

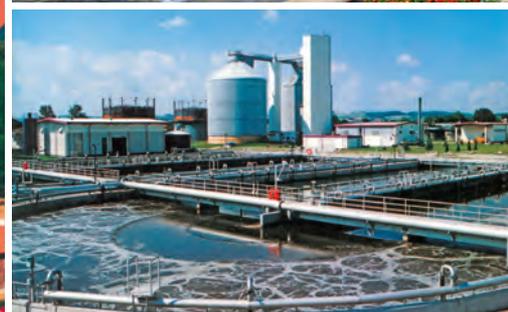
Planen | Finanzieren | Bauen

Gemeinsam in die Zukunft der Stadt investiert

Erfurt 

LANDESHAUPTSTADT
THÜRINGEN
Stadtverwaltung

25 Jahre – 25 Projekte



*Im Zuge der Bauarbeiten am Mittelhäuser Kreuz entsteht der Stauraumkanal für den Hauptsammler 5.
Unsere Fotos zeigen, wie der Bagger nach verrichteter Arbeit von einem Kran wieder aus dem Erdreich gehoben wird.*



Grußworte



Das Jahr 2015 ist mit vielen Jubiläen verbunden – ein ganz besonderes ist der 25. Jahrestag der Wiedervereinigung beider deutscher Staaten. Am 3. Oktober 1990 wurde das lange für unmöglich Gehaltene Realität. Die historische Wende in der Weltgeschichte eröffnete neue Chancen und Perspektiven. Erfurt – seit 10. Januar 1991 Landeshauptstadt des Freistaats Thüringen – hat diese Chancen in vielerlei Hinsicht genutzt und zählt heute zu den schönsten Städten Deutschlands.

Von jeher profitiert unsere Stadt von ihrer hervorragenden geografischen Lage. Als die Einheit Deutschlands neue Wege öffnete, konnte Erfurt sich wieder auf seine zentrale Lage am Kreuzungspunkt der heutigen Bundesstraßen B4 und B7, dem Anschluss zur Autobahn A4 besinnen und daraus Schwerpunkte für die Stadtentwicklung ableiten. Allerdings befand sich das Straßennetz in einem desolaten Zustand. Die Herausforderung war groß: Es mussten Verkehrsverbindungen geschaffen werden, die den modernen und ständig wachsenden Anforderungen gerecht wurden.

Heute können wir eine positive Bilanz ziehen. Unsere Stadt verfügt mit den Autobahnen A4 und A71 über eine erstklassige verkehrliche Anbindung sowie über eine moderne Verkehrsführung und -infrastruktur. Mit der Ostumfahrung und dem Ausbau der Weimarer Straße wurden ebenso vorausschauende Entscheidungen getroffen wie mit dem Bau des Erfurter Rings, der Querspange und jetzt mit dem Ausbau des Mittelhäuser Kreuzes.

Die vorliegende Broschüre soll Rückschau halten auf die zahlreichen Projekte, mit denen wir in den zurückliegenden 25 Jahren ein leistungsfähiges Straßennetz und eine moderne Stadtentwässerung in und für Erfurt geschaffen haben. Mit diesem Rückblick auf das Erreichte ist mein Dank an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Tiefbau- und Verkehrsamtes sowie des Entwässerungsbetriebes verbunden, die trotz immer knapper werdender Kassen erstklassige Arbeit leisten. Mein Dank gilt zugleich allen Beteiligten innerhalb und außerhalb der Verwaltung, die unverzichtbar zum Gelingen der Projekte beitragen haben.

Andreas Bausewein
Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Erfurt



Insider behaupten, dass es in Deutschland 40 Millionen Fußball-Bundestrainer gibt. Wenn diese Zahl richtig ist, gibt es in Erfurt etwa 100.000 Tiefbau- und Verkehrsexperten. Das Expertentum begründet sich oft allein in der Tatsache, dass Straßen und Plätze regelmäßig benutzt werden und es schwer zu verstehen ist, warum ausgerechnet, wenn man es eilig hat, eine unnötige Baustelle neu eingerichtet wurde. Auch die Frage, welche Verkehrsart (Auto, Fahrrad, Fußgänger) in den Fokus gerückt wird, kann die Gemüter erhitzen.

Mit diesem zugegeben überspitzten Diskurs ist umschrieben, in welchen kommunalpolitischen Minenfeldern sich das Tiefbau- und Verkehrsamt einer Stadt tagtäglich bewegt. Zwingend folgt daraus, dass dieses Amt es wohl nie allen recht machen kann, sondern dass es mit seinen Projekten auf der Suche nach dem besten Kompromiss regelmäßig der öffentlichen Kritik ausgesetzt ist. Dies ist auch in Ordnung, solange die Argumente sachlich orientiert sind. Neuere Erscheinungen wie Flashmobs, Internet-Petitionen oder die Diskussionen in den sogenannten Sozialen Netzen müssen dabei wohl geduldig ertragen werden.

Grundsätzlich sind Entscheidungen einer Stadtverwaltung oder eines Stadtrates natürlich zu hinterfragen. Es gibt auch selten nur eine einzige Antwort zum Beispiel auf die Frage, wie und nach welchen Maßstäben eine Straße saniert wird. Eine Stadtgesellschaft funktioniert dann gut, wenn nach der Beteiligung der Betroffenen, der begleitenden fachlichen und politischen Diskussion und der abschließenden Debatte im Stadtrat eine möglichst ausgewogene Entscheidung gefällt wird. Dabei hat das Wohl der Allgemeinheit im richtig verstandenen Sinne im Vordergrund zu stehen und konsequenterweise sollten partikuläre Interessen in den Hintergrund treten.

Den Mitarbeitern des Tiefbau- und Verkehrsamtes gilt mein Dank für die geleistete Arbeit zum Wohle der Stadt Erfurt und für die Art und Weise, wie sie sich den Herausforderungen stellen und in Kooperation mit allen Planungs- und Baubeteiligten vielfältige Dienstleistungen für diese Stadt erbringen.

Uwe Spangenberg
Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr

Danke



Das heutige Tiefbau- und Verkehrsamt ist seit 1990 integraler Teil der Stadtverwaltung Erfurt. Neben der Straßenbaulast und der Verkehrsorganisation sowie dem damit verbundenen Ausbau und der Erhaltung einer anspruchsgerechten und modernen Verkehrsinfrastruktur werden hier in Dienstleistung die baulichen Aufgaben der Abwasserentsorgung auf den Weg gebracht und realisiert. Gemeinsam mit der Erfurter Verkehrsbetriebe AG und der Stadtwerke Erfurt GmbH als zentrales Versorgungsunternehmen werden die Voraussetzungen für eine stabile und nachhaltige Entwicklung einer modernen Metropole geschaffen. Dabei sind es immer gemeinsam geplante und koordiniert ausgeführte Projekte, die heute der Landeshauptstadt Erfurt eine solide Basis für einen gut funktionierenden und zukunftsorientierten Personennahverkehr geschaffen haben und eine dauerhafte und entwicklungsfähige Ver- und Entsorgungssituation gewährleisten.

Der Ihnen vorliegende Rückblick Planen | Finanzieren | Bauen möchte DANKE sagen. Danke an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung Erfurt, die das, was auf den kommenden Seiten zu sehen ist, haben Wirklichkeit werden lassen. Jedes im Tiefbau- und Verkehrsamt umgesetzte Bauvorhaben ist das Ergebnis eines komplexen und intensiven Prozesses innerhalb aller Dezernate und Ämter. Nur das gemeinsame Handeln vieler Fachbereiche macht Straßenbau überhaupt erst möglich. Jeder einzelne Beitrag ist für das Gelingen von Infrastrukturprojekten unverzichtbar.

Im Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung wird der Verkehrsentwicklungsplan aufgestellt, ergänzt und fortgeschrieben. Gemeinsam mit der integrativen städtebaulichen Gestaltung entsteht so der geordnete Handlungsrahmen für Straßenbauprojekte. Erfurt wächst und die Infrastruktur muss sich an verändernde Verkehrsmengen anpassen, neue Verkehrsarten integrieren, umweltfreundlichen Verkehr fördern und den unvermeidbaren Verkehr umwelt-sensitiv gestalten.

Im Umwelt- und Naturschutzamt werden Straßenplanungen hinsichtlich ihrer Eingriffe in den Lebensraum von Menschen, Tieren oder Pflanzen geprüft und Ausgleichs festgelegt. Gemeinsam mit dem Garten- und Friedhofsamt werden alle Planungen auf ihre Umweltverträglichkeit geprüft und „grün“ gestaltet.

Das Amt für Brandschutz, Rettungsdienst und Katastrophenschutz prüft die Planungen zum Straßenbau, genau wie soziokulturellen Belange von der Kulturdirektion eingebracht werden. Das Amt für Geoinformation und Bodenordnung und das Amt für Grundstücks- und Gebäudeverwaltung schaffen die bodenordnerischen und grundstücksrechtlichen Voraussetzungen.

Die größte Herausforderung für den kommunalen Straßenbau bleibt aber die Sicherstellung der Finanzierung. Die Infrastruktur muss mit allen anderen städtischen Aufgaben konkurrieren und ist dabei kein geliebtes Kind der kommunalen Politik. Straßenbauvorhaben sind zu oft an Überraschungen gekoppelt, mit Verschiebungen im Leistungsumfang verknüpft und fallen zeitlich häufig aus dem Rahmen. All dies muss eine Finanzverwaltung kompensieren und dabei alle haushaltsrechtlichen und politischen Vorgaben erfüllen. Hier gilt mein besonderer Dank nicht nur der Beigeordneten für Finanzen und Liegenschaften, sondern ausdrücklich auch ihren Kolleginnen und Kollegen in der Stadtkämmerei, die jährlich größere Herausforderungen meistern, um den weiteren Ausbau der Infrastruktur zu gewährleisten.

Die kommunale Datenverarbeitung ermöglicht eine schnelle und geordnete Kommunikation, den Austausch und die Sicherung aller Daten auch über die Stadtverwaltung hinaus. Von Beginn an werden alle Projekte von einer umfassenden Presse- und Öffentlichkeitsarbeit begleitet, denn nahezu jede Baustelle erzeugt großes öffentliches Interesse.

Straßenbau stellt uns immer wieder vor neue Herausforderungen. Dabei können unsere Vorhaben nur mit dem Engagement der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus zahlreichen Ämtern der Stadtverwaltung und nur im Zusammenspiel der Fachbereiche Gestalt annehmen. Welche großartigen Leistungen dabei entstanden sind, zeigen Ihnen die folgenden ausgewählten Projekte. 25 an der Zahl, die exemplarisch für die vergangenen 25 Jahre stehen.

*Alexander Reintjes
Leiter Tiefbau- und Verkehrsamt*



1 Die Weimarische Straße: Die Einfahrt von Osten in die Stadt

4.235 Meter Stadteinfahrt, ausgebaut in acht Teilabschnitten, realisiert in zehn Jahren! Die Weimarische Straße erhält – beginnend am Schmidtstedter Knoten bis nach Linderbach – ein gleichsam funktionales wie freundliches Gesicht und ist in den Jahren 1993 bis 2003 eine der bedeutendsten Straßenbauvorhaben der Landeshauptstadt. Eingebunden in das Großprojekt sind der Ausbau der Jenaer Straße/Rudolstädter Straße und die Eisenberger Straße.

Mit der am 11. Juni 2003 erfolgten Fertigstellung und Verkehrsfreigabe des letzten Bauabschnittes ist der Zubringer zum Erfurter Ring und damit auch zur Autobahn fertig. Aufgrund der durchgehenden Vierspurigkeit beschleunigt er den Durchgangsverkehr und entlastet die Innenstadt – Ziele, die im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt festgeschrieben sind.

Aber auch das Erscheinungsbild der neuen Verkehrsanlage zeugt von einer wichtigen Zufahrtsstraße zur Landeshauptstadt. Großzügige Begrünungen und 481 Baumpflanzungen verleihen ihr einen Alleecharakter. Alle Straßenknotenpunkte werden neu gestaltet, 12 Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwege und attraktive Radwege erhöhen die Verkehrssicherheit. Durch aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen verbessert sich die Wohnqualität für die Anwohner. Alle unterirdischen Versorgungsmedien werden erneuert.

Was lange währt, wird gut ... In diesem Falle sogar sehr gut – trotz zahlreicher finanzieller und technischer Schwierigkeiten, die diese Baumaßnahme begleiten. Knackpunkt im 1. Bauabschnitt sind der neu

zu errichtende Abwassersammler und der Dittelstedter Vorfluter. Nur während dieser Bauphase wird eine Vollsperrung erforderlich, sie bringt umfangreiche Verkehrsumleitungen mit sich. Alle weiteren Abschnitte werden unter Aufrechterhaltung des Durchgangsverkehrs gebaut.

Der Neubau des Knotens Eisenberger Straße, der wie alle Knotenpunkte im Baubereich mit Lichtsignalanlagen ausgestattet wird, erfolgt in mehreren Etappen, da die Finanzierung der Eisenberger Straße immer wieder Probleme bereitet. Der Anschluss des Knotenarmes Azmannsdorfer Weg ist signaltechnisch im Hinblick auf die Einstreifigkeit der Eisenbahnunterführung eine Herausforderung.

Ab diesem Knoten wird bis Linderbach eine neue dreireihige Allee mit Kaiserlinden angelegt. Dort, wo es der Platz zulässt, entstehen beidseits Rad-/Gehbahnen. Anliegerfahrbahnen ermöglichen Anwohnern günstigere Einfahr- und Parkbedingungen und lassen den Verkehr auf der Hauptfahrbahn ungehindert fließen.

Die Weimarische Straße in Zahlen:

Bauzeit:	1993 bis 2003
Gesamtlänge:	4,235 km
Verkehrsfläche:	90.830 m ² , davon 60.260 m ² Fahrbahn und 30.570 m ² Gehbahn
Kosten:	17,2 Mio. EUR, davon 8,9 Mio. EUR Fördermittel vom Freistaat Thüringen



Das Abwasserbeseitigungskonzept:

Der Fahrplan zum Ausbau des städtischen Kanalnetzes

2

Es ist noch gar nicht so lange her, als auch in Erfurt die Abwässer direkt in die Flussläufe geleitet wurden oder vor Ort versickert sind. Mitte des 19. Jahrhunderts gab es dazu in den Straßen offene Rinnen, die sogenannten Klingen. Unbehandeltes Abwasser und sonstiger Unrat gelangten direkt in die Gera. Diese Missstände wirkten sich unmittelbar auf die Wasserversorgung und die hygienischen Verhältnisse in der Stadt aus. Die Folgen der Choleraepidemie im Jahre 1866 und die zunehmende Erkenntnis über die Zusammenhänge mit dieser Entsorgungssituation waren die Initialzündung für den Beginn des Baus von Abwasserkanälen in Erfurt.

Im Jahre 1876 wurde mit dem Bau einer Flachkanalisation begonnen, die schon 1896 im Innenstadtbereich durch tiefer liegende und zu Hauptsammlern führende Kanäle ersetzt wurde. Sukzessive entwickelte sich die Struktur des noch heute betriebenen Kanalnetzes. Dieses wurde schrittweise erweitert und mit ingenieurtechnisch sehr anspruchsvollen Bauwerken komplettiert. So entstanden Sonderbauwerke wie z. B. Düker zur Querung von Flussläufen oder Stauraumkanäle zur temporären Rückhaltung des Abwassers bei starken Niederschlägen.

Als der Entwässerungsbetrieb 1993 als kommunaler Eigenbetrieb gegründet und dem damaligen Tiefbauamt angelagert wurde, verfügte die Landeshauptstadt über ein ca. 430 Kilometer langes, gut ausgebautes und weitestgehend funktionierendes Kanalnetz.

Mit der Gebietsreform 1994 waren 18 überwiegend ländlich strukturierte – und insofern entwässerungstechnisch nicht oder nur unzureichend erschlossene – Umlandgemeinden in die Stadt zu integrieren. Dazu wurde der Fokus auf die Erweiterung des bestehenden Kanalnetzes und damit auf die Erhöhung des Anschlussgrades gelegt. Mit dem Abwasserbeseitigungskonzept, das auf der abwassertechnischen Zielplanung des Freistaates Thüringen aus den 90er Jahren hervorging, entstand ein Fahrplan für die weitere kanaltechnische Erschließung der Landeshauptstadt Erfurt. Dieses Konzept legt fest, in welcher Reihenfolge der Ausbau erfolgt, es wird turnusmäßig im Stadtrat diskutiert, gegebenenfalls angepasst und fortgeschrieben. Dabei werden unter anderem wasserwirtschaftliche und stadtentwicklungstechnische Aspekte berücksichtigt.

Diesem Abwasserbeseitigungskonzept folgend, erweitert der Entwässerungsbetrieb das Erfurter Kanalnetz. Zurzeit werden hier ca. 863 Kilometer Kanalnetz betrieben – dies entspricht einer Verdoppelung gegenüber 1993. Um alle Grundstücke zu erreichen, fehlen noch 155 Kilometer Abwasserkanal. Es gibt also weiterhin viel zu tun. Sind bis 2035 alle Grundstücke an das Kanalnetz angeschlossen, wird die Stadt über 700 Mio. EUR in die Abwasserbeseitigung investiert haben.



3 Der Erfurter Verkehrsrechner: Prüfen – Steuern – Optimieren

In Erfurt ist der motorisierte Individualverkehr nach 1989 sprunghaft gestiegen. Mit der deutlich größeren Anzahl an Fahrzeugen auf den Straßen waren gleichfalls erhöhte Ansprüche an eine sichere Verkehrsorganisation verbunden. So wurden bis 1993 insgesamt 33 Lichtsignalanlagen neu errichtet und 26 weitere grundlegend erneuert. Dies war nur der Anfang einer nochmaligen Verdopplung der Anzahl in den darauffolgenden zehn Jahren.

Um diese neue Dimension koordinieren und überwachen zu können, wurde im Jahr 1993 mit dem Aufbau eines Verkehrssystemrechners begonnen und im Frühjahr 1994 in der Johannesstraße 173 in Betrieb genommen. Es begann mit dem VSR 16000/M80, der in den nachfolgenden Jahren die Grundlage für eine moderne Verkehrssteuerung einschließlich der dazugehörigen Anlagenüberwachung bildete.

Neben Informationen zum Betriebszustand der angeschlossenen Lichtsignalanlagen war es nun möglich, Steuerungen zu überprüfen und zu optimieren sowie die Schaltbefehle direkt zu übermitteln. Wich-

tige Informationen sowie die An- und Abmeldedaten von Bussen und Straßenbahnen konnten übertragen werden, was für die Beschleunigung des ÖPNV ein entscheidender Vorteil war.

Im Jahr 2003 wurde der Zentralrechner gegen ein moderneres Gerät vom Typ Central ausgetauscht und knapp zehn Jahren später erfolgte die Umrüstung auf die nächste Generation. Mit der Installation des VSR-Typs Scala wurde eine Verkehrsleitzentrale geschaffen, in der Verkehrsrechner und Parkleitrechner zu einem System zusammengeführt sind. Zudem können nun zahlreiche zusätzliche Aufgaben aus dem Bereich Verkehrsmanagement erfüllt werden. Diese Funktionen reichen von der Ansteuerung der dynamischen Informationstafeln, der Verkehrsdatenerhebung und -auswertung sowie der strategischen Verkehrssteuerung bis hin zur im Aufbau befindlichen Verkehrsmanagementplattform. Jetzt können zukunftsweisende Projekte wie Smart Mobility in Thüringen (sMobility, siehe S. 26) oder eine umweltsensitive Verkehrssteuerung (UVE, siehe S. 35) für die Landeshauptstadt Erfurt realisiert werden.



Die Koordinierungsrunde:

4

Erst fragen – dann graben!

Straßenaufbrüche werden sinnvoll aufeinander abgestimmt

Erfurt ist eine moderne, lebendige Stadt. Neues wird gebaut, Altes muss erhalten werden. Dazu ist es oftmals notwendig, die Straßen aufzubrechen. Denn unsere Straßen dienen nicht nur – wie für uns alle sichtbar – dem oberirdischen Verkehr. Tief unter ihnen liegen tausende Kilometer Ver- und Entsorgungsleitungen, die instandgesetzt, erneuert oder erweitert werden müssen.

In Erfurt entstehen dadurch jährlich rund 1.700 Straßenbaustellen. Alle diese Arbeiten, vom Hausanschluss bis hin zu neuen Straßen, werden in der Landeshauptstadt seit 1994 in der sogenannten Graberrunde koordiniert – ein Gremium, das in dieser Form deutschlandweit als Vorbild gilt.

Der wöchentlich tagenden Graberrunde gehören Verantwortliche der städtischen Fachämter und der in Erfurt ansässigen Versorgungs- und Telekommunikationsunternehmen an. Sie untersuchen gemeinsam die Bauvorhaben auf verschiedene zeitliche und örtliche Kriterien. Unter Leitung der Koordinierungsstelle wird z. B. geprüft, ob Konflikte zu bereits ge-

nehmigten Baumaßnahmen bestehen oder ob sich mehrerer Projekte zusammenlegen lassen. Die Versorgungsunternehmen dokumentieren ihren Bestand und erteilen Auflagen, die in der Graberrunde festgeschrieben werden.

Über die Koordinierungsstelle werden neben den Teilnehmern der Graberrunde auch zahlreiche andere Institutionen in die Begutachtung der Baumaßnahmen einbezogen. Von der Denkmalpflege über die Kulturdirektion oder das Umwelt- und Naturschutzamt bis hin zur Polizeidirektion werden Stellungnahmen eingeholt. Mit diesem bundesweit führenden Koordinierungsverfahren erhalten die Bauherren in Wochenfrist die erforderliche Genehmigung und damit Planungssicherheit.

Die für die Folgewoche genehmigten Baumaßnahmen werden im Anschluss an die Graberrunde veröffentlicht. So haben Anwohner, Feuerwehr, Rettungsdienste, Taxi- und Speditionsunternehmen sowie alle anderen Betroffenen die Möglichkeit, sich auf die Behinderungen einzustellen.



5 Die Gothaer Straße: Fit machen für den Messestandort Erfurt

Die Gothaer Straße erschließt die Landeshauptstadt aus westlicher Richtung und führt die Besucher direkt zur Messe Erfurt oder zum Egapark.

Ein flüssiger Verkehrsablauf sowohl für den Durchgangsverkehr als auch für Messe- und Veranstaltungsgäste ist mit dem vorhandenen Straßenraum nicht zu gewährleisten. Um den neuen Anforderungen und Verkehrsbeziehungen Rechnung zu tragen, wird die Gothaer Straße zwischen Haupteingang Egapark und Wartburgstraße zu einer leistungsfähigen Straßenverkehrsanlage umgebaut, die auf beiden Seiten über kombinierte Rad-/Gehbahnen verfügt.

Dabei muss die nördliche Fahrbahnkante beibehalten werden, eine Verbreiterung ist nur in südlicher Richtung auf der Seite des Messegeländes möglich. Auf der gesamten Strecke erfolgt der Ausbau von vier Knotenpunkten mit zusätzlichen Abbiegespuren zur Messe und zu den Parkplätzen. Weitere Knotenpunkte zu den vorhandenen Wohngebieten werden umgebaut.

Während der Bauzeit von zehn Monaten wird der Verkehr zweistreifig durch die Baustelle geführt. Maß-

geblichen Einfluss auf die kurze Bauzeit hat die optimale Koordinierung der Tiefbauleistungen. Dabei werden 1.150 m Regenwassersammler mit 24 Schächten sowie 450 m Gasleitung verlegt. 50 Lichtpunkte werden auf der gesamten Baustrecke aufgestellt, sieben Knotenpunkte erhalten eine Lichtsignalanlage.

Als Ersatz bzw. Ausgleich für den entstandenen Verlust von Einzelbäumen und Baumheckenstrukturen werden 225 Alleebäume neu gepflanzt. Die neu entstandenen Böschungen und die Randbereiche entlang der Gothaer Straße werden durch 3.500 neue Sträucher, 500 Solitäre und 300 Bäume aufgewertet. Zusammen binden sie die Straße besser in die Landschaft ein, durch die Neuanlage von Gehölzstrukturen entstehen wertvolle Kleinbiotope.

Die Gothaer Straße in Zahlen:

Bauzeit:	August 1996 bis Mai 1997
Straßenlänge:	1,6 km
Kosten:	4,6 Mio. EUR, davon 3,42 Mio. EUR Fördermittel vom Freistaat Thüringen



Die Querspange:

Anbindung zum Flughafen und zu Bundesautobahn A71

6

Im Westen Erfurts, in den Gemarkungen Schmira und Bindersleben gelegen, entsteht eine Verbindung zwischen der Bundesstraße B7 und der Binderslebener Landstraße. Die Bezeichnung Querspange ist nicht nur einfacher, sie erklärt zugleich den Charakter der Verkehrsanlage, der aufgrund ihrer Lage und im Zusammenhang mit dem Neubau der Bundesautobahn A71 zwischen dem Erfurter Kreuz und der B7 eine besondere Bedeutung zukommt.

Die Querspange verbessert die Anbindung des Flughafens Erfurt-Weimar und schafft eine wesentliche Verteilung des Durchgangsverkehrs in Ost-West-Richtung. Die Straße ist durch eine markante S-förmige Linienführung geprägt. Sie verläuft fast ausschließlich durch landwirtschaftlich genutzte Flächen, überwindet dabei einen Höhenunterschied von rund 11 m, überquert eine Nebenbahnstrecke und schließt südlich des Gewerbeparks „Airfurt“ an die vorhandene Binderslebener Landstraße an.

Im Streckenverlauf befinden sich zwei Brückenbauwerke. Mit der ersten Brücke werden die Bahnlinie Erfurt-West-Nottleben sowie das angrenzende Tal überquert. Mit einer Länge von 125 m überspannt sie das gesamte Tal und sichert somit eine der Kaltluftschneisen, durch die sich Erfurt mit frischer Luft versorgt. Die kleinere Brücke kreuzt den Binderslebener Bach und einen Feldweg.

Einen weiteren Schwerpunkt der gesamten Baumaßnahme bilden der ökologische Ausgleich und die Stabilisierung des Binderslebener Tales. Die Ackerflächen zwischen neuer Straße, Binderslebener Tal und Seitental von Bindersleben werden als „Fläche für Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege“ festgesetzt. Hier werden Streuobstwiesen, Feldgehölze und extensiv zu nutzende Grünflächen eingerichtet. Der Fokus liegt dabei vorzugsweise auf älteren, hochstämmigen Obstsorten.

Vorwegweiser sorgen für eine intelligente Aufteilung der Verkehrsströme und reichen dabei bis zu den Knotenpunkten Gothaer Platz und Binderslebener Knie.

Die Querspange in Zahlen:

Bauzeit:	November 1997 bis Dezember 1998
Gesamtlänge:	2,12 km
Kosten:	6,5 Mio. EUR, davon
	2,05 Mio. EUR für beide Brücken
	2,3 Mio. EUR für Straßenbau und Ampelanlagen



7 Die 3. Reinigungsstufe im Klärwerk Kühnhausen:

Sauberes Wasser für eine saubere Umwelt

Erfurt und die Abwasserbehandlung – eine traditionsreiche Erfolgsgeschichte? Das klingt zunächst zwar paradox, hat aber einen substantiellen Kern.

Erfurt kann seit Anfang des 20. Jahrhunderts auf ein überdurchschnittliches Niveau in der abwassertechnischen Erschließung verweisen. Bereits 1928/29 wurde in der Riethstraße eine der ersten biologischen Kläranlagen in Deutschland errichtet. Weitere Großanlagen folgten erst 1932 in Berlin-Stahnsdorf oder 1936 in Aachen. In Erfurt wurden bereits damals städtische Nutzfahrzeuge mit Klärgas betrieben.

Die mechanisch-biologische Kläranlage in Kühnhausen erhält als erste Investition nach der Wende 1991 eine maschinelle Schlammwässerung, 1992 folgt die Erweiterung der Biogasanlagen.

Im Jahr 2002 wird die 3. Reinigungsstufe in Betrieb genommen. Damit ist die größte Investition zur Verbesserung des Umweltschutzes in der Landeshauptstadt abgeschlossen, die zugleich einen herausragenden Beitrag zur Umsetzung des Rechtes der Europäischen Gemeinschaft zum Gewässerschutz leistet. Der enorme Effekt der Reduzierung der Stick-

stoff- und Phosphorverbindungen im Abwasser wirkt sich über die Flüsse Gera, Unstrut, Saale und Elbe bis zur Nordsee aus.

Die Durchführung des Bauvorhabens ist aufgrund komplizierter Randbedingungen eine sehr anspruchsvolle ingenieurtechnische Aufgabe. Gilt es doch, Bauwerke mit beträchtlichen Abmessungen in eine bestehende biologische Kläranlage zu integrieren, vorhandene Anlagen zu rekonstruieren und eine Reihe von Bauwerken zu sanieren – und das bei voller Aufrechterhaltung der Funktion des Werkes.

Das Klärwerk Erfurt-Kühnhausen ist heute ein modernes, den gesetzlichen und ökologischen Anforderungen entsprechendes dreistufiges Klärwerk, das zwischenzeitlich alle bundesdeutschen Standards erfüllt und den Vergleich mit anderen deutschen Klärwerken gleicher Größenordnung nicht zu scheuen braucht.

Die 3. Reinigungsstufe in Zahlen:

Bauzeit:	1997 bis 2002
Kosten:	34 Mio. EUR



Die Erfurter Verkehrsampel:

Kreative Ampelmännchen werden Medienstars

8

Die Thüringer Landeshauptstadt hat viele Besonderheiten. Die Erfurter Ampelmännchen gehören zweifelsohne dazu. So stehen der Wanderer mit dem Gehstock, die Tante mit ihrer kleinen Handtasche oder auch der Herr mit Regenschirm immer mal wieder im Fokus der örtlichen und überregionalen Medien. Auch der Bäcker mit seiner Schippe, das Männlein mit der Geburtstagstorte und das Mädchen mit dem Herz in der Hand laden in ihrem leuchtenden Grün die Fußgänger zum Überqueren der Straße ein. Erfurt hat heute insgesamt 14 verschiedene Motive.

Die Neuzeit der Ampelregelung beginnt anlässlich der 1. Internationalen Gartenbauausstellung (IGA) im Mai 1961 auf dem Anger. Sie wird vom Verkehrsturm auf der Mittelinsel durch die Polizei von Hand geschaltet. Die ersten „richtigen“ Ampeln sind die Lichtsignalanlage Bahnhofstraße – Mao-Tse-Tung-Ring (heute Juri-Gagarin-Ring) und die Lichtsignalanlage Krämpferstraße – Wilhelm-Pieck-Straße (heute Stauffenbergallee).

Ende der 70er Jahre steigt die Anzahl der Ampeln durch den Ausbau des Juri-Gagarin-Ringes und des Schmidtstedter Knotens merklich an. 1978 wird der erste Grüne Pfeil angebaut. Zur Wende gibt es in Erfurt 78 Ampelanlagen, zu denen sich im Sommer 1990 die erste „Westampel“ gesellt. Sie wird an der Kreuzung Straße der Einheit (heute Alfred-Hess-Straße) – Espachstraße errichtet, hat eine neue Steuertechnik und andere Lämpchen. 1991 kommen schon acht neue Ampeln hinzu. Viele Ampeln werden in den folgenden Jahren im Zusammenhang mit den Stadtbahn-

projekten der EVAG im Rahmen komplexer Baumaßnahmen gebaut.

Mehr Autos bedeuten mehr Verkehr und mehr Regelungsbedarf. Ein neues Zeitalter beginnt am 8. März 1994 mit der Inbetriebnahme des Verkehrsrechners. Dieser koordiniert und überwacht seitdem Einsatz und Funktion der Lichtsignalanlagen – von ihnen gibt es heute auf Erfurts Straßen insgesamt 255.

Im Sommer 1997 werden die gleichsam charmanten wie kreativen Erfurter Ampelmännchen zum Medienstar. Schon seit Ende der 80er Jahre hatten die Mitarbeiter der Kommunalen Stadtbeleuchtung die Schablonen einzelner grüner Ampelmännchen im Scherenschnitt kreiert. So entstand wohl als erster der Regenschirmmann an der Bahnhofstraße. Mit Unterstützung der Bevölkerung gelingt es, diese Erfurter Besonderheit zu erhalten. Denn nach dem Willen der Gesetzgeber soll nur noch das genormte EU-Ampelmännchen für Rot und Grün sorgen. Aber die Behörden nehmen es gelassen und die Tradition darf weiterleben.

Die Landeshauptstadt hat immer versucht, in der Verkehrssteuerung ausgewogene Lösungen für die unterschiedlichen Interessen zu finden. Der ÖPNV hat dabei immer Vorrang, zugleich gilt es aber auch, den Kfz-Verkehr zu koordinieren. Auch die Belange der Fußgänger, der Radfahrer und der behindertengerechte Ausbau werden immer berücksichtigt. Im Blick auf die heute 255 Ampelanlagen ist dies gelungen.



9 Der Ausbau der Erfurter Straßenbahn zur Stadtbahn:

Eine Erfolgsgeschichte auf Schienen
Nahverkehr in Erfurt – ökologisch, effizient und nachhaltig

Mit einem einstimmig gefassten Beschluss stellt der Erfurter Stadtrat 1996 die Weichen dafür, dass sich der Öffentliche Personennahverkehr in der Landeshauptstadt zu einem der modernsten und leistungsfähigsten in Deutschland entwickeln kann.

Insgesamt fünf Neubaustrecken und die Modernisierung der Bestandsinfrastruktur von Bahn- und Betriebsanlagen sowie die schrittweise Ablösung der Tatra-Straßenbahnen durch Niederflurfahrzeuge sind die Grundlage für den erfolgreichen Ausbau der Straßenbahn zur Stadtbahn.

Beginnend mit dem Streckenneubau zum Ringelberg im Jahre 1997 und in Folge mit den Strecken zur Messe und durch das Brühl (2001), der Verlängerung nach Bindersleben (2005) und dem abschließenden Lückenschluss vom Rieth zur Salinenstraße im Jahr 2007 werden für das Schienennetz ca. 30 km Einzelgleis verlegt. Zugleich werden u. a. auch die Bahnanlagen, oftmals als komplexe Baumaßnahme, in der Windthorststraße, Johannesstraße, Rudolfstraße, Schillerstraße und Magdeburger Allee grundhaft saniert.

Dank umfangreicher Förderungen, an denen sich neben dem Bund und dem Freistaat auch die Europäi-

sche Union beteiligen, können im Zuge des Stadtbahnbaus ebenfalls die gesamten unterirdischen Ver- und Entsorgungssysteme, die Straßenverkehrsanlagen sowie die Freiflächen erneuert werden. Allein in der Zuständigkeit der Erfurter Verkehrsbetriebe AG als Maßnahmeträger werden rund 200 Mio. Euro investiert, um das kompakteste und umfangreichste Mobilitätsprojekt in der nunmehr 130-jährigen Geschichte des städtischen Personennahverkehrs zu realisieren.

Darüber hinaus ist das Stadtbahnprojekt der Initiator für umfangreiche private Investitionen der Anlieger. Heute sind für die Erfurter Bevölkerung und die Besucher der Stadt die im Minutentakt verkehrenden Stadtbahnen, barrierefreie Bahnsteige, Echtzeitinformationen an den Haltestellen und Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen ein alltägliches Bild.

Erfurt gehört gegenwärtig zu den wenigen ostdeutschen Metropolen, die eine positive Einwohnerentwicklung aufweisen – in den städtischen Rahmenplanungen ist deshalb mit Trassenfreihaltungen in Richtung Bindersleben-West und Schmira dafür gesorgt, dass die Erfolgsgeschichte der Erfurter Stadtbahn entsprechend fortgeschrieben werden kann.



10

Die Krämpfertorbrücke:

Mit dem Umbau wird ein Zeugnis historischer und gleichzeitig moderner Ingenieurkunst bewahrt

Die Krämpfertorbrücke ist ein charakteristisches Symbol für das wirtschaftlich aufstrebende Erfurt in der Gründerzeit. Erbaut im Jahr 1895 ist sie eine von zwölf Brücken, die mit dem Bau des Flutgrabens entstehen. Sie verbindet die Innenstadt mit den neuen Vorstadtquartieren entlang der heutigen Leipziger Straße.

Sie ist ein typischer Brückenbau ihrer Zeit. Haupttragglied ist ein Bogen aus ca. 168.000 Ziegeln. Komplettiert wird das Bauwerk durch Stirnwände und repräsentative Brüstungen aus Sandstein. Markantes Merkmal der Brücke sind die Bogenschlusssteine mit dem Erfurter Wappen.

Im Jahr 1996 beschließt der Erfurter Stadtrat den Ausbau der Erfurter Straßenbahn zur Stadtbahn. Dieser sieht eine Linie zwischen Anger und dem neuen Wohngebiet Ringelberg vor. Damit stellen sich völlig neue geometrische und statische Anforderungen an das historische und unter Denkmalschutz stehende Brückenbauwerk.

Im damaligen Tiefbauamt fällt die Entscheidung, die historische Brücke zu erhalten. Es schließt sich ein aufwändiger Planungsprozess zur geometrischen Erweiterung und statischen Ertüchtigung des stadtbildprägenden Bauwerks an. Die Umsetzung folgt in den Jahren 1998/99 durch eine Verbreiterung des Ziegel-

bogens um 5,8 Meter mit einem Stahlbetonbogen. Darüber hinaus werden umfangreiche Gründungsverbesserungen vorgenommen und die nördlichen Natursteinsichtflächen restauriert. Zudem werden die östlichen Flügel in Form von konvex gekrümmten Aufweitungen völlig neu gestaltet.

Für die Beleuchtung der Brücke werden nach alten Bildvorlagen neue Schinkelleuchten angefertigt. Der an der südlichen Stirnwand und den Brüstungen erforderliche neue Sandstein kommt aus Seebergen.

Nach nunmehr 16 Jahren der Nutzung hat sich die Entscheidung für den Erhalt der Brücke als richtig erwiesen. Die konstruktiven und räumlichen Anpassungen an den modernen Verkehrsraum sind gelungen und die Stadt hat ein historisches und gleichzeitig modernes Zeugnis der Ingenieurkunst bewahrt.

Die Krämpfertorbrücke in Zahlen:

Bauzeit:	1998 bis 1999
Länge und Fläche:	18,75 m Breite 41 m Länge 478 m ² Fläche
Kosten:	3,0 Mio. EUR, finanziert durch die Evag im Rahmen des Stadtbahnprojektes



11 Das Binderslebener Knie und die Heinrichstraße:

Der gordische Knoten wird zerschlagen

Nach zweieinhalb Jahren Bauzeit und 13 verschiedenen Bauphasen wird im Jahr 2001 das Binderslebener Knie für den Verkehr freigegeben.

Nach vielen vorangegangenen Diskussionen – sowohl um die Grundsatzlösung als auch um die gestalterischen Details – wird eine Variante favorisiert, die mit einem dreistreifigen Tunnel in der Nord-Süd-Achse der B4 den Durchgangsverkehr zwischen Gothaer Straße und Hannoverscher Straße/B4 ungehindert abfließen lässt. Damit findet eine bereits 25 Jahre zuvor angedachte und begonnene Lösung ihre Vollendung. Somit kann das Binderslebener Knie seiner Bedeutung als wichtiger Knotenpunkt des Hauptverkehrsstraßennetzes sowie als Teil des Stadtringes unter jetzigen und zukünftigen Verkehrsverhältnissen gerecht werden.

Beim Ausbau entstehen zwei Fahrstreifen stadtauswärts und ein Fahrstreifen stadteinwärts. Die verkehrstechnische westliche und östliche Anbindung der Binderslebener Landstraße erfolgt über Rampen. Die Gleisanlagen der EVAG werden direkt innerhalb des Knotenpunktes (Binderslebener Landstraße/Heinrichstraße) verschwenkt.

Der Umbau des Binderslebener Knies ermöglicht die Weiterführung und Verteilung der fließenden Verkehrsströme aus der Heinrichstraße, der Hannoverschen Straße/B4 sowie der Binderslebener Landstraße/Querspange.

Die Anbindung des nördlichen Stadtringes an die westliche Innenstadt, die Bevorrechtigung des Straßenbahnverkehrs, die Schaffung besserer und sicherer

Fußgängerbeziehungen und die Verbesserung der Lärm- und Schadstoffsituation sind Ziele, die mit der Umgestaltung dieser Verkehrsader verfolgt und umgesetzt werden.

Das Binderslebener Knie setzt sich im Bereich der direkten Unterführung der Bundesstraße B4 aus dem eigentlichen Brückenbauwerk sowie im Bereich der südlich und nördlich liegenden Rampen aus den beiderseitig angeordneten Stützwänden zusammen. Weit hin sichtbar ist der rote Winkel. Als Kunst am Bau ist er das Ergebnis eines unter der Federführung der städtischen Kulturdirektion durchgeführten Ideenwettbewerbs. Die Kunstkommission der Stadt erteilt damit dem Bildhauer Jochen Scheithauer aus München den Zuschlag. Die Skulptur auf dem Brückenportal hat ein Gewicht von 2,5 Tonnen und ist mit 16 Gewindeankern an einem Betonsockel und dieser wiederum mit 16 Tellerankern im Brückenoberbau verankert.

Das Binderslebener Knie in Zahlen:

Bauzeit:	1999 bis 2001
Brücke und Unterbau:	14,00 m Stützweite 77,60 m Breite
	80 rückverankerte Stahlbetonbohrpfähle mit 88 cm Durchmesser punktgelagerte Spannbetonplatte auf 40 Elastomerlagern
	4 Stützmauern mit 132 bis 156 m Länge und bis 5,5 m lichte Höhe
Kosten:	8,18 Mio. EUR, davon 5,52 Mio. EUR Fördermittel vom Freistaat



Der östliche Anger:

Erfurts Flaniermeile braucht dringend eine Kur

12

Der Anger ist mit seinen wertvollen historischen Gebäuden und als Einkaufsmeile das Herzstück der Thüringer Landeshauptstadt. Er ist beliebter Treffpunkt für die Erfurterinnen und Erfurter sowie Anziehungspunkt für mehr als 11 Millionen Touristen jährlich.

Allerdings war er in die Jahre gekommen und hatte seine Attraktivität verloren. Sein Zustand vor Beginn des Ausbaus wurde seinem Anspruch als Flaniermeile mit Erlebnischarakter nicht mehr gerecht. Die Bodenbeläge waren schadhaft und die Verkehrssicherheit für die Fußgänger nicht mehr gewährleistet. Die Gestaltungs- und Möblierungselemente wie Bänke, Beete und Lampen standen im Widerspruch zur Qualität der flankierenden Bauten.

Ausgelöst durch die großen Bauvorhaben „Anger 1“, „Angereck“ und „Anger-Entrée“ hat die Stadt das Ziel, den Anger wieder zu einer attraktiven Stadtpromenade werden zu lassen. Dazu wird im Sommer 1999 ein Gestaltungswettbewerb ausgelobt. Dank einer außergewöhnlich kurzen Planungsphase kann bereits ein Jahr später mit den Bauarbeiten begonnen werden.

Zwischen Anschluss Johannes-, Trommsdorff- und Meyfartstraße bis Angerkreuz wird die gesamte Fläche neu gestaltet und mit Natursteinplatten aus Granit befestigt. Zudem werden Ver- und Entsorgungsleitungen neu verlegt, Beleuchtungsmaste und Bänke aufgestellt sowie Bäume gepflanzt.

Nach Abschluss der Sanierung hat der östliche Anger an Aufenthaltsqualität gewonnen und trägt so dazu bei, die Attraktivität der Erfurter Innenstadt als Wohn- und Wirtschaftsstandort zu erhöhen.

Der östliche Anger in Zahlen:

Bauzeit:	August 2000 bis September 2002
Fläche:	13.000 m ²
Kosten:	6,9 Mio. EUR, davon
	6,0 Mio. EUR Städtebaufördermittel bzw. Fördermittel von der EU
	0,6 Mio. EUR trägt die Stadt Erfurt
	0,3 Mio. EUR tragen die Stadtwerke



13 Die Bunsenstrasse:

Ein „ingenieurtechnischer Hammer“

Im Norden Erfurts entsteht in den Jahren 2000 bis 2003 ein Bauwerk der besonderen Art und wohl einzigartig in Deutschland – die Bunsenstrasse.

Als Verlängerung der nördlichen Querverbindung bildet sie einen wesentlichen Teil des städtischen Hauptverkehrsstraßennetzes und gilt als bisher kompliziertestes Projekt der Landeshauptstadt. Mit Fertigstellung der Bunsenstrasse erfolgt die direkte Anbindung des städtischen Straßennetzes an die Ostumfahrung. Nach einer Gesamtbauzeit von drei Jahren sind eine optimale Verkehrsanbindung und damit eine Entlastung des städtischen Straßenverkehrs gegeben.

Die Planungsleistungen begannen bereits im Jahr 1993 mit Untersuchungen zu Varianten der möglichen Linienführung. Dabei kristallisierte sich eine Lösung mit Aufnahme des geradlinigen Verlaufs der bereits bestehenden Abschnitte der Bunsenstrasse als günstigste Variante heraus. Diese galt es zu realisieren. Denn sie barg die wenigsten Berührungspunkte mit den vorhandenen technischen Anlagen in sich und hatte die geringsten Flächenzerschneidungen zur Folge.

Nur: Was hieß hier „geringste“ und „wenigste“? Die Baumaßnahme Bunsenstrasse gilt als „ingenieurtechnischer Hammer“. Die zwei je 70 m weit spannenden Brückenwerke werden nicht nur bei weitestgehender Aufrechterhaltung des Nahverkehrs, sondern auch unter laufendem Betrieb über das Umspannwerk

Erfurt-Nord gebaut. Dies ist nur unter ganz besonderen Sicherheitsvorkehrungen möglich, denn um Schäden an den Trafoanlagen des Umspannwerkes zu vermeiden, wird die Bautätigkeit mit einer Erschütterungsüberwachung kontrolliert.

Nur durch einen kurzen Damm von diesem anspruchsvollen Bauwerk getrennt, wird eine weitere Brücke über die Anlagen der Deutschen Bahn und der Erfurter Bahn errichtet. Hier erfolgt die Sperrung des Bahnverkehrs für die Bauleistungen in lange vorher mit der Deutschen Bahn AG vereinbarten Sperrpausen.

Ein weiterer komplizierter Punkt ist die alte Mülldeponie. Die Stadt steht vor der Wahl, entweder die gesamte Kubatur mit großem Aufwand auszutauschen oder diese mit technischen Mitteln zu konditionieren und damit überbaubar zu machen. Sie entscheidet sich für Letzteres.

Die Bunsenstrasse in Zahlen:

Bauzeit:	2000 bis 2003
Gesamtlänge:	1.500 m zweispuriger Ausbau
Brücke über das Umspannwerk:	70,00 m Länge, 15,50 m Breite
Brücke über die Bahnanlage:	76,00 m Länge, 12,25 m Breite
Kosten:	9,0 Mio. EUR, 5,45 Mio. EUR Fördermittel vom Freistaat Thüringen



Die Beleuchtung am Willy-Brandt-Platz:

14

Schwebende Kronleuchter inszenieren die Nacht

Im Zuge des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 8 wird Erfurt ab 2017 ICE-Drehkreuz, Bahnhof, Busbahnhof und Bahnhofsvorplatz werden in einem mehrjährigen Prozess umgestaltet. 1998 lobt die Thüringer Landeshauptstadt einen Wettbewerb zur Umgestaltung des Willy-Brandt-Platzes aus. Der Siegerentwurf enthält ein Beleuchtungskonzept, das den Willy-Brandt-Platz in besonderer Weise erstrahlen lassen soll.

Die Idee der Architekten: Der Gast, der am Bahnhof ankommt, „betritt den Salon, den großen Saal, das Empfangszimmer. Er trifft auf Charme und südliches Flair, auf Ruhe und Leben zu gleich. Willkommen in Erfurt! Jeder soll hier empfangen werden – hier in diesem offenen, urbanen Stadtraum“, der Geschichte erlebt und geschrieben hat, „von seinen tollen Fassaden, den Cafés, Restaurants und Läden lebt.“

Einem Salon entsprechend wird neben dem Belag auch die Beleuchtung ausgewählt: über den Köpfen schwebende Lampen. So werden 2007 in 13 m Höhe drei Kronleuchter installiert. Die auffälligen Ringkonstruktionen sind mit jeweils zwei Stahlseilen freitragend am Erfurter Hof und am Bahnhofsgebäude befestigt.

Die Spannweiten von 56 bis 62 m sind dabei außergewöhnlich groß und stellen besondere statische Anforderungen an die tragenden Gebäude. Hierfür werden beim Umbau des Bahnhofgebäudes die notwendigen Befestigungspunkte in die Stahlkonstruktion des Daches integriert. Für die gegenüberliegende Befestigung am Erfurter Hof muss eigens für diese architektonisch herausragende Beleuchtungskonstruktion die Statik des Gebäudes verstärkt werden.

Jeder Kronleuchter trägt 12 Leuchten, sie sind gemischt in den Farben neutralweiß, warmweiß und gelb/orange. Diese Kombination lässt den Platz in einem exquisiten, sich verändernden Ambiente erstrahlen. Durch das wechselnde abendliche Lichtszenario der Kronleuchter wird der „Salon“ vor dem Hauptbahnhof als Entrée zur Landeshauptstadt in einem würdigen Rahmen inszeniert.





15 Die Umgestaltung des Gothaer Platzes: Das größte Bauvorhaben der Jahre 2007/2008

Der Gothaer Platz hat im Straßennetz der Landeshauptstadt Erfurt eine herausragende Funktion als zentraler Verteiler der Verkehrsströme der Bundesstraßen B4 und B7 in der Stadt. Die aus Richtung Norden kommende B4 wird hier mit der in Ost-West-Richtung verlaufenden B7 vereinigt. Im Stadtbahnnetz der Erfurter Verkehrsbetriebe dient der Platz als Verknüpfungspunkt der Linie 2 vom Ringelberg zur Messe und der Linie 4 vom Wiesenhügel zum Flughafen.

Vor Beginn der Planungen weist der Platz eine starke Betonung der Verkehrsfunktionen auf. Eine städtebauliche oder auch eine Aufenthaltsqualität ist nicht gegeben. Ziel der Planungen war daher auch eine städtebauliche Aufwertung des Areals. Kein leichtes Vorhaben, schließlich gibt es mit den Verkehrsfunktionen für den Individualverkehr, der Stadtbahn, dem Rad- und Fußgängerverkehr, dem unterirdischen Verlauf des Bergstromes und der nicht gewünschten Veränderung der Lage der Gleise schwierige Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Die Einordnung eines 1.000 m³ großen, unterirdischen Regenüberlaufbeckens (RÜB) mit Trennbauwerk und Betriebsgebäude/Pumpwerk erschweren die Maßnahme.

Im Rahmen eines 2003 durchgeführten Wettbewerbs wird eine Lösung gefunden, die eine deutliche gestalterische Aufwertung des Platzes mit den tief-

bau- und verkehrstechnischen Anforderungen verbindet. Die weiterhin sechsstreifige Verkehrsführung wird um einen Parkstreifen und einen Rad-/Gehweg ergänzt. Die attraktive Anordnung von Bäumen sowie die moderne Gestaltung des Betriebsgebäudes für das RÜB, verbunden mit einer ansprechenden Beleuchtung, verbessern die Situation im Haltestellenbereich deutlich.

Durch den Einsatz eines innovativen Pflasterbelages in den Nebenflächen wird die Stickoxidbelastung durch den Fahrzeugverkehr verringert. Das Produkt Air Clean wird dazu erstmals in Erfurt eingesetzt. Es verwendet photokatalytische Substanzen in den Pflastersteinen, die zur Verbesserung der Luftqualität durch Abbau von giftigen Stickoxiden beitragen.

Der Gothaer Platz in Zahlen:

Bauzeit:	September 2007 bis Dezember 2008
Flächen:	4.350 m ² Fahrbahn (Asphalt)
	800 m ² Borde
	2.500 m ² Pflasterflächen (Air-Clean-Pflaster)
Kosten:	6,0 Mio. EUR, davon 1,66 Mio. EUR Fördermittel vom Bund und vom Land



Der Pothole Filling Asphalt (PFA®):

Erfurt revolutioniert die Reparatur von Straßen

16

Während überall im Winter die Schlaglöcher mit Kaltmischgut verfüllt werden, geht die Landeshauptstadt Erfurt seit fünf Jahren neue Wege. Gemeinsam mit der Dr. Hutschenreuther Ingenieurgesellschaft aus Weimar und der Asphaltindustrie wird mit PFA® ein Spezialasphalt entwickelt, der die Straßenunterhaltung nicht nur in Deutschland revolutioniert.

Direkt an der Einbaustelle wird das vorkonfektionierte oder bereits vorgemischte Material mit mobiler Technik heiß aufbereitet und ist somit über das gesamte Jahr und auch bei tiefsten Außentemperaturen verfügbar. PFA® bietet damit die Möglichkeit, speziell im Winter, wenn kein Heißmischgut verfügbar ist, dauerhafte Schlaglochreparaturen auszuführen. Bisher verwenden alle Straßenbauverwaltungen Kaltasphalte, um plötzlich auftretende Schlaglöcher sofort zu verfüllen. Dabei kommen Materialien zur Anwendung, die nur wenige Tage oder einige Wochen die Verkehrssicherheit gewährleisten. Die regelmäßige Folge bei der Verwendung von Kaltasphalten ist also, dass die Schlaglöcher sogar mehrmals verfüllt werden müssen und erst im folgenden Frühjahr dauerhaft mit Heißmischgut repariert werden können.

Auf diese unwirtschaftliche Arbeitsweise verzichtet die Landeshauptstadt seit 2010. Die Verwendung von PFA® gewährleistet, dass die Reparaturstelle nur einmal angefahren werden muss und die Reparatur dauerhaft ist. Aber PFA® kann noch viel mehr. Jeder Verkehrsteilnehmer ärgert sich regelmäßig über zu tief liegende Schachtdeckel oder Straßenabläufe in der Fahrbahn. Seit 2011 saniert der Straßenbetriebshof eingesunkene Schachtdeckel und Straßenabläufe mit einer neuen Technologie, die sich bis jetzt voll bewährt hat. Und dabei ist der Arbeitsablauf denkbar einfach: Die eingesunkenen Schachtdeckel oder Straßenabläufe werden aufgenommen und der angrenzende Fahrbahnaufbau bis auf den Schachtkonus oder Ablaufschacht abgetragen. Dann wird eine konische Stahlschalung in den Schacht eingesetzt, PFA® bis auf die Unterkante der Schachtabdeckung oder des Ablaufrostes eingebaut und verdichtet. Nach der Abkühlung des PFA® wird die Blechschalung gezogen, die Rahmen der Schachtabdeckungen oder Ablaufroste werden gesetzt und ausgerichtet. Zuletzt wird die noch fehlende Straßenbefestigung ebenfalls mit PFA® ergänzt. Dabei sind mit PFA® Höhendifferenzen von 2 cm und in Kombination mit Betonausgleichsringen von bis zu 30 cm ausgeglichen worden. Ein voller Erfolg für die Landeshauptstadt Erfurt.



17 Der Förster vom Schilderwald oder: Die Hege und Pflege von 30.000 Verkehrszeichen

Wie viele Verkehrsschilder sind auf Erfurts Straßen, Plätzen und Gehwegen zu finden und wie viele Schilder weisen auf die Straßennamen in der Landeshauptstadt hin?

Rund 27.000 Verkehrsschilder und nochmals rund 3.000 Straßennamensschilder tauchen in Erfurt auf.

Auf einen Platz gestellt ergäben sie zusammen eine Fläche von 30.000 m² und würden dann den Domplatz verdecken. Diese Schilder wurden alle einmal angeordnet, um den Verkehr in der Stadt zu regeln und zu ordnen.

Dieser Schilderwald...! wird manchmal gestöhnt und sein Nutzen in Frage gestellt. Doch eine Stadt ohne Schilder – wie manchmal gewünscht – ist auch keine Lösung, da dies zum Recht des Stärkeren führen würde. Andererseits ist die Anordnung eines Schildes notwendig, um nicht der Beliebigkeit eines einzelnen anheim zu fallen. Der Gemeindegebrauch der Straße ist privilegienfeindlich, nicht jeder (private oder

politische) Wunsch nach einem Verkehrsschild umsetzbar.

Manchmal kommt es vor, dass Schilder ihre Daseinsberechtigung verlieren. Dann sind die Förster vom Schilderwald gefragt. Sie kontrollieren und sind aufgefordert, nicht mehr benötigte Schilder zu „fällen“. Zur Verkehrsschau prüft ein Gremium die Sinnfälligkeit der Beschilderung. Vertreten sind dabei nach Gesetz die Straßenverkehrsbehörde, der Straßenbaulastträger und die Polizei und laden dazu z. B. den Ortsteilrat. Nach der Besichtigung wird der Straßenbetriebshof beauftragt, die Schilder umzusetzen oder zu entfernen.

Wie auch im richtigen Wald sind Hege und Pflege wichtige Arbeiten des Försters. Und so ist es „normales Verwaltungshandeln“, Veränderungen in der Verkehrsorganisation zu prüfen und anzuordnen. Sehr häufig sind es auch Unfälle oder Vandalismus, die den Schilderwald zerstören ... und der Förster „pflanzt“ dann nach.



Das Mittelhäuser Kreuz:

Schwerlasttauglich – für die Industrie im Norden

18

Das Mittelhäuser Kreuz ist im Norden der Landeshauptstadt der bedeutendste Verkehrsknotenpunkt – sowohl in Nord-Süd-Richtung als auch auf der Ost-West-Tangente. Die komplexe Neu- und Umgestaltung zwischen der Stotternheimer Straße bis zur Bodenfeldallee und von der Mittelhäuser Straße bis zum nördlichen Ende der August-Röbling-Straße wird auch für die kommenden Jahre das größte Straßenbauvorhaben in Erfurt sein. Es gliedert sich in sechs Straßenbauabschnitte und umfasst den Neubau von drei Brücken.

Der 1. und der 6. Bauabschnitt

Der Startschuss fällt im April 2010. Dabei ist gleich zu Beginn ein großer Brocken zu bewältigen: der Bau der neuen Brücke über die Gleisanlagen der Deutschen Bahn auf der Strecke Erfurt – Nordhausen.

Mit Fertigstellung der Brücke kann im August 2011 der 1. Bauabschnitt Straße der Nationen von Apoldaer Straße bis August-Röbling-Straße und ein halbes Jahr später im März 2012 der 6. Bauabschnitt Mittelhäuser Straße von der Mainzer Straße bis zur Straße der Nationen beginnen.

Zeitgleich werden beide im September 2012 fertig gestellt und für den Verkehr freigegeben. Jetzt kann man schon erahnen, wie das Mittelhäuser Kreuz nach seiner Gesamtfertigstellung im Jahr 202? einmal aussehen wird. Bis dahin sind es aber noch vier Bauabschnitte und bislang reicht die Finanzierung nur für den unmittelbar folgenden.

Der 2. Bauabschnitt:

Im Juni 2013 beginnt der 2. Bauabschnitt. Er umfasst die Straße Am Roten Berg von der August-Röbling-Straße bis zur Bonhoefferstraße einschließlich der Brücke über die Schmale Gera und die Anschlussgleise der Erfurter Bahn.

Für den grundhaften Straßenbau, bei dem in beide Richtungen ein kombinierter Rad- und Gehweg entsteht, die Straßenbeleuchtung, die Arbeiten der Stadtwerke Erfurt für Fernwärme, Elektro- und Gasversorgung und den Bau der Brücke muss die Straße Am Roten Berg zwischen August-Röbling-Straße und Bonhoefferstraße voll gesperrt werden. Eine provisorische zweistreifige Straße auf der Südseite des Baufeldes führt den Verkehr an der Baustelle vorbei.

Schwerlasttauglichkeit

Ein Ziel des Bauvorhabens ist u. a. eine schwerlasttaugliche Streckenführung im Erfurter Norden. Insbesondere die dort ansässigen Maschinenbau-Unternehmen benötigen dringend die Möglichkeit, Transporte mit Übergrößen oder mit hohen Tonnagen aus Erfurt zu den Bestimmungsorten führen zu können. Dies konnte bislang auf der Nördlichen Querverbindung nicht geschehen, da die Brücken nicht ausreichend tragfähig waren. Mit der Fertigstellung der Bauabschnitte 1 und 2 werden schwerlasttaugliche Brückenbauwerke ihrer Nutzung übergeben.



Der 1. und der 6. Bauabschnitt in Zahlen:

Bauzeit:	April 2010 bis September 2012
Kosten:	3,8 Mio. EUR inklusive Brücke, davon 2,3 Mio. EUR Fördermittel

Bauleistungen für den Straßenbau – 1. Bauabschnitt

5.500 m ²	Fahrbahnflächen in Asphalt
2.500 m ²	Geh- und Radwegflächen
300 m	Kanal für Straßenentwässerung
900 m	Straßenbeleuchtung mit 14 Lichtpunkten und LED-Technik

Bauleistungen für den Straßenbau – 6. Bauabschnitt

4.200 m ²	Fahrbahnflächen in Asphalt
1.600 m ²	Gehwegflächen in Betonsteinpflaster
340 m	Kanal für Straßenentwässerung
450 m	Straßenbeleuchtung mit 15 Lichtpunkten und LED-Technik
	Sanierung Brückenbauwerk über die Schmale Gera
	Neubau von 2 Bushaltestellen (barrierefrei)
	Erneuerung von Versorgungsleitungen für Wasser, Fernwärme und Strom
	Modernisierung der Lichtsignalanlagen auf LED-Technik

Brückenbauwerk

	Stahlverbundbrücke mit einem Feld
Kosten:	2,1 Mio. EUR
22,00 m	Stützweite
20,20 m	Breite zwischen den Geländern
502 m ²	Brückenfläche

Der 2. Bauabschnitt in Zahlen:

Bauzeit:	Juni 2013 bis Mai 2015
Kosten:	6,1 Mio. EUR inklusive Brücke, davon 3,9 Mio. EUR Förderung vom Freistaat Thüringen

Bauleistungen für den Straßenbau

12.000 m ³	Dammschüttung
8.000 m ²	Fahrbahn in Asphaltbauweise
4.000 m ²	Geh- und Radwegflächen
600 m	Kanal für Straßenentwässerung
800 m	Straßenbeleuchtung mit 29 Lichtpunkten und LED-Technik
	Modernisierung der Lichtsignalanlagen auf LED-Technik

Brückenbauwerk

	Stahlverbundbrücke mit 3 Feldern
Kosten:	3,0 Mio. EUR
24,50 m / 29,00 m / 24,50 m	Stützweite(n)
16,95 m	Breite zwischen den Geländern
1.322 m ²	Brückenfläche

Das Mittelhäuser Kreuz in Bildern:

Der Abriss der alten Brücke und der Beginn des Brückenneubaus
über die Gleisanlage der Deutschen Bahn







Der westliche Anger: Erfurts Flaniermeile im neuen Gewand

19

Neun Jahre bleibt der Anger geteilt in neu und alt, bis im Juli 2011 im Rahmen des zweiten Bauabschnittes auch das Areal vom Angerkreuz bis zur Neuwerkstraße/Regierungsstraße sein Gesicht verändert. Das Bauvorhaben schließt zudem die Lachs- und Weitergasse, die Freifläche vor der Wigbertikirche sowie die Anschlüsse an die Angerquergasse und die Weitergasse ein.

Vor Baubeginn macht sich Skepsis breit, vor allem unter den Gewerbetreibenden und Anwohnern, die mit erheblichen Behinderungen und Einschränkungen rechnen müssen. Denn die vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen sind größtenteils veraltet und erneuerungsbedürftig. Stück für Stück wird der Anger aufgerissen. Unter Rücksichtnahme auf Stadtfeste und das Weihnachtsgeschäft gilt es, kurze Bauzeiten einzuhalten und die Belastungen für die Passanten so gering wie möglich zu halten.

Dies gelingt mit einem reibungslosen Bauablauf. Als im November 2013 der westliche Anger zum Großteil übergeben wird, werten Geschäftsleute und Anwohner den Bauprozess positiv. Dank einer offensiven Öffentlichkeitsarbeit mit Informations- und Baubüro sowie Baustellenführungen stößt die Großbaustelle trotz ihrer Unannehmlichkeiten auf Verständnis und gute Resonanz.

Eine Herausforderung stellt in der Weitergasse die Erneuerung des Abwasserkanals dar. Dieser liegt in rund 4 m Tiefe, über ihm eine Vielzahl von Elektrokabeln, die den Weg zum Kanal versperren. Die Erneuerung des Abwasserkanals in einem offenen Graben hätte eine abschnittsweise Vollsperrung der Gasse nicht nur für jeglichen Fahrverkehr, sondern auch für die Fußgänger bedeutet. Um dies zu vermeiden, fällt die Entscheidung zum unterirdischen Tunnelbau. Auf der Gesamtlänge der Weitergasse wird dazu ein Tunnel im bergmännischen Vortrieb ausgeschachtet – und zwar ganz klassisch von Bergleuten, die mit Spitzhacke, Schaufel und einer handgeführten Lore auf Schienen zu Werke gehen.

Der westliche Anger in Zahlen:

Bauzeit:	Juli 2011 bis November 2013
Fläche:	7.500 m ² (ohne Gleise)
Kosten:	8,7 Mio. EUR, davon
	2,6 Mio. EUR trägt die Stadt Erfurt
	4,7 Mio. EUR Fördermittel von der EU
	0,6 Mio. EUR Fördermittel vom Bund und vom Freistaat Thüringen
	0,8 Mio. EUR steuern die Versorgungsunternehmen bei





Das Forschungsprogramm sMobiliTy:

Mit der App intelligent und aufgeladen ans Ziel

20

Als ein Partner im Forschungsprogramm sMobiliTy hat sich die Landeshauptstadt Erfurt den Städten angeschlossen, die ihren Beitrag zu einer zukunftsorientierten Entwicklung im Verkehrsbereich leisten wollen. Beim Projekt sMobiliTy (smarte Mobilität = intelligente Mobilität in Thüringen) geht es unter anderem darum, Elektromobilität zu fördern. Dabei werden neue Ansätze entwickelt und auf ihre Realisierbarkeit geprüft.

Erfurt agiert hier als sogenannter Demonstrator, das heißt, hier werden die Entwicklungen auf ihre Praxistauglichkeit getestet. Speziell sollen Verkehrs- und Baustelleninformationen in geeigneter Weise aufbereitet und für die Verkehrsteilnehmer zur Verfügung gestellt werden. Zum Einsatz kommen die Daten in einer App für Smartphones, um Elektrofahrzeuge in Abhängigkeit vom Ladezustand der Batterien zu ihrem Ziel zu leiten. Mit der aktuellen Kenntnis über Verkehrseinschränkungen, kombiniert mit anderen relevanten Informationen (z. B. zum Nahverkehr), wird dem Nutzer eine Vielzahl von Informationen zur Verfügung gestellt, die herkömmliche Navigationsgeräte nicht leisten können.

Das Forschungsprogramm sMobiliTy wird im Jahr 2015 abgeschlossen. Es hat der Landeshauptstadt rund eine Million Euro an Fördermitteln eingebracht, mit der im Rahmen des Projektes auch einige Steuergeräte der Ampelanlagen und des Verkehrsrechners auf einen qualitativ guten Stand gehoben werden. Jetzt gilt es, die erreichten Ergebnisse zu sichern und die eingeführte Technik in einen Alltagsbetrieb zu übernehmen.

Neben der App wird die Bündelung der Informationen auch im Internet unter www.erfurt.de verfügbar sein. Die App ist nicht nur für Fahrer von Elektrofahrzeugen interessant, sie hilft jedem Nutzer, staufreier und damit auch umweltfreundlicher durch Erfurt zu kommen – smarte Mobilität eben. Das kann auch heißen, sein Mobilitätsverhalten anzupassen und die eine oder andere Strecke zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV zurückzulegen.





21 Dalbergsweg – Walkmühlstraße – Bonifaciusstraße:

Kanalerneuerung in der Brühler Vorstadt verbindet sich mit neuem Straßenraum

Der Entwässerungsbetrieb der Landeshauptstadt Erfurt erneuert im Zeitraum 2013 bis 2016 das Abwasserkanalnetz zwischen Karl-Marx-Platz und Benaryplatz. Dieses Vorhaben ist Teil des Generalentwässerungsplanes und verbessert mit der Herstellung von Regenrückhalteräumen in der Walkmühlstraße – Dalbergsweg – Bonifaciusstraße die Abflussverhältnisse im Einzugsbereich des Hauptsammlers 1.

Der 1. Bauabschnitt: Dalbergsweg – Walkmühlstraße

Baubeginn ist der 13.05.2013. Unter der Fahrbahn wird ein Stauraumkanal mit Drosselbauwerken errichtet. Zukünftig wird der Abfluss des Abwassers aus dem Dalbergsweg in Richtung des vorhandenen Abwassersammlers Karl-Marx-Platz auf 1.300 l/s gedrosselt. Während der Bauarbeiten wird ein desolater Telekomkanal gefunden, er bringt den Zeitablauf dieses Abschnittes völlig durcheinander und die Baustelle muss „überwintern“. Erst zum 23.06.2014 wird der erste Bauabschnitt abgeschlossen.

Der 2. Bauabschnitt: Walkmühlstraße – Bonifaciusstraße

Bereits zum 16.06.2014 beginnt planmäßig der nächste Bauabschnitt. Durch die notwendige Vollsperrung wird der Verkehr großräumig über Bonemilchstraße – Maximilian-Welsch-Straße – Theaterplatz – Holzheienstraße – Regierungsstraße – Lutherstraße umgeleitet.

Erneut lassen Überraschungen nicht lange auf sich warten. Die Telekomtrasse liegt nicht in ihrer dokumentierten Lage und zwingt zur vollständigen Umpassung des Kanals an der Querung des Walkstromes. Am Knoten Wilhelm-Külz-Straße – Walkmühlstraße wird eine zu flach liegende Gasleitung gefunden und ein gerichtlich erwirkter Baustopp wegen einer Feuerwehrezufahrt zwingen die Stadt dazu, auch diesen Bauabschnitt zu unterbrechen. Um ein „weihnachtliches Verkehrschaos“ in der Stadt zu umgehen, wird ein Provisorium hergestellt.

Der 3. Bauabschnitt: Bonifaciusstraße

Wieder sind es bauliche Anlagen der Telekom, die den Plan verschieben. Ein altes Schachtbauwerk genau im Kreuzungsbereich Gustav-Adolf-Straße muss plötzlich doch erneuert werden und so warten alle sechs Wochen länger auf die Aufhebung der großräumigen Umleitung. Wenn dieser Teilabschnitt am 31.10.2015 fertig gestellt wird, folgt 2016 das letzte Stück bis zum Benaryplatz.

Ist dieser Kraftakt abgeschlossen, sind bis zum Karl-Marx-Platz alle unterirdischen Versorgungsanlagen erneuert, der Abwasserkanal für die nächsten 80 Jahre Betrieb vorbereitet und die gesamte Verkehrsanlage von Grund auf erneuert. Investitionsumfang für die gesamte Baumaßnahme: voraussichtlich 5,5 Mio. EUR.



Der Fischmarkt und die Schlösserstraße:

22

Die Herausforderung wird hervorragend gemeistert

Bei allen am Bau Beteiligten heißt sie nüchtern: TVA-Objekt-Nr. 66-4014 und 66-4038. Allerdings verbirgt sich dahinter die bislang komplizierteste Innenstadtbaumaßnahme – die komplexe Sanierung des Bereiches Schlösserstraße und Fischmarkt.

Für acht Monate wird das Areal in der Kernstadt zur Großbaustelle. Tiefbauarbeiten, Straßen-, Gleis- und Brückenbau – alles, was man sich darunter vorstellen kann, wird in vergleichsweise kurzer Zeit und auf engstem Raum erledigt. Eine Herausforderung für Anwohner, Gewerbetreibende, Bauleute und Passanten. Die Stadtbahnverbindung vom Anger zum Domplatz wird für die Bautätigkeit unterbrochen, das Liniennetz geändert. Nahezu täglich wechselnde Wegeführungen erschweren den Gang durch die Fußgängerzone. Im Interesse der Gewerbetreibenden werden Touristen und Passanten nicht von der Baustelle ferngehalten, sondern durch diese hindurchgeführt. Alle Geschäfte sind über Behelfsbrücken erreichbar.

Das positive Resümee: Die Großbaustelle verläuft ohne nennenswerte Probleme. Der zwischenzeitlich durch die Witterung bedingte Bauverzug wird aufgeholt. Und wie versprochen sind die Arbeiten pünktlich vor Beginn des Erfurter Weihnachtsmarktes beendet. Nach den bereits neu gestalteten Bereichen Anger und Bahnhofstraße wird die Erfurter Innenstadt um ein weiteres Stück attraktiver und moderner!

Die Aufenthaltsqualität wird durch diverse Sitzgelegenheiten, eine völlig neue Beleuchtung und einen Trinkbrunnen am Fischmarkt erhöht. Zudem werden zahlreiche Fahrradbügel an mehreren Standorten installiert.

Fischmarkt und Schlösserstraße in Zahlen:

Bauzeit:	März 2013 bis November 2013
Fläche:	Fischmarkt 3.700 m ²
	Schlösserstraße 4.000 m ²
Kosten:	7,1 Mio. EUR, davon
	3,3 Mio. EUR trägt die Stadt Erfurt
	2,3 Mio. EUR Fördermittel von der EU
	0,5 Mio. EUR Fördermittel vom Freistaat Thüringen
	1,0 Mio. EUR tragen die Versorgungsunternehmen





Der Fischmarkt:

Prämiert mit dem Deutschen Städtebaupreis 2014

Der Fischmarkt gilt neben der Schlösserstraße als Bindeglied zwischen Anger und Domplatz und ist eine der wichtigsten fußläufigen Wegeachsen der Landeshauptstadt. Im Zuge der Neugestaltung wird er in vielerlei Hinsicht aufgewertet und dafür 2014 mit dem Deutschen Städtebaupreis ausgezeichnet.

Die Haltestellen der Stadtbahn werden barrierefrei ausgebaut und auf beiden Seiten mit komfortablen Wartebereichen versehen. Durch eine Rampe wird auch der Zugang zum Rathaus barrierefrei gestaltet. Der Platz wird dazu im Bereich der Haltestellen um ca. 30 cm abgesenkt. Neben der grundhaften Erneuerung der gesamten Fläche werden darunter sämtliche Kabel neu verlegt und in Teilabschnitten die Gas- und Wasserleitungen erneuert.

Dabei werden im Bereich des Rathauses das Fundament des alten Rathausturmes und weitere Mauerreste freigelegt, erfasst und dokumentiert, um den weiteren Bauablauf nicht ins Stocken geraten zu lassen.

Die Römerstatue wird umfangreich in die Kur genommen. Konservatorische und restauratorische Maßnahmen sind erforderlich, teilweise ist die reichhaltige farbliche Fassung der Figur verwittert und muss erneuert werden. Die Farbfassung des Römers basiert zum einen auf Befunden, die bei Untersuchungen gemacht wurden, zum anderen orientiert sie sich an den Erfahrungen der Farbigkeit der Thüringer Renaissance.

Die Schlösserstraße und die Schlösserbrücke:

Gewerbetreibende in Sorge – aber alles läuft nach Plan

Die Oberflächen von Fischmarkt und Schlösserstraße sind verschlissen und befinden sich in einem auffällig unattraktiven und sanierungsbedürftigen Zustand. Unter der Straße ist es nicht besser. Die unterirdischen Kabel und Rohrleitungen sind alt und verschlissen. So befinden sich im Erdreich eine Trinkwasserleitung aus dem Jahr 1925 und ein maroder Abwasserkanal von 1910.

Auch die Schlösserbrücke muss dringend saniert werden. Die letzten umfangreichen Arbeiten an der Brücke erfolgten 1965. Sie weist umfangreiche Schäden auf, wie Längsrisse in den Betongewölben, schadhafte Bauwerksabdichtung und Mauerfugen, Verformungen der Brüstungen und instabile Gewölbehinterfüllungen. Die Schlösserbrücke wird sta-

tisch ertüchtigt, konstruktiv verbessert und gestalterisch aufgewertet. Trotz umfangreicher Erneuerungsarbeiten bleibt für den Betrachter das historisch geprägte Erscheinungsbild erhalten. Für viele Erfurterinnen und Erfurter wichtig: sie können weiterhin bequem auf der Brüstung sitzen.

Das Gesamtvorhaben Fischmarkt und Schlösserstraße bleibt – für große Bauvorhaben eher ungewöhnlich – unterhalb des gesteckten Kostenrahmens. So kann der Bereich zwischen Barfüßerstraße und Grafengasse ebenfalls erneuert werden. Bäume, Bänke, Fahrradbügel und Spielgeräte erhöhen Funktionalität und Attraktivität dieser Platzfläche und laden zum Verweilen ein.







Die Erfurter Radwege:

Besser? Geht's noch ?!

23

Wie bewegen sich die Erfurter fort? Nach einer Studie nimmt die Nutzung des Autos ab, über 60 Prozent nehmen auf ihren täglichen Wegen den ÖPNV, gehen zu Fuß oder fahren mit dem Rad. Das Radfahren erfreut sich im Alltag immer größeren Zuspruchs. Betrug der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr 1990 nur etwa 3 Prozent, so hat sich diese Zahl auf aktuelle 10 Prozent erhöht und damit mehr als verdreifacht – Tendenz weiter steigend.

Noch kann sich die Thüringer Landeshauptstadt nicht als besonders fahrradfreundlich bezeichnen, aber die Entwicklung ist positiv. Die Länge des Radwegenetzes hat sich seit 1990 von 44 km auf 190 km im Jahr 2014 mehr als vervierfacht.

Dabei haben sich die Philosophien und somit die Richtlinien über die Jahre gewandelt. Wurden früher separate Radwege gebaut (z. B. in der Weimarischen Straße), werden heute eher Radstreifen und Radschutzstreifen in die Fahrbahn integriert oder auf der Fahrbahn geschaffen. Diese geben dem Radfahrer mehr Sicherheit, da sie als Verkehrsteilnehmer besser und eher wahrgenommen werden. Jedoch bietet die historische Altstadt nicht die notwendigen Straßenbreiten, um hier normgerechte Radverkehrsanlagen anzulegen.

94 von 180 Einbahnstraßen in Erfurt sind für den Radverkehr in der Gegenrichtung geöffnet. Dies schafft kurze Wege und Fahrradstraßen – wie z. B. in der Windthorststraße – geben den Radfahrern die Vorfahrt.

Zur Freude der Radler gibt es in der Innenstadt über 3.800 Einstellmöglichkeiten für Fahrräder, auch werden bei der Neugestaltung von Johannes- und Bahn-

hofstraße sowie Anger und Fischmarkt Fahrradständer gleich integriert. Am ICE-Bahnhof steht mit dem Radhaus die erste Fahrradstation Thüringens, eine zweite überdachte Abstellanlage ist südlich des Hauptbahnhofes in Vorbereitung.

Ebenso wächst die politische Unterstützung. Im November 2014 beschließt der Stadtrat das Radverkehrskonzept als Teil des Verkehrsentwicklungsplanes. Es soll den Radverkehr in der Landeshauptstadt weiter fördern und erhöhen. Dabei geht es unter anderem um die Verbesserung der Infrastruktur, mehr Serviceangebote und mehr Öffentlichkeitsarbeit.

Schwerpunkt wird u. a. sein, Lösungsansätze zu entwickeln, um die vorhandenen Anlagen für einen steigenden Radverkehrsanteil zu verbessern.





24 Die neue Pappelstiegbrücke: Ein Pylon für die Bundesgartenschau 2021

Er war lange umkämpft und viel diskutiert – der Neubau der Fußgänger- und Radwegbrücke über die Gera in Verlängerung der Marie-Elise-Kayser-Straße. Nicht nur im Hinblick auf die Finanzen, auch in punkto Gestaltung hatten sich Verwaltung und Stadtrat ihre Entscheidung nicht leicht gemacht.

Zum Ende des Jahres 2008 musste die alte Fußgängerbrücke „Pappelstieg“ aufgrund schwerer baulicher Mängel gesperrt und abgerissen werden. Es begannen die lange währenden Bemühungen um eine Behelfsbrücke, die Planung eines Neubaus und das Ringen um Fördermittel. Im Stadtrat fiel die Entscheidung für den Bau einer gestalterisch anspruchsvollen Pylonbrücke. Nachdem 2009 die erste und 2013 die zweite Miet-Behelfsbrücke errichtet wurde, fand der Bau einer Schrägseilbrücke mit einem Pylon im Förderprogramm 2014/15 Berücksichtigung.

Seit Dezember 2014 wird am Pappelstieg gebaut. Neben den aufwändigen Gründungsarbeiten stellt vor allem der Stahlbau eine technische Herausforderung dar. Die Pylonbrücke wird nach Fertigstellung die einzige ihrer Art in Erfurt sein. Der schräg stehende Pylon aus zwei Stahlrohren mit je einem Durchmesser von 66 Zentimetern ragt rund 19 Meter in die Höhe. Er wird weithin sichtbar das Markenzeichen der Brücke werden, der im Hinblick auf die Bundesgartenschau 2021 und die damit einhergehende Aufwertung des gesamten Areals nördliche Geraue als Ausstellungfläche der Buga eine besondere städtebauliche Bedeutung zukommt.

Der Brückenneubau ist aber nicht nur optisch besonders ansprechend, er wird auch eine barrierefreie Überquerung der Gera ermöglichen. Der Höhenunterschied zwischen beiden Ufern wird über die Neigung der Brücke ausgeglichen. Läuft alles nach Plan, wird die neue Fußgänger- und Radwegbrücke zum Ende des Jahres 2015 ihrer Nutzung übergeben.

Die Arbeiten zum Brückenneubau sind der Auftakt weiterer Umgestaltungsmaßnahmen im Nordpark. So wird die Thüringer Landesanstalt für Umwelt und Geologie (TLUG) im Rahmen von Hochwasserschutzmaßnahmen die Uferbereiche rund um die Brücke neu gestalten. Dies ist wiederum Anlass, die Wegeführung im Park und die Geländemodellierung den zukünftigen Ansprüchen als Buga-Fläche anzupassen. Zum Abschluss wird der Spielplatz der Generationen das neue Ensemble abrunden.

Die Pappelstiegbrücke in Zahlen:

Bauzeit:	Dezember 2014 bis Dezember 2015
Länge und Fläche:	55 m Länge 3 m Breite 165 m ² Fläche
Kosten:	2,1 Mio. EUR, davon 0,74 Mio. EUR Fördermittel vom Freistaat Thüringen



Der Erdfall in Kühnhausen:

Der erste unter Erfurts Straßen und auch der letzte?!

25

Im Mai 2013 wurde die Sondershäuser Straße von Kühnhausen und Elxleben wegen eines Erdfalls für den gesamten Verkehr gesperrt. Risse durchzogen die Straßendecke, tiefe Löcher taten sich auf und ließen weit in das Erdreich blicken. Schilder warnten, dass Lebensgefahr besteht. Von der Schwellenburg her kommend bis nach Kühnhausen zieht sich im Untergrund ein Graben, der vom Grundwasser ausgewaschen wird. Diese Hohlräume brechen Stück für Stück bis an die Oberfläche in sich zusammen und hinterlassen große Löcher. Erst bei 16 m Tiefe ist unter der Straße wieder tragfähiger Boden vorhanden.

Knapp zwei Jahre nach dem für Erfurt bislang einzigartigen Ereignis beginnt im Februar 2015 die Beseitigung des Erdfalls. Im Zuge der Baumaßnahme wird die vorhandene Straße abgetragen. Danach wird das Planum hergestellt und eine 10 cm dicke Sauberkeitsschicht aus Beton aufgebracht. Im Anschluss daran erfolgt die Herstellung einer 30 cm starken Erdfallschutzplatte aus Stahlbeton. Über die Erdfallschutzplatte werden 20 cm Frostschutzschicht sowie 22 cm Asphalt eingebaut.

Die Erdfallplatte (sie ähnelt einer Bodenplatte beim Hausbau) ist 250 m lang und 7,30 m breit. Für ihre Herstellung werden ca. 750 m³ Beton verbaut. 90 Tonnen

Stahl geben der Platte den erforderlichen Halt. Die gesamte Ausbaulänge der Straße beträgt 300 m bei einer Fahrbahnbreite von 6,50 m. Es werden ca. 1.100 Tonnen Asphalt eingebaut.

Während der Bauarbeiten öffnet sich ein weiterer Hohlraum im Untergrund der Straße. Dieser wird freigelegt und mit ca. 15 m³ Kies verfüllt. Dennoch kann der geplante Termin zur Fertigstellung gehalten und die Sondershäuser Straße nach zweijähriger Sperrung im Mai 2015 wieder für den Verkehr freigegeben werden.

Der Erdfall in Zahlen:

Bauzeit:	Februar 2015 bis Mai 2015
Straßenlänge:	300 m
Kosten:	536.000 EUR, davon u.a.
	340.000 EUR Fördermittel vom Freistaat Thüringen
	170.000 EUR trägt die Stadt Erfurt
	25.000 EUR trägt der Landkreis Sömmerda



Aktuelle Projekte

Die umweltsensitive Verkehrssteuerung:

Ohne Stop durch die Stadt erzeugt weniger Abgase

Die umweltsensitive Verkehrssteuerung – kurz Uwe (UVE) genannt – ist eine aktuelle Aufgabe der Abteilung Verkehr im Tiefbau- und Verkehrsamt.

Von 1990 bis 2013 hat sich in Deutschland der Ausstoß von Stickoxiden mehr als halbiert. Dennoch ist der motorisierte Verkehr nach wie vor mit über 40 Prozent der mit Abstand größte Verursacher der NOx-Belastung in den Städten. Diesen Anteil zu reduzieren ist daher eine der wichtigsten Aufgaben im Blick auf die Verbesserung der Umwelt.

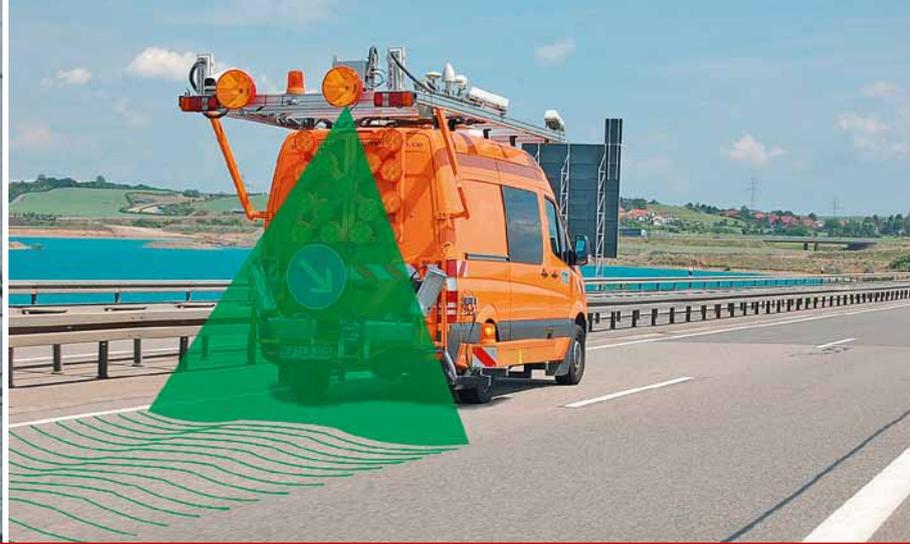
Die Landeshauptstadt Erfurt stellt sich dieser Aufgabe, indem durch eine entsprechende Steuerung der Ampelanlagen der Anteil des flüssigen Verkehrs gesteigert werden soll. Der im Grunde einfache Ansatz ist die wissenschaftlich begründete Überlegung, dass Fahrzeuge, die flüssig fahren können, deutlich weniger Stickoxide erzeugen, als Fahrzeuge im Stopp- und Go-Betrieb.

Dazu existieren zwei technische Ansätze. Erstens: Die Koordinierung der Ampelanlagen untereinander wird verbessert. Zweitens: Bei einer entsprechenden

Umweltsituation, in Abhängigkeit von der Meteorologie, werden Programme geschaltet, die weniger Verkehr in die Stadt lassen. Diese Dosierung führt dann dazu, dass innerhalb dichter Bebauung der Verkehr besser fließt.

Nach erfolgreichen Pilotprojekten in der Bergstraße und der Leipziger Straße soll eine solche Steuerung auf den wichtigsten Hauptstraßen, die in die Stadt führen, eingeführt werden. Dazu müssen etwa 40 Ampelanlagen erneuert, die Verkehrsmanagementplattform nachgerüstet und mit der notwendigen Software erweitert werden.

Nach einer groben Kostenkalkulation werden dafür etwa 4,5 Mio. Euro benötigt. Zur Finanzierung sind entsprechende Fördermittel beantragt, trotzdem bedeutet auch der Eigenmittelanteil der Stadt von knapp 1 Mio. Euro eine finanzielle Herausforderung. Daher wird die Umsetzung des Projektes eine Aufgabe für die kommenden vier bis fünf Jahre. Letztlich soll mit der umweltsensitiven Verkehrssteuerung ein Maßnahmenpaket umgesetzt werden, das die Beibehaltung der Umweltzone gänzlich unnötig macht.



Aktuelle Projekte

Das Erhaltungsmanagement von Straßen:

Wer baut, braucht einen Plan für die Erhaltung

Neue Straßen bauen allein reicht nicht aus. Ein stabiles und leistungsfähiges Straßennetz ist das Ergebnis aus einer Vielzahl von Maßnahmen der Unterhaltung, Instandsetzung und Erneuerung zum immer richtigen Zeitpunkt an der notwendigen Stelle.

Dafür muss man den aktuellen Zustand der 9,2 Millionen m² Verkehrsfläche in Erfurt kennen, deren Aufbau, die Belastungen und das Alter. Mit genormten Messsystemen werden die Längs- und Querebenenheiten, die Anzahl der Nähte und Risse und natürlich Schlaglöcher erfasst. Aus diesen enormen Datenmengen kann man mit Hilfe geeigneter mathematischer Ansätze operative oder strategische Modelle zur Straßenerhaltung entwickeln. Operativ wird so die kostengünstigste Maßnahme bei vorher bestimmtem Bedarf zum größtmöglichen Werterhalt führen. Wann ist der richtige Zeitpunkt für eine neue Asphaltdeckschicht? Wann ist der richtige Zeitpunkt für eine vollständige Erneuerung? Welche Maßnahmen führen zur besten Wertsteigerung?

Strategisch kann die Entwicklung des Straßenzustandes über Prognosemodelle gesteuert werden. So kann der Baulastträger die Zustandsentwicklung gezielt über die Höhe der Aufwendungen für die Straßenerhaltung steuern und abschätzen, wie viel Geld für die langfristige Verbesserung oder die Erhaltung des Status quo erforderlich ist.

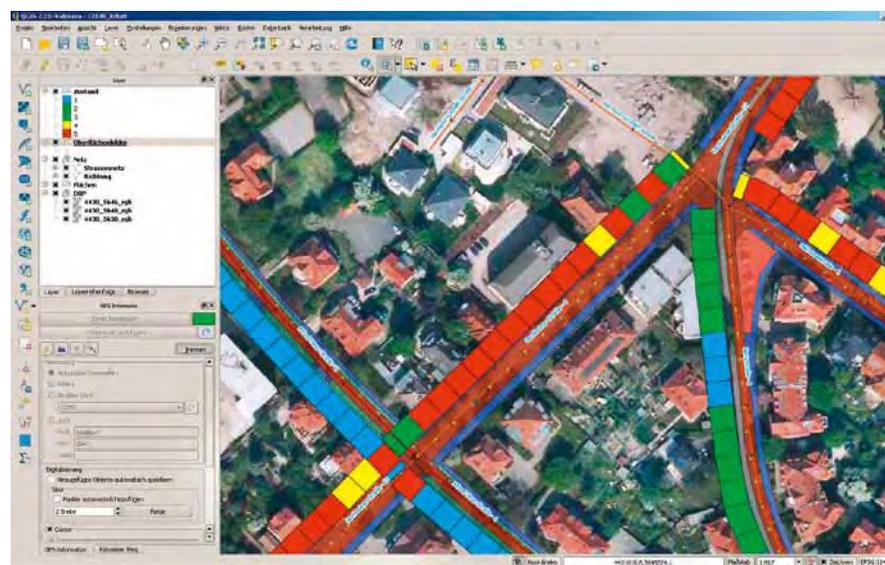
Ebenso ist aber berechenbar, wie schnell das Straßennetz verfällt, wenn die Haushalte für dessen Erhaltung ständig reduziert oder andauernd zu gering ausgelegt werden.

Die Qualität solcher Rechenmodelle lebt von den zur Verfügung stehenden Daten. Dies macht es erforder-

lich, mindestens alle fünf Jahre den aktuellen Straßenzustand detailliert zu erfassen. Die dabei gewonnenen Ist-Daten lassen sich mit den berechneten Prognosewerten vergleichen und gegebenenfalls nachjustieren.

Hat die Landeshauptstadt dieses Managementsystem eingeführt, ist sie zukünftig in der Lage, die erforderliche finanzielle Ausstattung zum Erhalt der Straßen exakt zu berechnen oder aber den fortschreitenden Werteverzehr gezielt zu prognostizieren.

Die Zustandserfassung als Datensammlung erfolgt in den Jahren 2012 und 2013. Im nächsten Schritt müssen die Daten in eine noch neu zu beschaffende Straßeninformationsbank eingelesen und danach kann das Erhaltungsmanagementsystem installiert werden.





Aktuelle Projekte

Der Geraradweg:

Zur Bundesgartenschau 2021 könnte auf beiden Seiten der Gera geradelt werden

Im Jahr 2021 heißt es in der Thüringer Landeshauptstadt: Herzlich willkommen zur Bundesgartenschau (Buga)! Sie bietet die große Chance, Erfurt für Einwohner und Touristen noch attraktiver zu gestalten und das Angebot an Grün- und Erholungsflächen qualitativ und nachhaltig aufzuwerten.

Die Vorbereitungen zur Buga 2021 sind in vollem Gange, mit dem Egapark, dem Petersberg und der nördlichen Geraue stehen die wichtigsten Ausstellungsflächen im Stadtgebiet fest.

Die grüne Stadtlandschaft vom Nordpark bis zum Kilianipark, verbunden durch die Flächen und Wege entlang der Gera, macht etwa die Hälfte der Buga-Flächen aus. Sie ist ein naturnaher Erlebnisraum für Familien und bereits jetzt ein Gebiet mit großem Freizeitwert für die Erfurter. Ziel der Landeshaupt-

stadt Erfurt ist es, mit der Buga 2021 im nördlichen Stadtgebiet entlang des Wasserlaufs der Gera ein das Stadtbild bestimmendes Grünelement aus den vorhandenen Potenzialen zu entwickeln. Großzügige Parkanlagen, ausgedehnte Radwege und noch zu erschließende Erweiterungsflächen verleihen dem Buga-Ausstellungsgelände im Norden große Gestaltungsmöglichkeiten.

Als einer der Hauptverbindungswege zwischen den städtischen Ausstellungsarealen und den Außenobjekten soll der bestehende Geraradweg genutzt und ausgebaut werden. Dessen momentaner Zustand ist geprägt von zahlreichen Schwachstellen wie Straßenquerungen, Abschnitten mit zu geringen Breiten, einer schadhafte wassergebundene Decke und einem schlechten äußerlichen Erscheinungsbild. Bis zur Bundesgartenschau soll der Radweg auf beiden Seiten der Gera durchgängig schön und komfortabel, mindestens 3,50 m breit, asphaltiert und in Abschnitten zum Teil beleuchtet sein.

Ansprechend gestaltete Freiflächen erhöhen den touristischen Wert und die Alltagstauglichkeit dieser Wegeverbindung.

Wie der Radweg künftig aussehen soll, zeigt das Referenzobjekt, das im Frühjahr 2015 auf dem bestehenden Abschnitt zwischen Talstraße und Karlstraße entsteht.



Wer baut, braucht Geld!

Tiefbau- und Verkehrsamt

Die Abteilung Haushalt und Beiträge

Steinplatz 1 | 99085 Erfurt

Telefon: 0361 655-3111

E-Mail: tiefbau-verkehr@erfurt.de



Mit wachem Auge und kritischem Blick werden die Finanzen des Amtes dirigiert

Straßen bauen ist eine Last! Das entdeckte schon der Reichskanzler Otto von Bismarck und kam zu der Erkenntnis, dass die Eigentümer der Grundstücke, die von diesen Ausbaumaßnahmen einen Vorteil erlangten, auch dafür einen finanziellen Beitrag leisten sollten (§15 des Preußischen Fluchtliniengesetzes von 1875). Somit war das Beitragsrecht geboren.

Insgesamt sind es heute 17 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die die Finanzen des Tiefbau- und Verkehrsamtes dirigieren und über diese wachen. Die Aufgaben der beiden Sachgebiete sind allerdings weitaus vielschichtiger.

Das Sachgebiet Beiträge

Die Landeshauptstadt Erfurt hat seit 1994 eine ordentliche Satzung zur Erhebung von Straßenausbaubeiträgen. Seit dem haben die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Sachgebietes Beiträge zu Gunsten der Stadt Erfurt Einnahmen aus der Beitragsveranlagung in Höhe von ca. 24 Mio. Euro erzielt. Im großen Buch des städtischen Haushalts eine wichtige Zahl, denn zum Planen und Bauen von Straßen und für deren Unterhaltung wird Geld benötigt. Viel Geld!

Das Sachgebiet Haushalt/Verwaltung

Welche Investitionen können vorbereitet und in welchem Jahr realistisch umgesetzt werden. Welche Maschinen, Geräte, Fahrzeuge bis hin zu notwendiger Fachliteratur müssen ersetzt oder neu beschafft werden. Was kostet der Betrieb der Straßen, wie teuer wird der Winterdienst? Jede Ausgabe wird geplant, jeder Vertrag wird mitgezeichnet, jede Rechnung

kontrolliert und zugeordnet, jede Haushaltsstelle überwacht. Fördergelder müssen beantragt, fachgerecht verausgabt und deren richtige Verwendung nachgewiesen werden. Einnahmen aus Parkscheinautomaten, aus Sondernutzungen an Straßen, aus Gebühren und aus der Abrechnung von Unfallschäden müssen korrekt erhoben, verwaltet und ggf. bei Widersprüchen nachgewiesen und verteidigt werden.

Die Doppik, das neue Kommunale Finanzsystem, soll die Kameralistik ablösen. Seit 2008 wird in allen Ämtern der Stadtverwaltung Erfurt eifrig an der Umsetzung dieses Vorhabens gearbeitet. Erster großer Schritt war und ist die Erfassung und Bewertung aller Vermögensgegenstände der Landeshauptstadt. Dazu zählen Brücken, Straßen, Wege, Plätze, Straßenbeleuchtung, Ampelanlagen und vieles mehr. Diese aufwendige Statistik wird durch eine Mitarbeiterin der Abteilung Haushalt akribisch – wie es sich für „Finanzer“ gehört – zusammengestellt.

Einen historischen Schatz verwahrt das Amtsarchiv. Hier lagern die Akten, die schon von unseren Verwaltungsvorgängern erstellt und für die kommenden Generationen überliefert werden. Was kostete der Bau einer Brücke zur Jahrhundertwende? Eine Recherche im Archiv kann diese Frage beantworten.

Das Tiefbau- und Verkehrsamt gehört mit seinen 167 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu den größten Ämtern der Stadtverwaltung. Die Betreuung aller Personalangelegenheiten ist eine gleichsam wichtige wie umfangreiche Aufgabe dieses Sachgebietes.



Wussten Sie, dass ...

die Herstellung von

1 m ² Fahrbahn – z. B. in der Hubertusstraße	130 EUR
1 m ² Fahrbahn – z. B. Mittelhäuser Kreuz	120 EUR
1 m ² Gehbahn – z. B. Tettaustraße	112 EUR
1 m ² Gehbahn – z. B. in der Schlösserstraße	310 EUR

Anschaffung und Aufbau von

1 Straßenleuchte – z. B. im Erlhof/Stotternheim	750 EUR
1 Kronleuchter Willy-Brandt-Platz	68.000 EUR

Anschaffung und Aufbau von

1 komplette Ampelanlage an einer Straßenkreuzung – z. B. am Huttenplatz	100.000 EUR
1 Fußgängerampel – z. B. in der Biereyestraße	25.000 EUR

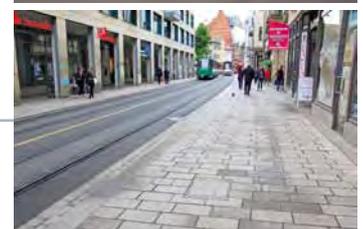
der Winterdienst

auf den Fahrbahnen	0,76 EUR/m ²
--------------------	-------------------------

die Reinigung

auf den Gehwegen	0,05 EUR/m ²
------------------	-------------------------

... kostet?



Verkehren muss man organisieren!

Tiefbau- und Verkehrsamt

Die Abteilung Verkehr

Johannesstraße 171/173 | 99084 Erfurt

Telefon: 0361 655-4301

E-Mail: tiefbau-verkehr@erfurt.de



Mit Ampeln, Schildern und moderner Rechentechnik den reibungslosen Verkehr auf Erfurts Straßen im Blick

1990 entstand neben dem Tiefbauamt aus der ehemaligen Stadtdirektion Straßenwesen heraus auch das Amt für Verkehrswesen. Erfolgreich waren dort über 15 Jahre die Abteilung Verkehrsplanung (heute im Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung), die Abteilung Verkehrsorganisation und die Straßenverkehrsbehörde tätig. Die gemeinsame Arbeit in der Planung, Anordnung und Ausführung unter einem Dach hatte viel zu einer erfolgreichen Entwicklung beigetragen. Ein Ergebnis der Fusion 2006 zum Tiefbau- und Verkehrsamt war, dass die Verkehrsplanung nach einem Zwischenspiel als Stabsstelle in das Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung ausgegliedert wurde. Die heutige Abteilung Verkehr entstand aus den anderen Bereichen und umfasst die Sachgebiete Verkehrsorganisation, Verkehrsmanagement, Straßenverkehrsrecht und seit 2008 das Team Straßenreinigung/Winterdienst. Mit ihren 32 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bildet die Abteilung Verkehr eine wichtige Schnittstelle zwischen den Bürgern unserer Stadt und der Verwaltung.

Das Sachgebiet Verkehrsorganisation

Das Sachgebiet Verkehrsorganisation befasst sich u. a. mit der Analyse verkehrlicher Abläufe und deren Bearbeitung. Die Vorbereitung, Veranlassung und Dokumentation von rund 27.000 Verkehrsschildern, 3.000 Straßennamensschildern, 600 Wegweisern, mehreren Kilometern Schutzplanken und einigen hundert Pollern gehört ebenso dazu wie die Verwaltung der Straßenmarkierung. Umfangreiche Aufgaben der Verkehrssicherheit sind innerhalb der Abteilung und mit externen Partnern – so unter anderem dem städtischen Bürgeramt, der Polizei, der EVAG oder dem Straßenbauamt Mittelthüringen – zu lösen. Ein Beispiel ist die Entwicklung, Prüfung und

Fortschreibung der Schulwegepläne für die Grundschulen der Stadt Erfurt.

Zum großen Teil werden Aufträge zur Unterhaltung oder Änderung der Verkehrsorganisation vom Meisterbereich Verkehrstechnik des Straßenbetriebshofes ausgeführt. Das reicht von Sofortaufträgen – wenn z. B. vorfahrtsregelnde Verkehrszeichen umgefahren wurden – bis zur Änderung der Beschilderung städtischer Quartiere und der Vorbereitung der Verkehrsorganisation bei Veranstaltungen.

Das Sachgebiet Verkehrsmanagement

Hier wird alles geplant, kontrolliert und gewartet, was den Verkehr auf unseren Straßen regelt und am Laufen hält. Dazu zählen die 255 Ampelanlagen (2014), das Verkehrsrechnersystem, das Parkleitsystem, die Parkscheinautomaten oder auch die elektrischen Polleranlagen. Dabei geht es immer sowohl um die Errichtung als auch um den Betrieb der technischen Einrichtungen. Eine besondere Herausforderung stellt dabei die rasante technische Entwicklung dar, die eine regelmäßige Erneuerung der Anlagen mit sich bringt.

Im Bereich der Lichtsignalanlagen ist besonders der Aspekt der Verkehrssicherheit zu beachten. Die Stadt als Straßenbaulastträger hat mit der Verkehrssicherungspflicht sicherzustellen, dass die Anlagen immer entsprechend den verkehrstechnischen Vorgaben funktionieren. Daraus resultiert aktuell die Aufgabe, die Anlagen auszutauschen, die nach 20 bis 25 Jahren technisch verschlissen und veraltet sind. Besonders schnelllebig ist auch die Entwicklung der Verkehrsrechentechnik. Hier geht es zunehmend nicht nur um die Steuerung der Lichtsignalanlagen,



sondern auch um die Fragen der Verkehrsinformation und der Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsdaten.

Zur Entlastung der Umwelt werden Verkehrsströme gemanagt und schnellstmöglich durch die Stadt geführt. Der öffentliche Personennahverkehr hat dabei immer Vorrang.

Das Sachgebiet Straßenverkehrsrecht

Das Sachgebiet Straßenverkehrsrecht nimmt für die Stadt die Funktion der unteren Straßenverkehrsbehörde wahr. Das bedeutet die Ausführung der Straßenverkehrsordnung für das Stadtgebiet Erfurt. Die Arbeit wird in zwei Hauptsachbereichen erledigt. Dies betrifft einmal die Ausnahmegenehmigungen nach StVO §46 (u. a. Bewohnerparkgenehmigungen, Schwerlasttransporte, Ausnahmen für Menschen mit Behinderungen) und zum anderen besondere Sachlagen wie die Ausnahmen zum Befahren der Umweltzone. Gleichzeitig werden hier die Anfragen von Bürgern und Stadtrat zur verkehrsrechtlichen Bewertung der Verkehrsorganisation geprüft und bearbeitet. Das zweite Team beschäftigt sich vorrangig mit der Erteilung der verkehrsrechtlichen Anordnungen für Maßnahmen, die mit Eingriffen in den Straßenver-

kehr verbunden sind. 2013 wurden immerhin rund 3.600 verkehrsrechtliche Anordnungen erteilt.

In der Bezeichnung des Teams Straßenreinigung/Winterdienst wird schon umrissen, welche Aufgaben hier zu erfüllen sind. Die Straßenreinigung beginnt bei der Erstellung der Straßenreinigungssatzung und der Straßenreinigungsgebührensatzung. Sie sind die Rechtsgrundlage für die Erstellung der rund 8.000 Gebührenbescheide, die ebenfalls im Team zu bearbeiten sind. Die Stadt trägt Verantwortung für einen angemessenen Winterdienst. Dieser ist mit der Stadtwirtschaft als beauftragtem Unternehmen immer rechtzeitig vorzubereiten und durchzuführen. In der Kontrolle und der Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten von Straßenreinigung und Winterdienst liegt eine weitere, nicht zu unterschätzende Aufgabe.

Erfurt ist noch keine fahrradfreundliche Stadt, aber sie soll es werden. Auch die Barrierefreiheit verbessert sich mit jedem Bauvorhaben. Dazu berät sich die Stadt u. a. mit Gremien aus dem Deutschen Städtetag, der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, dem ADAC, dem ADFC, unterhält einen Arbeitskreis Radverkehr und ist Mitglied der Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Kommunen in Thüringen“.



Entwickeln und erhalten, was unsere Enkel verwalten!

Tiefbau- und Verkehrsamt

Die Abteilung Straße und Brücke

Steinplatz 1 | 99085 Erfurt

Telefon: 0361 655-3104

E-Mail: tiefbau-verkehr@erfurt.de



Stets im Blick: 756 km Straßennetz, 286 Brücken und knapp 22.000 Laternen wollen verwaltet, kontrolliert, erhalten und verbessert werden

Wer Straßen anlegt, um den Verkehr darauf zu führen, muss auch dafür sorgen, dass weder von Straßen noch vom Verkehr eine Gefahr ausgeht. So gibt es Regeln dafür, wie Straßen sicher nutzbar sein müssen und ihr Zustand immer eine Mindestforderung erfüllt.

Das Sachgebiet Sondernutzung und Koordinierung

Das Bauen in der Stadt zu koordinieren, hatte schon der Rat der Stadt Erfurt als wichtige Aufgabe erkannt. Wöchentlich treffen sich alle Versorgungsunternehmen, Polizei und Verwaltung in der sogenannten „Graberunde“ und koordinieren Anzahl, Dauer und Umfang von Straßenaufbrüchen. Pro Jahr werden so etwa 1.700 Baumaßnahmen gemeinsam abgestimmt. Für umfangreiche Tiefbaumaßnahmen wird ein Koordinierungsbescheid erstellt. In diesem werden die geplanten Trassen der Versorgungsunternehmen geordnet sowie alle technischen und rechtlichen Randbedingungen geprüft und bestätigt. Etwa 200 dieser Koordinierungsbescheide für umfangreiche Baumaßnahmen sind pro Jahr auszufertigen.

Durch Baumaßnahmen erforderlich werdende Sondernutzungen, wie z. B. Gerüststellungen, Baustelleneinrichtungen aller Art und Größe, werden ebenfalls im Sachgebiet geprüft und genehmigt oder abgelehnt. So werden immerhin etwa 1.000 Sondernutzungsanträge pro Jahr bearbeitet.

Das Sachgebiet Brücken

Das mit nur drei Brückenbauingenieuren besetzte Sachgebiet oder Team sichert nahezu vollständig in Eigenleistung die bauherrenseitigen Aufgaben der Zustandsprüfung, die Bauvorbereitung und Bau durchführung aller Investitionen und Unterhal-

tungsarbeiten ab. Darüber hinaus ist die Dokumentation des Bestandes an Bauwerken mit einem großen Zeitaufwand verbunden. In öffentlicher Baulast stehen 245 Brücken, 260 Durchlässe, 158 Stützmauern, sechs Lärmschutzwände und 160 Treppenanlagen. Aber auch andere Ämter verwalten Ingenieurbauwerke in der Landeshauptstadt Erfurt und kennen oft nicht deren aktuellen Zustand. So sind es weitere 31 Brücken und eine Vielzahl an Durchlässen und Stützwänden, über deren Zustand keine gesicherten Aussagen getroffen werden können. Die Verwaltung aller Ingenieurbauwerke muss daher in eine Hand. Dies bedeutet aber auch, dass dieses Team wieder zu einem Sachgebiet heranwächst, um all diese Aufgaben meistern zu können.

Das Sachgebiet Straßenverwaltung und Dokumentation

Was unsere Straßen noch leisten, sehen wir immer dann, wenn eine Straße neu gebaut wird. Unter ihnen liegen die Adern unserer urbanen Welt und unserer Kommunikation. Alle Anlagen werden dokumentiert – dies ist heute aber nur noch ein Bruchteil der Aufgabenvielfalt dieses Sachgebietes. So laufen hier die Fäden zahlreicher städtischer Planverfahren, Baugenehmigungsverfahren sowie alle straßenrechtlichen Belange zusammen.

Hier werden zudem alle dauerhaften anderen Nutzungen an und in Straßen gestattet oder gesichert, Verkehrsanlagen der öffentlichen Nutzung zur Verfügung gestellt oder entzogen und Straßenrecht durchgesetzt. Die Straßendatenbank speichert alle Informationen zu Lage, Bedeutung, Zustand, Aufbau, Ausprägung etc. jedes einzelnen Straßenab-



schnittes. Sind alle Daten enthalten, lassen sich Modelle zur Zustandsentwicklung des gesamten Netzes oder einzelner Straßen rechnen, wenn man den Finanzeinsatz variiert.

Das Sachgebiet Straßenaufsicht und Straßenunterhaltung

Die Landeshauptstadt Erfurt ist als Träger der Straßenbaulast für alle Straßen innerhalb des Stadtgebietes zuständig. Dies umfasst die hoheitliche Aufgabe, alle Straßen so herzustellen, zu unterhalten und zu erneuern, wie es dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis und den Regeln der Technik entspricht. Das zu betreuende Straßennetz umfasst 756,2 km. Diese unterteilen sich in:

- 1,4 km Bundesstraßen
- 8,7 km Landesstraßen
- 197,1 km Kreisstraßen
- 549,0 km Gemeindestraßen und sonstigen Wege

Daraus ergibt sich eine beachtliche Gesamtfläche an öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen von rund 9,2 Mio. m².

Die Straßenmeister kontrollieren den Zustand der Straßen auf Schäden, überwachen Aufgrabungen von Versorgungsunternehmen, beauftragen Reparatur- und Instandsetzungsarbeiten und rechnen diese ab. Sieben Straßenmeister teilen sich dabei das gesamte Stadtgebiet und versuchen, die Straßen mit den wenigen finanziellen Mitteln, die die Stadt bereitstellen kann, in einem ertragbaren Zustand zu halten.

Das Sachgebiet Straßenbeleuchtung

Erfurt bekam die öffentliche Straßenbeleuchtung erst 1810 während der französischen Besatzungszeit. Heute ordnet sich die Straßenbeleuchtung zurückhaltend in das harmonische Stadtbild ein. Sie erhellt geschmackvoll in den Abend- und Nachtstunden die Stadtlandschaft und trägt zum Sicherheitsgefühl für Bürger und Gäste unserer Stadt bei. Im Jahr 2005 wurde der Eigenbetrieb aufgelöst und in das Tiefbau- und Verkehrsamt integriert. Gemeinsam mit dem Meisterbereich Stadtbeleuchtung des Straßenbetriebshofes betreuen die Mitarbeiter 21.691 Straßenlaternen, 619 Schalt- und Verteilerschränke, 47 Gebäudeanstrahlungen, 338 Schmuckelemente und unzählige Lichterketten für die jährliche städtische Weihnachtsbeleuchtung.



*Damit es
weitergeht!*

Tiefbau- und Verkehrsamt

Der Straßenbetriebshof

Binderslebener Landstraße 101 | 99092 Erfurt

Telefon: 0361 655-1821

E-Mail: tiefbau-verkehr@erfurt.de



Mit Handwerk und Technik im Dienste der Sicherheit und Beleuchtung auf unseren Straßen

Der Straßenbetriebshof besteht in seiner jetzigen Form seit 2005 und geht in seinen Wurzeln zurück bis in das Jahr 1971. Seine Aufgabe besteht in der Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit in der Landeshauptstadt Erfurt. Dabei sind die Straßen so zu unterhalten, dass sie den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung genügen – und das an sieben Tagen in der Woche, jeweils 24 Stunden.

Die ca. 50 Kollegen der vier Meisterbereiche des Straßenbetriebshofes arbeiten die Aufträge aus den Sach-

gebieten Straßenunterhaltung, Brücke, Verkehrstechnik und Lichtsignalanlagen sowie Stadtbeleuchtung eigenverantwortlich ab.

Der Meisterbereich Verkehrstechnik und Lichtsignalanlagen

Der Meisterbereich Verkehrstechnik und Lichtsignalanlagen ist für die betriebliche und bauliche Unterhaltung sowie Instandsetzung der gesamten Verkehrstechnik auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Erfurt verantwortlich. Dazu gehören:

Verkehrstechnik

ca. 30.000	Verkehrszeichen
ca. 8.000	Straßennamensschilder
ca. 4.000	Leitpfosten
ca. 600	Poller
ca. 200	Verkehrsspiegel
ca. 370 lfdm	Glaswand
ca. 970 lfdm	Geländer
ca. 2.000	Standorte von Wegweisern

Lichtsignalanlagen

253	Lichtsignalanlagen
40	Parkscheinautomaten
9	Stadtinformationstafeln
27	Anzeigen Parkleitsystem



Der Meisterbereich Stadtbeleuchtung

Ohne die Stadtbeleuchtung wäre es in Erfurt sprichwörtlich dunkel. Besonders in der Adventszeit werden die Leistungen und der Erfahrungsschatz des Fachpersonals des Meisterbereiches Stadtbeleuchtung sichtbar. Dann erstrahlt die Stadt mit ihren weihnachtlichen Illuminationen in vollem Glanz. Im Alltag haben die Männer mit zum Teil überalterten und störanfälligen Anlagen und natürlich auch mit Unfallschäden zu kämpfen. Dem gegenüber stehen in einigen Straßen modernste LED-Leuchten, deren technische Entwicklung genau beobachtet wird. Bisher ist die vorhandene Technik robuster und lässt sich im Energieverbrauch mit innovativen Ideen effektiv auf moderne Ansprüche absenken.

Der Meisterbereich Materialwirtschaft und Werkstatt

Hier wird das gesamte Material beschafft und gelagert, das für alle Gewerke des Straßenbetriebshofes benötigt wird. Die Mitarbeiter der Werkstatt warten und pflegen die Fahrzeuge und Geräte des Straßenbetriebshofes. Sie führen Schlosserarbeiten für alle Gewerke aus und erledigen Sonderanfertigungen und Stahlbauarbeiten.

Der Meisterbereich Straße und Brücke

Straßenunterhaltung in der Landeshauptstadt Erfurt beginnt mit der Grasmahd entlang von ca. 250 km Seitenstreifen, Straßengraben, Mulden und Banketten, dem Aufsammeln von Müll und Unrat. Zu ihr zählt ebenso die Pflege aller Anlagen, die das Niederschlagswasser kontrolliert von den Straßen abführen. Dazu kommen Leistungen im Winterdienst und natürlich alle Unterhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten auf den Straßen und Brücken. Pothole-Filling-Asphalt (kurz PFA) ist ein innovativer Verfüllasphalt für Schlaglöcher und wurde in Erfurt entwickelt. Der Straßenzustand kann damit insgesamt nicht besser werden, die Schlaglöcher werden aber weniger. Es werden Risse in den Straßen geschlossen, Oberflächen nachbehandelt, Sinkkästen und Anschlussleitungen erneuert, Wege errichtet, Pflaster neu gesetzt oder neu verfugt, Gehölze geschnitten, Verkehrsflächen wiederhergestellt oder auch Drainagen angelegt. An Brücken, Treppenanlagen, Stützwänden und Durchlässen werden Betonarbeiten ausgeführt, Abdichtungen erneuert, Geländer ausgetauscht oder sogar ganze Bauwerke noch für einige Jahre ertüchtigt und erhalten.



*Es gibt viel zu tun,
wir sind schon dran!*

Tiefbau- und Verkehrsamt

Die Abteilung Bau

Steinplatz 1 | 99085 Erfurt

Telefon: 0361 655-3141

E-Mail: tiefbau-verkehr@erfurt.de



Investitionen in Verkehrsinfrastruktur und Abwasseranlagen schaffen Werte für die Zukunft

Die Abteilung Bau des Tiefbau- und Verkehrsamtes ist eine Investitionsabteilung. Hier erfolgen die komplette Vorbereitung und Durchführung von Investitionen in der Verkehrsinfrastruktur und die Abwasseranlagen der Landeshauptstadt Erfurt. Aus dem städtischen Vermögenshaushalt finanziert, werden Straßen, Wege und Plätze erhalten, erneuert oder auch geschaffen. Stadtbildprägende Projekte in präsender Innenstadtlage in jüngster Vergangenheit waren u. a. die Neugestaltung von Anger, Fischmarkt und Schlösserstraße. Eine der größten Straßenbaumaßnahmen wird seit 2011 im Erfurter Norden realisiert, das Mittelhäuser Kreuz. Zudem sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Auftrag des Erfurter Entwässerungsbetriebes Dienstleister für Maßnahmen im Abwassernetz und im zentralen Klärwerk unserer Stadt.

Im Durchschnitt der letzten 25 Jahre liegen die Investitionssummen für den Straßenbau bei ca. 10,2 Millionen Euro und für den Kanalbau bei 12,1 Millionen Euro pro Jahr. Mit diesem Geld konnten jährlich rund 50 Maßnahmen umgesetzt werden.

Die Bauabteilung hat 31 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und besteht aus den Sachgebieten Bauvorbereitung, Baudurchführung und Qualitätssicherung.

Das Sachgebiet Bauvorbereitung

Die 16 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Sachgebietes Bauvorbereitung, davon 13 Bau- bzw. Wirtschaftsingenieure, übernehmen die haushalterischen, fachtechnischen und verwaltungsrechtlichen Aufgaben zur Vorbereitung einer Baumaßnahme.

Zu diesen Aufgaben gehören die Erarbeitung von Jahres- und Mehrjahresplänen, die Anmeldung von Maßnahmen in Förderprogrammen, die Vergabe von Planungsaufträgen an Ingenieurbüros, die fachtechnische, technologische und wirtschaftliche Betreuung und Kontrolle der Planungen, die Koordinierung der Mitwirkungsleistungen Dritter bei komplexen Bauvorhaben, die Öffentlichkeitsarbeit, die Bearbeitung der Verdingungsunterlagen für Ausschreibung und Vergabe von Investitions- und Instandsetzungsmaßnahmen, die Prüfung und Bearbeitung des Rechnungsdurchlaufes, sowie die Kontrolle der vertrags- und haushaltsgemäßen Verwendung der Finanzen.

Das Sachgebiet Baudurchführung

Die zehn Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Sachgebietes Baudurchführung, davon neun Bauingenieure, übernehmen die Bauoberleitung für die Investitionen der Landeshauptstadt Erfurt in die Verkehrsinfrastruktur und die Abwasseranlagen. Bestandteil der Aufgaben sind unter anderem die Überwachung und Durchsetzung der Leistungen gemäß Bauvertrag, die Koordinierung der städtischen Baumaßnahmen mit den Mitwirkungsleistungen aller Versorgungsunternehmen, dem Träger des ÖPNV und der Telekommunikationsunternehmen, das Einholen von Genehmigungen, die Abstimmung und Zusammenarbeit mit städtischen Ämtern und anderen Behörden, die Prüfung von Rechnungen, die Öffentlichkeitsarbeit und unmittelbare Abstimmung mit betroffenen Anwohnern und Gewerbetreibenden vor Ort sowie die Gewährleistungsüberwachung.



Das Team Qualitätssicherung

Das Team Qualitätssicherung definiert, überwacht und kontrolliert die Anwendung aktuell gültiger Vorschriften, Normen und Richtlinien für die Planung, Vorbereitung und Durchführung von Bauvorhaben, die durch die Abteilung Bau umgesetzt werden.

Bei der Bauvorbereitung übernehmen sie die Auswertung und Beurteilung von Voruntersuchungen und Zustandserfassungen und definieren den Umfang der erforderlichen Arbeiten. Sie übernehmen die Prüfung, Bewertung und anschließende Freigabe von Entwurfs- und Ausführungsplanungen. Sie sind beteiligt an der Prüfung von Ausschreibungsunterlagen hinsichtlich der bautechnischen Lösungen und der Qualitätssicherung.

In der Baudurchführung unterstützt das Team die Bauleiter bei objektbezogenen bautechnischen und qualitativen Problemen, bei der Beurteilung von

Erstprüfungen und Eignungsnachweisen hinsichtlich der Konformität zu den Vertragsbedingungen, bei Erstellung von Prüfplänen sowie bei der Beauftragung von Kontrollprüfungen und der Ergebnisauswertung.

Weiterhin berät das Team Qualitätssicherung andere Abteilungen des Tiefbau- und Verkehrsamtes bei Fragen zur bautechnischen Qualität, begutachtet technische Regelwerke von Bund und Land und veranlasst deren Einführung in der Landeshauptstadt Erfurt.



*Abgeklärt –
aufgeklärt:
Wir klären es für Sie!*

Der Entwässerungsbetrieb der Landeshauptstadt Erfurt

Löberwallgraben 16 | 99096 Erfurt
Telefon: 0361 655-3561
E-Mail: entwaesserungsbetrieb@erfurt.de



Seit Anfang des 20. Jahrhunderts kann Erfurt bei der Abwasserbehandlung stets auf ein besonderes Niveau verweisen

Der Entwässerungsbetrieb der Landeshauptstadt Erfurt firmiert seit dem 1. Januar 1993 als kommunaler Eigenbetrieb. Innerhalb der Stadtverwaltung erfolgte die Einordnung in das Dezernat Bau und Verkehr und bis 2013 die Zuordnung als Abteilung in das Tiefbau- und Verkehrsamt. Seit 1. Januar 2014 ist der Entwässerungsbetrieb strukturell eigenständig.

Der Betriebszweck

Der Entwässerungsbetrieb ist für die sachgerechte Umsetzung der Abwasserentsorgung als kommunale Pflichtaufgabe zuständig. Er hat für die schadlose Ableitung und Behandlung des im Hoheitsgebiet der Landeshauptstadt Erfurt anfallenden Schmutz- und Niederschlagswassers zu sorgen. Dazu wurde ein kommunales Sondervermögen in der Form eines Eigenbetriebes begründet, das einerseits integrierter Bestandteil der Stadtverwaltung bleibt, andererseits aber kaufmännisch selbständig die Aufgabe der Abwasserentsorgung ausschließlich über die zweckgebunden veranlagte und erhobene Abwassergebühr finanziert.

Die Aufgaben

Die Aufgaben des Entwässerungsbetriebes der Landeshauptstadt Erfurt bestehen im Wesentlichen aus:

- der Planung, dem Bau, dem Betrieb und der Unterhaltung der öffentlichen Entwässerungseinrichtungen in der Landeshauptstadt Erfurt,
- der schadlosen Ableitung des im Hoheitsgebiet der Landeshauptstadt Erfurt anfallenden Schmutz- und Niederschlagswassers, der den ökologischen und gesetzlichen Anforderungen entsprechenden Abwasserbehandlung im Zentralklärwerk Erfurt-

Kühnhausen und diversen kleineren Abwasserbehandlungsanlagen,

- der Kalkulation, Veranlagung und Erhebung von kostendeckenden Abwassergebühren gemäß dem Thüringer Kommunalabgabengesetz zur Finanzierung der kommunalen Pflichtaufgabe der Abwasserentsorgung und
- der Durchsetzung der gesetzlich vorgegebenen Anschluss- und Benutzungspflicht für die öffentliche Abwasserentsorgungseinrichtung durch die Organisation eines sachgerechten Anschlusswesens zuzüglich der Erteilung und Kontrolle von Einleitungsgenehmigungen.

Die betriebliche Struktur

Strukturell gliedert sich der Entwässerungsbetrieb der Landeshauptstadt Erfurt in die Werkleitung und die folgenden vier fachlich differenzierten Abteilungen:

- Kaufmännische Verwaltung (Buchhaltung, Gebühreneinzug)
- Kanalnetz (Planung, Betrieb und Unterhaltung des Kanalnetzes)
- Klärwerke (Planung, Betrieb und Unterhaltung der Klärwerke und sonstiger abwassertechnischer Sondereinrichtungen)
- Abwasserchemie (Realisierung der physikalisch-chemischen Analytik der Eigenkontrolle für den Betrieb des Kanalnetzes und der Klärwerke)

Zwischenzeitlich hier zugeordnete kommunale Aufgaben wie die Unterhaltung der Fließgewässer II. Ordnung, der Betrieb eines Umweltlabors oder der Betrieb und die Unterhaltung der Entwässerungsanlagen im Sondersatzungsgebiet „Güterverkehrszentrum“ hatten nur einen befristeten Charakter.



Als integrierter Bestandteil der Stadtverwaltung nutzt der Entwässerungsbetrieb entgeltlich die Leistungen der städtischen Fachämter (Personal- und Organisationsamt, Rechtsamt, Kommunale Datenverarbeitung u. a.). Hervorzuheben ist die Zusammenarbeit mit dem Tiefbau- und Verkehrsamt. Seit der Betriebsgründung des Entwässerungsbetriebes werden die Aufgaben Bauvorbereitung und Baudurchführung von der Bauabteilung des Tiefbau- und Verkehrsamtes dienstleistend sowohl für den Straßenbaulastträ-

ger (Abteilung Straßenverwaltung) und den Aufgabenträger für die Stadtentwässerung (Entwässerungsbetrieb) wahrgenommen. An dieser Situation hat sich für Baumaßnahmen, die mit erheblichem Straßenbau verknüpft sind (komplexe und koordinierte Bauvorhaben), auch nach der strukturellen Trennung des Entwässerungsbetriebes vom Tiefbau- und Verkehrsamt zum 1. Januar 2014 nichts grundlegend geändert.

Ausgewählte Kennziffern

Verwaltung

(Stand 31.12.2012)

Anlagenvermögen:	276.055.051,24 Euro
Jahresumsatz:	32.095.504,12 Euro
Summe Vermögensplan:	25.924.500,00 Euro
Anzahl der Abwasserkunden:	27.000 Stück
Anzahl der Abwassergebührenbescheide:	32.270 Stück

Kanalnetz

Länge Kanalnetz:	863,9 km
davon Mischsystem:	400,9 km
Schächte und sonst. Bauwerke:	24.551 Stück
Regenrückhaltebecken und -kanäle:	77 Stück
Düker:	23 Stück
Auslaufbauwerke in Gewässer:	335 Stück

Zentralklärwerk Erfurt-Kühnhausen

Kapazität:	max. 83.000 m ³ /d max. 28.000 m ³ /h
Angeschlossene Einwohnerwerte:	375.000 EW
Jahresabwassermenge:	17 Mio. m ³ /Jahr
Klärschlammanfall:	25.000 t/Jahr
Reinigungsleistung:	99 Prozent

Abwasserchemie

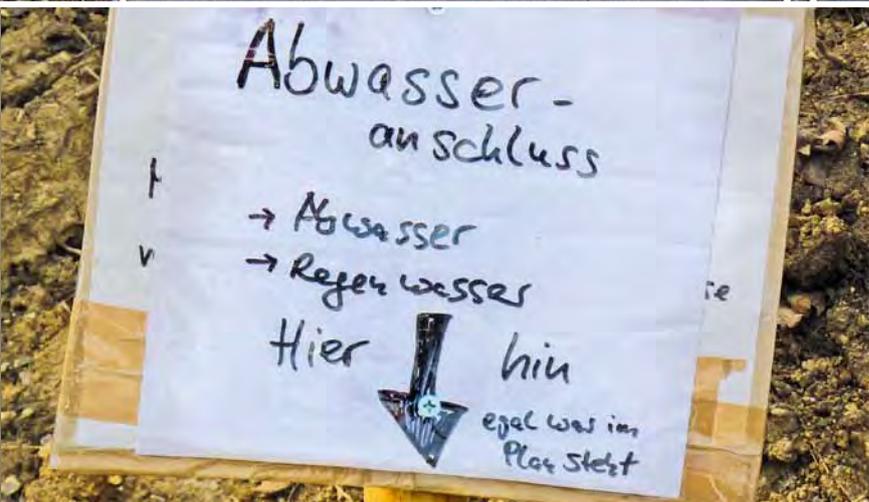
Analytik (Betriebssteuerung)	9.000 Proben/Jahr
Analytik (Eigenkontrollverordnung)	3.000 Proben/Jahr

Lustig angekommen!
Ernst gemeint?



um 1250

Errichtung des erster Erfurter Rathauses







*Mit Weisheit baut
man eine Straße –
mit Verstand muss
man sie erhalten!*



Impressum



Herausgeber

Landeshauptstadt Erfurt, Stadtverwaltung
Tiefbau- und Verkehrsamt

Idee, Konzept und Redaktion

Heike Dobenecker, Olivia Domsz, Alexander Reintjes

Steinplatz 1

99085 Erfurt

E-Mail: tiefbau-verkehr@erfurt.de

Bildnachweis

Stadtverwaltung Erfurt; Stadtarchiv Erfurt; Siegfried Falke, Erfurt (S. 3, 15); Stadtwerke Erfurt (S. 11); Dr. Hutschenreuther, Weimar (S. 18); Wolfgang Klaus, Werbeagentur Kleine Arche (S. 11, 28, 29, 30, 31); Ingenieurbüro Kleb GmbH, Erfurt (S. 33); Lehmann + Partner GmbH, Erfurt (S. 36)

Textnachweis

WES LandschaftsArchitektur, Hamburg (S. 16)

Layout

Werbeagentur Kleine Arche GmbH, www.kleinearche.de

Druck

MultiColor

Redaktionsschluss

August 2015

www.erfurt.de