

Verlängerung der Sanierungssatzung Bahnhofsquartier ALT 489



LANDESHAUPTSTADT
THÜRINGEN
Stadtverwaltung

Begründung



Impressum



Herausgeber

Landeshauptstadt Erfurt
Stadtverwaltung

Redaktion

Amt für Stadtentwicklung
und Stadtplanung
Warsbergstraße 3
99092 Erfurt
Tel. 0361 655-3901
Fax 0361 655-3909

Redaktionsschluss

12.07.2021

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird ausschließlich die männliche Sprachform verwendet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

	Seite
1 Vorwort	2
2 Das Bahnhofsquartier – Geschichte, Lage und Bedeutung in der Gesamtstadt	5
2.1 Räumliche Abgrenzung des Sanierungsgebiets	5
2.2 Historische Entwicklung des Bahnhofsquartiers	5
3 Planungsgeschichte – übergeordnete Planungen und Fachplanungen	7
3.1 Rahmenplan "Erweiterte Altstadt"	7
3.2 Planfeststellung "Knoten Erfurt"	7
3.3 Ideen- und Realisierungswettbewerb Hauptbahnhof / Bahnhofsumfeld Erfurt 1995	8
3.4 Rahmenplanung RP Alt 453	8
3.5 Ideen- und Realisierungswettbewerb Bahnhofsumfeld in Erfurt 1998/1999	9
3.6 Plangenehmigung "ICE-Bahnhof Erfurt - Hauptbahnhof"	9
3.7 Bebauungsplan BP ALT 461	9
3.8 Zusammenfassung der wichtigsten gefassten Beschlüsse des Planungsprozesses	10
4 Voraussetzungen für die förmliche Festsetzung des Sanierungsgebiets "Bahnhofsquartier Erfurt" SA ALT 489	12
4.1 Wesentliche Funktionsschwächen im Sanierungsgebiet "SA ALT 489"	12
4.2 Wesentliche Substanzschwächen im Sanierungsgebiet "SA ALT 489"	15
4.3 Fazit	17
4.4 Wahl des Verfahrens	17
4.5 Abgrenzung	18
4.6 Allgemeine Angaben zum Sanierungsgebiet	19
5 Sanierungsziele	20
5.1 Oberziele der Sanierung	20
5.2 Allgemeine Ziele der Sanierung im Bahnhofsquartier	20
6 Stand der Sanierung	25
Abbildung 02 – Sanierungsstand	26
6.1 Finanzierungsübersicht	40
7. Verlängerung der Sanierung	42
7.1 Begründung der Verlängerung – Missstände und ausstehende Maßnahmen	42
Abbildung 03 – Verlängerung des Sanierungsgebiets	46
7.2 Verlängerung der Sanierung im Sanierungsgebiet "Bahnhofsquartier Erfurt SA ALT489"	47

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. Zu Beginn der Sanierung war das Bahnhofsquartier von vielfältigen, teils schwerwiegenden Funktions- und Substanzmängeln geprägt, durch die das Gebiet seine innerstädtischen Funktionen nur in geringem Umfang übernehmen konnte. Das Bahnhofsquartier war nicht in der Lage, aus eigener Kraft in der Entwicklung aufzuholen und wieder zu einem gesunden, innerstädtischen Quartier zu werden.

Nach dem BauGB sind vor der förmlichen Festlegung eines Sanierungsgebiets sogenannte „Vorbereitende Untersuchungen“ über die Notwendigkeit der Sanierung durchzuführen. Von Vorbereitenden Untersuchungen kann nur dann abgesehen werden, wenn gemäß § 141 Abs.2 BauGB „hinreichende Beurteilungsunterlagen“ bereits vorliegen. Für das Bahnhofsquartier Erfurt lagen bereits vor der Sanierung mehrere, teils umfangreiche Planungen vor. Aufbauend auf der übergeordneten Rahmenplanung „Erweiterte Altstadt“ EFM 047 sowie den Ergebnissen des städtebaulichen Ideen- und Realisierungswettbewerbes ICE-Bahnhof 1995 wurde die Rahmenplanung „Bahnhofsquartier Erfurt“ RP ALT 453 erstellt. Die vorgenannten Planungen wurden im Rahmen ergänzender Untersuchungen "Bahnhofsquartier Erfurt" weiter konkretisiert und dienten im Sinne §141 Abs.2 BauGB als hinreichende Beurteilungsgrundlage für den Satzungsbeschluss "Bahnhofsquartier Erfurt" SA ALT 489.

Aufgrund gravierender, flächig vorhandener städtebaulicher, baulicher und funktionaler Missstände wurde die Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebiets "Bahnhofsquartier Erfurt SA ALT 489" beschlossen. Die Sanierung wird gemäß §142 Abs.1 und 3 BauGB im Vollverfahren, unter Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften (§§ 152 bis 156a BauGB), durchgeführt.

Mit dem Beschluss über die förmliche Festlegung des Bahnhofsquartiers Erfurt zum Sanierungsgebiet wurden die Voraussetzungen zur Schaffung erforderlicher Förderkulissen geschaffen. So konnte, mit Hilfe des besonderen Städtebaurechts und mit Hilfe der Städtebauförderung, das Bahnhofsquartier Erfurt mit dem ICE Bahnhof als Initialmaßnahme wieder zu einem Mittelpunkt städtischen Lebens werden.

Mit Inkrafttreten einer Sanierungssatzung löst das Baugesetzbuch ein zeitlich beschränktes Sonderrecht aus ("besondere Städtebaurecht" §§ 136 - 191 BauGB), das für alle Beteiligten – Stadt, Grundstückseigentümer, Geschäftsleute und Mieter – gilt.

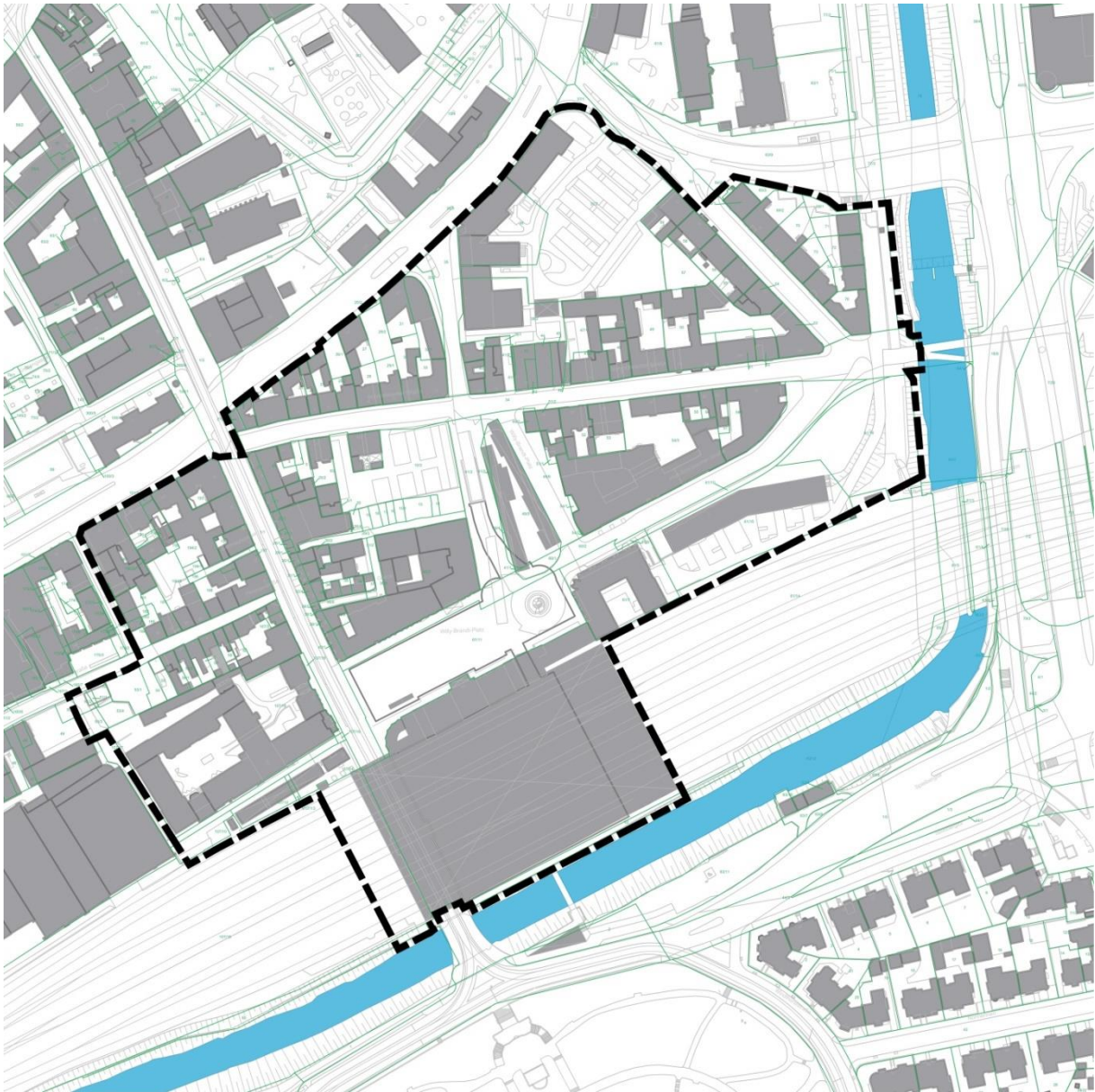
Für die Stadt sowie für private Eigentümer bzw. Bauherren eröffnen sich einerseits Investitionserleichterungen (Einsatz von Städtebaufördermitteln, Sonderabschreibung im Rahmen der Einkommenssteuer), andererseits wird das Eigentumsrecht nach Art. 14 Grundgesetz durch die zusätzliche Genehmigungspflicht bestimmter Vorhaben und Rechtsvorgänge für den Zeitraum der Sanierungsmaßnahme nicht unerheblich eingeschränkt. Das Gesetz verpflichtet gleichzeitig die Kommune, dafür Sorge zu tragen, dass die Sanierungsziele in einer überschaubaren Zeit im öffentlichen wie im privaten Bereich verwirklicht werden.

Das Baugesetzbuch sieht im § 162 BauGB vor, dass die Sanierungssatzung (bzw. Teile des Sanierungsgebiets) aufzuheben ist, wenn durch die Behebung städtebaulicher Missstände ein Gebiet wesentlich verbessert wurde und eine geordnete weitere städtebauliche Entwicklung und Erneuerung auch ohne die sanierungsrechtlichen Vorschriften gewährleistet ist. Eine vollständige Behebung der städtebaulichen Missstände ist hierbei rechtlich nicht erforderlich und sachlich nicht geboten.

Obwohl seit der Beschlussfassung zur förmlichen Festlegung des Sanierungsgebiets "Bahnhofsquartier Erfurt" SA ALT 489 in einem Zeitraum von rund 20 Jahren eine Vielzahl an Maßnahmen unterschiedlicher Art realisiert werden konnten, sind die vorgenannten Voraussetzungen für eine Entlassung aus der Sanierung zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht gegeben. Noch immer weist das Bahnhofsquartier eine Reihe städtebaulicher Missstände auf, die es zu beheben gilt. Hierfür ist weiterhin das Instrumentarium des besonderen Städtebaurechts erforderlich.

Eine Entlassung aus der Sanierung zum jetzigen Zeitpunkt birgt zudem die große Gefahr, dass das Ziel der nachhaltigen Entwicklung und Stabilisierung im Bahnhofsquartier nicht erreicht werden kann. Daher ist die zeitlich befristete Fortführung der Sanierung im Bahnhofsquartier bis 2030 dringend erforderlich.

Verlängerung des Sanierungsgebiets "Bahnhofsquartier Erfurt ALT 489" Geltungsbereich



Kartengrundlage: Amt für Geoinformation, Bodenordnung und Liegenschaften Erfurt
Abbildung 01 – Geltungsbereich

Hinweise: Kartengrundlage Amt für Geoinformation und Bodenordnung / Stadtgrundkarte
Nachdruck oder Vervielfältigung verboten



Legende

-  Abgrenzung des Sanierungsgebietes Bahnhofsquartier Erfurt ALT 489 / Gesamtfläche: 16 ha
-  Gebäudebestand
-  Gewässer / Gera

2 Das Bahnhofsquartier – Geschichte, Lage und Bedeutung 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-Rings getrennt ist. Nach Süden hin ist das Gebiet durch die Bahnanlagen des Hauptbahnhofs und den Flutgraben begrenzt. Im Nordosten stellt die Verbindung zwischen Trommsdorffstraße und Stadtring den Gebietsrand dar. Nach Westen 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 ihrer Bahnüberführung 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. Zugleich weist das Gebiet zwischen dem ehemaligen ersten und zweiten Mauerring der Altstadt durch seine Lage hohe Entwicklungspotenziale auf.

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 und insbesondere an die attraktive Stadtbahn.

2.1 Räumliche Abgrenzung des Sanierungsgebiets

Das Sanierungsgebiet 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.

2.2 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“, dem mittelalterlichen Flutgraben im Verlauf des heutigen Juri-Gagarin-Rings, getrennt. Dennoch lag es aber seit Mitte des 15. Jahrhunderts (Bau des zweiten Mauerrings) innerhalb des äußeren Wehrgrabens.

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 Augusttor, 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 drei parallele, in Ost-West-Richtung verlaufende Gassen mit ein- bis zweigeschossigen Wohnhäusern und 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 beziehungsweise wieder hinausgeführt und sämtliche Betriebsanlagen der Eisenbahn 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 voneinander 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 des Festungsstatus 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 bis 1893 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, unter anderem dient es bis heute der Bahn als Verwaltungsgebäude.

Der alte Festungsgraben wurde anschließend zum Flutgraben umgebaut und die Wilde Gera (der alte mittelalterliche Flutgraben im Verlauf des heutigen Juri-Gagarin-Rings) 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“ (ehemaliger „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 1950er 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 Stauffenbergallee zum Stadtring mit vier Fahrspuren veränderte sich die Verkehrserschließung des Bahnhofsquartiers nochmals grundlegend.

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. Stattdessen 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 Planungsgeschichte – übergeordnete Planungen und Fachplanungen

3.1 Rahmenplan "Erweiterte Altstadt"

Der städtebauliche Rahmenplan "Erweiterte Altstadt" (EFM 047 / Beschluss-Nr. 027/94 vom 16.02.94) wies das Bahnhofsquartier als Teil des Stadtzentrums aus, in dem ein hoher Neuordnungsbedarf bestand. Daher sollten hier im Wesentlichen Cityergänzungsfunktionen (Bauflächen für zentrale Versorgungsaufgaben) entstehen. Die Bahnhofstraße sollte zur zentralen Einkaufsachse zwischen dem Anger und dem ICE-Bahnhof werden.

Im Rahmen der generellen Stadtentwicklungsziele soll 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 entwickelt werden.

3.2 Planfeststellung "Knoten Erfurt"

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“.

Aufgrund der erforderlichen Anzahl an Durchfahrtsgleisen war der Erhalt des denkmalgeschützten Inselgebäudes nicht mehr möglich.

Der Abbruch des Inselgebäudes war daher im Planfeststellungsbeschluss enthalten. Die Bahnsteige selbst waren nur mit flachen Bahnsteigüberdachungen dargestellt. Ein Ausbau der Ebene unter den Gleisen über die reine Erschließungsfunktion hinaus war ebenso wenig vorgesehen wie ein Umbau der Eisenbahnüberführung zu einem ÖPNV - Knoten.

3.3 Ideen- und Realisierungswettbewerb Hauptbahnhof/ Bahnhofsumfeld Erfurt 1995

In Ergänzung der rein technischen Bahnhofslösung aus dem Planfeststellungsverfahren hatten 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 ausgeschrieben. 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. 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, bildete in seiner überarbeiteten Fassung die Grundlage für den neu errichteten ICE – Bahnhof.

3.4 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 stellte 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 handelte es sich bei der Planung weniger um einen klassischen Rahmenplan, sondern um einen Masterplan, der die Grundzüge der Planung und den konkreten Handlungsrahmen festlegte, wobei er offen für zukünftige Modifikationen und Veränderungen war. Dies setzte ein starkes stadtentwicklungspolitisches und städtebauliches Grundkonzept voraus, um die angestrebte Qualität auch langfristig bei aller Flexibilität im Detail sicherstellen zu können.

3.5 Ideen- und Realisierungswettbewerb Bahnhofsumfeld in Erfurt 1998/ 1999

Die im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs von 1995 vorgelegten Lösungen für das Bahnhofsumfeld hatten sich weitgehend auf grobe Zielstellungen in Form eines städtebaulichen Masterplans beschränkt. Die Planung des ICE-Bahnhofs war zwischenzeitlich mehrfach überarbeitet und konkretisiert worden.

Um 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 aus Hamburg wurde dann nach weiterer Überarbeitung ab 2001 abschnittsweise realisiert.

3.6 Plangenehmigung "ICE-Bahnhof 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 umfasste 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 Bahnhof Erfurt - Hauptbahnhof" liegt seit dem 04.12.98 (Az.: 10011 Pagp 198/97/98) vor.

3.7 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 wurde Gegenstand eines eigenständigen Bebauungsplans BP Alt 461 "ICE-Bahnhof".

Der Bebauungsplan ALT 461 hatte 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 – sollte ein zügiger Verfahrensablauf erreicht werden. Das Parallelverfahren war insbesondere erforderlich, um für die zukünftigen bahnfremden Nutzungen im ICE-Bahnhof die planungsrechtlichen Grundlagen zu schaffen. Über eisenbahnrechtliche Festlegungen alleine ließen sich wichtige städtebauliche Belange, wie zum Beispiel Nutzungsbeschränkungen im Bahnhofsgebäude nicht hinreichend regeln.

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

3.8 Zusammenfassung der wichtigsten gefassten Beschlüsse des Planungsprozesses

- Städtebaulicher Rahmenplan erweiterte Altstadt Erfurt (EFM 047) vom 16.02.1994, Beschluss-Nr.: 027/94, veröffentlicht am 11.03.1994,
- Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan BP ALT 408 „Bahnhofsquartier“ (Beschluss StR 082/95 vom 26.04.95),
- Städtebaulicher Rahmenplan Bahnhofsquartier (ALT 453) vom 23.04.1997, Beschluss-Nr.: 101/97, veröffentlicht am 30.05.1997,
- Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan BP ALT 461 „ICE-Bahnhof“, Herauslösung aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplans „Bahnhofsquartier“ BP ALT 408 (Beschluss StR 102/97 vom 23.04.97) – Entwurf / öffentliche Auslegung (2001), Planreife gemäß § 33 BauGB vom 05.06.2002,
- Gemeinsame Vereinbarung zwischen DB AG, Freistaat Thüringen und Landeshauptstadt Erfurt über die Gestaltung und Finanzierung des ICE-Bahnhofs Thüringen / Landeshauptstadt Erfurt vom 26.03.98 (Beschluss StR 161 / 98 vom 24.06.98),
- Aufstellungsbeschluss über eine Erhaltungssatzung für das östliche Bahnhofsquartier (Beschluss StR 232 / 98 vom 23.09.98),
- Bestätigung des Entwurfs der „Weiterführenden Untersuchungen des Bahnhofsquartiers Erfurt“ (Beschluss StU 00 / 00 vom 18.01.00),
- Satzung der Stadt Erfurt über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebiets Bahnhofsquartier Erfurt (ALT 489) vom 28.03.2001 – Vollverfahren, Beschluss-Nr.: 039 / 2001, veröffentlicht am 22.06.2001,
- Aufstellungsbeschluss einfacher Bebauungsplan ALT 571 Teilfläche A vom 19.09.2007 (Beschluss Nr. 179 / 2007) – Rechtskraft, Beschluss-Nr. 1673 / 09 vom 26.11.2009, veröffentlicht am 26.02.2010,
- Rahmenplan ICE-City. Teilbereich Ost / Neues Schmidtstedter Tor, Beschluss-Nr.: DS 0070/13 vom 24.04.2013, veröffentlicht am 24.05.2013 Grundsatzentscheidung zur städtebaulichen Entwicklung Beschluss-Nr.: DS0168/14 vom 12.03.2014,
- Rahmenplan ICE-City. Teilbereich Ost/Neues Schmidtstedter Tor, Grundsatzentscheidung zur städtebaulichen Entwicklung, Beschluss-Nr.: DS 2718/15 vom 20.01.2016, veröffentlicht am 18.03.2016,
- Erhaltungssatzung „Bahnhofsquartier Erfurt EH 013“ Beschluss-Nr. 0847/08 vom 28.01.2009, rechtskräftig seit 11.04.2009,

- Vorhabenbezogener Bebauungsplan ICE-City „Neues Schmidtstedter Tor / Turm West“ BP ALT 683 - Aufstellungsbeschluss 2016, DS 1225/19 vom 25.09.19 / Grundzüge der Wettbewerbsauslobung, Bekanntmachung im Amtsblatt am 18.10.19 Nr. 19,
- Beschluss zur Drucksache Nr. 1314/18 der Sitzung des Stadtrates vom 05.09.2018
Vorhabenbezogener Bebauungsplan ALT711 „Willy-Brandt-Höfe“ – Einleitungs- und Aufstellungsbeschluss, Billigung des Vorentwurfs und frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit.

4 Voraussetzungen für die förmliche Festsetzung des Sanierungsgebiets "Bahnhofsquartier Erfurt" SA ALT 489

Die förmliche Festsetzung des Sanierungsgebiets "Bahnhofsquartier Erfurt SA ALT 489" war an bestimmte in § 136 Abs. 1 BauGB formulierte Anwendungsvoraussetzungen und des bestehenden öffentlichen Interesses an einer einheitlichen Vorbereitung und zügigen Durchführung der Sanierung gebunden. Demnach müssen städtebauliche Missstände bestehen oder im Entstehen begriffen sein.

Diese Missstände werden nach BauGB unterschieden in Substanz- und Funktionsschwächen. Liegen diese Anwendungsvoraussetzungen vor, ergibt sich im Gegenzug ein grundsätzlicher Anwendungszwang ohne Ermessen für die Gemeinde. Diese Voraussetzungen waren für die förmliche Festsetzung des Sanierungsgebiets "Bahnhofsquartier Erfurt SA ALT 489" in idealtypischer Weise gegeben.

4.1 Wesentliche Funktionsschwächen im Bahnhofsquartier

- Die Verknüpfung der verschiedenen Haltestellen des ÖPNV (Stadtbahnhaltestelle und Busbahnhof) sowie die Verknüpfung mit dem Eisenbahn-Fernverkehr waren in Qualität und Entfernung voneinander unattraktiv. Der Bahnhofsbereich wurde seiner Funktion als zentraler Umsteigepunkt nicht gerecht.
- Das Bahnhofsquartier wies insgesamt ein hohes Stellplatzdefizit auf. Das Parkierungsangebot war unzureichend und konnte den bestehenden sowie den zu erwartenden Anforderungen nicht gerecht werden.
- Das Gebiet befindet sich durch seine räumlichen Barrieren zum Umfeld (Juri-Gagarin-Ring, Flutgraben, Bahnanlagen) in einer Insellage und ist weitgehend vom übrigen Stadtgefüge abgeschnitten. Es wies trotz seiner zentralen Lage eine geringe Attraktivität im Bezug zur Gesamtstadt auf und übernahm zu Beginn der Sanierung seine zentralen Funktionen im Stadtgefüge nur in geringem Umfang.
- Geringe Attraktivität der Bahnhofstraße und der angrenzenden 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.
- 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.
- Die Ausstattung des Gebiets mit nutzbaren Grün- und Freiflächen sowie mit ökologisch wertvollen Grünbeständen war und ist mangelhaft. Eine Ausnahme stellt der Bereich des Flutgrabens dar.

Funktionsmängel

Das Bahnhofsquartier konnte aufgrund vielfältiger Funktionsmängel seine zentralen Funktionen im Stadtgefüge nur in geringem Umfang übernehmen. Trotz seiner zentralen Lage wies das Quartier eine geringe Attraktivität im Bezug zur Gesamtstadt auf.

Mangelnde stadtstrukturelle Verknüpfung

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

Fehlende Raumkanten

Fehlende Raumkanten an einzelnen Blöcken und die als Parkplatz dienenden unbebauten Grundstücke störten und unterbrachen 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.

Monofunktionale Entwicklung

Verstärkt durch den Bahnhofsneubau hätte es zu einer intensiven, monofunktionalen Entwicklung von Büro- und Dienstleistungsnutzungen kommen können, was zu einer Verdrängung der kleinstrukturierten, innerstädtischen Wohn- und Geschäftsnutzungen, und so zu einem Verlust der innerstädtischen, urbanen Funktionen und damit der Quartiersidentität geführt hätte.

Unzureichende Qualität des Einzelhandelsangebots

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

Das Überangebot an Verkaufsflächen in der Gesamtstadt erlaubte einerseits kaum noch Verkaufszuwächse in der Kernstadt, andererseits waren diese für die Aufwertung des Bahnhofsquartiers unabdingbar. Durch mehrere Gutachten wurde das maximal im ICE-Bahnhof noch stadtverträglich einzuordnende Verkaufsflächenpotenzial ermittelt und festgeschrieben.

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

Die vorhandene, kleinteilige Einzelhandelsstruktur drohte durch hochrentierliche gewerbliche und spezielle Einzelhandelsnutzungen, wie z.B. Sex-Shops oder kerngebietstypische, sexgewerbliche Vergnügungsstätten, verdrängt zu werden; bis heute zeigen sich im Bahnhofsquartier immer wieder Ansätze, die eine Häufung solcher Nutzungen zur Folge haben können.

Durch die fehlenden oder abgeklebten Schaufensterflächen von Sex-Shops und anderen sexgewerblichen Vergnügungsstätten hätte die Attraktivität des Bahnhofsquartiers als qualitätvoller Einkaufsbereich soweit beeinträchtigt werden können, dass eine schrittweise Beseitigung der Funktionsmängel des Gebietes nicht mehr möglich gewesen wäre. Eine besondere Gefahr lag 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 waren in vielen Fällen die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht gegeben.

Der Anteil der Wohnnutzungen war zu Beginn der Sanierung stark rückläufig. Es war abzusehen, dass ohne entsprechende Maßnahmen zur Stabilisierung der Wohnanteile 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, hatten häufig auch städtebauliche Ursachen. Vor allem betroffen waren die fußläufig schlecht angebundenen, teils kaum erschließbaren sowie stark emissionsbelasteten Teilgebiete am östlichen Juri-Gagarin-Ring. Ebenso betroffen war die desolate, schlecht belichtete Bausubstanz auf häufig viel zu kleinen Baugrundstücken an der Bürgermeister-Wagner-Straße sowie an der südlichen Seite der Schmidtstedter Straße.

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

Verdrängung gewerblicher Nutzungen

Die handwerklich geprägten, im Gebiet vorhandenen Gewerbebetriebe waren zum Teil durch unzureichende oder problematische Arbeitsbedingungen gekennzeichnet, die den Erhalt dieser Nutzungen langfristig gefährdeten.

4.2 Wesentliche Substanzschwächen im Bahnhofsquartier

- Stark versiegelte und überbaute Innenhofbereiche verursachten unzureichende Wohn- und Arbeitsbedingungen. Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohnungen und Arbeitsstätten waren häufig nicht in ausreichendem Maß gegeben.
- Die bauliche Beschaffenheit eines Großteil der bestehenden Gebäude sowie der technischen Infrastruktur wies einen schlechten baulichen Zustand und folglich erheblichen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf auf. Die unsanierte Bausubstanz wies erhebliche Leerstände auf.
- Das Bahnhofsgebäude war, ungeachtet seines Denkmalwertes, für den Benutzer unattraktiv und im baulich-räumlichen Eindruck seinem verkehrlichen Stellenwert unangemessen.
- Teilflächen des Bahnhofsquartiers waren von minderwertiger Bebauung oder Nutzung blockiert.
- Für die im Gebiet bestehenden Wohnnutzungen bestand durch die zuvor genannten Substanzschwächen die Gefahr der Verdrängung durch anderweitige Nutzungen bzw. Leerstand.
- Das Gesamtgebiet war 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.
- Die Straßen- und Platzflächen im Gebiet sowie die Arkaden in der Bahnhofstraße befanden sich in einem baulich desolatem Zustand, wiesen erhebliche Funktions- und Gestaltungsmängel auf und wurden ihrer stadträumlichen Bedeutung nicht gerecht.

Substanzmängel

Die unsanierte Gebäudesubstanz wies 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 kamen die wertvollen und interessanten Fassaden im Straßenraum häufig nicht zur Geltung.

Unattraktive Erdgeschosszonen, dunkle Ecken und Hauseingänge erschwerten eine Aktivitätssteigerung der erdgeschossigen Ladenzonen, zugleich gefährden sie bei Dunkelheit oder in den Abendstunden das subjektive Sicherheitsempfinden der Passanten. Dies wurde durch den Zustand der Arkaden in der Bahnhofstraße vor ihrer Sanierung noch verstärkt.

Substanzmängel der vorgründerzeitliche Bebauung

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

Defizite im öffentlichen Straßenraum

Die Straßen- und Platzflächen im Gebiet sowie die Arkaden in der Bahnhofstraße befanden sich zu Beginn der Sanierung in einem baulich desolatem Zustand und wiesen erhebliche Funktions- und Gestaltungsmängel auf. Dadurch konnten sie ihrer stadträumlichen Bedeutung nicht gerecht werden.

Grün- und Freiraumdefizit im öffentlichen Raum

Das Bahnhofsquartier war nahezu vollkommen versiegelt, der Bestand an Großgrün und öffentlichen Freiräumen im Quartier war völlig unzureichend. Das Gebiet war 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 waren nahezu vollständig versiegelt und wiesen einen unverändert hohen Überbauungsgrad auf. Das hieraus resultierende, erhebliche Gründefizit im Gebiet wirkt sich in hohem Maße nachteilig auf die Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie die mikroklimatischen Bedingungen aus.

Unzureichender Gesamtzustand des Hauptbahnhofes

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

Unattraktive Umsteigesituation im ÖPNV

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

Defizite des Busbahnhofs

Der Busbahnhof befand sich ebenfalls in einem schlechten baulichen Zustand. Er wies starke funktionale und gestalterische Mängel auf und entsprach nicht mehr den damaligen Anforderungen an einen zeitgemäßen ÖPNV. Die Aufenthaltsqualität war unbefriedigend.

Unattraktive fußläufige Anbindungen

Die starke Frequentierung der Bahnhofstraße durch Fußgänger und Radfahrer führte zu Konflikten mit der hier sehr intensiven ÖPNV-Belegung.

Die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger war stark eingeschränkt. Die Anbindung der südlichen Stadtteile für Fußgänger und Radfahrer durch den Bahnhofstunnel war unattraktiv.

Die Überquerbarkeit des Juri-Gagarin-Ringes für Fußgänger und Radfahrer war verkehrstechnisch in guter Qualität gewährleistet. Die Straße bildete jedoch eine starke Zäsur, wodurch die Kontinuität der Bahnhofstraße als Einkaufsstraße unterbrochen war.

Unzureichende Fahrradabstellanlagen

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

Stellplatzproblematik

Das Bahnhofsquartier wies insgesamt ein hohes Stellplatzdefizit auf. Die Parkierung für Anlieger und Kunden erfolgte vorrangig im Straßenraum bzw. auf bewirtschafteten, ebenerdigen Parkplätzen. Das Parkierungsangebot für Kunden im Quartier und Bahnnutzer war ungenügend, nicht optimal und wäre bei der zukünftig zu erwartenden, intensiven Einzelhandelsnutzung im Bahnhof und seinem Umfeld bei weitem unzureichend gewesen.

4.3 Fazit

Wie aus den ergänzenden Untersuchungen eindeutig hervorging, befand sich das Bahnhofsquartier in einem Zustand, der bei weitem nicht der Lage und Bedeutung des Gebietes in der Gesamtstadt gerecht werden konnte. Das „Bahnhofsquartier“ war im Sinne des § 136 BauGB von vielfältigen, teils schwerwiegenden Funktions- und Substanzmängeln geprägt, durch die das Quartier seine zentralen Funktionen nicht oder nur in geringem Umfang übernehmen konnte.

Ferner konnte das Bahnhofsquartier überwiegend nicht den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse der in ihm wohnenden und arbeitenden Menschen gerecht werden. Es lagen sowohl gravierende Funktionsmängel als auch erhebliche Substanzmängel vor.

Weiterer Anlass für die Auswahl des Gebietes bestand im geplanten Neubau des Hauptbahnhofs Erfurt. Die Impulse, die von dem neuen, repräsentativen Bahnhofsgebäude ausgehen sollten, konnten nur dann vollumfänglich für die Gesamtstadt wirksam werden, wenn das ganze Bahnhofsquartier aufgewertet wird und seiner Bedeutung entsprechende Funktionen bekommt. Da durch den Bahnhofsneubau auch erhebliche Auswirkungen auf das Umfeld ausgingen, war für einen kontrollierten Ablauf der Umstrukturierung die Festsetzung des Gebietes als Sanierungsgebiet erforderlich.

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

Im Bahnhofsquartier lagen somit die Anwendungsvoraussetzungen gemäß § 136 Abs. 2 und 3 BauGB des Baugesetzbuches vor. Die Gemeinde hatte unter diesen Umständen für die betreffenden Teile des Bahnhofsquartiers ein Sanierungsgebiet nach § 142 BauGB förmlich festzusetzen.

4.4 Wahl des Verfahren

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 hinsichtlich der Entscheidung über die Verfahrenswahl über keinen Ermessensspielraum, sondern ist an die Erforderlichkeit der Verfahrensart gebunden.

In Teilbereichen sollte neben der Instandsetzung und Modernisierung der stadtbildprägenden historischen Bausubstanz vor allem der desolate öffentliche Raum zum repräsentativen Stadteingang im Umfeld des neuen ICE-Bahnhof aufgewertet werden. Hierfür beabsichtigte die Stadt Erfurt im Rahmen der Sanierung eine Umstrukturierung von Teilbereichen des Bahnhofsquartiers, die mit umfangreichen Ordnungsmaßnahmen verbunden waren.

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 erschwert hätten.

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

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.

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.

4.5 Abgrenzung

Die Abgrenzung des förmlich festzulegenden Sanierungsgebietes "Bahnhofsquartier" in Erfurt hatte unter den Gesichtspunkten der Zweckmäßigkeit, Durchführbarkeit und ihrer Finanzierbarkeit zu erfolgen. Die Sanierung sollte in einem überschaubaren Zeitraum durchgeführt werden.

Die Abgrenzung ergab sich in Anlehnung aus den durchgeführten ergänzenden Untersuchungen. Das Gebiet wird im groben umgrenzt durch den Juri-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 endet mit der östlichen Straßenbegrenzungslinie der Große Engengasse. Die Große Engengasse selbst wurde aufgrund ihres guten Zustandes nicht in das Sanierungsgebiet einbezogen.

Die westlich der ehemaligen Reichsbahndirektion befindlichen Brachflächen wiesen zwar ebenfalls erhebliche Mängel sowie eine räumlich unzureichende Funktion im Stadtgebiet auf, sie wurden jedoch als Flächenreserve angesehen.

Der zu erwartende hohe Sanierungs-, Zeit- und Kostenaufwand dieser Maßnahme hätte eine erhebliche Behinderung für eine zügige Sanierungsdurchführung im gesamten Bahnhofsquartier dargestellt. Aus diesen Gründen wurde dieser Teil nicht in das Sanierungsgebiet einbezogen.

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

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

Die Einbeziehung des Bahnhofsbereichs in das Sanierungsgebiet war 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 muss demnach seine Zustimmung erteilen, wenn auch unter Berücksichtigung seiner Aufgaben ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Durchführung der Sanierungsmaßnahmen besteht. Die ehemalige Reichsbahndirektion war als Bestandteil des alten Bahnhofskomplexes und als wichtiger Randbereich des Willy-Brandt-Platzes in die Abgrenzung ebenfalls einzubeziehen.

Die Abgrenzung war abgestimmt auf die Finanzkraft der Stadt Erfurt und die Möglichkeiten, Fördermittel für ihre Verwirklichung zu erhalten. Mit der gewählten Sanierungsgebietsgröße sollte dem Gebot der zügigen Sanierungsdurchführung Rechnung getragen werden.

4.6 Allgemeine Angaben zum Sanierungsgebiet

Gebietsbezeichnung:	Sanierungsgebiet "Bahnhofsquartier Erfurt ALT 489"
Gebietsgröße:	ca. 16 ha
Förmliche Festlegung:	vom 28.03.2001 – Vollverfahren, Beschluss-Nr.: 039/2001
Rechtskraft:	veröffentlicht am 22.06.2001
Durchführungszeitraum:	2001 (VU / Ergänzende Untersuchungen) bis Dez.2030
Verfahrensart:	Vollverfahren
Förderprogramme:	Bund-Länder Programme, Städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen sowie Stadtumbau

5 Sanierungsziele

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 Entwicklungspotenzials, sachgerechter Umgang mit kontaminationsverdächtigen Flächen und Gebäuden.
9. Verbesserung des Grün- und Freiraumangebotes im Gebiet durch Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen, Entwicklung durchgehender Grünbeziehungen.

5.2 Allgemeine Ziele der Sanierung im Bahnhofsquartier

Mit dem Beschluss der Satzung der Stadt Erfurt über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebiets Bahnhofsquartier Erfurt (ALT 489) vom 28.03.2001 – Vollverfahren, Beschluss-Nr.: 039 / 2001, veröffentlicht am 22.06.2001 wurden auch die Sanierungsziele beschlossen.

Verbesserung der stadtstrukturellen Verknüpfung

Das Bahnhofsquartier soll durch seine optimale Lage auch funktional wieder Tor zur Innenstadt und Brückenkopf zu den südlichen Stadtteilen 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 Potenzial 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 Hauptbahnhofs

Der Neu- bzw. Ausbau des Hauptbahnhofs zum ICE-Bahnhof sollte zur entscheidenden Initialzündung für die Entwicklung des Quartiers werden.

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.

Stadtstrukturelle Verknüpfung mit der Innenstadt

Die Bahnhofstraße, der Willy-Brandt-Platz und der neue Bahnhof sollten wieder zu einer attraktiven, belebten Straßen- und Platzfolge der Innenstadt entwickelt werden.

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 1950er 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 neuzuordnenden Flächen südlich der Thomasstraße geschaffen.

Nutzungspotenziale 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.

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.

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.

Büroflächen

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

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.

Sicherung und Entwicklung der Wohnnutzungen

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

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).

Dachgeschossausbauten

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

Sex-Shops und Spielhallen

Zunächst befristet auf die Dauer der Sanierung werden im Gebiet Sex-Shops und Spiel- bzw. Automaten-Spielhallen nur ausnahmsweise zugelassen, um die städtebaulichen Folgen einer damit einhergehenden Verschlechterung des Warenangebotes im Umfeld ("Trading-down-Effekt") zu verhindern.

Sexgewerbliche Vergnügungsstätten

Sexgewerbliche und sexgewerbenähe Vergnügungsstätten, die städtebauliche Missstände verursachen können, sind im Gebiet nicht zulässig. Dies sind insbesondere Einrichtungen mit Sexfilm-, Sex-Video- oder gewaltverherrlichenden Vorführungen, 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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

Zusätzliche Bauteile

An der Straßenfassade angebrachte zusätzliche Bauteile wie Vordächer, Markisen, Einzelausleger und 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.

Arkaden in der Bahnhofstraße

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

Der Willy-Brandt-Platz

Der Willy-Brandt-Platz wurde 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. Die Platzfläche wird von Überfahrten und Anlieferverkehr weitestgehend freigehalten. Eine ergänzende Außengastronomie zu den in Gebäuden vorhandenen Einrichtungen kann auf Teilflächen dann zugelassen werden, wenn sie der Qualität des Platzes Rechnung trägt.

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 Altbaumbestand im Gebiet kann nur nach sorgfältiger Prüfung und bei Vornahme ausreichender Ersatzpflanzungen zur Disposition gestellt werden.

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 wohnungsnahe 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.

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.

Busbahnhof

Auf der Fläche des ehemaligen Busbahnhofs sollte und wurde ein neuer zentraler Busbahnhof mit wesentlich verbesserter Aufenthaltsqualität errichtet.

Verteilerstraßen im Gebiet

Der Anschluss des Gebiets an das Straßenhauptnetz erfolgt unverändert im Ostteil über die Tromsdorffstraße und die Bürgermeister-Wagner-Straße, im Westteil über das Thomaseck, die Große Engengasse und die Rosengasse.

Verkehrsberuhigung

Alle untergeordneten Verkehrsbeziehungen sind, unterstützt durch stadtplanerische Maßnahmen, so zu gestalten, dass das Verkehrsaufkommen minimiert wird.

Fahrradverkehr

Das Bahnhofsquartier muss seiner Bedeutung als wichtiger Zielpunkt im Radwegekonzept der Stadt gerecht werden. In der Nähe des neuen Bahnhofes sind daher ausreichende Fahrradabstellanlagen (Bike & Ride - Anlage) vorzusehen.

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.

Weitere Planungen

Die Planungs- und Entwicklungsziele werden für die einzelnen Teilbereiche nach Erfordernis durch Blockkonzepte und Bauleitplanungen fortgeschrieben.

Qualitativ hochwertige Bausubstanz

Die besondere Qualität der Bahnhofstraße und der Schmidtstedter Straße liegen in der hochwertigen und größtenteils denkmalgeschützten gründerzeitlichen Bausubstanz. Diese stellt, bei behutsamem Umgang mit dem Bestand und bei sensibler Planung von Neubau-, Umbau- und Umgestaltungsmaßnahmen ein maßgebliches Potenzial 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.

6 Stand der Sanierung

Von herausragender Bedeutung für die Sanierung im Bahnhofsquartier sind die im Zusammenhang mit dem ICE-Knoten Erfurt durchgeführten Baumaßnahmen, welche als Initialmaßnahmen Impulse für das gesamte Quartier und die Gesamtstadt gesetzt haben. Dem Gesamtprojekt lag ein Ideen- und Realisierungswettbewerb aus dem Jahre 1995 zu Grunde, der zum Ziel hatte, den alten Erfurter Hauptbahnhof zu einem modernen ICE-Bahnhof umzugestalten, das wichtige und markante Gebäude zu sichern und einen Ort im Stadtraum zu schaffen, der Ankommende würdig empfängt und Reisenden einen herausragenden letzten Blick auf Erfurt gestattet.

Der Um- und Neubau des Erfurter Bahnhofs zum ICE-Bahnhof und somit zum Verkehrsknotenpunkt des Fern- und Regionalverkehrs der DB-AG mit dem ÖPNV der Thüringer Landeshauptstadt Erfurt sowie die Neugestaltung seines unmittelbaren Umfelds lassen sich in mehrere Bausteine gliedern. Die wesentlichen Initialmaßnahmen waren neben dem Bau des modernen ICE-Bahnhofes die Errichtung der Tiefgarage Willy-Brand-Platz und Bahnhof, der Neubau des Busbahnhofs, die Schaffung eines Zentralen Verknüpfungspunkts zwischen Bahn und ÖPNV in der Eisenbahnüberführung der Bahnhofstraße, die Errichtung zweier Fahrradabstellanlagen, der Um und Neubau der Bahnhofstraße einschließlich der Arkadensanierung.

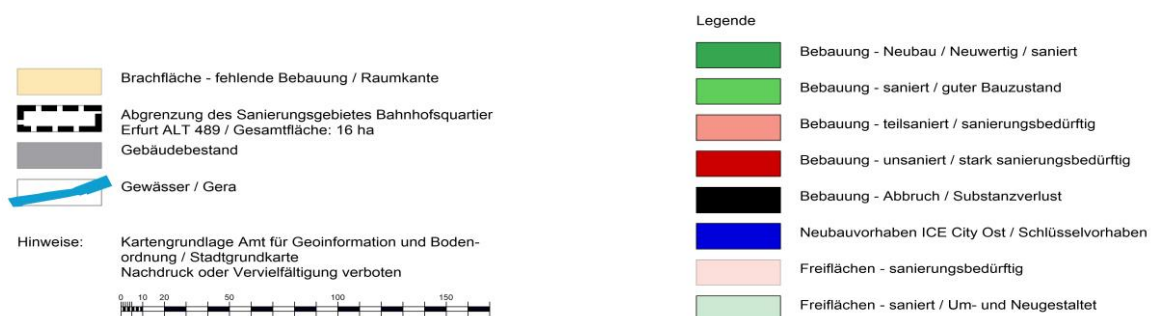
Ausgehend von diesen Maßnahmen folgten umfangreiche private Sanierungstätigkeiten der Grundstücks- und Hausbesitzer. Der Erfurter Hof und das Bahndirektionsgebäude wurden z.B. saniert. Als zusätzlicher Impuls ist der Um- und Neubau im Bereich des ehemaligen Zollamtes und der Alten Feuerwache zum Bürgeramt zu werten. All diese Maßnahmen führten bereits zu einer erheblichen funktionalen und städtebaulichen Aufwertung. Weitere Vorhaben werden vorbereitet, welche das Quartier weiter aufwerten und zum "Tor" der ICE City Ost werden lassen. Im Folgenden sollen die Umsetzung der wesentlichen Sanierungsziele bzw. Vorhaben aufgeführt werden.

Verlängerung des Sanierungsgebiets "Bahnhofsquartier Erfurt ALT 489"

Sanierungsstand



Kartengrundlage: Amt für Geoinformation, Bodenordnung und Liegenschaften Erfurt
Abbildung 02 - Sanierungsstand



Um- und Neubau zum ICE-Bahnhof



Luftbild vom "Alten" Bahnhof unmittelbar nach Fertigstellung der TGA unter dem Willy-Brand-Platz



Luftbild ICE-Bahnhof von 2020

Aufgrund unterschiedlicher Zuständigkeiten und Finanzierungsansätze war der Kreis der Beteiligten entsprechend groß und die Interessenlage stark gestreut. Infolge der Komplexität der Gesamtmaßnahme ICE Knoten Erfurt mit seinem neuen Bahnhof musste die Realisierung in unterschiedlichen Bauabschnitten erfolgen. Grundlage hierfür war der Wettbewerbsentwurf des Architekturbüros Gössler aus Hamburg. Die große Bahnhofsüberdachung wurde nach Abbruch des alten Inselbahnhofes in zwei Abschnitten realisiert. Dabei unterscheidet man zwischen dem kleineren, der Stadt zugewandten Teil und dem verglasten Hallendach im Hintergrund, welches über die Bahnsteige ragt und das gesamte Bauwerk dominiert. Die Sanierung des denkmalgeschützten Vorempfangsgebäudes bildete einen weiteren Abschnitt.

Neben den funktionalen Anforderungen an den Bahnhofsneubau waren der sensible Umgang mit diesem Vorempfangsgebäude und die optimale Integration des Bahnhofs in das historisch gewachsene städtische Umfeld von besonderer Bedeutung.

Der Bahnhof ist heute nicht nur Zugang zum Schienen- und Transportnetz der Bahn, sondern viel mehr ein modernes Service- und Dienstleistungszentrum mit einem Höchstmaß an Information, Übersichtlichkeit und umfangreichen Kundendienst. Er ist heute aber nicht allein Dienstleistungszentrum sondern auch ein Einkaufszentrum.

Der Hauptbahnhof wurde zum modernen, den heutigen Anforderungen und der verkehrlichen Bedeutung angemessenen ICE-Bahnhof ausgebaut, welcher durch seine Verkehrsfunktion als auch durch seine attraktiven Aufenthalts- und Verkaufsflächen zum maßgeblichen Motor für die Entwicklung des Bahnhofsquartiers fungiert.



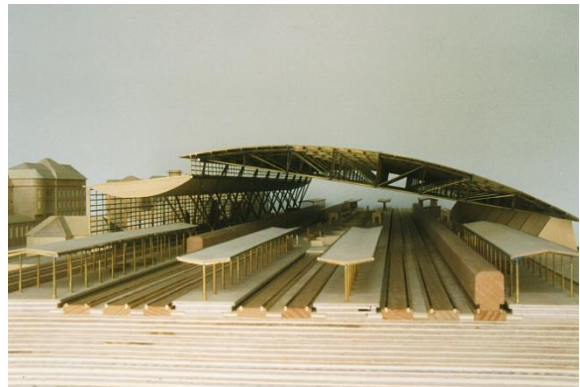
Ansicht - Bahnhof vor 1989



Ansicht - Bahnhof 2021 nach umfassendem Neu- und Umbau



Modell - Ideenwettbewerb zum Bahnhofsneubau 1. Stufe



Modell - Realisierungswettbewerb zum Bahnhofsneubau 2. Stufe



Zugang zu den Gleisen vor der Sanierung



Zugangsbereich zu den Gleisen "Mall" und Durchgang zum Flutgraben 2021



Blick auf den Haupteingang des Vorempfangsgebäudes 2021



Blick auf die Rettungsbrücke (in direkter Flucht zum Haupteingang) über den Flutgraben

Tiefgarage und "Willy-Brandt-Platz" (Bahnhofsvorplatz)



Luftaufnahme vom Bahnhofsvorplatz vor dem Um- und Neubau



Luftbild Willy-Brandt-Platz von 2020

Als erste Baumaßnahme musste, noch vor dem Neubau des Busbahnhofs und dem ICE-Bahnhof, die dringend erforderliche Tiefgarage unter dem heutigen Willy-Brandt-Platz errichtet werden. Dies war auch gleichzeitig der Baubeginn für die Um- und Neugestaltung. Gemäß der Sanierungszielstellungen wurde die Tiefgarage unter dem Willy-Brandt-Platz so konzipiert, dass diese mit der Tiefgarage unter dem Bahnhof verbunden werden konnte. So war es möglich, die Erschließung der beiden Tiefgaragen über eine gemeinsame Zufahrt zu gewährleisten. Die Zufahrt zur Tiefgarage erfolgt unmittelbar vom Innenstadtring über die Bürgermeister-Wagner-Straße, so dass sie für Parkplatzsuchende einfach zu erkennen ist.

Nach nur 15 Monaten Bauzeit wurde die Tiefgarage bereits 2001 als erster fertiger Baustein des Großprojekts ICE-Bahnhof in Betrieb genommen. Rund 400 Fahrzeuge können auf zwei Ebenen geparkt werden. Die Tiefgarage trug somit wesentlich zu einer Entspannung der Situation in Bezug auf den ruhenden Verkehr im Bahnhofsviertel bei.

Der Bau der Tiefgarage war wichtige Grundvoraussetzung für die gesamte Erschließung des Bahnhofs und weitere Neubauvorhaben. Die oberirdischen Freiflächen sollten uneingeschränkt den Fußgängern zur Verfügung stehen, während der öffentliche Personen- und Nahverkehr (Bus und Stadtbahn), die Zufahrt für Taxen und die Fahrrad-Station in unmittelbarer Nähe an den Willy-Brandt-Platz angrenzend angeordnet sind.

Die Neugestaltung des Platzes selbst konnte erst nach provisorischem Deckenschluss aufgrund erforderlicher Baustelleneinrichtungen zum Bahnhofsneubau gemäß Baufortschritt realisiert werden. Grundlage hierfür war der Entwurf des Planungsbüros WES aus Hamburg. Der Bahnhofsvorplatz vor dem Hauptgebäude ist sehr wichtig, betritt doch der Reisende hier die Stadt und erhält einen ersten Eindruck vom Reiseziel; er empfängt, lädt ein und begrüßt. Seit dem 4. Juni 2007, dem Tag der Fertigstellung, tut er dies mit Großzügigkeit und hochwertiger Gestaltung.

Der Verzicht auf überdimensionierte Werbung und störende Einbauten sichert die gewünschte großzügige und weitläufige Wirkung. Ausreichende Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten laden zum Verweilen ein.

Auch die Ansprüche an die Barrierefreiheit sind gestalterisch gelungen und es erscheint hier so selbstverständlich, dass alle Anlagen barrierefreie Zugänge haben.

Sehr wichtig in städtischen Räumen ist eine ausgewogene Bepflanzung, die im Falle des Bahnhofsvorplatzes auf Grund der Tiefgarage unter der eigentlichen Platzfläche zwischen Vorempfangsgebäude und Erfurter Hof ausgeschlossen werden musste. Die in den Pflanztrögen stehenden kleinkronigen Bäume sollen zumindest einen kleinen Ersatz schaffen.

Der Willy-Brandt-Platz bietet aufgrund seiner günstigen Besonnungssituation und seiner klaren räumlichen Fassung gute Voraussetzungen für eine hohe Aufenthaltsqualität.



Blick über den Willy-Brandt-Platz nach Osten auf das IC-Hotel



Blick über den Willy-Brandt-Platz nach Westen auf das ehemalige Bahndirektionsgebäude



Blick über den Willy-Brandt-Platz nach Nord-Osten in Richtung Busbahnhof



Blick über den Willy-Brandt-Platz nach Süd-Westen auf die Ausstattungselemente Pflanzkübel, Papierkörbe und Bänke



Blick über den Willy-Brandt-Platz nach Osten auf das Eingangsbauwerk der Tiefgarage einschließlich Aufzug und Entrauchungsanlage



Blick über den Willy-Brandt-Platz nach Westen auf das zweite Eingangsbauwerk / Treppe in die Tiefgarage einschließlich Brunneneinfassung

Der Busbahnhof



Luftbild - auf den alten Busbahnhof noch vor Satzungsbeschluss für das Sanierungsgebiet "Bahnhofsquartier Erfurt SA ALT 489"



Luftbild - Busbahnhof von 2020

Am alten Standort zwischen Schmidtstedter Straße und Willy-Brandt-Platz wurde der neue Busbahnhof mit sehr hoher Fahrgastfreundlichkeit und entsprechender Aufenthaltsqualität geschaffen. Das knapp 6,3 Mio. € teure Projekt wurde als Inselbahnhof nach knapp zehn Monaten Bauzeit am 28. Juni 2002 eingeweiht. Sämtliche Busse können von einer Mittelinsel aus erreicht werden, was die Sicherheit der Fahrgäste deutlich verbessert.

Es ist ein moderner Busbahnhof, welcher den heutigen Anforderungen an eine Nahverkehrsstation für den Regionalbus und den Stadtbus in die Ortsteile in gleichem Maße Rechnung trägt.

Überragt werden die hell ausgeleuchteten Warteflächen durch eine lang gezogene filigrane Dachkonstruktion, die in Verbindung mit der hochwertigen Granitoberfläche des Bodenbelages ein ebenso stimmiges wie ästhetisches Gesamtbild ergibt.

Als besonders markantes Gestaltungskonzept ragen die grünen "Baumfinger" bis weit in den Bahnhofsvorplatz hinein. Die rund 100 eng gepflanzten und beschnittenen Platanen bringen Grün in das Quartier und spenden im Sommer Schatten.



Blick nach Süden in Richtung IC-Hotel und Bahnhof noch vor Satzungsbeschluss für das Sanierungsgebiet "Bahnhofsquartier Erfurt SA ALT 489"



Blick nach Süden in Richtung IC-Hotel und ICE-Bahnhof auf den Busbahnhof - 2021



Blick vom IC-Hotel nach Westen auf den Insel-Busbahnhof



Blick vom Rondell nach Norden auf die Freifläche zwischen den Bushaltestellen



Blick von der Bürgermeister-Wagner-Straße nach Süden



Blick von der Schmidtstedter Straße nach Süden



Blick in Richtung IC-Hotel unter die östliche Haltestellenüberdachung



Blick in die Achse des zentralen Baumriegels aus geschnittenen Platanen zwischen den Haltestellen

Um- und Neugestaltung der südlichen Bahnhofstraße einschließlich Arkaden



Alte Aufnahme: Blick nach Norden in Richtung Bahnhof vor Beginn der Sanierungsmaßnahmen



Aktuelle Aufnahme: Blick in die Bahnhofstraße nach Norden in Richtung Anger nach der Sanierung

Von 2002 bis 2003 wurde der erste Abschnitt der südlichen Bahnhofstraße um- und neugestaltet. Dieses Vorhaben erfolgte als Komplexmaßnahme, indem die Leitungsbestände um- und neuverlegt. Ferner wurde die Gleisanlage und die Fahrleitung der EVAG erneuert. Hierbei wurde der Gleismittenabstand auf die erforderliche Breite im Haltestellenbereich unter der Eisenbahnüberführung auf das dafür notwendige Maß verringert. Bis zum Juli 2002 wurde mit einem Bauvolumen von rund 1,9 Mio. € die gesamte technische Infrastruktur, wie z.B. die Wasserversorgung und die Abwasserentsorgung erneuert.

Dem Gesamtkonzept zum Ausbau der öffentlichen Straßen und Plätze im Bahnhofsquartier folgend, wurden die Oberflächen hochwertig mit Granitplatten befestigt. Dieser Belag wurde bereits auf dem Anger verlegt. Ziel war die Verbindung und Führung der Reisenden vom Bahnhof in die Innenstadt im Stadtboden erlebbar zu machen.

Zeitgleich wurden die Arkaden in enger Abstimmung mit den Eigentümern umfänglich saniert. Bauschäden an den Natursteinverblendungen wurden aufwändig beseitigt, die Beleuchtung neu hergestellt, die Decken erneuert und ein Sammelkanal unter den Arkaden saniert und ertüchtigt. Anfang 2003 waren die Arkaden fertig saniert.

Die Bahnhofstraße mit ihrer Arkade und der Willy-Brandt-Platz bilden den zentralen öffentlichen Raum des Quartiers, der in seiner Anlage räumlich und funktional optimal in die Stadtstruktur eingebunden ist. Die einheitliche und durchgängige Gestaltung mit hellem und freundlichem Naturstein trägt heute erheblich zur Aufwertung der Bahnhofstraße bei.



Blick nach Süd-Osten auf die Arkaden vor der Sanierung



Blick vom Willy-Brandt-Platz nach Norden unter die Arkaden - 2021

Die zentrale ÖPNV-Haltestelle für Bus und Stadtbahn als Verknüpfungspunkt zwischen ÖPNV und Bahn

Das Bahnhofsumfeld wurde zum zentralen Umsteigepunkt zwischen Eisenbahn und städtischem bzw. regionalem ÖPNV neu geordnet. Die Verknüpfung von Stadtverkehr, Regionalverkehr und Fernverkehr wurde optimiert und qualitativ wie funktional deutlich verbessert. Der Bahnhofsneubau integriert wie selbstverständlich den zentralen Knotenpunkt für den ÖPNV direkt unter den Gleisen im Bereich des heutigen Bahnhofstunnels als wettergeschützten Haltestellenbereich.

Die zusammengefassten Haltestellen von Bus und Straßenbahn sind so an die darüber liegenden Bahnsteige des Hauptbahnhofs mit direkten Aufgängen auf kurzem Wege zu erreichen. Die Haltestellen sind niederflurgerecht ausgebaut, sodass sie den optimalen Komfort beim Ein- und Aussteigen bieten.

Der Neubau erfolgte in allen Belangen barrierefrei. Hierzu zählt auch das realisierte Blindenleitsystem, welches den Bahnhof mit den Haltestellen unter der Bahnübergangsüberführung und dem Busbahnhof verbindet.



Blick nach Süden in den zentralen ÖPNV-Verkehrsknotenpunkt unter der Eisenbahnüberführung des ICE-Bahnhofs



Südliche ÖPNV-Ausfahrt aus der Eisenbahnüberführung

Fahrradabstellanlagen

Das Bahnhofsumfeld wurde entsprechend seiner Bedeutung als wichtiger Quell- und Zielpunkt im Radwegenetz der Stadt Erfurt ausgebaut. Im Bahnhofsumfeld wurden daher zwei Fahrradstationen in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof und der Eisenbahnüberführung errichtet. So wurden im Bahnhofsumfeld seit 2001 rund 730 neue Fahrradabstellplätze geschaffen. Dieses Angebot wurde in mehreren Stufen ausgebaut und ist Ergebnis des stark wachsenden Bedarfes durch Radfahrer und für Berufspendler am Bahnhof.

- Die ersten 80 Abstellmöglichkeiten gab es im Zusammenhang mit dem Neubau des Busbahnhofs (Baumschutz / Baumriegel) und östlich der Rettungsbrücke über den Flutgraben.
- 2009 wurden 337 Abstellplätze im „Radhaus“ geschaffen.
- 2011 bis 2013 weitere 111 im Umfeld,
- Fahrradstation Süd: weitere 202 Abstellmöglichkeiten.

Der Großteil der Abstellmöglichkeiten wurde mit dem Bau der beiden Fahrradstationen geschaffen. Mit ihren 539 Abstellplätzen bieten diese allen Fahrradnutzern die Möglichkeit, ihr Fahrrad sicher und witterungsgeschützt abzustellen und beendeten die "wilde Abstellerei" im öffentlichen Raum.



Blick von der Bahnhofstraße nach Westen auf die Nordfassade „Radhaus Nord“ – 2021



Blick von der Bahnhofstraße nach Westen zwischen die Bahnanlagen und das „Radhaus Nord“ - 2021



Blick von der Schillerstraße nach Osten vor dem Neubau der zweiten Fahrradabstellanlage „Radhaus Süd“



Blick von der Schillerstraße nach Osten auf die neu errichtete Fahrradstation Süd – „Radhaus Süd“ - 2021



Blick von der Rettungsbrücke des Bahnhofs über den Flutgraben auf die Nordseite „Radhaus Süd“ – 2021



Blick auf die Fahrradbügel auf der Südseite des Bahnhofs unmittelbar an der "Kiss and Ride" Haltestelle



Abstellmöglichkeiten auf dem Willy-Brandt-Platz unmittelbar vor dem Vorempfangsgebäude des Bahnhofs



Abstellmöglichkeiten am Baumschutzgitter im Bereich des Baumriegels am Busbahnhof

Sanierung des "Erfurter Hofes"

Das ehemalige Hotel "Erfurter Hof" wurde als Pendant zum Hauptbahnhof bis heute umfangreich umgebaut und aufwändig saniert. Die Landesentwicklungsgesellschaft Thüringen und die Kommunalbau Thüringen verwandelten das ehemalige Interhotel in ein innerstädtisches Büro- und Geschäftshaus mit einer Nutzfläche von rund 10.000 m². Hauptnutzer ist die Sparkasse Mittelthüringen. Im Erdgeschoss sind Einrichtungen des Einzelhandels, der Gastronomie, der Tourismusbranche und eine Discothek ansässig.



Blick von der Eisenbahnüberführung nach Nord-Osten auf das ehemalige Hotel „Erfurter Hof“



Blick von der Eisenbahnüberführung auf den komplett sanierten und umgebauten ehemaligen „Erfurter Hof“



Blick nach Nord-Westen auf die Ostfassade des ehemaligen Hotels „Erfurter Hof“



Blick vom IC-Hotel auf den sanierten und umgebauten ehemaligen „Erfurter Hof“

Sanierung des "Alten Zollamts" und Neubau des Bürgeramts



Luftbild auf den Bereich der Bürgermeister-Wagner-Straße vor Sanierungsbeginn / Quelle SWEGIS Geoinformationssystem Erfurt / Amt für Geoinformation, Bodenordnung und Liegenschaften



Luftbild "Bürgeramt" von 2020

Der Bereich des ehemaligen Zollamts und der Alten Feuerwache lag lange brach und die Gebäude standen leer. Die Stadt Erfurt beschloss zur Belebung des Standorts, hier ein zentral gelegenes Bürgerzentrum zu entwickeln. Gebäude, welche nicht erhalten bzw. umgenutzt werden konnten, wurden abgerissen, die prägenden denkmalgeschützten Gebäude wurden aufwändig saniert und baulich durch einen modernen Neubau für den Bürgerservice ergänzt. Hierdurch konnte, aufgrund der Lagegunst in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt und aufgrund der optimalen ÖPNV Anbindung, ein zentrales und modernes Bürgerzentrum geschaffen werden. Diese Entwicklung hatte weitere private Sanierungstätigkeiten im Umfeld zur Folge.



Blick vom Juri-Gagarin-Ring auf den Neubau des Bürgeramtes unmittelbar neben dem ehemaligen Zollamt



Blick vom Juri-Gagarin-Ring auf das ehemalige Zollamt nach Sanierung und Umbau zum Bürgeramt



Blick auf die Neugestalteten Freiflächen im Hofbereich des Bürgeramtes

Sanierung der "Alten Fahrkartendruckerei"

Das denkmalgeschützte Gebäude der ehemaligen Fahrkartendruckerei wurde umfangreich saniert. Die aktuelle Nutzung durch die Sparkasse Thüringen veranlasste den Eigentümer dazu, die unmittelbar angrenzenden Grundstücke und Objekte in eine Neuentwicklung des Objekts einzubeziehen. Hieraus ist der Vorhabenbezogene Bebauungsplan "Willy-Brandt-Höfe" hervorgegangen. Dieser sichert eine Büro- und Wohnnutzung bis an die Schmidtstedter Straße. Durch die geplante Neubebauung entlang der Schmidtstedter Straße können fehlende Raumkanten wieder geschlossen und die östliche Schmidtstedter Straße funktional wieder belebt werden.



Blick vom Bahnhofsvorplatz auf die unsanierte Fahrkartendruckerei



Blick vom IC-Hotel in die Kurt-Schumacher-Straße auf die sanierte Fahrkartendruckerei

Hotelneubauten



Blick vom Juri-Gagarin-Ring auf die Baulücke an der Bürgermeister-Wagner-Straße



Blick vom Juri-Gagarin-Ring auf den B&B Hotelneubau



Luftbild der Kurt-Schumacher-Straße vor Sanierungsbeginn



Luftbild vom Neubau "prizotel" von 2020



Blick vom künftigen „Promenadendeck“ nach Süd-Westen auf den Hotelneubau „prizotel“



Blick in die Kurt-Schumacher-Straße nach Osten auf das „prizotel“ in Richtung Promenadendeck zur ICE-City

Lückenschließung und Gebäudesanierung

Im Laufe des Sanierungsprozesses im Bahnhofsquartier Erfurt wurden nicht nur Großprojekte realisiert. Auch private Hauseigentümer haben ihren Beitrag zur Aufwertung des Bahnhofsquartiers geleistet. Exemplarisch sollen im Folgenden einige davon aufgeführt werden.



Gemäß der Sanierungszielstellung wurde die Hotelzufahrt in der Sonntagsgasse aufgegeben und in den Neubau der Thomasstraße integriert.



Die Baulücke wurde mit dem Neubau geschlossen. Durch die Verlagerung der Zufahrt sind Störungen des Bahnbetriebs der EVAG im Bereich der Sonntagsgasse minimiert.



Ein Teil der ehemaligen Baulücke in der Ernstengasse konnte mit dem Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses geschlossen werden.



Im Zusammenhang mit der Sanierung wurde auch die Baulücke der Thomasstraße Nr. geschlossen.

6.1 Finanzierungsübersicht

In der folgenden Übersicht sind die unterschiedlichen zum Einsatz gekommenen Fördermittel und Förderprogramme aufgeführt und in die unterschiedlichen Kostenanteile aufgeschlüsselt. Hierzu gehört auch der bisherige Eigenanteil der Stadt Erfurt.

Vorhaben	Ausgabe Gesamtkosten	Ausgabe förderfähige Gesamtkosten
BL-StuA Bahnhof 2003-2014	4.447.252,27	4.447.119,82
BL_StUA Erweiterte. Altstadt 2002-2005	10.384.500,00	10.384.500,00
BL-SE Sanierung Altstadt 2000	263.208,33	263.208,33
BL- SE Bahnhof ICE 1998-2011	13.552.676,12	13.552.664,28
TL-SSM Strukturvorhaben 99	1.975.067,37	1.975.067,37
Bahnhof SD 1993 -2020	27.703.731,64	24.417.308,35
EFRE	5.029.323,16	3.538.737,16
ESF- Mittel	523.260,00	523.260,00
diverse Fördermittel (ÖPNV, Denkmal)	4.662.586,18	1.306.146,82
Gesamtsumme	68.541.605,07	60.408.012,13

Kostenarten

Vorhaben	Vb	GE	OM	BM	Sonstige
BL-StuA Bahnhof 2003-2014	0,00	386.254,82	379.396,68	3.681.468,32	0,00
BL_StUA Erweiterte. Altstadt 2002-2005	0,00	0,00	0,00	10.384.500,00	0,00
BL-SE Sanierung Altstadt 2000	263.208,33	0,00	0,00	0,00	0,00
BL- SE Bahnhof ICE 1998-2011	761.108,99	910.192,53	1.829.223,99	8.318.817,25	1.733.321,52
TL-SSM Strukturvorhaben 99	153.387,57	0,00	1.612.050,13	0,00	209.629,67
Bahnhof SD 1993 -2020	0,00	0,00	8.782.342,65	15.634.965,70	0,00
EFRE	0,00	0,00	3.538.737,16	0,00	0,00
ESF- Mittel	0,00	0,00	0,00	523.260,00	0,00
diverse Fördermittel (ÖPNV, Denkmal)	0,00	0,00	1.298.477,44	7.669,38	0,00
Gesamtsumme	1.177.704,89	1.296.447,35	17.440.228,05	38.550.680,65	1.942.951,19

Erklärung der Begriffe: VB Vorbereitung, GE Grunderwerb, OM Ordnungsmaßnahmen, BM Baumaßnahmen, Sonstige SBE Sanierungsbedingte Einnahmen

Anteil

Vorhaben	Bund	Land	Stadt	Struktur	SSM/WiWo	EFRE	SBE
BL-StuA Bahnhof 2003-2014	1.482.375,27	1.482.375,27	567.726,68	0,00	914.642,61	0,00	
BL_StUA Erweiterung Altstadt 2002-2005	3.461.500,00	3.753.500,00	259.724,01	0,00	2.909.775,99	0,00	
BL-SE Sanierung Altstadt 2000	87.736,11	149.151,38	26.320,84	0,00	0,00	0,00	
BL-SE Bahnhof ICE 1998-2011	4.482.291,73	5.713.854,13	2.545.076,48	0,00	705.397,94	0,00	106.044,00
TL-SSM Strukturvorhaben 99	0,00	1.925.716,25	49.351,12	0,00	0,00	0,00	0,00
Bahnhof SD 1993 - 2020	9.765.052,01	10.499.863,81	2.956.609,37	0,00	1.195.783,15	0,00	0,00
EFRE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.538.737,16	0,00
ESF- Mittel	219.600,00	0,00	52.326,00	0,00	0,00	251.334,00	0,00
diverse Fömi (ÖPNV, Denkmal)	0,00	1.298.477,44	7.669,38	0,00	0,00	0,00	0,00
Gesamtsumme	19.498.555,12	24.822.938,28	6.464.803,88	0,00	5.725.599,69	3.790.071,16	106.044,00

Bisher wurden 60.408.012,13 EUR an förderfähigen Gesamtkosten im Sanierungsgebiet "Bahnhofsquartier Erfurt SA ALT 489" für Sanierungsmaßnahmen eingesetzt. Die wesentlichen Baumaßnahmen waren der ICE-Bahnhof, der Busbahnhof, das Bürgeramt, die Radstationen und die umfassende Neugestaltung des Willy-Brandt-Platzes (einschließlich TGA) und der Bahnhofstraße (einschließlich Arkaden). Die Gesamtkosten belaufen sich derzeit auf 68.541.605,07 EUR. Die Ausgaben gliedern sich in die nachstehenden Kostenarten auf:

-	Vorbereitung	1.177.704,89 EUR
-	Grunderwerb	1.296.447,35 EUR
-	Ordnungsmaßnahmen	17.440.228,05 EUR
-	Baumaßnahmen	38.550.680,65 EUR
-	sonstige sanierungsbedingte Einnahmen	1.942.951,19 EUR

7 Verlängerung der Sanierung

7.1 Begründung der Verlängerung - Missstände und ausstehende Maßnahmen

Die 2001 begonnene Sanierung hat nicht nur für das Bahnhofsquartier Erfurt, sondern auch darüber hinaus grundlegende städtebauliche, funktionale und gestalterische Verbesserungen für die Landeshauptstadt Erfurt gebracht.

Mit dem in den letzten Jahren einsetzenden Bauboom konnten auch im Bahnhofsquartier einzelne der noch vorhandenen Baulücken gefüllt werden. So konnte eine erste Baulücke in der Thomasstraße 89 mit einem Neubau geschlossen werden und unmittelbar neben dem IC-Hotel eine Brachfläche gemäß Rahmenplan ICE-City mit der Errichtung des "prizeotel Erfurt-City" bebaut werden.

Für weitere Baulücken laufen die Vorbereitungen, um städtebauliche Missstände, wie zum Beispiel an der Kurt-Schumacher-Straße und Schmidtstedter Straße, zu beheben. Ziel ist es, bis zum Abschluss der Sanierung einen neuen urbanen Stadtteil zu entwickeln, welcher den Stadtgrundriss der Innen- und Altstadt ergänzt und abrundet.

Neben den geförderten öffentlich bedeutsamen Vorhaben wurde auch ein großer Teil privater Baumaßnahmen durchgeführt. Gemäß der Annahme, dass jeder eingesetzte Euro an Städtebaufördermitteln eine etwa 5-fache Investitionssumme bei privaten Investitionen nach sich zieht, kann nachvollzogen werden, welche wirtschaftliche Leistungskraft hier abgerufen worden ist.

Diese enormen wirtschaftlichen Anstrengungen haben zu einer beeindruckenden Entwicklung im Bahnhofsquartier geführt. Dennoch muss konstatiert werden, dass bei dem derzeit erreichten Stand der Sanierung eine Entlassung noch nicht angebracht ist.

Weitere Vorhaben müssen vorbereitet werden und der öffentliche Raum abseits der Hauptfußgängerzonen muss aufgewertet werden. Dies betrifft insbesondere die Straßen quer zu den Hauptfußgängerachsen (Thomasstraße, Schmidtstedter Straße, Kurt-Schumacher-Straße).

Ein wesentlicher Bereich ist zudem der Standort des künftigen Hoteltowers im Osten des Sanierungsgebiets. Die beabsichtigte und in Teilen realisierte Bebauung „prizotel“ soll zum künftigen städtebaulichen Tor zur ICE City Ost ausgebaut werden. Dieser Bereich weist noch erhebliche städtebauliche Missstände auf, deren Behebung bis zur Aufhebung des Sanierungsgebiets erfolgen soll.

Die Gemeinden sind nach § 235 Abs. 4 BauGB verpflichtet, Sanierungssatzungen, die vor dem 1. Januar 2007 bekannt gemacht worden sind, spätestens bis zum 31. Dezember 2021 aufzuheben. Diese Frist kann von der Landeshauptstadt Erfurt aufgrund der noch vorhandenen städtebaulichen Missstände im Sanierungsgebiet „Bahnhofsquartier Erfurt SA ALT 489“ nicht eingehalten werden.

Durch § 142 Abs. 3 Satz 3 BauGB wird den Gemeinden die Möglichkeit eingeräumt, diese Fortführungsdauer der Sanierung durch einfachen Beschluss zu verlängern. Von diesem Recht möchte die Landeshauptstadt Erfurt nach erfolgter Vorabstimmung mit dem Thüringer Landesverwaltungsamt Gebrauch machen. Für das Sanierungsgebiet „Bahnhofsquartier Erfurt SA ALT 489“ wird daher, zur abschließenden Behebung der städtebaulichen Missstände, die Verlängerung bis 12/2030 vorgeschlagen.

Nachstehend sollen wesentliche Missstände und Maßnahmen, die eine Verlängerung des Sanierungsverfahrens erforderlich machen, kurz aufgeführt werden:

Baulücken – fehlende Raumkanten



Luftaufnahme der unbebauten Grundstücke zwischen Bahnhofstraße, Schmidtstedter-Straße und Busbahnhof /



Blick auf die als Parkplatz zwischengenutzte Baulücke / Durchwegung und baulich-räumliche Struktur fehlt / Neubebauung und Wiederherstellung der Raumkanten dringend erforderlich



Luftaufnahme der unbebauten Grundstücke im Bereich der Thomassstraße - Bahndirektionsgebäude



Blick auf die als Parkplatz zwischengenutzte Baulücke im Bereich Große Engengasse / baulich-räumliche Struktur fehlt / Neubebauung und Wiederherstellung der Raumkanten dringend erforderlich



fehlende Block und Raumkanten nach Substanzverlust im Bereich der Schmidtstedter Straße Straßenansicht



fehlende Block und Raumkanten nach Substanzverlust im Bereich der Schmidtstedter Straße / Blick vom Grundstück über die Baulücke



Baulücke im Blockrand stellt einen baulich räumlich Bruch dar und führt zu erheblichen Immissionen im Blockinnenbereich



Ungenutzte und unsaniertes Gebäude infolge gestörter Grundstücksteilung

Fehlende mangelhafte Durchwegung



Fehlende / ungenügende Durchwegung vom Busbahnhof zur Bahnhofstraße – Büßlebener Gasse



Fehlende / ungenügende Durchwegung von der Bahnhofstraße über die Büßlebener Gasse zum Busbahnhof

Schlechter Bauzustand der Straßen, Wege – im öffentlichen Raum



unzureichende Anbindung des Bahnhofsquartiers an die Oststadt wird durch den Bau des Promenadendecks als Auftackt zur ICE-City Ost aufgewertet



fehlender städtebaulicher Abschluss am östlichen Ende der Kurt-Schumacher-Straße



Fehlende Anbindung des Quartiers an die nordöstlich angrenzenden Stadtteile / Bauzustand der Gehwege mangelhaft / Funktionsverlust der Querungsstelle Trommsdorffstraße



Baulicher Gesamteindruck und Zustand im Bereich der Thomasstraße – mangelhaft und sanierungsbedürftig

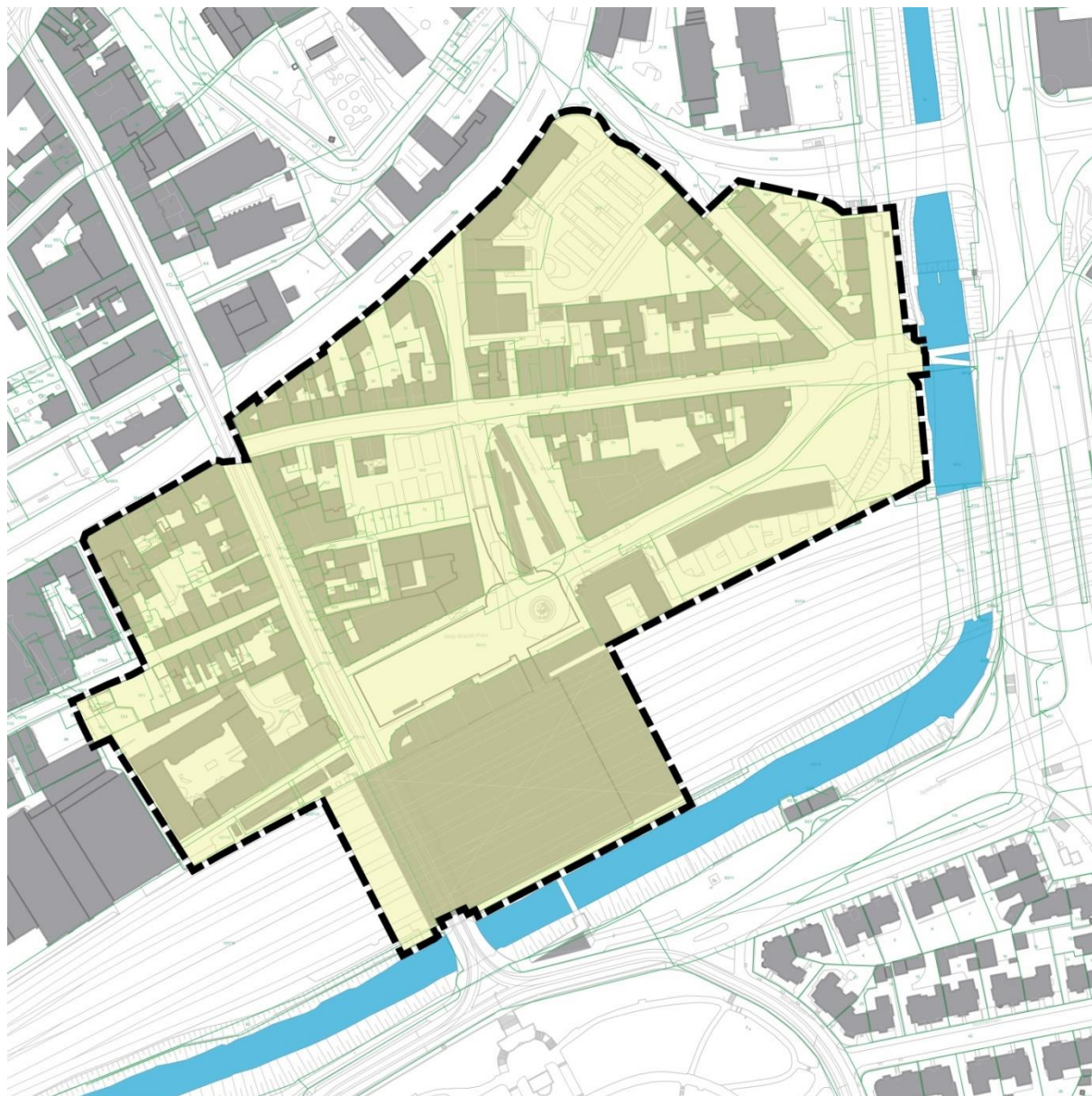


Schlechter Bauzustand der Gehwege in der Trommsdorffstraße / stark beengte Fußwege



Unzureichende Qualität der Hauptanbindung der ICE City Ost an das Bahnhofsquartier / gestalterische und baulich mangelhafter Gesamtzustand der Schmidtstedter Straße

Verlängerung des Sanierungsgebiets "Bahnhofsquartier Erfurt ALT 489"



Kartengrundlage: Amt für Geoinformation, Bodenordnung und Liegenschaften Erfurt
Abbildung 03 – Verlängerung des Sanierungsgebietes

Hinweise: Kartengrundlage Amt für Geoinformation und Bodenordnung / Stadtgrundkarte
 Nachdruck oder Vervielfältigung verboten



Legende

-  Abgrenzung des Sanierungsgebietes Bahnhofsquartier Erfurt ALT 489 / Gesamtfläche: 16 ha
-  Gebäudebestand
-  Gewässer / Gera

7.2 Verlängerung der Sanierung im Sanierungsgebiet "Bahnhofsquartier Erfurt – SA ALT 489"

Da die Gemeinden nach § 235 Absatz 4 BauGB aufgefordert sind, Sanierungssatzungen, die vor dem 1. Januar 2006 bekannt gemacht worden, bis spätestens zum 31. Dezember 2021 aufzuheben oder eine Verlängerung zu beantragen, erfolgte die hier vorliegende Analyse und Bestandsaufnahme sowie eine Abschätzung der noch notwendigen Maßnahmen. Dabei konnte festgestellt werden, dass die im Sanierungsgebiet "Bahnhofsquartier Erfurt" bereits gemachten Fortschritte sehr bemerkenswert sind, diese aber alleine nicht ausreichen, um das Sanierungsverfahren zu beenden.

Über das gesamte Bahnhofsquartier verteilt befinden sich jedoch noch immer unterschiedliche Struktur- und Funktionsmängel, deren Behebung für die zukunftsorientierte Entwicklung und die Vernetzung des Quartiers von nachhaltiger Bedeutung ist. Die unter 7.1 aufgeführten Missstände sollen bis zum Abschluss der Sanierung behoben werden. Hierfür bedarf es des Instrumentariums des besonderen Städtebaurechts. Die Verlängerung des Sanierungsverfahrens ist zudem eine wesentliche Voraussetzung für den weiterhin dringend notwendigen Einsatz erforderlicher Städtebaufördermittel.

Gegenwärtig laufen am östlichen Ende der Kurt-Schumacher-Straße die Bauarbeiten für das sogenannte "Promenadendeck". Die im Zusammenhang mit der ICE-City Ost stehende Baumaßnahme hat als Schlüsselmaßnahme Auswirkungen auf das unmittelbare Umfeld. Das Umfeld kann jedoch erst mit dem geplanten Neubau des Hotel-Towers-West einschließlich seiner unmittelbaren Platzgestaltung fertiggestellt werden. Vorab wurde bereits mit der Planung für die Um- und Neugestaltung der Kurt-Schumacher-Straße begonnen. Diese Baumaßnahmen werden gefördert aus dem Bundes-Länderprogramm BL-WnE/ A: Wachstum und nachhaltige Erneuerung / Aufwertung.

Die Schmidtstedter Straße bildet die Hauptachse von der ICE City und den geplanten "Türmen" des neuen Schmidtstedter Tores in die historische Altstadt und soll im Anschluss saniert, um- und neugestaltet werden. Die haushalterischen Voraussetzungen für diese Baumaßnahme sollen kurzfristig sichergestellt werden um diese Baumaßnahme bis zur Aufhebung der Sanierungssatzung realisieren zu können.

Es wird eingeschätzt, dass eine Verlängerung des Sanierungszeitraums um ca. zehn Jahre erforderlich ist, um die noch bestehenden Mängel im Bahnhofsquartier zu beseitigen, sodass die Sanierung des Bahnhofsquartiers 2030 abgeschlossen werden kann.