffizienz
- Energieeffizienz (Green Building)
- Outsourcing / Dislozierung
- Teilprivatisierungen

profiliert.

Bei dieser Variante können speziell die Segmente Büro- und Behördencenter fortentwickelt werden. Es handelt sich um z.T. öffentliche oder öffentlich induzierte Nutzungen, die die räumliche Nähe zur Innenstadt suchen, wie:

- Landesministerien und Sondervermögen
- Sonstige Anstalten / Körperschaften des öffentlichen Rechts
- Öffentliche und private Bildungseinrichtungen sowie An-Institute (Rent a labor, etc.)
- Einrichtungen der landesweiten Gesundheits- und Medizinalwirtschaft (Protonentherapie, usw.)
- Einrichtungen der staatlichen Medienwirtschaft sowie An-Institute
- Einrichtungen der regionalen Kultur- und Verbewirtschaft
- Einrichtungen der regionalen Sparkassen
- Kommunale Einrichtungen und Regiebetriebe

- Vor Ort tätige IT-/Sonstige Technologieunternehmen mit der Zielsetzung „Urbanner High-Tech-Büropark“
- Vor Ort tätige Energieversorger
- weitere

Diese Funktionen werden im Allgemeinen durch Verlagerungen innerhalb des Stadtgebietes oder der Region generiert und führen insgesamt zu Umverteilungen und ggf. an anderen peripheren ungünstigen Standorten zu entsprechenden Leerständen im Bürosegment.

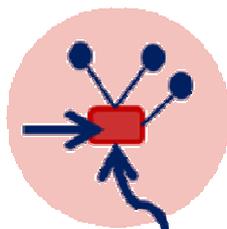


Abbildung 40: „Kompaktierungsoption“

Diese Umverteilung der Nutzungen innerhalb des Stadtgefüges dient dabei allerdings zielorientiert der Profilierung und Imageprägung des Standortes ICE-City.

Die öffentliche Hand – in unterschiedlicher Ausprägung – übernimmt die Rolle des Katalysators zur nachhaltigen Entwicklung der Fläche.

Gutachterseitig wird ausdrücklich dabei auch ein solches öffentliches Entwicklungseingagement empfohlen.

Ein Flächenbedarf dieser Büronutzungen wird im Vergleich der marktkonformen Nutzungen mit pauschal rund 35% der gesamten Fläche als Zielwert angesetzt.

4.1.3 Premiumoption = potenzieller Zuwachs durch ICE-Knoten

Im Gegensatz zu den beiden voran genannten Segmenten werden im Sinne einer überregionalen Variante keinerlei Nutzungen, die sich marktkonform verhalten, angenommen. Vielmehr handelt es sich hierbei um Nutzergruppen für die der Standort „noch gemacht“ werden muss. Es handelt sich, wie bereits dargestellt, um überregional wirksame Headquarterfunktionen der Privatwirtschaft⁴³.

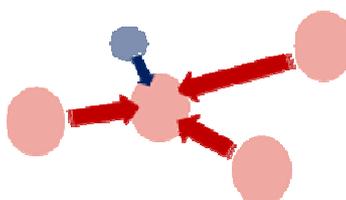


Abbildung 41: „Premiumoption“

⁴³ siehe Kapitel 2.4.1

4.2 Instrumentelle Empfehlung

Die instrumentellen Empfehlungen zur Sicherung / Umsetzung der Strategischen Option „ICE City Erfurt“ umfassen:

1. Information/Grundsatzbeschluss der politischen Gremien zur Zielsetzung/Strategieoption „ICE-City Erfurt“
2. Feststellung der Erwartungs-/Entwicklungshaltungen des (neuen) Eigentümers
3. Masterkonzeption
4. Kooperative Standortentwicklung als ppp-Ansatz

Aufgrund der besonderen Entwicklungsperspektive des Areals sollte einer „schnellen,, Nachnutzung „unter Wert“ aus kommunaler Sicht zurückhaltend begegnet werden. Insbesondere ubiquitär an anderen Erfurter Branchen umsetzbare Nutzungssegmente sollten auf diese gelenkt werden. Für die ICE-City Erfurt benötigt es aller Voraussicht nach eine Zeitachse von 10-15 Jahren auf Grundlage eines qualifizierten öffentlich-privaten Kooperationsansatzes.

Der Investor / Eigentümer sollte seitens der Stadt indes deren qualifizierte Mitwirkung im Wege einer projektentwickelnden PPP angeboten werden.

4.3 Fazit

Die Landeshauptstadt Erfurt verfügt mit dem Plangebiet über ein lokal nicht vermehrbares Flächen-/Standortpotential in Bezug auf die zukünftige Netzknotenfunktion innerhalb des Hochleistungsgeschwindigkeitsnetzes der DB AG, eingebunden in die europäische Schnellbahnnetzstruktur.

Hochgeschwindigkeitsmobilität am Boden – ökologisch korrekt und gesellschaftlich gewünscht und gegenwärtig mit hohen Investitionssummen in Schienen-, Fahrzeug- und Netztechnik investiert, wird Erfurt zu einem (kleineren) Netzknoten auf der Strecke Paris – Frankfurt – Leipzig – Dresden – Warschau / Prag bzw. Skandinavien – Berlin – Leipzig – München – Norditalien/Wien platzieren. Insoweit werden Fahrtzeiten von ca. 120 bis 150 Minuten ökonomische Interaktionsräume von mehr als 300 bis 500 km erschließen.

Für die Stadt eröffnet sich dadurch nicht nur die zentrale Versorgungsfunktion für den Freistaat, sondern weitgehend eine Bedeutung als Regiopole für einen noch weitergehenden Siedlungs- und Verflechtungsbereich. Als „Zwischenstation“ zwischen den Großzentren und im Zeittakt zentral innerhalb Deutschlands gelegen, lassen sich perspektivisch auch Entlastungs-/Zubringerfunktionen für die Großzentren, vornehmlich in den Bereichen Dienstleistung, Office, Research und Medien übernehmen.

Erfurt ist hierdurch mit Leipzig (Flughafen) der einzige intermodale Hochgeschwindigkeitsnetzknoten der DB AG in den östlichen Bundesländern, der einzige überdies mit unmittelbarer urbaner Einbindung zumal.

Nicht zuletzt ist lokal im Umfeld von Erfurt Hbf. bereits eine (landesweit wirksame) Gateway und Portalfunktion mit den Elementen Verkehrsstation Hbf., Verkehrsstation Nahverkehr / Drehscheibe ÖPNV schienenengebunden sowie ÖPNV busgebunden qualitativvolle ausgestaltet worden. Mit der Umgestaltung des Platzes, des Dienstleistungsbauwerkes, des ICE-Hotels und letztlich der Optimierung der ehemaligen Reichsbahndirektion entsteht ein Ensemble von großer städtebaulicher Prägnanz, das zugleich Achsenendpunkt zur Kernstadt über die Abfolge Juri-Gagarin-Ring – Anger – Fischmarkt darstellt.

Eine ökonomische Ferninteraktion von Erfurt per Hochgeschwindigkeitsbahn, als ein weiteres Wirtschaftsstandbein, erscheint angesichts der aktuellen Wirtschafts- und Finanzlage und mit Blick auf die nicht zuletzt in dieser Studie aus der Vergangenheit zu beobachtenden Konzentrationsprozesse von „Hauptquartieren“ an anderen Orten noch als greifbare Vision. Gleichwohl stellt Mobilitätsangebot inklusive Energieoptimierung auf der Agenda des Klimaschutzes eine der zukünftig erwartbaren Hauptaspekte von Standort und Stadtbegabungen dar und wird die gesellschaftliche Debatte prägen sowie nicht zuletzt ökonomische Chancen eröffnen.

Demzufolge überrascht es nicht, dass eine Strategische Option für eine ICE-City Erfurt in der Entwicklungsperspektive von 10 – 15 Jahren noch zahlreiche Bausteine und vor allem eine langfristig wirksame Platzierung und Profilierung als Immobilienstandort benötigen. Die ICE-City Erfurt ist, wie gezeigt, gegenwärtig auf der Bedarfsebene nur teilweise aus dem lokalen Markt belegt. In der Hauptsache muss der Standort „erst noch gemacht“ werden. Soweit Politik dies als Gestaltungsfeld – im Zusammenwirken – mit Investoren der Privatwirtschaft begreift, ist eine Umsetzung als langfristiges beharrliches Stadtentwicklungsprojekt zu charakterisieren und zu terminieren. Demzufolge ist ein grundsätzlicher Konsens für den Entwicklungskorridor erforderlich, dessen Nutzungsdetails sich fortentwickeln und (nach-)steuern lassen.

Voraussetzung hierfür ist die Bereitschaft der Stadt Erfurt, einerseits den planungsrechtlich gegebene Handlungsspielraum – auch in Vollzug der Beschlüsse zum Stadtentwicklungs-konzept, zur Einzelhandelskonzeption und weiteren – auszuformen.

Es ist eine Konzeption erforderlich, die öffentliche oder öffentlich gerichtete Nachfrage-/Nutzungsmodule aus den Segmenten:

- Landesverwaltung
- Kommunalverwaltung
- Hochschul-/Bildungsdienstleister
- Mediendienstleister

standörtlich als Nachfragepotential fokussiert. Jenes ist dem Grunde nach immobilienwirtschaftlich (noch) nicht „abbildbar“ und von Investoren auch nur im Zusammenwirken mit der Kommune gestaltbar. Damit sind unstreitig die Voraussetzungen für eine qualitätsorientierte nachhaltige und langfristige öffentlich-private Zusammenarbeit am Standort gegeben. Eine Umsetzungsperspektive von 10 – 15 Jahren ist als realistisch einzuschätzen. Gleichzeitig eröffnet sich mit dem Projekt für die Landeshauptstadt ne-

ben den städtebaulichen Umbau-, Rückbau- und Reparaturaufgaben erstmals auch wieder eine strukturpolitische Entwicklungsaufgabe im urbanen Kern der Stadt.

Es ist indes erforderlich, diesen „Stadtbaustein“ im Wege eines Prozesses von public leaded, also durch die öffentliche Hand gesteuert und impulsiert zu verfolgen.

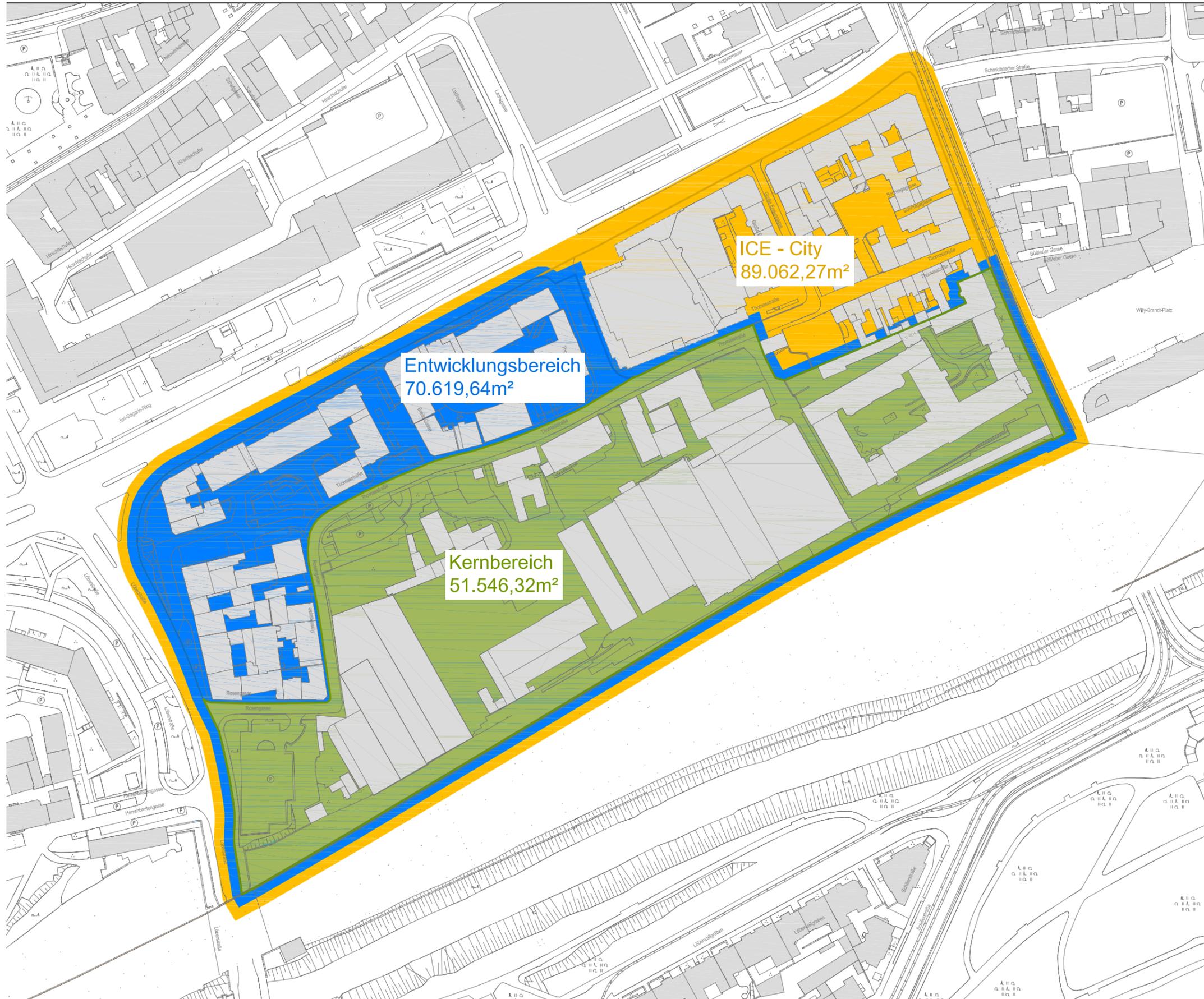
Diese Machbarkeitsstudie stellt demzufolge einen ersten (skizzenhaften) Einstieg in die Thematik dar und dient der Sensibilisierung der stadtgesellschaftlichen Gremien für die Entwicklungsperspektive.

Als Gesamtempfehlung / Fazit wird, wie folgt, vorgeschlagen:

- Grundsatzbeschluss des Stadtrates zur Prüfung / Ausgestaltung der Strategischen Flächenentwicklungsoption ICE-City Erfurt und Festlegung von Entwicklungsprinzipien (Planungsraum, Nutzungskorridor, Erschließungsprämissen, planungsrechtlicher Korridor, Anwendung bzw. Nichtanwendung des Besonderen Städtebaurechts, usw.),
- Einrichtung einer Arbeitsgruppe „ICE-City Erfurt“ und Budgetzuweisung,
- Kooperationsangebot gegenüber Eigentümer
- Ggfs Einsatz städtebaurechtlicher Sicherungsinstrumente
- Rahmenvereinbarung / Letter of Intend zur Standortentwicklung
- Ökonomisch – funktionale und städtebauliche Masterkonzeption unter Einbeziehung des / der Flächeneigentümer sowie Stellen des Freistaates, der ImpulsRegion und der Thüringer Wirtschaft und Wissenschaft
- Immobilienwirtschaftliche Ausgestaltung / Präsentation / Nutzeransprache / Investorenbörse
- Städtebaulich – architektonische Testentwürfe / „Visionen und Bilder“
- Verfahren der Bauleitplanung
- Umsetzung in Abschnitten und Leitinvestitionen

ANHANG

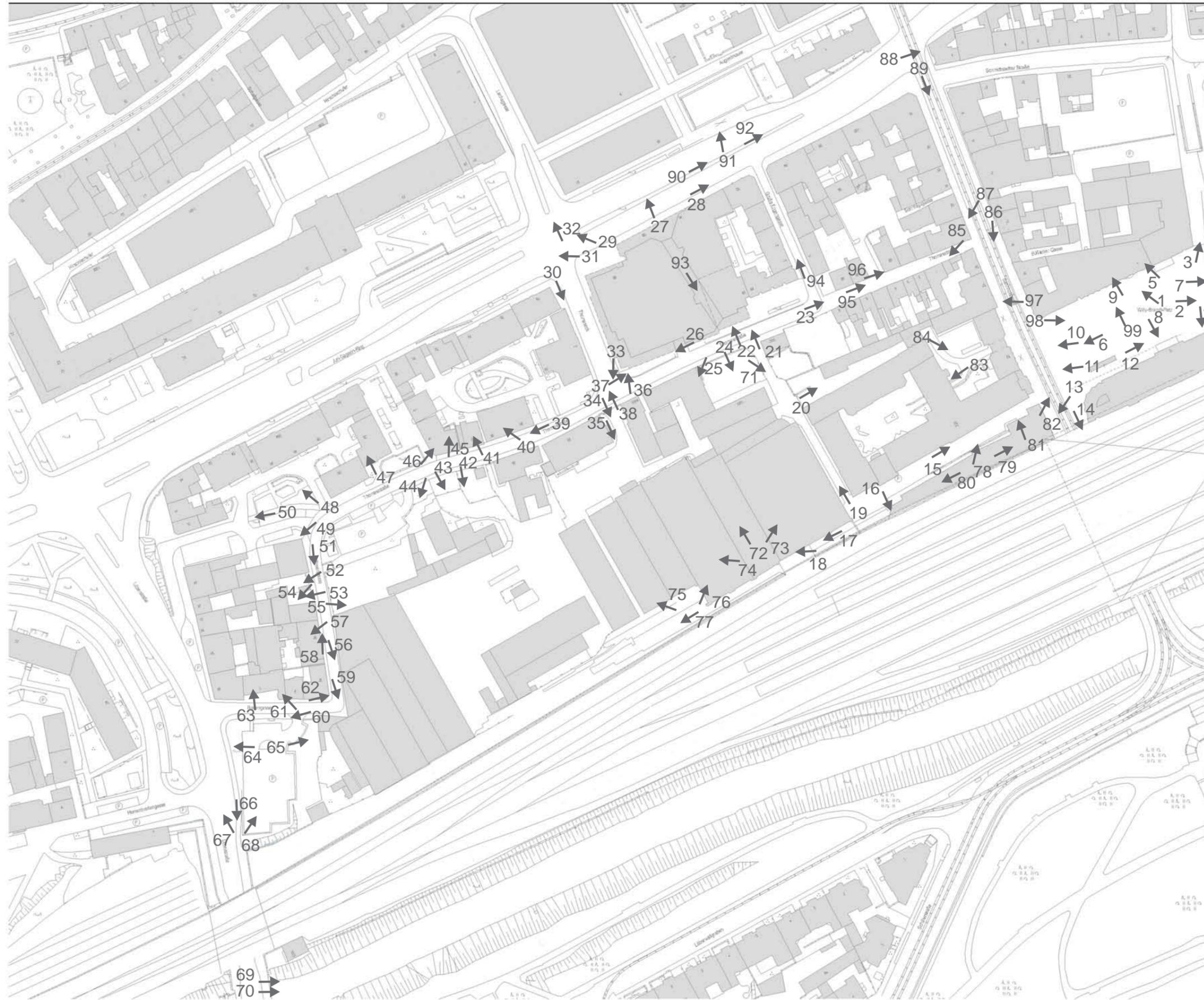
- Plan 1: Flächenportfolio
- Plan 2: Fotoplan
- Plan 3: Strukturmodell



Zeichenerklärung

-  ICE - City
-  Entwicklungsbereich
-  Kernbereich





Zeichenerklärung

16 ↘ Fotostandort mit
Richtungsangabe

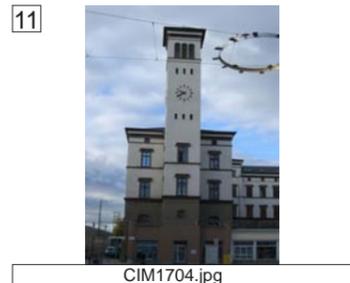


Plan 2: Fotostandorte

M. 1 : 2.000

FIRU	Forschungs- und Informations-Gesellschaft für Fach- und Rechtsfragen der Raum- und Umweltplanung mbH		
Bahnhofstraße 22 67855 Kaiserlautern Tel: +49 631 38245-0 Fax: +49 631 38245-99 firu-kt@firu-mbh.de www.firu-mbh.de	Chausseestraße 29 10115 Berlin Tel: +49 30 288775-0 Fax: +49 30 288775-39 firu-berlin@firu-mbh.de	Schloßstraße 25 55068 Koblenz Tel: +49 261 914799-0 Fax: +49 261 914799-19 firu-ko@firu-mbh.de	Am Staden 27 66121 Saarbrücken Tel: +49 681 4038421 firu-sb@firu-mbh.de

Stand: 30. April 2010







CIM1775.jpg



CIM1776.jpg



CIM1777.jpg



CIM1778.jpg



CIM1779.jpg



CIM1780.jpg



CIM1781.jpg



CIM1782.jpg



CIM17883.jpg



CIM1784.jpg



CIM1785.jpg



CIM1786.jpg



CIM1787.jpg



CIM1788.jpg



CIM1789.jpg



CIM1790.jpg



CIM1791.jpg



CIM1792.jpg



CIM1793.jpg



CIM1794.jpg



CIM1795.jpg



CIM1796.jpg



CIM1797.jpg



CIM1798.jpg



CIM1799.jpg



CIM1800.jpg



CIM1801.jpg



CIM1802.jpg



CIM1803.jpg

Plan 2.3: Fotoübersicht 3 von 3

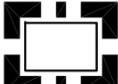
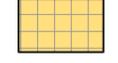
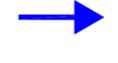
FIRU  Forschungs- und Informations-Gesellschaft für Fach- und Rechtsfragen der Raum- und Umweltplanung mbH

Bahnhofstraße 22 97635 Kaiserlautern Tel: +49 831 38245-0 Fax: +49 831 38245-99 firu-akt@firu-mbh.de www.firu-mbh.de	Chausseestraße 29 10115 Berlin Tel: +49 30 288775-0 Fax: +49 30 288775-25 firu-berlin@firu-mbh.de	Schloßstraße 25 55068 Koblenz Tel: +49 261 914798-0 Fax: +49 261 914798-15 firu-ko@firu-mbh.de	Am Stadten 27 66121 Saarbrücken Tel: +49 681 4038421 firu-sb@firu-mbh.de
---	---	--	---

Stand: 30. April 2010



Zeichenerklärung

-  Plangebiet
-  Gebäude (Entwurf)
-  Gebäude (Bestand)
-  öffentliche Grünfläche
-  private Grünfläche
-  Straße
-  private Freiflächen
-  Parkplatz
-  Tiefgarage
-  Erschließung MIV
-  Fußwegeverbindung



Plan 3: Strukturmodell

M. 1 : 2.000

FIRU  Forschungs- und Informations-Gesellschaft für Fach- und Rechtsfragen der Raum- und Umweltplanung mbH

Bahnhofstraße 22 67655 Kalberslautern Tel: +49 631 36245-0 Fax: +49 631 36245-99 firu-kl@firu-mbh.de www.firu-mbh.de	Chausseestraße 29 10115 Berlin Tel: +49 30 288775-0 Fax: +49 30 288775-29 firu-berlin@firu-mbh.de	Schloßstraße 25 56068 Koblenz Tel: +49 261 914798-0 Fax: +49 261 914798-19 firu-ko@firu-mbh.de	Am Staden 27 66121 Saarbrücken Tel: +49 681 4038421 firu-sb@firu-mbh.de
---	---	--	--

Stand: 30. April 2010

