

## **Eisenach, Tor zur Stadt**

### **Standortvergleich Zentraler Omnibusbahnhof**

#### **1. Anlass**

Die Bündelung der bislang auf zwei Flächen verteilten Busbahnhofs-Funktionen zu einem Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) am Eisenacher Hauptbahnhof ist von Beginn an ein wesentliches Ziel im Projekt „Tor zur Stadt“.

Zunächst wurde der Vorzugsstandort auf der Fläche des heutigen Stadt-Busbahnhofes gegenüber dem Hauptbahnhof (im Weiteren Standort „Bahnhofstraße“) definiert und mit Beschluss Nr. 0111/2005 bestätigt. Aufgrund zunehmender Eingriffsdimensionen bei der Altlastenbeseitigung „Arzberger, Schöpff & Co.“ und einer daraus folgenden sukzessiven Baufeldausdehnung des geplanten Einkaufszentrums zu Lasten des ZOB-Konzeptes wurde dessen Änderung 2007 erforderlich. Seitdem November 2007 liegt nunmehr das aktuelle Konzept vor.

Im Ergebnis der seit 2007 laufenden Diskussion in der Arbeitsgruppe „Tor zur Stadt“ wurde der Standort Bahnhofstraße grundsätzlich kritisiert und die Prüfung eines alternativen ZOB-Standortes zwischen Müller- und Gabelsbergerstraße (im Weiteren „Standort Gabelsbergerstraße“) eingefordert. Nachdem zunächst eine erste Untersuchung Anfang 2008 unter Beibehaltung der im Planfeststellungsverfahren vorgesehenen Trasse der Müllerstraße die Machbarkeit ausschloss, erfolgte im Mai 2008 eine Variantenuntersuchung bei variabler Trassierung der Müllerstraße. Die Vorzugsvariante 4 wurde verkehrstechnisch untersucht, nachgewiesen und am 20.10.08 den Fachausschüssen des Stadtrates vorgestellt.

Für eine Entscheidung zwischen beiden bisher verfolgten ZOB-Standorten ist die Gegenüberstellung wesentlicher Merkmale und voraussichtlicher Kosten erforderlich. Vorgabe bei beiden Standorten ist die Unterbringung von 16 regulären Haltepositionen, als funktionale Grundvoraussetzung wird die Schaffung eines separaten Busbereitstellungsplatzes unterstellt.

#### **Standort Bahnhofstraße**

Das Konzept des Planungsbüros von Mörner + Jünger, Suhl, basiert auf dem im Zusammenhang mit dem Realisierungskonzept „Tor zur Stadt“ 2005 erstellten ersten ZOB-Konzept. Die unmittelbare Nähe zum Hauptbahnhof (ca. 50 m) bildet einen wesentlichen Standortvorteil. Die 2005 definierte und beschlossene großzügige Insellösung wurde 2007 durch eine aus drei Teilbereichen bestehende Lösung mit sehr kompaktem Hauptteil (10 Haltepositionen), ergänzt durch 2 Teilbereiche in der Bahnhofstraße mit 4 bzw. 2 Haltepositionen, ersetzt. Für den Zentralteil ist Richtungsverkehr mit Zufahrt von der Waldhausstraße und Ausfahrt auf die Bahnhofstraße vorgesehen. Die dadurch entstehende funktionale wie städtebauliche Problemlage lässt das aktuelle Konzept als Kompromisslösung erscheinen: breite Ausfahrfront an Bahnhofstraße städtebaulich problematisch, Überlagerung Busverkehr/Andienung Einkaufszentrum kritisch, Fläche für vollfunktionales Servicegebäude nicht ausreichend.

### **Grunderwerb**

Am Standort stehen von den benötigten ca. 5.250 m<sup>2</sup> ca. 24 % in öffentlichem Eigentum (Stadt/Land). Bei Landes- oder Bundesflächen wird im Weiteren von kostenneutraler Nutzung bzw. Flächentausch ausgegangen. Den größten Flächenanteil besitzt mit ca. 62 % die Kommunale Personennahverkehrsgesellschaft Eisenach mbH (KVG). Für deren Flächen wird der Erwerb zum anteiligen Bodenwert (20 % BRW) unterstellt. Zudem werden Flächen privater Dritter mit 11 % Anteil (Erwerb zum vollen Bodenwert) benötigt. Der mit ca. 3 % kleinste Flächenanteil ist von der DB AG analog den KVG-Konditionen zu erwerben.

### **Abbruch/Herrichten**

Am Standort Bahnhofstraße müssen für den ZOB der frühere Verkehrs-Pavillon an der Bahnhofstraße und die Werkstatt-Baracke an der Waldhausstraße abgebrochen werden. Noch nicht abschließend fassbar ist das wegen der ehem. Farbenfabrik Arzberger, Schöpff & Co. vermutete latente Altlastenrisiko. Daher wird ein gesondert zu entsorgender Bodenaushub auf ca. 40 % der Fläche (Fundamente, Entwässerung usw.) angenommen.

### **Neubau**

Es sind ca. 2.500 m<sup>2</sup> Haltestellen-, Aufenthalts- und Wegeflächen herzustellen (Platten-/Pflasterbelag, Linienentwässerung, Sonderborde). Die Fahrbahnflächen umfassen ca. 2.550 m<sup>2</sup> (Baukl. 3, Asphalt/Beton Punktentwässerung). Neben einem eingeschossigen Servicepavillon (ca. 100 m<sup>2</sup> Nutzfläche, bei Mehrbedarf Zusatzaufwand!) ist eine großzügige Dachkonstruktion über dem Hauptteil sowie Überdachungen der externen Teilbereiche (insg. ca. 2.500 m<sup>2</sup> Dachfläche) vorgesehen. Ergänzend werden ca. 100 m<sup>2</sup> Grünflächen an der südlichen Zufahrt Waldhausstraße berücksichtigt. Besondere Schallschutzmaßnahmen werden wegen der bereits bestehenden Busbetriebsanlage nicht kalkuliert.

### **Standort Gabelsbergerstraße**

Das vorliegende Konzept des Büros SHP-Ingenieure vom Oktober 2008 sieht eine zwischen Gabelsberger- und Müllerstraße in Ost-West-Richtung gespannte Anlage mit zentraler Haltestelleninsel (6 Positionen), weiteren 6 Haltestellen an den nördlich und südlich parallel liegenden Seiten sowie 4 Positionen in der Gabelsbergerstraße vor. Die Anlage verfügt über 3 Anschlüsse an das übergeordnete Netz, wobei 2 Zu- und Ausfahrten dienen und die dritte nördliche lediglich eine weitere Ausfahrtmöglichkeit nach Norden (Rennbahn) ermöglicht. Der Standort ist mit ca. 120 m deutlich entfernter vom Hauptbahnhof, liegt aber noch im „umsteigefreundlichen“ Bereich. Durch die Platzierung im nur schwer nachnutzbaren „Hinterland“ der 4-6-geschossigen Bebauung an der Nordseite der Bahnhofstraße kann mit der Funktion ein städtebaulicher Missstand gedämpft werden. Die Umtrassierung der Müllerstraße ist verkehrstechnisch nachgewiesen worden, erfordert aber eine entsprechende planungsrechtliche Grundlage.

### **Grunderwerb**

Es werden insgesamt ca. 6.150 m<sup>2</sup> Grundfläche benötigt, weitere ca. 1.060 m<sup>2</sup> bleiben, zunächst plangrafisch, als Erweiterungsfläche (bauliche/funktionale Ergänzung) außerhalb dieser Betrachtung. Von der erforderlichen Fläche stehen bereits ca. 40 % in öffentlichem

Eigentum (Stadt/Land). Der KVG gehören wegen des Regional-Busbahnhofs ca. 29 %, für die der Erwerb zum anteiligen Bodenwert (20 % BRW) angenommen wird. Der Anteil zu erwerbender, zudem teilweise bebauter, Privatflächen ist mit ca. 30 % deutlich größer als beim Standort Bahnhofstraße. Der verwendete Wert setzt sich aus BRW und einem Zuschlag von 50 % aufgrund der vorhandenen Bebauung von 50 % zusammen.

### **Abbruch/Herrichten**

Es sind mehrere Nebengebäude der Grundstücke Bahnhofstraße 27 u. 29 sowie die Gebäude Gabelsbergerstraße 3 abzubrechen. Zudem wurde der Blumenladen Ecke Bahnhof-/Gabelsbergerstraße wegen der vorgesehenen Errichtung des ÖPNV-Servicegebäudes berücksichtigt. Das Abbruchvolumen umfasst so ca. 3.500 m<sup>3</sup>. Hinsichtlich Bodenkontaminationen teilweise relevant ist die KVG-Fläche wegen der hier betriebenen Tankstelle. Wegen des bisher ordnungsgemäßen Betriebs wird lediglich ein gering belasteter Risikobereich von 1.000 m<sup>2</sup> angenommen.

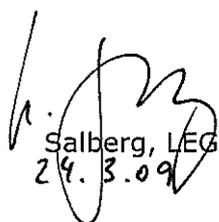
### **Neubau**

Erforderlich ist die Errichtung von ca. 2.300 m<sup>2</sup> Haltestellen-, Aufenthalts- und Wegeflächen und ca. 2.750 m<sup>2</sup> Fahrbahnen (beides wie Bahnhofstr.). Für die ÖPNV-Servicefunktion ist ein 2-geschossiger Ersatzbau mit ca. 200 m<sup>2</sup> Nutzfläche an der Ecke Bahnhof-/Gabelsbergerstraße geplant. Überdachungen sollen auf der Mittelinsel, hier eher großzügig, sowie an allen übrigen Haltestellenbereichen errichtet werden (insg. ca. 2.000 m<sup>2</sup>). Die Freianlagen fallen mit ca. 1.000 m<sup>2</sup> wegen der insgesamt großzügigeren Anlage und des Gestaltungs- und Abschirmungsbedarfes an der Nord- und Südgrenze aufwendiger aus. Besondere Schallschutzmaßnahmen zur Bebauung Bahnhofstraße hin werden wegen der bereits vorhandenen Busbetriebsanlage nicht vorgesehen.

### **Fazit**

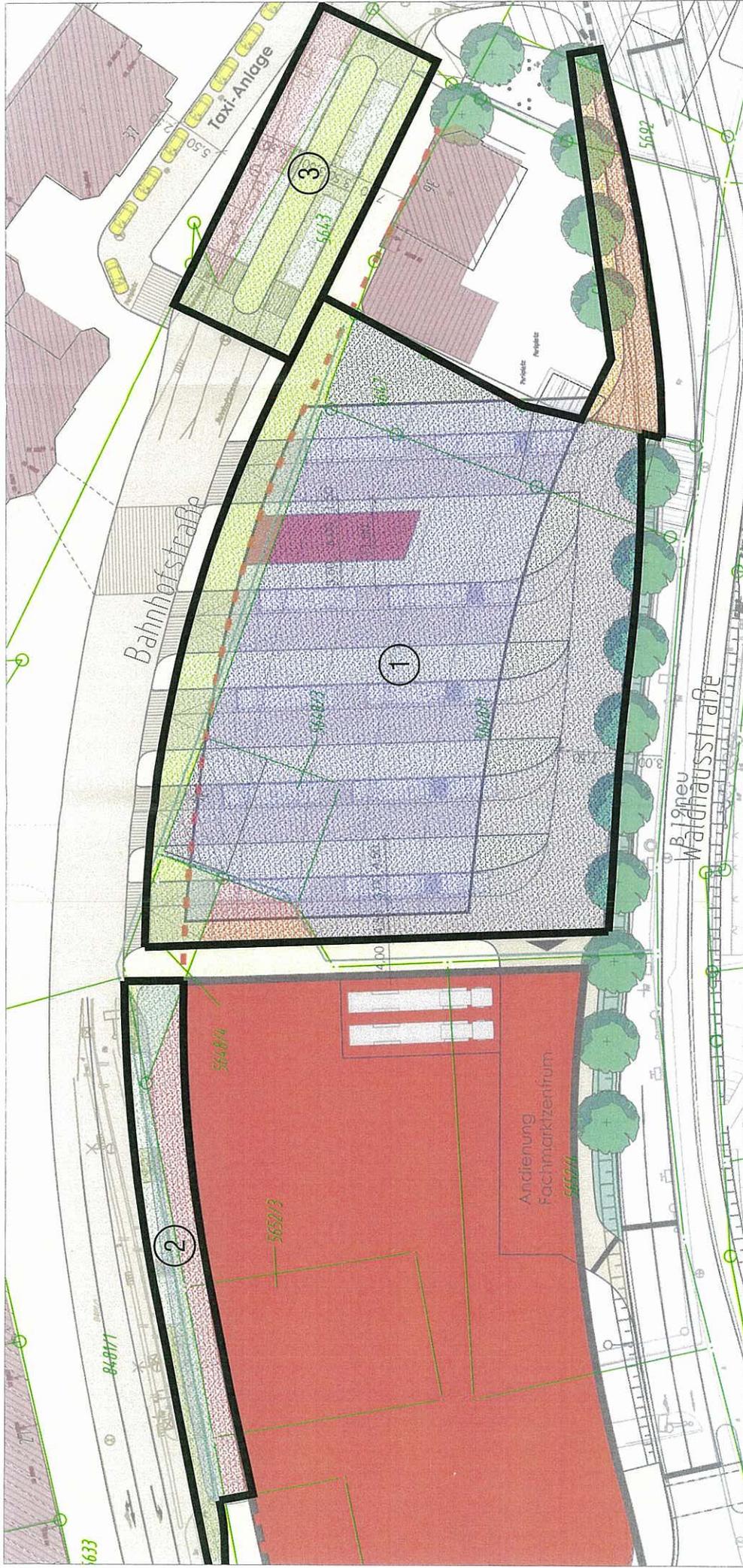
Der Standortvergleich weist für den Standort Bahnhofstraße durch die größere Nähe zum Hauptbahnhof und die geringere Gesamtfläche leichte Vorteile auf, denen geringere Gesamtkosten und Kostenrisiken sowie eine größere Funktionalität beim Standort Gabelsbergerstraße gegenüber stehen. Daher sollte sich letztendlich eine klare Standortpräferenz nicht an den technischen oder wirtschaftlichen, sondern an eher städtebaulich-strukturellen Motiven sowie an der resultierenden Fixierung des kommunalen Handlungs- und Gestaltungsspielraumes festmachen.

Aufgestellt:



H. Salberg, LEG  
24.3.09

<u>Anlagen</u>	1	Lageplan Bahnhofstraße (mit Eigentum)
	2	Lageplan Gabelsbergerstraße (mit Eigentum)
	3	Grobkostenvergleich



### ZOB vor dem Bahnhof -ALT-

Flächen:	
1 Hauptfläche	ca. 4110 m <sup>2</sup>
2 Nebenfläche	ca. 480 m <sup>2</sup>
3 Nebenfläche	ca. 660 m <sup>2</sup>
<b>Gesamt</b>	<b>ca. 5250 m<sup>2</sup></b>

### Eisenach- Tor zur Stadt

Eigentum	KVG	ca. 3260 m <sup>2</sup>
	öffentlich (Stadt, Land)	ca. 1270 m <sup>2</sup>
	DB AG	ca. 170 m <sup>2</sup>
	privat	ca. 550 m <sup>2</sup>

Maßstab : 1:500  
Datum : 08.01.2009

LEG Thüringen  
Mainzerhofstraße 12  
99084 Erfurt

# Eisenach-Tor zur Stadt

## ZOB an der Gabelsberger Straße -NEU-

Flächen:

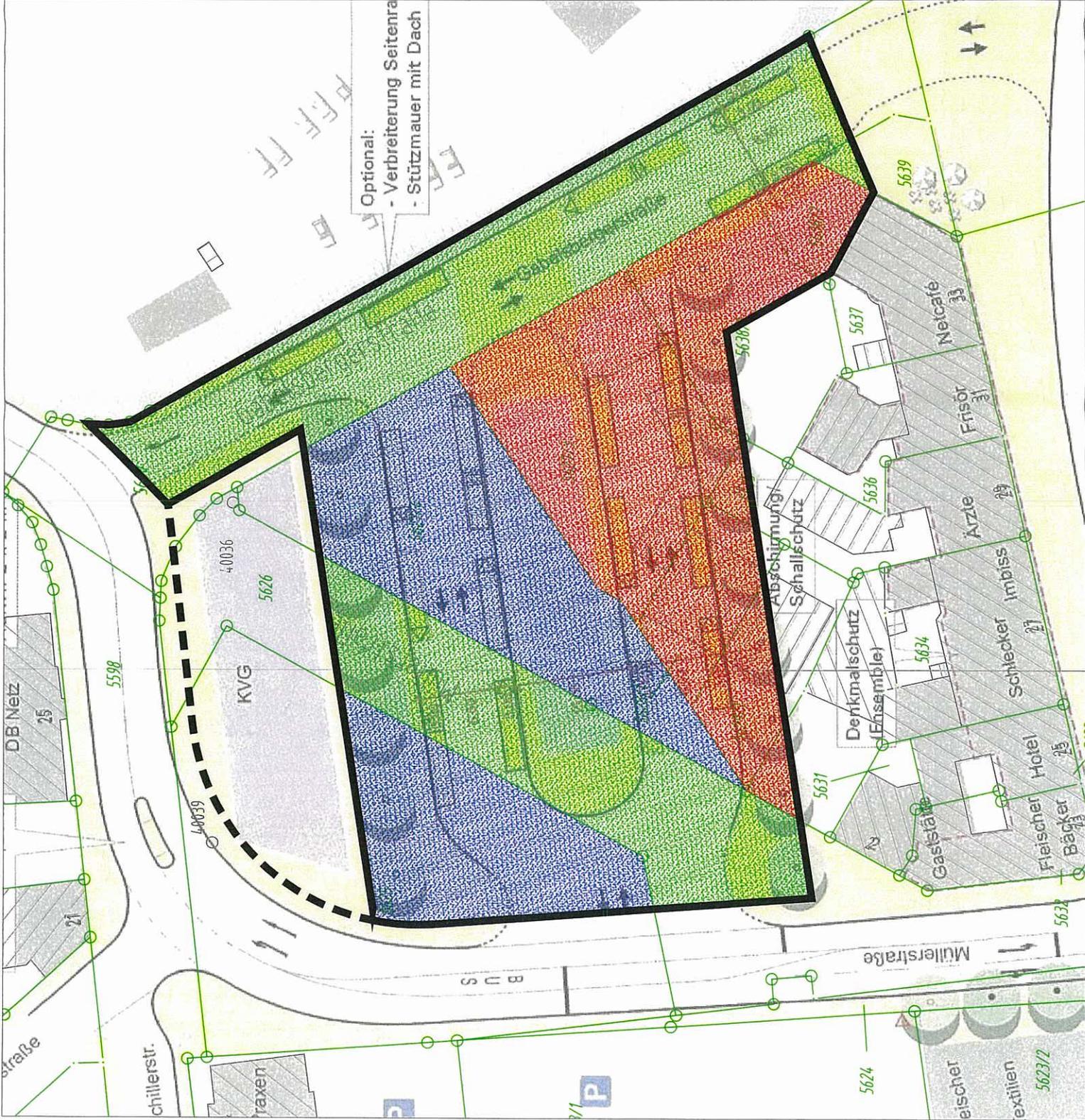
Hauptfläche	ca. 6150 m <sup>2</sup>
Erweiterung	ca. 1060 m <sup>2</sup>
Gesamt	ca. 7210 m <sup>2</sup>

### Eigentum

	KVG	ca. 1800 m <sup>2</sup>
	öffentlich (Stadt, Land)	ca. 2480 m <sup>2</sup>
	DB AG	
	privat	ca. 1870 m <sup>2</sup>

Maßstab : 1:500  
 Datum : 08.01.2009

LEG Thüringen  
 Mainzerhofstraße 12  
 99084 Erfurt



Eisenach, Tor zur Stadt  
Neubau Zentraler Omnibusbahnhof  
Grobkostenvergleich



18.03.2009

Kriterien	Standort Bahnhofstraße		Bemerkungen	Standort Gabelsberger Straße		Bemerkungen
	Menge (ca.)	EP (ca.) Kosten		Menge (ca.)	EP (ca.) Kosten	
<b>Grunderwerb</b>						
Stadt, Land	1.270 m <sup>2</sup>	- €	unentgeltl. Nutzung/Tausch	2.480 m <sup>2</sup>	- €	unentgeltl. Nutzung/Tausch
KVG	3.260 m <sup>2</sup>	114.100,00 €	Preisgrundlage 20 % BRW	1.800 m <sup>2</sup>	30,00 €	Preisgrundlage 20 % BRW
DBAG	170 m <sup>2</sup>	5.950,00 €	Preisgrundlage 20 % BRW	0 m <sup>2</sup>	30,00 €	- €
Privat	550 m <sup>2</sup>	96.250,00 €	BRW	1.870 m <sup>2</sup>	250,00 €	BRW + 100 €/m <sup>2</sup> Bebauungszuschlag
	5.250 m <sup>2</sup>	216.300,00 €		6.150 m <sup>2</sup>	521.500,00 €	
<b>Abbruch/Herrichten</b>						
Abbruch Gebäude	1.500 m <sup>3</sup>	15.000,00 €		3.500 m <sup>3</sup>	10,00 €	
Dekontamination	2.000 m <sup>2</sup>	300.000,00 €	Risiko Altstandort Farbenfabrik	1.000 m <sup>2</sup>	50,00 €	Risiko KVG-Tankstelle
		315.000,00 €			85.000,00 €	
<b>Neubau</b>						
Bussteige	2.500 m <sup>2</sup>	250,00 €	Baukosten inkl.	2.300 m <sup>2</sup>	250,00 €	Baukosten inkl.
Überdachung	2.500 m <sup>2</sup>	500,00 €	Entwässerung+Ausstattung	2.000 m <sup>2</sup>	500,00 €	Entwässerung+Ausstattung
Fahrbahnen	2.550 m <sup>2</sup>	150,00 €	Stahl-Glas-Konstruktion	2.750 m <sup>2</sup>	150,00 €	Stahl-Glas-Konstruktion
Freianlagen	100 m <sup>2</sup>	100,00 €		1.000 m <sup>2</sup>	100,00 €	
Gebäude	100 m <sup>2</sup>	1.000,00 €	1-gesch. Servicegeb.	200 m <sup>2</sup>	1.000,00 €	2-gesch. Eckbebauung
		2.267.500,00 €			2.087.500,00 €	
<b>Gesamt</b>		<b>2.798.800,00 €</b>			<b>2.694.000,00 €</b>	