

Landeshauptstadt Erfurt
Stadtverwaltung



Anlage 3.1

Ergänzende
Untersuchungen

Bahnhofsquartier
Erfurt

Amt für Stadterneuerung
und Denkmalpflege

Abschlussbericht
Januar 2001

Stempel: **STADT ERFURT**, **LANDESHAUPTSTADT ERFURT**, **OBERBÜRGERMEISTER**

Handwritten: *M. Rujje*

Text: Oberbürgermeister: _____

Date: Erfurt, den 15. Mai 2001

Signature: _____

INHALTSVERZEICHNIS		Seite
1.	Vorwort	1
2.	Planungsgrundlagen	2
2.1	Übergeordnete Planungen und Fachplanungen	2
2.1.1.	Flächennutzungsplan	2
2.1.2.	Rahmenplan "Erweiterte Altstadt"	2
2.1.3.	Planfeststellung "Knoten Erfurt"	3
	Plan N1 / Planfestgestellte Flächen im Untersuchungsgebiet	
2.1.4.	Ideen- und Realisierungswettbewerb Hauptbahnhof / Bahnhofsumfeld Erfurt 1995	3
2.1.5.	Rahmenplanung RP Alt 453	4
2.1.6.	Städtebaulicher Ideen- und Realisierungswettbewerb Bahnhofsumfeld in Erfurt 1998 / 1999	4
2.1.7.	Plangenehmigung "ICE Bf Erfurt Hauptbahnhof"	5
2.1.8.	Bebauungsplan BP ALT 461	5
2.2.	Lage und Bedeutung des Gebietes in der Gesamtstadt	6
2.3.	Räumliche Abgrenzung des Untersuchungsgebietes	6
	Plan A1 / Geltungsbereich	
2.4.	Historische Entwicklung des Bahnhofsquartiers	7
3.	Bestandsaufnahme	10
3.1.	Bebauungsstruktur	10
3.2.	Denkmalschutz und Stadtbild	10
	Plan A2 / Schutzkategorien nach Landesrecht	
3.3.	Eigentumsverhältnisse	12
	Plan A3 / Eigentumsverhältnisse	
3.4.	Einwohnerentwicklung	13
	Plan A4 / Einwohnerdichte Blockbezogen	
3.5.	Einschätzung der Bausubstanz	15
	Plan A5 / Sanierungsbedarf	
3.6.	Nutzung	16
	Plan A6 / Erdgeschossnutzung, Plan A7 / Gebäudehauptnutzung	
3.7.	Grün- und Freiflächen / Umweltsituation und Altlasten	18
3.7.1.	Grün- und Freiflächen	18
3.7.2.	Umweltsituation	18
3.7.3.	Altlasten	18
	Plan A8 / Altlastenverdachtsflächen	

3.8.	Verkehrssituation	21
3.8.1.	Verkehrliche Erschließung	21
3.8.2.	ÖPNV	21
3.8.3.	Fußgänger	21
3.8.4.	Radfahrer	22
3.8.5.	Taxi	22
3.8.6.	KFZ – Verkehr	22
3.8.7.	Stellplatzsituation	23
3.9.	Technische Ver- und Entsorgung	23
4.	Bestandsbewertung	24
4.1.	Mängel und Konflikte	24
4.1.1.	Stadtstruktur und Städtebauliche Entwicklung	24
4.1.2.	Nutzung	24
4.1.3.	Bausubstanz	26
4.1.4.	Öffentlicher Freiraum, Grünflächen, Umwelt	27
4.1.5.	Verkehr	27
4.1.6.	Soziale Belange	28
	Plan A9 / Mängel und Konflikte	
4.2.	Qualitäten und Potentiale	29
4.2.1.	Stadtstruktur und Städtebauliche Entwicklung	29
4.2.2.	Nutzung	29
4.2.3.	Bausubstanz	30
4.2.4.	Öffentlicher Freiraum, Grünflächen, Umwelt	30
4.2.5.	Verkehr	30
	Plan A10 / Qualitäten und Potentiale	
5.	Städtebauliches Konzept	31
5.1.	Stadtstruktur und städtebauliche Entwicklung	31
5.2.	Nutzung	32
5.3.	Bausubstanz	36
5.4.	Öffentlicher Freiraum, Grünflächen, Umwelt	36
5.5.	Verkehr	38
5.6.	Soziale Belange	39
	Plan A11 / Maßnahmenplan	

1. Vorwort

Das Bahnhofsquartier ist durch seine Lage Bindeglied zwischen der Altstadt und den südlichen Stadtteilen. Ihm kommt daher eine zentrale Bedeutung im Stadtgefüge der Gesamtstadt zu.

Gegenwärtig ist das Bahnhofsquartier von vielfältigen, teils schwerwiegenden Funktions- und Substanzmängeln geprägt, durch die das Gebiet seine innerstädtischen Funktionen nur in geringem Umfang übernehmen kann. Nach derzeitiger Erkenntnis ist es nicht in der Lage, aus eigener Kraft in der Entwicklung aufzuholen und wieder zu einem gesunden, innerstädtischen Quartier zu werden.

Obwohl die Fertigstellung der ICE-Strecke Nürnberg-Erfurt-Halle / Leipzig gegenwärtig noch nicht absehbar ist, wird im Jahr 2001 mit dem Um- und Neubau des Hauptbahnhofes Erfurt begonnen. Der Neubau des Erfurter Hauptbahnhofes kann als Initialzündung für die Entwicklung des Bahnhofsquartiers und der südlichen Innenstadt wirken. Die Impulse, die vom neuen Bahnhofsgebäude ausgehen werden, können aber nur dann für die Stadt voll wirksam werden, wenn das Bahnhofsumfeld wieder seine entsprechenden Funktionen erhält, Straßen- und Platzräume wesentlich aufgewertet und die städtebaulichen Missstände im gesamten umgebenden Quartier behoben werden.

Die Stadt Erfurt hatte sich in § 2 der Anlage 7 der "Vereinbarung über die Grundsätze der Gestaltung und Finanzierung des ICE-Bahnhofes Erfurt / Landeshauptstadt Erfurt" gegenüber dem Land Thüringen und der Deutschen Bahn AG bereiterklärt, das Umfeld des Bahnhofes als Sanierungsgebiet förmlich festzulegen, um es durch Einsatz von Städtebaufördermitteln in Gestaltung und Funktion zu verbessern. Auf diesen zunächst einseitig von der Stadt gefassten Beschluss hin ist am 26.03.98 die überarbeitete Vereinbarung von den drei Vertragspartnern unterzeichnet worden.

Nach dem BauGB sind vor der förmlichen Festlegung eines Sanierungsgebietes sogenannte „Vorbereitende Untersuchungen“ über die Notwendigkeit der Sanierung, die sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge sowie über die anzustrebenden allgemeinen Ziele und die Durchführbarkeit der Sanierung erforderlich. Von Vorbereitenden Untersuchungen kann nur dann abgesehen werden, wenn gemäß § 141 Abs.2 BauGB „hinreichende Beurteilungsunterlagen“ bereits vorliegen.

Die vorliegenden „Weiterführenden Untersuchungen Bahnhofsquartier“ basieren auf der bereits als planerisches Leitbild für das Gebiet beschlossenen „Rahmenplanung Bahnhofsquartier 1997“. Sie haben zum Ziel, die vorhandenen Beurteilungsgrundlagen zusammenzufassen und um wichtige, in der Rahmenplanung bislang nicht berücksichtigte Inhalte, zu ergänzen. Gemeinsam mit der Rahmenplanung dienen sie somit als hinreichende Beurteilungsgrundlage im Sinne §141 Abs.2 BauGB.

Das Bahnhofsquartier mit seinem neuen Bahnhof kann durch die förmliche Festlegung als Sanierungsgebiet mit Hilfe des Städtebaurechts und der Städtebauförderung wieder zu einem Mittelpunkt städtischen Lebens werden.

2. Planungsgrundlagen

2.1. Übergeordnete Planungen und Fachplanungen

2.1.1. Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan der Stadt Erfurt liegt als Entwurf vor und stellt das Bahnhofsquartier als gemischte Baufläche nach § 1 Abs. 1 Nr. 2 BauNVO dar. Der Bahnhof und die Gleisanlagen sind als Bahnflächen und der Willy-Brandt-Platz (Bahnhofsvorplatz) ist als Fußgängerzone gekennzeichnet. Der unmittelbar an das Bahnhofsquartier angrenzende Flutgraben ist als Gewässer 1. Ordnung klassifiziert, die angrenzenden Uferbereiche sind als öffentliche Grünfläche dargestellt.

2.1.2. Rahmenplan "Erweiterte Altstadt"

Der städtebauliche Rahmenplan "Erweiterte Altstadt" (EFM 047 / Beschluss-Nr. 027/94 vom 16.02.94) weist das Bahnhofsquartier als Teil des Stadtzentrums aus, in dem ein hoher Neuordnungsbedarf besteht. Hier sollen im wesentlichen Cityergänzungsfunktionen (Bauflächen für zentrale Versorgungsaufgaben) entstehen. Die Bahnhofstraße soll zur zentralen Einkaufsachse zwischen dem Anger und dem neu zu entwickelnden, geplanten Einkaufsstandort im Bereich des heutigen Hauptbahnhofs werden.

Im Rahmen der generellen Stadtentwicklungsziele ist der Bahnhofsbereich, trotz hoher Priorität des tertiären Sektors, als gemischtes, maßstäblich auf den historischen Stadtgrundriss und die vorhandenen, in wesentlichen Teilen unter Denkmalschutz stehenden Gebäude, angepasstes Quartier zu entwickeln.

2.1.3. Planfeststellung "Knoten Erfurt"

Im Geltungsbereich der „Ergänzenden Untersuchungen Bahnhofsquartier Erfurt“ befinden sich Bahnbetriebsanlagen, die dem Fachplanungsrecht unterliegen. Sie werden als planfestgestellte Bahnflächen nachrichtlich übernommen und dargestellt. Die Planungshoheit für Bahnbetriebsanlagen der Eisenbahn des Bundes nach § 18 AEG liegt beim Eisenbahn-Bundesamt. Für diese Flächen gelten verschiedene sich überlagernde planungsrechtliche Bindungen.

Ausgehend von den bestehenden, gewidmeten Bahnbetriebsanlagen wurde 1994 im Zusammenhang mit den „Verkehrsprojekten Deutsche Einheit“ ein Planfeststellungsverfahren für den Knoten Erfurt durchgeführt, das durch die Plangenehmigung „ICE-Bahnhof Erfurt Hauptbahnhof“ im Jahr 1998 in wichtigen Punkten überlagert wurde.

Der Planfeststellungsbeschluss „Knoten Erfurt“ (Az.: 10011 Rap 167/95 vom 8. September 1995) beinhaltet die bahntechnische Lösung zum Umbau der Gleisanlagen und Bahnsteige sowie zur Einführung der zusätzlichen Gleisachsen für die ICE-Strecke im Rahmen der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“. Das Wettbewerbes-Ergebnis zum Bahnhofsneubau "ICE-Bahnhof Erfurt" (1994/1995) findet in diesem Planfeststellungsbeschluss keine Berücksichtigung.

Aufgrund der erforderlichen Anzahl an Durchfahrtsgleisen war der Erhalt des denkmalgeschützten Inselgebäudes nicht mehr möglich. Der Abbruch des Inselgebäudes ist daher im Planfeststellungsbeschluss enthalten. Die Bahnsteige selbst sind nur mit flachen Bahnsteigüberdachungen dargestellt. Ein Ausbau der Ebene unter den Gleisen über die reine Erschließungsfunktion hinaus ist ebenso wenig vorgesehen wie ein Umbau des Straßentunnels zur ÖPNV-Haltestelle.






2.1.4. Ideen- und Realisierungswettbewerb Hauptbahnhof / Bahnhofsumfeld Erfurt 1995




In Ergänzung der rein technischen Bahnhofslösung aus dem Planfeststellungsverfahren haben die Deutsche Bahn AG, der Freistaat Thüringen und die Landeshauptstadt Erfurt gemeinsam im Jahr 1995 einen städtebaulichen Ideen- und baulichen Realisierungswettbewerb für den neuen ICE-Bahnhof Erfurt ausgelobt. Ziel dieses Verfahrens war es, für den Verlust des stadträumlich wichtigen, denkmalgeschützten Inselgebäudes einen städtebaulich und funktional adäquaten Ersatz zu finden, der dem Anspruch einer Landeshauptstadt gerecht werden kann.

Diese Zielstellung umfasste neben den stadträumlichen Zielen vor allem die funktionale Stärkung des Bahnhofs als Endpunkt der wichtigen Hauptachse Domplatz-Fischmarkt-Anger-Bahnhof. Hierzu sollte die zukünftige Bahnhofskonzeption als Mobilitäts-, Kommunikations-, Einkaufs und Dienstleistungszentrum sowie die Magnetwirkung neuer Einzelhandelsflächen maßgeblich beitragen.



N1 Planfestgestellte Flächen im Untersuchungsgebiet

-  Sondervermögen Deutsche Reichsbahn Eigentum der DB AG
-  Flächen der Plangenehmigung für den Neubau ICE Bahnhof
-  Planfestgestellte Flächen für Baustelleneinrichtung
-  Planfestgestellte Ersatzflächen für Baustelleneinrichtung
-  Planfestgestellte Flächen zur Sicherung der Rettungszufahrt Gleisanlagen

-  Geltungsbereich - Untersuchungsgebiet
-  Flutgraben
-  Gebäudebestand

Ergänzende Untersuchung Bahnhofsquartier Erfurt

N1 Planfestgestellte Flächen im Untersuchungsgebiet
 Stadtverwaltung Erfurt

Amt für Stadterneuerung und Denkmalpflege

Bearbeitungsstand 08.01.2001



In einem übergeordneten städtebaulichen Ideenteil sollte flankierend die mögliche stadtstrukturelle Einbindung des neuen Bahnhofs in das Bahnhofsquartier dargestellt werden.

Der preisgekrönte Entwurf des Büros Gössler Architekten, Hamburg, bildet in seiner überarbeiteten Fassung die Grundlage für den neuen ICE – Bahnhof.

2.1.5. Rahmenplanung RP Alt 453

Aufbauend auf der Auswertung der Wettbewerbsergebnisse des städtebaulichen Ideen- und Realisierungswettbewerbs für den Intercity-Bahnhof Erfurt und sein Umfeld von 1995 wurde durch das Büro ANP, Kassel, eine Rahmenplanung RP Alt 453 "Bahnhofsquartier" (Beschluss Nr. 101/97 vom 23.04.97) erstellt. Der Rahmenplan stellt die weitere inhaltliche Planungsvorgabe für die nachfolgenden Bebauungspläne und informellen Planungen dar.

Der Rahmenplan entwickelt ein langfristig tragfähiges Gesamtkonzept als Grundlage für einen schrittweisen Realisierungsprozess. Er legt ein gesamtstädtisches Leitbild für das Bahnhofsquartier fest und zeigt Strategien der Umsetzung unter besonderer Berücksichtigung wirtschaftlicher, rechtlicher und organisatorischer Fragen auf. Somit handelt es sich bei der vorliegenden Planung weniger um einen klassischen Rahmenplan, sondern um einen Masterplan, der die Grundzüge der Planung und den konkreten Handlungsrahmen festlegt, wobei er offen für zukünftige Modifikationen und Veränderungen ist. Dies setzt ein starkes stadtentwicklungspolitisches und städtebauliches Grundkonzept voraus, um die angestrebte Qualität auch langfristig bei aller Flexibilität im Detail sicherstellen zu können.

2.1.6. Städtebaulicher Ideen- und Realisierungswettbewerb Bahnhofsumfeld in Erfurt 1998 / 1999

Die im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbes von 1995 vorgelegten Lösungen für das Bahnhofsumfeld hatten sich weitgehend auf grobe Zielstellungen in Form eines städtebaulichen Master-Planes beschränkt. Die Planung des ICE-Bahnhofs war inzwischen mehrfach überarbeitet und konkretisiert worden. Um nun für die vorgesehenen Aufwertungsmaßnahmen im Bahnhofsumfeld konkrete Lösungen zu finden, wurde 1998 ein weiterer städtebaulicher Ideen- und Realisierungswettbewerb zur Freiraumgestaltung ausgelobt, der die Um- und Neugestaltung der südlichen Bahnhofstraße, des Willy-Brandt-Platzes und des Busbahnhofs umfasst.

Der erstplatzierte Beitrag der Büros Gössler und WES, Hamburg, wurde in jüngster Zeit weiter überarbeitet und soll ab 2001 abschnittsweise zur Realisierung kommen.

2.1.7. Plangenehmigung "ICE Bf Erfurt Hauptbahnhof"

Um das Wettbewerbsergebnis zum ICE-Bahnhof nach seiner Überarbeitung fachplanungsrechtlich festzuschreiben, wurde im Jahr 1998 ein ergänzendes Plangenehmigungsverfahren nach Eisenbahnrecht durchgeführt. Dieses Verfahren umfasst den gesamten Bahnhofsneubau, einschließlich der Tiefgarage unter dem Bahnhof, der Einzelhandelsflächen im Erdgeschoss und der Dachkonstruktion des Hallendaches entsprechend der Wettbewerbslösung. Die Anordnung der Gleisanlagen selbst aus der Planfeststellung 1995 wurde durch das Verfahren nicht verändert. Die Plangenehmigung "ICE Bf Erfurt Hauptbahnhof" liegt seit dem 04.12.98 (Az.: 10011 Papp 198/97/98) vor.

Der beiliegende Plan N1 stellt die planfestgestellten Flächen der DB AG dar. Er unterscheidet zwischen den Flächen, die 1995 planfestgestellt wurden und denen, die durch die Plangenehmigung 1998 überlagert wurden.

2.1.8. Bebauungsplan BP ALT 461

Der Stadtrat hat am 26.04.1995 für das gesamte Bahnhofsquartier in Erfurt die Aufstellung eines Bebauungsplanes BP ALT 408 "Bahnhofsquartier" beschlossen. Dieser ursprüngliche Aufstellungsbeschluss wurde am 23.04.1997 in seinem Geltungsbereich geändert. Das direkte Umfeld des Bahnhofs wurde aus dem Bebauungsplan herausgelöst und ist nun Gegenstand eines eigenständigen Bebauungsplans BP Alt 461 "ICE-Bahnhof".

Der Bebauungsplan (ALT 461) hat zum Ziel, den überarbeiteten Preisträgerentwurf der Architekten Gössler, Hamburg, für den ICE-Bahnhof sowie die Wettbewerbslösung zur Gestaltung des engeren Bahnhofsumfeldes gemäß der prämierten Lösung der Büros Gössler und WES, Hamburg, umzusetzen.

Durch die Parallelverfahren – Bebauungsplan nach BauGB und Planergänzungsverfahren / Planänderungsverfahren nach Eisenbahnrecht – soll ein zügiger Verfahrensablauf erreicht werden. Das Parallelverfahren ist insbesondere erforderlich, um für die zukünftigen bahnfremden Nutzungen im ICE-Bahnhof die planungsrechtlichen Grundlagen zu schaffen.

Über eisenbahnrechtliche Festlegungen lassen sich darüber hinaus wichtige städtebauliche Belange, wie zum Beispiel Nutzungsbeschränkungen im Bahnhofsgebäude nicht hinreichend regeln.

Ferner dient der Bebauungsplan dazu, die bauliche Entwicklung im engeren Umfeld sowie die Abdeckung des Stellplatzbedarfes in der Tiefgaragenanlage abzusichern. Das bestehende Fachplanungsrecht für die Betriebsanlagen der Eisenbahn des Bundes für den "Knoten Erfurt" und den ICE-Bahnhof Erfurt Hauptbahnhof wird nachrichtlich dargestellt.

2.2. Lage und Bedeutung des Gebietes in der Gesamtstadt

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 den Flutgraben begrenzt. Im Nordosten stellt die Verbindungsstraße zwischen Trommsdorffstraße und Stadtring den Gebietsrand dar. Nach Westen hin schließen sich die ausgedehnten Flächen der ehemaligen Bahnpost sowie die Wohnbebauung am Juri-Gagarin-Ring an.

Die abriegelnde Wirkung der in Hochlage gelegenen Bahnanlagen und des direkt südlich angrenzenden Flutgrabens hat die Bahnhofstraße mit ihrem Tunnel und der Flutgrabenbrücke zum einzigen Bindeglied zwischen dem Stadtkern und den südlichen Stadtteilen gemacht.

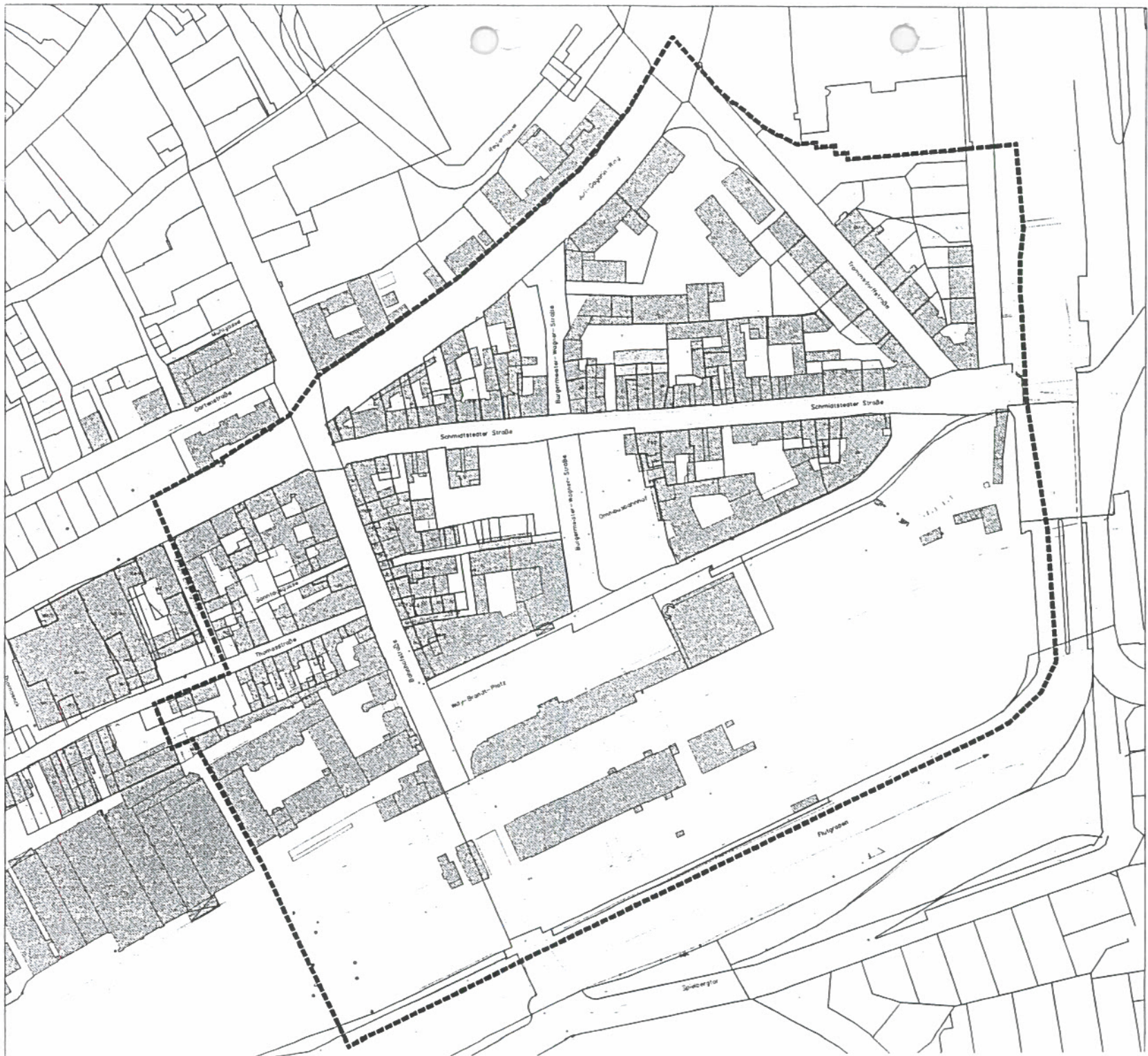
Durch seine bauliche und städtebauliche Ausrichtung ist das Bahnhofsquartier also einerseits Tor zur Altstadt, andererseits auch Brückenkopf zur Südstadt. Ihm kommt daher eine zentrale Bedeutung im Stadtgefüge der Gesamtstadt zu.

Der Standort Bahnhofsquartier profitiert auch von der hervorragenden Anbindung sowohl an den Fernverkehr der Deutschen Bahn, als auch an den leistungsfähigen städtischen und regionalen Nahverkehr, insbesondere an die attraktive Stadtbahn.




2.3. Räumliche Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Die räumliche Abgrenzung des Untersuchungsgebietes ergibt sich in Anlehnung an den Satzungsbeschuß über die Aufstellung der Erhaltungssatzung "Bahnhofsquartier" (Beschuß Nr. 232/98 vom 23. September 1998).

Das Untersuchungsgebiet ist ca. 16 ha groß und wird im Norden durch den Juri-Gagarin-Ring (nördliche Straßenbegrenzung), im Süden und Osten durch den Flutgraben und im Westen durch eine rechtwinklig zum Flutgraben abzweigende Verbindungslinie an der Westseite der ehemaligen Reichsbahndirektion, die Thomasstraße (südliche Straßenbegrenzung) und die Große Engengasse (östliche Straßenbegrenzung) begrenzt. Es liegt unmittelbar südlich der historischen Altstadt. Diese ist das Zentrum für ca. 200.000 Einwohner der Kernstadt sowie für die ca. 300.000 Einwohner des Umlandes.



A1 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

-  Geltungsbereich - Untersuchungsgebiet
-  Gebäudebestand
-  Gewässer / Flutgräben

Ergänzende Untersuchungen
Bahnhofsquartier Erfurt

A1 Abgrenzung des
Untersuchungsgebietes

Stadtverwaltung Erfurt

Amt für Stadterneuerung
und Denkmalpflege



2.4. Historische Entwicklung des Bahnhofsquartiers

Das heutige Bahnhofsquartier hat sich aus den beiden mittelalterlichen Vorstädten, der historischen "Löbervorstadt" im Westen und der "August-Vorstadt" im Osten weitgehend auf dem überkommenen Stadtgrundriss entwickelt. Von der eigentlichen Altstadt war das Gebiet über Jahrhunderte hinweg durch die Wilde Gera, den mittelalterlichen Flutgraben im Verlauf des heutigen Juri-Gagarin-Ringens, getrennt. Dennoch lag es aber seit Mitte des 15. Jahrhunderts innerhalb der äußeren Stadtbefestigung.

Die Bahnhofstraße, damals noch „Auguststraße“, stellte schon im Mittelalter als wichtige Fernhandelsstraße eine der beiden Hauptachsen des Quartiers dar. In der Höhe des heutigen Bahnhofstunnels befand sich das Auguststor, das später im Zuge der Erweiterung der Stadtbefestigung zugunsten des Schmidtstedter Tores geschlossen wurde. Daraufhin entwickelte sich die Schmidtstedter Straße zu einer gleichberechtigten Ausfallstraße, während die heutige Bahnhofstraße stumpf vor der Stadtbefestigung endete.

Zwischen den beiden Hauptachsen, der Auguststraße im Osten und der Löberstraße im Westen, befanden sich an drei parallelen, in Ost-West-Richtung verlaufenden Gassen ein- bis zweigeschossige, Wohnhäuser mit großen Nutz- und Hausgärten.

Durch den Bahnbau ab 1845 erfuhr das Bahnhofsquartier einen deutlichen Aufschwung, aber auch eine wesentliche Umstrukturierung. Bedingt durch die Festungseigenschaft der Stadt musste die Eisenbahn in die Stadtbefestigung herein- und wieder hinausgeführt werden, sämtliche Betriebsanlagen der Eisenbahn mussten innerhalb der Festungsanlagen untergebracht werden. Hierdurch wurden erhebliche Eingriffe in die gewachsene Stadtstruktur erforderlich, die sich bis heute auswirken.

Am Ende der Bahnhofstraße wurde von Architekt August Mons 1845-47 das repräsentative, erste Bahnhofsgebäude Erfurts mit seinem markanten Turm errichtet. Dahinter, zum Festungswall hin, lagen die wenigen Gleise nahezu höhengleich zur Straße. Weiter westlich mussten fast die gesamte frühere Rosengasse und abschnittsweise auch die Südseite der Thomasgasse mit sämtlichen Wohngebäuden und Hausgärten den neuen Hallen und Werkstätten der Eisenbahn weichen. Seitdem sind hierdurch die beiden historischen Vorstädte strukturell weitgehend von einander getrennt.

Bis zur Aufhebung der Festungseigenschaft konnten die Bahnflächen innerhalb der Stadt nicht mehr erweitert werden. Infolge der neuen Bahnstrecken nach Nordhausen und Magdeburg mussten Ersatzbauten vor der Stadt errichtet werden, die das Schussfeld um den Festungsgürtel herum unangetastet lassen mussten. So entstand 1869, genau einen Kilometer vor der Festung, der Nordhäuser Bahnhof an der Leipziger Straße, der 1880 durch den Sangerhäuser Bahnhof in unmittelbarer Nachbarschaft ergänzt wurde.

Nach Aufhebung der Festung und nach der Verstaatlichung der Bahnen durch Preußen 1882 konnten die Erfurter Bahnanlagen endlich grundlegend umgestaltet und in ihrer Kapazität deutlich erweitert werden. Schrittweise wurden die Festungswälle südlich der alten Bahngleise bis auf die heutige +1-Ebene abgetragen, planiert und als Gleisflächen wiederhergestellt. 1887-93 wurde der neue Bahnhof durch die Architekten Eduard Keil und Otto Erlandsen errichtet. Jetzt konnten die Bahnstrecken nach Nordhausen und Sangerhausen in den neuen Hauptbahnhof eingeführt werden. Das alte Bahnhofsgebäude wurde zur Bahndirektion umgenutzt und erweitert, es dient bis heute der Bahn als Verwaltungsgebäude.

Der alte Festungsgraben wurde anschließend zum Flutgraben umgebaut und die Wilde Gera, der mittelalterliche Flutgraben im Verlauf des heutigen Juri-Gagarin-Ringes, konnte verfüllt werden. Auch wenn das ehrgeizige Ringstraßen-Projekt nur rudimentär umgesetzt werden konnte, war damit doch eine wesentliche Trennlinie zwischen Altstadt und Bahnhofsquartier überwunden.

Gegenüber dem neuen Vorempfangsgebäude lagen noch einige Jahre lang die Rückseiten der kleinen Ackerbürger- und Handwerkerhäuser in der Büßleber Gasse, eine nördliche Platzkante existierte zunächst nicht. Der Umbau des Bahnhofsvorplatzes, dem ein Großteil der alten Bebauung in der Büßleber Gasse zum Opfer fiel, zog sich mit dem Bau des Hotels „Kossenhaschen“ (heute "Erfurter Hof") bis 1905 hin. In den nachfolgenden Jahren erfuhr die Bahnhofstraße deutliche Veränderungen. Die alten Fachwerkhäuser wichen nach und nach modernen, gründerzeitlichen Stadthäusern mit prunkvoller Fassadengestaltung.

1926/28 wurde der Vorhof des Bahndirektionsgebäudes mit einer Ladenzeile zur Bahnhofstraße hin geschlossen. Kurz vor Kriegsausbruch 1939 begann ein weiterer umfassender Umbau des Bahnhofs, der kriegsbedingt jedoch nicht zum Abschluss kam. In Vorbereitung der ersten Internationalen Gartenbauausstellung erhielt das Empfangsgebäude 1960/61 ein modernisiertes inneres Aussehen.

Bedingt durch den immer weiter zunehmenden Straßenverkehr in der engen Bahnhofstraße wurde in den 50er Jahren in die bestehenden Gebäude auf der Ostseite der Bahnhofstraße eine Arkade eingebaut. Hierdurch konnte die Fahrbahn um eine Spur erweitert werden. Die beiden alten Eckhäuser an der Einmündung der früheren Ernstengasse wurden abgebrochen und stattdessen ein Neubau errichtet, durch den die frühere Ernstengasse abgeriegelt und überbaut wurde.

Mit dem Umbau des „Schmidtstedter Knotens“ und dem Ausbau der heutigen Stauffenberg-Allee zum Stadtring mit vier Fahrspuren veränderte sich die Verkehrerschließung des Bahnhofsquartiers nochmals nachhaltig.

Vom Stadtring wurde eine neue, leistungsfähige Querverbindung über den Flutgraben hinweg zum Juri-Gagarin-Ring erstellt. Hierfür wurden südlich der Neuerbe-Schule einige gründerzeitliche Wohnhäuser abgebrochen. Zugleich musste die alte Flutgrabenbrücke in Verlängerung der Schmidtstedter Straße entfallen, die hier verkehrende Straßenbahnlinie wurde eingestellt. Statt dessen entstand ein Fußgängersteg, der über den Flutgraben und den Stadtring hinweg in die Krämpfervorstadt führt.

Durch diese Maßnahme wurde die Erreichbarkeit der Altstadt und damit auch des Bahnhofsquartiers insgesamt zwar verbessert, die Verbindungen zu den angrenzenden Gebieten, dem Neuerbe und der Krämpfervorstadt wurden aber strukturell unterbrochen. Die Schmidtstedter Straße, einst die zweite wichtige Ausfallstraße des Quartiers, endet seitdem am Flutgraben.

3. Bestandsaufnahme

3.1. Bebauungsstruktur

Das Untersuchungsgebiet gliedert sich in zwei etwa gleich große Teilbereiche, den nördlichen mit seiner dichten, gründerzeitlich geprägten Bebauung sowie den südlichen mit dem Bahnhofsgebäude und den Gleisanlagen der Bahn.

Das Bahnhofsquartier ist gekennzeichnet durch eine zumeist vier- in Teilbereichen fünfgeschossige Bebauung. Diese entwickelte sich auf dem weitgehend erhaltenen gründerzeitlichen Stadtgrundriss und weist eine überwiegend homogene Bebauungsstruktur auf. Besonders deutlich wird dies im Bereich der Bahnhofstraße, der Schmidtstedter Straße und der Trommsdorffstraße.

Die gründerzeitliche Bebauung wird teilweise von vorgründerzeitlichen Gebäuden mit deutlich geringerer Geschossigkeit unterbrochen. Diese sehr kleinteilige, zwei bis dreigeschossige Bebauungsstruktur in der Schmidtstedter Straße, der Bürgermeister-Wagner-Straße und in der Thomasstraße weist in sich einen homogenen Gesamteindruck auf, erzeugt jedoch einen erheblichen Maßstabsbruch im Vergleich zur umliegenden Quartiersbebauung.

Die Blockstruktur der zumeist geschlossenen gründerzeitlichen Blockränder ist in Teilbereichen durch fehlende Raumkanten empfindlich gestört. Hierdurch wird der homogene Raumeindruck unterbrochen. Dies wird besonders deutlich im Bereich der Thomasstraße / Grosse Engengasse, auf dem Parkplatz nördlich des Erfurter Hofes sowie westlich der Bürgermeister-Wagner-Straße / Juri-Gagarin-Ring. Die Flächen östlich des IC-Hotels sind weitestgehend unbebaut.

Von besonderer struktureller Bedeutung sind die öffentlichen Straßen und Platzräume im Quartier. Insbesondere der Willy-Brandt-Platz bildet als ganztägig besonnter, räumlich geschlossener Stadtplatz mit hoher Aufenthaltsqualität den attraktiven Endpunkt der innerstädtischen Hauptachse. Die Bahnhofstraße mit ihren Arkaden und Ladengeschäften bildet den zentralen städtischen Raum des Gebietes.

3.2. Denkmalschutz und Stadtbild

Die zahlreichen denkmalgeschützten Gebäude und Straßenabschnitte mit ihren aufwendigen Schauffassaden erzeugen einen spezifischen Gebietscharakter von besonderer Qualität.

Die wichtigsten Kulturdenkmale als Einzelobjekte sind das Bahndirektionsgebäude in der Bahnhofstraße 23, das ehemalige Hotel Silber in der Bahnhofstraße 24, der Gebäudekomplex Willy-Brandt-Platz 6 und 7, das Hotel Erfurter Hof am Willy-Brandt-Platz 1 und 2 sowie das Bahnhofsgebäude selbst. Darüberhinaus sind als Kennzeichnendes Straßen- und Platzbild geschützt:

Willy-Brandt-Platz	Bahnhofstraße
Nr. 1-2	Nr. 8-19
Nr. 6	Nr. 22-30
Nr. 7	Nr. 33-37
Schmidtstedter Straße	Juri-Gagarin-Ring
Nr. 1	Nr. 92
	Nr. 94
	Nr. 96 (fehlt)
	Nr. 98
	Nr. 100




Ferner stellt der Flutgraben als Park und Gartenanlage ein eingetragenes Denkmalensemble dar.



Im einzelnen sind die Kulturdenkmale und Denkmalensembles in der Karte A2, Denkmalschutz dargestellt.

Zentrale stadtbildprägende Elemente sind der Willy-Brandt-Platz sowie die Bahnhofstraße mit ihrer gründerzeitlichen Bebauung und den Arkaden auf der Ostseite. Sie stellt die wichtige Blickachse vom Bahnhof zum Anger her. Der "Campanile" des Bahndirektionsgebäudes ist aufgrund seiner Höhenentwicklung ein markantes Merkzeichen mit Fernwirkung.



A2 Denkmalschutz

-  Kulturdenkmal gemäß Paragraph 2 Abs. 1 ThDSchG
-  Denkmalensemble gemäß Paragraph 2 Abs. 2 Nr. 2 ThDSchG Kennzeichnendes Straßen- und Platzbild
-  Denkmalensemble gemäß Paragraph 2 Abs. 2 Nr. 4 ThDSchG Park- und Gartenanlage Flutgraben

-  Geltungsbereich - Untersuchungsgebiet
-  Gewässer / Flutgraben

Ergänzende Untersuchungen Bahnhofsviertel Erfurt

A2 Denkmalschutz

Stadtverwaltung Erfurt

Amt für Stadterneuerung
und Denkmalpflege



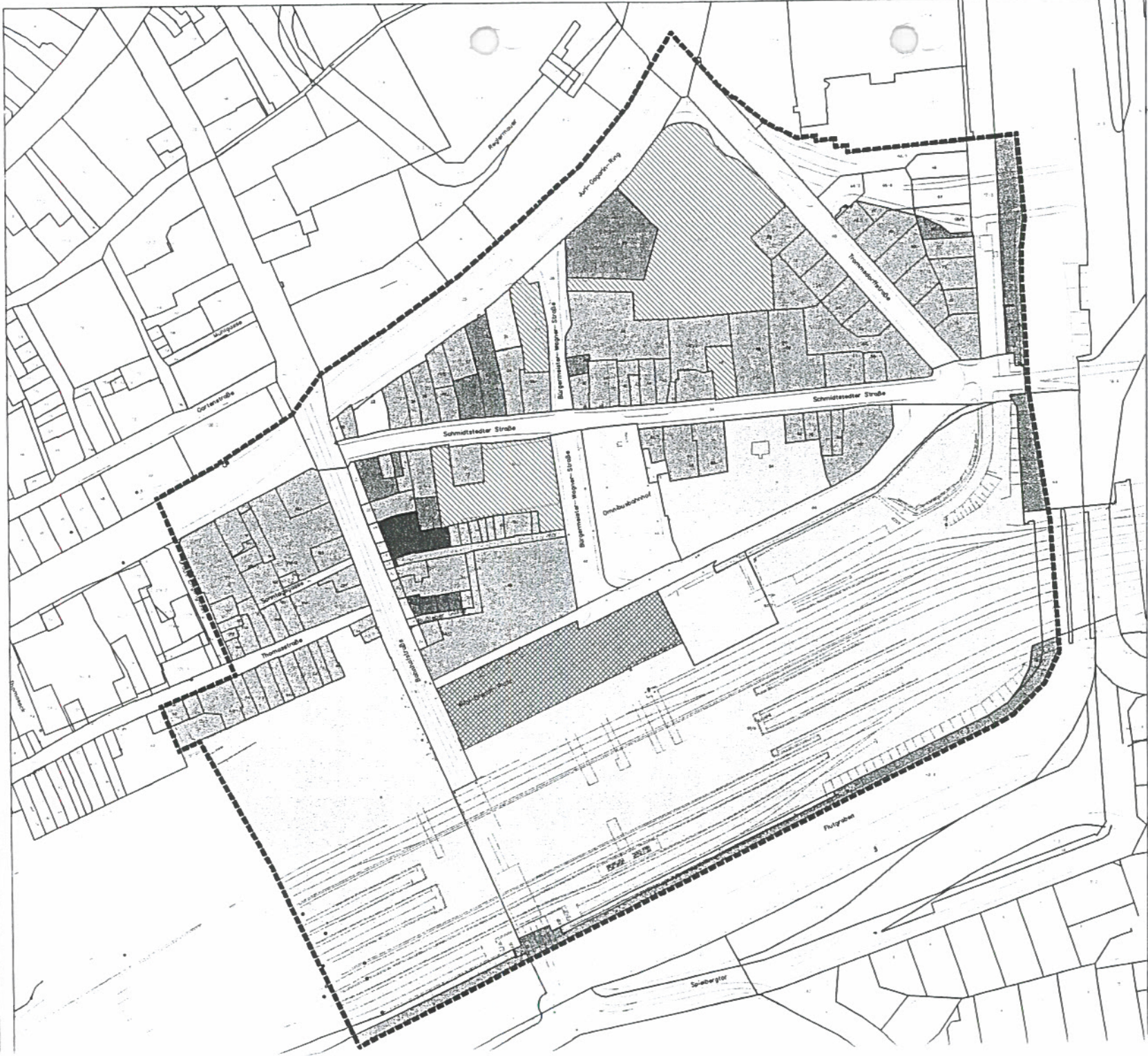
3.3. Eigentumsverhältnisse

Nahezu die gesamte gründerzeitlich geprägte Blockrandbebauung befindet sich in Privateigentum. Der Anteil an Grundstücken mit ungeklärten Eigentumsverhältnissen ist sehr gering.













Der überwiegende Teil der großen bzw. unbebauten Neuordnungsflächen im Gebiet befindet sich im städtischen Eigentum. Dies ist eine gute Voraussetzung zu einer zielgerichteten Entwicklung.


Neben den reinen Bahnbetriebsflächen und dem Hauptbahnhof befinden sich auch die Gebäude der ehemaligen Reichsbahndirektion in der Bahnhofstraße und das Verwaltungsgebäude Nr. 6/7 im Eigentum der Deutschen Bahn AG, die damit größter Grundstückseigentümer im Gebiet ist.

Für den Willy-Brandt-Platz selbst ist eine eigentumsrechtliche Übertragung an die Landeshauptstadt Erfurt vorgesehen.



A3 Eigentumsverhältnisse

-  Privateigentum
-  LEG
-  Landeshauptstadt Erfurt / Grundstückseigentum der Stadt Erfurt
-  Landeshauptstadt Erfurt / Stadt Erfurt / Verkehrsflächen
-  Bundesrepublik Deutschland / Sondervermögen Dt. Reichsbahn (DB AG) Eigentumsübertragung von DBAG an die Stadt Erfurt gekp
-  Bundesrepublik Deutschland / Sondervermögen Dt. Reichsbahn (DB AG)
-  Erfurter Verkehrsbetriebe AG
-  KOWO Erfurt
-  Bundesanstalt für Arbeit
-  Landkreis Sommerda
-  Bundesanstalt für vereinigungsbedingte Sonderaufgaben
-  Eigentum ungeklärt

-  Geltungsbereich - Untersuchungsgebiet

Ergänzende Untersuchung
Bahnhofsquartier Erfurt

A3 Eigentumsverhältnisse

Stadtverwaltung Erfurt

Amt für Stadterneuerung
und Denkmalpflege



3.4. Einwohnerentwicklung

Das Untersuchungsgebiet weist relativ geringe Einwohnerzahlen auf. Hierbei ist festzustellen, daß sich die überwiegende Einwohnerzahl auf die östlichen Blöcke des Untersuchungsgebietes konzentriert. Die meiste Wohnbevölkerung weisen die Schmidtstedter Straße, die Trommsdorffstraße, das Schmidtstedter Ufer und die Bahnhofstraße auf. Hier wohnen über 75 % der Bevölkerung des Untersuchungsgebietes. Allein im Gebiet zwischen Bürgermeister-Wagner-Straße, Schmidtstedter Straße und Schmidtstedter Ufer leben 58 % der Einwohner.

Insgesamt ist für den Zeitraum zwischen 1993 und 1998 jedoch ein erheblicher Einwohnerrückgang festzustellen. Dieser betrifft vor allem die traditionellen Wohnlagen im Osten des Gebietes. Zumindest teilweise ist auch eine Verdrängung durch gewerbliche Nutzungen zu verzeichnen. Auf das gesamte Untersuchungsgebiet beläuft sich der Rückgang seit 1993 auf durchschnittlich -27,75 %. Er ist damit für Erfurt überdurchschnittlich hoch.

Eine vergleichende Gegenüberstellung der Einwohnerzahlen in den vergangenen Jahren zeigen die Tabellen 1 – 4

Teilgebiet	Anzahl der WE Stand 1995	Einwohner Stand 12.1993	Einwohner Stand 12.1998	Veränderung in %
1	32	20	22	+10
2	83	88	79	-10
3	157	267	170	-36
4	15	25	18	-28
Summe	287	400	289	-27,75

Tabelle 1 / Einwohnerentwicklung zwischen 12.1993 – 12.1998

Der Vergleich der Altersgruppen lässt erkennen, dass vorrangig die Altersgruppen unter 17 Jahren mit über -60 % enorme Rückgänge zu verzeichnen haben. Die älteren Generationen sind zahlenmäßig relativ stabil im Untersuchungsgebiet ansässig, wobei auch hier leichte Rückgänge zu verzeichnen sind. Festzustellen ist ein überproportionaler Fortzug von Familien aus dem Bahnhofsquartier.

Jahr der Erhebung	Altersgruppe Bis 5 Jahre	Altersgruppe 6 – 17 Jahre	Altersgruppe 18 –44 Jahre	Altersgruppe 45 –64 Jahre	Altersgruppe Ab 65 Jahre
12.1993	35	72	169	56	49
12.1998	14	25	149	44	43
Rückgang in %	-60	-65	-12	-21	-12

Tabelle 2 / Einwohnerrückgang Altersgruppenspezifisch

1993	EW	Altersgruppe Bis 5 Jahre	Altersgruppe 6 – 17 Jahre	Altersgruppe 18 –44 Jahre	Altersgruppe 45 –64 Jahre	Altersgruppe Ab 65 Jahre
Teilgebiet						
1	20	-	-	6	4	-
2	88	-	14	32	9	26
3	267	35	50	123	36	23
4	25	-	8	8	7	-
Summe	400	35	72	169	56	49

Tabelle 3 / Einwohnerzahlen Altersgruppenspezifisch 12.1993

1998	EW	Altersgruppe Bis 5 Jahre	Altersgruppe 6 – 17 Jahre	Altersgruppe 18 –44 Jahre	Altersgruppe 45 –64 Jahre	Altersgruppe Ab 65 Jahre
Teilgebiet						
1	22	-	-	4	6	-
2	79	-	5	37	11	28
3	170	14	20	99	22	15
4	18	-	-	9	5	-
Summe	289	14	25	149	44	43

Tabelle 4 / Einwohnerzahlen Altersgruppenspezifisch 12.1998






Vergleicht man zudem auch die Zahl der Zu- und Fortzüge im Untersuchungsgebiet, wird deutlich, daß 37% mehr Fortzüge aus dem Bahnhofsquartier heraus zu verzeichnen sind als Zuzüge (zwischen 1995 – 1998). Auch dies ist ein Indiz für die geringe Akzeptanz und Attraktivität des Bahnhofsquartiers als Wohnstandort.




Teilgebiet	Zuzüge insgesamt	Fortzüge insgesamt	davon Innerstädt. Zuzug	davon Innerstädt. Fortzug	davon Zuzug von auswärts	davon Fortzug auswärts
1	4	6	4	4	-	-
2	34	56	25	41	-	5
3	181	281	127	189	47	92
4	12	24	5	19	5	5
Summe	231	367	161	253	52	102

Tabelle 5 / Bewegungsdaten auf Blockebene für die Jahre 1995 – 1998



A 4 Einwohnerdichte Blockbezogen

-  Einwohnerkonzentration
-  EW < 10 EW ha
-  EW < 20 EW ha
-  EW > 30 EW ha
-  EW > 40 EW ha

-  Geltungsbereich – Untersuchungsgebiet
-  Gebäudebestand
-  Gewässer / Flutgraben

Teilgebiet Nummer	Ew 12.1993 absolut	Ew 12.1998 absolut	Einwohnerentwickl. seit 1993 in %
1	20	22	+ 10
2	88	79	- 10
3	267	170	- 36
4	25	18	- 28

Ergänzende Untersuchungen Bahnhofsviertel Erfurt

A4 Einwohnerdichte Blockbezogen

Stadtverwaltung Erfurt

Amt für Stadterneuerung und Denkmalpflege



3.5. Einschätzung der Bausubstanz

Die Gebäudesubstanz im Untersuchungsgebiet weist insgesamt einen hohen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf auf. Der Sanierungsbedarf wird in drei Stufen unterteilt: Hoher, mittlerer und geringer Sanierungsbedarf. Etwa 40 % der Gebäudesubstanz weist einen mittleren bis hohen Sanierungsbedarf auf.

Die Gebäude mit substanzgefährdenden Bauschäden, die wirtschaftlich keinesfalls mehr sanierbar sind, werden gesondert eingestuft. Diese befinden sich in der Schmidtstedter Straße Nr. 36 und 37. sowie der Thomasstraße Nr. 10 und 86. Substanzgefährdende Bauschäden gehen hier einher mit langanhaltendem Leerstand der Gebäude.

Gebäude mit hohem Sanierungsbedarf befinden sich in den Bereichen mit alten Ackerbürgerhäusern (Thomasstraße) sowie im Bereich der vorgründerzeitlichen Bebauung an der Schmidtstedter Straße und der Bürgermeister-Wagner-Straße. Auch hier gehen langanhaltende Leerstände der Gebäude bzw. Gebäudeteile einher mit einer zunehmenden Verschlechterung des Bauzustandes.










Der Erfurter Hof als wichtiges platzbildprägendes und bauhistorisch wertvolles Einzelobjekt wird ebenfalls als Gebäude mit hohem Sanierungsaufwand eingeschätzt. Der Leerstand wirkt sich zunehmend negativ auf den Bauzustand des Gebäudes und das Erscheinungsbild aus. Hier ist eine Sanierung nur nach Festlegung einer neuen Nutzung des Gebäudes möglich.



Die großen Gebäudekomplexe der Deutschen Bundesbahn AG haben eine gewisse Sonderstellung. Sie weisen zwar zumeist nur geringe bis mittlere Bauschäden auf, aufgrund des niedrigen Ausstattungsstandards wird jedoch ein mittlerer Sanierungsbedarf unterstellt.

Gebäude mit geringem oder keinem Sanierungsbedarf bzw. Neubauten konzentrieren sich entlang der Bahnhofstraße und der Trommsdorffstraße. Hier ist zumeist auch ein intakter Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gewerbebesatz vorzufinden.



A5 Sanierungsbedarf

-  Substanzverlust zu erwarten
wirtschaftlich nicht mehr sanierbar
-  hoher Sanierungsbedarf
-  hoher Sanierungsbedarf / Fassade saniert
-  mittlerer Sanierungsbedarf
-  geringer Sanierungsbedarf /
Nutzung nicht beeinträchtigt
-  Neubau
-  Gebäude ist bereits saniert / in Sanierung
-  Nebengebäude / Abbruch erforderlich
-  Abbruch des Bestandes entsprechend
Planfeststellungsverfahren

-  Geltungsbereich - Untersuchungsgebiet
-  Gewässer / Flutgraben

Ergänzende Untersuchungen
Bahnhofsviertel Erfurt

A5 Sanierungsbedarf

Stadtverwaltung Erfurt

Amt für Stadterneuerung
und Denkmalpflege

Planungsstand: 08.11.2007



3.6. Nutzung

Das Untersuchungsgebiet ist im Hinblick auf seine Nutzung wie auch auf seine Bauungsstruktur in zwei Teilbereiche gegliedert. Diese Zweiteilung resultiert aus der Nutzung weiter Teile des Bahnhofquartiers durch die Deutsche Bahn AG.

Zu den Hauptnutzungen durch die Bahn zählen die des Hauptbahnhofes, umfangreiche Verwaltungsnutzungen sowie die Bahnbetriebsanlagen. Diese werden ergänzt durch kleinere Dienstleistungs- und Einzelhandelsnutzungen sowie durch die Hotelnutzung im IC-Hotel.

Als weitere, das Gebiet prägende Nutzung ist der Zentrale Busbahnhof zu nennen. Dieser steht in engem Zusammenhang mit dem Hauptbahnhof sowie den Straßenbahn- und Bushaltestellen in der Bahnhofstraße. Zusammen bilden sie den innerstädtischen Verkehrsknotenpunkt für die öffentlichen Verkehrsmittel und die Bahn.

Die dazuhörenden Freiflächen mit dem Willy-Brandt-Platz, der Bahnhofstraße und dem Busbahnhof übernehmen maßgebliche Verteilerfunktionen der Reisenden, Besucher der Stadt Erfurt und der Fußgänger zwischen den vorgenannten ÖPNV-Einrichtungen und der historischen Altstadt.

Die Nutzungsart der innerstädtischen Blockrandbebauung in der nördlichen Hälfte des Quartiers entspricht im wesentlichen der eines Mischgebietes. Unterschiede ergeben sich allerdings hinsichtlich der Ausprägung der Nutzungsanteile wie Wohnen, Einzelhandel, Gewerbe, Dienstleistungen usw.

Den geringsten Wohnanteil weisen die Bereiche zu beiden Seiten der Bahnhofstraße und am Willy-Brandt-Platz auf. Bis auf das problematische Gebäude Bahnhofstraße Nr.11, in dem sich zahlreiche Kleinwohnungen konzentrieren, befinden sich hier nahezu keine weiteren Wohnnutzungen. In diesem Bereich dominieren Dienstleistungs-, Bürogewerbe- oder Einzelhandelsnutzungen.

Die Wohnfunktion im Untersuchungsgebiet hat nur im östlichen Bereich der Schmidstedter Straße und Trommsdorffstraße Bedeutung und erreicht hier noch immer einen wesentlichen Nutzungsanteil. Hier konzentriert sich die Wohnnutzung auf die Obergeschosse der straßenbegleitenden Bebauung. Die Erdgeschossbereiche sowie der überwiegende Teil der Hintergebäude weisen Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen auf.

Die gewerbliche Nutzung im Untersuchungsgebiet ist überwiegend durch Büro- und Verwaltungsnutzungen gekennzeichnet. Diese befinden sich in der Regel in den Obergeschossen und reichen teilweise bis in die obersten Vollgeschossebenen hinauf. Entsprechend der beantragten Nutzungsänderungen ist davon auszugehen, dass der Anteil an Büro- und Verwaltungsnutzungen kontinuierlich weiter zunehmen wird.

Die Erdgeschossnutzungen weisen insgesamt eine erstaunliche Vielfalt an Einzelhandelsgeschäften, aber auch an Dienstleistungsbetrieben sowie vereinzelt Büronutzungen auf. Die Bahnhofstraße als zentrale Verbindungsachse zwischen dem Bahnhof und der historischen Altstadt weist naturgemäß den stärksten Funktionsbesatz auf. Hier konzentrieren sich in der Erdgeschosszone vor allem Einzelhandelseinrichtungen.

Ebenfalls einen beachtlichen Funktionsbesatz hat die Schmidtstedter Straße aufzuweisen. Die gesamte Erdgeschoßzone wird ebenfalls, bis auf einige Leerstände durch Dienstleistungs- und Einzelhandelseinrichtungen genutzt. Diese haben jedoch nicht die Bedeutung wie in der Bahnhofstraße.

Die ursprünglich für das Gebiet charakteristischen, in Familienbesitz befindlichen Handwerksbetriebe sind durch altersbedingte Geschäftsaufgaben und mangelnde Bereitschaft zur Weiterführung stark im Rückgang begriffen. Sie tragen aber weiterhin dazu bei, den typischen Quartierscharakter zu erhalten.
















Im Bahnhofsquartier befinden sich gegenwärtig in geringer Entfernung voneinander zwei Sex-Shops, für die Einrichtung weiterer derartiger Ladengeschäfte, teils auch mit Zusatzangeboten, die die Kriterien des Einzelhandels eindeutig überschreiten, besteht offenkundig starkes Interesse. Auch besteht inzwischen ein steigender Druck zur Einordnung von kerngebietstypischen Vergnügungstätten im gesamten Quartier.

Zahlreiche Gebäude und Gebäudekomplexe sind von Leerstand gekennzeichnet. Besonders deutlich wird dies auf den Flächen der ehemaligen Feuerwehr an der Trommsdorffstraße, dem Erfurter Hof oder aber entlang des Juri-Gagarin-Rings (Wohngebäude / ehemalige Verwaltungsgebäude).

Auch die Südseite der östlichen Schmidtstedter Straße weist einen zum Teil erheblichen Gebäudeleerstand auf, was neben den Lagenachteilen vor allem auf den schlechten Bauzustand zurückzuführen ist. Ebenfalls problematisch sind die nördlichen Blockrandbereiche entlang des Juri-Gagarin-Rings.

Die unbebauten Grundstücke werden gegenwärtig für die Unterbringung des ruhenden Individualverkehrs genutzt. Hierzu zählen die Flächen östlich des IC-Hotels, der Parkplatz Schmidtstedter Straße / Ecke Bürgermeister - Wagner - Straße sowie Juri-Gagarin - Ring / Ecke Bürgermeister - Wagner - Straße und die Busabstellflächen östlich des IC-Hotels.

A6 Erdgeschossnutzung

-  Leerstand
-  Handel / Einzelhandel (Non Food)
-  Handel / Einzelhandel (Non Food)
Vergnügungslätte
-  Handel / Lebensmittel
-  Dienstleistung / Banken / Bürowerbe
-  produzierendes Gewerbe / Lager
-  Hotel
-  Gastronomie / Schnellimbiss
-  EVAG / Stadtbeleuchtung /
öffentliches WC
-  Wohnen
-  Medizinische Einrichtungen /
Arztelhaus
-  Freizeiteinrichtungen / Sportclub /
Spielealon
-  Nutzung durch DB AG
-  Parkplatz
-  Geltungsbereich - Untersuchungsgebiet

Ergänzende Untersuchung
Bahnhofsquartier Erfurt

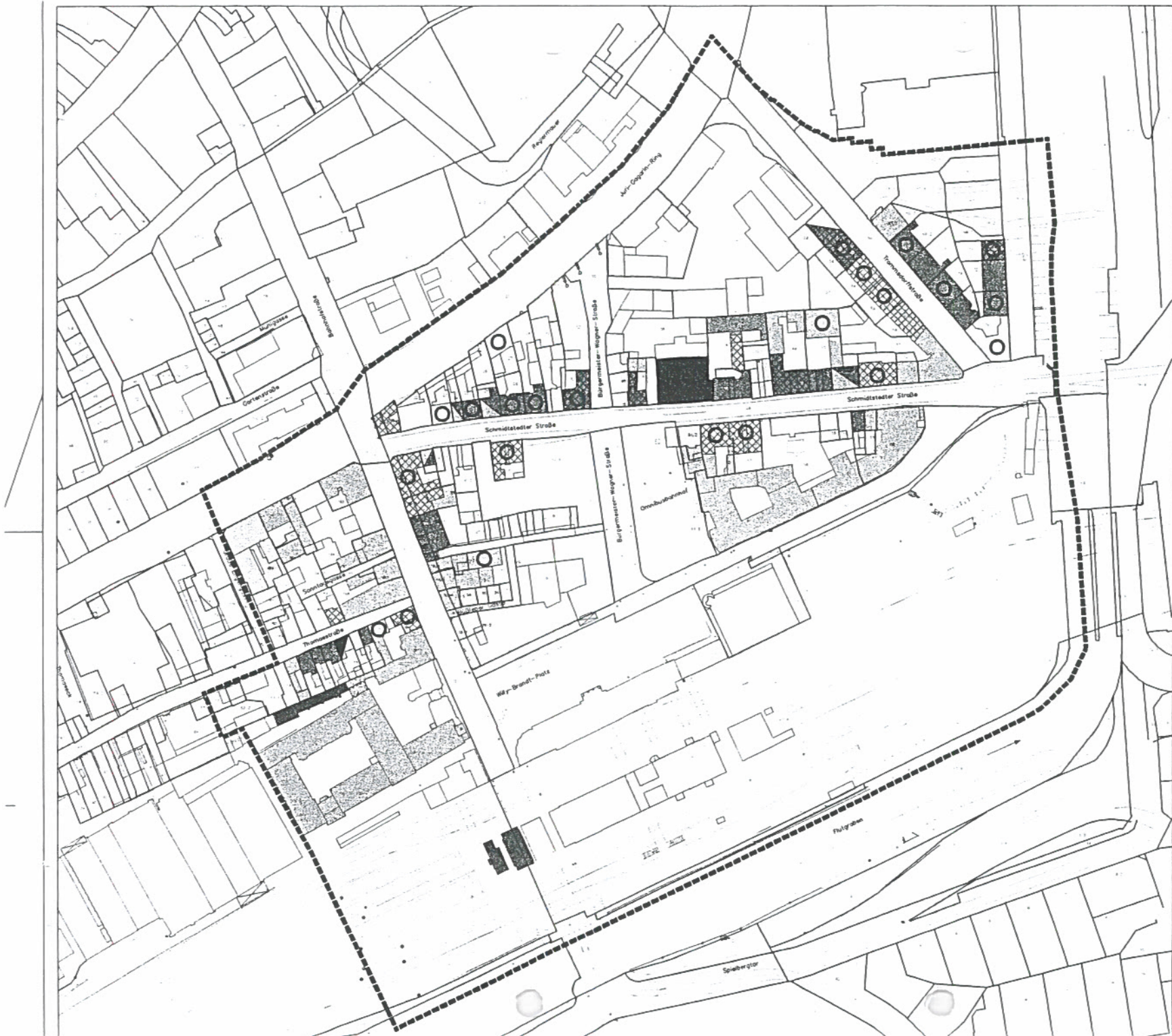
A6 Erdgeschossnutzung

Stadtverwaltung Erfurt

Amt für Stadterneuerung
und Denkmalpflege

Bearbeitungsstand 08.01.2001





A.7 Gebäudehauptnutzung in den Obergeschossen

-  Gebäudeerstand
-  Teilerstand
-  Wohnnutzung
-  Wohnnutzung mit geringer Geschäftsnutzung
-  Wohn- und Geschäftshaus
-  Geschäftshaus mit geringer Wohnnutzung
-  Geschäftshaus
-  Einzelhandelsnutzung
-  Einzelhandel / Vergnügungsstätte
-  Ärztehaus
-  Freizeinrichtung / Fitnessstudio
-  Hotelnutzung / Pension
-  Nutzung durch Stadtbeleuchtung
-  Nutzung durch DBAG
-  Gastronomie
-  Lager
-  Geltungsbereich - Untersuchungsgebiet

**Ergänzende Untersuchungen
Bahnhofsviertel Erfurt**

**A7 Gebäudehauptnutzung in den
Obergeschossen**

Stadtverwaltung Erfurt

**Amt für Stadterneuerung
und Denkmalpflege**



3.7. Grün und Freiflächen / Umweltsituation und Altlasten

3.7.1. Grün und Freiflächen

Das Untersuchungsgebiet ist als Teil der historischen erweiterten Altstadt seit jeher dicht überbaut bzw. versiegelt. Es gibt im gesamten Untersuchungsgebiet keine nennenswerten, öffentlich zugänglichen Grünbereiche. Auch die privaten Grundstücke sind nahezu vollständig versiegelt und weisen einen sehr hohen Überbauungsgrad auf. Der Bestand an Großgrün ist, mit Ausnahme der Böschungsbereiche des Flutgrabens, als äußerst gering einzustufen. Dieser ist mit seinen Uferbereichen und begleitenden Grünanlagen, die einen hohen ökologischen Stellenwert aufweisen, das wichtigste landschaftliche Element im Gebiet.

Der Willy-Brandt-Platz bildet mit seiner markanten historischen Randbebauung den zentralen städtischen Platz im Quartier. Der geringe Baumbestand ist aufgrund der Baumaßnahmen der Tiefgarage inzwischen entfernt worden. Der Busbahnhof stellt ebenfalls einen wichtigen Freiflächenbereich im Untersuchungsgebiet dar.

3.7.2. Umweltsituation

Die in Hochlage geführten Bahnanlagen sind als Durchlüftungsschneise klimatisch von besonderer Bedeutung. Der Flutgraben sowie die Gleisflächen sind aus diesem Grund als Klimaschutzzone ausgewiesen. Das Bahnhofsquartier selbst ist aufgrund der hohen Versiegelung und Umweltbelastung als Klimasanierungsgebiet ausgewiesen.

Das Untersuchungsgebiet ist von hohen Lärmimmissionen, sowohl von den umliegenden, stark belasteten Hauptverkehrsstraßen (Juri-Gagarin-Ring und Trommsdorffstraße), als auch von den Bahnanlagen betroffen. Ferner befindet sich das Untersuchungsgebiet im Einflugsbereich des Erfurter Flughafens. Hier kommt es zu Lärmeinträchtigungen mit Lärmspitzen von 80 dB.

Das Untersuchungsgebiet befindet sich innerhalb des Geltungsbereiches der Fernwärmesatzung der Stadt Erfurt. Es besteht Anschluss- und Benutzungszwang.

3.7.3. Altlasten

Im Untersuchungsgebiet Bahnhofsquartier sind einzelne Flächen bekannt, deren Böden mit umweltgefährdenden Stoffen belastet bzw. altlastenverdächtig im Sinne des § 16 Abs. 1 und 2 Thüringer Abfallwirtschafts- und Altlastengesetzes sind. Dies betrifft insbesondere eine Verdachtsfläche im südlichen Bereich des Busbahnhofs an der Bürgermeister-Wagner-Straße. Die Verdachtsflächen sind im Plan A8 / Altlastenverdachtsflächen zusammenfassend dargestellt.

Ferner ist darauf zu verweisen, daß das Untersuchungsgebiet ehemaliges Bombenabwurfgebiet ist. Bei Baumaßnahmen müssen daher Luftbildauswertungen bzw. Sondierungen vor Baubeginn durchgeführt werden.

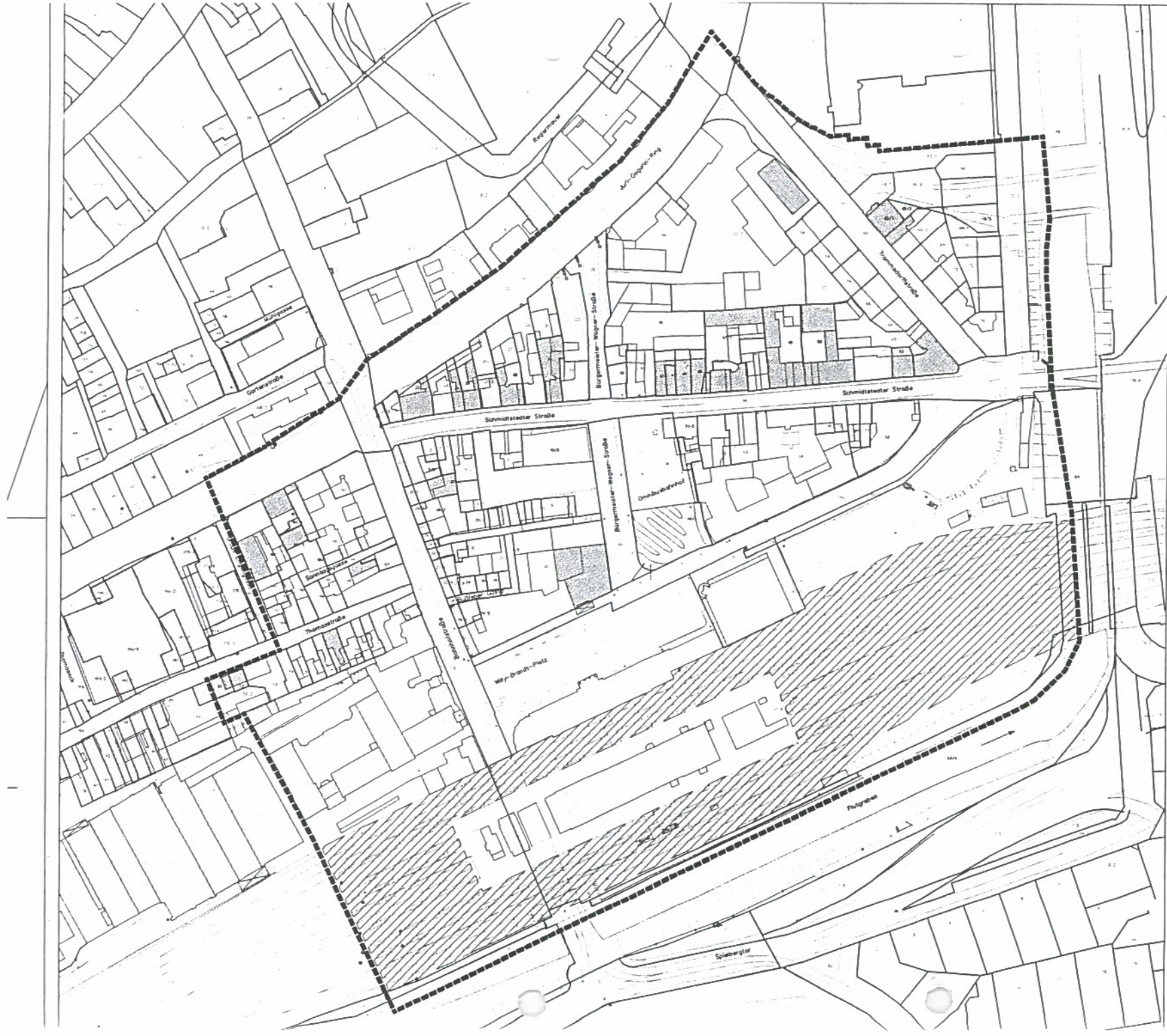
Im Untersuchungsgebiet befinden sich insgesamt 22 Altlastenverdachtsflächen. Diese sind im Altlasteninformations- und Bewertungssystem der Thüringer Landesanstalt für Umwelt (TLfU) in Jena als Altlaststandorte gemäß § 2 Abs. 6 des Bundes-Bodenschutzgesetzes – BBodSchG registriert. Nachfolgend werden diese Altlastverdachtsflächen tabellarisch dargestellt.

Der Bereich Bahn- / Güterbahnhof, Willy-Brand-Platz 12, ist im Altlasteninformations- und Bewertungssystem der TLfU als Verdachtsfläche i. S. § 2 Abs. 4 BBodSchG erfasst. Schädigungen einzelner bzw. mehrerer Umweltkompartimente sind aufgrund der langjährigen Nutzungsprozesse nicht grundsätzlich für diese Flächen auszuschließen.


Nr.	Lage		Nutzung	Bemerkung
0566	Bahnhofstraße 29	1960	Kfz-Werkstatt / Waschplatz	saniertes Gebäude
0564	Bahnhofstraße 8 / 9	1914 1920,24	Büro- und Kontormöbelfabrik Druckerei	Die Gebäude werden derzeit als Büroräume genutzt.
0577	Bürgermeister - Wagner - Str.1	1935 1935, 1940	Tankstelle, privat Oelhag-Tankstelle	Die Tankstelle könnte oberirdisch vor der Einfahrt gewesen sein. Vorhandensein von unterirdischen Tanks ungeklärt
0857	Bürgermeister - Wagner - Str.		Großtankstation Bahnhofs-Garagen, Tankstelle	heute Busbahnhof. Vorhandensein von unterirdischen Tanks ungeklärt
0809	Schmidtstedter Str. 23 - 25	1935 1945 1960	chem. Reinigung Teigwarenfabrik Chemische Reinigung Wie 1963 Industrie Nahrung und Genuß	Staatliches Umweltamt hat mit Schreiben vom 23.02.94, Untersuchungen des Bodens, der Bodenluft und des Grundwassers angeordnet, es werden CKW und MKW vermutet. Nach Auskunft von Frau Bauer (SUAE) am 16.06.1999 gab es bislang keinerlei Rückinformationen vom Bauherren
0811	Schmidtstedter Str. 28 / 29	Nr. 28 1914, 1930 1920 Nr. 29 1924	Öle, Farben- und Lackfabrik Papierwarenfabrik Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft Berlin, Apparatebauanstalt	Das Gebäude wurde saniert.
0812	Schmidtstedter Str. 30 / 30a	1935	Tankstelle	Das Haus wurde saniert. Vorhandensein von unterirdischen Tanks ungeklärt

0866	Schmidtst. Str. 11	1963	PGH Elektronik	derzeit Frisör
0808	Schmidtstedter Str. 18	1910	Druckerei	Schmidtstedter Straße 18 ist heute ein Kaufhaus (Nr.17-22) Eine Kontamination mit Schadstoffen ist möglich. Das Gebäude wurde ca. 1980 neu gebaut.
0804	Schmidtstedter Str. 2	1900	E.Pfeffer, Eisen- und Wellblechkonstruktionen	Frisör besteht schon seit 66 Jahren in diesem Haus. Ein Teil des Hauses steht leer.
0810	Schmidtstedter Str. 27	1920	Fabrikation von Wäsche u.a. 1930 Bäckereigroßhandel bis 1991	Das Gebäude wurde 1993 saniert.
0805	Schmidtstedter Str. 5	1910 1952	Kfz-Handel VEB Stadtbau-betrieb, Abt. Hochbau	
0813	Schmidtstedter Str. 51	1920, 1924	Kfz-Handel	Schmidtstedter Straße 51 ist heute ein Parkplatz. Durch die Nutzung als Parkplatz wird eine Kontamination des Schutzgutes vermutet.
0814	Schmidtstedter Str.52	1924 1960	Mineralöle Chemische Reinigung	Gebäude wurde abgebrochen Parkplatz
0806	Schmidtstedter Str. 6	1904	Xylographische Kunstanstalt, Druckerei	
0807	Schmidtstedter Str. 8	1910, 1914	Kfz-Handel	
0833	Trommsdorffstraße 18	1940	Erfurter-Autolicht-Werkstatt, Auto-Lackieranstalt	Das Gebäude steht teilweise leer oder wird durch den Kassenärztlichen Notfalldienst genutzt.
0858	Trommsdorffstraße 6	1950	Vulkanisieranstalt	Das Gebäude wurde vermutlich im Rahmen des Straßenbaus abgerissen und an dessen Stelle eine Abbiegespur gebaut. Die genaue Lage des Gebäudes ist heute nicht mehr nachzuvollziehen.
0832	Trommsdorffstraße 7	1930 1940	Autoöle Papierwarenfabrik	Das Haus wurde 1992 saniert.
0859	Trommsdorffstraße 8			Das Gebäude wird als Wohnhaus und als Küchenstudio genutzt. Eine Auskunft über die Öl- und Fetthandlung war nicht zu erhalten.
0854	Willy Brandt Platz 2	1920, 1924 1904, 1950	Farben- und Lackfabrik chem. Reinigung	
0860	Thomasstraße 5	1945	ehem. Lagerung und Handel von Mineralölprodukten und Altöl	laut Ersterfassung 1992 Spirituosenfabrik (3 Arbeitskräfte) Quelle: Stadtarchiv 1-2 / 700-4395 (Industriebetriebe am 9. Juli 1945)



Tabelle 6 / Altlastenverdachtsflächen (Aufstellung durch Umweltschutzamt / Kataster, Stand 12 / 96)



A8 Altlastenverdachtsflächen

-  Altlastenverdachtsflächen
-  Altlastenverdachtsflächen / Geisflächen

Hinweis
 Der Bereich Bahn- / Güterbahnhof, Wily-Brandt-Platz 1, ist im Altlasteninformations- und Bewertungssystem der Thüringer Landesanstalt für Umwelt als Verdachtsfläche i.S. Paragraph 2 Abs. 4 BBodSchG erfasst. Schädigungen einzelner bzw. mehrerer Umweltkompartimente sind aufgrund der langjährigen Nutzungsprozesse nicht grundsätzlich für diese Flächen auszuschließen.

-  Geltungsbereich - Untersuchungsgebiet
-  Gewässer / Flutgraben

Ergänzende Untersuchungen Bahnhofsquartier Erfurt

A8 Altlastenverdachtsflächen

Stadtverwaltung Erfurt

Amt für Stadterneuerung
und Denkmalpflege

Bearbeitungsstand 08.01.2001



3.8. Verkehrssituation

3.8.1. Verkehrliche Erschließung

Das Untersuchungsgebiet kann mit allen Verkehrsarten gut erreicht werden und entspricht damit seiner zentralen Bedeutung als Schnittstelle für den Verkehr. Das Gebiet ist vom Juri-Gagarin-Ring (Hauptverkehrsstraße) über die Bürgermeister-Wagner-Straße, Trommsdorffstraße (Erschließungsstraßen) für den Individualverkehr gut erschlossen. Auf der Bahnhofstraße und im Bahnhofstunnel genießen Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV Vorrang.

Neben der Fern- und Regionalbahn wird das Bahnhofsquartier von Stadt- und Regionalbussen und von der Straßenbahn bedient. Die Haltestellenanlagen Bahnhofstraße für die Straßenbahn und die wichtigsten Stadtbuslinien sowie der Busbahnhof (Regionalbus, Stadtbus in Ortsteile) liegen relativ weit auseinander und sind für Ortsunkundige und diejenigen, die den ÖPNV nicht regelmäßig benutzen, schwer auffindbar, da die Orientierung stark beeinträchtigt ist.

3.8.2. ÖPNV

Das Plangebiet wird heute und zukünftig von Regional- und Fernbahn, Stadtbussen, der Straßenbahn und den Regionalbussen erschlossen. Dies bedeutet ca. 30.000 Fahrgäste (Ein- und Aussteiger) bei der Straßenbahn, ca. 18.000 bei den Stadt- und Regionalbussen und ca. 40.000 bei der Eisenbahn am Tag. Die Umsteigebeziehungen im gesamten Bahnhofsquartier sehen heute in der Nachmittagsspitze am Werktag wie folgt aus: ca. 60% Eisenbahn/ Straßenbahn, ca. 26 % Straßenbahn/ Stadt- und Regionalbusse, ca. 14 % Eisenbahn/ Stadt- und Regionalbusse.

3.8.3. Fußgänger

Die Haupteerschließungsachse stellt die Bahnhofstraße dar. Sie hat den Charakter einer Hauptgeschäftsstraße, auf der heute ca. 3.000 Fußgänger pro Stunde, teilweise unter Arkaden, flanieren. Die wichtigsten Fußgängerbeziehungen bestehen zwischen den Haltestellenanlagen der öffentlichen Verkehrsmittel, die – wie oben beschrieben – verbessert werden sollen. Eine besondere Aufenthaltsqualität ist auf dem Bahnhofsvorplatz gegeben, der den Fußgängern vorbehalten ist. Insbesondere ist hervorzuheben, daß dieser Platz den ganzen Tag lang besonnt ist.

Die Hauptbewegungsrichtung der Fußgänger führt vom Bahnhof über die Bahnhofstraße, über die LSA-geregelte Kreuzung am hochbelasteten Juri-Gagarin-Ring zum Anger, dem Herz der Innenstadt. Die erforderliche Querung des Juri-Gagarin-Rings stellt zwangsläufig eine gewisse stadträumliche Unterbrechung der Fußgängerachse dar.

Die Fußgängerbeziehungen von der Bahnhofstraße zu den südlichen Stadtteilen und dem Südpark sind durch die tunnelähnliche Wegeführung ("Bahnhofstunnel") weniger attraktiv. Eine weitere wichtige Fußgängerverbindung stellt die Schmidstedter Straße und die anschließende Brücke über den Flutgraben in die Oststadt dar.

3.8.4. Radfahrer

Der Radverkehr hat im gesamten Untersuchungsgebiet keine eigenen Radwege. Im Rahmen eines Netzes fahrradfreundlicher Verbindungen ist das Bahnhofsquartier in die Radwegekonzeption der Stadt eingebunden und ein wichtiger Zielpunkt mit direkter Anbindung an ÖPNV, ZOB (Busbahnhof) und schienengebundenen Personennah- und Fernverkehr.

Die Nachfrage nach Fahrradabstellanlagen für Pendler im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofs ist bereits heute sehr hoch, es ist davon auszugehen, dass diese Nachfrage kontinuierlich weiter ansteigen wird.

3.8.5. Taxi

Die Taxivorfahrt mit 8 Stellplätzen liegt unmittelbar östlich des Haupteingangs zum Bahnhof. Eine Wartespur mit weiteren 15 Stellplätzen für Taxen ist in der Straße Willy-Brandt-Platz östlich der Einfahrt zum Busbahnhof vorhanden.

3.8.6. KFZ-Verkehr

Das Untersuchungsgebiet besitzt für den KFZ-Verkehr zwei voneinander unabhängige Erschließungssysteme, die durch die überwiegend den Fußgängern und dem ÖPNV vorbehaltene Bahnhofstraße getrennt werden. Folgende Fahrbeziehungen sind vorhanden:

Gebiet westlich der Bahnhofstraße:

Die Haupteerschließung erfolgt über den signalisierten Vollknoten Juri-Gagarin-Ring / Lachsgasse / Thomaseck für alle Fahrbeziehungen. Die Anbindung an das unmittelbare Untersuchungsgebiet erfolgt für diesen Bereich ausschließlich über die Einmündung Thomasstraße / Bahnhofstraße.

Gebiet östlich der Bahnhofstraße:

Hier erfolgt die Erschließung über den signalisierten Knoten Juri-Gagarin-Ring / Bürgermeister-Wagner-Straße mit allen Abbiegebeziehungen bzw. über die Trommsdorffstraße. Die Einfahrt ist aus beiden Richtungen möglich, die Ausfahrt ist nur in Richtung Osten (Knoten Schmidstedter Brücke) erlaubt.

3.8.7 Stellplatzsituation

Der überwiegende Teil der Stellplätze im Quartier befindet sich im Straßenraum. Hier ist teilweise Anwohnerparken mittels entsprechender Parkausweise eingerichtet. Auf einigen unbebauten Grundstücken sind gebührenpflichtige öffentliche Stellplatzanlagen eingerichtet, die je nach Tageszeit sehr gut ausgelastet sind.

Auf den privaten Grundstücken befinden sich aufgrund des hohen Überbauungsgrades nur wenige ebenerdige Stellplätze. Im Zusammenhang mit den größeren Neubauprojekten sind ausschließlich private Tiefgaragenstellplätze entstanden. Insgesamt ist die Stellplatzsituation schon heute als angespannt anzusehen.

Bereits in der Vorbereitung des Neubaus ICE-Bahnhof war deutlich geworden, dass eine maßgebliche Verbesserung der Fernverkehrsanbindung durch den ICE und eine deutliche Attraktivitätssteigerung des Bahnhofs selbst in Form neuer Einzelhandelsflächen auch eine wesentliche Erhöhung des ruhenden Verkehrs in der Nähe des Bahnhofs nach sich ziehen wird. Aus diesem Grunde wurde im Jahr 2000 mit dem Bau einer Tiefgarage unter dem Willy-Brandt-Platz mit ca. 280 Stellplätzen begonnen.

Aus der Untersuchung zum Parkierungskonzept Bahnhof ist zu entnehmen, dass aufgrund der maximalen Knotenbelastung des Verkehrssystems im östlichen Bahnhofsquartier bzw. des Juri-Gagarin-Rings im Untersuchungsgebiet nur eine begrenzte Anzahl an öffentlichen Parkierungsmöglichkeiten realisierbar ist. 280 dieser insgesamt möglichen 650 öffentlichen Stellplätze entstehen derzeit unter dem Willy-Brandt-Platz, weitere 104 Stellplätze werden in der geplanten Tiefgarage unter dem Bahnhofsneubau errichtet. Somit können darüber hinaus maximal noch 300 zusätzliche öffentliche Stellplätze im östlichen Bahnhofsquartier geschaffen werden.

3.9. Technische Ver- und Entsorgung

Die technische Ver- und Entsorgung des Gebietes erfolgt ausschließlich über die öffentlichen Verkehrsflächen. Sämtliche Medien wie Gas, Wasser, Strom und Fernwärme liegen an. Jedoch weisen die Versorgungsanlagen im einzelnen einen hohen Sanierungsbedarf auf und sind nur in Teilbereichen bereits erneuert worden, so in der Schmidtstedter Straße. Das Untersuchungsgebiet liegt im Geltungsbereich der Fernwärmesatzung der Stadt Erfurt. Es besteht Anschluß- und Benutzungszwang.

4. Bestandsbewertung

4.1. Mängel und Konflikte

4.1.1. Stadtstruktur und Städtebauliche Entwicklung

Funktionsmängel

Das Bahnhofsquartier kann aufgrund vielfältiger Funktionsmängel derzeit seine zentralen Funktionen im Stadtgefüge nur in geringem Umfang übernehmen. Trotz seiner zentralen Lage weist das Gebiet eine geringe Attraktivität im Bezug zur Gesamtstadt auf.

Mangelnde stadtstrukturelle Verknüpfung

Das Bahnhofsquartier weist aufgrund der räumlichen Barrieren zum Umfeld (Juri-Gagarin-Ring, Flutgraben und Bahndamm) und der Funktionsmängel im Gebiet selbst insgesamt eine Insellage auf und ist vom übrigen Stadtgefüge weitgehend abgeschnitten.

Fehlende Raumkanten

Fehlende Raumkanten an einzelnen Blöcken und die als Parkplatz dienenden unbebauten Grundstücke stören und unterbrechen den innerstädtischen Straßenraum.

Fehlende interne Verknüpfung im Quartier

Durch die mangelhafte bzw. fehlende fußläufige Durchquerbarkeit des Bahnhofsquartiers quer zur Bahnhofstraße fällt das Gebiet in einzelne Teilflächen auseinander. Die Verbindung der Teilflächen untereinander erfolgt nur über die äußeren Quartiersränder. Durch die fehlende interne Verknüpfung wird eine eigenständige Identität des Gebietes nachhaltig behindert.

4.1.2. Nutzung

monofunktionale Entwicklung

Verstärkt durch den Bahnhofsneubau kann es zu einer intensiven, monofunktionalen Entwicklung von Büro- und Dienstleistungsnutzungen kommen. Dieses würde eine Verdrängung der kleinstrukturierten, innerstädtischen Wohn- und Geschäftsnutzungen nach sich ziehen, was zu einem Verlust der innerstädtischen, urbanen Funktionen und damit der Quartiersidentität führen kann.

Unzureichende Qualität des Einzelhandelsangebotes

Das Einzelhandelsangebot ist, gemessen an seiner Ausprägung, der Qualität und dem Warensortiment her, der zentralen Lage des Gebietes unangemessen und unzureichend.

Das Überangebot an Verkaufsflächen in der Gesamtstadt erlaubt einerseits kaum noch Verkaufsflächenzuwächse in der Kernstadt, andererseits sind diese jedoch für die Aufwertung des Bahnhofsquartiers unabdingbar. Durch mehrere Gutachten war bereits das maximal im neuen ICE-Bahnhof noch stadtverträglich einzuordnende Verkaufsflächenpotential ermittelt und festgeschrieben worden.

Gefahr für Einzelhandel und Wohnen durch Nutzungen, die städtebauliche Missstände verursachen können.

Die vorhandene, kleinteilige Einzelhandelsstruktur droht durch hochrentierliche gewerbliche und spezielle Einzelhandelsnutzungen, wie z.B. Sex-Shops oder kerngebietstypische, sexgewerbliche Vergnügungsstätten verdrängt zu werden; bereits heute zeigen sich im Bahnhofsquartier Ansätze zu einer Häufung solcher Nutzungen.

Durch die fehlenden oder abgeklebten Schaufensterflächen von Sex-Shops und anderen sexgewerblichen Vergnügungsstätten kann die Attraktivität des Bahnhofsquartiers als qualitativvoller Einkaufsbereich soweit beeinträchtigt werden, dass eine schrittweise Beseitigung der Funktionsmängel des Gebietes nicht mehr erreicht werden kann. Eine besondere Gefahr liegt in der Adresse „Bahnhofsquartier“, die mitunter für solche Nutzungen prädestiniert zu sein scheint. Erhärtet sich ein solches „Image“, ist eine Aufwertung fast nicht mehr möglich, der „Trading-Down-Effekt“ tritt ein.

Immissionsbelastung vorhandener Wohnnutzungen

Im Quartier sind in vielen Fällen die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht gegeben. So sind die vorhandenen Wohnnutzungen überwiegend stark durch Lärmimmissionen belastet, das Wohnumfeld ist durch das Gründefizit und die hohe Versiegelung unattraktiv.

Insgesamt ist derzeit der Anteil der Wohnnutzungen weiter rückläufig. Es ist abzusehen, dass ohne entsprechende Maßnahmen zur Stabilisierung der Wohnanteil weiter absinkt und die verbleibenden Wohnnutzungen immer problematischer werden.

Unzureichende Wohnverhältnisse in einem Bahnhofsquartier führen häufig zu gravierenden sozialen Problemen. Sie ziehen problematische Teilzeitmieter und andere, auch illegale Nutzungen an, die starke soziale Spannungen und Mißstände erzeugen und das Gebiet weiter belasten.

Hohe Lärmimmissionen von den umgebenden Hauptnetzstraßen sowie von den Bahnflächen belasten fast das gesamte Gebiet. Dies wird verstärkt durch Fluglärm, der einen Maximalpegel von 80 dB(A) erreicht. Die Lärmimmissionen überschreiten insgesamt häufig die für Wohnnutzung zulässigen Grenzwerte.

Leerstände

Die bestehenden Leerstände, vor allem in unsanierter Bausubstanz, haben häufig auch städtebauliche Ursachen. Vor allem betroffen sind die fußläufig schlecht angebundenen, teils kaum erschließbaren und zudem stark emissionsbelasteten Teilgebiete am östlichen Juri-Gagarin-Ring. Ebenso betroffen ist die desolate, schlecht beleuchtete Bausubstanz auf häufig viel zu kleinen Baugrundstücken an der Bürgermeister-Wagner-Straße sowie an südlichen Seite der Schmidtstedter Straße.

Es ist nicht zu erwarten, dass ohne zusätzliche städtebauliche Maßnahmen die Gebäude von ihren Eigentümern saniert bzw. die Leerstände beseitigt werden. Auch nach eventuellen Abbrüchen ist an diesen Stellen ohne zusätzliche Maßnahmen kaum mit einer wirtschaftlich tragfähigen Neuentwicklung zu rechnen.

Verdrängung gewerblicher Nutzungen

Die handwerklich geprägten, im Gebiet vorhandenen Gewerbebetriebe sind teils durch unzureichende oder problematische Arbeitsbedingungen gekennzeichnet, die den Erhalt dieser Nutzungen langfristig gefährden.

4.1.3. Bausubstanz**Substanzmängel**

Die unsanierte Gebäudesubstanz weist einen insgesamt hohen, je nach Gebäude jedoch unterschiedlichen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf auf.

Gestalterische Anforderungen / Voraussetzungen

Werden Sanierungen und Umbauten mit gestalterisch unzureichenden Mitteln durchgeführt, besteht die Gefahr, dass das Bahnhofsquartier im Vergleich zur angrenzenden Altstadt erkennbar im Niveau abfällt und dadurch seine geringere Wertigkeit behält. Durch den hohen Sanierungsbedarf oder durch entstellende Umbauten kommen die wertvollen und interessanten Fassaden im Straßenraum oft nicht zur Geltung.

Unattraktive Erdgeschosszonen, dunkle Ecken und Hauseingänge erschweren eine Attraktivitätssteigerung der erdgeschossigen Ladenzonen, zugleich gefährden sie bei Dunkelheit oder in den Abendstunden das subjektive Sicherheitsempfinden der Passanten. Dies wird durch den gegenwärtigen Zustand der Arkade in der Bahnhofstraße noch verstärkt.

Substanzmängel der vorgründerzeitliche Bebauung

Die vorgründerzeitliche Bebauung weist besonders gravierende Substanzmängel auf, die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sind in der Regel nicht ansatzweise gegeben. Durch die im Vergleich zur umgebenden Bebauung geringere bauliche Ausnutzung der vorgründerzeitlichen Gebäude sind diese besonders vom Abbruch bedroht.

4.1.4. Öffentlicher Freiraum, Grünflächen, Umwelt

Defizite im öffentlichen Straßenraum

Die Straßen- und Platzflächen im Gebiet sowie die Arkade in der Bahnhofstraße befinden sich in einem baulich desolatem Zustand, weisen erhebliche Funktions- und Gestaltungsmängel auf. Dadurch werden sie ihrer stadträumlichen Bedeutung nicht gerecht. Verstärkt durch vielfältige und ungeordnete gewerbliche Nutzungen im öffentlichen Raum werten sie in ihrem heutigen Zustand das Bahnhofsquartier ab.

Grün- und Freiraumdefizit im öffentlichen Raum

Das Bahnhofsquartier ist nahezu vollkommen versiegelt, der Bestand an Großgrün und öffentlichen Freiräumen im Quartier ist völlig unzureichend. Das Gebiet ist unter anderem aufgrund des hohen Gründefizits und der starken Emissionen aus dem Umfeld als Klimasanierungszone ausgewiesen.

Mangel an privaten Grün- und Freiflächen

Auch die privaten Grundstücke sind nahezu vollständig versiegelt und weisen meist einen sehr hohen Überbauungsgrad auf. Das hieraus resultierende, erhebliche Gründefizit im Gebiet wirkt sich erheblich nachteilig auf die Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie die mikroklimatischen Bedingungen aus. Das Bahnhofsquartier ist insgesamt als Klimasanierungszone ausgewiesen.

Altlasten

Die auf einigen, überwiegend überbauten Grundstücken im Plangebiet bestehenden Altlastenverdachtsflächen müssen untersucht werden. Tatsächlich vorhandene Altlasten können die Entwicklung dieser Flächen blockieren und im Einzelfall auch Gefahren hervorrufen.

4.1.5. Verkehr

Unzureichender Zustand des Hauptbahnhofes

Der Hauptbahnhof wird heute, trotz seines unbestrittenen Denkmalwertes, durch sein unattraktives Erscheinungsbild, die ungenügende Aufenthaltsqualität und das unzureichende Serviceangebot den Anforderungen an einen zeitgemäßen ICE-Bahnhof der Landeshauptstadt nicht mehr gerecht. Sein desolater Zustand prägt heute wesentlich das Image des gesamten Bahnhofsquartiers.

Unattraktive Umsteigesituation im ÖPNV

Die Verknüpfung der verschiedenen Haltestellen des ÖPNV untereinander (Straßenbahnhaltestelle und Busbahnhof) sowie die Verknüpfung von ÖPNV und dem Eisenbahn-Fernverkehr ist in Qualität und Entfernung voneinander unattraktiv, die Orientierung ist unzureichend.

Defizite des heutigen Busbahnhofes

Der Busbahnhof befindet sich ebenfalls in einem schlechten baulichen Zustand. Er weist starke funktionale und gestalterische Mängel auf und entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen an einen zeitgemäßen ÖPNV. Die Aufenthaltsqualität ist unbefriedigend.

Unattraktive fußläufige Anbindungen

Die starke Frequentierung der Bahnhofstraße durch Fußgänger und Radfahrer führt zu Konflikten mit der hier sehr intensiven ÖPNV-Belegung. Die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger sind stark eingeschränkt. Die Anbindung der südlichen Stadtteile für Fußgänger und Radfahrer durch den Bahnhofstunnel ist unattraktiv.

Die Überquerbarkeit des Juri-Gagarin-Ringes für Fußgänger und Radfahrer ist zwar verkehrstechnisch in guter Qualität gewährleistet, bildet jedoch eine starke Zäsur, durch die die Kontinuität der Bahnhofstraße als Einkaufsstraße unterbrochen ist.

Unzureichende Fahrradabstellanlagen

Das Bahnhofsquartier besitzt im Radwegenetz der Stadt eine zentrale Bedeutung. Die Abstellanlagen für Fahrräder am Bahnhof sind jedoch unattraktiv und mengenmäßig nicht ausreichend, eine wettergeschützte und gesicherte Anlage fehlt.

Stellplatzproblematik

Das Bahnhofsquartier weist insgesamt ein hohes Stellplatzdefizit auf. Die Parkierung für Anlieger und Kunden erfolgt vorrangig im Straßenraum bzw. auf bewirtschafteten, ebenerdigen Parkplätzen. Das Parkierungsangebot für Kunden im Quartier und Bahnnutzer ist nicht optimal und wird bei der zukünftig zu erwartenden, intensiven Einzelhandelsnutzung im Bahnhof und seinem Umfeld bei weitem nicht ausreichen.

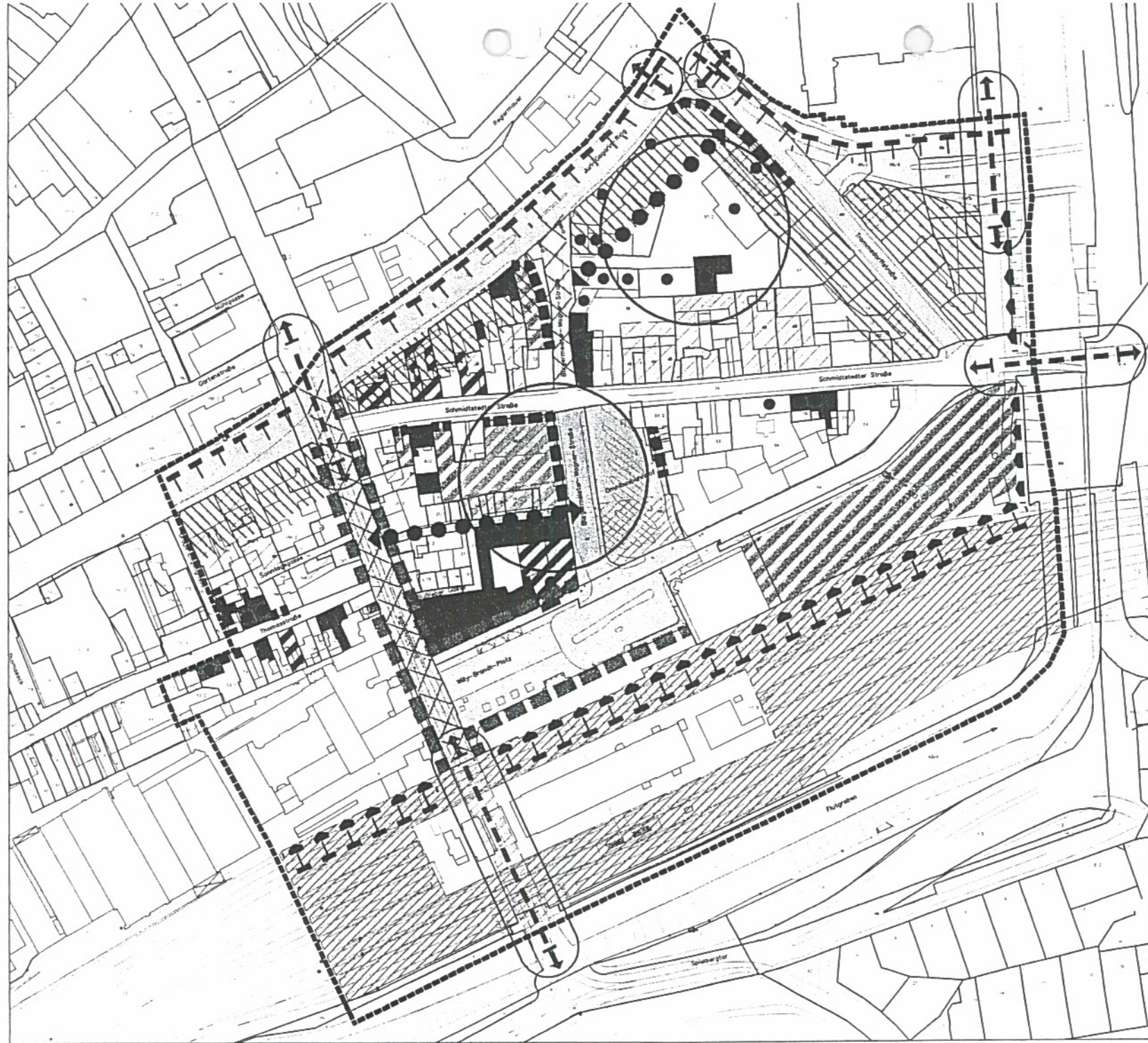
Aufgrund der begrenzten Belastungsfähigkeit der Verkehrsknoten, die das östliche Bahnhofsquartier an das Hauptstraßennetz anbinden, ist die maximale Stellplatzanzahl für öffentliche Stellplätze in diesem Gebiet auf ca. 650 Plätze begrenzt.

4.1.6. Soziale Belange

Einwohnerrückgang / geringe Bindung der Bewohner an ihr Gebiet

In den Jahren 1993 bis 1998 ist im Bahnhofsquartier ein erheblicher Einwohnerrückgang von etwa 27% zu verzeichnen. Dabei geht vor allem der Anteil an Familien zurück. Ursache sind die insgesamt unzureichenden Wohnverhältnisse, vor allem verursacht durch starke Lärmbelastungen und gravierende Substanzmängel. Die Summe der Mängel und Konflikte im Gebiet führt zu einer geringen Identität und Bindung der Bewohner und Gewerbetreibenden an ihr Quartier.

Vor dem Hintergrund des gesamtstädtischen Wohnungsmarktes, insbesondere dem massiven Überangebot an Geschoßwohnungen muss daher abgewogen werden, in wie weit aktive Maßnahmen zum Erhalt des Wohnanteiles sinnvoll sind.



A9 Mangel und Konflikte

-  Gebäudeleerstand
-  Fehlende Raumkanten
-  unzureichende Qualität der Einzelhandelsflächen
-  Verkehrsflächen mit starker Lärmbelastung auf das Umfeld
-  Nutzungskonflikte ÖPNV – Fußgänger
-  räumliche Barrierewirkung
-  Städtebaulich mindergenutzte Bereiche
-  Städtebaulich ungeordnete Bereiche
-  Erhebliche funktionelle und gestalterische Mängel im öffentlichen Raum
-  Altlastverdachtsflächen
-  Altlastverdachtsflächen auf den Gemarkungen
Siehe Hinweis Plan A8 Altlastverdachtsflächen
-  Gebäude mit erheblichen / hohem Sanierungsaufwand
-  aufgrund hoher Lärmbelastung unzureichende Wohn- und Arbeitsbedingungen
-  stadträumlich mangelnde Verknüpfung des Bahnhofsviertels mit den angrenzenden Gebieten
-  fehlende Wegeverbindung
-  Geltungsbereich – Untersuchungsgebiet
-  Gewässer / Flutgraben

Ergänzende Untersuchungen
Bahnhofsviertel Erfurt

A9 Mängel und Konflikte

Stadtverwaltung Erfurt

Amt für Stadterneuerung
und Denkmalpflege

Bearbeitungsstand 08.01.2001



4.2. Qualitäten und Potentiale

4.2.1. Stadtstruktur und Städtebauliche Entwicklung

Verbesserung der stadtstrukturellen Verknüpfung

Das Bahnhofsquartier kann durch seine optimale Lage auch funktional wieder Tor zur Innenstadt und Brückenkopf zu den südlichen Stadtteilen hin werden. Dies wird unterstrichen durch die Blickachse zwischen dem Anger und dem Hauptbahnhof mit seinem markanten Turm. Begleitet durch eine intensive Entwicklung im Gebiet kann deshalb stadtstrukturell die Verbindung mit der historischen Altstadt wieder hergestellt werden.

Intakter Stadtgrundriss

Der weitgehend intakte Stadtgrundriss mit seiner vier- bis fünfgeschossigen, qualitativ hochwertigen und meist homogenen Bebauung stellt ein wesentliches Potential zur Gebietsaufwertung dar. Die in Teilen noch vorhandene vorgründerzeitliche Bebauung bereichert das Quartier und bietet die Möglichkeit für ein vielgestaltiges, lebendiges Stadtviertel.

Brachflächen

Die im Gebiet vorhandenen Brachflächen können bei einer angemessenen Neubebauung zur Aufwertung des Quartiers beitragen und neue Entwicklungsimpulse bringen.

Neu- und Ausbau des Hauptbahnhofes

Der geplante Neu- bzw. Ausbau des Hauptbahnhofes zum ICE-Bahnhof kann zur entscheidenden Initialzündung für die Entwicklung des Quartiers werden.

4.2.2. Nutzung

Nutzungspotentiale im Quartier

Die günstige Lage zum Stadtzentrum sowie die optimale Anbindung an den ÖPNV und den Fernverkehr der Bahn bieten hervorragende Voraussetzungen zur Ansiedlung von Büro- und Dienstleistungseinrichtungen.

Das Bahnhofsquartier weist heute im wesentlichen Mischgebietscharakter auf, mit gebietsweise unterschiedlichen Anteilen von Einzelhandel, Dienstleistung, Büro und Wohnen. Dabei besteht eine erstaunliche Vielfalt an Einzelhandelsgeschäften, Handwerk und Dienstleistungen, die zur urbanen Quartiersentwicklung gute Voraussetzungen bietet.

Gewerbliche Nutzungen

Das Bahnhofsquartier weist gegenwärtig keine störenden gewerblichen Nutzungen auf. Die im Gebiet vorhandenen gewerblichen Nutzungen sind neben Büro-, bzw. Dienstleistungsnutzungen vorwiegend kleinstrukturierte Handwerksbetriebe, die das Quartier bereichern.

4.2.3. Bausubstanz**Qualitativ hochwertige Bausubstanz**

Die besondere Qualität der Bahnhofstraße und von Teilen der Schmidtstedter Straße liegt in der hochwertigen und größtenteils denkmalgeschützten gründerzeitlichen Bausubstanz. Diese stellt, bei behutsamen Umgang mit dem Bestand und bei sensibler Planung von Neubau-, Umbau- und Umgestaltungsmaßnahmen ein maßgebliches Potentiale für die Aufwertung des Gebietes dar.

Vorgründerzeitliche Bebauung

Die an Thomasstraße und Schmidtstedter Straße noch erhaltene vorgründerzeitliche Bebauung verdeutlicht die lange Geschichte des Gebietes und stellt einen engen Bezug zum angrenzenden Flächendenkmal der historischen Altstadt her.

4.2.4. Öffentlicher Freiraum, Grünflächen, Umwelt**öffentlichen Straßenraum**

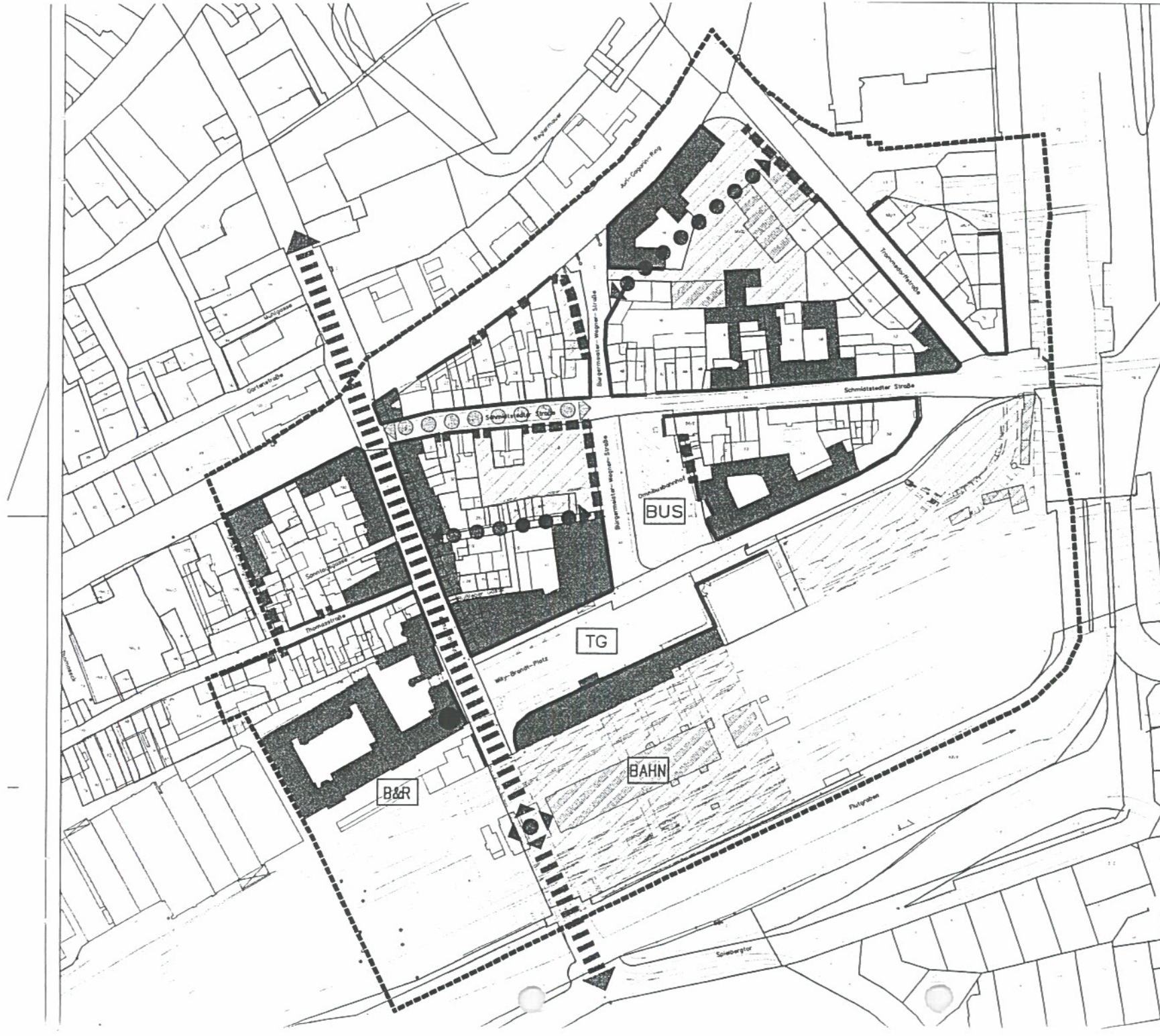
Die Bahnhofstraße mit ihrer Arkade und der Willy-Brandt-Platz bilden den zentralen öffentlichen Raum des Gebietes, der in seiner Anlage räumlich und funktional optimal in die Stadtstruktur eingebunden ist. Der Willy-Brandt-Platz hat aufgrund seiner günstigen Besonnungssituation und seiner klaren räumlichen Fassung gute Voraussetzungen für eine hohe Aufenthaltsqualität.

Flutgraben

Der Flutgraben, insbesondere seine unbetretbaren Randbereiche weisen einen hohen ökologischen Stellenwert auf. Der Flutgraben stellt zugleich, in Verbindung mit den Bahnflächen eine wichtige Klimaschneise im Stadtgebiet dar.

4.2.5. Verkehr**Verknüpfung von Bahn und ÖPNV**

Die optimale Anbindung des Bahnhofsquartiers an den ÖPNV und den Fernverkehr der Bahn bietet hervorragende Voraussetzungen zur Errichtung einer zentralen, optimierten Umsteigehaltestelle, die mitten im Bahnhofsquartier liegt und seine Zentralität deutlich erhöhen kann.



A10 Qualitäten und Potentiale

-  Denkmalgeschützte Bausubstanz
-  Wiederherstellung der Raumstrukturen
-  Bebauungspotential
-  Neubaupotential (Parken / Temporäre Nutzungen)
-  Stadträume mit großem Entwicklungspotential
-  zentrale Innerstädtische Achse zwischen Süd- und Altstadt
-  Neubau des Hauptbahnhofs Erfurt
-  Neubau der Tiefgarage
-  Neubau einer zentralen Fahrradstation Bike & Ride
-  Neubau und Umgestaltung des Busbahnhofs
-  hohe Gestaltqualität der Arkaden
-  potentielle Wegeverbindungen
-  Intensivierung der Fusswegebeziehungen
-  weitgehend erhaltene historische Blockstrukturen
-  potentielle Verknüpfungsstelle zwischen Bahn und Straßenbahn
-  städtebauliche Dominante mit Fernwirkung
-  Geltungsbereich - Untersuchungsgebiet
-  Gewässer / Flutgraben

Ergänzende Untersuchungen Bahnhofsviertel Erfurt

A10 Qualitäten und Potentiale

Stadtverwaltung Erfurt

Amt für Stadterneuerung
und Denkmalpflege

Bearbeitungsstand 08.01.2001



5. Städtebauliches Konzept

5.1. Stadtstruktur und städtebauliche Entwicklung

Behebung der Funktionsmängel

Die schwerwiegenden Funktionsmängel des Gebietes in Bezug zur Gesamtstadt müssen beseitigt werden, damit es seine zentrale Funktion im Stadtgefüge als Bindeglied zwischen der historischen Altstadt und dem ICE-Bahnhof sowie den südlichen Stadtteilen wieder übernehmen kann. Hierfür ist die Einleitung einer intensiven Entwicklung des Gebietes, insbesondere der Bahnhofstraße, erforderlich, wobei parallel hierzu durch eine gezielte Steuerung die urbane Vielfalt des Gebietes erhalten, gestärkt und vor Verdrängungsprozessen geschützt werden muss. Das Bahnhofsquartier soll als erweitertes Stadtzentrum mit Teilfunktionen der City gestärkt werden und wieder zentrale gewerbliche Versorgungsaufgaben übernehmen.

Wiederherstellung der stadtstrukturellen Verknüpfungen

Die Insellage des Bahnhofsquartiers zu den umgebenden Stadtvierteln, insbesondere die mangelhafte strukturelle Verknüpfung mit dem heutigen Geschäftszentrum am Anger muss trotz der Barrieren soweit als möglich überwunden werden, um das Gebiet wieder in den gesamtstädtischen Kontext einbinden zu können. Dabei bietet die optimale Lage des Gebietes an der Bahnhofstraße eine gute Voraussetzung.

Um die strukturelle Verbindung mit der Kernstadt wieder herzustellen, muss die Bahnhofstraße zur zentralen Einkaufsachse mit einem hochwertigen, kleinstrukturierten Einzelhandelsangebot aufgewertet werden. Die Magnetwirkung des neuen ICE-Bahnhofes mit seinen Verkaufs- und Serviceflächen kann diese Entwicklung maßgeblich unterstützen. Die angrenzenden Seitenstraßen sollen in ihrem urbanen, gemischten Nutzungscharakter stabilisiert werden.

Erhalt und Ergänzung des Stadtgrundrisses

Das Bahnhofsquartier wird insgesamt als maßstäblich auf den historischen Stadtgrundriß und die vorhandenen Gebäude angepasstes Gebiet entwickelt. Die Baulücken an Blockrändern müssen sukzessive geschlossen werden. Die Stadtstruktur wird unter Wahrung des historischen Straßenraumes wieder ergänzt. Erhalt und gestalterische Aufwertung der vorhandenen Bausubstanz bilden eine wesentliche Grundlage zur Aufwertung des Quartiers.

Die in Teilen noch vorhandene vorgründerzeitliche Bebauung bereichert das Bahnhofsquartier um kleine Altstadtinseln mit hoher Aufenthaltsqualität, die das räumlich begrenzte Viertel vielgestaltig machen und ihm eine eigene, besondere Prägung verleihen. Das Bahnhofsquartier wird aus seinen angelegten, vielfältigen Strukturen heraus zu einer lebendigen Collage ganz unterschiedlicher Stadtfelder mit spannungsreichen Übergängen.

Entwicklung der Brachflächen

Die heutigen Brachflächen sollen verträglich mit der vorhandenen, quartierstypischen Bau- und Nutzungsstruktur wieder bebaut werden. Die Potentiale der Brachflächen können so zur Steigerung der Attraktivität des Gebietes beitragen.

Wiederherstellung der quartiersinternen Verknüpfung

Das Bahnhofsquartier muss in seinen Teilgebieten stärker miteinander verknüpft werden, um eine eigene Quartiersidentität erhalten zu können. Daher müssen die quer zur Bahnhofstraße verlaufenden Gassen aufgewertet werden und besser aufeinander bezogen werden. Hierzu ist es auch erforderlich, die früher vorhandenen Gassen wieder als öffentliche Wegebeziehungen zu reaktivieren.

So soll die in den 50er Jahren geschlossene, ehemalige Ernstengasse zur Arkade der Bahnhofstraße hin wieder geöffnet, öffentlich gesichert und angemessen in angrenzende Neuplanungen integriert werden. Das Areal der ehemaligen Feuerwache wird in die quartiersinterne Durchwegung mit einbezogen.

Hierdurch kann eine durchgehende, auch für die angrenzenden, isoliert gelegenen Kernrandgebiete wichtige Verbindung von der Krämpferstraße bis zum Bahnhof und weiter bis in die Karthäuserstraße geschaffen werden.

Neu- und Ausbau des Hauptbahnhofes

Der Hauptbahnhof soll zu einem modernen, den heutigen Anforderungen und der verkehrlichen Bedeutung angemessenen ICE-Bahnhof ausgebaut werden. Dabei ist die Wettbewerbslösung zugrunde zu legen. Er wird damit, sowohl durch seine Verkehrsfunktion als auch durch seine attraktiven Aufenthalts- und Verkaufsflächen, zum maßgeblichen Motor für die Entwicklung des Bahnhofsquartiers.

5.2. Nutzung**Grundsätze zur Nutzung**

Die besonderen Gunstbedingungen des Quartiers für die Ansiedlung von Büro- und Dienstleistungsflächen, die aus der optimalen Anbindung an den Fernverkehr der Bahn und den städtischen ÖPNV resultierenden, sollen konsequent genutzt werden.

Einer monofunktionalen Entwicklung des Gebietes als Büro- und Dienstleistungsstandort muss jedoch entgegen gesteuert werden, um eine Verdrängung der kleinstrukturierten, innerstädtischen Wohn- und Geschäftsnutzungen zu vermeiden.

Die vorhandene, kleinstrukturierte Nutzungsvielfalt, insbesondere in den Bereichen Einzelhandel, Handwerk und Wohnen ist daher zu erhalten, zu stabilisieren und zu entwickeln. Hierdurch bleibt eine urbane Quartiersentwicklung sichergestellt und die Identität des Gebietes wird langfristig gewahrt. Dies betrifft vor allem die Bahnhofstraße, Schmidtstedter Straße und die Thomasstraße.

Eine bewusste und detaillierte Steuerung der zulässigen Nutzungen unterstützt die Maßnahmen der Stadterneuerung und bewirkt eine gezielte Imageverbesserung des Gebietes.

Verbesserung des Einzelhandelsangebotes

Die Rahmenbedingungen für einen qualitätvollen, der zentralen Lage des Bahnhofsquartiers angemessenen Einzelhandel und einer entsprechenden Sortimentsvielfalt müssen verbessert werden. Unterstützt durch attraktivitätssteigernde Maßnahmen im öffentlichen Raum und andere, geeignete Steuerungsinstrumente kann das Bahnhofsquartier zur Adresse hochwertiger Einzelhandelsgeschäfte werden.

Dies muss, trotz des gegenwärtigen Überangebotes an Verkaufsflächen in der Gesamtstadt, mit einer gewissen maßvollen Steigerung an Verkaufsflächen im Gebiet einhergehen können. Umgekehrt dürfen die Verkaufsflächen einzelner Geschäfte oder Verkaufseinrichtungen nicht eine Größe annehmen, die einen schädigenden Einfluß auf das umgebende Einzelhandelsnetz im Gebiet entwickeln kann. Dabei ist jedoch die für die Handelsentwicklung des Gebietes notwendige Magnetwirkung der Verkaufsflächen im neuen Hauptbahnhof entsprechend zu berücksichtigen.

Schutz vor Nutzungen, die städtebauliche Missstände verursachen können

Das Bahnhofsquartier soll als qualitätvoller Einkaufsbereich der Kernstadt entwickelt werden, seine Attraktivität und die vorhandene, kleinteilige Einzelhandelsstruktur müssen daher vor Verdrängungsprozessen durch höherrentierliche Nutzungen, die städtebauliche Missstände verursachen können, gezielt geschützt werden.

Insbesondere kerngebietstypische, sexgewerbliche Vergnügungsstätten, wie z.B. Peep-Shows, Striptease- und Life-Sex-Lokale, Sauna-Clubs, Sex-Kinos u.a., aber auch bereits Häufungen von Sex-Shops oder Spielhallen führen aufgrund der hohen Renditen dieser Nutzungen zu einem erheblichen Anstieg der erzielbaren Ladenmieten auch im Umfeld, mit dem andere Einzelhandelsortimente in der Regel dann nicht mehr Schritt halten können.

Darüber hinaus wird durch die fehlenden oder abgeklebten Schaufensterflächen von Sex-Shops und sexgewerblichen Vergnügungsstätten die fußläufige Attraktivität des Straßenraumes beeinträchtigt.

Insgesamt könnte hierdurch die Existenzgrundlage der umgebenden Einzelhandelsgeschäfte im Bahnhofsquartier gefährdet, es käme zu Verdrängungsprozessen und im Ergebnis zu einer weiteren Verschlechterung des Warenangebotes im Umfeld, bzw. zu einer weiteren Häufung ähnlicher hochrentierlicher Nutzungen, insgesamt also zu erheblichen Strukturveränderungen: Der sogenannte „Trading-Down-Effekt“ tritt ein.

Ferner sind in den Obergeschossen über derartigen Nutzungen kaum noch Büro- oder Wohnnutzungen vermarktungsfähig. Aufgrund der hohen Renditen aus den Erdgeschossnutzungen ist dies in der Regel für die Wirtschaftlichkeit der gesamten Immobilie auch nicht mehr erforderlich. Die Folge sind Leerstände in den Obergeschossen.

Bei vorliegenden Substanzmängeln ist ein weiterer Verfall der Bausubstanz in den Obergeschossen abzusehen, da den Kosten einer Gebäudesanierung keine entsprechenden Gewinne gegenüberstehen würden bzw. die Rendite aus dem Erdgeschoss für die Wirtschaftlichkeit der gesamten Immobilie meist ausreicht. Dies Zustand kann solange andauern, bis die zunehmenden Schäden des Gebäudes schließlich in einen Substanzverlust münden.

Die oben genannten Nutzungen verursachen somit erhebliche und vielfältige städtebauliche Missstände, die auf das gesamte Gebiet ausstrahlen und damit die Sanierung im Bahnhofsquartier wesentlich erschweren sowie den Zielen der Sanierung zuwiderlaufen.

Daher sind im Bahnhofsquartier Nutzungsbeschränkungen für kerngebietstypische, sexgewerbliche Vergnügungstätten sowie für eine Häufung von Sex-Shops und Spielhallen erforderlich. Dies bezieht sich weniger auf diese Nutzungen selbst als auf deren negative städtebauliche Auswirkungen.

Sicherung und Entwicklung der vorhandenen Wohnnutzungen, Verbesserung der Wohn- und Arbeitsverhältnisse

Die gemäß Rahmenplan „Erweiterte Altstadt Erfurt“ anzustrebende Durchmischung von Wohnen und Gewerbe soll grundsätzlich auch im Bahnhofsquartier - unter Berücksichtigung der jeweils gegebenen Umfeldbedingungen - umgesetzt werden.

Durch die vielfältigen Immissionsbelastungen im Gebiet, aber auch durch das gesamtstädtisch gegebene Überangebot an Wohnflächen im Geschosswohnungsbau werden im Bahnhofsquartier jedoch nur attraktive Wohnnutzungen dauerhaft stabilisiert werden können.

Unzureichende Wohnverhältnisse müssen im Bahnhofsquartier hingegen vermieden werden, um die hieraus resultierenden, negativen städtebaulichen und sozialen Auswirkungen zu verhindern.

Die im Gebiet vorhandenen Wohnnutzungen sollen daher nur dort erhalten, verbessert und entwickelt werden, wo die städtebaulichen Rahmenbedingungen gesunde Wohnverhältnisse und ein qualitativvolles Wohnen ermöglichen bzw. wo diese Rahmenbedingungen durch unterstützende Maßnahmen im Rahmen der Modernisierung geschaffen werden können.

Belichtung, Belüftung und Besonnung müssen in ausreichendem Umfang sichergestellt sein. Dort, wo in Verbindung mit kleinstrukturierten Handwerks- oder Handelsbetrieben Betriebswohnungen existieren, sollen diese soweit wie möglich in ihren Wohnverhältnissen verbessert werden. Wohnungsneubau sollte nur dort in Erwägung gezogen werden, wo er ergänzend zu anderen Nutzungen und durch diese abgeschirmt unter Wahrung gesunder Wohnverhältnisse möglich ist.

Dort, wo die Lärmbelastung für das Wohnen trotz baulicher Schutzmaßnahmen nicht auf ein verträgliches Maß reduzierbar ist, sollen grundsätzlich keine neuen Wohnnutzungen mehr zugelassen werden.

Die Wohnungsgrundrisse sollen der Lärmbelastung entsprechend ausgerichtet werden und im Verhältnis zur Wohnungsgröße in ausreichender Anzahl und Größe Wohn- und Schlafräume zur lärmabgewandten Seite hin aufweisen. Der passive Lärmschutz ist gemäß der DIN 4109 auszuführen.

Beseitigung der Leerstände

Die Leerstände im Gebiet können durch eine behutsame Verbesserung der städtebaulichen Rahmenbedingungen im Quartier schrittweise wieder beseitigt werden. Angesichts des in der Gesamtstadt vorliegenden Flächenüberangebotes wird eine fast vollständige Beseitigung der Leerstände nur dann gelingen können, wenn das Bahnhofsquartier in seinem Image insgesamt wesentlich aufgewertet wird.

Gewerbliche Nutzungen

Die Ansiedlung störender gewerblicher Nutzungen im Bahnhofsquartier muss vermieden werden, um den Aufwertungsprozess nicht zu behindern. Die im Gebiet gegenwärtig vorhandenen, nicht störenden kleinstrukturierten Gewerbebetriebe sollen im Interesse einer vielfältigen Funktionsmischung nach Möglichkeit erhalten werden. Die Arbeits- und Produktionsbedingungen in diesen Betrieben sollen unter Beachtung einer Reduzierung ihres Störgrades verbessert werden. Erweiterungen und Umstrukturierungen sollten nur dann zugelassen werden, wenn es hierdurch zu keinen zusätzlichen Beeinträchtigungen im Umfeld kommen kann.

Nutzungen auf Brachflächen

Die Entwicklungsfähigkeit der im Gebiet vorhandenen Brachflächen darf nicht durch sich mehr und mehr verfestigende Zwischen- und Übergangsnutzungen eingeschränkt werden. Befristete Einzelvorhaben sowie Vermietungen und Verpachtungen für Zwischennutzungen sollen deshalb nur dann zugelassen werden, wenn von ihnen keine negativen Auswirkungen auf das Umfeld ausgehen und sie den für die jeweiligen Flächen zu entwickelnden städtebaulichen Zielstellungen und deren Umsetzung mit hinreichender Sicherheit nicht entgegenstehen.

5.3. Bausubstanz

Behebung der Substanzmängel, Modernisierung und Instandsetzung

Die teils schwer wiegenden Substanzmängel im Bahnhofsquartier müssen schrittweise durch eine behutsame Modernisierung und Instandsetzung behoben werden. Die im wesentlichen noch vorhandene, historische Bausubstanz, insbesondere die wertvollen, denkmalgeschützten Einzelgebäude stellen ein wesentliches Potential zur Aufwertung des Gebietes dar. Sie soll daher grundsätzlich erhalten bleiben und unter Beachtung der ihr entsprechenden und ihrem jeweiligen Baustil eigenen Gestaltungsmerkmale sorgfältig und fachgerecht Instand gesetzt werden.

Gestalterische Anforderungen

Zentrales Ziel der Sanierung stellt die Behebung der schwerwiegenden Funktionsmängel des Quartiers dar. Dies muss auch durch eine nachhaltige Aufwertung des öffentlichen Raumes und damit auch der raumprägenden Gebäudefassaden unterstützt werden. Eine deutliche Imageverbesserung des Bahnhofsquartiers muss sich dabei zwangsläufig mit der unmittelbar nördlich angrenzenden Altstadt messen.

Daher sollen die gestalterischen Grundsätze des jeweiligen Straßenzuges bei Umbauten und Sanierungen aufgenommen werden und die gestalterische Eigenart der vorhandenen Bebauung angemessen berücksichtigt werden. Dies gilt in besonderem Maße für die Erdgeschosszonen, die tagsüber für die hochwertigen Einkaufsmöglichkeiten eine hohe fußläufige Attraktivität sicherstellen sollen und in den Abendstunden das subjektive Sicherheitsbedürfnis der Passanten berücksichtigen müssen.

Vorgründerzeitliche Bebauung

Die vorgründerzeitliche Bebauung ist bewusst zu erhalten, sie soll besonders sorgfältig, der Gebäudestruktur in Nutzung, Ausnutzung und Gestaltung entsprechend modernisiert und instandgesetzt werden. Sie wird das Bahnhofsquartier um kleine Altstadtinseln mit hoher Aufenthaltsqualität bereichern, die das räumlich begrenzte Viertel vielgestaltig machen und ihm eine eigene, besondere Prägung verleihen. Von der Erhaltung soll nur dann abgesehen werden, wenn dieses eine im Zuge der Sanierung erforderliche, umfassende Neuordnung verhindern würde.

5.4. Öffentlicher Freiraum, Grünflächen, Umwelt

Aufwertung des öffentlichen Straßenraumes

Die Bahnhofstraße, der Willy-Brandt-Platz und der Busbahnhof müssen grundlegend neu gestaltet und in ihrer Aufenthaltsqualität und Funktionalität deutlich aufgewertet werden. Dies erfordert sowohl die Verwendung hochwertiger Materialien und die Verbesserung der Straßenbeleuchtung, als auch eine optimierte Aufteilung des Verkehrsraumes. Dies gilt in gleichem Umfang für die von Fußgängern stark angenommene, heute desolate Arkade der Bahnhofstraße.

Die Aufwertung des öffentlichen Raumes kann dabei nur dann ihre Wirkung voll entfalten, wenn seine gewerbliche Nutzung durch private Gewerbetreibende (z.B. durch Außenbewirtschaftung, Werbeaufsteller oder Auslagen) stadträumlich und funktional verträglich erfolgt. Hierzu ist eine gezielte Steuerung durch die Stadt erforderlich.

Bei der Neugestaltung des Willy-Brandt-Platzes muß besonders der Aufenthaltsqualität des ganztags besonnten Platzes Rechnung getragen werden. Daher soll die Platzfläche so weit wie möglich von Überfahrten und Anlieferverkehr freigehalten werden.

Öffentliches Grün- und Freiraumangebot

Aufgrund der zentralen Lage des Gebietes und der vorhandenen dichten Bebauung können im Bahnhofsquartier voraussichtlich keine neuen öffentlichen Grünflächen ausgewiesen werden, die eine deutliche Verbesserung der Grünsituation herbeiführen könnten.

Daher soll der Bestand an Bäumen im Straßenraum so weit als möglich verbessert und erhöht werden, jedoch sind hierbei sowohl die Voraussetzungen, die der unterirdische Bauraum bietet, als auch funktionale und stadträumliche Aspekte wie z.B. Fußgängerströme, Sichtbeziehungen und die Signalwirkung einzelner, markanter Gebäude zu beachten.

Der neue Busbahnhof soll, gemäß dem Ergebnis aus dem Wettbewerb zum Bahnhofsumfeld, durch Baumpflanzungen in seiner Verweilqualität deutlich aufgewertet werden.

Private Grün- und Freiflächen

Das Gründefizit im Bahnhofsquartier muss, unter Berücksichtigung der besonderen Eigenart des Gebietes, soweit als möglich abgebaut werden. Die Maßnahmen hierzu umfassen daher vor allem auch die privaten Grundstücksflächen.

Der Grünbestand in den Innenhöfen muss erhalten und entwickelt werden. Die privaten Grundstücksflächen im Blockinneren sollen so weit als möglich entsiegelt werden und als wohnungs- bzw. arbeitsstättennahe Grünflächen hergerichtet werden. Soweit es die Umfeldbedingungen ermöglichen, sollen auch in den Innenhöfen größere Bäume für eine Verbesserung des Mikroklimas sorgen. Die Innenhöfe tragen so wesentlich zur Sicherung und Attraktivität der Wohnnutzung im Gebiet bei und werden zu kleinen, grünen Erholungsbereichen aufgewertet.

Stark verdichtete Innenhöfe, vor allem bei vorhandenen Wohnnutzungen, sollen in dem Umfang entkernt werden, wie dies zur Gewährleistung gesunder Wohnverhältnisse erforderlich ist. Nicht mehr nutzbare bzw. nicht erhaltenswerte Nebengebäude in den Blockinnenbereichen sollen grundsätzlich abgebrochen werden. Wo hofseitige Fassaden- und Dachflächen sich für eine Begrünung eignen, soll eine Fassadenbegrünung bzw. Dachbegrünung vorgesehen werden.

Flutgraben

Die ökologischen und klimatischen Funktionen des Flutgrabenrandes sollen gesichert und stabilisiert werden. Zugleich soll er als Grünelement für das Quartier und die Gesamtstadt geschützt und, soweit es seine ökologische Funktionen erlauben, erlebbar gemacht werden. Die Funktion des Flutgrabens darf dabei im Hinblick auf Hochwasserereignisse nicht beeinträchtigt werden.

Alllasten

Die im Gebiet bestehenden Alllastenverdachtsflächen und die gegebenenfalls davon tatsächlich ausgehenden Gefahren müssen weiter untersucht und bewertet werden. Wo es erforderlich ist, müssen die von vorhandenen Alllasten ausgehenden Gefahren mit den Umständen angemessenen Mitteln fach- und sachgerecht beseitigt werden.

5.5. Verkehr**Um- und Ausbau des Hauptbahnhofes**

Der heutige Hauptbahnhof wird zu einem neuen und zeitgemäßen ICE-Bahnhof mit attraktiven Aufenthalts- und Einkaufsmöglichkeiten ausgebaut. Hierbei soll der Preisträgerentwurf aus dem Wettbewerb in seiner überarbeiteten Fassung zugrundegelegt werden. Der neue Bahnhof muss der verkehrlichen Bedeutung für die Stadt Erfurt, für die Region Mittelthüringen und für den Freistaat gerecht werden.

Neuer Verknüpfungspunkt ÖPNV-Eisenbahn

Der Bahnhofsbereich soll zum zentralen Umsteigepunkt zwischen Eisenbahn und städtischem bzw. regionalem ÖPNV neu geordnet werden. Die Verknüpfung von Stadtverkehr, Regionalverkehr und Fernverkehr soll optimiert und qualitativ verbessert werden. Im Zuge des Bahnhofsumbaus kann dabei eine zentrale, wettergeschützte Haltestelle für den Stadtverkehr direkt unter den Gleisen im Bereich des heutigen Bahnhofstunnels vorgesehen werden, soweit dessen Querschnitt erheblich erweitert wird.

Von der neuen Haltestelle bestünde die Möglichkeit, alle Bahnsteige des Hauptbahnhofs mit direkten Aufgängen auf kurzem Wege zu erreichen. Die neue Haltestelle kann damit zu einem optimalen Verknüpfungspunkt zwischen städtischem ÖPNV-Netz und dem Fern- und Nahverkehrsnetz der Bahn werden.

Neuer Busbahnhof

Auf der Fläche des heutigen Busbahnhofs wird ein neuer Busbahnhof mit hochwertiger Gestaltung, verbesserter Funktion und hoher Aufenthaltsqualität gemäß dem Wettbewerbsergebnis errichtet. Der Busbahnhof wird dadurch zu einer den heutigen Anforderungen entsprechenden Nahverkehrsstation für den Regionalbus und den Stadtbus in die Ortsteile

Verbesserung der fußläufigen Verknüpfung

Durch die gestalterische und funktionale Aufwertung der Bahnhofstraße, die Verlegung der neuen ÖPNV-Haltestelle in den Bahnhofstunnel und vor allem dessen Aufweitung mit separaten Warteflächen, Geh- und Radbahnen werden die Konflikte soweit als möglich entschärft. Der Bahnhofstunnel soll dabei sowohl als Wartebereich, als auch als fußläufige Verbindung angemessen und attraktiv gestaltet werden.

Aufgrund der verkehrlichen Anforderungen können die Querungsmöglichkeiten über den Juri-Gagarin-Ring verkehrstechnisch nicht verbessert werden. Daher ist durch Mittel der Gestaltung im öffentlichen Raum die Kontinuität der Bahnhofstraße so weit als möglich zu wieder herzustellen bzw. zu verbessern.

Fahrradabstellanlagen

Das Bahnhofsumfeld muß entsprechend seiner Bedeutung als wichtiger Quell- und Zielpunkt im Radwegenetz der Stadt ausgebaut werden. Im Bahnhofsgebäude und seinem Umfeld sollen daher ausreichende Fahrradabstellanlagen und eine Fahrradstation vorgesehen werden. Aus diesem Grund wird auf dem Gelände der Bahnhofstraße 22 südlich des alten Bahnhofs die Errichtung einer bike&ride-Anlage (Fahrradstation) mit ca. 200 teilweise abschließbaren Abstellplätzen erwogen.

Ruhender Verkehr

Im direkten Bahnhofsumfeld müssen in ausreichendem Umfang PKW-Stellplätze sowohl für Bahnutzer als auch für Anlieger in städtebaulich verträglicher Form errichtet werden. Die verbleibenden und in ihrer Qualität aufzuwertenden Innenhöfe dienen vorwiegend der Erholung, eine Parkierung in den Innenhöfen kann daher grundsätzlich nicht zugelassen werden. Die Stellplatzanzahl muss unter Berücksichtigung der hervorragenden ÖPNV-Anbindung des Gebietes auf ein verkehrlich zu bewältigendes Maß begrenzt bleiben. Dabei ist insbesondere zu prüfen, bis zu welcher Obergrenze bei Neubebauungen Kundenstellplätze eingeordnet werden können.

5.6. Soziale Belange**Maßnahmen zur Stärkung der Bindung der Bewohner an ihr Gebiet**

Durch die gezielte Aufwertung des Quartiers und die sukzessive Beseitigung der Missstände werden die Bedingungen für die Wiederherstellung der Bindung der Bewohner und Gewerbetreibenden an ihr Gebiet verbessert. Die Modernisierung der Wohnbebauung wird sozial verträglich vorbereitet und durchgeführt.

Soweit dies steuerbar ist, soll die kleinteilige, ortsgebundene Nutzungs-, Eigentümer- und Mieterstruktur im Gebiet gefestigt und gestärkt werden, um hierdurch Identität und Vielfalt des Quartiers zu bewahren.



A11 Maßnahmenplan

-  Instandsetzung und Modernisierung der besonders sanierungsbedürftigen Bausubstanz
-  Wiederherstellung der Raumstrukturen durch Bebauung der Blockränder
-  städtebauliche Neuordnung
-  Aufwertung der Straßenräume durch Umgestaltung und Neuordnung
-  Aufwertung der Straßenräume durch Umgestaltung und Neuordnung / besonderen Anforderungen an die Aufenthaltsqualität
-  Neubau des Hauptbahnhofs Erfurt
-  Neubau der Tiefgarage
-  Neubau und Umgestaltung des Busbahnhofs
-  Neubau einer zentralen Fahrradstation Bike & Ride
-  Begrünungsmaßnahmen im Zuge der Umgestaltung bzw. des Neubaus des ZOB
-  Anpflanzen von Bäumen im Straßenraum
-  Begrünungsmaßnahmen im Blockinnerbereich
-  Begrünungsmaßnahmen im Flutgrabenbereich
-  Herstellung / Aufwertung von Wegebeziehungen
-  Lärmschutzmaßnahmen
-  Maßnahmen zur Verbesserung der Verknüpfung zwischen ÖPNV und Bahn
-  Maßnahmen zur gestalterischen und funktionellen Verbesserung der Verknüpfung zwischen den angrenzenden Stadtteilen
-  Geltungsbereich - Untersuchungsgebiet
-  Gewässer / Flutgraben

Ergänzende Untersuchungen Bahnhofsviertel Erfurt

A11 Massnahmenplan

Stadtverwaltung Erfurt

Amt für Stadterneuerung
und Denkmalpflege

Bearbeitungsstand 08.01.2001

