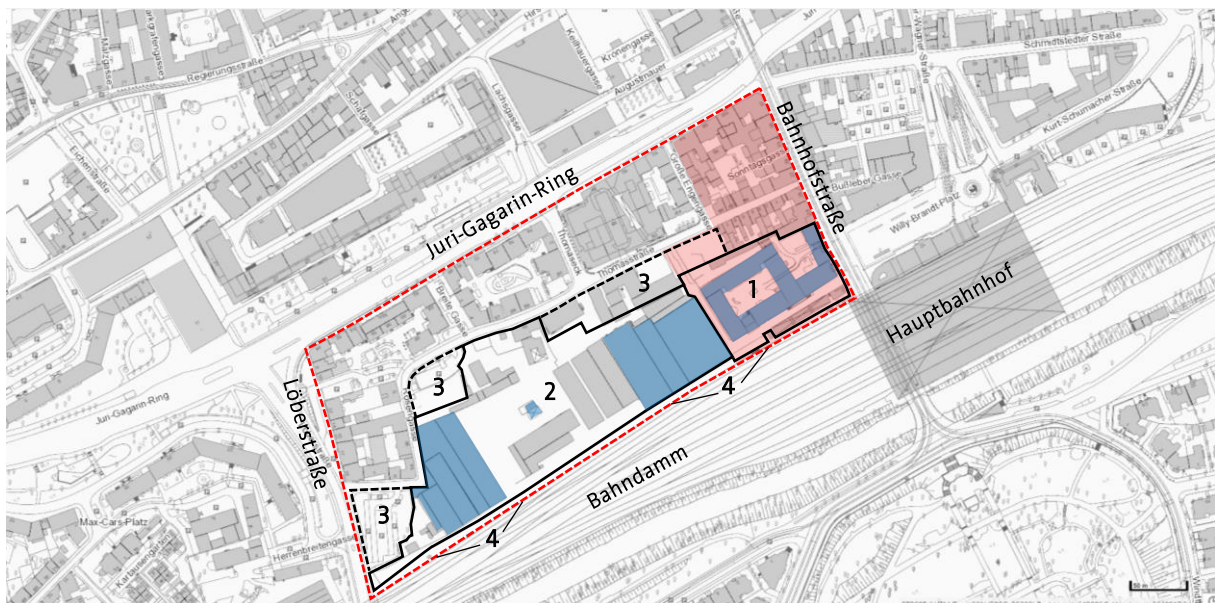


Erläuterung zur Entwicklung des westlichen Bahnhofsquartiers

Westliches Bahnhofsquartier, Situation

Neben dem fortschreitenden positiven Sanierungsstand im 2001 festgesetzten Sanierungsgebiet ALT489 „Bahnhofsquartier Erfurt“ sind auf den Brachflächen westlich der bis 1993 als „Bahndirektion“ fungierenden und seitdem durch Bundespolizei und für Büros vorwiegend der Deutschen Bahn AG genutzten Gebäudekomplex, nun Änderungen absehbar.

Hierbei bildet die vormalige Bahnbetriebsfläche Thomasstraße, die bis 1925 für Bahnwerkstätten und dann bis 1994 für Kfz-Werkstätten und Bahnpost diente und seitdem leer steht, die Kernfläche des städtebaulichen Missstandes, an die weitere Brachflächen entlang der Thomasstraße und Rosengasse angrenzen.



Übersicht: westliches Bahnhofsquartier (rot gestrichelt), westlicher Teil des Sanierungsgebiet ALT 489 „Bahnhofsquartier Erfurt“ (rote Fläche), vormalige Bahnbetriebsfläche „Bahndirektion“ (1), vormalige Bahnbetriebsfläche Thomasstraße (2), angrenzende Flächen (3), neben dem Bahndamm liegende Bahnbetriebsfläche für Rettung und Technik (4) Denkmalschutz (blau gefüllt)

Nachdem die Eigentümerin Deutsche Bahn AG die vormalige Bahnbetriebsfläche Thomasstraße 1994 leergezogen hatte, kam es zu einem längeren Prozess der betriebsinternen Zuordnung. 2009/10 erwarb die Krieger Handel SE deutschlandweit ein Paket aus ehemals von der Bahn genutzten Flächen. So auch die Bahnbetriebsfläche Thomasstraße, am kommunalen Vorkaufsrecht vorbei, um bessere Einflussmöglichkeiten zur Erweiterung des Einkaufszentrums Thüringenpark an der Nordhäuser Straße zu haben.

Damit setzte sich die Blockade einer Entwicklung der Brachflächen westlich der Bahnhofstraße fort. Die Stadt Erfurt richtete daher ihren Fokus auf die verfügbaren Flächen östlich und weit östlich der Bahnhofstraße, auch als ICE-City Ost benannt.

Außerdem schlossen die Stadt Erfurt und die LEG Thüringen einen Grundlagenvertrag zur städtebaulichen Entwicklung am ICE-Knoten ab, siehe Stadtratsbeschluss 0168/14 vom 12.03.2014. Nach dem hatte die LEG Thüringen neben Flächen in der ICE-City Ost auch Flächen westlich der Bahnhofstraße zu sichern, auch als ICE-City West bekannt. Dazu kam 2016 ein Kaufvertrag mit der Krieger Handel SE zu Stande, der aber eine aufschiebende Wirkung beinhaltete, bis die Stadt Erfurt zur Erweiterung des Einkaufszentrum

Thüringenpark einen Bebauungsplan aufgestellt hat.

Inzwischen ist der Prozess zu diesem Bebauungsplan weit gediehen, so dass der Kaufvertrag wirksam werden kann und die Bahnbetriebsfläche Thomasstraße mit der LEG Thüringen nun eine Eigentümerin erhält, die eine Mitwirkungsbereitschaft für eine städtebauliche Entwicklung zeigt. Hierzu wird sie dann als erstes Untersuchungen zum Zustand der seit 1994 leerstehenden baulichen Anlagen und Flächen vornehmen.

Wie zuvor bereits erwähnt, wurde die ehemalige Bahnbetriebsfläche Thomasstraße 2016 von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Es verbleibt aber nördlich des Bahndammes eine Bahnbetriebsfläche für Rettung und Technik bezogen auf den Bahndamm, die jederzeit zugänglich und frei sein muss. Dazu wurde ein Flurstück neben dem Bahndamm gebildet und eingefriedet, das aber jederzeit zugänglich ist.

Außerdem greift für die vormalige Bahnbetriebsfläche Thomasstraße seit 2019 der Denkmalschutz. Dieser umfasst die zuletzt als Kfz-Werkstatt genutzte Halle an der Rosengasse, die vormalige Tankstelle, Teile der zuletzt als Bahnpost genutzten Halle an der Thomasstraße, Reste von Gleisanlagen im Gelände und in den Hallen, eine Grundstückseinfriedung an der Löberstraße und eine unterirdische Luftschutzanlage an der Thomasstraße. Mit diesem Prozess wurde der Begriff „Bahnhallen“ und „Bahnhallenquartier“ geprägt.

Des Weiteren steht die ehemalige „Bahndirektion“ seit 1979 unter Denkmalschutz. Dazu gehören das alte Stations- und Direktionsgebäude mit dem markanten Turm, den späteren dreiflügeligen Anbau sowie den späteren Flachbau entlang der Bahnhofstraße.

An diese beiden vormaligen Bahnbetriebsflächen „Bahndirektion“ und Thomasstraße grenzen entlang der Thomasstraße und Rosengasse Flächen an, von denen ein großer Teil zwischen 1945 und 1988 von Bebauung freigelegt wurde und seitdem mit Kfz-Stellplätzen genutzt ist.

Daher ergibt sich im westlichen Bahnhofsquartier eine ca. 4,6 ha große Kernfläche zur städtebaulichen Entwicklung bestehend aus:

1. vormaliger Bahnbetriebsfläche „Bahndirektion“, ca. 0,7 ha, 1847-1888 Stations- und Direktionsgebäude, 1888 große Erweiterung und bis 1993 Reichsbahndirektion, aktuell Bundespolizei und Büro
2. vormalige Bahnbetriebsfläche Thomasstraße, ca. 2,65 ha, 1847-1925 Bahnwerkstätten, 1925 teilweiser Umbau und Nutzung bis 1994 als Kfz-Werkstätten und Bahnpost, seitdem leerstehend
3. angrenzende Flächen, ca. 1,0 ha, 1945-1988 von Bebauung freigelegt und seitdem mit Kfz-Stellplätzen genutzt
4. neben dem Bahndamm liegende Bahnbetriebsfläche für Rettung und Technik, ca. 0,24 ha, dauerhaft frei- und zugänglich zu halten.

Zu dieser Kernfläche kommen auf der anderen Straßenseite von Thomasstraße und Rosengasse die gelegenen Quartiere hinzu, von denen (nur wenige) Teile von Brachzuständen und ungünstigen Arbeits- und Wohnbedingungen geprägt sind.

Westliches Bahnhofsquartier, Planungen

Mit der Planfeststellung für den ICE-Knoten 1995 wurde auch ersichtlich, welche Bahnbetriebsflächen am Hauptbahnhof zukünftig entfallen. Daher hat die Stadt Erfurt für das gesamte Bahnhofsquartier inklusive der Bahnbetriebsflächen das Bebauungsplanverfahren ALT408 „Bahnhofsquartier“ gestartet und mit dem Rahmenplan ALT453 „Bahnhofsquartier“ dazu 1997 den Vorentwurf vorgelegt.

Danach wurden für einen Teil des Bahnhofsquartiers das Sanierungsgebiet ALT489 „Bahnhofsquartier Erfurt“ festgesetzt und in dessen Umgriff weitere Bebauungspläne aufgestellt. Wie u.a. 2010 der Bebauungsplan ALT571 „Bahnhofsquartier - Teilbereich A“, der u.a. die vormalige Bahnbetriebsfläche Reichsbahndirektion beinhaltet.

Um die (in Teilen blockierte) städtebauliche Entwicklung im Umfeld des ICE-Knoten (Hauptbahnhof) zu forcieren, erstellte die Stadt Erfurt eine Machbarkeitsstudie „ICE-City“. Ziel war es, den Erreichbarkeitsvorteil des ICE-Knotens insbesondere für die wirtschaftliche Entwicklung besser zu nutzen; siehe Stadtratsbeschluss 0829/10 vom 24.06.2010. In der Folge wurden der Geltungsbereich und die Planungsziele des aufzustellenden Bebauungsplanes ALT408 „Bahnhofsquartier West“ präzisiert (siehe Stadtratsbeschluss 2182/10 vom 07.09.2011) und vorbereitende Untersuchungen für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme durchgeführt (siehe Stadtratsbeschluss 2132/11 vom 01.03.2012).

Im Ergebnis dieser Untersuchungen wurden die Grundstücke Gemarkung Erfurt- Süd, Flur 120, Flurstücke 51/1, 52, 54, 53/1 und 53/4 von der Stadt sanierungsbedingt erworben. Durch den Erwerb dieser Schlüsselgrundstücke hat die Stadt die Möglichkeit die zukünftige städtebauliche Entwicklung in diesem Bereich entsprechend der Sanierungsziele maßgeblich zu beeinflussen (DS 0297/14).

Des Weiteren wurde 2013 das seit 1979 denkmalgeschützte Gebäude der vormaligen Reichsbahndirektion baulich konkret untersucht, um zu ermitteln, an welchen Stellen das Gebäude weitere Ein- und Ausgänge haben könnte und welche weiteren Nutzungen sich unterbringen ließen, so dass sich insgesamt das Gebäude mehr zu seinem Umfeld öffnen und eine Funktion als Auftakt zu den westlich anschließenden Flächen haben kann.

Zum Ergebnis der vorbereitenden Untersuchungen für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme wurde mit der Drucksache 1381/13 in den Fachausschüssen des Stadtrates am 29.08.2013 und 03.09.2013 informiert. Nach dem zeigte die Eigentümerin der vormaligen Bahnbetriebsfläche Thomasstraße, die Krieger Handel SE, keine Mitwirkungsbereitschaft.

Außerdem verband sie eine städtebauliche Entwicklung ihrer Flächen an der Thomasstraße mit der Bedingung, dass die Stadt Erfurt den zuvor genannten Bebauungsplan zur Erweiterung des Einkaufszentrums Thüringenpark an der Nordhäuser Straße aufstellt. Damit positionierte sich diese Eigentümerin deutlich gegen die städtebaulichen Ziele der Stadt Erfurt im Untersuchungsbereich. Aber ohne die Mitwirkung dieser Eigentümerin war eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung blockiert, da hierzu nicht auf die Flächen der Eigentümerin verzichtet werden konnte.

Mit dem Eigentumsübergang der Flächen der Krieger Handel SE an die LEG Thüringen, ergibt sich nun eine Option für eine geordnete städtebauliche Entwicklung des gesamten Bereiches zwischen Bahnhof- und Löberstraße. Aufgrund der funktionalen Anbindung an das vorhandene Sanierungsgebiet ALT489 „Bahnhofsquartier“ sowie der vorhandenen städtebaulichen Missstände, sollen dazu vorbereitende Untersuchungen eingeleitet werden, die eine Erweiterung des vorhandenen oder die Ausweisung eines neuen Sanierungsgebietes erbringen sollen. Mit diesen Untersuchungen ergeben sich (erst) die

konkretisierten Sanierungsziele. Diese werden dann auch in den aufzustellenden Bebauungsplan ALT408 „Bahnhofsquartier West“ einfließen.

Vorbereitende Untersuchungen

Städtebauliche Missstände und mögliche Lösungsansätze

Das gesamte Bahnhofsquartier hat auf Grund seiner Lage zwischen ICE-Knoten (Hauptbahnhof) und City (Altstadt) eine zentrale Bedeutung im Stadtgefüge. Hierzu sind im Bereich des 2001 festgesetzten Sanierungsgebietes ALT489 „Bahnhofsquartier Erfurt“ die schwerwiegenden Funktions- und Substanzmängel größtenteils abgestellt und die Sanierungsziele wurden zu großen Teilen bereits erreicht.

Hingegen sind die Teile des Bahnhofsquartiers, die sich nicht innerhalb des Sanierungsgebietes ALT489 „Bahnhofsquartier Erfurt“ befinden, von schwerwiegenden Funktions- und Substanzmängeln geprägt, aufgrund derer das Gebiet seinen innerstädtischen Funktionen nicht gerecht werden kann. Diese betrifft insbesondere vormalige Bahnbetriebsflächen und deren Umfeld, deren Zustand sich auch auf die angrenzenden Quartiere negativ auswirkt. Auf Grund des Größenumfanges der Mängel und deren Ausstrahlung ins Umfeld wird eingeschätzt, dass eine geordnete städtebauliche Entwicklung nicht ohne die Unterstützung der Instrumente des besonderen Städtebaurechts möglich ist.

Dieses im Zentrum der Stadt gelegene Gebiet bildet mit seinen umfangreichen Mängeln und deren Ausstrahlung ins Umfeld eine schwerwiegende funktionale Fehlstelle. Außerdem wird es überwiegend nicht den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gerecht. Es liegen somit sowohl gravierende Funktionsmängel als auch erhebliche Substanzmängel vor.

So ist die ehemalige „Bahndirektion“ auf Grund ihrer zentralen Lage am Hauptbahnhof zwar in Nutzung, kann ihrer zentralen Position als städtebauliches Bindeglied zwischen der Bahnhofstraße und dem westlichen Bahnhallenquartier aber nicht gerecht werden. Auch aufgrund der häufigen Eigentümerwechsel kam es zu keiner substanziellen Investition für eine städtebauliche Entwicklung. Mit der jetzt gegebenen Möglichkeit der Anbindung der westlich gelegenen Flächen kann sich das Entree mehr zu seinem Umfeld öffnen und eine Funktion als Auftakt zu den westlich anschließenden Flächen erfüllen.

Keine Investitionen in den Erhalt des Bestandes tätigten die bisherigen Eigentümer der ehemaligen Bahnbetriebsfläche Thomasstraße. Diese seit 1994 leerstehende Immobilie wird außerdem unzulässig betreten und genutzt, so dass es auch zu Bränden kommt. Daher waren die baulichen Anlagen dem zunehmenden Verfall ausgesetzt. Diese Situation bewirkt auch Störungen und Gefahren auf den angrenzenden Flächen und Quartieren, in denen es auch Wohnnutzung gibt. Des Weiteren wurde mit dem 2019 deklarierten Denkmalschutz für einige bauliche Anlagen die Erhaltungswürdigkeit festgestellt. Es besteht somit ein zunehmend dringender Handlungsbedarf.

An diese Flächen grenzen östlich entlang der Rosengasse und südlich der Thomasstraße weitere Flächen, die größtenteils von Bebauung freigestellt und mit Kfz-Stellplätzen genutzt sind.

In den südlich des Juri-Gagarin-Ringes und östlich der Löberstraße befindlichen Quartieren gibt es teilweise Leerstand und ungünstige Wohnbedingungen.

Des Weiteren sind die Stadträume der das westliche Bahnhofsquartier umschließenden

Hauptstraßen Juri-Gagarin-Ring und Löberstraße von Kfz-Verkehr dominiert. Die Schnittstellen insbesondere für Fußgänger und Radfahrer sind schlecht ausgebildet, so dass auch die Verknüpfung des gesamten westlichen Bahnhofsquartiers mit dem Umfeld wesentlich gestört ist.

Das westliche Bahnhofsquartier ist im Inneren mit einem schmalen Straßenzug Thomasstraße - Rosengasse erschlossen, der durch einen LSA-gesteuerten Vollknoten (Thomaseck) und einen beschränkten Knoten (Rosengasse) an das Hauptstraßensystem Juri-Gagarin-Ring und Löberstraße angebunden ist. Die weiteren Straßenzüge und Knoten können für Kfz keine substantielle Leistungsfähigkeit aufnehmen.

Die Kernflächen der städtebaulichen Entwicklung grenzen mit dem ehemaligen Reichsbahndirektionsgebäude an den Bahnhofsvorplatz und mit den anderen Flächen und Gebäuden an den Straßenzug Thomasstraße - Rosengasse an.

Neben dem zuvor genannten öffentlichen Erschließungssystem gibt es eine öffentlich-rechtliche Sicherung für eine fußläufige Durchwegung vom Hauptbahnhof, entlang der Süd- und Westseite des ehemaligen Direktionsgebäudes, über die Thomasstraße, durch das EG des Geschäftsgebäudes Thomaseck zum Juri-Gagarin-Ring.

Die bereits angeführte nördlich der Gleisanlagen liegende bahnbetriebliche Rettungsfläche entlang des Bahndammes ist jederzeit frei und zugänglich zu halten. Diese Wegebeziehung kann deshalb auch zukünftig nur Teil eines untergeordneten Fuß-Rad-Wegesystems sein.

Des Weiteren gibt es im gesamten zu untersuchenden Areal kaum Freiräume, wenig Grünbestand, dieser größtenteils nur als Sukzession, einen hohen Versiegelungs- und Überbauungsgrad sowie eine starke Kfz-Prägung der Straßenzüge und Quartiere.

Insgesamt ist die bestehende Struktur aus Erschließung und Grün nicht leistungsfähig genug, um eine städtebauliche Entwicklung insbesondere der Kernflächen sowie eine bessere Verknüpfung des westlichen Bahnhofsquartiers mit dem Umfeld tragen zu können.

Zur Behebung dieses Mangels könnte, neben den Verbesserungen der Schnittstellen am Juri-Gagarin-Ring und der Löberstraße, im Verlauf der zentralen Gebietsstraße, der Thomasstraße, eine öffentliche Fläche gebildet werden, z.B. in Art einer Magistrale.

Für die Anbindung an die Bahnhofstraße bildet das Ensemble der ehemaligen „Bahndirektion“ ein elementar wichtiges Schlüsselgrundstück für die Erschließung und Anbindung des Bahnhallenareals an den Willy-Brandt-Platz / Hauptbahnhof. Die Erschließung vom Willy-Brandt-Platz könnte attraktiv über den östlichen Innenhof erfolgen. Die vorhandene kleine Toröffnung suggeriert derzeit zwar noch einen privaten Bereich. Ein ansprechender Eingang und öffentlich wahrnehmbarer Auftakt könnte jedoch z. B. über die Öffnung des eingeschossigen Anbaus entlang der Bahnhofstraße mit dessen Ausbau als Arkade geschaffen werden. Dieser Umbau würde den vorhandenen optischen Raumabschluss zum Willy-Brandt-Platz erhalten, die Erschließung des inneren Bereiches jedoch wesentlich erleichtern. Hier würde eine ausreichende Nutzerfrequenz und Durchlässigkeit generiert und die Verteilung "nach hinten" gesichert werden können. Ohne diese Anbindung bliebe die gegenwärtige Insellage des Bahnhallenareals bestehen, eine Anbindung an das Bahnhofsquartier wäre nicht möglich, was die Vermarktung,

wirtschaftliche Nutzung und In Wertsetzung des Quartiers nachhaltig beeinträchtigen würde.

Die Parzelle des ehemaligen „Bahndirektionsgebäudes“ muss mit Nutzungen und baulichen Umbauten entwickelt werden, die eine höhere Nutzerfrequenz bewirken.

Außerdem sind Straßen und Grundstücke von Kfz-Stellplätzen zu entlasten. Flächensparende Sammelanlagen könnten zu dieser Entlastung beitragen, wie z.B. das im Gebiet 1998 fertig gestellte Vorhaben Thomaseck mit einem öffentlichen Parkhaus.

Untersuchungsgebiet zur Einleitung der Vorbereitenden Untersuchungen:

Der Bereich für die Vorbereitenden Untersuchungen wird begrenzt (Anlage 02):

- im Norden: durch die nördliche Begrenzung des Juri-Gagarin-Ringes von der Löberstraße bis zur Augustmauer / Mühlgasse
- im Osten: die Ostgrenze der Großen Engengasse, die nördliche Begrenzung der Thomasstraße bis zur Bahnhofstraße und entlang der westlichen Begrenzung der Bahnhofstraße bis zum ICE-Bahnhof
- im Süden: durch die nördliche Lärmschutzwand an den Gleisanlagen
- im Westen: durch die westliche Begrenzung der Löberstraße

Nach dem BauGB sind vor der förmlichen Festlegung eines Sanierungsgebietes „Vorbereitende Untersuchungen“ über die Notwendigkeit der Sanierung, die sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge sowie über die anzustrebenden allgemeinen Ziele und die Durchführbarkeit der Sanierung erforderlich.

Nutzungsoptionen für das Ergänzungsgebiet

- Vorrangige Ausrichtung des Standortes auf City nahe Arbeitsstätten im Bereich zentraler Büro-, Verwaltungs- und Forschungs- und Medieneinrichtungen, Einrichtungen des Gemeinbedarfs, musealer Nutzungen, überregionalen Dienstleistungsangeboten und weiteren untergeordneten Nutzungsanteilen wie z.B. Einzelhandel und Wohnen.
- Das Gebiet soll die hervorragende Schnellverkehrsanbindung mit der Nähe der Altstadt verknüpfend mit einer hohen städtebaulichen Qualität und energetisch innovativen Gebäuden zu einer Adresse für die Impulsregion und den Freistaat ausgebaut werden. Dabei sind die Möglichkeiten für eine Erhaltung und Einbindung der Zeitzeugen aus früheren Nutzungsphasen zu prüfen. Dem Denkmalstatus der unter Schutz gestellten Gebäude ist in ausreichendem Maße Rechnung zu tragen. Damit ließe sich dessen Charakter authentischer gestalten und die Industriekultur bliebe ein Teil der sichtbaren Stadtgeschichte.

Im Osten am Willy-Brandt-Platz und der sehr gut erschlossenen Bahnhofstraße sowie im zentralen Bereich der Bahnhallen und der neu zu bebauenden Gebiete würden sich formelle Nutzungen wie

- eine große städtische Bibliothek,
- eine museale Nutzung, die möglichst thüringenweit ausstrahlt,
- das Stadtarchiv,
- Einrichtungen der öffentlichen Hand,

- die Erweiterung einer Erfurter Hochschule, der Universität Erfurt oder ähnliches anbieten. Wesentlich ist, dass die Nutzung öffentlich und/oder gemeinwohlorientiert ist und nach außen strahlt.

Die Entwicklung im Sinne einer Stadtreparatur könnte mittelfristig eine Initialzündung für die weitere Stärkung der südlichen Altstadt geben und damit über das eigentliche Gebiet des Bahnhallenquartiers weit hinausstrahlen.