

Erfurt-Schmira

Rahmenplanung für den Ortsteil Schmira (SCH014)



Impressum



Verfasser

UmbauStadt PartGmbB
Cranachstraße 12
99423 Weimar
Tel. 03643 808432
Fax 03643 808467

in Zusammenarbeit mit

Amt für Stadtentwicklung
und Stadtplanung
Löberstraße 34
99096 Erfurt
Tel. 0361 655-3901
Fax 0361 655 3909

Fotos/ Grafiken

UmbauStadt

Stand: 09.01.2019

Inhalt

1. Anlass und Ziel	
2. Ausgangslage - Analyse der vorhandenen Planungen und der örtlichen Rahmenbedingungen	
2.1 Gesamtstädtische Einbindung	4
2.2 Vorgaben aus dem Regionalplan (REP)	5
2.3 ISEK Erfurt 2030	6
2.4 Vorgaben aus dem wirksamen Flächennutzungsplan	7
2.5 Topographie	8
2.6 Stadtklimatische Belange	9
2.7 Landschaft	10
2.8 Archäologie	10
2.9 Nutzungsstruktur Landwirtschaft	13
2.10 Naturschutz Artenschutz	13
2.11 Verkehr	15
2.11.1 Bestandssituation	15
2.11.2 Umgehungsstraßen	16
2.11.3 Stadtbahn	17
2.11.4 Bus	19
2.11.5 P&R-Anlage Messe	20
3. Rahmenplanung	
3.1 Flächenbetrachtung	21
3.2 Planungsprämissen	23
3.3 Bebauungsstudien	24
3.3.1 Entwicklungsgebiet „Am Knotenberg“	24
3.3.2 Entwicklungsgebiet „Schmira Nord“	25
4. Zusammenfassung	

1. Anlass und Ziel

Der Ortsteil Schmira liegt an der Entwicklungsachse für die Erweiterung der Stadt nach Westen. Bereits 1994 wurde für die Entwicklung des Ortsteils Schmira durch das Büro AS&P - Albert Speer und Partner GmbH, Frankfurt Main in Zusammenarbeit mit L.A.U.B. GmbH Potsdam, Gesellschaft für Landschaftsanalyse und Umweltbewertung eine städtebauliche Rahmenplanung erarbeitet. Im Ergebnis dieser städtebaulichen Rahmenplanung schlugen die Verfasser zusätzliche Siedlungsflächen im Umfang von ca. 90 ha (Bruttobauland inklusive aller Grün- und Ausgleichsflächen) als Erweiterungsflächen für Schmira vor. Die Erarbeitung der Bebauungspläne für den Ortsteil Schmira wurde zum damaligen Zeitpunkt nicht fortgeführt. Inzwischen befindet sich die Landeshauptstadt Erfurt seit Jahren in einem kontinuierlichen Wachstumsprozess mit entsprechend steigendem Bedarf an Wohnraum. Ein aktuelles gesamtstädtisches Mengengerüst an Wohnbedarfen und Segmenten ist im ISEK Erfurt 2030 enthalten. Fest steht, dass der Bedarf an Wohnraum in absehbarer Zeit aufgrund einer inzwischen geringen Leerstandsquote im Wohnungsbestand durch den Wohnungsneubau gedeckt werden muss. Der wirkungsvolle Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Erfurt entspricht der Grundkonzeption der Erweiterung Schmiras für den Wohnungsbau. Neben einem bereits vorliegenden Antrag auf Einleitung eines Bauleitplanverfahrens gibt es weitere Interessenten, die das Ziel verfolgen, in Schmira Wohnungsbau zu entwickeln. Dies gab Anlass, vor der Aufstellung von Bebauungsplänen für Einzelvorhaben, ein übergeordnetes Entwicklungskonzept für den Ortsteil Schmira in Auftrag zu geben, das eine Prüfung und Bewertung der möglichen Entwicklungspotentiale für einzelne Teilflächen beinhaltet und die verschiedenen Aspekte wie Landwirtschaft, Naturschutz, Immissionsschutz, Klima, Lufthygiene und Lärm sowie die Belange der Erschließung berücksichtigt und gegeneinander abwägt.

Unter Berücksichtigung der real vorhandenen Nutzungsverhältnisse sowie der rechtlichen Ausgangsbedingungen soll die Rahmenplanung ein neues Leitbild vorgeben, welches folgende wesentliche Planungsziele berücksichtigt:

Städtebaulich / Grün / Orts- und Landschaftsbild

- Die beabsichtigte Erweiterung Schmiras soll nicht mehr im Sinne einer Arrondierung und Ortsabrundung erfolgen. Es ist daher die Herausbildung klar ablesbarer Quartierseinheiten erforderlich, die sich soweit als möglich an der topographischen Situation orientieren.
- Die Identität und die Qualitäten des Ortskerns Schmira sind dabei soweit als möglich zu wahren.
- Zu berücksichtigen sind die Aspekte des Orts- und Landschaftsbildes und Blickbeziehungen, wie die wichtigen Sichtbeziehungen zur Innenstadt / Dom / Severikirche.
- Die Topographie Schmiras mit Hangneigungen bis zu 14 % und die vorhandenen Gewässer (Eselsgraben, Bettelseegraben) bestimmen wesentlich das Orts- und Landschaftsbild und die künftige bauliche Entwicklung des Ortes.
- Entwicklung von Grünstrukturen unter Berücksichtigung bestehender Ansätze.
- In Abhängigkeit von der zu erwartenden Einwohnerzahl sind Flächen für den Gemeinbedarf zu berücksichtigen.

Umwelt

- Schmira liegt entsprechend des aktuellen Klimagutachtens in der Klimaschutzzone I und II, daraus ergeben sich Restriktionen für mögliche Bauflächen.
- Innerhalb des Untersuchungsgebietes befinden sich mehrere Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, und ein geschütztes Biotop (Streuobstwiese westlich der Straße der Solidarität).
- Es sind Feldhamster und Zauneidechsen (auch: Vögel, Fledermausarten) zu vermuten.
- Die Immissionen, verursacht durch die Landwirtschaft sind zu berücksichtigen.
- Altlasten sind in den Bereichen Am Knotenberg, Im Brühl und Frienstedter Straße zu vermuten.
- Relevante Lärmquellen sind die Eisenacher Straße, die Landwirtschaftsbetriebe und die beiden Sportplätze in Schmira.

Verkehr

- Die Entwicklung der Stadt nach Westen soll mit einem gleichzeitigen Ausbau der Stadtbahn einher-

gehen und schafft durch die Errichtung von Wohngebieten in Innenstadtnähe mit hervorragender Anbindung an den ÖPNV die Voraussetzung für den Erhalt einer Stadt der kurzen Wege trotz gleichzeitiger Erweiterung der Bauflächen.

- Die Wendeschleife der Stadtbahn soll „vorzugsweise“ im Ortszentrum angeordnet werden. Wenn sich der hochbauliche Schwerpunkt im Nordwesten ergibt, dann könnte sich auch eine Verlängerung bis westlich der Ortslage als wirtschaftlich darstellbar erweisen. Im Rahmen einer „standardisierten Bewertung“ oder ggf. einer vereinfachten Nutzen-Kosten-Untersuchung muss zum Nachweis der Förderfähigkeit die Wirtschaftlichkeit errechnet werden. Dazu wäre die Kenntnis der zukünftigen strukturellen Entwicklung, insbesondere die prognostizierte Einwohnerzahl eine wesentliche Voraussetzung.
- Im Rahmenplan ist die Studie „Westeingahrt Erfurt“ (DS 0184/10), die die Anbindung der Messe verbessern soll und gleichzeitig Belastungen in der Ortslage Schmira verringern soll, zu berücksichtigen. Da eine solche Trasse bisher weder Bestandteil des Flächennutzungsplanes noch des Verkehrsentwicklungsplanes ist, sollte die Notwendigkeit innerhalb der Rahmenplanung neu diskutiert werden.

Entwässerung

- Schmira ist entwässerungstechnisch im Misch- und Trennsystem erschlossen. Die Erweiterung der Ortslage ist ausschließlich im Trennsystem zu erschließen.
- Bei einer baulichen Erweiterung von Schmira auf 2.000 bis 3.000 Einwohner kann das Schmutzwasser durch die vorhandenen Abwasseranlagen abgeleitet werden.
- Es sollte keine Bebauung über dem Höhenkamm und keine Bebauung an den Tiefpunkten erfolgen.
- Die Regenwasserableitung kann sich problematischer gestalten. Eine Einleitung in den Eselsgraben wird nur mit Rückhaltemaßnahmen im Baugebiet möglich sein.
- Die Brauchwassernutzung, Versickerung und Verdunstung gewinnt einen höheren Stellenwert vor der Ableitung des Regenwassers. Diesem Sachverhalt ist städtebaulich Rechnung zu tragen.

Die Planungsaufgabe gliedert sich in 3 Bausteine:

Baustein 1:

- Grundlagenermittlung: Erhebung und Analyse der Bestandssituation, Sichtung und Wertung bestehender Planungsunterlagen zur Entwicklung von Schmira.
- Herausarbeitung der Nutzungskonflikte und -potentiale durch Inaugenscheinnahme der örtlichen Verhältnisse im Plangebiet, Sichtung vorhandener Unterlagen bzw. Expertengespräche mit den zuständigen Fachämtern.

Baustein 2:

- Erarbeitung alternativer struktureller Entwicklungsszenarien unter Berücksichtigung der Planungsprämissen mit erläuternden Skizzen, Ermitteln von Kenndaten, Bewerten der unterschiedlichen Lösungen.
- Erarbeitung eines Vorentwurfs mit :
 - Darstellung der Baukörper, ihrer Höhenentwicklung und Dachgestaltung, wichtiger städtebaulicher Raumkanten.
 - Freiraumkonzept mit Darstellung der öffentlichen und privaten Flächen und Raumfolgen.
 - Erschließungskonzept mit Darstellung der öffentlichen und privaten Erschließung, Parkierung und Verkehrsarten, Straßenbahnanbindung Schmira.
 - Umweltkonzept mit grundsätzlicher Einschätzung zum Leistungsbedarf für weitere Planungen.

Baustein 3:

- Erarbeitung eines baulich-räumlichen Konzeptes als Entwurf für die Ableitung eines Leitbildes und einer Handlungsstrategie als Grundlage für weitere Planungsschritte in Schmira.
- Durcharbeiten und Komplettieren der ausgewählten Konzeption zum Städtebaulichen Entwurf.
- Maßnahmenkonzept: Es sind Vorschläge für Realisierungsabschnitte herauszuarbeiten, die einen stufenweisen Ausbau ermöglichen.



1 Das Untersuchungsgebiet im Orthofoto (Quelle: © GeoBasis-DE/TLVermGeo)

2. Ausgangslage

Analyse der vorhandenen Planungen und der örtlichen Rahmenbedingungen

2.1 Gesamtstädtische Einbindung

Der untersuchte Ortsteil Schmira befindet sich in einer Entfernung von ca. 4,5 km vom Erfurter Stadtzentrum an einer der wichtigsten Ausfallstraßen, der Eisenacher-/Gothaer Straße mit Anschluss an die A71. Die Anschlussstelle Erfurt Bindersleben befindet sich in ca. 2,5 km Entfernung vom Ortskern. In ca. 800 m Entfernung östlich vom alten Ortskern beginnt das Gelände der Erfurter Messe. In guter Erreichbarkeit befindet sich weiterhin der Flughafen Erfurt Bindersleben (3,5 km).

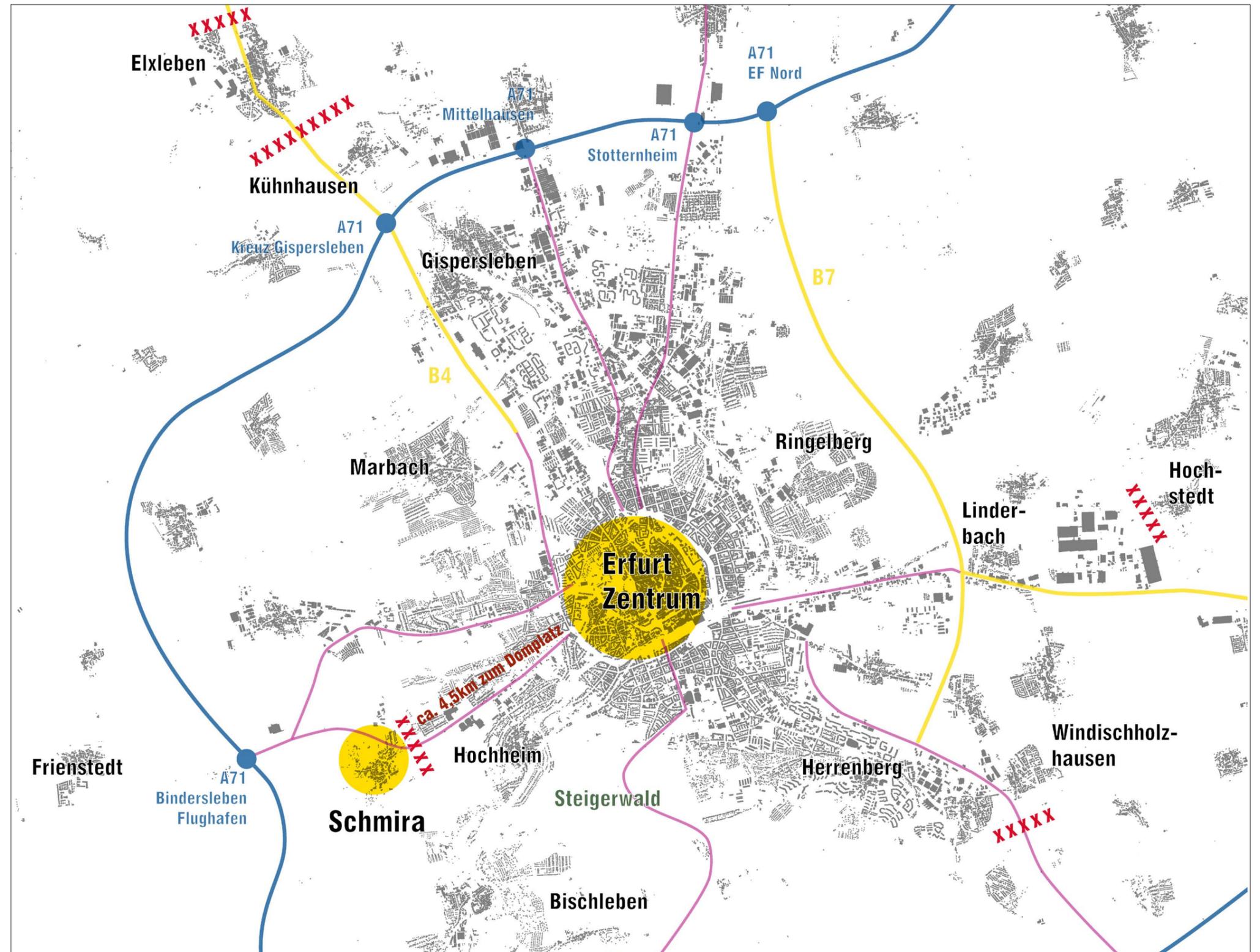
Obwohl der Altort Schmira noch heute deutlich als kompaktes Dorf mit der entsprechenden dörflichen Struktur und Nutzungsmischung Bestand hat, steht es seit Jahren im Fokus der Stadtplanung hinsichtlich einer Erweiterung als Wohnstandort für Erfurt.

Fazit:

Im Sinne einer kompakten Stadtentwicklung mit kurzen Wegen und guter Erschließung und Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr besitzt Schmira aufgrund seiner prädestinierten Lage beste Voraussetzungen für die Entwicklung als Wohnstandort.

Legende:

- XXXXX** Siedlungszäsuren nach REP
-  Bundesautobahnen mit Anbindungspunkten
-  Bundesstraße
-  Hauptanbindungsstraßen Stadtzentrum
-  Stadtzentrum / Altstadt Erfurt
-  Ortskern Schmira



2 Einordnung im gesamtstädtischen Kontext

2.2 Vorgaben aus dem Regionalplan (REP)

Vorranggebiete / Vorbehaltsgebiete Landwirtschaftliche Bodennutzung

Im Untersuchungsgebiet finden sich für die landwirtschaftliche Bodennutzung sowohl Vorranggebiete als auch Vorbehaltsgebiete. Hierbei haben die Vorranggebiete (markierte Bereiche südwestlich der Eisenacher Straße) bindende Wirkung und schließen damit andere, raumbedeutsame Nutzungen aus, die mit den vorrangigen Funktionen nicht vereinbar sind. Die gekennzeichneten Bereiche sind somit von einer Bebauung in jedem Fall freizuhalten.

In den Vorbehaltsgebieten (markierte Bereiche nördlich der Eisenacher Str. und südlich der Gothaer Str.) ist den raumbedeutsamen Nutzungen (Landwirtschaft) lediglich besonderes Gewicht beizumessen. Eine Bebauung ist hier unter Abwägung der raumbedeutsamen Nutzungen nicht ausgeschlossen.

Siedlungszäsur SZ-1 Schmira / Hochheim

Weiterhin ist zwischen Stadtrand Erfurt und Schmira eine Siedlungszäsur (SZ-1, Schmira/Hochheim (Erfurt)) festgesetzt. Diese wird im textlichen Teil des REP Mittelthüringen von 2011 wie folgt begründet: „Als lineares Element zur Einschränkung/ Begrenzung der Siedlungsentwicklung haben Siedlungszäsuren die Aufgabe, vorhandene naturschutzfachlich wertvolle, für die Naherholung bedeutende sowie für die Landwirtschaft wichtige, siedlungsnaher Freiräume und Areale zu sichern bzw. darüber hinaus größere Siedlungsbereiche zu gliedern oder zu begrenzen und die Entstehung bandartiger Siedlungsstrukturen durch das Zusammenwachsen dicht beieinanderliegender Siedlungsgebiete zu verhindern. (...) dient die Ausweisung der Siedlungszäsuren dem Leitgedanken der Nachhaltigkeit und trägt somit zu einer Eindämmung des durch die Siedlungsentwicklung vollzogenen Verbrauches wertvoller Landschaft und der daraus resultierenden Umweltbelastungen bei. Sie sind unter anderem in den Stadt-Umlandräumen als Grenzen einer maximalen vertretbaren Siedlungsentwicklung und zur Vermeidung ungewollter, bandartiger Entwicklungen ausgewiesen. Dies gilt auch für die Siedlungszäsuren SZ-1 bis SZ-3 welche jeweils der Trennung von Ortsteilen und im Besonderen städtischer und

dörflicher Struktur dienen, sowie der Erhaltung ortsnaher Erholungsflächen bzw. Freiräume. Begründete gemeindliche Entwicklungsbedürfnisse werden dabei berücksichtigt.“

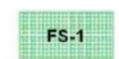
Gemäß gültigem REP sind die zeichnerisch bestimmten Siedlungszäsuren verbindlich vorgegeben, um wichtige siedlungsnaher Freiräume und Areale zu sichern. „Siedlungserweiterungen über die mittels Siedlungszäsuren begrenzten Siedlungsbereiche hinaus sind ausgeschlossen.“

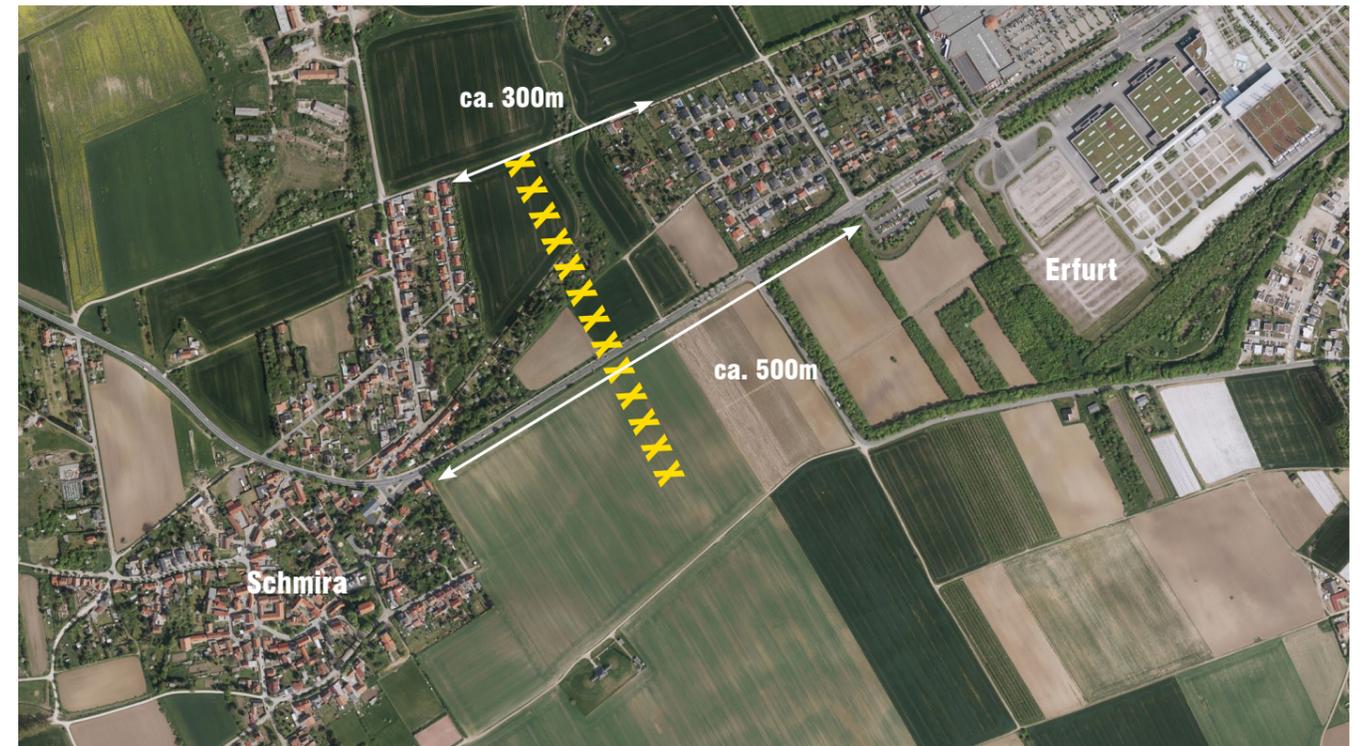
Damit wäre eine bauliche Entwicklung bzw. ein Zusammenwachsen der Bereiche Messe/ Siedlung Schmira mit dem Ortsteil Schmira nicht möglich.

Die Siedlungszäsur steht einer kompakten Entwicklung Schmiras in Richtung Erfurt unter Ausnutzung vorhandener Infrastrukturen entgegen. Die „Trennung von Ortsteilen“ und die „Vermeidung bandartiger Entwicklungen“ hätte in diesem Fall eine Entwicklung Schmiras als abgekoppelte Satellitenstadt in Richtung Westen zur Folge, die im Sinne der Nachhaltigkeit und der gewünschten Eindämmung des Verbrauches wertvoller Landschaftsflächen nicht zu befürworten ist. Eine weitere Überprüfung der Möglichkeiten baulicher Entwicklung erfolgt im Rahmen einer vertiefenden Untersuchung zu den Suchräumen für Wohnungsbau des ISEK Erfurt 2030.

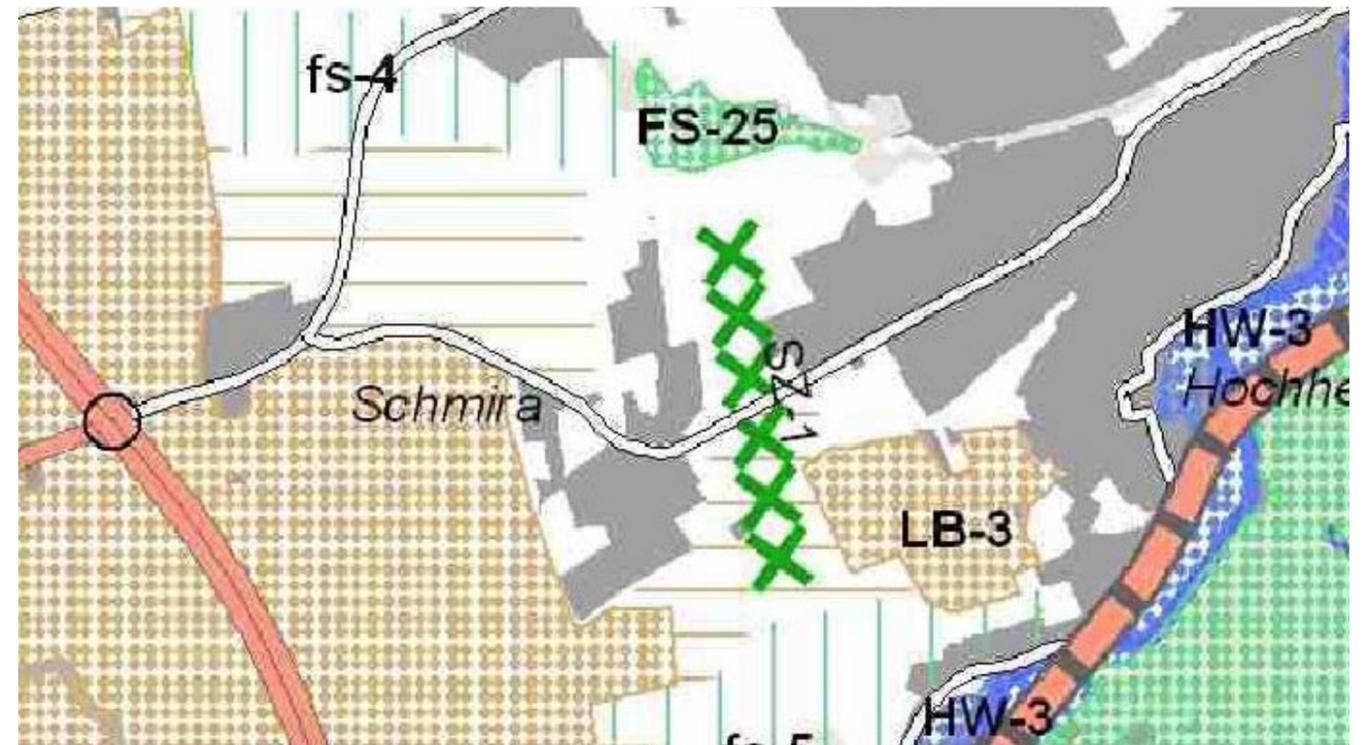
Fazit:

Im Sinne der Nachhaltigkeit, des Flächen- und Landschaftsverbrauches und einer guten infrastrukturellen Erschließung ist eine kompakte Entwicklung in Richtung Erfurt der Trennung durch eine Siedlungszäsur vorzuziehen. Im Zuge der anstehenden Fortschreibung des REP ist deshalb eine Änderung des REP anzustreben.

	Vorranggebiet Freiraumsicherung (bindend)
	Vorbehaltsgebiet Freiraumsicherung
	Vorranggebiet landwirtschaftliche Bodennutzung (bindend)
	Vorbehaltsgebiet landwirtschaftliche Bodennutzung



3 Luftbild (Quelle: google.maps) - Lage des Ortsteiles Schmira im Bezug zur Stadt Erfurt



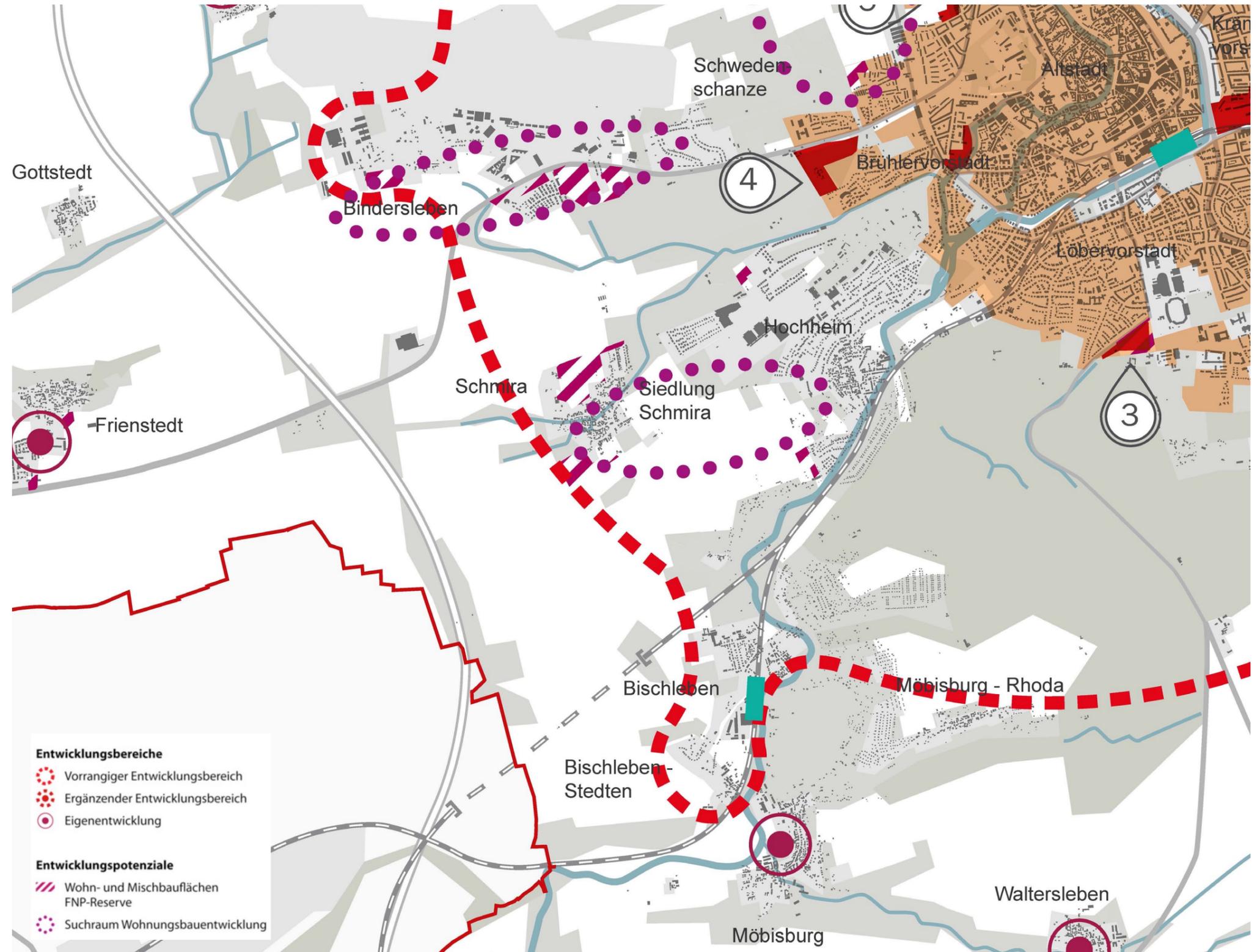
4 Auszug aus dem REP Mittelthüringen (Quelle: <http://www.regionalplanung.thueringen.de>)

2.3 ISEK Erfurt 2030

Entsprechend des ISEK* Erfurt 2030 ist Schmira ein Ortsteil, der sich aufgrund gegebener Gunstfaktoren zukünftig entwickeln soll. Das ISEK Erfurt 2030 sieht entsprechend den Darstellungen im FNP in Schmira Reserven für Wohn- und Mischbauflächen und weist einen Suchraum für die Wohnungsbauentwicklung südlich der Eisener Straße zwischen Schmira, Messe und Hochheim aus. Als Suchräume werden im ISEK diejenigen Bereiche des Stadtgebietes bezeichnet, die mittel- und längerfristig hinsichtlich ihrer Eignung für künftige stadträumliche Veränderungen genauer untersucht werden sollen. Ein aktuelles gesamtstädtisches Mengengerüst an Wohnbedarfen und Segmenten ist im ISEK Erfurt 2030 unter Punkt 2.4.5 Wohnungsbedarfsprognose zu finden. In einer vertiefenden Untersuchung wird ermittelt, ob und in welchem Umfang der ermittelte Wohnungsbedarf in den einzelnen Suchräumen für Wohnungsbau gedeckt werden kann.

Fazit:
Gemäß „ISEK Erfurt 2030“ ist Schmira ein Ortsteil mit großem Potenzial für zukünftige Entwicklungen und Erweiterungen als Wohnstandort.

*ISEK: Integriertes Stadtentwicklungskonzept



5 Leitbildkarte Wohnen und Städtebau (ISEK Erfurt 2030, 2. Verwaltungsentwurf vom 19.10.2017 | Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung / Bereich Räumliche Stadtentwicklung)

2.4 Vorgaben aus dem wirksamen Flächennutzungsplan

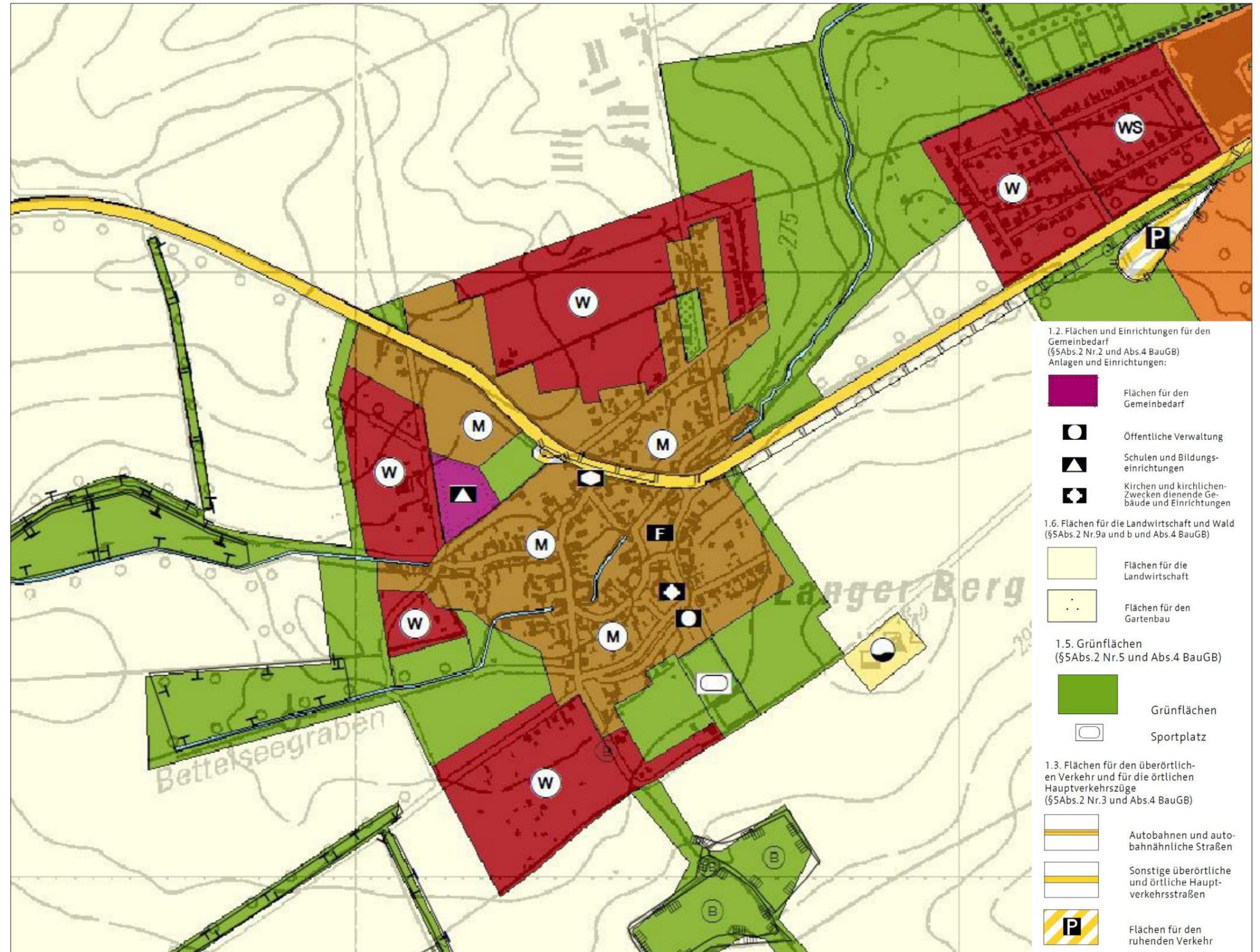
Auch der Flächennutzungsplan, wirksam seit 27.05.2006 und neu bekannt gemacht am 14.07.2017, geht von einer nicht unerheblichen flächenmäßigen Erweiterung des Ortskernes in Schmira in Form von Wohn- und Mischgebieten in Schmira aus. Er sieht auf einer Fläche nordwestlich des Dorfkernes eine Fläche für den Gemeinbedarf zum Bau einer Schule vor. Weiterhin sieht der FNP eine Verkehrsfläche vor, die eine Weiterführung der Straßenbahn bis westlich des Ortskernes ermöglichen soll, jedoch für den Bau einer Straßenbahnwendeschleife zu klein dimensioniert ist. Insgesamt geht das Konzept von einer neuen Ortsmitte mit Straßenbahnhaltepunkt und sozialer Infrastruktur (Schule) auf der dreieckigen Fläche nördlich des bestehenden Dorfkernes (Am Knotenberg) aus und sieht eine umfangreiche Arrondierung Schmiras mit Erweiterungsflächen im Norden, Westen und Süden vor. Dieses Konzept beruht auf einer Rahmenplanung aus dem Jahr 1994.

Es war Aufgabe der vorliegenden Rahmenplanung, ein übergeordnetes Entwicklungskonzept für den Ortsteil Schmira zu erarbeiten und eine Prüfung und Neubewertung der einzelnen Teilflächen unter Berücksichtigung aller Belange (Landwirtschaft, Naturschutz, Klima, etc.) vorzunehmen. Auf Basis dieser Flächenbetrachtung und der sich ergebenden Bewohnerzahlen waren auch die erforderlichen Flächen für den Gemeinbedarf (Schule, Kindergarten) zu überprüfen und ggf. neu zu verorten.

Fazit:

Die im wirksamen FNP ausgewiesenen Flächen sowie weitere Potenzialflächen wurden einer genauen Prüfung unterzogen und intensiv hinsichtlich der verschiedenen Belange diskutiert und abgewogen.

Das Ergebnis dieses Prozesses ist in Kapitel 3 - Rahmenplanung detaillierter erläutert und zusammengefasst.



6 Auszug Flächennutzungsplan (FNP 2017)

2.5 Topographie

Die Ortslage Schmira ist topographisch geprägt durch zwei Höhenzüge im Nordwesten und Südosten sowie durch den aus nordöstlicher Richtung ankommenden Eselsgraben, der sich südwestlich der Ortslage aufweitet und in die offene Landschaft ausläuft. Vom nordwestlichen Höhenzug aus bietet sich ein besonderer Ausblick über den Eselsgraben bis hin zur Erfurter Innenstadt mit der Silhouette des Domes. Ein 360° - Landschaftsblick ergibt sich auf dem Höhenzug am Hochbehälter: von hier reicht der Blick über die Ortslage Schmira zum Flughafen Bindersleben im Norden und bis hin zum Steigerwald im Süden.



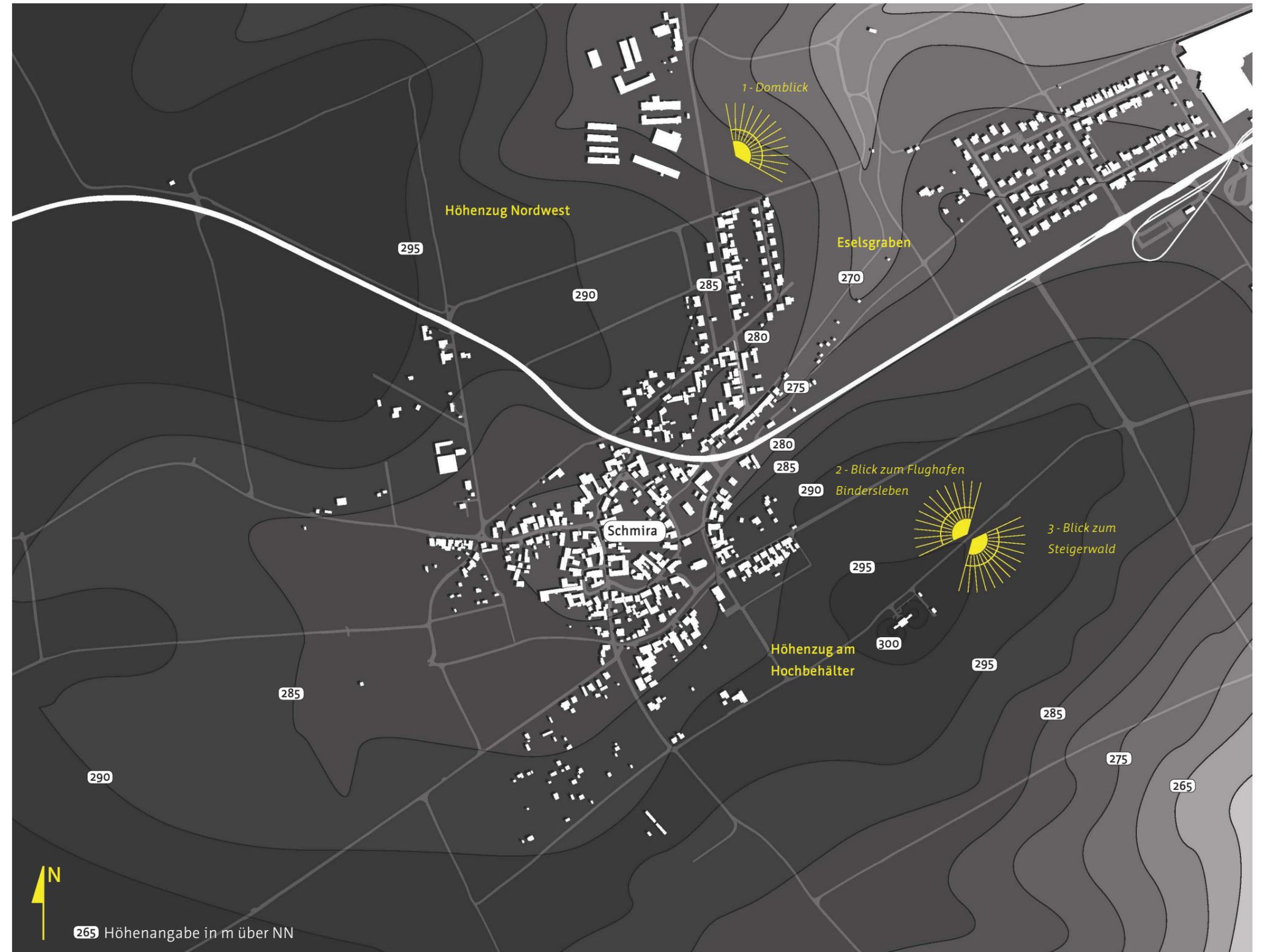
7 Blick über den Grünzug Eselsgraben zum Dom



8 Blick vom Höhenzug am Hochbehälter über Ortslage Schmira zum Flughafen



9 Blick nach Süden Richtung Steigerwald



10 Topographische Einordnung Schmiras und Umgebung

2.6 Stadtklimatische Belange

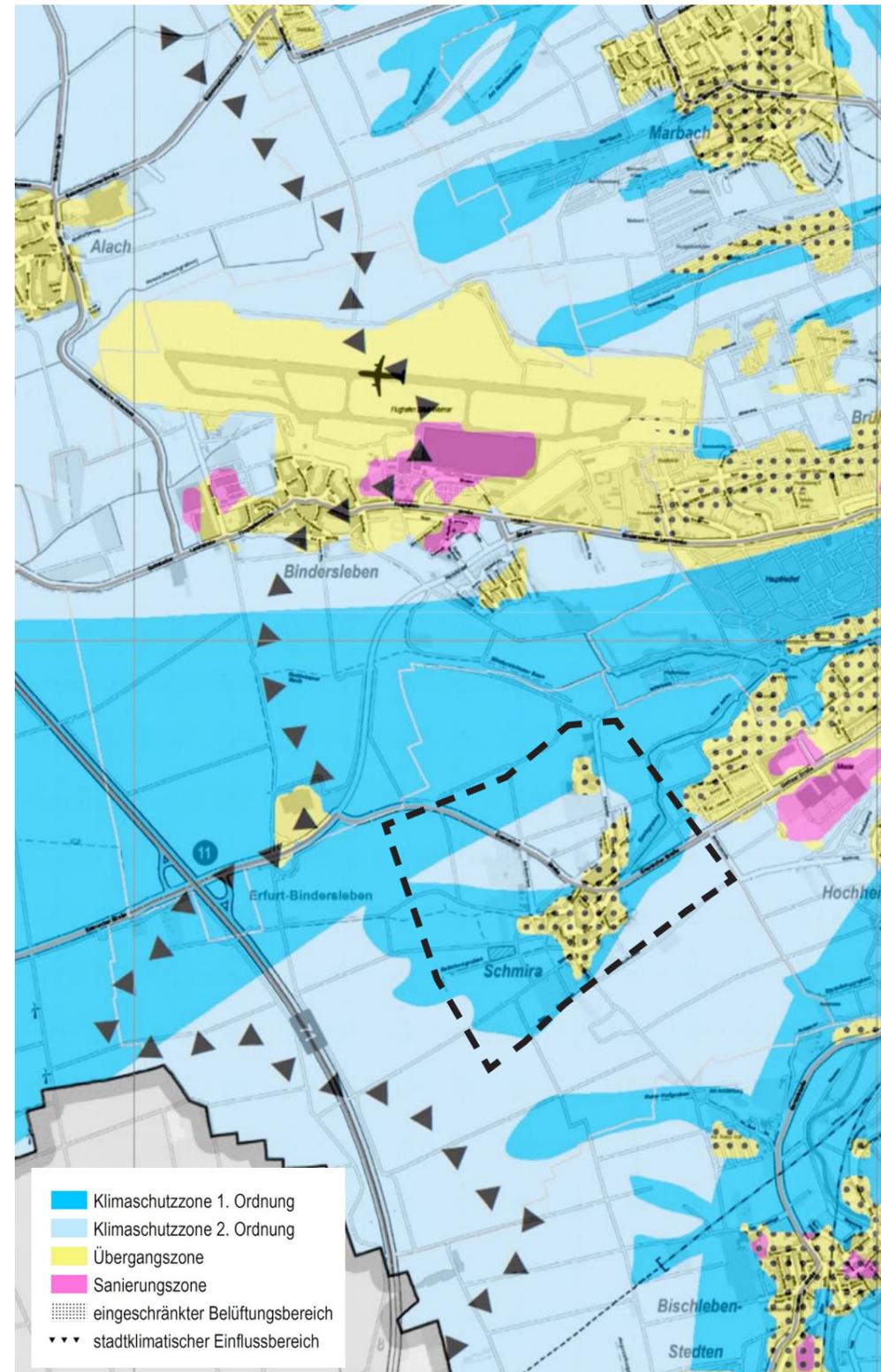
Die Flächen um Schmira besitzen teilweise aufgrund der topographischen und landschaftlichen Gegebenheiten besondere, klimarelevante Eigenschaften. Der nördliche Bereich des Rahmenplangebietes, der Eselsgraben sowie die südwestlich von Schmira gelegenen Landschaftsteile sind deshalb als Klimaschutzzone I. Ordnung (Flächen mit größter Bedeutung für die Sammlung und den Transport von Kalt- und Frischluft sowie die Be- und Entlüftung der Stadt Erfurt) kategorisiert. Der Klimafunktionskarte ist zu entnehmen, dass es sich hierbei um die Flächen der Luftleitbahnen (Frisch-/Kaltluftbahnen für die Stadt Erfurt) sowie um Entstehungsgebiete für Frisch- und Kaltluft handelt.

Weitere Flächen des Untersuchungsgebietes liegen in der Klimaschutzzone II. Ordnung. Die Gesamtgröße aller Entwicklungsflächen kann bedeutsamen Einfluss auf die produzierte Menge an Kaltluft nehmen und ist unter diesem Gesichtspunkt zu optimieren.

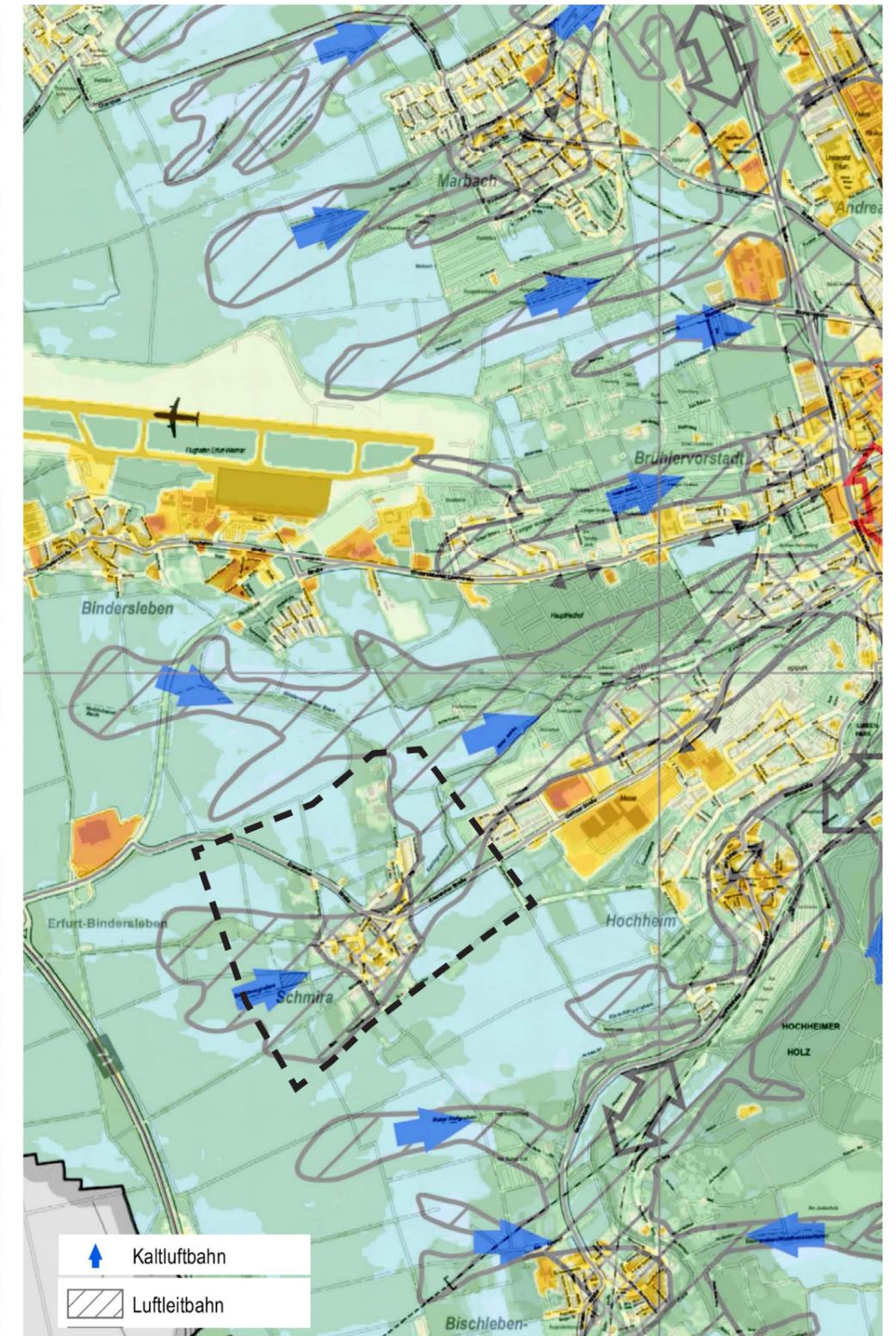
Fazit:

In den Bereichen innerhalb der Klimaschutzzone I. Ordnung (innerhalb des stadtklimatischen Einflussbereiches) ist eine bauliche Entwicklung mit Einschränkungen möglich, wenn dies soweit erforderlich gutachterlich bestätigt wird und der betroffene Belang in seiner Funktionsfähigkeit erhalten bleibt.

In den Bereichen der Klimaschutzzone II (innerhalb des stadtklimatischen Einflussbereiches) ist eine bauliche Entwicklung mit Einschränkungen und/ oder durch Kompensation in Teilflächen möglich. In diesen Baugebieten sind lufthygienische Emissionen zu begrenzen.



11 Klimagerechtes Flächenmanagement der Landeshauptstadt Erfurt | Auszug aus der Karte Klimaschutzzonen mit Markierung des Untersuchungsgebietes Schmira



12 Klimagerechtes Flächenmanagement der Landeshauptstadt Erfurt | Auszug aus der Klimafunktionskarte mit Markierung des Untersuchungsgebietes Schmira

2.7 Landschaft

Das Landschaftsbild wird bestimmt durch den im Nordosten ankommenden Grünzug „Eselsgraben“ mit Wasserlauf und dichter Vegetation, welcher sich durch die Ortslage von Schmira zieht und südwestlich des Dorfes in eine reizvolle, offene Agrarlandschaft übergeht. Diese Grünräume stellen wichtige naturräumliche Ausgleichsflächen dar und besitzen für die heutigen und zukünftigen Bewohner Schmiras einen hohen Stellenwert als Erholungsraum. Der lockere Dorfrand mit Übergang in die offene Landschaft im Südwesten Schmiras ist so nur noch selten zu finden und soll als typisches Merkmal und besondere Qualität erhalten werden. Dieser Bereich soll - entgegen dem aktuellen FNP, der hier Wohnbauflächen ausweist - von Neubebauungen freigehalten werden. Neue Baugebiete sind im Sinne des Landschaftsbildes eher nördlich und östlich von Schmira behutsam zu entwickeln. Auf eine optimale Verknüpfung mit den bestehenden Grünstrukturen ist besonderer Wert zu legen, um deren Erholungsfunktion zu stärken.

Fazit:

Der Grünzug „Eselsgraben“ und der ortstypische Übergang der Dorfstruktur in die offene Agrarlandschaft südwestlich von Schmira sollten als geschützte Landschafts- und Naturräume erhalten und von Bebauung freigehalten werden.

2.8 Archäologie

Im Geltungsbereich der Rahmenplanung ist nach Kenntnis der Unteren Denkmalbehörde ein archäologisches Relevanzgebiet betroffen. Bei zukünftigen Bebauungsplänen ist dies zu beachten und das Thüringische Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie (TLDA) zu beteiligen.



13 Landschaftliche Einbindung



14 Blick über den Grünzug Eselsgraben nach Südwest Richtung Schmira



15 Blick über die Ortslage von Schmira und den Eselsgraben in Richtung Erfurt



16 Übergang in offene Agrarlandschaft am südwestlichen Ortsrand von Schmira

2.9 Nutzungsstruktur | Landwirtschaft

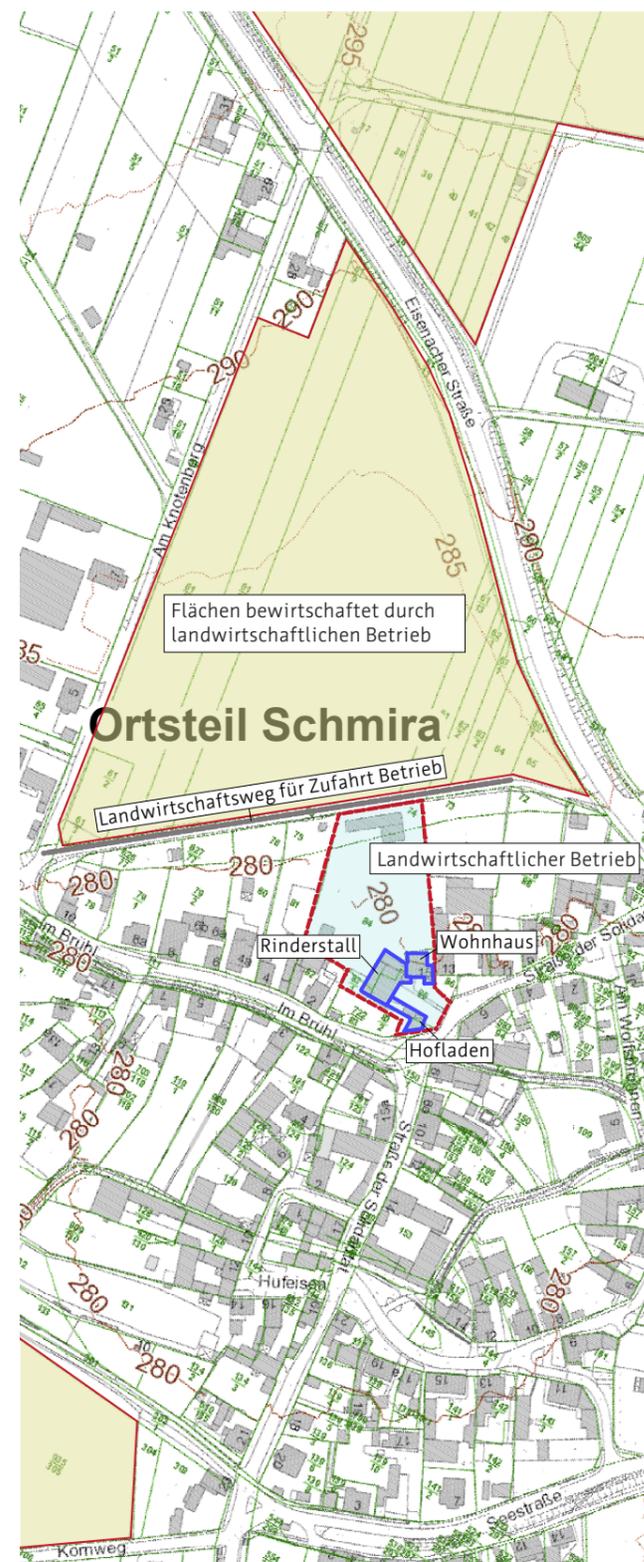
Der bestehende Dorfkern von Schmira wird noch heute durch die althergebrachte, dorftypische Mischnutzung aus Wohnen, Kleingewerbe und Landwirtschaft geprägt. Mit Kindergarten, Sportplätzen, Feuerwehr, Kirche und Bürgerhaus ist Schmira derzeit bedarfsgerecht mit sozialen und öffentlichen Einrichtungen versorgt. Bei einer perspektivischen Erweiterung kann in Abhängigkeit vom Anstieg der Bewohnerzahl eine neue Kindertagesstätte (die bestehende Kita hat keine Erweiterungsmöglichkeit) und eine Grundschule erforderlich werden.

In besonderer Weise geprägt wird Schmira und mögliche zukünftige Entwicklungsflächen durch den seit 50 Jahren ansässigen Landwirtschaftsbetrieb in der Straße der Solidarität Nr. 15 (Ecke Im Brühl). Der Betrieb wird in nächster Generation weitergeführt und auch zukünftig Bestand haben. Mit ca. 100 Rindern, ca. 80 Schweinen, bis zu 300 Legehennen und saisonal ca. 100 Gänsen liegt der Schwerpunkt des Betriebes auf Viehzucht und Milchproduktion. Vorwiegend für die Futterproduktion bewirtschaftet der Betrieb ca. 100 ha landwirtschaftlicher Fläche im Umland von Schmira. Silage wird auf dem eigenen Grundstück hergestellt. Der Hofladen versorgt die Einwohner Schmiras mit Grundnahrungsmitteln (Eier, Wurst, Mehl, etc.) und ist die einzige Einkaufsmöglichkeit im Ort. Die Bewirtschaftungsmethoden des Kleinbetriebes wirken sich weiterhin günstig auf den Erhalt geschützter Arten (Feldhamster, Mehlschwalben, Fledermäuse) aus.

Bei der Neuausweisung von Bauflächen sind die Emissionen durch den landwirtschaftlichen Betrieb (Geruch, Lärm) zu berücksichtigen. Die Flächen im unmittelbaren Umfeld des Landwirtes sollten von einer Bebauung freigehalten werden. Dies betrifft insbesondere die Flächen nördlich des Landwirtschaftsweges zwischen Knotenberg und Eisenacher Straße, der dem Landwirt als Wirtschaftszufahrt dient.

Fazit:

Es ist davon auszugehen, dass die dörfliche Struktur mit landwirtschaftlichen Betrieben in Schmira langfristig Bestand haben wird. Bei Neuausweisung von Bauflächen in unmittelbarer Nähe ist dieser Tatbestand zu berücksichtigen. Die Festlegung zur Bauflächendarstellung erfolgt im Rahmen der entsprechenden FNP-Änderung.



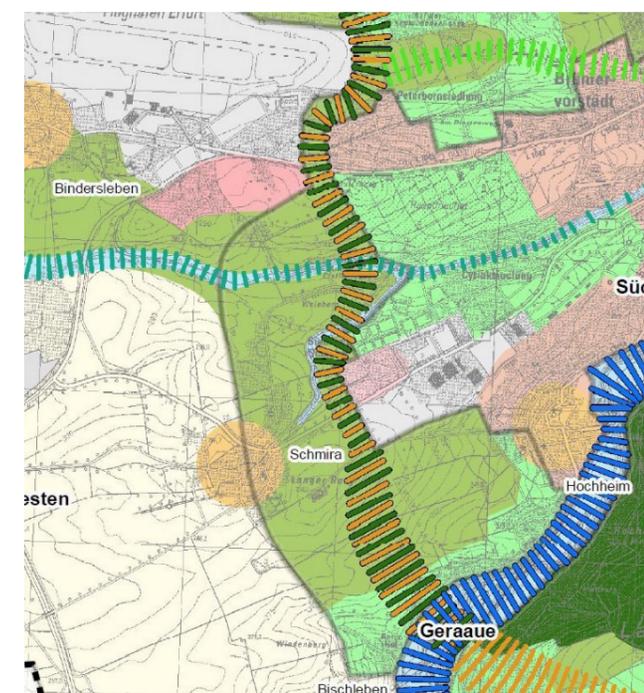
17 Lage Landwirtschaftsbetrieb und durch selbigen bewirtschaftete Flächen im direkten Umfeld

2.10 Naturschutz | Artenschutz

Landschaftsplan Erfurt

Der Landschaftsplan definiert die Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Für die aktuelle Fortschreibung des Landschaftsplanes Erfurt wurde die Rahmenkonzeption („Masterplan Grün“) erstellt. Die Rahmenkonzeption beschreibt für die Ortschaft Schmira als Dorflandschaft an der Schnittstelle zwischen der Kulturlandschaft im Anschluss an das südliche Stadtgebiet und der offenen Agrarlandschaft folgende Ziele:

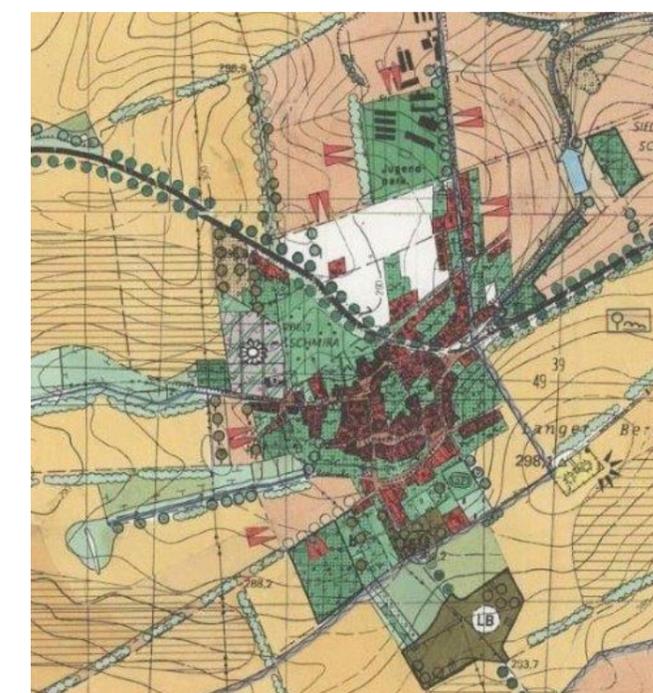
- vielfältige Nutzungs- und Biotoptypen in der Dorflandschaft
- Gewässer als Identifikationspunkt und Aufenthaltsraum
- Ortsrand mit sanftem Übergang und Einbindung in die Landschaft
- Strukturvielfalt/ vielfältige landwirtschaftliche Nutzungsformen im Bereich der „Vielfältigen Kulturlandschaft“ als stadtnahe Erholungslandschaft und Schwerpunkt des Arten- und Biotopschutzes
- durchgrünte Agrarlandschaft mit linearen Grünstrukturen an Wegen und Gewässern
- Streuobst- und Gehölzverbund zwischen Bindersleben/ Stadtgebiet, Schmira und Hochheim



18 Auszug Rahmenkonzept „Masterplan Grün“, Landschaftsplan Erfurt, Umwelt- und Naturschutzamt Erfurt

Der bestehende Landschaftsplan (1997) formuliert für den Bereich um Schmira folgende konkrete Ziele, die in der Rahmenplanung Berücksichtigung finden:

- Grünzäsur zwischen Schmira und Erfurt
- Schaffung eines Grünverbundes zwischen Schmira und der Innenstadt nach Hochheim
- Pufferflächen an Fließgewässern
- Biotopverbundstrukturen in der Agrarlandschaft
- Erhalt des grünen Ortsrandes im Südwesten, keine Ausdehnung des Ortsrandes nach Osten
- Erhalt und Aufwertung des alten Ortskerns mit Grünflächen und Ruhebänken
- Anlage von Straßengrün



19 Auszug Landschaftsplan (1997)

Artenschutz

Grundsätzlich ist im Untersuchungsraum das Vorkommen gesetzlich geschützter Arten (u.a. Vogel-/ Fledermausarten, Feldhamster, Zauneidechse) zu erwarten, zu deren Schutz im Zuge der weiteren Planverfahren entsprechende Vermeidungsstrategien zu entwickeln sind. Da die aktuell auszuweisenden Bauflächen insbesondere heutige Ackerflächen betreffen, wurde im Vorfeld der Planung in den Jahren 2017 und 2018 die tatsächliche Betroffenheit von Lebensräumen des Feldhamsters (streng geschützt nach Anhang IV RL 92/43/EWG) gutachterlich geprüft. Die Untersuchung wird 2019 abgeschlossen.

Für die Feldflur von Schmira und insbesondere auch für die aktuellen Entwicklungsgebiete „Am Knotenberg“ und „Schmira Nord“ wurden Feldhamster nachgewiesen. Die Realisierbarkeit der benannten Bauvorhaben ist somit nach §44 Abs. 5 BNatSchG an die Schaffung entsprechender Ersatzlebensräume für Feldhamster geknüpft. Im Regelfall werden dafür konventionell bewirtschaftete Ackerflächen in dauerhaft feldhamstergerecht zu bewirtschaftende Flächen umgewandelt. Die erforderliche Flächengröße richtet sich dabei nach der betroffenen Individuenzahl von Feldhamstern. Abgeleitet von der aktuell kartierten Zahl der Feldhamsterbaue ist von einem

Bedarf an feldhamstergerecht zu bewirtschaftenden Flächen von ca. 6 Hektar auszugehen.

Schutzgebiete

Südlich und südwestlich von Schmira befinden sich mehrere planfestgestellte Ausgleichs-/ Ersatzmaßnahmen, der Geschützte Landschaftsbestandteil „Alte Lehmgrube bei Schmira“ sowie nach §18 ThürNatG gesetzlich geschützte Streuobstwiesen. Der Eselsgraben besitzt eine hohe Bedeutung als Biotopverbundelement und Gewässerbiotop.

Flächenausgleich

Die Neuversiegelung führt zu erheblichen Eingriffen in den Naturhaushalt, die nach § 1a Abs. 2 BauGB primär zu vermeiden sind. Nicht vermeidbare Eingriffe sind auszugleichen. Im Norden von Schmira befinden sich Teile einer ehemaligen Stallanlage, welche auf Grund ihrer rückwärtigen Lage keinen Zusammenhang mit dem geschlossenen Siedlungskörper besitzen und somit hinsichtlich des Landschaftsbildes kein Potenzial für eine Siedlungserweiterung aufweisen. Vorbehaltlich der Flächenverfügbarkeit sind als Ausgleich für die Siedlungserweiterungen „Schmira Nord“ und „Knotenberg“ mit der aktuellen Rahmenplanung der Rückbau der nördlich gelegenen ehemaligen Stallanlage sowie die Entwicklung eines Grünzuges entlang der innerörtlichen Baugebietsgrenzen vorzusehen. Des Weiteren sind zur Realisierung der Artenschutzmaßnahmen Flächen für die feldhamstergerechte Ackerbewirtschaftung (voraussichtlich 6 Hektar) vorzusehen (siehe „Artenschutz“).

Fazit:

Die künftigen Entwicklungen sind auf die für die Rahmenplanung relevanten Ziele des Landschaftsplanes abzustimmen. Schutzgebiete sind zu erhalten und weiterzuentwickeln. Vor der Erschließung von Baugebieten ist die artenschutzrechtliche Betroffenheit, ggf. erforderliche Artenschutzmaßnahmen sowie der Umfang der Ausgleichsmaßnahmen zu ermitteln und entsprechend zu realisieren.



21 Kartierung von Hamsterlebensräumen in Übernahme aus den Zwischenberichten des Feldhamstergutachtens



20 Schutzgebiete Schmira (grün: Geschützter Landschaftsbestandteil; gelb: gesetzlich geschützte Biotope) und Bereich möglicher Ausgleichsmaßnahmen

2.11 Verkehr

2.11.1 Bestandssituation

Der Ortsteil Schmira ist durch seine Lage zwischen der Anschlussstelle BAB 71 Erfurt Bindersleben und der Messe Erfurt verkehrlich außerordentlich gut an die Erfurter Innenstadt angebunden. Dies ist wiederholt Anlaß für die Stadt Erfurt, Überlegungen zur Standortentwicklung und -erweiterung anzustellen. Eine sehr gute Erschließung mit dem öffentlichen Personennahverkehr hat dabei für die Stadt höchste Priorität.

Stadtbahn

Die Stadtbahn endet heute in ca. 1.000 m Entfernung vom Ortskern Schmira an der Haltestelle P&R-Platz Messe. Die Haltestelle dient der Erschließung der Siedlung Schmira, als Verknüpfungspunkt mit Bus und Park-and-Ride sowie Bike-and-Ride sowie dem Veranstaltungsverkehr der Messe. Bei einer weiteren Entwicklung der Ortslage Schmira ist diese an die Stadtbahn anzubinden und ein entsprechender Einzugsbereich abzudecken. Dies würde auch zu einer kontinuierlicheren Auslastung der Stadtbahn führen.

Bus

Die Busanbindung ist gegenwärtig gewährleistet durch die Buslinie 80 in Richtung Frenstedt. Die Haltestelle P&R-Platz Messe bildet den Umsteigepunkt von Bus auf Stadtbahn.

Individualverkehr

Auf der Ortsdurchfahrtsstraße Eisenacher Straße ist ein durchschnittlicher Verkehr von 9.000 - 9.500 Fahrzeugen in 24 h anzunehmen.

Eine außergewöhnliche Belastung in der Ortsdurchfahrt stellt allerdings der Messeverkehr dar. Bei Veranstaltungen der Messe erfolgt die Zu- und Abfahrt des Besucherverkehres zwischen Messe und Autobahn durch Schmira. Dies führt in diesen Fällen zu Rückstau und Verkehrsbehinderungen. Mit den nächtlichen Auf- und Abbauarbeiten der Veranstaltungen ist zudem LKW-Verkehr verbunden, der zu Lärmemissionen führt. Es wurden in den vergangenen Jahren verschiedenste Szenarien für die Lö-

sung dieses Problems entwickelt, die auch im Zuge der Rahmenplanung ausführlich diskutiert und abgewogen wurden. (vgl. 2.11.2 - Umgehungsstraßen)

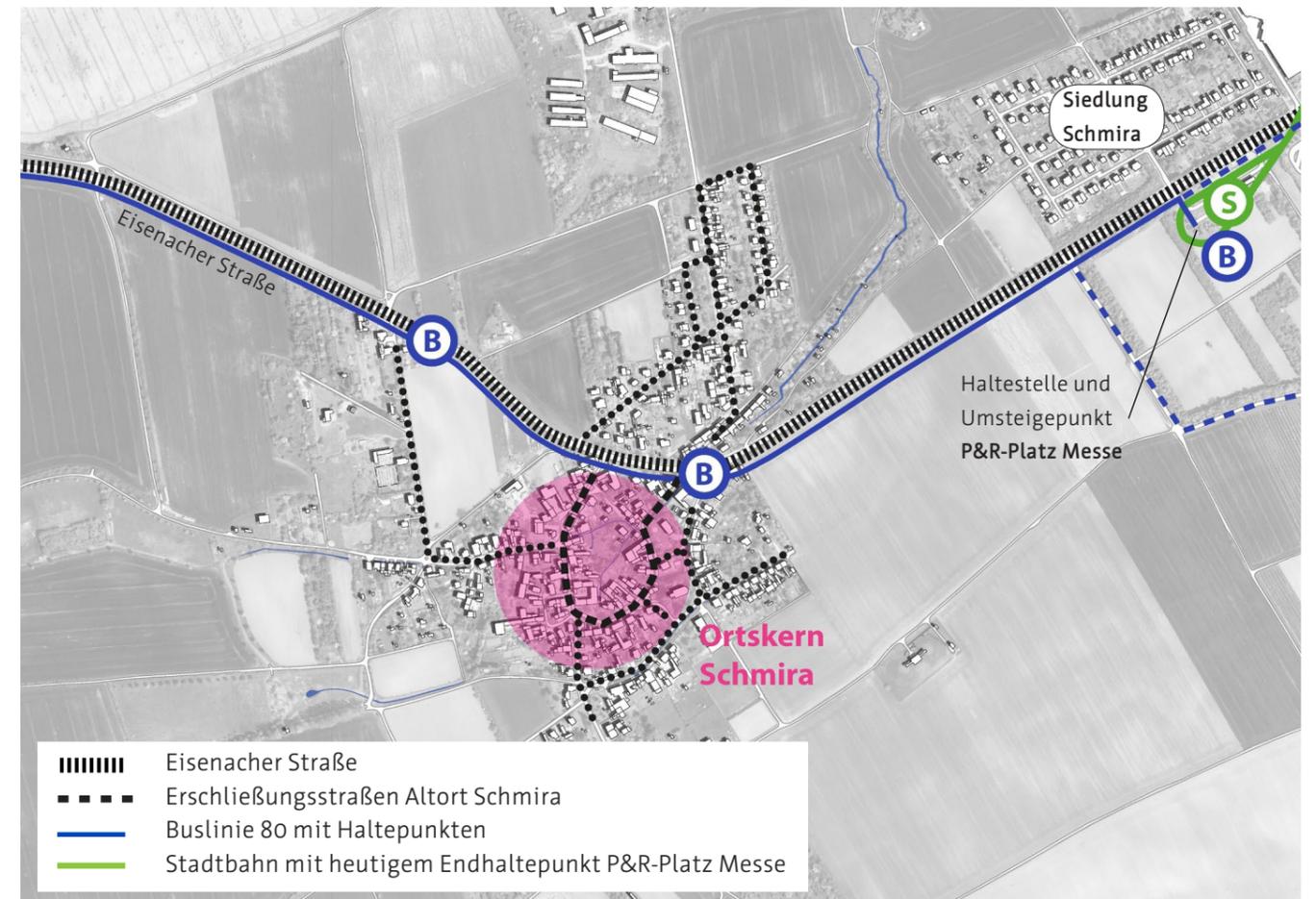
Individualverkehr im Ortskern

Der historische Dorfkern von Schmira befindet sich südlich der Eisenacher Straße. Der Ortskern ist mit zwei Zufahrten an die Eisenacher Straße angebunden. Aufgrund der historischen Struktur und den entsprechend engen Straßen ist der Dorfkern nicht geeignet, weitere Erschließungsverkehre aufzunehmen.

Fazit:

Von der Erschließung neuer Baugebiete über den Dorfkern ist abzusehen. Die sehr gute Anbindung Schmiras an den Erfurter ÖPNV hat oberste Priorität.

- 22 Schemakarte Verkehrserschließung heute
- 23 Fotos unten: Die historische Dorstruktur sollte von zusätzlichem Erschließungsverkehr freigehalten werden.



2.11.2 Umgehungsstraßen

Die Ergebnisse der verkehrsplanerischen Studie Westeinfahrt Erfurt aus dem Jahr 2010 (Drucksache 0184/10) im Bereich der Eisenacher- / Gothaer Straße wurden im Zuge des Rahmenplanverfahrens noch einmal geprüft und abgewogen. Insbesondere die Trassenvariante 1A - Nordumfahrung und die Trassenvariante 5 – südliche Umfahrung Schmira mit direkter Anbindung an die A71 wurden noch einmal intensiver diskutiert.

Trassenvariante 1A - Nordumfahrung

Diese Variante wurde insbesondere auf mögliche Synergien im Zusammenhang mit neu zu erschließenden Baugebieten als Entlastung für die Ortslage diskutiert, beispielsweise als „kleine, temporäre Einbahnlösung“ im Veranstaltungsverkehr. Durch die Entlastung der Ortslage bestünde zudem die Möglichkeit, die Stadtbahn innerhalb des Straßenprofils bis in die Ortslage von Schmira zu führen.

Um eine Nordumfahrung jedoch an der Stadteinfahrt westlich von Schmira wieder in die Eisenacher Straße einzubinden, wäre zunächst die Querung des geschützten Naturraumes „Eselsgraben“ notwendig. Aufgrund der topographischen Situation (Tallage Eselsgraben) ergibt sich die Notwendigkeit von Brückenbauwerken, etc. Die damit verbundene Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und die massiven Eingriffe in den Naturraum „Eselsgraben“ können durch die Verbesserungen im Verkehrsfluss jedoch nicht gerechtfertigt werden. Eine Genehmigungsfähigkeit der Variante aus umwelt- und naturschutzfachlicher Sicht wird nicht vermutet.

Fazit:

Das Weiterverfolgen und Zugrundelegen der nördlichen Umgehungsvariante -Trassenvariante 1 A - Nordumfahrung -bei weiteren Planungen wird deshalb nicht empfohlen.

Trassenvariante 5 - südliche Umfahrung der Ortslage Schmira mit direkter Anbindung an die A71

Durch die direkte Zu- und Abführung des Eventverkehrs der Messe zur Autobahn A71 könnte die Ortslage maximal entlastet und der Messerverkehr optimal abgewickelt werden. Im Falle einer wesentlichen Erweiterung

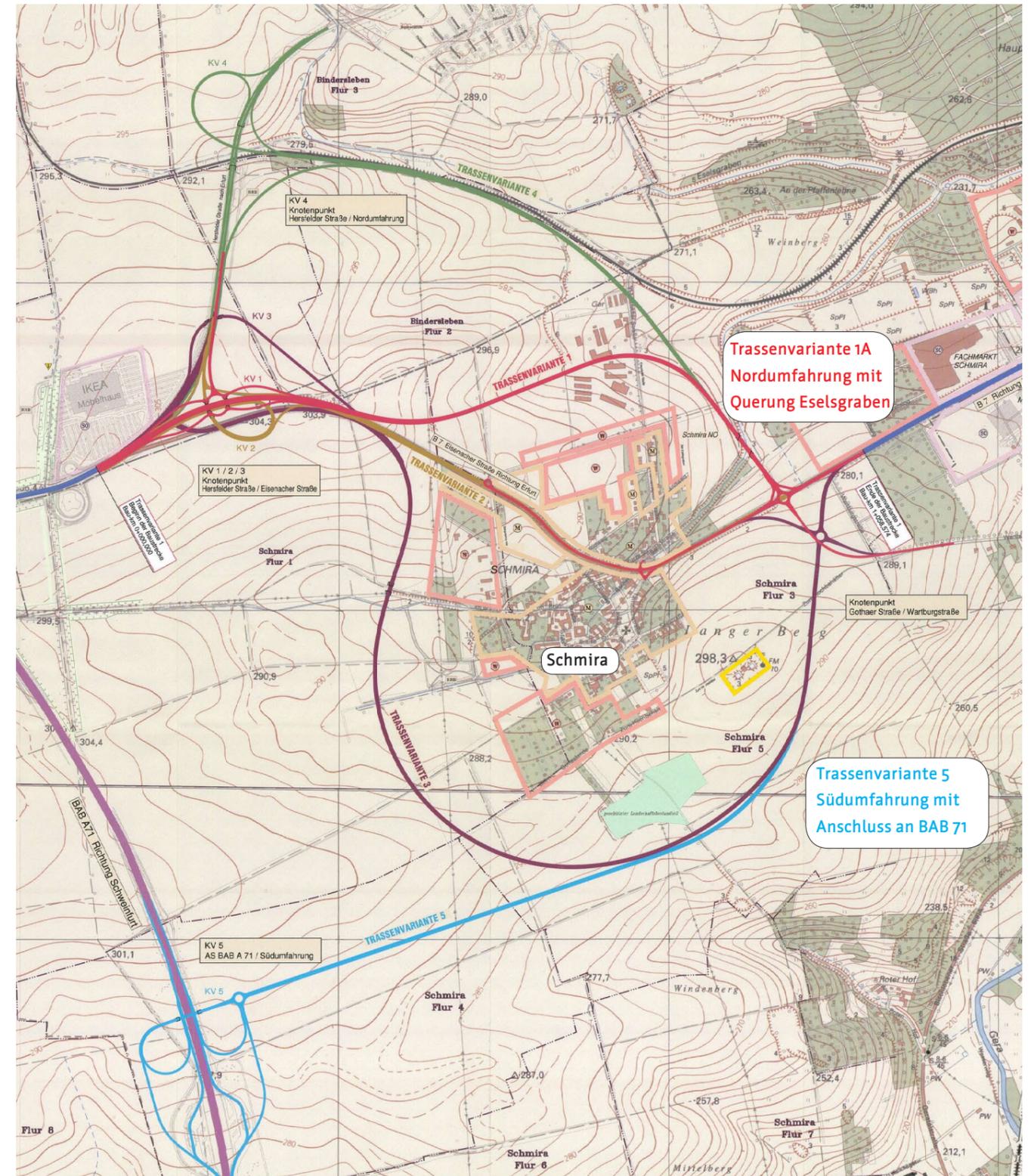
der Kapazitäten der Messe sollte entsprechend der Ergebnisse der verkehrsplanerischen Studie Westeinfahrt Erfurt langfristig ein Korridor zur Einbindung einer Trassenvariante 5 an die A71 offen gehalten werden. Gleichwohl ist auch eine Südumfahrung mit einer Zerschneidung des Landschaftsraumes, großflächiger Neuversiegelung und massiven Eingriffen in Natur- und Umwelt sowie hohen Baukosten verbunden und dies auf einem relativ langen Streckenabschnitt von ca. 2,6 km. Des Weiteren beeinträchtigt die Trassenvariante 5 eine Wohnungsbauentwicklung innerhalb des Suchraumes des ISEK Erfurt 2030 erheblich.

Hinzu kommt, dass der Bund als Straßenbauasträger über den Umbau der PWC-Anlage Schmira zu einer Anschlussstelle zu entscheiden hat. Insbesondere auch unter Berücksichtigung der geltenden Richtlinien für die Anlage von Autobahnen erscheint eine Umsetzung unrealistisch.

Anschlussstellen an Bundesautobahnen unterliegen sowohl von der Ausgestaltung als auch bezüglich ihrer Lage im Autobahnnetz besonderen Anforderungen. Gemäß den vom Bund hierzu erlassenen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) beträgt der angestrebte Mindestabstand benachbarter Knotenpunkte auf Autobahnen 5 bis 8 km, welcher im betrachteten Fall einer neuen Anschlussstelle Schmira mit nur ca. 2 km deutlich unterschritten wäre. Hinzu kommt, dass die Stadt Erfurt bereits mit acht Anschlussstellen außerordentlich gut an das Autobahnnetz angeschlossen ist.

Fazit:

Von der Verlagerung des Durchgangs- und Messeverkehrs auf eine südliche Umfahrung der Ortslage Schmira mit direkter Anbindung an die A71 kann nicht mehr ausgegangen werden, die Trassenvariante 5 wird ebenfalls nicht weiterverfolgt.



24 Übersicht untersuchte Umfahrungsvarianten (Quelle: Verkehrsplanerische Studie, Ingenieurbüro Kleb, 2008)

2.11.3 Stadtbahn

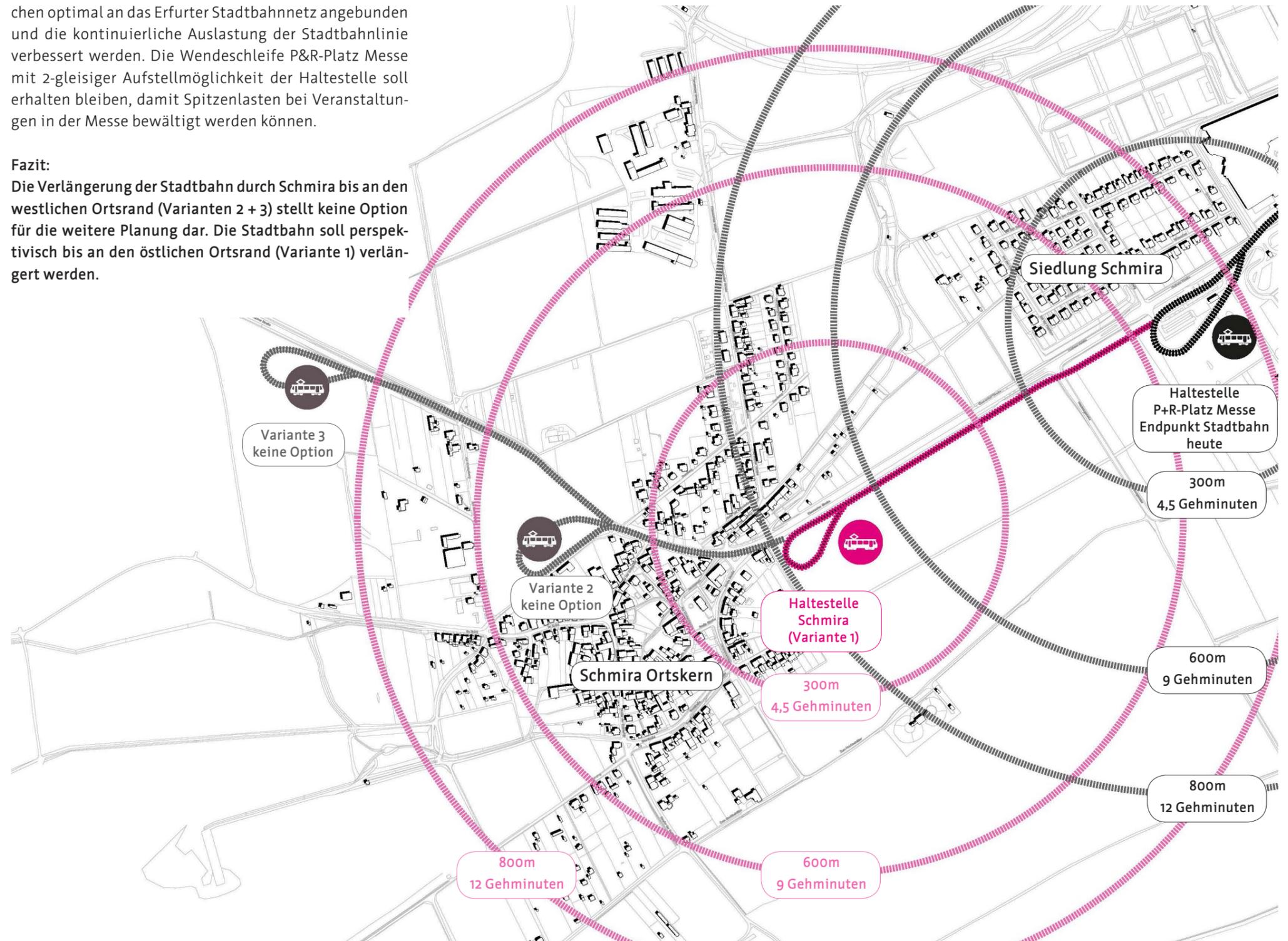
Mit einer Wendeschleife, einem 2. Aufstellgleis für Veranstaltungsverkehre und angebunden an einen P+R-Parkplatz bildet die Haltestelle „P+R Platz Messe“ heute den Endpunkt der Stadtbahnlinie 2. Die Endhaltestelle dient heute als Verknüpfungspunkt mit der Buslinie 80, der Anbindung des P&R-Platzes, zur Erschließung des Wohnquartiers Siedlung Schmira und als Wendestelle dem Messeverkehr bei Veranstaltungen. Die kontinuierliche Auslastung bietet trotz des anliegenden Wohngebietes, der bestehenden Einkaufsmöglichkeiten und des P+R- Parkplatzes gegenwärtig noch Reserven. Durch die Anbindung neuer Wohngebiete in diesem äußeren Stadtbereich könnte die kontinuierliche Auslastung verbessert und damit die Stadtbahn noch effektiver genutzt werden. Die Entfernung zur Ortsmitte von Schmira beträgt ca. 1.000m, umgerechnet ca. 15 Gehminuten. Hinsichtlich der perspektivischen Entwicklung Schmiras als Wohnstandort ist festzuhalten, dass die optimale Anbindung des Ortsteiles an den ÖPNV oberste Priorität hat.

Aus diesem Grund wurden zunächst verschiedene Varianten der Verlängerung der Stadtbahn untersucht. Obwohl die im FNP verankerte Variante der Verlängerung der Bahn durch Schmira hindurch bis auf die dreieckige Fläche nordwestlich des Dorfkernes (oder darüber hinaus) eine flächenmäßig größere Abdeckung und damit eine bessere Auslastung verspricht, sollen diese Varianten nicht weiter verfolgt werden. Grund dafür ist die Notwendigkeit, die Stadtbahn im Profil der Eisenacher Straße durch den Altort Schmira zu führen. Dies ist technisch zwar möglich, wird aber hinsichtlich der ohnehin hohen Belastungen durch den Durchgangsverkehr als problematisch gesehen. Im Ergebnis dieser Abwägungen soll die Stadtbahn perspektivisch um ca. 800 m verlängert und bis an den Ortsrand von Schmira herangeführt werden. In Seitenlage zur Eisenacher Straße ist dies unkompliziert möglich. Beim Bau der neuen Wendeschleife in bewegter topographischer Lage ist die Minimierung des Flächenverbrauches durch geringe Radien mit der Notwendigkeit einer barrierefreien Umsteigehaltestelle und den entstehenden Lärmemissionen sorgfältig abzuwägen. Durch den neuen Haltepunkt können sowohl die Ortslage Schmira als auch mögliche Entwicklungsflä-

chen optimal an das Erfurter Stadtbahnnetz angebunden und die kontinuierliche Auslastung der Stadtbahnlinie verbessert werden. Die Wendeschleife P&R-Platz Messe mit 2-gleisiger Aufstellmöglichkeit der Haltestelle soll erhalten bleiben, damit Spitzenlasten bei Veranstaltungen in der Messe bewältigt werden können.

Fazit:

Die Verlängerung der Stadtbahn durch Schmira bis an den westlichen Ortsrand (Varianten 2 + 3) stellt keine Option für die weitere Planung dar. Die Stadtbahn soll perspektivisch bis an den östlichen Ortsrand (Variante 1) verlängert werden.



25 Schemadarstellung der diskutierten Varianten zur Weiterführung der Stadtbahn nach Schmira mit Vorzugsvariante (Pink)



26 Bereich der Hinführung der Stadtbahn an den Rand des alten Ortskernes von Schmira



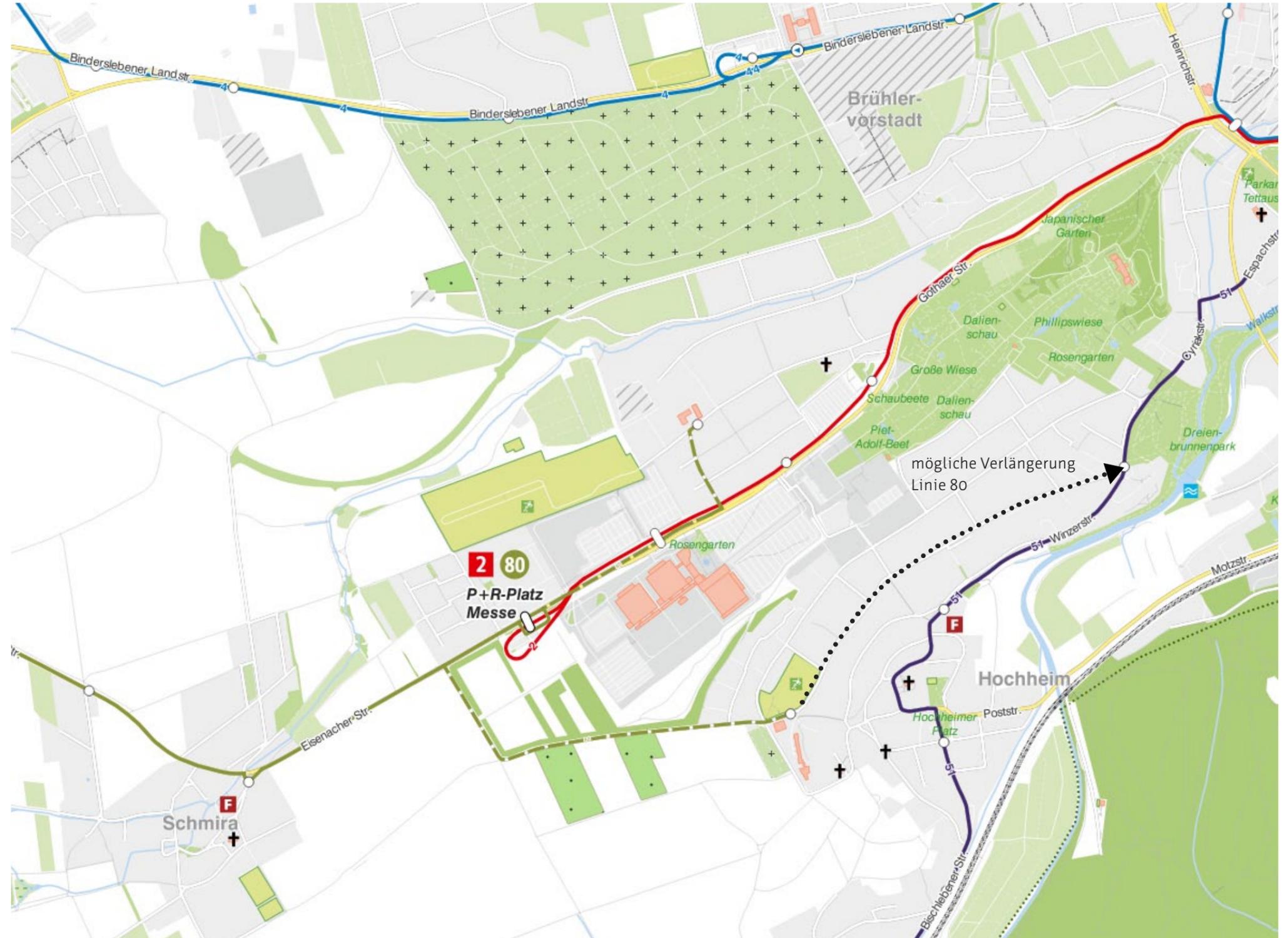
27 Ortsdurchfahrt Schmira von Osten

2.11.4 Bus

Momentan verkehrt durch Schmira die Buslinie 80. Diese Linie bindet den Ortsteil Fienstedt an die Erfurter Innenstadt an. Im Ortsteil Schmira werden die beiden Haltestellen „Am Knotenberg“ und „Schmira“ angedient. Die Haltestelle P+R Platz Messe stellt als Umsteigepunkt die Anbindung an die Stadtbahn her. Einzelne Fahrten der Linie 80 werden heute im Schülerverkehr nach Hochheim verlängert. Eine Weiterführung der Linie 80 in Richtung Innenstadt ist im Zusammenhang mit dem Ausbau der Gemeinschaftsschule Hochheim zu prüfen. Eine konkrete Linienführung ist im Nahverkehrsplan festzulegen. Mit Verlängerung der Endhaltestelle der Stadtbahn an den Schmiraer Ortsrand würde auch der Umsteigepunkt mit dem Bus hierher verlegt. In Kombination mit Gemeinbedarfsflächen (z. Bsp. Schule) u.ä. kann an der neuen Endhaltestelle ein städtischer Kristallisationspunkt entstehen.

Fazit:

Für den Bus sind im Zusammenhang mit der Entwicklung von Schmira barrierefreie Haltestellen in der Eisenacher Straße und Wartburgstraße vorzusehen. Die Weiterführung der Linie 80 bis nach Hochheim soll geprüft werden.



28 Linienführung Fienstedter Bus aktuell (Quelle: www.stadtwerke-erfurt.de)

2.11.5 P&R-Anlage Messe

Im Zuge der Rahmenplanung wurde der Bedarf an Stellplätzen in der P+R-Anlage Messe einer Überprüfung unterzogen und auf Basis aktueller Flächenentwicklungen und Parkraumveränderungen in den umliegenden Stadtvierteln eine neue Bedarfsabschätzung für den P+R-Platz Messe vorgelegt. Die Bedarfsabschätzung vom November 2017 kommt zu dem Ergebnis, dass sich aufgrund von wegfallenden Parkmöglichkeiten und Stellplätzen für gebietsfremde Langzeitparker im öffentlichen Straßenraum und auf privaten Flächen ein zusätzlicher Bedarf an P+R-Kapazitäten ergibt. Diese wird beziffert mit ca. 400 Stellplätzen bei einer Zielauslastung von 90%. Der zukünftige Bedarf an Reisebusstellplätzen am P+R-Platz Messe wird nach Aussage der Erfurt Tourismus GmbH mit 50 Stück beziffert. (vgl. Bedarfsabschätzung für den P&R-Platz Messe, Stand 27.11.2017, Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung, Abt. Verkehrsplanung)

Im Bestand sind bereits 73 PKW-Stellplätze und 5 Busparkplätze vorhanden. Eine Erweiterung der Parkkapazitäten kann unproblematisch westlich der Wendeschleife im Bereich des bereits bestehenden P&R-Platzes Messe erfolgen. Hier finden mit Zufahrt aus der Wartburgstraße weitere ca. 400 PKW und 50 Busse Platz.

Ein Bebauungsplan für den Bereich befindet sich in Aufstellung. Die Planung ist im laufenden Verfahren weiter zu präzisieren und kann sich gegebenenfalls ändern.

Fazit:
Die erforderliche Anzahl von ca. 400 PKW- und 50 Busstellplätzen für eine Erweiterung des P+R-Platzes Messe kann kompakt mit Zufahrt von der Wartburgstraße eingeordnet werden.



29 Prüfung Machbarkeit der Erweiterung der Kapazitäten des P&R-Platzes Messe

3. Rahmenplanung

3.1 Flächenbetrachtung

Nach Abwägung aller vorangehend erläuterten Belange wurden die Flächen innerhalb des Untersuchungsgebietes auf ihr Potenzial für eine bauliche Entwicklung geprüft. Hierbei wurden zunächst die im FNP bereits dargestellten Entwicklungsflächen betrachtet.

Fläche „Straßenbahn“ am Knotenberg

Die Hindurchführung der Stadtbahn durch den Ortskern bis hin zur dargestellten Fläche für die Einordnung einer Stadtbahnwendeschleife südlich der Eisenacher Straße gegenüber der Einfahrt Sandweg erscheint aus heutiger Sicht nicht mehr realistisch. (vgl. 2.10.3 Stadtbahn) Es wird von einer Verlängerung der Stadtbahn bis an den östlichen Ortsrand von Schmira ausgegangen, so dass eine Inanspruchnahme der im FNP dargestellten Fläche für die Straßenbahnwendeschleife nicht erfolgen wird.

Gemeinbedarfsfläche

Durch die beabsichtigte Entwicklung Schmiras im Sinne der kompakten Stadt in Richtung Stadtzentrum Erfurt, wird eine „Neue Mitte“ mit Gemeinbedarfsflächen aus heutiger Sicht eher im Zusammenhang mit der Verlängerung der Stadtbahn am östlichen Ortsrand anzusiedeln sein. Die Gemeinbedarfsfläche am Knotenberg ist dann nicht mehr notwendig. (vgl. Abb. 31)

Entwicklungsflächen entsprechend wirksamem FNP

Im wirksamen FNP sind Wohn-, Misch-, Gemeinbedarfs- und Sondernutzungsflächen in einer Größenordnung von insgesamt ca. 28,5 ha für Neuentwicklungen dargestellt. Nicht alle dargestellten Entwicklungsflächen sind jedoch für eine zukünftige Entwicklung geeignet.

Die Flächen nördlich und südlich der Eisenacher Straße können zur weiteren Entwicklung empfohlen werden. Sie können unkompliziert erschlossen werden und liegen nicht in einem Areal mit besonderem Schutzstatus (Klima, Landwirtschaft).

Bei den Flächen südwestlich des Ortskernes ist von einer weiteren Entwicklung abzusehen. Gründe hierfür sind:

- der zu erhaltende Übergang des gewachsenen Dorfrandes in die offene Agrarlandschaft
- die schlechte verkehrstechnische Erschließbarkeit (nur

- über den Ortskern möglich)
- die Lage in Klimaschutzzone I und Kaltluftbahn

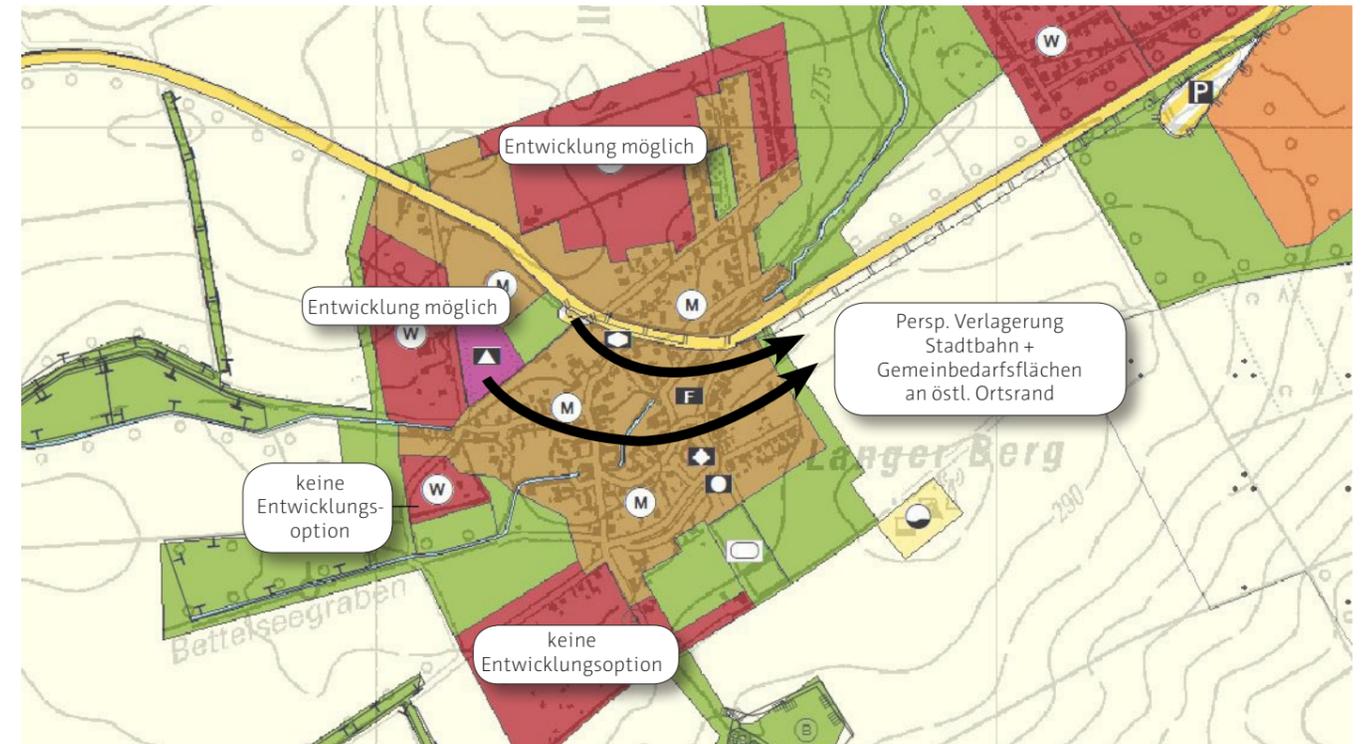
Art der Nutzung

Charakteristisch für Schmira ist die bis heute erhaltene dörfliche Nutzungsstruktur mit einer Mischung aus Wohnen, landwirtschaftlichen Betrieben und kleinen Gewerbetreibenden.

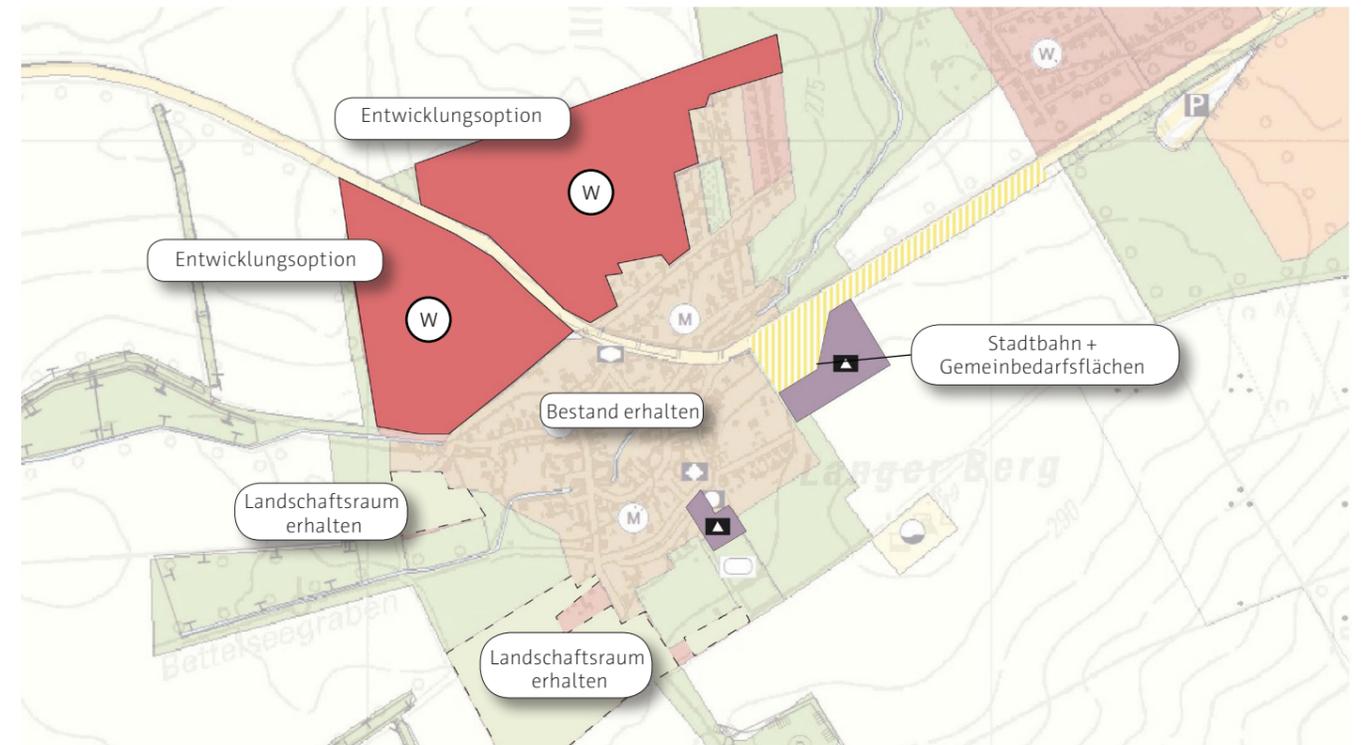
Fazit:

Die Flächenbetrachtung kommt zu dem Ergebnis, dass auf Basis der Flächen des FNP eine maßvolle Erweiterung Schmiras in nördliche und westliche Richtung mit Erschließung über die Eisenacher Straße empfohlen werden kann.

Die Flächen für die Wendeschleife der Stadtbahn und für eine Schule werden an den östlichen Ortstrand verlagert.



30 Flächennutzungsplan nach kritischer Überprüfung



31 Flächennutzungsplan mit konzeptionellen Überlagerungen zu möglichen Anpassungen entsprechend der Zielstellung der Rahmenplanung

Am Knotenberg

Südlich der Eisenacher Straße im Bereich „Am Knotenberg“ stehen kurz- und mittelfristig in Summe ca. 9,2 ha zur Verfügung. Eine lockere Bauweise (Ein- bis Zweifamilien-, Doppel- und Reihenhäuser) mit 2 Geschossen entspricht dem dörflichen Charakter. Unter Einbindung der bestehenden Strukturen und bei einem hohen Grünanteil wird im Ergebnis des Testentwurfes Wohnraum für ca. 350 neue Einwohner entstehen.

Schmira Nord

Das Gebiet nördlich der Eisenacher Straße kann ebenfalls kurz- bis mittelfristig erschlossen werden. Ein bis zwei Anbindungen an die Eisenacher Straße sind möglich. Auf einer Fläche von ca. 11,7 ha lassen sich bei aufgelockerter Bauweise mit Einzel-, Doppel- und Reihenhäusern und ausreichend Grünanteilen schätzungsweise 600 neue Einwohner ansiedeln.

Suchraum Wohnungsbau

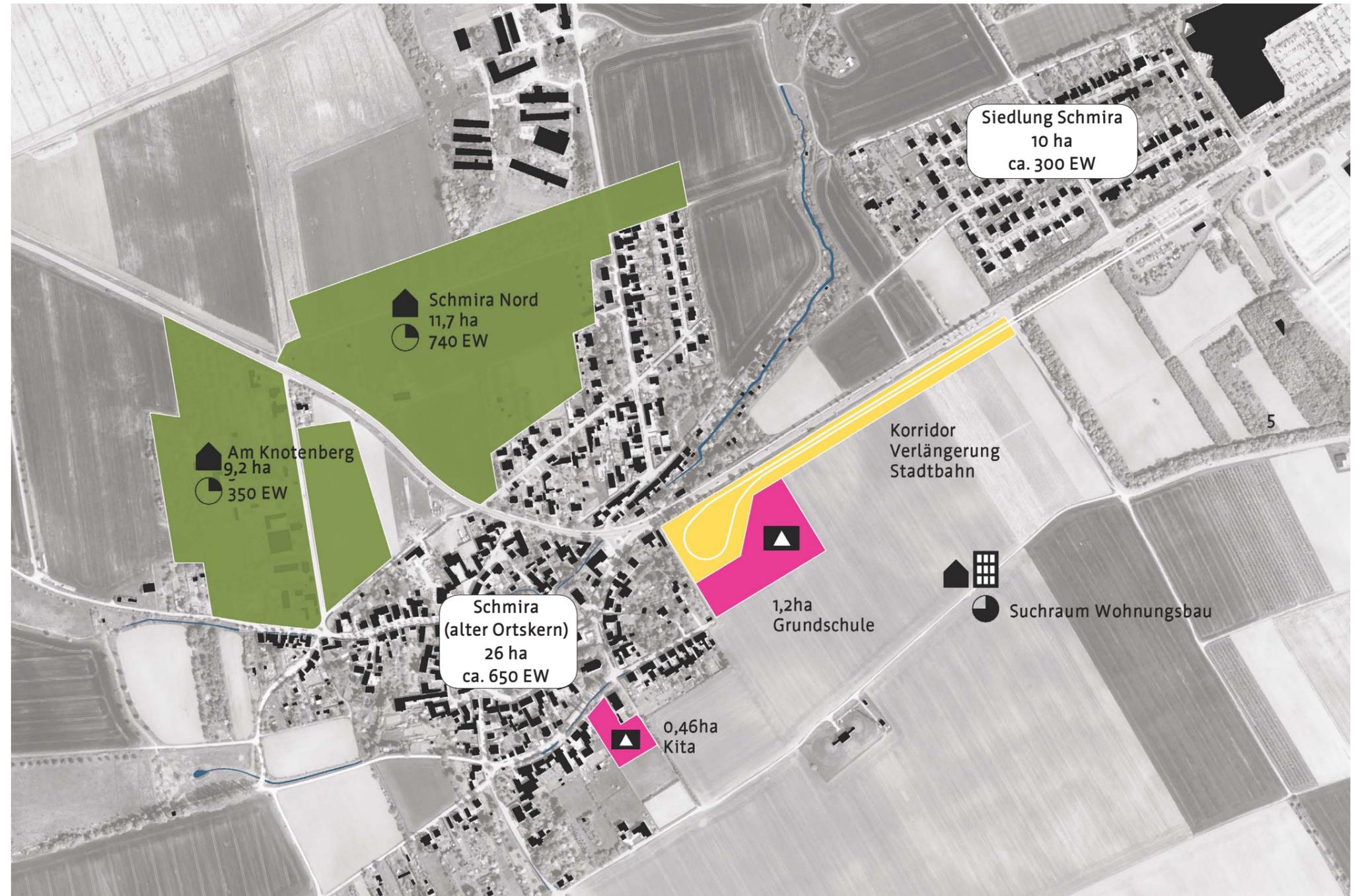
Langfristig könnten sich weitere Flächenpotenziale im Bereich des Suchraumes gemäß ISEK Erfurt 2030 südlich der Gothaer Strasse ergeben.

Gemeinbedarfsflächen

Zusammen mit den kurz- bis mittelfristigen Zuzügen kann die Einwohnerzahl Schmiras auf ca. 2.000 EW steigen. Weitere Zuzüge sind bei Entwicklung von Bauflächen im Bereich des Suchraumes für Wohnungsbau gemäß ISEK Erfurt 2030 langfristig möglich. Deshalb ist die erforderliche Gemeinbedarfsfläche von ca. 1,2 ha für eine zweizügige Grundschule vorzuhalten. Es wird vorgeschlagen, diese zentral am künftigen Stadtbahnhaltepunkt einzuordnen. Die Fläche befindet sich bereits in städtischem Eigentum. Bei dem im Ortskern Schmira bestehenden Kindergarten sind aufgrund der historischen Bau-/Grundstücksstruktur keine Erweiterungsmöglichkeiten vorhanden. Gemäß Aussage der Stadt Erfurt ist deshalb eine Fläche von ca. 4.000 m² für ca. 120 Kindergartenplätze vorzuhalten. Zu diesem Zweck steht bereits eine städtische Fläche dieser Größenordnung in der Seestraße zur Verfügung.

Friedhof

Bei der prognostizierten Einwohnerzahl von ca. 2000 wird der heutige Friedhof von Schmira nicht mehr ausreichen. Eine mögliche Neuausweisung wäre nördlich der künftigen Ortslage denkbar.



Zeithorizont:

- kurzfristig - mittelfristig
- mittelfristig - langfristig

Nutzung | Dichte:

- Schwerpunkt Familienwohnen mit geringer Dichte (Einfamilien-, Doppel-, Reihenhäuser)

- Gemeinbedarf / Soziale Funktionen

- Mischung Familienwohnen / Geschosswohnen Dichte etwas höher

32 Flächenbetrachtung hinsichtlich Entwicklungszeiträumen und angestrebter Dichte

3.2 Planungsprämissen

Prämisse 1. Der Eselsgraben soll als bedeutsamer Naturraum und in seiner Funktion als Frischluftschneise erhalten werden. In Weiterführung des Eselsgrabens soll auch der südwestliche Dorfrand Schmiras, welcher sich in Klimaschutzzone I befindet und damit wesentlich für die Frischluftversorgung der Stadt Erfurt verantwortlich ist, von Bebauungen freigehalten werden.

Prämisse 2. Da eine nördliche Umfahrung der Ortslage (V.1A) den Eselsgraben queren müsste (vgl. Prämisse 1.) bestehen massive Hindernisse bezüglich Natur- und Klimaschutz. Von der Verlagerung des Durchgangs- und Messeverkehrs auf eine südliche Umgehung der Ortslage Schmira mit direkter Anbindung an die A71 kann ebenfalls nicht mehr ausgegangen werden. (vgl. 2.11. 2) Bei künftigen Planungen ist deshalb davon auszugehen, dass der Messeverkehr weiterhin über die Eisenacher Straße abgewickelt werden muss und diese vom Durchgangsverkehr nicht entlastet wird.

Prämisse 3. Bei weiteren Planungen ist davon auszugehen, dass die Straßenbahnlinie für die optimale Anbindung des sich entwickelnden Ortsteiles Schmira bis an den östlichen Ortsrand herangeführt wird und hier ein neuer Umsteigepunkt entsteht.

Prämisse 4. Gemeinbedarfsflächen sind aufgrund der zu erwartenden positiven Entwicklung der Einwohnerzahlen Schmiras am künftigen Umsteigepunkt am östlichen Ortsrand einzuordnen.

Prämisse 5. Der P&R- Platz Messe wird auf Basis des aktuell ermittelten Bedarfes erweitert.

Prämisse 6. Für die Baugebiete „Am Knotenberg“ sowie die Flächen nördlich der Eisenacher Straße „Schmira Nord“ wird eine Entwicklung als Allgemeine Wohngebiete (WA) angestrebt. Die Einhaltung der erforderlichen Werte hinsichtlich möglicher Immissionen (Lärm, Geruch) ist auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung gutachterlich nachzuweisen.

Prämisse 7. Im Sinne der Qualitätssicherung bei weiteren Planungen könnte die Durchführung von Wettbewerben unter Beteiligung der relevanten Ämter erwogen werden. Insbesondere für die komplexe Aufgabe einer Verlängerung der Stadtbahn an die Ortslage in Verbindung mit der Errichtung eines Schulstandortes unter Berücksichtigung unterschiedlichster Anforderungen (beispielsweise Topographie und Landschaft, Barrierefreiheit, Städtebaulich-räumliche Integration, etc.) wird ein vergleichendes Verfahren empfohlen.

Planzeichenerklärung Rahmenplan

-  Gemeinbedarfsflächen für Grundschule (1,20 ha) und Kindergarten (0,5ha) auf städtischen Grundstücken
-  Sportflächen
-  P&R-Platz Messe: Erweiterung um 390 Stellplätze mit Zufahrt von der Wartburgstraße
-   Haltestelle P&R-Platz Messe (aktuell) Umsteigepunkt Buslinie 80 <> Stadtbahn
-   Haltestelle Schmira (zukünftig) Umsteigepunkt Buslinie <> Stadtbahn
-  Haltepunkt Bus Linie 80 (zukünftig) Weiterführung nach Frienstedt
-  Verlängerung der Stadtbahn nach Schmira mit neuer Wendeschleife
-  1 Entwicklungsgebiet „Am Knotenberg“
-  2 Entwicklungsgebiet „Schmira Nord“
-  3 Suchraum für Wohnungsbau gemäß ISEK Erfurt 2030



33 Rahmenplan mit Planungsprämissen

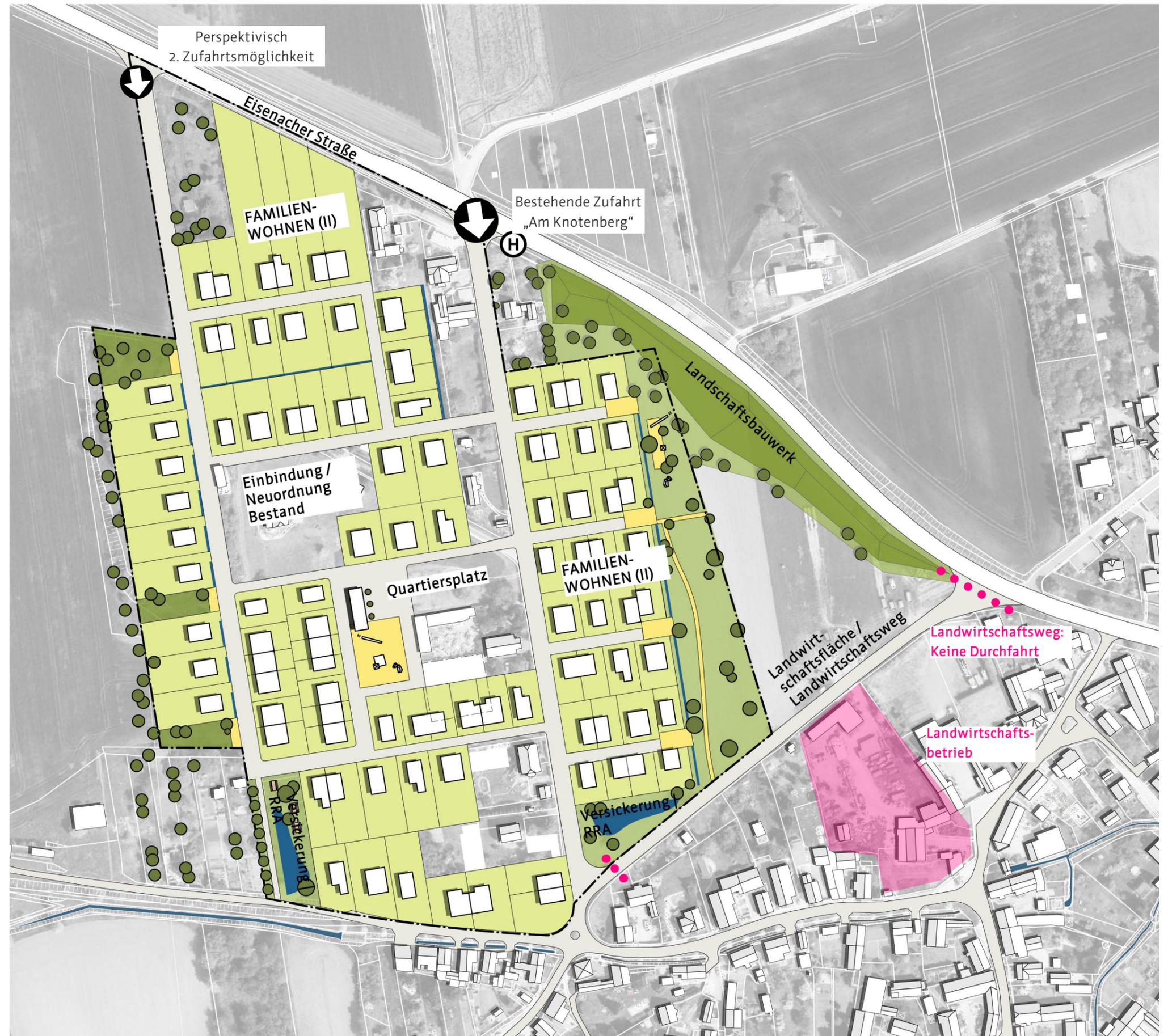
3.3 Bebauungsstudien

3.3.1 Entwicklungsgebiet „Am Knotenberg“

Südlich der Eisenacher Straße im Bereich „Am Knotenberg“ stehen kurz- und mittelfristig in Summe ca. 9,2 ha Entwicklungsflächen zur Verfügung. Eine lockere Bauweise (Ein- bis Zweifamilien-, Doppel- und Reihenhäuser) mit 2 Geschossen entspricht dem dörflichen Charakter. Unter Einbindung der bestehenden Strukturen und bei einem hohen Grünanteil wird im Ergebnis des Testentwurfes Wohnraum für ca. 350 neue Einwohner entstehen. Im Testentwurf werden 100 neue Grundstücke erschlossen, davon 6 für Reihenhäuser sowie 90 als Doppel- und Einzelhäuser. Die Summe des Nettobaulandes beträgt ca. 49.000 m², die bebaute Fläche ca. 10.000m². Geht man von einer 2-Geschossigkeit der Gebäude aus, so erhält man eine BGF von ca. 20.000m².

Prämissen für die Entwicklung am Knotenberg:

1. Freihalten der Landwirtschaftsfläche gegenüber dem Grundstück des ortsansässigen Landwirtes in der Straße der Solidarität Nr. 15 von Bebauung.
2. Erhalten des Landwirtschaftsweges, um störungsfreie Abläufe für den landwirtschaftlichen Betrieb zu gewährleisten und Konfliktpotenzial zu minimieren.
3. Keine einseitige Bebauung östlich der Straße „Am Knotenberg“: stattdessen Erweiterungsmöglichkeiten in Richtung Landwirtschaftsfläche für langfristige Entwicklungen offen halten; kompakte Stickerschließung ermöglicht die Erschließung mehrerer Familienhäuser.
4. Neuordnung der Flächen westlich der Straße am Knotenberg für die Verdichtung mit Wohnen: im Endausbauzustand zweite Anbindung an die Eisenacher Straße
5. Einbindung umgebender Grünräume, Schaffung behutsamer Übergänge in die Agrarlandschaft durch breite Streifen Obstgehölze und Heckenstrukturen.
6. Die Ausweisung eines allgemeinen Wohngebiets wird angestrebt. Die Einhaltung der zulässigen Geruchsstundenzahl sowie der Lärmimmissionswerte (besonders hinsichtlich des benachbarten Landwirtschaftsbetriebes) ist gutachterlich auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung nachzuweisen.



34 Bebauungsstudie Entwicklungsgebiet „Am Knotenberg“ | M 1:2000

3.3.2 Entwicklungsgebiet „Schmira Nord“

Nördlich der Eisenacher Straße stehen kurz- und mittelfristig weitere ca. 11,7 ha Entwicklungsflächen zur Verfügung. Hier kann die bestehende Struktur aus lockerer Bauweise (Ein- bis Zweifamilien-, Doppel- und Reihenhäuser) mit 2 bis 3 Geschossen fortgeführt werden. Wesentlich ist eine gute Einbindung in die umgebende Landschaft und ein hoher Grünanteil. Im Ergebnis des Testentwurfes wird Wohnraum für ca. 740 neue Einwohner entstehen. Im Testentwurf werden 170 neue Grundstücke erschlossen, davon 74 für Reihenhäuser und 96 für Doppel- und Einzelhäuser. Die Summe des Nettobaulandes beträgt ca. 66.000m², die bebaute Fläche ca. 19.000m². Gemäß der im Plan angegebenen Geschossigkeiten erhält man eine BGF von ca. 42.000m².

Prämissen für die Entwicklung:

1. Die Landschaftsbauwerke nördlich und südlich der Eisenacher Straße dienen als aktive Schallschutzmaßnahmen und sind den Anforderungen entsprechend auszubilden. Der notwendige Abstand von der Eisenacher Straße für den Lärmschutz wird als Grünfläche auf der Quartierseite zugänglich gemacht.
2. Die Erschließung erfolgt durch neue Anbindungspunkte direkt an die Eisenacher Straße. Bestehende Wohnstraßen (Frienstedter Str., Nordweg, Sandweg, Str.d. LPG 8. März) sind mit dem neuen Erschließungsnetz zu verknüpfen, zusätzliche Verkehrsbelastungen jedoch zu vermeiden.
3. Es sollte auf eine gute Durchmischung der Bautypologien und Wohnformen geachtet werden.
4. Ein durchgrüntes Quartier mit verkehrsberuhigten Straßen- und Platzräumen schafft Aufenthaltsbereiche für seine Bewohner, welche der Kommunikation und Identifikation dienen.
5. Das Entwicklungsgebiet soll mit den bestehenden Strukturen Schmiras sensibel verknüpft werden. Die Ortsränder zur umgebenden Landschaft sollen mit breiten Streifen aus Obstgehölzen und Heckenstrukturen ausgebildet werden. Ortspezifische Besonderheiten, wie z.B. der „Domblick“ sollten zur Bildung eines unverwechselbaren Quartierscharakters genutzt werden.



35 Bebauungsstudie Entwicklungsgebiet „Schmira Nord“ | M 1:2000

In der Gesamtschau von Schmira und Umgebung kann somit eine maximale Entwicklung von in Summe ca. 20,9 ha Fläche im Norden und Nordwesten des Ortskernes als angemessen dargestellt werden.

Entsprechend den Testentwürfen könnten in den beiden Baugebieten ca. 11,6 ha Nettobauland ausgewiesen und in relativ geringer Dichte bebaut werden. Gemäß den zugrunde gelegten Flächenansätzen* kann damit in den Baugebieten „Schmira Nord“ und „Am Knotenberg“ Wohnraum für schätzungsweise 1.100 neue Einwohner entstehen. Zusammen mit den 650 Einwohnern des bestehenden Ortskernes und der bereits bestehenden Erweiterung „Siedlung Schmira“ mit ca. 300 Einwohnern käme Schmira dann auf eine neue Einwohnerzahl von ungefähr 1.900.

Die südlichen Ortsränder bleiben in ihrem Charakter des historischen Dorfrandes im Übergang zur Agrarlandschaft mit ihren Nutzgärten und Streuobstwiesen langfristig ebenso erhalten, wie der wertvolle Naturraum des Eselsgrabens.

Sollte im Ergebnis der vertiefenden Untersuchungen zu den Suchräumen für Wohnungsbau des ISEK Erfurt 2030 weiterer Bedarf an Wohnbauflächen beziffert werden, so sind kompaktere Entwicklungen im Zusammenhang mit der Verlängerung der Straßenbahn zwischen Messe und östlichem Ortsrand von Schmira denkbar.

* Zugrunde gelegte Werte für die Schätzung der Einwohnerzahlen:
 Nettowohnfläche=70%BGF
 Nettowohnfläche je Einwohner= 39,6m²
 (gem. Thür. LA für Statistik in 2016)



36 Gesamtübersicht Schmira und Entwicklungsflächen | M 1:5000

4. Zusammenfassung

Der Ortsteil Schmira liegt an der Entwicklungsachse für die Erweiterung der Stadt Erfurt nach Westen. Die Landeshauptstadt befindet sich seit Jahren in einem kontinuierlichen Wachstumsprozess mit entsprechend steigendem Bedarf an Wohnraum. Bereits jetzt steht fest, dass der Bedarf an Wohnraum in absehbarer Zeit durch den Wohnungsneubau gedeckt werden muss. Die weitere Entwicklung Schmiras für den Wohnungsbau entspricht der Grundkonzeption des wirksamen Flächennutzungsplanes (FNP) der Stadt Erfurt. Neben einem bereits vorliegenden Antrag auf Einleitung eines Bauleitplanverfahrens gibt es weitere Interessenten, die das Ziel verfolgen, in Schmira Wohnungsbau zu entwickeln. Vor der Aufstellung von Bebauungsplänen für Einzelvorhaben sollte durch ein übergeordnetes Entwicklungskonzept für den Ortsteil Schmira eine Prüfung und Bewertung der möglichen Entwicklungspotentiale für einzelne Teilflächen erfolgen.

Hierfür waren zunächst bindende Planungsgrundlagen auszuwerten und die verschiedenen Aspekte wie Landwirtschaft, Naturschutz, Immissionsschutz, Klima, Lufthygiene und Lärm sowie die Belange der Erschließung gegeneinander abzuwägen.

In mehreren Lenkungsgruppen wurden die komplexen Rahmenbedingungen analysiert und die folgenden 5 Prämissen für die verträgliche Entwicklung Schmiras formuliert:

Prämisse 1. Der Eselsgraben soll als bedeutsamer Naturraum und in seiner Funktion als Frischluftschneise erhalten werden. In Weiterführung des Eselsgrabens soll auch der südwestliche Dorfrand Schmiras, welcher sich in Klimaschutzzone I befindet und damit wesentlich für die Frischluftversorgung der Stadt Erfurt verantwortlich ist, von Bauungen freigehalten werden.

Prämisse 2. Da eine nördliche Umfahrung der Ortslage (V.1A) den Eselsgraben queren müsste (vgl. Prämisse 1.) bestehen massive Hindernisse bezüglich Natur- und Klimaschutz. Von der Verlagerung des Durchgangs- und Messeverkehrs auf eine südliche Umgehung (Trassenvariante 5) mit direkter Anbindung an die A71 kann ebenfalls nicht mehr ausgegangen werden. (vgl. 2.11. 2) Bei künftigen Planungen ist deshalb davon auszugehen, dass der Messeverkehr weiterhin über die Eisenacher

Straße abgewickelt werden muss und diese vom Durchgangsverkehr nicht entlastet wird.

Prämisse 3. Bei künftigen Planungen ist davon auszugehen, dass die Straßenbahnlinie für die optimale Anbindung des sich entwickelnden Ortsteiles Schmira bis an den östlichen Ortsrand herangeführt wird und hier ein neuer Umsteigepunkt entsteht.

Prämisse 4. Gemeinbedarfsflächen sind aufgrund der zu erwartenden positiven Entwicklung der Einwohnerzahlen Schmiras am künftigen Umsteigepunkt zur Stadtbahn am östlichen Ortsrand einzuordnen.

Prämisse 5. Der P&R- Parkplatz Messe wird auf Basis des aktuell ermittelten Bedarfes erweitert.

Prämisse 6. Für die Baugebiete „Am Knotenberg“ sowie die Flächen nördlich der Eisenacher Straße „Schmira Nord“ wird eine Entwicklung als Allgemeine Wohngebiete (WA) angestrebt. Die Einhaltung der erforderlichen Werte hinsichtlich möglicher Immissionen (Lärm, Geruch) ist auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung gutachterlich nachzuweisen.

Prämisse 7. Im Sinne der Qualitätssicherung bei weiteren Planungen könnte die Durchführung von Wettbewerben unter Beteiligung der relevanten Ämter erwogen werden. Insbesondere für die komplexe Aufgabe einer Verlängerung der Stadtbahn an die Ortslage in Verbindung mit der Errichtung eines Schulstandortes unter Berücksichtigung unterschiedlichster Anforderungen (beispielsweise Topographie und Landschaft, Barrierefreiheit, Städtebaulich-räumliche Integration, etc.) wird ein vergleichendes Verfahren empfohlen.

Flächenbetrachtung.

Diese 7 Prämissen bildeten die Grundlage für eine Neubewertung der im gültigen FNP ausgewiesenen Flächen. Die Flächenbetrachtung (vgl. S.21/22) kam zu dem Ergebnis, dass eine maßvolle Erweiterung Schmiras in nördliche und westliche Richtung mit Erschließung über die Eisenacher Straße empfohlen werden kann und die Sonderfläche Stadtbahn sowie die Gemeinbedarfsfläche für eine Schule an den östlichen Rand des alten Ortskernes

von Schmira an den künftigen Haltepunkt verlagert werden sollen.

Entwicklung von Wohnbauflächen

Perspektivisch wird eine Entwicklung für Wohnungsbau auf den Flächen nördlich und südlich der Eisenacher Straße angestrebt. Für die beiden Baugebiete „Am Knotenberg“ und „Schmira Nord“ wurde anhand von Bebauungsstudien bereits eine grobe Quantifizierung hinsichtlich Flächen, Baugrundstücken, Typologien und Einwohnerzahl vorgenommen, sowie die wesentlichen Prämissen für eine qualitätsvolle Entwicklung aufgezeigt.

Baugebiet „Am Knotenberg“

Gesamtgröße: ca. 9,2ha
Grundstücke: ca. 96 (6 Reihenhäuser, 90 EFH + DH)
Nettobauland: ca. 49.000 m²
Bebaute Fläche: ca. 10.000 m²
BGF: ca. 20.000m² (2-geschossig)
Einwohner: ca. 350 EW

Entwicklungsprämissen:

1. Freihalten der Landwirtschaftsfläche gegenüber dem Grundstück des ortsansässigen Landwirtes in der Straße der Solidarität Nr. 15 von Bebauung.
2. Erhalten des Landwirtschaftsweges, um störungsfreie Abläufe für den landwirtschaftlichen Betrieb zu gewährleisten und Konfliktpotenzial zu minimieren.
3. Keine einseitige Bebauung östlich der Straße „Am Knotenberg“: kompakte Stickerschließung ermöglicht die Erschließung mehrerer Familienhäuser.
4. Neuordnung der Flächen westlich der Straße am Knotenberg für die Verdichtung mit Wohnen: im Endausbauzustand zweite Anbindung an die Eisenacher Straße.
5. Einbindung umgebender Grünräume, Schaffung behutsamer Übergänge in die Agrarlandschaft durch breite Streifen Obstgehölze und Heckenstrukturen.
6. Die Ausweisung eines allgemeinen Wohngebiets wird angestrebt. Die Einhaltung der zulässigen Geruchsstundenzahl sowie der Lärmimmissionswerte (besonders hinsichtlich des benachbarten Landwirtschaftsbetriebes) ist gutachterlich auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung nachzuweisen.

Baugebiet „Schmira Nord“

Gesamtgröße: ca. 11,7 ha
Grundstücke: ca. 170 (74 Reihenhäuser, 96 EFH + DH)
Nettobauland: ca. 66.000 m²
Bebaute Fläche: ca. 19.000 m²
BGF: ca. 42.000m² (2 bis 3-geschossig)
Einwohner: ca. 740 EW

Entwicklungsprämissen:

1. Die Landschaftsbauwerke nördlich und südlich der Eisenacher Straße dienen als aktive Schallschutzmaßnahmen und sind den Anforderungen entsprechend auszubilden. Der notwendige Abstand von der Eisenacher Straße für den Lärmschutz wird als Grünfläche auf der Quartierseite zugänglich gemacht.
2. Die Erschließung erfolgt durch neue Anbindungspunkte direkt an die Eisenacher Straße. Bestehende Wohnstraßen (Frienstedter Str., Nordweg, Sandweg, Str.d. LPG 8. März) sind mit dem neuen Erschließungsnetz zu verknüpfen, zusätzliche Verkehrsbelastungen jedoch zu vermeiden.
3. Es sollte auf eine gute Durchmischung der Bautypologien und Wohnformen geachtet werden.
4. Ein durchgrüntes Quartier mit verkehrsberuhigten Straßen- und Platzräumen schafft Aufenthaltsbereiche für seine Bewohner, welche der Kommunikation und Identifikation dienen.
5. Das Entwicklungsgebiet soll mit den bestehenden Strukturen Schmiras sensibel verknüpft werden. Die Ortsränder zur umgebenden Landschaft sollen mit breiten Streifen aus Obstgehölzen und Heckenstrukturen ausgebildet werden. Ortsspezifische Besonderheiten, wie z.B. der „Domblick“ sollten zur Bildung eines unverwechselbaren Quartierscharakters genutzt werden.

Fazit

In der Gesamtschau von Schmira und Umgebung kann somit eine maximale Entwicklung von in Summe ca. 20,9 ha Fläche im Norden und Nordwesten des Ortskernes als verträglich angestrebt werden. Gemäß den zugrunde gelegten Flächenansätzen kann damit in den Baugebieten „Schmira Nord“ und „Am Knotenberg“ Wohnraum für schätzungsweise 1.100 neue Einwohner entstehen.

