Integriertes städtebauliches Rahmenkonzept
Äußere Oststadt
Abschlussbericht

Erfurt
LANDESHAUPTSTADT
THÜRINGEN
Stadtverwaltung

Integriertes städtebauliches Rahmenkonzept
Äußere Oststadt

Abschlussbericht

Auftraggeber

Landeshauptstadt Erfurt
Stadtverwaltung
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

Konzept und Bearbeitung

Büro für urbane Projekte
Gottschedstraße 12, 04109 Leipzig

Wolfram Georg,
Björn Teichmann

September 2015

Inhalt

Inhalt **3**

1 Einführung **5**
1.1 Anliegen und Ziel 5
1.2 Arbeitsprozess und Herangehensweise 6

2 Planungsraum Äußere Oststadt **9**
2.1 Lage im Stadtgebiet und Abgrenzung des Planungsraumes 9
2.2 Entwicklung des Stadtgebietes 10
2.3 Soziodemografische Situation 13
2.4 Bestehende Konzepte und Planungen 15

3 Bestandsuntersuchung **19**
3.1 Raum- und Nutzungsstruktur 19
3.2 Erschließung und Verkehr 23
3.3 Grün- und Freiraum 27
3.4 Stadtklima und Immissionen 30
3.5 Zusammenfassende Betrachtung 33

4 Beteiligungsprozess **35**

5 Entwicklungsziele **38**

6 Rahmenkonzept **41**
6.1 Gesamtkonzept 41
6.2 Strukturkonzept 43
6.3 Nutzung und Funktionen 51
6.4 Grün- und Freiraum 53
6.5 Verkehr und Mobilität 57
6.6 Städtebauliche Bilanz 60

7 Empfehlungen zur Umsetzung **63**
7.1 Implementierung und Qualitätssicherung 63
7.2 Weiterführender Untersuchungsbedarf 64

8 Quellen und Abbildungsverzeichnis **65**

Das Planungsgebiet Äußere Oststadt in der Landeshauptstadt Erfurt

1 Einführung

1.1 Anliegen und Ziel

Die Landeshauptstadt Erfurt gehört neben Jena, Leipzig, Dresden und Potsdam zu den wenigen Städten in den ostdeutschen Bundesländern, die eine wachsende Bevölkerung aufweisen. Nach einer längeren Phase, die durch Abwanderung in die westdeutschen Bundesländer und Stadt-Umland-Wanderung gekennzeichnet war, verzeichnet die Stadt seit 2005 wieder steigende Einwohnerzahlen. Im Jahr 2010 zählte Erfurt erstmalig wieder über 200.000 Einwohner, im Jahr 2013 waren es bereits 205.112. Diese positive Entwicklung ist im Wesentlichen auf den Zuzug von Menschen aus dem Umland und dem Freistaat Thüringen zurück zu führen. Dabei wächst die Bevölkerung insbesondere in der Gruppe der 19- bis 35-Jährigen Haushaltsgründer.

Dieses Wachstum spiegelt sich mittlerweile auch in den Prognosen zur Einwohnerzahl wider. Die aktuelle Bevölkerungsprognose bis 2035 der Landeshauptstadt Erfurt ergibt über den gesamten Prognosezeitraum eine kontinuierliche positive Entwicklung. Für das Jahr 2035 wird daher eine Gesamtbevölkerung Erfurts von über 210.000 Einwohnern erwartet.[1]

Angesichts dieser sich vollziehenden Veränderungen und der prognostizierten Entwicklung ist die Nachfrage nach Wohnraum in Erfurt bereits heute groß und wird sich in Zukunft weiter erhöhen. Daher wird davon ausgegangen, dass die Anzahl der Haushalte in den kommenden Jahren in Erfurt weiterhin steigen wird. Mit Blick auf das Jahr 2025 schätzt die aktuelle Wohnungsbedarfsprognose Erfurt den zusätzlichen Wohnraumbedarf auf rund 4.300 Wohnungen. Dabei werden die größeren Nachfragezuwächse bei 3-Raum-Wohnungen sowie Wohnungen mit 4 und mehr Räumen oder Eigenheimen erwartet.[2] Auf Grund des relativ hohen Sanierungsstandes in den Wohnbeständen und den schwindenden Möglichkeiten zur Wiedernutzung bestehender Leerstände ist mit einer stärkeren Neubaunachfrage in den kommenden Jahren zu rechnen.

Die Landeshauptstadt Erfurt steht somit vor der Herausforderung erneut zu Wachsen. Die Flächenpotenziale für diese Entwicklung liegen im innerstädtischen Bestand. Vor allem der Entwicklung und Neunutzung brach gefallener Flächen und der Aktivierung von Arealen in zentralen Lagen kommt in diesem Zusammenhang eine hohe Bedeutung zu. Daher beabsichtigt die Landeshauptstadt Erfurt das Flächenpotenzial des unweit der historischen Altstadt gelegenen Stadtgebietes der Äußeren Oststadt zu erschließen. Mit dem durch den wirtschaftlichen Strukturwandel verbundenen Freiwerden größerer ehemals gewerblich genutzter Flächen entstehen hier Spielräume zur Weiterentwicklung eines bestehenden Stadtteils, ohne freie Landschaft in Anspruch nehmen zu müssen.

Ziel des integrierten städtebaulichen Rahmenkonzeptes Äußere Oststadt als Instrument der informellen Planung ist es, eine ganzheitliche Entwicklungsperspektive für die Äußere Oststadt aufzuzeigen, die den vielschichtigen Rahmenbedingungen des Stadtgebietes und seiner einzelnen Teilflächen Rechnung trägt. Es soll übergeordnete städtebauliche, landschaftliche und verkehrliche Strukturen aufzeigen, die über einen längeren Entwicklungszeitraum Bestand haben sollen.

Das Rahmenkonzept Äußere Oststadt ist ein fachübergreifendes Planungswerk, in dem die Vorgaben und Zielsetzungen für die künftige Entwicklung des Stadtgebietes festgehalten werden. Es dient als Orientierungsrahmen für die räumliche Organisation und Basis für weitere Planungsschritte wie Gutachten oder Wettbewerbe sowie als Diskussions- und Entscheidungsgrundlage für die Öffentlichkeit, private und institutionelle Akteure sowie politische Gremien.

[1] Vgl. Landeshauptstadt Erfurt, Personal- und Organisationsamt: Erfurter Statistik, Bevölkerungsprognose bis 2035, November 2002
[2] Analyse und Konzepte i. A. Landeshauptstadt Erfurt, Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung: Wohnungsbedarfsprognose Erfurt, Januar 2013, S. 60ff

1.2 Arbeitsprozess und Herangehensweise

Das Rahmenkonzept Äußere Oststadt ist das Ergebnis eines über ein Jahr dauernden Planungs- und Abstimmungsprozesses, der federführend durch das Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung der Landeshauptstadt Erfurt initiiert und durchgeführt wurde. Die vielfältigen Themen und Fragestellungen zum Stadtgebiet erfordern ein hohes Maß ämterübergreifender Zusammenarbeit. Daher wurde bei der Landeshauptstadt Erfurt eine fachlich interdisziplinär zusammengesetzte Arbeitsgruppe eingerichtet, in die alle relevanten von der Konzeption berührten Ämter, Behörden und Dienststellen einbezogen waren.

Zur Erarbeitung des Rahmenplanes hat die Landeshauptstadt Erfurt das Büro für urbane Projekte aus Leipzig hinzugezogen. Aufgabe des externen Planungsbüros war es, im engen Dialog mit den fachlich Zuständigen Untersuchungen zum Gebiet durchzuführen, Entwicklungsziele zu benennen und darauf aufbauend ein robustes Rahmenkonzept für den Planungsraum zu erstellen, welches über den langen Umsetzungszeitraum hinweg im Kern Bestand haben soll.
Zu den Aufgaben des externen Planungsbüros gehörte außerdem die konzeptionelle Vorbereitung, inhaltliche Gestaltung, Moderation und Ergebnisdokumentation des begleitenden Beteiligungsprozesses.

Bestandsaufnahme

In einem ersten Arbeitsschritt wurde eine Bestandsuntersuchung für den Planungsraum der Äußeren Oststadt durchgeführt. Dabei wurde im Rahmen von Ortsbegehungen und der Auswertung von bei der Landeshauptstadt Erfurt vorliegenden Erkenntnissen, Daten und Informationen unter anderem die nutzungsstrukturelle, städtebauliche, freiraumplanerische, verkehrliche und infrastrukturelle Situation des Gebietes dokumentiert und analysiert.

Ferner wurden historische Unterlagen, Fachgutachten sowie den Planungsraum betreffende Konzepte und übergeordnete Planungen untersucht und ausgewertet.

Beteiligungsprozess

Im Vorfeld der konzeptionellen Auseinandersetzung mit dem Planungsraum war es der Landeshauptstadt Erfurt ein Anliegen, die Bürgerinnen und Bürger über den avisierten Entwicklungsprozess in der Äußeren Oststadt zu informieren und für den weiteren Planungsprozess die Erwartungen und Vorschläge der Anrainer und die Positionen der Stadtgesellschaft aufzugreifen.

Hierzu wurde im September 2014 als offenes und diskursives Beteiligungsangebot eine Auftaktveranstaltung zur Information über den bis dato erreichten Erkenntnisstand sowie wenige Tage danach daran anknüpfend eine Bürgerwerkstatt zur Zukunft der Äußeren Oststadt durchgeführt. Dabei wurde den interessierten Bürgerinnen und Bürgern die Gelegenheit gegeben, ihre Fragen, Positionen, Befürchtungen und Wünsche einzubringen und sich aktiv in den Arbeitsprozess einzubringen.

Erarbeitung des Rahmenkonzeptes

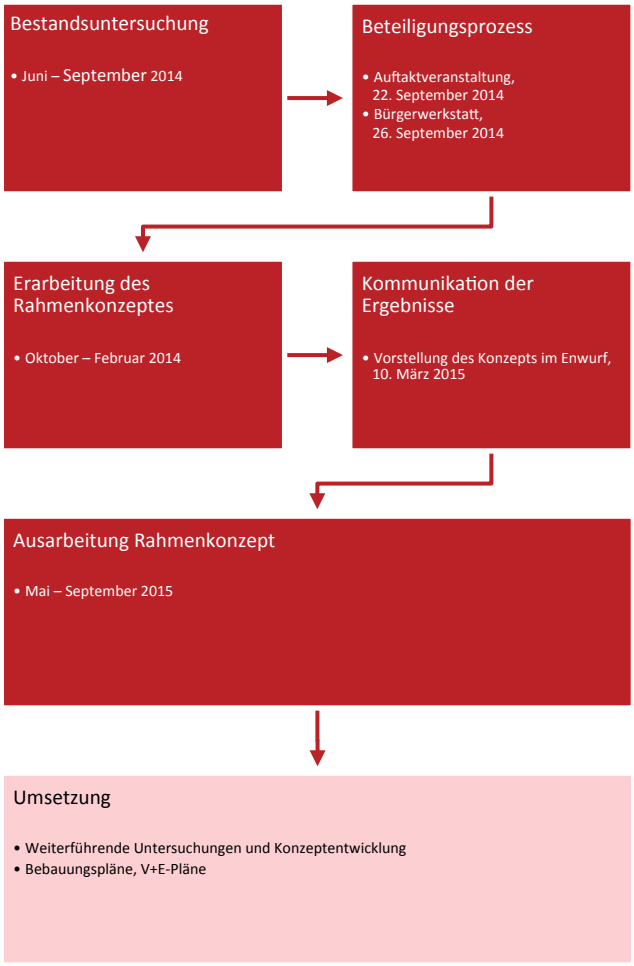
Aufbauend auf den Erkenntnissen der Bestandsaufnahme und den Hinweisen aus der Bürgerwerkstatt zur Zukunft der Äußeren Oststadt wurden Entwicklungsziele für das Gesamtgebiet formuliert, räumliche Strukturen zur Weiterentwicklung entwickelt und abschließend zu einem Rahmenkonzept verdichtet. Für die Teilbereiche (Quartiere) der Äußeren Oststadt wurden zudem beispielhafte städtebauliche Entwürfe zur räumlichen Ausprägung und zum Umgang mit den vorhandenen Bau- und Raumstrukturen erarbeitet.

Kommunikation der Ergebnisse

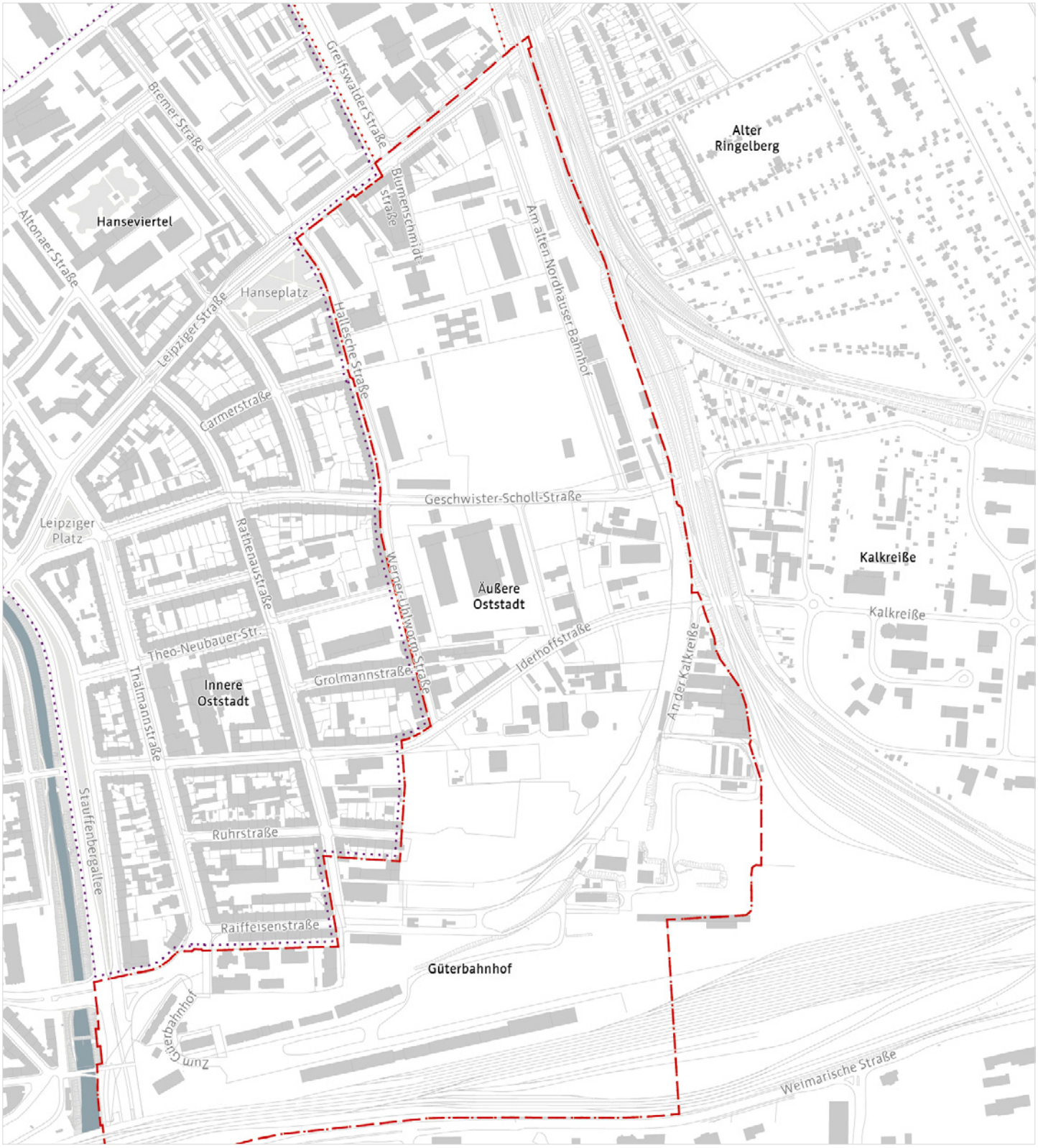
Der Entwurf des Rahmenkonzeptes wurde im März 2015 erneut der interessierten Öffentlichkeit im Rahmen eines Bürgerdialogs vorgestellt. Die Veranstaltung bot dabei Raum, die Kernaussagen des Rahmenkonzeptes vorzustellen und zu diskutieren. Die Fragen und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger konnten somit erneut in den Planungsprozess einfließen.

Ausarbeitung des Rahmenkonzeptes

Im Anschluss wurde das hier vorliegende Rahmenkonzept ausgearbeitet und mit den zuständigen Ämtern der Landeshauptstadt Erfurt abgestimmt.



Schema Arbeitsprozess



Planungsraum Äußere Oststadt

Planungsraum Äußere Oststadt

Sanierungsgebiet KRV 421 „Äußere Oststadt“

Sanierungsgebiet KRV 420 „Innere Oststadt“

2 Planungsraum Äußere Oststadt

2.1 Lage im Stadtgebiet und Abgrenzung des Planungsraumes

Der Planungsraum „Äußere Oststadt“ befindet sich östlich der Erfurter Innenstadt und ist ein Teilgebiet des Stadtteils Krämpfervorstadt. Der hier betrachtete Bereich umfasst im Wesentlichen das während der Gründerzeit in seinen Grundzügen angelegte Stadtgebiet östlich der Halleschen Straße / Werner-Uhlworm-Straße bis zum Bahndamm der Strecke Erfurt–Nordhausen, welches an die Innere Krämpfervorstadt – die sogenannte Inneren Oststadt[3] – anschließt.

Der Planungsraum grenzt im Uhrzeigersinn nördlich an das Hanseviertel und das Gewerbegebiet Greifswalder Straße, westlich an die Strecke Erfurt–Nordhausen und die jenseits der Strecke liegenden Viertel Alter Ringelberg und das Gewerbegebiet Kalkreiße, südlich an das Gleisvorfeld des Hauptbahnhofes Erfurt, südöstlich an das Bahnhofsviertel der Erfurter Altstadt und östlich an die Innere Oststadt. Er umfasst somit eine Fläche von rund 60 ha.

Vom Anger beträgt die Entfernung zum westlichen Rand des Gebietes (Werner-Uhlworm-Straße) etwa 1,0 Kilometer. Der Hauptbahnhof Erfurt liegt vom süd-westlichen Rand des Planungsraumes (Auffahrt Güterbahnhof) nur etwa 400 Meter entfernt.

Die Abgrenzung des Planungsraumes des Rahmenkonzeptes „Äußere Oststadt“ nimmt unmittelbar Bezug auf das seit dem 14.12.1996 förmlich festgelegte Sanierungsgebiet KRV 421 „Äußere Oststadt“. Es entspricht dem räumlichen Geltungsbereich der Satzung, ausgenommen der nördlich der Leipziger Straße gelegenen Flächen des Gewerbegebietes Greifswalder Straße.[4] Somit liegt der Planungsraum im Wesentlichen in den statistischen Bezirken „Äußere Krämpfervorstadt“ und „Güterbahnhof“ sowie zu einem geringen Teil im Bereich der „Inneren Krämpfervorstadt“.

Das Gelände des Planungsraumes ist überwiegend eben. Im Übergang zu den Dämmen der Gleisanlagen im Osten sowie dem Plateau des Güterbahnhofes im Süden steigt es um mehrere Meter an.

[3] Für diesen Bericht werden die gebräuchlichen Begriffe „Innere Oststadt“ und „Äußere Oststadt“ und nicht die statistischen Bezeichnungen „Innere Krämpfervorstadt“ und „Äußere Krämpfervorstadt“ verwendet.

[4] vgl. Satzung der Stadt Erfurt über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes KRV 421 "Äußere Oststadt", § 2 Geltungsbereich, Erfurt 1996

Bebauungsplan der Stadt Erfurt 1894 (Auszug)

Luftbild, 1953

2.2 Entwicklung des Stadtgebietes

Die Entwicklung der Äußeren Oststadt war eng verbunden mit der zunehmenden Industrialisierung und dem Wandel der Stadt Erfurt von einer mittelalterlichen Festungsstadt zu einer modernen Großstadt. Der Planungsraum der heutigen Äußeren Oststadt befand sich bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts außerhalb der befestigten Stadt. Äußerer Wall und Wehrgraben, Schmidstedter Tor und Festungsvorfeld sowie land-wirtschaftliche Nutzungen prägten das sogenannte Krämpferfeld beziehungsweise Schmidtstedter Feld.

Mit der Gründung erster Fabriken für Maschinenbau, dem Aufkommen von Betrieben für Gartenbau und Saatzucht sowie dem Anschluss Erfurts an die Eisenbahnstrecke Halle–Bebra (Thüringen Bahn, 1847) setzte ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ein deutlicher Entwicklungsprozess in der Stadt ein. Dieser ging mit einem starken Bevölkerungswachstum einher.

Ab 1860 wurden in der Inneren und insbesondere der Äußeren Oststadt mehrere Fabrikstandorte errichtet, darunter die Erfurter Malzwerke an der heutigen Thälmannstraße. Südlich der Leipziger Straße entstand der Saatguthof des Gartenbauunternehmens J.C. Schmidt, der einen Großteil der Flächen der Äußeren Oststadt zwischen der Leipziger Straße und der heutigen Geschwister-Scholl-Straße als Anbaufläche einnahm. Zudem eröffnete 1869 die Nordhausen-Erfurter-Eisenbahn-Gesellschaft die Bahnstrecke Nordhausen–Erfurt mit dem Nordhäuser Bahnhof als Endpunkt.
1871 entfiel in Folge der deutschen Reichsgründung der Festungsstatus der Stadt Erfurt. In den folgenden Jahren wurden die Wallanlagen beseitigt und der äußere Wehrgraben zum Flutgraben umgebaut. Parallel erfolgte die Planung und Anlage der Vorstädte Erfurts, zu der auch die Krämpfervorstadt zählt. Dabei sah die dem geometrischen Städtebau verpflichtete Planung ein regelmäßiges Erschließungsmuster mit relativ großen Blöcken vor. Anders als bei den südlichen und westlichen Vorstädten wurde in den östlichen Vorstädten nur wenig Raum für öffentliche Grün- und Freiräume in Form von städtischen Schmuckplätzen veranschlagt.

Nach der Endfestung wurde das Bahnhofsumfeld neu gegliedert und die Eisenbahn auf den ehemaligen Wall gelegt. Bereits 1872 nahm südlich der Rathenaustraße der Güterbahnhof vor dem Schmidtstedter Tor den Betrieb auf. Im selben Jahr wurde das Übergabegleis zwischen dem Nordhäuser Bahnhof zum Bahnhof der Thüringer Eisenbahngesellschaft (Hauptbahnhof) für den Personenverkehr geöffnet.

1881 nahm südlicher der Iderhoffstraße das städtische Gaswerk den Betrieb auf. 1901 folgte die Inbetriebnahme des städtischen Elektrizitätswerks. Der Bereich der Äußeren Oststadt zählt somit zu den ältesten „Industriegebieten“ Erfurts.

Luftbild, 1979

Luftbild der nördlichen Äußeren Oststadt, 1992

In Nachbarschaft zu diesen Fabrik- und Infrastrukturstandorten entwickelten sich ab der Wende zum 20. Jahrhundert die Wohnquartiere der Krämpfervorstadt, vornehmlich im Hanseviertel und der Inneren Oststadt. Diese wurden als weitgehend geschlossene, mehrgeschossige Blockrandbebauung mit eingestreuten gewerblichen Nutzungen in den großzügig dimensionierten Höfen angelegt. Diese Entwicklung fand ihren Abschluss zu Beginn 1930er Jahren mit der Fertigstellung der Wohnanlagen „Flensburger Block“ und „Hamburger Block“ im Hanseviertel.
Der Bereich der Äußeren Oststadt blieb von diesen wohnbaulichen Entwicklungen weitgehend ausgenommen, da gewerbliche Nutzungen und infrastrukturelle Einrichtungen die städtebauliche Abrundung des Stadtgebiets hemmten.

Nach dem zweiten Weltkrieg entstanden als Folge der Aufgabe des Saatguthofes Schmidt mehrere neue gewerbliche und industrielle Standorte zwischen der Leipziger Straße und der Iderhoffstraße. So siedelten sich ab den 1960er Jahren etwa die Deutsche Post der DDR sowie eine Wäscherei im Gebiet an.
Zugleich wurde ein großer zusammenhängender Bereich für Bildungs- und Sozialeinrichtungen an der Halleschen Straße verwirklicht. Dieser bündelte eine Kindertagesstätte, Schulen, Kinder- und Jugendeinrichtungen sowie eine Kaufhalle als Nachfolgeeinrichtungen für die Innere Oststadt und das Hanseviertel.

Mit der politischen Wende wandelte sich das Nutzungsgefüge in der Äußeren Oststadt erneut. Betriebsaufgaben oder fehlende Erweiterungsmöglichkeiten führten seit Beginn der 1990er Jahren zu Standortaufgaben bei Gewerbe und Dienstleistungen. An deren Stelle traten oft Zwischen- und Nachnutzer der Gebäude und Liegenschaften.

Zugleich erfolgte die sukzessive Erneuerung der Betriebsstandorte der Elektrizitäts-, Gas- und Fernwärmeversorgung. Der überwiegende Teil der nicht mehr dem Stand der Technik entsprechenden technischen Anlagen wurde in Folge zurückgebaut und durch ein neues Umspannwerk (UW Iderhoffstraße, SWE) sowie ein neues Heizkraftwerk (HKW Iderhoffstraße, SWE) mit angeschlossenem Wärmespeicher ersetzt.

Die Bahn- und Strukturreformen, die 1994 in Kraft traten, und das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8 (VDE 8) veränderten zudem die Flächennutzungen im Bahnhofsumfeld. Der Umbau des Bahnknotenpunktes Erfurt und die schrittweise Verlagerung und Aufgabe des Güterbahnhofs legten weitere Flächen frei.

Im Ergebnis dieses Entwicklungsprozesses sind in der Äußeren Oststadt in den vergangenen beiden Jahrzehnten mehrere große und zusammenhängende untergenutzte oder brachliegende Flächen entstanden.

Einwohnerentwicklung 2003 – 2013

- starker Zuwachs (≥ 35 %)
- Zuwachs (10 – 35%)
- leichter Zuwachs (2,5 – 10%)
- stabil (-2,5 – 2,5 %)
- leichter Verlust (-10 – 2,5 %)
- Verlust (≥ -10 %)
- Planungsraum Äußere Oststadt
- Statistisches Gebiet
- statistisch nicht repräsentativ

Stand: 31.12.2013

2.3 Soziodemografische Situation

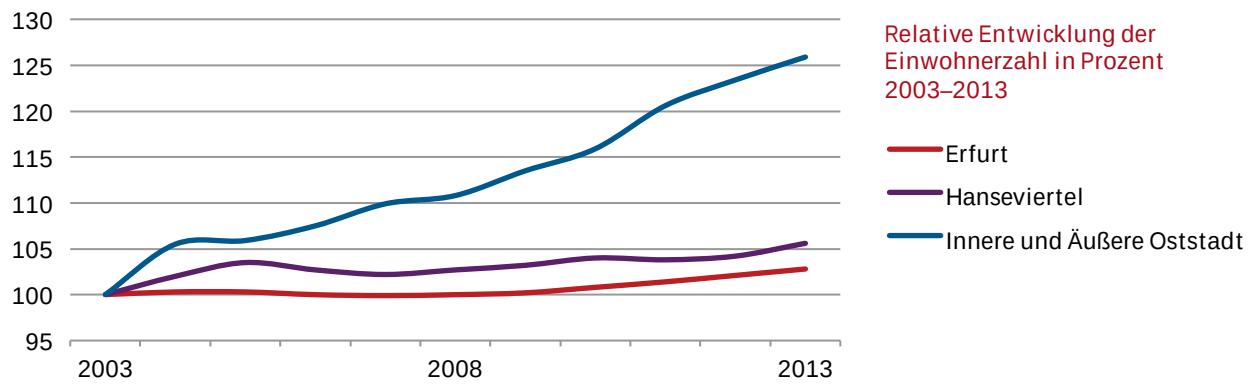
Der Planungsraum der Äußeren Oststadt ist mit rund 470 Einwohnern am Hauptwohnsitz (Stand: 31.12.2013) und einer Einwohnerdichte von etwa acht Einwohnern pro Hektar ein sehr dünn besiedelter Teil der Landeshauptstadt Erfurt. Aussagen zur soziodemografischen Situation der Äußeren Oststadt lassen sich daher besser im Zusammenhang der Entwicklung der benachbarten Inneren Oststadt treffen. Die folgenden Darstellungen beziehen sich somit immer auf die statistischen Gebiete „Innere Krämpfervorstadt“ und „Äußere Krämpfervorstadt“.

Im Bereich der Inneren und Äußeren Oststadt leben heute rund 6.900 Einwohner. Ein Rückblick auf die Bevölkerungsentwicklung der Jahre 2003 bis 2013 zeigt, dass das Stadtgebiet in den vergangenen Jahren eine stark wachsende Bevölkerungsentwicklung aufweist. Innerhalb von 10 Jahren hat sich die Bewohnerzahl um etwa ein Viertel erhöht (+ 25 %). Im gleichen Zeitraum verzeichnet das benachbarte Hanseviertel einen Zuwachs von rund etwa 5 %, der Durschnitt der Landeshauptstadt Erfurt liegt bei rund 3 %.

Dieser Anstieg ist besonders auf die Altersgruppe der 18- bis 25-jährigen und der 25- bis unter 45-jährigen zurückzuführen. Das Stadtgebiet der Inneren und Äußeren Oststadt ist somit nicht nur eines der am dynamischsten wachsenden in der Stadt, sondern auch eines der jüngsten. Im Jahr 2013 betrug das Durchschnittsalter der Bewohner der Äußeren Oststadt 39,1 Jahre und in der Inneren Oststadt sogar 32,2 Jahre, während es in der Gesamtstadt 44,1 Jahre beträgt.

Die positive Einwohnerentwicklung liegt in der attraktiven Nähe des Stadtgebietes zu den Standorten der Fachhochschule Erfurt (u. A. Haupt-Campus Altonaer Straße) und zur Erfurter Altstadt begründet. Zugleich hat die Sanierung der Altbaubestände in der Inneren Oststadt seit Mitte der 1990er Jahre die Wohnqualität im Gebiet insgesamt erhöht.

Die Innere und Äußere Oststadt folgen somit insgesamt dem positiven Entwicklungstrend der Landeshauptstadt Erfurt, die seit mehreren Jahren erhebliche Wanderungsgewinne und einen Einwohnerzuwachs verzeichnet.



Rahmenplan Erfurt–Ost, 1993

2.4 Bestehende Konzepte und Planungen

Der östliche Gründerzeitgürtel gehört seit mehr als zwei Jahrzehnten zu den Schwerpunkträumen der Stadterneuerung in der Landeshauptstadt Erfurt. Zu Beginn der 1990er Jahre führten der beschriebene Wandel der gewerblich geprägten Äußeren Oststadt sowie der Sanierungsbedarf der wertvollen Gründerzeitbebauung und der hohe Anteil an Wohnungsleerständen (über 10 %) in der gesamten Krämpfervorstadt zu einer umfangreichen Befassung mit dem Gebiet.

Rahmenplan Erfurt-Ost

Für die Krämpfervorstadt liegt aus dem Jahr 1993 der **Rahmenplan Erfurt-Ost** vor. Dieser sieht eine Sicherung und Sanierung der gründerzeitlichen Wohnbestände, eine Verbesserung der Ausstattung mit wohnungsnaher Versorgung und öffentlichen Einrichtungen sowie eine Vergrößerung der Grün -und Freiraumangebote vor.
Für den Bereich der Äußeren Oststadt kommt der Rahmenplan zu dem Ergebnis, dass „entlang der Bahnlinien der desolate Gewerbegürtel vollständig neu geordnet werden muß.“[5] Hierfür wird eine Umstrukturierung der Flächen der Äußeren Oststadt zu einem urbanen, innenstadtnahen Gewerbestandort vorgeschlagen. Mit der Neuordnung der Äußeren Oststadt sollen zugleich qualitative und funktionale Defizite der angrenzenden Inneren Oststadt ausgeglichen werden.

Auf Grundlage des Rahmenplanes Erfurt-Ost beschloss der Rat der Landeshauptstadt Erfurt für das Gebiet im November 1996 **rechtskräftige Sanierungssatzungen** für die gründerzeitlich geprägte Innere Oststadt (KRV 420, ca. 78 ha) sowie für das Gebiet der Äußeren Oststadt (KRV 421, ca. 95 ha).

Auf dieser Basis wurden in den Jahren 1996–2001 soziale, infrastrukturelle und umweltaufwertende Maßnahmen in der Oststadt initiiert. Diese wurden im Rahmen des europäischen Programmes URBAN gefördert.

Eine auf den Zielen des Rahmenplans aufbauende Planung zu den Grün- und Freiräumen (1997) sieht für den Bereich der Äußeren Oststadt die Entwicklung mehrerer untereinander vernetzter Grün- und Freiflächen vor. Diese Konzeption konnte nur im Bereich der Grund- und Regelschule „Thomas Mann“ umgesetzt werden. Im Rahmen dieser Maßnahme wurden der Schulspielplatz erneuert und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht sowie eine Skateanlage eingerichtet.
Weitere Meilensteine bei der Sanierung der Oststadt waren unter anderen die Erneuerung des Leipziger Platzes, die Sanierung der Bildungs- und Sozialeinrichtungen an der Halleschen Straße sowie die Neugestaltung des Hanseplatzes inklusive einer Anwohnertiefgarage.

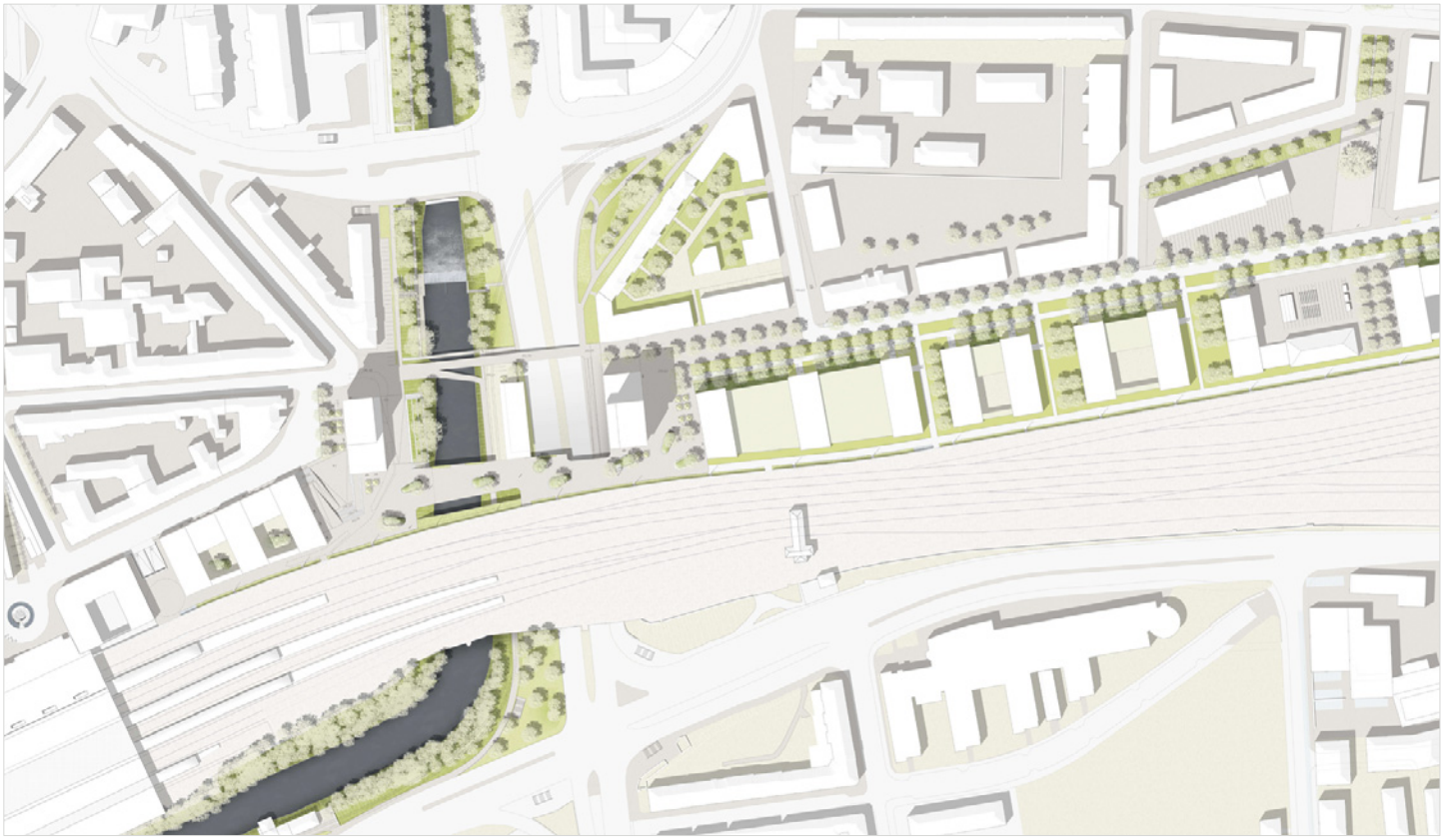
Die im Rahmenplan vorgesehene Umstrukturierung der gewerblichen Flächen in der Äußeren Oststadt gelangte nicht zur Umsetzung. Die oft unzureichende Erschließung, die Problematik der Altlasten und eine überalterte Bausubstanz erschwerten eine gewerbliche Neuansiedlung auf den Flächen.

Landschaftsplan der Landeshauptstadt Erfurt

Der **Landschaftsplan der Landeshauptstadt Erfurt** (1997) weist für den Bereich der Äußeren Oststadt entlang der Iderhoffstraße die Ausbildung einer Erholungsachse aus. Diese Verbindung zwischen der inneren Stadt und den äußeren Stadtteilen und dem Umland soll entsprechend der Maßgaben des Landschaftsplans naturschutzfachliche und stadtökologische Anforderungen erfüllen.

Zudem schlägt der Landschaftsplan Erfurt die Weiterentwicklung von prägenden Baumalleen von der inneren Stadt über wichtige Radialen ins Umland vor. Für den Bereich der Äußeren Oststadt werden hier die Leipziger Straße und die Geschwister-Scholl-Straße genannt.

[5] Planergruppe Hytrek, Thomas, Weyell und Weyell: Rahmenplan Erfurt-Ost, Erfurt 1993, S. 3



Rahmenplan ICE-City. Teilbereich Ost / Neues Schmidtstedter Tor

ICE-City Ost

Mit der Fertigstellung des **Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 8 (VDE 8)** verändert sich ab dem Jahr 2017 die verkehrsstrategische Lage und Bedeutung der Landeshauptstadt Erfurt. Die Erreichbarkeitsverbesserung wird zu mehr Fahrgästen und wirtschaftlichen Nachfragepotenzialen führen. Eine **Machbarkeitsuntersuchung**[6] stellte heraus, dass dies für das Land, die Region und die Stadt herausragende Entwicklungspotentiale für neue Ansiedlungen und Arbeitsplätze bietet.
Um dieser Nachfrage zu entsprechen, sollen die Brach- und Nachnutzungsflächen auf der der Altstadt zugewandten Seite der Bahnanlagen einer städtebaulichen Entwicklung für ein Dienstleistungsquartier zugeführt werden. Mit der sogenannten ICE-City soll ein Premiumstandort mit überregionaler und internationaler Ausstrahlung entstehen.

Für den Bereich beidseitig der Schmidtstedter Eisenbahnbrücke Nordseite wurde im Frühjahr 2012 durch die Landeshauptstadt Erfurt und die DB Netz AG als Grundstückseigentümerin das **Gutachterverfahren „Erfurt. ICE-City Ost / Neues Schmidtstedter Tor"** ausgelobt. Im Rahmen des Verfahrens sollten Aussagen zur Entwicklung und Konzeption einer Bebauung getroffen werden. Die Jury empfahl den Beitrag der Bürogemeinschaft Machleidt und Mola + Winkelmüller aus Berlin zur Realisierung.

Diese sieht eine Riegelstruktur entlang des Bahnkörpers vor, die durch grüne Fugen rhythmisiert wird. Zwei Hochpunkte beidseitig der Schmidtstedter Eisenbahnbrücke und ein verbindendes Promenadendeck bilden das Entree des Neues Schmidtstedter Tores.

Am 24.04.2013 wurde der **Rahmenplan „ICE-City. Teilbereich Ost / Neues Schmidtstedter Tor"** als Grundlage aller weiteren formellen und informellen Planungen durch den Erfurter Stadtrat beschlossen.[7] Er dient als Basis der weiteren städtebaulichen Entwicklung im Gebiet.

[6] FIRU, BulwienGesa AG: ICE-City-Erfurt Machbarkeitsstudie, Kaiserslautern, Berlin April 2010

[7] Machleidt GmbH, Mola + Winkelmüller, sinai: Janus am Promenadendeck. Erfurt. ICE-City - Neues Schmidtstedter Tor, Abschlussbericht, Berlin / Erfurt, Januar 2013

Visualisierung des Neuen Schmidtstedter Tores (Stand: Gutachterverfahren 2012)

Freihaltetrasse

Im Vorgriff auf den fortzuschreibenden Verkehrsentwicklungsplan Teilbereich Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) wurde im Zuge der Erarbeitung des Rahmenplanes „ICE-City“ zudem eine **optionale Freihaltetrasse** für einen denkbaren Stadtbahn-Bypass im Umfeld des Hauptbahnhofs in die Planung eingebunden.

Verknüpfungspunkt „Erfurt-Leipziger Straße“

Zur langfristigen Sicherung des Schienenpersonennahverkehr-Angebotes sehen der Regionalplan Mittelthüringen (2011) sowie der Rahmenplan Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT) an der Schnittstelle der Stadtbahn-Linie 2 und der Bahnstrecke Erfurt–Nordhausen die Einrichtung eines Verknüpfungspunktes „Erfurt-Leipziger Straße“ vor. Das Potenzial zur Einrichtung einer neuen Zugangsstelle zum Schienenpersonennahverkehr im Bereich der Äußeren Oststadt ergibt sich auf Grund des bevölkerungsreichen Einzugsbereiches und der hohen Zielattraktivität durch die Nähe zum Standort der Fachhochschule Erfurt.

Der Umsteigepunkt soll im Bereich der Eisenbahnbrücke realisiert werden und den städtischen mit dem regionalen Personennahverkehr verbinden. Zur konkreten Umsetzung des Verknüpfungspunktes „Erfurt-Leipziger Straße“ liegen derzeit noch keine weiteren Angaben vor.[8]

[8] Regionale Planungsgemeinschaft Mittelthüringen (Hg.): Regionalplan Mittelthüringen , 2011, S. 38

Bestandsbebauung und Nutzung

- Wohnen (> 50%)
- Dienstleistung, Verwaltung und Handel
- Zentraler Versorgungsbereich
- E Einzelhandelsstandort
- Gewerbliche Nutzung
- Stadttechnik
- Öffentliche Einrichtung
- B Bildungseinrichtung (Schule)
- S Soziale Einrichtung (Kita, etc.)
- Kulturdenkmal
- Nebengebäude
- Leerstand

Stand: September 2014

3 Bestandsuntersuchung

3.1 Raum- und Nutzungsstruktur

Die Entwicklungsgeschichte der Äußeren Oststadt spiegelt sich bis heute in der Nutzungsstruktur des Stadtgebietes wider. Mehrere übergeordnete Hauptnutzungen und Raumstrukturen lassen sich abschnittsweise bestimmen, auch wenn der Anteil der unter- und ungenutzten Flächen insgesamt überwiegt.

Der nördliche Teil des Planungsraumes zeichnet sich durch seine Mischstruktur aus gründerzeitlichen Zeiten aus. Entlang der Leipziger Straße überwiegen Wohnnutzungen, die in den rückwärtigen Lagen und entlang der Blumenschmidtstraße teilweise durch gewerblich genutzte Strukturen ergänzt werden. Den nordwestlichen Abschluss dieses Teilbereiches bildet ein in den 1960er Jahren entstandener Verwaltungsstandort, heute Sitz des Thüringer Landesamtes für Bau und Verkehr.
Durch den Wandel der gewerblichen Nutzungen sind im Bereich um die Blumenschmidtstraße einzelne untergenutzte Flächen entstanden. Zugleich haben sich neue Nutzungen in früher gewerblich genutzten Strukturen eingerichtet. Hierzu zählt etwa eine Wohn- und Büronutzung im Speichergebäude der ehemaligen Gärtnerei Schmidt. In einem ehemaligen Lagergebäude an der Blumenschmidtstraße haben sich der Erfurter Moschee e.V. und ein internationales islamisches Kulturzentrum niedergelassen.

Die Bebauung in diesem Bereich stellt sich äußerst heterogen dar. Insbesondere der siebengeschossige Verwaltungsbau und das charakteristische Speichergebäude prägen den Raum. Das Stadtbild bestimmt gleichwohl die drei- und viergeschossige geschlossene Blockrandbebauung entlang der Leipziger Straße mit den niedrigeren, teilweise eigenständigen Werkstattgebäuden in den rückwärtigen Bereichen.

Im Anschluss an diese gründerzeitlich geprägte Mischlage befinden sich mehrere Bildungs- und Sozialeinrichtungen, die seit den 1960er Jahren an diesem gemeinsamen Standort angesiedelt wurden. Hierzu zählen eine Kindertagesstätte, eine Grundschule und eine Regelschule als Doppelschule mit zugehöriger Turnhalle und Sportflächen, ein Kindertreff sowie ein Jugendclub. Zudem ist im Erdgeschoss der Doppelschule die Zweigstelle „Bibliothek Krämpfervorstadt“ der Stadt- und Regionalbibliothek Erfurt ansässig. Zu diesem Ensemble gehört auch eine ehemalige Kaufhalle, die durch einen Lebensmittel-Discounter genutzt wird.
Die Äußere Oststadt verfügt somit bereits heute über eine gute Ausstattung mit Einrichtungen des Gemeinbedarfs. Weitere Einrichtungen befinden sich in der benachbarten Johannesvorstadt und in der Altstadt.

Seinem Nutzungsgefüge folgend, besteht dieser Bereich überwiegend aus niedrigen Flachbauten, die von der fünfgeschossigen Doppelschule überragt werden.

Südlich dieser Flächen für den Gemeinbedarf schließt das Gelände des ehemaligen Posthofes an. Nach Aufgabe der Nutzung als Verteilzentrum wird nur mehr der Bürostandort an der Halleschen Straße durch die Deutsche Telekom sowie durch das Bildungszentrum Erfurt mit angeschlossenem Jugendwohnheim genutzt. Die übrigen Flächen wurden geräumt.

Die Gebäude stellen sich als drei- und fünfgeschossige funktionale Bebauung dar. Auf dem Gelände befindet sich zudem ein rund 30 m hoher betriebsnotwendiger Funkmast.

„Fabrikantenvilla“ in der Iderhoffstraße

Heizkraftwerk mit Wärmespeicher

Die ehemaligen Bahnbetriebsflächen östlich der Straße Am alten Nordhäuser Bahnhof bis zum genutzten Gleiskörper der Bahnstrecke Erfurt–Nordhausen sind von gewerblichen Nutzungen und Brachflächen geprägt. Ähnliches gilt für den südlich anschließenden Bereich zwischen der Geschwister-Scholl-Straße bis zur Iderhoffstraße und der Straße An der Kalkreiße, auf denen gewerblich oder ehemals gewerblich genutzte Flächen überwiegen. Die meisten Grundstücke sind eher klein und ungünstig geschnitten, was ihre Nutzbarkeit tendenziell einschränkt. Kleine Handwerks- und Gewerbebetriebe haben sich hier oft als Zwischen- und Nachnutzer in bestehenden Strukturen mit zum Teil spärlicher Erschließung und Infrastruktur arrangiert. Eine Häufung autoaffiner Betriebe wie Autoservice und -zwischenhändler sowie Umzugsfirmen ist festzustellen.

In diese altgewerblichen, ungeordneten Bereiche sind vereinzelt Wohnnutzungen integriert. Diese sind zum Teil als Fabrikantenhäuser neben den Gewerbebetrieben entstanden. Hierzu zählt aber auch eine geschlossene Wohnzeile aus gründerzeitlichen Zeiten entlang der Iderhoffstraße. Eine Ausnahme innerhalb dieses Gefüges ist die Wäscherei an der Geschwister-Scholl-Straße. Die 1977 am Standort als volkseigener Betrieb gegründete Firma ist die letzte verbliebene große gewerbliche Nutzung innerhalb der Äußeren Oststadt. Sie nimmt den überwiegenden Teil der gewerblichen Flächen westlich der Werner-Uhlworm-Straße ein.

In diesem Bereich überwiegen solitäre Gebäudestrukturen, die weitgehend isoliert und häufig mit Abstand zu Nachbarbauten und zur Straße auf den Grundstücken errichtet wurden. Das Stadtbild bestimmen ein- und zweigeschossige, schlichte, zum Teil behelfsmäßig angelegte Werks- und Lagerhallen.

Südlich der Iderhoffstraße und bis zur Höhe der Rathenaustraße und zum Plateau des Güterbahnhofes erstrecken sich die Flächen des städtischen Elektrizitätswerkes sowie des Gaswerkes. Nach Rückbau der nicht mehr dem Stand der Technik entsprechenden Anlagen und der Erneuerung des Standortes durch ein Heizkraftwerk mit angeschlossenem Wärmespeicher sowie einem Umspannwerk wurde der Großteil der nicht mehr betriebsnotwendigen Flächen geräumt. Es verlaufen mehrere Versorgungsleitungen durch das Gebiet.

Im Übergang zur Inneren Oststadt befindet sich an der Raiffeisenstraße ein größerer Dienstleister für Informationstechnologie. Der Bereich südlich der Raiffeisenstraße markiert den Abschluss der Wohnbebauung der Inneren Oststadt. Zwischen der Wohnbebauung und dem Gelände des Güterbahnhofes befindet sich an der Thälmannstraße das Bundeswehr-Dienstleistungs-zentrum Erfurt. Daran schließt sich östlich eine gewerbliche Nutzung an. In der Auffahrt zum Güterbahnhof besteht eine größere Wohnnutzung. Die Bebauung orientiert sich in Maßstab und Höhe an der vier- und fünfgeschossigen Bebauung der Inneren Oststadt.

Den südlichen und östlichen Abschluss des Planungsraumes bildet das Areal des Güterbahnhofes Erfurt. Weitläufige, zum Teil aufgegebene Gleisanlagen sowie

„Zughafen“ auf dem Gelände des Güterbahnhofes

betriebsnotwendige versiegelte Flächen weisen die Nutzung als Flächen für Bahnanlagen aus. In Vorbereitung der beabsichtigten Nachnutzung des Geländes wurden diese Flächen bereits abschnittsweise geräumt. Die verbliebenen Bahnanlagen und -gebäude beherbergen zum Teil Rest- und Zwischennutzungen, darunter die kulturgewerbliche Nutzung „Zughafen“ im Bereich der ehemaligen Verlade- und Lagerhallen.
Obgleich die Funktion als Güterbahnhof insgesamt aufgegeben wird, bleiben auch künftig einzelne betriebstechnische Anlagen am Standort bestehen, darunter das Elektronische Stellwerk (ESTW).

Die Bebauung besteht überwiegend aus einfachen und den Betriebsabläufen genügenden niedrigen Lagerhallen. Ausnahme sind die mehrgeschossigen Verwaltungsbauten an der Auffahrt zum Güterbahnhof sowie die historischen Aufenthalts- und Verwaltungsbauten, die in die Struktur der Lagerhallen eingefügt sind.

Einzelhandel und Versorgung

Der Planungsraum befindet sich in unmittelbarer Nähe zu den zentralen Versorgungsbereichen Thälmannstraße sowie der Erfurter Altstadt. Darüber hinaus befinden sich bereits heute innerhalb und im unmittelbaren Übergang zum Planungsraum mehrere Standorte des Einzelhandels (Hallesche Straße, Werner-Uhlworm-Straße, Einkaufszentrum Leipziger Straße). Die wohnungsnahe Grundversorgung des Gebietes kann somit als sehr gut eingestuft werden.

Kulturdenkmale

Im Planungsraum der Äußeren Oststadt sind folgende Gebäude als Kulturdenkmale verzeichnet:

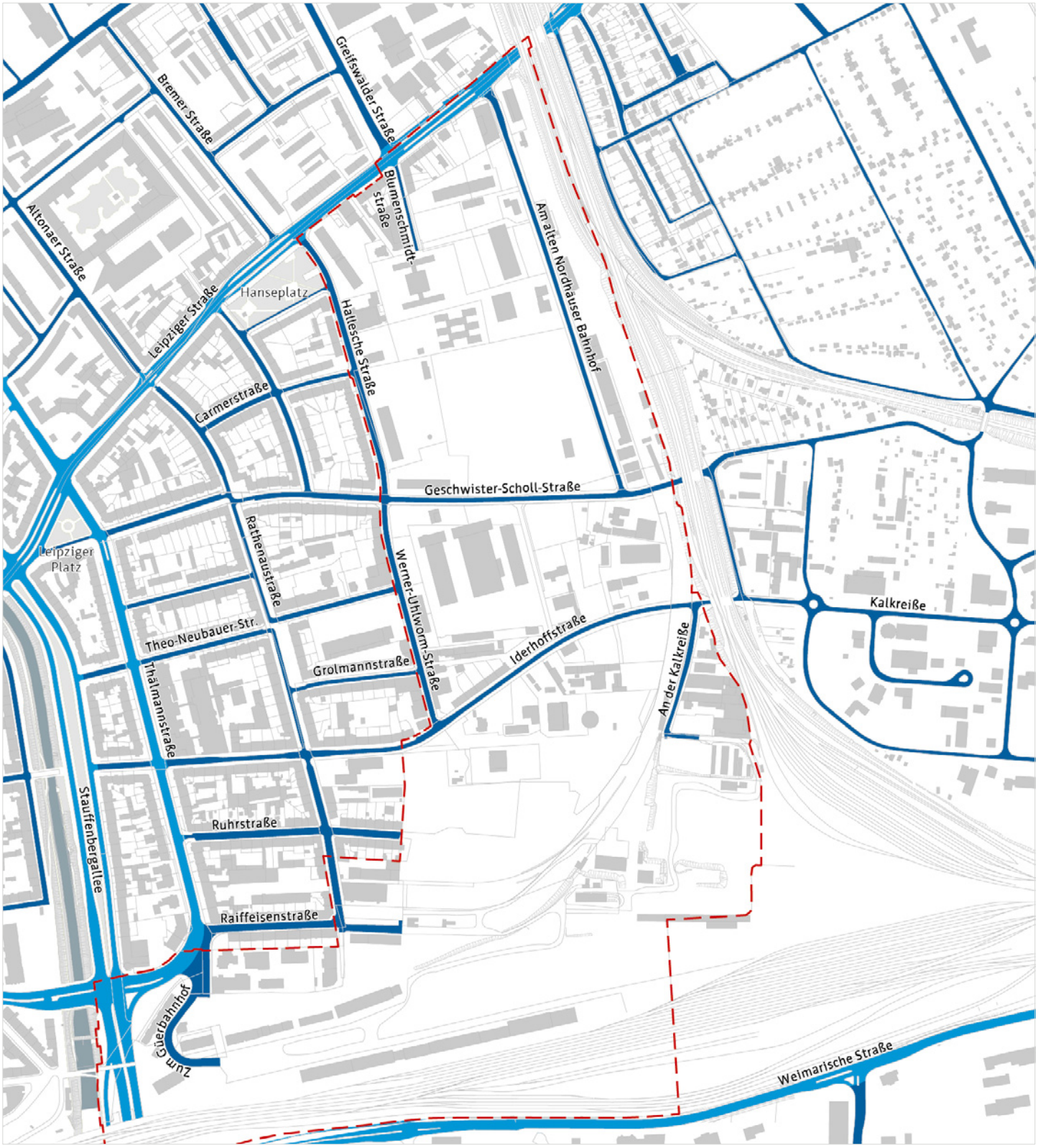
- Am Alten Nordhäuser Bahnhof 6 und 6A, Lagerhallen der ehemaligen Gärtnerei Blumenschmidt, heute: gemischte Wohn- und Gewerbenutzung,
- Geschwister-Scholl-Straße 39a, Wohnhaus und Gartenlaube,
- Geschwister-Scholl-Straße 39b, Wohnhaus,
- Thälmannstraße 60: Wohnhaus mit Einfriedung, heute: Bundeswehr-Dienstleistungszentrum Erfurt
- Thälmannstraße 61: Industriegebäude, heute: Bundeswehr-Dienstleistungszentrum Erfurt,
- Zum Güterbahnhof 20: Ladesteg Hetzerhalle.

Zudem grenzt der Planungsraum im Übergang zur Altstadt und dem Schmidtstedter Tor an die als Kulturdenkmal ausgewiesenen Bereiche der äußere Stadtbefestigung sowie des äußeren Grüngürtels mit der Flutgrabenanlage.

Resümee

Die Äußere Oststadt stellt sich zum Zeitpunkt der Untersuchung als innerstädtischer, altgewerblicher Standort dar, der sich insgesamt als Gemengelange charakterisieren lässt. Einzelne denkmalgeschützte Gebäude und weitere charakteristische Einzelbauten zeugen von der Geschichte des Stadtteiles. Jedoch prägen Nach- und Zwischennutzungen und ausgedehnte un- und untergenutzte Bereiche das gewerbliche Raum- und Nutzungsgefüge. Insbesondere die einfachen Gewerbebauten weisen einen deutlichen Sanierungs- und Erneuerungsbedarf auf.

Zugleich verfügt der Planungsraum über eine gute Ausstattung mit öffentlichen Sozial- und Bildungseinrichtungen und befindet sich in unmittelbarer Nähe zu zentralen Versorgungsbereichen und Einzelhandelsstandorten.



Erschließung

Straßennetz

- Haupt- und Sammelstraße
- Erschließungsstraße

3.2 Erschließung und Verkehr

Die Oststadt ist aufgrund ihrer Lage in der Stadt und ihrer Nähe zu übergeordneten Verkehrsinfrastrukturen ein sehr gut erschlossener Stadtraum. Die Anbindung an die Leipziger Straße als bedeutende Ost-West-Achse für den Stadtverkehr Erfurts sowie die Nachbarschaft zu großen Hauptverkehrsstraßen (Stauffenbergallee, Weimarische Straße) und dem Bahnknotenpunkt des Erfurter Hauptbahnhofs führt zu einer hohen Erreichbarkeit des Stadtgebietes insgesamt.

Gleichwohl ist die Einrahmung der Äußeren Oststadt durch eine Vielzahl von Eisenbahngleisen eine gebietsprägende Zäsur, die eine Verknüpfung in die benachbarten Quartiere im Osten und Süden erschwert. Über die Bahnanlagen hinweg bestehen in Tieflage durch Unterführungen in der Leipziger Straße, Geschwister-Scholl-Straße und der Iderhoffstraße Verbindungen nach Osten sowie über die Staufenbergallee nach Süden. In Hochlage führt eine Fußgängerbrücke über die stark trennende Stauffenbergallee und den Flutgraben nach Westen in Richtung Hauptbahnhof.

Der Planungsraum der Äußeren Oststadt selbst wird derzeit nur von wenigen Straßen erschlossen. Die Erschließung erfolgt entlang der beiden in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Straßen Am alten Nordhäuser Bahnhof sowie der Halleschen Straße / Werner-Uhlworm-Straße. In Ost-West-Richtung binden die Geschwister-Scholl-Straße und die Iderhoffstraße das Gebiet an die Innere Oststadt und in Richtung Kalkreiße an. Der Iderhoffstraße kommt dabei als zentrale Erschließung des östlich des Planungsraumes gelegenen Gewerbegebietes Kalkreiße eine höhere Verbindungsfunktion zu.

Obwohl der Bebauungsplan der Stadt Erfurt von 1894 eine Weiterführung des regelmäßigen Erschließungsrasters der Inneren Oststadt in der Äußeren Oststadt vorsah, hat die gewerbliche Nutzung des Planungsraumes die Entstehung solcher Erschließungsstrukturen gehemmt. Dies führt dazu, dass die Ruhrstraße, die Raiffeisenstraße und die Blumenschmidtstraße als Sackgassen vor den ehemaligen Werksgeländen enden. Zugleich erfolgt die Erschließung der gewerblichen Betriebsgelände, des Areals der Stadtwerke sowie des Güterbahnhofes durch Privatstraßen und Wirtschaftswege. Diese sind entsprechend der jeweiligen Betriebsabläufe angelegt und dimensioniert.

Ruhender Verkehr

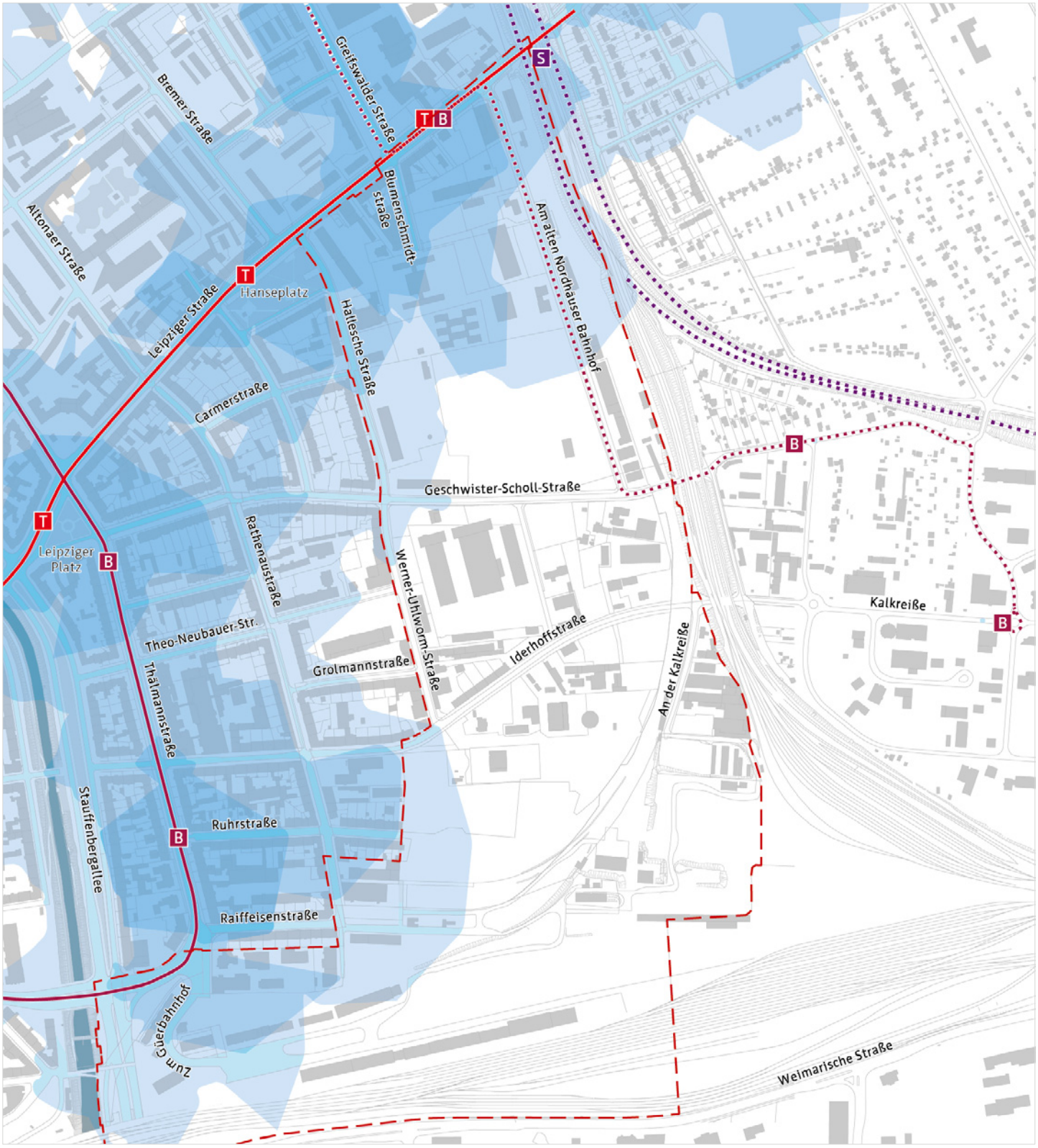
Da die gewerblichen Nutzungen in der Äußeren Oststadt überwiegend über eigene Abstellflächen für Fahrzeuge verfügen, wird die Situation des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Raum des Planungsraumes derzeit überwiegend als entspannt eingeschätzt.

Im Mischgebiet der Blumenschmidtstraße und auch in den Wohngebieten der Inneren Oststadt besteht jedoch aufgrund der zum Teil schmalen Straßenquerschnitte und dem großen Anteil Altbaubestand mit Geschosswohnungen ein Mangel an Stellplatzkapazitäten. Anwohner weichen daher bereits heute auf die benachbarten Straßenräume der gewerblich geprägten Äußeren Oststadt aus. Dabei werden zum Teil private (Brach-)Flächen als Abstellflächen genutzt.

Fuß- und Radverkehr

Das Angebot an Fuß- und Radwegen ist in weiten Teilen der Äußeren Oststadt sehr beschränkt. Alle Straßen im Planungsraum verfügen über straßenbegleitende Gehwege. Dabei variiert der Ausbaustandard entsprechend der angrenzenden Nutzungen und dem generellen Zustand der Straße stark.

Der Verkehr in der Oststadt ist in der Regel auf Tempo 30 beschränkt. Daher sind überwiegend keine besonderen Radverkehrsanlagen in den Wohn- und Erschließungsstraßen vorgesehen. Radverkehrsanlagen bestehen im Planungsraum der Äußeren Oststadt entlang der Leipziger Straße (beidseitig getrennte Geh-Radwege)



Öffentlicher Personennahverkehr

Linien und Haltestellen

- Stadtbahn
- Stadtbus
- Schienenpersonennahverkehr (geplant)

Einzugsbereich der Haltestellen im City Takt

- 150 m
- 300 m
- 500 m

sowie der Iderhoffstraße und der Kalkreiße (beidseitig Gehweg und Rad frei), sowie in der Inneren Oststadt in der Thälmannstraße (Busspur mit Rad frei und Radstreifen als Schutzstreifen). Der Radfernweg „Thüringer Städtekette" verläuft ab dem Leipziger Platz zum Ringelberg durch die Oststadt über die Geschwister-Scholl-Straße (Tempo 30). Diese Route bildet den Anschluss an den Landkreis Weimarer Land.

Öffentlicher Personennahverkehr

Die Erschließung der Oststadt mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist bereits heute insgesamt gut. Die Stadtbahn-Linie 2 (P+R-Platz Messe–Ringelberg) und die Stadtbus-Linie 9 (Daberstedt–Nordbahnhof) erschließen das Stadtgebiet mit dem Zentrum Erfurts im City Takt (werktags, alle 10 Minuten). Hinzu kommt die Stadtbus-Linie 35 (Kalkreiße–Grubenstraße), die als Linientaxi mit begrenzter Platzkapazität das Gebiet etwa stündlich mit den nordöstlichen Stadtteilen verbindet.

Innerhalb der Oststadt sind die Angebote des ÖPNV jedoch unterschiedlich verteilt. Die Einzugsbereiche der drei Haltestellen der im City Takt betriebenen Stadtbahn-Linie 2, Leipziger Platz, Hanseplatz und Greifswalder Straße, sowie die zwei Haltestellen der Stadtbus-Linie 9, Ruhrstraße und Geschwister-Scholl-Straße, decken im Wesentlichen die westlichen und nördlichen Gebiete der Oststadt ab. Somit verfügt die Innere Oststadt über eine gute Ausstattung mit Haltepunkten und eine insgesamt gute Anbindung an die Innenstadt und zu den weiteren Anschlüssen des Nah- und Fernverkehrs, während die Äußere Oststadt derzeit nur unzureichend an das ÖPNV-Netz angeschlossen ist. Dies gilt insbesondere für die Bereiche südlich der Geschwister-Scholl-Straße.

Straßensituation in der Ruhrstraße

Resümee

Eine Stärke des Stadtraumes ist seine zentrale Lage und gute Erreichbarkeit. Jedoch fehlen innerhalb des Planungsraumes entwicklungsbedingt mehrere Verkehrs- und Wegebeziehungen zwischen den Erschließungsstraßen. Dies betrifft insbesondere den Bereich zwischen Geschwister-Scholl-Straße und Iderhoffstraße sowie die derzeit unzureichend erschlossenen Gelände der Stadtwerke und des Güterbahnhofes.

Die Ausbauqualität und der bauliche Zustand der Straßen und Wege im Planungsraum sind insgesamt als befriedigend einzuschätzen. Abgesehen von der Iderhoffstraße ist ein deutlicher Erneuerungsbedarf festzustellen.

Das in der Inneren Oststadt festgestellte Defizit an Stellplätzen wird auch perspektivisch nicht innerhalb der bestehenden Quartiere lösbar sein. Mit der Entwicklung der Äußeren Oststadt bietet sich die Möglichkeit, hier in Teilen ergänzende Angebote anzubieten.

Die Erschließungsqualität des ÖPNV ist angesichts der heutigen gewerblichen Nutzung ausreichend. Mit Blick auf die Entwicklung des Standortes erscheint hier gleichwohl ein wirksamer Ausbau des Straßen- und Wegenetzes angezeigt.

Grün- und Freiflächen

Öffentliche Grün- und Freiflächen

- Grün- und Freiflächen
- A Spielplatz
- B Skateanlage
- C Sportplatz

Private Freiflächen

- private Gärten und Freiflächen
- Kleingartenanlagen
- Brachflächen

Baumbestand

- Bestandsbäume

Spielanlage an der Halleschen Straße

Beispiel einer begrünten Situation in der Inneren Oststadt

3.3 Grün- und Freiraum

Öffentliche Grün- und Freiräume

Die Äußere Oststadt ist ein Stadtgebiet ohne nennenswerte öffentliche Grün- und Freiräume. Dies ist einerseits auf den gewerblichen Charakter des Gebietes seit Beginn seiner Entwicklung zurückzuführen, andererseits aber auch auf die Anlage der gesamten Oststadt als verdichtetes Wohngebiet um Ende des 19. Jahrhunderts.

Kennzeichnend für das System der öffentlichen Räume in der gesamten Erfurter Oststadt ist das gründerzeitlich geprägte regelmäßige Muster aus Haupt- und Nebenstraßen, in welches wenige öffentliche Plätze und Freiräume eingebettet sind. Hierzu zählen der markante, am Kreuzungspunkt übergeordneter Verbindungen als Schmuckplatz eingefügte Leipziger Platz sowie der ursprünglich als Schauanlage eines Gärtnereiunternehmens angelegte Hanseplatz.

In den 1960er Jahren entstand mit dem Bau der verschiedenen Bildungs- und Sozialeinrichtungen zwischen Hallesche Straße und der Straße Am Alten Nordhäuser Bahnhof ein zusammenhängendes Band einrichtungsbezogener Grün- und Freiflächen. Diese stehen heute teilweise über den Schulbetrieb hinaus der Öffentlichkeit zur Verfügung.

Darüber hinaus verfügt die Oststadt über keine eigenen großen Grünflächen. Die nächsten öffentlichen Park- oder Gartenanlagen sind der Erfurter Stadtpark südlich des Hauptbahnhofes sowie der Freizeit- und Erholungspark Nordstrand. Beide liegen rund 1 km entfernt.

Im Zuge der Sanierung der Oststadt in den Jahren 1996–2001 wurden die Aufwertung und Begrünung der Straßenräume forciert. Von diesen Maßnahmen haben vor allem die Straßenzüge nördlich der Iderhoffstraße in der Inneren Oststadt profitiert. Diese weisen heute auch auf Grund der straßenraumprägenden Vorgartenbereiche einen starken Durchgrünungsgrad auf. Zudem konnten mehrere kleine Freiflächen im Bereich der Rathenaustraße qualifiziert werden, die die Aufenthalts- und Wohnqualität in diesem Bereich insgesamt erhöhen. In der Äußeren Oststadt und der südlichen Inneren Oststadt konnten solche aufwertenden Maßnahmen bis dato nur in geringem Umfang umgesetzt werden.

Insgesamt weist das Gebiet der Inneren und Äußeren Oststadt auf Grund seiner gewachsenen Bau- und Raumstrukturen ein deutliches Defizit an Freiraum- und Grünstrukturen auf. Der Landschaftsplan der Landeshauptstadt Erfurt weist bereit 1997 darauf hin, dass der Anteil an öffentlich nutzbarer Freifläche deutlich unter dem Erfurter Durchschnittswert von 4,7 m^2 pro Einwohner liegt.[9]

[9] vgl. Landschaftsplan Erfurt, 1997, S.202

Skateanlage im Bereich der Bildungs- und Sozialeinrichtungen an der Halleschen Straße

Spiel- und Freizeitflächen

Neben dem fehlen öffentlicher Grün- und Freiräume besteht auch im Bereich der öffentlichen Spiel- und Freizeitflächen ein ausgeprägtes Defizit. Die Angebote für Kinder und Jugendliche in der Inneren und Äußeren Oststadt beschränkt sich auf einen Spielplatz für kleine Kinder auf dem Hanseplatz sowie die öffentlich zugänglichen Spielflächen für unterschiedliche Altersstufen im Bereich der Bildungs- und Sozialeinrichtungen an der Halleschen Straße. Zu diesen gehört auch die über Erfurt hinaus bekannte Skateanlage, die sehr gut frequentiert wird.

Informell genutzte und halb-öffentliche Grünräume

Durch die Aufgabe der gewerblichen und infrastrukturellen Standorte sind in der Äußeren Oststadt mehrere private Brachflächen mit Spontanvegetation entstanden, die in unterschiedlichem Umfang durch die Bewohner der benachbarten Quartiere genutzt werden. Hierzu zählt etwa der durchgrünte Rand des Güterbahnhofs in Verlängerung der Raiffeisenstraße entlang der Böschung oder die aufgelassene Fläche des ehemaligen Posthofes im Bereich der Geschwister-Scholl-Straße. Diese Bereiche verfügen zum Teil über einen charakteristischen Baumbestand, der stadträumlich bedeutsam erscheint.

Die Lokale Aktionsgruppe Urbanes Naturerlebnis (LAGUNE) betreibt seit dem Jahr 2006 zudem einen privat initiierten Stadtteilgarten an der Werner-Uhlworm-Straße. Der Garten versteht sich als unkommerzieller Freiraum für die Menschen und Rückzugsort für die Natur. Er steht der Quartiers- und Stadtbevölkerung offen. Die LAGUNE ist eine Initiative ehrenamtlich tätiger Personen, die als Arbeitskreis des BUND Stadtverband Erfurt e.V. handelt.

Natur- und Landschaftsschutz

Die Bahndämme der Strecke Erfurt–Nordhausen und die Böschungen im Bereich des Güterbahnhofes stellen Lebensräume und Rückzugsgebiete für Pflanzen und Tiere dar. So liegt im Betrachtungsraum der Äußeren Oststadt im Bereich der westlich-exponierten Bahndämme ein Bestand von Zauneidechsen vor. Diese sind gemäß Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) streng geschützt.

Brachfläche an der Iderhoffstraße

Baumbestand im Übergang zum Gelände des Güterbahnhofes

Resümee

Die Äußere Oststadt verfügt derzeit auch auf Grund der zum Teil weitläufigen, beräumten Flächen sowie dem darauf befindlichen stadtraumprägenden Baumbestand insbesondere im Bereich der Bahndämme und im Übergang zum Gelände des Güterbahnhofes über einen „grünen“ Charakter. Der stark durchgrünte Standort der Bildungs- und Sozialeinrichtungen an der Halleschen Straße und die mit Vorgärten und Straßenbäumen reich ausgestatteten nördlichen Bereiche der Innere Oststadt unterstreichen dieses Bild zusätzlich.

Jedoch bleibt der tatsächliche Mangel an öffentlichem Grün- und Freiraum in der gesamten Erfurter Oststadt ein zentrales Manko. Dies wird insbesondere in den Bereichen südlich der Iderhoffstraße deutlich, die über keine nutzbaren öffentlichen Grünflächen verfügen. Angesichts der steigenden Einwohnerzahlen und des bereits heute hohen Anteils an Kindern und Jugendlichen in der Inneren Oststadt ist das Angebot an nutzbaren Grün- und Freiflächen und insbesondere Spiel- und Freizeitflächen nicht ausreichend.

Mit Blick auf die Weiterentwicklung der Äußeren Oststadt bietet sich für das gesamte Stadtgebiet die Möglichkeit Freiflächen- und Gründefizite auszugleichen. Anknüpfungspunkte sind dabei der zum Teil stadtbildprägende Baumbestand und das Potenzial derzeit unbebauter oder untergenutzter Flächen, insbesondere im Bereich der Stadtwerke sowie des Güterbahnhofes.

3.4 Stadtklima und Immissionen

Stadtklima

Aufgrund ihrer Lage und den zum Teil großen zusammenhängenden unbebauten Flächen tragen Teilbereiche der Äußeren Oststadt zu einer wirkungsvollen Stadtbelüftung der Landeshauptstadt Erfurt bei. Wirksame lokale Luftleitbahnen bestehen über die Strecke Erfurt–Weimar südlich Vieselbach sowie entlang der Leipziger Straße. Die dort transportierte, kalte Frischluft fließt vor allem in den Bereich der Altstadt und der Krämpfervorstadt. In Anbetracht der aus lufthygienischer und stadtklimatischer Sicht insgesamt hohen Belastungen im inneren Stadtgebiet sind diese Schneisen von besonderer Bedeutung für die Belüftung des Stadtgebietes.

Weite Teile der Krämpfervorstadt zeichnen sich durch eine hohe bauliche Dichte und hochversiegelte Freiflächen aus. Daher kann es an heißen Sommertagen, wenn sich die Wärme in diesen Bereich staut, zur Ausbildung von lokalen Wärmeinseln kommen. Dies gilt namentlich für die sehr eng und dicht bebaute Innere Oststadt. Die im Rahmen des Programms URBAN aufgewerteten „Grünen Plätze“ und „Grünen Alleen“ haben hier bereits zu einer spürbaren Verbesserung des lokalen Mikroklimas beigetragen.

Schallimmissionen

In der Äußeren Oststadt liegen Wohnnutzung und gewerbliche Nutzungen historisch bedingt eng nebeneinander. Durch die seit 1990 erfolgten Betriebsaufgaben hat sich das damit stets einhergehende Konfliktfeld Gewerbelärm tendenziell verbessert.

Zugleich befinden sich innerhalb des Planungsraumes mehrere gewerbliche Nutzungen sowie die Anlagen der Stadtwerke (Gaskraftwerk), deren Erhalt auch bei fortschreitendem Wandel des Gebietes zu sichern sind. Dies macht gegebenenfalls die Anwendung von Lärmschutzinstrumenten (Abstandsregelungen, Nutzungszonierungen) erforderlich.

Die Nachbarschaft zum Gleisfeld des Hauptbahnhofs und zur Bahnstrecke Erfurt-Nordhausen führt zudem zu Verkehrslärmimmissionen im Planungsraum. Dabei drängen derzeit die Geräuschimmissionen ungehindert in das Gebiet ein. Insbesondere im sensiblen Nachtzeitraum liegen die Geräuschbelastungen über den Einwirkungen am Tage. Auf Grund der gewerblichen Prägung des Gebietes zur Planfeststellung der Erneuerung der Strecken wurden keinerlei aktive Schallschutzvorkehrungen vorgesehen.
Nach derzeitigem Kenntnisstand kann diesen Belastungen bei städtebaulicher Weiterentwicklung des Gebietes durch städtebaulichen Schallschutz oder durch Schallschutzmaßnahmen unmittelbar am Gleiskörper begegnet werden.

Boden und Altlasten

Ein Großteil der Flächen im Planungsgebiet der Äußeren Oststadt wurde ab der Gründerzeit gewerblich und industriell oder für die Zwecke der Stadtversorgung genutzt. Entsprechend der heutigen oder vormaligen Nutzungen auf den Flächen sind Verunreinigungen im Boden wahrscheinlich oder sehr wahrscheinlich.

Innerhalb des Planungsraums befinden sich mehrere Altlastverdachtsflächen, die im Altlastverdachtsflächenkataster des Landes Thüringen registriert sind. Für einen Teil dieser Flächen liegen Untersuchungsergebnisse vor, für einige Flächen besteht noch Erkundungsbedarf. Gleichwohl wird davon ausgegangen, das für die meisten Flächen der Wandel zu einer sensibleren Nutzung aus bodenschutzfachlicher Sicht – nach Bewertung der Situation und gegebenenfalls Durchführung von bodenverbessernden Maßnahmen – grundsätzlich möglich ist

Im Rahmen der Untersuchungen zur ICE-City und dem hier vorliegenden Rahmenkonzept Äußere Oststadt wurde deutlich, dass insbesondere die Standorte des ehemaligen Güterbahnhofes, des ehemaligen Gaswerks an der Ruhrstraße sowie des ehemaligen Kraftwerks Iderhoff-

Stadtklima

- Hoher Versiegelungsgrad
- Kaltluftstrom
- Ventilationsbahn

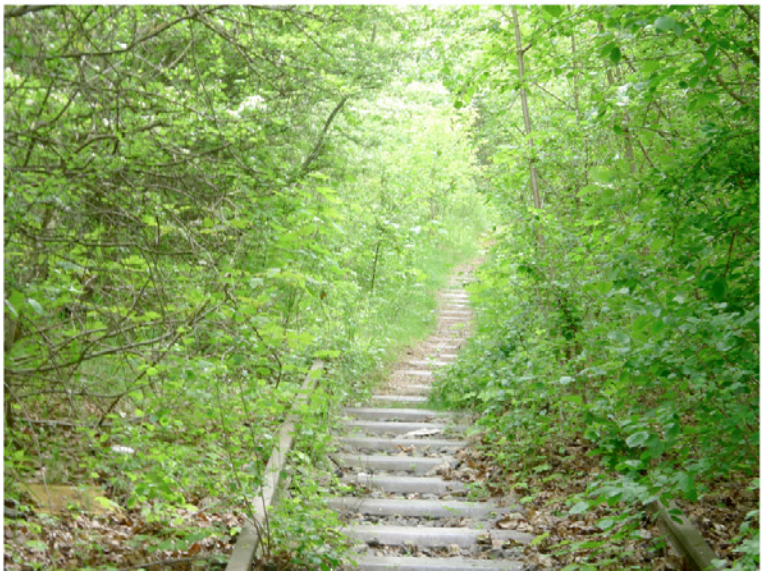
straße Handlungsbedarfe hinsichtlich weiterer Erkundungen und möglicherweise Sanierungen aufweisen.

Für die im Eigentum der DB befindlichen Flächen des Güterbahnhofs und die innerhalb des Gebietes verlaufenden aufgelassenen Gleistrassen liegen bereits umfangreiche Untersuchungsergebnisse vor. Aus der langjährigen Nutzung dieser Bereiche durch die Bahn resultieren mehrere kleinräumige Kontaminationen mit unterschiedlichen Schadstoffen. Nach derzeitigem Kenntnisstand sind vor einer Umnutzung des Areals für mindestens zwei Flächen Sanierungsmaßnahmen zu ergreifen. In Abhängigkeit des konkreteren Nutzungskonzeptes wird auf weiteren Flächen Bodenaushub und eine fachgerechte Verwertung oder Entsorgung notwendig.

Für die im Eigentum der Stadtwerke Erfurt befindlichen Flächen des ehemaligen Gaswerkes südlich der Iderhoffstraße liegen mehrere Untersuchungen über einen längeren Zeitraum vor. Diese kommen zu dem Ergebnis, dass die Fläche nach Rückbau der stadttechnischen Anlagen in den 1990er Jahren noch gaswerkstypische Verunreinigungen in den oberen Bodenschichten aufweist, die im Fall einer sensiblen Nutzung (z. B. Wohnnutzung) gegebenenfalls Sanierungsmaßnahmen notwendig macht.
Darüberhinaus finden auf dem Gelände Detailerkundungen hauptsächlich des Grundwassers statt. Der Standort ist im Boden und im Grundwasser in den Bereichen der ehemaliger Teergruben, Benzolwäsche und Gasometer mit umweltrelevanten Stoffen kontaminiert. Eine abschließende Bewertung der Schadenssituation, mögliche Sanierungsmaßnahmen und Vorgaben für die Nachnutzung der Teilbereiche stehen derzeit noch aus.

Resümee

Die Themen Stadtklima und Immissionen stellen mit Blick auf den avisierten Wandel der Äußeren Oststadt zentrale Herausforderungen für die Weiterentwicklung des Stadtteiles dar. Für mehrere Flächen besteht ein vertiefender Untersuchungsbedarf, um die Eignung für eine neue Nutzung zu bestimmen. Aufbauend auf diesen Ergebnissen können Maßnahmen abgeleitet und der Weg für eine Nutzungsänderung und städtebauliche Entwicklung der Flächen bereitet werden.



Impressionen aus der Äußeren Oststadt

3.5 Zusammenfassende Betrachtung

Der Strukturwandel der vergangenen zwei Jahrzehnte hat das ursprüngliche gewerbliche Nutzungsgefüge der Äußeren Oststadt weitgehend aufgelöst. An dessen Stelle sind oft Nach- und Zwischennutzungen getreten und ausgedehnte un- und untergenutzte Bereiche sind entstanden.

In Zusammenfassung der vorangegangenen Untersuchungen ist festzustellen, dass der Planungsraum in der Erfüllung der zugewiesenen mehrheitlich gewerblichen Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist. Angesichts der engen Nachbarschaften von gewerblichen Nutzungen und bestehenden Wohnstandorten und den daraus häufig resultierenden Konfliktpotenzialen erscheint die Entwicklungsfähigkeit zu dem im Rahmenplan Erfurt-Ost vorgeschlagenen urbanen, innenstadtnahen Gewerbestandort stark eingeschränkt.

Ferner bestehen städtebauliche Missstände in Bezug auf die Nutzung von bebauten und unbebauten Flächen nach Art, Maß und Zustand, der Ausstattung des Stadtgebietes mit Grün- und Freiräumen und hinsichtlich der Gestaltqualität der öffentlichen Räume sowie der unzureichenden Erschließungs- und Querungsmöglichkeiten des Gebietes als Folge der großflächigen ehemaligen Nutzungseinheiten sowie der Bahnnutzung.

Zugleich ist die Äußere Oststadt ein Stadtraum in zentraler Lage und mit hoher Erreichbarkeit. Sie besitzt eine gute Ausstattung mit öffentlichen Sozial- und Bildungseinrichtungen und befindet sich in der Nähe zu zentralen Versorgungsbereichen. Ihr denkmalgeschützter Baubestand sowie weitere Identität stiftende Einzelgebäude aus altgewerblicher Zeit sind Zeichen einer sichtbaren Vergangenheit und unterstreichen den eigenständigen Charakter.

Hieraus ergeben sich Anknüpfungspunkte und Chancen zur Entwicklung eines neuen innerstädtischen Erfurter Stadtteils. Auf Grund der Vielzahl an mindergenutzten Grundstücken ergeben sich hohe bauliche Entwicklungspotenziale, Möglichkeiten zum Ausgleich der Freiflächendefizite in der Inneren Oststadt und eine bessere Verknüpfung und Erschließung des Stadtraumes insgesamt.

Zentrale Herausforderungen für den avisierten Wandel sind die Integration der bestandshaltenden Gewerbebetriebe sowie der Umgang mit den Themen Grün- und Freiraumausstattung, Stadtklima, Schallimmissionen sowie Altlasten.

Eingangsfrage an die Teilnehmer der Auftaktveranstaltung am 22. September 2014:

Wo leben Sie im Stadtteil bzw. in der Landeshauptstadt Erfurt?

4 Beteiligungsprozess

Vor dem Einstieg in die eigentliche Planung führte die Landeshauptstadt Erfurt im Herbst 2014 einen öffentlichen Beteiligungsprozess zur Entwicklung des Planungsraumes durch. Unter dem Titel „Bürgerwerkstatt für die Zukunft der Äußeren Oststadt“ lud die Landeshauptstadt die interessierte Öffentlichkeit ein, sich aktiv in die Arbeit an der Rahmenkonzeption „Äußere Oststadt“ einzubringen. Dabei sollten die Erwartungen und Vorschläge der Anrainer, die Positionen der Stadtgesellschaft und das Know-how vor Ort aufgegriffen und im Dialog mit den Vertretern der Verwaltung und dem begleitenden Planungsbüro erörtert werden.

Auftakt

Als Auftakt des Beteiligungsprozesses fand am 22. September 2014 in der Aula der staatlichen Regelschule „Thomas Mann“ eine Bürgerveranstaltung mit rund 70 Bürgerinnen und Bürgern statt. Anliegen der Veranstaltung war es, über die Arbeit am Rahmenkonzept zu informieren und einen inhaltlichen Einstieg für den anstehenden Beteiligungsprozess zu ermöglichen. Hierzu wurden die Ergebnisse der vorliegenden Analysen zum Stadtgebiet präsentiert, der Beteiligungsprozess und seine Ziele erörtert und ein Ablauf für das Verfahren vorgeschlagen.

Im Anschluss an die Präsentation wurden erste Anregungen, Anmerkungen und Positionen in einem offenen Gespräch mit den Gästen gesammelt. Dabei wurde deutlich, dass die frühzeitige Konsultation der Bürgerinnen und Bürger von diesen sehr begrüßt wurde.

Bürgerwerkstatt

Am 27.09.2014 fand in der Regelschule „Thomas Mann“ ab 10.00 Uhr die Bürgerwerkstatt „Äußere Oststadt“ mit etwa 60 Bürgerinnen und Bürgern, Vertretern der Verwaltung und dem begleitenden Büro statt. Anliegen der Bürgerwerkstatt war es, Ideen und Ziele zur Weiterentwicklung eines neuen Erfurter Stadtteils zu diskutieren.

Mit Blick auf die beabsichtigte Entwicklung des Gebietes standen vier Kernthemen im Mittelpunkt der Diskussion der Werkstatt:

- Welche Rollte spielt die Äußere Oststadt 2035 für Erfurt?
- Wie leben wir 2035 in der Äußeren Oststadt?
- Wie bewegen wir uns 2035 in der Äußeren Oststadt?, und
- Wo halten wir uns 2035 am liebsten in der Äußeren Oststadt auf?

Die aufgerufenen Themen wurden anhand großer Plangrundlagen und begleitet durch fachliche Expertise der Verwaltungsvertreter an vier moderierten Werkstatttischen behandelt. Nach einer gemeinsamen Mittagspause fand eine Sichtung aller Ergebnisse statt. Die im Folgenden dargestellten Erkenntnisse und Empfehlungen greifen einen großen Teil des im Beteiligungsprozess aufgeworfenen Themenspektrums auf und halten den Erkenntnisstand im Sinne von Positionen fest:

Auftakt der Bürgerwerkstatt

Wahrnehmung der Äußeren Oststadt

- Die Oststadt ist ein durchmischter, studentischer und international geprägter Stadtteil.
- Die Lage in der Stadt an der Schnittstelle zwischen belebter Innenstadt und dem grünen Umland wird von den Anliegern sehr geschätzt.
- Die Nähe zu Erholungsorten (Nordstrand, benachbarte Kleingartenanlagen Am Ringelberg) und die „grünen“ Freizeitangebote im Stadtteil (Skateanlage, Lagune) sind eine besondere Qualität.
- Es fehlt am Angebot an öffentlichen Grünflächen, und insbesondere Spielflächen für kleine Kinder.
- Der Bahndamm ist eine definierende Zäsur im Stadtraum, die positiv empfunden wird.

Ansehen innerhalb der Landeshauptstadt Erfurt

- Die Äußere Oststadt wird kaum im öffentlichen Bewusstsein wahrgenommen
- Nur einzelne Nutzungen strahlen über das Gebiet hinaus aus (Zughafen, Lagune, Skatepark).
- Die Entwicklung der ICE-City wird als Impuls für die gesamte Oststadt eingeschätzt.

Identität und Nutzung

- Die Äußere Oststadt soll ein urbanes Stadtteilprofil erhalten.
- Mit der Entwicklung soll ein guter und bezahlbarer Wohnstandort entstehen.
- Es soll eine Vielfalt an Wohnformen und gemischten Wohnangeboten für verschiedene Lebensphasen angeboten werden.
- Angebote für Wohnen und Arbeiten sind erwünscht.
- Nichtstörendes Gewerbe ist, wo möglich, zu erhalten.
- Die Entstehung von Nachbarschaften und ein „Kiez-Charakter“ sind erwünscht.

Bebauung

- Maßstabgebend für eine neue Bebauung sind die städtischen Gebäudehöhen und kompakte Stadtstrukturen (Blockrand- und Hofstrukturen) der Innere Oststadt.
- Es ist Qualität statt Quantität zu schaffen.
- Im Rahmen konkreter Projektentwicklung sollen einzelne Erwerber, Baugruppen und genossenschaftliche Modelle berücksichtigt werden.

Impressionen aus der Bürgerwerkstatt

Grün- und Freiraum

- Das **Angebot an öffentlichen Grün- und Freiflächen und Spielplätzen** ist auszuweiten.
- Ein **grünes Straßen-, Wege- und Platznetz** mit unterschiedlichen angelagerten Funktionen und Qualitäten ist vorzusehen.
- Entlang der Bahntrasse soll ein Bereich für **Urbanität mit Natur** entstehen.
- Es sind wohnungsbezogene Freiraumangebote anzubieten.
- Ein Angebot an **gemeinschaftlichen Frei- und Grünraumangeboten** ist zu berücksichtigen.
- Die Ziele des **Klimaschutzes** sind in der Planung zu berücksichtigen.

Mobilität und Verkehr

- Eine **gute Einbindung und Vernetzung** des Gebietes in die Stadt und an die angrenzenden Stadtteile ist erstrebenswert.
- Modellhafte Ansätze zu **autoarmen oder autofreien Quartieren** sind im Rahmen konkreter Projektentwicklungen zu erproben.
- Dem öffentlichen Verkehr (Bus, Stadtbahn, Bahn) und anderen Mobilitätsdienstleistungen (Leihauto, Leihfahrräder, Lastenrad, etc.) soll Vorrang gegeben werden, um die **Mobilität ohne eigenes Auto** zu fördern.
- Die Räume für Fußgänger und Radfahrer sind attraktiv und die Äußere Oststadt insgesamt ist als fahrradfreundlicher Stadtteil zu gestalten.

Fazit

Eine wesentliche Erkenntnis der Bürgerwerkstatt lautete: **Die Äußere Oststadt soll ein lebendiges Stadtquartier mit kleinteiligen Nachbarschaften und eigenen Identitäten werden.**

5 Entwicklungsziele

Aus der Analyse der Bestandsuntersuchung und den Erkenntnissen aus dem Beteiligungsprozess wurden die folgenden generellen Entwicklungsziele für die Äußere Oststadt abgeleitet. Sie verstehen sich als Orientierungsrahmen für die im Rahmenkonzept dargelegte Entwicklungsperspektive und die daran anknüpfenden weiterführenden Planungen.

Lebendiges Stadtquartier Äußere Oststadt

Die Äußere Oststadt soll so zu einem integrierten und lebendigen Stadtquartier mit sichtbarer Vergangenheit, eigenständiger Identität und zeitgemäßen Entwicklungsmöglichkeiten werden. Vielfältige Angebote zum Wohnen und Arbeiten, eine bedarfsgerechte Mischung aus sozialen, kulturellen und gewerblichen Nutzungen sowie attraktive, alltagsgerechte Freiräume sollen die Entstehung eines urbanen Stadtteils begünstigen.

An das urbane Erscheinungsbild der Krämpfervorstadt anknüpfen

Mit der Weiterentwicklung der Äußeren Oststadt entsteht ein Stadtteil in Bezug zur europäischen Stadt und in Fortschreibung des kompakten urbanen Erscheinungsbildes der Erfurter Vorstädte. Die künftige Äußere Oststadt soll sich in ihrer Struktur und Geschossigkeit an den städtebaulich-architektonischen Maßgaben der Inneren Oststadt orientieren und sich in das Stadtgefüge der Krämpfervorstadt einfügen.

Vielfältige Angebote für alle Lebensalter und -bedingungen

Mit den sich stetig wandelnden Familienformen und Lebensweisen entstehen neue Anforderungen an den Wohnraum und dessen Umfeld. Für einen gut erschlossenen Stadtteil wie die Äußere Oststadt sind daher differenzierte Raum- und Nutzungsstrukturen für unterschiedliche Zielgruppen und Nutzungsbedürfnisse anzubieten, die ein attraktives Leben im urbanen Kontext ermöglichen.

Einen durchlässigen und grünen Stadtteil entwickeln

In der Äußeren Oststadt kann durch die Schaffung attraktiver alltagsgerechter Grün- und Freiräume ein Ausgleich der Grünflächenversorgung der Inneren Oststadt gelingen und ein Beitrag zur Klimaanpassung geleistet werden. Ziel ist es, einen durchlässigen und grünen Stadtteil mit einem vielfältigen und hochwertigen Angebot an Wegen, Plätzen, Grün- und Freiräumen zu schaffen, die maßgeblich zur Entstehung von Wohnqualität und zum Image des neuen Stadtteils beitragen.

Förderung einer zukunftsfähigen urbanen Mobilität

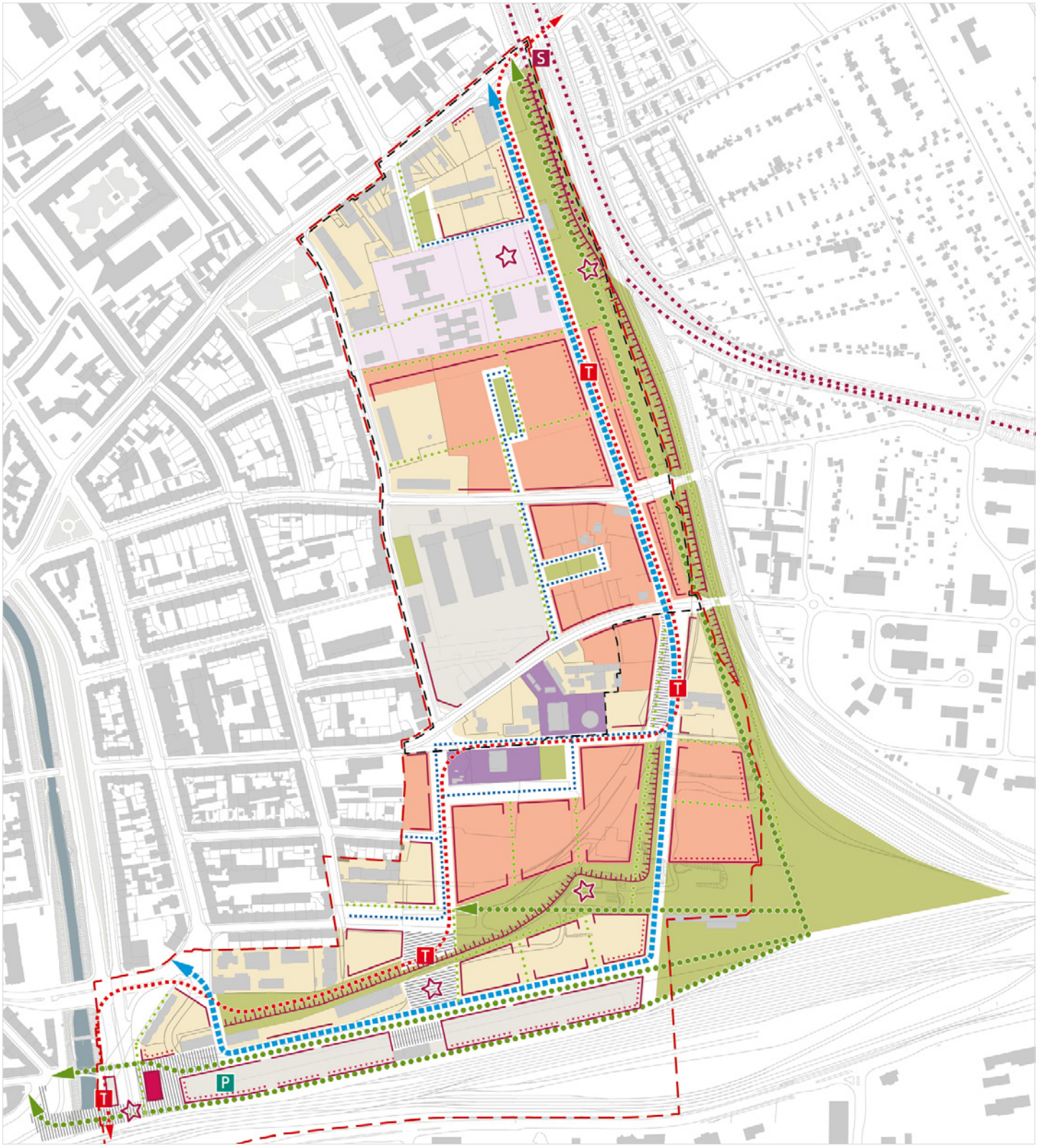
Die entstehenden Verkehre der neuen Raum- und Nutzungsstrukturen in der Äußeren Oststadt gilt es möglichst verträglich abzuwickeln. Dies erfordert mit Blick auf das sich verändernde Verkehrsverhalten in Großstädten ganzheitliche Antworten zu einer zukunftsfähigen Alltagsmobilität für einen innerstädtischen Standort. Ansätze hierzu sind ein attraktives Netz für den Fuß- und Radverkehr, der Ausbau eines bedarfsgerechten Öffentlichen Personalverkehrs und die Förderung alternativer Angebote zur Kfz-Nutzung.

Erhaltenswerte Strukturen integrieren

Das Rahmenkonzept muss der Bausubstanz aus unterschiedlichen Epochen und den gewachsenen, stabilen Nutzungsstrukturen Rechnung tragen und ihnen differenzierte Antworten zu ihrer Einbeziehung geben. Ziel ist es daher, die denkmalgeschützten Baubestände und die weiteren erhaltenswerten Strukturen in das entstehende Gefüge zu integrieren und eine schrittweise Ertüchtigung für künftige Nutzungsansprüche zu ermöglichen.

Das Außenbild der Äußeren Oststadt profilieren

Mit der Entwicklung der Äußeren Oststadt und der besonderen Ausstrahlung der ICE-City verbindet sich für die gesamte Erfurter Oststadt die Perspektive, diesen oft übersehenen Teil der Landeshauptstadt als Begriff neu zu etablieren. Durch die anstehenden Entwicklungsprozesse und die damit verbundene Berichterstattung kann eine neue, positive Wahrnehmung des Gesamtgebietes gelingen.


S
T
T
T
P
T

6 Rahmenkonzept

6.1 Gesamtkonzept

Ausgangspunkt für die Entwicklung des Planungsraumes der Äußeren Oststadt sind die aktuellen Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung, das meint die hohe Nachfrage nach neuem Wohnraum bei begrenztem Flächenangebot einerseits und die Möglichkeiten zur Wiedernutzung un- und untergenutzter Flächen an einem innerstädtischen Standort andererseits.

Die vorhandenen Angebote der Nahversorgung, sozialen Infrastruktur und Bildungseinrichtungen im Planungsraum als auch die bestehenden Bebauungs- und Nutzungsstrukturen innerhalb und in unmittelbarer Nachbarschaft zum Gebiet sind tragfähige Anknüpfungspunkte zur Weiterentwicklung. Zugleich gilt es die Entwicklung des Gebietes unter den Aspekten Klima- und Lärmschutz, geringer Landschaftsverbrauch und Ausnutzung vorhandener technischer Infrastrukturen zu betrachten, um vorhandene Potenziale aufzugreifen und Ressourcen im Sinne einer nachhaltigen und verantwortungsvollen Stadtentwicklung zu schonen.

Das integrierte städtebauliche Rahmenkonzept Äußere Oststadt verfolgt die Aufgabe, in dieser Situation eine tragfähige Entwicklungsperspektive für den Gesamtraum aufzuzeigen. Da die Entwicklung des Gebietes weder zeitlich noch räumlich in vollem Umfang zu überblicken ist, schlägt das Rahmenkonzept mehrere städtebauliche, freiraumplanerische und verkehrsplanerische Ansätze und Qualitäten auf einer abstrakten planerischen Ebene vor, die stufenweise Umgesetzt werden können. Diese verstehen sich als übergeordnete Strukturelemente und Prinzipien, die offen für eine weitere planerische Ausgestaltung sind. Auf Grund der Größe des Stadtteils, der vielfältigen Eigentumsverhältnisse sowie der Abhängigkeiten der Flächenverfügbarkeit orientiert sich das Konzept zur Weiterentwicklung des Gebietes eng an den vorhandenen Strukturen des Stadtgebietes.

Das Rahmenkonzept Äußere Oststadt bietet somit einen verbindlichen und dennoch flexiblen Rahmen für eine geordnete und schrittweise Entwicklung des Gesamtgebietes, die offen für weitere planerische Ausgestaltung ist.

Rahmenkonzept

Planungsraum
- Abgrenzung
- Stufe 1
- Bestandsbebauung

Nutzung
- Wohnbaufläche
- Gemischte Baufläche
- Gewerbe – Büro- und Dienstleistung / nicht störendes Gewerbe
- Flächen für Gemeinbedarf
- Flächen für Versorgungsanlagen

Grün- und Freiraum
- Grün- und Freiflächen
- Städtische Platzfläche

Stadtgestalt und Qualität
- Städtebaulicher Hochpunkt
- Maßgebliche Raumkante
- Lärmschutzmaßnahme
- Gestaltungsschwerpunkt
- Raumbildende Böschungskante

Erschließung und Verkehr
- Haupt- und Sammelstraße
- Erschließungsstraße
- Fuß- und Radverbindung
- Durchwegung
- Stadtbahn (optional)
- S-Bahn (optional)

Stadtstruktur und Gestalt

Stadtgrundriss

- Flächen für Bebauung
- Flächen für Grün- und Freiraum
- Zentrale Erschließungstraße
- Stadtbahntrasse (optional)

Stadtgestalt und Qualität

- Städtebaulicher Hochpunkt
- Maßgebliche Raumkante
- Lärmschutzmaßnahme
- Gestaltungsschwerpunkt
- Raumbildende Böschungskante

6.2 Strukturkonzept

Die Äußere Oststadt soll zu einem innerstädtischen, attraktiven Stadtteil in der Krämpfervorstadt weiterentwickelt werden. Ausgehend vom städtebaulichen Leitbild der kompakten nutzungsgemischten Stadt soll ein differenziertes Wohnungsangebot für unterschiedliche Nutzergruppen, Adressen für Dienstleistung und Arbeit, ein bedarfsgerechtes Versorgungsangebot, eine zukunftsfähige urbane Mobilität und qualitativ hochwertige Freiräume im Bereich der Äußeren Oststadt realisiert werden.

In Fortführung der städtebaulichen Motive der Inneren Oststadt wird für den Stadtgrundriss der Äußere Oststadt ein analoges räumliches Grundgerüst vorgesehen. Das regelmäßige Erschließungsmuster greift dabei bestehende Strukturen auf und vernetzt über neue Erschließungsstraßen und ein ergänzendes Fuß- und Radwegenetz die bisher unverbundenen Bereiche der Äußeren Oststadt und das benachbarte Umfeld.

Daraus ergeben sich in der Regel großzügig dimensionierte Baufelder, die die denkmalgeschützten und erhaltenswerten Baustrukturen und Nutzungen in ein neues städtebauliches Raumgefüge einbinden. Der städtebaulichen Charakteristik der Inneren Oststadt folgend wird eine straßenbegleitende Bebauung vorgeschlagen. Als Raumkante zum südlichen Gleisfeld wird im Bereich des Güterbahnhofes, der Konzeption der ICE-City folgend, eine rhythmisierte Riegelstruktur entlang des Bahnkörpers mit dem städtebaulichen Akzent des neuen Schmidtstedter Tores vorgesehen, die gleichzeitig die Belastungen von der Bahnstrecke abschirmen.

Den östliche Abschluss dieses neuen Raumgefüges bildet der Damm der Bahnstrecke Erfurt–Nordhausen sowie das dreieckige Rangierfeld des Güterbahnhofes. Gemeinsam bilden sie künftig einen zusammenhängenden Grün- und Freiflächenbereich entlang des Bahndamms, der zudem als topografische Zäsur die Grenze zu den benachbarten Stadtteilen markiert. Dieser große stadtteilbegleitende Freiraum wird durch zwei in Ost-West-Richtung verlaufende grüne Bereiche sowie mehrere quartiersinterne Grün- und Freiräume ergänzt.

Um die Funktionsfähigkeit des Stadtteils insgesamt und die Anbindung der ICE-City im Besonderen zu gewährleisten wird ein neues erschließendes Rückgrat für den gesamten Stadtteil vorgesehen. Als zentrale Sammelstraße für die Äußere Oststadt werden die Straße Am alten Nordhäuser Bahnhof nach Süden sowie die Straße Am Güterbahnhof nach Osten ausgebaut und erweitert. Zur perspektivischen Anbindung des Stadtteils mit einer Stadtbahn wird zudem eine Streckenführung für die Trasse freigehalten.

Die Äußere Oststadt ist als urbaner Stadtteil konzipiert, der sich aus mehreren Quartieren formiert. Je nach Standort und Umfeld haben diese Quartiere verschiedene Nutzungsprofile und eine entsprechend unterschiedliche bauliche Struktur, Dichte und Ausstattung mit Grün- und Freiräumen.

Das Strukturkonzept und die nachfolgenden Aussagen zu den fünf Quartieren der Äußeren Oststadt erhebt nicht den Anspruch einer Planungsvorgabe für die Bauweise und Nutzung der Baufelder, sondern dient der Überprüfung und Veranschaulichung der übergeordneten Strukturelemente und Prinzipien. Gleichwohl wird eine nachhaltige und nutzungsflexible Bebauung angestrebt, die für mehrere Generationen an Nutzern geeignet ist. Zudem wird auf Gestaltungsschwerpunkte hingewiesen, die es in folgenden Planungsschritten zu vertiefen gilt.

Quartier Blumenschmidtstraße, Beispielhafte Bebauung

Quartier Blumenschmidtstraße

Für das Quartier Blumenschmidtstraße prägend sind die kleinteilige Wohn- und Gewerbebebauung mit gemischten Nutzungsstrukturen entlang der Leipziger Straße sowie der Flächen für den Gemeinbedarf zwischen Hallesche Straße und der Straße Am alten Nordhäuser Bahnhof mit den verschiedenen Sozial- und Bildungseinrichtungen. Dieses Raum- und Nutzungsgefüge soll grundsätzlich erhalten und durch ergänzende Bau- und Nutzungsstrukturen arrondiert werden.

Um das städtebauliche Gefüge in diesem Bereich abzurunden und die verkehrliche Situation und Einbindung der Blumenschmidtstraße zu verbessern wird vorgeschlagen, die Blumenschmidtstraße an die Straße Am alten Nordhäuser Bahnhof anzubinden. Hierzu sieht das Rahmenkonzept einen Rückbau der gewerblich genutzten Strukturen entlang der Straße Am alten Nordhäuser Bahnhof vor. Die untergenutzten Flächen nördlich und östlich des Schulstandortes können so für eine bauliche Entwicklung erschlossen werden. Den Lärmemissionen der Bahnstrecke Erfurt–Nordhausen muss mit entsprechenden Schallschutzmaßnahmen begegnet werden.

Mit Blick auf die perspektivischen Entwicklungsbedarfe des Sozial- und Bildungsstandortes durch die Entwicklung der Äußeren Oststadt insgesamt wird im Bereich der Straße Am alten Nordhäuser Bahnhof ein Fläche zur Entwicklung einer weiteren öffentlichen Einrichtung vorgehalten. Zudem kann der angezeigte Bedarf der Schulen am Standort Hallesche Straße nach ergänzenden Freiflächen in diesem Bereich sowie jenseits der Straße Am alten Nordhäuser Bahnhof aufgegriffen werden.

Die nur eine geringe Tiefe aufweisenden Liegenschaften zwischen der Straße Am alten Nordhäuser Bahnhof und dem höher gelegenen Bahndamm sollen perspektivisch in die Gesamtkonzeption der „Grün- und Freiflächen entlang des Bahndamms“ (vgl. S. 51) integriert werden. Als Referenz an die vormalige Nutzung soll das ehemalige Bahnhofsgebäude erhalten bleiben.

Die Straße Am alten Nordhäuser Bahnhof wird hinsichtlich ihrer erweiterten Funktion als Sammelstraße für den Stadtteil qualifiziert. Mit Blick auf die mögliche Einordnung einer Stadtbahntrasse wird in Seitenlage ein Freihaltebereich vorgesehen.

Quartier Posthof, Beispielhafte Bebauung

Quartier Posthof

Zwischen den Sozial- und Bildungseinrichtungen im Norden und der Geschwister-Scholl-Straße im Süden befindet sich das Areal des ehemaligen Posthofes. Mit dem weitgehend beräumten, brachliegenden Gelände steht eine große, zusammenhängende Entwicklungsfläche zur Verfügung. Entlang der westlichen und nördlichen Grundstücksgrenzen bilden lineare Baumgruppen raumwirksame Strukturen aus. Westlich dieser Fläche befinden sich nicht störende Dienstleistungsnutzungen in Bürogebäuden, die als stabile Nutzungen am Standort verbleiben sollen.

Östlich der Straße Am alten Nordhäuser Bahnhof prägen ein Lebensmittelmarkt sowie Restnutzungen in schlichten Lagergebäuden die gewerblich genutzten Flächen. Um die Entstehung konfliktträchtiger Gemengelagen zu vermeiden und perspektivisch den Ausbau der Straße Am alten Nordhäuser Bahnhof zu ermöglichen, wird eine städtebauliche Neuordnung dieses Teilbereiches vorgesehen.

Das Areal des ehemaligen Posthofes soll zu einem attraktiven Wohnquartier weiterentwickelt werden. Die neue Bebauung greift die Grundstruktur der Inneren Oststadt in offenen Blockformen auf und führt die bestehenden Raumkanten der Gebäude an der Halleschen Straße fort. Das aus der Umgebung abgeleitete Wege- und Straßennetz strukturiert das entstehende Gefüge. Eine grüne Quartiersmitte (vgl. S. 52) trägt zur Adressbildung des neuen Quartiers bei und erzeugt freiräumliche Qualitäten als Spiel- und Aufenthaltsraum. Entlang des durchgrünten Saums der nördliche Grenze wird auf Höhe der Carmerstraße eine grüne Fuge mit Durchwegung als Abstandsfläche zwischen Wohnnutzungen und öffentlicher Einrichtung eingeordnet. Der notwendige Umgang mit den vorhandenen Schallimmissionen durch die Bahnstrecke führt zu einer möglichst geschlossenen Gebäudekante entlang der Straße Am alten Nordhäuser Bahnhof und dem nördlichen Abschluss des ehemaligen Posthofes.

Das Ensemble des Posthofes wird östlich der Straße Am alten Nordhäuser Bahnhof durch eine korrespondierende Wohnnutzung ergänzt. Hierfür wird eine straßenbegleitende Bebauung vorgeschlagen, die sich hinter der in Seitenlage avisierten Stadtbahntrasse einordnet. Zwischen der Trasse und den Gebäuden ist eine Fuß- und Radfahrererschließung einzuordnen, die als Rettungsweg nutzbar ist.

Quartier Iderhoffstraße, Beispielhafte Bebauung

Quartier Iderhoffstraße

Der Bereich zwischen Geschwister-Scholl-Straße und der Verlängerung der Iderhoffstraße südlich des Heizkraftwerkes der SWE bis zum Bahndamm besteht aus einer Vielzahl an gewerblich oder ehemals gewerblich genutzten Flächen mit Produktions-, Lager- und Funktionsgebäuden sowie Flächen für Versorgungsanlagen. Stark differierende Parzellengrößen charakterisieren diesen Bereich. Eingestreut in diese Lagen befinden sich Wohngebäude, die zum Teil als Betriebswohnungen entstanden sind.

Mit der Großwäscherei an der Geschwister-Scholl-Straße sowie den gemischten Nutzungen südlich der Iderhoffstraße besteht in diesem Bereich ein stabiles Nutzungsgefüge, das keine kurzfristigen Veränderungstendenzen erkennen lässt.
Zugleich weisen die Bereiche zwischen Wäscherei und Iderhoffstraße und insbesondere östlich der Wäscherei ungenutzte oder untergenutzte Freiflächen und (Teil-) Leerstände auf. Durch die schrittweise Entwicklung des Gesamtgebietes hin zu Wohnnutzung ist vor allem östlich der Wäscherei langfristig die Entstehung eines Flächenpotenziales zu erwarten. Gleiches gilt für die Liegenschaften im Bereich der Straße An der Kalkreiße.

Mit Blick auf die stabilen und nicht störenden gewerblichen Nutzungen sowie die bereits vorhandene Wohnnutzung wird für das Quartier Iderhoffstraße ein verträgliches Nebeneinander der bestehenden Nutzungen und neuen Misch- und Wohnnutzungen vorgesehen.

Unter Integration der bestehenden und prägenden Wohngebäude soll somit zwischen Geschwister-Scholl-Straße und Iderhoffstraße ein zusammenhängender Wohnstandort entstehen. Der neue Standort wird über die Verlängerung der in ihrer Funktion gestärkten Straße Am alten Nordhäuser Bahnhof in das Gefüge der Äußeren Oststadt eingebunden. Eine ergänzende Wohnstraße mit grüner Quartiersmitte erschließt die Parzellen im Kern des Teilbereiches.

Die gemischte Nutzungsstruktur südlich der Iderhoffstraße soll zu einem Bereich für Arbeiten und Wohnen weiterentwickelt werden. Hierzu ist eine städtebauliche Arrondierung entlang der Iderhoffstraße und der in ihrer Lage optimierten Straße An der Kalkreiße für eine Wohnnutzung oder Mischnutzungen vorgesehen. Eine Mischgebietsausweisung für Übergangsbereiche zu den Flächen für Versorgungsanlagen stellt eine denkbare Alternative dar.

Quartier Stadtwerke, Beispielhafte Bebauung

Quartier Stadtwerke

Südlich der Iderhoffstraße befinden sich die weitgehend in ihrer Funktion und Nutzung aufgegebenen Flächen des ehemaligen Gaswerkes sowie des Güterbahnhofs. Auf Grund des großen Flächenangebotes und der angrenzenden Wohnlagen der Inneren Oststadt verfügt der Bereich über eine hohe Standortqualität zur Entwicklung eines Wohnstandortes. Mit dem Umspannwerk Iderhoffstraße sowie einer Gasregelstation verbleiben zu erhaltende Flächen für Versorgungsanlagen auf dem Areal.

Gleichzeitig ist der Bereich eine vegetationsreiche städtische Brachfläche, auf der sich entlang der Böschungskante zum höher gelegenen Güterbahnhof in Teilen ein stadtbildprägender Grünraum entwickelt hat. Diese unbebauten Flächen erfüllen als Ventilationsbahn zudem eine wichtige stadtklimatische Funktion in die Innenstadt hinein. Das Rahmenkonzept sieht daher einen Ausgleich zwischen den wohnbaulichen Standortqualitäten und ökologischen Flächenansprüchen vor.

Der nördliche Bereich des Quartiers Stadtwerke soll zu einem attraktiven Wohnstandort weiterentwickelt werden. Die bestehenden Strukturen der Inneren Oststadt werden aufgegriffen und in offener Blockform bis an den östliche Rand des Planungsraumes weitergeführt. Der Abschluss des Stadtkörpers weicht dabei von der bestehenden durchgrünten Böschungskante zurück. Die in Nord-Süd-Richtung prägnanter werdende Böschung zwischen dem Niveau der Äußeren Oststadt und dem Plateau des ehemaligen Güterbahnhofes wird durch eine großzügige grüne Fuge städtebaulich eingebunden. Die Bebauung im Einzugsbereich des Bahnkörpers ist weitgehend geschlossen ausgebildet, um der Lärmemission der Bahn zu begegnen.

An diese neue Wohnlage schließt sich südlich ein neuer Grün- und Freiraum an, der die durchgrünte Böschungskante aufnimmt. Innerhalb dieses Freiraums treffen die auf unterschiedlichen Niveaus geführten Wegebeziehungen aus der Innenstadt, der Inneren Oststadt und der Äußeren Oststadt zusammen. Die neu entstehenden Flächen tragen zudem dazu bei, die Wohnqualität der angrenzenden Inneren Oststadt zu steigern.

ICE–City, Bebauungskonzeption gemäß Rahmenplan ICE-City

ICE-City

Auf einem Plateau zum übrigen Stadtgebiet spannt sich entlang des Bahnkörpers das Areal des ehemaligen Güterbahnhofes auf. Der schrittweise Rückzug des von Bahn und Gewerbe genutzten Areals setzt in den kommenden Jahren Flächen zur städtebaulichen Entwicklung frei. Entsprechend der Machbarkeitsuntersuchung ICE-City (Stadtratsbeschluss vom 24.06.2010) sollen hier neue oberzentrale Ansiedlungen und Arbeitsplätze entstehen. Bei der Entwicklung zu beachten sind dabei der Erhalt des elektronischen Stellwerks (ESTW) sowie das Rettungskonzept der Bahnanlagen. Angrenzend an diesen Bereich befinden sich ein Standort der Bundeswehr sowie eine Wohnzeile aus gründerzeitlicher Zeit, die als stabile Nutzungen zu berücksichtigen sind.

Für den Bereich entlang des Bahnkörpers und im westlichen Übergang zur Innenstadt übernimmt das Rahmenkonzept Äußere Oststadt das Ergebnis des 2012 durchgeführten Wettbewerbes und daran anknüpfender Untersuchungen.[10] Diese schlagen nicht störendes Gewerbe mit Schwerpunkt Büro und Geschäftsnutzung, Hotel und Tagung sowie Gastronomie in einer Riegel- und Kammstruktur vor, die von grünen Fugen rhythmisiert werden. Das Gebäude des Zughafens wird in die Konzeption mit eingebunden. Mit zwei Hochpunkten und dem verbindenden Promenadendeck bildet das Neue Schmidtstedter Tor das Entree zur ICE-City.

Im Übergang zur rund 4 m tiefer gelegenen Oststadt wird eine Ergänzung bestehender Baustrukturen angestrebt. Hierzu wird die Wohnzeile an der Thälmannstraße in eine neue Blockstruktur eingebunden, östlich des Stellwerks ersetzen neue Gebäudezeilen die einfachen Lagerschuppen. Anschließend an den verbindenden Platzraum zwischen Äußerer Oststadt und ICE-City runden in Richtung des neuen Grünraums geöffnete Blockstrukturen den Bereich ab. In Anbetracht des bestehenden Nutzungsgefüges (Wohnnutzung, Büro- und gewerbliche Nutzungen) wird eine gemischte Nutzung vorgesehen.

Die in ihrer Lage und Ausprägung angepassten Straße Zum Güterbahnhof bindet das Gebiet über die Thälmannstraße an das überregionale Verkehrsnetz an. Die Verknüpfung mit der Äußeren Oststadt und zur Leipziger Straße erfolgt über die Verlängerung der Straße An der Kalkreiße.

[10] Machleidt GmbH: Rahmenplan ICE-City. Teilbereich Ost / Neues Schmidtstedter Tor. Grundsatz der städtebaulichen Entwicklung.

Städtebauliches Strukturkonzept

- Bebauung Bestand
- Bebauung Planung (beispielhafte Darstellung)
- Raumkante
- Stadtbahntrasse (Option)
- Stadtbahntrasse als Grüngleis (Option)

Nutzungen und Funktionen

Flächennutzung

- Wohnbaufläche
- Gemischte Baufläche
- Gewerbe – Büro- und Dienstleistung / nicht störendes Gewerbe
- Flächen für Gemeinbedarf
- Flächen für Versorgungsanlagen
- Grün- und Freifläche
- Städtische Platzfläche

6.3 Nutzung und Funktionen

Mit der städtebaulichen Arrondierung der Äußeren Oststadt geht schrittweise eine Veränderung des Nutzungsgefüges einher. Mit Blick auf die nach jetzigem Kenntnisstand im Bestand verbleibenden Nutzungen innerhalb des Gebietes wird ein differenziertes und abgestuftes Nutzungskonzept angeboten, das auf den umgebenden Bestand reagiert.

Kern des angestrebten Wandels in der Äußeren Oststadt ist der angezeigte Bedarf nach neuen Wohnbauflächen innerhalb der Landeshauptstadt Erfurt. Hierfür sollen insbesondere die Potenziale der heute un- und untergenutzten Flächen möglichst optimal genutzt werden. Diese werden insbesondere in den Quartieren Posthof, Iderhoffstraße und Stadtwerke verortet.
Für die Baufelder in Nähe zur Strecke Erfurt-Nordhausen bestehen in diesem Zusammenhang voraussichtlich Restriktionen durch Lärmimissionen des Bahnverkehrs. Hierzu sind Schutzmaßnahmen im Bereich des Gleiskörpers oder am Gebäude vorzusehen.

In Nachbarschaft zu diesen potenziellen Wohnbaustandorten schließen bestehende Teilbereiche wie etwa das Quartier Blumenschmidtstraße, die Flächen der Telekom an der Halleschen Straße, der Bereich um das Heizkraftwerk an der Iderhoffstraße oder die bestehenden Nutzungen an der Straße An der Kalkreiße an. Diese stellen dem Charakter nach bereits heute gemischte Nutzungslagen dar und sollen im Zuge einer Entwicklung gefestigt werden.

Für den Bereich der künftigen ICE-City auf dem Gelände des Güterbahnhofes ist ein gewerbliches Nutzungsgefüge mit Büro- und Dienstleistung und weiterem nicht störenden Gewerbe sowie gemischten Nutzungen im Übergang zu den Quartieren der Inneren Oststadt vorgesehen.

Zudem verbleiben nach jetzigem Kenntnisstand die beiden Flächen für Versorgungsanlagen der Stadtwerke Erfurt sowie mit der Wäscherei an der Geschwister-Scholl-Straße gewerbliche Nutzungen im Bereich der Äußeren Oststadt, deren planungsrechtlicher Status zu sichern ist. Dabei hat die Etablierung verträglicher Gebietsstrukturen gegenüber der heranrückenden Wohnnutzung Priorität. Gegebenenfalls trägt die Ausweisung von Mischflächen im Randbereich zu einem verträglichen Nebeneinander bei. Dies ist im weiteren Planungsverlauf weiter zu untersuchen.

Gemeinbedarfsnutzungen

Die als Nachfolgeeinrichtung für die Krämpfervorstadt am Standort Hallesche Straße errichteten Bildungs- und Sozialeinrichtungen stellen bereits heute im Wesentlichen die Flächen für den Gemeinbedarf, die der neue Stadtteil als Ausstattung benötigt. Gleichwohl wird eine Erweiterung des Standortes im Bereich der Straße Am alten Nordhäuser Bahnhof vorgesehen, die für eine weitere öffentliche Einrichtung genutzt werden kann. Zugleich besteht in den neu entstehenden Wohnlagen die Möglichkeit, ergänzende Nutzungen wie Kitas oder Nachbarschaftstreffs zu integrieren.

Bedarfsorientierter Einzelhandel

Die Äußere Oststadt ist bereits heute durch mehrere Nahversorger in direkter Nachbarschaft zum Gebiet gut bis sehr gut mit den Waren des täglichen Bedarfs versorgt. Ein weiterer Bedarf für großflächigen Einzelhandel wird durch die neue Nutzung nicht generiert. Gleichwohl kann eine Einordnung von Einzelhandelsbetrieben mit bis zu 200 m² Verkaufsfläche im Sinne des Erfurter Ladens erfolgen.[11] Diese sind an den ausgewiesenen Platzsituationen oder an den Kreuzungspunkten der Sammelstraßen anzuordnen, um diese zentralen Quartiersräume zu beleben.

[11] Vgl. Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Landeshauptstadt Erfurt, 29.04.2009

Grün- und Freiraum

Grün- und Freiflächen

- Öffentliche Grün- und Freifläche
  - 1 Park entlang des Bahndammes
  - 2 Freiraumbänder
  - 3 Grüne Quartiersmitten
- Stadtplätze
  - 1 Promenadendeck
  - 2 Plätze in der ICE-City

Umwelt

- B Biotopverbund
- K Freiraum mit besonderer klimatischer Funktion

6.4 Grün- und Freiraum

Der Inneren und Äußeren Oststadt fehlen entwicklungsbedingt und auf Grund der gewerblichen Prägung nutzbare Grün- und Freiräume. Ziel des Rahmenkonzeptes Äußere Oststadt ist es, die Freiraumdefizite in diesem Bereich insgesamt zu verringern. Hierzu wird ein System sich ergänzender Grün- und Freiräume vorgeschlagen, die durch ihre unterschiedlichen Charaktere einen Beitrag zur Stadtteil- und Quartiersbildung leisten. Sie bildet ein stabiles Gerüst für die aktuellen und künftig absehbaren Veränderungen im Stadtteil.

Grün- und Freiflächen entlang des Bahndamms

Das flächenmäßig größte Potenzial zur Verbesserung der Freiraumsituation im Stadtteil stellen die Flächen entlang der Strecke Erfurt-Nordhausen, die aufgegebenen Gleisanlagen in Dammlage sowie das weitgehend unbebaute dreieckige Rangierfeld des Gütebahnhofs entlang der östlichen Grenze des Planungsraumes dar. Aus ihnen kann über einen neu zu gestaltenden Grünzug eine zusammenhängende Freiraumvernetzung entwickelt werden, die bisher isolierte Flächen auf unterschiedlichen Niveaus miteinander verknüpft. Diese bilden das neue grüne Rückgrat der Äußeren Oststadt.

Innerhalb dieses nord-süd verlaufenden linearen Freiraums verlaufen Rad- und Fußwege entlang des Dammfußes und soweit möglich auf der Dammkrone, um Ausblicke auf die Stadtsilhouette Erfurts zu gewähren.
Aus der Struktur der Umgebung ergeben sich kreuzende Wege, die den Grün- und Freiraum in Teilbereiche gliedern. Die einzelnen Bereiche und Abschnitte bieten die Gelegenheit, unterschiedliche Freiraumansprüche möglichst störungsfrei aneinander zu reihen. Mögliche Nutzungen sind ein Schulgarten, Gemeinschaftsgärten sowie Spiel- und Bewegungsflächen. Dabei kann ein Freiraum entstehen, in dem sich „Urbanität" und „Natur" ergänzen.

Zugleich gilt es, diesen Grün- und Freiraum entlang des Bahndammes als zusammenhängenden Biotop- und Klimaraum weiter zu entwickeln. Die Böschungen des Dammes stellen bereits heute einen wichtigen Lebensraum für Tiere dar, den es zu bewahren gilt.

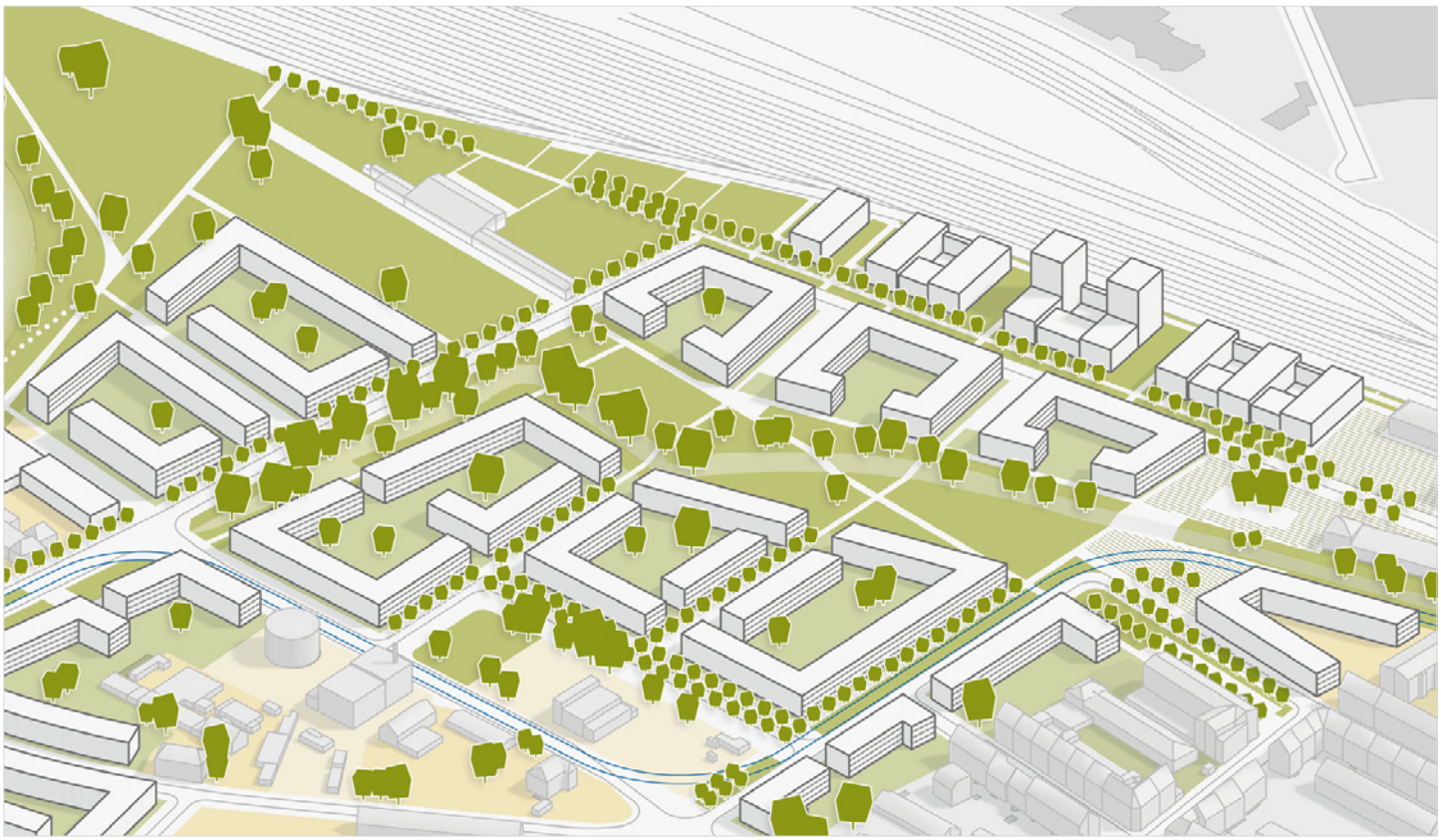
Die Entwicklung der Grün- und Freiflächen entlang des Bahndammes sollen zur positiven Adress- und Imagebildung des Stadtteils beitragen. Ihrer Gestaltung ist daher ein hoher Stellenwert beizumessen.

Freiraumbänder

Zwei grüne Freiraumbänder in West-Ost-Richtung sollen künftig die Quartiere der Äußeren Oststadt mit der Inneren Oststadt und der Innenstadt Erfurts verbinden. In ihnen verlaufen wichtige Fuß- und Radwege ohne motorisierten Verkehr.

Mit dem stark durchgrünten Bereich der Sozial- und Bildungsstandorte zwischen Hallescher Straße und der Straße Am alten Nordhäuser Bahnhof mit seinem offenen Charakter der Schulfreianlagen und der bestehenden Durchwegung besteht bereits heute eine zentrale grüne Verbindung innerhalb des Stadtgebietes. Durch die flächenmäßige Ergänzung in diesem Bereich sowie eine parallele Wegeführung zwischen den Entwicklungsflächen des Posthofes kann die Qualität dieses Bereiches weiter gestärkt werden.

Eine zweite grüne Verknüpfung bildet der Bereich zwischen dem Areal der Stadtwerke und dem Plateau des ehemaligen Güterbahnhofs. Die charakteristische Topografie, die stadtbildprägenden Bäume und die Fragmente aus der Zeit der Güterbahnhofsnutzung sowie die Ausblicke auf die Stadtsilhouette Erfurts bieten interessante Anknüpfungspunkte zur Weiterentwicklung eines städtischen Grünraums.



Freiraumband zwischen dem Areal der Stadtwerke und der ICE-City, Beispielhafte Bebauung

Zugleich ist dieser Grünraum eine Ventilationsbahn mit hoher Bedeutung für die Innenstadt Erfurts. Entlang der Gleisanlagen führen Windlagen frische und kühle Luft, die südöstlich der Stadt entsteht, durch den Grünraum in die Innenstadt hinein.

Sowohl die Ergänzung der Frei- und Grünflächen im Bereich des Sozial- und Bildungsstandortes Hallesche Straße als auch die Entwicklung des Grünraumes nördlich der ICE-City sind besondere Gestaltungsschwerpunkte innerhalb der Gesamtkonzeption der Äußeren Oststadt.

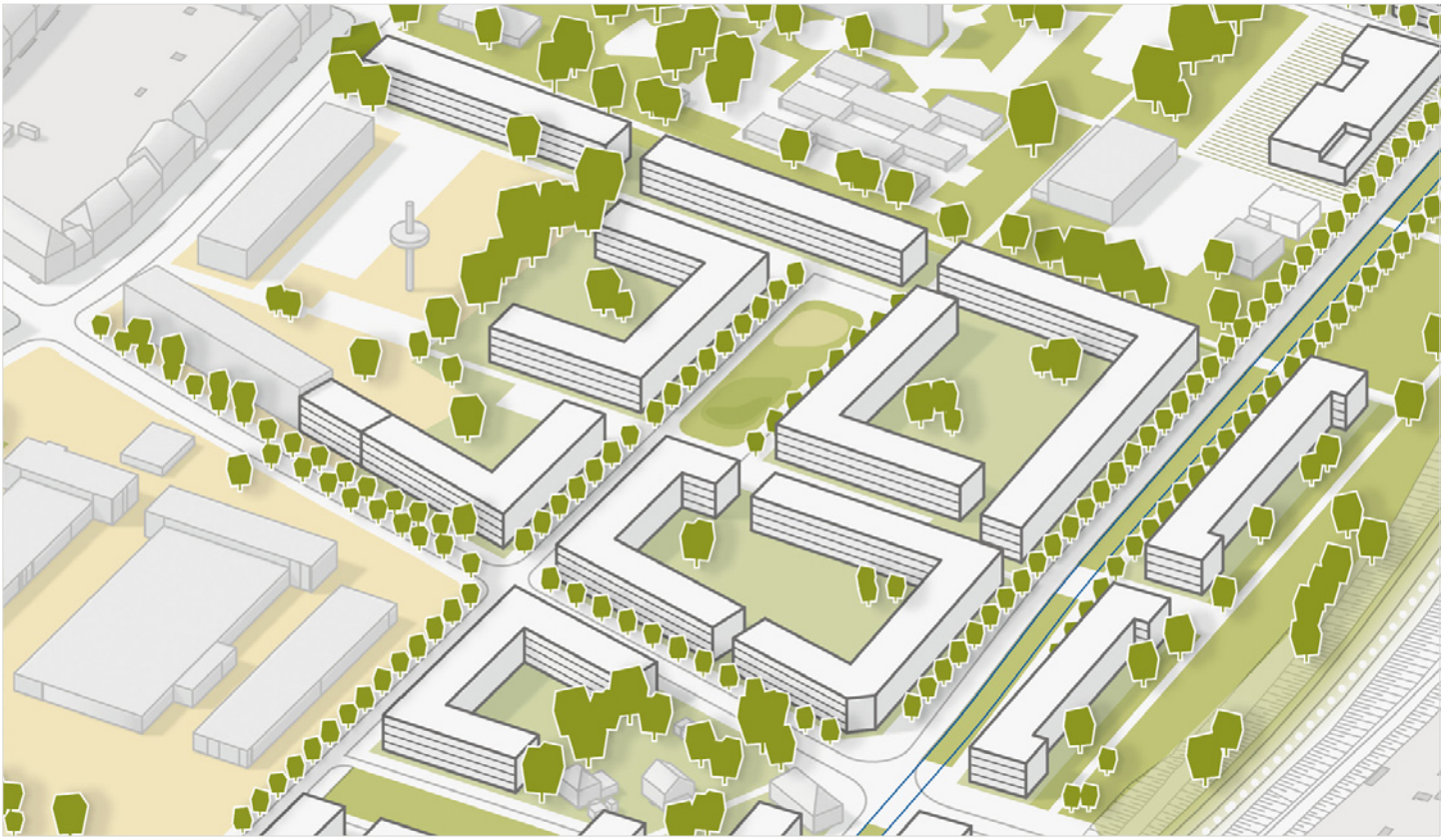
Stadtplätze und grüne Quartiersmitten

Innerhalb des vorgeschlagenen räumlichen Grundgerüstes der Äußeren Oststadt sind an der Schnittstelle von übergeordneten Verbindungen adressbildende Stadtplätze und Quartiersinterne Freiräume vorgesehen. Entsprechend ihrer Größe, Gestalt und anliegenden Funktionen weisen Sie einen stadtteilbezogenen oder quartiersbezogenen Charakter auf. Da ihnen eine besondere Bedeutung für die Orientierung im neuen Stadtteil zukommt, sollten diese Orte jeweils eine starke und eigenständige Gestaltung aufweisen.

Mit dem **Promenadendeck** entsteht als Auftakt der künftigen ICE-City ein Freiraum, der als Klammer über den Umflutgraben und die Stauffenbergallee sowohl eine zentrale Verbindungsfunktion erfüllt als auch im Ensemble des Neuen Schmidtstedter Tores eine für den Stadtteil außenwirksame Landmarke darstellt.

Das Gefüge der **drei Plätze** zwischen dem Vorplatz des Zughafens und der Raiffeisenstraße verbindet die Bereiche der ICE-City mit den Wohnlagen der Oststadt. Als gemeinsame Adresse und Schnittstelle zum südlichen grünen Freiraumband soll hier ein urbaner Stadtraum entstehen, der multifunktional nutzbar und für verschiedene Nutzungsformate offen ist.

Neben den großen öffentlichen Grünräumen und den stadtteilbezogenen Plätzen sollen in den ruhigeren Mittelpunkten der Wohnlagen der Äußeren Oststadt quartiersinterne Freiräume als **grüne Quartiersmitten** entstehen. In Anlehnung an die Schmuckplätze sowie die kleinen Freibereiche entlang der Rathenaustraße der Inneren Oststadt sind sie als grüne Spiel- und Aufenthaltsflächen vorgesehen, die dem Quartier eine klar ablesbare Adresse und Identität einschreiben.



Grüne Quartiersmitte im Quartier Posthof, Beispielhafte Bebauung

Private Grün- und Freiflächen

Die Wohnqualität der Äußeren Oststadt wird insbesondere bestimmt durch die Qualität des privaten Wohnumfeldes. Daher wird die Integration gut nutzbarer wohnungsbezogener Freiflächen sowie eine bedarfsgerechte Gestaltung der **Innenhöfe**, zum Beispiel mit Mietergärten und ähnlichen gemeinschaftlich genutzten Angeboten, empfohlen.

Anknüpfend an den grünen Charakter der Inneren Oststadt erhalten die Wohnquartiere der Äußeren Oststadt zudem **Vorgärten** mit einer Tiefe von 3 bis 5 Metern zu den Straßen und Wegen. Die bepflanzten Gärten unterstreichen die adressbildende Seite des Gebäudes und verstärken zugleich den angestrebten durchgrünten Gesamteindruck des Stadtgebietes.

Spielflächen

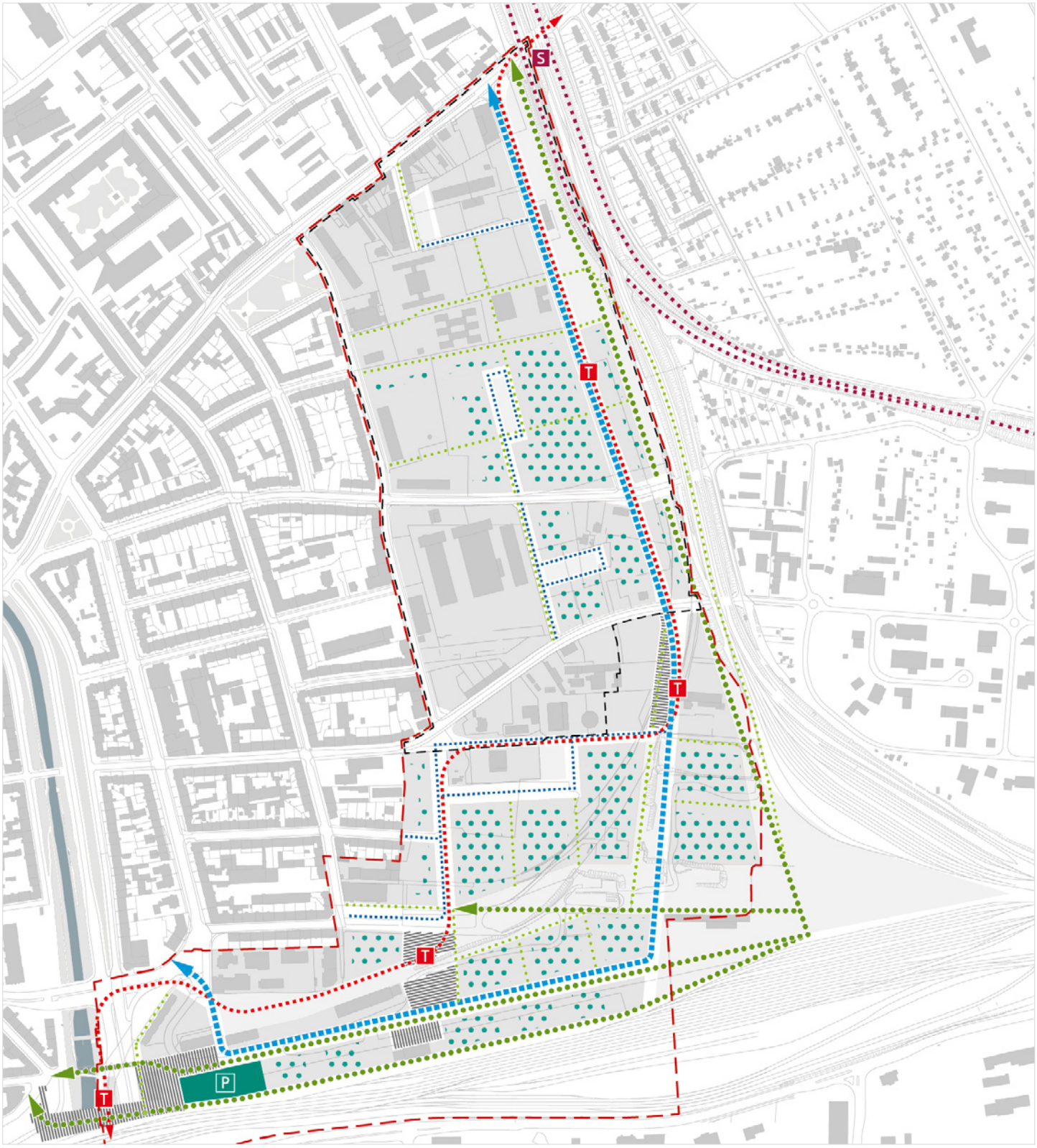
Die Äußere Oststadt soll ein Stadtteil mit einer ausgewogenen Mischung von Wohnangeboten für unterschiedliche Altersgruppen und Lebensformen werden. Daher sind auch im öffentlichen Raum Angebote für alle Altersgruppen vorzusehen und entsprechend vielfältige Spiel- und Bewegungsflächen zu integrieren. Mit Blick auf die Größe und den Charakter der unterschiedlichen Freiräume wird eine differenzierte Anordnung von Spielflächen für unterschiedliche Altersgruppen angeregt.

Zusätzlich zum Spielraumangebot im öffentlichen Raum sind auf den privaten Baufeldern der Wohnquartiere individuelle Spielflächen zu integrieren. Diese sind insbesondere für die jüngsten Altersgruppen vorzusehen um wohnungsnahe Spielmöglichkeiten zu gewährleisten. Ziel ist es, ein Netz aus öffentlichen und privaten Angeboten zu schaffen, die sich gegenseitig ergänzen.

Urbaner Gartenbau

Kleinräumiger Obst- und Gemüseanbau erlebt in den vergangenen Jahren eine Renaissance in städtischer Umgebung. Neben der Deckung des Eigenbedarfes für den Nutzer leistet der urbane Gartenbau einen Beitrag zur Kommunikation im Quartier und zur Entstehung von Gemeinschaft und Identität.

Bei Bedarf kann urbaner Gartenbau in die öffentlichen oder privaten Grünbereiche der Äußeren Oststadt integriert werden.



Verkehrliche Erschließung

Ergänzung Straßen- und Wegenetz

- Haupt- und Sammelstraße
- Erschließungsstraße
- Fuß- und Radverbindung
- Durchwegung

Öffentlicher Personennahverkehr

- Stadtbahn (optional)
- S-Bahn (optional)

Ruhender Verkehr

- Parkhaus ICE-City
- Anliegerstellplätze in Tiefgaragen (privat)

6.5 Verkehr und Mobilität

Ziel des Rahmenkonzeptes Äußere Oststadt ist es, das Stadtgebiet besser mit den benachbarten Stadtteilen zu verknüpfen und ein attraktives Netz für Fußgänger und Radfahrer anzubieten um auch nachhaltiges Verkehrsverhalten zu fördern. Die Erschließungsstruktur greift daher im Wesentlichen das bestehende Straßen- und Wegenetz der Inneren und Äußeren Oststadt auf und ergänzt es.

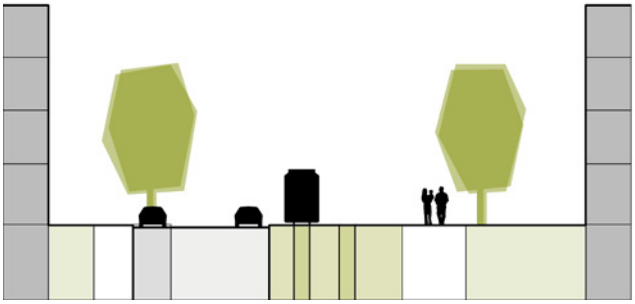
Anbindung und Erschließung

Die Anbindung der Äußeren Oststadt an die übergeordneten Verkehrsnetzte erfolgt wie bisher über die Leipziger Straße im Norden mit den Anschlüssen Hallesche Straße und Am alten Nordhäuser Bahnhof sowie der Thälmannstraße beziehungsweise über die Stauffenbergallee (Stadtring) im Westen mit den Anschlüssen Iderhoffstraße und Geschwister-Scholl-Straße.

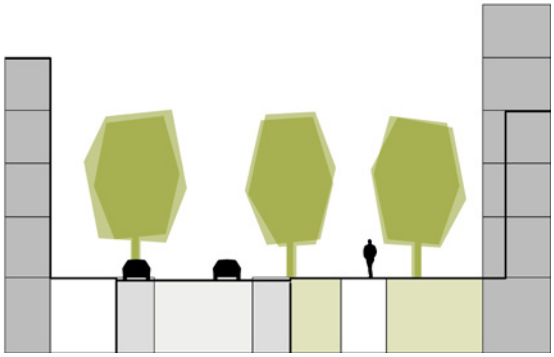
Innerhalb des Gebietes soll mit den städtebaulich optimierten und nun verbundenen Straßen Am alten Nordhäuser Bahnhof, An der Kalkreiße und Am Güterbahnhof eine neues erschließendes Rückgrat entstehen, dass die bisher unverbundenen Bereiche der Äußeren Oststadt verknüpft. Die Verbindung soll als Sammelstraße die zentrale Erschließungsaufgabe für die neu entstehenden Quartiere und Teilbereiche der Äußeren Oststadt übernehmen. Zugleich übernimmt Sie die zentrale Erschließungsfunktion der ICE-City.

Das Rahmenkonzept sieht für den nun gemeinsamen Verlauf der Straßen Am alten Nordhäuser Bahnhof und An der Kalkreiße die Ausbildung einer adressbildenden Stadtstraße vor. Jeweils ein Baumstreifen pro Straßenseite trennt den Gehweg von Fahrbahn und Parkstreifen. Die Stadtbahn wird über weitere Strecken in Seitenlage im eigenen Rasengleis geführt. Der Radverkehr soll auf einer eigenen Radverkehrsanlage geführt werden. Im Bereich der ICE-City soll die Straße den Charakter einer Promenade mit durchgängiger Gartenzone und drei flankierenden Baumreihen annehmen.

Neben dem netzergänzenden Rückgrat erschließen die bestehenden Verbindungen Iderhoffstraße und Geschwister-Scholl-Straße in Ost-West-Richtung das Stadtgebiet. Als Sammelstraßen bündeln sie bereits heute die Verkehre der angrenzenden Quartiere und verknüpfen die Innere und Äußere Oststadt mit den benachbarten Stadtgebieten der Inneren Oststadt und dem Gewerbegebiet Kalkreiße.
Die Iderhoffstraße wurde bereits vor mehreren Jahren in ihrer Funktion und Gestalt aufgewertet. Für die Erneuerung der Geschwister-Scholl-Straße wird eine vergleichbare Aufwertung vorgesehen.



Beispiel „Am alten Nordhäuser Bahnhof“ (Breite: ca. 35,5 m)



Beispiel „Am Güterbahnhof / ICE-City“ (Breite: ca. 28,5 m)

Von diesem zentralen Erschließungsnetz zweigen Wohnstraßen ab, um die Entwicklungsflächen in den Quartieren zu erschließen. Bestehende Verbindungen, wie die Raiffeissenstraße und Ruhrstraße sowie die Betriebszufahrt der Stadtwerke in Verlängerung der Iderhoffstraße werden aufgegriffen, weitergeführt und in ein neues Erschließungsnetz eingebunden.
Die Wohnstraßen in der Äußeren Oststadt orientieren sich in ihrer Größe und Ausprägung an den durchgrünten Wohnstraßen in der nördlichen Inneren Oststadt. Ausreichend dimensionierte Mischverkehrsflächen, an den Seiten eingeordnete Baumreihen sowie die charakteristischen privaten Vorbereiche sollen die dort vorhandenen Motive aufgreifen und zur Wohnqualität der neuen Quartiere beitragen.

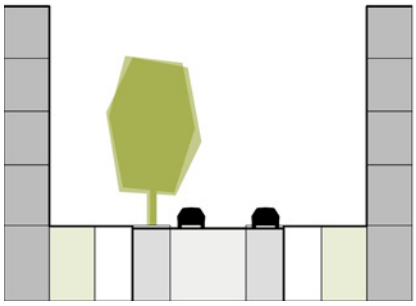
Fußgänger- und Radverkehr

Ziel des Rahmenkonzeptes Äußere Oststadt ist es, dem Fußgänger- und Radverkehr ein attraktives Netz anzubieten und das Gebiet mit den benachbarten Stadtteilen besser zu vernetzen. Hierzu ist ein engmaschiges Netz aus Haupt- und Ergänzungswegen vorgesehen, welche den unterschiedlichen Anforderungen im Gebiet Rechnung tragen. Hierzu sind neben ausreichend dimensionierten straßenbegleitenden Anlagen quartiersinterne Durchwegungen sowie Verbindungen durch die öffentlichen Grün- und Freibereiche vorgesehen.

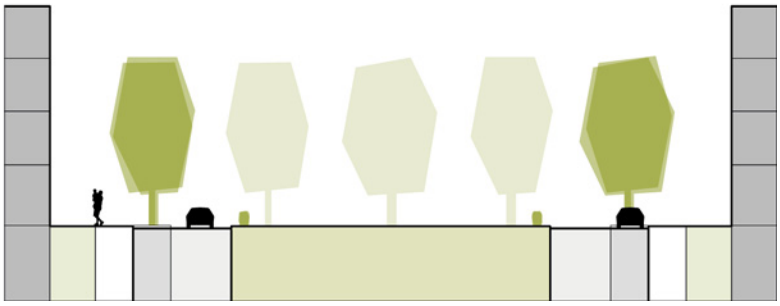
Im Bezug auf den Radverkehr verfügt das Gebiet bereits heute in Ost-West-Richtung über straßenbegleitende Radverkehrsanlagen in der Leipziger Straße sowie in der Iderhoffstraße und ist gut in das Wegenetz der Stadt eingebunden. Eine neue Hauptroute im Bereich des Grünen Dammes ergänzt künftig dieses Netz in Nord-Süd-Richtung frei vom Autoverkehr.

Zudem sind für das Gebiet zwischen Iderhoffstraße und dem Gleisvorfeld des Hauptbahnhofes zwei weitere Hauptrouten in Richtung Innenstadt vorgesehen, die auf die Verknüpfungsmöglichkeiten und die unterschiedlichen Höhenniveaus reagieren: Eine im Bereich des grünen Bandes in Richtung Raiffeisenstraße sowie eine südlich der ICE-City entlang des Gleisfeldes bis zum neuen verbindenden Promenadendeck entlang der Nordseite der Schmidtstedter Eisenbahnbrücke, das die Entwicklungsflächen an der Kurt-Schumacher-Straße (West) und die auf dem ehemaligen Güterbahnhof (Ost) zum neuen Schmidtstädter Tor verbindet.

Neben den vorwiegend auf Radverkehr ausgerichteten Verbindungen sollen die Hauptverkehrsstraße Am alten Nordhäuser Bahnhof sowie die Erschließungsstraße der ICE-City eigene Radverkehrsanlagen (z. B. Schutzstreifen, Radfahrstreifen) erhalten. In den übrigen Wohnstraßen sollte der Radweg auf den Fahrbahnen geführt werden.



Beispiel „Wohnstraße“ (Breite: ca. 21,0 m)



Beispiel „Grüne Quartiersmitten“ (Breite: ca. 41,0 m)

Öffentlicher Personennahverkehr
Ziel des Rahmenkonzeptes ist, in der Äußere Oststadt eine attraktive Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr zu erreichen. Hierfür sieht das Rahmenkonzept mittel- bis langfristig auch die Möglichkeit der Einrichtung einer Stadtbahnlinie durch das Gebiet vor.

Die von der Leipziger Straße kommende Stadtbahn-Linie folgt dabei dem Verlauf der in ihrer Lage modifizierten Straße Am alten Nordhäuser Bahnhof, durchquert das Quartier Stadtwerke und bindet über die aus der früheren Bahnnutzung entstandenen grünen Fuge zwischen der Inneren Oststadt und der ICE-City an die Thälmannstraße / Stauffenbergallee an. Entlang dieser Strecke werden mehrere Haltestellen an zentralen Stellen angeordnet.

Die Führung der Stadtbahntrasse stellt eine Option zur ÖPNV-Erschließung der Äußeren Oststadt dar. Bis zu ihrer Realisierung erfolgt die Erschließung über den Busverkehr. Die für die Anlage der Stadtbahn notwendigen Flächen sind im Rahmenkonzept bereits berücksichtigt und sind hierfür frei zu halten.

Wichtigster Knotenpunkt für den ÖPNV in der Äußeren Oststadt wird in Zukunft der Verknüpfungspunkt Leipziger Straße. An der Schnittstelle der Stadtbahn-Linie 2 und der Bahnstrecke Erfurt–Nordhausen sieht der Rahmenplan Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT) die Einrichtung eines S-Bahn-Haltepunktes vor.Dieser gewährleistet die Anbindung der gesamten Krämpfervorstadt an die Angebote des regionalen Nahverkehrs. Der geplante Verknüpfungspunkt wird als mittelfristige Entwicklung eingestuft.

Ruhender Verkehr
Für den ruhenden Verkehr bestehen im öffentlichen Straßenraum der Äußeren Oststadt nur begrenzte Kapazitäten. Für alle Nutzungen sind daher die notwendigen Stellplätze auf dem jeweiligen Baugrundstück nachzuweisen. Zur Gewährleistung der Freiraumqualitäten werden private Tiefgaragen damit eine wesentliche Rolle spielen.

Für die Dienstleistungs-, Kongress- und Hotelnutzung im Bereich der ICE-City ist ein gemeinsames Parkhaus vorgesehen, das auf kurzem Weg an die Thälmannstraße angebunden ist.

Mit Blick auf den Mangel an Parkmöglichkeiten im südlichen Bereich der Inneren Oststadt wird ein größeres Angebot an Parkmöglichkeiten im Bereich des Quartiers Stadtwerke vorgeschlagen. Die Möglichkeiten zur Realisierung einer Quartiersgarage, wie sie im Bereich des Hanseplatzes besteht, sollte für diesen Bereich in Betracht gezogen werden.

Quartiersbezogene Mobilitätsangebote
Schon heute zeichnen sich neue Mobilitätsformen in den großen Städten ab, wie der Umstieg auf das Fahrrad oder E-Bike sowie eine vermehrte Nutzung von Angeboten des Carsharing. Diese Angebote und ihre notwenigen Flächenbedarfe sind in den weiterführenden Planung zu berücksichtigen.

Mit Blick auf die phasenweise Entwicklung des Gesamtgebietes wird daher die Entwicklung von quartiersbezogenen Mobilitätsangeboten vorgeschlagen. Diese sollen in Abhängigkeit der neu entstehenden Nutzungsstrukturen passgenaue Angebote für die Bewohnerinnen und Bewohner bieten.

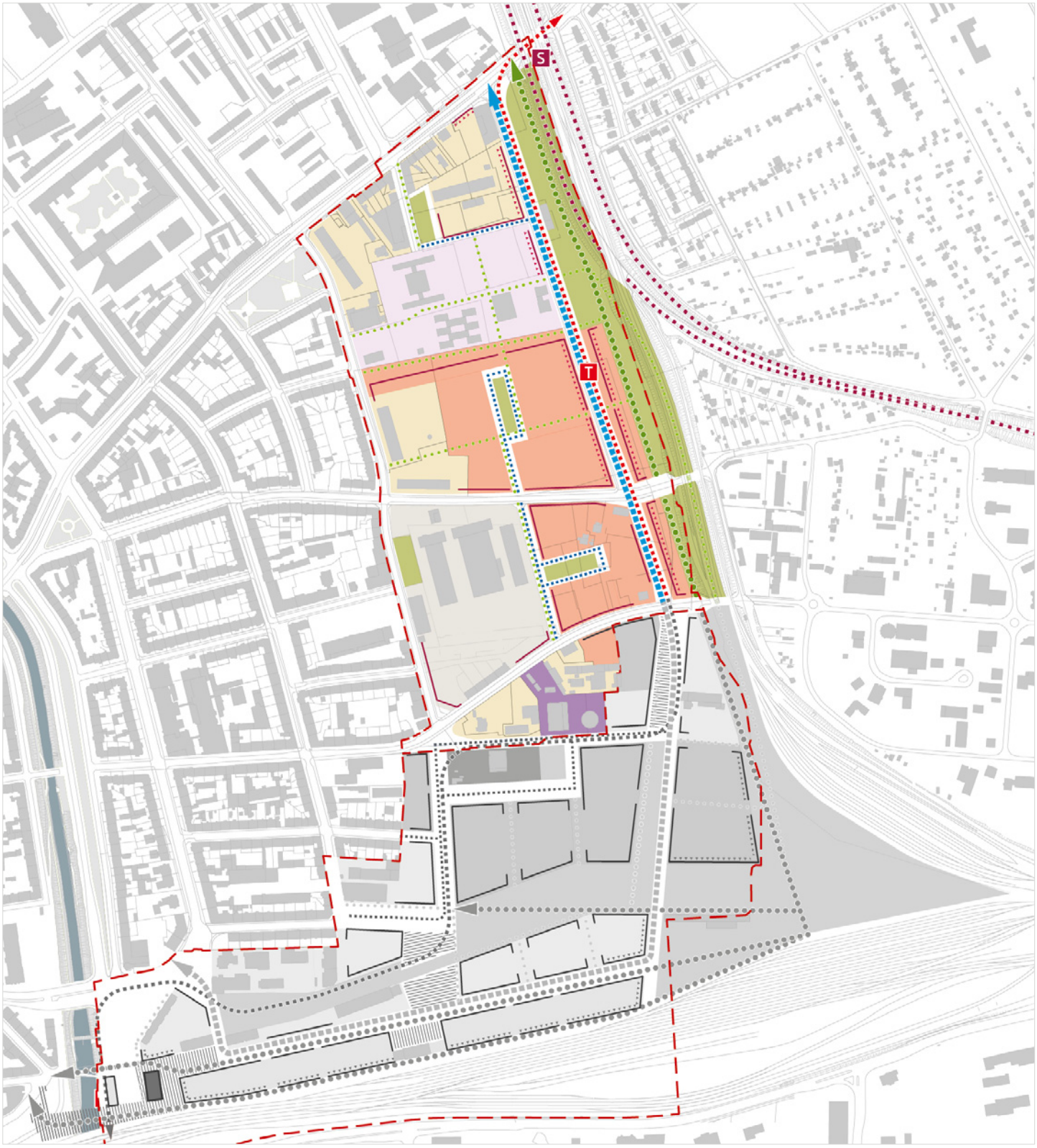
6.6 Städtebauliche Bilanz

Flächenbilanz

Nutzung	Fläche im Planungsraum Äußere Oststadt (m^2)			Anteil an der
	im Bestand	in Planung	gesamt	Gesamtfläche
Baugrundstücke				
Wohnbaugrundstücke	2.400	130.600	133.000	19,3 %
Baugrundstücke gemischte Nutzungen	75.400	52.800	128.200	18,6 %
Baugrundstücke gewerbliche Nutzungen	43.700	26.200	69.900	10,1 %
Baugrundstücke öffentliche Einrichtungen	30.700	5.700	36.400	5,3 %
Öffentliche Grün- und Freiflächen				
Grünflächen (Parks, ...)		85.000	85.000	12,3 %
Freiflächen (Plätze, Boulevard ICE-City, ...)		38.100	38.100	5,5 %
Öffentliche Verkehrsflächen				
Hauptverkehrsstraßen	35.500	32.200	67.700	9,8 %
Erschließungsstraßen	14.000	34.000	48.000	7,0 %
Sonstige Flächen				
Flächen für Bahnanlagen	70.600		70.600	10,2 %
Flächen für Stadttechnik	12.600		12.600	1,8 %
Gesamtfläche	284.900	404.600	689.500	

Kennzahlen nach Quartieren

Nutzung	Grundfläche (m^2)		Geschossfläche Planung (m^2)		Wohneinheiten
	im Bestand	in Planung	gesamt	davon Wohnen	
Quartier Blumenschmidtstraße					
Gemischte Nutzung	26.600	8.000	11.600	7.000	70
Öffentliche Einrichtung	30.700	5.700	4.500	–	–
Quartier Posthof					
Wohnnutzung	–	47.000	67.200	64.000	640
Gemischte Nutzung	14.200	–	1.300	800	8
Quartier Iderhoffstraße					
Wohnnutzung	2.400	27.600	42.000	40.000	400
Gemischte Nutzung	11.500	12.400	12.000	7.200	72
Gewerbliche Nutzung	42.000	–	–	–	–
Fläche für Stadttechnik	6.600	–	–	–	–
Quartier Stadtwerke					
Wohnnutzung		56.000	85.200	82.000	820
Gemischte Nutzung	15.600	10.400	14.800	9.000	90
Fläche für Stadttechnik	5.900				
ICE-City					
Gemischte Nutzung	7.500	22.000	42.000	21.500	215
Gewerbliche Nutzung	–	26.200	68.400	6.000	60
Gesamt	163.000	215.300	349.000	237.500	2.375



Empfehlung zum schrittweisen Beschluss des Rahmenkonzeptes

7 Empfehlungen zur Umsetzung

7.1 Implementierung und Qualitätssicherung

Das Rahmenkonzept Äußere Oststadt bildet einen verbindlichen und dennoch flexiblen Orientierungsrahmen für eine geordnete und schrittweise Entwicklung des Gebietes. Die Umsetzung des Konzeptes in einen gebauten Stadtteil ist ein Prozess mit einer Entwicklungsperspektive von 15 bis 20 Jahren.

Angesichts der Größe des Planungsraumes und der kleinteiligen Eigentumsstrukturen sind eine stufenweise Realisierung über einen langen Zeitraum und eine Ungleichzeitigkeit der Entwicklung der einzelnen Teilbereiche und Quartiere zu erwarten. Dies stellt besondere Herausforderungen an eine Planung und die Begleitung der Umsetzung vor Ort.

Um den Erfolg des Rahmenkonzeptes zu sichern, werden folgende Empfehlungen zur Implementierung und Qualitätssicherung vorgeschlagen.

Das Rahmenkonzept schrittweise beschließen

Bereits zur Erarbeitung des Rahmenkonzeptes wurde deutlich, dass für einzelne Flächen konkrete Entwicklungsabsichten vorliegen, während für andere Bereiche noch ergänzende Grundlagenuntersuchungen zur Eignung für neue Nutzungen durchgeführt werden müssen. Insbesondere die Teilbereiche südlich der Iderhoffstraße weisen in diesem Zusammenhang einen größeren Untersuchungsbedarf auf. Dies macht möglicherweise eine Anpassung der Aussagen des Rahmenkonzeptes für diesen Teilbereich notwendig.
Es wird daher empfohlen, das Rahmenkonzept in zwei Teilabschnitten zu beschließen. Die nebenstehende Darstellung schlägt für das Plangebiet dementsprechend einen nördlichen Teilbereich zur zeitnahen Entwicklung und einen südlichen Teilbereich zur Beschlusslage zu einem späteren Zeitpunkt vor.

Präzisierung und Qualifizierung des Rahmenkonzeptes

Bei der weiteren Konkretisierung der Teilbereiche und Quartiere im Rahmen förmlicher Planungen (Bebauungspläne, vorhabenbezogene Bebauungspläne, etc.) sind die Vorgaben des Rahmenplanes aufzugreifen und weiter zu präzisieren. Zur weiteren Qualifizierung wird für wichtige Bereiche in Abstimmung mit den Grundstückseigentümern die Durchführung von Qualifizierungsverfahren oder Wettbewerben empfohlen.

Beteiligung der Flächeneigentümer und der Partner der Stadtteilentwicklung

Die zeitliche Realisierung der Flächenentwicklung ist in hohem Maße von der Bereitschaft der Eigentümer abhängig, ihre Flächen zur Verfügung zu stellen. Zugleich bestehen Abhängigkeiten, was die Reihenfolge von Betriebsverlagerungen und Aufgabe von Nutzungen betrifft. Dies gilt beispielsweise für das Areal des Güterbahnhofes. Um den beabsichtigten Wandel des Gebietes besser zu steuern, sind die Flächeneigentümer und die Partner der Stadtteilentwicklung frühzeitig einzubeziehen. Dies erfolgt auch vor dem Hintergrund der Planungssicherheit für die von den Auswirkungen der Planung unmittelbar betroffenen.

Kommunikation und Beteiligung

Die im Zuge der Erarbeitung des Rahmenkonzeptes durchgeführte Bürgerwerkstatt hat gezeigt, dass ein hohes Interesse an der Entwicklung der Äußeren Oststadt seitens der Bürgerinnen und Bürger der Landeshauptstadt Erfurt besteht und diese sich weiterhin gerne auf dem weiteren Weg in die Planung einbringen möchten. Anknüpfend an den Arbeitsprozess der Rahmenkonzeptes werden daher die Weiterführung und der Ausbau der Informationsvermittlung zur Entwicklung des Stadtgebietes empfohlen. Für ausgewählte Konzept- und Planungsfragen sollten erneut mit einem gezielten öffentlichen Beteiligungsangebot die Erwartungen und Vorschläge der Anrainer aufgegriffen werden.

7.2 Weiterführender Untersuchungsbedarf

Das hier vorliegende Rahmenkonzept Äußere Oststadt hält den erreichten Erkenntnisstand zu wesentlichen Rahmenbedingungen zur Entwicklung des Stadtgebietes fest. Zugleich wurde im Rahmen der Erarbeitung deutlich, dass mehrere noch zu klärende Fragen zur Entwicklung des Gebietes oder seiner Teilbereiche im Bezug auf die vorgeschlagene Konzeption bestehen. Das Rahmenkonzept ist offen zur weiteren planerischen Ausgestaltung und thematischen Auseinandersetzung. Die im Folgenden dargestellten weiterführenden Untersuchungsbedarfe verstehen sich daher im Sinne von Empfehlungen zur weiteren planerischen Vertiefung.

Neue Erschließungsstraße

Die Entwicklung der Äußeren Oststadt und insbesondere der Teilbereiche Stadtwerke und ICE-City hängt entscheidend von der Entwicklung der verkehrlichen Infrastruktur des Gesamtgebietes ab. Dabei greift die vorgeschlagene verkehrliche Verbindung zwischen der Straße Am alten Nordhäuser Bahnhof und der Straße An der Kalkreiße in privates Eigentum ein. Es wird erforderlich sein, diese Entwicklung mit jedem Einzeleigentümer zu erörtern, Spielräume zur Realisierung auszuloten und bei Bedarf im Rahmen der Möglichkeiten bei der Suche nach Ersatzgrundstücken behilflich zu sein.

ÖPNV-Erschließung

Die Äußere Oststadt soll zukünftig besser mit dem ÖPNV erschlossen werden. Das Rahmenkonzept schlägt hierzu im Ergebnis erster Variantenuntersuchungen eine neue Streckenführung für den ÖPNV durch das Gebiet vor, die mittel- bis langfristig als Stadtbahn realisiert werden soll. Gleichwohl sind auch vor dem Hintergrund der sukzessiven Entwicklung des Stadtteils auch nicht-schienengebundene Lösungen zur Erschließung der Äußeren Oststadt vorstellbar.
Die hier dargelegten Ansätze sind im Dialog mit den Partnern bei der SWE / EVAG weiterzuentwickeln und auf ihre Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit hin weiter zu untersuchen.

Altlasten

Die Vornutzung der Äußeren Oststadt als Güterbahnhof und Standort der Strom- und Gasversorgung sowie von weiteren gewerblichen Nutzungen als Produktions- und Lagerfläche lässt wie dargestellt Verunreinigungen des Bodens erwarten. Für das Gebiet liegen Gutachten und Beurteilungen zur Altlastenthematik in verschiedenen Bearbeitungstiefen vor. Für das vorliegende Rahmenkonzept ist dieser Kenntnisstand ausreichend.
Mit Blick auf die avisierte Entwicklung des Gebiets und seiner Teilflächen sind die vorliegenden Erkenntnisse weiter zu detaillieren. Insbesondere die Eignung des Geländes Stadtwerke ist mit Blick auf die angestrebte Nutzungsänderung genau zu prüfen. Dies ist auch im Sinne einer größtmöglichen Kostensicherheit im Sanierungsfall gegenüber Eigentümern und künftigen Flächenentwicklern erforderlich.

Imissionsschutz

Ein ausreichend effektiver Immissionsschutz ist ein zentraler Baustein für eine zulässige und attraktive Wohnnutzung in der Äußeren Oststadt. Im Rahmen der Erarbeitung des Rahmenkonzeptes wurde deutlich, dass mit Blick auf die im Gebiet verbleibenden gewerblichen Nutzungen und insbesondere die Nähe zu Bahnanlagen dieses Thema im weiteren Planungsverlauf genauer zu betrachten ist. Auch im Sinne der Planungssicherheit für bestehende Nutzungen sind hier ganzheitliche Betrachtungen und das Aufzeigen lösungsorientierte Ansätze angezeigt.

8 Quellen und Abbildungsverzeichnis

Literatur und Dokumente

Analyse und Konzepte: Wohnungsbedarfsprognose Erfurt, Januar 2013

FIRU, BulwienGesa AG: ICE-City-Erfurt Machbarkeitsstudie, Kaiserslautern, Berlin April 2010

Junker und Kruse: Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Landeshauptstadt Erfurt, Dortmund / Erfurt 2009

Landeshauptstadt Erfurt, Bauamt, Untere Denkmalschutzbehörde: Denkmalliste Stadt Erfurt, Erfurt 2014

Landeshauptstadt Erfurt, Personal- und Organisationsamt: Erfurter Statistik, Bevölkerungsprognose bis 2035, November 2002

Landeshauptstadt Erfurt, Umwelt- und Naturschutzamt: Stellungnahmen Klima, Erfurt 2014

Landeshauptstadt Erfurt, Untere Bodenschutzbehörde: Stellungnahme zu den Belangen „Äußere Oststadt“, Erfurt 2014

Landeshauptstadt Erfurt: Baumkataster Stadt Erfurt, Erfurt 2014

Landeshauptstadt Erfurt: Erfurter Statistik. Bevölkerungsprognose bis 2035. Erfurt 2012

Landeshauptstadt Erfurt: Erfurter Statistik. Bevölkerung 2012. Erfurt 2013

Landeshauptstadt Erfurt: Erfurter Statistik. Wohnungs- und Haushaltserhebung 2012, Erfurt 2013

Landeshauptstadt Erfurt: Klimaschutz in Erfurt. Leitbild, Ziele und Handlungskonzept, Erfurt 2012

Landeshauptstadt Erfurt: Nahverkehrsplan 2014 bis 2018, Erfurt 2013

Landeshauptstadt Erfurt: Sanierungsgebiet Oststadt. Sanierungsziele. Erfurt 1996

Lipka & Partner Erfurt, Stock + Ehrensberger, Jena: Landschaftsplan Landeshauptstadt Erfurt Gesamtstadtgebiet. Erfurt 1997

Machleidt GmbH, Mola + Winkelmüller, sinai: Janus am Promenadendeck. Erfurt. ICE-City - Neues Schmidtstedter Tor, Abschlussbericht, Berlin / Erfurt, Januar 2013

Planergruppe Hytrek, Thomas, Weyell und Weyell: Rahmenplan Erfurt-Ost, Erfurt 1993

Regionale Planungsgemeinschaft Mittelthüringen (Hg.): Regionalplan Mittelthüringen, Weimar 2011

Satzung der Stadt Erfurt über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes KRV 421 „Äußere Oststadt“, § 2 Geltungsbereich, Erfurt 1996

Karten, Zeichnungen und Grafiken

Büro für urbane Projekte

Abbildungen

Landeshauptstadt Erfurt
S. 4, 10, 11, 34

Büro für urbane Projekte
S. 20, 21, 25, 27, 28, 29, 32, 36, 37

Machleidt GmbH, Mola + Winkelmüller, sinai
S. 16,17

Planergruppe Hytrek, Thomas, Weyell und Weyell
S. 14