

# Grundsatz der städtebaulichen Entwicklung

## "ICE-City. Teilbereich Ost / Neues Schmidtstedter Tor"

### Erläuterung



Impressum



Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

Stand

29.01.2013

1.	Anlass, Ziel und Aufgabe.....	4
1.1.	ICE-City .....	4
1.2.	städtebauliches Konzept ICE-City .....	4
1.3.	städtebauliches Konzept ICE-City Teilbereich Ost / Neues Schmidtstedter Tor.....	4
2.	Rahmen und Bindungen.....	6
2.1	Situation .....	6
2.2	Planungsrecht .....	8
2.3	Erschließung .....	8
2.4	Grundstücksbedingungen.....	8
3.	Zielstellung .....	10
3.1	Grundsatz .....	10
3.2	städtebauliches Konzept .....	10
4.	Anlage .....	12
4.1	zum städtebaulichen Konzept .....	12
4.2	Abbildungen zum städtebaulichen Konzept.....	12
4.3	sonstige Abbildungen .....	12

# 1. Anlass, Ziel und Aufgabe

## 1.1. ICE-City

Mit der Fertigstellung des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 8 (VDE 8), für das hohe öffentliche Investitionen erbracht werden, verändert sich ab dem Jahr 2017 die verkehrsstrategische Lage und Bedeutung Erfurts.

Erfurt wird eines der wenigen echten ICE-Drehkreuze. Das Verkehrsaufkommen nach Sitzplätzen wird sich um mehr als 50% auf 42.000 Sitzplätze pro Tag erhöhen. Die Reisezeiten zu wichtigen Metropolregionen werden sich erheblich verkürzen, z.B.: Erfurt - München von 4.15 h auf 2.30 h, Erfurt - Berlin von 2.30 h auf 1.45 h, Erfurt - Leipzig von 1.10 h auf 0.39 h, zum Flughafen Leipzig 0.28 h und Erfurt - Dresden von 2.30 h auf 01.50 h. Die Impulsregion erhält mit Erfurt einen zentralen Zugang zum Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsnetz.

Es ist starkes öffentliches Interesse die Synergieeffekte des VDE 8 für die städtebauliche und wirtschaftliche Entwicklung der Landeshauptstadt Erfurt und der Region zu ihrem Wettbewerbsvorteil nutzen.

Die Machbarkeitsuntersuchung ICE City (Stadtratsbeschluss DS 0829/10 vom 24.06.2010) bestätigte durch die Erreichbarkeitsverbesserungen des VDE 8 herausragende Entwicklungspotentiale für neue oberzentrale Ansiedlungen und Arbeitsplätze. Diese sind durch Ansiedlungsmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe des ICE-Drehkreuzes zu binden. Dazu ist ein Premiumstandort ICE-City für neue citynahe Arbeitsstätten mit oberzentralen Ansiedlungen wie Büro,- Hotel,- Kongress- und Geschäftsnutzungen von überregionaler und internationaler Ausstrahlung zu entwickeln.

Für diese städtebauliche Entwicklung sind durch den Rückzug von Bahn und Gewerbe geprägte Flächen im Umfeld des Erfurter Hauptbahnhofes in den Quartieren west- und östlich der Bahnhofstraße sowie auf Teilflächen des ehemaligen Güterbahnhofes für die städtebauliche und wirtschaftliche Entwicklung zu mobilisieren.

Zur stadtverträglichen Strukturentwicklung am ICE-Knoten ist eine Steuerung erforderlich. Diese umfasst aktive Entwicklungsarbeit, koordiniertes Handeln der Akteure, Gewährleistung synergetischer Beziehungen zum ICE-Bahnhof und zwischen den Nutzungsbausteinen mit einem abgestimmten Nutzungsprofil, und die eigenständige und wahrnehmbare Adresse durch eine gesicherte hohe städtebauliche und architektonische Qualität.

## 1.2. städtebauliches Konzept ICE-City

Für das Entwicklungsziel ICE-City wird derzeit entsprechend Stadtratsbeschluss 2132/11 vom 29.02.2012, "Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Bahnhofsquartier (ICE-City) - Einleitung vorbereitender Untersuchungen", auch das städtebauliche Konzept erarbeitet.

## 1.3. städtebauliches Konzept ICE-City Teilbereich Ost / Neues Schmidtstedter Tor

Für den Teilbereich Ost / Neues Schmidtstedter Tor ist entsprechend Stadtratsbeschluss 0251/12 vom 29.03.2012 das städtebauliche Konzept erarbeitet worden.

Es umfasst Brach- und Nachnutzungsflächen östlich des Hauptbahnhof:

- heute unbebaute Flächen südlich der Kurt-Schumacher-Straße,
- die Schmidtstedter Eisenbahnbrücke über Flutgraben und Stauffenbergallee,
- zukünftig umzunutzende Teile des Güterbahnhof bis zur verlängerten Rathenaustraße.

Die Teile des Güterbahnhof dienen zur Entspannung räumlich-funktionaler Konflikte im sehr kompakten, räumlich beengten östlichen Bahnhofsquartier und als Entwicklungsreserve.

Dabei ist das neu zu bildene Neues Schmidtstedter Tor, beidseitig der Schmidtstedter Eisenbahnbrücke über Stauffenbergallee und Umflutgraben, ist prägnantes Entree und eigenständig wahrnehmbare Adresse. Es ist eine Klammer zwischen dem unmittelbaren östlichen Bahnhofsumfeld und den Flächen des ehemaligen Güterbahnhof östlich der Schmidtstedter Eisenbahnbrücke. Dieser Verknüpfungs- und Schwerpunkt ist durch eine strukturell schlüssige und fußläufig hochattraktive Verbindung an der Nordseite der Schmidtstedter Eisenbahnbrücke gekennzeichnet.

Für die Flächen im östlichen Bahnhofsquartier Teilbereich Schmidtstedter Tor und Teile des Güterbahnhof wird das städtebauliche Konzept Grundlage der Entwicklung.

Die Sanierungsziele für die Flächen innerhalb Sanierungssatzung KRV421 Äußere Oststadt und Sanierungssatzung ALT489 Bahnhofsquartier Erfurt werden hiermit konkretisiert.

Für die Bebauung sind als bauplanungsrechtliche Grundlage Bebauungspläne erforderlich. Die Aufstellung von Bebauungsplänen unterliegt der Entscheidung des Stadtrates, der Stadtrat ist somit im Weiteren eingebunden.

## 2. Rahmen und Bindungen

### 2.1 Situation

#### Einordnung

Erfurt ist eine Kultur- und Handelsmetropole. Sie liegt seit Jahrhunderten am Schnittpunkt wichtiger Fernhandelsstraßen. Ab 1847 ist sie mit der Eisenbahn erschlossen. Das prägte maßgeblich die Stadtentwicklung von der Festungsstadt 1847 mit ca. 30.000 Einwohnern zur Industriegroßstadt 1906 mit 100.000 Einwohnern und heute Regiopole und Landeshauptstadt mit ca. 200.000 Einwohnern. Die Erschließung mit der Hochgeschwindigkeitsbahn ICE und deren Umsteigepunkt Erfurter Hauptbahnhof verändert die Erreichbarkeit und damit Wettbewerbssituation; sie wird die Entwicklung der Stadt und Region mitprägen.

#### Erreichbarkeit

Der Erfurter Hauptbahnhof ist

- ab 2017 Schnitt- und Umsteigepunkt wichtiger Hochgeschwindigkeits-, Schnell- und Regionalverbindungen,
- in 20 Minuten mit dem Flughafen Erfurt-Weimar, und ab ca 30 Minuten mit dem Flughafen Leipzig verbunden,
- über Autobahn, Fernstraßen und den Schmidtstedter Knoten / innerern Stadtring schnell erreichbar,
- mit Straßenbahn, Regional- und Stadtbus verknüpft,
- von der Altstadt / City und Wohnquartieren fußläufig schnell erreichbar,
- Ausgangspunkt der städtischen Schwerlinie Hauptbahnhof-Bahnhofstraße-Anger-Rathaus-Domplatz.

#### Plangebiet

Das Plangebiet schliesst an das am Bahnhofsvorplatz gelegene InterCityHotel Erfurt an, überquert den Umflutgraben und die Stauffenbergallee entlang der Schmidtstedter Eisenbahnbrücke zum Plateau des ehemaligen Güterbahnhofs bis zur verlängert gedachten Rathenaustraße.

#### Prägungen vor 1847

Erfurt war bis 1873 Festungsstadt und gehörte 1802-1945 administrativ zu Preußen. Das Plangebiet war vom äußeren Wall und Wehrgraben (1460), Schmidtstedter Tor und Festungsvorfeld geprägt.

#### Prägungen 1847 bis 1871

Aus militärischen Gründen mussten Bahngleise in einem Abstand zur Festungsstadt geführt werden (erkennbar an der Strecke Richtung Nordhausen/Sondershausen), der Bahnhof innerhalb der Festungsstadt sein und Festungsöffnungen abschließbar ausgebildet werden.

Die 1847 eröffneten Bahnanlagen überquerten Wehrgraben (heute Umflutgraben), durchstießen südlich des Schmidtstedter Tores mit schließbarem Tunnel den Wall, und verliefen innerhalb der Festungsstadt fast auf Straßenniveau (erkennbar an der Stützwand südlich der Kurt-Schumacher-Straße.)

Erster Bahnhof und erstes Bahnhofshotel liegen heute westlich der Bahnhofstraße.

#### Prägungen nach 1871

Mit der Eisenbahn und dadurch einsetzenden Industrialisierung wandelte sich Erfurt von der ehemals beschaulichen Festungsstadt zur schnell wachsenden Industriemetropole. In Folge der Reichsgründung 1871 entfiel der Festungsstatus und Erfurt wurde 1872 kreisfreie Stadt. Die Wallanlagen wurden beseitigt, der äußere Wehrgraben zum Umflutgraben umgebaut und die Eisenbahn auf den ehemaligen Wall gelegt. Das Bahnhofsumfeld wurde nach der Endfestung neu gegliedert.

Der erste Bahnhof westlich der Bahnhofstraße wurde geschlossen. Er erhielt 1888 einen Anbau und wur-

de zu einem Dienstleistungsgebäude.

Gleise und zweiter Bahnhof wurden weiter südlich auf dem ehemaligen Wall neu errichtet (1887-1893), der Wehrgraben zum Umflutgraben umgebaut (1890-1898) und mit der Schmidtstedter Eisenbahnbrücke (1886) und Schmidtstedter Straßenbrücke (1894) überbrückt, und das Schmidtstedter Tor beseitigt. Mit dem zweiten Bahnhof entstand der Bahnhofsvorplatz und das zweite Bahnhofshotel 1904 / 1914. Im Umfeld des ersten Bahnhof gelegene Bahnanlagen wie Lokschuppen, Kohlelager, Werkstätten, Güterverkehr etc. wurde auf Flächen östlich der Stauffenbergallee verlagert. Jedoch die Grundstücke verblieben als Vorhaltung für mögliche Erweiterungen der Gleisanlagen nach Norden bei der Bahn und wurden bis Anfang der 1990er Jahre gewerblich genutzt.

Der Güterbahnhof wurde 1871 östlich der heutigen Stauffenbergallee errichtet. Mit ihm wurden die ab 1862 entstandenen Bahnstrecken nach Nordhausen und Sondershausen mit dem Erfurter Hauptbahnhof 1872 verbunden. Das Gelände des Güterbahnhof ist mit der Umverlegung der Gleise auf den ehemaligen Wall aufgehöhht worden. Der Geländesprung prägt die Topografie der Oststadt. Die Kfz-Erschließung erfolgte zunächst von der Stauffenbergallee und später mit der Straße Am Güterbahnhof Bogen von der Thälmannstraße.

Das Schmidtstedter Tor wurde zum Verkehrsknoten. Zwischen 1904 und 1973 fuhr die Straßenbahn, bis 1922 auch unterhalb der Schmidtstedter Eisenbahn-Brücke.

Der alte Wehrgraben wurde für den Erfurter Hochwasserschutz zum Umflutgraben und für den Grünzug zwischen alter Stadt und neuen Stadtgebieten umgebaut. Im Grünzug an der schmaleren Stauffenbergallee gab es kleines Freibad.

Prägungen nach 1945

Die Planung vor 1967 mit Bahnhofs- und Bahnanlagenerweiterung nach Norden, städtebauliche Neuordnung des östlichen Bahnhofsquartiers und Hochhaus am Umflutgraben wurde nicht umgesetzt.

Die Planung ab 1967 zur verkehrlichen und städtebaulichen Neuordnung der Innenstadt wurde i.T. umgesetzt. Der Bahnhofsvorplatz wurde zur 1973 Fussgängerzone. Die Straßenbahn zur Oststadt wurde 1973 stillgelegt. Auf der Nord- und Südseite der Schmidtstedter Eisenbahnbrücke wurde der Knoten Schmidtstedter Brücke (KSB) 1972-1976 errichtet.

Mit dem o.g. Knoten Schmidtstedter Brücke ist u.a. der Grünzug verkleinert und das Freibad abgerissen, die Schmidtstedter Straßen-Brücke abgebaut, die Stauffenbergallee verbreitert, der Bahndamm neu unterführt, der Knoten zum Güterbahnhof neu ausgebildet, und Umflutgraben und Stauffenbergallee mit einer Fussgänger- und Radfahrerbrücke überspannt.

Diese o.g. neue Unterführung des Bahndammes hat eine potentielle Erweiterung der Bahnanlagen nach Norden berücksichtigt. Diese Option ist nach 1990 entfallen.

Prägungen nach 1990

Die Prozesse mit dem VDE 8 und der Bahnreform verändern das Bahnhofsumfeld und Teile des Güterbahnhofs.

Die Option Erweiterung der Bahnanlagen nach Norden ist entfallen. Für die Bahn damit entbehrliche Flächen sind einer städtebaulichen Entwicklung zuzuführen. Das umfasst Flächen westlich und östlich der Bahnhofstraße sowie Teile des Güterbahnhof bis zur gedacht verlängerten Rathenaustraße; dabei das elektronische Stellwerk (ESTW) verbleibt.

Dazu entstanden bereits am Bahnhofsvorplatz das Intercityhotel 1995, der dritte Bahnhof 2002-2008 inkl. Umfeldmaßnahmen, die Umnutzung des zweiten Bahnhofshotel zum Geschäftshaus 2007. Der Gebäudekomplex erster Bahnhof und erstes Bahnhofshotel erfahren zukünftig eine Umnutzung.

## 2.2 Planungsrecht

Planungsrechtliche Voraussetzung für eine Bebauung der Flächen des Plangebietes ist die Aufstellung von Bebauungsplänen.

Die Flächen befinden sich in förmlich festgelegten Sanierungsgebieten, innerhalb der Sanierungssatzungen KRV421 Äußere Oststadt und Sanierungssatzung ALT489 Bahnhofsquartier Erfurt.

Nach dem Einzelhandelskonzept befinden sich die Flächen außerhalb zentraler Versorgungsbereiche. Einzelhandelsnutzungen sind allgemein als kleinteilige Läden bis zu einer Verkaufsfläche von 200 m<sup>2</sup> allgemein zulässig. Ausnahmsweise können ergänzend nichtgroßflächige Nahversorgungsbetriebe unter dem Vorbehalt einer Wirkungsanalyse zugelassen werden.

Die Altstadt von Erfurt ist das größte Flächendenkmal Mitteldeutschlands, die Eigenart des Stadtbildes ist zu beachten.

## 2.3 Erschließung

### Kfz

Die Kfz-Erschließung der Flächen im Teilbereich Ost / Neues Schmidtstedter Tor erfolgt über den Knoten Schmidtstedter Brücke (KSB). Die Fläche östlich des Intercityhotel ist von der Kurt-Schumacher-Straße erschlossen. Die Fläche östlich der Stauffenbergallee ist vom Knoten Schmidtstedter Knoten / Thälmannstraße mit Straße Am Güterbahnhof erschlossen, diese Anbindung ist zu Gunsten einer städtebaulichen Korrektur umzubauen. Langfristig besteht eine Option zu Anbindung an die Iderhoffstraße in Verbindung mit dem Straßenzug B7-Azmannsdorfer Weg-Kalkreißle-Leipziger Straße

### Kfz-Stellplatzanlagen

Gewerbliche Kfz-Stellplatzanlagen die über den Eigenbedarf der Baugrundstücke hinausgehen sind auf der Fläche östlich der Stauffenbergallee einzuordnen.

### Fuß- und Radwege

Neue Fuß- und Radwege sind mit dem Grünzug Umflutgraben und mit der Schmidtstedter Eisenbahnbrücke einzuordnen. Die westliche Röhre der Schmidtstedter Eisenbahnbrücke wird anstelle mit Kfz-Verkehr durch Fuß- und Radverkehr genutzt. Die Flächen auf den 4,50m hohen Plateaus beidseitig Umflutgraben und Stauffenbergallee werden durch eine neue Wegeführung als Passerelle entlang der z.T. überbreiten Schmidtstedter Eisenbahnbrücke verbunden.

### ÖPNV

Die westliche Röhre der Schmidtstedter Eisenbahnbrücke war bis 1922 mit der Straßenbahn durchfahren. Diese Option wird im zu erstellenden Verkehrsentwicklungsplan Teilbereich ÖPNV eingetragen. Dabei ist nördlich der Schmidtstedter Eisenbahnbrücke eine 60m lange Haltestelle, der 14m breite Querschnitt gliedert sich in 6m Straßenbahn, 2x 2,50m Haltestelle, 3m Zweirichtungsradweg.

## 2.4 Grundstücksbedingungen

Die für eine städtebauliche Entwicklung überplanbaren Flächen befinden sich fast alle im Eigentum der Bahn. Das planfestgestellte Rettungskonzept des Bahnhofes ist mit der städtebaulichen Entwicklung fortzuschreiben. Das Plangebiet liegt abseits der Einzelhandelsauflagen.



#### West - Kurt-Schumacher-Straße

Die Fläche der vormaligen Expressgutrampe an der Kurt-Schumacher-Straße wird heute für Zuwegungs- Rettungs- und Aufstellflächen der Bahnanlagen und des IntercityHotel und als nichtöffentlicher Parkplatz genutzt. Bei der städtebaulichen Entwicklung sind für Hotel und Bahnanlagen erforderliche Zuwegungs- Rettungs- und Aufstellflächen in das Gebäude- und Freiraumkonzept zu integrieren. Die bahntechnischen Anlagen parallel zur Lärmschutzwand und der dazu erforderliche Abstandes sind dazu nicht verfügbar. Die erforderlichen Abstände zu Schallschutzwänden und Oberleitungen sind einzuhalten. Die vorhandenen Aufstellflächen im Bereich des Rettungstores IntercityHotel sind beizubehalten, die uneingeschränkte Straßenanbindung der Zuwegungs- Rettungs- und Aufstellflächen muss gewährleistet sein. Zuwegungen zu den Fluchtüren in der Schallschutzwand sind dauerhaft zu gewährleisten. Für Instandhaltung etc. sind an einer Fluchttür 2 Stellflächen für PKW vorzuhalten. Es ist ein dauerhaftes Wegerecht für die Zuwegungen zu den Bahnanlagen erforderlich.

#### Mitte - Schmidtstedter Eisenbahnbrücke

Die Schmidtstedter Eisenbahnbrücke ist auf der Nordseite z.T. mit Schallschutzwänden, Oberleitungen, bahntechn. Anlagen und Fernwärmeleitung genutzt. Die z.T. überbreiten Brückenteile sind mit Beachtung der erforderlichen Abstände zu Schallschutzwänden und Oberleitungen sowie bahntechn. Anlagen für eine fußläufig Verbindung mit nutzbar. Diese hochattraktive Verbindung entlang der Nordseite der Schmidtstedter Eisenbahnbrücke verknüpft die Flächen auf den Plateaus beidseitig des Umflutgraben und der Stauffenbergallee, die Entwicklungsflächen an der Kurt-Schumacher-Straße (West) und die auf dem ehemaligen Güterbahnhof (Ost). Sie ist Bestandteil des Neuen Schmidtstedter Tor als Entree umfangreicher Entwicklungsflächen am ICE Bahnhof.

#### Ost - östlich der Stauffenbergallee

Die Fläche östlich der Stauffenbergallee liegt auf dem 4,5m hohen Plateau der Bahnanlagen auf Flächen des ehemaligen Güterbahnhof. Sie ist mit Beachtung / Fortschreibung des Rettungskonzeptes der Bahnanlagen und Erhalt des elektronisches Stellwerks (ESTW) mit dessen Steuerkabel verfügbar. Die erforderlichen Abstände zu Schallschutzwänden und Oberleitungen sind einzuhalten. Zuwegungs- und Aufstellflächen bzgl. des Rettungskonzeptes für Bahnanlagen sind getrennt in das Gebäude- und Freiraumkonzept zu integrieren. Auf der Fläche östlich der Stauffenbergallee befinden sich eisenbahnbetriebsnotwendige Kabel und Leitungen sowie betriebstechnische Anlagen der DB Netz AG. Eine Standortverlagerung des Gebäudes 31050112 in Nutzung DB Netz AG ist nah der Bahnanlagen möglich. Zu den Gleisanlagen im Bereich der Lärmschutzwand km 107,800 muss eine Zuwegung für LKW und PKW gewährleistet werden, inklusive Aufstellflächen für Instandhaltung etc.

#### Ost - Erweiterung bis verlängerte Rathenaustraße

Die Fläche liegt auf dem 4,5m hohen Plateau der Bahnanlagen auf Flächen des ehemaligen Güterbahnhof. Sie ist nach der abgeschlossenen Entbehrlichkeitprüfung der Bahn verfügbar.

Bei der Entwicklung zu beachten sind u.a.:

- erforderlichen Abstände zu Schallschutzwänden und Oberleitungen
- das Elektronische Stellwerk (ESTW) mit IH Gebäude und Werkstätten, die zum ESTW Gebäude zugehörige Trafostation, ein Leitungstunnel vom ESTW Gebäude zu den Gleisanlagen, eisenbahnbetriebsnotwendige Kabel und Leitungen der DB Netz AG,
- Parkflächen für Entstör- und Notfallfahrzeuge,
- Mitarbeiterstellplätze.

### 3. Zielstellung

#### 3.1 Grundsatz

In Folge des ICE-Drehkreuzes Hauptbahnhof Erfurt erhalten die Flächen im Bahnhofsumfeld eine grundlegend andere Funktionszuweisung als zukünftig Kernerweiterungsflächen für einen hochattraktiven Ansiedlungsstandort ICE-City.

Zielstellung für den Teilbereich Ost der ICE-City ist die Bildung des Neuen Schmidtstedter Tores als Entree von Entwicklungsflächen im Bahnhofsumfeld.

Das Neue Schmidtstedter Tor bildet die Verknüpfung des urbanen Bahnhofsvorplatzes mit den Entwicklungsflächen

- östlich des IntercityHotel an der Kurt-Schumacher-Straße und
- östlich der Stauffenbergallee auf dem Plateau des ehemaligen Güterbahnhofes.

Der Stadtraum Bahnhofsvorplatz wird über Kurt-Schumacher-Straße und Steg über Flutgraben und Stauffenbergallee mit dem fußläufig-urbanen Endpunkt des neuen Stadtraum auf dem Plateau des ehemaligen Güterbahnhofes verbunden.

Das Entree Neues Schmidtstedter Tor hat unter Beachtung der Höhengestalt der Stadt eine besondere baukörperliche Wahrnehmbarkeit vom Gleis- und Stadtraum, insbesondere vom Bahnhofsvorplatz.

Die Baukörper haben ein modulares Konzept für Abschnitte und Nutzungsvarianz.

Das Nutzungsspektrum umfasst nicht störendes Gewerbe mit Schwerpunkt Büro / Geschäftsnutzung, Hotel / Tagung, Gastronomie, nicht großflächiger Einzelhandel, und ab dem 3.OG Wohnnutzungen. Die kultur-gewerbliche Nutzung Zughafen ist zu integrieren. Große gewerbliche und öffentliche Stellplatzanlagen sind östlich der Stauffenbergallee geplant.

#### 3.2 städtebauliches Konzept

Die gewachsene dichte Stadt mit ihrer blockartiger Morphologie wird durch Lückenschlüsse und mögliche Erweiterungsflächen gestärkt und nach Süden mit klarer Kante abgeschlossen.

Die vom Bahnhofsvorplatz ausgehende Schwerlinie der Stadtentwicklung führt über Umflutgraben und Stauffenbergallee bis an den Rand des Stadtkörpers.

Vor der kompakten Stadt liegt eine bandartige Struktur, die sich frei vom Raster an den Bahnkörper anschmiegt.

Zwei Hochpunkte und das Prommenadendeck bilden das Entree Neues Schmidtstedter Tor. Sie sind Landmarke und Klammer über Umflutgraben und Stauffenbergallee.

Urbane Grünfugen verknüpfen die Stadtelemente.

Klar strukturierte Gebäudetypologien schaffen vielfältige Arbeits-, Wohn- und Kulturflächen.

Die Bautypologie Riegel- und Kammstruktur ermöglicht Flexibilität zur Nutzungsmischung, Nah-

versorgung und Vitalität des Quartiers. Die Obergeschosse mit z.B. Büro- und Geschäftsnutzung sind z.B. mit Kleingewerbe und Gastronomie in den öffentlichen Erdgeschosszonen untersetzt.

Aus der Riegelstruktur entlang des Bahnkörpers wachsen Scheiben und vertikale Hochpunkte. Wintergartengleiche Stadtloggien treten in Beziehung zur Umgebung.

Die Baukörperhöhen orientieren sich an den Setzungen des Stadtfeldes. Die Hochpunkte mit 14 und 16 Geschossen wachsen aus ihnen hervor. Die maximale Höhe der Hochpunkte ist 49,8m bzw. 60,5m.

Die Doppelbarriere aus a) Umflutgraben und Stadtring / Knoten Schmidtstedter Brücke (KSB) Nordseite und b) Altstadt und ca 4,5m höhergelegenen Plateau des ehemaligen Güterbahnhof wird mit der bis zum Rand des Stadtkörpers übergreifenden in die Ferne wirkenden Stadtstruktur und die beiden mit 2 Hochpunkten und einem Promenadendeck verklammerten Flächen überwunden.

Auf der Westseite ist zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Promenadendeck ein das Baufeld teilender höhengestaffelter Platz.

Das Bahndammniveau ist von der Kurt-Schumacher-Straße mit Kfz erreichbar, z.B. für Anlieferung und Rettung.

Der Stadtraum ist ähnlich dem Bahnhofsvorplatz minimal und städtisch gestaltet.

Taxen und Busse können im Straßenraum Kurt-Schumacher-Straße beidseitig warten.

Der Stadtraum Umflutgraben / Grünzug und Stauffenbergallee / Stadtring wird erlebbarer. Beide trennt ein auch für den ÖPNV nutzbares Mittlergebäude mit Verknüpfung zum Promenadendeck.

Die Ostseite wird durch die städtebaulich korrigierte Straße zum Güterbahnhof erschlossen.

Das Parkhaus ist von dieser Straße direkt vom Knoten Stauffenbergallee / Thälmannstraße erreichbar.

Die Promenade ist gegliedert in eine durchgängige Gartenzone und dreireihigen Baumboulevard.

Zu den Punkten

- übergeordnete Einbindung
  - Hochhausstudie
  - Höhen am Standort
  - Masterplan
  - Phasierung
  - Havarie und Rettung
  - Abbildungen zum städtebaulichen Konzept
  - sonstige Abbildungen
- vgl. die Anlagen Punkt 4.

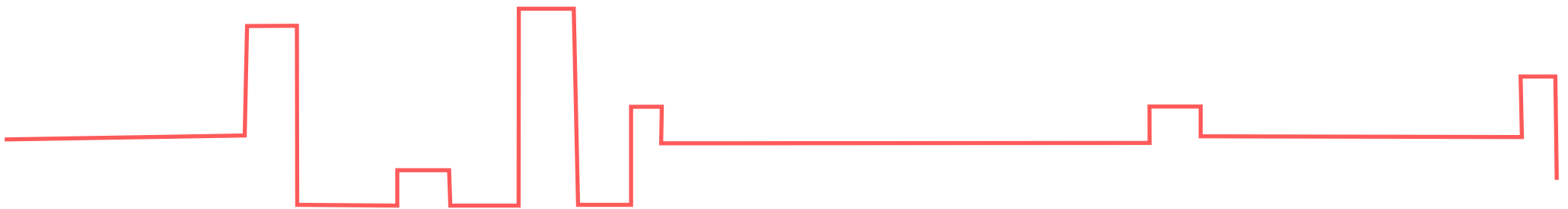
## 4. Anlage

4.1 zum städtebaulichen Konzept

4.2 Abbildungen zum städtebaulichen Konzept

4.3 sonstige Abbildungen

# JANUS AM PROMENADENDECK



Gutachterverfahren Erfurt ICE-City / Neues Schmidtstedter Tor  
Abschlussbericht, Januar 2013

## Machleidt GmbH

Städtebau | Stadtplanung  
BDA SRL

Leuschnerdamm 31  
10999 Berlin  
[www.machleidt.de](http://www.machleidt.de)

Tel 030 . 609 777 0  
Fax 030 . 609 777 29  
Mail [mail@machleidt.de](mailto:mail@machleidt.de)

## Mola + Winkelmüller

Mola + Winkelmüller  
Architekten GmbH BDA

Keithstraße 2-4 57  
10787 Berlin  
[www.mw-arch.de](http://www.mw-arch.de)

Tel 030 . 83 22 7 22 0  
Fax 03222 . 600 55 72  
Mail [mail@mw-arch.de](mailto:mail@mw-arch.de)

## sinai

---

Faust. Schroll. Schwarz.  
Freiraumplanung +  
Projektsteuerung GmbH

Lehrter Straße 57  
10557 Berlin  
[www.sinai.de](http://www.sinai.de)

Tel 030 . 66 77 67 440  
Fax 030 . 66 77 67 450  
Mail [info@sinai.de](mailto:info@sinai.de)

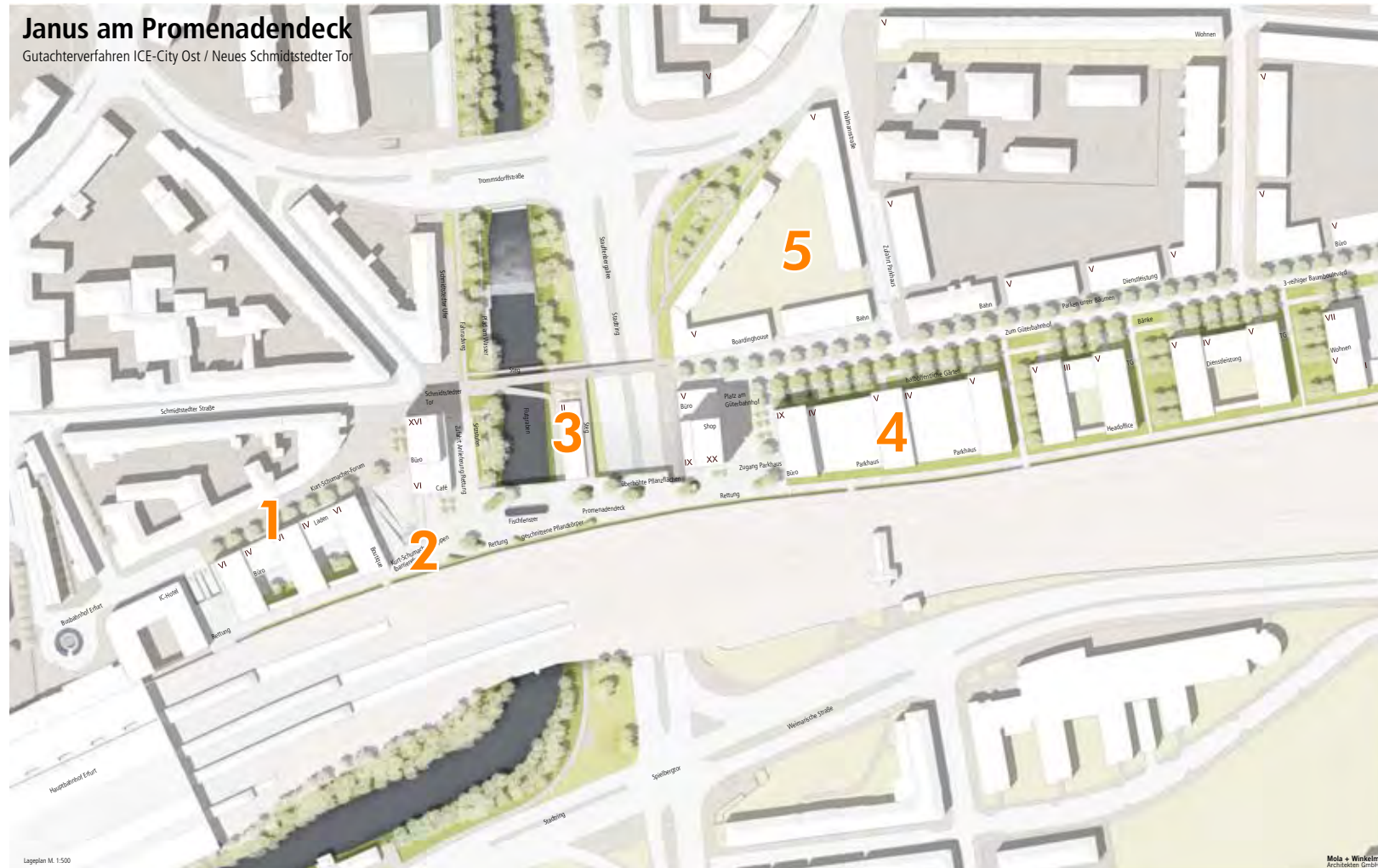
---

Inhalt	Ausgangslage Wettbewerb	04
	Übergeordnete Einbindung	07
	Hochhausstudie	10
	Höhen am Standort	29
	Masterplan	46
	Phasierung	58
	Havarie und Rettung	61

## Ausgangslage Wettbewerb

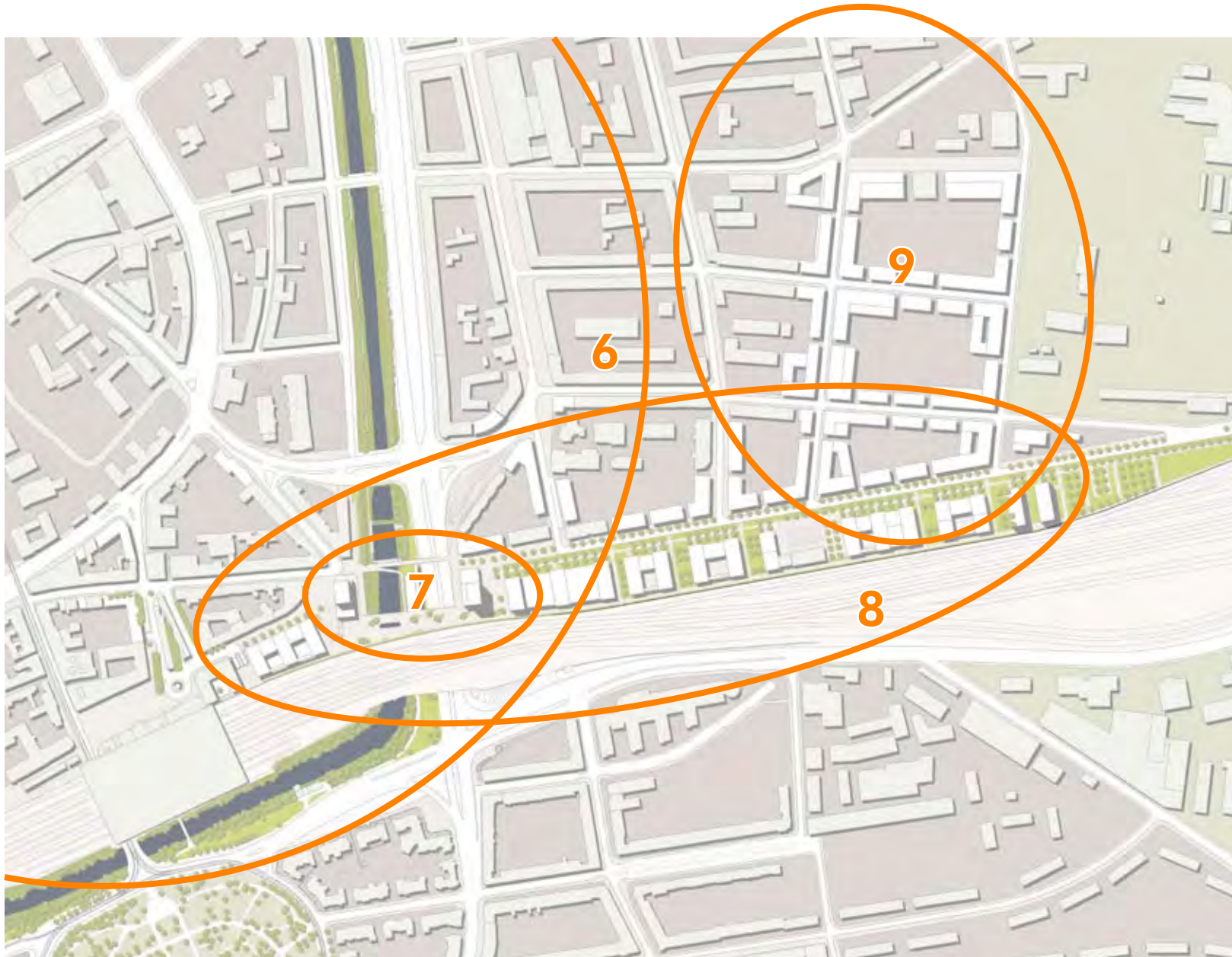


## Überarbeitung Wettbewerb



### ICE-City Ost

1. Kurt Schumacher Straße:  
Erhalt Erschließungsfunktion  
Schienenersatzverkehr und  
Gestaltvorschläge.
2. Rettungsflächen:  
Darstellung der Fläche (820  
qm) sowie der Rettungs-  
wege.
3. Steggebäude:  
Einbindung Radweg/Tram  
trasse/Funktionen.
4. Parkhaus: Typologie und  
Stellplatzkonzept in Phasen.
5. Grundstück Zum Güter-  
bahnhof 2-10 :  
Erschließung und Hof-  
gestaltung.

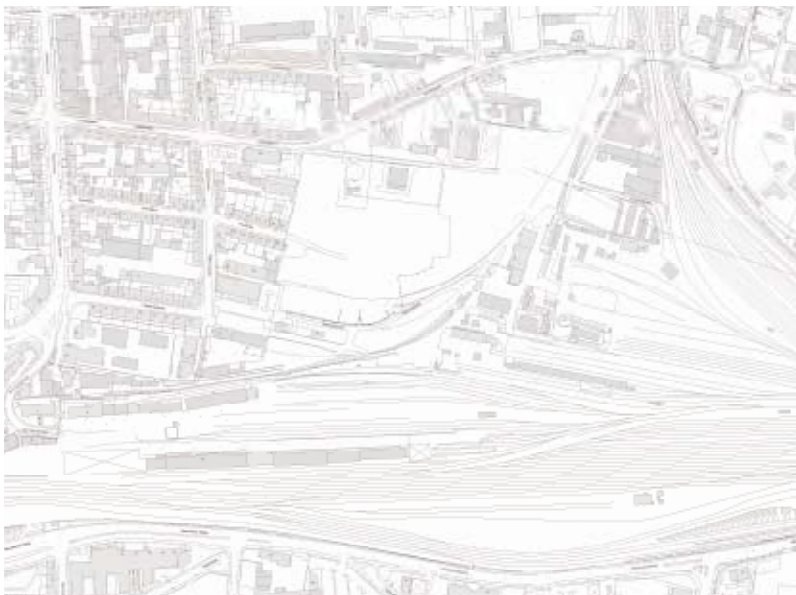


## Überarbeitung Wettbewerb

### Erfurt/Krämpfervorstadt

- 6. Hochhauskonzept Erfurt
- 7. Gebäudehöhen am Standort
- 8. Abschnittsweise Entwicklung
- 9. Erweiterung Städtebau (Option)

## Übergeordnete Einbindung



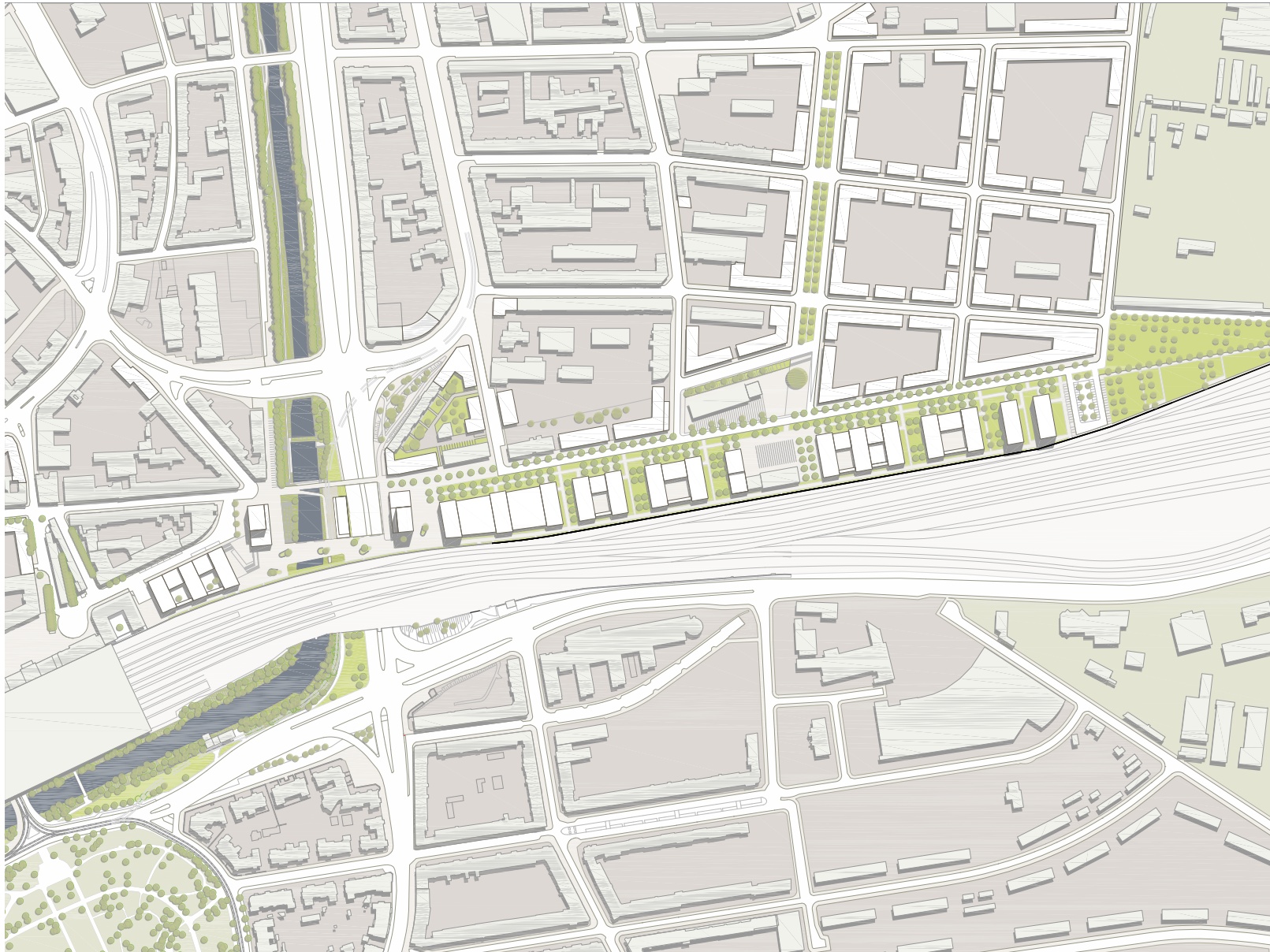
## Räumliche Einbindung

### Übergeordnete Einbindung

- Städtebaulich-freiräumliche Einbindung in die angrenzenden Stadträume.

### Ausgangslage

- STADTKÖRPER  
Kompakte Gründerzeitstadt mit offener Flanke im Osten.
- BESTANDBAUTEN  
Prägende lineare Baustrukturen (Lagerhallen). Öffnung zur Landschaft.
- FREIRAUM  
Pioniervegetation auf den ehemaligen Bahnflächen.
- TOPOGRAFIE  
Topografiesprung durchzieht Areal in nordöstlicher Richtung

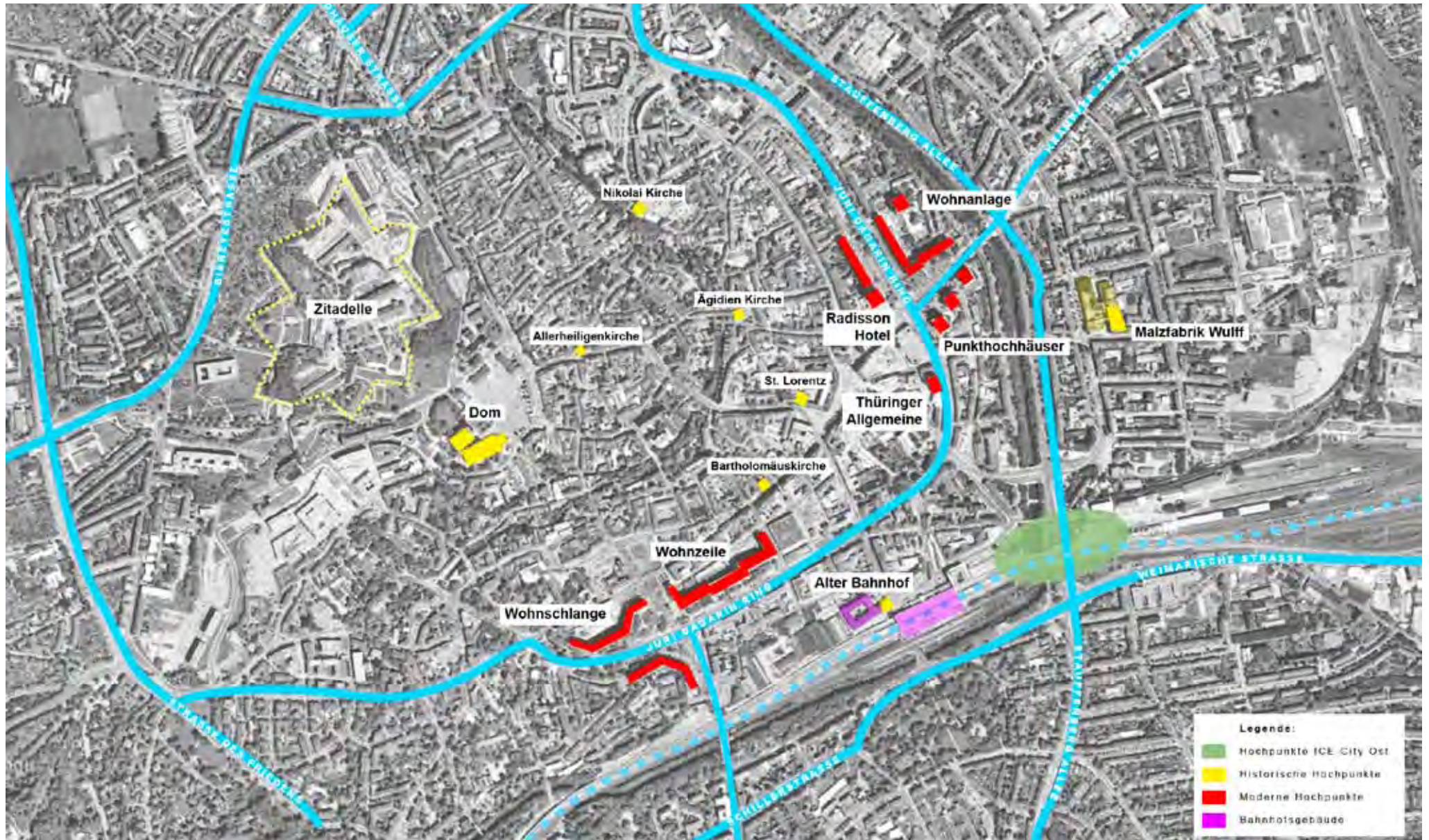


## Räumliche Einbindung

### Lageplan 1:2.000

- **STADTKÖRPER**  
Arrondierung der Blockstrukturen und Ausbildung einer neuen Stadtkante. Großzügige Fuge an Nahtstelle Bestand - Stadterweiterung.
- **BESTANDSBAUTEN**  
Bestandshallen bilden Gelenkpunkt von Nord-Süd sowie Ost-West Richtung und verknüpfen auf diese Weise Stadtkörper, ICE-Band und Fuge in einem zentralen Raum.  
-> Herausarbeitung der historischen Relikte stärkt Rythmisierung der Bandstruktur.
- **FREIRAUM**  
Stärkung vorhandener Freiraumelemente mit Ergänzungen im östlichen Bereich. Inszenierung des Übergangs in die Landschaft.
- **TOPOGRAFIE**  
Unterschiedliche Höhenniveaus werden angeglichen.

## Hochhauskonzept





## Historische Hochpunkte

Speziell der historische Stadtkern zeichnet sich durch eine Vielzahl von meist punktuellen Hochpunkten in Form von Kirchen aus.

Diese bleiben bis auf die prägnanten Bauten (wie z.B. Dom, Zitadelle) in der weiteren Untersuchung unberücksichtigt.

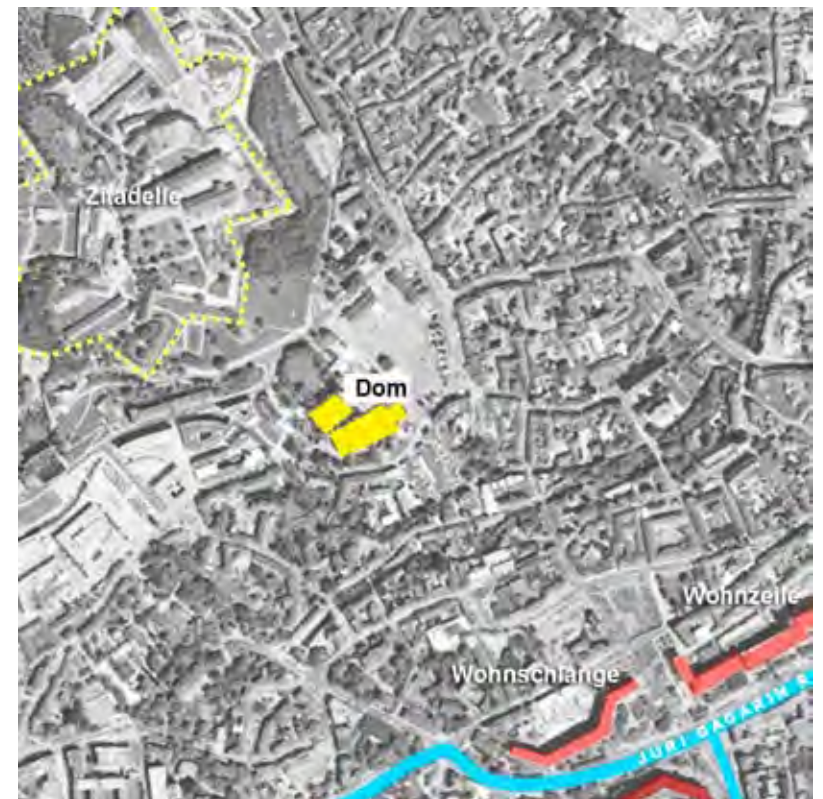




## Dom

Domplatz

- Höhe der Türme: ca. 70 - 75m
- Nutzung: Kirche
- Stadtlage: am Rand der historischen Stadtkante





## Zitadelle Petersberg

- Höhe (über Domplatz):  
ca. 30m
- Topographischer Hochpunkt





## Malzfabrik Wulff

Thälmannstr./Iderhoffstraße

- Charakteristischer Ensemble-Hochpunkt
- Nutzung: abgelegte Industrie





## Alter Bahnhof Willy-Brandt-Platz

- Höhe: ca. 30m
- Nutzung: Bürogebäude (Hauptgebäude)
- Hochpunkt als Teil des alten Bahnhofgebäudes



## Moderne Hochpunkte



Das Stadtmodell zeigt sehr deutlich die Visionen der sozialistischen Moderne. Neubauten säumen den historischen Stadtkern und bilden entlang des innerstädtischen Rings eine massive Bebauung aus, die das eigentliche Zentrum als Nebenschauplatz erscheinen lässt.

Als Fragmente dieser Planung sind einige Großbauten aus der DDR-Zeit verblieben, die nach wie vor massiv in das städtische Erscheinungsbild einwirken.



## Radisson Hotel

Juri Gagarin Ring

- Höhe: ca. 60-65 m
- Nutzung: Hotel
- Stadtlage: Verkehrsknotenpunkt



## Thüringer Allgemeine

Juri Gagarin Ring

- Höhe: ca. 35-40m  
(11 Geschosse)
- Nutzung: leerstehendes  
Haus (?)





## Wohnanlage

Krämpferstraße/J.-G.-Ring

- Höhe Punktgeb.: 48m (23 Geschosse)
- Höhe Winkelgeb.: 33m (11 Geschosse)
- Nutzung: Wohnungsbau







## Punkthochhäuser

Krämpferstraße/J.-G.-Ring

- Höhe: ca. 48m  
(16 Geschosse)
- Nutzung: Wohnungsbau

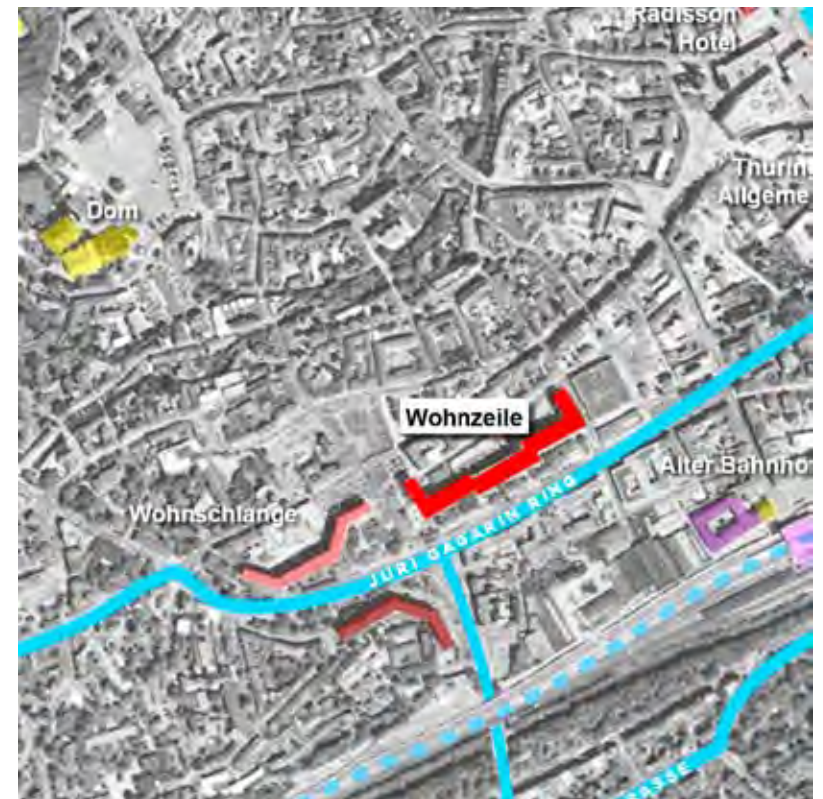




## Wohnzeile

J.-G.-Ring/Löberstraße

- Höhe: ca. 40m  
(12 Geschosse)
- Nutzung: Wohnungsbau
- Wechselspiel eines punktuellen Elements mit einem Zeilenbau



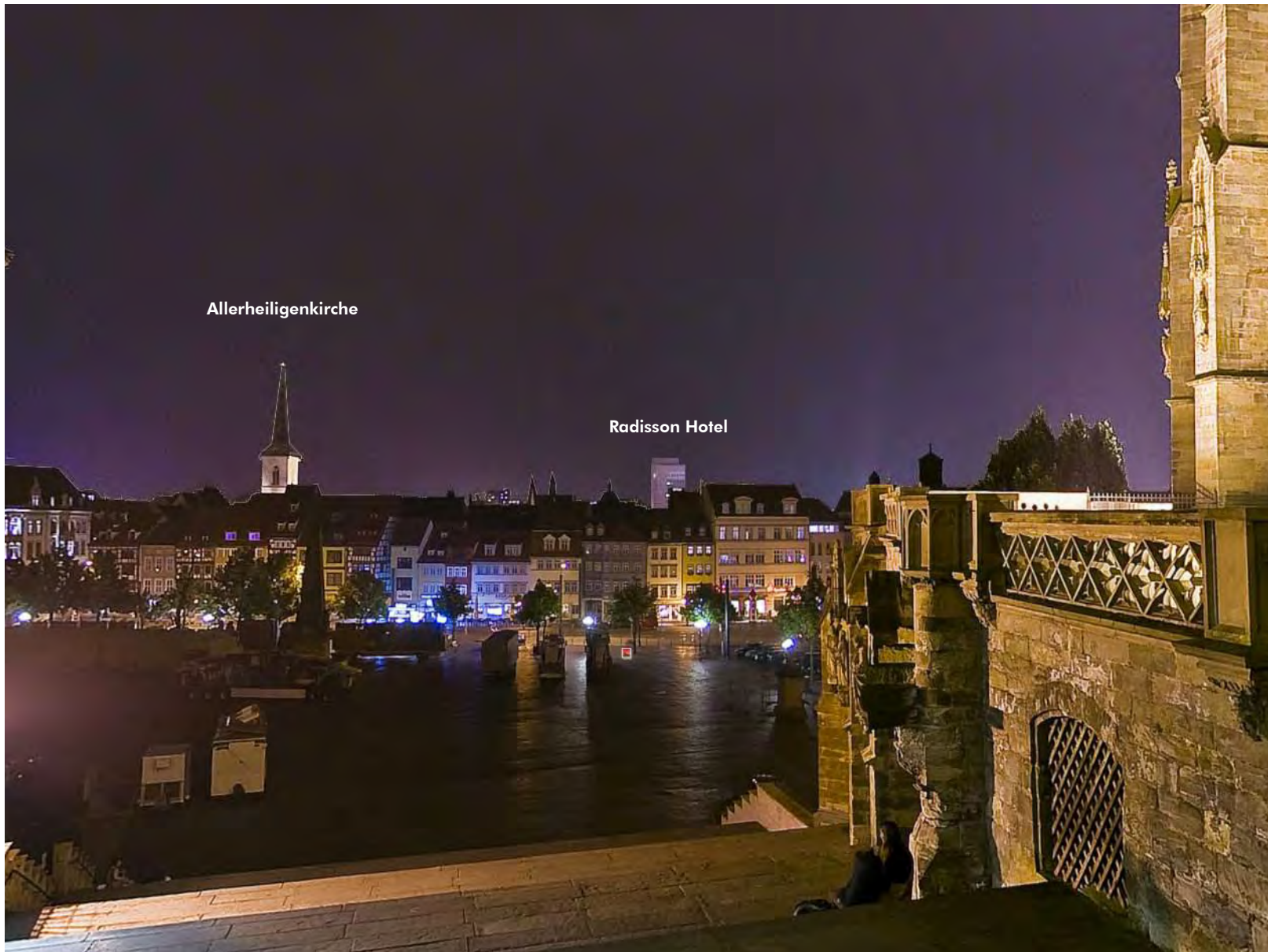


## Wohnschlange

J.-G.-Ring/Löberstraße

- Höhe: 33m  
(11 Geschosse)
- Nutzung: Wohnungsbau





## Sichtfelder

### Blick vom Plateau des Doms

Zu einem der repräsentativsten Blicke auf Erfurts Innenstadtkern gehört der Blick vom Plateau des Doms.

Von hier aus sind als einzige prägnante Hochpunkte die Allerheiligenkirche und das Radisson Hotel zu sehen. Die Hochpunkte der ICE-City befinden sich außerhalb des sichtbaren Blickfeldes.



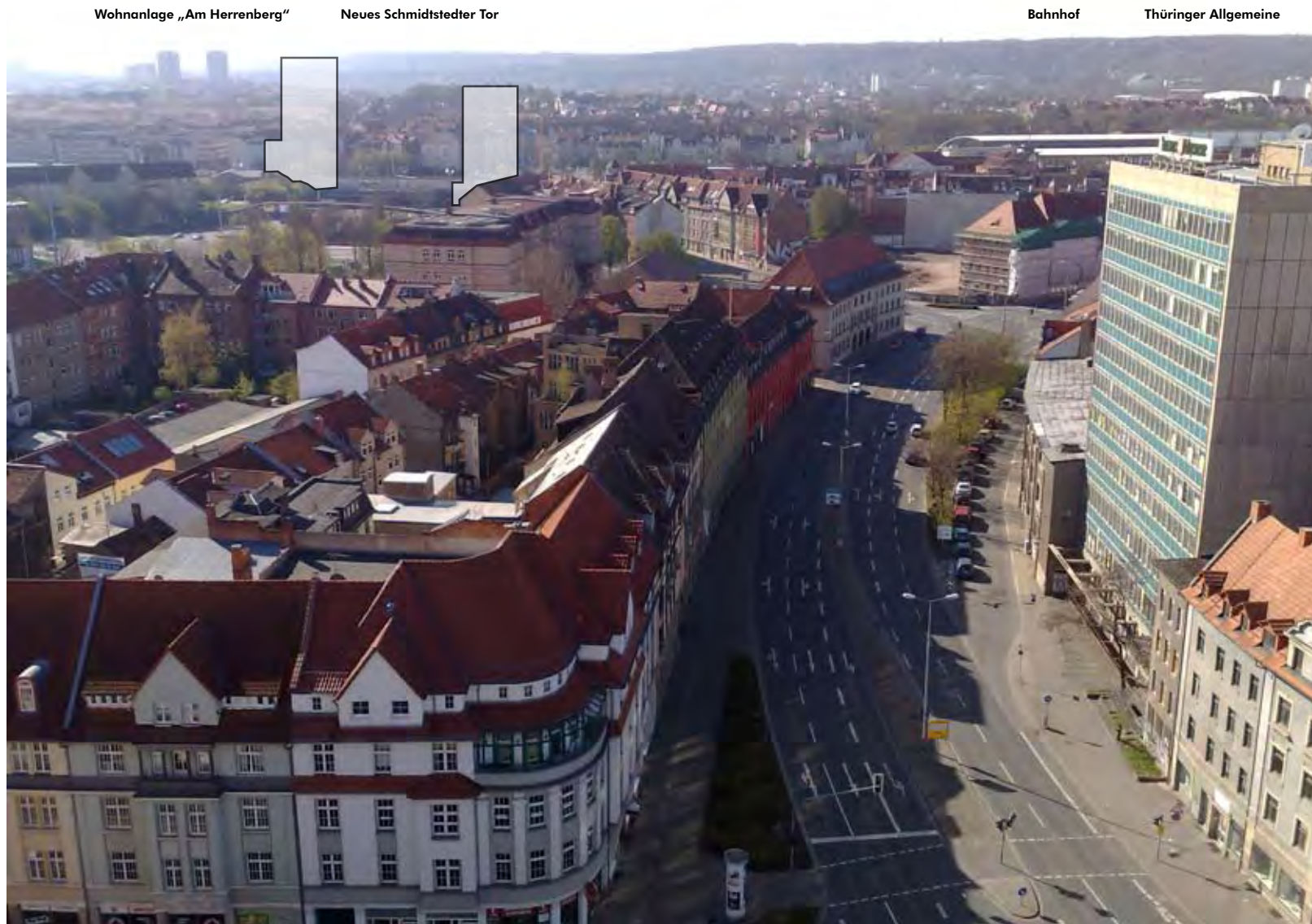
## Sichtfelder

### Blick von der Zitadelle

Ein Weitblick über die Stadt Erfurt ist von der Zitadelle aus möglich.

Die Hochpunkte der ICE-City setzen hier als klares Zeichen gegenüber den Hochpunkten aus der sozialistischen Moderne einen klaren Akzent.

## Sichtfelder



### Blick vom Dach eines Punkthochhauses

Am Verkehrsknotenpunkt bilden die zukünftigen Hochpunkte am Promenadendeck der ICE-City eine prägnante Landmarke und markieren gleich einem Stadttor den Beginn der Innenstadt.

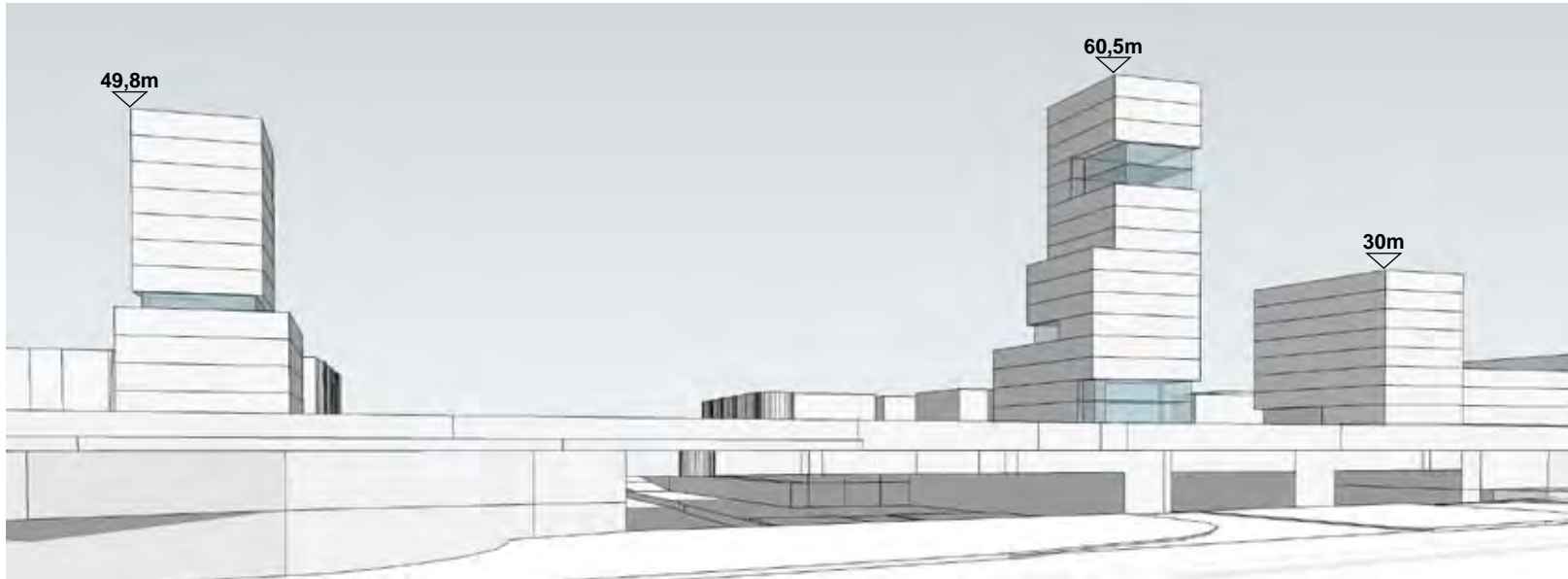
## Höhen am Standort

1. Promenadendeck
2. ICE - Green City

## Höhen am Standort

### 1. Promenadendeck



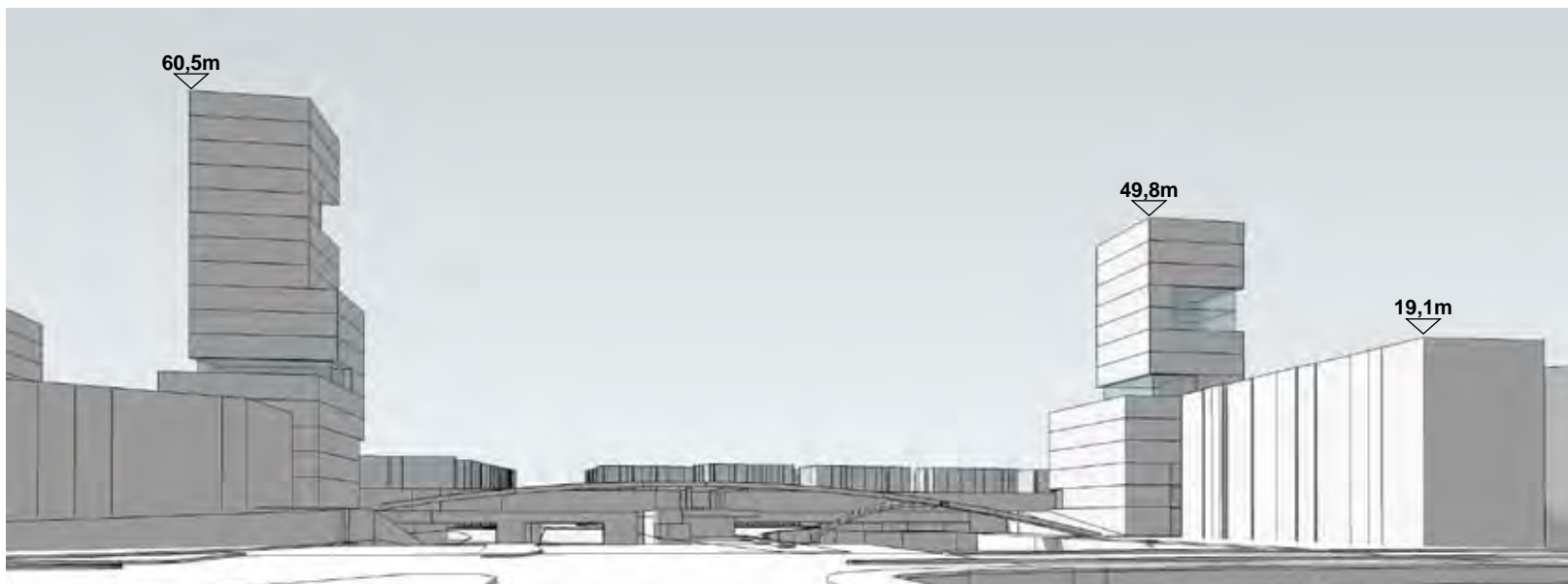


## Promenaden- deck

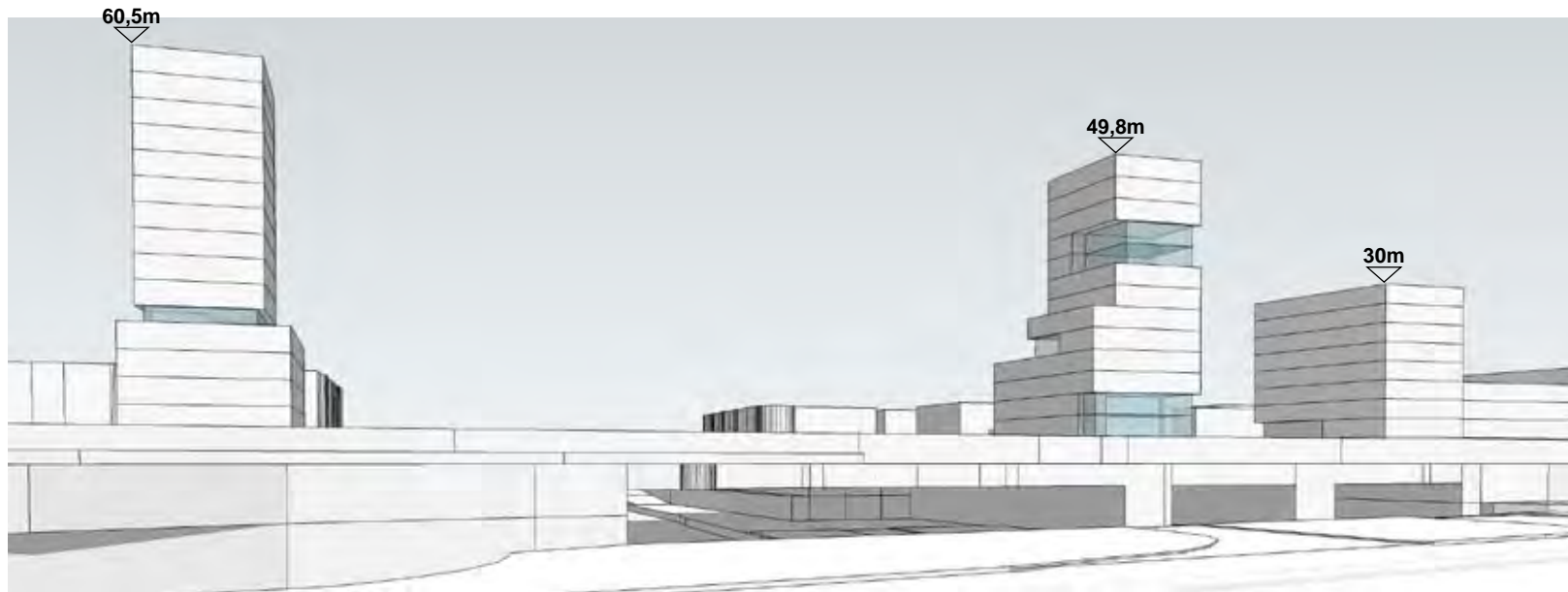
Variante Wettbewerb

(höherer Hochpunkt auf Seite  
der Erweiterungsfläche, redu-  
ziert auf 60,5 m)

- Blick nach Norden



- Blick nach Süden

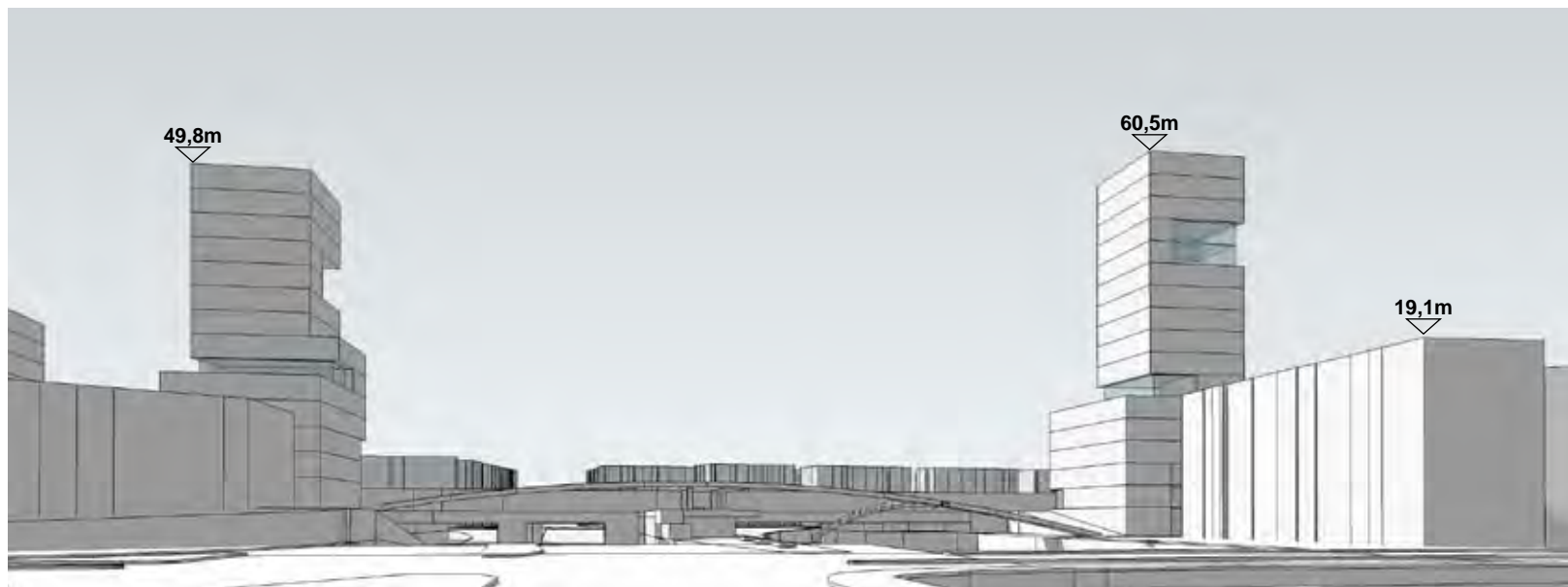


## Promenaden-deck

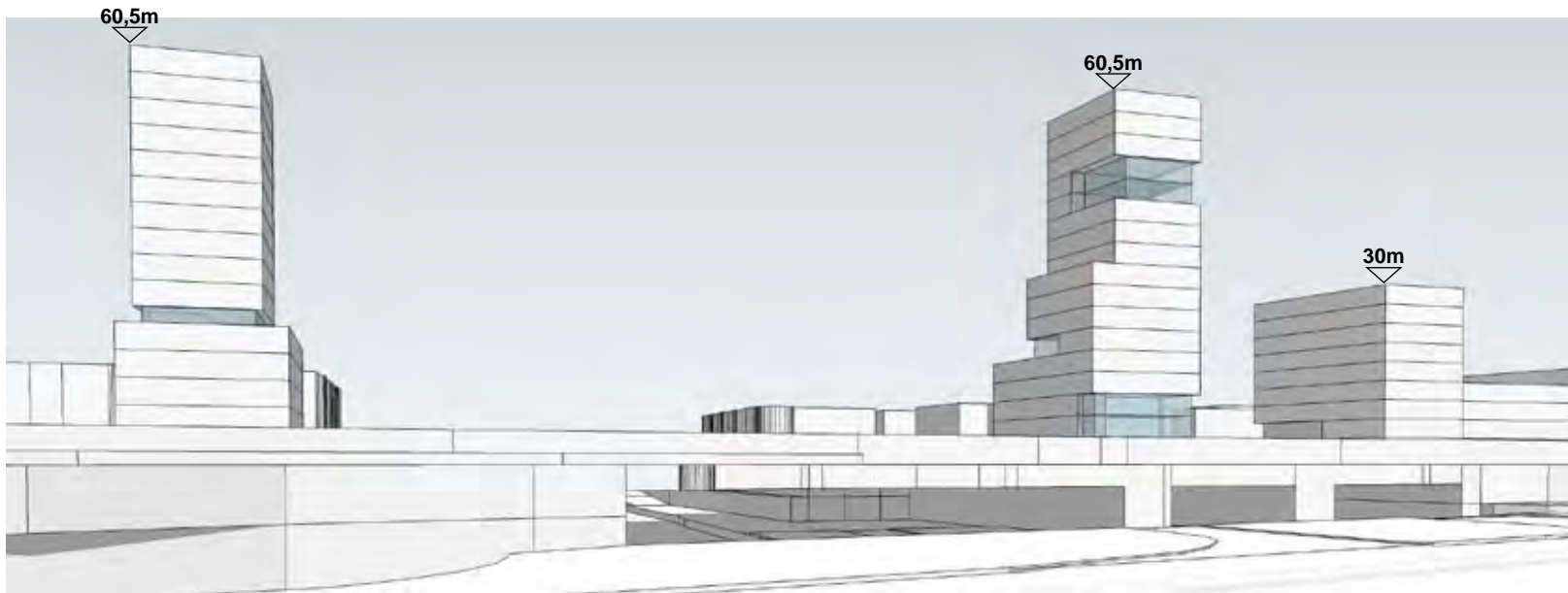
Variante Invers

(höherer Hochpunkt auf Seite der Stadt)

- Blick nach Norden



- Blick nach Süden

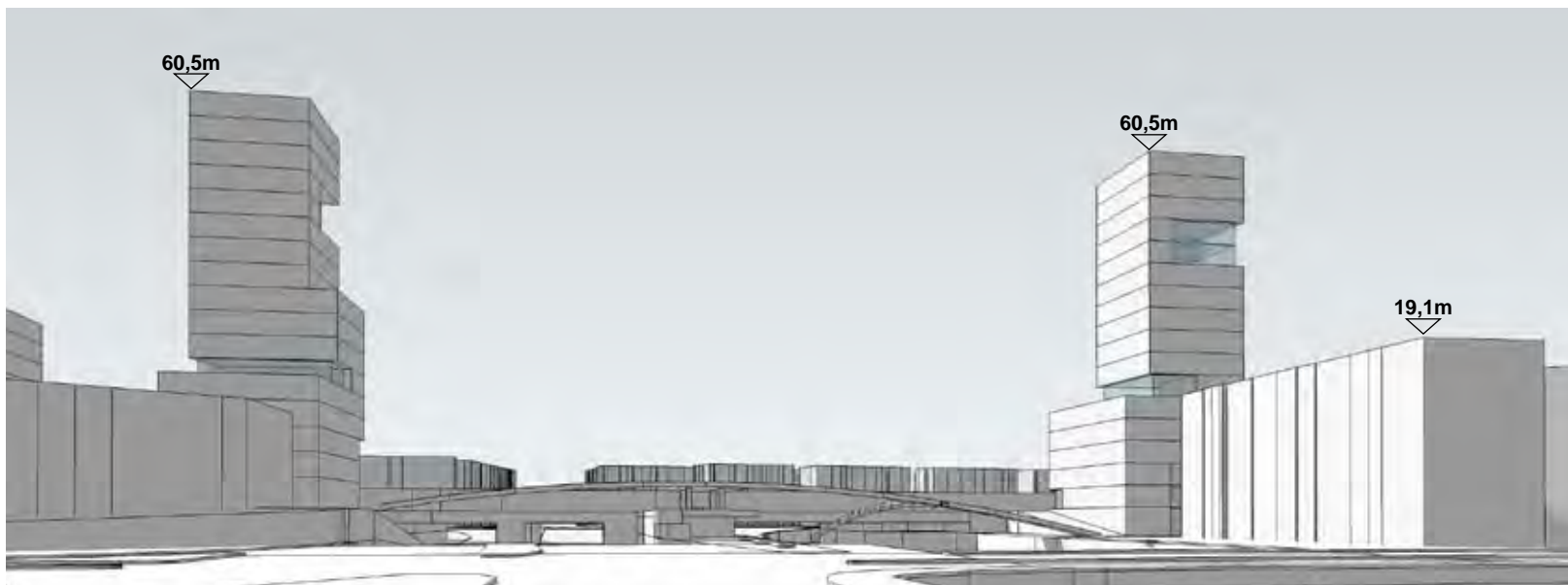


## Promenaden- deck

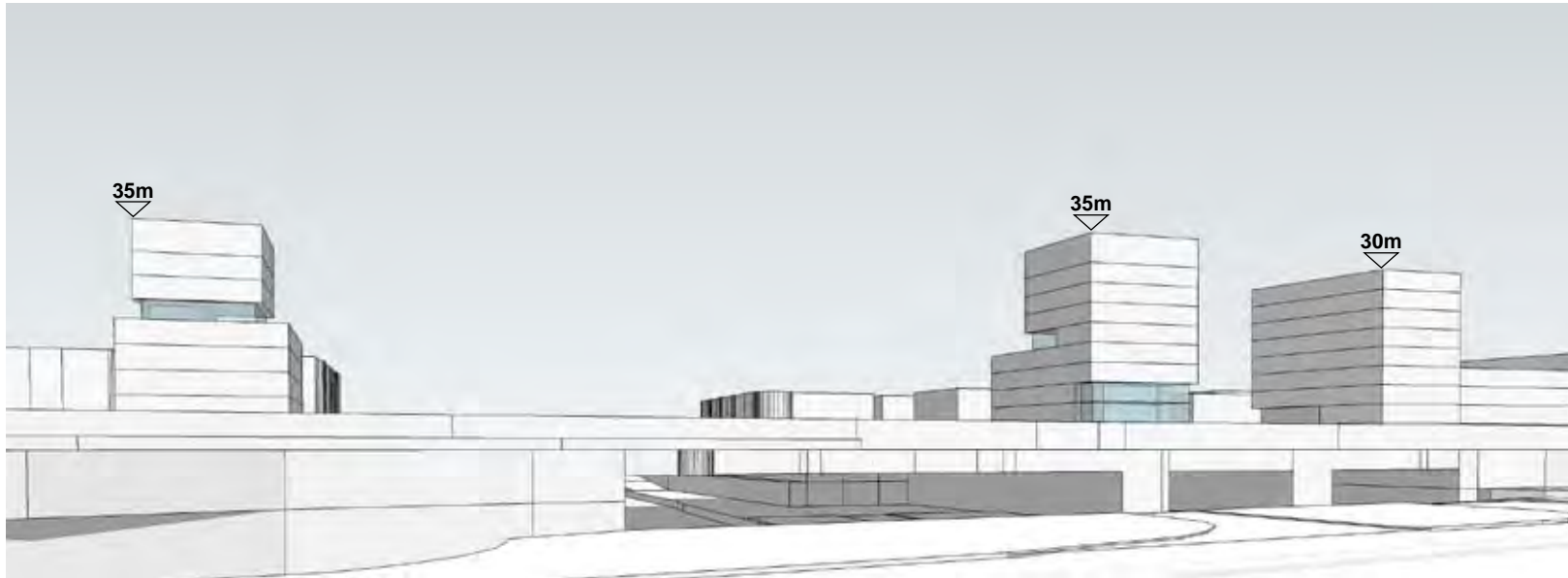
Variante Extrem

(beide Hochpunkte gleich)

- Blick nach Norden



- Blick nach Süden

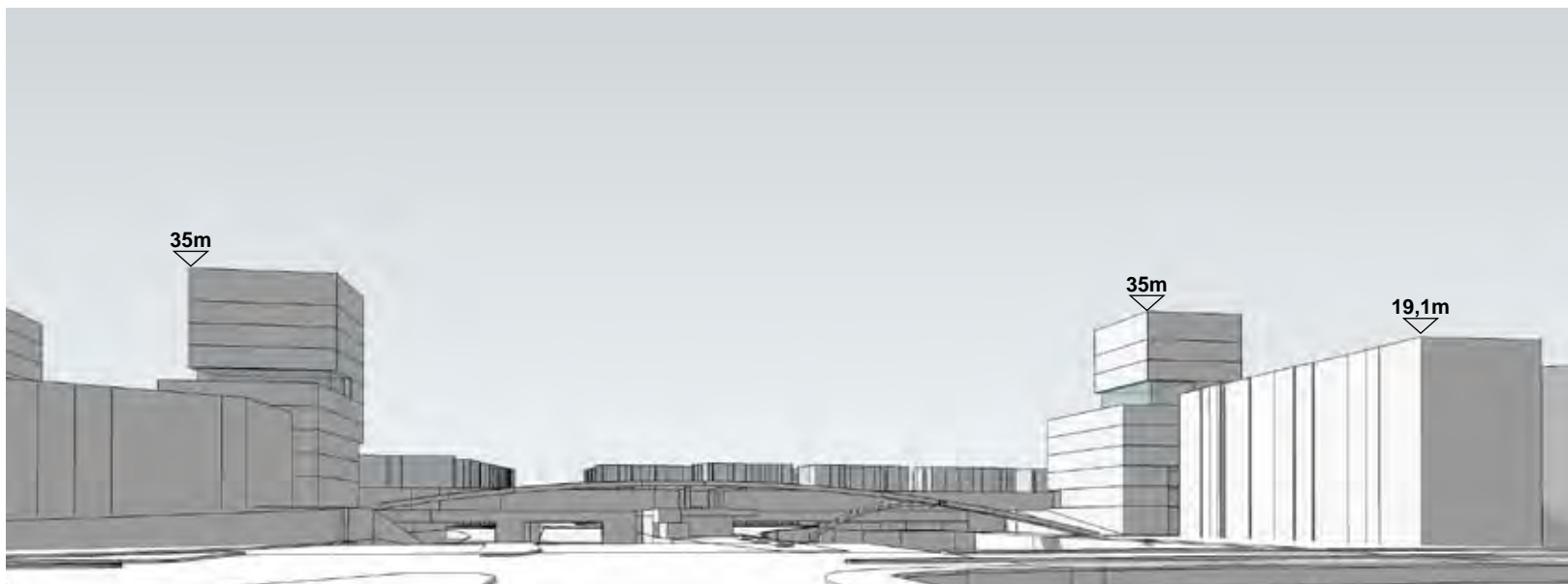


## Promenaden- deck

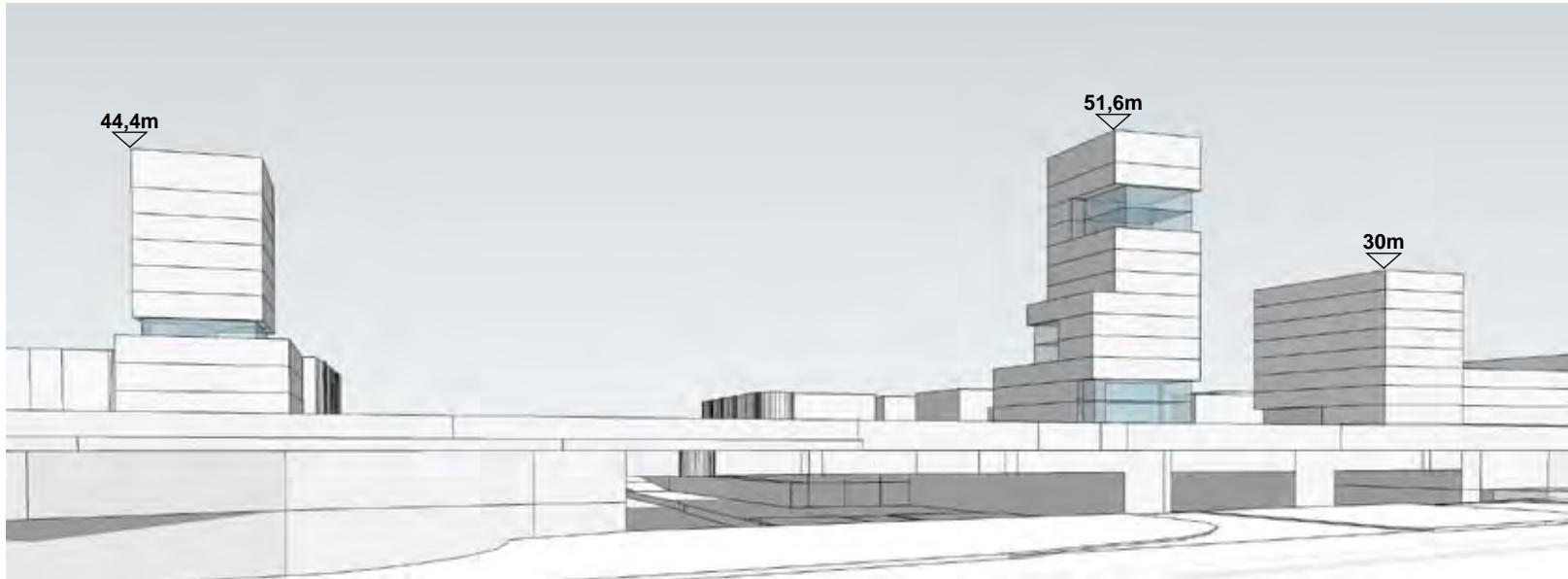
Variante Minimum

(beide Hochpunkte auf 35m  
reduziert)

- Blick nach Norden



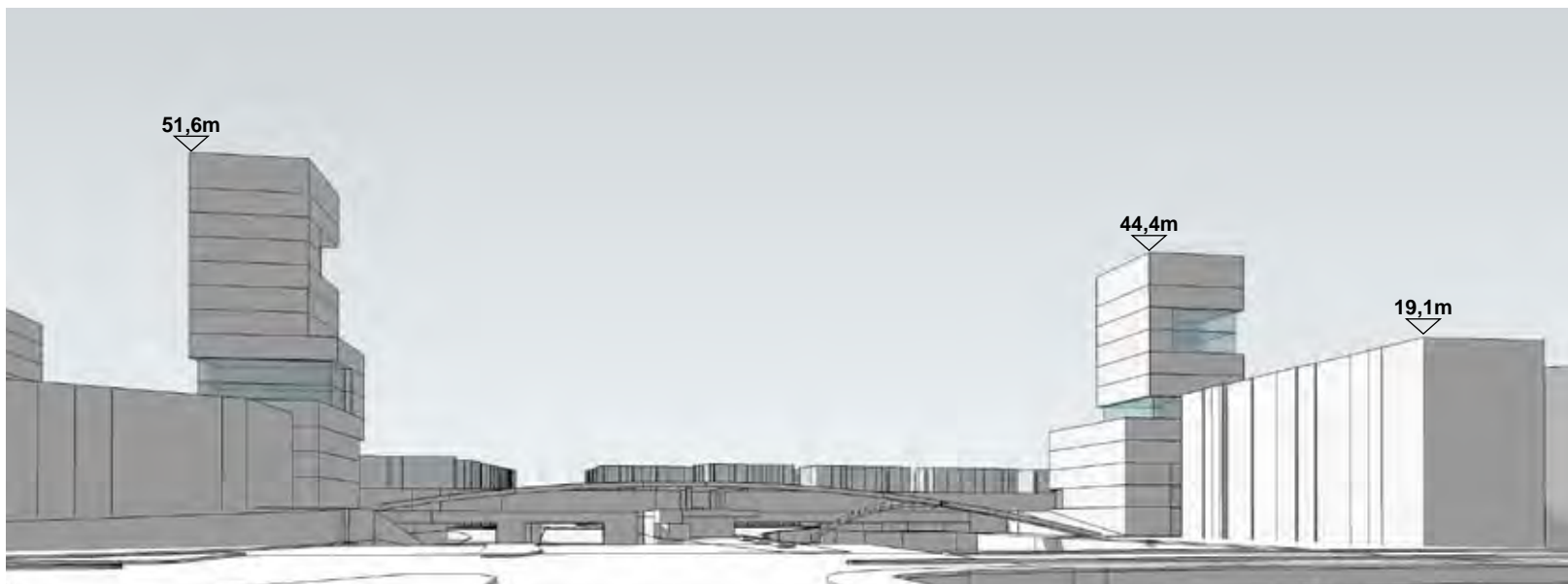
- Blick nach Süden



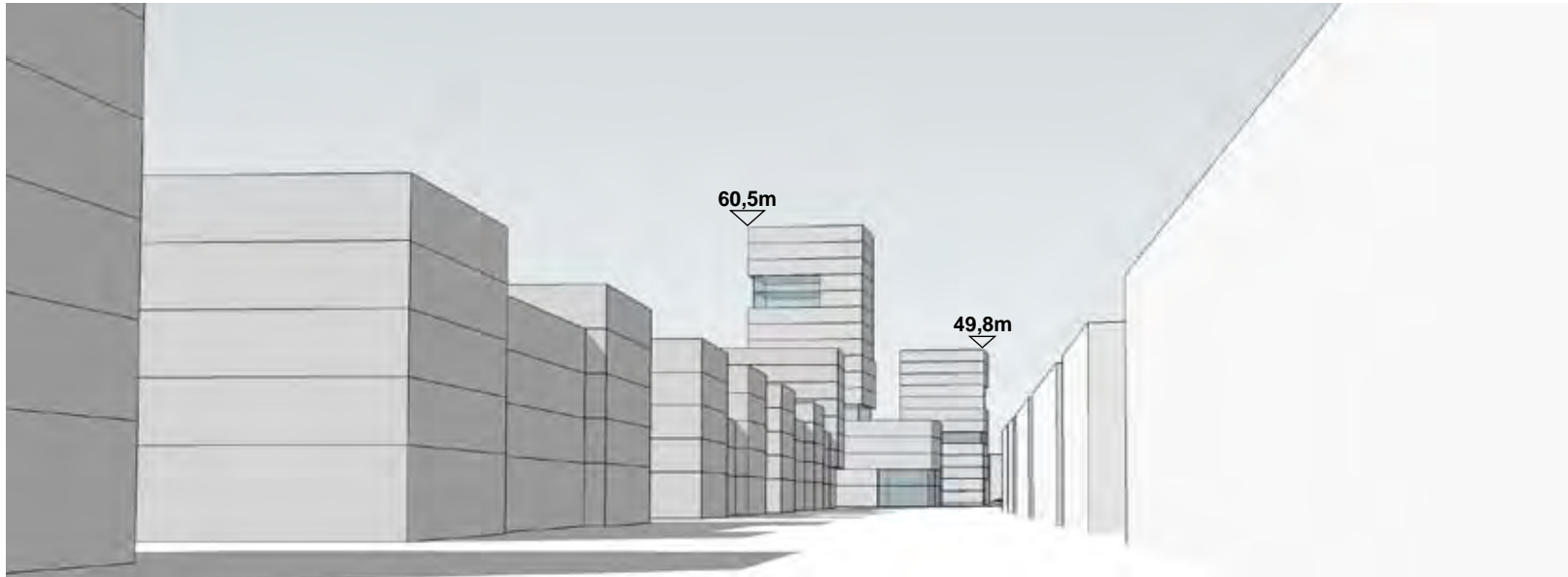
## Promenaden- deck

Variante Zwischenhöhe  
(mit höherem Hochpunkte auf  
Seite der Erweiterungsfläche)

- Blick nach Norden



- Blick nach Süden

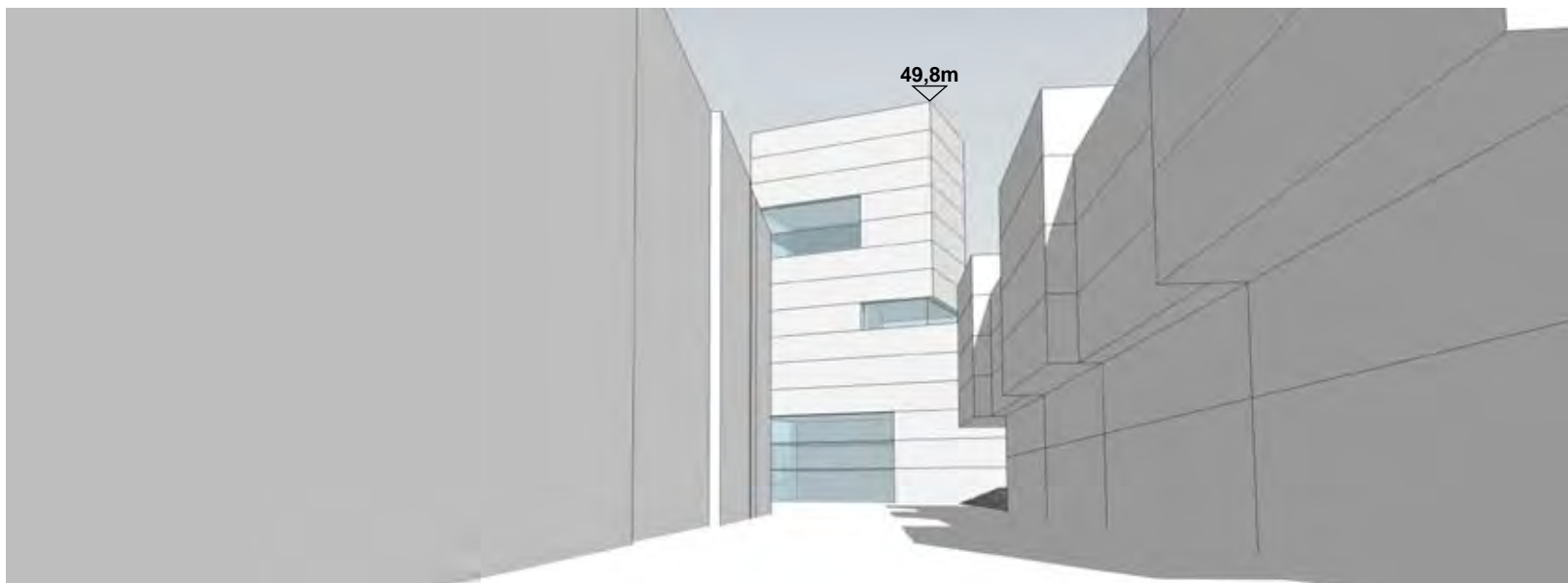


## Promenaden- deck

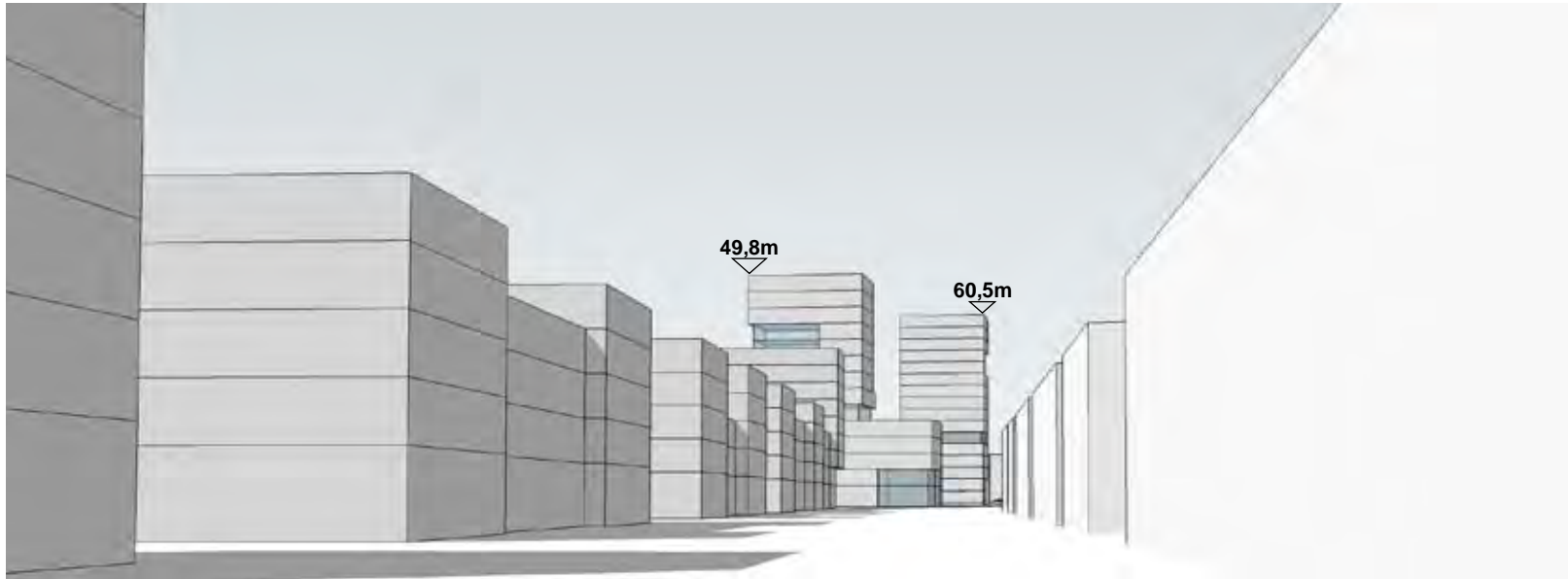
Variante Wettbewerb

(höherer Hochpunkt auf Seite  
der Erweiterungsfläche, redu-  
ziert auf 60,5 m)

- Blick aus der Allee



- Blick aus der Kurt-Schuma-  
cher-Straße

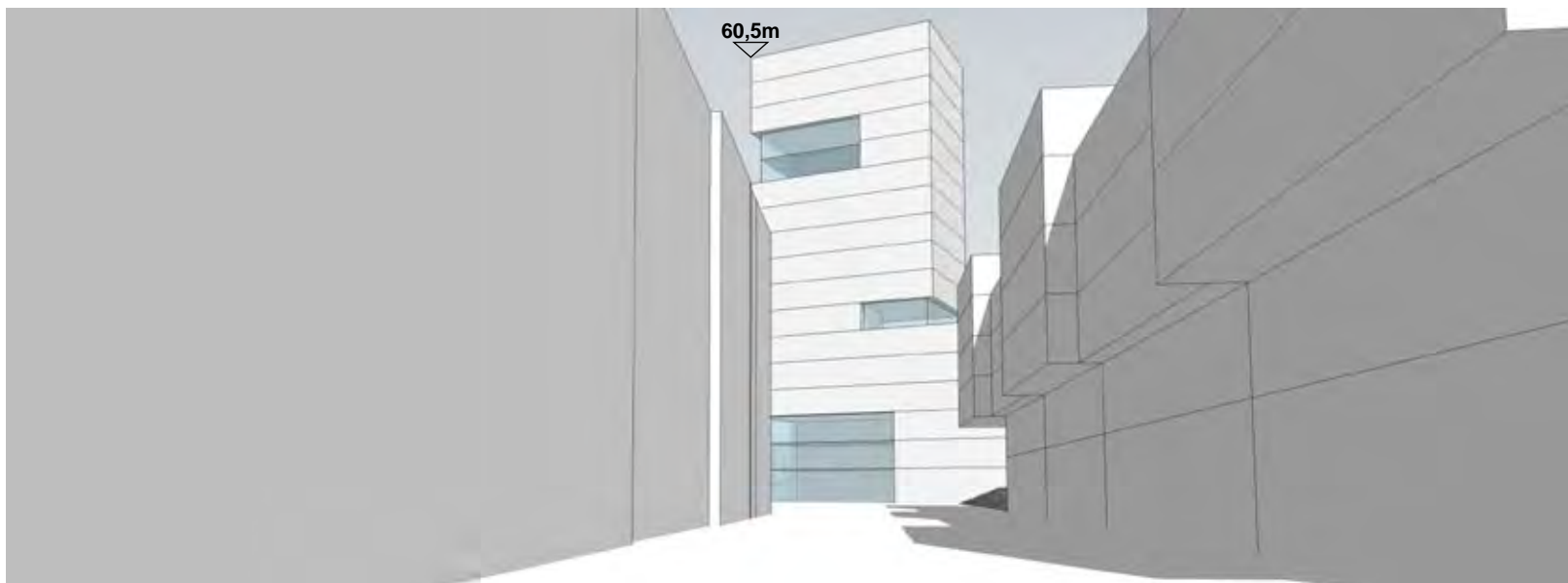


## Promenaden- deck

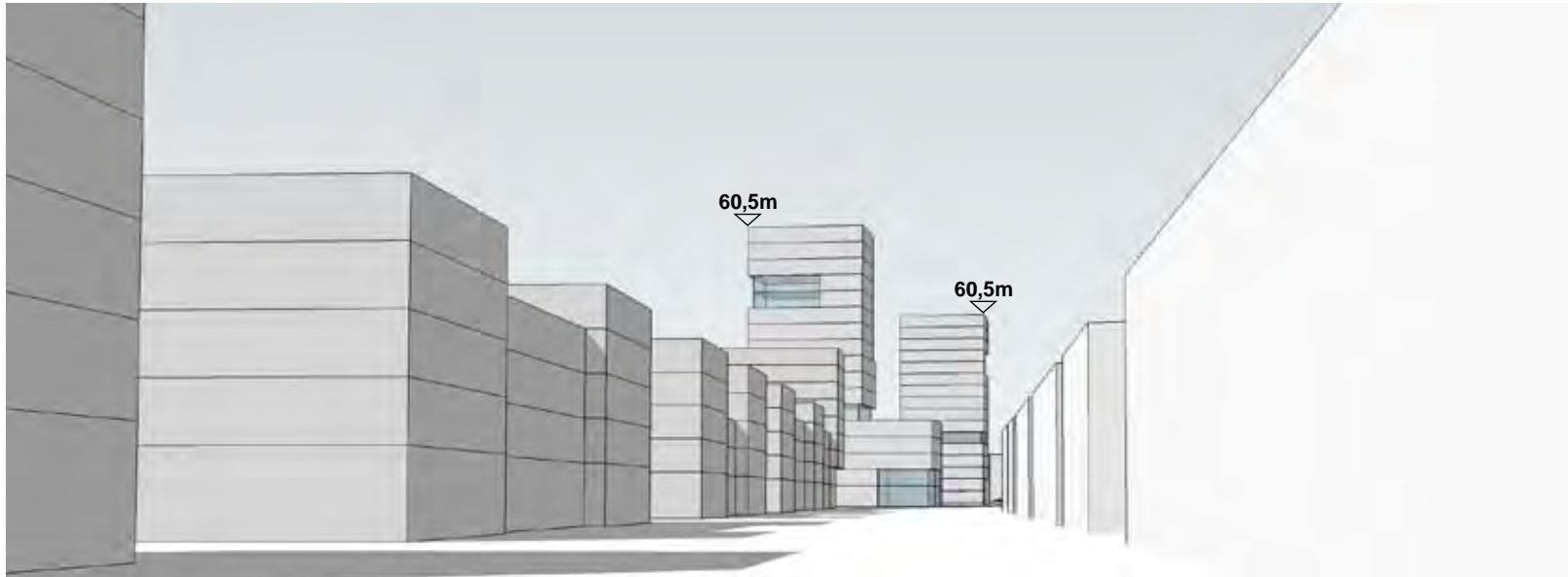
Variante Invers

(höherer Hochpunkt auf Seite  
der Stadt)

- Blick aus der Allee



- Blick aus der Kurt-Schuma-  
cher-Straße

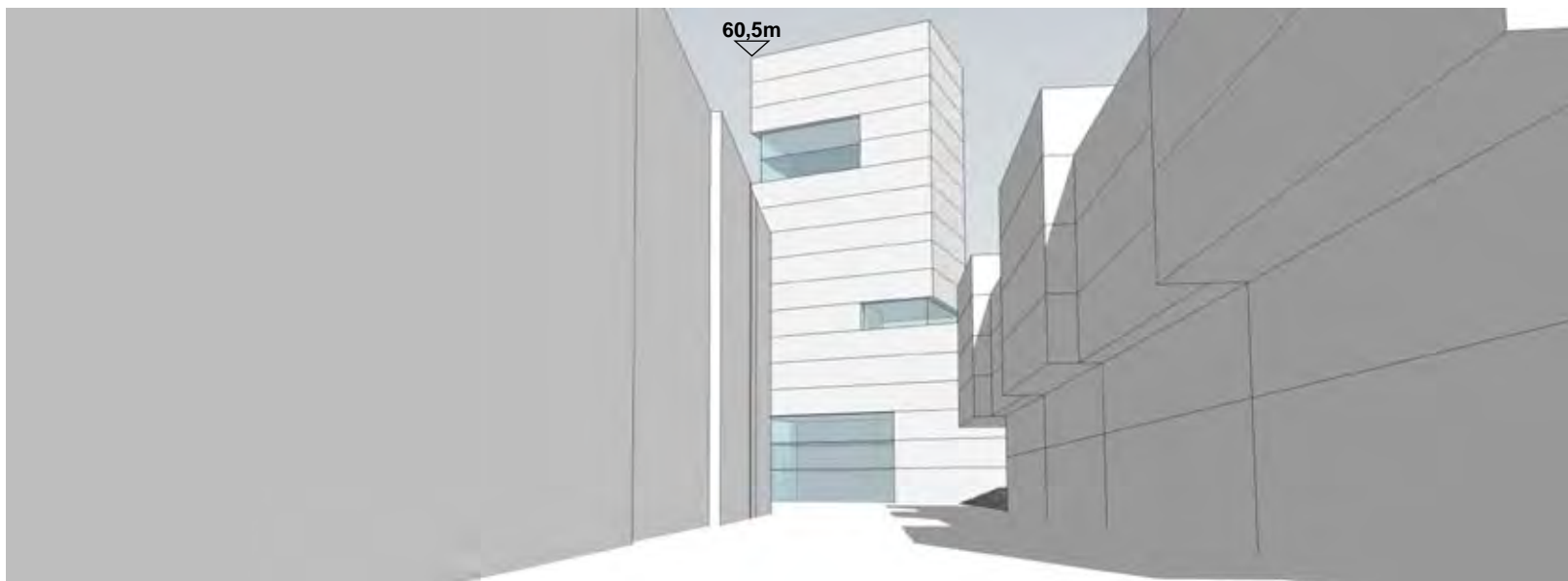


## Promenaden- deck

Variante Extrem

(beide Hochpunkte gleich)

- Blick aus der Allee



- Blick aus der Kurt-Schuma-  
cher-Straße



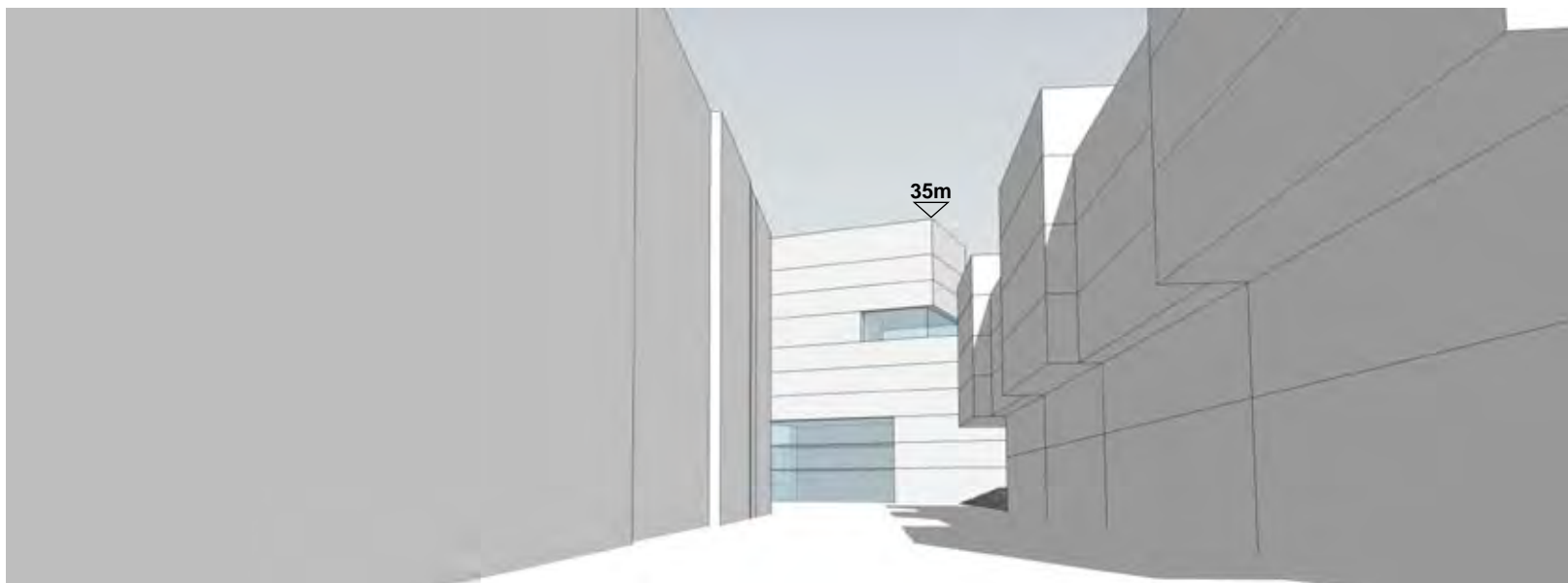


## Promenaden- deck

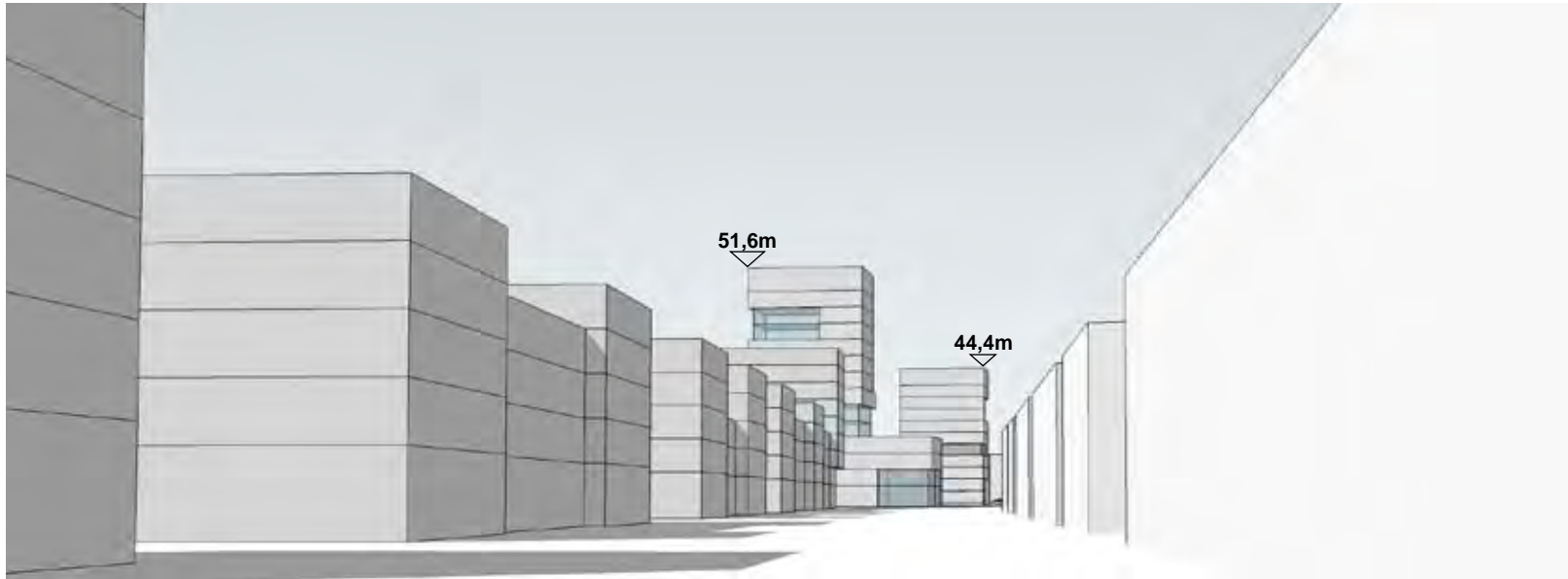
Variante Minimum

(beide Hochpunkte auf 35m  
reduziert)

- Blick aus der Allee



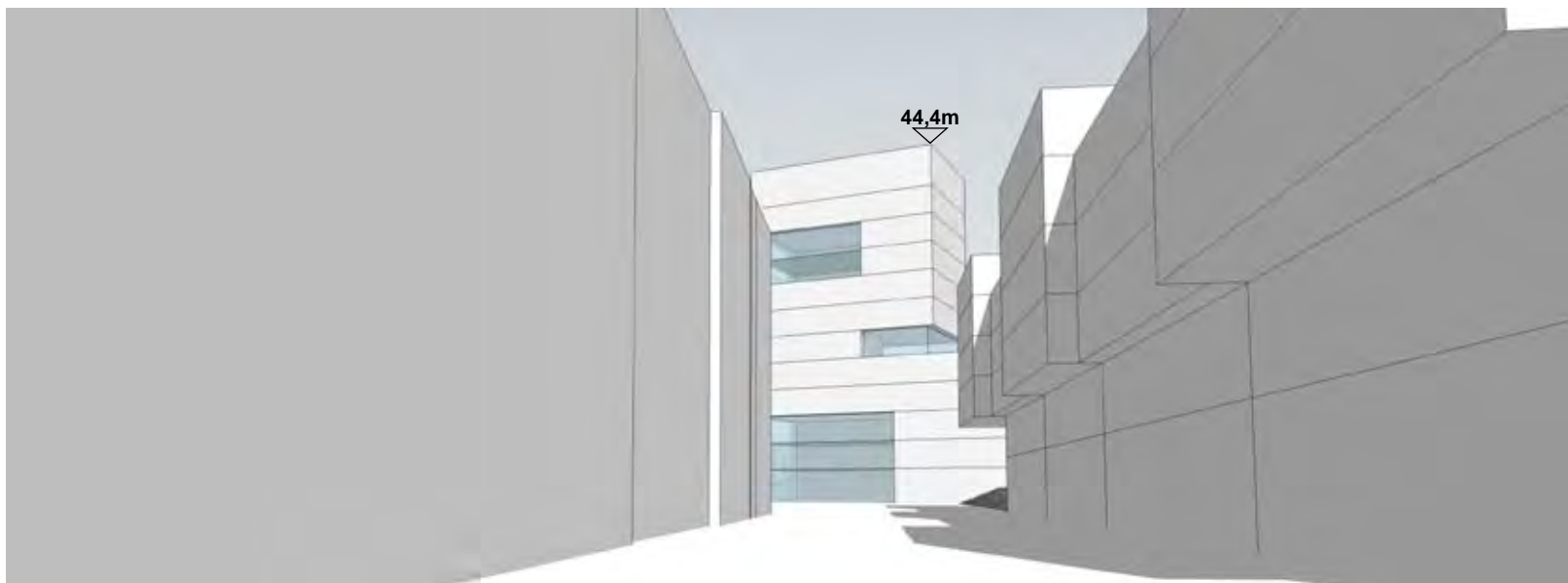
- Blick aus der Kurt-Schuma-  
cher-Straße



## Promenaden- deck

Variante Zwischenhöhe  
(mit höherem Hochpunkte auf  
Seite der Erweiterungsfläche)

- Blick aus der Allee



- Blick aus der Kurt-Schuma-  
cher-Straße

## Höhen am Standort

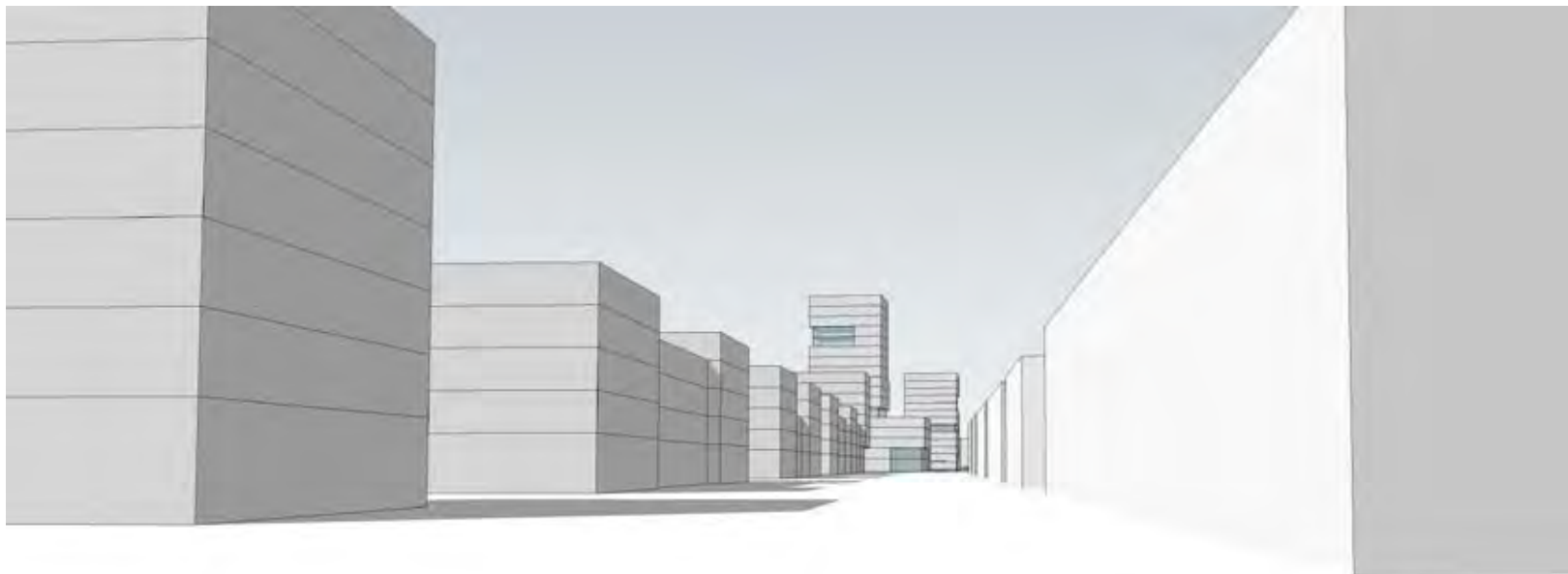
### 2. ICE - Green City



## ICE - Green City

Variante 1 (Wettbewerb)

- Blick nach Norden



- Blick aus der Allee

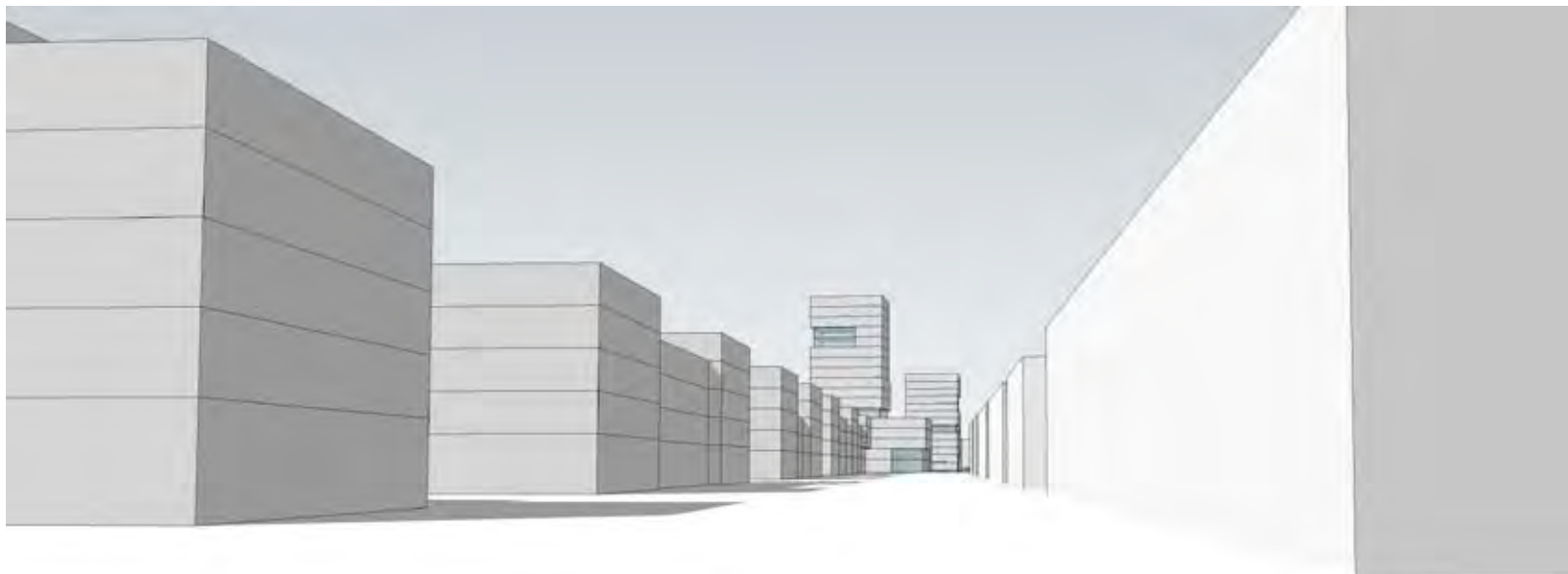


## ICE - Green City

Variante 2

flache Modulation mit punktuellen Akzenten

• Blick nach Norden



• Blick aus der Allee

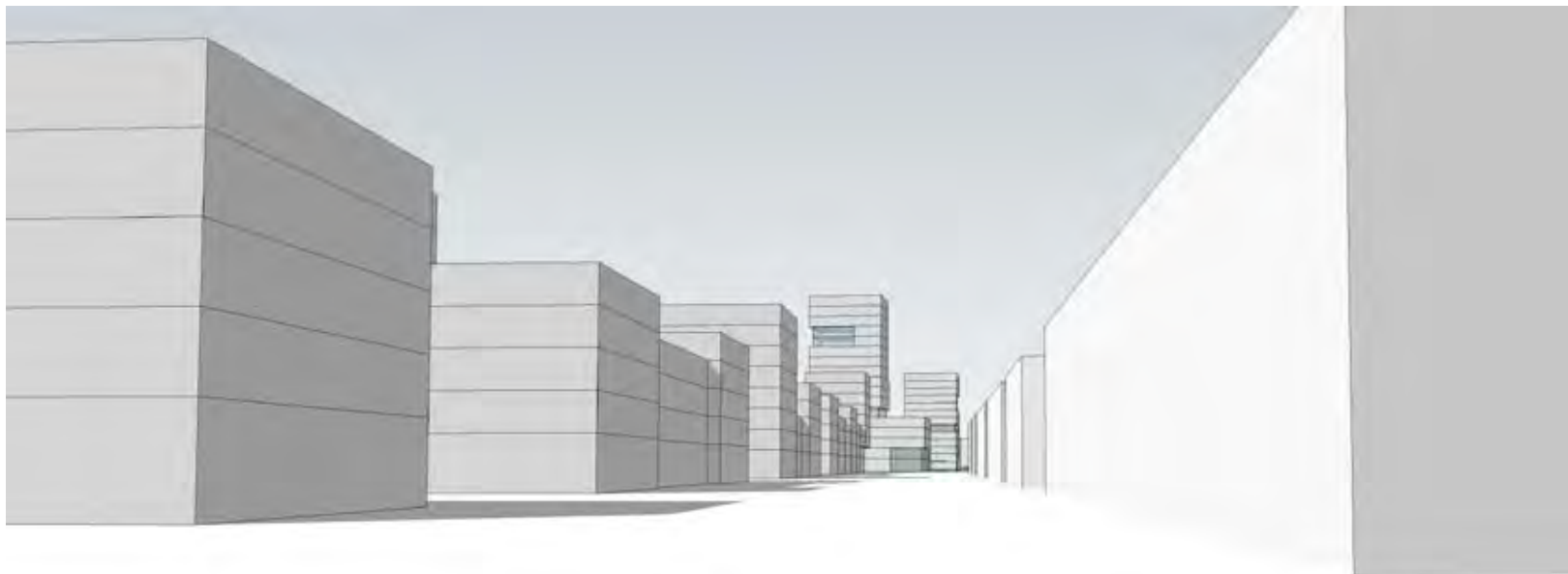


## ICE - Green City

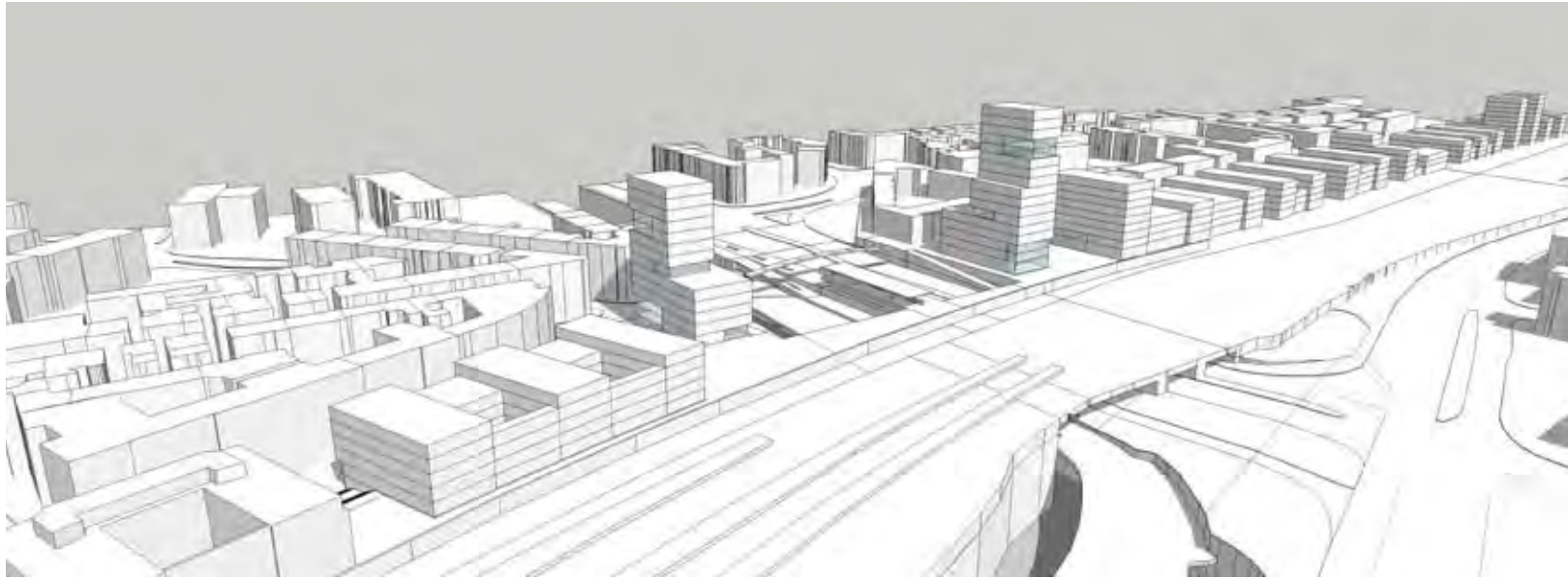
Variante 3

springende, punktuelle Akzente

• Blick nach Norden



• Blick aus der Allee



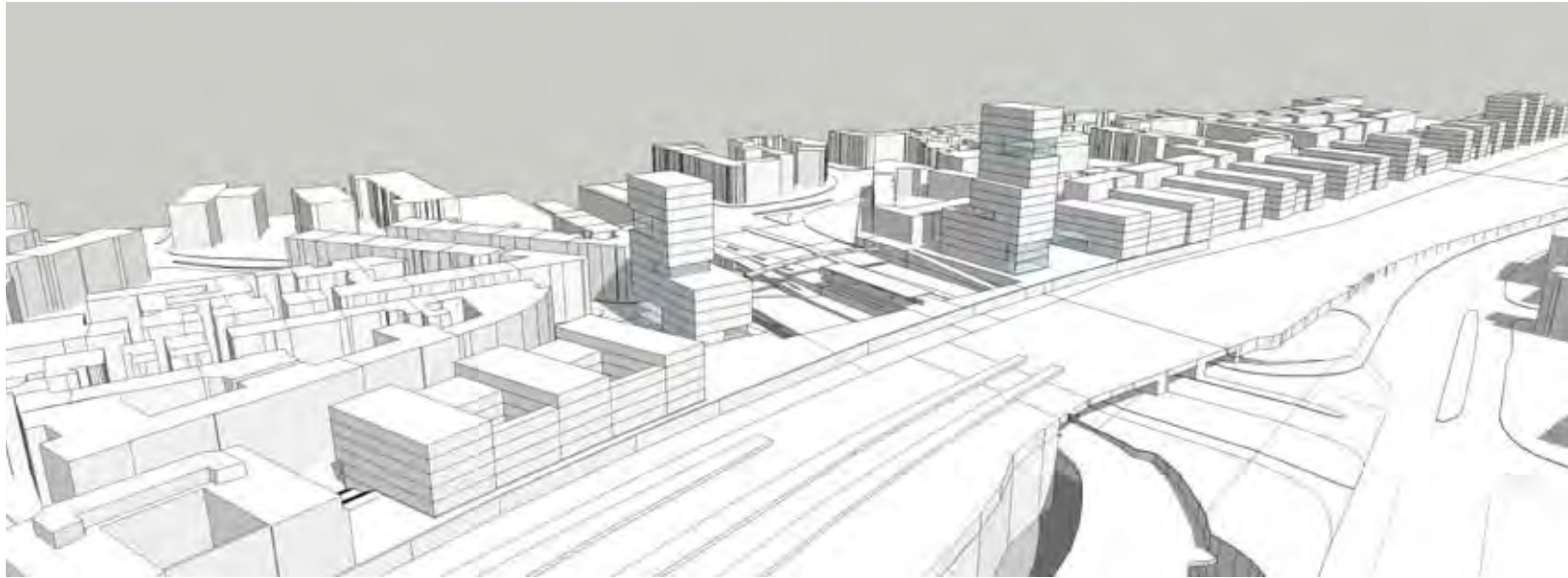
## ICE - Green City

Variante 1 (Wettbewerb)

• Blick nach Osten



• Blick nach Westen



## ICE - Green City

Variante 2

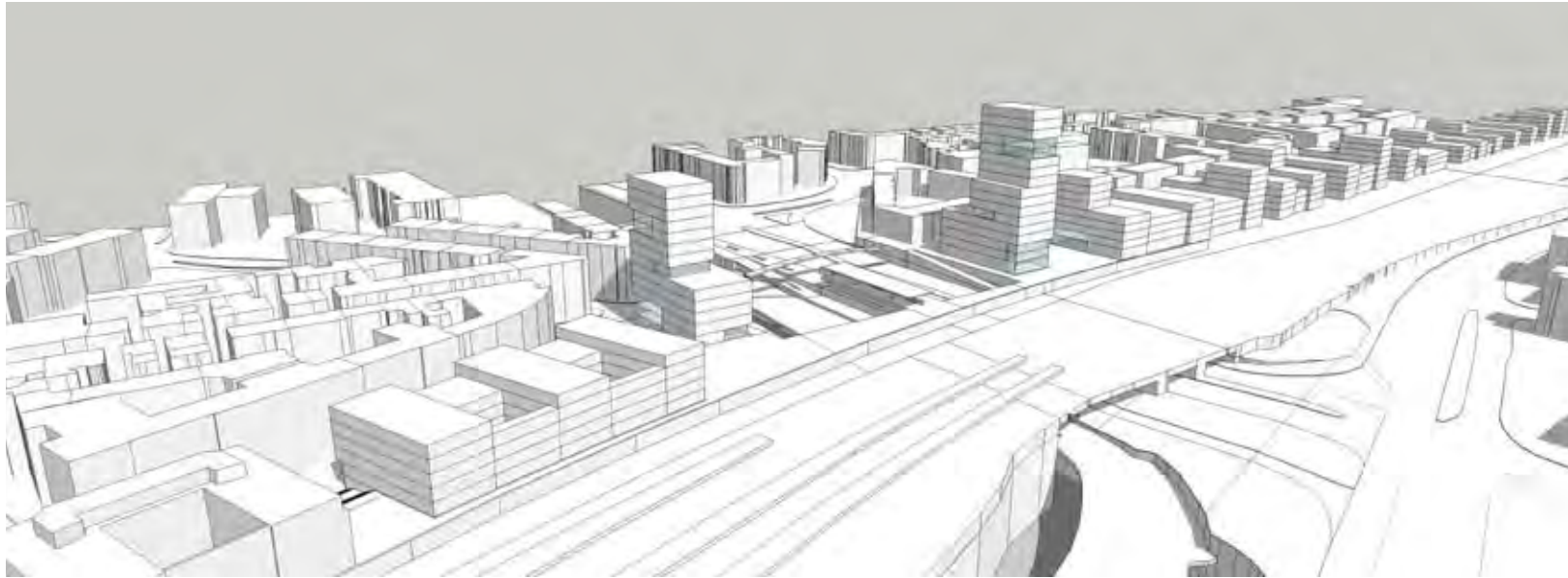
flache Modulation mit punktuellen Akzenten

• Blick nach Osten



• Blick nach Westen





## ICE - Green City

Variante 3

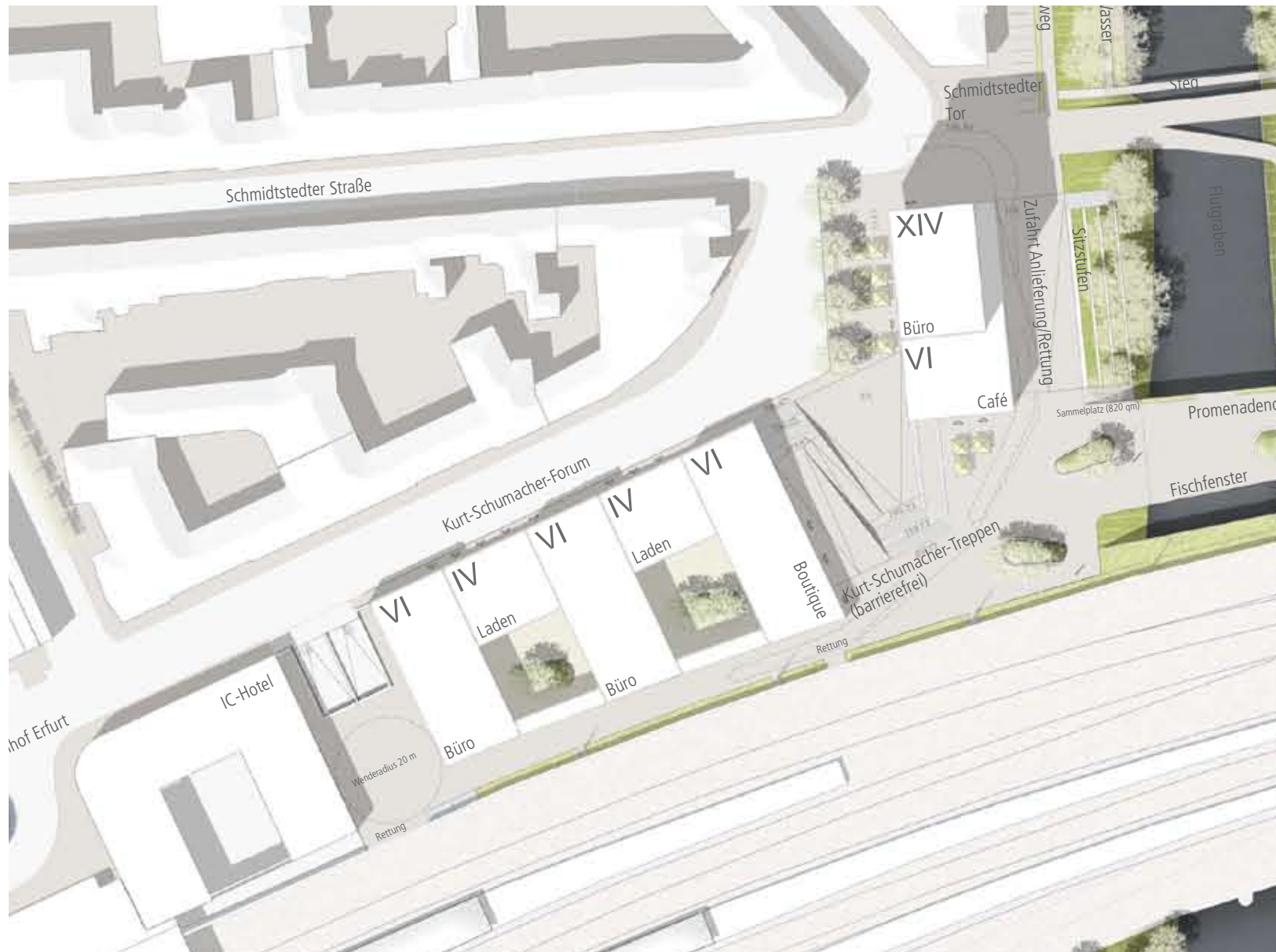
springende, punktuelle Akzente

• Blick nach Osten



• Blick nach Westen

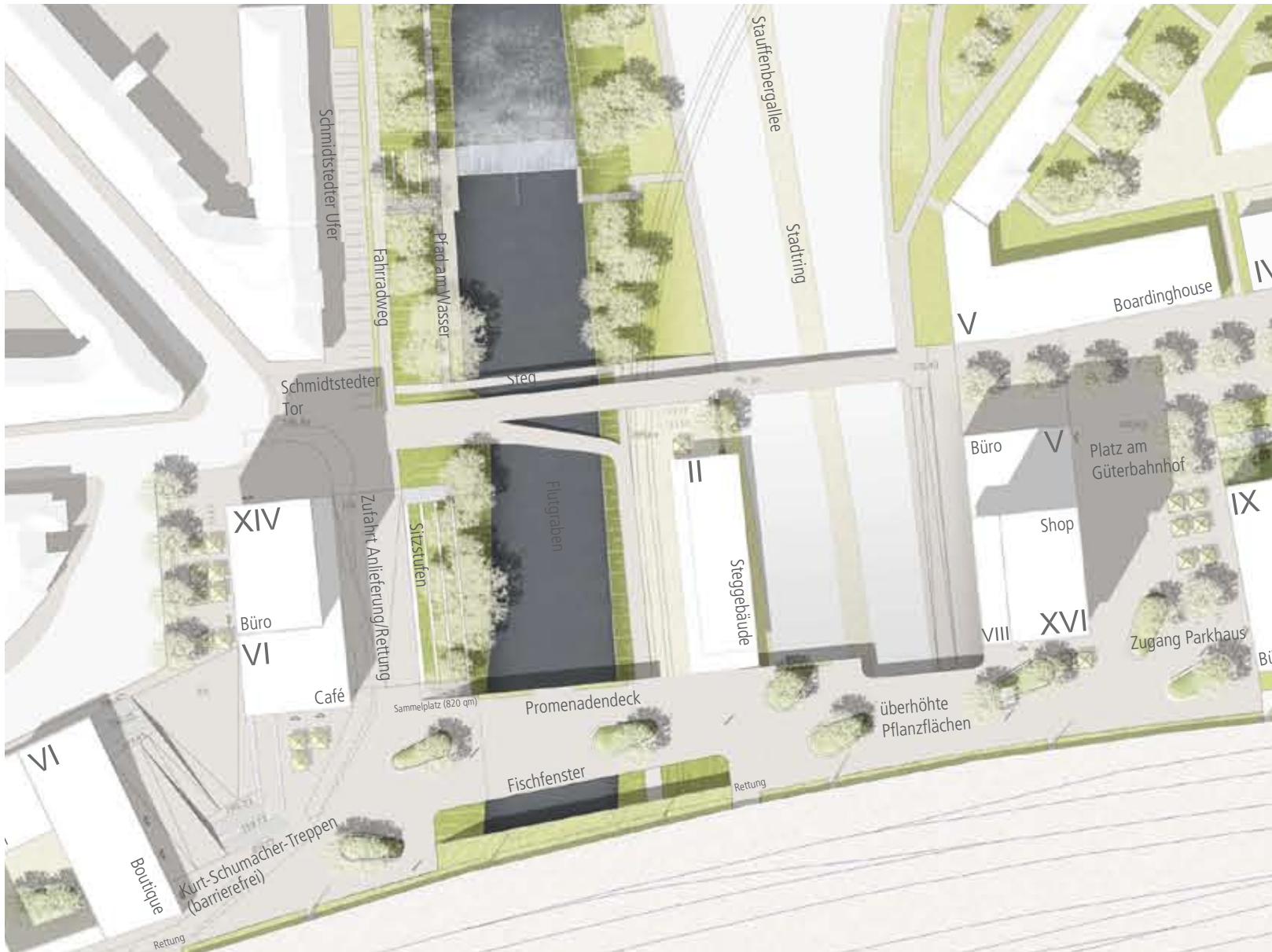
# Masterplan



## Teilbereich Bahnhof

### Kurt-Schumacher- Forum

- Erhalt der Erschließungsfunktion für den Schienenersatzverkehr mit Haltemöglichkeit für Busse und Taxen an der Kurt - Schumacher - Straße durch Neuordnung der Verkehrsflächen und Neugestaltung der Freiräume und Baumstellung.
- Markierung der Fahrspur.



## Teilbereich Schmidtstedter Tor

### Promenadendeck

- Verknüpfung der optionalen Tramtrasse sowie des Radweges mit dem Steggebäude.
- Stärkung der Verknüpfungsfunktion des Steggebäudes durch Integration von Bikestation und Tramhaltestelle.  
=> Mobility-HUB
- Neuer Zuschnitt des Promenadendecks mit Freistellung und Inszenierung der alten Bahnbrücke durch erweitertes „Fischfenster“.
- Darstellung der Rettungsflächen.



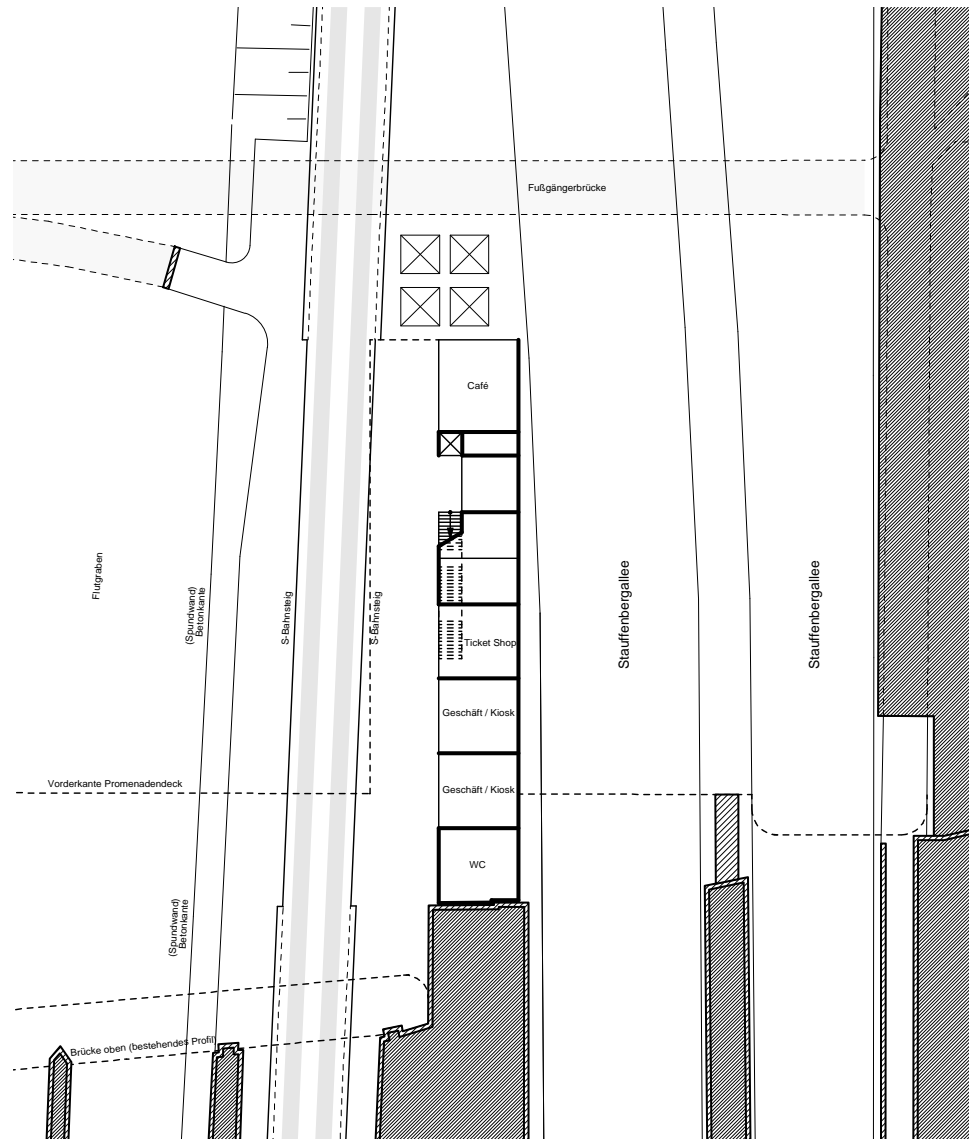
## Exkurs Steggebäude Stand Wettbewerb





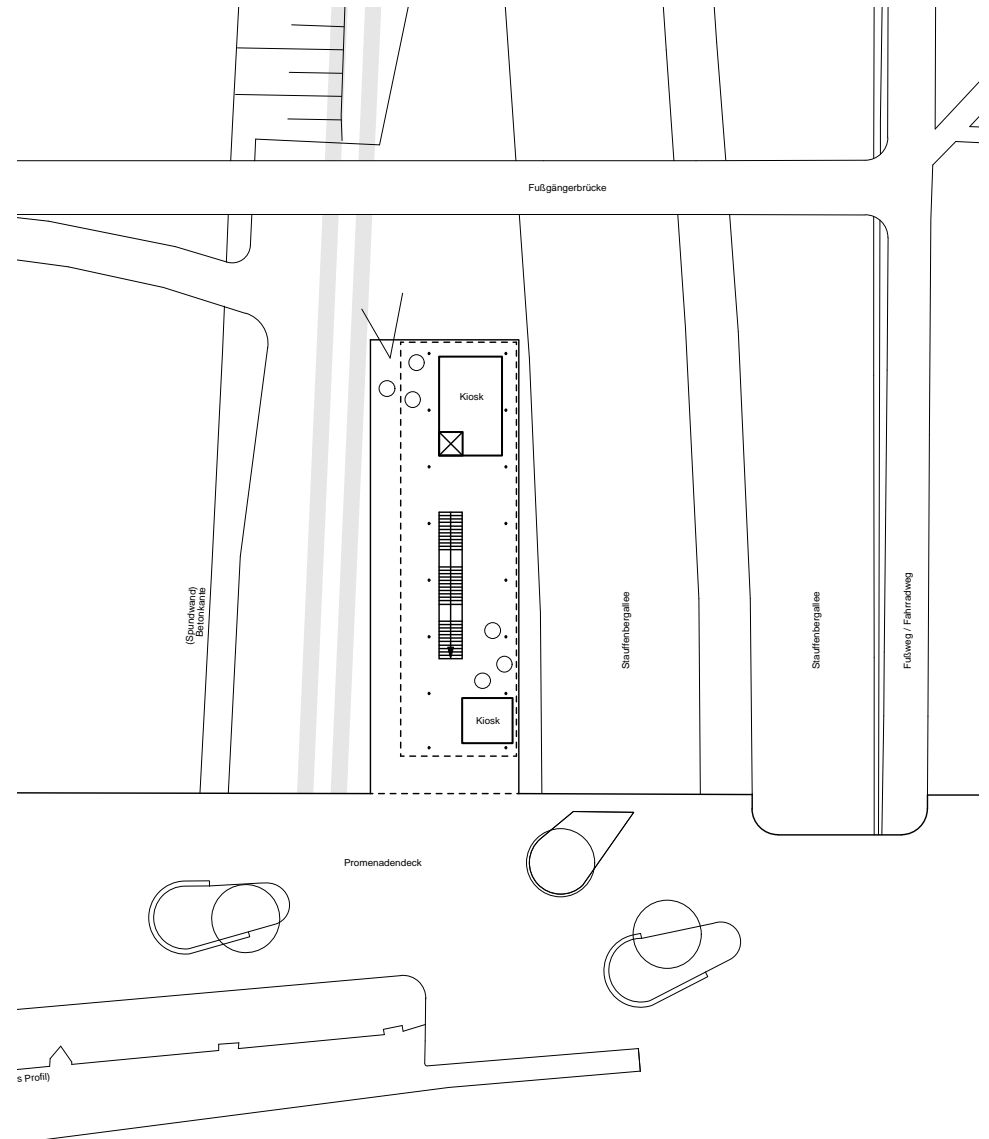
## Exkurs Straßenbahn zukünftige Planung

Untere Ebene



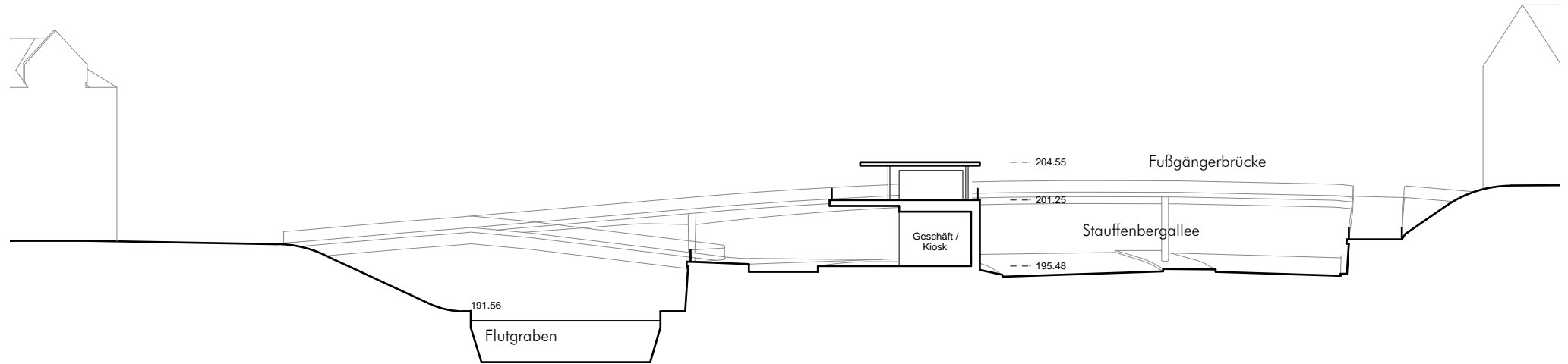
Ebene Promenadendeck

Exkurs Mittelgebäude

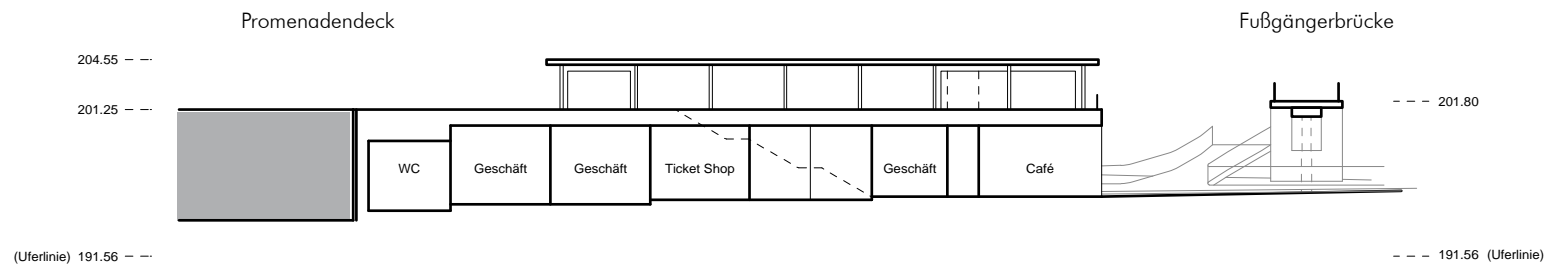


# Exkurs Steggebäude

Querschnitt



Längsschnitt



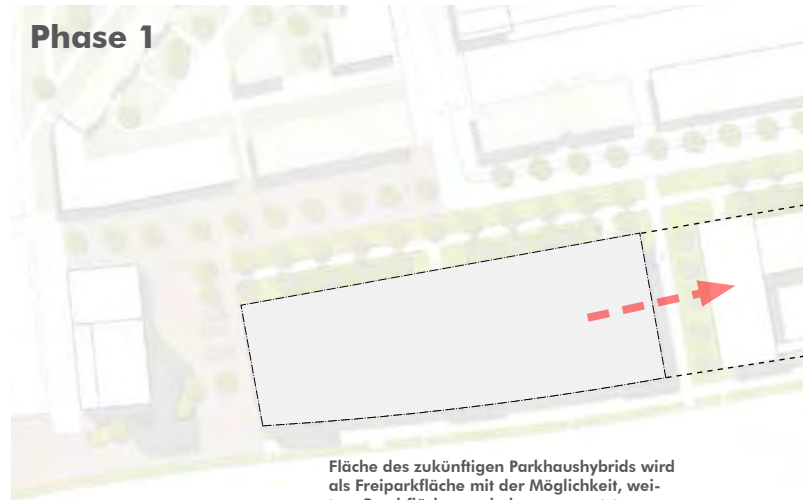




## Teilbereich Zum Güterbahnhof

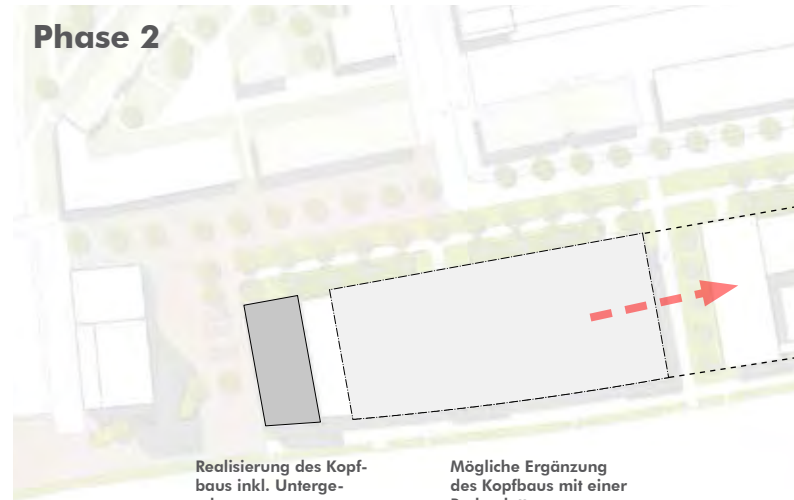
### ICE - Green City

- Neuordnung des Baufelds Zum Güterbahnhof 2-10 unter Berücksichtigung der vorhandenen Erschließung und Parkierung sowie der Bestandsvegetation und der historischen Gebäude-substanz.
- Vorschlag zur Hofgestaltung und Erschließung im Innenbereich des Baufelds Zum Güterbahnhof 2-10.
- Gründächer zur Stärkung des Images der „Green City“.



**Phase 1**

Fläche des zukünftigen Parkhaushybrids wird als Freiparkfläche mit der Möglichkeit, weitere Brachflächen zu belegen, genutzt



**Phase 2**

Realisierung des Kopfbaus inkl. Untergeschossen (keine Parkplätze im UG)

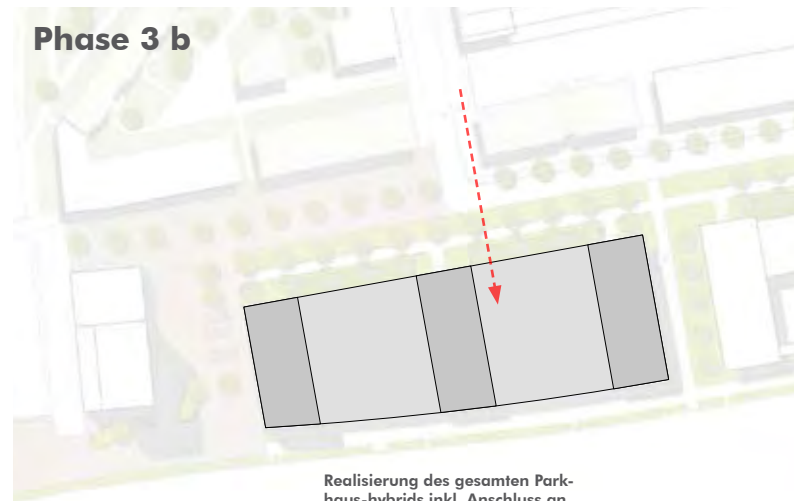
Mögliche Ergänzung des Kopfbaus mit einer Parkpalette



**Phase 3 a**

Erweiterung des Kopfbaus inkl. Anschluss an die übergeordnete Erschließung

mögliche städtebauliche Erweiterung aus dem Osten an das Baufeld heran



**Phase 3 b**

Realisierung des gesamten Parkhaus-hybrids inkl. Anschluss an die übergeordnete Erschließung

## Exkurs Parkhaus

Phase 1:

Einrichtung einer ebenerdigen Parkplatzfläche mit Erweiterungsmöglichkeiten in Richtung der östlichen Brachflächen.

Phase 2:

Kopfbau als Initial mit Dienstleistungen für Individualverkehr (Mietwagenstation/DB-Carsharing/Cafe/etc.).

Phase 3 a:

Erweiterung des Kopfbaus mit Integration von Tiefgaragenstellplätzen und Anschluss an die übergeordnete Erschließung. Mögl. Erweiterung der Baufelder von Osten her bis an den Parkhaushybrid heran.

Phase 3 b:

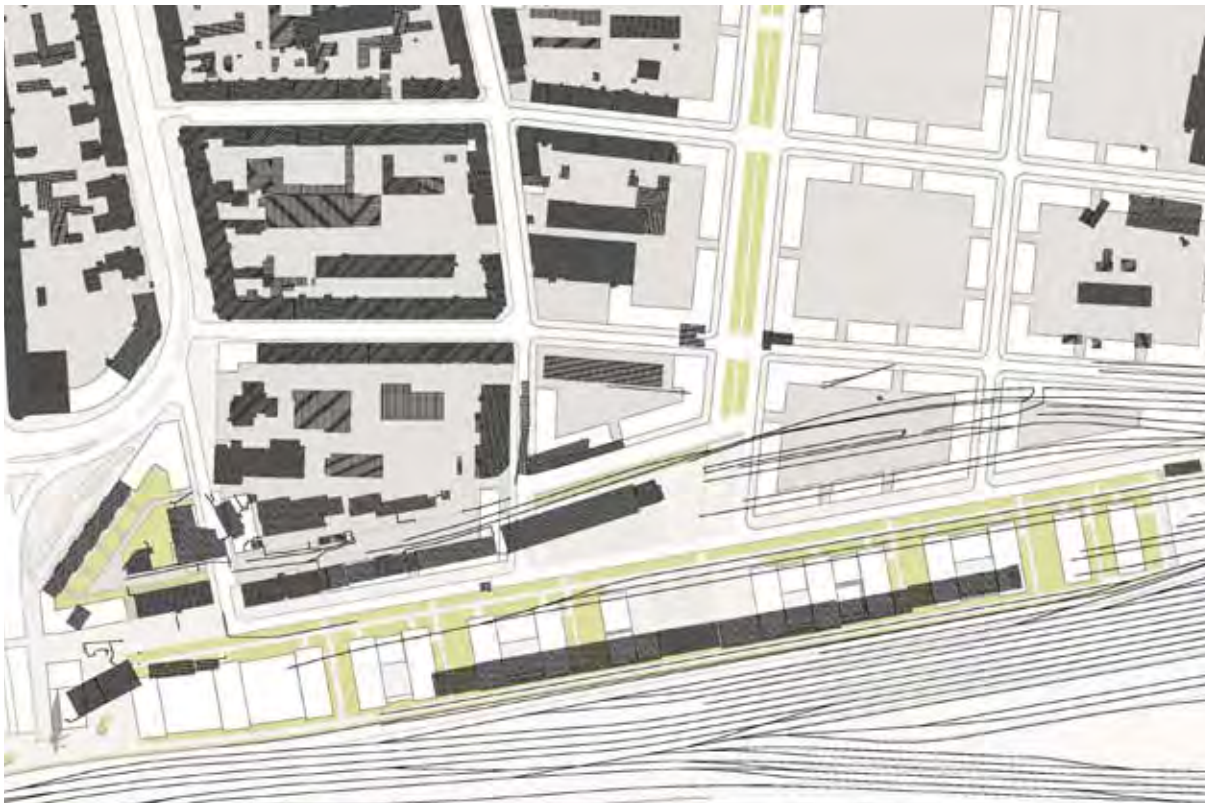
Fertigstellung des Baukörpers und Anschluss an die übergeordnete Erschließung im Untergeschoss.



## Teilbereich Zughafen/Clueso

### ICE - Green City

- Vorhandene Potenziale nutzen.  
=> Place-Making
- Erhalt historischer Relikte als Imagegeber.
- Herausarbeiten der besonderen topografischen Situation und Atmosphäre.
- Weiterbauen („Abschluss der offenen Flanken“) der Gründerzeitstadt im Norden und Verknüpfung über Straßen/Wege mit der ICE-City Ost.

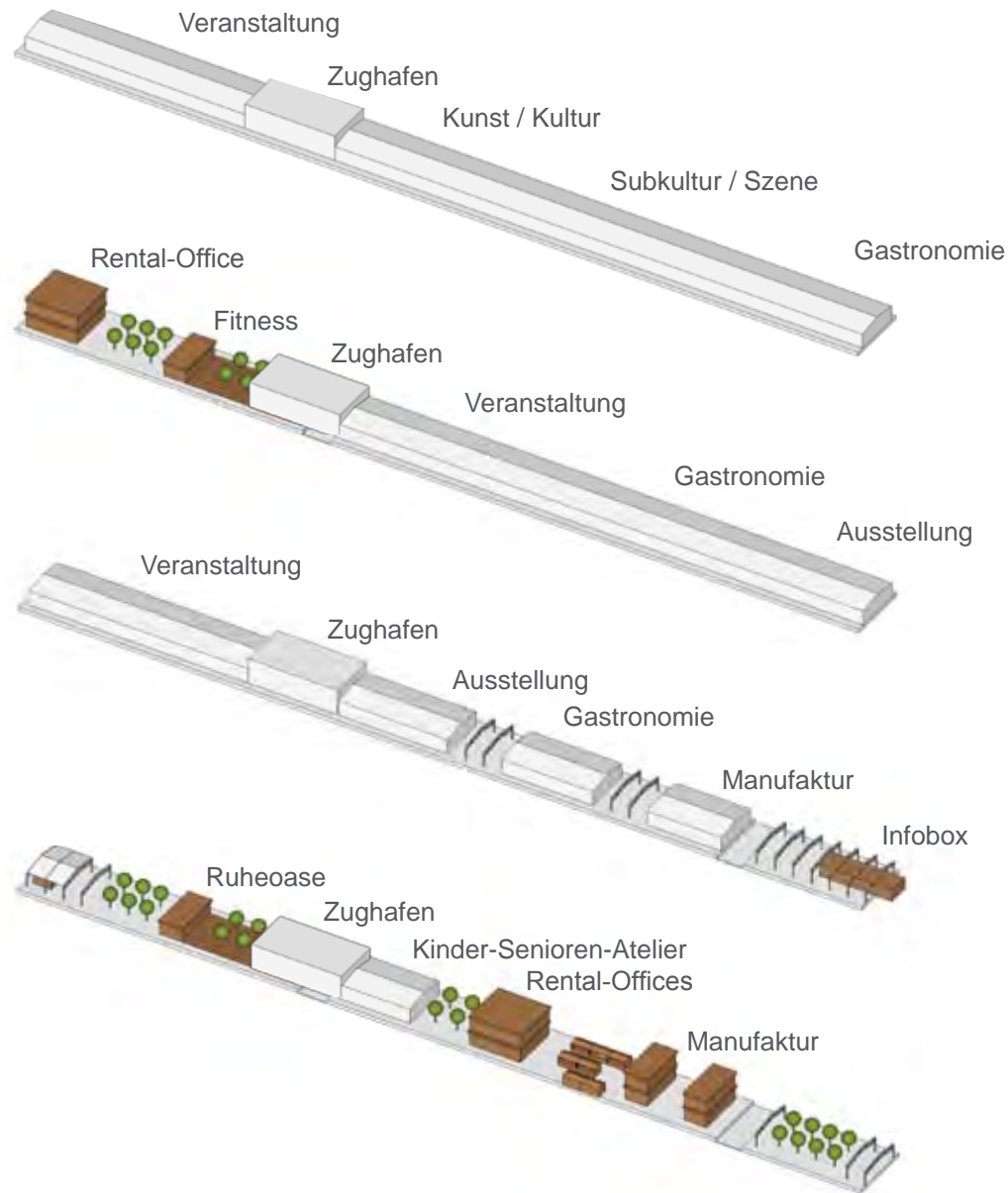


## Teilbereich Zughafen/Clueso

### Exkurs Lagerhalle

- Historisches Relikt mit Potenzial
- Attraktiver Anziehungspunkt/Nutzungsmix
- Belebung und Sicherheit





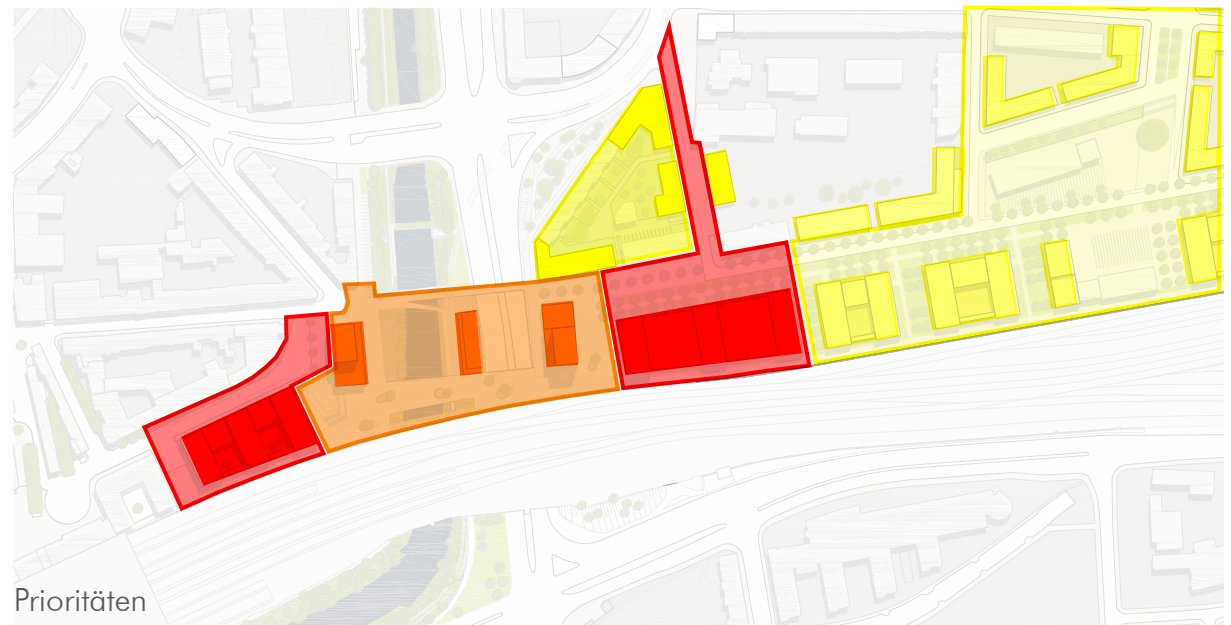
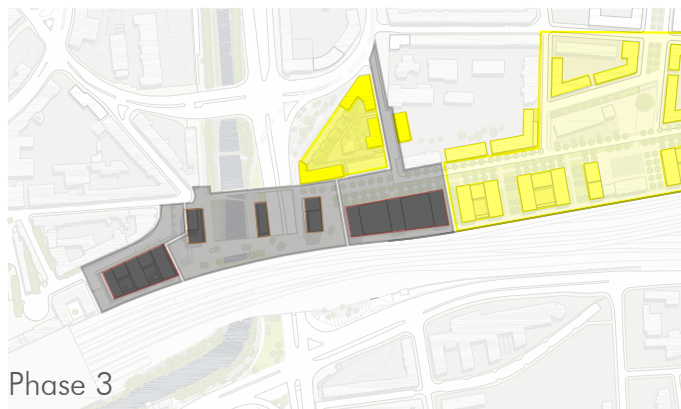
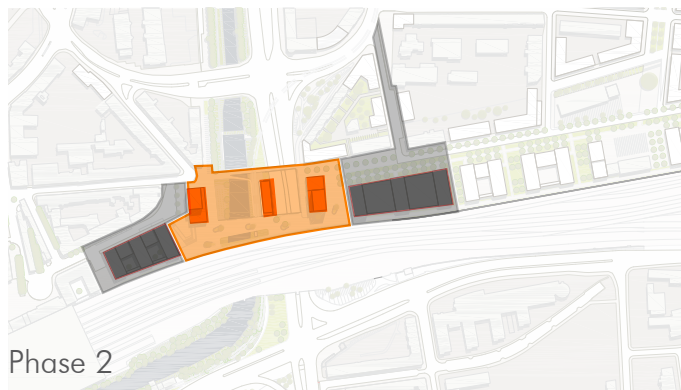
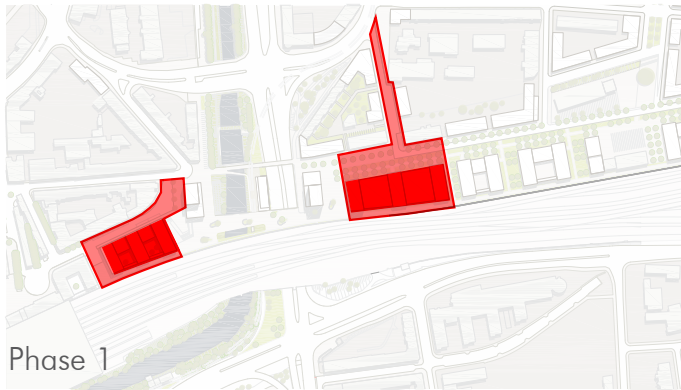
## Teilbereich Zughafen/Clueso

### Exkurs Lagerhalle

- Option (Teil-)Erhalt/Umnutzung der Lagerhalle
- (Temporärer) Erhalt der linearen Struktur



## Phasierung



## Phasierung

### Entwicklungsabschnitte

- Abschnittsweise Entwicklung nach Verfügbarkeit der Flächen sowie erwarteter Nachfrage.
- Kombinierte Entwicklung von Gebäude und Stadtraum (z.B. städtebaulicher Vertrag).
- Stellplatzkonzept in Phasen.





## Havarie und Rettung



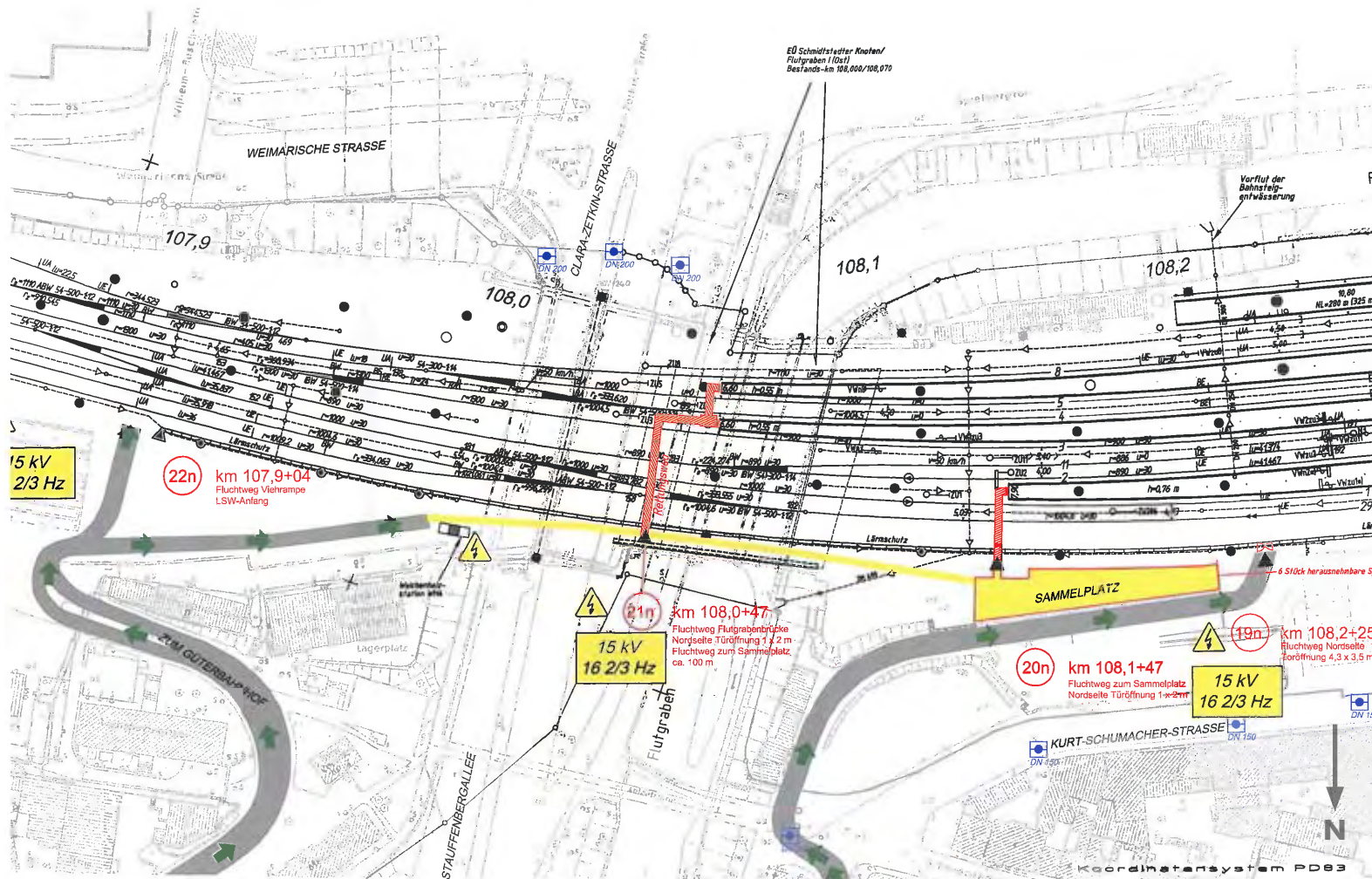
## Überarbeitungspunkte

- Darstellung und Nachweis der Rettungsflächen außerhalb des entworfenen Promenadendecks sowie der Zufahrtsmöglichkeiten von Rettungs- und Versorgungsfahrzeugen ohne Kreuzen des Personstroms (Grundlage: ganzheitliches Brandschutzkonzept der HHP Nord/Ost GmbH).
- Erhalt der bestehenden Feuerwehrezufahrt, Aufstellfläche und Versorgungszufahrt am IC Hotel sowie des LKW-Tors in der Lärmschutzwand.
- Gewährleistung der KFZ-Erschließung von Bahnhof und Umfeld über die Knoten Bürgermeister-Wagner-Straße und Trommsdorffstraße.
- Darstellung und Nachweis einer Fläche SEV für den Havariefall in bahnhofsnahe Kurt-Schumacher Straße, sowie eines Wartestreifens für Taxis.
- Darstellung der vorgeschlagenen Planungen als grobe Raum- sowie Funktionalstruktur.

## Ausgangslage I

### Brandschutzgutachten HHP Nord GmbH (Auszug)

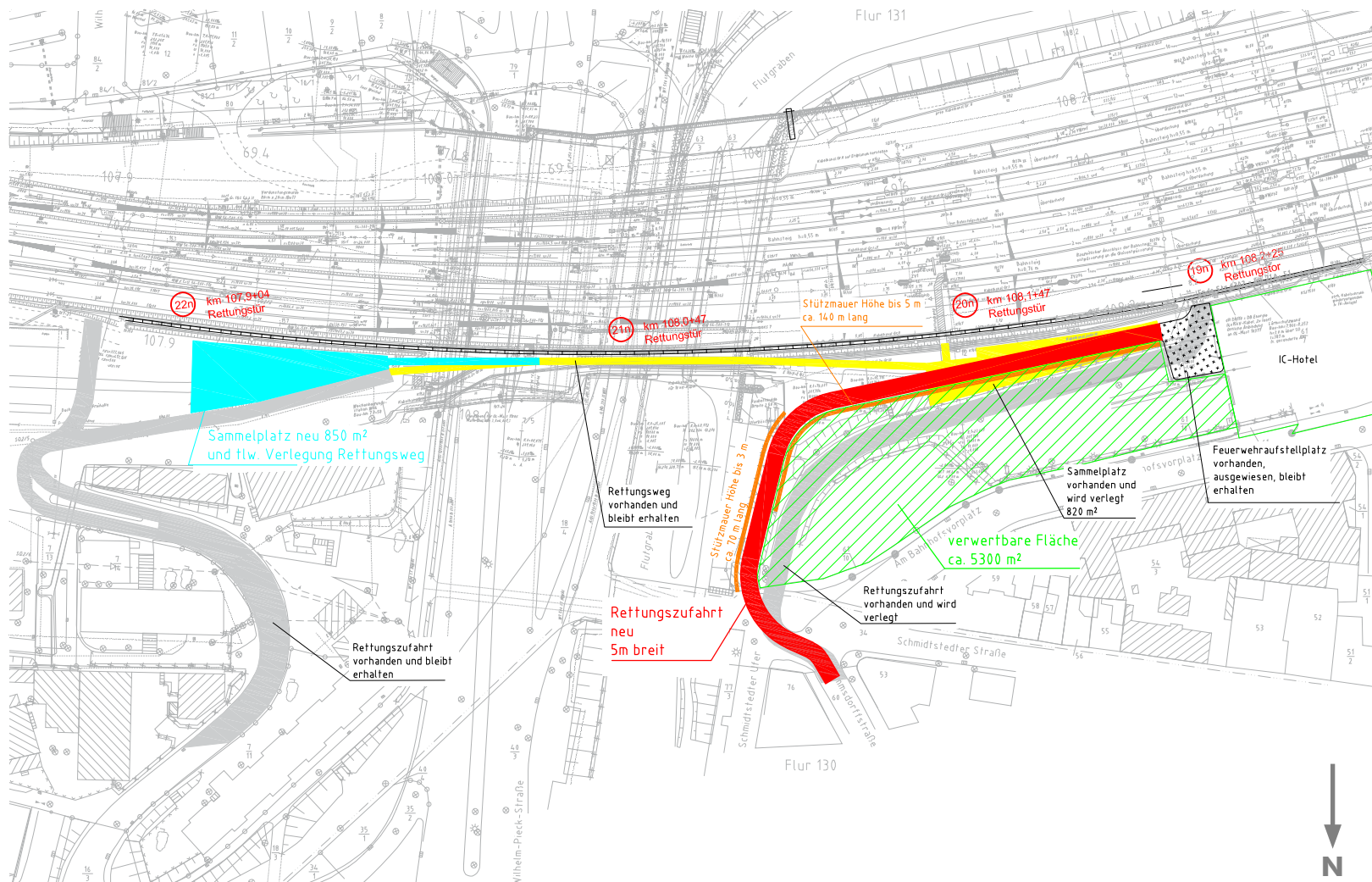
- Zentraler Sammelplatz westlich Schmidtstedter Brücke (820 qm).
- Rettungstor (19n) bzw. Rettungstüren (20n - 22n) entlang des Gleiskörpers mit fußläufiger Verbindung zum Sammelplatz.
- Zwei Zufahrten für Feuerwehr-, Rettungs- und Versorgungsfahrzeuge östlich und westlich der Eisenbahnüberführung (EÜ) Schmidtstedter Brücke.
- Aufstellfläche östlich IC Hotel.
- Zufahrt Ver- und Entsorgung IC-Hotel.

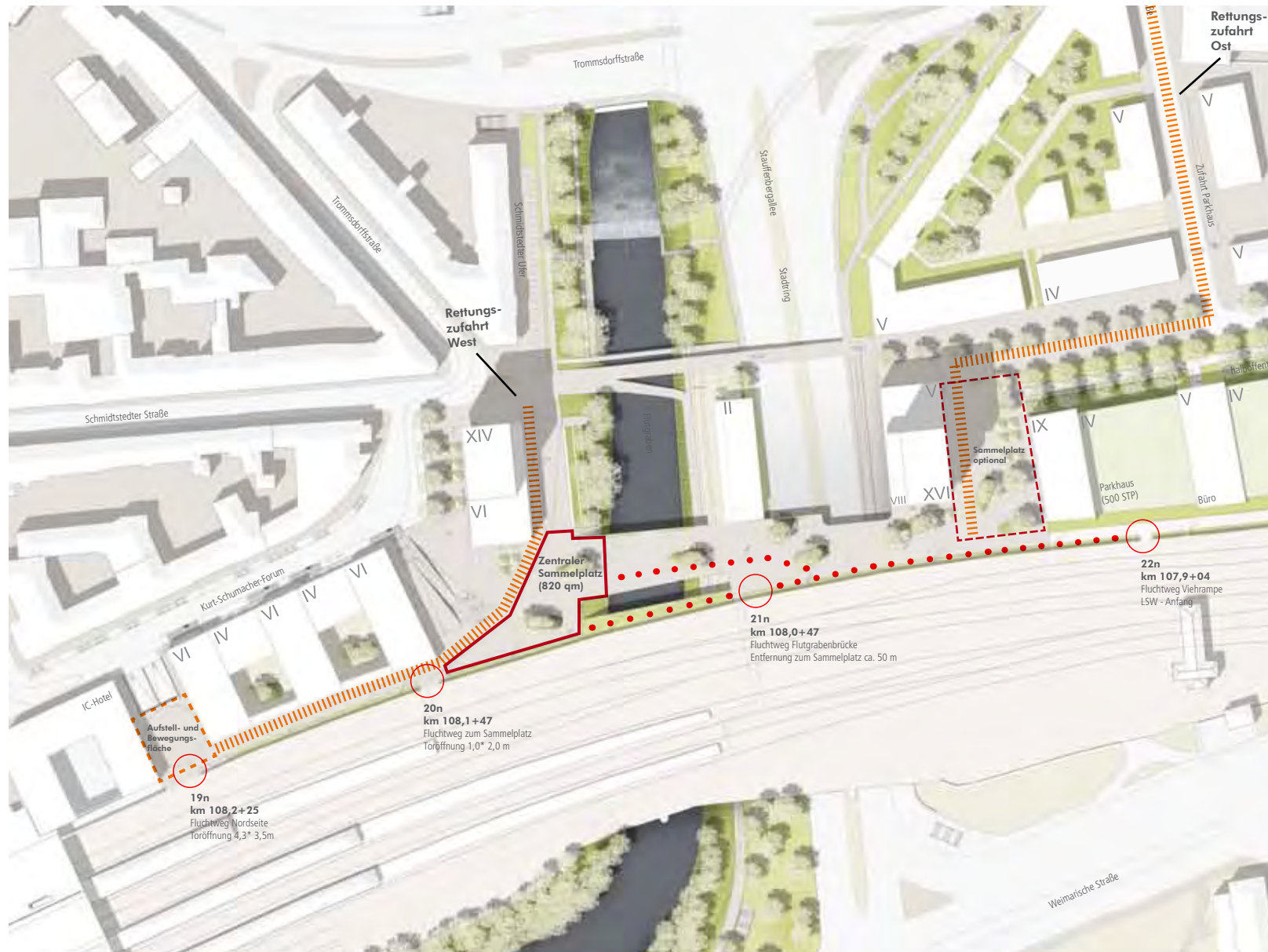


## Ausgangslage II

### Vorzugsvariante

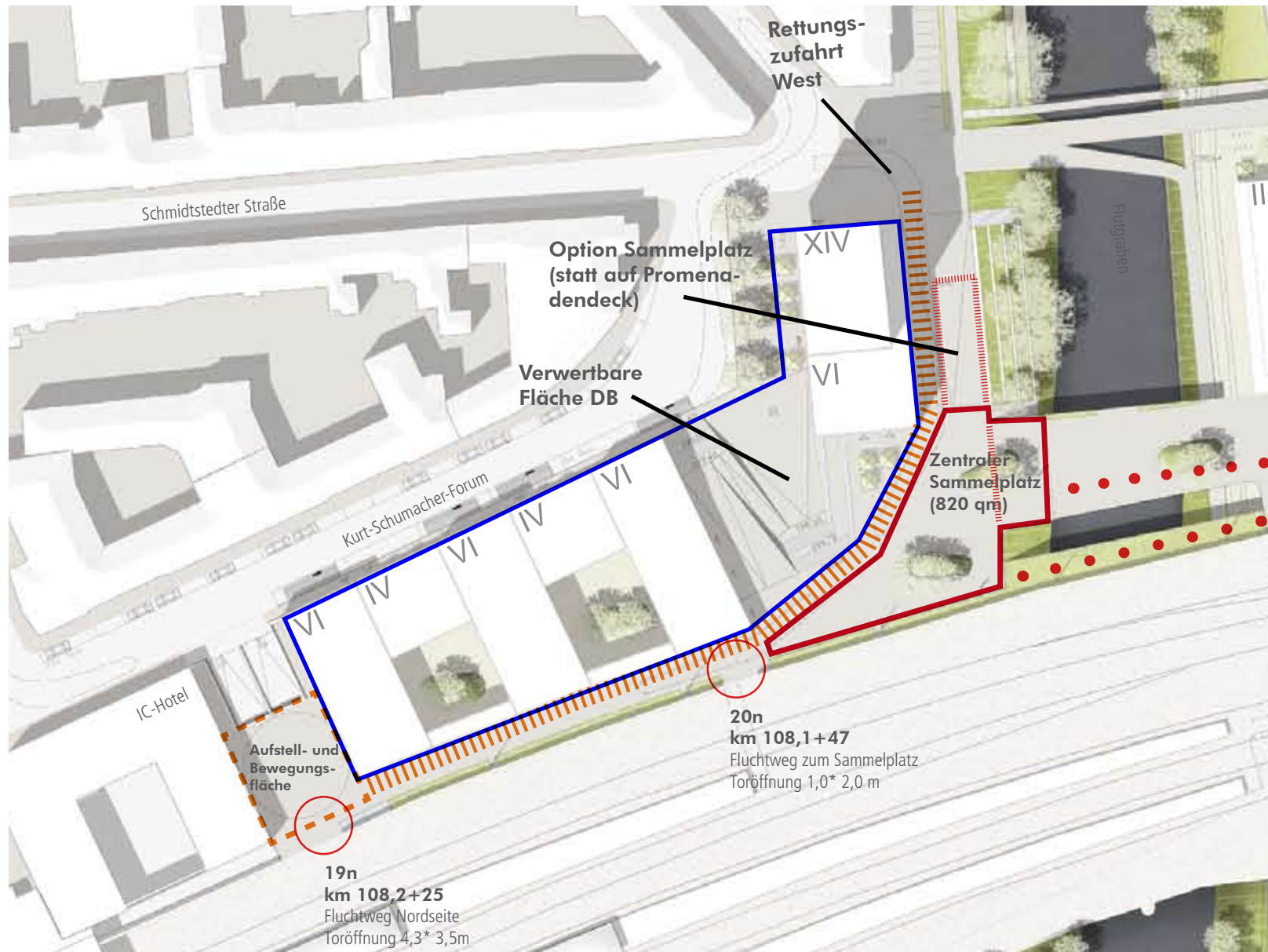
- Neuer Sammelplatz östlich EÜ Schmidtstedter Brücke.
- Westliche Zufahrt wird nach Süd-Osten versetzt bzw. neu errichtet.
- Verwertbare Fläche: 5.300 m<sup>2</sup>





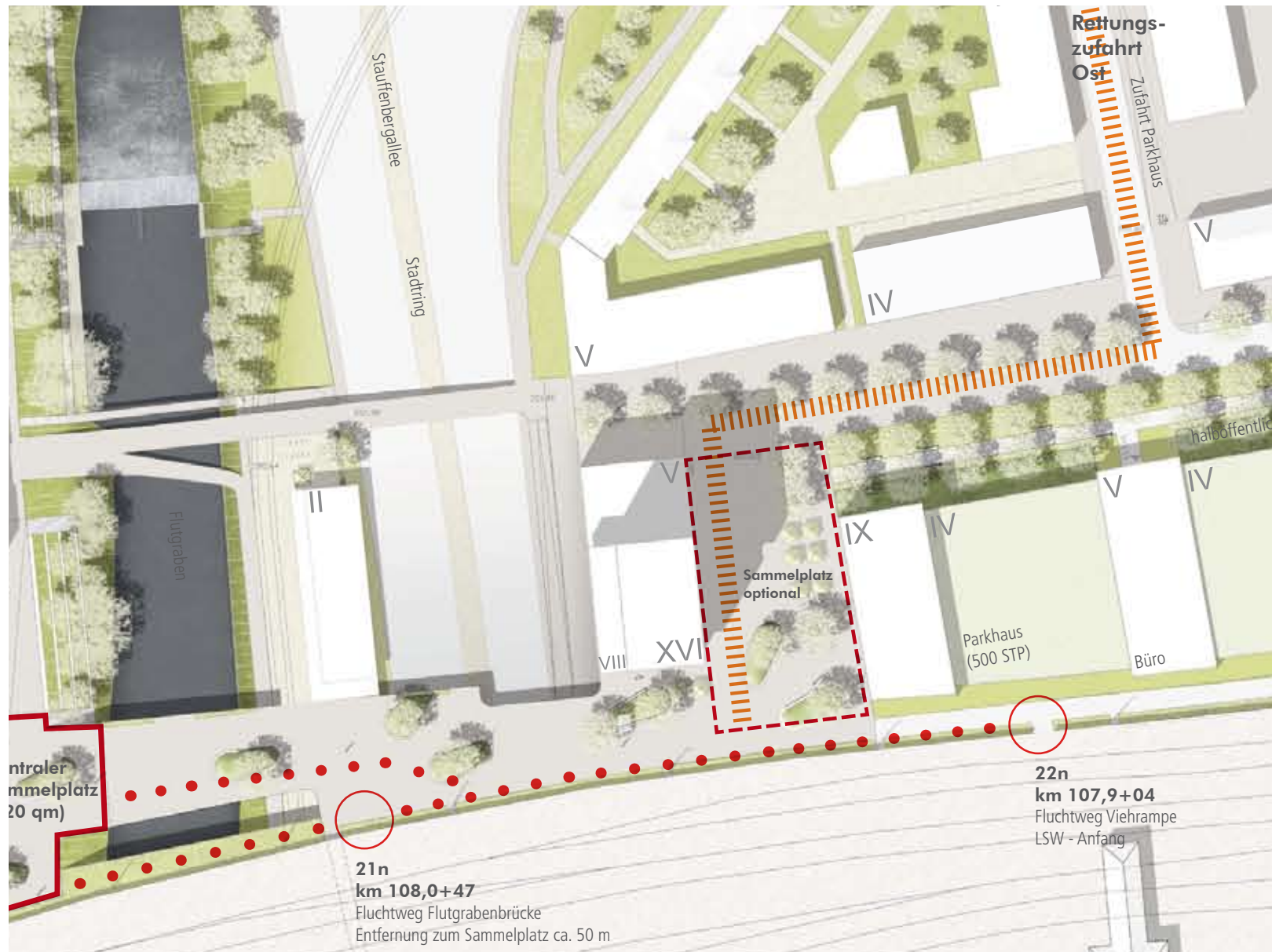
## Flächen zur Rettung von Bahnanlagen

- Zentraler Sammelplatz westlich EÜ Schmidtstedter Brücke (Nettofläche 820 qm).
- Übernahme Lage und Größe des Rettungstors 19n sowie der Rettungstüren 20n - 22n mit kreuzungsfreier Verbindung zum Rettungsplatz.
- Verlegung der westlichen Rettungszufahrt nach Süd Osten (vgl. Untersuchung DB, Vorzugsvariante).
- Umpfanung der östlichen Zufahrt unter Erhalt der Erschließungsfunktion von Rettungstür 21n sowie 22n.
- Anschließende Freifläche ermöglicht optionalen Sammelplatz (vgl. Untersuchung DB)
- Bewegungsfläche östlich IC Hotel (Radius 20 m).
- Abstimmung Lösungsvorschlag mit HPP Nord/Ost GmbH am 18.12.2012.
- Verwertbare Fläche DB: ca. 5.100 m<sup>2</sup>



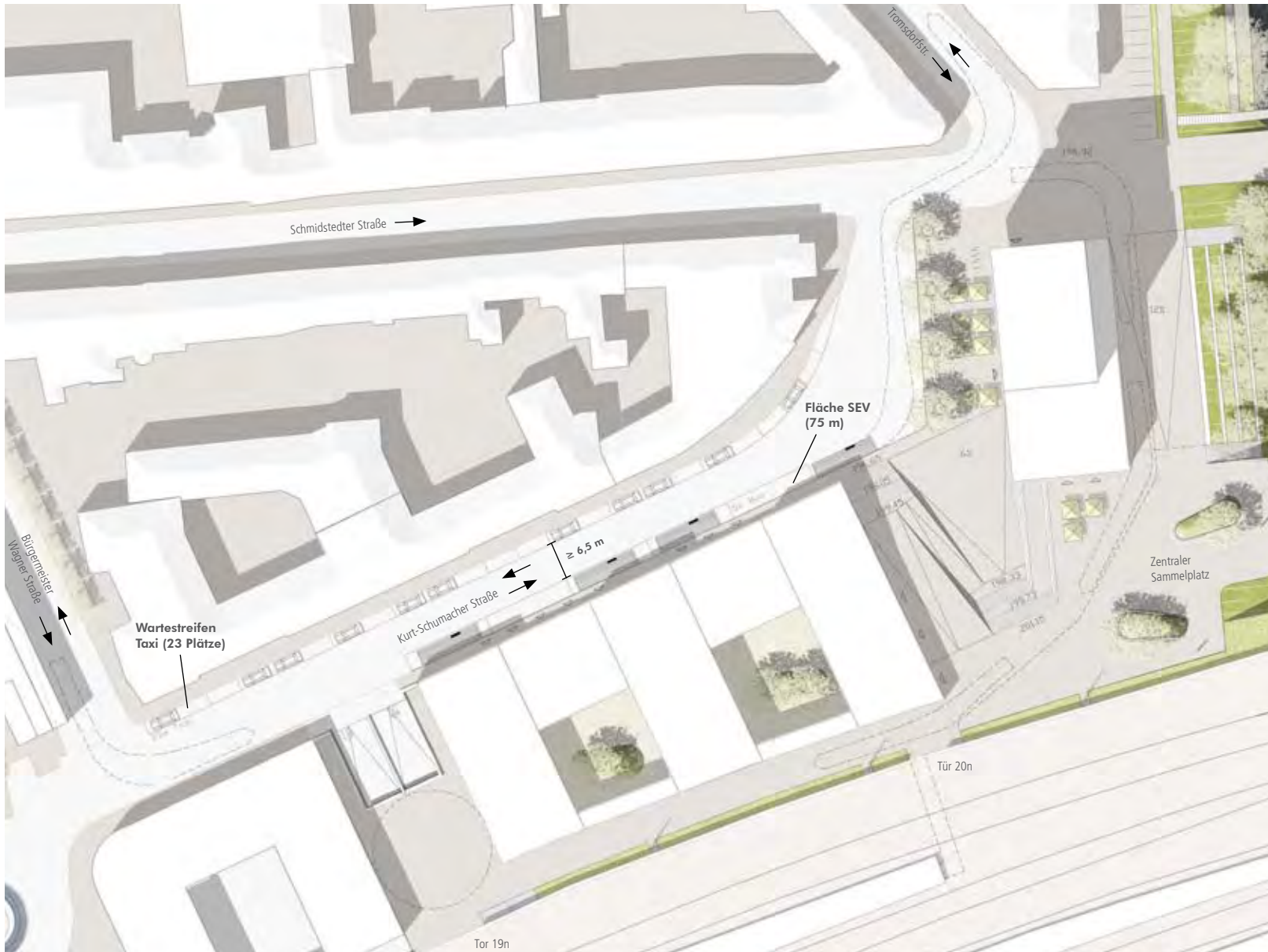
## Flächen zur Rettung von Bahnanlagen

- Zentraler Sammelplatz westlich EÜ Schmidtstedter Brücke (Nettofläche 820 qm).
- Übernahme Lage und Größe des Rettungstors 19n sowie der Rettungstüren 20n - 22n mit kreuzungsfreier Verbindung zum Rettungsplatz.
- Verlegung der westlichen Rettungszufahrt nach Süd Osten (vgl. Untersuchung DB, Vorzugsvariante).
- Umplanung der östlichen Zufahrt unter Erhalt der Erschließungsfunktion von Rettungstür 21n sowie 22n.
- Anschließende Freifläche ermöglicht optionalen Sammelplatz (vgl. Untersuchung DB)
- Bewegungsfläche östlich IC Hotel (Radius 20 m).
- Abstimmung Lösungsvorschlag mit HPP Nord/Ost GmbH am 18.12.2012.
- Verwertbare Fläche DB: ca. 5.100 m<sup>2</sup>



## Flächen zur Rettung von Bahnanlagen

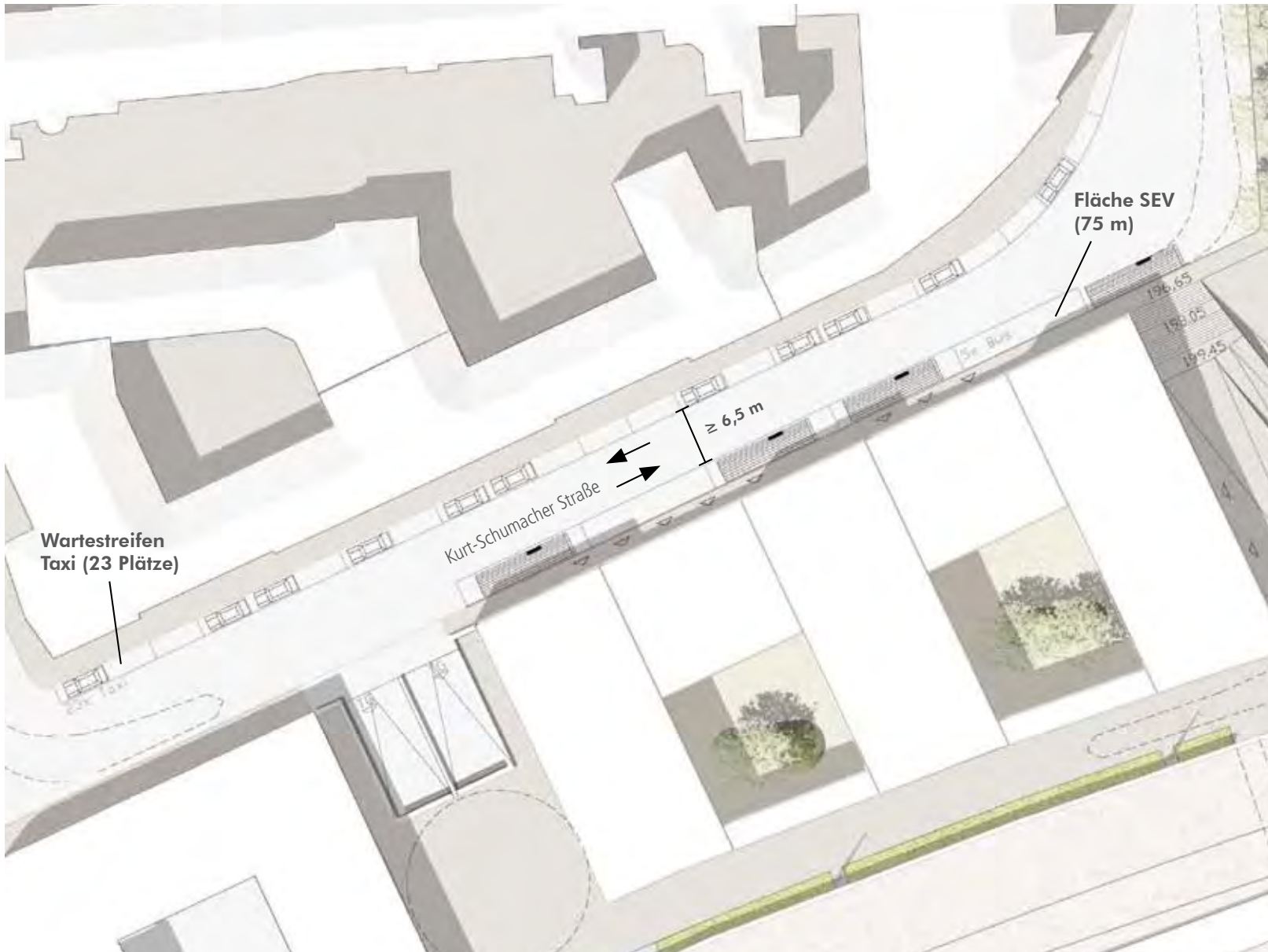
- Zentraler Sammelplatz westlich EÜ Schmidtstedter Brücke (Nettofläche 820 qm).
- Übernahme Lage und Größe des Rettungstors 19n sowie der Rettungstüren 20n - 22n mit kreuzungsfreier Verbindung zum Rettungsplatz.
- Verlegung der westlichen Rettungszufahrt nach Süd Osten (vgl. Untersuchung DB, Vorzugsvariante).
- Umpfanung der östlichen Zufahrt unter Erhalt der Erschließungsfunktion von Rettungstür 21n sowie 22n.
- Anschließende Freifläche ermöglicht optionalen Sammelplatz (vgl. Untersuchung DB)
- Bewegungsfläche östlich IC Hotel (Radius 20 m).
- Abstimmung Lösungsvorschlag mit HPP Nord/Ost GmbH am 18.12.2012.
- Verwertbare Fläche DB: ca. 5.100 m<sup>2</sup>



## KFZ-Erschließung und alternativer Busverkehr im Havariefall

- KFZ-Erschließung von Bahnhof und Umfeld über die Knoten Bürgermeister-Wagner-Straße sowie Trommsdorfstraße. Zwei-richtungsverkehr Kurt-Schumacher Straße.
- SEV-Fläche (75 m) außerhalb / neben der Fahrbahn Kurt-Schumacher Straße (ca. 6,5 m).
- Wartestreifen für Taxis (23 Plätze) außerhalb / neben der Fahrbahn Kurt-Schumacher Straße.





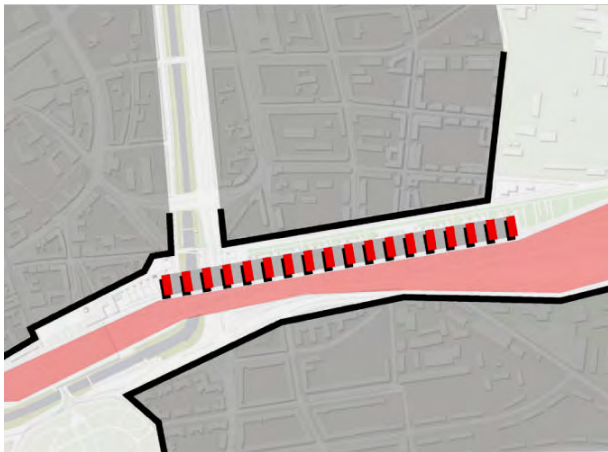
### KFZ-Erschließung und alternativer Busverkehr im Havariefall

- KFZ-Erschließung von Bahnhof und Umfeld über die Knoten Bürgermeister-Wagner-Straße sowie Trommsdorfstraße. Zweirichtungsverkehr Kurt-Schumacher Straße.
- SEV-Fläche (75 m) außerhalb / neben der Fahrbahn Kurt-Schumacher Straße (ca. 6,5 m).
- Wartestreifen für Taxis (23 Plätze) außerhalb / neben der Fahrbahn Kurt-Schumacher Straße.

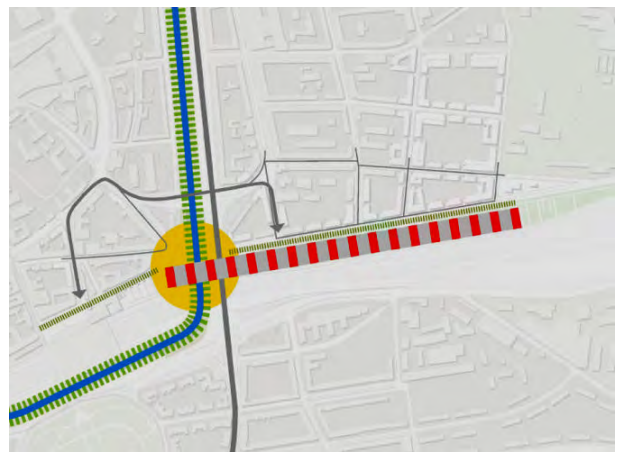
## 4. Anlage

### 4.2 Abbildungen zum städtebaulichen Konzept

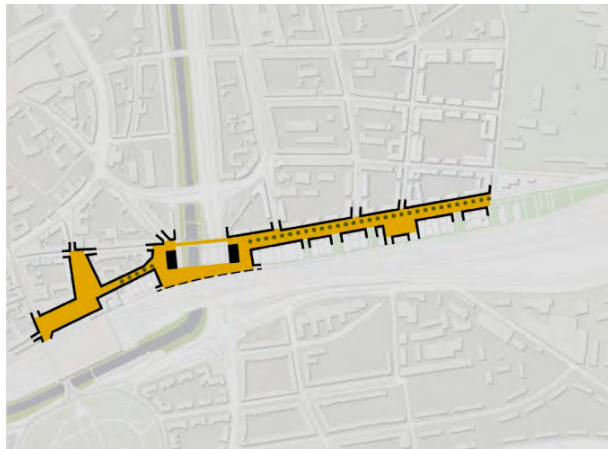
### Morphologie



### Netz



### Raum



### Typologie



### Massen



### Schnitt Westteil



vom Bahnsteig



Kurt-Schumacher-Straße



von Stauffenbergallee



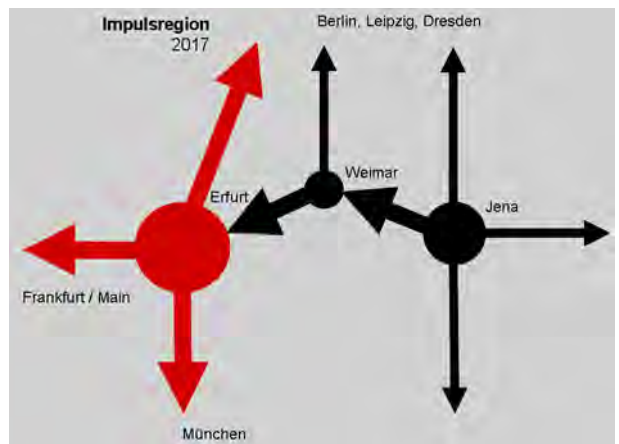
## 4. Anlage

### 4.3 sonstige Abbildungen

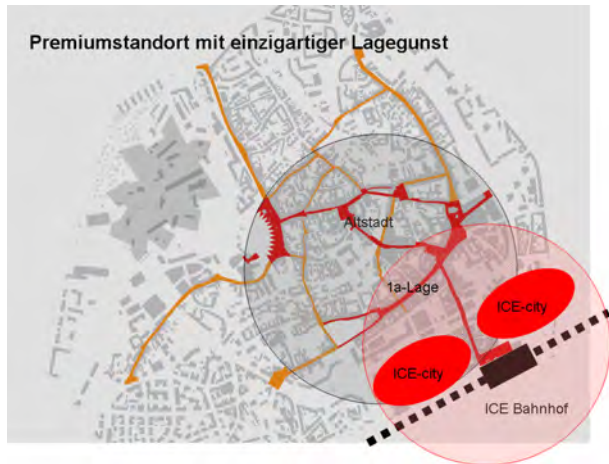
Fahrtzeiten mit dem VDE 8 ab 2017



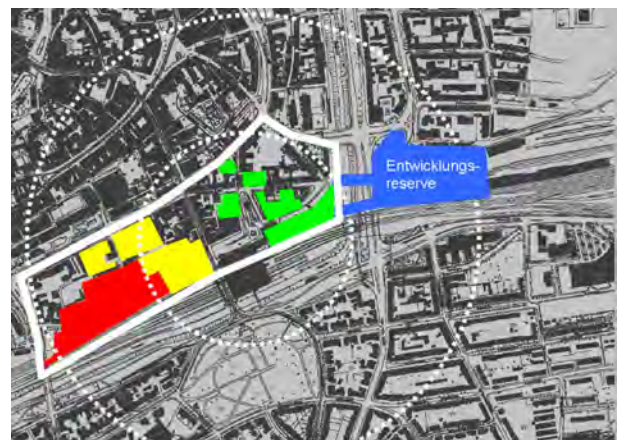
veränderte Lagegunst mit dem VDE 8 ab 2017



ICE City. Lage in der Stadtstruktur



ICE City. Umgriff und Entwicklungsreserve



Plangebiet.



Plangebiet. Blick Richtung Süden



ICE-City, Teilbereich Ost / Neues Schmidtstedter Tor. Blick Richtung Osten



Schmidtstedter Tor 1880. alte Gleislage



Erster Bahnhof. Links Wall. 1865



Erster Bahnhof. 1890. alte Gleislage



Neubau zweiter Bahnhof. 1890. alte Gleislage





Schmidtstedter Tor. 1882



ehem. Schmidtstedter Tor. 2004



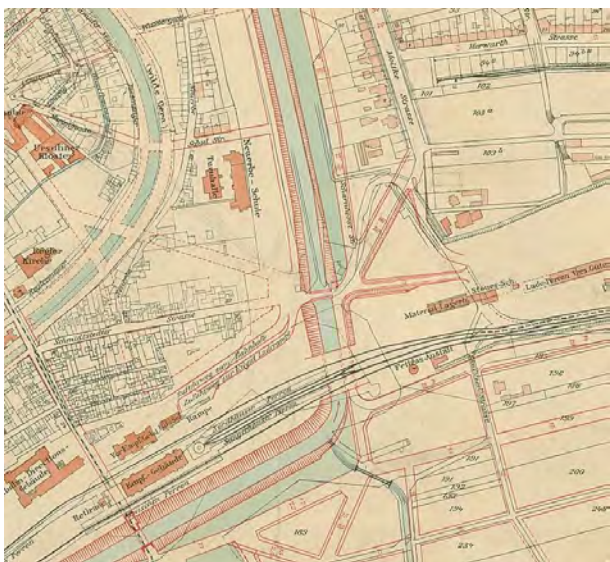
Schmidtstedter Tor. 1882



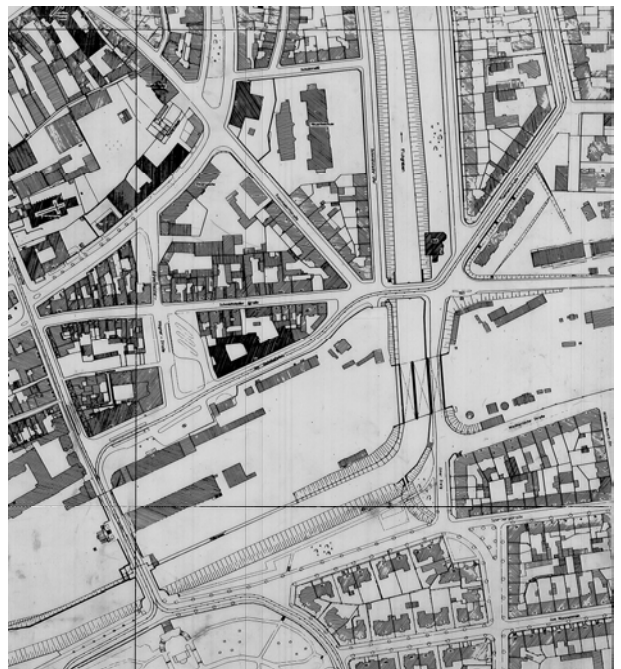
ehem. Schmidtstedter Tor. 2004



Schmidtstedter Tor. Planung 1894



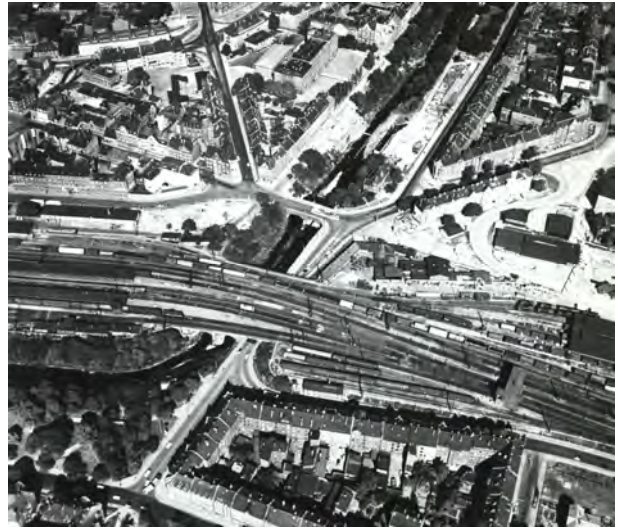
Schmidtstedter Tor. 1955. Zustand bis 1971



Schmidtstedter Tor. 1935



Schmidtstedter Tor. 1971. Beginn Umbau



Bahnhofsvorplatz. 1922. Blick Richtung Norden



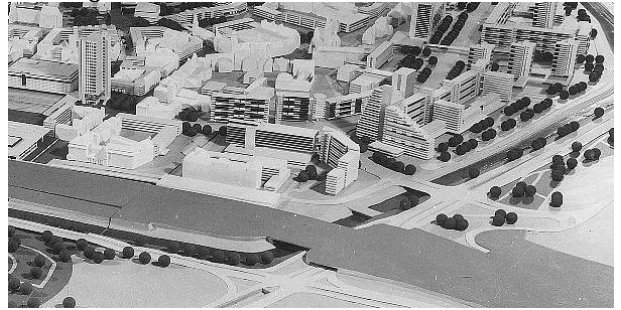
Bahnhofsvorplatz. 1950. Blick Richtung Osten



Planung Schmidtstedter Tor 1958



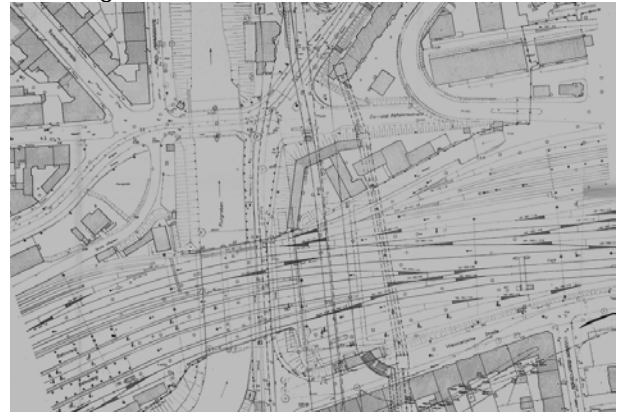
Planung Schmidtstedter Tor 1969



Planung Knoten Schmidtstedter Brücke 1969



Planung Knoten Schmidtstedter Brücke 1969



alte Schmidtstedter Straßenbrücke 1972



Stauffenbergallee, links Badehaus, 1972



Eisenbahnbrücke 1972



Eisenbahnbrücke 1982

