

Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung Erfurt Südost

Vortrag im Gymnasium 10:

- **Ortsteilratssitzung** der vier Ortsteile Herrenberg, Wiesenhügel, Melchendorf und Windischholzhausen am 8.7.2022
- **Bürgerforum** am 9.7.2022

Wettbewerb „Neue Mitte“

Ziele der Veranstaltung:

- Information zum Modellvorhaben, Wettbewerb „Neue Mitte“, Verkehrsuntersuchung
- Beteiligung an der Wettbewerbsauslobung: Sammeln von Anregungen, Bedürfnissen und Wünschen der Bürger*innen, sodass diese in die Aufgabenstellung des Wettbewerbs einfließen können.

Ansprechpersonen:



FALTIN+SATTLER

*Wettbewerb
„Neue Mitte“*

zebralog

*Beteiligung
Modellvorhaben*



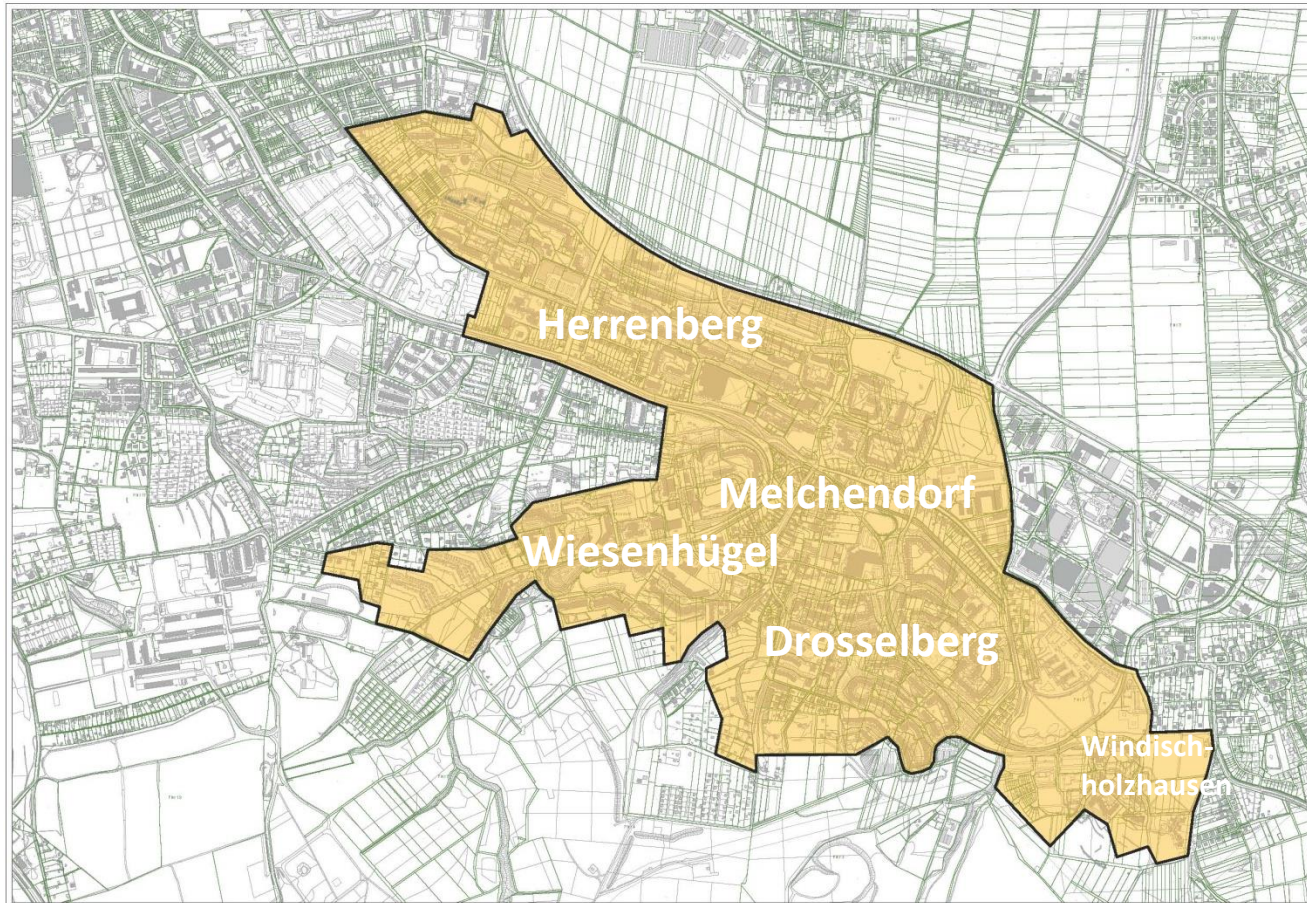
Wettbewerb “Neue Mitte” – Beteiligung

Gliederung

1. Einführung Modellvorhaben und Wettbewerb *Jakob Kratzsch, LH Erfurt*
2. Wettbewerbsverfahren *Andreas M. Sattler, Antje Ehlert, Jana Elsner*
3. Verkehrsuntersuchung *Volker Hildebrandt, LH Erfurt*
4. Rückfragen & Diskussion *Arno Lieke, LH Erfurt*
5. „Bürgerforum“ im Foyer des Gymnasium 10



Modellvorhaben (MoVo) - Gebietsabgrenzung



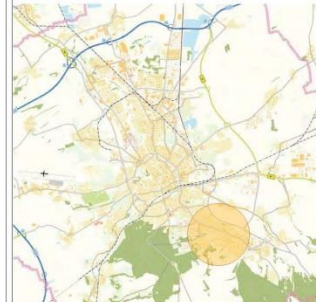
Modellvorhaben zur Weiterentwicklung
der Städtebauförderung
Erfurt Süd-Ost

Anlage 3
Gebietsabgrenzung

Legende

 Gebietsabgrenzung

Hinweise: Kartengrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung / Stadtgrundkarte
Nachdruck oder Vervielfältigung verboten



Modellvorhaben zur Weiterentwicklung
der Städtebauförderung
Erfurt Süd-Ost

Anlage 3
Gebietsabgrenzung



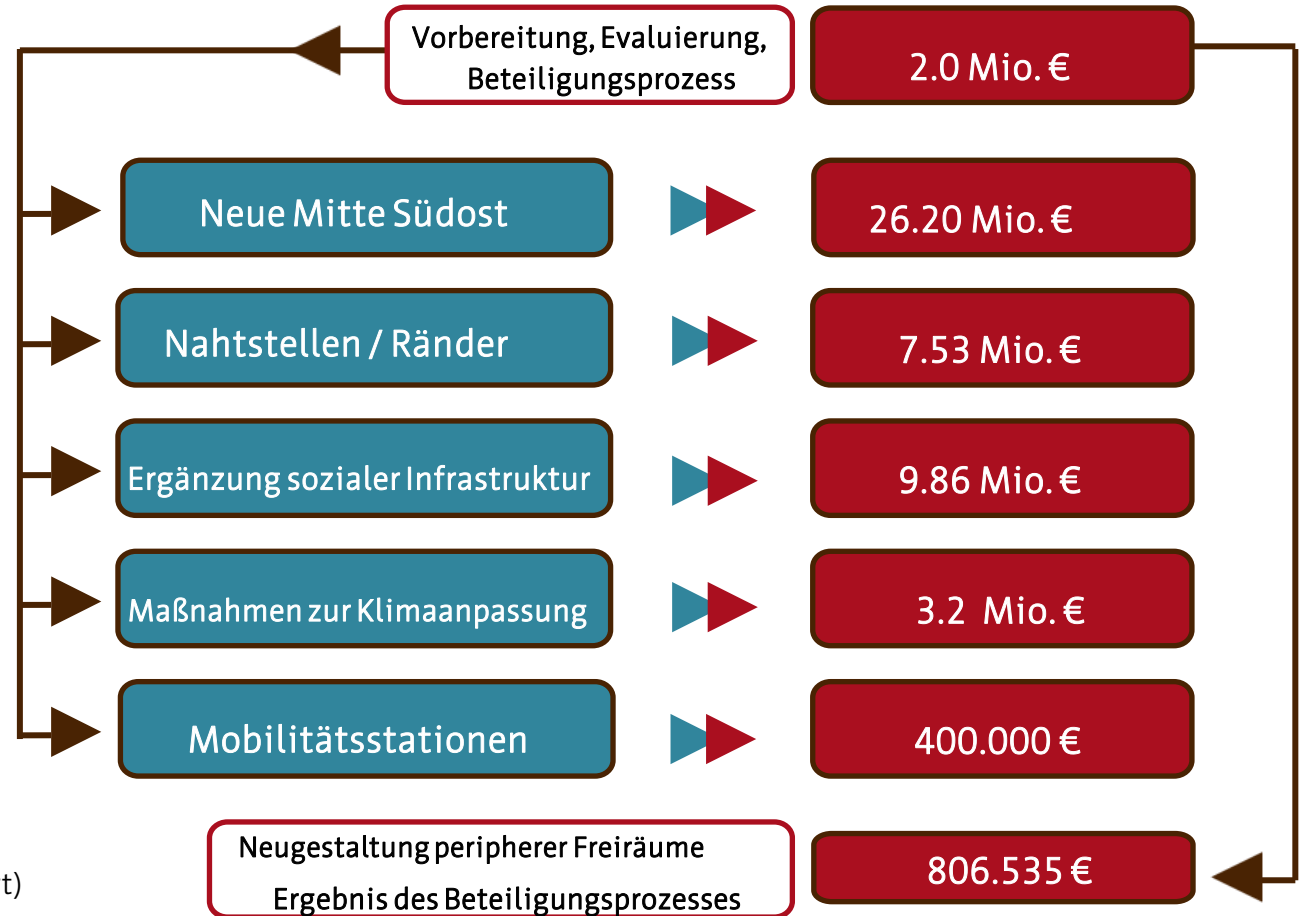
Kartengrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung | Maßstab: 1 : 10000 | Datum: 11.10.2019
Städt. Kultur und Stadtentwicklung
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

MoVo - Handlungsfelder und Finanzierungsrahmen



**STÄDTEBAU-
FÖRDERUNG**

von Bund, Ländern und
Gemeinden



„Handlungsfelder“
(Darstellung Landeshauptstadt Erfurt)

MoVo - Bürgerbeteiligungsprozess

Für das Modellvorhaben Erfurt Südost wird es bis zum Jahr 2026 einen breit angelegten Bürgerbeteiligungsprozess geben. Die Bürgerbeteiligung wird durch die professionellen Büros Zebralog GmbH und Gruppe PLANWERK GmbH angeleitet.

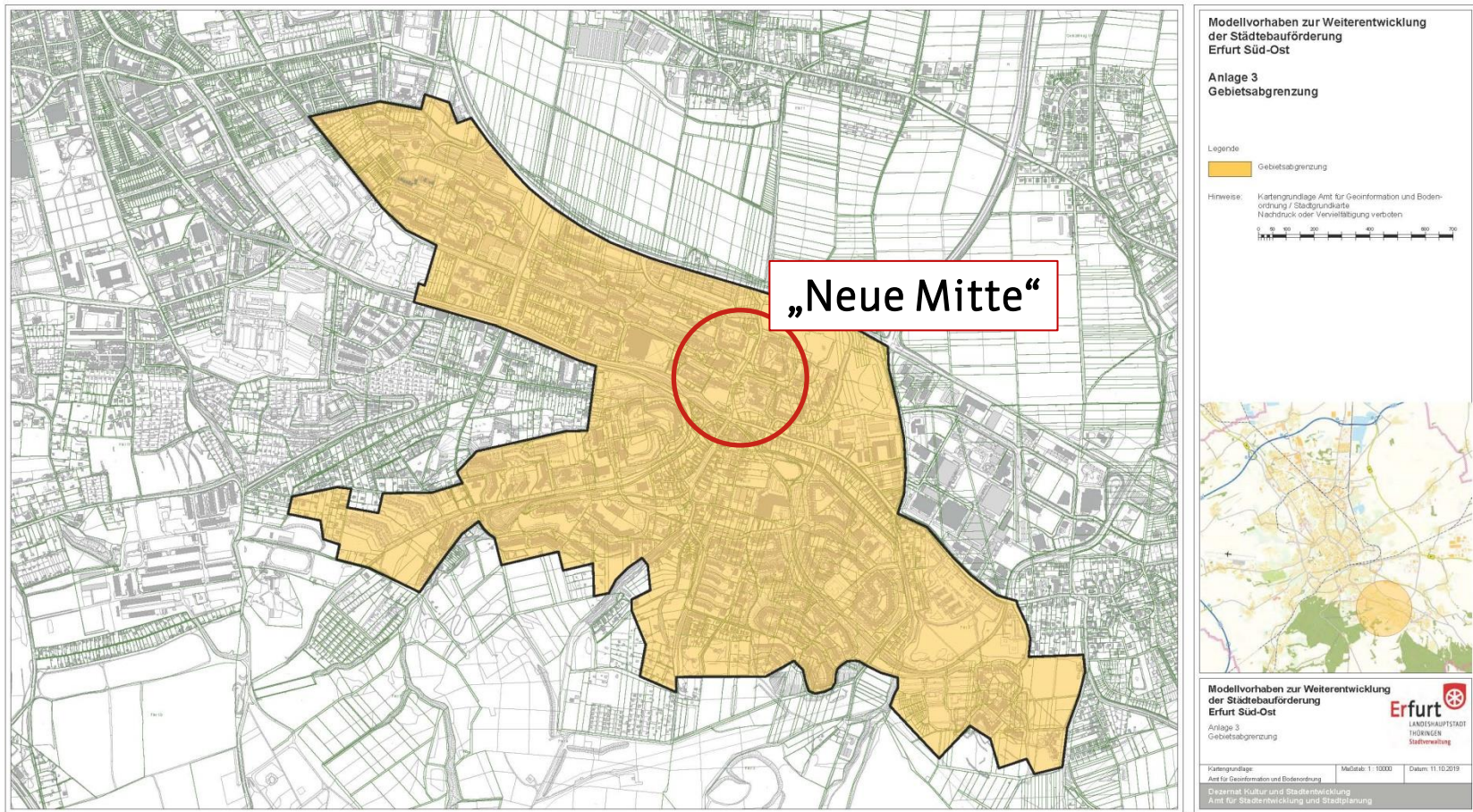


zebralog

GRUPPE PLANWERK

„Zukunftstag Erfurt Süd-Ost“
(Darstellung Zebralog GmbH)

MoVo – Wettbewerb „Neue Mitte Südost“ – Verortung



Wettbewerb „Neue Mitte Südost“

Ausgangslage:

- Bereich mit erheblichem Potential für eine Neugestaltung (zentrale Lage, gute verkehrliche Anbindung, etc.)
- Transitzone -> öffentlicher Raum zum „Durchfahren und Durchqueren“ auf dem Weg in das jeweilige Stadtquartier
- Mängel in der Erreichbarkeit (z. B. Barrierefreiheit)
- Verkehrssituation nicht zeitgemäß
- Brückenbauwerk mit Sanierungsbedarf



„Blick auf Melchendorf und Herrenberg“
(Foto - Landeshauptstadt Erfurt)

Wettbewerb „Neue Mitte Südost“

1. Stufe

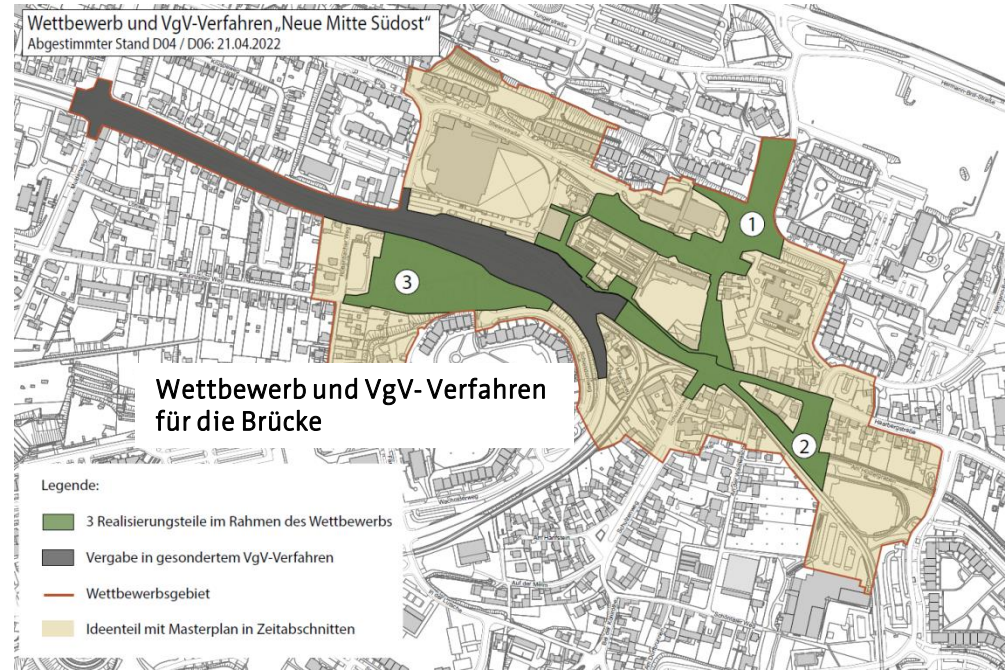
- Auslobung eines Ideenwettbewerbs für die Entwicklung der neuen Mitte
- Wettbewerbsteilnehmer_Innen entwickeln Lösungen zu den Schwerpunkten:
 - Städtebau, Flächennutzung
 - Freiraum
 - Verkehr
- Es werden Perspektiven für die Zukunft aufgezeigt: 2030, 2040 und 2060
- Der Wettbewerb ermöglicht die Ableitung konkreter Ziele und Maßnahmen für die künftige Stadtteilentwicklung



Wettbewerb „Neue Mitte Südost“

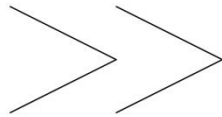
2. Stufe

- Vergabeverfahren mit Wettbewerben für die **Umsetzungsbereiche**
- **Wettbewerb** umfasst u. a.:
 - Freiflächen
 - Platz vor Gemeindehaus und Übergangsbereich Sibichen - Melchendorf
 - Brücke Kranichfelder Straße
- gekoppelt an **Vergabeverfahren**
- gesondertes Vergabeverfahren für die Planung Kranichfelder Straße
- Auftrag an Planungsbüros Ende 2023
- **Umsetzung ab Mitte 2025**



Wettbewerbsverfahren Neue Mitte Südost

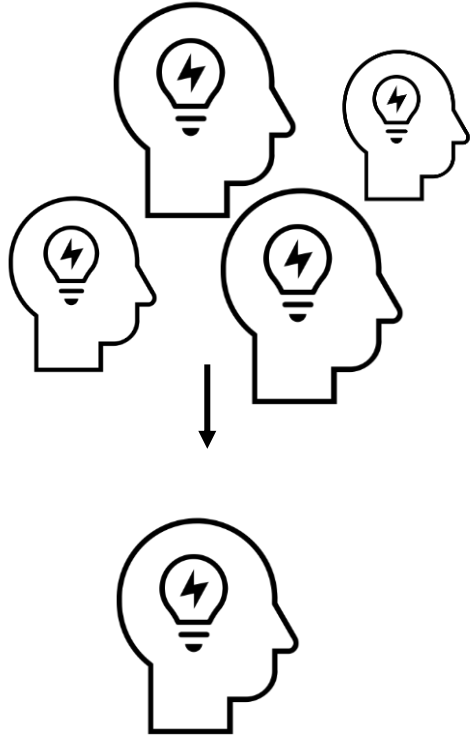
Die fachliche Begleitung des Wettbewerbsverfahrens erfolgt durch das Büro FALTIN+SATTLER Düsseldorf GmbH. Das Team besteht aus den Bearbeiter*innen Jana Elsner, Antje Ehlert und Andreas M. Sattler.



FALTIN+SATTLER
FSW DÜSSELDORF GMBH

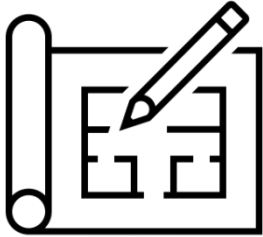


Warum ein Wettbewerb und was ist das?

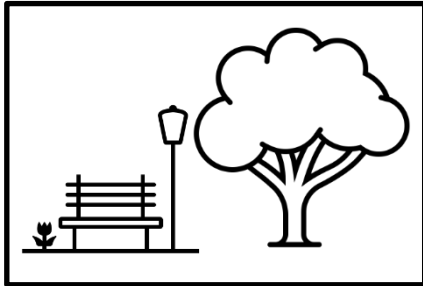


- Findung der besten Lösung bei komplexen Planungsaufgaben
- Verschiedene Wettbewerbsarten
- Geregelter Ablauf
- Am Ende des Wettbewerbs berät u. entscheidet eine Jury
- Eingübte Praxis in Erfurt bei wichtigen Projekten
- Beitrag zur Baukultur und Qualitätssicherung
- Prozess

Welches Vorgehen für die Neue Mitte Südost?



- Stufiges Vorgehen
- Ziel: zunächst die städtebaulich-freiraumplanerische-verkehrliche Perspektive
- Anschließend Fokus auf Teilflächen – hier passgenaue Verfahren für Freiraum, Verkehrsanlagen, Brücke



Welches Vorgehen für die Neue Mitte Südost?

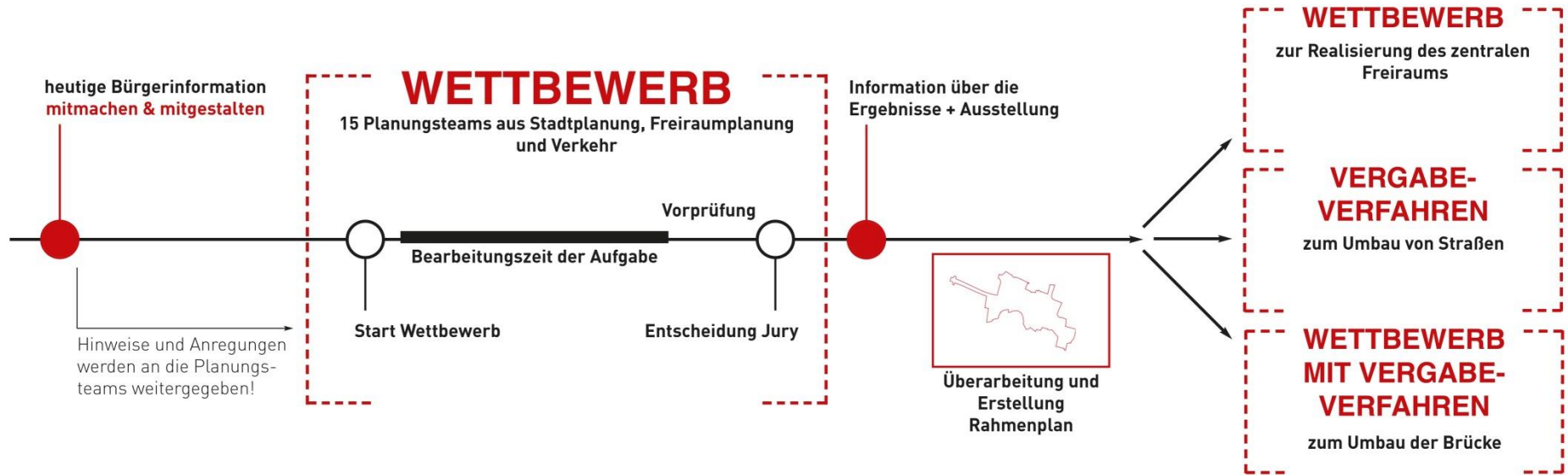


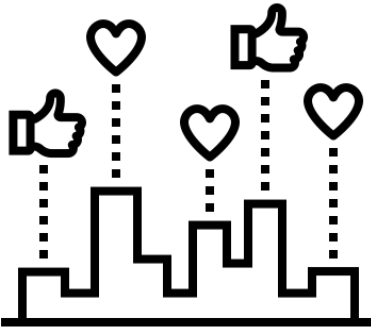
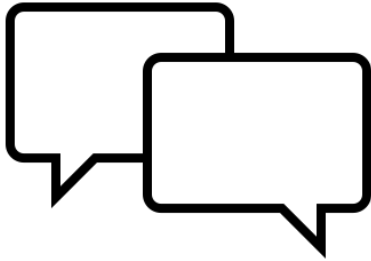
Abb: Ablauf des Wettbewerbsverfahrens

Wer ist am Wettbewerb beteiligt?



- Vorbereitung: Fachämter LH Erfurt, Gutachter*innen, Öffentlichkeit
- Beratung: Architektenkammer Thüringen
- Teilnehmende: Teams (Stadtplanung/Architektur, Landschaftsplanung, Verkehrsplanung)
- Vorprüfung: Fachämter, Gutachter*innen
- Preisgericht: externe Fachexpert*innen und Vertreter*innen der LH Erfurt
- Begleitung: Politik, Gutachter*innen

Wann sehen wir Ergebnisse aus dem Wettbewerb?



- „geschlossenes“, anonymes Verfahren
- Ausstellung, Veröffentlichung direkt im Abschluss des Wettbewerbs
- Optimierung nach dem Wettbewerb
- Ziel: Rahmenplan als Grundlage für weitere Planungs- und Realisierungsschritte und
- Direkt im Anschluss Start der weiteren Verfahren zur Realisierung

Was sind die Inhalte des Wettbewerbs?

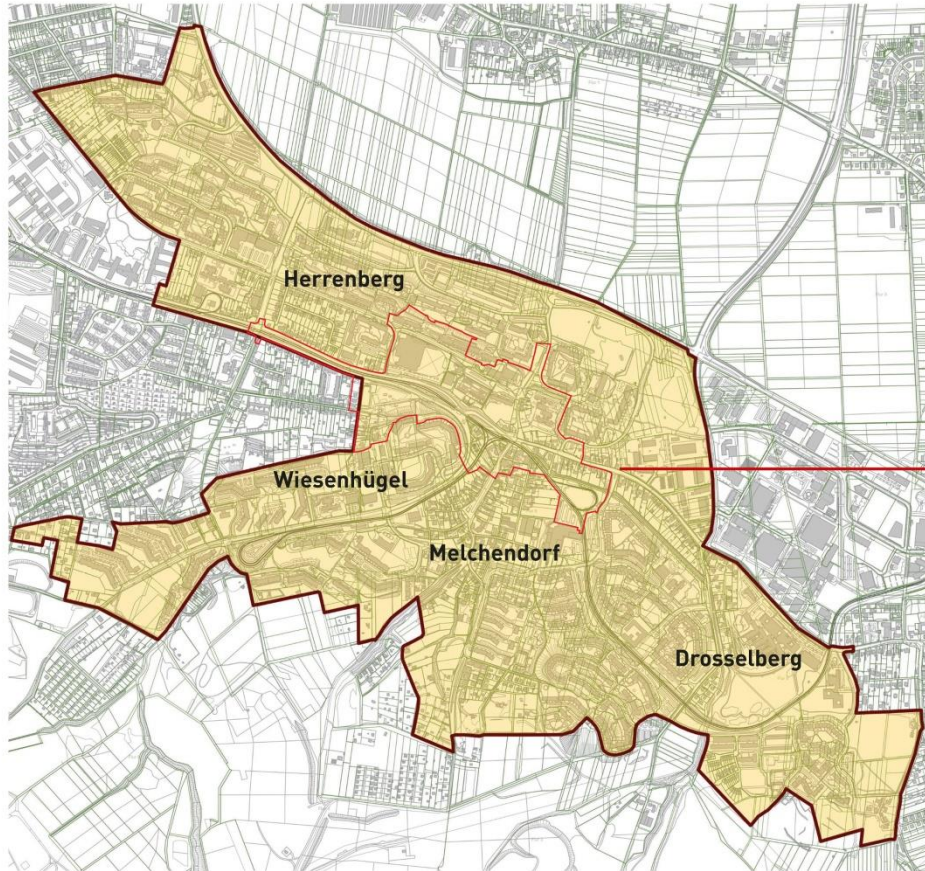
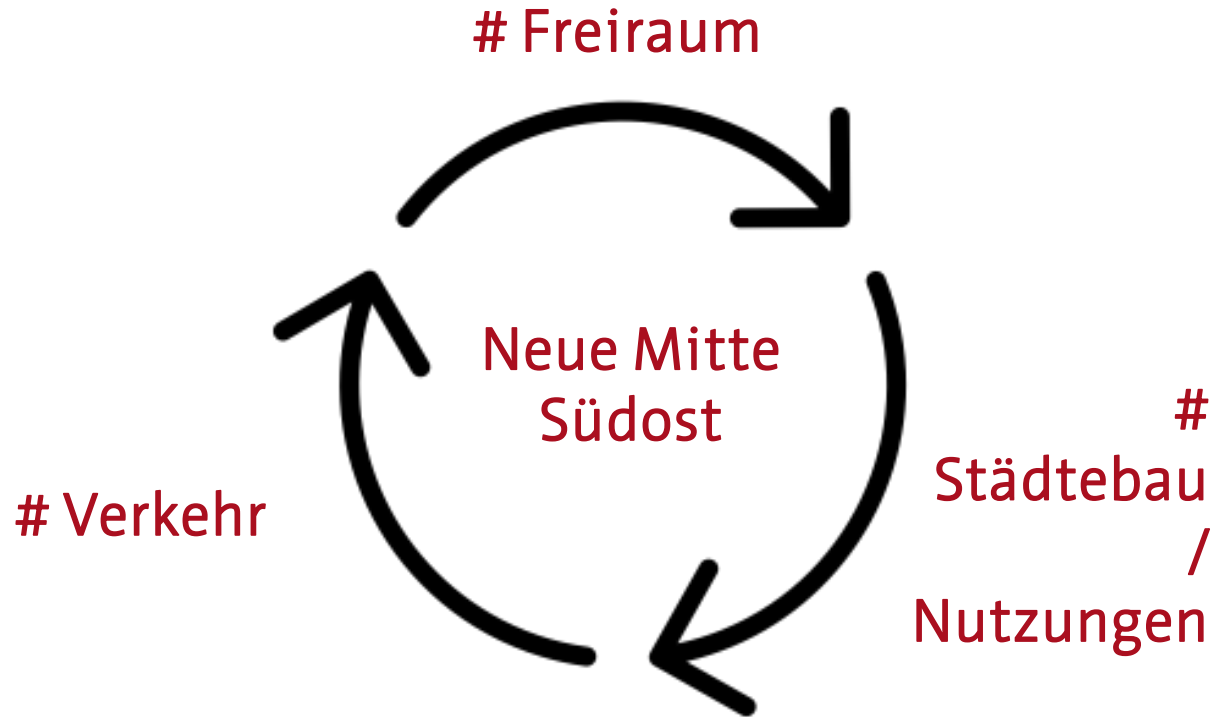


Abb: Räumliche Abgrenzung des Wettbewerbsgebietes „Neue Mitte Südost“ im Rahmen des Modellvorhabens

Was sind die Inhalte des Wettbewerbs?



Was sind die Inhalte des Wettbewerbs?

Freiraum



„Freiraumpotential“
(Rahmenkonzept, LH
Erfurt)

Was sind die Inhalte des Wettbewerbs?

Freiraum



Blick auf die Verbindung zwischen Kranichfelderstraße und Kita - Gestaltung als Durchgangsraum.



Vorhandene Freiräume mit Baumbestand und starker Topografie. Die Freiraumpotentiale werden nicht genutzt, die Freiräume sind nicht barrierefrei.

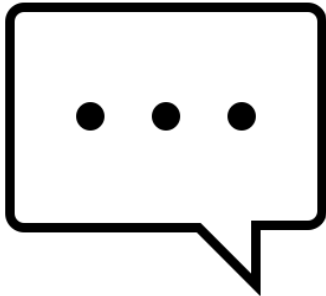


Blick auf die Kita von Norden. Gestaltung Am Sibichen ohne Aufenthaltsqualität und nicht barrierefrei. Die Kita zerteilt die Freiräume in Teilstücke, die einzeln kaum nutzbar sind.



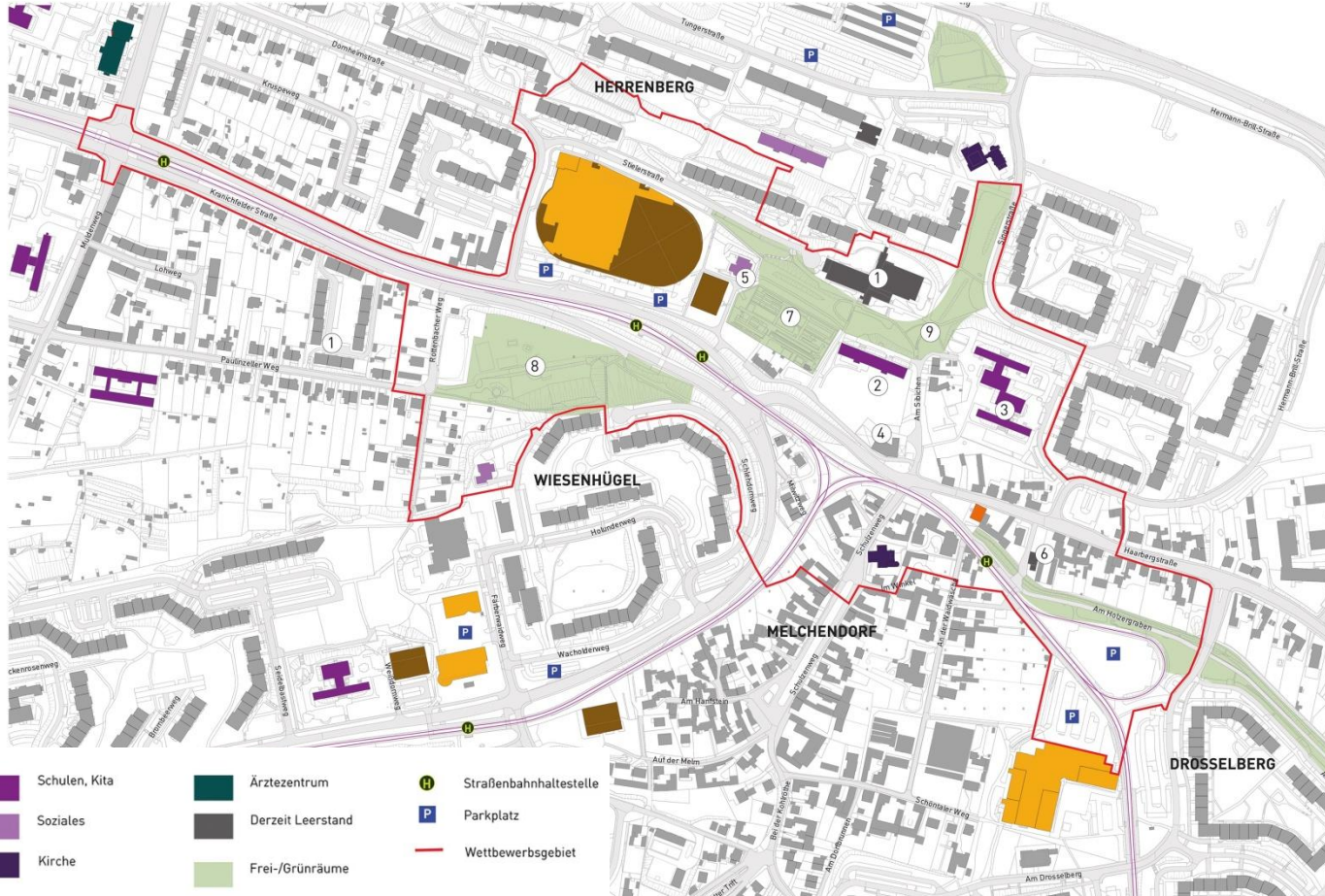
Zugang zur Haltestelle „Abzw. Wiesenhügel“ - Durchgang zwischen Kita und Friedhof. Der Zugang ist nur über einen Tunnel möglich, der Weg dorthin ohne Aufenthaltsqualität.

„Freiräume im Wettbewerbgebiet“
(Fotos - Landeshauptstadt Erfurt)

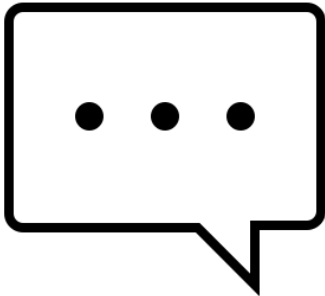


- Schaffung von Freiraumangeboten („Neue Mitte“)
- Freiraumgestaltungen mit Aufenthalts- / Nutzungsqualität
- Weiterentwicklung von Spiel- und Sportanlagen
- Optimierung der Wegeverbindungen
- Barrierefreie / -arme Überwindung der Topographie
- Erhalt des wertvollen Baumbestandes
- Vernetzung der Freiräume
- Fördern der klimatischen Funktionen und der Biodiversität

Was sind die Inhalte des Wettbewerbs? # Städtebau / Nutzungen



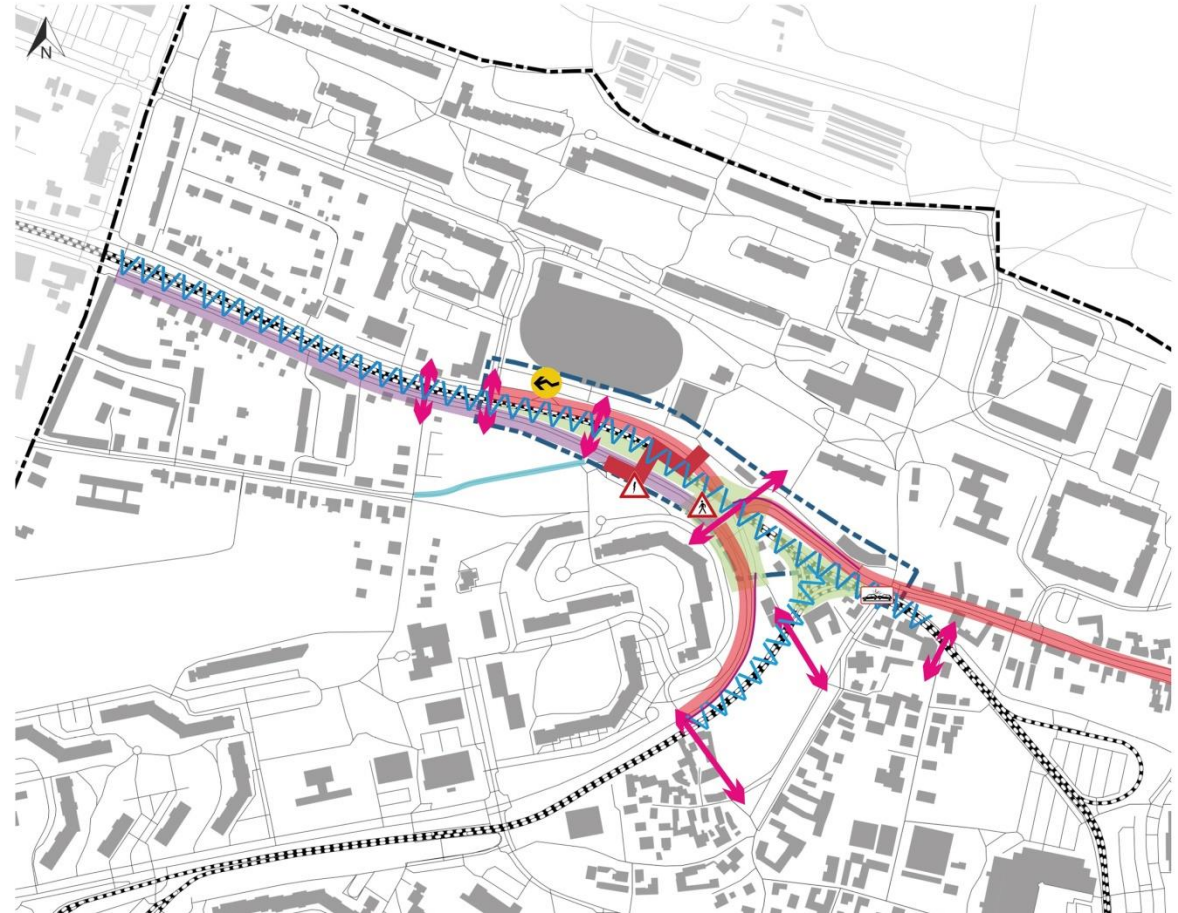
„Soziale Infrastruktur“
(Rahmenkonzept, LH Erfurt)



- Schaffung eines räumlich, gestalterischen u. funktionalen Mittel- und Identifikationspunktes
- Ergänzung von neuen öffentlichen Funktionen
- Strukturelle, städtebauliche Weiterentwicklung insbes. an den Rändern – „Ortsteile vernähen“
- Nutzungen, Flächen, Funktionen für eine gemeinsame Identität und ein positives Quartiersimage
- Rückbau / Überwindung von Barrieren
- Prüfung von Neubauten z.B. Sozial- u. Bildungseinrichtungen, Gastronomie, etc.

Was sind die Inhalte des Wettbewerbs?

Verkehr



- Raumstruktur**
- vertieftes Untersuchungsgebiet
 - erweitertes Untersuchungsgebiet
 - Gebäude
 - Verkehrswege
 - Straßenbahnstrecke
 - Straßenbahnstrecke in Unterführung

- Konflikte**
- Verkehrliche Konflikte*
- fehlende Radverkehrsanlage
 - unzureichende Radverkehrsanlage
 - fehlender Gehweg
 - fehlende Fußgängerfurten
 - fehlender Querungsstellen

- Städtebauliche Konflikte*
- Flächenpotenziale
 - Barrierewirkung durch Straßenbahn und / oder Straße
 - sozialer Angstraum

- Unfallgefahr
- Konflikte aus Nutzung der Haltestelle durch wartende Fahrgäste, Fuß- und Radverkehr
- Erreichbarkeit aus Richtung Stadt nur mit Wenden am nächsten Knotenpunkt

„Konfliktkarten“
(Machbarkeitsstudie, VCDB Dresden)

Was sind die Inhalte des Wettbewerbs?

Verkehr



Blick auf die Kranichfelderstraße Richtung Kaufland. Ein Überqueren ist nicht möglich.



Bereich der Gleistrasse und Haarbergstraße (Blick von Osten).



Verkehrsflächen auf dem sanierungsbedürftigen Brückenbauwerk Kranichfelder Straße, Haarbergstraße, Am Wiesenhügel. Breite Flächen für den Autoverkehr. Es fehlen Fahrrad- und Fußwege und Querungsmöglichkeiten.



Blick auf das ehem. Herrenbergcenter. Die Freiräume sind durch die starke Topografie kaum barrierefrei.



Haltestelle Abzw. Wiesenhügel. Durch die Tieflage und räumliche Abgrenzung ist sie wenig einsehbar.



Zugang zur Haltestelle „Abzw. Wiesenhügel“. Der Tunnelzugang ist eine Angsträum.

„Verkehrsflächen im Wettbewerbgebiet“
(Fotos - Landeshauptstadt Erfurt)

Was sind die Inhalte des Wettbewerbs?

Verkehr

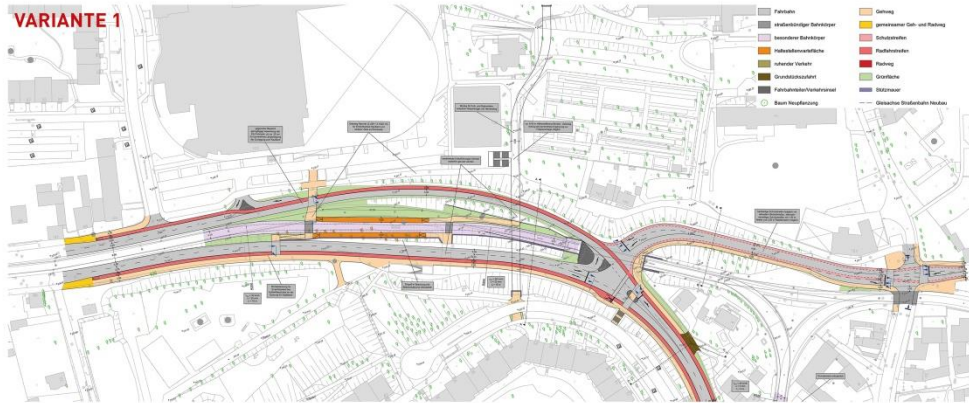
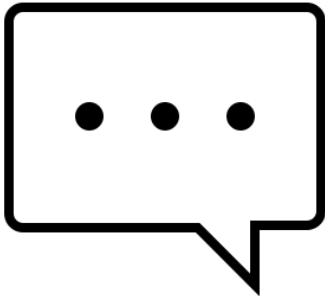


Abb: Darstellung der Variante 1 aus der Machbarkeitsstudie (VCDB, Dresden)



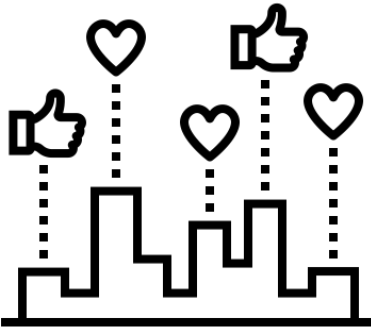
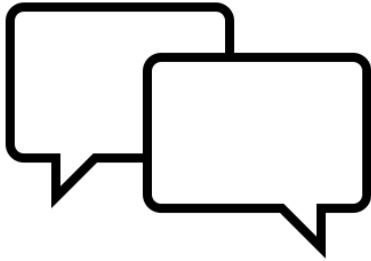
Abb: Darstellung der Variante 3b aus der Machbarkeitsstudie (VCDB, Dresden)

„Varianten“
(Machbarkeitsstudie, VCDB Dresden)



- Prüfung beider Verkehrsalternativen
- Reduzierung der Flächen für den Kfz-Verkehr zugunsten von Flächen mit Aufenthaltsqualität bei
- Gewährleistung der Funktionalität für den Kfz-Verkehr
- Reduzierung der Barrierewirkung der Verkehrsstraßen
- Ergänzung von Rad- und Fußwegen inkl. sicherer Querungen
- Verbesserung der Zugänge zur Haltestelle
- neue Lösung für ein Brückenbauwerk
- Prüfung der Unterbringung weiterer Mobilitätsangebote

Was soll im Wettbewerb noch mit berücksichtigt werden?



- Welche Lieblingsorte haben Sie im Stadtteil? Wo sehen Sie Handlungsbedarf?
- Welche Wünsche haben Sie für die Freiräume und Grünflächen im Stadtteil? Welche Nutzungen könnten eine Neue Mitte bereichern?
- Wo sehen Sie Handlungsbedarf im Straßenverkehr? Welche Idee haben Sie um die Situation für alle Verkehrsteilnehmenden zu verbessern?

Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung der Verkehrsanlagen Kranichfelder Straße „Neue Mitte Südost“

In Vorbereitung des Wettbewerbs wurde durch die LH Erfurt eine „Machbarkeitsstudie Umgestaltung Verkehrsanlagen Modellvorhaben Neue Mitte Südost“ beauftragt und vom Planungsbüro VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH im Dezember 2021 fertiggestellt. Über diese Studie wurden realisierbare Varianten und Lösungsansätze für die Verkehrsräume erarbeitet und innerhalb der Stadtverwaltung und mit der EVAG umfassend abgestimmt. Die Varianten 1 und 3b werden als favorisierte Lösungsmöglichkeiten den Planungsteams, die am Wettbewerb „Neue Mitte Südost“ teilnehmen, zur Verfügung gestellt. Den Planungsteams steht es jedoch frei, eigene Lösungen für die Verkehrssituation zu erarbeiten.

Umgestaltung Verkehrsanlagen Modellvorhaben „Neue Mitte Südost“

Machbarkeitsstudie

Bericht, Dezember 2021



Auftraggeber:
Stadtverwaltung Erfurt

Amt für Stadtentwicklung
und Stadtplanung
Abt. Verkehrsplanung
99111 Erfurt

Auftragnehmer:
**VCDB VerkehrsConsult
Dresden-Berlin GmbH**

Standort Dresden

Königsplatzstraße 31
01067 Dresden
Tel.: +49 351 4 82 31-00
Fax: +49 351 4 82 31-09
E-Mail: dresden@vcdb.de

Internet: www.vcdb.de

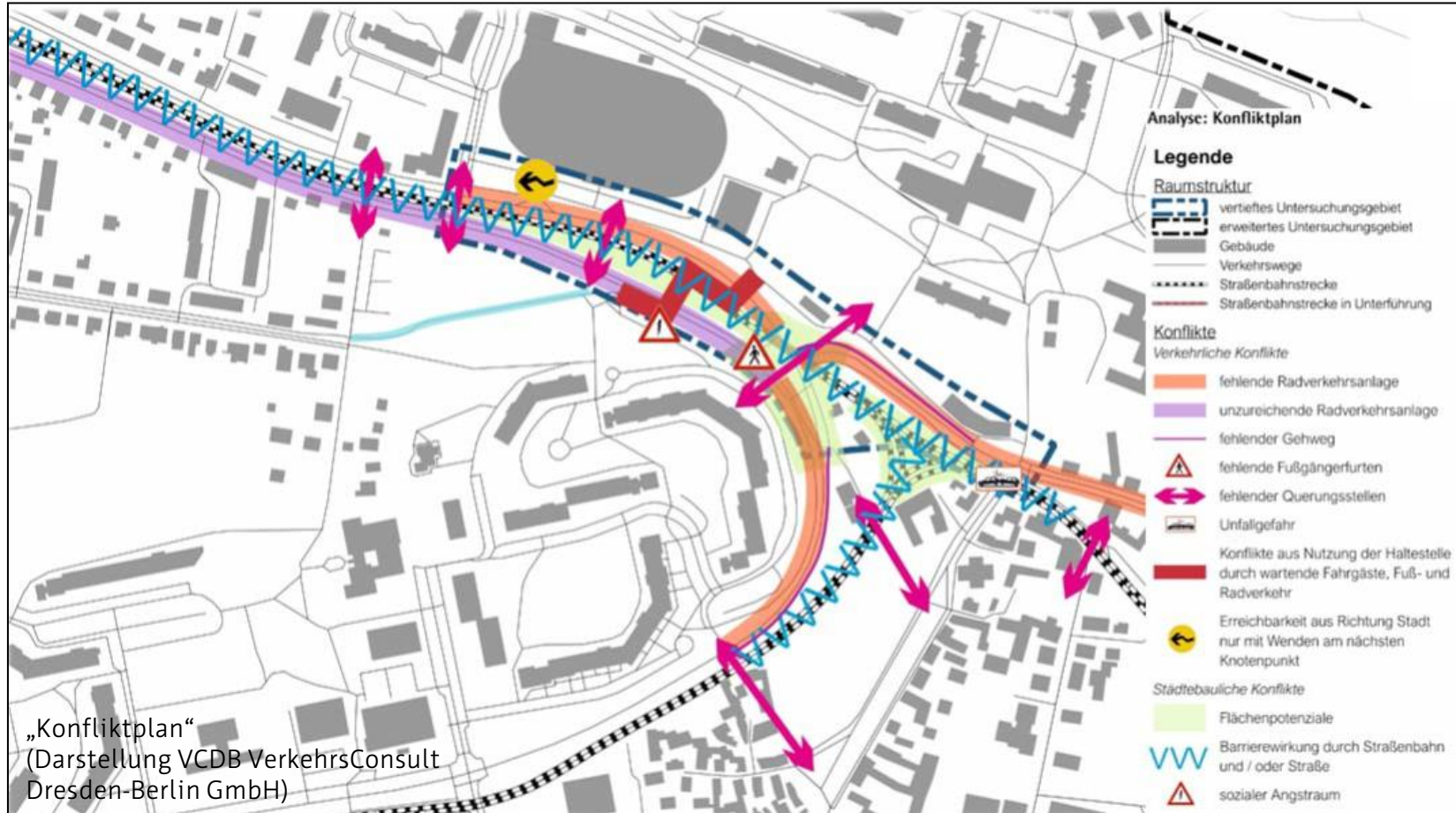
Ansprechpartner:
Stefan Schwarzbach
E-Mail: s.schwarzbach@vcdb.de

Michael Otto
E-Mail: m.otto@vcdb.de

Inhaltsverzeichnis

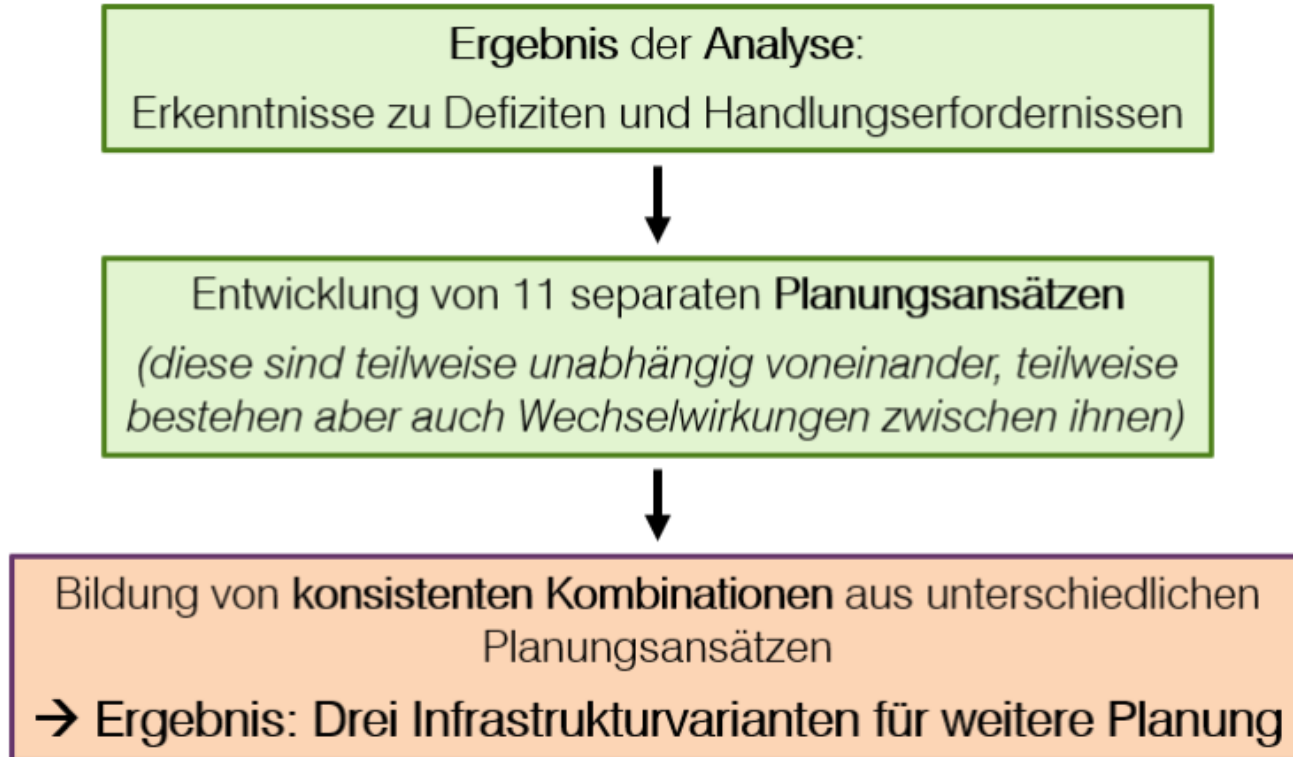
- 1 Ausgangslage und Zielsetzung
 - 2 Untersuchungsgebiet
 - 3 Bestandsanalyse und Rahmenbedingungen
 - 3.1 Gebietsstruktur, Einwohner und Wohnungen
 - 3.2 Infrastruktur und Verkehrsangebot
 - 3.2.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
 - 3.2.2 Öffentlicher Personennahverkehr
 - 3.2.3 Radverkehr
 - 3.2.4 Fußverkehr
 - 3.3 Unfallanalyse
 - 3.4 Erreichbarkeitsanalysen
 - 3.4.1 Fußverkehr
 - 3.4.2 Radverkehr
 - 3.5 Verkehrstechnische Einschätzung Knotenpunkte
 - 3.5.1 KP Kranichfelder Straße/Haarbergstraße/Am Wiesenhügel
 - 3.5.2 KP Haarbergstraße/Schulzenweg
 - 3.6 Rahmendokumente
 - 3.7 Defizitkarte
 - 4 Planungsziele
 - 5 Variantendefinition
 - 5.1 Planungsansätze
 - 5.1.1 Öffnung KP Dornheimstraße / Kranichfelder Straße
 - 5.1.2 Reduzierung Anzahl Fahrstreifen Kranichfelder Straße
 - 5.1.3 Einordnung besonderer Bahnkörper in Seitenlage
 - 5.1.4 Neuorganisation Haltestellenlagen
 - 5.1.5 Neubau Fußgängerbrücke Schlehdornweg – Kaufland (- Herrenberg)
 - 5.1.6 Kompaktere Gestaltung KP Kranichfelder Straße / Haarbergstraße
 - 5.1.7 Durchbindung Hauptrichtung am KP Kranichfelder Straße / Haarbergstraße
 - 5.1.8 Niveaugleiche Straßenbahnführung am KP Kranichfelder Str. / Haarbergstr.
 - 5.1.9 Einordnung Radverkehrsanlagen entlang Kranichfelder Str. und Haarbergstr.
 - 5.1.10 Optimierung KP Haarbergstraße / Schulzenweg
 - 5.1.11 NMIV-Verbindung südlich Gleisdreieck
 - 5.2 Ableitung konsistenter Ansatzkombinationen
 - 6 Variantenentwicklung
 - 6.1 Variante 1
 - 6.2 Variante 2
 - 6.3 Variante 3
 - 7 Variantenvergleich
 - 8 Fazit und Empfehlung für die weitere Planung
- Anhangverzeichnis

Konfliktkarte – Defizite im Untersuchungsgebiet



„Konfliktplan“
(Darstellung VCDB VerkehrsConsult
Dresden-Berlin GmbH)

Bestimmung der Varianten



Variantenauswahl

	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Planungsansatz	a	b	a
Öffnung Knotenpunkt Dornheimstr.	-	+	+
zusätzliche FG-Querung mgl. zum Eingang Kaufland	+	-	-
Reduzierung Anzahl Fahrstreifen	o	+	+
Verschwenken Bahnkörper in Seitenlage Süd	-	+	-
Neuorganisation Haltestellenlagen	o	+	+
Neubau FG-Brücke Schleedornweg-Herrenberg	+	+	+
kompaktere Gestaltung des vorhandenen KP Kranichfelder-Haarbergstr.	+	-	+
Durchbindung Hauptrichtung Kranichfelder-/Haarbergstr.	o	+	o
niveaugleiche Führung KP Kranichfelder-Haarbergstr.	-	+	-
Einordnung Radverkehr entlang Kranichfelder- u. Haarbergstr.	+	+	+
Optimierung KP Haarbergstr./Schulzenweg	o	+	+
zusätzliche Verbindung für NMIV zwischen Wiesenhügel und Schulzenweg	+	+	+

a ohne größere Veränderung Gleisanlage

b mit Veränderung der Gleislage

+ Planungsgrundsatz für die Variante

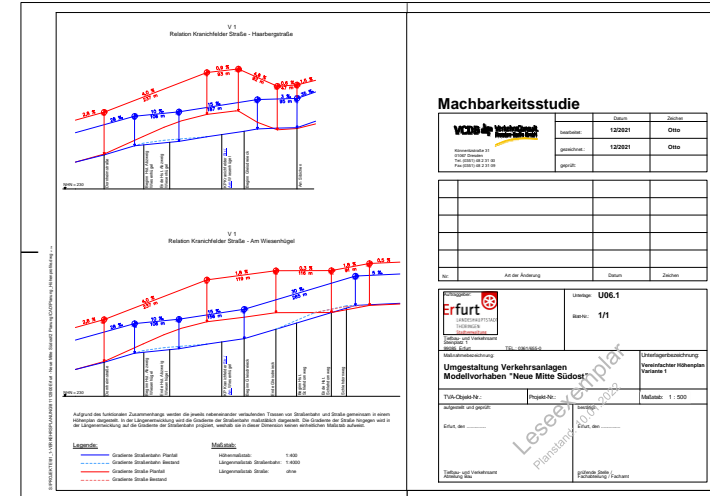
o optional zu berücksichtigen (wenn es eine umsetzbare Lösung ergibt)

- nicht anwenden

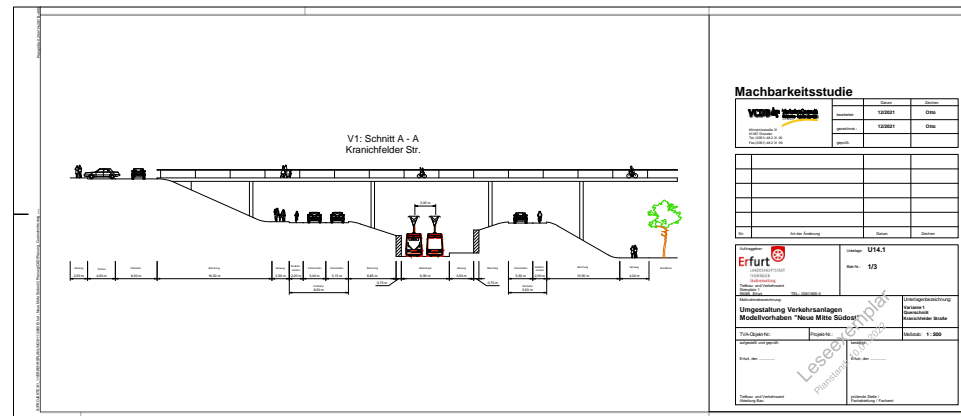
Aufbereitung je Variante



Lageplan



Höhenplan

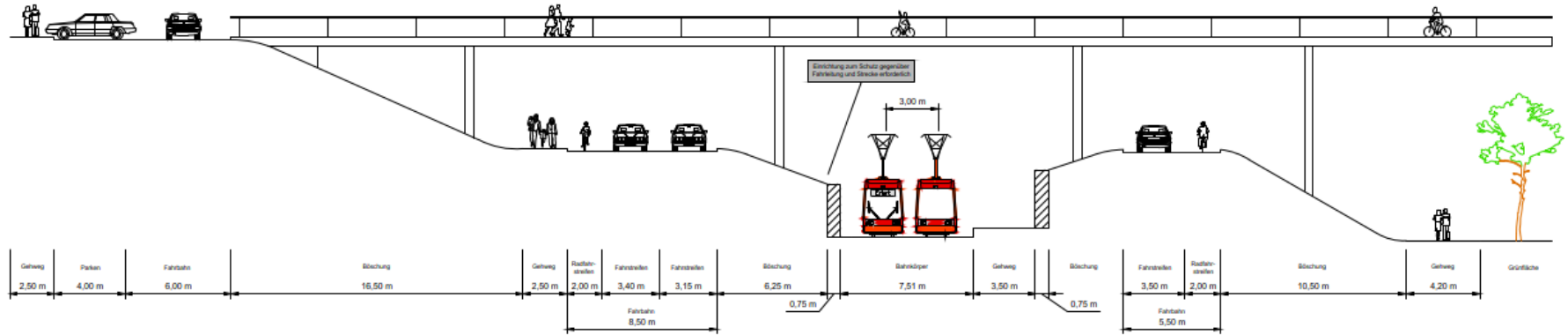


Querschnitt

„Varianten“
(Darstellungen VCDV VerkehrsConsult
Dresden-Berlin GmbH)

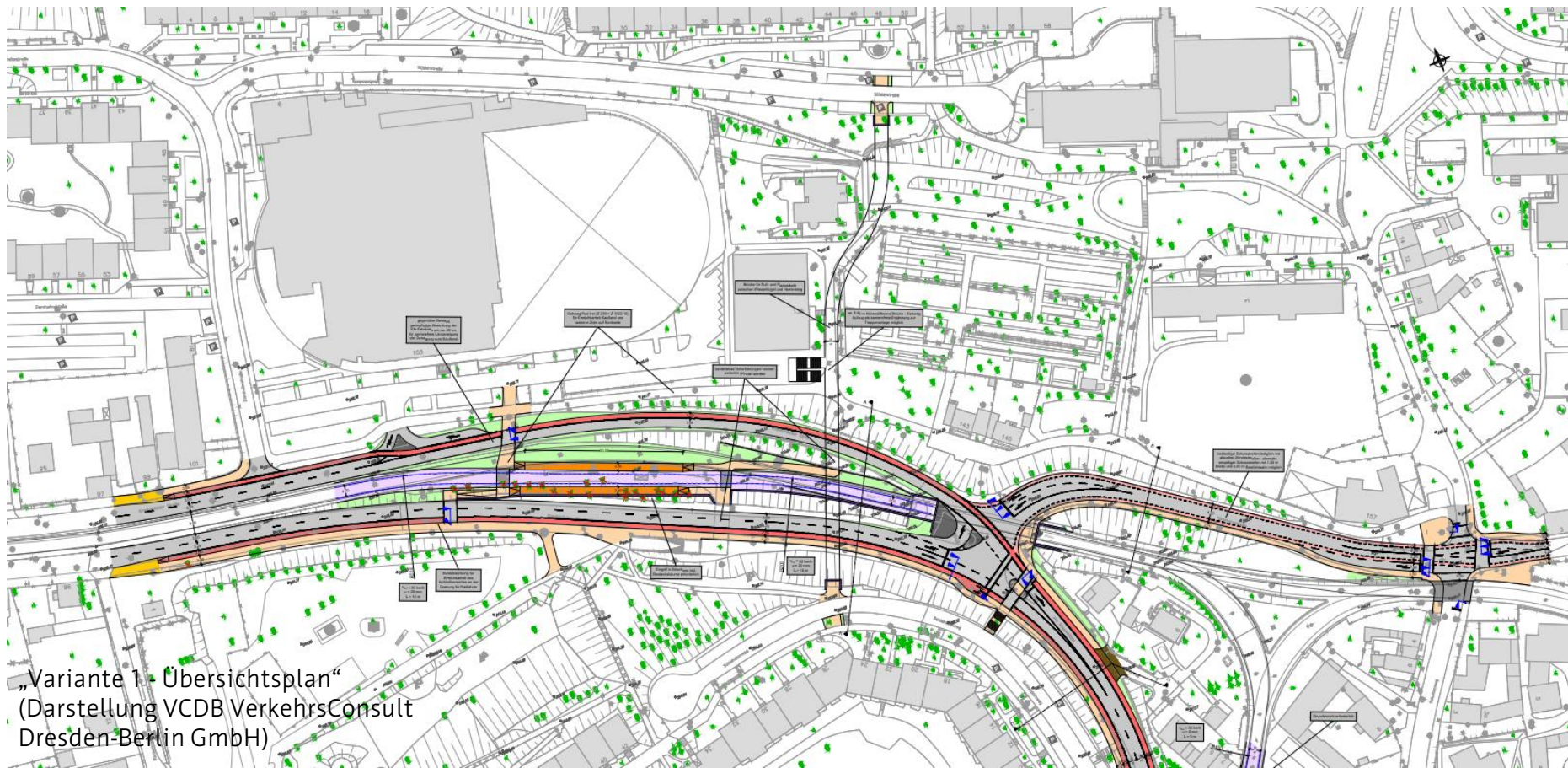
Variante 1

V1: Schnitt A - A
Kranichfelder Str.



„Variante 1 - Schnitt“
(Darstellung VCDB VerkehrsConsult
Dresden-Berlin GmbH)

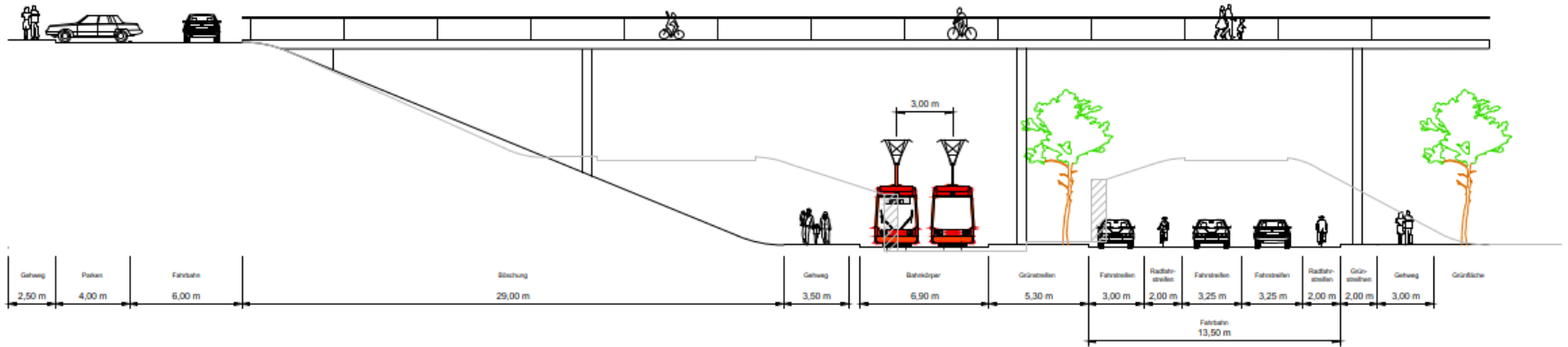
Variante 1



„Variante 1 - Übersichtsplan“
(Darstellung VCDB VerkehrsConsult
Dresden-Berlin GmbH)

Variante 2

V2: Schnitt A - A
Kranichfelder Str.



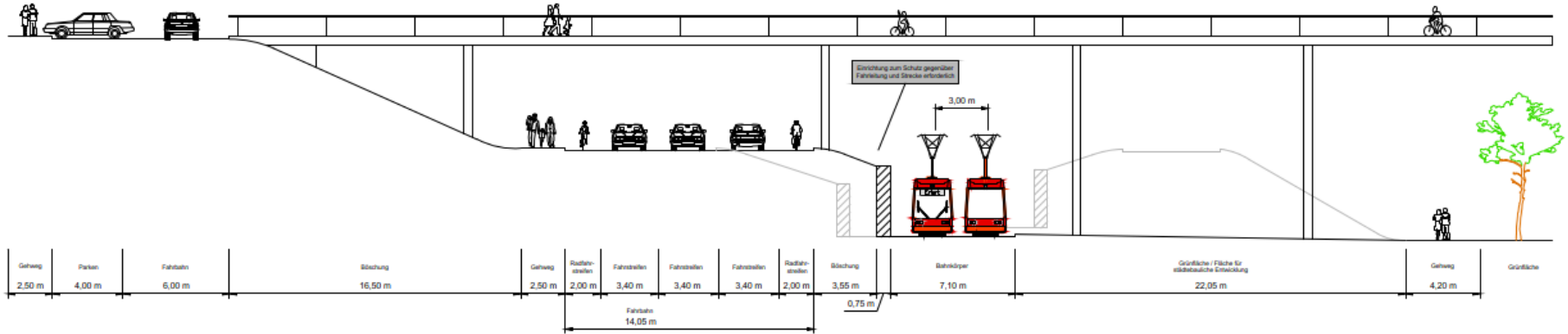
„Variante 2 - Schnitt“
(Darstellung VCDB VerkehrsConsult
Dresden-Berlin GmbH)

Variante 2



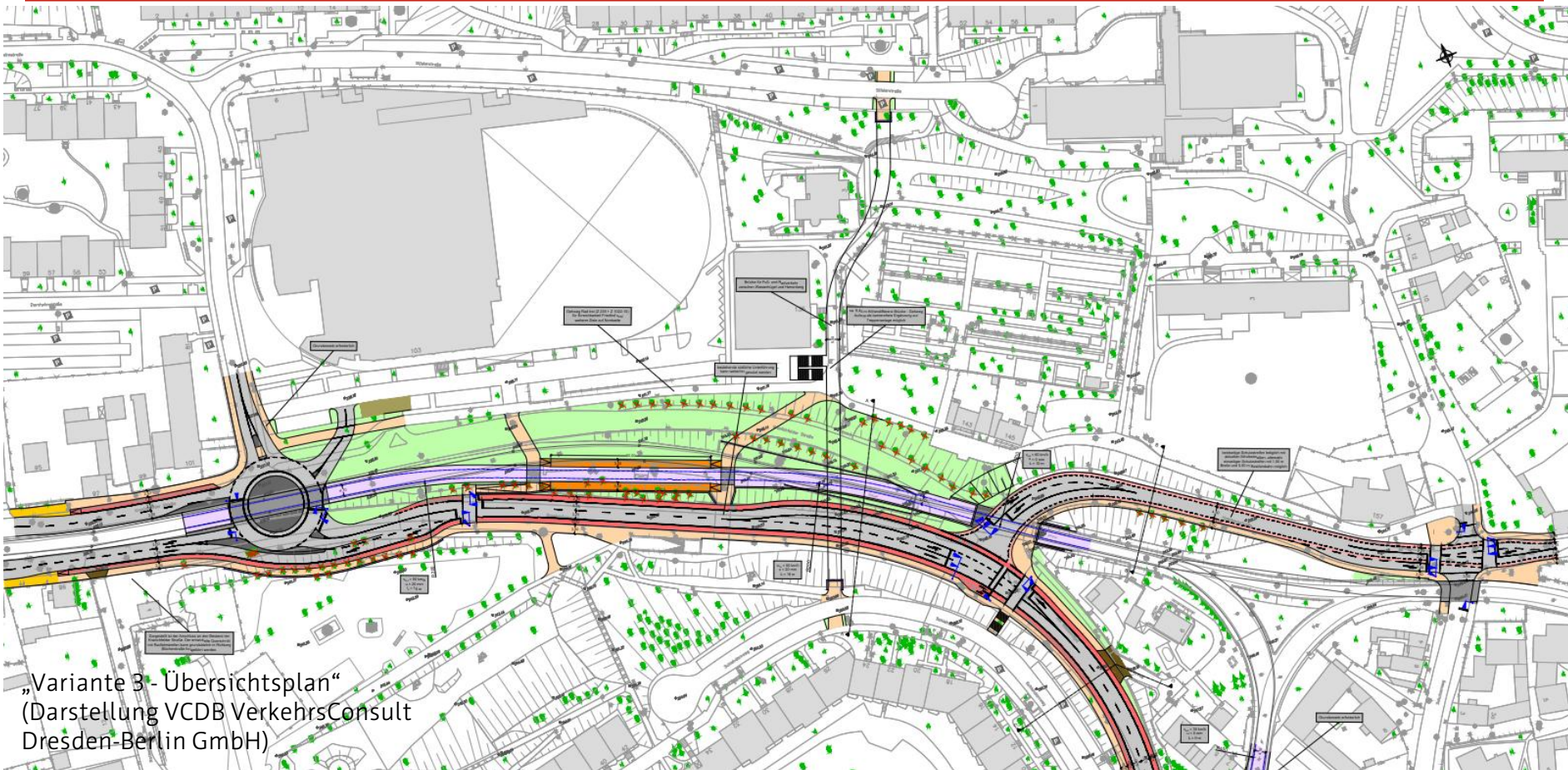
Variante 3

V3: Schnitt A - A
Kranichfelder Str.



„Variante 3 - Schnitt“
(Darstellung VCDB VerkehrsConsult
Dresden-Berlin GmbH)

Variante 3



„Variante 3- Übersichtsplan“
(Darstellung VCD B VerkehrsConsult
Dresden-Berlin GmbH)

Kriterium / Varianten		Variante 1 Bestandsnahe Umgestaltung	Variante 2 Nordlage Straße mit niveaugleicher Querung Straßenbahn	Variante 3 a Südlege Straße mit niveaufreier Querung Straßenbahn	Variante 3 b Südlege Straße mit Kreisverkehr Domheilstraße
Ausschnitt Lageplan					
I Städtebau	I a Gewinnung Flächenpotenzial	<ul style="list-style-type: none"> • lediglich minimale Reduzierung der Verkehrsflächen im Bereich des Knotens Kranichfelder Str./Haarbergstr., sowie durch Verkürzung des Abbiegefelds/Reifens zum Kaufhausparkplatz 	<ul style="list-style-type: none"> • Gewinnung großer Flächen entlang Kranichfelder Str. und Haarbergstr., allerdings verteilt auf mehrere Teilflächen 	<ul style="list-style-type: none"> • Gewinnung einer großen zusammenhängenden Fläche zwischen Domheim und Haarbergstr. • kein Flächenverlust entlang Haarbergstraße 	<ul style="list-style-type: none"> • Gewinnung einer großen zusammenhängenden Fläche zwischen Domheim und Haarbergstr. • kein Flächenverlust entlang Haarbergstraße • neuer Flächenverbrauch auf Südseite des Kreisverkehrs
	I b Stadträumliche Wirkung der Verkehrsanlagen	<ul style="list-style-type: none"> • unveränderte starke Sperwirkung zwischen den Stadtteilen • unveränderte Dominanz der Verkehrsinfrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> • Öffnung des Raums durch Entfall Rampenbauwerke • Straßenzug des Kranichfelder Str. - Haarbergstraße kann durch geländegelegte Lage gestalterisch besser mit Umfeld verknüpft werden und dadurch deutlich an Dominanz verlieren 	<ul style="list-style-type: none"> • teilweise Öffnung des Raums durch Entfall nördliche Rampe Kranichfelder Straße • teilweise Verringerung Dominanz der Verkehrsanlage durch Konzentration auf Südseite der Kranichfelder Straße 	<ul style="list-style-type: none"> • teilweise Öffnung des Raums durch Entfall nördliche Rampe Kranichfelder Straße • teilweise Verringerung Dominanz der Verkehrsanlage durch Konzentration auf Südseite der Kranichfelder Straße • Kreisverkehr befindet sich an einer Stelle, die keine stadträumliche Platzsituation darstellt und bildet daher eher eine Dissonanz zur Stadtstruktur
II Durchlässigkeit für NMV	II a Querungsmöglichkeit Verkehrsachsen	<ul style="list-style-type: none"> • neue Querung an verlegter Hallesleite Abzw. Wesenhögel mit Ausrichtung auf Hauptplangang Kaufland • alle verwindelte Querung durch Tunnel weiterhin nutzbar • durch Böschungsbauweise direkte Verbindung zwischen Schleichdornweg und Querungsturm am Knoten Kranichfelder Str./Haarbergstr. • neue Querung mit Versatz zwischen Wesenhögel und Meichendorf in Kombination mit neuer Hallesleite Mißwitzweg • zusätzlich direkte Brückenverbindung zwischen Wesenhögel und Herrenberg • keine Querung am Knoten Domheilstraße 	<ul style="list-style-type: none"> • neue geradlinige Querung an verlegter Hallesleite Abzw. Wesenhögel mit Ausrichtung auf Hauptplangang Kaufland • alle verwindelte Querung durch Tunnel weiterhin nutzbar • durch Böschungsbauweise direkte Verbindung zwischen Schleichdornweg und Querungsturm am Knoten Kranichfelder Str./Haarbergstr. • neue Querung mit Versatz zwischen Wesenhögel und Meichendorf in Kombination mit neuer Hallesleite Mißwitzweg • zusätzlich direkte Brückenverbindung zwischen Wesenhögel und Herrenberg • neue direkte Querung am Knoten Domheilstraße 	<ul style="list-style-type: none"> • neue Querung an verlegter Hallesleite Abzw. Wesenhögel mit Ausrichtung auf Hauptplangang Kaufland • alle verwindelte Querung durch Tunnel weiterhin nutzbar • neue Querung mit Versatz zwischen Wesenhögel und Meichendorf in Kombination mit neuer Hallesleite Mißwitzweg • zusätzlich direkte Brückenverbindung zwischen Wesenhögel und Herrenberg • keine Querung am Knoten Domheilstraße 	<ul style="list-style-type: none"> • neue Querung an verlegter Hallesleite Abzw. Wesenhögel mit Ausrichtung auf Hauptplangang Kaufland • alle verwindelte Querung durch Tunnel weiterhin nutzbar • neue Querung mit Versatz zwischen Wesenhögel und Meichendorf in Kombination mit neuer Hallesleite Mißwitzweg • zusätzlich direkte Brückenverbindung zwischen Wesenhögel und Herrenberg • keine Querung am Knoten Domheilstraße
	II b Führung des Radverkehrs auf der freien Strecke	<ul style="list-style-type: none"> • deutliche Angebotsverbesserung mit durchgehende Radfahrstreifen an Kranichfelder Str. und Am Wesenhögel sowie Schutzstreifen auf Haarbergstraße • Schutzstreifen Haarbergstraße nur mit aktuellen Mindestwerten • aus Stadt kommend Nutzung verwindelter Querungen Richtung Kaufland und Friedhof • Freizeitroute Meichendorf - Paulinerer Weg muss stadtwärts ebenfalls verwindelte Querungen nutzen • Relation Kranichfelder Str. - Haarbergstr. verläuft über Berg 	<ul style="list-style-type: none"> • deutliche Angebotsverbesserung mit durchgehende Radfahrstreifen an allen Hauptachsen • aus Stadt kommend Nutzung Querungsturen Richtung Kaufland und Friedhof • Freizeitroute Meichendorf - Paulinerer Weg wird direkt über Knoten Kranichfelder Str./Haarbergstr. geführt • Relation Kranichfelder Str. - Haarbergstr. mit konstanter Längsneigung 	<ul style="list-style-type: none"> • deutliche Angebotsverbesserung mit durchgehende Radfahrstreifen an Kranichfelder Str. und Am Wesenhögel sowie Schutzstreifen auf Haarbergstraße • Schutzstreifen Haarbergstraße nur mit aktuellen Mindestwerten • aus Stadt kommend Nutzung verwindelter Querungen Richtung Kaufland und Friedhof bzw. der Parkplatzzufahrt im Mischverkehr • Freizeitroute Meichendorf - Paulinerer Weg muss stadtwärts verwindelte Querung über Kranichfelder Str. nutzen • Relation Kranichfelder Str. - Haarbergstr. verläuft über Berg • sehr lange Fahrdarft am Knoten Domheilstraße 	<ul style="list-style-type: none"> • deutliche Angebotsverbesserung mit durchgehende Radfahrstreifen an Kranichfelder Str. und Am Wesenhögel sowie Schutzstreifen auf Haarbergstraße • Schutzstreifen Haarbergstraße nur mit aktuellen Mindestwerten • aus Stadt kommend Nutzung Kreisverkehrs Richtung Kaufland bzw. verwindelter Querung Richtung Friedhof • Freizeitroute Meichendorf - Paulinerer Weg muss stadtwärts verwindelte Querung über Kranichfelder Str. nutzen • Relation Kranichfelder Str. - Haarbergstr. verläuft über Berg • am Kreisverkehr Domheilstraße stadtwärts Führung im Mischverkehr über Kreisbahn
	II c Barrierefreiheit der Verkehrsanlagen	<ul style="list-style-type: none"> • neue Verkehrsanlagen sind vollständig barrierefrei • landwärtiger Gehweg Kranichfelder Straße analog Bestand unverändert • Grenzwertüberschreitung Längsneigung • topografischer Höhenunterschied Wohngebiet Wesenhögel - Talsolie weiterhin nur mit Umweg barrierefrei überwindbar • durch NMV-Brücke direkte und barrierefreie Verbindung zw. Wesenhögel und Herrenberg 	<ul style="list-style-type: none"> • neue Verkehrsanlagen sind fast vollständig barrierefrei, bei Längsneigung Gehweg Am Wesenhögel mit 3,7 % leichte Grenzwertüberschreitung • topografischer Höhenunterschied Wohngebiet Wesenhögel - Talsolie weiterhin nur mit Umweg barrierefrei überwindbar • durch NMV-Brücke direkte und barrierefreie Verbindung zw. Wesenhögel und Herrenberg 	<ul style="list-style-type: none"> • neue Verkehrsanlagen sind vollständig barrierefrei • landwärtiger Gehweg Kranichfelder Straße analog Bestand unverändert • Grenzwertüberschreitung Längsneigung • topografischer Höhenunterschied Wohngebiet Wesenhögel - Talsolie weiterhin nur mit Umweg barrierefrei überwindbar 	<ul style="list-style-type: none"> • neue Verkehrsanlagen sind vollständig barrierefrei • landwärtiger Gehweg Kranichfelder Straße analog Bestand unverändert • Grenzwertüberschreitung Längsneigung • topografischer Höhenunterschied Wohngebiet Wesenhögel - Talsolie weiterhin nur mit Umweg barrierefrei überwindbar
III Stadtbahn	III a Erschließungswirkung Hallesleiten	<ul style="list-style-type: none"> • deutliche Verkürzung des barrierefreien Zugangsweges vom nördlichen Wohngebiet Wesenhögel durch neue Hallesleite Mißwitzweg • deutliche Verbesserung Anbindung Hallesleite Abzw. Wesenhögel an Kaufland 	<ul style="list-style-type: none"> • deutliche Verkürzung des barrierefreien Zugangsweges vom nördlichen Wohngebiet Wesenhögel durch neue Hallesleite Mißwitzweg • deutliche Verbesserung Anbindung Hallesleite Abzw. Wesenhögel an Kaufland • Kaufland Hallesleite Abzw. Wesenhögel rückt näher an Domheilstraße und die darüber erschlossenen Gebiete, Gehwegentfernung zum Wesenhögel bleibt jedoch konstant 	<ul style="list-style-type: none"> • deutliche Verkürzung des barrierefreien Zugangsweges vom nördlichen Wohngebiet Wesenhögel durch neue Hallesleite Mißwitzweg • deutliche Verbesserung Anbindung Hallesleite Abzw. Wesenhögel an Kaufland 	<ul style="list-style-type: none"> • deutliche Verkürzung des barrierefreien Zugangsweges vom nördlichen Wohngebiet Wesenhögel durch neue Hallesleite Mißwitzweg • deutliche Verbesserung Anbindung Hallesleite Abzw. Wesenhögel an Kaufland
	III b Beseitigung Anplauraum Hallesleite Abzw. Wesenhögel	<ul style="list-style-type: none"> • durch etwas westlichere Lage etwas weniger Verdeckung durch Straßenrampen • auf Westseite Zugangsmöglichkeit ohne Tunnel 	<ul style="list-style-type: none"> • keine Verdeckung mehr durch Entfall Straßenrampen, dadurch Verbesserung der sozialen Kontrolle • Zugänge gänzlich ohne Tunnel 	<ul style="list-style-type: none"> • Richtung Norden keine Verdeckung mehr durch Entfall Straßenrampe, dadurch Verbesserung der sozialen Kontrolle • auf Westseite Zugangsmöglichkeit ohne Tunnel 	<ul style="list-style-type: none"> • Richtung Norden keine Verdeckung mehr durch Entfall Straßenrampe, dadurch Verbesserung der sozialen Kontrolle • auf Westseite Zugangsmöglichkeit ohne Tunnel
	III c Betriebliche Qualität der Stadtbahn	<ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeitsbegrenzung vor und hinter Hallesleite Abzw. Wesenhögel vertretbar • Geschwindigkeitsbegrenzung vor und hinter Hallesleite Mißwitzweg vertretbar • Reduzierung Reisegeschwindigkeit inkl. Fahrplananpassung durch eine zusätzliche Hallesleite • Eckanschluss bleibt ohne Anpassung des aktuellen Fahrplans erhalten es wird von ÖV-Priorisierung an allen Querungsstellen mit anderen Verkehrsarten ausgegangen, mangels Querung von Ktz-Strömen in vollständiger Form 	<ul style="list-style-type: none"> • entlang Kranichfelder Straße gestreckte Linienrichtung • Geschwindigkeitsbegrenzung im Bereich der Fahrkörperverschwenkung vertretbar • Geschwindigkeitsbegrenzung vor und hinter Hallesleite Mißwitzweg vertretbar • Reduzierung Reisegeschwindigkeit inkl. Fahrplananpassung durch eine zusätzliche Hallesleite • Eckanschluss bleibt ohne Anpassung des aktuellen Fahrplans erhalten es wird von ÖV-Priorisierung an allen Querungsstellen mit anderen Verkehrsarten ausgegangen, an Knotenpunkten Gefahr einer unvollständigen Priorisierung 	<ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeitsbegrenzung vor und hinter Hallesleite Abzw. Wesenhögel vertretbar • Geschwindigkeitsbegrenzung vor und hinter Hallesleite Mißwitzweg vertretbar • Reduzierung Reisegeschwindigkeit inkl. Fahrplananpassung durch eine zusätzliche Hallesleite • Eckanschluss bleibt ohne Anpassung des aktuellen Fahrplans erhalten es wird von ÖV-Priorisierung an allen Querungsstellen mit anderen Verkehrsarten ausgegangen, an Knotenpunkten Gefahr einer unvollständigen Priorisierung 	<ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeitsbegrenzung vor und hinter Hallesleite Abzw. Wesenhögel vertretbar • Geschwindigkeitsbegrenzung vor und hinter Hallesleite Mißwitzweg vertretbar • Reduzierung Reisegeschwindigkeit inkl. Fahrplananpassung durch eine zusätzliche Hallesleite • Eckanschluss bleibt ohne Anpassung des aktuellen Fahrplans erhalten es wird von ÖV-Priorisierung an allen Querungsstellen mit anderen Verkehrsarten ausgegangen, an Knotenpunkten Gefahr einer unvollständigen Priorisierung



Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der
Städtebauförderung
Erfurt Südost – Ideenwettbewerb Neue Mitte

Wettbewerb Neue Mitte Südost

Im Anschluss an die Vorträge wurden die Teilnehmer*Innen zu weiteren Gesprächen an den Thementafeln eingeladen. Es gab Tafeln zu den Themen:

- Allgemeine Infos und Infos zum Wettbewerb
- Freiräume und Nutzungen im Wettbewerbsgebiet
- Lieblingsorte und Anregungen zum Handeln
- Verkehre im Wettbewerbsgebiet und im Umfeld
- Lösungsansätze



„Impressionen aus dem Bürgerforum“
(Fotos - Landeshauptstadt Erfurt)

Wettbewerb Neue Mitte Südost



„Impressionen aus dem Bürgerforum“
(Fotos - Landeshauptstadt Erfurt)

Wie es mal war – Blick auf die Gustav-Adolf-Kirche am Herrenberg.



„Blick auf die Gustav-Adolf-Kirche“
(Aufnahme - Archiv Landeshauptstadt Erfurt)

Wie es mal war – der Kammweg am Herrenberg.



„Der Kammweg am Herrenweg“
(Aufnahme - Archiv Landeshauptstadt Erfurt)

Wie es mal war – Blick in Richtung Melchendorf auf den noch unbebauten Herrenberg.



„Blick auf Melchendorf“
(Aufnahme - Archiv Landeshauptstadt Erfurt)

Impressum

Herausgeber

Stadtverwaltung Erfurt

Bearbeitung

Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

Abteilung Stadterneuerung

Warsbergstraße 3

99092 Erfurt