



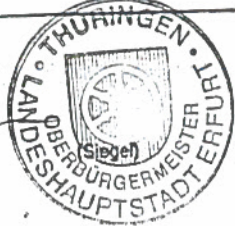
Anlage 3.2

Sanierungssatzung

Bahnhofsquartier Erfurt

SA ALT 489

Bericht

Ausfertigung: i.v. <i>[Handwritten Signature]</i> M. Ruge Oberbürgermeister		Erfurt, den <u>15. Mai 2001</u>
---	--	---------------------------------

Amt für Stadterneuerung
und Denkmalpflege



Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Einführung	2
2. Begründung zur Auswahl des Gebietes	2
2.1 Bedeutung des Gebietes in der Gesamtstadt	2
3. Prüfung der Kriterien, welche die förmliche Festlegung des Bahnhofsquartiers als Sanierungsgebiet rechtfertigen	3
3.1 Substanzschwächen	3
3.2 Funktionsschwächen	4
4. Wahl des sachlichen Geltungsbereiches	5
4.1 Wahl des Verfahrens	5
4.2 Auswirkungen der Sanierung auf die im Gebiet wohnenden und arbeitenden Menschen	6
4.3 Abgrenzung Karte S1 / Abgrenzung des Sanierungsgebietes	6
5. Sanierungsziele im Bahnhofsquartier	8
5.1 Oberziele der Sanierung	8
5.2 Allgemeine Ziele der Sanierung im Bahnhofsquartier	8
5.3 Besondere Begründung einzelner Sanierungsziele	14
5.3.1 Ausschluss großflächiger Handelseinrichtungen (Ziel- Nr. N02)	14
5.3.2 Nutzungsbeschränkungen (Ziel- Nr. N09, N10)	14
5.3.3 Erhöhte gestalterische Anforderungen (Ziel- Nr. B03-B06)	15
6. Maßnahmen - und Kostenplan	16
7. Beteiligung der Betroffenen sowie der Träger öffentlicher Belange	17
7.1. Einschätzung der Mitwirkungsbereitschaft	17
7.2. Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange	17
8. Abwägungsergebnis (separate Unterlage)	

1. Einführung

Die Stadt Erfurt hatte sich in § 2 der „Vereinbarung über die Gestaltung und Finanzierung des ICE-Bahnhofs Thüringen / Landeshauptstadt Erfurt“, in der Fassung vom 26.03.98 (beschlossen vom Rat am 24.06.98, Beschluss – Nr. StR 161/98) gegenüber dem Land Thüringen und der Deutschen Bahn AG bereit erklärt, das Bahnhofsquartier als Sanierungsgebiet förmlich festzulegen, um es durch Einsatz von Städtebaufördermitteln in Gestaltung und Funktion zu verbessern.

Im Zuge der planerischen Auseinandersetzung mit dem Bahnhofsquartier Erfurt erfolgten bereits umfangreiche Planungen. Diese wurden um weitere Inhalte in den Ergänzenden Untersuchungen "Bahnhofsquartier Erfurt" vervollständigt. Somit erfüllen die nunmehr vorliegenden Materialien insgesamt die Anforderungen an hinreichende Beurteilungsgrundlagen für die Begründung der Sanierungsgebietsausweisung. Entsprechend § 141 Abs. 2 BauGB konnte so auf gesonderte vorbereitende Untersuchung verzichtet werden.

Aus der Betroffenenbeteiligung nach § 137 BauGB sowie der Beteiligung der öffentlichen Aufgabenträger nach § 139 BauGB haben sich nach eingehender Prüfung keine Bedenken ergeben, die der förmlichen Festlegung tatsächlich entgegenstehen.

2. Begründung zur Auswahl des Gebietes

2.1 Bedeutung des Gebietes in der Gesamtstadt

Das Bahnhofsquartier liegt südlich des historischen Stadtkerns der Stadt Erfurt, zwischen dem stark befahrenen Juri-Gagarin-Ring und der Bahnstrecke Eisenach - Halle bzw. dem Hauptbahnhof. Das Gebiet hat sich aus den beiden mittelalterlichen Vorstädten, der historischen "Löbervorstadt" im Westen und der "Augustvorstadt" im Osten weitgehend auf dem historischen Grundriss entwickelt.

Die abriegelnde Wirkung der in Hochlage geführten Bahnhofsanlagen sowie des direkt südlich angrenzenden Flutgrabens hat die Bahnhofstraße mit ihrem Tunnel und der Flutgrabenbrücke zum zentralen Bindeglied und Anknüpfungspunkt zwischen den südlichen Stadtteilen und dem Stadtkern gemacht. Umgekehrt stellt der Bahnhof selbst den Beginn bzw. Endpunkt der Kernstadt dar.

Somit nimmt das Bahnhofsquartier von seiner Lage her eine herausragende Stellung als Brückenkopf der Stadtentwicklung ein, ihm kommt eine zentrale Bedeutung im gesamten Stadtgefüge zu. Zugleich weist das Gebiet, zwischen erstem und zweitem Mauerring der Altstadt, durch seine Lage die höchsten Entwicklungspotentiale auf.

Wie aus den vorliegenden Untersuchungen eindeutig hervorgeht, weist das Bahnhofsquartier jedoch gegenwärtig einen Zustand auf, der bei weitem der Lage und Bedeutung des Gebietes in der Gesamtstadt nicht gerecht wird. Gegenwärtig ist das „Bahnhofsquartier“ von vielfältigen, teils schwerwiegenden Funktions- und Substanzmängeln geprägt, durch die das Gebiet seine zentralen Funktionen nur in geringem Umfang übernehmen kann.

Weiterer Anlass für die Auswahl des Gebietes ist der geplante Neubau des Hauptbahnhofes "Landeshauptstadt Erfurt. Die Impulse, die von dem neuen, repräsentativen Bahnhofsgebäude ausgehen, können nur dann voll für die Gesamtstadt wirksam werden, wenn das ganze Bahnhofsquartier aufgewertet wird und dieser Bedeutung entsprechende Funktionen bekommt.

Da durch den geplanten Bahnhofsneubau auch erhebliche Auswirkungen auf das Umfeld ausgehen werden, ist für einen kontrollierten Ablauf der Umstrukturierung die Festsetzung des Gebietes als Sanierungsgebiet erforderlich.

Aufgrund der zentralen Lage des Gebietes sowie der einmaligen Chance, parallel mit dem Umbau des Hauptbahnhofes dessen Synergieeffekte für die Stadtentwicklung und Sanierung zu nutzen, besteht daher ein hohes öffentliches Interesse an der zügigen Durchführung der Maßnahme.

Unabhängig von der Entwicklung des Erfurter Hauptbahnhofes sind jedoch aufgrund der stadtstrukturellen Bedeutung des Bahnhofsquartiers alle Voraussetzungen zur Sicherung einer geordneten, städtebaulichen Entwicklung zu schaffen. Dies wäre um so wichtiger, falls der Bahnhofsneubau als entscheidender Entwicklungsimpuls sich weiter hinauszögern sollte.

3. Prüfung der Kriterien, welche die förmliche Festlegung des Bahnhofsquartiers als Sanierungsgebiet rechtfertigen

Die bereits vorhandenen Beurteilungsgrundlagen sowie die vorliegenden Ergänzenden Untersuchungen „Bahnhofsquartier Erfurt“ haben gezeigt, dass das Untersuchungsgebiet vielfältige städtebauliche Missstände im Sinne des § 136 BauGB aufweist.

Insbesondere kann das Untersuchungsgebiet in seiner Funktionsfähigkeit nicht die Aufgaben erfüllen, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen. Ferner wird es überwiegend nicht den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse der in ihm wohnenden und arbeitenden Menschen gerecht. Es liegen somit sowohl gravierende Funktionsmängel als auch erhebliche Substanzmängel vor. Diese gliedern sich dabei in folgende städtebauliche Missstände auf:

3.1 Substanzschwächen

- 3.1.1 Stark versiegelte und überbaute Innenhofbereiche verursachen unzureichende Wohn- und Arbeitsbedingungen. Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohnungen und Arbeitsstätten sind häufig nicht in ausreichendem Maß gegeben. (§136 Abs. 3 Nr. 1a BauGB)
- 3.1.2 Die handwerklich geprägten, im Gebiet vorhandenen Gewerbebetriebe sind teils durch unzureichende oder problematische Arbeitsbedingungen gekennzeichnet, die den Erhalt dieser Nutzungen langfristig gefährden. (§136 Abs. 3 Nr. 1a BauGB)
- 3.1.3 Die bauliche Beschaffenheit eines Großteils der bestehenden Gebäude sowie der technischen Infrastruktur weist einen schlechten baulichen Zustand und folglich erheblichen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf auf. Die unsanierte Bausubstanz weist erhebliche Leerstände auf. (§136 Abs. 3 Nr. 1b BauGB)

- 3.1.4 Das Bahnhofsgebäude ist ungeachtet seiner Denkmalwertes für den Benutzer unattraktiv und im baulich-räumlichen Eindruck seinem verkehrlichem Stellenwert unangemessen. (§136 Abs. 3 Nr. 1b BauGB)
- 3.1.5 Teilflächen des Bahnhofsquartiers sind von minderwertiger Bebauung oder Nutzung blockiert. (§136 Abs. 3 Nr. 1e BauGB)
- 3.1.6 Für die im Gebiet bestehenden Wohnnutzungen besteht durch die o.g. Substanzschwächen die Gefahr der Verdrängung durch anderweitige Nutzungen bzw. Leerstand. (§136 Abs. 3 Nr. 1e BauGB)
- 3.1.7 Das Gesamtgebiet ist stark durch Lärm belastet, vorwiegend ausgehend von den Quartiersrandstraßen, aber auch durch Fluglärm sowie durch Lärmemissionen von den Bahnflächen. Ferner sind die Ränder des Bahnhofsquartiers durch die hohe Schadstoffbelastung, die von den Quartiersrandstraßen ausgeht beeinträchtigt. (§136 Abs. 3 Nr. 1f BauGB)
- 3.1.8 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 und werden ihrer stadträumlichen Bedeutung nicht gerecht. (§136 Abs. 3 Nr. 1g BauGB)

3.2 Funktionsschwächen

- 3.2.1 Die Verknüpfung der verschiedenen Haltestellen des ÖPNV (Straßenbahnhaltestelle und Busbahnhof) sowie die Verknüpfung mit dem Eisenbahn-Fernverkehr ist in Qualität und Entfernung voneinander unattraktiv. Der Bahnhofsbereich wird seiner Funktion als zentraler Umsteigepunkt nicht gerecht. (136 Abs. 3 Nr.2a BauGB)
- 3.2.2 Das Bahnhofsquartier weist insgesamt ein hohes Stellplatzdefizit auf. Das Parkierungsangebot ist unzureichend und wird den bestehenden sowie den zu erwartenden Anforderungen nicht gerecht. (136 Abs. 3 Nr. 2a BauGB)
- 3.2.3 Das Gebiet befindet sich durch seine räumlichen Barrieren zum Umfeld (Juri-Gagarin-Ring, Flutgraben und Bahndamm) in einer Insellage und ist weitestgehend vom übrigen Stadtgefüge abgeschnitten. Es weist trotz seiner zentralen Lage eine geringe Attraktivität im Bezug zur Gesamtstadt auf und übernimmt derzeit seine zentralen Funktionen im Stadtgefüge nur in geringem Umfang. (136 Abs. 3 Nr. 2a BauGB)
- 3.2.4 Geringe Attraktivität der Bahnhofstraße und der an grenzenden Bereiche in Bezug auf die zentrale Lage in der Stadt, verursacht unter anderem durch das qualitativ unzureichende Einzelhandelsangebot sowie durch erhebliche Gestaltungsmängel im öffentlichen Raum und an den Gebäuden. (136 Abs. 3 Nr. 2b BauGB)
- 3.2.5 Gefahr der Verdrängung von kleinstrukturierten, innerstädtischen Wohn- und Geschäftsnutzungen durch Büro- und Dienstleistungsnutzungen sowie durch hochrentierliche gewerbliche und spezielle Einzelhandelsnutzungen, hierdurch drohender Verlust der Quartiersidentität. (136 Abs. 3 Nr.2b BauGB)
- 3.2.6 Die Ausstattung des Gebietes mit nutzbaren Grün- und Freiflächen sowie mit ökologisch wertvollen Grünbeständen ist mangelhaft. Eine Ausnahme stellt lediglich der Flutgrabenbereich dar. (136 Abs. 3 Nr.2c BauGB)

Zur Behebung dieser städtebaulichen Missstände gemäß § 136 Abs. 2 und 3 BauGB wird deshalb die förmliche Festlegung des Untersuchungsbereiches zum Sanierungsgebiet nach § 142 BauGB empfohlen.

4. Wahl des sachlichen Geltungsbereiches

4.1 Wahl des Verfahrens

In der Sanierungssatzung ist entsprechend § 142 Abs.4 BauGB die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften auszuschließen, wenn dies für die Durchführung der Sanierung nicht erforderlich ist und die Durchführung hierdurch voraussichtlich nicht erschwert wird (vereinfachtes Sanierungsverfahren).

Im Vollverfahren, das grundsätzlich immer dann zu wählen ist, wenn eine erhebliche Gebietsumgestaltung angestrebt wird oder wesentliche sanierungsbedingte Bodenwerterhöhungen zu erwarten sind, werden hingegen die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften nach den §§ 152 bis 156 BauGB angewendet.

Die Gemeinde verfügt bezüglich der Entscheidung über die Verfahrenswahl über keinen Ermessensspielraum, sondern ist an die Erforderlichkeit der Verfahrensort gebunden.

In Teilbereichen soll neben der Instandsetzung und Modernisierung der stadtbildprägenden historischen Bausubstanz vor allem der heute desolate öffentliche Raum zum repräsentativen Stadteingang im Umfeld des neuen ICE-Bahnhofs aufgewertet werden.

Die Stadt Erfurt beabsichtigt im Rahmen der Sanierung eine Umstrukturierung von Teilbereichen des Bahnhofsquartiers, die mit umfangreichen Ordnungsmaßnahmen verbunden ist.

Allein schon die Absicht, im Rahmen der Sanierung eine so umfangreiche Aufwertung und Umstrukturierung durchzuführen, würde wesentliche Bodenwertsteigerungen im Gebiet verursachen, die im weiteren Verlauf Auswirkungen wie Bodenspekulation, Übernutzung und Überschuldung verursachen und damit die Sanierung wesentlich erschweren würden.

Durch die umfangreichen beabsichtigten Maßnahmen im öffentlichen Raum ist mit erheblichen baubedingten Bodenwertsteigerungen zu rechnen. Daher ist zur erfolgreichen Durchführung der Sanierung die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften (§§ 152 bis 156 BauGB) erforderlich, die insbesondere durch die Kaufpreisprüfung (§153 Abs.1 und 2 BauGB) ein Durchschlagen sanierungsbedingter Bodenwerterhöhungen auf die Grundstückspreise verhindert und damit Bodenspekulation weitgehend ausschließt.

Somit ist für das Gebiet "Bahnhofsquartier" die Sanierung unter Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften im Vollverfahren durchzuführen.

Durch die Sanierung im Vollverfahren ist die Gemeinde gezwungen, die durch den planerischen und finanziellen Einsatz ausgelösten Bodenwertsteigerungen nach Abschluss der Sanierung durch die Erhebung von Ausgleichsbeträgen von den Grundstückseigentümern abzuschöpfen und rückwirkend für die Finanzierung der Sanierung zu verwenden. (§154 Abs 1 BauGB)

Zudem können bei einer Sanierung im Vollverfahren Ausgleichsbeträge von den Grundstückseigentümern bereits vor Abschluss der Sanierung abgelöst werden und zur laufenden Finanzierung der Sanierung umgehend wieder eingesetzt werden. (§154 Abs 3 BauGB)

4.2 Auswirkungen der Sanierung auf die im Gebiet wohnenden und arbeitenden Menschen

Wirken sich städtebauliche Sanierungsmaßnahmen voraussichtlich nachteilig auf die persönlich Lebensumstände der in dem Gebiet wohnenden und arbeitenden Menschen aus, soll die Gemeinde Vorstellungen entwickeln und mit den Betroffenen erörtern, wie nachteilige Auswirkungen möglichst vermieden oder gemildert werden können. (§180 Abs. 1 Satz 1 BauGB)

In der Stadt Erfurt wird für den Bereich des Bahnhofsquartiers das Konzept einer erhaltenden Sanierung verfolgt. Diese Konzeption schließt aus, dass größere Teile der Bevölkerung, wie beispielsweise bei einer Flächensanierung, umziehen müssen. Durch die heute absehbaren Einzelmaßnahmen in den Bereichen Modernisierung von Gebäuden, Straßenausbau und Erschließungsmaßnahmen werden jeweils nur wenige Personen direkt betroffen sein.

Es ist erkennbar, dass zur Vermeidung oder Milderung der nachteiligen Auswirkungen für einzelne Betroffene die Aufstellung eines Sozialplanes im Einzelfall nach förmlicher Festlegung ausreicht.

4.3 Abgrenzung

Die Abgrenzung des förmlich festzulegenden Sanierungsgebietes "Bahnhofsquartier" in Erfurt hat unter den Gesichtspunkten der Zweckmäßigkeit, Durchführbarkeit und ihrer Finanzierbarkeit zu erfolgen. Die Sanierung ist in einem überschaubaren Zeitraum durchzuführen.

Die Abgrenzung des Sanierungsgebietes Bahnhofsquartier Erfurt ergibt sich in Anlehnung an die Ergänzenden Untersuchungen. Das Gebiet wird im groben umgrenzt durch den Jurij-Gagarin-Ring, die Trommsdorffstraße, die Verbindungsstraße zwischen Trommsdorffstraße und Stauffenbergallee, den Flutgraben, die nördliche Begrenzung der Gleisflächen (einschließlich des Baufeldes für den ICE-Bahnhof) eine rechtwinklig hierzu abzweigende Verbindungslinie an der Westseite der ehemaligen Reichsbahndirektion, die Thomasstraße und die Große Engengasse. Die genaue Abgrenzung ist dem Satzungstext zu entnehmen. Die Karte S1 (Abgrenzung des Sanierungsgebietes) dient nur zur Information.

Die gewählte Gebietsabgrenzung bezieht grundsätzlich die privaten Wohn- und Geschäftshäuser mit hohem Sanierungsbedarf ein. Nach Westen hin endet sie mit der östlichen Straßenbegrenzungslinie der Großen Engengasse bzw. dem ehemaligen Reichsbahndirektionsgebäude. Die Große Engengasse selbst wird aufgrund ihres guten Zustandes nicht in das Sanierungsgebiet eingeschlossen.

Die westlich der ehemaligen Reichsbahndirektion befindlichen Brachflächen weisen zwar ebenfalls erhebliche Mängel sowie eine räumlich unzureichende Funktion im Stadtgebiet auf, sie müssen jedoch aufgrund ihrer geringen stadtstrukturellen Bedeutung für die Gesamtstadt als Flächenreserve angesehen werden.

Der zu erwartende hohe Sanierungs-, Zeit- und Kostenaufwand dieser Maßnahme würde eine erhebliche Behinderung für eine zügige Sanierungsdurchführung im gesamten Bahnhofsquartier darstellen. Aus diesen Gründen wurde dieser Teil nicht in die Abgrenzung des Sanierungsgebietes einbezogen.

Da der Juri-Gagarin-Ring für das künftige Sanierungsgebiet keine bis geringe Erschließungsfunktion übernimmt, ist aus ausgleichsbetragsrechtlichen Gründen die Einbeziehung der Straßenfläche in das Sanierungsgebiet nicht zweckmäßig. Das selbe gilt für die Trommsdorffstraße. Daher ergibt sich die für das Bahnhofsquartier Erfurt gewählte nördliche Abgrenzung aus der südlichen Straßenbegrenzungslinie des Juri-Gagarin-Ringes. Die nach Süden angrenzenden Baugrundstücke werden jedoch in den Geltungsbereich mit einbezogen.

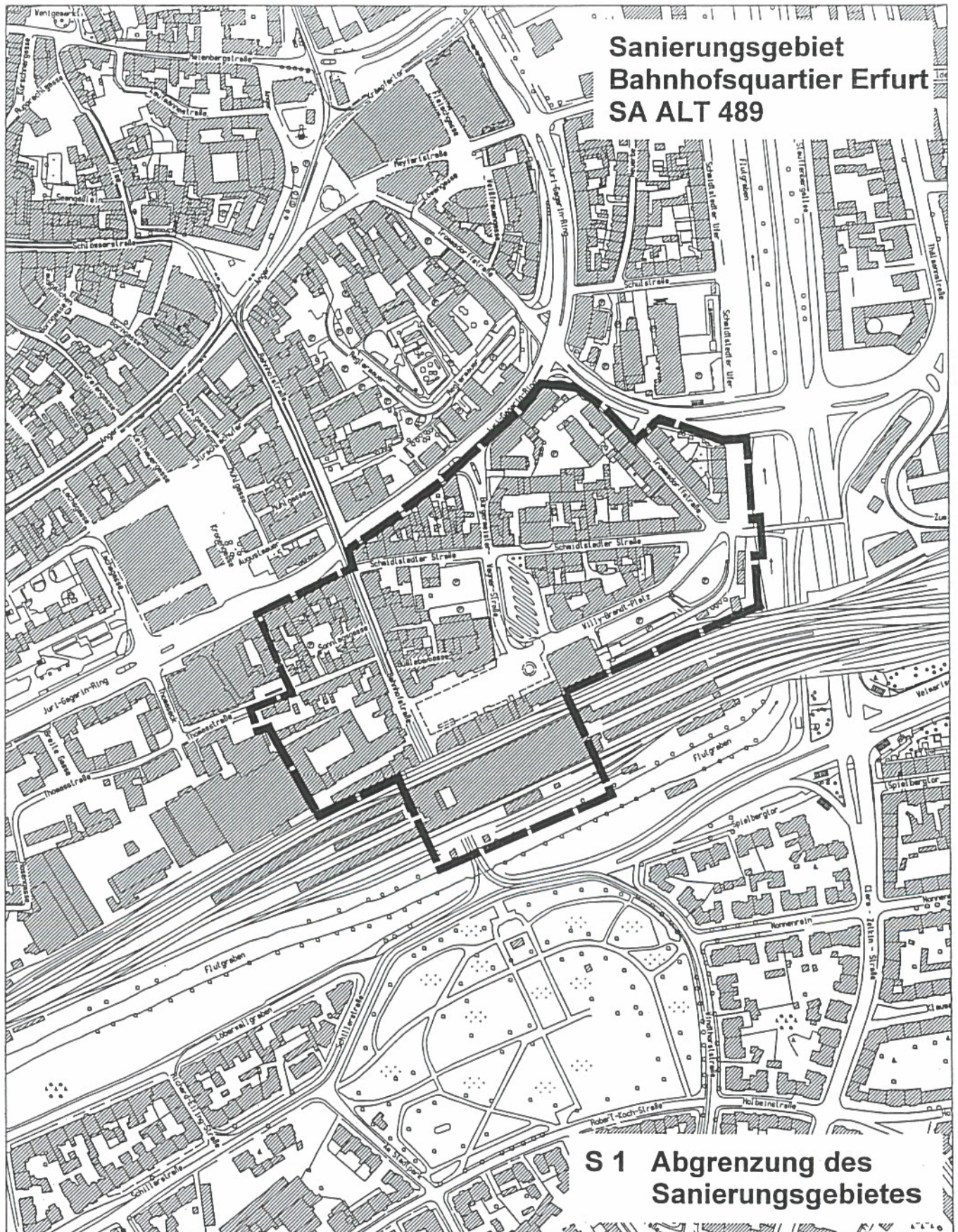
Die Einbeziehung des Flutgrabenbereichs mit den südlich angrenzenden Grünflächen in das Sanierungsgebiet wurde als nicht zweckmäßig angesehen, da hier städtebauliche Misstände nicht erkennbar sind.

Die Einbeziehung des Bahnhofsbereiches in das Sanierungsgebiet ist aus der engen inhaltlichen Verknüpfung mit den Sanierungszielen unverzichtbar. Eine Einbeziehung planfestgestellter Bahnflächen in ein förmlich festgelegtes Sanierungsgebiet ist gemäß § 146 Abs. 2 ausdrücklich legitimiert worden. Der Bedarfsträger demnach seine Zustimmung erteilen, wenn auch unter Berücksichtigung seiner Aufgaben ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Durchführung der Sanierungsmaßnahmen besteht. Hiervon kann im vorliegenden Fall ausgegangen werden.

Die ehemalige Reichsbahndirektion ist als Bestandteil des alten Bahnhofskomplexes und als wichtiger Randbereich des Willy-Brandt-Platzes in die Abgrenzung ebenfalls mit einzubeziehen.

Die vorgesehene Abgrenzung ist abgestimmt auf die Finanzkraft der Stadt Erfurt und die Möglichkeiten, Förderungsmittel für ihre Verwirklichung zu erhalten. Mit der gewählten Sanierungsgebietsgröße wird dem Gebot der zügigen Sanierungsdurchführung Rechnung getragen.

Sanierungsgebiet Bahnhofsquartier Erfurt SA ALT 489



S 1 Abgrenzung des Sanierungsgebietes

Landeshauptstadt Erfurt
Stadtverwaltung

Luftbilddauswertung



Dezernat Bauverwaltung
Vermessungsamt
Löbersstraße 34, 99096 Erfurt
Tel. (0361) 655-3490
Fax. (0361) 655-3459

SA ALT 489
Nur zur Information
A. f. Stadterneuerung u. Denkmalpfl.
Datum: 18.01.01
Nachdruck oder Vervielfältigung verboten!

Maßstab: 1:5000
Gemeinde: Erfurt
Gemarkung:
Flur:
Flurstück:

5. Sanierungsziele im Bahnhofsquartier

5.1 Oberziele der Sanierung

1. Behebung der schwerwiegenden Funktionsmängel des Gebietes durch eine intensive Entwicklung der Flächen zwischen Innenstadt und Hauptbahnhof.
2. Aufwertung des öffentlichen Raumes durch Neugestaltung der Bahnhofstraße, des Willy-Brandt-Platzes sowie der angrenzenden Seitenstraßen.
3. Umbau des Hauptbahnhofes zum ICE-Bahnhof auf Grundlage der Planfeststellung bzw. Plangenehmigung sowie des überarbeiteten Wettbewerbsentwurfes.
4. Neuordnung des Bahnhofsbereiches zum zentralen Umsteigepunkt zwischen Eisenbahn und städtischem / regionalem ÖPNV.
5. Entwicklung des Bahnhofsquartiers aus seinen angelegten, vielfältigen Strukturen zu einer lebendigen Collage unterschiedlicher Stadtfelder.
6. Behebung der Substanzmängel in den angrenzenden Seitenstraßen durch sorgfältige Sanierung und Instandsetzung der Bausubstanz.
7. Verbesserung der Wohn- und Arbeitsverhältnisse, Stabilisierung der kleinstrukturierten Handelsnutzungen.
8. Entwicklung der Brachflächen. Nutzung des hohen Entwicklungspotentials, sachgerechter Umgang mit kontaminationsverdächtigen Flächen und Gebäuden.
9. Verbesserung des Grün- und Freiraumangebotes im Gebiet durch Entsiegelungs- und Nachbegrünungsmaßnahmen, Entwicklung durchgehender Grünbeziehungen.

5.2 Allgemeine Ziele der Sanierung im Bahnhofsquartier

Stadtstruktur

S01 Stadtgrundriss, Baufluchten

Zur Wahrung des geschlossenen Straßenraumes sind die straßenseitigen Baufluchten zu erhalten bzw. zu ergänzen, oder bei erforderlichen Eingriffen wieder herzustellen. Straße, Block und Parzelle stellen das städtebauliche Ordnungsprinzip im Bahnhofsquartier dar.

S02 Stadtstrukturelle Verknüpfung mit der Innenstadt

Die Bahnhofstraße, der Willy-Brandt-Platz und der neue Bahnhof sind wieder zu einer attraktiven, belebten Straßen- und Platzfolge der Innenstadt zu entwickeln. Die stadtstrukturelle Verknüpfung zwischen dem Hauptbahnhof und der Kernstadt mit Anger und Schlösserstraße ist wiederherzustellen.

S03 Quartiersinterne Fußgängerverbindungen

Das Bahnhofsquartier wird durch Öffnung, Wiederherstellung und Aufwertung der quartiersinternen Fußwegeverbindungen wieder zu einem in sich funktionsfähigen, urbanen Stadtviertel. Daher 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.

Zwischen dem historischen Bahndirektionsgebäude und dem Bahndamm wird eine öffentlich zugängliche Wegeverbindung vom Willy-Brandt-Platz zu den neu zu ordnenden Flächen südlich der Thomasstraße geschaffen.

Nutzung

N01 Grundsätze zur Nutzung

Das Bahnhofsquartier wird zum innerstädtischen, urbanen Stadtviertel aufgewertet. Eine bewusste und detaillierte Steuerung der zulässigen Nutzungen unterstützt die Maßnahmen der Stadterneuerung und bewirkt eine gezielte Imageverbesserung des Gebietes, besonders für den fußläufigen Stadtbenutzer.

N02 Einzelhandelseinrichtungen und -betriebe

Einzelhandelseinrichtungen oder -betriebe über 200 m² Verkaufsfläche sind grundsätzlich nur dann zulässig, wenn ein schädigender Einfluss auf das umgebende Einzelhandelsnetz ausgeschlossen werden kann. Größere Einzelhandelseinrichtungen, die aus mehreren Geschäften zulässiger Größe bestehen, sowie großflächige Einzelhandelseinrichtungen können nicht zugelassen werden, wenn eine Beeinträchtigung des umgebenden Einzelhandelsnetzes zu befürchten ist. Eine wohnungsnahe Versorgung soll sichergestellt werden.

N03 Büroflächen

Büroflächen sollen straßenseitig grundsätzlich erst ab dem ersten Obergeschoss vorgesehen werden.

N04 Gewerbliche Nutzungen

Störende gewerbliche Nutzungen im Gebiet sind zu verhindern. Nichtstörende kleinstrukturierte Gewerbebetriebe sind zu erhalten und zu stärken. Erweiterungen und Umstrukturierungen sind im Einzelfall auf ihre Verträglichkeit zu prüfen. Die Durchmischung verträglicher Nutzungen wird angestrebt.

N05 Einzelhandel und Handwerk

Kleinflächige, hochspezialisierte Fachgeschäfte in Verbindung mit zugehörigen nichtstörenden Handwerksbetrieben finden in den Seitenstraßen des Bahnhofsquartiers eine besondere Entfaltungsmöglichkeit.

N06 Sicherung und Entwicklung der Wohnnutzungen

Nur dort wo die Rahmenbedingungen gesunde Wohnverhältnisse und ein qualitativvolles Wohnen ermöglichen, können vorhandene Wohnnutzungen gesichert bzw. neu entwickelt werden. Emissionsbelastete Wohnungen sind durch lärmmindernde Maßnahmen zu verbessern.

N07 Sozialverträgliche Wohnnutzung

Wohnungen sind so zu gestalten, dass die Sozialstruktur im Gebiet verbessert wird; sie sollen mindestens dem Standard des sozialen Wohnungsbaus entsprechen. Je Wohnung sind mindestens ein, ab drei Räumen mindestens zwei Räume zur lärmabgewandten Seite hin zu orientieren. Die Vorgaben der DIN 4109 sind einzuhalten (Lärmschutzfenster, Lüftungseinrichtungen).

N08 Dachgeschossausbauten

Der Ausbau eines zweiten Dachgeschosses ist im Ausnahmefall zulässig, jedoch nur als Teil einer Wohnung im 1. Dachgeschoss

- N09 Sex-Shops und Spielhallen**
Zunächst befristet auf die Dauer der Sanierung werden im Gebiet Sex-Shops und Spiel- bzw. Automatenspielhallen nur ausnahmsweise zugelassen, um die städtebaulichen Folgen einer damit einhergehenden Verschlechterung des Warenangebotes im Umfeld ("Trading-down-Effekt") zu verhindern.
- N10 Sexgewerbliche Vergnügungsstätten**
Sexgewerbliche und sexgewerbenahe Vergnügungsstätten, die städtebauliche Missstände verursachen können, sind im Gebiet nicht zulässig. Dies sind insbesondere, Einrichtungen mit Sexfilm-, Sex-Video- oder gewaltverherrlichenden Vorführungen, insbesondere in Verbindung mit Videotheken, ferner Sex-Kinos, Peep-Shows, Striptease- und Life-Sex-Lokale, Sauna-Clubs, Eroscenter, bordellartige Betriebe, Bordelle, sowie Unterkünfte, die der Prostitution dienen.
- N11 Zulässigkeit von Nutzungen auf unbebauten Grundstücken**
Die zulässigen Nutzungen auf den heute unbebauten Grundstücken werden durch vertiefende Planungen definiert. Einzelvorhaben und Vermietungen für Zwischennutzungen können zuvor nur dann zugelassen werden, wenn von ihnen keine negativen Auswirkungen auf das Umfeld ausgehen und wenn sie den für die jeweiligen Flächen zu entwickelnden Sanierungszielen nicht entgegenstehen.

Baustruktur und Gestaltung

- B01 Modernisierung, Instandsetzung**
Die Bausubstanz im Bahnhofsquartier ist grundsätzlich zu erhalten und wird entsprechend der ihr eigenen Gestaltmerkmale sorgfältig modernisiert bzw. instandgesetzt. In den stark überbauten Innenhofbereichen soll minderwertige Bausubstanz abgebrochen werden, wenn dies zur Herstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse erforderlich ist.
- B02 Vorgründerzeitliche Bebauung**
Die an der Thomasstraße, der Schmidtstedter und der Bürgermeister-Wagner-Straße in Teilen noch erhaltene vorgründerzeitliche Bebauung ist mit besonderer Sorgfalt zu erhalten und zu sanieren.
- B03 Gestaltungsgrundsätze**
Die gestalterischen Grundsätze des jeweiligen Straßenraumes sind aufzunehmen. Bei der Errichtung, Sanierung und Änderung baulicher Anlagen sind diese in Kubatur, Form, Maßstäblichkeit, Gliederung, Material und Farbe entsprechend der Entstehungszeit des Gebäudes in das Orts- und Straßenbild einzufügen. An Gebäuden mit hochwertigen Fassadengliederungen ist eine zusätzliche äußere Wärmedämmung unzulässig.
- B04 Neubauten**
Neubauten sollen bewusst modern, mit den bautechnischen Mitteln der heutigen Zeit errichtet werden, jedoch auf die Struktur und Typik des Straßenraumes und die Gestaltmerkmale der angrenzenden Bebauung Bezug nehmen.
- B05 Erdgeschosszonen**
Bei der Öffnung von Erdgeschosszonen sind tragende Elemente wie Stützen und Pfeiler beizubehalten bzw. in ihren Abmessungen in Übereinstimmung mit der Gliederung der Gesamtfassade einzufügen. Nischen und Rücksprünge sind nur für Zugänge zu oberen Geschossen sowie für Ladenzugänge in geringer Tiefe zulässig. Sämtliche Schaufensteranlagen sind bündig zur Außenfassade auszuführen.

B06 Zusätzliche Bauteile

An der Straßenfassade angebrachte zusätzliche Bauteile wie Vordächer, Markisen, Einzelausleger sowie Werbeanlagen müssen dem Straßenbild, den Gestaltungsmerkmalen des Gebäudes und der umgebenden Bebauung in Gestalt, Größe und Lage angepasst sein und sind nur ausnahmsweise zulässig. Das Anbringen von Werbeanlagen an Dächern, Giebeln, Brandwänden und anderen hochragenden Bauteilen sowie an Einfriedungen ist unzulässig. Satelliten-Empfangsanlagen sind auf der straßenabgewandten Seite einzuordnen.

Öffentlicher Freiraum und Grünflächen**F01 Die Bahnhofstraße als charakteristische Hauptachse des Gebiets**

Die Bahnhofstraße wird zur Fußgänger- und ÖPNV-Achse umgestaltet und wesentlich aufgewertet.

F02 Arkaden in der Bahnhofstraße

Die Arkaden in der Bahnhofstraße werden deutlich aufgewertet und in die Gestaltung des Straßenraumes mit einbezogen. Sie sind von jeglichen festen Einbauten und sonstigen Profileinschränkungen freizuhalten. Eine gastronomische Nutzung des Freiraumes kann nur dann ausnahmsweise zugelassen werden, wenn Raumeindruck und Begehbarkeit der Arkaden nicht beeinträchtigt werden.

F03 Der Willy-Brandt-Platz

Der Willy-Brandt-Platz wird als Endpunkt der Bahnhofstraße und Übergang zum neuen Bahnhofsgebäude wesentlich in Gestaltung und Funktion verbessert. Dabei wird besonders der Aufenthaltsqualität des ganztags besonnten Platzes Rechnung getragen. Daher ist die Platzfläche von Überfahrten und Anlieferverkehr weitestgehend freizuhalten. Eine ergänzende Außengastronomie zu in Gebäuden vorhandenen Einrichtungen kann auf Teilflächen dann zugelassen werden, wenn sie der Qualität des Platzes Rechnung trägt.

F04 Grün- und Freiraumangebot

Zur Verbesserung der Lebenssituation und des Kleinklimas wird straßenbegleitendes Großgrün dort ergänzt und erweitert, wo es stadträumlich keine trennende Wirkung verursacht und der unterirdische Bauraum dies zulässt. Der geringe Altbaubestand im Gebiet kann nur nach sorgfältiger Prüfung und bei Vornahme ausreichender Ersatzpflanzungen zur Disposition gestellt werden.

F05 Innenhöfe

Der Grünbestand in den Innenhöfen ist zu erhalten und gezielt zu entwickeln. Die Innenhöfe wohnlich genutzter Gebäude sind bei zu hoher Verdichtung zu entkernen, als wohnungsnaher Freiräume herzurichten und entsprechend der Begrünungssatzung der Stadt Erfurt zu begrünen. Sie tragen wesentlich zur Sicherung und Attraktivität der Wohnnutzung im Gebiet bei und werden zu Erholungsbereichen aufgewertet.

F06 Ordnungsgemäße Abfall- und Wertstoffentsorgung

Bei allen Baumaßnahmen im Gebiet ist eine ordnungsgemäße Abfall- und Wertstoffentsorgung auf dem zugehörigen Grundstück so sicherzustellen, dass die Wohn- und Arbeitsbedingungen im Gebäude und seinem Umfeld nicht beeinträchtigt werden.

Verkehr

- V01 Busbahnhof**
Auf der Fläche des heutigen Busbahnhofs wird ein neuer zentraler Busbahnhof mit wesentlich verbesserter Aufenthaltsqualität errichtet.
- V02 ÖPNV-Verknüpfungspunkt**
Anstelle des heutigen Bahnhofstunnels soll eine neue Eisenbahnüberführung errichtet werden, in der die zentrale Haltestelle für Stadtbahn und Stadtbus witterungsgeschützt eingeordnet wird. Von der Haltestelle aus bestehen direkte Zugänge zu allen Bahnsteigen. Sie wird damit zu einem optimalen Verknüpfungspunkt zwischen städtischem ÖPNV-Netz und dem Fern- und Nahverkehrsnetz der Bahn.
- V03 Verteilerstraßen im Gebiet**
Der Anschluss des Gebietes an das Straßennetz erfolgt unverändert im Ostteil über die Trommsdorffstraße und die Bürgermeister-Wagner-Straße, im Westteil über das Thomaseck, die Große Enggasse und die Rosengasse.
- V04 Verkehrsberuhigung**
Alle untergeordneten Verkehrsbeziehungen sind, unterstützt durch stadtplanerische Maßnahmen, so zu gestalten, dass das Verkehrsaufkommen minimiert wird.
- V05 Fahrradverkehr**
Das Bahnhofsquartier muss seiner Bedeutung als wichtiger Zielpunkt im Radwegkonzept der Stadt gerecht werden. In der Nähe des neuen Bahnhofes sind daher ausreichende Fahrradabstellanlagen (Bike & Ride - Anlage) vorzusehen.
- V06 Ruhender Verkehr**
Die nachzuweisenden Stellplätze sind konzentriert im Gebiet zu schaffen. Die wenigen Innenhöfe der Gebäude mit Wohnnutzungen dienen der Erholung; eine Parkierung in den Innenhöfen kann daher grundsätzlich nicht zugelassen werden. Ist die Abdeckung des Stellplatzbedarfes nicht möglich, wird die Ablösung entsprechend Ablösesatzung oder im Einzelfall eine kostendeckende Beteiligung an der Herstellung von Gemeinschaftsanlagen verlangt.

Durchführung und Maßnahmen

- D01 Förmliche Festlegung**
Das Gebiet wird als Sanierungsgebiet förmlich festgelegt. Die Sanierung wird im Vollverfahren nach §142 Abs.1 und 3 BauGB durchgeführt
- D02 Beratung**
Die Sanierung wird durch fachlichen Rat unterstützt, die Betroffenen privater Maßnahmen werden durch die Stadt individuell beraten. Bauherrenkoordination, -moderation und -betreuung werden als Instrument der Investitionsförderung gezielt eingesetzt.
- D03 Weitere Planungen**
Die Planungs- und Entwicklungsziele werden für die einzelnen Teilbereiche nach Erfordernis durch Blockkonzepte und Bauleitplanungen konkretisiert.

D04 Öffentlichkeitsarbeit

Eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit informiert über die Entwicklung der Sanierung des Gebiets. Information und kritische Diskussion sollen Transparenz und Akzeptanz in der Bevölkerung erzeugen und die vorliegende Konzeption optimieren.

5.3 Besondere Begründung einzelner Sanierungsziele

Die Umsetzung der Ziele der Sanierung unterliegen im Einzelfall dem sanierungsrechtlichen Abwägungsgebot und müssen aus den dargestellten Missständen im Gebiet sowie der beabsichtigten Sanierungskonzeption abgeleitet sein. Aufgrund der komplexen Problemstellung im Gebiet sind teilweise sehr differenzierte Ziele zur sanierungsrechtlichen Steuerung erforderlich, die im folgenden gesondert begründet werden.

5.3.1 Ausschluss großflächiger Handelseinrichtungen (Ziel- Nr. N02)

Die Entwicklung des Einzelhandels und der Bedarf an Einzelhandelsflächen in der Gesamtstadt bedarf nach den Umstrukturierungsprozessen seit 1990 nun einer differenzierten und verantwortungsvollen Betrachtung. Dies gilt insbesondere auch für die Verteilung der verbliebenen Potentiale an Einzelhandelsflächen im Gefüge der Kernstadt. Durch mehrere Gutachten war das maximal im neuen ICE-Bahnhof noch stadtverträglich einzuordnende Verkaufsflächenpotential ermittelt und festgeschrieben worden.

Die im Zuge der Sanierung beabsichtigte Attraktivitätssteigerung der Bahnhofstraße und ihres direkten Umfelds muss jedoch auch mit einer gewissen maßvollen Steigerung an Verkaufsflächen einhergehen können.

Die in den Sanierungszielen definierten Zulässigkeiten und Höchstwerte stellen unter Beachtung der gesamtstädtischen Situation die für eine beabsichtigte Attraktivitätssteigerung erforderlichen Verkaufsflächenzuwächse sicher.

5.3.2 Nutzungsbeschränkungen (Ziel- Nr. N09, N10)

Die Nutzungsbeschränkungen insbesondere bezüglich Sex-Shops und Vergnügungsstätten sind erforderlich, um die daraus resultierenden städtebaulichen Missstände, die ein weiteres Absinken des Gebietes verursachen, zu verhindern. Dies bezieht sich weniger auf diese Nutzungen selbst als auf deren negativen städtebaulichen Auswirkungen.

Unter anderem wird durch die fehlenden oder abgeklebten Schaufensterflächen von Sex-Shops und anderen Vergnügungsstätten die fußläufige Attraktivität des Straßenraumes beeinträchtigt. Durch die hohen Renditen dieser Nutzungen steigen ferner die erzielbaren Ladenmieten erheblich an. Hierdurch wird die Existenzgrundlage der umgebenden Einzelhandelsgeschäfte gefährdet.

Durch die resultierenden Verdrängungsprozesse sind erhebliche Strukturveränderungen zu befürchten, die insgesamt die Sanierung im Bahnhofsquartier wesentlich erschweren und den Zielen der Sanierung zuwiderlaufen.

Darüber hinaus beeinträchtigt die Einrichtung der in der Satzung ausgeschlossenen Vergnügungsstätten die städtebauliche Gestalt des Gebietes, deren Verbesserung ein wesentliches Ziel der Sanierung darstellt.

5.3.3 Erhöhte gestalterische Anforderungen (Ziel- Nr. B03-B06)

Wichtige Teilbereiche des Bahnhofsquartiers verfügen über eine gestalterisch hochwertige, teils denkmalgeschützte Bausubstanz, die das Gebiet und seinen Stadtraum prägt und damit eines seiner wesentlichen Potentiale darstellt.

Zentrales Ziel der Sanierung stellt die Behebung der schwerwiegenden Funktionsmängel des Quartiers dar, die durch eine nachhaltige Aufwertung des öffentlichen Raumes und damit auch der raumprägenden Gebäudefassaden unterstützt werden muss.

Eine zur Erreichung der Sanierungsziele unabdingbare, deutliche Imageverbesserung des Bahnhofsquartiers muss sich dabei zwangsläufig mit der unmittelbar nördlich angrenzenden Altstadt messen, die über einen hochwertigen, historisch geprägten Stadtraum mit hoher Stadtbildidentität verfügt.

Aus diesem Grund müssen im Zuge der Sanierung an die Straßen- und Platzräume des Gebietes vergleichsweise hohe gestalterische Anforderungen gestellt werden, die dabei jedoch die Eigenart der vorhandenen Bebauung angemessen berücksichtigen.

In besonderem Maße gilt dies für die Erdgeschosszonen, die tagsüber eine hohe fußläufige Attraktivität sicherstellen und in den Abendstunden das subjektive Sicherheitsbedürfnis des Passanten berücksichtigen müssen.

6. Maßnahmen- und Kostenplan

Die Kosten der Sanierung des Stadtteils werden auf die unten aufgeführten Bereiche aufgeteilt wie folgt eingeschätzt:

Position	Gesamtkosten in T. DM	Städtebaufördermittel in T. DM
----------	--------------------------	-----------------------------------

Vorbereitung davon:		
Städtebauliche Oberleitung, Beratung	500	500
Planung, Gutachten, Wettbewerbe	100	100

Ordnungsmaßnahmen davon:		
Altlastenbeseitigung	1.700	-
sonstige Verkehrsflächen	5.000	2.500
Versorgungsträger	2.300	-
Eingriff- / Ausgleichs- Maßnahmen, sonstige Grün- und Freiflächen	1.000	1.000
Abrisse	500	200
Grunderwerb	500	500
TG Willy-Brandt-Platz	15.600	12.800
ZOB	6.250	2.100
Bahnhofsvorplatz	5.800	5.800
Fahrradabstellanlage	2.500	800
südl. Bahnhofstraße	5.000	1.500

Baumaßnahmen davon:		
Sanierung Gründerzeitgebäude	15.000	2.000
Sanierung Fachwerkgebäude	5.000	1.000
Sanierung Nebengebäude	5.000	1.000
Bahnhof incl. Tunnel	225.000	53.000
Bahndirektion	40.000	2.500
Verwaltungsgebäude DBAG	40.000	2.500
Erfurter Hof	90.000	2.500
Lückenschließungen / Neu- bauten	130.000	-

Summe	596.750	92.300
--------------	----------------	---------------

7. Beteiligung der Betroffenen sowie der Träger öffentlicher Belange

7.1 Einschätzung der Mitwirkungsbereitschaft

Mit einer ortsüblich angekündigten öffentlichen Bürgerinformation am 01.02.2000 fand eine Betroffenenbeteiligung nach § 137 BauGB im Hauptbahnhof (ehemalige MITROPA) statt. Im Rahmen dieser Veranstaltung konnten die Bedenken und Anregungen der Bürger ausgeräumt werden (siehe Niederschrift zur Veranstaltung im Abwägungsergebnis). Bedenken gegen das Anliegen, den Bereich als Sanierungsgebiet förmlich festzulegen, gegen den räumlichen und sachlichen Geltungsbereich und die Sanierungsziele wurden nicht vorgebracht. Die fast durchweg positiven Meinungsäußerungen der anwesenden Eigentümer, Bürger und Betroffenen bei der gut besuchten öffentlichen Bürgerinformationsveranstaltung am 01.02.2000 lässt auf eine hohe Mitwirkungsbereitschaft der Betroffenen schließen.

7.2 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Mit Schreiben vom 01.12.99 wurden die öffentlichen Aufgabenträger entsprechend § 139 Abs. 2 BauGB beteiligt und aufgefordert, bis zum 12.01.2000 ihre Stellungnahme abzugeben.

Bedenken gegen das Anliegen, den Bereich als Sanierungsgebiet förmlich festzulegen, sowie gegen den räumlichen und sachlichen Geltungsbereich und die Sanierungsziele wurden vom Eisenbahn-Bundesamt mit Schreiben vom 27.01.00 und 18.02.00, von der Deutschen Bahn AG mit Schreiben vom 17.02.00 und von der PBDE mit Schreiben vom 08.02.00 vorgebracht. Auf diese Einwände hin wurden mit den oben genannten Stellen mehrere Gespräche zur Klärung geführt.

Mit dem Eisenbahn-Bundesamt als Aufsichtsbehörde wurde am 06.04.00 unter Voraussetzung der Einarbeitung einiger redaktioneller Änderungen, die im vorliegenden Material vorgenommen wurden, eine Einigung erzielt (siehe Protokoll unter Kapitel 8, Abwägungsergebnis). Insbesondere wurden die Inhalte aus Planfeststellung und Plangenehmigung in der Sanierungssatzung und in den zugrunde liegenden ergänzenden Untersuchungen nachrichtlich übernommen sowie klargestellt, dass die Planungshoheit des Eisenbahn-Bundesamtes als zuständige Aufsichtsbehörde für die Betriebsanlagen der Eisenbahn des Bundes nach § 18 AEG weiter uneingeschränkt Bestand hat.

Mit den Tochtergesellschaften der Deutschen Bahn AG sowie mit der DB Verkehrsbau als Rechtsnachfolgerin der PBDE wurden in zahlreichen Einzelgesprächen die Einwände behandelt, die sich thematisch in zwei Hauptbestandteile aufteilen lassen:

- Bedenken grundsätzlicher Art gegen die Einbeziehung planfestgestellter Flächen in ein förmlich festgelegtes Sanierungsgebiet
- Bedenken, dass die Einbeziehung der Bahnflächen des Erfurter Hauptbahnhofes in ein förmlich festgelegtes Sanierungsgebiet inhaltlich nicht gerechtfertigt ist.

In diesen Einzelgesprächen konnten die Vertreter der Deutschen Bahn AG vor dem Hintergrund der Einigung mit dem EBA als zuständiger Aufsichtsbehörde davon überzeugt werden, dass die Einbeziehung planfestgestellter Flächen in ein förmlich festgelegtes Sanierungsgebiet rechtlich möglich und inhaltlich in diesem Fall auch gerechtfertigt ist.

Der Satzungsinhalt und die Verfahrensweise sind in dieser Form mit der Bahn abgestimmt worden. (Im einzelnen siehe auch Kapitel 8, Abwägungsergebnis)