

## Ergebnisse der Planerwerkstatt Eisenach: Tor zur Stadt

Den drei eingeladenen Gutachterteams wurde die Problematik der Aufgabe in mehreren Vorträgen dargelegt. Hierbei wurden die verkehrlichen Zusammenhänge und Planungen ebenso vertieft wie die verschiedenen Projektentwürfe für das Fachmarktzentrum. Nach ausgiebiger Diskussion aller Abhängigkeiten gelangten die drei Planer zu einer übereinstimmenden Auffassung in der Bewertung der Situation, die hier näher dargestellt werden soll.

### Erste Wertung der Situation

Südlich der Bahnhofstraße wurde in den letzten Jahren eine aufwändige Bodensanierung durchgeführt mit dem Ziel, durch ein neues Fachmarktzentrum die Innenstadt Eisenach als Einkaufsort gegenüber der Peripherie aufzuwerten. Auf der Suche nach einer verkehrlichen Lösung ist dieser Prozess ins Stocken geraten und droht nach mehreren Jahren Planung insgesamt zu scheitern.

Die Diskussion des Verkehrs dominiert inzwischen die gesamte Planung. Das eigentliche Ziel, die Stadt in ihrem stadträumlichen, wirtschaftlichen und sozialen Verbund insgesamt zu stärken, ist hierbei immer mehr in den Hintergrund getreten. Inzwischen sind die Handlungsmöglichkeiten durch die Verfahrensfragen um die B 19 neu mit Finanzierung und Planfeststellung so stark eingeschränkt, dass Alternativen kaum noch denkbar erscheinen. Die teilweise vor fünfzehn Jahren erarbeiteten Konzepte können jedoch heute nicht mehr als Sachzwang zur Begründung geltend gemacht werden – zuviel hat sich zwischenzeitlich faktisch und ideell verändert.

Insofern erlaubt sich das Planerteam,

- diese Planungsansätze kritisch zu überprüfen
- die Maßnahme in den Zusammenhang einer umfassenderen Stadtentwicklung zu stellen
- und die Verkehrsplanung auch grundsätzlich in Frage zu stellen

### Ziel der Stadtentwicklung

Die Gutachterteams erkennen die Wichtigkeit einer Stärkung der Stadt Eisenach in ihren oberzentralen Funktionen. Die Einbindung des ICE-Bahnhofs über eine qualitätvolle und attraktive Fußgängerverbindung ist deshalb zwingende Voraussetzung auch für die städtebauliche Integration des neuen Fachmarktzentrums. Die Achse Bahnhofplatz – Bahnhofstraße – Karlsplatz als eine Folge unterschiedlich qualifizierter Stadträume muss den Austausch zwischen dem neuen Fachmarktzentrum und der Innenstadt gewährleisten. Das neue Zentrum kann bildhaft durchaus als neuer „Herzschrittmacher“ verstanden werden, der jedoch nur dann seine positive Wirkung entfaltet, wenn dieser Austausch gewährleistet ist und die Innenstadt insgesamt aktiviert wird. Ohne stützende Maßnahmen zur Stärkung der Innenstadt, auch durch den Einzelhandel selbst, kann eine Integration nicht gelingen.

### Verkehrskonzept B 19 neu: mehr Nachteile als Gewinn für die Stadt

Die Anlage einer neuen Entlastungsstraße parallel zur Bahnhofstraße erscheint zuerst plausibel, erhofft man sich doch hierdurch eine wesentliche Entlastung. Bei näherer Prüfung muss jedoch festgestellt werden, dass nur sehr eingeschränkte Wirkungen mit diesem Konzept verbunden sind. Insbesondere die Ausführung als anbaufreie

Trasse stellt das Verkehrssystem der Stadt geradezu auf den Kopf. Die hiermit verbundenen Ausbaustandards mit Dimensionierung des Querschnitts, Ausbildung der Einmündungsbereiche und vor allem die Zerlegung des neuen Baugebiets durch eine verlängerte Müllerstraße zwischen Bahnhofstraße und B 19 neu werden in höchstem Maße als kritisch gesehen. Den relativ geringen verkehrlichen Verbesserungen, die mit hohem Kostenaufwand auch für die Stadt verbunden sind, stehen eine Reihe funktionaler und städtebaulicher Mängel gegenüber, die in dem bisherigen Verfahren noch gar nicht thematisiert wurden. Die B 19 neu würde der Auftakt sein für einen weiteren anbaufreien Ausbau der folgenden Abschnitte und hier für eine Desintegration sorgen, die städtischerseits nicht zu wünschen wäre. Es muss allgemein verstanden werden, dass entlang einer derartigen Straße alle Funktionen und Investitionen eingeschränkt bzw. verhindert werden. Eine verkehrliche Aufwertung, auch abschnittsweise, wird zu einer Verfestigung dieses Straßenzugs führen und die wirklich notwendige, großräumigere Umlegung der Bundesstraße B 19 erübrigen. Dies kann auch nicht im Sinne der anderen Bereiche und Wohngebiete sein, für die eine Entlastung im unmittelbaren Umfeld gar nicht in Aussicht steht.

### Integrierte Lösung: Bahnhofstraße als lebendige städtische Hauptstraße

Die Gutachterteams sind deshalb gemeinsam zu der Auffassung gelangt, dass eine weitgehende Integration des Verkehrs in die Bahnhofstraße wesentliche Vorteile bietet, die den Nachteil eines etwas niedrigeren Verkehrsstandards mehr als aufwiegen: Die Raumfolge Nikolaiplatz – Bahnhofstraße – Bahnhofplatz wird als lebendige Hauptachse mit einer typisch städtischen Mischung von Handel, Gastronomie und Wohnen, von Auto-Rad- und Fußgängerverkehr aufgefasst. Ihre Vorteile:

- **Die Bahnhofstraße als städtische Hauptstraße:** Die Bahnhofstraße behält ihre Funktion als lebendige Stadtstraße, die traditionell auch durch den Verkehr geprägt wird. Durch Umgestaltung werden die Aufenthaltsqualität und die Geschäftsfunktion gestärkt.
- **Der Bahnhofplatz als Verteiler mit Aufenthaltsqualitäten:** Traditionell sind Bahnhofsplätze Schnittstellen zur Stadt mit Busbahnhof, Taxis, Parkplätzen und guter Fußweganbindung zur Innenstadt. Ein stark verkehrsberuhigter Bahnhofplatz ist kontraproduktiv und löst den Bahnhof aus seiner vielfältigen Netzfunktion. Durch großzügige Gestaltung als grüner Platz mit Anschluss an den Stadtpark kann dieser Platz aufgewertet werden.
- **Nikolaiplatz als Vorraum zur Innenstadt:** Die Anbindung für Fußgänger steht im Vordergrund einer Umgestaltung. Auch hier gilt es, die grundsätzliche soziale und wirtschaftliche Funktion öffentlicher Räume wieder herzustellen, die weniger der Verkehrsbelastung, als vielmehr einer rücksichtslosen Verkehrsgestaltung geopfert wurde.
- **Vereinfachung des baulichen Konzepts:** Der funktionale, bauliche und räumliche Zusammenhang des Fachmarktzentrums wird nicht durch die Zäsur der Müllerstraße aufgelöst. Anlieferung, Erschließung, Parkierung und Geschäftsbetrieb können damit unkompliziert und plausibel gewährleistet werden.
- **Vereinfachung von Parkierung und Anlieferung:** Die Zufahrt wird durch eine Straße südlich des Fachmarktzentrums gewährleistet, die in ihrem Verlauf dem Entwurf der B19 neu zwar folgt, aber als Teil des städtischen Straßennetzes vor allem Erschließungsfunktionen mit geringerem Querschnitt übernimmt. Ihre Finanzierung erfolgt durch den Bauherrn.
- **Option Teilentlastung:** Diese Straße kann so geplant werden, dass der LKW-Verkehr von Süden optional hierüber geleitet werden kann. So könnte zumindest zeitweilig eine Entlastung der Bahnhofstraße erzielt werden.
- **Flächenökonomie:** Durch den Wegfall der Müllerstraße können Bahnhofstraße und Bahnhofplatz großzügiger gestaltet werden.

- **Kostenökonomie:** Die Teilfinanzierung der B 19 neu durch die Stadt entfällt. Damit kann der notwendige Umbau der Bahnhofstraße mit Nikolaiplatz und des Bahnhofsplatzes wesentlich kostengünstiger für die Stadt erfolgen, Unwägbarkeiten und Abhängigkeiten vom Land entfallen.
- **Verfahrensvereinfachung:** Die Abhängigkeiten durch Genehmigungsverfahren erleichtern der Stadt die gesamte Realisierung, sie gewinnt wieder die volle Planungshoheit.

## Die Gestaltung der öffentlichen Räume

Die Gestaltung der Raumfolge vom Bahnhof zum Karlsplatz muss folgende Aspekte berücksichtigen:

- Bevorzugung des Fußgängers und seiner Ansprüche an Sicherheit, Führung, Aufenthalt und Ästhetik in der gesamten Gestaltung
- Flächenhafte Neugestaltung der Plätze mit höherem Anspruch an Material, Beleuchtung, Mobiliar
- Verbreiterung der Bürgersteige beidseitig auf ca. fünf Meter.
- Der Nordrand der Bahnhofstraße wird durch lockere Baumstellung atmosphärisch aufgewertet, und der Aufenthalt auch durch Gastronomie im Freiraum ermöglicht. In diesem Abschnitt ermöglicht eine dreistreifige Ausbildung mit 9 – 10 m Fahrbahnbreite die Integration der Abbiegespuren.
- Im Bereich des Nikolaiplatzes wird diese auf jeweils eine Richtungsspur beschränkt. Dies erfolgt vor allem unter dem Aspekt, den Fußgängern besonders gute räumliche und zeitliche Überquerungsmöglichkeiten zu bieten. Durch entsprechende Steuerung der Lichtsignalanlagen ist dies zu gewährleisten.
- Der Bahnhofsplatz erhält durch seine grüne Gestaltung einen eigenen Charakter, der den Zusammenhang mit dem angrenzenden Stadtpark herstellt und verdeutlicht. Hier besteht die Option, eine öffentliche Veranstaltungshalle in geeigneter Lage zu realisieren
- Gleichzeitig öffnet sich hier das neue Fachmarktzentrum mit seinem östlichen Haupteingang.
- Lage und Konzept für den Zentralen Omnibusbahnhof bleiben unverändert und entsprechen dem zuletzt abgestimmten Konzept.
- Eine gewerbliche Entwicklung südlich der ursprünglich gedachten B 19 neu wird nicht empfohlen.
- Hier ist der Stadtpark ein wichtiger Baustein im Gefüge der öffentlichen Räume. Er muss in seiner Gesamtheit gestalterisch neu definiert werden. Dies betrifft besonders die durch die Bodensanierung freigelegten Flächen.

## Rahmenbedingungen und Struktur des Fachmarktzentrums

Die Verträglichkeit der neuen Verkaufsflächen im Fachmarktzentrum für den Einzelhandel in der Innenstadt war nicht Gegenstand dieser Arbeit. Hier muss davon ausgegangen werden, dass diese hinlänglich geprüft wurde. Die Abstimmung des Branchenmixes muss jedenfalls so erfolgen, dass innenstadtrelevante Angebote beschränkt und vor allem ergänzende Angebote realisiert werden. Ebenso einig sind sich die Planer über die Notwendigkeit stärkender und integrativ wirkender Maßnahmen in der Innenstadt, die vor allem auch den Einzelhandel selbst und die Eigentümer einschließen müssen:

- **Nutzungsmöglichkeiten und -beschränkungen** für das Fachmarktcenter sind in einem B-Plan bzw. in einem städtebaulichen Vertrag hinsichtlich Gesamtflächenangebot und Differenzierung der Nutzungsmischung zu vereinbaren. Wesentlich ist die Definition überwiegend nicht zentrenrelevanter Handelsnutzungen, eine Abstimmung zwischen den Handelsbranchen im Innenstadtbereich und der

Ergänzungsangebote im neuen Center – vorzugsweise in Konsens mit den örtlichen Akteuren im EZH.

- **Die ca. 12000 m<sup>2</sup> Verkaufsflächen** sind zu untergliedern für großflächigen Einzelhandel und min. 25 % kleinmaßstäbliche Einzelhandelsflächen bis ca. 200 m<sup>2</sup>. Aufgrund der genannten städtebaulichen Rahmenbedingungen gelten einfache Strukturprinzipien für das Fachmarktzentrum selbst:
- **Eingang an der Ostseite** vom neuen Bahnhofsvorplatz mit Food Court und Außenbewirtschaftung auf dem Vorplatz.
- **Traufhöhe** in der Bahnhofstraße von 11,5 bis 12 m mit Erhöhung des Baukörpers an der Ostseite um min. ein Geschoss als „Torsituation“ im Zusammenhang mit der gegenüberliegenden Bebauung.
- **Stellplatzflächen und Anlieferung** über die südliche Erschließungsstrasse mit einem zusätzlichen ca. 3 m breiten vorgelagerten Streifen für Ein- und Ausfahrten in Richtung Osten und Westen. Soweit verbleibende Flächen im Untergeschoss zur Verfügung stehen sollen diese für weitere Stellplätze genutzt werden. Dachstellplätze sind durch Dächer als „fünfte Fassade“ zu gestalten.
- **Gliederung des Baukörpers** und Aufwertung durch gestaltete Innenhöfe, über die auch eine Teilbarkeit ermöglicht wird.

## Empfehlung

Die Verfasser sind sich im Klaren, dass mit diesen Aussagen die ursprünglichen Erwartungen nicht erfüllt und die bisherige Planung zumindest in ihrem Ausbaugrad als Bundesstraße grundsätzlich in Frage gestellt wurde. Die Diskussionen haben jedoch gezeigt, dass damit erheblich höhere Effekte für die Aufwertung und städtische Integration erzielt werden können. Alle drei Planerteams kommen einstimmig zu der Überzeugung, diese Ergebnisse der Stadt als Grundlage für eine Entwicklung im Sinne eines Gutachtens zu empfehlen. Unter den genannten Prämissen und dem dargestellten Stadt- und Raumverständnis wird es gelingen, auch die verkehrlichen Fragen und die konkrete Gestaltung der Räume angemessen zu lösen.

Im Namen der Arbeitsgruppe

Prof. Dipl.-Ing. Walter Ackers  
Dipl.-Ing. Sandra Pechmann  
Architekten & Stadtplaner

Prof. Dipl.-Ing. Ulf Hestermann  
Architekt & Stadtplaner  
Dipl.-Ing. Marco Schlothauer  
Dipl.-Ing. Wencke Haferkorn

Dipl.-Ing. Felix Flechtner  
Dipl.-Ing. Annekatriin Bindler  
Architekten

Büro für Städtebau Prof. Ackers  
Braunschweig

hks – Architekten + Gesamtplaner  
Erfurt

gildehaus.reich architekten  
Weimar

Anhang:

Planerwerkstatt 9./10. März 2009

---

## Gegenüberstellung „Shopping Center“ und „Shopping ohne Center (Fachmarktzentrum)“

Die nachfolgende stichpunktartige Auflistung soll die Potenziale und Konflikte eines Shopping Centers und Fachmarktzentriums verdeutlichen

### Shopping Center (Mall)

#### Potenziale

1. Wetterunabhängig, allzeitige Bespielung der innenliegenden Ladenstraße
2. Mall „sauber, sicher, störungsarm“
3. überschaubare Investitionsrechnung

#### Konflikte

1. lagestrukturelles Grundproblem: Mall nicht direkt an der 1a-Lage (Karlsstraße)
2. Mini-Mall? Fehlende kritische Masse (klassisches SC: ab 20.000 m<sup>2</sup>) zur Ausbildung des Knochenprinzips
3. Innenliegende Mall = Einschränkung Anzahl und Flächengestaltung von großflächigen Fachmärkten
4. Mallfrequenz? Dead Mall? Kaufkraft unter 100 = fehlende auswärtige Kunden, fehlender Kundenstrom
5. Closed Mall? Sicherung öffentlicher Gehwegrechte
6. Kannibal-Mall? Kopplungseffekte mit Innenstadthandel?
7. Umlage der Mallfläche über Miete (Bespielung? Aktivitäten?)

### Shopping ohne Center (Fachmarktzentrum)

#### Potenziale

1. Aufwertung der Bahnhofstraße in Gestalt und Frequenz
2. Erlebnisraum Stadt mit spontanen Begegnungen
3. schnelle Orientierung für Fußgänger + Durchgangsverkehr
4. Stadtgestalterische Aufwertung der Bahnhofstraße durch Stadt und Investor
5. Straßenorientierung sorgt für maximalen Abgriff der vorhandenen Frequenz
6. straßenorientierte Fassadefronten: angenehme Arbeitsplätze, Kassenzonen

#### Konflikte

1. Verkehrsbelastung
2. Wetterabhängigkeit
3. aufwändigerer Abstimmungsprozess