

INHALT

1.	Einleitung	2
2.	Standort	3
2.1.	Situation	3
2.2.	Historische Entwicklung	4
2.3.	Planungsrahmen	5
3.	Bestand	9
3.1.	Eigentum	9
3.2.	Bebauung	9
3.3.	Nutzung	10
3.4.	Infrastruktur	10
3.5.	Ökologie	12
4.	Konzept	13
4.1.	Städtebau	15
4.2.	Nutzung	15
4.3.	Verkehr/Infrastruktur	16
4.4.	Eigentum	20
4.5.	Ökologie	20
5.	Strategie	22
5.1.	Vorbereitung	22
5.2.	Umsetzung	23
5.3.	Kosten + Finanzierung	27
5.4.	Termine	29
5.5.	Verantwortung + Steuerung	30
5.6.	Fazit	32
6.	Anlagen	33
6.1.	Pläne	34
6.2.	Kosten- u. Finanzierungsübersicht	35
6.3.	Quellen	36

Erfurt, 31.08.2005

1. Einleitung

Die Stadt Eisenach bildet mit ca. 44.000 Einwohnern ein wichtiges urbanes Zentrum im westlichen Thüringen und besitzt aufgrund günstiger wirtschaftlicher, infrastruktureller und touristischer Rahmenbedingungen ein bedeutendes Entwicklungspotential. Eisenach besitzt eine überregionale Gabelungsfunktion bei den raumordnerischen Hauptachsen vom östlichen Großraumbereich Berlin/Leipzig (A 9) und Chemnitz/Dresden (A 4) über die thüringische Städteachse Jena-Weimar-Erfurt-Gotha-Eisenach in das Rhein/Main-Gebiet über Bad Hersfeld (A 4) und das Ruhrgebiet über Kassel (B 7, künftig A 44) und ist Knoten mehrerer Bundesstraßen und wichtige Station an der Bahnmagistrale Frankfurt-Erfurt-Leipzig/Berlin. Durch die Lage im Tal der Hörsel und begrenzt durch die Ausläufer von Thüringer Wald und Hainich stehen für die Stadtentwicklung nur begrenzte Flächenreserven zur Verfügung. Gleichzeitig besteht aufgrund sozialistischer Städtebaupolitik und der strukturellen Umbrüche seit 1990 vielen Stadtteilen erheblicher Sanierungs- und Entwicklungsbedarf, aber auch die Chance für eine verstärkte Innenentwicklung. Neben der historischen Altstadt sind es vor allem die umgebenden gründerzeitlichen Erweiterungsgebiete, die durch Struktur und Erschließung das größte Potential besitzen.

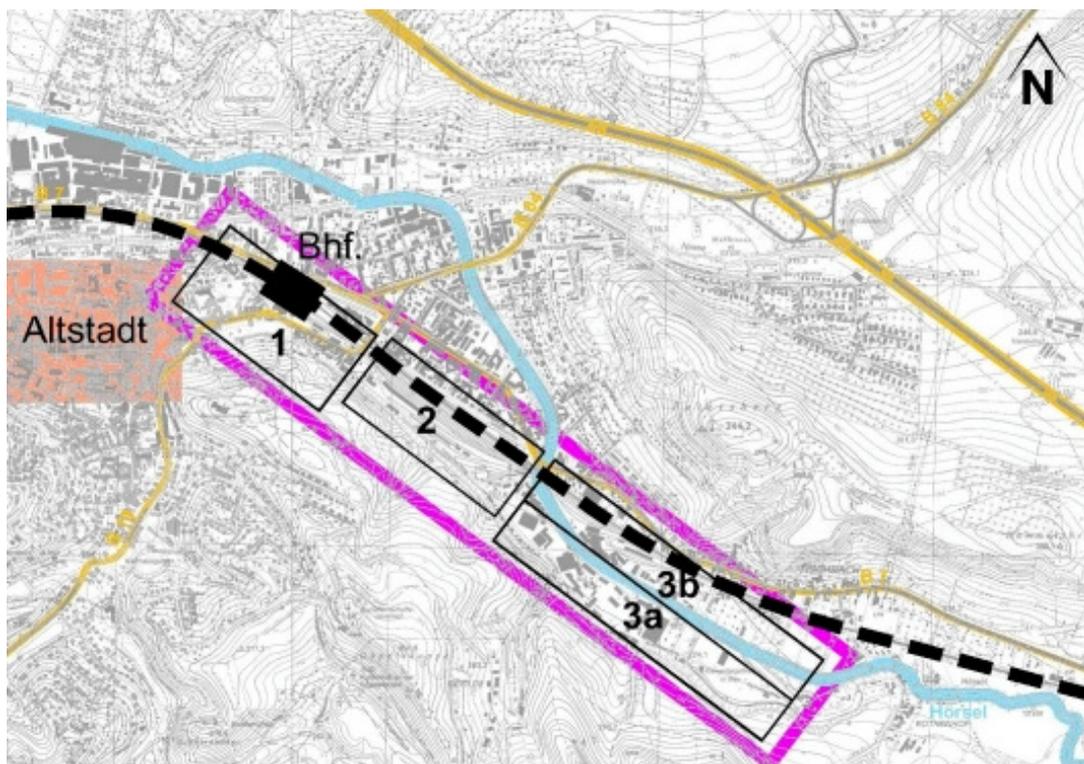
Zwischen Altstadt und Güterbahnhof gelegen, soll der ca. 10 ha große Eisenacher Bahnhofsbereich auch künftig wichtige Funktionen erfüllen - Tor zur Stadt, Verkehrsknoten, Ort zum Wohnen, Handeln und Arbeiten. Das in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts vor dem mittelalterlichen Nikolaitor entstandene Gebiet ist durch zahlreiche Baulücken und vor allem die ausgedehnte Brache der ehem. Farbenfabrik Arzberger & Schöpff erheblich gestört. Lediglich nördlich der Bahnhofstraße sind umfangreiche Reste der gründerzeitlichen Bebauung erhalten. Weitgehend prägen ungeordnete Raumstrukturen und Solitäre das Gebiet. Die vorhandenen öffentlichen Räume und Freiflächen werden durch Verkehrsfunktionen überfrachtet, Verknüpfungen zwischen den Trägern des öffentlichen und Individualverkehrs sind zugleich mangelhaft. Die Nachbarschaft zum Stadtpark kompensiert die Mängel nur teilweise. Zudem stellen die nicht gesicherten Altlasten der Farbenfabrik eine erhebliche Umweltgefährdung mitten im Stadtgebiet dar.

Im IV. Quartal 2003 beauftragte die Stadt die Landesentwicklungsgesellschaft Thüringen mbH (LEG) mit der Erarbeitung des vorliegenden Realisierungskonzeptes, welches vorrangig die bisherigen Planungsansätze zusammenfassen und insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Realisierbarkeit überprüfen soll. Ergänzt wird dieser Teil um die Konzeption für einen neuen Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) mit der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes (Büro v. Mörner + Jünger). Zielstellung der städtischen Initiative ist die Entwicklung einer technisch wie wirtschaftlich machbaren Strategielösung zur Erreichung der Planziele *des Projektes* „Tor zur Stadt“.

2. STANDORT

2.1. Situation

Das ca. 13 ha große Areal „Tor Zur Stadt“ (im nachfolgenden Plan mit „1“ gekennzeichnet) grenzt unmittelbar östlich an die historische Altstadt von Eisenach. Im Norden wird das Gebiet durch die Bahnanlagen einschließlich des Empfangsgebäudes des Bahnhofes begrenzt. Westlich schließt sich der Entwicklungsraum 2 - ehemaliger Güterbahnhof - an. Die südliche Bearbeitungsgrenze bildet der Übergang zum Stadtpark.



Quelle: Expose „Stadtumbau Ost – Eisenach“, LEG Thüringen

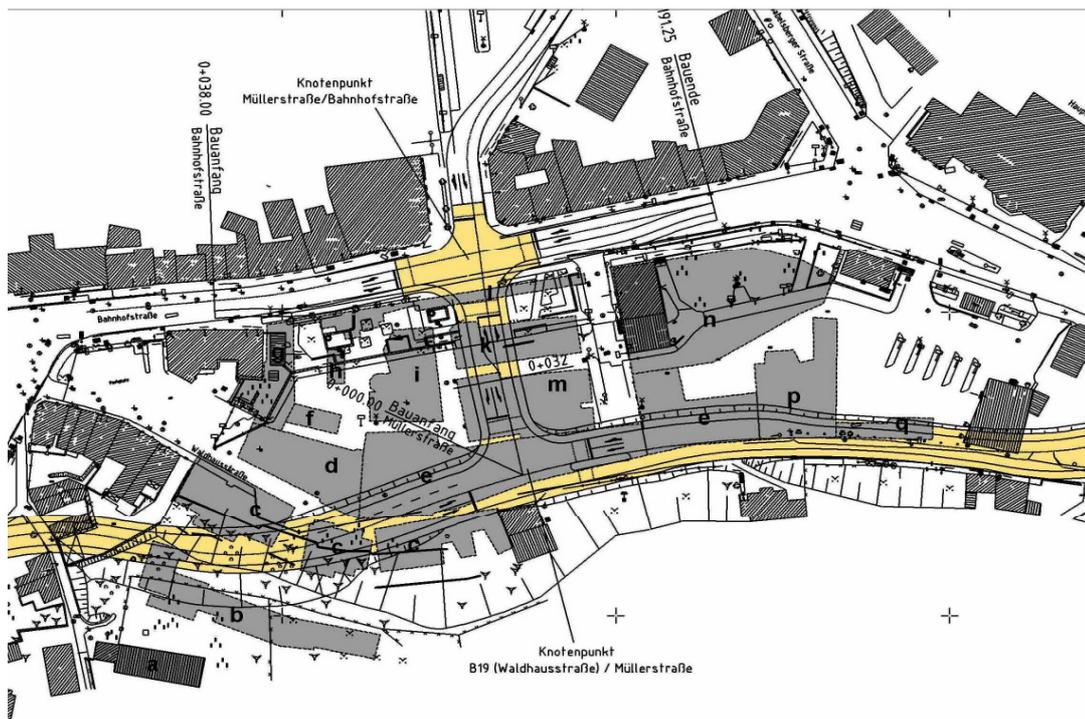
Im Gebiet dominieren die umfangreichen Verkehrsanlagen des Hauptbahnhofes, das dichte Netz der Durchgangs- und Erschließungsstraßen und die erheblichen Flächen für den städtischen und regionalen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie für den ruhenden Verkehr.

2.2. Historische Entwicklung

Die Siedlungsentwicklung Eisenachs, die 1182 von den ludowingischen Landesfürsten als Residenzstadt gegründet worden ist, beschränkte sich bis Ende des 18. Jhd. vorrangig auf den mittelalterlichen Stadtkern innerhalb der Stadtmauern. Mit Beginn der Industrialisierung und dem dadurch entstehenden Flächenbedarf begann die Landnahme über die Stadtmauergrenzen hinaus. Die Entwicklung vollzog sich zunächst vorrangig in nördliche Richtung.

Mit der 1847 über die Strecke Halle-Erfurt-Gerstungen realisierten Anbindung Eisenachs an das wachsende deutsche Eisenbahnnetz wurde eine wesentliche Grundlage für die weitere wirtschaftliche Entwicklung geschaffen. Insbesondere die 1896 eröffnete Eisenacher Fahrzeugfabrik wirkte prägend auf die weitere gewerbliche Entwicklung der Stadt. Sie zog rasch weitere industrielle Ansiedlungen in einem in Ost-West-Richtung entlang der Eisenbahntrasse verlaufenden bandartigen Stadtgebiet nach sich.

Für das Konzeptgebiet war seit 1870 neben der Verkehrsfunktion die Ansiedelung der Farbenfabrik der Firma Arzberger, Schöpff und Co. prägend.



Historischer Gebäudebestand der Farbenfabrik bis 1967 (überlagert mit der neuen B19-Trasse)

a	Wohnhaus	i	Produktion Chromgelb (Chrom)
b	Produktion „Schweinfurter Grün“ (Arsen)	j	Produktion Bleimennige (Blei)
c	Labor	k	Produktion Bleiweiß (Blei)
d	Produktion Zinnober (Quecksilber)	l	Verwaltungsgebäude
e	Tischlerei	n	Versand
f	Fasslager/Trockenraum	m	Schlosserei
g		p	Materiallager
		q	

Auf dem ca. 2 ha umfassenden Betriebsgelände produzierte man bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges eine breite Palette von anorganischen Farbpigmenten, zu deren Herstellung nachweislich Arsen, Blei, Chrom, Kupfer und Quecksilber verwendet wurden. Nach 1945 bis zur Betriebseinstellung 1967 konzentrierte sich die Produktion hauptsächlich auf die Verwertung von bleihaltigen Reststoffen und die Produktion von Chromgelb.

Nach Schließung der Fabrik 1967 erfolgte der Abriss der Produktionsstätten. Aber noch heute bestimmen dessen Hinterlassenschaften das Areal. Seit mehr als 30 Jahren wird die bauliche Nachnutzung durch die erheblichen Bodenkontaminationen verhindert. Lediglich das Abstellen von PKW und Bussen erfolgt auf den weitgehend versiegelten Flächen, unter denen noch die Abbruchmassen liegen. Von der Bausubstanz der Fabrik erhalten blieben der Verwaltungsbau an der Bahnhofstraße und das ehemalige Werksmeister-Wohnhaus (ehem. Kindergarten) in der Sandgasse.

2.3. Planungsrahmen

Flächennutzungsplan

Die weitere Überarbeitung des Entwurfes zum Flächennutzungsplan der Stadt Eisenach ist mittelfristig vorgesehen. Im bisherigen Entwurf wurden für das Areal „Tor zur Stadt“ Kern- und Mischgebietsnutzung dargestellt, der Eichrodter Weg und die Waldhausstraße im Bestand festgeschrieben und im südlichen Teil des Bearbeitungsgebietes die Grenze zum Stadtpark definiert. Die aktuellen Entwicklungen, insbesondere die künftige Trassenführung der B 19 und die Lage des neuen ZOB, müssen in die Überarbeitung und Fortschreibung der Flächennutzungsplanung eingehen.

Wettbewerb

Bereits 1993 wurde von der Stadt für das Projektgebiet ein städtebaulicher Ideenwettbewerb zur Konzeptfindung für ein gemischt genutztes, kleinteiliges Stadtviertel ausgelobt. Die einzelnen Bausteine sollten während der Entwicklung ohne Störung der Gesamtstruktur austauschbar sein. Aufbauend auf dem Grundraster der städtischen Parzelle wurde ein Netz öffentlicher Räume gefordert. Der Hauptbahnhof als Gebietsschwerpunkt soll mit dem Zentrum „westlich“ des Nikolaitores durch eine attraktive Achse mit hoher Nutzungsdichte und 4- bis 5-geschossiger Bebauung verbunden werden. Als Magnete waren Hotels und Kaufhäuser, ergänzt durch eine Mischung von Gastronomie, Büros und Wohnen, unterzubringen. Durch die konsequente Vernetzung mit dem Stadtpark sollte eine hohe Freiraumqualität erreicht werden. Wichtige Aspekte waren weiterhin die Verknüpfung von Schienen- und Straßenverkehr und die Schaffung eines ausreichenden Stellplatzangebotes.

Den 1. Preis mit der Empfehlung zur vertiefenden Bearbeitung errang das Büro Stüben / Frankfurt/M, welches im Anschluss mit der Erarbeitung eines Bebauungsplanes beauftragt worden ist.

Vorbereitende Untersuchungen

Der 1993 durch die Freie Planungsgruppe Berlin erarbeitete Bericht zu den gem. § 141 BauGB durchzuführenden Vorbereitenden Untersuchungen im Gebiet „Kernstadt Eisenach“ umfasste u. a. auch die Flächen der Bahnhofsvorstadt/„Tor zur Stadt“. Im Zuge der Untersuchungen wurden, bezogen auf das Bahnhofsumfeld, u. a. nachfolgende Missstände benannt:

- Großflächiger Neuordnungsbedarf auf unbebauten Flächen
- Fehlendes Verkehrskonzept als Entwicklungshemmnis
- Klärung Trassenführung B 19 als Entwicklungsvoraussetzung

Dem gegenüber sind folgende Potentiale benannt worden:

- Bebauung an der südlichen Bahnhofstraße als stadtbildprägendes Ensemble 1. Ordnung
- Bahnhof als denkmalgeschütztes Gebäude und Verkehrsschnittpunkt.

In der Konsequenz erfolgte die Empfehlung zur förmlichen Ausweisung eines Ersatz- und Ergänzungsgebietes „Bahnhofsumfeld“ gem. § 142 Abs. 2 BauGB. Begründet wurde der Vorschlag damit, dass in diesem Bereich Ersatzbauten zur räumlichen Unterbringung von Bewohnern und Betrieben aus dem förmlich festgelegten Sanierungsgebiet „Kernstadt“ realisiert werden sollen. Eine förmliche Ausweisung erfolgte in der Konsequenz der Vorbereitenden Untersuchungen allerdings nicht. Zum damaligen Zeitpunkt wurde davon ausgegangen, dass mit dem parallel eingeleiteten Wettbewerbs- und anschließenden B-Plan-Verfahren die städtebauliche und funktionale Neuordnung des Bahnhofsumfeldes erreicht werden kann.

Bebauungsplan

Der Aufstellungsbeschluss zum B-Plan Nr. 6 wurde bereits 1990 gefasst. Aber erst auf Grundlage des siegreichen Wettbewerbsentwurfes entwickelte das Büro Stüben, Frankfurt/M., bis 1996/97 einen den städtischen Zielen entsprechenden B-Plan-Entwurf, flankiert durch Fachplanungen und Studien zu den Themen Verkehr, Freiraum und Stadtgrün. Der Entwurf mit integriertem Grünordnungsplan, für den 1997 der Billigungs- und Offenlagebeschluss durch den Stadtrat gefasst wurde, formuliert folgende Zielstellungen für die Entwicklung des Gebietes:

Nutzung/Städtebau

- Nachnutzung der Brachfläche ehem. Farbenfabrik, räumliche Fassung der Straßenflucht Bahnhofstraße
- Ausweisung eines Kerngebietes für zentrumsergänzende Funktionen
- Räumliche Umgestaltung der Bahnhofstrasse und des Bahnhofsvorplatzes zugunsten von fußläufigen Qualitäten und Förderung des ÖPNV
- Neubebauung der Brachflächen

Verkehr

- Neuzonierung der Bahnhofstraße
- Integration der Trassenführung der Bundesstraße B 19
- Zukunftsorientierte Lösung für den Busbahnhof und Busabstellplatz
- Einordnung eines Parkhauses zur Entlastung des Zentrums

Grünordnung

- Erlebbarer Verbindung der verdichteten Altstadt und Bahnhofstraße zum unmittelbar angrenzenden Stadtpark
- Schaffung/Erhaltung von Luft- und Blickschneisen

Im Ergebnis der durchgeführten Träger- und Öffentlichkeitsbeteiligung ergaben sich insbesondere durch die Dimension der Altlastenproblematik so erhebliche Hemmnisse, dass keine Weiterbearbeitung mehr erfolgte.

Stadtentwicklungskonzept 2002

Am Bundeswettbewerb „Stadtumbau Ost“ hatte sich auch die Stadt Eisenach mit einem integrierten Stadtentwicklungskonzept beteiligt. In dem im Oktober 2002 veröffentlichten Konzept wird als ein Maßnahmenpunkt die Revitalisierung innerstädtischer Brachflächen definiert. Das Areal zwischen Altstadt und Bahnhof wird als eines der drei Fördergebiete „Stadtumbau Ost“ mit hoher Priorität (Umstrukturierung bis 2010) definiert.

Planverfahren B 19

Der Ausbau der B 19 von der A 4 durchs Werratal zur A 71 stellt eine wichtige Infrastrukturaufgabe von überregionaler Bedeutung dar. Dabei ist insbesondere die Führung im Eisenacher Raum einschließlich der Rennsteig-Querung anspruchsvoll.

Auf Initiative der Straßenbauverwaltung des Freistaats wurden dafür ab 2001 zunächst Bestands- und mögliche Zielnetze der B-Straßen in und um Eisenach unter-

sucht. Im Ergebnis erfolgte 2003 nach gemeinsamer Beauftragung von Stadt und dem Straßenbauamt (SBA) Südthüringen die Vorplanung für die Umverlegung der B 19, Abschnitt Wartburgallee - Langensalzaer Straße durch das Büro INVER, Erfurt.

Zwischenzeitlich wurde die „große“ Variante einer Neutrassierung der B 19 einschl. Rennsteigquerung südöstlich von Eisenach im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 verankert. Dadurch wächst der Druck, die innerstädtische Lösung rasch zu realisieren, um den Investitionseffekt seitens der Straßenbauverwaltung noch möglichst lange nutzen zu können.

Planung ZOB

Ende 2003 wurde durch die Stadt ein Realisierungskonzept mit Detailkonzeption für einen neuen ZOB unmittelbar am Bahnhof beauftragt. Für den ZOB konnte, eingebettet in einen intensiven Diskussionprozess mit den Betroffenen und Verantwortlichen Stadt Eisenach, Wartburgkreis, Kommunale Verkehrsgesellschaft Eisenach (KVG), Deutsche Bahn AG (DB), Thüringer Landesamt für Straßenbau (TLSB) bereits eine funktional optimale Lösung erarbeitet werden (LEG/v. Mörner + Jünger). Diese sieht die Bündelung der Busverkehrsfunktionen unmittelbar vor dem Hauptbahnhof in einem neuen Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) vor. Die Fläche an der Müllerstraße – heute Regional-Busbahnhof und Abstellbereich – könnte vollständig aufgegeben werden, wenn parallel eine neue Busabstellfläche mit Wasch- und Tankeinrichtung außerhalb des Bahnhofsareals geschaffen würde. Dafür wurde 2004 ein Grundstück im Entwicklungsgebiet „Eichrodter Weg“, ca. 1,5 km östlich des neuen ZOB, ausgewählt.

Planungen Ver- und Entsorgungssysteme

Der Generalentwässerungsplan (GEP) wurde 2002/03 gemeinsam durch Stadtwerke und Zweckverband fortgeschrieben. Der seit 01.01.2005 allein für Wasserver- und Abwasserentsorgung zuständige Trink- und Abwasserverband (TAV) Eisenach-Erbstromtal ist bestrebt, im Vorfeld bzw. parallel zum Neu- und Umbau der Verkehrsanlagen sein weitgehend verschlissenes und teilweise neu zu dimensionierendes Leitungs- und Kanalnetz zu erneuern.

Die Leitungssysteme der Eisenacher Versorgungsbetriebe (Elektro+Gas) und der Dt. Telekom sind ebenfalls zumindest abschnittsweise überaltert und würden im Rahmen komplexer Tiefbaumaßnahmen mit erneuert bzw. leistungsfähiger dimensioniert. Konkrete Planungen liegen dafür noch nicht vor.

3. BESTAND

3.1. Eigentum

Neben diversen Privaten, in deren Eigentum sich rund 40 % der Flächen befinden, ist die Stadt mit 36 % der Haupteigentümer im Gebiet. Mit ca. 2 ha umfasst die ehemalige Farbenfabrik, die sich derzeit in städtischem Eigentum befindet, 15 % der Gesamtfläche und stellt die größte zusammenhängende Brachfläche für Umgestaltung des Gesamtgebietes dar. Zur Sicherung der schwebenden Altlastenfreistellung wurde das Grundstück im Januar 2005 an einen privaten Investor übertragen.

Die städtische Wohnungsgesellschaft (SWG) und die KVG haben je 5 bzw. 6 % Flächenanteile, die vorrangig im zentralen Umstrukturierungsbereich an der Bahnhofstraße zwischen Bahnhof und Nikolaitor liegen.

Eigentümer	Stadt (12/04)	SWG	KVG	DB AG	TGSG	Sonstige
Fläche (m²)	47.291	6.284	7.373	13.408	3.597	51.450
Anteil (%)	36	5	6	10	3	40

(s. Teil 6. Anlagen, Plan 6.1.1)

3.2. Bebauung

In dem hauptsächlich durch Mindernutzung und Brachflächen geprägten Areal ragt insbesondere die straßenbegleitende Bebauung an der Nordseite der Bahnhofstraße heraus. Bestimmend für die Achse zwischen Karlsplatz/ Nikolaitor und Bahnhof sind die gründerzeitlichen vier- bis fünfgeschossigen Gebäude, während generell 1-3-geschossige Bauten überwiegen.

Markante Einzelbauten sind das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes, der benachbarte ehem. Fürstenbahnhof und das Krankenhaus an der Schillerstraße. Besonders eindrucksvoll ist zudem der westliche Endpunkt der Bahnhofstraße mit dem Ensemble Nikolaikirche-Nikolaitor-Hotel „Kaiserhof“ als Eingangssituation zur Altstadt.

Etagen	1	2	3	4	5
Anzahl Gebäude	59	35	26	13	5
Anteil (%)	43	25	19	9	4

Die Bebauung an der Bahnhofstraße ist durch überwiegend voll- bzw. teilsanierte Substanz gekennzeichnet. Lediglich im Blockinneren zwischen Bahnhofstraße und Schillerstraße sowie im Bereich Sandgasse zeigt sich ein Konglomerat von Neubauten, erneuerten als auch noch unsanierten, sich in schlechtem Bauzustand befindlichen Gebäuden.

	Saniert/ Neubau	teilsaniert	Unsaniiert gut	Unsaniiert schlecht	abrissge- fährdet
Anzahl Gebäude	51	12	23	20	8
Anteil (%)	45	11	20	17	7

3.3. Nutzung

Neben den überwiegend flächenhaften Nutzungen, wie Busbahnhof, Busabstellplatz, Nebenflächen der Busbereitstellung sowie dem ebenerdigen Parkplatz gegenüber dem Bahnhof, wird die Nutzung des Gebäudebestandes im wesentlichen durch Wohngebäude mit unterlagerten Handels- und Dienstleistungseinrichtungen bestimmt. Aufgrund der Lage am Bahnhof wird die Nutzungsmischung durch mehrere gastronomische Einrichtungen ergänzt.

Der Leerstand von 21 % konzentriert sich auf das unmittelbare Umfeld der ungestalteten Brachfläche bzw. hin zu den Bahnanlagen und der etwas abseits gelegenen kleinteiligen Bebauung in der Sandgasse.

	Wohnen	Gewerbe	Handel	Gastro- nomie	Dienst- leistung	Leer- stand
Anzahl Gebäude	41	8	25	8	39	32
Anteil (%)	27	5	16	5	26	21

3.4. Infrastruktur

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Notwendigkeit einer Neuordnung der Verkehrsverhältnisse im Konzeptgebiet wird vor allem angesichts der Probleme des Durchgangsverkehrs auf der B 19 deutlich.

Im bestehenden Verlauf wird die Bundesstraße 19 zweigeteilt über die Bahnhofstraße/Langensalzaer Straße und über die Gabelsberger Straße/ Langensalzaer Straße geführt. Die Langensalzaer Straße verläuft gemäß der jüngsten Neuordnung der Fernstraßen im Eisenacher Stadtgebiet als B 19 ca. 3 km nördlich an die BAB 4 Anschlussstelle (Ast.) Eisenach-Ost weiter.

Aufgrund der starken Verkehrsbelastung der B 19 sind die negativen Auswirkungen auf das direkte Bahnhofsumfeld, den Altstadteingang sowie die Stadtbus- und Regionalbusverkehre erheblich. Hinzu kommt, dass bei beiden Anbindungen auf die Langensalzaer Straße jeweils im Bereich der Bahnanlagen im Querschnitt eingeschränkte Straßenunterführungen vorhanden sind, die keinen ungehinderten Verkehrsfluss ermöglichen bzw. in der Müllerstraße in der lichten Höhe beschränkt sind.

Neben der Hauptverkehrsstraße Bahnhof-/Gabelsberger Straße - Wartburgallee decken im Konzeptgebiet mehrere Anliegerstraßen (Waldhausstraße, Eichrodter Weg, Schillerstraße) die innere Erschließung ab. Der von der Schillerstraße in Richtung Bahnhofstraße führende Straßenstich ist das Relikt der historischen Straßenführung im früheren „Klein-Venedig“ unmittelbar vor der Stadtmauer.

öv

Durch die B 19 Trasse voneinander getrennt, liegen sich bereits heute Bahnhofsgelände und ZOB / Teil Stadtbus unmittelbar gegenüber. Der Regionalbusverkehr wird aber räumlich getrennt vom Stadtbusverkehr in der Müllerstraße abgewickelt. Die zentrale Service-Einrichtung der Busbahnhöfe befindet sich in der Müllerstraße sowie eine Bustankstelle befinden sich in der Müllerstraße.

Ruhender Verkehr

Gegenüber dem Bahnhof befindet sich westlich des Stadtbus-ZOB auf der Fläche der früheren Farbenfabrik ein ebenerdiger öffentlicher Parkplatz vorzugsweise für die Besucher der Innenstadt. Für Bahnfahrgäste steht ein Kurzzeitparkplatz direkt östlich des Empfangsgebäudes auf Bahngelände zur Verfügung. Beide Flächen sind zwar funktionsfähig, jedoch ist die Gestaltung eher provisorisch und wird der zentralen Lage nicht gerecht.

Ver- u. Entsorgung

Das Konzeptgebiet wird vollständig über unterirdisch liegende Medien ver- und entsorgt (Wasser, Abwasser, Elektroenergie, Gas, Telekom). Allerdings weisen die Leitungssysteme zum überwiegenden Teil eine geringe Restnutzungsdauer auf und liegen teilweise in rechtlich wie technologisch unzureichenden Trassen. Hier besteht ein grundsätzlicher Neuordnungs- und Erneuerungsbedarf.

3.5. Ökologie

Altlasten

Die Grundstücke der ehem. Farbenfabrik Arzberger, Schöpff & Co. sind seit 1990 im Thüringer Altlastenkataster erfasst. Aufgrund der bekannten Produktionsverfahren und verwendeten Stoffe wurde der Standort von Anfang an als einer der schwerwiegenden Kontaminationsbereiche in der Stadt Eisenach behandelt. Im Zuge der Beantragung einer Altlastenfreistellung erfolgten bereits ab 1991 zahlreichen Erkundungen und Untersuchungen. Die Hauptgefährdung geht von der im Boden und teilweise bereits im Grundwasser nachgewiesenen Arsenbelastung aus. Nach Durchführung einer Altlastengefährdungsabschätzung auf Teilflächen der ehemaligen Eisenacher Farbenfabrik „Arzberger/Schöpff & Co.“ durch das Büro ARCADIS CONSULT GmbH Erfurt und den ersten Auswertungen per Juli 2005 ist erkenntlich, dass die zu erwartenden Sanierungskosten den ursprünglich geschätzten Eckwert 10,0 Mio. € nicht erreichen werden und auch der Kostenkorridor zwischen 9,0 und 10,0 Mio. € weit unterschritten wird. Diese Schätzungen stehen allerdings noch unter dem Vorbehalt, dass eine Grundwassersanierung und die Flächen in der Ebene nur teilweise berücksichtigt sind.

Im Ergebnis der Vorplanung zur B 19 und der Konzeptplanung ZOB wird eine erhebliche Überlagerung der künftigen Trassen und Flächen mit den Hauptkontaminationsbereichen deutlich. (s. Teil 6. Anlagen, Plan 6.1.2)

Immissionen

Die durch den erheblichen Kfz-Verkehr verursachten Schall-, Staub- und Luftschadstoffimmissionen beeinträchtigen die Nutzungsqualität im Gebiet und darüber hinaus erheblich. Nach der weitgehenden Reduzierung von Luftschadstoffen aus Hausbrand und Bahnverkehr stellt der Straßenverkehr mit noch zunehmender Tendenz die mit Abstand größte Quelle dar. Bis zu einer großräumigen Umleitung des Durchgangsverkehrs ist nur durch die flüssigere Verkehrsabwicklung mittels Knotenum- u. -ausbau und geringer ansteigende Neutrassierung der B 19 eine Entlastung zu erreichen.

Freiflächen

Durch das Brachfallen zahlreicher Grundstücke und den im Süden auslaufenden Hang des Stadtparks bestehen erhebliche Freiflächenanteile, wobei die Brachen durch Nebenfunktionen und Stellplätze geprägt sind. Wegen der hohen Versiegelungsgrade der Freiflächen beiderseits der Müllerstraße und der ehem. Farbenfabrik besitzt nur der Stadtparkhang eine größere ökologische Qualität. Eine städtebauliche Aufwertung des gesamten Konzeptbereiches, verbunden mit einer Durchgrünung der öffentlichen Räume, würde trotz Beibehaltung der Versiegelungsgrade auch zur ökologischen Aufwertung führen.

4. KONZEPT

Wesentliche Zielstellung des Realisierungskonzeptes stellt die Zusammenfassung und Gewichtung der bestehenden Planungsansätze zum Areale Bahnhofsvorstadt unter dem Gesichtspunkt der Realisierbarkeit dar. Im Ergebnis der Bestandsaufnahme vor Ort, Sichtung der zahlreichen Planungsschriften sowie unter Berücksichtigung der Zielstellungen der Akteure lassen sich folgende wesentliche Thesen definieren:

Städtebau

- Rückbau/Neugestaltung der Bahnhofstraße / ehemalige B 19 - Trasse
- Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes sowie des Überganges zur Altstadt am Nikolaitor
- Umbau/Aufwertung des Quartiers „Klein Venedig“ Bahnhof-/ Schiller/ Gabelsbergerstraße
- Anbindung des Stadtparks an die Bahnhofsvorstadt

Nutzung

- Dekontamination als Grundlage für eine Nutzungsverdichtung im Bereich ehemalige Farbenfabrik
- Nachnutzung der Brachflächen für die Innenstadt ergänzende Dienstleistungs-/Handelsangebote

Infrastruktur/Verkehr

- Umverlegung der B 19 als Grundlage für die Neugestaltung Bahnhofstraße und Altstadteingang
- Verlegung, Neugestaltung ZOB inklusive dezentraler Busbereitstellungsplatz im „Eichrodter Weg“
- Realisierung einer P+R – Anlage am Bahnhof
- Realisierung Parkhaus zur Entlastung der Altstadt
- Erneuerung und Optimierung der unterirdischen Ver- und Entsorgungssysteme

Übersicht 1:

Situation/Ziele/Maßnahmen

(Datei: *Listen zum Realisierungskonzept*)

4.1. Städtebau

Die grundsätzlichen Zielstellungen für die Aufwertung des Bahnhofsumfeldes wurden bereits mit dem städtebaulichen Ideenwettbewerb 1993/94 und dem anschließenden Bebauungsplanverfahren formuliert. Auch unter dem Gesichtspunkt einer Machbarkeit ist die Definition wesentlicher Entwicklungsziele notwendig und sinnvoll.

- Erhalt / Aufwertung der gründerzeitlichen Bebauungsstruktur der nördlichen Bahnhofstraße als gebietsprägendes Ensemble
- Gestaltung eines Bahnhofsvorplatzes, der dem denkmalgeschützten und stadtbildprägenden Gebäudeensembles des Hauptbahnhofs gebührt
- Schließung der Raumkanten der südlichen Bahnhofstraße
- Orientierung der Neubebauung an dem vorherrschenden Bestand (in der Bahnhofstraße mind. 4, max. 5 Geschosse, im östlichen Bereich der Bahnhofstraße max. dreigeschossig)
- Definition einer klaren Siedlungsgrenze am Hang des Stadtparks, südlich der geplanten Trasse B 19

Das viel diskutierte Ziel von Stadtumbau Ost, Stärkung der Innenentwicklung, kann im Bereich Tor zur Stadt beispielhaft demonstriert werden. Im Bahnhofsumfeld befindet sich die einzige großräumige, zusammenhängende und innerstädtische Brachfläche mit einem hohen städtebaulichen Entwicklungspotential.

4.2. Nutzung

Die Grundaussagen des Bebauungsplanentwurfes zur Zulässigkeit von Kerngebiets- und Mischnutzungen, die auch im Abgleich mit dem letzten Handelsflächengutachten für Eisenach (GMA-Studie, 1998) erfolgte, haben auch unter den aktuellen Zielstellungen Bestand. Im Hinblick auf die veränderten Immissionsbedingungen und angesichts der im Stadtumbau fokussierten demografischen Prozesse soll die Wohnnutzung nicht weiter ausgebaut werden. Vielmehr sollte die neue B-19-Trasse eine eindeutige Siedlungsgrenze definieren und südlich am Stadtpark-Hang keine zusammenhängende Neubebauung zugelassen werden. Eine Wohnverdichtung im Quartiersbereich „Klein Venedig“, ist hingegen sinnvoll, zudem ist hier angesichts der Umstrukturierung der Eisenacher Krankenhauslandschaft die Sondergebietsausweisung „Krankenhaus“ zu überprüfen.

Die künftigen Nutzungen auf dem Gelände der ehem. Farbenfabrik werden mit der Sanierungsplanung definiert. Der Freistellungs-Forderung nach einer gewerblichen Nachnutzung entspricht die Ausweisung als Kerngebiet gem. § 7 BauNVO und soll im Freistellungsbescheid entsprechend geregelt werden.

Im Vorgriff auf das wieder aufzugreifende bzw. fortzuführende B-Planverfahren werden bestimmte Arten und Maße der baulichen Nutzung eingeschränkt bzw. ausgeschlossen. Einen wesentlichen Einflussfaktor auf die Nutzungsdefinition stellen die als Sanierungsziele festzulegenden zulässigen Grenzwerte auf der Fläche der Farbenfabrik dar. Ausgehend vom Ziel einer möglichst wirtschaftlichen Sanierung der Altlasten sind Wohnnutzungen sowie offene Sport- u. Freizeitanlagen, womöglich auch Kellergeschosse und Tiefgaragen auszuschließen. (s. Teil 6. Anlagen, Plan 6.1.3)

4.3. Verkehr / Infrastruktur

B 19

Unabdingbare Voraussetzung für die Umgestaltung des Bahnhofsumfelds ist die Neutrassierung der B 19. Dabei stellt der im Konzeptgebiet liegende Abschnitt der Ortsdurchfahrt der B 19 nur den 3. BA des gesamten Trassenausbau dar. Zwei weitere Abschnitte umfassen die Strecke von der Bahnunterführung Langensalzaer Straße bis zur jetzigen Autobahnanschlussstelle Eisenach-Ost. Die Vorplanung und der noch in Bearbeitung befindliche Vorentwurf (LPh 3 HOAI) vom Büro INVER erfolgte unter zu Grunde Legung der städtischen Zielstellungen.

Der Planungsstand zur B 19 sieht im Osten nach der Bahnunterführung Langensalzaer Straße den Umbau des Knotens Langensalzaer / Bahnhofstraße / Eichrodter Weg zu einem Kreisverkehrsplatz vor. Der im Zuge des B-Planverfahrens Nr. 41 „Ehem. Güterbahnhof“ vorgesehene grundsätzliche Ausbau des Eichrodter Weges beginnt ebenfalls an diesem neuen Kreisverkehr. Im weiteren Verlauf folgt die B 19 der jetzigen Bahnhofstraße bis zum P+R-Parkplatz am Bahnhof, dort erfolgt ein Verschwenken auf die Trasse der Waldhausstraße, also weg vom direkten Bahnhofsumfeld. In Höhe Sandgasse wird die B 19 wieder auf die bestehende Trasse in Richtung Wartburgallee aufbinden.

Die heutige Müllerstraße zwischen Schiller- und Bahnhofstraße dient fast ausschließlich dem Regionalbusverkehr als ZOB- und Abstellfläche. Der Durchgangsverkehr wird von der Rennbahn/Clemensstraße durch die Bahnunterführung kommend über die Gabelsberger Straße auf die Bahnhofstraße geführt. Im künftigen Verkehrskonzept wird die Müllerstraße auf ihrer bisherigen Trasse wieder für den MIV geöffnet und gleichzeitig über die Bahnhofstraße hinaus bis zur neuen B-19-Trasse Waldhausstraße verlängert. Sie übernimmt nach ihrem Ausbau die B-Straßenfunktion der Gabelsberger Straße und kann zusammen mit den neu zu errichtenden LSA-Knoten B 19 und Bahnhofstraße und dem zu optimierenden Knoten Rennbahn/Clemensstraße als Bundesstraße künftig sowohl Funktionen des Durchgangs- als auch des Anliegerverkehrs

übernehmen. Zugleich können der Gabelsbergerstraße neue Aufgaben zugeordnet werden.

Bahnhofstraße + Bahnhofsvorplatz

Während die östliche Bahnhofstraße den Durchgangsverkehr behält, kann nach Freigabe der neuen B 19 der westliche Abschnitt der Bahnhofstraße bei der Müllerstraße zugunsten des ÖPNV, des Anlieger- wie auch des Fuß- und Radverkehr zurückgebaut werden. Damit ist für die Achse Innenstadt-Bahnhof zugleich eine bauliche und gestalterische Aufwertung gemäß dem Motte „Tor zur Stadt“ möglich.

Der Bereich unmittelbar vor dem Empfangsgebäude des Bahnhofes soll dabei zu einem Bahnhofsvorplatz unter Einbeziehung der ebenfalls funktional zurückgestuften Gabelsbergerstraße gestaltet werden.

ZOB

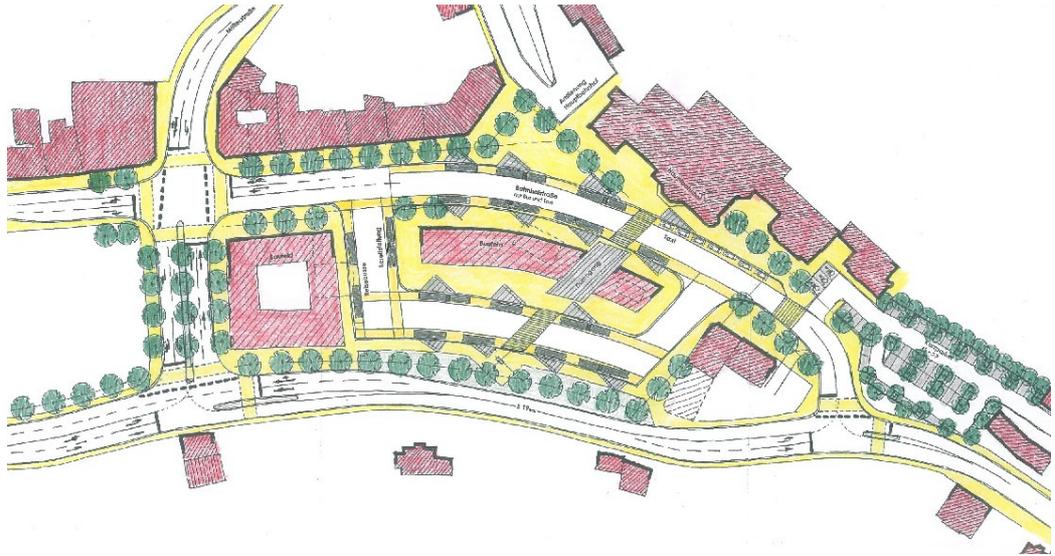
Nach bekannt werden der ersten Trassierungsvorstellungen für die B 19 wurde im I./II. Quartal 2004 durch das Planungsbüro von Mörner & Jünger/Suhl ein Konzept für einen neuen kompakten ZOB erarbeitet. Das Konzept stellt nach zwischenzeitlicher Bestätigung durch Stadt, KVG/Landkreis, DB Station & Service und TLSB/NVS und einer geringfügigen Überarbeitung der östlichen Anbindung an die Bahnhofstraße die weitere Planungsgrundlage dar.

Die Vorzugsvariante folgt den nachfolgend aufgeführten Grundsätzen:

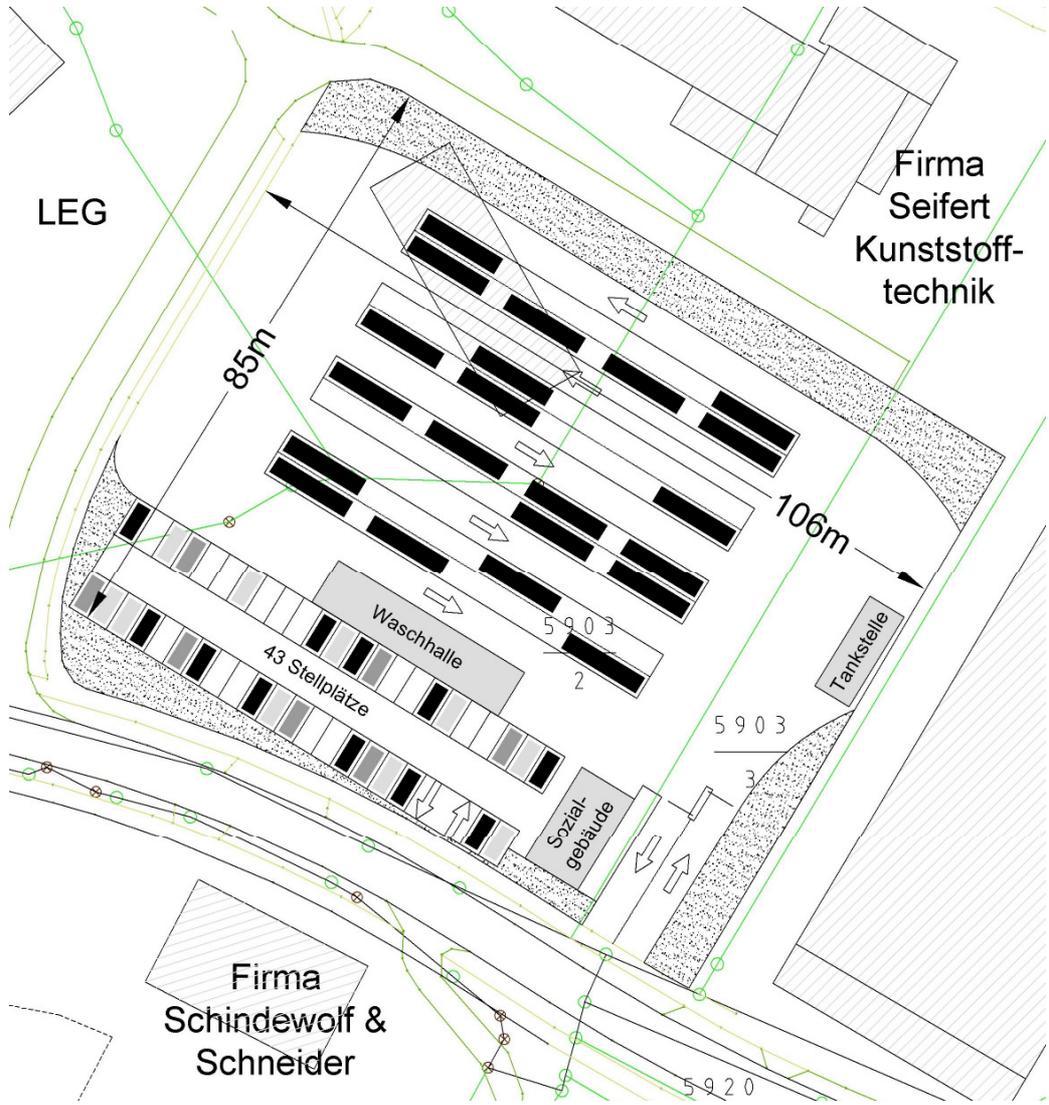
- Busbahnhof als eigenständige MIV - freie Anlage in unmittelbarer Nähe zum Empfangsgebäude des Bahnhofs,
- Anbindungen über die Müllerstraße und die östliche Bahnhofstraße,
- Angebot von 14 Haltestellenpositionen zzgl. Sonder-/Havarieplätzen,
- Einbettung in den vorhandenen/geplanten städtebaulichen Kontext,
- Optimierung des P+R – Parkplatzes vor dem Bahnhof.

Der künftige ZOB umfasst danach die gesamte dem Bahnhof direkt gegenüber liegende Fläche zwischen Bahnhofstraße und neuer B 19. Die Haltestellenpositionen sind inner- und außerhalb einer Ringstraße angeordnet, die eine zentrale Insel umgibt. Auf dieser wird die Realisierung einer Bebauung mit integrierten ÖPNV-Servicekomplex vorgeschlagen.

Alle bisher im Bereich Regionalbusbahnhof Müllerstraße untergebrachten Nebenfunktionen – Abstellen, Tanken, Personalaufenthalt – beeinträchtigen das Bahnhofsumfeld und sollen auf einen ebenfalls neu zu errichtenden Busbereitstellungsplatz im Gewerbegebiet „Eichrodter Weg“ ca. 1,5 km östlich (Fahrzeit ca. 3-5 min) verlagert werden.



Erweitertes Vorkonzept ZOB, Büro v. Mörner + Jünger, Suhl 2005



Grobkonzept Busabstellplatz, LEG 2004

Parkhaus

Das bereits heute auf den Flächen der ehem. Farbenfabrik vorhandene Stellplatzangebot – insbesondere genutzt von Gästen der Stadt bzw. Touristen – muss mindestens äquivalent ersetzt, eher noch erweitert werden. Da zugleich eine Reduzierung der Bauflächen erfolgt, ist eine kompakte Parkierungseinrichtung erforderlich. Wegen der Bodenbelastung wird ein Parkhaus vorgeschlagen. Dieses sollte mit Handels-, Dienstleistungs- und anderen gewerblichen Nutzungen möglichst auf einem Baufeld verbunden werden. Ausschlaggebend ist zudem die weitere Planung auf dem Karlsplatz.

P+R-Platz

Der heute bereits unmittelbar östlich des Bahnhofsgebäudes bestehende P+R-Platz soll auch künftig auf Gelände der DB liegen und stellt sich daher zunächst als eine Neugestaltungs- und Optimierungsaufgabe dar (s. ZOB)

Quartier Bahnhofs-/Schillerstraße

Die mit der Aufgabe des Regionalbusbahnhofes beiderseits der Müllerstraße frei werdenden Bauflächen müssen in ein städtebaulich sinnvolles Gesamtkonzept für diesen Bereich eingebunden werden. Dabei kommt der Erschließung, Umstrukturierung und Aufwertung der nördlich an der Bahnhofstraße liegenden Grundstücke ebenfalls eine erhebliche Bedeutung zu.

Anbindung Stadtpark

Die bislang fehlenden bzw. ungenügend ausgebauten Fußwege in den Stadtpark bzw. zur M.-Mitzenheim-Straße sollen mit Neugestaltung des grünen Hanges wieder in die weiteren Planungen eingebunden werden. Dabei sind neue Querungsmöglichkeiten der B-19-Trasse entsprechend vorzusehen.

4.4. Eigentum

Die Stadt als vorherige mit Abstand größte Eigentümerin hatte die Flächen der ehem. Farbenfabrik zum Vollzug der Altlastenfreistellung an einen freistellungsfähigen Privaten abzugeben. Dabei war sicher zu stellen, dass ein Rückwerb der plangemäß benötigten Verkehrsflächen kostenneutral erfolgt.

Die für den Bau des neuen ZOB benötigten Flächen befinden sich, wie auch ein großer Teil des Regionalbus-ZOB, im Eigentum der KVG. Diese soll auch künftig als Verkehrsunternehmen von Stadt und Wartburgkreis agieren, muss das Eigentum an den Grundstücken für ZOB und Haltestellen aber allein schon aus Wettbewerbsgründen abgeben. Übernehmende soll naturgemäß die Stadt sein, die dann die neu hergestellten Anlagen allen Verkehrsunternehmen gleichermaßen und unter Weitergabe der laufenden Kosten zur Verfügung stellt. In diesem Zusammenhang ist auch die Errichtung des Busbereitstellungsplatzes durch die Stadt vorgesehen.

Die frei werdenden KVG-Grundstücke an der Müllerstraße können meistbietend veräußert werden, um hier die Quartiersumgestaltung zu befördern.

4.5. Ökologie

Altlasten (Boden/Grundwasser)

Die Schutzgüter Boden und Grundwasser müssen von den von der vorhandenen Schwermetallbelastung ausgehenden Gefährdungen dauerhaft bewahrt werden. Die zu erreichenden Grenzwerte, die anzuwendenden Methoden, die Kosten als auch die Dauer eines Sanierungsverfahrens werden erst mit der vorgelegten Detailuntersuchung und deren abschließender Auswertung weiter verifiziert und in einem Sanierungsplan festgeschrieben.

Da durch die Neutrassierung der B 19 der südliche hochkontaminierte Hangbereich zwischen verlängerter Müllerstraße und Sandgasse stark angeschnitten wird, sind hier in jedem Falle zusätzliche Entsorgungskosten zu kalkulieren. Die übrige Fläche ist bereits weitgehend eben und steht für ZOB, Parkhaus etc. zur Verfügung. Hier könnten z.B. auch Immobilisierungen angedacht werden, die aber dann bereits in einer vertiefenden und mit den einzelnen Bauvorhaben verbundenen Untersuchung näher beleuchtet werden.

Schall

Die bereits jetzt erreichten Belastungen sollen mit dem B-19-Neubau dauerhaft stabilisiert bzw. reduziert werden. Dazu dienen sowohl Beschleunigungsmaßnahmen - Knoten, Längsneigung, Reduzierung der Zufahrten- als auch die starke Ein- und Durchgrünung.

Durch zwischen B 19 und Bahnhofstraße liegende Baukörper wird die Verlängerung der Bahnhofstraße minimiert und damit die Aufenthaltsqualität erhöht.

Freiflächen/Grün

Die derzeit hohen Flächenversiegelungsgrade werden auch künftig sowohl wegen der neuen Verkehrs- und Gebäudeflächen als auch zur Verminderung des Auswaschungsrisikos der Bodenkontaminationen eher noch steigen. Eine Aufwertung kann vor allem durch umfangreiche Baumpflanzungen im öffentlichen Raum sowie Dach- und Fassadenbegrünungen erzielt werden. Zudem sind Klimaschneisen zum Stadtpark vorzuhalten.

5. STRATEGIE

Die Verwirklichung der seit über 10 Jahren verfolgten Konzeption erfordert eine kontinuierliche und strukturierte Vorgehensweise aller Aufgaben- bzw. Vorhabensträger. Aufgrund der gegenseitigen Verflechtungen und Abhängigkeiten ist das Gesamtvorhaben von einer hohen Komplexität geprägt. Daher kann die effiziente, zügige und zielstrebige Umsetzung u.a. durch eine optimale Vorbereitung und Begleitung maßgeblich beeinflusst und gefördert werden.

5.1. Vorbereitung

Die weitere Vorbereitung umfasst übergreifende Maßnahmen, die vor der vertiefenden Bearbeitung der eigentlichen Umsetzungsbausteine zu bearbeiten sind.

Städtebaurechtliche Rahmenbedingungen

Ausgehend von den bereits 1993 durchgeführten VU für die Innenstadt und die Aussagen des SEK 2002 zum Thema Stadtumbaugebiet sind die Kriterien für die Anwendung des Besonderen Städtebaurechts des BauGB dezidiert ab-zuprüfen. Es ist in jedem Fall von der Erfordernis einer Anwendung dieser Instrumentarien auszugehen.

Auf Grund des langjährigen Planungsprozesses liegt bereits umfangreiches Material im Sinne von Vorbereitenden Untersuchungen bzw. zur Fortschreibung des SEK für diesen Bereich vor, so dass der Aufwand relativ begrenzt werden kann.

Vermessung / Lage- u. Höhenplan

Als eine für alle Maßnahmen verwendbaren Plangrundlage sollte über das Plan-/Konzeptgebiet ein zusammenhängender Lage- u. Höhenplan erstellt bzw. bereits vorhandene Vermessungen ergänzt und zusammengeführt werden.

B-Plan mit integriertem GOP

Insbesondere unter Berücksichtigung einer umsetzbaren Angebotsplanung ist der B-Planentwurf aus dem Jahr 1996/97 zu überprüfen und entsprechend den aktuellen Entwicklungen fortzuschreiben. Dabei sollten die Regelungsinhalte des B-Planes auf die wesentlichen Erfordernisse reduziert werden und ein Zusammenwirken mit den zu etablierenden Instrumenten des besonderen Städtebaurechtes angestrebt werden. Die privilegierten Fachplanungen, wie die Planfeststellung der Bundesstraße 19 sollten mit den bereits festgestellten Inhalten nachrichtlich übernommen werden.

5.2. Umsetzung

Die Realisierung des Projektes wird durch 9 Maßnahmepakete / Abschnitte umrissen, die in sich wiederum aus verschiedenen Einzelmaßnahmen zusammengesetzt sind. Die so gebildete Struktur stellt auf eine klare Zuordnung und Abgrenzung der Maßnahmen ab. Dadurch werden Zuständigkeiten und Abhängigkeiten deutlich, kann die Kosten- und Finanzierungsplanung transparent erfolgen und können vertragliche Beziehungen vorbereitet werden.

Aufbauend auf der im vorhergehenden Abschnitt dargestellten Phase „0“, werden folgende Maßnahmenpakete vorgeschlagen:

1 Altlastensanierung

Aufbauend auf den Erkenntnissen und Empfehlungen der 2004/05 durchgeführten Detailuntersuchung und des daraus zu entwickelnden Sanierungsplanes soll ab 2006 mit den Sanierungsmaßnahmen unter Begleitung des TMLNU begonnen werden. Die Realisierung wird ausgehend vom derzeitigen Kenntnisstand nur bei Aufrechterhaltung und Erteilung der Altlastenfreistellung finanzierbar sein. Nach der Altlastensanierung erfolgt der eigentliche B 19 - Straßenausbau Als die wesentliche Voraussetzung für die Erteilung der Freistellung trat die Stadt Anfang 2005 die Grundstücke der ehem. Farbenfabrik an einen Sanierungsunternehmer ab.

2 B 19 Neubau

Nach Erarbeitung und Abstimmung der Vorplanung wird derzeit die Entwurfsplanung (Vorentwurf) erarbeitet und bis Mitte 2005 vorgelegt. Während das SBA Südthüringen Hauptauftraggeber und federführend ist, beteiligt sich die Stadt sowohl im Planungsprozess als auch an den Kosten entsprechend einer Vereinbarung mit dem SBA.

Nach Bestätigung als Bundesstraßenprojekt und der Durchführung des Plangenehmigungs- oder -feststellungsverfahrens kann voraussichtlich ab 2008 die Realisierung abschnittsweise erfolgen.

Im Zuge des Straßenbauvorhabens werden zudem die Müllerstraße verlängert und ausgebaut, der Knoten Schillerstraße umgebaut und die Gabelsberger Straße abgehängt. Dadurch ist unter weitgehender Beibehaltung der Verkehre auch ein abschnittsweiser Bau möglich. Zudem kann die Altlastensanierung auf den Flächen nördlich der künftigen B 19 erst nach dem Ende der Trassierungsarbeiten durchgeführt werden.

3 ZOB

Für den ZOB ist ausgehend von der 2005 ergänzten und bestätigten Konzeptplanung im Jahr 2006 zunächst die Vor-, Entwurfs- und Genehmigungsplanung für den neuen Busbereitstellungsplatz (Gewerbegebiet Eichrodter Weg) zu erarbeiten. Dessen Inbetriebnahme bis Ende 2007 wiederum ist Voraussetzung für den Umbau der Müllerstraße.

Der Neubau des ZOB kann wegen der vorhandenen Flächenpotenziale abschnittsweise unter weitgehender Aufrechterhaltung des Verkehrs erfolgen. Auch hier ist die Verzahnung mit der Altlastensanierung unabdingbar. Für die flächige und hochbauliche Gestaltung und Ausstattung des ZOB wird die Durchführung eines (Realisierungs-)Wettbewerbs vorgeschlagen, um letztlich eine möglichst hochwertige Anlage zu erhalten.

4 Kerngebiet + Parkhaus

Für das Baufeld westlich der verlängerten Müllerstraße wird die Errichtung eines öffentlichen Parkhauses mit Funktionsunterlagerungen (Handel, Dienstleistung) vorgeschlagen. Durch dieses soll sowohl der bisher ebenerdig abgedeckte Stellplatzbedarf als auch zusätzliche Parker aus dem Bereich Karlsplatz/Mitzenheimstraße untergebracht werden.

5 Bahnhofstraße + Bahnhofsvorplatz

Durch die Umgestaltung der Bahnhofstraße zwischen Bahnhof und Nikolaitor kann zusammen mit der Umgestaltung des direkten Bahnhofsvorbereichs zu einem Vorplatz ein attraktiver öffentlicher Raum und zeitgemäßer Stadteingang geschaffen werden. Die Verkehrsbelastung wird aufgrund der Privilegierung der Stadt- und Regionalbusse, der Taxen und der Anlieger und Lieferanten deutlich zurückgehen. Es besteht eine unmittelbare Abhängigkeit des Baubeginns mit der Fertigstellung der neuen B 19.

6 Park + Ride

Der vorhandene P+R-Platz auf Bahngelände östlich des Empfangsgebäudes soll im Zuge der ZOB- und Vorplatzgestaltung durch die DB AG aufgewertet werden. Hier besteht zwar keine zwingende Abhängigkeit von übrigen Projektablaufen, eine Realisierung zusammen mit dem Vorplatz wäre sinnvoll.

7 Klein-Venedig

Im Areal zwischen Bahnhofs- und Schillerstraße bestehen spätestens nach Rückzug der KVG und der Durchbindung der Müllerstraße erhebliche Entwicklungspotenziale. Zielstellung muss die langfristige Reduzierung der bisherigen Betriebs-/Verkehrsfläche zugunsten von vermarktbareren und attraktiven Grundstücken sein. Beginnend im westlichen Teil (ehem. Stadtgraben) mit der Neuordnung des öffentlichen Raumes wird sich das Teilprojekt wegen der Abhängigkeit von der Öffnung der Müllerstraße über mehrere Jahre und Teilabschnitte erstrecken.

8 Anbindung Stadtpark

Zur Integration der bislang nicht oder nur gering genutzten Grünflächen des Stadtparkes ist die Schaffung attraktiver Zugänge und Wegenetze maßgeblich. Die Umsetzung ist erst nach kompletter Fertigstellung der B 19 möglich.

9 Sonstiges

Unter dieser Rubrik sind die laufenden Leistungen der Projektbetreuer/-manager und der Öffentlichkeitsarbeit zusammengefasst.

Innerhalb der Pakete sind die jeweils für die Realisierung erforderlichen Leistungen und Teilmaßnahmen zusammengefasst und strukturiert. (s. Teil 6. Anlagen, Plan 6.1.4)

Übersicht:

Maßnahmen

(

5.3. Kosten + Finanzierung

Bei der beigefügten Kosten- und Finanzierungs-konzeption handelt es sich um eine grob überschlägige Ermittlung der wesentlichen Kosten. Diese dient als erste Planungsgröße und muss im weiteren Projekt- ablauf permanent abgeglichen und aktualisiert werden. Der vereinfachten Darstellung liegt eine Kosten- und Finanzierungsübersicht (Anlage 6.2) zu Grunde. Gleichzeitig ist der etwaige Kostenanfall und Finanzierungsbedarf grob im Terminkonzept (Pkt. 5.4.) hinterlegt.

Das Finanzierungskonzept ist, ausgehend von einer überwiegend öffentlichen Trägerschaft, auf der Bündelung mehrerer einschlägiger Förderprogramme gegründet. Die Schlüsselrolle kommt dabei der Förderkulisse „Stadtumbau Ost-Aufwertung“ zu, da auf Grundlage des SEK 2002, in dem das Projektgebiet als vorrangig zu entwickelndes Stadtgebiet bis 2012 deklariert wird, hier ein Förderschwerpunkt zu setzen ist. Mit Städtebauförderungsprogrammen können neben den Vorbereitungs- und Planungskosten auch Grunderwerbe, Abbrüche, Erschließungen und einzelne Hochbauvorhaben mit bis zu 67 % (2/3) bezuschusst werden. Demgegenüber treten die Programme GVFG-Straße und GVFG-ÖPNV nur im Zuge der dort explizit förderfähigen Vorhaben ZOB und B 19 (Stadtanteile) auf.

Die Aktivierbarkeit von privatem Kapital sollte möglichst weitgehend geprüft werden. Neben den in diesem Sinne bereits zur Sicherung der Altlastenfreistellung an eine private Sanierungsfirma abgegebenen städtischen Grundstücken bieten sich vorrangig an

- der Bau des öffentlichen Parkhauses (Annahme 50 % Privatkapital)
- die Bebauung der mit MK- bzw. MI-Nutzung deklarierten Baufelder
- der Quartiersumbau Klein Venedig (jeweils nur Flankierung für besondere gestalterische/städtebauliche Aufwendungen).

Darüber hinaus sollten Untersuchungen hinsichtlich der Privatisierbarkeit des ZOB-Neubaues und der Busbereitstellungsfläche über Public-Privat-Partnership- (PPP) Modelle erfolgen. Hier ist insbesondere die tatsächliche Förderfähigkeit zu klären, ohne die eine wirtschaftliche Investition für ÖPNV-Funktionen nicht möglich sein wird.

5.4. Termine

Der Gesamtablauf kann zunächst nur unter der Zugrundelegung „normaler“ Bedingungen, insbesondere bei den Finanzierungsgrundlagen, terminlich hinterlegt werden.

Bereits dann muss angesichts der zu absolvierenden Planungs- und Genehmigungsprozesse von einem Realisierungszeitraum bei der Neutrassierung der B 19 über 3 Jahre von 2008 bis 2010 ausgegangen werden. Da wie bereits beschrieben diese Umverlegung die Schlüsselmaßnahme darstellt, müssen die übrigen Bausteine um diesen Zeitraum gruppiert werden.

Die Durchführung der Altlastensanierung, die wiederum die Basismaßnahme aller Tiefbauarbeiten darstellt, muss der B 19 – Neutrassierung vorweglaufen und soll daher 2006 begonnen und 2007 bereits beendet werden.

Wegen der weitgehend entkoppelbaren Realisierbarkeit kann insbesondere der Busbereitstellungsplatz vorgezogen hergestellt werden. Eine möglicherweise zur bauzeitlichen Entlastung erforderliche vorgezogene Öffnung der Trasse Müllerstraße für den allgemeinen Verkehr muss bei der weiteren Vorbereitung nach intensiver Abstimmung mit den relevanten Beteiligten, schwerpunktmäßig mit der KVG, vertiefend geprüft werden.

Die übrigen Maßnahmen reihen sich in den Gesamtablauf entsprechend der bestehenden Abhängigkeiten ein.

Zur gleichzeitigen Verdeutlichung der finanziellen Abläufe ist der Terminplan maßnahmebezogen mit den voraussichtlichen Gesamtkosten und den zu erwartenden städtischen Eigenmitteln hinterlegt.

5.5. Verantwortung + Steuerung

Die ab 2004 erfolgten Strukturierungen der Maßnahmen Altlastensanierung und B 19 haben bereits klare Zuständigkeiten bzw. Trägerschaften für erhebliche Anteile des Projektes geschaffen.

Allerdings ist die Stadt Eisenach bei beiden Maßnahmen nur mittelbar involviert. Die noch folgenden, vornehmlich im Aufgabenbereich der Stadt verankerten Maßnahmen müssen sich möglichst nahtlos integrieren und Synergien schaffen oder abschöpfen.

Die damit vorgegebene Komplexität liegt nicht im originären Handlungsbereich der städtischen Verwaltung, so dass temporäre projektbezogene Alternativstrukturen überdacht werden sollten.

Wegen der überwiegend kommunalen Aufgaben und Investitionen und der bereits durch den Refinanzierungsbedarf der Altlasten-Freistellungsflächen weitgehend aufgebrauchten Einnahmepotenziale aus Grundstücksverkäufen ist eine Abschöpfung projektrelevanter Einnahmen, z.B. Bodenwertsteigerungen, nicht bzw. nur in geringem Umfang realistisch. Daher besteht für die Etablierung kommunalferner Strukturen der Projektfinanzierung bzw. -durchführung unter Einbeziehung privater Vorhabensträger wegen fehlender Vorteile kein Bedarf.

Somit sind Strukturen zu finden, die eine möglichst große kommunale Entlastung erzeugen, ohne den Charakter der öffentlichen Investitionen zu negieren. Drei prinzipielle Varianten stehen zur Verfügung (s. nächste S.)

Während die mit finanziellen und haushaltstechnischen Prozessen verbundenen Geschäftsbesorgungs- bzw. Treuhändermodelle zunächst tiefgreifender mit und innerhalb der Kommune hinsichtlich ihrer Vorteile bzw. Wirkungen erörtert werden müssen, wäre eine steuernde bzw. managende Begleitung relativ unkompliziert möglich. Dadurch würde mit relativ begrenztem Aufwand eine zügige Entlastung der komplexen Prozesse bei der Stadt erreichbar, ohne weitere vertiefende Zusammenarbeit, z.B. auch auf die Umsetzung von Einzelmaßnahmen begrenzt, auszuschließen.

5.6. Fazit

- Komplexität und Finanzvolumen des Projektes stellen die kommunale Verwaltung vor erhebliche Herausforderungen. Dabei muss sie, um ihre übergreifenden Interessen zu wahren, das Projekt über die originären städtischen Maßnahmen hinaus permanent überwachen, steuern und ggf. optimieren.
- Die Investitionen können zum überwiegenden Teil nur durch die öffentliche Hand erfolgen. Die erforderlichen Mittelvolumen müssen optimal organisiert werden, um die dauernde Leistungsfähigkeit insbesondere der Stadt zu sichern. Die Aktivierung privater Mitfinanzierungen ist zur kommunalen Entlastung wünschenswert.
- Der formale Projektrahmen ist wegen der über planungsrechtliche Aspekte hinaus gehenden Eingriffs- und Beeinflussungsbedürfnisse zusätzlich zum B-Plan durch eine Festsetzung gemäß dem Instrumentarium des besonderen Städtebaurechts des BauGB zu erweitern. Dabei stehen neben der Etablierung des Sanierungsrechts gem. §§ 136 ff. BauGB auch die Festsetzung als Stadtumbaugebiet gem. §§ 171a ff. BauGB zur Verfügung.
- Die Vorbereitung und Realisierung des Projektes stellt erhebliche personelle und materielle Anforderungen an die kommunale Verwaltung. Hier ist die flankierende Unterstützung durch mit derartigen Projekten erfahrenen Dienstleistern geboten. Die Intensität der Kooperation und Entlastung muss gemeinsam definiert werden, wobei ein stufenweiser Einstieg möglich ist.

6. ANLAGEN

6.1. Pläne

6.1.1 Eigentumsverhältnisse

6.1.2 Altlasten

6.1.3 Nutzungskonzept

6.1.4 Maßnahmenkonzept

6.2. Kosten- u. Finanzierungsübersicht

6.3. Quellen

Aufgabenstellung „Detailuntersuchung ehemalige Farbenfabrik“, IHU Bad Salzungen, Stand: Juli 2004

B 19 Vorplanung, Planungsbüro INVER, Stand: Juni 2003

B 19 Vorentwurf, Planungsbüro INVER, Stand Febr. 2005

Baugesetzbuch, 37. Auflage, Beck, München 2005

Begründung zum B-Plan Nr. 6 „Bahnhofsvorstadt“, Stand 1997

Bericht der Vorbereitenden Untersuchungen – Kernstadt Eisenach, Freie Planungsgruppe Berlin GmbH, Berlin, Stand: Juli 1993

Bericht zur Kosteneinschätzung für Sanierungs-/ Entsorgungsmaßnahmen für den Bereich „Ehemalige Farbenfabrik“, Grebner Ingenieure GmbH, Eisenach, Stand: 1995

Entwicklungsstrategie Industrietral Hörsel, Projektgemeinschaft HLT - Planungsgruppe 4, Berlin - Wiebaden 1998

Exposé Stadtumbau Ost - Eisenach, LEG Thüringen und DB SImm, Erfurt 2002

Konzeptplanung ZOB, Planungsbüro v. Mörner & Jünger, Suhl 2004

Konzeptplanung ZOB / Erweiterung Verkehrskonzept, Planungsbüro v. Mörner & Jünger, Suhl 2005

Stadtentwicklungskonzept, FIRU mbH und Architekturbüro Felsberg, Berlin – Eisenach 2002

Eigene Erhebungen LEG